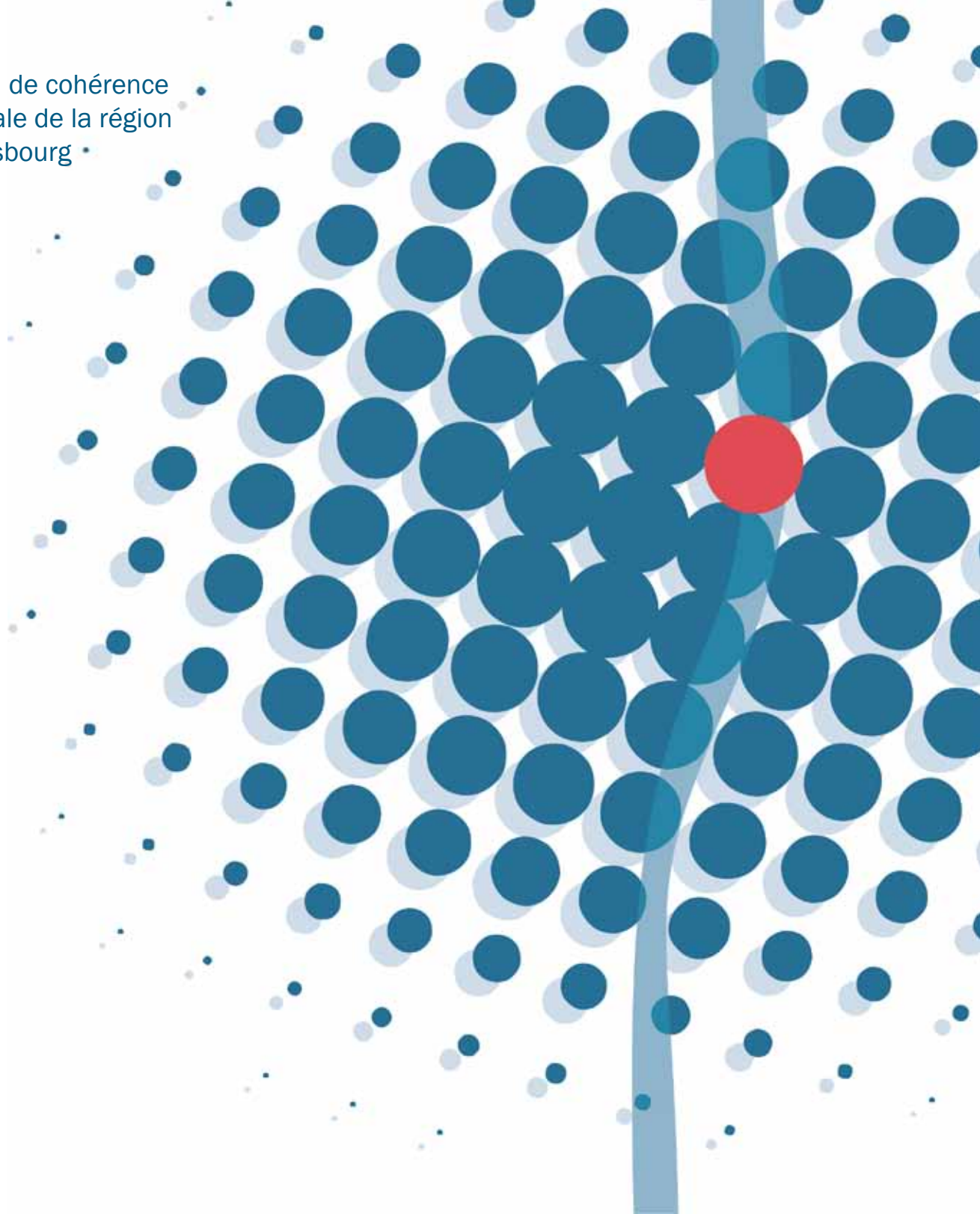




Document d'orientation et d'objectifs

A jour des procédures au 24 octobre 2019

Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg

Document d'orientation et d'objectifs

Approuvé le 1^{er} juin 2006

À jour de la modification n° 1 (19.10.2010)

À jour de la modification n° 2 (22.10.2013)

À jour de la déclaration d'utilité publique
emportant mise en compatibilité n° 1 (5.11.2013)

À jour de la modification n° 3 (11.03.2016)

À jour de la modification n° 4 (21.10.2016)

À jour de la déclaration d'utilité publique
emportant mise en compatibilité n° 2 (24.10.2019)

