

Notice de présentation

Modification n° 2 approuvée

par le comité syndical du 22.10.2013



scoters



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

Schéma de cohérence territoriale
de la région de Strasbourg

Notice de présentation

Modification n° 2 approuvée
par le comité syndical du 22.10.2013

Table des matières

Introduction	3
Motivations	4
1 Renforcement du dispositif du SCOTERS pour une gestion économe de l'espace	4
2 Amélioration de l'armature urbaine du SCOTERS sur des critères de fonctionnalité	5
3 Préservation des coteaux viticoles inclus dans les périmètres AOC	6
4 Modification du périmètre du SCOTERS	6
Justifications	7
1 Renforcement du dispositif du SCOTERS pour une gestion économe de l'espace	7
1.1. Le dispositif actuel	7
Un document déjà moteur dans le domaine	7
La mise en place d'un groupe pilote	7
Une dynamique territoriale qui va dans le bon sens	8
Une évolution des modes de vie dont il faut tenir compte	9
1.2. Les compléments apportés au dispositif foncier	10
Un bilan de la consommation foncière récente, pour un chiffrage réaliste	12
Une traduction réglementaire du dispositif	12
Un dispositif de suivi de la consommation foncière en complément du dispositif initial	17
2 Tenir compte des dynamiques des bassins de vie dans l'application de l'armature urbaine	19
3 Modification du périmètre du SCOTERS	20
4 Préservation des coteaux viticoles inclus dans les périmètres AOC	21
5 Correction d'erreurs matérielles	21

Introduction

Le SCOT de la région de Strasbourg a été approuvé le 1^{er} juin 2006.

Une première modification est intervenue le 19 octobre 2010 pour intégrer la commune de Diebolsheim et actualiser le Schéma suite à la fusion des communautés de communes de la Porte du Vignoble et des Villages du Kehlbach.

La présente modification n°2 a été décidée par délibération du Comité Syndical du 29 mai 2012, suite à la réalisation de l'analyse des résultats de l'application du SCOTERS, intervenue 6 ans après l'approbation. Elle a été transmise au contrôle de légalité le 6 juin 2012, à l'autorité environnementale le 16 juillet 2012 et notifiée aux communes et intercommunalités du SCOTERS le 16 juillet 2012.

Elle a pour but :

- **de renforcer le dispositif de gestion économe de l'espace, notamment en arrêtant des objectifs chiffrés de consommation foncière ;**
- **de compléter l'armature urbaine du territoire en prenant mieux en compte le fonctionnement des bassins de vie ;**
- **de préciser l'orientation du Schéma concernant la protection des coteaux viticoles ;**
- **de mettre à jour le périmètre du SCOTERS.**

Le présent projet de modification est soumis aux dispositions du Code de l'urbanisme.

Ces changements ne portent pas atteinte à l'économie générale du P.A.D.D. Ils relèvent par conséquent de la procédure de modification.



Motivations

1 Renforcement du dispositif du SCOTERS pour une gestion économe de l'espace

La loi portant d'Engagement National pour l'Environnement, dite « Grenelle 2 », a introduit plusieurs changements quant au rôle des SCoT, à leur champ d'application et aux outils réglementaires dont ils disposent.

La loi confirme d'abord la **responsabilité des SCoT dans l'objectif national de consommation foncière raisonnée**. Les articles L122-1-2, L122-1-5, L122-14 et R122-2 du Code de l'urbanisme imposent ainsi une triple obligation aux SCoT :

- analyser la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers sur une période de 10 ans,
- arrêter des objectifs chiffrés de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain qui peuvent être ventilés par secteurs géographiques,
- réviser, au niveau du rapport de présentation, les indicateurs qui devront être élaborés pour l'évaluation des résultats de l'application du schéma.

De manière générale, le SCOTERS a l'ambition de s'inscrire dans une telle démarche. Il a en effet le **souci de concilier plusieurs enjeux importants sur un territoire qui n'est pas extensible**. Il s'agit ainsi d'accorder dynamismes économique et démographique avec la protection et l'amélioration du cadre de vie, la prévention des risques et le maintien de l'outil agricole en préservant notamment les terres les plus fertiles. Le foncier est une ressource et sa gestion est une condition du développement équilibré et durable du territoire.

Rapportée au territoire, cette ambition se traduit par la volonté de **gérer l'étalement urbain sur un territoire à vocation métropolitaine**, de manière solidaire et dans un contexte d'augmentation du coût de l'énergie. Cette réflexion est d'autant plus importante que le territoire strasbourgeois a un rôle particulier au cœur de la région Alsace. Il en est effectivement le cœur métropolitain et se doit d'accueillir certaines fonctions spécifiques, dont le rayonnement rejaillit sur le territoire régional. L'analyse du comportement récent montre une optimisation de la consommation foncière (- 41 %). La fixation d'objectifs d'utilisation modérée du foncier nécessite en conséquence d'être repositionnée **dans le cadre d'une ambition régionale, au sein de laquelle le SCOTERS se doit de jouer un rôle moteur**.

Avec l'augmentation des prix des carburants, orienter le développement urbain sur les communes bénéficiant de la proximité des services et des transports en commun est à la fois un enjeu pour rationaliser l'usage de la ressource foncière ainsi qu'un gage d'efficacité du territoire et d'équité pour les habitants. Cette organi-



sation se doit évidemment de répondre concomitamment de manière quantitative et qualitative aux besoins en logements, en équipements, en services et en emplois.

C'est dans ce contexte spécifique que la présente modification :

- **s'appuie sur un bilan de la consommation foncière**, en individualisant deux secteurs particulièrement importants du développement urbain : les zones économiques et les tissus mixtes (diagnostic),
- **s'inscrit dans les dynamiques des territoires** en distinguant Strasbourg, la CUS hors Strasbourg et le SCOTERS hors CUS (diagnostic),
- propose un **objectif réglementaire global** (Document d'orientations générales),
- arrête un **dispositif complet** d'observation de la question foncière sous la forme d'**indicateurs de suivi** (Rapport de présentation).

L'objectif est ainsi de compléter le dispositif existant pour **permettre au Syndicat mixte et à ses intercommunalités membres de disposer d'outils de mise en œuvre et de suivi** (bases d'observation et d'aide à la décision).

En conséquence, la présente modification **reprend les éléments existants dans le SCOTERS en vigueur** concernant la planification des espaces spécialisés dans l'accueil d'activités et les complète par l'extension du dispositif au tissu mixte.

Ces évolutions, initiées par les travaux partenariaux du Groupe de travail « Foncier » du SCOTERS, s'inscrivent **dans les réflexions menées dans le cadre de la Plateforme PREFACE animée par l'Etat et la Région Alsace**. PREFACE vise à comprendre et partager les mécanismes de consommation foncière en Alsace pour parvenir à réduire cette consommation en conciliant les enjeux de développement et de qualité de vie.

2 Amélioration de l'armature urbaine du SCOTERS sur des critères de fonctionnalité

L'analyse des effets des 6 années d'application du SCOTERS a souligné les améliorations possibles de la définition des niveaux d'armature urbaine décrits par le document en vigueur. La prépondérance d'un critère exclusif tenant à la présence ou non d'une gare sur le ban communal, sur le critère fonctionnel, semble effectivement être réductrice s'agissant de déterminer les lieux et conditions du développement.

Il est donc proposé de confirmer les critères de définition de l'armature urbaine, tout en prenant mieux en compte la notion de proximité et les possibilités de rabattement.

En effet, l'évolution des modes de vie, telle que décrite au chapitre suivant, montre l'intérêt de compléter cette approche « transports en commun » par une réflexion sur la proximité d'une offre en services et commerces du quotidien, également génératrice de nombreux déplacements réguliers au sein des bassins de vie du SCOTERS.



3 **Préservation des coteaux viticoles inclus dans les périmètres AOC**

La modification vise à préciser l'interprétation de l'orientation concernant la protection des coteaux viticoles (Orientation II – 4.b du D.O.G.) en distinguant mieux **les espaces non cultivés des secteurs AOC situés dans le tissu urbain ou bâtis de ceux cultivés et présentant effectivement un enjeu de protection**. Il s'agit donc de préciser le sens initial de l'orientation du Schéma pour éviter toute interprétation contraire, néfaste à la gestion de ces espaces à forts enjeux patrimoniaux mais également de développement.

4 **Modification du périmètre du SCOTERS**

La refonte de la carte intercommunale en cours dans le Bas-Rhin a amené les Communautés de communes de Gamsheim-Kilstett et de l'Espace Rhénan à fusionner.

Dans un souci de cohérence, une communauté de communes ne pouvant se répartir sur deux territoires de SCoT différents, Gamsheim et Kilstett ont ainsi choisi de quitter le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg pour celui de la Bande Rhénane Nord. Le comité syndical s'est prononcé favorablement à cette évolution par délibération du 25 juin 2011.

Justifications

1 Renforcement du dispositif du SCOTERS pour une gestion économe de l'espace

1.1. Le dispositif actuel

Un document déjà moteur dans le domaine

Le D.O.G. en vigueur intègre fortement la notion de gestion économe de l'espace, en lien avec les objectifs fixés dans le P.A.D.D.¹ qui concernent autant les nouveaux secteurs à dominante d'habitat que les nouveaux sites d'activités. L'objectif de ces orientations était ainsi de préserver et valoriser les espaces naturels, agricoles et/ou forestiers.

Pour la mise en œuvre de ces orientations, le SCOTERS donne la priorité aux réhabilitations des quartiers anciens ou en déshérence, à la reconquête des friches urbaines et à l'utilisation des dents creuses. Par ailleurs, l'instauration de la notion d'habitat intermédiaire, plus économe en foncier, contribue également à cet objectif. Et enfin, le calibrage des différents niveaux de l'armature des zones d'activités concourt pareillement à la lutte contre l'étalement urbain.

Pour autant, le projet actuel du SCOTERS affiche une ambition de développement nécessaire au statut suprarégional de la métropole strasbourgeoise. Outre la création d'activités économiques, il vise effectivement la production d'au moins 4 000 logements par an pour répondre aux besoins de développement du territoire. Ce volume de logements est la traduction du scénario démographique, tendanciel des années 1990 (+0,8 %/an). Dans le document actuel du SCOTERS, cet objectif est décliné selon 3 secteurs (Strasbourg, CUS hors Strasbourg, SCOTERS hors CUS) et doit être concilié avec les autres orientations de développement et de préservation du territoire.

La mise en place d'un groupe pilote

Les évolutions législatives récentes, ainsi que les 6 années d'application et de mise en œuvre du SCOTERS, ont permis de réfléchir à certaines limites du document ainsi qu'à des améliorations potentielles. Un groupe de travail mixte (politique et technique) s'en est notamment chargé : le groupe pilote « foncier ».

La mission de ce groupe de travail a été d'approfondir les orientations du document en vigueur pour en améliorer l'efficacité et poursuivre ainsi les efforts d'optimisation du territoire. Il s'est agi d'approcher ainsi tant la question foncière que son attachement avec l'armature urbaine définie par le SCOTERS, la production de logements, le lien avec les transports en commun et les modes doux ainsi que les polarités d'emplois et de services. Cette démarche visait à répondre aux questions « combien, où et comment utiliser du foncier ? » et ainsi satisfaire à l'obligation légale de chiffrage d'objectifs de consommation foncière. Sa dimension partenariale a permis de la relier aux réflexions des différentes collectivités et de la restituer à l'échelle régionale mais aussi au niveau des préoccupations des intercommunalités membres du SCOTERS.

¹. *Projet d'Aménagement et de développement durable*

Le groupe s'est réuni dès le printemps 2011, de manière collégiale et ouverte avec les différents acteurs de l'aménagement et de l'urbanisme (Etat, Région, Département et représentants des collectivités locales), selon un rythme mensuel (3 rencontres entre avril et juillet). Des échanges ont ensuite eu lieu avec le Comité syndical du SCOTERS pour une première évaluation de la démarche, ainsi qu'avec Justin VOGEL (Vice-Président de la Région, en charge de la démarche PREFACE) et Jacques BIGOT (Président du Syndicat mixte). Après une nouvelle phase de travaux en groupe-pilote (septembre 2011), une deuxième phase de concertation et de validation a eu lieu auprès du Comité syndical (octobre 2011) et via la diffusion des éléments aux intercommunalités pour avis et suggestions (novembre 2011) puis lors de trois rencontres par secteur géographique (mars-avril 2012). La démarche, de même que la gouvernance de ces travaux, se sont ainsi stabilisées progressivement.



Le groupe s'est réuni dès le printemps 2011, de manière collégiale et ouverte avec les différents acteurs de l'aménagement et de l'urbanisme (Etat, Région, Département et représentants des collectivités locales), selon un rythme mensuel (3 rencontres entre avril et juillet). Des échanges ont ensuite eu lieu avec le Comité syndical du SCOTERS pour une première évaluation de la démarche, ainsi qu'avec Justin VOGEL (Vice-Président de la Région, en charge de la démarche PREFACE) et Jacques BIGOT (Président du Syndicat mixte). Après une nouvelle phase de travaux en groupe-pilote (septembre 2011), une deuxième phase de concertation et de validation a eu lieu auprès du Comité syndical (octobre 2011) et via la diffusion des éléments aux intercommunalités pour avis et suggestions (novembre 2011) puis lors de trois rencontres par secteur géographique (mars-avril 2012). La démarche, de même que la gouvernance de ces travaux, se sont ainsi stabilisées progressivement.

Une dynamique territoriale qui va dans le bon sens

Ce travail a abouti au constat d'une diminution de la consommation foncière, à l'échelle départementale, mais également à l'échelle du SCOTERS. Comme l'indique le travail d'évaluation du SCOTERS, il a effectivement été consommé 40 % de terres en moins dans le Bas-Rhin entre 1976-2002 et 2002-2007 et 41 % dans le SCOTERS (tous types de zones).

Entre 2002 et 2007, 375 ha ont ainsi été utilisés pour construire 14 326 logements dans la région de Strasbourg. C'est de loin le territoire du département qui optimise le plus fortement son foncier et qui est le plus dynamique en termes de production.

Une évolution notable a également été enregistrée pour le tissu mixte² quant à la localisation de la consommation foncière par rapport au tissu existant. Le remplissage interstitiel (dents creuses, fonds de parcelles...) est en forte croissance, passant de 32 % de l'urbanisation nouvelle au sein du périmètre du SCOTERS en 1976-2002 à 49 % en 2002-2007. La région de Strasbourg est ainsi le territoire ayant le moins procédé par extensions. Ces évolutions ont permis au territoire d'accroître sa densité en logements, qui dépasse 23,4 logements par hectare en 2007³. Environ 200 ha ont ainsi été « économisés » au sein du SCOTERS⁴.

Concernant la densité des nouvelles opérations⁵, l'augmentation enregistrée n'est pas négligeable : + 12 logements par hectare entre les 2 périodes⁶, soit une densité de 38 logements par hectare urbanisé entre 2002 et 2007.

On note ainsi une nette optimisation de l'utilisation du foncier qui semble se prolonger sur la période plus récente au vu du parc de logements produit et des zones d'activités urbanisées depuis. Ces observations confortent ainsi le sens des orientations du SCOTERS qui semblent déjà avoir participé à cette dynamique positive.

2. Espace bâti hors zones d'activités spécifiques.

3. La densité brute, évoquée ici, est le rapport entre le nombre de logements de la commune et l'estimation de la surface de l'ensemble de l'enveloppe urbaine, hors zone d'activités.

4. Si la densité était restée la même qu'en 2002, il aurait fallu 200 ha de plus pour construire le même volume de logements que celui réalisé entre 2002 et 2007.

5. La densité des nouvelles opérations ne prend en compte que les nouveaux logements et la consommation nouvelle de foncier.

6. 1976-2002 et 2002-2007.

Pour autant, ces résultats sont à nuancer sur la période récente, en les mettant en rapport avec le volume de logements réalisés : seuls 87 % de l'objectif de production ont été remplis.

Le chiffrage d'objectifs de consommation modérée de la ressource foncière, proposé par la présente modification, a pour ambition de prolonger les efforts menés jusque là en leur fournissant un cadre et de contribuer à améliorer encore les résultats. Les travaux du groupe pilote « foncier » mettent ainsi l'accent sur la nécessité de calibrer les objectifs fonciers sur la base de l'ambition de développement et de production de logements sur le territoire déjà au cœur du dispositif actuel.

Une évolution des modes de vie dont il faut tenir compte

Dans le Bas-Rhin, comme partout ailleurs en France, les modes de vie ont connu des évolutions constantes ces dernières années⁷. Ces évolutions sont l'effet de tendances lourdes maintenant connues (comme le vieillissement, les nouvelles organisations familiales...) mais également de faits majeurs (comme le changement climatique et la prise de conscience écologique).

Dans le même temps, de nouvelles tendances émergent concernant les modes de vie, de consommation.... Il est toutefois plus difficile d'apprécier leurs conséquences.

Mais quels qu'en soient les déterminants, leur connaissance est fondamentale pour la cohérence des politiques publiques qui ne peuvent réussir sans tenir compte des aspirations des ménages.

Plusieurs transformations sont ainsi à noter dans l'optique de la lutte contre l'étalement urbain :

- Le modèle familial est en mutation sur l'ensemble du territoire, que ce soit dans les pôles ou les villages. L'émergence de nouvelles formes de ménages (familles monoparentales ou recomposées, couples biactifs...) engendre de nouveaux besoins mais également de nouveaux rythmes sociaux.
- La mobilité est devenue un paramètre fondamental des modes de vie, voire une valeur sociale. La mobilité résidentielle en est une composante essentielle.
- La maison individuelle demeure une aspiration sociale très forte. Mais le simple désir de devenir propriétaire ou d'intimité est une motivation réductrice. Les citoyens désirent avoir des jardins, lieux où sont progressivement transférées les activités et les relations sociales. Le phénomène d'individualisation, au sein même des familles, qui nécessite un espace de vie propre à chacun de ses membres, favorise également cette aspiration à l'espace individuel.
- L'attractivité des territoires pour les ménages relève à la fois de critères fonctionnels (qualité du logement, prix, environnement proche, accessibilité...), de critères sociaux (caractéristiques de la population voisine) ou de critères sensibles (relatifs aux ambiances, tels que désir de nature...). Ce sont même davantage les critères sensibles et sociaux (hormis le prix du logement) qui sont les plus importants pour les ménages quand il s'agit de choisir un territoire de vie : calme/tranquillité, espaces verts, sécurité, proximité...

7. D'après la Note de l'ADEUS n°70 de juin 2012, *Les modes de vie des bas-rhinois en 2012 : de nouveaux modèles ? et l'enquête menée début 2012 sur les modes de vie des bas-rhinois.*

- Depuis les années cinquante, le territoire a été structuré par les effets du développement de la société de consommation et avec elle l'omniprésence de l'automobile. Les choix en matière d'habitat, de déplacements et de consommation ont été fortement guidés par cette transformation et ont profondément marqué l'organisation du territoire avec toutes les conséquences en termes d'étalement urbain et de congestion routière. Sans aller jusqu'à une inversion de tendance, des changements semblent apparaître dans le rapport des ménages à la voiture et par conséquent à l'usage du territoire.



Les propositions d'évolution du dispositif d'optimisation de la consommation foncière se doivent ainsi de prendre en compte cette complexification croissante des structures des ménages, doublée d'un paradoxe apparent entre leur désir de proximité et leur aspiration profonde à la maison individuelle.

Le travail de chiffrage des objectifs de consommation foncière devient ainsi un enjeu d'aménagement du territoire. Il s'agit d'identifier les lieux du développement urbain et donc d'intégrer le fonctionnement des bassins de vie : où sont les services à la population, comment fonctionne le système de déplacement... C'est à cette condition que l'on améliorera encore l'application des orientations du SCOTERS au niveau des projets d'aménagement.

Toute consommation foncière n'est donc pas illégitime si elle s'inscrit dans un effort de développement du territoire et contribue à affirmer la dynamique métropolitaine. Ainsi la consommation foncière au service de cette dynamique permet de répondre aux besoins en la localisant sur le cœur métropolitain, en limitant l'urbanisation diffuse sur des territoires moins denses.

1.2. Les compléments apportés au dispositif foncier

Le groupe pilote « foncier » du SCOTERS s'est donné comme objectif de réfléchir à la mise en place d'outils de suivi et d'évaluation de la consommation foncière dédiée à l'habitat, à la lumière des objectifs de construction de logements. Le sujet du foncier n'a jamais été déconnecté de l'enjeu de développement et du rôle moteur de la région strasbourgeoise dans le développement départemental et régional.

Plusieurs pistes de réflexion ont été suivies pour s'inscrire dans cette double optique de dynamisme du territoire et de lutte contre l'étalement urbain :

- Aboutir à une utilisation raisonnée et optimisée du foncier à des fins d'urbanisation ne peut être atteint avec un seul outil. C'est en **connectant un objectif réglementaire à des indicateurs de suivi** que cette double optique doit être mise en œuvre.
- Ainsi, la réduction de la consommation des terres agricoles, naturelles et forestières peut être atteinte en **réduisant le recours aux extensions** qui augmentent la tache urbaine. La mobilisation des ressources foncières contenues dans l'enveloppe urbaine est, à cet égard, un levier important.
- Cette réduction peut également être atteinte en ayant recours à des **formes urbaines et à des types de logements moins consommateurs de foncier**. Améliorer l'optimisation des nouvelles opérations est ainsi un outil privilégié pour économiser le foncier.
- Un autre levier consiste à **localiser de manière préférentielle** les logements dans les secteurs où l'intensité urbaine (densité de services, logements...) est déjà plus élevée. Ceci permet, en outre, une meilleure structuration du territoire et la lutte contre l'éparpillement de l'urbanisation.

C'est pour s'inscrire dans le cadre des recommandations de la loi portant Engagement National pour l'Environnement (Grenelle II) que les travaux menés par le groupe foncier du SCOTERS ont abouti à une proposition d'un dispositif d'outils complémentaires, associant réglementation et suivi/mise en œuvre, permettant ainsi d'optimiser et de rationaliser l'usage du foncier dédié à l'habitat et aux zones d'activités notamment.

Afin d'être suivi et évalué, l'objectif chiffré de consommation foncière, associé à ceux de production de logements et de développement économique, nécessite la mise en place d'un dispositif d'observation.

Dans son expression réglementaire, l'objectif est globalisé (tous types d'utilisation du foncier, sur l'ensemble du territoire), dans un souci de transversalité de l'approche foncière.

Les indicateurs de suivi sont, quant à eux, **déclinés entre tissu mixte et d'activités, ainsi que géographiquement**, généralement à l'échelle des 3 grands secteurs du SCOTERS (Strasbourg, CUS hors Strasbourg, SCOTERS hors CUS) **dans le rapport de présentation, base de la mise en œuvre.**

Les indicateurs constituent des leviers pour l'action. Les objectifs et indicateurs sont complémentaires entre eux et ne peuvent fonctionner indépendamment. Ils se lisent et s'évaluent comme un tout.

Pour être efficace dans son application, le dispositif est également composé d'un outil de connaissance du territoire et de son fonctionnement dans le domaine du foncier et du logement. Il s'agit d'une carte d'identité intercommunale susceptible si besoin est, de servir de base, au sein des intercommunalités, au suivi des actions en cours, de leur impact sur la consommation foncière et à l'appréhension de la situation du territoire au sein du SCOTERS.

Par ailleurs, la mise en œuvre du dispositif de suivi nécessite de recueillir des données en continu sur le terrain pour une gestion plus efficace.

Un bilan de la consommation foncière récente, pour un chiffrage réaliste

Conformément à l'article L.122-1-2 du Code de l'urbanisme, la présente modification propose d'apporter au rapport de présentation du SCOTERS, les **éléments de connaissance de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours de la période récente**. La mise en perspective de ces résultats récents avec les efforts de production de logements notamment, constitue un élément permettant de calibrer le chiffrage de l'objectif de modération de la consommation foncière.

Une traduction réglementaire du dispositif

Rappel de l'objectif de volume de logements à produire

OBJECTIF

Nombre de nouveaux logements à produire sur la période

DÉFINITION DE L'OBJECTIF

Il s'agit de l'objectif quantitatif de production de nouveaux logements pour réaliser l'ambition démographique du territoire. Comme pour d'autres indicateurs, il s'agit bien d'un objectif annuel moyen sur l'ensemble de la période et non d'un objectif annuel strict.

NIVEAU D'INTÉGRATION DANS LE DOCUMENT :

Objectif réglementaire, déjà intégré dans le P.A.D.D. et le D.O.G. en vigueur.

POUR MÉMOIRE, LE CHIFFRAGE EST CONFIRMÉ :

- + 900 logements par an à Strasbourg (+ 5 400 sur 6 ans),
- + 1 800 logements par an dans le reste de la CUS (+ 10 800 sur 6 ans),
- + 1 300 logements par an dans les autres intercommunalités (+ 7 800 sur 6 ans).

Rappel : enveloppe foncière en extension urbaine pour la réalisation de zones d'activités

OBJECTIF

Hiérarchisation, localisation et calibrage des zones d'activités.

NIVEAU D'INTÉGRATION DANS LE DOCUMENT :

L'objectif réglementaire est donné par la localisation et le calibrage des zones d'activités à développer. Le rapport de présentation (p.186) estime à 1 400 ha à moyen terme la consommation foncière pour le développement de nouvelles zones d'activités.

Au-delà de la production de logements dans le tissu mixte, se pose la question des objectifs de consommation foncière affectée au développement économique.

Le document en vigueur intègre une planification de la consommation foncière dédiée à l'activité économique. Il calibre et, de fait, établit un chiffrage d'objectifs pour le foncier économique⁸ :

- une centaine d'hectares pour chacune des 3 plateformes d'activités désignées ;
- une vingtaine d'hectares (extensibles à 60 hectares maximum sous conditions de desserte fine) pour chacun des 21 nouveaux sites de développement économique pointés ;
- ainsi qu'une possibilité, par commune, de site de desserrement d'activités artisanales ou commerciales de l'ordre de 3 à 5 hectares maximum.

8. Document d'Orientations Générales du SCOTERS, Chapitre VI

Au rapport de présentation, le SCOTERS prévoit ainsi 1 400 ha de zones d'activités à court ou moyen terme (hors existant), alors que le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de 1973, dont le périmètre ne couvrait que 93 communes, en planifiait 2 650 ha. Il a ainsi enregistré une nette baisse des objectifs antérieurs. La consommation foncière ambitionnée est également inférieure à celle planifiée dans les POS et PLU au 1^{er} janvier 2005⁹.

Les dynamiques des dernières décennies montrent, à l'instar de ce qui est enregistré dans le tissu mixte, une réduction de la consommation foncière en zones d'activités. En effet, 34 ha de foncier d'activités ont été consommés annuellement entre 2002 et 2007 sur le territoire du SCOTERS contre 70 ha entre 1976 et 2002. Si le SCOTERS fait partie des territoires où la baisse a été la moins forte, cela s'explique notamment par sa vocation de territoire métropolitain, polarisateur d'emplois et de services, notamment au sein de ses zones d'activités. Ces tendances semblent se poursuivre depuis l'approbation du SCOTERS au vu du nombre de zones effectivement réalisées parmi celles ciblées ci-dessus¹⁰.

La période 2002-2007 correspond toutefois à une phase de production d'emplois relativement réduite dans les zones d'activités par rapport au statut de la région strasbourgeoise et à son **enjeu métropolitain de développement**. En outre, l'offre foncière disponible est particulièrement réduite dans les zones d'activités de la CUS et ne répond manifestement pas aux besoins (grandes parcelles, foncier évolutif en fonction des cycles de vie des entreprises...). Enfin, elle se trouve fortement concurrencée, notamment par une offre importante dans le district de l'Ortenau (plus de 620 ha dont environ 400 ha à Lahr).

La demande en foncier économique est extrêmement différente d'un secteur à l'autre et difficile à cerner. La collectivité fait le choix d'une rationalisation de son offre.

Pour toutes ces raisons, et notamment pour répondre à l'ambition métropolitaine affichée par le P.A.D.D., **l'orientation actuelle du SCOTERS est confirmée et maintenue à 420 ha par période de 6 ans**, comme objectif maximal de consommation foncière en zones économiques spécialisées.

Cet objectif chiffré doit se lire combiné avec l'orientation 1 du chapitre VI du D.O.G. selon laquelle **l'ouverture à l'urbanisation à court terme de nouvelles zones d'activités doit être motivée au regard de l'offre de terrains libres existante** dans les zones d'activités situées dans un périmètre de 5 à 10 km, hors Strasbourg et sa première couronne.

Objectif global de consommation foncière

OBJECTIF

Fixer et justifier un objectif chiffré de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain. Il s'agit ainsi d'aboutir à déterminer une enveloppe foncière maximale à l'échelle du périmètre du SCOTERS, à consommer en extension urbaine, sur la période, pour l'ensemble des usages du territoire (logements, activités, équipements).

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

⁹ Rapport de présentation du SCOTERS, pp.186-187.

¹⁰ Rapport d'analyse des résultats de l'application du SCOTERS – Mai 2012.

Ce chiffrage est basé sur :

- l'ambition du projet de territoire du SCOTERS approuvé en 2006 :
concernant le logement :
le scénario démographique et les volumes de production qui en découlent :
4 000 nouveaux logements à produire chaque année répartis comme suit,
2 700 dans la CUS et 1 300 sur le reste du territoire.
concernant les zones d'activités :
le dispositif en vigueur de hiérarchisation/localisation/calibrage qui identifie un
potentiel de 1 400 ha sur le territoire à moyen terme.
- en rapport avec les tendances récentes de consommation foncière, de production
de logements et d'activités ;
- et compte-tenu de l'ambition de lutte contre l'étalement urbain et de modération de
la consommation des espaces naturels et agricoles.

L'objectif chiffré de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement
urbain se base sur le travail d'observation et de bilan de la consommation foncière
mené en partenariat avec l'ADEUS depuis 2002.

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

- **Pour le logement** :
concernant la répartition géographique :

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

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

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

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

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

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

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

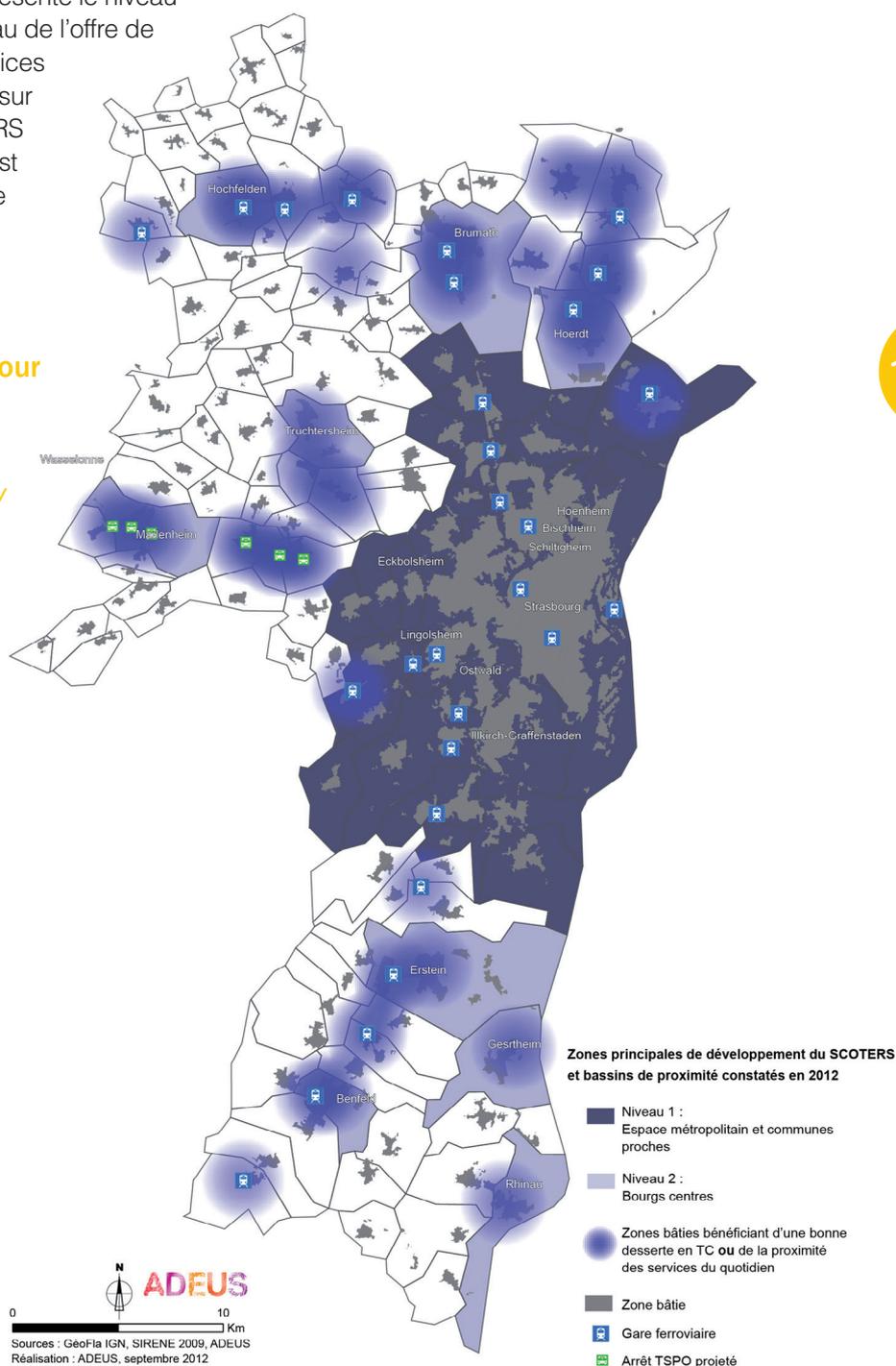
- 37 % dans les bourgs centres,
- 30 % dans les communes bénéficiant d'une bonne desserte en transports en com-
mun ou de la proximité des services du quotidien,
- 32 % dans les autres villages.

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

L'objectif fixé ci-dessus tient ainsi compte du fait que l'offre en services et commerces de proximité, tout comme le niveau de desserte en transport en commun, peut évoluer.

La carte ci-après, représente le niveau de desserte et le niveau de l'offre de commerces et de services de proximité présents sur le territoire du SCOTERS en 2012. Cette carte est annexée au rapport de présentation.

Zones de rayonnement autour des points de transport en commun intensif et/ou bénéficiant d'une offre complète de services/commerces du quotidien



Concernant la performance de la consommation foncière :

L'indice retenu n'a d'autre vocation que de constituer un indicateur de la consommation foncière. Il s'apprécie globalement, à l'échelle des intercommunalités membres du Syndicat mixte. Il s'apprécie également **toutes opérations d'aménagement et de construction confondues et non pour chaque opération**, qu'elles soient réalisées en renouvellement, en remplissage ou en extension. Il s'apprécie enfin sur la période de mise en œuvre des documents locaux d'urbanisme, de l'ordre de 6 ans, qui constitue le rythme de leur évaluation. L'indice de l'usage global du foncier pour le logement (nb logts/ha nouvellement consommé), doit tendre vers 120 à 140 dans les quartiers centraux de Strasbourg, 90 à 110 dans les zones urbaines plus denses de la CUS, 40 à 50 dans les communes périurbaines de la CUS et de 30 à 40 dans le SCOTERS hors CUS. Cet indice de performance a été déterminé en considération de l'analyse des résultats du SCOTERS qui a montré qu'il a progressé pour tous les secteurs entre les périodes 1976-2002 et 2002-2007. Ainsi, la CUS est passée de 41 logements par hectare nouvellement consommé à 66. De même, le reste du SCOTERS a doublé son indice, passant de 11 à 22 logements par hectare. Ces tendances semblent, par ailleurs, s'être poursuivies depuis l'approbation du SCOTERS, au vu des efforts de diversification des formes urbaines, consentis sur les différents territoires.

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

- Pour les zones d'activités :

L'objectif chiffré de consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain résulte du dispositif mis en place par le SCOTERS approuvé en 2006, qui procédait d'une hiérarchisation/localisation/calibrage et qui aboutissait à un potentiel de 1 400 ha sur le territoire à moyen terme. Cet objectif chiffré a été validé et confirmé par l'analyse des résultats de l'application du SCOTERS qui a fait l'objet de la délibération du Comité syndical du 29 mai 2012. La mise en œuvre des paramètres ci-dessus exposés, permet d'estimer que la réalisation des zones d'activités en extension pourrait mobiliser une enveloppe foncière d'environ 420 ha d'extension urbaine sur le périmètre du SCOTERS par période de 6 ans. Tout comme pour le logement, cette estimation ne peut cependant que constituer un indicateur de la consommation foncière.

OBJECTIF CHIFFRÉ DE CONSOMMATION ÉCONOME DE L'ESPACE ET DE LUTTE CONTRE L'ÉTALEMENT URBAIN :

L'enveloppe foncière globale, en extension urbaine, est fixée à environ 740 hectares sur l'ensemble du territoire du SCOTERS, sur des cycles d'environ 6 ans qui constituent le rythme de l'évaluation des documents d'urbanisme.



Un dispositif de suivi de la consommation foncière en complément du dispositif initial

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

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

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

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

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

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

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

- **Indicateur n°1 : indice de performance¹¹ de l'usage du foncier pour le logement**

Cet indicateur vise à s'assurer de l'optimisation de la consommation de l'espace. Il met en regard, pour la période de 6 ans précitée, le nombre total de logements construits, y compris dans l'enveloppe urbaine avec la superficie de foncier consommée. Cet indice de performance n'a pas pour objet d'imposer une densité à l'opération.

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

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

- **Indicateur n°3 : part minimale des logements supplémentaires dans l'enveloppe urbaine¹²**

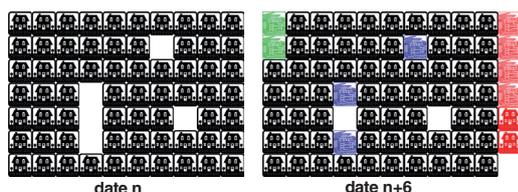
Cet indicateur a pour objectif de suivre la part minimale de logements réalisés au sein de l'enveloppe urbaine dans la CUS et hors CUS. Il consiste dans un rapport entre le nombre de nouveaux logements produits dans l'enveloppe urbaine et le nombre total de nouveaux logements construits au cours de la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

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

L'indice de performance prend en compte :

- d'une part, l'ensemble des logements construits durant la période, quel que soit le type des opérations : les opérations d'ensemble (lotissements), les opérations isolées (maison(s) ou immeuble(s), et quelle que soit la localisation : dans des dents creuses ou en mitage, en renouvellement sur des terrains déjà urbanisés ou en extensions (niveaux supplémentaires, aménagement de greniers...).
- d'autre part, l'espace consommé durant la même période. A ce titre, sont pris en considération, le réseau et l'espace public interne, les voiries publiques ou privées, les équipements et espaces collectifs produits par les opérations concernées

Schéma illustratif de l'indice de performance de l'usage du foncier :



- Bâtiments existants (A)
- Nouveaux bâtiments en extension (B)
- Nouveaux bâtiments en remplissage interstitiel (C)
- Nouveaux bâtiments en recyclage de terrains déjà bâtis (D)

Exemple : Dans le cas illustré ci-dessus, le bâti a évolué entre les deux dates : n et n+6. Ainsi, de nouveaux logements ont été produits en extension urbaine (B), par remplissage de dents creuses (C) et en recyclage de terrains (D : remplacement de petites maisons par des immeubles).

Les opérations de recyclage ne sont pas comptabilisées au titre de la consommation d'espace. En revanche, le foncier non bâti utilisé en dents creuses ou en extensions urbaines est comptabilisé au titre de cette consommation. L'indicateur de performance de l'usage du foncier tient compte de l'ensemble de la production de logements et de la consommation foncière.

(Logements B+C+D)/(Consommation foncière liée aux opérations B+C)

12. L'enveloppe urbaine est constituée des parties bâties et agglomérées de la commune, excluant les parties naturelles, agricoles et les « hameaux », exploitations et bâtiments isolés. Les parties bâties et agglomérées sont elles-mêmes constituées des agrégats de bâtiments distants de moins de 50 m. Cet état initial a été établi sur la base de données de 2007 (SIG, photographie aérienne) complétées par le recensement des opérations ou viabilisations existantes à la fin 2012. Cette enveloppe urbaine est un outil de connaissance du territoire défini et administré par le Syndicat mixte pour le SCOTERS et n'a pas de portée réglementaire.

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

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

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

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

Niveau 1 : l'espace métropolitain et ses communes proches (CUS, Achenheim),

Niveau 2 : les bourgs centres,

Niveau 3 : les zones bénéficiant d'une bonne desserte en transports en commun ou de la proximité d'une offre complète de services et commerces du quotidien, selon les critères présentés au titre 2. de la présente note.

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

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

Cet indicateur a pour fonction de comptabiliser le nombre d'hectares consommés en extension urbaine pour la production de logements et la réalisation de zones d'activités. Cet indicateur correspond le plus directement au suivi de l'objectif chiffré de consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain. Il est mis en œuvre plus finement en distinguant la production de logements, services et équipements et l'activité économique.

2 Tenir compte des dynamiques des bassins de vie dans l'application de l'armature urbaine

Le SCOTERS approuvé en 2006 construisait l'armature urbaine en établissant un **lien fort entre urbanisation et transports en commun**, en privilégiant ainsi des critères de « bonne accessibilité »¹³. Le SCOTERS privilégie ainsi l'offre ferroviaire vers le centre de Strasbourg.

Tout en confirmant ce lien, **l'analyse des résultats de l'application du SCOTERS montre que ces critères de bonne accessibilité peuvent être complétés par une approche mettant en jeu la notion de services et commerces du quotidien**. En effet, la majorité des déplacements est relativement court¹⁴ et relève de logiques de proximité et de dynamiques de bassin de vie.

13. Desserte par réseau ferré, futur Transport en Site Propre Ouest, trams, bus ou cars dans la mesure où ils assurent un service à la fois régulier et fréquent aux heures de pointe (10-15 min), continu dans la journée et permettant un accès en 40 minutes à l'un des nœuds centraux majeurs du réseau urbain.

14. 57 % font moins de 3 km.

De plus, le fait d'avoir un arrêt de transports en commun à proximité de son domicile ne garantit pas d'en avoir un à proximité de son lieu de destination.

Dès lors, la « **bonne accessibilité** » renvoie à la **facilité du déplacement**, en termes de confort, de temps d'accès, de lisibilité, d'agrément, quels que soient le mode et la fréquence de déplacement¹⁵.

Au regard des **critères d'une offre du quotidien**¹⁶, à savoir la présence cumulative d'une école primaire, de commerces alimentaires (boulangerie, superette,...), d'équipements de santé (médecin, pharmacie), d'autres commerces du quotidien (tabac-journaux et bar-restaurant) qui offrent un potentiel d'interaction sociale, la modification du SCOTERS élargit les contours de l'armature urbaine, susceptible de faire l'objet d'un développement urbain, à une zone située dans un rayon de 2 km à vol d'oiseau autour des pôles de l'armature urbaine identifiée au SCOTERS approuvé en 2006 et des communes bénéficiant d'une offre complète de services et commerces du quotidien.

Ce rayon, au demeurant déjà mis en œuvre par le SCOTERS (DOG chapitre IX, p.47), correspond à un déplacement acceptable à vélo, dès lors que l'espace public est organisé en conséquence (piste cyclable, stationnement commode de la bicyclette etc.). Ce rayon est également pertinent en terme de rabattement vers les gares.

Dès lors, le lien entre développement urbain et transports en commun est précisé dans le DOG de la manière suivante :

Outre les critères de desserte, l'urbanisation est admise dans les zones qui **bénéficient, dans un rayon de 2 km, d'une offre complète de services et commerces du quotidien**, mesurée au regard des critères précédemment précisés.

Au sein des zones de proximité, les **capacités de développement urbain seront conditionnées par la mise en œuvre de politiques de transports alternatifs à la voiture particulière** (aménagement de l'espace public permettant notamment une pratique cyclable sécurisée, navettes ou systèmes de transport à la demande, covoiturage ou tout autre système de rabattement...) **ou de politiques de développement de l'habitat structurées à l'échelle intercommunale** (Programme Local de l'Habitat, programmation pluriannuelle du développement urbain).

3 Modification du périmètre du SCOTERS

Le périmètre du SCoT tient compte des périmètres des groupements de communes, ainsi que des périmètres déjà définis des autres schémas de cohérence territoriale. Lorsque ce périmètre concerne des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de schémas de cohérence territoriale, il recouvre la totalité du périmètre de ces établissements (article L.122-3, alinéa II). Par ailleurs, lorsqu'une commune ou un EPCI se retire du syndicat mixte, le périmètre du schéma est réduit en conséquence (article L.122-5 du Code de l'urbanisme).

15. Les Notes de l'ADEUS n°53 : Quels îlots de proximités aujourd'hui ? Septembre 2011.

16. Définition inspirée des travaux de David Mangin – Architecte urbaniste, grand prix de l'urbanisme 2008.

En l'espèce, dans le cadre de la réforme de la carte intercommunale, la Communauté de communes de Gambsheim-Kilstett a rejoint la Communauté de communes de l'Espace Rhénan qui est membre du Syndicat Mixte du SCoT de la Bande Rhénane Nord, en cours d'élaboration (arrêté préfectoral du 29/02/2012). Le périmètre du SCOTERS est modifié en conséquence (cartes du D.O.G ...).



4 Préservation des coteaux viticoles inclus dans les périmètres AOC

Le SCOTERS approuvé en 2006 préserve les espaces naturels et conforte l'activité agricole. Le DOG identifie ainsi des espaces à vocation agricole qui ne constituent pas des réserves d'urbanisation. Les coteaux viticoles classés en zone AOC sont couverts par cette protection.

Toutefois, le périmètre AOC recouvre non seulement des espaces effectivement plantés et exploités, mais également des secteurs urbanisés. Pour lever toute ambiguïté, la modification précise que la protection concerne les coteaux viticoles couverts par l'aire AOC (page 187 du rapport de présentation) à l'exclusion des parties urbaines incluses dans cette aire.

La rédaction de l'orientation II.4.b du DOG est modifiée de la manière suivante :
« *A l'intérieur des périmètres d'appellation d'origine contrôlée, les terres effectivement cultivées à usage viticole sont strictement protégées de toutes constructions, y compris le logement des exploitants. Cette protection ne couvre pas les espaces urbanisés et les zones non plantées compris dans cette aire à la date d'approbation de la modification n°2 du SCOTERS.* »

5 Correction d'erreurs matérielles

L'approbation de la modification n°1 fait encore mention, dans le document en vigueur, de la Communauté de communes des villages du Kehlbach qui avait fusionné avec la Communauté de communes de la Porte du Vignoble. Toute mention à la Communauté de communes des villages du Kehlbach est par conséquent supprimée.



Syndicat mixte pour le Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg
13 rue du 22 novembre 67000 Strasbourg
Tèl : 03 88 15 22 22 / Fax : 03 88 15 22 23
E-mail : syndicatmixte@scoters.org / www.scoters.org



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

Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise
9 rue brûlée - CS 80047 - 67002 Strasbourg Cedex
Tèl : 03 88 21 49 00 / Fax : 03 88 75 79 42
E-mail : adeus@adeus.org / www.adeus.org



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU BAS-RHIN

Préfecture
Direction des collectivités locales
Bureau de l'environnement
et des procédures publiques

ARRÊTÉ du - 5 NOV. 2013

Déclaration d'utilité publique emportant
mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Communauté Urbaine de Strasbourg

Renouvellement urbain et commercial de la zone commerciale Nord,
située sur le territoire des communes de LAMPERTHEIM, MUNDOLSHEIM,
REICHSTETT et VENDENHEIM

LE PREFET DE LA REGION ALSACE, PREFET DU BAS-RHIN,

- VU le code de l'environnement et notamment ses articles L.214-1 à L.214-6, L.122-1 à L.122-3, R.122-1 à R.122-16, L.123-1 à L.123-16, R. 123-1 à R.123-23, L.126-1, R.126-1 et L.211-7
- VU le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et, notamment ses articles L.11-1 à L.11-5 et L.11-8 ;
- VU le code de l'urbanisme et notamment ses articles L.123-16 et R123-23 ;
- VU le code rural, notamment ses articles L.112-3, L.123-24 à L.123-26, L.352-1, R.123-30 à R.123-38, L.352-1 et R.352-1 à R.152-14 ;
- VU la délibération du Conseil de Communauté de la Communauté Urbaine de Strasbourg en date du 21 décembre 2012, autorisant son Président à requérir auprès du Préfet l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité corrélative des documents d'urbanisme, dans le cadre du projet de renouvellement urbain et commercial de la Zone Commerciale Nord ;
- VU le courrier du 8 février 2013 du Président de la CUS sollicitant du Préfet l'organisation d'une enquête publique préalable à DUP, corrélativement à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés ;
- VU les lettres du Préfet du Bas-Rhin (DDT) du 28 février 2013 par lesquelles le Conseil Général du Bas-Rhin, le Conseil Régional d'Alsace, la Communauté Urbaine de Strasbourg, le SCOTERS, les Maires de Lampertheim, Mundolsheim, Reichstett et Vendenheim, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Bas-Rhin, la Chambre des Métiers d'Alsace, la Chambre d'Agriculture du Bas-Rhin, ont été informés de la mise en œuvre de la procédure prévue par les articles L. 123-16 et R.123-23 du Code de l'Urbanisme, en vue de la mise en compatibilité nécessaire des documents d'urbanisme concernés ;

- VU l'avis de l'autorité environnementale rendu le 12 avril 2013, et le mémoire en réponse de la CUS daté du 17 mai 2013, pièces soumises à enquête ;
- VU le procès-verbal de la réunion tenue le 3 avril 2013, en application de l'article R.123-23 du Code de l'Urbanisme et portant sur l'examen de la mise en compatibilité des POS de Mundolsheim et Reichstett, des PLU de Lampertheim et Vendenheim et du SCOTERS, induite par l'opération ;
- VU la décision du 26 avril 2013 du Président du Tribunal Administratif de STRASBOURG désignant le commissaire-enquêteur ;
- VU l'arrêté d'ouverture d'enquête du 6 mai 2013 ;
- VU le résultat de l'enquête et notamment les rapport, conclusions et avis du commissaire-enquêteur, rendus le 8 août 2013 ;
- VU la délibération du 4 octobre 2013 par laquelle le conseil de communauté de la communauté Urbaine de Strasbourg s'est prononcé par une déclaration de projet sur l'intérêt général de l'opération, et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme dont la CUS a la compétence ;
- VU la délibération du syndicat mixte du SCOTERS du 8 octobre 2013 ;
- VU les dossiers transmis pour être soumis aux enquêtes réglementaires ;
- SUR la proposition du Secrétaire Général de la Préfecture du Bas-Rhin ;

ARRÊTE

Article 1 : Sont déclarés d'utilité publique les acquisitions et travaux nécessaires au projet de renouvellement urbain et commercial de la Zone commerciale Nord, située sur le territoire des communes de Lampertheim, Mundolsheim, Reichstett et Vendenheim, conformément au plan général des travaux et à l'exposé des motifs, annexés au présent arrêté.

Article 2 : La Communauté Urbaine de Strasbourg est autorisée à acquérir soit à l'amiable, soit par la voie de l'expropriation, les immeubles nécessaires à la réalisation du projet, situés dans l'emprise du périmètre DUP.

Article 3 : Les expropriations éventuelles devront être réalisées dans un délai de cinq ans à compter de la date de publication du présent arrêté.

Article 4 : Le présent arrêté emporte mise en compatibilité des POS de Mundolsheim et Reichstett, des PLU de Lampertheim et Vendenheim et du SCOTERS, conformément aux documents annexés au présent arrêté.

En conséquence, il sera procédé par les soins de la Communauté Urbaine de Strasbourg, compétente dans la gestion des POS et des PLU des communes de la CUS, et par le Président du syndicat mixte pour le SCOTERS, à la mise à jour de ces documents d'urbanisme et aux mesures de publicité prévues par l'article R.123-25 du Code de l'Urbanisme ;

Article 5 : Le présent arrêté sera publié et affiché selon les usages locaux sur le territoire des communes de Lampertheim, Mundolsheim, Reichstett, Vendenheim, ainsi qu'au siège des E.P.C.I. situés dans le périmètre du SCOTERS. L'accomplissement de cette mesure de publicité incombe aux maires de ces communes et au Président du syndicat mixte pour le SCOTERS et sera certifié par eux.

Avis du présent arrêté sera en outre, par les soins de la Préfecture, inséré au Recueil des Actes Administratifs de la Préfecture, ainsi que dans deux journaux diffusés dans le département.

Article 6 : Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Strasbourg dans les deux mois à compter de l'achèvement des formalités de publicité.

Article 7 :

Le Secrétaire Général de la Préfecture du Bas-Rhin,
Le Sous-Préfet chargé de l'arrondissement chef-lieu,
Le Directeur Départemental des Territoires,
Le Président de la Communauté Urbaine de Strasbourg,
Le Président du syndicat mixte du SCOTERS,
Les maires de Lampertheim, Mundolsheim, Reichstett et Vendenheim,
Les Présidents des E.P.C.I. situés dans le périmètre du SCOTERS,
sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

STRASBOURG, le 5 NOV. 2013

LE PRÉFET

P. le Préfet,
Le Secrétaire Général



Christian RIGUET



PREFET DU BAS-RHIN

Préfecture

Direction des collectivités locales

Bureau de l'environnement
et des procédures publiques

**Document accompagnant l'arrêté déclarant l'utilité publique en application
de l'article L.11-1-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique**

**Exposé des motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique
du projet de renouvellement urbain et commercial
de la zone commerciale Nord, située sur le territoire des communes de
LAMPERTHEIM, MUNDOLSHEIM, REICHSTETT et VENDENHEIM**

D'une manière générale il est rappelé que le présent document relève des dispositions de l'article L.11-1-1 nouveau du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, qui précise que « l'acte déclarant l'utilité publique est accompagné d'un document qui expose les motifs et considérations justifiant le caractère d'utilité publique de l'opération ».

Il reprend pour l'essentiel des éléments figurant dans le dossier soumis à enquête, auquel il ne saurait en aucun cas se substituer. En tant que de besoin, il conviendra de se reporter systématiquement à ces documents afin de qualifier plus complètement le caractère d'utilité publique de l'aménagement. L'ensemble des études menées avant et après la déclaration d'utilité publique sera mis à disposition du public dans les conditions fixées par la réglementation relative à l'utilité publique et à l'accès aux documents administratifs.

1 - PRESENTATION DE LA SITUATION ACTUELLE DE LA ZONE D'ACTIVITES

La zone commerciale nord constitue aujourd'hui, dans le paysage commercial strasbourgeois, un lieu de destination fréquenté, en raison de la présence de grandes enseignes sur le site.

Cependant, ces enseignes attractives se sont développées chacune côte à côte sans aucun principe fédérateur, sans planification d'ensemble, ce qui conduit à un grand nombre d'inconvénients :

- problème structurel dû à un vieillissement des équipements commerciaux ;
- coût du foncier élevé, ce qui rend toutes interventions foncières difficiles ;
- perte d'attractivité et de chiffre d'affaires ;
- présence dans certains secteurs, de friches d'activités ;
- tendance à l'éparpillement ;
- importantes difficultés de circulation au sein de la zone.

Ces inconvénients conduisent ainsi à ce jour à un problème de lisibilité majeur. L'ensemble des caractéristiques urbaines du site, la juxtaposition d'espaces monofonctionnels sans cohérence d'ensemble et l'inadaptation du réseau viaire, confèrent à ce secteur des difficultés importantes de fonctionnement. A cela s'ajoute une répartition des activités économiques en petites surfaces commerciales qui se sont implantées au gré des disponibilités foncières.

Le périmètre du projet de la Zone commerciale Nord s'étend sur 150 hectares répartis sur le territoire des communes de Lampertheim, Mundolsheim, Reichstett et Vendenheim, au Sud de Vendenheim, entre la voie ferrée Strasbourg-Paris et le canal de la Marne au Rhin.

Le site constitue déjà l'une des plus importantes zones commerciales en métropole, et prévoit notamment à terme la construction d'environ 100 000 à 110 000 m² de plancher de bâtiments nouveaux, ce qui porterait la surface totale de plancher de la zone à environ 350 000 m².

Le coût total du projet est estimé à environ 39 millions d'euros toutes taxes comprises.

2 – CARACTERISTIQUES D'UTILITE PUBLIQUE DE L'OPERATION PROJETEE

Le projet consiste principalement à impulser une restructuration de la zone existante afin de la moderniser et de répondre à de nouveaux enjeux de développement durable. Il s'agit, par ailleurs, d'agir en vue de faciliter les déplacements avec la recherche d'un équilibre entre la voiture, les transports collectifs et les modes actifs.

Les objectifs retenus sont les suivants :

- Améliorer la circulation de la zone en dissociant les flux de transit et de desserte, afin de rendre le trafic automobile plus fluide ; cette requalification intégrera une réorganisation des transports en commun et notamment l'arrivée d'un transport en commun en site propre le long de la RD 263 ;
- Développer une stratégie commerciale aidant à la reconversion et à la revalorisation de certains secteurs, tout en favorisant l'arrivée de nouveaux commerces, d'artisans-commerçants couplés à de l'habitat dans des secteurs précis ;
- Développer une mixité sociale et fonctionnelle ;
- Créer des espaces publics de qualité favorisant le lien social et les déplacements actifs
- Améliorer l'insertion de cette urbanisation dans l'environnement et le paysage, notamment en valorisant la berge du canal.

Le parti d'aménagement met en œuvre un nouveau schéma de circulation et améliore le cadre de vie de cette zone par des espaces verts, des liaisons piétonnes, des lieux de détente et des espaces de loisirs ; il s'attache à recentrer les secteurs commerçants afin de minimiser les distances entre les commerces, et à créer une véritable dynamique sur la zone.

3 – ENQUETE PUBLIQUE

Le conseil de communauté de la Communauté Urbaine de Strasbourg, a par délibération en date du 21 décembre 2012, décidé de requérir la déclaration d'utilité publique du projet auprès du Préfet, qui a ensuite été saisi par envoi du 8 février 2013.

Une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique et à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, a ainsi été prescrite par arrêté préfectoral du 6 mai 2013.

L'enquête publique s'est déroulée du 7 juin au 8 juillet 2013, le commissaire enquêteur a émis en date du 8 août 2013, un avis favorable à la déclaration d'utilité publique, assorti d'une réserve, formulée ainsi « *que la CUS et l'aménageur définissent avec les gestionnaires les mesures permettant de sécuriser les ouvrages de transport d'hydrocarbures afin d'assurer la sécurité des usagers de la zone [...] ils devront s'engager à les réaliser lors de l'aménagement des zones destinées à accueillir les constructions incluses dans les zones de danger de ces ouvrages.* »

S'agissant de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, il a émis un avis favorable, sans réserve ni recommandation.

Dans sa délibération valant déclaration de projet en date du 4 octobre 2013, le conseil de communauté de la CUS a réaffirmé l'intérêt général du projet, et a confirmé lever la réserve du commissaire enquêteur.

4 – PARTI D'AMENAGEMENT

Mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec avec le projet

Les Plans d'occupations des Sols de Mundolsheim et Reichstett, les Plans Locaux d'Urbanisme de Lampertheim et Vendenheim et le SCOTERS, dans leur version en vigueur, ne permettent pas la réalisation du projet envisagé.

La demande de la CUS portait également sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernés avec le projet ; de ce fait, ce volet a également été soumis à enquête publique. La déclaration d'utilité publique emporte ainsi mise en compatibilité de ces cinq documents d'urbanisme avec l'opération projetée

D'une part, le rapport de présentation est complété par la notice explicative du projet de mise en compatibilité du POS qui a été soumise à enquête publique, et d'autre part, le plan de zonage, le règlement, les orientations d'aménagement ainsi que la liste des emplacements réservés sont modifiés en conséquence.

Dans sa délibération valant déclaration de projet du 4 octobre 2013, le Président de la CUS, gestionnaire des documents d'urbanisme de ses communes membres a donné un avis favorable à la mise en compatibilité des POS et PLU des quatre communes concernées.

De même, le syndicat mixte pour le SCOTERS a validé la mise en compatibilité du SCOTERS lors de la séance du bureau syndical du 8 octobre 2013.

Insertion dans l'environnement

Le projet a fait l'objet d'une étude d'impact, pièce soumise à enquête publique, dans laquelle sont indiquées les mesures compensatoires au titre de l'impact sur le milieu naturel.

Conformément aux articles L.122-1 et R.122-1-1 du Code de l'environnement, le projet a été soumis à l'avis de l'Autorité environnementale, relatif à la qualité de l'étude d'impact et la prise en compte de l'environnement dans la conception du projet. L'avis de l'autorité environnementale et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage ont été joints au dossier d'enquête.

Le projet contribue dans son principe même à la restructuration d'un quartier en vue d'un meilleur cadre de vie ; cette démarche visant à un renouvellement urbain et à une diversification des fonctions, cela permet de limiter l'étalement urbain et de préserver ainsi des surfaces agricoles.

Milieux naturel, faune et flore :

L'évaluation des effets du projet sur les valeurs de la biodiversité montre que les risques sont faibles et bien maîtrisés. Des mesures d'évitement et de réduction sont formulées dans le dossier, elles visent, notamment lors des travaux, à maîtriser les risques d'altération des espèces et habitats remarquables.

Risques et nuisance :

Pour limiter le ruissellement des eaux de pluie, le projet incite à limiter l'imperméabilisation des sols par des formes urbaines denses, des stationnements mutualisés et des voies de desserte internes légères.

Des mesures de mise en sécurité des pipelines, qui traversent chacune des communes du projet, sont préconisées afin de réduire les distances de protection au minimum et d'intégrer un maximum d'espace en dents creuses au projet, avant de s'étendre vers les espaces agricoles.

Contexte physique :

La mise en place d'un système d'assainissement efficace constitue une autre mesure prise pour protéger l'environnement de la zone et ses abords.

Une réflexion a été engagée afin de mettre en œuvre des choix énergétiques pertinents dans la Zone, ceci dans une démarche de développement durable.

CONCLUSION

L'opération projetée consiste à restructurer la zone commerciale Nord située au Sud de Vendenheim, qui n'a pas bénéficié jusqu'à présent de plan directeur dans son aménagement, aboutissant ainsi à des inconvénients.

Le projet de renouvellement urbain et commercial de la zone commerciale nord apparaît opportun et légitime. L'expropriation nécessaire et le rapport de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé sont raisonnables.

Dans ces conditions, les atteintes à la propriété privée n'apparaissent pas excessives eu égard à l'intérêt public de l'opération. Les acquisitions et travaux nécessaires à sa réalisation peuvent donc être déclarés d'utilité publique.