Table des matières

Chapitre I. Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés	5
1 Développer la métropole strasbourgeoise, cœur de la nouvelle Europe	5
2 Structurer l'espace métropolitain	7
3 Accueillir des équipements et des services dans les bourgs centres	8
4 Développer l'urbanisation à dominante d'habitat dans les secteurs desservis par les transports en commun	9
5 Adapter le niveau de service aux besoins locaux	10
6 Localiser les grands équipements de loisirs	10
7 Favoriser le renouvellement urbain	10
8 Veiller à la qualité des aménagements	11
9 Mettre en place une stratégie foncière en milieu urbain, à l'échelle de la région de Strasbourg	11
Chapitre II. Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger	13
1 Les sites naturels à préserver ou protéger pour leur valeur intrinsèque	13
2 Les espaces naturels à préserver pour garantir les équilibres écologiques	17
3 Les espaces naturels à préserver pour maintenir le fonctionnement écologique des cours d'eau	18
4 Les espaces agricoles à préserver	18
5 Les espaces urbains à préserver	21
Chapitre III. Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels, agricoles et forestiers	23
1 Assurer une gestion économe de l'espace	23
2 Augmenter l'offre en habitat intermédiaire	23
3 Intégrer la préservation des zones inondables dans le développement de l'espace urbain ou aggloméré	24
4 Intégrer la dimension économique de l'agriculture dans le développement des espaces urbanisés	25
Chapitre IV. Les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux	27
1 Développer un habitat diversifié, répondant aux besoins de la population	27
2 Répartir les nouveaux logements dans la région de Strasbourg, conformément aux orientations d'organisation de l'espace	27
3 Mieux répartir le logement aidé	28

Chapitre V. Les objectifs relatifs à la cohérence entre l'urbanisation et la desserte en transports collectifs	29
1 Promouvoir la desserte par les transports en commun dans les politiques locales de déplacements	29
2 Organiser la desserte de tous les pôles urbains par les transports en commun	31
3 Mailler le réseau et favoriser l'intermodalité	32
4 Articuler l'urbanisation avec la desserte par les transports en commun	32
5 Limiter l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail	32
Chapitre VI. Les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et des autres activités économiques	33
1 Identifier les sites d'accueil d'activités	33
2 Orienter l'implantation des sites générateurs de transports de marchandises importants	36
3 Permettre l'implantation des grandes installations d'intérêt collectif	36
4 Localiser les activités commerciales dans le respect des équilibres territoriaux	36
5 Les pôles d'aménagement commercial	37b
Chapitre VII. Les objectifs relatifs à la protection des paysages et à la mise en valeur des entrées de ville	39
1 Garantir la qualité paysagère et bâtie des entrées de ville	39
2 Préserver les axes paysagers	40
3 Préserver les lignes de crêtes	40
4 Garantir la lisibilité du réseau hydrographique	40
5 Maintenir ou constituer une ceinture paysagère d'agglomération	42
Chapitre VIII. Les objectifs relatifs à la prévention des risques	43
1 Prévenir les risques naturels	43
2 Prévenir les risques technologiques	44
3 Prévenir les risques pour la santé publique	44
Chapitre IX. Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs	47
Construire en priorité à proximité des stations de transports en commun	47
Chapitre X. Les grands projets d'équipement et de services nécessaires à la mise en œuvre du schéma	49
1 Les projets nécessaires pour améliorer l'accessibilité externe de la métropole	49
2 Les projets nécessaires pour développer le réseau ferré et les transports en commun en site propre	49
3 Les projets routiers nécessaires au développement de la région de Strasbourg	50
4 La création d'un nouveau centre de stockage de déchets ultimes	52
5 La création de nouveaux captages pour l'eau potable	52
Annexe	55
Glossaire	57

Chapitre I

Les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces urbanisés

1 Développer la métropole strasbourgeoise, cœur de la nouvelle Europe

Le Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) prévoit de conforter la position métropolitaine de Strasbourg, par la mise en œuvre de projets d'infrastructure indispensables à sa bonne desserte. Il prévoit également de structurer et hiérarchiser l'espace urbanisé.

En tant qu'espace métropolitain, Strasbourg et la première couronne de l'agglomération strasbourgeoise¹ doivent accueillir les emplois qualifiés, les équipements et les services répondant à l'objectif de développement du PADD.

L'espace métropolitain s'appuie à cette fin sur le potentiel de l'«axe est-ouest» Oberschaeffolsheim-Eckbolsheim-Strasbourg-Kehl, sur lequel est situé le pôle multimodal que constitue la gare de Strasbourg et sur lequel l'axe parc de l'Etoile-Kehl représente un secteur prioritaire de développement. Il s'appuie également sur les territoires d'excellence que constituent les sites de développement métropolitain.