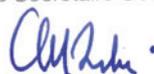
Préfecture du Bas-Rhin

Vu pour être annexé à
l'arrêté préfectoral de ce jour

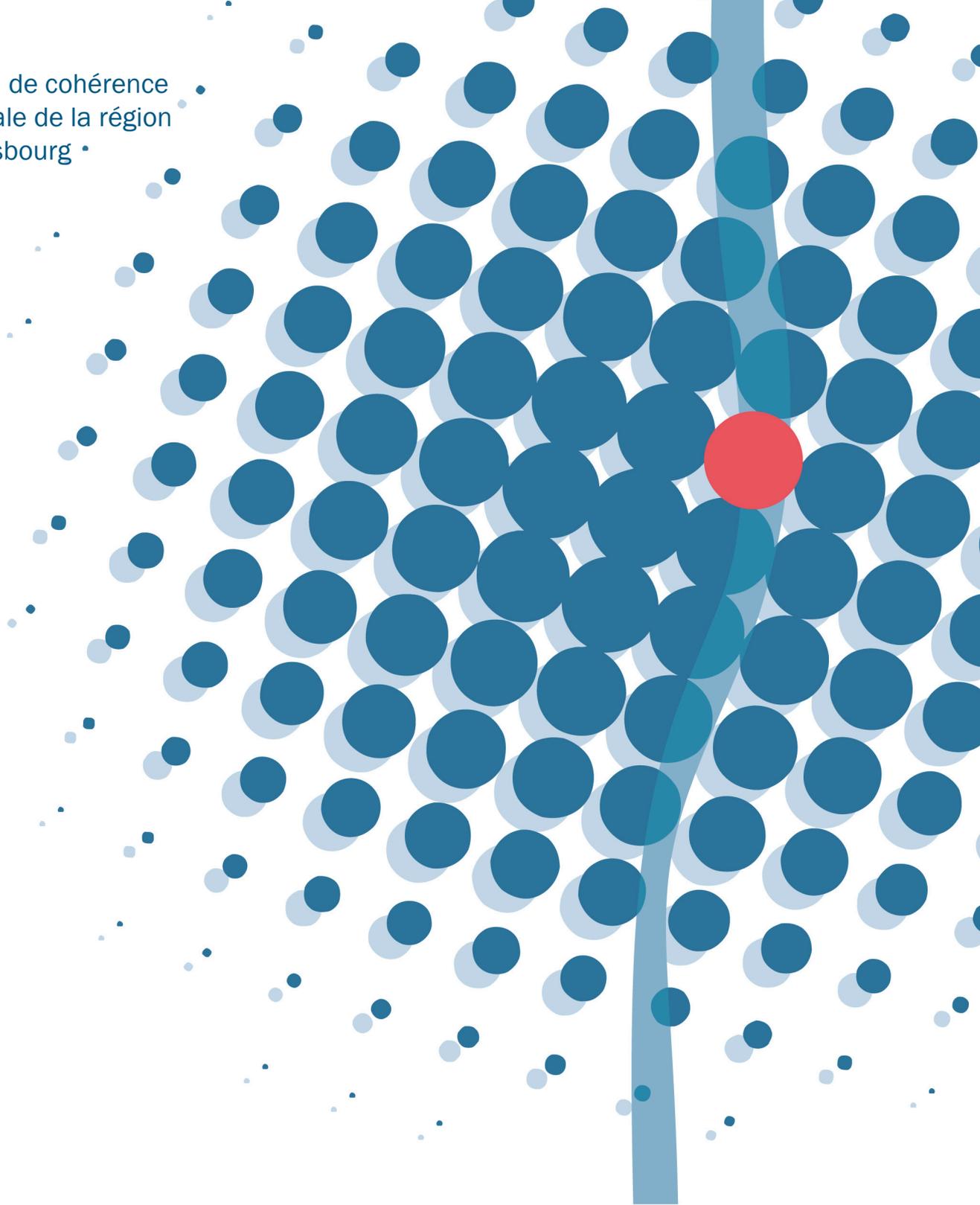
Strasbourg, le **- 5 NOV. 2013**

LE PREFET

P. le Préfet,
Le Secrétaire Général



Christian RIGUET



Notice de présentation

Mise en compatibilité suite à la DUP
arrêté préfectoral du 05.11.2013



scoters



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

Schéma de cohérence territoriale
de la région de Strasbourg

Notice de présentation

Mise en compatibilité suite à la DUP
arrêté préfectoral du 05.11.2013

Table des matières

1	Objet de l'enquête publique	5
2	Raisons du choix du site et objectifs poursuivis	8
3	Caractéristiques essentielles du projet	8
4	Montage opérationnel	13
5	Incidences sur l'environnement	14
6	Modifications effectuées sur le SCOTERS	15

1 **Objet de l'enquête publique**

La présente enquête publique doit permettre de prononcer l'utilité publique du projet de renouvellement urbain et commercial de la Zone Commerciale Nord (ZCN) ce qui entrainera la mise en compatibilité des documents d'urbanisme avec le projet, conformément aux articles L 123-14 et L122-15 du Code de l'Urbanisme.

Six dossiers sont mis à enquête publique :

- le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ;
- le dossier de mise en compatibilité du PLU de Lampertheim ;
- le dossier de mise en compatibilité du POS de Mundolsheim ;
- le dossier de mise en compatibilité du POS de Reichstett ;
- le dossier de mise en compatibilité du PLU de Vendenheim ;
- le dossier de mise en compatibilité du SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS).

Contexte

La Zone Commerciale Nord constitue aujourd'hui, dans le paysage commercial strasbourgeois, une destination portée par les grandes enseignes présentes sur le site. Ces grandes enseignes attractives se sont développées chacune côte à côte sans aucun principe fédérateur, sans plan directeur.

Le périmètre du projet de la « Zone Commerciale Nord », s'étend sur 150 hectares répartis sur quatre communes appartenant à la Communauté Urbaine de Strasbourg : Lampertheim, Mundolsheim, Reichstett et Vendenheim. De par sa taille, c'est l'une des plus grandes zones commerciales de France après celles de la région parisienne.



Cette zone connaît des écueils dans son fonctionnement entraînant par conséquent :

- un problème structurel dû à un vieillissement des équipements commerciaux ;
- d'importantes difficultés de circulation au sein de la zone ;
- une perte d'attractivité et de chiffre d'affaires ;
- une présence, dans certains secteurs, de friches d'activités ;
- une tendance à l'éparpillement ;
- un coût du foncier malgré tout élevé, ce qui rend toutes interventions foncières difficiles.

Le développement de la zone commerciale nord n'a pas bénéficié d'une planification d'ensemble, créant ainsi à ce jour, un problème de lisibilité majeur. L'ensemble des caractéristiques urbaines du site, la superposition fonctionnelle des espaces et l'inadaptation du réseau viaire, confèrent à ce secteur des difficultés importantes de fonctionnement.

A cela, s'ajoute une répartition des activités économiques en petites unités fonctionnelles (petites surfaces commerciales) qui se sont implantées sans cohérence d'ensemble au gré des disponibilités foncières.

Cependant le site bénéficie de nombreux atouts, ce qui conduit la collectivité à envisager un projet de restructuration et d'urbanisation sur ce secteur :

- il bénéficie d'une situation géographique stratégique grâce à une accessibilité routière optimale. Ce site est directement connecté à l'A4 et aux RD 64 et RD 263 qui relient la zone commerciale aux grandes voies structurantes de la région ;
- son emprise foncière lui permet d'accueillir un nombre important de commerces et d'activités et le site bénéficie d'une réserve d'extension au sud ;
- l'ensemble des activités et commerces réalisent un chiffre d'affaire qui en fait la zone commerciale de référence de la Communauté Urbaine de Strasbourg. En effet ce site révèle un potentiel à l'échelle locale mais également à l'échelle régionale puisque sa zone de chalandise s'étend bien au-delà de la Communauté Urbaine de Strasbourg ;
- il possède des atouts paysagers sous-exploités, notamment grâce à la présence du canal.

Historique

En 2008, un schéma directeur d'aménagement a été établi par le bureau d'études SEURA et l'urbaniste David MANGIN qui a permis de définir un état des lieux complet du site, de proposer des orientations et des scénarii d'aménagement. En 2012, des études préalables à la création d'une ZAC menée par Studio Authier et Associés ont permis de préciser le projet tel qu'il est explicité dans le présent dossier.

Foncier

Le foncier est aujourd'hui détenu en grande partie par des propriétaires privés. Les collectivités (CUS, communes, CG) et l'Etat détiennent essentiellement les espaces publics du secteur. Afin de mettre en œuvre le projet, il sera nécessaire d'acquérir une partie du foncier afin d'organiser la requalification de la zone et d'impulser une dynamique. C'est pourquoi une déclaration d'utilité publique est sollicitée.

Documents d'urbanisme

Le projet, objet du dossier de déclaration d'utilité publique, est actuellement incompatible avec les documents d'urbanisme qui planifient le secteur. En effet, ces documents ont été élaborés alors que la zone ne faisait pas l'objet d'un projet de renouvellement urbain et commercial d'initiative publique suffisamment abouti. L'objectif était donc, à l'époque, de brider le développement anarchique de cette zone afin d'enrayer les problèmes de circulations automobiles, de circulations piétonnes, paysagers dans l'attente de l'élaboration d'un projet opérationnel.

Aujourd'hui, la Communauté Urbaine de Strasbourg en lien avec les autres collectivités concernées a décidé de mener un projet d'ensemble sur le secteur qui permettra

de résorber les problèmes fonctionnels et d'améliorer l'image et l'attractivité de la zone. C'est pourquoi une mise en compatibilité des documents d'urbanisme relative à ce projet est envisagée. Les documents d'urbanisme concernés sont :

- le SCoT de la Région de Strasbourg (SCoTERS) ;
- le PLU de Lampertheim ;
- le POS de Mundolsheim ;
- le POS de Reichstett ;
- le PLU de Vendenheim.

2 Raisons du choix du site et objectifs poursuivis

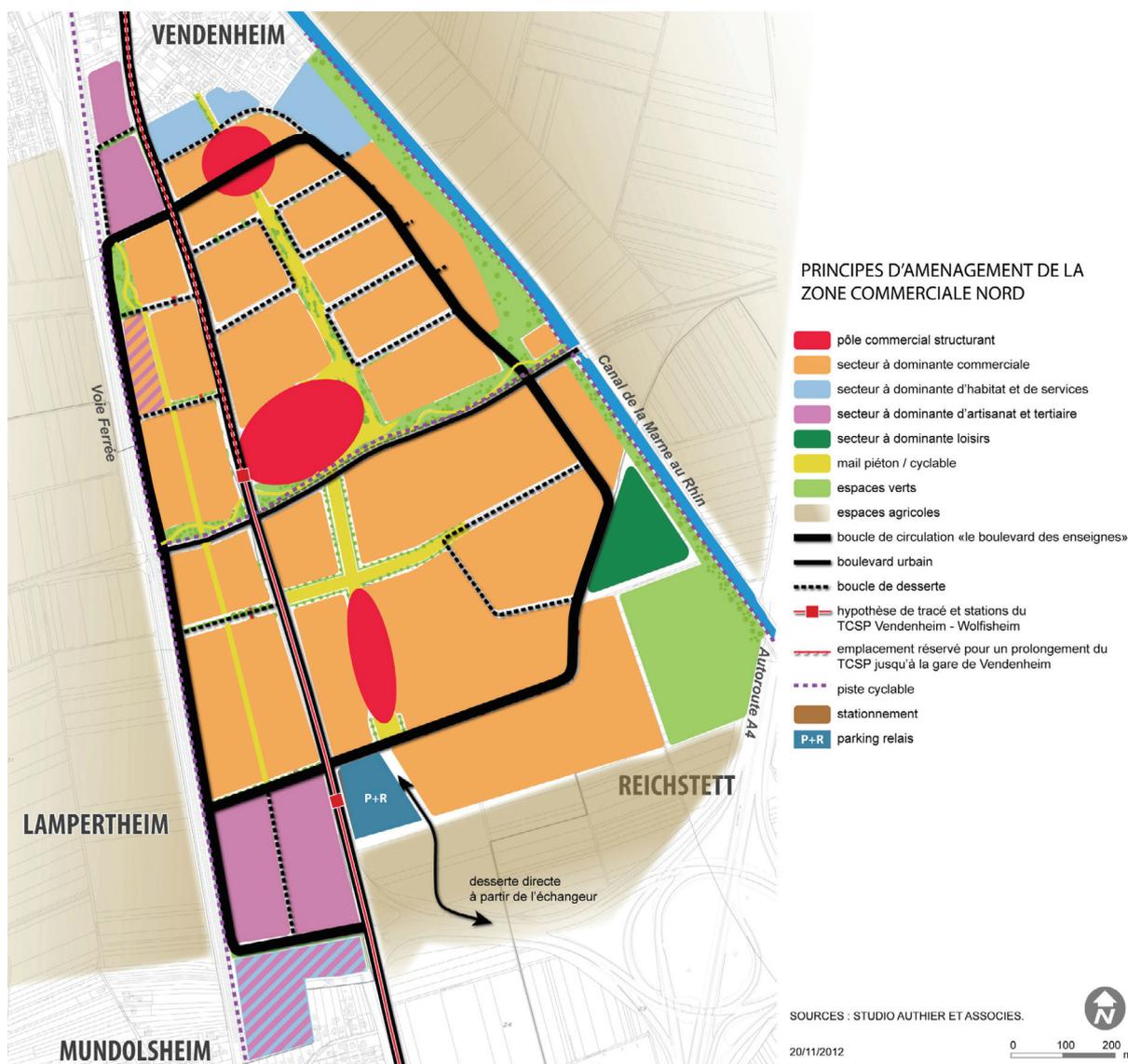
La volonté première de ce projet d'aménagement est d'impulser une restructuration de la zone commerciale existante afin de la moderniser et de répondre à de nouveaux enjeux de développement durable. Cela s'accompagne d'une action forte en vue de faciliter les déplacements avec la recherche d'un équilibre entre la voiture, les transports collectifs et les modes actifs.

Les enjeux de cette restructuration de la zone commerciale visent à :

- améliorer la circulation de la zone en dissociant les flux de transit et de desserte afin de rendre le trafic automobile plus fluide. Cette requalification devra intégrer la réorganisation des transports en commun et notamment l'arrivée d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) le long de la RD263 ;
- développer une stratégie commerciale aidant à la reconversion et la revalorisation de certains secteurs tout en favorisant l'arrivée de nouvelles enseignes, d'artisans-commerçants couplés à de l'habitat dans des secteurs précis ;
- développer une mixité sociale et fonctionnelle ;
- créer des espaces publics de qualité favorisant le lien social et les déplacements actifs ;
- améliorer l'insertion de cette urbanisation dans l'environnement et le paysage notamment en valorisant la berge du canal.

3 Caractéristiques essentielles du projet

Le parti d'aménagement met en œuvre un nouveau schéma de circulation et améliore le cadre de vie de cette zone par des espaces verts, des liaisons piétonnes, des lieux de détente et des espaces de loisirs. Il s'attache à recentrer les secteurs commerçants afin de minimiser les distances entre les commerces et créer une véritable dynamique sur la zone.



Positionnement commercial

La position stratégique d'entrée Nord de la Communauté Urbaine et le rayonnement commercial régional de la zone confère à la ZCN un rôle important dans l'image du dynamisme de l'agglomération strasbourgeoise.

Les aménagements projetés serviront de base à une redynamisation commerciale et à l'amélioration du cadre de vie autant des usagers que des riverains empruntant les axes traversant. En effet, la valorisation de l'image de la ZCN au regard des riverains et des autres habitants de la CUS assurera un réinvestissement du secteur commercial, vecteur d'emploi et de ressources pour les collectivités.

Cette restructuration pourra permettre à terme une revalorisation des activités marchandes à travers l'attraction de nouvelles enseignes commerciales.

Vers une mixité des fonctions

Le projet prévoit l'introduction d'autres fonctions permettant de valoriser le site :

- l'introduction de logements au nord de la zone afin de créer une véritable transition entre le quartier pavillonnaire existant des Perdrix et le secteur commerçant au travers des espaces publics de qualité ;
- la création de secteurs d'activités afin de valoriser les secteurs éloignés des locomotives commerciales mais bénéficiant tout de même des atouts de la zone et de son attractivité ;
- l'implantation d'un équipement de loisirs est envisagée aux abords du canal, dans la partie Est de la zone qui permettra d'optimiser les espaces publics aux différentes périodes de la semaine ;
- par ailleurs, s'il est souhaité que les rez-de-chaussée du secteur commerçant soient dédiés au commerce afin d'animer la promenade commerciale, les étages pourront, en revanche accueillir d'autres fonctions afin de valoriser le foncier, de densifier le secteur et d'aboutir à une mixité fonctionnelle (hôtels, bureaux, loisirs...).

Circulations et stationnement

Sans remettre en cause radicalement la place de l'automobile, il est pourtant nécessaire que les espaces urbains intègrent véritablement les voitures au sens positif du terme et non comme une panoplie de contraintes subies qui dessinent des espaces aux dépens des autres modes de transport. Le fondement du projet réside dans l'amélioration de son schéma de circulation et de l'accessibilité. Le dysfonctionnement principal de la ZCN est l'absence de lisibilité de son parcours marchand et les conflits d'usages entre les flux clients et les flux de transit. C'est pourquoi un certain nombre d'actions vont être mises en œuvre :

→ Un schéma de circulation plus urbain

La réflexion sur le projet a mis en évidence certains fondamentaux à intégrer au parti d'aménagement :

- la création d'un « Boulevard des Enseignes » qui relie tous les secteurs. Ce « boulevard commercial » doit être simple d'accès et simple à comprendre : c'est la simplicité de son appréhension qui est recherchée pour que son image mentale s'impose aux usagers. Sur ce boulevard seront regroupés toutes les dessertes véhicules et tous les accès aux enseignes. Ce boulevard des enseignes sera directement accessible depuis l'échangeur autoroutier sans avoir à transiter par la RD263 ;
- la dissociation des flux entre transit et fréquentation de la zone ;
- la mise en place de boucles de desserte interne depuis le boulevard des enseignes, s'appuyant sur le réseau viaire existant ;
- la mise en œuvre de principes d'aménagement plus urbains : développement d'espaces publics, création de trottoirs et d'aménagements cyclables, optimisation des carrefours, suppression de contre-allées, etc ;
- l'anticipation de l'arrivée d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) ;
- l'aménagement d'une voie nouvelle, le long des chemins de fer, afin de relier de façon lisible les deux gares en vélos, à pieds et en voiture dans une logique urbaine de proximité (secteur pacifié limité à 50km/h).

→ Une optimisation du stationnement

Le stationnement fait également l'objet de modifications au sein de la ZCN. Il passe d'un principe individuel où chaque enseigne possède son aire de stationnement devant sa vitrine à un principe de mutualisation. Les aires de stationnement sont réaménagées le long de la voirie, de façon indifférenciée entre les enseignes. Ce principe facilite les déplacements piétons. D'autres aires de stationnements plus traditionnelles restent dans le projet mais sont bocagers afin de donner une autre image que la « mer de bitume » et faciliter leur insertion.

La stratégie d'organisation à partir du boulevard des enseignes s'accompagne d'une remise à plat des enjeux et des localisations des espaces de stationnement sur le secteur. A proximité de chacune des nouvelles centralités commerciales seront implantés des parkings lisibles et facilement accessibles :

- trois principaux secteurs de stationnement jalonnent la zone : le parking de Cora, un parking en élévation au centre et un parking situé au Nord de la zone commerciale ;
- une redistribution de l'offre de stationnement le long du Boulevard des enseignes et le long des boucles de circulation ;
- les commerces situés à l'extérieur du boulevard des enseignes réaliseront des parkings paysagers et mutualisés devant les commerces ;
- un Parking-Relais devrait être réalisé dans le cadre du projet de TCSP. Le lien avec le mail piéton et la galerie commerciale sera réalisé.

→ Une facilité d'accès pour les piétons

Des trottoirs et circulations douces sont systématisés et donnent une nouvelle place aux piétons. De même, une continuité des liaisons cyclables est recherchée pour proposer une véritable alternative à la voiture. Afin de compléter ce dispositif, une navette légère capable d'embarquer des passagers et des colis encombrants peut être envisagée pour relier les commerces et les trois principaux parcs de stationnement du secteur. De plus, un espace majoritairement dévolu aux cheminements doux est aménagé ; sa vertu est d'être centrale tout en reliant les secteurs attractifs du quartier. Ce sera le futur espace majeur du quartier qui fera le lien entre :

- la future galerie commerciale de l'hypermarché Cora ;
- les pièces centrales qui remanieront le quartier au droit du futur arrêt du TSCP ;
- le pôle commercial au nord du mail piéton.

Il sera ainsi possible de proposer au quartier une véritable flânerie urbaine autour des commerces, de relier visuellement tous les principaux attracteurs du quartier, et d'implanter des services complémentaires comme de la restauration sur ces espaces réactivés.

Ces trois points d'intensité commerciale et urbaine constituent un maillage commercial qui jalonnera le parcours des piétons et des vélos tous les 400 mètres environs.

Qualité architecturale du bâti

Ce projet se doit d'être exemplaire en termes de qualité du bâti, qui participe à l'image de la ZCN mais également à l'appropriation de l'espace par le piéton.

Les pôles commerciaux structurants, par leur rôle de point de repère de la ZCN, veilleront à une harmonie d'aspect et à une bonne intégration dans le tissu existant.

Les interventions sur l'espace public seront l'occasion de moderniser et d'harmoniser le mobilier urbain.

Les espaces verts : tirer parti de la situation du site

Le secteur de Vendenheim est aujourd'hui arrivé aux frontières naturelles de son développement : les grandes infrastructures que sont les voies ferrées, le canal, et les routes forment son périmètre.

A l'intérieur de son périmètre, le projet prévoit l'intégration d'un grand nombre de surfaces végétalisées participant à l'équilibre global des espaces verts dans le territoire :

- Le barreau central reliant Lampertheim au canal est accompagné d'un parc généreux reliant les rives du canal aux voies ferrées et participant ainsi à la communication entre les deux grands territoires agricoles du secteur ;
- Les espaces verts situés au sud, autour de l'échangeur, garantissent d'une réserve verte accompagnant une densification du quartier et mettant en scène la future façade du quartier depuis la route ;
- Les rives du canal, réappropriées, permettant de relier les quartiers résidentiels de Vendenheim au quartier commerçant et à Strasbourg via la piste cyclable.

Ainsi le réseau vert se retrouve au cœur de la perception du nouveau quartier. Il accompagne notamment tous les aménagements comme le nouveau quartier résidentiel ou encore les boucles de desserte nouvellement créées sur la route des enseignes voire entre les nouveaux plots commerciaux créés par restructuration

4 Montage opérationnel

Mode opératoire

Vu la complexité de ce projet de rénovation urbaine et commerciale, le choix d'une réalisation en régie semble peu pertinent. L'opération sera ainsi concédée à un aménageur fort d'une expérience dans les projets commerciaux d'envergure et qui sera en capacité d'investir dans un tel projet.

Celui-ci sera chargé du portage opérationnel et financier de l'opération dans son ensemble, de l'acquisition des terrains, de la mise en œuvre des procédures d'urbanisme nécessaires, des négociations avec les commerçants et propriétaires, de l'aménagement et de la cession des terrains si besoin.

Objet de la concession d'aménagement

L'objet de la concession porte sur une opération de renouvellement urbain et commercial. Le futur aménageur ne peut financièrement et techniquement assumer seul la restructuration complète de la zone. C'est pourquoi son effort devra porter à minima sur les opérations suivantes :

- la restructuration et requalification du réseau viaire et des espaces publics ;
- la réalisation des polarités commerciales au centre et au nord de la zone ;
- la restructuration de l'entrée de ville de Vendenheim comprenant la réalisation de zones de logements et d'activités ;
- la réalisation du secteur Actinord au sud de la zone comprenant activités et logements ;
- l'aménagement des extensions situées sur le quadrant sud-est de la zone.

Ces opérations sur des secteurs stratégiques devraient permettre d'engager une dynamique et inciter les commerçants et propriétaires en place à se renouveler en reconstruisant ou modernisant leurs bâtiments. Ces opérations privées devront se conformer aux principes d'aménagement de la zone.

5 Incidences sur l'environnement

Fonctionnement urbain

Le projet contribue par essence même à la restructuration et au renouvellement de la zone afin d'améliorer son fonctionnement. La circulation tous modes sera améliorée, l'attractivité des commerces renforcées, la diversification fonctionnelle de la zone assurée, la perception paysagère améliorée. Le projet contribue ainsi à améliorer le cadre de vie des riverains et usagers. De plus, il va permettre de réaliser une véritable couture urbaine entre les espaces dévolus à l'habitat et le commerce au Nord de la zone, secteur largement délaissé aujourd'hui.

Paysage

Le projet va avoir une incidence forte sur le paysage à la fois au sein de la zone en améliorant la qualité des espaces verts ce qui va avoir une incidence sur le bien être des usagers de la zone mais aussi des salariés qui vont bénéficier d'espaces récréatifs de qualité lors de leur temps de pause ou simplement lors de leur temps de transition en arrivant ou en quittant leur emploi.

Le grand paysage est fortement valorisé par le projet ce qui va améliorer la perception de la zone depuis l'autoroute mais aussi depuis la voie ferrée qui amène nombre de personnes dont la première approche de l'agglomération est la zone commerciale.

Economie

La dynamisation de la zone va entraîner des créations d'emploi, va favoriser la création de richesses dans la zone, contribuant ainsi au dynamisme économique de l'agglomération.

De plus, cette opération, de par son originalité, en mêlant restructuration et extension d'une zone commerciale, va répondre à un défi majeur des agglomérations occidentales, constituant en cela un terrain d'expérimentation urbain des plus valorisants.

Milieus naturels, faune, flore

Concernant la flore, aucune espèce rare ou protégée n'a été identifiée sur les terrains concernés par le projet d'aménagement de la ZCN. En effet, ces terrains sont déjà urbanisés en majeure partie. Les terrains encore non urbanisés ont une vocation agricole et comportent des espèces communes, voire invasives sans intérêt écologique particulier. Par ailleurs, le projet induit la perte d'environ 10, hectares de surfaces agricoles. La faible diversité des espèces végétales identifiées dans les cultures et l'absence d'espèces patrimoniales traduisent une faible valeur écologique de ces terrains. Le projet n'entraînera donc aucune destruction de milieux remarquables.

En raison de la réduction des surfaces agricoles disponibles, la faune utilisant ces milieux pour la recherche de nourriture sera repoussée en périphérie, dans les milieux alentours et notamment les terrains agricoles à l'Est et à l'Ouest. Cet impact se traduira plus généralement par un risque d'abaissement des populations que par la disparition d'une espèce rare ou menacée. Il faut cependant relativiser cet impact étant donné que le site de la ZCN est à ce jour déconnecté des espaces agricoles périphériques par les infrastructures qui bordent le site à l'Est (canal de la Marne au Rhin et A4) et à l'Ouest (faisceau ferroviaire) limitant ainsi la fréquentation du site par les espèces.

Afin d'améliorer la biodiversité du site, le projet va créer une coulée verte est-ouest, renforcer le corridor vert le long du canal et intégrer davantage de végétation dans le site à travers les parkings bocages et les voies plantées, ce qui constituera autant de nombreux refuges pour la petite faune et pour les oiseaux ou chiroptères.

6 Modifications effectuées sur le SCoTERS

Le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg approuvé le 1^{er} juin 2006 et modifié le 19 octobre 2010 a été élaboré à un moment où la zone commerciale nord ne faisait pas encore l'objet d'un projet d'ensemble d'initiative publique. L'objectif du document était alors de stopper le phénomène de développement anarchique des zones commerciales de périphérie sans logique d'ensemble.

Pour mettre fin à tout développement, le DOG du SCoTERS prévoyait notamment deux règles :

- la non extension de la zone
- l'interdiction de réaliser de nouveaux ensembles commerciaux dont la surface de vente est supérieure à 6 000 m²

Le document soulignait notamment les problèmes de saturation automobile et d'absence de transports en commun.

Aujourd'hui, le projet d'aménagement global décrit plus haut vise à remédier à cette situation. La nécessité de conforter et de moderniser ce pôle d'attraction régionale est démontré du point de vue de l'économie, de l'emploi, du fonctionnement urbain, du paysage et de l'environnement. La zone doit donc pouvoir se développer dans le cadre du projet objet de la présente note.

Rapport de présentation

Le rapport de présentation est modifié à la page 189 afin d'explicitier la démarche de projet d'ensemble d'initiative publique dont la ZCN fait l'objet. Cela justifie le développement dont elle pourra bénéficier.

PADD

Le PADD est modifié à la page 19 afin d'assimiler la Zone Commerciale Nord à un pôle urbain dans l'armature urbaine du territoire du SCoT. En effet, par sa puissance commerciale, les flux de déplacements qu'il génère et son impact sur la vie quotidienne et les modes de consommation des habitants de la région de Strasbourg, la ZCN a toutes les caractéristiques d'un pôle de chalandise régional qu'il est nécessaire de conforter et de moderniser. Cette modification ne remet pas en cause l'armature urbaine du SCoTERS, le statut de la commune de Vendenheim reste quant à lui inchangé (commune proche de l'espace métropolitain et bien desservie par les transports en commun)

DOG

Le DOG est modifié aux pages 36 et 37 afin d'intégrer le secteur de la Zone Commerciale Nord dans les secteurs d'accueil des grandes surfaces commerciales et ensembles commerciaux, dans le cadre d'une opération d'ensemble. A ce titre, la ZCN pourra être étendue. L'extension projetée reste mesurée : elle n'entraîne pas de changement dans la hiérarchie des pôles commerciaux du SCoTERS comme le confirme les travaux menés depuis deux ans par le Syndicat mixte en charge du SCoTERS. Le projet de territoire du SCoTERS n'est donc pas remis en cause. L'extension mesurée du périmètre est nécessaire à la modernisation du secteur et à sa restructuration.



Syndicat mixte pour le Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg
13 rue du 22 novembre 67000 Strasbourg
Tèl : 03 88 15 22 22 / Fax : 03 88 15 22 23
E-mail : syndicatmixte@scoters.org / www.scoters.org



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

Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise
9 rue brûlée - CS 80047 - 67002 Strasbourg Cedex
Tèl : 03 88 21 49 00 / Fax : 03 88 75 79 42
E-mail : adeus@adeus.org / www.adeus.org

SYNDICAT MIXTE POUR LE SCOTERS EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DU COMITE SYNDICAL DU 11 MARS 2016

Membres en exercice : 48 titulaires
48 suppléants

Membres présents : 22 titulaires
5 suppléants

Délibération n°272 du Comité syndical

3. Approbation de la modification n°3 du SCOTERS sur le volet commercial

Le contexte

Le SCoT de la région de Strasbourg a été approuvé 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 au maintien des objectifs au vu de cette analyse.

Le projet de modification n°3 porte sur l'évolution du volet commercial du SCOTERS. Il fait suite d'une part à l'analyse des résultats de l'application du volet commercial du SCOTERS et vise d'autre part à prendre en compte les dernières évolutions législatives sur le volet commercial des SCoT dont la loi Engagement National pour l'Environnement (2010-2011), la Loi ALUR (Accès au Logement et un Urbanisme Rénové) de 2014 et la loi PINEL de 2014.

Par ailleurs, l'évolution du volet commercial du SCOTERS répond aux besoins liés à l'augmentation de la population et de prendre en compte les évolutions des comportements d'achats (internet, « drives », circuits court,...).

Les commerces présents sur le territoire du SCOTERS ont un poids important à l'échelle départementale et au delà. Le territoire s'inscrit dans un environnement commercial relativement fort, avec Haguenau au Nord, Sélestat au Sud et Dorlisheim à l'Ouest. Par ailleurs, le territoire est frontalier avec l'Allemagne, avec une attractivité sur des commerces ciblés (hygiène et bricolage notamment).

L'objet de la modification

L'objet de la présente modification est d'une part d'actualiser le diagnostic commercial du rapport de présentation et d'autre part de compléter les orientations du Document d'Orientations Générales (DOG) relatives au commerce.

Extrait comité syndical du 11.03.2016

Le choix de la procédure

Cette modification n'apporte pas de changement aux orientations définies par le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD), ni n'entre à un autre titre dans le champ d'application de la révision tel qu'il est prévu par l'article L. 122-14 du code de l'urbanisme.

C'est pourquoi, il est recouru à la procédure de modification (art. L. 122-14-1 du code de l'urbanisme). La note de présentation de la modification est annexée à la présente délibération.

Les objectifs de la modification

Cette modification a pour objectif d'organiser au mieux le développement de l'offre commerciale afin de :

- répondre au plus près des besoins des habitants et prendre en compte les attentes des acteurs économiques ;
- maintenir et respecter les équilibres sur le territoire entre les commerces de centre ville, centre bourg et les commerces de périphérie ;
- encadrer le développement des galeries marchandes ;
- ne pas porter atteinte aux commerces de proximité ;
- conforter le centre ville de Strasbourg ;
- répondre à une demande de proximité et favoriser la limitation des déplacements en véhicules individuels ;
- s'inscrire dans une logique de développement durable par la préservation du foncier, la qualité patrimoniale et architecturale, la qualité urbaine et paysagère ;
- avoir une réponse adaptée aux nouveaux besoins de consommation et d'équipements et comportements d'achats.

Les grandes orientations de la modification

Afin de répondre aux besoins générés par la croissance démographique, il est estimé un objectif de développement 60 à 80 000 m² de surfaces de vente à l'échelle du territoire du SCOTERS qui se traduit à travers les orientations suivantes :

- Le centre ville de Strasbourg peut accueillir :
 - Tous types d'activités commerciales
 - Une mixité des fonctions urbaines : commerces, logements, bureaux, équipements, ...
- Les commerces de centres bourgs, centres de villages concernent :
 - Les commerces de proximité
 - La mixité des fonctions urbaines : commerces, logements, bureaux, équipements, ...
- Le pôle régional (Zone commerciale Nord) peut se développer par :
 - Opération d'ensemble de modernisation
 - Opération possible d'habitat en continuité avec le tissu existant
- Les pôles structurants d'agglomération (Baggersee Illkirch, Haute-pierre Strasbourg, La Vigie) peuvent se développer par :
 - Densification sans extension du périmètre

Extrait comité syndical du 11.03.2016

- Extension très limitée des galeries marchandes (unités commerciales de moins de 300 m²) d'environ 10% de la surface de vente de chaque ensemble commercial
- Commerces de + de 300 m² de surface de vente à condition de participer à l'amélioration de l'aménagement et du fonctionnement de la zone, et qu'ils ne portent pas atteinte au commerce de proximité
- Commerces de moins de 300 m² de surface de vente s'ils se situent en rez-de-chaussée des bâtiments dans le cadre d'un projet mixte comprenant de l'habitat
- Les pôles intermédiaires (Hochfelden, Bernolsheim, Weyersheim, Brumath, Truchtersheim, Hoenheim, Schiltigheim, Marlenheim, Wolfisheim, Eschau, Erstein, Benfeld, Boofzheim) peuvent accueillir :
 - Des commerces limités à 5 000 m² de surface de vente ;
 - Une extension ou création de galeries marchandes dans la limite de 10% de la surface de vente de la grande surface alimentaire à laquelle elle est accolée ;
 - Une création de tout nouvel ensemble commercial pour des commerces de + 300 m² de surface de vente.

La démarche d'élaboration

Un groupe de travail "Economie et urbanisme commercial" qui réunit des élus et des techniciens des intercommunalités du SCOTERS, ainsi que des représentants des personnes publiques associées, a été créé en 2011 pour piloter la réflexion. Sa mission a consisté d'une part, à mener une réflexion exploratoire, commune et partenariale sur l'aménagement commercial, à partir d'un diagnostic partagé et d'autre part, à identifier une stratégie d'aménagement commercial.

Le Comité syndical du 07 avril 2011 a validé la feuille de route du Groupe de travail.

Le Groupe de travail a œuvré à la construction d'une vision stratégique et partagée du développement commercial, en prenant en compte les ambitions et les orientations des collectivités mais également les attentes des acteurs économiques dans une démarche d'appropriation des nouvelles dispositions des lois ENE, ALUR et PINEL.

La construction du volet aménagement commercial s'est faite en trois phases :

- l'élaboration d'un diagnostic partagé (état des lieux et enjeux) entre tous les acteurs (d'octobre 2011 à avril 2012) ;
- l'élaboration de la stratégie d'aménagement commercial concertée (de mai à août 2012) ;
- la traduction de la stratégie en orientations pour le SCOTERS et la définition des déclinaisons réglementaires (de septembre à novembre 2012).

Chacune de ces étapes a été ponctuée de temps de présentation en bureau et comité syndical ainsi que des temps de concertation avec l'ensemble des acteurs concernés :

- les acteurs du territoire : communes et intercommunalités ;
- les partenaires du Syndicat mixte : chambres consulaires, Etat, Région, Département, ... ;
- les acteurs économiques : commerçants, enseignes, promoteurs et investisseurs immobiliers, ...

Extrait comité syndical du 11.03.2016

La concertation avec les acteurs et les territoires

- **sur le diagnostic de la structure commerciale du territoire du SCOTERS**
 - 15 mars 2012 - Présentation à la Commission Aménagement du territoire et Commerces de la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin ;
 - 22 mars 2012 - Présentation aux acteurs du monde économique / Enseignes et Acteurs de l'immobilier commercial ;
 - mars – avril 2012 : présentation aux territoires du SCOTERS : Rencontres territoriales (secteurs sud, nord et ouest).
- **sur la stratégie d'aménagement commercial du SCOTERS**
 - 05 septembre 2012 - Présentation aux acteurs du monde économique / Enseignes - Des réunions par secteurs de l'alimentaire, des loisirs / culture, de l'équipement de la maison / bricolage, de l'équipement de la personne ;
 - 10 octobre 2012 - Présentation aux acteurs du monde économique / acteurs de l'immobilier commercial ;
 - 20 novembre 2012 - Présentation à la Commission Aménagement du territoire et Commerces de la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin CCI.
- **sur la traduction de la stratégie en orientations pour le SCOTERS et la définition des déclinaisons réglementaires**
 - décembre 2012 à février 2013 : présentation aux territoires du SCOTERS : Rencontres territoriales (secteurs sud, nord et ouest)
 - 11 janvier 2013 : présentation à l'Eurométropole - Bureau des Maires
 - 13 février 2013 : réunion avec les maires de la communauté de communes de Benfeld et environs et les membres de la commission du développement économique
 - 13 juin 2013 : réunion avec M. le Maire de Benfeld et M. Jean-Marc WILLER, Pilote du Groupe de travail « Economie/Urbanisme commercial »
 - 6 mars 2013 : réunion avec le Département concernant la zone d'activités (ZA) de Wiwersheim, et l'ADIRA
 - 8 avril 2013 : réunion du groupe d'élus « urbanisme commercial » de l'InterSCoT 67 et du SCoT de Colmar
 - 2 mai 2013 : réunion avec le Département et la Communauté de Communes concernant la ZA de Wiwersheim, des services du Conseil départemental – porteur du projet de desserte en transport en commun « Y du Kochersberg » et l'ADIRA
 - 29 mai 2013 : réunion du groupe d'élus « urbanisme commercial » de l'InterSCoT 67 et du SCoT de Colmar
 - 3 juin 2013 : Réunion avec M. le Maire de Wiwersheim et M. Jean-Marc WILLER, Pilote du Groupe de travail « Economie/Urbanisme commercial »
 - Courrier en date du 17 janvier 2013 aux Maires et Présidents d'intercommunalité pour recueillir leur avis, remarques, suggestions sur le projet
 - Mail en date du 6 mars 2013 aux Maires, Présidents et DGS des intercommunalités pour recueillir leur avis, remarques, suggestions sur le projet

Extrait comité syndical du 11.03.2016

- 23 avril 2013 - Réunion d'échanges avec les partenaires transfrontaliers (Allemands)

Par ailleurs, de nombreuses rencontres techniques avec les services de l'Eurométropole, de la CCI et de la CCM, de la DDT, du CD67, de l'ADIRA et de la Région ont eu lieu tout au long du processus d'élaboration des travaux sur le volet commercial du SCOTERS.

Suite aux nouvelles dispositions des lois ALUR et PINEL et suite au renouvellement des assemblées lié aux élections municipales de mars 2014, le projet de modification a été soumis au bureau du SCOTERS en date du 16 février 2015 et du 30 mars 2015.

Afin d'intégrer les travaux en cours sur le PLU métropolitain, le projet de modification a fait l'objet d'échanges avec les élus et les services de l'Eurométropole, le 18 mars 2015.

Le projet tel qu'élaboré avant 2014 (soit avant les lois ALUR et PINEL) n'ayant pas subi de changements conséquents, il a été présenté au comité syndical du 17 avril 2015.

L'association de l'ensemble des acteurs à la démarche a permis de prendre en compte les stratégies de chacun et de construire un document partagé par tous.

La validation du travail en vue de sa mise à l'enquête publique

- 08 octobre 2013 - Réunion du Bureau du Syndicat mixte pour le SCOTERS ;
- 22 octobre 2013 - Principe d'une diffusion et d'une délibération des intercommunalités sur le projet ;
- 25 octobre 2013 - Diffusion du projet, soumis à la délibération des intercommunalités du SCOTERS ;
- 16 février 2015 : Réunion du bureau du Syndicat mixte pour le SCOTERS ;
- 30 mars 2015 - Réunion du bureau du Syndicat mixte pour le SCOTERS ;
- 17 avril 2015 : Réunion du comité syndical du Syndicat mixte pour le SCOTERS.

Le bilan de l'enquête publique

Le projet de modification n°3 du SCOTERS a été notifié aux personnes publiques associées, aux communes et aux intercommunalités en octobre 2015.

L'enquête publique s'est déroulée du 26 octobre 2015 au 25 novembre 2015.

Les avis suivants ont été recueillis :

- les personnes publiques associées :
 - o l'Etat ;
 - o la chambre d'agriculture ;
 - o la chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg et du Bas Rhin.

Par ailleurs des observations ont été formulées par les personnes suivantes :

- Madame Evelyne Mugler, habitante de Marlenheim ;
- Madame et Monsieur Landmann, habitants de Hindisheim ;
- Monsieur Christian Jacob, habitant de l'Eurométropole ;
- Monsieur Eric PELEGRIN et Monsieur Marc MILTENBERGER, du Groupe Immochan ;
- Monsieur Bernard AMANN et M. Philippe AMANN, acteurs économiques à Erstein.

Extrait comité syndical du 11.03.2016

Les avis des personnes publiques associées :

- L'Etat a émis un avis favorable au projet de modification ;
- La chambre d'agriculture « relève, avec satisfaction, la réaffirmation, au travers des modifications apportées sur le document, de quelques principes de bonne gestion de la ressource foncière. Elle aurait souhaité cependant que le volet commercial s'attarde un peu plus sur les enjeux d'optimisation de la consommation foncière dans les opérations d'aménagement de nouveaux programmes ou de rénovations de zones commerciales. La question de densité, de mutualisation de certains équipements ou de choix d'aménagement des espaces d'aération et espaces verts, ainsi que toute autre réflexion à mener en faveur d'une économie de l'espace, auraient pu être développées en complément des orientations générales du SCOTERS, ne serait ce qu'à titre indicatif. » ;
- La chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg et du Bas Rhin fait les remarques suivantes (extraits de l'avis) :
 - Sur l'organisation spatiale et temporelle du développement commercial : elle indique qu'il serait intéressant de prendre en compte les évolutions intervenues depuis 2011 qui caractérisent la dynamique urbaine et commerciale pour réajuster le cadre de référence et de préciser dans quelle proportion le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, qui concentre les densités commerciales les plus importantes, a vocation à accueillir les développements commerciaux futurs par rapport au reste du territoire du SCOTERS.
 - Sur l'accessibilité et la desserte des pôles commerciaux : La CCI insiste sur le fait que l'implantation de nouveaux commerces et la modernisation des espaces publics soient conditionnées par de mesures préalables, ou a minima concomitantes, visant à renforcer et à diversifier les systèmes de dessertes (tous modes confondus) ainsi que les services qui leur sont associés, parmi lesquels le stationnement. Concernant le centre ville de Strasbourg, la CCI réaffirme la nécessité d'améliorer l'accessibilité autoroutière de l'agglomération en réalisant le grand contournement ouest de Strasbourg dans les meilleurs délais, de faciliter le stationnement au centre ville en adaptant l'offre aux besoins des usagers des commerces et des services.
 - Sur les localisations préférentielles des commerces : la CCI indique que le SCOTERS pourrait figurer des périmètres clairs sur les secteurs où les enjeux d'aménagement sont majeurs, en particuliers les pôles commerciaux de Haute-pierre, Baggersee et la Vigie (pôles structurants d'agglomération).
Sur la ZCN, elle indique que le développement d'unités commerciales de moins de 300 m² devrait être limité au sein de cette zone pour ne pas fragiliser les centralités avoisinantes, notamment le centre ville de Strasbourg.
Concernant le périmètre de la zone de Fegersheim devrait être précisé. Par ailleurs, la CCI recommande de compléter la rédaction de l'orientation en

Extrait comité syndical du 11.03.2016

précisant que « la création de commerces et de services de moins de 1 000 m² est autorisée dès lors qu'elle accompagne l'activité économique et qu'elle est destinée à répondre principalement aux besoins de proximité des usagers d'opérations d'aménagement. »

Concernant l'implantation des drives isolés, la CCI souhaite que leurs conditions d'implantation soient renforcées en interdisant ces équipements en dehors des zones commerciales.

Le commissaire enquêteur a remis en date du 6 janvier 2016 son rapport au Syndicat mixte. Il conclut que le projet de modification n°3 du SCOTERS peut être mené à son terme avec un **avis favorable assorti de deux recommandations** :

1. La définition et l'orientation du développement du secteur de la porte ouest de l'agglomération strasbourgeoise devraient être clairement exprimées dans ce document.

Réponse du syndicat mixte :

Le développement de la porte ouest de l'agglomération strasbourgeoise est évoqué dans le DOG actuel sous l'angle d'un développement mixte à long terme.

Ce projet n'étant pas à un stade suffisamment avancé en termes de programmation, le choix a été fait, en lien avec l'Eurométropole de Strasbourg, de ne pas le placer au même niveau de questionnement que les autres secteurs à vocation commerciale du territoire du SCOTERS.

Une évolution des orientations du SCOTERS pourra être envisagée à la lumière du programme d'ensemble, à plus ou moins long terme au regard notamment de l'avancement des projets de transports en commun et des composantes environnementales du secteur concerné.

2. Je recommanderais au Syndicat mixte d'aller au-delà de « procédures adaptées pour les intégrer au SCOTERS » et d'ouvrir une large réflexion prospective pour le travail sur la plus grande prise en compte de l'environnement et l'inscription dans la transition énergétique. Le SCOTERS pourrait alors être moteur dans le changement de la société post- COP 21 au lieu de n'être toujours qu'un document normatif, en retard d'une évolution sociétale.

Réponse du syndicat mixte :

Les travaux sur l'environnement dans le cadre du Grenelle ont associé les élus du territoire du SCOTERS, les personnes publiques associées et les associations concernées.

Les travaux en cours sur la transition énergétique font également l'objet d'échanges avec les territoires via les communautés de communes, les personnes publiques associées et le monde associatif.

Vu le code de l'urbanisme et notamment l'article L122-10 et R. 122-10 ;

Vu le code de l'environnement, et notamment les articles L123-1 à L123-16 et R123-1 23- ;

Extrait comité syndical du 11.03.2016

Vu la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement ;
Vu la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 relative à l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové
Vu la loi 2014-626 du 18 juin 2014 relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises
Vu le code de l'urbanisme et notamment les articles L.122-1-2, L122-1-5 L122-1-9, L.122-14, L. 122-14-1, L.122-14-2, L. 122-10 et l'article R.122-10 ;
Vu la délibération du Comité syndical du 1^{er} juin 2006 approuvant le Schéma de Cohérence territoriale de la Région de Strasbourg ;
Vu l'arrêté préfectoral en date du 29 février 2012 portant modification du périmètre et des statuts du Syndicat mixte suite au départ de la communauté de communes de Gumbsheim-Kilstett pour le SCOT de la Bande rhénane Nord ;
Vu la délibération du Comité syndical du 29 mai 2012 décidant du maintien du SCOTERS tel qu'il a été approuvé le 1^{er} juin 2006 ;
Vu l'arrêté de Monsieur le Président portant organisation de l'enquête publique en date du 2 octobre 2015 ;
Vu le dossier de modification du Schéma de cohérence territoriale soumis à enquête publique du 26 octobre 2015 au 25 novembre 2015 ;
Vu l'avis favorable du Commissaire-Enquêteur pour les modifications proposées ;
Considérant les améliorations à apporter au SCOTERS notamment pour répondre aux attendus de la loi Engagement National pour l'Environnement, de la loi Accès au Logement et un Urbanisme Rénové et de la loi relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises ;
Considérant que le projet de modification n° 3 a été concerté et partagé avec les intercommunalités du SCOTERS ;
Considérant le fait que ces améliorations ne portent pas atteinte à l'économie générale du SCOTERS

*Le Comité syndical,
sur proposition du Président,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité*

Décide d'approuver la modification N°3 du SCOTERS telle que soumise à l'enquête publique.

Décide d'approuver en conséquence la modification du rapport de présentation et du Document d'Orientations Générales.

Charge le Président de l'exécution de la présente délibération.

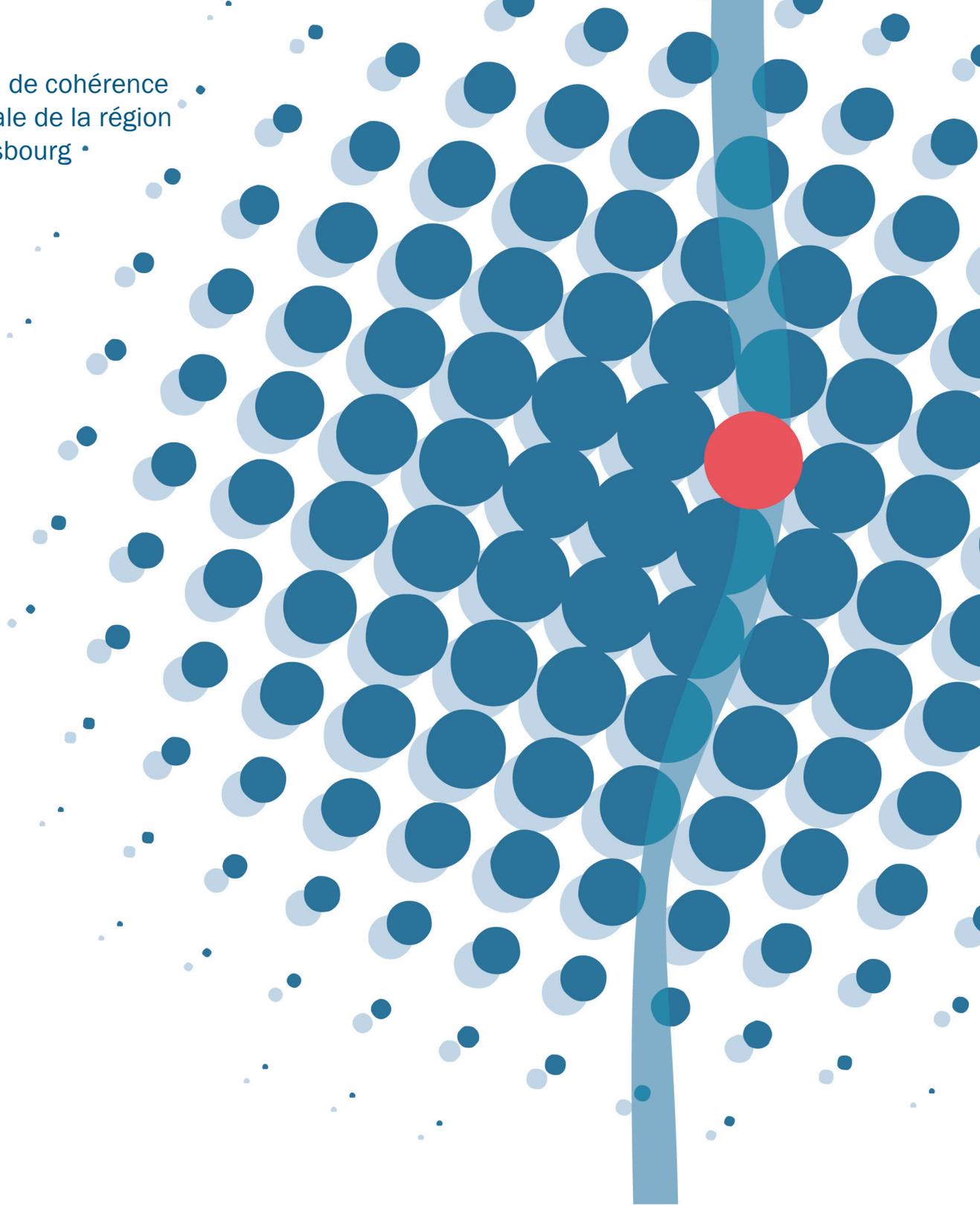
Certifié exécutoire compte tenu de :
La transmission à la Préfecture le 24 MARS 2016
La publication le 24 MARS 2016
Strasbourg, le 24 MARS 2016



Le Président
Jacques BIGOT

Extrait comité syndical du 11.03.2016

Schéma de cohérence
territoriale de la région
de Strasbourg •



Notice de présentation

Modification n° 3 approuvée

par le comité syndical du 11.03.2016



scoters



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

Schéma de cohérence territoriale
de la région de Strasbourg

Notice de présentation

Modification n° 3 approuvée
par le comité syndical du 11.03.2016

Table des matières

Préambule	5
Introduction	7
1 Historique	7
2 Objet de la modification n°3	7
3 Cadre législatif	8
4 Choix de la procédure	9
5 Démarche et résumé des travaux sur le volet aménagement commercial du SCOTERS	10
Motivations	13
1 Préciser les objectifs du PADD du SCOTERS	13
2 Préciser les orientations du SCOTERS en intégrant l'évolution du commerce et des modes de consommation	14
L'évolution des modes de consommation	14
L'e-commerce et l'aménagement du territoire	15
Le développement des galeries marchandes	16
Le développement commercial au sein des territoires voisins	16
3 Renforcer la mise en œuvre des orientations du SCOTERS en matière d'aménagement commercial	17
Présentation de la stratégie et justifications des orientations du volet aménagement commercial	20
1 Rappel des principaux enjeux issus du diagnostic	20
Retour sur les grandes étapes du développement commercial du territoire	20
Typologie des pôles commerciaux du territoire et compatibilité avec l'armature urbaine	21
Une armature commerciale équilibrée	26
SYNTHESE DES ENJEUX	28
2 La stratégie du Syndicat mixte	29
Construction du scénario de développement	29
Stratégie d'aménagement commercial retenue	32
3 Les orientations retenues et la gouvernance	33
Principes généraux pour l'implantation du commerce dans le respect des équilibres territoriaux	33
Pôles d'aménagement commercial	36
4 Pièces à modifier	39

Préambule

Coordonnées du maître d'ouvrage :

Monsieur Jacques BIGOT,
Président
Syndicat mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg
(SCOTERS)
13 rue du 22 novembre (entrée rue Hannong)
67000 STRASBOURG
Tél : 03 88 15 22 22
syndicatmixte@scoters.org
<http://www.scoters.org/>

Coordonnées du correspondant au Syndicat mixte :

Catherine ADNET VALERIO
Directrice
13 rue du 22 novembre (entrée rue Hannong)
67000 STRASBOURG
03 88 15 22 20
syndicatmixte@scoters.org
<http://www.scoters.org/>

Cadre règlementaire

La procédure de modification est engagée à l'initiative du Président du syndicat mixte.

L'enquête publique a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations et suggestions afin de permettre aux autorités compétentes de disposer de tous les éléments nécessaires à leur information.

Aux termes de l'enquête publique, le commissaire enquêteur remet à M. le président du Syndicat Mixte pour le SCOTERS, dans un délai d'un mois, son rapport et ses conclusions motivées.

Le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront mis à disposition du public au siège des communautés de communes du territoire du SCOTERS pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête.

L'article L.122-14-2 du code de l'urbanisme prévoit qu'à l'issue de l'enquête publique, le projet, éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête, est approuvé par délibération du comité syndical du SCoT.

Le projet de modification est approuvé par délibération du comité syndical. La délibération fait l'objet de mesures de publicité et d'information (articles R.123-24 et R.123-25 du code de l'urbanisme). Elle est affichée pendant un mois au siège du Syndicat Mixte du SCoT et mention de cet affichage sera insérée en caractères apparents dans deux journaux diffusés dans le département. Ces formalités de publicité doivent mentionner les lieux où le dossier peut être consulté.

Le dossier d'enquête publique est donc constitué des documents suivants :

- la présente note de présentation
- la note de présentation non technique
- le rapport de présentation
- le Document d'orientations Générales (DOG)

Introduction

1 Historique

Le SCoT de la région de Strasbourg a été approuvé le 1^{er} juin 2006.

Une première modification est intervenue le 19 octobre 2010 pour intégrer la commune de Diebolsheim et actualiser le Schéma suite à la fusion des communautés de communes de la Porte du Vignoble et des Villages du Kehlbach.

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 son maintien au vu de cette analyse.

Il convient cependant de mettre le SCOTERS en conformité avec ladite loi par évolutions successives.

En ce sens, une deuxième modification est intervenue le 22 octobre 2013 :

- pour renforcer le dispositif de gestion économe de l'espace ;
- pour arrêter des objectifs chiffrés de consommation foncière et des indicateurs de suivi ;
- pour préciser l'armature urbaine du territoire pour mieux prendre en compte le fonctionnement des bassins de vie ;
- pour préciser l'orientation du Schéma concernant la protection des coteaux viticoles ;
- pour mettre à jour le périmètre du SCOTERS.

Cette modification a été également l'occasion d'un ajustement du périmètre du SCOTERS. En effet, à la suite du changement de la carte des intercommunalités, les communes de Gamsheim et Kilstett se sont rapprochées de la Communauté de communes de l'Espace rhénan et de ce fait du SCoT de la Bande Rhénane Nord.

Une mise en compatibilité du SCoT de la région de Strasbourg avec le projet de renouvellement urbain et commercial de la Zone Commerciale Nord (ZCN), déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 5 novembre 2013, a été réalisée.

2 Objet de la modification n°3

Le projet de modification n°3 d'une part, fait suite à l'analyse des résultats de l'application du volet commercial du SCOTERS et d'autre part vise à prendre en compte les dernières évolutions législatives sur le volet commercial des SCoT : la loi Engagement National pour l'Environnement (2010-2011), la Loi ALUR (Accès au Logement et un Urbanisme Rénové) de 2014 et la loi PINEL de 2014.

Le projet de modification a été transmis pour avis aux intercommunalités membres du SCOTERS le 25 octobre 2013.

3 Cadre législatif

Le SCOTERS a été élaboré sur le fondement de la loi SRU du 13 décembre 2000. L'article L. 122-1 du code de l'urbanisme disposait que les SCoT définissent les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces. Les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et aux autres activités économiques (art. R. 122-3 ancien, C. urb.) sont précisés dans le document d'orientations générales.

Entre temps, la loi n° 2008-776 du 4 août 2008 de Modernisation de l'Economie est intervenue et dispose désormais que lorsqu'elle statue sur l'autorisation d'exploitation commerciale, la commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) se prononce sur les effets du projet en matière d'aménagement du territoire, de développement durable et de protection des consommateurs (art. L. 752-6 du code de commerce).

En conséquence, elle a habilité les SCoT à définir des zones d'aménagement commercial en considération des exigences d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement ou de qualité de l'urbanisme spécifiques à certaines parties du territoire couvert par le schéma. Elle précise que leur délimitation ne peut reposer sur l'analyse de l'offre commerciale existante ni sur une mesure de l'impact sur cette dernière des nouveaux projets de commerces.

Elle ajoute que la définition des zones figure dans un document d'aménagement commercial (DAC), intégré au SCoT.

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement, dite « Grenelle II », vise à renforcer le rôle des documents d'urbanisme en matière de régulation des implantations commerciales. Le Document d'Aménagement Commercial (DAC) devient ainsi un élément obligatoire du Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) du SCoT ainsi qu'en dispose l'article L. 122-1-9 du code de l'urbanisme :

« Le document d'orientation et d'objectifs précise les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal et aux localisations préférentielles des commerces afin de répondre aux exigences d'aménagement du territoire, notamment en matière de revitalisation des centres villes, de cohérence entre équipements commerciaux, desserte en transports, notamment collectifs, et maîtrise des flux de marchandises, de consommation économe de l'espace et de protection de l'environnement, des paysages, de l'architecture et du patrimoine bâti. Il comprend un document d'aménagement commercial défini dans les conditions prévues au II de l'article L. 752-1 du code de commerce, qui délimite des zones d'aménagement commercial en prenant en compte ces exigences d'aménagement du territoire. Dans ces zones, il peut prévoir que l'implantation d'équipements commerciaux est subordonnée au respect de conditions qu'il fixe et qui portent, notamment, sur la desserte par les transports collectifs, les conditions de stationnement, les conditions de livraison des marchandises et le respect de normes environnementales, dès lors que ces équipements, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'organisation du territoire ».

La loi ALUR (Accès au Logement et un Urbanisme Rénové) de 2014 et la loi PINEL de 2014 relative à l'artisanat, au commerce et aux très petites entreprises viennent compléter les dispositions de la loi ENE et modifient l'article L. 122-1-9 du code de l'urbanisme :

« Le document d'orientation et d'objectifs précise les orientations relatives à l'équipement commercial et artisanal.

Il définit les localisations préférentielles des commerces en prenant en compte les objectifs de revitalisation des centres-villes, de maintien d'une offre commerciale diversifiée de proximité permettant de répondre aux besoins courants de la population tout en limitant les obligations de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre, de cohérence entre la localisation des équipements commerciaux et la maîtrise des flux de personnes et de marchandises, de consommation économe de l'espace et de préservation de l'environnement, des paysages et de l'architecture.

Il peut comprendre un document d'aménagement artisanal et commercial déterminant les conditions d'implantation des équipements commerciaux qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur l'aménagement du territoire et le développement durable.

Ces conditions privilégient la consommation économe de l'espace, notamment en entrée de ville, par la compacité des formes bâties, l'utilisation prioritaire des surfaces commerciales vacantes et l'optimisation des surfaces dédiées au stationnement. Elles portent également sur la desserte de ces équipements par les transports collectifs et leur accessibilité aux piétons et aux cyclistes ainsi que sur leur qualité environnementale, architecturale et paysagère, notamment au regard de la performance énergétique et de la gestion des eaux.

Le document d'aménagement artisanal et commercial localise les secteurs d'implantation périphérique ainsi que les centralités urbaines, qui peuvent inclure tout secteur, notamment centre-ville ou centre de quartier, caractérisé par un bâti dense présentant une diversité des fonctions urbaines, dans lesquels se posent des enjeux spécifiques du point de vue des objectifs mentionnés au deuxième alinéa. Il peut prévoir des conditions d'implantation des équipements commerciaux spécifiques aux secteurs ainsi identifiés.

L'annulation du document d'aménagement artisanal et commercial ne compromet pas les autres documents du schéma de cohérence territoriale. »

Le SCOTERS, élaboré sous le régime de la loi SRU, entend à la fois renforcer ses orientations en matière d'équipement commercial et artisanal et de localisations préférentielles des commerces et faciliter la mise en œuvre desdites orientations tant par les commissions, départementale et nationale, d'aménagement commercial que par les documents locaux d'urbanisme.

4 Choix de la procédure

L'objet de la présente modification est de compléter les orientations du Document d'Orientations Générales (DOG) relatives au commerce.

Cet objet n'apporte pas de changements aux orientations définies par le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD), ni n'entre à un autre titre dans le champ d'application de la révision tel qu'il est prévu par l'article L. 122-14 du code de l'urbanisme.

C'est pourquoi, il est recouru à la procédure de modification (art. L. 122-14-1 du code de l'urbanisme).