1.a Développer l'axe parc de l'Etoile-Kehl pour y recevoir des activités métropolitaines

L'axe parc de l'Etoile-Kehl doit recevoir une affectation à dominante d'habitat qui préserve la diversité avec les activités économiques et les autres fonctions urbaines.

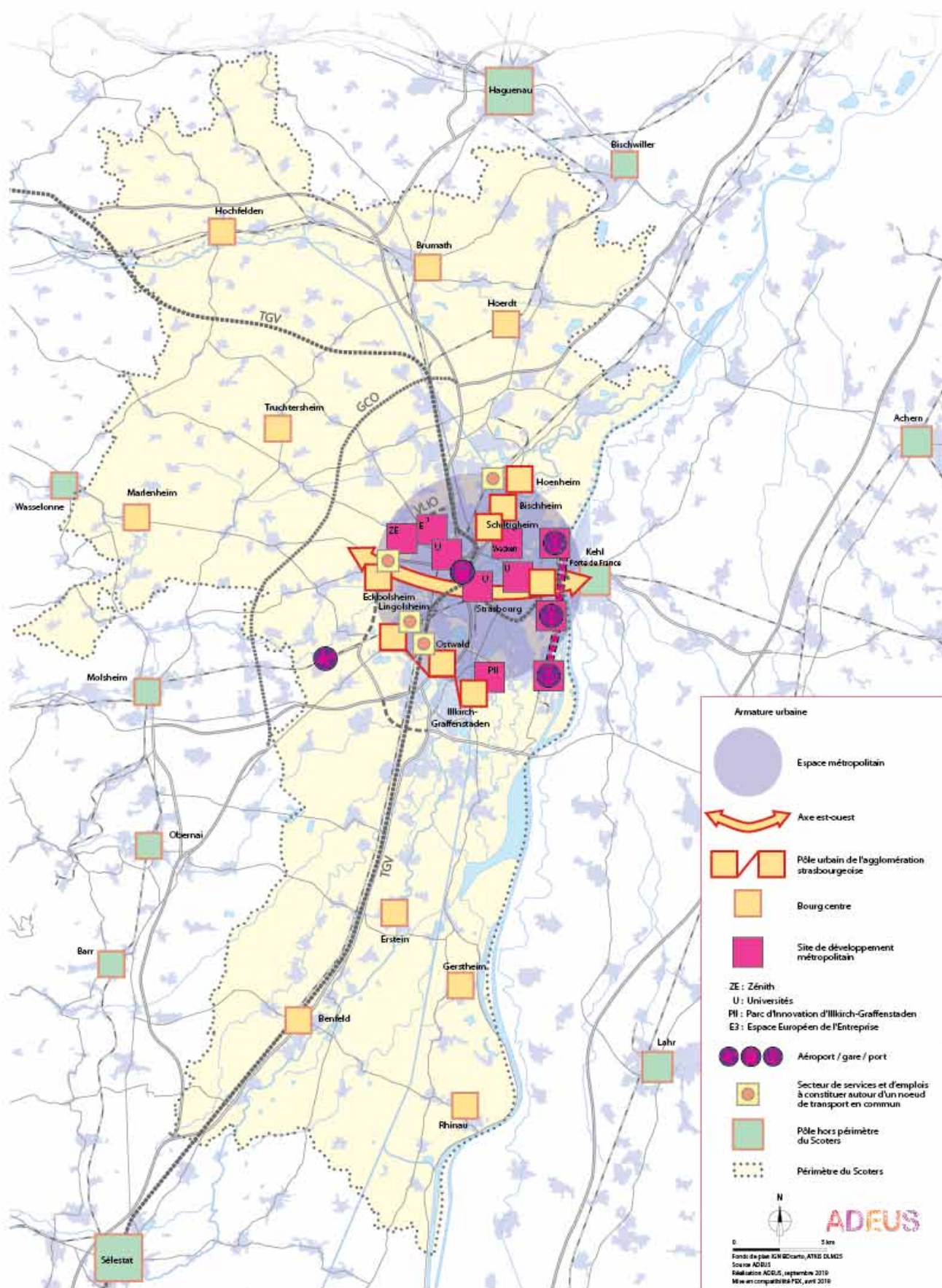
Les activités économiques et fonctions urbaines doivent permettre le développement d'activités métropolitaines et notamment celles qui seront liées à l'arrivée des TGV en gare de Strasbourg. A cette fin, doivent y être développées des fonctions de tertiaire supérieur innovantes, par exemple dans le domaine de l'audiovisuel, de la communication et du transport d'information.

L'aménagement du secteur doit également permettre d'assurer tant les fonctions d'animations diurnes (commerces, culture, loisirs, ateliers d'artistes,...) que nocturnes.