5 Démarche et résumé des travaux sur le volet aménagement commercial du SCOTERS

Un groupe de travail "Economie et urbanisme commercial" qui réunit des élus et des techniciens des intercommunalités du SCOTERS, ainsi que des représentants des personnes publiques associées, a été créé en 2011 pour piloter la réflexion. Sa mission a consisté d'une part, à mener une réflexion exploratoire, commune et partenariale sur l'aménagement commercial, à partir d'un diagnostic partagé et d'autre part, à identifier une stratégie d'aménagement commercial.

Le Comité syndical du 07 avril 2011 a validé la feuille de route du Groupe de travail.

Le Groupe de travail a donc œuvré à la construction d'une vision stratégique et partagée du développement commercial, en prenant en compte les ambitions et les orientations des collectivités mais également les attentes des acteurs économiques dans une démarche d'appropriation des nouvelles dispositions des lois ENE, ALUR et PINEL.

La construction du volet aménagement commercial s'est faite en trois phases :

- l'élaboration d'un diagnostic partagé (état des lieux et enjeux) entre tous les acteurs (d'octobre 2011 à avril 2012) ;
- l'élaboration de la stratégie d'aménagement commercial concertée (de mai à août 2012) ;
- la traduction de la stratégie en orientations pour le SCOTERS et la définition des déclinaisons réglementaires (de septembre à novembre 2012).

Chacune de ces étapes a été ponctuée de temps de concertation. L'ensemble des acteurs a été consulté :

- les acteurs du territoire : communes et intercommunalités ;
- les partenaires du Syndicat mixte : chambres consulaires, Etat, Région, Département... ;
- les acteurs économiques : commerçants, enseignes, promoteurs et investisseurs immobiliers...

• **Elaboration d'un diagnostic partagé (état des lieux et enjeux) entre tous les acteurs (d'octobre 2011 à avril 2012)**

Travaux du groupe de travail

- 19 mai 2011 - *Réunion du Groupe de travail* ;
- 11 juillet 2011 - *Réunion du Groupe de travail* ;
- 29 septembre 2011 - *Atelier technique (Configuration technique du Groupe de travail)* ;
- 05 octobre 2011 - *Réunion du Groupe de travail* ;
- 10 novembre 2011 - *Réunion du Groupe de travail* ;
- 14 décembre 2011 - *Présentation de l'avancement des travaux en Comité syndical* ;
- 24 janvier 2012 - *Réunion du Groupe de travail - Finalisation du diagnostic.*

Concertation sur le diagnostic de la structure commerciale du SCOTERS

- 15 mars 2012 - *Présentation du diagnostic à la Commission Aménagement du territoire et Commerces de la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin* ;

- 22 mars 2012 - *Présentation du diagnostic aux acteurs du monde économique / Enseignes et Acteurs de l'immobilier commercial*
 - territoires du SCOTERS - *Rencontres territoriales (secteurs sud, nord et ouest)* :
 - * secteur sud : 16 mars 2012 à 14h30 - Communauté de communes du Pays d'Erstein ;
 - * secteur nord : 02 avril 2012 à 14h30 - Communauté de Communes de la Basse-Zorn ;
 - * secteur ouest : 10 avril 2012 à 14h30 - Le trèfle - Maison des services du Kochersberg.
- **Elaboration de la stratégie d'aménagement commercial concertée (de mai à août 2012)**
 - Travaux du groupe de travail**
 - 14 juin 2012 - *Réunion du groupe de travail* ;
 - 06 juillet 2012 - *Réunion du groupe de travail* ;
 - 18 octobre 2012 - *Présentation des éléments du projet en Comité syndical* ;
 - 12 novembre 2012 - *Point technique avec les directeurs généraux des services des intercommunalités.*
 - Concertation sur la stratégie d'aménagement commercial du SCOTERS**
 - 05 septembre 2012 - *Présentation de la stratégie d'aménagement commercial retenue aux acteurs du monde économique / Enseignes* - 4 groupes de travail :
 - * secteurs de l'alimentaire ;
 - * des loisirs / culture ;
 - * de l'équipement de la maison / bricolage ;
 - * de l'équipement de la personne.
 - 10 octobre 2012 - *Présentation de la stratégie d'aménagement commercial retenue aux acteurs du monde économique / acteurs de l'immobilier commercial* ;
 - 20 novembre 2012 - *Présentation de la stratégie d'aménagement commercial retenue à la Commission Aménagement du territoire et Commerces de la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin CCI.*
 - **Traduction de la stratégie en orientations pour le SCOTERS et définition des déclinaisons réglementaires (de septembre à novembre 2012)**
 - Travaux du groupe de travail**
 - 4 mars 2013 - *Réunion du Groupe de travail sur les orientations qualitatives.*
 - Concertation**
 - territoires du SCOTERS - *Rencontres territoriales* (secteur sud, nord, ouest, Eurométropole et réunions en communes si besoin) :
 - * secteur ouest : 12 décembre 2012 ;
 - * secteur sud : 08 janvier 2013 ;
 - * secteur nord : 14 février 2013 ;
 - * Eurométropole - Bureau des Maires : 11 janvier 2013 ;
 - * 13 février 2013, Réunion avec les maires de la communauté de communes de Benfeld et environs et les membres de la commission du développement économique ;
 - * 13 juin 2013, Réunion avec M. le Maire de Benfeld et M. Jean-Marc WILLER, Pilote du Groupe de travail « Economie/Urbanisme commercial » ;

- * 6 mars 2013, réunion avec le Département concernant la zone d'activité (ZA) de Wiwersheim, des services du Conseil départemental et l'ADIRA ;
 - * 8 avril 2013, réunion du groupe d'élus « urbanisme commercial » de l'InterSCoT 67 et du SCoT de Colmar ;
 - * 2 mai 2013, réunion avec le Département et la Communauté de Communes concernant la ZA de Wiwersheim, des services du Conseil général – porteur du projet de desserte en transport en commun « Y du Kochersberg » et l'ADIRA – Agence de développement économique du Bas-Rhin ;
 - * 29 mai 2013, réunion du groupe d'élus « urbanisme commercial » de l'InterSCoT 67 et du SCoT de Colmar ;
 - * 3 juin 2013, réunion avec M. le Maire de Wiwersheim et M. Jean-Marc WILLER, Pilote du groupe de travail « Economie/Urbanisme commercial ».
- courrier en date du 17 janvier 2013 aux Maires et Présidents des intercommunalités pour recueillir leur avis, remarques, suggestions sur le projet ;
 - mail en date du 6 mars 2013 aux Maires, Présidents et DGS des intercommunalités pour recueillir leur avis, remarques, suggestions sur le projet ;
 - 23 avril 2013 - *Réunion d'échanges avec les partenaires transfrontaliers (Allemands).*

Validation du travail en vue de sa mise à l'enquête publique

- 08 octobre 2013 - *Réunion du Bureau du Syndicat mixte pour le SCOTERS ;*
- 22 octobre 2013 - *Principe d'une diffusion et d'une délibération des intercommunalités sur le projet ;*
- 25 octobre 2013 - *Diffusion du projet, soumis à la délibération des intercommunalités du SCOTERS ;*
- 16 février 2015 - *Réunion du bureau du Syndicat mixte pour le SCOTERS ;*
- 30 mars 2015 - *Réunion du bureau du Syndicat mixte pour le SCOTERS ;*
- 17 avril 2015 - *Réunion du comité syndical du Syndicat mixte pour le SCOTERS.*

Par ailleurs, de nombreuses rencontres techniques avec les services de l'Eurométropole, de la CCI et de la CCM, de la DDT, du CD67, de l'ADIRA et de la Région ont eu lieu tout au long du processus d'élaboration des travaux sur le volet commercial du SCOTERS.

Suite aux nouvelles dispositions des lois ALUR et PINEL et suite au renouvellement des assemblées lié aux élections municipales de mars 2014, le projet de modification a été soumis au bureau du SCOTERS en date du 16 février 2015 et du 30 mars 2015.

Afin d'intégrer les travaux en cours sur le PLU métropolitain, le projet de modification a fait l'objet d'échanges avec les élus et les services de l'Eurométropole, le 18 mars 2015.

Le projet tel qu'élaboré avant 2014 (soit avant les lois ALUR et PINEL) n'ayant pas subi de changements conséquents, il a été présenté au comité syndical du 17 avril 2015.

L'association de l'ensemble des acteurs à la démarche a permis de prendre en compte les stratégies de chacun et de construire un document partagé par tous.

Motivations

1 Préciser les objectifs du PADD du SCOTERS

- En termes de développement économique, l'objectif stratégique, inscrit dans le SCOTERS approuvé en 2006, est le « développement équilibré de la région urbaine » (chapitre II du PADD), en « privilégiant le renforcement voire l'émergence des pôles urbains sur le territoire » (p. 15 du PADD).

Plus précisément, la stratégie de développement commercial du SCOTERS consiste à « favoriser une offre commerciale équilibrée »¹ :

- le rôle du centre-ville de Strasbourg est mis en évidence et doit être conforté ;
- les autres pôles urbains de l'agglomération (nord, ouest, sud-ouest, bourgs-centres) doivent bénéficier d'une bonne armature commerciale ;
- les centres commerciaux et les commerces de très grande taille ne sont pas implantés en dehors de ces pôles urbains ;
- en complément, les commerces de proximité peuvent être maintenus ou développés dans les villages, les communes périurbaines et dans les quartiers présentant une chalandise locale suffisante.

La qualité d'aménagement des entrées de ville, en ciblant notamment les « zones commerciales en périphérie de l'agglomération strasbourgeoise », figure aussi parmi les objectifs stratégiques du PADD².

Cette orientation stratégique est confortée par l'analyse des résultats d'application du SCOTERS, approuvée le 29 mai 2012 par le Comité syndical.

- Toutefois, l'analyse des résultats d'application du SCOTERS met en évidence les limites de l'efficacité des orientations du SCOTERS.

Il est ainsi apparu en l'état actuel des orientations du SCOTERS, que l'implantation des ensembles commerciaux en dehors des principaux pôles qu'il identifie est difficile à réguler. On observe à cet égard, une généralisation des ensembles commerciaux de périphérie qui porte atteinte au maintien à la fois des équilibres territoriaux et des services de proximité.

Est également apparue la nécessité d'encadrer la situation des galeries commerciales adossées à des supermarchés qui affectent le dynamisme commercial des centres villages.

La question des pôles commerciaux majeurs est posée sous l'angle de leur développement et devront faire l'objet d'orientations qualitatives.

1. Point 5 du chapitre II du PADD

2. Point 1 « Veiller à la qualité paysagère des espaces urbanisés » du chapitre III du PADD « Préserver, développer et mettre en valeur les qualités du territoire ».

De plus, le Document d'Orientations Générales (DOG) du SCOTERS (volet réglementaire du SCoT), approuvé en 2006, donne peu d'orientations précises pour décliner la stratégie générale³. Face à certaines difficultés d'arbitrage sur des projets d'implantation commerciale, il est aujourd'hui nécessaire de répondre à plusieurs enjeux :

- arrêter des orientations sur un diagnostic approfondi qui mettent en évidence la structure de l'armature commerciale et permettent d'identifier plus précisément les grands enjeux de développement commercial de l'armature ;
- compléter les orientations stratégiques, en précisant les modalités de la réalisation de l'objectif d'équilibre qui est au cœur du PADD en identifiant de manière plus fine les sites de localisation préférentielle des activités commerciales, notamment en identifiant des « pôles d'aménagement commercial » ;
- préparer les opérations de requalification des pôles commerciaux périphériques notamment la Zone Commerciale Nord, en actualisant les orientations spécifiques sur cette polarité majeure.

2 Préciser les orientations du SCOTERS en intégrant l'évolution du commerce et des modes de consommation

Le SCOTERS est un document de planification qui a une force réglementaire. Sa conception doit reposer sur la compréhension des logiques des acteurs territoriaux.

Dans le cas particulier de l'urbanisme commercial, il est indispensable de connaître et comprendre les pratiques et comportements des consommateurs et leurs logiques d'usage du territoire. De même, il est nécessaire de comprendre les logiques de localisation de l'offre commerciale, les stratégies de développement des acteurs du commerce qui sont profondément liées aux comportements des usagers du territoire. En effet, ces stratégies reposent sur la captation des flux de déplacements, la compréhension des logiques de proximité, l'évolution des modes de consommation liée à Internet, les stratégies d'achat qui incluent des territoires plus vastes que le SCOTERS, y compris l'offre transfrontalière.

La prise en compte de ces éléments permet d'envisager le volet aménagement commercial dans une logique de développement durable.

L'évolution des modes de consommation

Le retour en grâce de la proximité se traduit principalement par le maintien du nombre de commerces de proximité et un regain de croissance pour certaines activités (boulangerie, fleuriste, supérette...). Le poids des formats de proximité tend ainsi à progresser, notamment par l'effet des actions de modernisation consenties par les grands groupes de distribution ; le développement des réseaux des supérettes franchisées dans les tissus urbains denses en est l'un des exemples, mais aussi la dynamisation des réseaux de supermarché ou de petits hypermarchés.

3. Voir le point 4 « Localiser les activités commerciales en favorisant une offre commerciale équilibrée » du chapitre VI du DOG « Les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et des autres activités économiques »

Les nouveaux circuits de distribution : le commerce en ligne a réalisé au niveau national un chiffre d'affaires de 25 milliards d'euros en 2009, 31 milliards en 2010 et pourrait atteindre 45 milliards en 2012. Si le e-commerce a un effet très déstabilisateur sur les pôles commerciaux, il pourrait avoir un impact vertueux sur la mobilité, en rationalisant les déplacements liés aux achats par le biais de la livraison.

Les préoccupations des consommateurs pour une consommation plus engagée se sont notamment traduites par le développement des circuits courts, des filières du bio (AMAP, sites de cueillettes, marchés bio, ...).

Les enjeux d'évolution du tissu commercial et du territoire sont liés au développement de nouvelles formes de distribution, à l'évolution des tendances de consommation. Ceci devant être mis en rapport avec les orientations d'aménagement du territoire.

L'e-commerce et l'aménagement du territoire

Pour répondre aux attentes de leurs clientèles, les sites de e-commerce implantent des entrepôts qui constituent à la fois un lieu de stockage et un site de retrait des marchandises pour la clientèle de particuliers.

Ces entrepôts à usage commercial ont des impacts en termes d'aménagement du territoire :

- ils nécessitent des emprises foncières importantes (par exemple 4 à 5 000 m² pour un drive isolé) ;
- ils génèrent des flux automobiles et perturbent donc les déplacements liés à l'activité commerciale sur le territoire.

Le SCOTERS précise donc les localisations préférentielles pour le développement des formats drive.

Le drive

Sur le territoire du SCOTERS, la quasi-totalité des distributeurs ont mis en place un service de drive (Auchan Haute-pierre et Illkirch, Cora Mundolsheim, Leclerc Geispolsheim, ...) accolé au magasin ou isolé (Drive Leclerc au Marché Gare).

Les drives concurrencent en premier lieu les hypermarchés des pôles urbains (30 à 60% du chiffre d'affaires d'un drive étant prélevé sur un magasin concurrent). Ils impactent en particulier les chiffres d'affaires des hypermarchés concurrents mais aussi leur propre galerie commerçante et leurs flux marchands. Les drives contribuent donc à « diluer » les flux de consommation, souvent en dehors des pôles structurés. Ils favorisent le règne du « tout-auto » tout en s'inscrivant dans une logique d'itinéraire.

Les impacts d'un drive varient en fonction de sa localisation :

- les moins impactants : les drives accolés aux magasins, perçus comme un service supplémentaire apporté au consommateur ;
- les moins pénalisants : les drives implantés au sein de zones commerciales existantes ;
- les plus impactants : les drives en solo sur des axes de flux périurbains, notamment lorsque d'autres activités de proximité s'agrègent au drive (boulangerie, surgelés, fleuriste, primeurs, ...).

Le développement des galeries marchandes

Le développement de galeries marchandes en entrée de ville, notamment au sein des pôles intermédiaires, peut impacter fortement et durablement les équilibres commerciaux du territoire. En effet, la création de galeries marchandes aspire une partie des activités présentes dans les centralités (en proposant des locaux adaptés, visibles, facilement accessibles, du stationnement et surtout les flux générés par la locomotive alimentaire) et fragilise ainsi les centres-bourgs, centres-villes et centres de quartiers.

Pour limiter ces impacts, il convient à la fois de limiter la taille des galeries (nombre d'unités, surface de vente) et d'envisager des synergies entre la centralité urbaine et le pôle d'entrée de ville (continuité des cheminements, complémentarité des activités, ...).

Le développement commercial au sein des territoires voisins

Dans le cadre du diagnostic, une analyse du contexte concurrentiel large a été réalisée : il s'agit de remettre en perspective l'armature commerciale du SCOTERS au sein d'un périmètre plus large.

Les pôles commerciaux des territoires voisins attirent ponctuellement les consommateurs du SCOTERS, et inversement les pôles commerciaux du SCOTERS rayonnent au-delà des limites administratives du territoire.

Il apparaît donc un enjeu de veille pour le SCOTERS pour observer à la fois :

- la réglementation retenue pour les implantations commerciales par les SCoT voisins mais aussi en Allemagne ;
- les projets commerciaux structurants susceptibles d'impacter les équilibres du territoire.

Lors de l'élaboration des travaux sur le volet commercial du SCOTERS, plusieurs rencontres ont permis des échanges à la fois avec les autres SCoT et avec les partenaires allemands.

La concurrence transfrontalière

L'armature urbaine en Allemagne est déconcentrée, basée sur un maillage de villes moyennes ou petites. Ainsi, Offenburg (60 000 habitants) est le principal pôle urbain de l'Ortenau (415 000 habitants) et Kehl (35 000 habitants) peut quasiment être considérée comme un quartier commerçant de l'agglomération strasbourgeoise.

Le chiffre d'affaires cumulé global d'Offenburg s'élèverait à 525 M€ (source ville) à comparer aux 2,9 Mds du commerce de la Eurométropole (source : CCISBR). Il n'y a donc pas, côté allemand, de très grands pôles commerciaux structurants susceptibles de générer des flux massifs d'évasion depuis le territoire du SCOTERS, même s'il faut noter l'attractivité des deux principaux pôles commerciaux d'Offenburg : le centre-ville et la zone industrielle et commerciale ouest (centre commercial Kaufland, magasins de bricolage Obi et Bauhaus notamment).

Les dernières études portant sur les flux de consommation n'ont d'ailleurs pas mis en évidence de niveaux importants d'évasion sauf sur des secteurs spécifiques, où l'offre côté Allemagne propose un réel avantage comparatif en termes de prix ou de perception du rapport qualité-prix : les produits d'hygiène-beauté, les articles de bricolage, le mobilier, ...

L'attractivité de l'Allemagne pèse en particulier sur le secteur du bricolage, ce qui se traduit sur le territoire du SCOTERS notamment par :

- une relative sous-densité en surfaces de bricolage par rapport aux moyennes nationales françaises : peu de très grandes surfaces de vente et une réelle faiblesse des formats intermédiaires ;
- des rendements pour les enseignes de bricolage relativement plus faibles sur le SCOTERS que sur le reste du territoire français.

Néanmoins, la perception d'une progression de l'évasion commerciale, qui semble affecter davantage la partie sud du SCOTERS, s'explique probablement :

- par la mise en service du pont Pierre Pflimlin (2002) ;
- par un assouplissement réglementaire du fonctionnement commercial (notamment la libéralisation des horaires d'ouverture des magasins à partir de 2006) ;
- une plus grande dynamique commerciale notamment par l'ouverture d'équipements commerciaux (Kehl et Offenbourg).

En conclusion, la question transfrontalière, au-delà d'une évidente « porosité » des flux commerciaux (dont le territoire du SCOTERS tire également partie), met en lumière plusieurs enjeux :

- certains facteurs concurrentiels échappent au champ d'action de l'urbanisme commercial : la structure de coût de la distribution de chaque côté de la frontière (fiscalité, salaires...), des conditions commerciales plus favorables dont peuvent bénéficier certains secteurs (le bricolage)... ;
- le vieillissement de la structure commerciale périphérique de l'agglomération strasbourgeoise, en particulier au sud : éclatement foncier, obsolescence et inadaptation des formats commerciaux, problème d'image (saturation, déqualification urbaine).

3 Renforcer la mise en œuvre des orientations du SCOTERS en matière d'aménagement commercial

Préciser les orientations du SCOTERS en matière d'aménagement commercial permet au territoire de rendre plus efficiente la mise en œuvre de la stratégie d'aménagement du territoire, tant au niveau des politiques urbaines des communes et groupements de communes qui élaborent leurs documents d'urbanisme (PLU) que de l'attribution des autorisations d'aménagement commercial délivrées en CDAC.

Les CDAC sont chargées d'examiner les demandes de création de commerces et de délivrer les autorisations correspondantes. Le décret n° 2008-1212 du 24 novembre 2008 relatif à l'aménagement commercial, pris en application de la Loi de Modernisation de l'Economie (LME) du 5 août 2008, précise les **nouvelles règles de composition de la commission départementale d'aménagement commercial** (CDAC).

- ▶ Les CDAC délivrent les autorisations d'exploitation commerciale. Le secrétariat de chaque CDAC (une par département) est assuré par les services de la préfecture de département.
- ▶ La CDAC est composée dans sa configuration classique par 5 élus locaux, dont le président du SCoT et 3 personnalités qualifiées.

Sont ainsi soumis à autorisation d'exploitation commerciale les projets ayant notamment pour objet :

- ▶ la création d'un magasin de commerce de détail d'une surface de vente supérieure à 1 000 m², résultant soit d'une construction nouvelle, soit de la transformation d'un immeuble existant ;
- ▶ l'extension de la surface de vente d'un magasin de commerce de détail ayant déjà atteint le seuil des 1 000 m² ou devant le dépasser par la réalisation du projet.

La CDAC peut néanmoins être saisie dans les communes de moins de 20 000 habitants par le maire ou le président de l'EPCI **pour tout projet dont la surface de vente finale est comprise entre 300 m² et 1 000 m²**. En cas d'avis défavorable de la CDAC, le permis de construire ne peut être délivré.

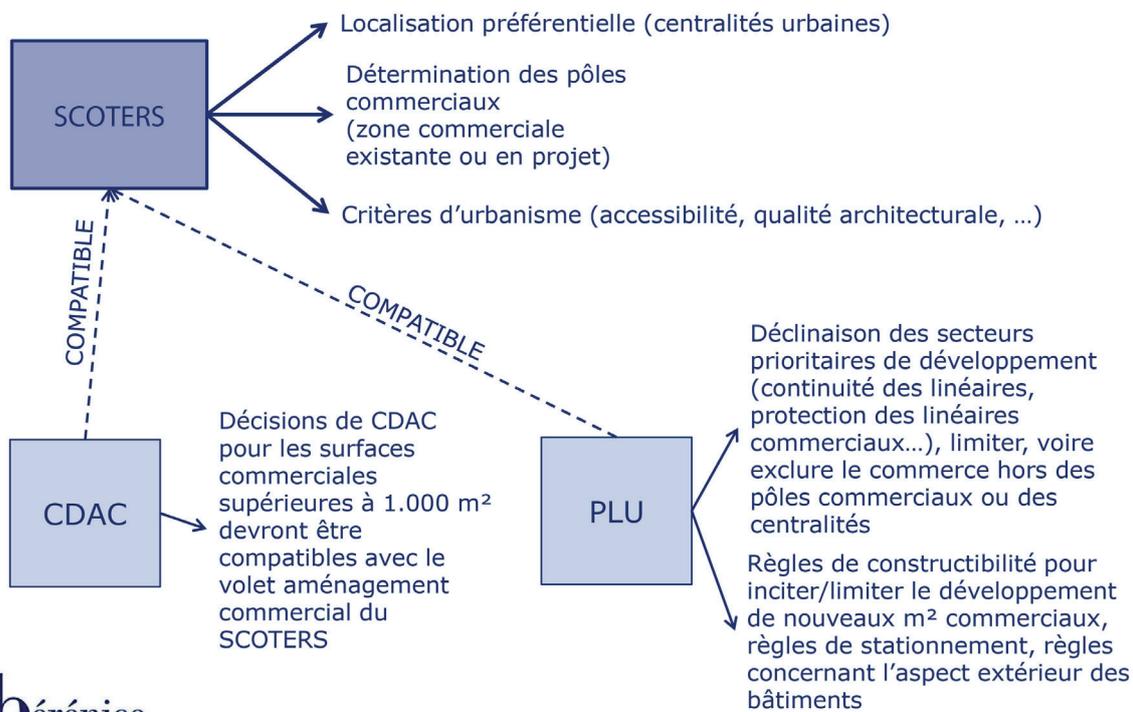
Cette autorisation, lorsqu'elle est requise, n'exonère pas de l'obtention d'un permis de construire délivré par le maire sur la base d'un document d'urbanisme, le plus souvent le plan local d'urbanisme (PLU). En effet, il revient au PADD du PLU de la commune ou de l'EPCI compétent de fixer à moyen terme « *les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques* ».

Le projet d'aménagement et de développement durables arrête les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Il fixe des objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

A ce titre, le SCOTERS est habilité à agir sur ce double niveau de régulation des implantations commerciales. Cette réglementation est résumée dans le schéma ci-dessous.

LE RÔLE CENTRAL DU VOLET AMENAGEMENT COMMERCIAL DU SCOTERS POUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE



Présentation de la stratégie et justifications des orientations du volet aménagement commercial

Le périmètre des activités commerciales concernées par le volet commercial du SCOTERS est l'ensemble du commerce de détail, ainsi que les prestations de service à caractère artisanal concernées par la réglementation en urbanisme commercial : coiffure, pressing, etc.

Ne sont pas concernées par le présent document les activités suivantes :

- hôtellerie-restauration ;
- les commerces liés à l'automobile ;
- commerce de gros.

1 Rappel des principaux enjeux issus du diagnostic

Le diagnostic de la structure commerciale du territoire a été réalisé d'août 2011 à janvier 2012. Il a été validé par le groupe de travail le 24 janvier 2012 puis présenté aux territoires et aux acteurs économiques. Il conforte le diagnostic établi dans le SCOTERS approuvé en 2006 et développe son contenu. Il permet de préciser la hiérarchie des pôles au service de l'armature commerciale du territoire.

Retour sur les grandes étapes du développement commercial du territoire

Le développement de l'offre commerciale structurante sur le territoire du SCOTERS s'est déroulé en plusieurs grandes étapes :

- ▶ Jusque dans les années 1990, les grandes zones de la périphérie strasbourgeoise se sont donc développées : c'est l'heure du « tout voiture » et des courses « loisir familial ». Le développement se focalise sur des grands axes routiers et les zones de chalandise s'étendent bien au-delà des limites de l'Eurométropole car seules quelques villes du département sont équipées de zones commerciales périphériques : la Zone Commerciale Nord, Baggersee, HautePierre et La Vigie.

Ce développement s'est fait sans plan d'ensemble et résulte des opportunités foncières. Ces zones sont mal structurées, leurs espaces publics sont dégradés, leurs bâtiments vieillissants.

- ▶ Ces dernières années, le développement des surfaces commerciales a permis de créer une offre de proximité au sein des territoires et de petites zones périphériques sont nées proches des villes et des bourgs. Il s'en suit la création de surfaces alimentaires adaptées à la taille des communes (1 000 à 2 500 m² de surfaces de vente) auxquelles sont adossées pour certaines, des galeries commerciales regroupant de 5 à 15 commerces. Cette offre commerciale a répondu aux attentes des habitants et à la limitation des déplacements en véhicules individuels.

De 2008 à 2011, 95 000 m² de surfaces commerciales ont ainsi été créées ; cette offre commerciale assure un maillage en adéquation avec l'armature urbaine et couvre les besoins de consommation des résidents.

Typologie des pôles commerciaux du territoire et compatibilité avec l'armature urbaine

On observe une correspondance très nette entre les équilibres urbains et l'armature commerciale du SCOTERS. En effet, d'une part l'offre commerciale est localisée prioritairement dans les zones urbaines denses et d'autre part l'offre commerciale de proximité comme de destination est classiquement plus resserrée en zone urbaine dense.

La typologie des pôles commerciaux découle du croisement de critères commerciaux (la taille de l'équipement commercial et de ses principales unités), et de critères urbains (l'échelle de rayonnement, les caractéristiques de localisation, impacts en termes d'aménagement du territoire) :

- **le pôle majeur** : il rayonne sur plus de 600 000 habitants et concentre plus de 200 unités marchandes.
Au sein du SCOTERS, il n'y a que le centre-ville de Strasbourg qui relève de cette catégorie. Il se caractérise par ses performances économiques, le nombre d'unités marchandes, la dimension touristique... ;
- **les pôles structurants** :
 - **le pôle régional** : il rayonne sur une zone de 600 000 habitants grâce à une offre composée de plus de 100 unités marchandes notamment autour de la thématique « équipement de la maison ».
Au sein du SCOTERS, il n'y a que la Zone Commerciale Nord (ZCN) qui relève de cette catégorie. Aujourd'hui le pôle fait l'objet d'un projet de requalification ;
 - **les pôles d'agglomération** : ils rayonnent sur des zones de 60 000 à 200 000 habitants, et se composent d'une cinquantaine d'activités marchandes autour d'une grande surface (hypermarché) dont la surface de vente est supérieure à 8 000 m².
Au sein du SCOTERS, trois pôles structurants (Illkirch, Hautepierre, Geispolsheim-La Vigie) sont recensés, tous situés au sein de l'Eurométropole, soit un pôle pour 200 000 habitants. Il s'agit d'une offre conçue sur un modèle de périphérie, aujourd'hui rattrapée par la ville et qui pâtit de la montée en puissance des formats intermédiaires ;
- **les pôles intermédiaires** : ils exercent leur attractivité sur des zones de 15 000 à 60 000 habitants. Ils se structurent principalement autour d'une grande surface d'une surface de vente de 2 500 m² à 6 000 m² complétée par une petite galerie de services et quelques commerces spécialisés.
Au sein du SCOTERS, il existe 13 pôles intermédiaires qui maillent le territoire, soit environ un pôle pour 50 000 habitants. Il s'agit d'une offre moderne qui répond aux besoins d'une proximité élargie : on y trouve à la fois des activités alimentaires (alimentation) et non alimentaires (textile, bricolage...).

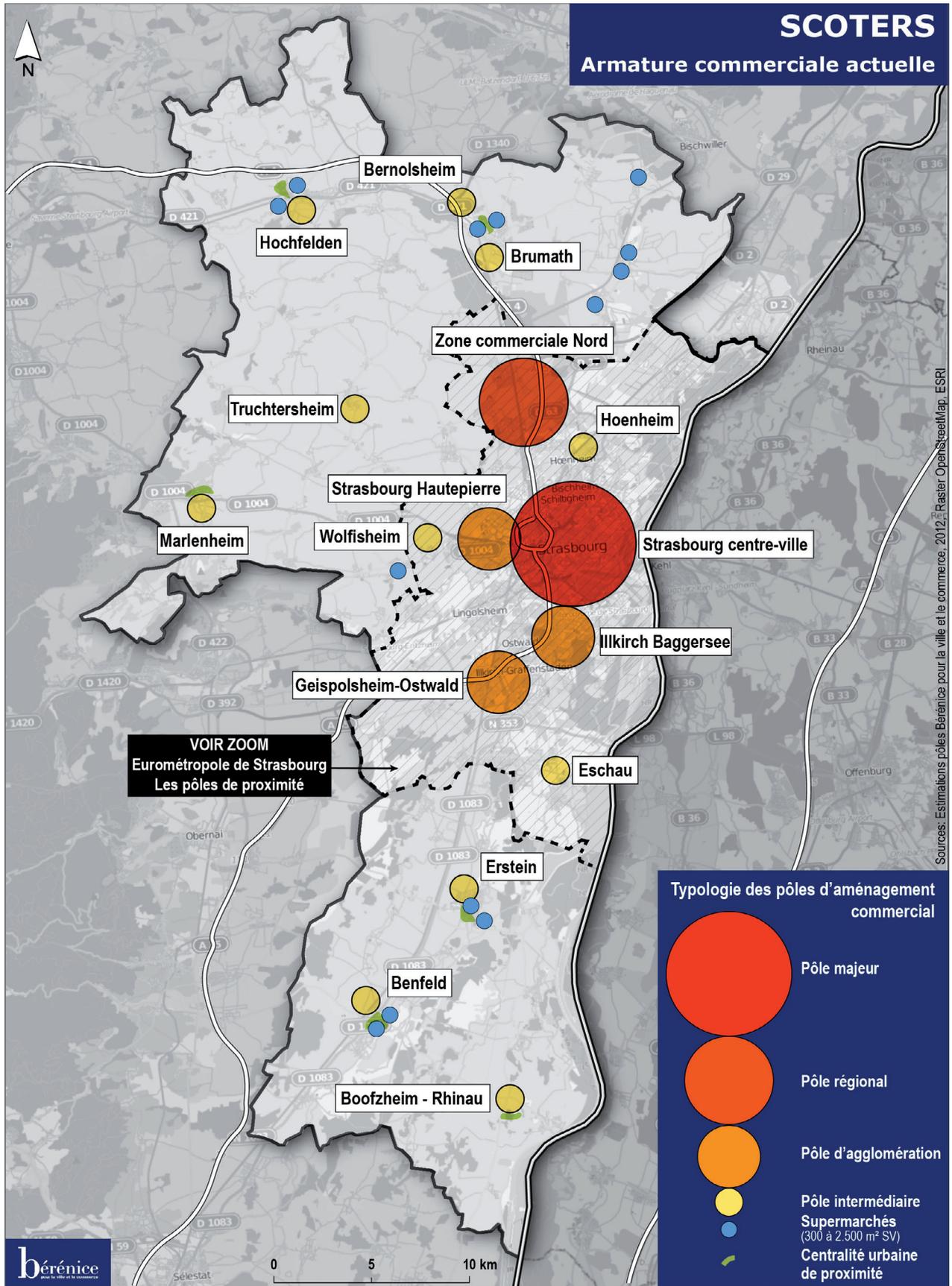
A noter le cas particulier de la Basse Zorn : seule communauté de communes de plus de 15 000 habitants (chalandise minimum pour le développement d'une offre structurante) à ne pas disposer aujourd'hui de polarité marchande structurée. L'offre commerciale aujourd'hui se compose de plusieurs unités essentiellement concentrées sur les communes de Weyersheim et Hoerdts (enseignes Coop, Aldi) ;

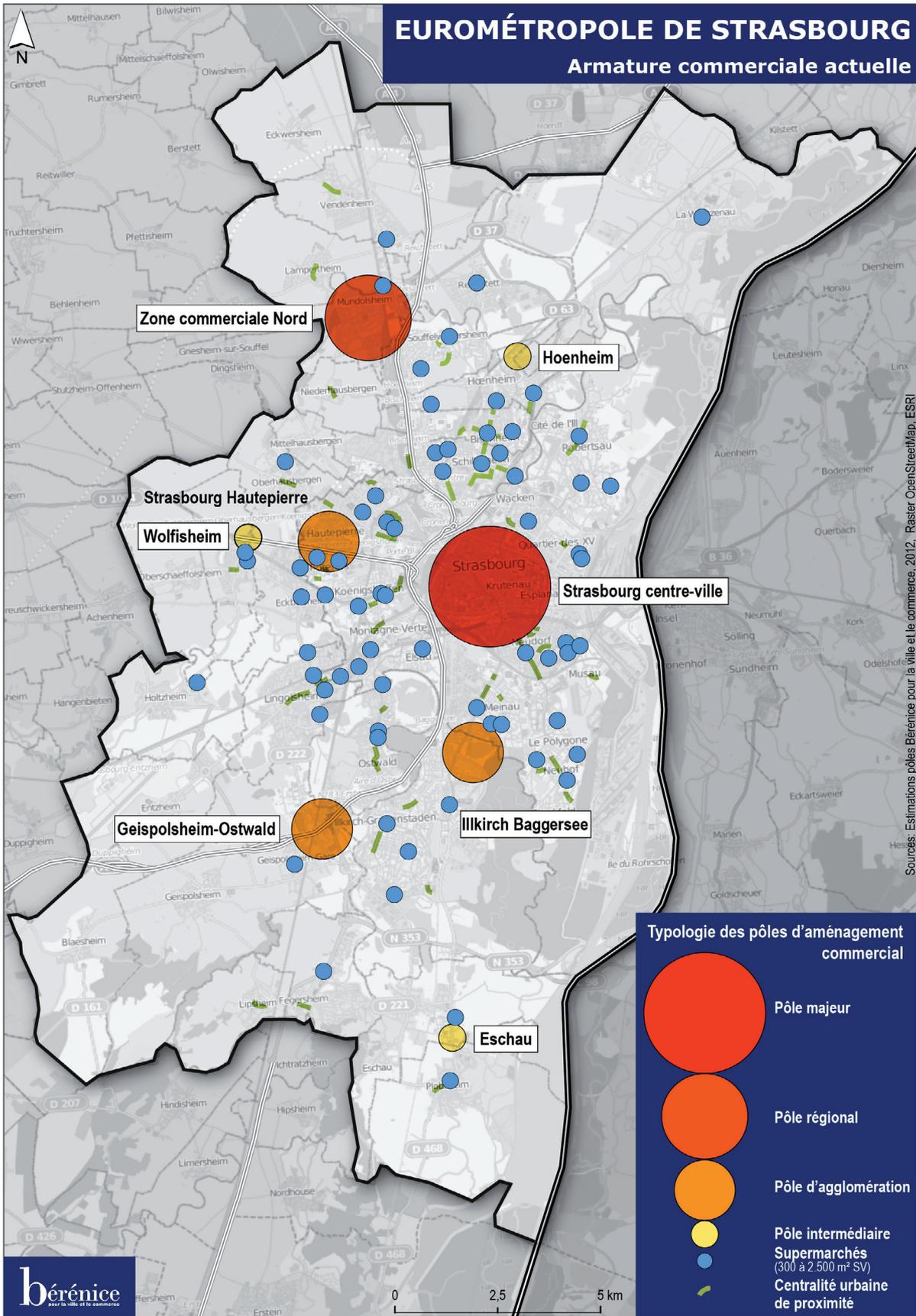
- **les pôles de proximité** : ils correspondent à un regroupement a minima de 3 activités de commerces, de services et de restauration concentrées sur un périmètre resserré (rue marchande, centre commercial, moins de 50 mètres de distance entre les points de vente...). Il s'agit principalement d'activités alimentaires et d'activités de services dont la surface de vente unitaire est inférieure à 2 500 m². Au total sur le territoire du SCOTERS, on compte 74 centralités urbaines de proximité et 55 surfaces alimentaires implantées dans le tissu diffus, soit un pôle de proximité pour 4 000 habitants. Il n'y a pas de déséquilibre spatial, l'armature est logiquement plus resserrée en zone urbaine dense et plus relâchée hors Eurométropole. Une analyse détaillée en termes de densité fait néanmoins apparaître un relatif sous-équipement en nombre de petits commerces de proximité par habitant par rapport aux moyennes régionales ou nationales.

Les cinq niveaux d'armature du SCOTERS : Typologie des pôles commerciaux

Type de pôle	Rayonnement sur le territoire	Caractéristiques	Armature commerciale actuelle	Correspondance avec l'armature urbaine
Pôle majeur	600 000 habitants et plus	Concentration de plus de 200 unités marchandes. Echelle de rayonnement large. Vocation shopping : Equipement de la personne, Culture-loisirs...	Centre-ville de Strasbourg	Cœur de l'espace métropolitain
Pôles structurants	Régional 200 000 à 600 000 habitants	Concentration de plus de 100 unités marchandes . Echelle de rayonnement large. Moyennes surfaces : alimentaire, équipement de la maison, bricolage, jardinage... Locomotive alimentaire puissante : + 12 000 m ²	Zone Commerciale Nord	Au sein de l'Eurométropole de Strasbourg, prochainement desservie par un axe de transport en commun
	Agglomération 60 000 à 200 000 habitants	Concentration de plus de 50 unités marchandes autour d'une locomotive alimentaire dont la surface est supérieure à 6 000 - 7 000 m² . Echelle de rayonnement métropolitain. Equipement généraliste : alimentaire, équipement de la personne, de la maison...	Hautepierre Baggersee Geispolsheim-La Vigie	Au sein de l'Eurométropole de Strasbourg, sur l'axe de développement est-ouest Au sein de l'Europole de Strasbourg, pôle urbain de l'agglomération strasbourgeoise Au sein de l'Eurométropole de Strasbourg, pôle urbain de l'agglomération strasbourgeoise
Pôles intermédiaires	15 000 à 60 000 habitants	Concentration d'au moins 10 unités marchandes autour d'une locomotive alimentaire dont la surface est comprise entre 2 500 m² et 6 000 - 7 000 m² . Echelle de rayonnement intercommunal ou interquartier. Hypermarché complété par une petite galerie et quelques moyennes surfaces : alimentaire, services et offre complémentaire.	Erstein Schiltigheim Marlenheim Bernolsheim Brumath Eschau Hoenheim Truchtersheim Benfeld Hochfelden Boofzheim Wolfisheim Weyersheim	Pôles situés soit sur les franges de l'espace métropolitain, soit au sein des bourgs-centres. Cas particulier : pôle urbain Hoerd-Weyersheim dispose d'une chalandise > à 15 000 habitants, mais l'offre commerciale est aujourd'hui limitée
Pôles de proximité	< à 15 000 habitants	Centralité urbaine : concentration a minima de 3 commerces de proximité dans le tissu urbain avec ou sans locomotive alimentaire (surface inférieure à 2 500 m ²). Echelle de rayonnement communal ou de quartier. Offre alimentaire et services.	74 sur le territoire du SCOTERS	Pôles insérés dans le tissu urbain, présents sur l'ensemble du territoire, accessibles par tous les modes de transports : centres-villes, centres-bourgs, centres villages, centres de quartiers
		Supermarché isolé dans le tissu diffus	68 sur le territoire du SCOTERS	Fonctionnement autonome sans synergies avec l'armature urbaine

Source : Bérénice





Le cas des commerces isolés sur les flux

Les commerces isolés sur des axes de flux ne présentent pas d'enjeux d'évolution. Dans la mesure où il ne s'agit pas de pôles commerciaux structurés répondant à une demande mais d'implantations d'opportunité, ils n'ont pas été pris en compte dans la typologie des pôles commerciaux. Leur développement n'est pas souhaité. En effet, le développement de ces secteurs impacterait les équilibres commerciaux et urbains identifiés lors du diagnostic.

Le cas particulier de Fegersheim

Les commerces de Fegersheim n'ont pas été identifiés comme une polarité structurée. Seule l'offre alimentaire apparaît sur les cartes d'armature au titre de l'offre de proximité (« supermarchés »). Les autres locaux commerciaux non alimentaires sont considérés comme « isolés » : certains sont à l'état de friche, il n'y a pas ou peu de synergies entre eux (rupture de la RD 1083), éloignement (entre Babou, Botanic...), accessibilité complexe. Cette situation a d'ailleurs conduit au déclin de la zone, positionnée auparavant sur l'équipement de la maison : départ des enseignes du groupe Rapp, de But...

Pour ces raisons, la zone de Fegersheim ne saurait être considérée aujourd'hui comme un pôle intermédiaire ou d'équilibre. Il s'agit, notamment avec les arrivées de Grand Frais et de Lidl, d'une offre commerciale d'opportunité, positionnée sur les flux de la RD1083, et qui répond à des besoins de simple proximité pour la commune.

A l'échelle plus large, la partie sud du territoire du SCOTERS est déjà bien couverte par le maillage en place :

- un pôle structurant : Leclerc à Geispolsheim et la Vigie à Ostwald ;
- deux pôles intermédiaires, qui rayonnent sur 20 000 habitants environ : Super U Eschau, et Leclerc Erstein (ainsi que le centre-ville d'Erstein).

Le site de Fegersheim se situe au centre de ce maillage actuel, mais n'offre pas aujourd'hui les conditions de chalandise du niveau « intermédiaire ». Les communes de Fegersheim et Lipsheim accueillent 7 000 habitants, soit moins que le seuil de 15 000 habitants lié au statut « intermédiaire ».

Une armature commerciale équilibrée

a) Une réponse adaptée aux besoins de consommation et d'équipement

L'armature commerciale du SCOTERS est puissante : elle réalise environ 3,8 milliards d'euros de chiffre d'affaires, et couvre les besoins de consommation de la population résidente : 92 % des dépenses alimentaires et 84 % des dépenses non alimentaires sont fixées sur le territoire du SCOTERS. Déduction faite de la part du commerce hors magasin, l'évasion « physique » ressort à un niveau faible, de l'ordre de 5 % des dépenses des ménages du SCOTERS, pour partie vers l'Allemagne, où les pôles commerciaux du Bas-Rhin qui exercent une influence sur les franges du territoire.

Le niveau d'équipement commercial se situe à un niveau globalement « moyen » :

- légèrement en deçà de la moyenne pour la grande distribution alimentaire (grands hypermarchés exceptés) et le petit commerce de proximité ;
- proche de la moyenne nationale pour l'ensemble des grands secteurs d'activités (bricolage-jardinage excepté).

Il n'existe donc pas de suréquipement manifeste de cette armature commerciale, mais a contrario des marges de manœuvre pour que le commerce puisse à la fois accompagner le développement urbain de l'agglomération, et contribuer à sa dynamique économique (accueil de nouveaux concepts, modernisation des équipements existants).

b) Un maillage paradoxal

Les pôles commerciaux sont répartis de façon équilibrée sur le territoire du SCOTERS, au moins pour les besoins de proximité. Tout secteur bénéficie :

- de la présence à la relative proximité d'une centralité urbaine de proximité (5 à 10 minutes de trajet automobile), souvent complétée par une surface alimentaire généraliste de type supermarché ;
- de la présence à moins de 15 minutes de trajet automobile d'un pôle intermédiaire, qui permet de répondre de manière satisfaisante et compétitive à l'ensemble des besoins de base de la population ;
- de la possibilité d'accéder en moins de 25 minutes de trajet automobile à l'un des 3 pôles structurants d'agglomération localisés sur l'Eurométropole ;
- de la possibilité d'accéder en moins de 35 à 40 minutes de trajet automobile à la Zone Commerciale Nord pour des besoins spécifiques (équipement de la maison) ;
- de la possibilité d'accéder en moins de 35 mn à l'offre importante du centre-ville de Strasbourg.

Par ailleurs, il convient de relever le déséquilibre classique entre les secteurs du SCOTERS, liés notamment à la répartition de la densité de la population :

- le secteur dense de la métropole strasbourgeoise bénéficie de la concentration du commerce structurant, et d'une densité commerciale plus importante pour la réponse aux besoins de proximité ;
- l'armature hors Eurométropole ne répond pour l'essentiel qu'à des besoins de proximité, pour lesquels les surfaces alimentaires généralistes jouent un rôle prépondérant, mais avec un niveau d'équipement en petits commerces finalement correspondant aux moyennes observées pour l'ensemble du SCOTERS.

c) Trois types d'insertion urbaine

L'analyse de l'insertion urbaine des pôles marchands évalue leur capacité à s'intégrer au sein du tissu urbain, à fonctionner en synergie avec les autres fonctions urbaines, à participer à l'animation des centres-villes, des centres-bourgs et des quartiers. Cette analyse fait apparaître trois types de pôles :

- **les pôles de superposition** : Les linéaires de rez-de-chaussée commerciaux s'intègrent au tissu urbain, ils s'inscrivent dans une logique de mixité verticale. Ils sont généralement situés en rez-de-chaussée de bâtiment d'habitat ou de bureaux, sont accessibles par différents modes de déplacements, et participent à l'émergence de centralité urbaine (en synergie avec d'autres équipements) ;
- **les pôles de juxtaposition** : Les ensembles commerciaux peuvent fonctionner de manière autonome, introvertie, ils s'inscrivent dans une logique de mixité horizontale. Ils constituent un îlot commercial situé dans la ville mais sans véritables synergies avec les autres fonctions urbaines. Ce type de pôle correspond notamment au fonctionnement des centres commerciaux : hypermarché et galerie marchande qui fonctionnent en vase clos indépendamment de l'environnement urbain immédiat.

Le mitage des zones d'activités par du commerce correspond également au même profil : développement de la fonction commerciale au sein de zone d'activités économiques périphériques sans plan d'aménagement d'ensemble, implantations au gré des opportunités foncières. Cette juxtaposition commerces-activités économiques engendre un manque de lisibilité et de qualité, des contraintes de fonctionnement fortes, et une pression foncière qui oblige parfois certaines activités à quitter la zone ;

- **les pôles de séparation** : pôle commercial de périphérie, zone mono-fonctionnelle dédiée au commerce. L'accessibilité repose uniquement sur les déplacements automobiles. Sans qualité urbaine, ces pôles périphériques se composent de bâtiments commerciaux (généralement sur un seul niveau) et d'importantes surfaces de stationnements.

SYNTHESE DES ENJEUX

- une armature commerciale puissante notamment en termes de performances économiques qui couvre correctement les besoins de consommation de la population résidente et participe au rayonnement de la métropole strasbourgeoise ;
- un niveau d'équipement « moyen » en deçà des moyennes nationales (densité au m² pour 1 000 habitants) pour l'alimentaire à la fois pour la grande distribution (excepté le segment surreprésenté des grands hypermarchés de plus de 7 000 m²) et pour le petit commerce de proximité ;
- un niveau d'équipement proche de la moyenne nationale pour l'ensemble des grands secteurs d'activités non alimentaires (excepté le bricolage-jardinage, seul secteur réellement sous-représenté) ;
- une répartition équilibrée à l'échelle du territoire du SCOTERS : correspondance avec les densités de population, ce qui permet aux habitants d'avoir le choix entre tous les formats ;
- une qualité urbaine à améliorer, notamment pour les formats intermédiaires et structurants.

Au niveau des territoires

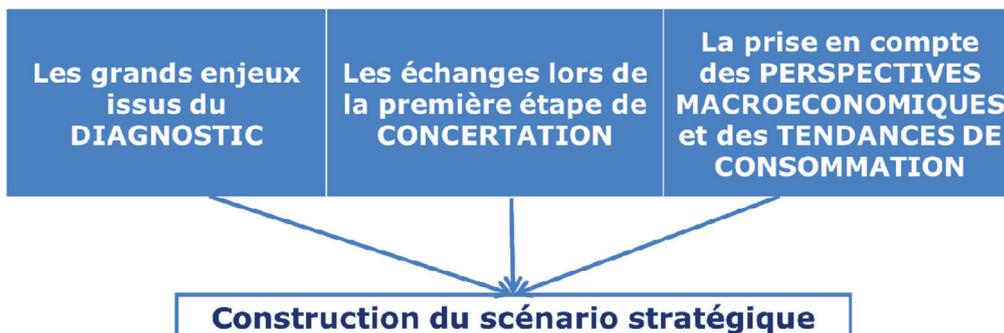
Le centre-ville de Strasbourg, un centre-ville important par son offre commerciale et ses performances, seule destination « shopping » du SCOTERS.

Les pôles structurants de périphérie, situés sur l'Eurométropole, concourent au rayonnement de la métropole. Ils demeurent de grandes destinations commerciales attractives à l'échelle de vastes zones de chalandise mais renvoient une image peu qualitative sur les grandes « portes d'entrées » de la métropole. Ils ressentent pour la plupart un enjeu de restructuration et de modernisation.

Hors Eurométropole, l'offre commerciale s'est modernisée. Elle répond pour l'essentiel à des besoins de proximité pour lesquels les surfaces alimentaires généralistes jouent un rôle prépondérant au détriment parfois du commerce de proximité situé en centralité urbaine.

2 La stratégie du Syndicat mixte

Construction du scénario de développement



Source : Bérénice pour la Ville et le Commerce

La construction du scénario de développement repose sur :

- l'intégration des trois principaux enjeux identifiés à l'issue du diagnostic ;
- les échanges qui ont eu lieu lors des étapes de concertation ;
- la prise en compte des perspectives macroéconomiques et des tendances de consommation.

a) Analyse des résultats et enjeux issus du diagnostic

Trois enjeux constituent le socle ou les « invariants » de la stratégie de développement commercial :

- Le maintien des équilibres observés sur le territoire

Chaque niveau de l'armature joue en effet un rôle dans la réponse aux besoins de consommation des habitants, avec une répartition territoriale cohérente à l'échelle du territoire. D'une façon générale, il s'agit donc :

- de maintenir chaque pôle commercial existant dans son statut au regard de la typologie commerciale du diagnostic ;
- de n'envisager la création de nouvelles polarités commerciales qu'à des conditions minimales de développement urbain (nombre de logements, d'activités, infrastructures de transport) ;
- de préserver les conditions de fonctionnement des pôles dédiés aux besoins de proximité qui participent à l'animation urbaine du territoire.

Les équilibres commerciaux se retrouvent aussi bien dans les formes commerciales (pas de surreprésentation d'un type de pôle commercial au détriment d'un autre) que dans le maillage spatial. La correspondance entre le maillage urbain et le maillage commercial permet à tout consommateur habitant sur le territoire du SCOTERS d'avoir le choix entre différents types de pôles marchands (pôle majeur, pôle régional, pôle structurant, pôle intermédiaire, pôle de proximité) ;

- L'accompagnement de la dynamique urbaine du territoire

Le commerce est une activité structurante du tissu urbain et rural, et une composante essentielle de la qualité urbaine du territoire. Au-delà de fournir services et produits, le commerce est un vecteur de lien social, d'animation urbaine et de dynamisme économique.

L'enjeu d'accompagnement de la dynamique doit se décliner :

- **d'un point de vue quantitatif** : l'évolution démographique attendue sur le SCOTERS d'ici à 2020 (croissance annuelle de la population de +0,8%) permet d'envisager entre 60 000 et 80 000 m² dont 20 000 m² fléchés prioritairement pour permettre la réalisation d'un développement commercial au sein d'un projet urbain mixte ambitieux ;
- **d'un point de vue qualitatif** : le développement commercial doit respecter les exigences de qualité urbaine et environnementale, en prenant en compte les critères suivants : accessibilité, architecture, insertion, mixité des fonctions, densité, critères environnementaux ;
- **et d'un point de vue plus global** : le développement d'un commerce intégré à la ville, notamment au sein des centralités urbaines.

- L'attractivité et le rayonnement économique de la métropole strasbourgeoise

L'armature commerciale du SCOTERS contribue à l'attractivité du territoire. Les pôles structurants, concentrés dans l'agglomération strasbourgeoise, exercent leur attraction à une large échelle.

Ce rôle doit être conforté, en ligne avec l'objectif stratégique, de développer les grandes fonctions économiques de la métropole strasbourgeoise. Cela conduit à arrêter les orientations suivantes :

- maintenir et renforcer le rôle du centre-ville de Strasbourg ;
- permettre l'évolution des équipements commerciaux et accueillir de nouvelles activités, de nouveaux concepts ;
- requalifier l'image et moderniser les structures marchandes périphériques à fort potentiel de rayonnement.

b) La prise en compte des perspectives macroéconomiques et des tendances de consommation

La prise en compte de facteurs exogènes qui impactent la dynamique commerciale a permis d'enrichir la construction du scénario de nouvelles variables fondées sur :

- les perspectives macroéconomiques ;
- les mutations des formats commerciaux ;
- l'évolution des modes de consommation.

Pour prendre en compte ces facteurs exogènes, le scénario stratégique a été construit avec les acteurs du territoire en prenant en compte le contexte économique particulier, et en partant du postulat que la situation actuelle de crise ne va s'améliorer qu'à la marge pour les six années à venir.

- Focus sur les perspectives macroéconomiques et les tendances de consommation.

Les conditions économiques globales (croissance, taux de chômage, investissements des entreprises, etc.) impactent la demande de consommation des ménages (pouvoir d'achat), mais aussi les stratégies des acteurs de la distribution et de l'immobilier commercial : stratégie d'expansion et de gestion du parc de magasins, formats, etc... Les perspectives très prudentes pour les prochaines années incitent à une réelle prudence pour envisager le développement de nouvelles surfaces commerciales.

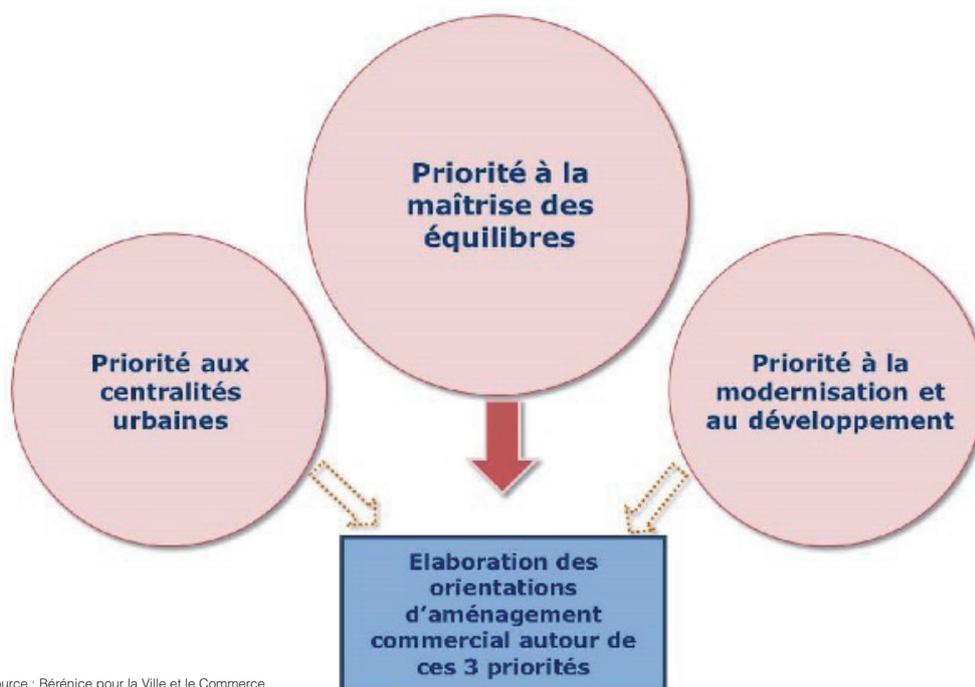
Cette prudence est confortée par l'observation des mutations de consommation qui impactent déjà les formats de distribution :

- l'importance prise par les nouvelles technologies : développement de l'achat sur Internet, qui pousse les professionnels à adopter de nouvelles stratégies (nouveau format du drive), de favoriser une logique « cross canal » de synergies entre les différents canaux de distribution : points de vente, internet...
- l'érosion de formats structurants du paysage commercial français (hypermarchés et centres commerciaux), sous l'effet d'évolutions structurelles (vieillesse de la population, coût des déplacements motorisés...), ou concurrentielles (modernisation des formats de proximité, plus compétitifs en choix et en positionnement de prix).

En synthèse, ces mutations conduisent :

- à la prise en compte prioritaire de l'objectif de renforcement des fonctions commerciales de proximité (modernisation des formats, et le développement des circuits courts) ;
- à envisager avec prudence les perspectives de progression du plancher commercial (nombre de mètres carrés) ;
- à poser la question de la pertinence de l'extension éventuelle de très grandes surfaces alimentaires.

Stratégie d'aménagement commercial retenue



La stratégie retenue se compose donc de trois priorités essentielles à partir desquelles sont élaborées les orientations d'aménagement commercial :

- **la priorité à la maîtrise des équilibres** : il s'agit de maintenir la cohérence entre la hiérarchie de l'armature commerciale et la hiérarchie urbaine, de permettre un développement commercial prudent et maîtrisé pour ne pas déstabiliser l'armature existante, et de conforter la place du centre-ville de Strasbourg, de préserver les centralités urbaines et les commerces de proximité dans les communes ;
- **la priorité aux centralités urbaines**. Cette priorité repose sur : une meilleure intégration urbaine des activités commerciales, une exigence de qualité architecturale et énergétique, le renforcement d'une accessibilité multiple (notamment modes doux) et la limitation du développement d'activités commerciales de proximité dans les secteurs périphériques. L'objectif principal est donc de conforter la fonction commerciale au sein des centralités urbaines ;
- **la priorité à la modernisation et au développement** : le renforcement de l'attractivité du territoire passe également par la modernisation de l'offre commerciale existante en envisageant notamment la possibilité d'un « bonus » au développement pour des projets s'inscrivant dans une logique de requalification et d'intégration urbaine mais aussi par la mise en place d'une structure de gouvernance pour assurer un suivi des opérations de restructuration et de développement commercial.

3 Les orientations retenues et la gouvernance

Les orientations régissant les implantations commerciales s'appuient sur des considérations d'aménagement du territoire :

- elles reposent sur des formats et non pas sur une typologie de secteurs d'activités (c'est-à-dire sur la taille des unités commerciales en surface de vente). En effet, la surface de vente est un critère déterminant pour définir à la fois le rayonnement, la fréquence des achats et les modes de déplacement générés par une activité commerciale ; et ainsi les impacts sur l'aménagement du territoire ;
- elles n'entravent pas le développement du commerce. En effet, le territoire du SCOTERS peut accueillir de nouvelles surfaces commerciales. D'autre part, la modernisation et l'adaptation des concepts commerciaux existants, mais aussi l'arrivée de nouveaux acteurs sont de nature à maintenir l'attractivité et le rayonnement du territoire à une large échelle. Néanmoins, ces implantations nouvelles doivent se faire dans le respect des objectifs d'aménagement du territoire fixés par le SCOTERS.

Principes généraux pour l'implantation du commerce dans le respect des équilibres territoriaux

Dans le cadre du diagnostic et de la stratégie, il a été établi qu'il existe une correspondance entre l'armature commerciale du territoire et la hiérarchie urbaine. **Ainsi, afin de maintenir les conditions de cet équilibre, les pôles commerciaux peuvent :**

- se moderniser, dès lors que cet équilibre est maintenu ;
- s'étendre sans passer dans une catégorie supérieure de la typologie des pôles commerciaux (cf. Tableau des 5 niveaux d'armature commerciale du SCOTERS, page 70-c du rapport de présentation). Toutefois, seuls un accroissement de la population et un développement urbain peuvent permettre ce type d'évolution, dès lors qu'il est de nature à satisfaire de nouveaux besoins de la population et à condition qu'ils soient accompagnés d'une amélioration des conditions de desserte.

Ces choix d'organisation du territoire guident l'ensemble des orientations à caractère réglementaire du SCOTERS.

a) Les centralités urbaines, localisation préférentielle de la fonction commerciale

Les centralités urbaines sont les 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 services. A ce titre, le commerce doit se faire prioritairement dans les centralités urbaines en raison de son rôle d'animation et de convivialité, bénéfique pour la vie des communes, leur attractivité et leur potentiel économique.

A ce titre, l'offre accessible à pieds, en vélo doit également être renforcée.

Il est par ailleurs essentiel que le commerce puisse s'implanter dans le respect des enjeux patrimoniaux et architecturaux.

Le principe de la localisation préférentielle de la fonction commerciale dans les centralités urbaines se traduit par les **orientations** suivantes, intégrées au sein du DOG du SCOTERS :

- les centralités urbaines sont identifiées comme localisations préférentielles du commerce. Elles doivent être en capacité d'accueillir toutes les activités commerciales, notamment celles répondant à des besoins commerciaux du quotidien ;
- les centralités urbaines existantes ou à venir doivent être identifiées et confortées par les documents locaux d'urbanisme ;
- les collectivités mènent des politiques d'aménagement local pour inciter et favoriser le développement du commerce et des services de proximité au sein de ces centralités. Les PLU fixent les règles qui s'y rapportent, notamment en facilitant l'accès à l'offre commerciale ;
- les documents d'urbanisme fixent des règles de qualité architecturale applicables aux bâtiments commerciaux afin de veiller à leur bonne insertion paysagère.

• **Une centralité urbaine spécifique : le centre-ville de Strasbourg**

Le centre-ville marchand de Strasbourg est une « centralité urbaine majeure » du fait du rôle important du centre-ville de Strasbourg dans l'armature commerciale du SCOTERS.

La centralité urbaine majeure, constituée par le centre-ville de Strasbourg, est un site prioritaire d'implantation pour tout type d'activités commerciales. Le développement commercial y est donc encouragé.

Orientations pour le centre-ville de Strasbourg dans les documents locaux d'urbanisme

Les documents locaux d'urbanisme :

- mettent en œuvre une mixité des fonctions urbaines : commerces, logements, bureaux, équipements publics... ;
- autorisent tous nouveaux commerces pour tout type de formats et d'activités ;
- adaptent les règles d'urbanisme au regard de leur impact sur le développement commercial ,
- ne comportent aucune règle de nature à entraver la mixité des activités commerciales et des vocations (commerce de proximité, commerce de destination).

• **Les autres centralités du territoire**

Le territoire du SCOTERS est maillé d'une très grande diversité de centralités urbaines dont :

- les centres-villes des communes denses de l'Eurométropole comme Schiltigheim, Illkirch, Lingolsheim... ;
- les centralités de quartiers ;
- les centres-villes hors Eurométropole (Erstein, Brumath...) ;
- les centres-bourgs, centres de village.

Orientations pour les autres centralités dans les documents locaux d'urbanisme :

Les documents locaux d'urbanisme :

- ne comportent aucune règle de nature à entraver la mixité des activités commerciales et des vocations (commerce de proximité, commerce de destination) ;
- incitent à la continuité des linéaires commerciaux en pieds d'immeubles ;
- mettent en œuvre une mixité des fonctions urbaines : commerces, logements, bureaux, équipements publics... ;
- évaluent les règles d'urbanisme au regard de leur impact sur le développement commercial ;
- veillent à la qualité des aménagements des espaces publics.

b) Le commerce isolé sur des flux, les entrepôts liés au e-commerce

Le commerce s'est développé le long d'axes de déplacements majeurs à l'échelle de la région de Strasbourg. Il s'agit d'implantations d'opportunité et non de pôles commerciaux structurés. Il convient aujourd'hui de les réguler. Il s'agit d'un enjeu d'aménagement du territoire si l'on considère la nécessité de :

- préserver au mieux les conditions de circulation sur les axes routiers structurants ;
- d'éviter et contenir le morcellement et la disparition d'une offre foncière rare au gré des opportunités ;
- de disposer d'une offre commerciale équilibrée et prioritairement localisée dans les centres urbains.

A ce titre, plusieurs secteurs dont le développement commercial n'est pas souhaité sont identifiés (cas d'Ikea Strasbourg, des commerces disséminés le long de la RD 1083 à Fegersheim, la zone Intermarché le long de la route d'Oberhausbergen ou du pôle équipement de la maison à Wiwersheim par exemple).

Les concernant, les **orientations** suivantes sont retenues :

- le développement des commerces ou ensembles commerciaux isolés, au-delà de 1 000 m² de surface de vente, qui ne sont pas rattachés à des centralités urbaines, ni situés dans des zones d'aménagement commercial, n'est pas autorisé ;
- toutefois, concernant le site de Fegersheim le long de la RD1083, le transfert de points de vente existants est autorisé à l'intérieur du périmètre d'une opération d'aménagement d'ensemble.
En outre la création de commerces et de services de moins de 1 000 m², accompagnant l'activité économique, et destinés à répondre principalement aux besoins des futurs usagers de l'opération d'aménagement, y est autorisée ;
- les entrepôts à usage commercial liés au développement de l'e-commerce sont autorisés.
Néanmoins, leur localisation est encadrée de la manière suivante. Leur implantation ne doit générer de nouveaux flux qu'à la marge ou de ne pas perturber la fluidité de la circulation ;

- A cette fin, ils sont autorisés :
 - * au sein des zones commerciales existantes en s'appuyant sur des accès et des aménagements existants ;
 - * sur des axes de flux préexistants, en continuité du tissu urbain, sous condition qu'ils ne perturbent pas la fluidité des circulations.

c) Secteurs hors localisation préférentielle de fonction commerciale et hors pôles d'aménagement commercial

Pour répondre aux objectifs de consommation foncière maîtrisée et de préservation des équilibres commerciaux existants le DOG arrête les orientations suivantes :

- les implantations commerciales d'une surface de vente supérieure ou égale à 1 000 m² et les extensions des surfaces de vente les conduisant à dépasser le seuil de 1 000 m² de vente, sont autorisés si les conditions suivantes sont cumulativement réunies :
 - un projet urbain générant un surcroît de population (correspondant à titre indicatif à environ 3 000 habitants) ;
 - une implantation commerciale en continuité du tissu urbain existant, s'accompagnant d'une amélioration de la desserte, notamment sous la forme d'un accès par transport en commun, et répondant à des conditions de qualité architecturale, paysagère et environnementale.

Pôles d'aménagement commercial

Ils sont identifiés en considération des exigences d'aménagement du territoire, de protection de l'environnement. Ils correspondent aux pôles de l'armature commerciale qui présentent les enjeux d'aménagement les plus importants pour le territoire du SCOTERS, à savoir :

- les pôles marchands dont le développement commercial doit être encadré pour garantir le respect des équilibres urbains au sein de l'armature du territoire conformément à la stratégie de développement retenue par le SCOTERS ;
- les pôles marchands qui produisent des effets significatifs sur le territoire en considération de leur emprise foncière : génération de flux à une échelle minima intercommunale, impact sur le paysage, intégration d'activités commerciales dans le tissu urbain.

La typologie des pôles identifiés dans le diagnostic : pôles « intermédiaires », pôles « structurants d'agglomération » et pôle « régional » correspondant aux différents niveaux dans la hiérarchie de l'armature commerciale est reprise dans la déclinaison des orientations. Vient s'y ajouter, à titre de pôle intermédiaire, le pôle Hoerd-Weyersheim qui dessert une population supérieure à 15 000 habitants.

a) Orientations applicables à l'ensemble des pôles d'aménagement commercial

• Gestion de la ressource foncière

Les PLU fixent, dans un souci de bonne gestion de la ressource foncière, le périmètre des pôles d'aménagement commercial.

Le stationnement, l'intégration et la qualité urbaine, architecturale et paysagère font l'objet de prescriptions particulières dans le PLU.

- **Qualité urbaine et paysagère**

Les projets de développement commercial, tant en création qu'en extension doivent répondre à une exigence de qualité urbaine et architecturale, particulièrement lorsqu'ils sont situés en entrée de ville.

- b) Les 3 niveaux de pôles d'aménagement commercial et leurs orientations**

- **Le pôle régional : Zone Commerciale Nord**

Rappel des objectifs

Ce pôle commercial d'envergure régionale répond à une grande partie des besoins de consommation de la population. Il accueille notamment une forte concentration de commerces destinés à l'équipement des ménages, ce qui contribue à générer également des flux exceptionnels à une très vaste échelle (département du Bas-Rhin et au-delà).

Plusieurs éléments entravent aujourd'hui le bon fonctionnement de cette zone commerciale : le vieillissement des équipements commerciaux, un coût du foncier élevé du fait de sa position de secteur commercial leader, des performances de chiffres d'affaires en déclin, la présence de friches commerciales, d'importantes difficultés de circulation, l'absence d'espaces publics de qualité...

Afin de maintenir son attractivité et d'améliorer son fonctionnement urbain, la Zone Commerciale Nord (ZCN) fait l'objet d'un projet de restructuration dont les objectifs principaux sont :

- améliorer les conditions d'accessibilité : intégrer et optimiser le cheminement et les arrêts du futur TSPO (Transport en Site Propre Ouest), ainsi que l'implantation d'un parking relais au sein de la zone ;
- favoriser la mixité des fonctions : implantation de logements ;
- valoriser la berge du canal ;
- créer des espaces publics de qualité favorisant le lien social et les déplacements ;
- améliorer l'insertion de cette urbanisation dans l'environnement et le paysage.

Ce projet de restructuration, sous maîtrise d'ouvrage de l'Eurométropole, doit permettre à la ZCN, véritable porte d'entrée et vitrine de la métropole strasbourgeoise, d'évoluer vers un statut de site exemplaire en termes de qualité et d'intégration urbaine (espaces publics de qualité, mixité et diversification fonctionnelle).

- **Les pôles structurants d'agglomération : le Baggersee à Illkirch, Strasbourg-Hautepierre, la Vigie à Ostwald**

Rappel des objectifs

Les trois pôles commerciaux structurants d'agglomération présentent en grande partie des enjeux similaires. Ils ont bénéficié récemment d'opérations de modernisation de leurs formats commerciaux, notamment sous forme d'extension-modernisation des trois galeries marchandes.

Ces pôles doivent continuer à évoluer vers une plus grande qualité urbaine des formats commerciaux (architecture, diversification fonctionnelle), des aménagements des espaces publics, de la relation avec leur environnement (qualité paysagère, accessibilité par les transports en commun et les modes doux). Cela est plus particulièrement vrai pour les deux centres commerciaux Auchan Hautepierre et Auchan Baggersee, au contact du tissu urbain de l'agglomération strasbourgeoise.

Orientations générales pour les zones d'aménagement commercial d'agglomération

- l'évolution de ces pôles doit se faire par densification, sans extension du périmètre actuel de ces zones ;
- seule une extension très limitée des galeries marchandes (unités commerciales de moins de 300 m² de surface de vente) d'environ 10 % de la surface de vente de chaque ensemble commercial existant est autorisée à condition de s'accompagner d'une amélioration de la qualité urbaine sous la forme notamment d'une meilleure intégration urbaine et paysagère, d'une amélioration de la qualité architecturale, de l'efficacité énergétique, et des conditions de desserte ;
- les commerces de plus de 300 m² de surface de vente sont autorisés à condition qu'ils concourent à l'amélioration de l'aménagement et du fonctionnement de la zone, qu'ils s'accompagnent d'une amélioration de la qualité urbaine (meilleure intégration urbaine et paysagère, qualité architecturale, efficacité énergétique, conditions de desserte) et qu'ils ne portent pas atteinte au commerce de proximité des centralités urbaines ;
- une offre de proximité sous la forme d'unités commerciales inférieures à 300 m² de surface de vente peut être développée en rez-de-chaussée des bâtiments dans le cadre d'un projet urbain mixte comportant des logements.

- **les pôles intermédiaires** (*Match/Intermarché Hochfelden, Leclerc Erstein, Intermarché Benfeld, Super U Eschau, Super U Boofzheim, Simply Market Marlenheim, Super U Truchtersheim, Super U Bernolsheim, Intermarché Brumath, Super U Hoenheim, Leclerc Schiltigheim, Super U Wolfisheim, Lidl et Aldi Weyersheim*)

Afin de conforter l'offre existante sur l'intercommunalité de la Basse Zorn, un pôle intermédiaire est défini sur la commune de Weyersheim. Au regard de l'offre existante (Lidl et Aldi déjà présents sur site), des projets de développement de l'habitat sur la commune, de la nécessité de développer le commerce sur le bassin de vie et de la desserte en transports en commun, ce secteur peut accueillir une offre commerciale structurante. Il permet de moderniser et de développer l'offre du site pour répondre aux besoins des actifs (500 emplois au sein de la zone d'activités) et des habitants de la communauté de communes (> 16 000 habitants).

Rappel des objectifs

Ils jouent un rôle d'équilibre entre les pôles structurants de l'agglomération strasbourgeoise et les pôles de proximités.

Concernant les pôles intermédiaires, leur rôle d'équilibre se traduit par :

- une complémentarité en termes d'offre commerciale ;
- une synergie avec les centralités urbaines qui passe par une meilleure intégration au tissu urbain pour éviter ainsi le développement de polarités intermédiaires coupées de leur environnement urbain.

Orientations

- tout projet commercial, en extension ou en création, ne doit pas porter sur une surface de vente inférieure à 300 m² et ne peut dépasser une surface de vente de 5 000 m² ;
- en outre, la création de tout nouvel ensemble commercial au sens de l'article L752-3 du code de commerce ne doit pas intégrer d'unité commerciale de moins de 300 m² de vente en dehors des galeries marchandes ;
- l'extension des galeries marchandes est autorisée dans la limite d'environ 10% de la surface de vente existante de la grande surface alimentaire à laquelle elle est accolée à la date de l'approbation de la modification n°3 ;
- la création de nouvelles galeries commerciales est autorisée à la condition que la surface totale de vente de la galerie soit inférieure ou égale à 10% de la surface de vente de la locomotive alimentaire à laquelle elle est accolée.

Pour respecter les équilibres commerciaux, et considérant que :

- le niveau d'attraction des unités commerciales présentes dans ces zones d'aménagement commercial est proportionnel à la surface de vente ;
- et que ce niveau d'attraction doit rester à l'échelle intercommunale de rayonnement de ces pôles.

4 Pièces à modifier

A. Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Néant

B. Document d'Orientations Générales

Pages modifiées : 36 et 37

Nouvelles pages : 37a, 37b, 37c, 37d, 38, 57, 58, 59, 60

C. Rapport de présentation

Pages modifiées : 67, 68, 69, 70, 189, 189a, 189b + glossaire

Nouvelles pages : 70a, 70b, 70c, 70d, 70e, 70f, 70g, 70h, 70i, 70j, 70k
189c, 189d, 189e, 189f, 189g, 189h



Syndicat mixte pour le Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg
13 rue du 22 novembre 67000 Strasbourg
Tèl : 03 88 15 22 22 / Fax : 03 88 15 22 23
E-mail : syndicatmixte@scoters.org / www.scoters.org



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

Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise
9 rue brûlée - CS 80047 - 67002 Strasbourg Cedex
Tèl : 03 88 21 49 00 / Fax : 03 88 75 79 42
E-mail : adeus@adeus.org / www.adeus.org

SYNDICAT MIXTE POUR LE SCOTERS

EXTRAIT DU PROCÈS-VERBAL DU COMITE SYNDICAL DU 21 OCTOBRE 2016

Membres en exercice : 48 titulaires
48 suppléants

Membres présents : 18 titulaires
8 suppléants

Délibération n°284 du Comité syndical

5. Approbation de la modification n° 4 sur le volet environnemental du SCOTERS

Le contexte

Le SCoT de la région de Strasbourg a été approuvé par délibération du comité syndical le 1er juin 2006.

Conformément à la loi Engagement National pour l'Environnement (loi ENE) du 12 juillet 2010, le SCOTERS a fait l'objet d'une analyse des résultats de son application qui a conduit le Comité Syndical, par délibération du 29 juin 2012 à décider au maintien des objectifs au vu de cette analyse.

Le projet de modification n°4 porte sur l'évolution du volet environnemental du SCOTERS. Il fait suite d'une part à l'analyse des résultats de l'application du volet environnemental du SCOTERS et vise d'autre part à prendre en compte les dernières évolutions législatives sur le volet environnemental de loi Engagement National pour l'Environnement (2010-2011).

L'objet de la modification

L'objet de la présente modification est de répondre aux dispositions du Grenelle de l'environnement, et aux enjeux de préservation et de remise en bon état des composantes environnementales du territoire pointés lors du bilan du SCOTERS en 2012.

Le choix de la procédure

Cette modification n'apporte pas de changement aux orientations définies par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), ni n'entre à un autre titre dans le champ d'application de la révision tel qu'il est prévu par l'article L. 122-14 du code de l'urbanisme. C'est pourquoi, il est recouru à la procédure de modification (art. L. 122-14-1 du code de l'urbanisme). La note de présentation de la modification est annexée à la présente délibération.

Les objectifs de la modification

Cette modification a pour objectif de :

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

Extrait comité syndical du 21.10.2016

Les grandes orientations de la modification

Le rapport de présentation est complété avec les éléments suivants :

- la mise à jour de l'état initial de l'environnement ;
- la description des caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du SCOTERS ;
- l'analyse des incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement, ainsi que les problèmes posés par l'adoption du schéma sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement ;
- l'évaluation des incidences Natura 2000 ;
- la présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement ;
- la description de l'articulation du SCOTERS avec les plans, schémas et programmes qui lui sont supérieurs ;
- la description de la manière dont l'évaluation environnementale a été menée ;
- les critères, indicateurs et modalités effets du schéma sur l'environnement ;
- le résumé non technique de l'évaluation environnementale.

Les précisions suivantes sont apportées :

- « 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. » (DOO p. 18).
La notion « significatives » est précisée dans le rapport de présentation.
- « 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. » (DOO p. 17).
La notion « minimum » est précisée dans le rapport de présentation.
- La définition de la « zone refuge » en lien avec la notion de réservoirs de biodiversité évoqués pour la Trame Verte et Bleue est intégrée au rapport de présentation.

Des compléments et précisions sont apportés aux orientations suivantes du DOO (*en italique*) :

- « La part du végétal doit être augmentée *ou garantie*, en particulier en milieu urbain, à l'occasion de la création ou du réaménagement de voirie. » (DOO p. 17).
- « Afin de maîtriser l'écoulement des eaux pluviales, toute nouvelle opération d'aménagement doit comporter des surfaces d'espaces verts non imperméabilisées ou des espaces de stockage, en rapport avec sa taille, *en recherchant une plus grande densité et une diversité des végétaux et en privilégiant des essences locales* » (DOO p. 11).
- « En outre, dans les zones humides remarquables, localisées sur la carte « Les zones humides remarquables à préserver et les connexions naturelles à améliorer », sont interdits les bâtiments liés à l'exploitation agricole, les aires de jeux, les terrains de sports, les jardins familiaux, *les gravières et les remblais*. » (DOO p. 15).
- La carte « Les espaces et sites naturels à préserver et à protéger » (DOO p. 14) est complétée pour intégrer les nouveaux éléments de connaissances.

Extrait comité syndical du 21.10.2016

La démarche d'élaboration

Le syndicat mixte a procédé à l'analyse des résultats de l'application du SCoT en 2012 conformément à la loi ENE. Cette analyse est venue confirmer la validité du projet de territoire tout en constatant la nécessité d'une mise à niveau avec les exigences législatives.

La modification n°2 du SCOTERS (22 octobre 2013) est venue intégrer les objectifs de consommation foncière et la modification n°3 (11 mars 2016) est venue répondre aux exigences législatives en matière d'urbanisme commercial.

En matière d'environnement, le bilan a pointé plusieurs enjeux à traiter dans le SCOTERS : la prise en compte du risque inondation, la préservation de la biodiversité et des trames vertes et bleues et la prise en compte des enjeux énergétiques du territoire. Ce dernier point fait l'objet d'une réflexion distincte.

La démarche d'élaboration s'est articulée autour de deux groupes de travail, dans une démarche itérative :

- un groupe « technique » composé des personnes publiques associées dont le travail a consisté à :
 - mesurer les écarts du contenu actuel du SCOTERS au regard des attendus législatifs et des documents supra SCoT concernant l'environnement ;
 - identifier les évolutions dans les documents constitutifs du SCOTERS : rapport de présentation, PADD, DOO.
- un groupe « politique » composé d'élus désignés par les intercommunalités membres du syndicat mixte pour le SCOTERS et piloté par un membre du bureau. Le travail de ce groupe a porté sur le partage de l'évaluation environnementale en continu et l'identification :
 - des enjeux pour le territoire du SCOTERS ;
 - des évolutions possibles en lien avec le travail du groupe technique ;
 - des thématiques sur lesquelles il était nécessaire de porter l'attention (paysages, végétal en milieu urbain, coulées d'eaux boueuses et gestion des eaux pluviales, espèces, corridors écologiques aquatiques et terrestres, zones humides remarquables et ordinaires ;
 - des outils d'accompagnement et d'amélioration des pratiques de mise en œuvre du SCOTERS.

Entre 2014 et 2015, ces groupes de travail se sont réunis à 11 reprises.

La concertation avec les acteurs

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,...), les acteurs du monde associatif.

Les conclusions de ces travaux et le projet de modification ont été présentés et débattus notamment lors des réunions de bureaux et de comité syndicaux mais également lors de rencontres dans les intercommunalités au cours du 1er semestre 2016 et auprès des associations.

Le public a été informé de la réflexion par des points d'actualité à partir du site web et la lettre d'information du syndicat mixte. Il a été consulté à travers l'enquête publique.

Extrait comité syndical du 21.10.2016

Le bilan de l'enquête publique

Le projet de modification n°4 du SCOTERS a été notifié aux personnes publiques associée, aux communes et intercommunalités en mai 2016.

L'enquête publique s'est déroulée du 30 mai 2016 au 30 juin 2016 inclus.

Les avis suivants ont été recueillis :

- les personnes publiques associées
 - o l'Etat ;
 - o la chambre d'agriculture ;
- les autres observations formulées
 - o Monsieur le maire d'Oberhausbergen ;
 - o Les représentants de l'EARL Ernwein à Oberhausbergen.

Les avis des personnes publiques associées :

- L'Etat a émis un avis favorable sous réserve de la prise en compte de sa remarque portant sur les indicateurs de suivi. Pour l'Etat, « les critères et indicateurs choisis (en page 471 du rapport de présentation) ne paraissent pas présenter les caractéristiques souhaitées ». Il est demandé d'avoir des indicateurs simples, identifiables, générateurs de mesures. Il est considéré par les services de l'Etat que les 5 indicateurs proposés sont trop généralistes. Il est demandé d'avoir un travail de précision de ces indicateurs notamment pour une meilleure prise en compte dans le cadre de l'analyse de la compatibilité.

Réponse du syndicat mixte

En page 471 du rapport de présentation, il est indiqué que « les modalités de suivi ne sont pas fixées de façon exhaustive, elles sont évolutives et perfectibles. ». « Les critères peuvent être complétés par d'autres, s'ils sont jugés pertinents lors de la mise en œuvre du suivi et si de nouvelles contraintes locales apparaissent. »

Il est proposé de se rapprocher des services de l'état pour engager un travail sur les indicateurs de suivi tel qu'inscrit dans le rapport de présentation.

- La chambre d'agriculture ne formule pas de remarque particulière sur les évolutions apportées.

Elle souhaite que cette modification puisse être l'occasion d'intégrer dans le SCOTERS des éléments de prise en compte de l'activité agricole existante sur le secteur des coteaux de Hausbergen. Il est demandé que le principe général d'inconstructibilité des coteaux soit maintenu, à l'exception de l'évolution des sites agricoles existants et d'assortir cette exception de dispositions d'intégrations paysagères à définir.

Réponse du syndicat mixte

Cf. la réponse du syndicat mixte au commissaire enquêteur.

Extrait comité syndical du 21.10.2016

L'avis du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur a émis un **avis favorable** au projet de modification n°4 du SCOTERS assorti d'une recommandation :

- soutenir les projets de développement de L'EARL ERNWEIN ainsi que la coopérative agricole HOP'LA.

Réponse du syndicat mixte pour le SCOTERS

Les projets de développement concernent d'une part la création d'un espace de restauration et cuisine pédagogique en lien avec le magasin de vente de produits locaux déjà existant et d'autre part la création d'un centre équestre adossé à l'activité agricole déjà existante.

Ces projets sont soutenus par la commune d'Oberhausbergen et par la chambre d'agriculture.

Ces projets sont situés sur les coteaux d'Hausbergen protégés par le SCOTERS au titre de la protection des paysages remarquables :

« Les coteaux de Hausbergen, identifiés en violet sur la carte localisant les «Espaces et sites naturels à préserver et à protéger»⁴, constituent un paysage remarquable et un belvédère sur l'agglomération de Strasbourg.

Ils doivent être protégés de toute urbanisation à l'exception des bâtiments existants dévolus à une activité publique. Sont concernées, les communes de Mundolsheim, Niederhausbergen, Oberhausbergen, Mittelhausbergen, Dingsheim, Griesheim sur Souffel.

La carte «Coteaux de Hausbergen à protéger» figurant en annexe du présent document permet d'identifier les terrains inscrits dans ces limites.

Dans les coteaux autres que ceux de Hausbergen, la construction sur les lignes de crête est interdite, à l'exception des noyaux historiques existants. » (DOG p. 15)

L'Eurométropole, dans le cadre de son PLUI, a inscrit ces terrains en zone agricole constructible pour permettre le développement de ces projets. La commission d'enquête qui a travaillé sur le PLUI soutient la position de l'Eurométropole.

Concernant le SCOTERS, suivre la recommandation du commissaire enquêteur aurait pour conséquence d'engager le syndicat mixte dans une procédure de révision du fait de la réduction d'une prescription environnementale. En effet, toute réduction de prescription environnementale doit faire l'objet d'une procédure de révision et non de modification (*Article L 143-32 et L 141-10 du code de l'urbanisme*). Aussi, il n'est pas possible de répondre favorablement dans le cadre de cette procédure de modification.

Compte tenu de l'intérêt porté à ces projets, il est proposé en réponse à la recommandation du commissaire enquêteur de soutenir ces projets dans le cadre de la révision prochaine du SCOTERS tout en conservant le caractère remarquable des paysages et leur préservation.

Extrait comité syndical du 21.10.2016

Vu le code de l'urbanisme et notamment l'article L143-32, L. 143-33 et L. 143-22
Vu le code de l'environnement, et notamment les articles L123-1 à L123-16 et R123-1 à R. 123-23 et R. 143-9 ;
Vu la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement ;
Vu la délibération du Comité syndical du 1^{er} juin 2006 approuvant le Schéma de Cohérence territoriale de la Région de Strasbourg ;
Vu l'arrêté préfectoral en date du 29 février 2012 portant modification du périmètre et des statuts du Syndicat mixte suite au départ de la communauté de communes de Gamsheim-Kilstett pour le SCoT de la Bande rhénane Nord ;
Vu la délibération du Comité syndical du 29 mai 2012 décidant du maintien du SCOTERS tel qu'il a été approuvé le 1^{er} juin 2006 ;
Vu l'arrêté de Monsieur le Président portant organisation de l'enquête publique en date du 29 avril 2016 ;
Vu le dossier de modification du Schéma de cohérence territoriale soumis à enquête publique du 30 mai 2016 au 30 juin 2016 inclus ;
Vu l'avis favorable du Commissaire-Enquêteur pour les modifications proposées ;

Considérant les améliorations à apporter au SCOTERS notamment pour répondre aux attendus de la loi Engagement National pour l'Environnement ;
Considérant que le projet de modification n° 4 a été concerté et partagé avec les intercommunalités du SCOTERS ;
Considérant le fait que ces améliorations ne portent pas atteinte à l'économie générale du SCOTERS

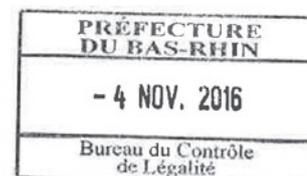
*Le Comité syndical,
sur proposition du Président,
après en avoir délibéré,
à l'unanimité*

Décide d'approuver la modification n°4 du SCOTERS telle que soumise à l'enquête publique.

Décide d'approuver en conséquence la modification du rapport de présentation et du Document d'Orientation et d'Objectifs.

Charge le Président de l'exécution de la présente délibération.

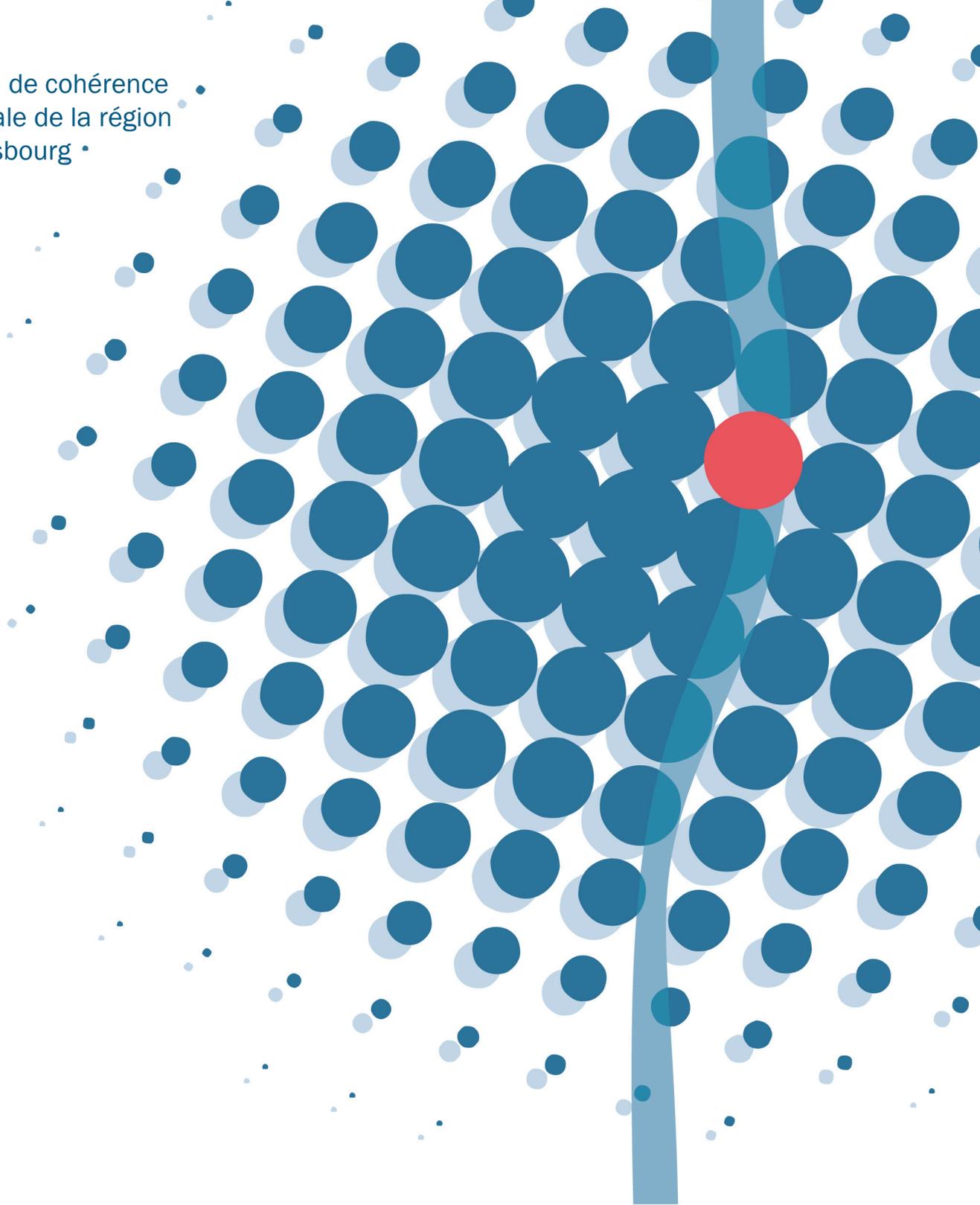
Certifié exécutoire compte tenu de :
La transmission à la Préfecture le 28 OCT. 2016
La publication le 28 OCT. 2016
Strasbourg, le 28 OCT. 2016



Le Président
Jacques BIGOT

Extrait comité syndical du 21.10.2016

Schéma de cohérence
territoriale de la région
de Strasbourg •



Notice de présentation

Modification n° 4 approuvée

par le comité syndical du 21.10.2016

Schéma de cohérence territoriale
de la région de Strasbourg

Notice de présentation

Modification n° 4 approuvée
par le comité syndical du 21.10.2016

Table des matières

1	Note de présentation non-technique.	5
2	Préambule.	7
3	Historique	8
4	Objet de la modification n°4	8
5	Choix de la procédure.	3
6	Démarche et résumé des travaux sur le volet environnemental du SCOTERS	4
7	Actualisation du volet environnemental.	8
8	Pièces à modifier	11

1 Note de présentation non-technique

Le territoire du SCOTERS

Le territoire du SCOTERS comprend 138 communes regroupées au sein de 10 intercommunalités dont l'Eurométropole de Strasbourg. La population concernée s'élève à un peu plus de 600 000 habitants.

Pourquoi faire évoluer le SCOTERS sur le volet environnemental ?

Le SCOTERS a été approuvé en 2006. Afin de répondre aux dispositions du Grenelle de l'environnement, et aux enjeux de préservation et de remise en bon état des composantes environnementales du territoire pointés lors du bilan du SCOTERS en 2012, il est proposé de faire évoluer le contenu du volet environnemental du SCOTERS.

Les objectifs de la modification

Cette modification a pour objectif de :

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

La démarche mise en place

Elle s'est articulée autour de deux groupes de travail, dans une démarche itérative :

- un groupe « technique » composé des personnes publiques associées dont le travail a consisté à :
 - mesurer les écarts du contenu actuel du SCOTERS au regard des attendus législatifs et des documents supra SCoT concernant l'environnement ;
 - identifier les évolutions dans les documents constitutifs du SCOTERS : rapport de présentation, PADD, DOO ;
- un groupe « politique » composé d'élus désignés par les intercommunalités membres du Syndicat mixte pour le SCOTERS et piloté par un membre du bureau. Le travail de ce groupe a porté sur le partage de l'évaluation environnementale en continu et l'identification :
 - des enjeux pour le territoire du SCOTERS ;
 - des évolutions possibles en lien avec le travail du groupe technique ;
 - des thématiques sur lesquelles il était nécessaire de porter l'attention (paysages, végétal en milieu urbain, coulées d'eaux boueuses et gestion des eaux pluviales, espèces, corridors écologiques aquatiques et terrestres, zones humides remarquables et ordinaires) ;
 - des outils d'accompagnement et d'amélioration des pratiques de mise en œuvre du SCOTERS.

Entre 2014 et 2015, ces groupes de travail se sont réunis à 11 reprises. 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, ...) et les acteurs du monde associatif. En effet, les conclusions de ces travaux et le projet de modification ont été présentés et débattus notamment lors des réunions de bureaux et de comités syndicaux, mais également lors de rencontres dans les intercommunalités au cours du 1^{er} semestre 2016 et auprès des associations.

Le public a été informé de la réflexion par des points d'actualité à partir du site web et la lettre d'information du Syndicat mixte. Il est consulté à travers l'enquête publique.

Le rapport de présentation a été complété avec les éléments suivants :

- la mise à jour de l'état initial de l'environnement ;
- la description des caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du SCOTERS ;
- l'analyse des incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement, ainsi que les problèmes posés par l'adoption du schéma sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement ;
- l'évaluation des incidences Natura 2000 ;
- la présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire, et si possible compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement ;
- la description de l'articulation du SCOTERS avec les plans, schémas et programmes qui lui sont supérieurs ;
- la description de la manière dont l'évaluation environnementale a été menée ;
- les critères, indicateurs et modalités effets du schéma sur l'environnement ;
- le résumé non technique de l'évaluation environnementale.

Les précisions suivantes sont apportées :

- « 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. » (DOO p. 18).

La notion « significatives » est précisée dans le rapport de présentation.

- « 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. » (DOO p. 17).

La notion « minimum » est précisée dans le rapport de présentation.

- **La définition de la « zone refuge »** en lien avec la notion de réservoirs de biodiversité évoquée pour la Trame Verte et Bleue **est intégrée au rapport de présentation.**

Les compléments et précisions apportés aux orientations du DOO en bleu

- « La part du végétal doit être augmentée **ou garantie**, en particulier en milieu urbain, à l'occasion de la création ou du réaménagement de voirie. » (DOO p. 17) ;
- « Afin de maîtriser l'écoulement des eaux pluviales, toute nouvelle opération d'aménagement doit comporter des surfaces d'espaces verts non imperméabilisées ou des espaces de stockage, en rapport avec sa taille, **en recherchant une plus grande densité et une diversité des végétaux et en privilégiant des essences locales** » (DOO p. 11) ;
- « En outre, dans les zones humides remarquables, localisées sur la carte «Les zones humides remarquables à préserver et les connexions naturelles à améliorer», sont interdits les bâtiments liés à l'exploitation agricole, les aires de jeux, les terrains de sports, les jardins familiaux, **les gravières et les remblais**. » (DOO p. 15) ;
- La carte « Les espaces et sites naturels à préserver et à protéger » (DOO p. 14) est complétée pour intégrer les nouveaux éléments de connaissances.

2 Préambule

Coordonnées du maître d'ouvrage :

Monsieur Jacques BIGOT,
Président
Syndicat mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS)
13 rue du 22 novembre (entrée rue Hannong)
67000 STRASBOURG
Tél : 03 88 15 22 22
syndicatmixte@scoters.org
<http://www.scoters.org/>

Coordonnées du correspondant au Syndicat mixte :

Catherine ADNET VALERIO
Directrice
13 rue du 22 novembre (entrée rue Hannong)
67000 STRASBOURG
03 88 15 22 20
syndicatmixte@scoters.org
[http://www.scoters.org/Cadre réglementaire](http://www.scoters.org/Cadre%20réglementaire)

Cadre réglementaire

La procédure de modification est engagée à l'initiative du Président du syndicat mixte.

L'enquête publique a pour objet d'informer le public et de recueillir ses appréciations et suggestions afin de permettre aux autorités compétentes de disposer de tous les éléments nécessaires à leur information.

Aux termes de l'enquête publique, le commissaire enquêteur remet à M. le président du Syndicat mixte pour le SCOTERS, dans un délai d'un mois, son rapport et ses conclusions motivées.

A l'issue de l'enquête publique, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront mis à disposition du public pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête :

- au siège du Syndicat mixte pour le SCOTERS
- en téléchargement sur le site internet du Syndicat mixte pour le SCOTERS
- au siège des communautés de communes du territoire membres du Syndicat mixte pour le SCOTERS.

L'article L.143-35 du code de l'urbanisme prévoit qu'à l'issue de l'enquête publique, le projet de modification, éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête, est approuvé par délibération du Comité syndical du SCoT.

Le projet de modification est approuvé par délibération du Comité syndical. La délibération fait l'objet de mesures de publicité et d'information (articles R.143-14 et R.143-15 du code de l'urbanisme). Elle est affichée pendant un mois au siège du Syndicat mixte du SCoT et mention de cet affichage sera insérée en caractères apparents dans un journal diffusé dans le département. Ces formalités de publicité doivent mentionner les lieux où le dossier peut être consulté.

Le dossier d'enquête publique est constitué des documents suivants :

- la note de présentation non technique ;
- la note de présentation ;
- le rapport de présentation ;
- le document d'orientation et d'objectifs (DOO).

3 Historique

Approbation du SCoT de la région de Strasbourg le 1^{er} juin 2006

Modification n°1 approuvée le 19 octobre 2010

Objet de la modification : intégrer la commune de Diebolsheim et actualiser le Schéma suite à la fusion des communautés de communes de la Porte du Vignoble et des Villages du Kehlbach.

Modification n°2 approuvée le 22 octobre 2013

Objet de la modification :

- intégrer les attendus de la loi ENE (Engagement National pour l'Environnement) concernant les objectifs de consommation foncière pour :
 - renforcer le dispositif de gestion économe de l'espace ;
 - arrêter des objectifs chiffrés de consommation foncière et des indicateurs de suivi ;
 - préciser l'armature urbaine du territoire pour mieux prendre en compte le fonctionnement des bassins de vie ;
 - préciser l'orientation du schéma concernant la protection des coteaux viticoles ;
- mettre à jour le périmètre du SCOTERS en raison du rapprochement des communes de Gumbsheim et Kilstett de la Communauté de communes de l'Espace Rhénan et de ce fait du rattachement au SCoT de la Bande Rhénane Nord.

Mise en compatibilité du SCoT de la région de Strasbourg avec le projet de renouvellement urbain et commercial de la Zone Commerciale Nord (ZCN), déclaré d'utilité publique par arrêté préfectoral du 5 novembre 2013.

Modification n°3 approuvée le 11 mars 2016

Objet de la modification : prendre en compte les éléments issus de l'analyse des résultats de l'application du volet commercial du SCOTERS et les dernières évolutions législatives sur le volet commercial des SCoT : les lois Engagement National pour l'Environnement (2010-2011), la loi ALUR (Accès au Logement et un Urbanisme Rénové) de 2014 et la loi PINEL de 2014.

4 Objet de la modification n°4

La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement impose notamment aux SCoT une prise en compte plus précise des enjeux environnementaux. Les SCoT adoptés antérieurement à cette loi, ont jusqu'au 1^{er} janvier 2017 pour intégrer les nouvelles dispositions réglementaires issues de la loi ENE.

Les nouvelles dispositions réglementaires issues de la loi ENE:

- les SCoT doivent comporter un rapport environnemental au sens de la directive européenne sur l'évaluation des incidences des plans et programmes sur l'environnement. Ce rapport fait notamment état des incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du SCoT sur l'environnement. Il est intégré au rapport de présentation ;
- une mise à jour des connaissances et une prise en compte de la nouvelle réglementation ;
- le Document d'orientations générales devient document d'orientations et d'objectifs.

Aussi, la présente modification vise à faire évoluer le volet environnemental du SCOTERS afin d'intégrer les dispositions de la loi du 12 juillet 2010 portant Engagement national pour l'environnement. Il s'agit de :

- mettre à jour l'état initial de l'environnement,
- intégrer l'évaluation environnementale,
- procéder à des évolutions du DOG.

Depuis l'approbation du SCOTERS en 2006, la réglementation environnementale a évolué :

- le code de l'urbanisme a intégré de nouvelles exigences environnementales s'appliquant aux SCoT. Par exemple, la maîtrise de l'énergie, la préservation des ressources naturelles, de la biodiversité, et la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques font partie des objectifs énoncés à l'article L141-1 et suivants du code de l'urbanisme ;
- par le biais de plans, schémas et programmes aux niveaux national, régional et local de rang supérieur aux SCoT, comme le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) adopté en décembre 2014.

L'état initial de l'environnement, réalisé en amont des choix de développement, a permis de dégager les grands enjeux environnementaux du territoire, et de les traduire dans les orientations du SCOTERS. Une description plus précise des caractéristiques environnementales de certaines zones susceptibles d'être impactées notablement par le SCoT est l'occasion de porter une attention particulière sur certaines zones. Les préconisations en découlant ont permis de réinterroger ou de préciser les choix du projet du SCOTERS, de compléter les orientations, d'identifier les mesures de réduction ou de compensation à intégrer dans le document. Faisant l'objet d'une démarche partenariale, l'évaluation environnementale a permis par ailleurs d'identifier et d'intégrer les enjeux soulevés par les services de l'Etat.

Réalisée en continu et de manière itérative, l'évaluation a permis de prendre des décisions plus éclairées en recherchant tout au long de l'élaboration du projet de développement un bilan positif ou neutre du SCoT sur l'environnement.

Les secteurs de projet d'aménagement du territoire portés par le SCoT ont fait l'objet d'une analyse de leurs incidences, positives, négatives, directes et indirectes, ainsi que cumulées. L'évaluation des incidences s'est faite au regard du caractère environnemental sensible, des informations et données locales disponibles ainsi qu'au regard de l'échelle du SCoT. Certaines incidences résiduelles subsistent, elles seront prises en compte au stade de la réalisation des projets opérationnels.

Le choix d'évaluation retenu pour les incidences a été celui d'une évaluation transversale. Pour chaque enjeu environnemental, l'ensemble des orientations du projet pouvant avoir une incidence prévisible et notable a été décliné. Cette approche permet une bonne visibilité de l'incidence globale du projet, positive et négative, sur chaque enjeu.

5 Choix de la procédure

La présente modification vise à compléter le volet environnemental du SCOTERS afin d'intégrer les dispositions de la loi du 12 juillet 2010 portant Engagement national pour l'environnement et ce avant le 1er janvier 2017. Il n'y a pas de modification du PADD, ni remaniement de fond des orientations. Il s'agit d'actualisation, d'ajustements de forme, de précisions.

L'article L 143-32 du code de l'urbanisme relatif à la procédure de modification prévoit que « Sous réserve des cas où une révision s'impose en application des dispositions de l'article L.143-29, le schéma de cohérence territoriale fait l'objet d'une procédure de modification lorsque l'établissement public prévu à l'article L.143-16 décide de modifier le document d'orientation et d'objectifs ».

Les propositions d'évolution du SCOTERS n'apportent pas de changement aux orientations définies par le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), et n'entrent pas dans le champs d'application de la révision tel qu'il est prévu à l'article L 143-29 du code de l'urbanisme.

Dans ce cadre, la procédure de modification est retenue pour faire évoluer le volet environnemental du SCOTERS au titre de l'article L 143-32 du code de l'urbanisme.

6 Démarche et résumé des travaux sur le volet environnemental du SCOTERS

La démarche de 2000 à 2006

La réalisation de l'état initial de l'environnement et de l'analyse des incidences du schéma sur l'environnement visait à fournir des éléments de réflexion pour définir le Projet d'Aménagement et de Développement Durable. Il s'agissait de :

- faire émerger les enjeux environnementaux à l'échelle du territoire du SCOTERS pour éclairer le diagnostic, puis les choix d'aménagement pris dans le cadre du projet ;
- anticiper les incidences les plus fortes sur l'environnement et envisager des choix d'aménagement alternatifs ;
- évaluer la faisabilité des mesures compensatoires pour les impacts résiduels.

Ce travail visait également à anticiper des besoins liés au suivi environnemental :

- référence pour l'état 0 ;
- pistes d'indicateurs.

Afin de jouer pleinement leur rôle d'outils d'aide à la décision, les documents « Etat initial de l'Environnement » et « Incidences prévisibles des orientations du schéma sur l'environnement » se devaient d'être évolutifs. En effet, si ces documents alimentent le diagnostic et éclairent les choix d'aménagement, ils sont également réinterrogés au fil de l'élaboration du projet. La méthode retenue était donc itérative et inspirée de celle des études d'impact.

Première phase

Un état des lieux thématique (Risques, eaux, agriculture et milieux naturel, paysage) a permis une première analyse. Réalisé à partir du porter à connaissance de l'Etat et d'analyses complémentaires, notamment en partenariat avec la Chambre d'agriculture, il a fait l'objet, pour chaque thématique, d'un débat en « commission environnement » (PPA, élus, associations).

Deuxième phase

Une version préliminaire de l'Etat initial de l'environnement a été réalisée préalablement au diagnostic afin de l'éclairer, de jouer un rôle d'alerte et d'éviter une analyse trop sectorielle des problématiques (question de la consommation de foncier prise en compte au sein du diagnostic habitat, questions de la qualité de l'air au sein du diagnostic économique « transport de marchandises »...).

Troisième phase

Les choix d'aménagement retenus par le PADD, l'évolution du contexte législatif vis-à-vis des inondations, la sensibilité locale (associations, élus) vis-à-vis des espèces protégées ont fait émerger des besoins d'études complémentaires :

- « Prise en compte des risques d'inondation dans le SCOTERS », étude réalisée en partenariat avec le Ministère de l'écologie et du développement durable ;
- « Fonctionnement écologique du territoire » avec le bureau d'études Ecoscop.

Ces études complémentaires ont donné lieu à des débats au sein du comité syndical et lors des réunions avec les personnes publiques associées. L'analyse technique « nécessitait » d'être partagée à une échelle plus vaste et au niveau politique afin d'éviter les blocages.

Quatrième et cinquième phase

Des ateliers de travail ont été organisés avec les personnes publiques associées :

- pour préciser dans l'Etat initial de l'Environnement un certain nombre d'éléments sur lesquels allait s'appuyer le PADD :
 - la définition et la localisation des espaces naturels et paysages considérés comme étant « de valeur » (actualisation des Zones humides remarquables recensées par le département, Trame verte régionale, projets de réserves naturelles dans l'Eurométropole de Strasbourg, noyaux majeurs de population d'espèces protégées recensés par les associations et relayés par les élus et la DIREN...);
 - la définition de la notion de « risque d'inondation » (risque identifié réglementairement ou historiquement, risque ressenti par les élus, risque potentiel...);
- pour anticiper les impacts des choix d'aménagement prévus et évaluer la possibilité de mesures compensatoires (urbanisation en zone inondable, ruptures de connexions écologiques, urbanisation en zones sensibles...).

A l'issue de cette phase, le document « Etat initial de l'Environnement » était définitif en termes de contenu, complété des dernières analyses des groupes de travail, les données les plus anciennes ayant été actualisées et les analyses afférentes vérifiées.

Un groupe de travail a été créé pour permettre aux élus du Syndicat mixte, aux maires des communes du SCOTERS, aux personnes publiques associées, aux représentants du monde socio-économique (universités, CESA, ADIRA, CAUE...) et associatif, de prendre connaissance de l'avancement des documents de travail et d'y réagir.

Sixième phase

La cohérence de l'ensemble des documents (Etat initial de l'Environnement, Diagnostic, PADD, DOO, Incidences des orientations du Schéma sur l'environnement) a été vérifiée dans cette phase et le document « Incidences » finalisé avec les mesures compensatoires liées aux impacts résiduels.

Le but n'était pas de fournir un état des lieux exhaustif de toutes les questions environnementales existantes, mais bien de cibler les enjeux environnementaux du territoire du SCOTERS, et d'analyser plus finement les éléments sur lesquels le projet de SCOT aurait potentiellement une action à porter (questions d'objets, d'échelle, et de précision).

Pour ce faire, toutes les analyses ont été menées en termes de fonctionnement du territoire, et non en description du territoire (état initial) : fonctionnement hydraulique (solidarités amont-aval, impact de l'évolution de l'urbanisation sur le risque, zones sensibles) plutôt que description des zones inondées, fonctionnement écologique du territoire (réservoirs de biodiversité, connexions, obstacles) plutôt que description milieux par milieux...

La démarche de 2012 à 2015

Le Syndicat mixte a procédé à l'analyse des résultats de l'application du SCoT en 2012 conformément à la loi ENE. Cette analyse est venue confirmer la validité du projet de territoire tout en constatant la nécessité d'une mise à niveau avec les exigences législatives.

La modification n°2 du SCOTERS (22 octobre 2013) est venue intégrer les objectifs de consommation foncière et la modification n°3 (11 mars 2016) est venue répondre aux exigences législatives en matière d'urbanisme commercial.

En matière d'environnement, le bilan a pointé plusieurs enjeux à traiter dans le SCOTERS : la prise en compte du risque inondation, la préservation de la biodiversité et des trames vertes et bleues et la prise en compte des enjeux énergétiques du territoire. Ce dernier point fait l'objet d'une réflexion distincte.

La démarche mise en place sur l'évolution du volet environnemental s'est articulée autour de deux groupes de travail, technique et politique, dans une démarche itérative :

- un groupe « technique » composé des personnes publiques associées dont le travail a consisté à :
 - mesurer les écarts du contenu du SCOTERS au regard des attendus législatifs et des documents supra SCoT concernant l'environnement ;
 - identifier les évolutions dans les documents constitutifs du SCOTERS : rapport de présentation, PADD, DOG ;
- un groupe « politique » composé d'élus désignés par leur intercommunalité membres du Syndicat mixte pour le SCOTERS et piloté par un membre du bureau. Le travail de ce groupe a porté sur le partage de l'évaluation environnementale en continu et l'identification :
 - des enjeux pour le territoire du SCOTERS ;
 - des évolutions possibles en lien avec le travail du groupe technique ;
 - les thématiques sur lesquelles il était nécessaire de porter l'attention :
 - ° paysages : végétal en milieu urbain et coupure d'urbanisation ;
 - ° coulées d'eaux boueuses et gestion des eaux pluviales ;
 - ° espèces : identification et habitat ;
 - ° corridors écologiques aquatiques et terrestres ;
 - ° zones humides remarquables et ordinaires ;
 - des outils d'accompagnement et d'amélioration des pratiques de mise en œuvre du SCOTERS.

Entre 2014 et 2015, les groupes de travail se sont réunis à 11 reprises.

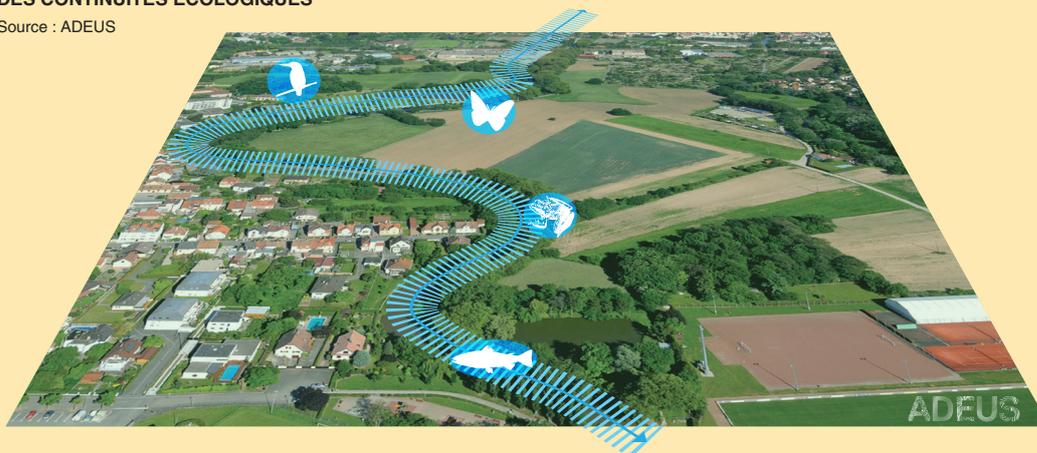
Le projet de modification a été présenté et débattu à l'occasion :

- du bureau du 23 novembre 2015 ;
- du comité syndical du 7 décembre 2015 ;
- des rencontres intercommunales du 1er semestre 2016 ;
- du comité syndical du 11 mars 2016.

Il a aussi été partagé avec le monde associatif.

EXEMPLE : ANALYSE DU SCOTERS AU REGARD DES OBJECTIFS DE PRÉSERVATION ET REMISE EN BON ÉTAT DES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES

Source : ADEUS



La méthode d'analyse du document mise en place permet d'avoir une vision exhaustive du document. Le cas de la thématique des continuités écologiques est représentatif. Le SCOTERS a anticipé les lois Grenelle en prévoyant dans le DOG des orientations de préservation et remise en bon état des continuités écologiques sur le territoire, auxquelles est associée une cartographie des continuités. Par ailleurs, de nouvelles connaissances issues du SRCE permettent d'évaluer les éventuels besoins d'amélioration d'identification des corridors. Cela a conduit les élus du groupe pilote environnement à conclure à la nécessité de faire évoluer le document de 2006 afin de prendre en compte le SRCE.

Évolutions législatives issues du Grenelle	Objectifs de protection à intégrer dans le SCOTERS	Bilan du document SCOTERS actuel		
		Rapport de présentation	PADD	DOG
Les SCoT déterminent les conditions permettant d'assurer « la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques » (Article L.121-1 C. Urbanisme)	Article L.122-1-3 C. Urbanisme : le PADD fixe les objectifs des politiques publiques [...] « de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques » Article L.122-1-5 C. Urbanisme : le DOO [...] précise les modalités « de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologique »	L'État initial de l'Environnement nécessite une mise à niveau par rapport aux connaissances sur le fonctionnement écologique du territoire, notamment issues du SRCE	Le PADD énonce pour objectif la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques	Le DOG assure la préservation et la restauration des continuités écologiques Le DOG identifie les corridors écologiques à préserver et à restaurer : un croisement avec la carte du SRCE pour évaluer les éventuels besoins d'amélioration
Les SCoT « prennent en compte s'il y a lieu les schémas régionaux de cohérence écologique » (Article L.111-1-1 C. Urbanisme)	Traduction du SRCE adopté le 22 décembre 2014 dans le SCOTERS			

Source : ADEUS

7 Actualisation du volet environnemental

Evaluation environnementale

Afin de rendre la démarche la plus lisible possible, le choix a été fait de compléter le rapport de présentation avec les éléments suivants :

- l'état initial de l'environnement constituant le diagnostic qui se substitue à l'ancien ;
- la description des caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du SCOTERS ;
- l'analyse des incidences notables prévisibles de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement, ainsi que les problèmes posés par l'adoption du schéma sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement ;
- l'évaluation des incidences Natura 2000 ;
- la présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du schéma sur l'environnement ;
- la description de l'articulation du SCOTERS avec les plans, schémas et programmes qui lui sont supérieurs ;
- la description de la manière dont l'évaluation environnementale a été menée ;
- les critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du SCoT.

Actualisation du volet « Etat initial de l'environnement »

L'analyse de l'état initial de l'environnement a été complétée d'une présentation de la réglementation concernant les objectifs de protection aux niveaux international, nationaux et le cas échéant locaux. L'ajout d'une synthèse des enjeux liés à l'environnement qui s'exercent sur le territoire permet d'avoir une compréhension et une lecture plus aisée du diagnostic, tandis que l'exposé des perspectives d'évolution du territoire au fil de l'eau donne des éléments de compréhension supplémentaires des enjeux locaux.

Au-delà des études préliminaires réalisées, des compléments de connaissances ont permis de mener l'analyse des incidences et des mesures d'évitement et de réduction. L'analyse de l'état initial de l'environnement a ainsi été complétée par une analyse plus fine sur des zones présentant une importance particulière pour l'environnement ou susceptible d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du schéma.

L'état initial de l'environnement a été mis à jour sur les champs suivants :

Analyse de l'occupation des sols

La connaissance de l'occupation du sol à différentes dates (2000, 2008 et 2011-2012) a été actualisée via les données CIGAL. Ces données ont permis d'actualiser l'état des lieux et de mesurer les évolutions de l'occupation du sol sur le SCOTERS.

Compléments trame verte et bleue

Les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques ont été complétés par une déclinaison des orientations du SRCE et par des compléments d'analyse spécifiques au SCOTERS.

Pour permettre de prendre en compte le cycle de vie des espèces, il a été utilisé, outre les réservoirs de biodiversité et corridors écologiques identifiés dans le SRCE, une analyse permettant de simuler le déplacement des espèces terrestres. Celle-ci s'appuie sur une connaissance la plus fine possible de l'occupation du sol et sur l'établissement d'un niveau d'affinité des espèces pour les différents types d'occupation du sol. Ce travail mené à titre expérimental a permis d'aider à la caractérisation des continuités écologiques (fonctionnel ou non, « épaisseur » du corridor).

L'analyse de simulation du déplacement des espèces a permis de mettre en évidence des secteurs fonctionnels pour les différents groupes d'espèces considérés. De même, un croisement avec les corridors écologiques du SRCE a permis de préciser la fonctionnalité des corridors.

Analyse des coupures d'urbanisation

Une étude spécifique a été menée sur le territoire du SCOTERS concernant les ruptures d'urbanisation. Cette étude a permis d'identifier les coupures d'urbanisation présentant un intérêt particulier et a conduit à les hiérarchiser, à savoir :

- les coupures entre territoires artificialisés présentant un enjeu de corridor écologique ;
- les coupures entre territoires artificialisés soumises à une pression urbaine (risque de conurbation).

Données de l'inventaire territorial ASPA

L'Association pour la surveillance et l'étude de la pollution atmosphérique en Alsace réalise un inventaire territorial permettant de connaître pour chaque commune alsacienne la quantité d'énergie consommée sur son ban communal, la quantité d'énergie produite et les émissions de gaz à effet de serre (GES) et les émissions de polluants. Pour cette méthode, une approche cadastrale est retenue : toutes les activités présentes sur le territoire sont recensées et converties en énergie et en émissions de GES, peu importe que l'activité en question concerne les habitants du territoire ou un périmètre plus large. Ainsi, sont comptabilisées les émissions de tous les habitants, de l'ensemble des industries, des artisans, des commerces, des bureaux situés sur chaque territoire communal, de tous les véhicules qui empruntent un tronçon routier situé sur le territoire (y compris le trafic de transit), des sources naturelles et agricoles, et liées au traitement des déchets.

Etudes complémentaires à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg

A l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg, des études plus précises ont été menées sur :

- la fonctionnalité écologique et l'inventaire faunistique et floristique sur des sites de développement potentiels identifiés dans le cadre de l'élaboration du PLU intercommunal de l'Eurométropole (Ecolor, Prosovaga Agathe, mars 2013) ;
- la réalisation d'un inventaire des zones humides (Atelier des territoires et Ecolor, février 2013) ;
- l'identification des sites et sols pollués.

Analyse des zones Natura 2000

Le SCOTERS est soumis à l'évaluation des incidences Natura 2000 au titre de l'article L.104-1 du code de l'urbanisme. Conformément à l'article R.122-2, ce chapitre expose «l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement».

L'objectif poursuivi par le SCOT est de ne retenir pour le développement urbain que les zones n'ayant pas d'incidences significatives sur les sites Natura 2000, et d'arriver à un bilan environnemental neutre, voire positif, grâce à une anticipation dans le cadre du document de planification (mesures d'évitement et de réduction des incidences négatives, valorisation des incidences positives).

La connaissance en amont des enjeux liés aux sites Natura 2000 par les acteurs de la planification est essentielle. Réalisée en continue et de manière itérative, l'évaluation a permis de prendre des orientations en connaissance des enjeux, en recherchant tout au long de l'élaboration un bilan positif global du schéma par rapport aux sites Natura 2000.

Actualisation du document d'orientation et d'objectifs (DOO)

Les évolutions du DOO visent à apporter des précisions et à compléter quelques orientations. Les changements figurent en bleu.

Les précisions apportées :

- Corridors écologiques terrestres et 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. » (DOO p. 18).

La notion « significatives » est précisée dans le rapport de présentation.

- Corridors écologiques aquatiques et terrestres
« 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.» (DOO p. 17).

La notion « minimum » est précisée dans le rapport de présentation.

- Les espèces
La définition de la « zone refuge » en lien avec la notion de réservoirs de biodiversité évoqués pour la Trame Verte et Bleue est intégrée au rapport de présentation.

Les orientations complétées du DOO (en bleu) :

- Le végétal en milieu urbain
« La part du végétal doit être augmentée **ou garantie**, en particulier en milieu urbain, à l'occasion de la création ou du réaménagement de voirie. » (DOO p. 17).
- « Afin de maîtriser l'écoulement des eaux pluviales, toute nouvelle opération d'aménagement doit comporter des surfaces d'espaces verts non imperméabilisées ou des espaces de stockage, en rapport avec sa taille, **en recherchant une plus grande densité et une diversité des végétaux et en privilégiant des essences locales** » (DOO p. 11).

- Les zones humides remarquables
« En outre, dans les zones humides remarquables, localisées sur la carte «Les zones humides remarquables à préserver et les connexions naturelles à améliorer», sont interdits les bâtiments liés à l'exploitation agricole, les aires de jeux, les terrains de sports, les jardins familiaux, **les gravières et les remblais.** » (DOO p. 15).
- La carte « Les espaces et sites naturels à préserver et à protéger » (DOO p. 14) est complétée pour intégrer les nouveaux éléments de connaissances.

8 Pièces à modifier

Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Néant

Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO)

Pages modifiées : 11, 14, 15, 17

Nouvelles pages : néant

Rapport de présentation

Pages supprimées : 117 à 170 et 197 à 208

Pages modifiées : 220, 221, 222

Nouvelles pages : 117 à 471



Syndicat mixte pour le Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg
13 rue du 22 novembre 67000 Strasbourg
Tèl : 03 88 15 22 22 / Fax : 03 88 15 22 23
E-mail : syndicatmixte@scoters.org / www.scoters.org



Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise
9 rue brûlée - CS 80047 - 67002 Strasbourg Cedex
Tèl : 03 88 21 49 00 / Fax : 03 88 75 79 42
E-mail : adeus@adeus.org / www.adeus.org



Syndicat mixte pour le Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg
13 rue du 22 novembre 67000 Strasbourg
Tèl : 03 88 15 22 22 / Fax : 03 88 15 22 23
E-mail : syndicatmixte@scoters.org / www.scoters.org



Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise
9 rue brûlée - CS 80047 - 67002 Strasbourg Cedex
Tèl : 03 88 21 49 00 / Fax : 03 88 75 79 42
E-mail : adeus@adeus.org / www.adeus.org