La desserte de ce secteur depuis l'ensemble de la région de Strasbourg doit être facilitée. Le(s) plan(s) de déplacements urbains prendra(ont) en compte cette orientation.

1. Bischheim, Eckbolsheim, Hoenheim, Illkirch-Graffenstaden, Lingolsheim, Ostwald, Schiltigheim

L'armature urbaine de la métropole à organiser



1.b Conforter les sites de développement métropolitain

Pour la plupart bien desservis et intégrés dans l'agglomération strasbourgeoise, ces sites sont le port de Strasbourg, le Parc d'innovation d'Illkirch-Graffenstaden, le quartier du Wacken, l'emprise des hôpitaux universitaires de Strasbourg, le site universitaire de Cronenbourg, le site du Zénith à Eckbolsheim et l'Espace européen de l'entreprise à Schiltigheim. L'ensemble des sites de développement métropolitain doit être conforté et des activités de bon niveau doivent y être développées, comme par exemple la recherche, l'enseignement supérieur, les services hospitaliers universitaires, les équipements culturels et/ou les services aux entreprises. La gare centrale de Strasbourg doit également être confortée en tant que point fort d'intermodalité et de centralité.

2 Structurer l'espace métropolitain

2.a Développer les différents pôles urbains constituant l'espace métropolitain

Le Projet d'aménagement et de développement durable identifie les pôles urbains, dans lesquels doivent se développer les services aux habitants.

Il s'agit :

- de la ville de Strasbourg et plus particulièrement du centre-ville, étendu aux quartiers les plus proches ;
- du nord de l'agglomération strasbourgeoise : Schiltigheim, Bischheim, Hoenheim ;
- du sud-ouest de l'agglomération strasbourgeoise : Illkirch-Graffenstaden, Ostwald, Lingolsheim ;
- de l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise : Eckbolsheim, dont le développement est lié à celui des quartiers les plus proches de Strasbourg à savoir Cronenbourg, Hautepierre et Koenigshoffen ; cet ensemble constitue un quatrième pôle urbain au sein de l'agglomération strasbourgeoise ; ce pôle pourra s'appuyer sur un nouveau secteur d'urbanisation situé entre Wolfisheim et Oberhausbergen ;
- de l'est de Strasbourg, autour du môle de la Citadelle et du bassin Vauban, et jusqu'à la Porte de France.

L'ensemble des pôles urbains a vocation à recevoir une dominante d'habitat.

Les quatre premiers pôles urbains cités doivent être confortés et les emplois, les équipements et les services doivent y être développés.

Le pôle urbain de l'est de Strasbourg doit être constitué progressivement, en préservant la possibilité d'y implanter des emplois, des équipements et des services.

2.b Développer de nouveaux secteurs de services et d'emplois au sein des pôles urbains de la première couronne strasbourgeoise

Au sein des pôles urbains, des secteurs de services et d'emplois, répertoriés sur la carte «L'armature urbaine de la métropole à organiser» sous la légende «Secteurs de services et d'emplois à constituer», seront créés ou renforcés, à proximité des points suivants qui constituent des nœuds potentiels de transports en commun :

- gare de Hoenheim ;
- futur arrêt d'Eckbolsheim sur la ligne du Transport routier guidé (TRG) ;
- gare de Lingolsheim ;
- gare susceptible d'être créée sur le territoire de la commune d'Ostwald, sur la ligne Strasbourg-Erstein.

Les secteurs de services et d'emplois s'intégreront dans des quartiers à dominante d'habitat et concentreront une part importante de services, d'activités génératrices d'emplois et d'équipements accueillant du public. A Ostwald, de tels quartiers à dominante d'habitat, intégrant emplois et services, restent à développer.

Dans les secteurs où les disponibilités foncières sont limitées, les services, activités génératrices d'emplois et équipements seront intégrés progressivement, par restructuration urbaine.

3 Accueillir des équipements et des services dans les bourgs centres

A l'extérieur de l'espace métropolitain, la construction se fera en privilégiant les bourgs centres : Benfeld, Brumath, Erstein, Gerstheim, Hochfelden, Hoerd, Marlenheim, Rhinau et Truchtersheim.

L'objectif du Projet d'aménagement et de développement durable est de faire bénéficier les bourgs centres d'un très bon niveau d'équipements.

A cette fin, les communes de Hochfelden, Hoerd, Gerstheim, Rhinau, Marlenheim et Truchtersheim, qui ont un taux d'équipement inférieur à celui des autres bourgs centres et des pôles urbains de l'agglomération strasbourgeoise, doivent l'améliorer et leurs documents d'urbanisme doivent prévoir une réserve de terrains suffisante pour l'implantation d'équipements et de services supplémentaires.

En ce qui concerne les communes de Gerstheim et Rhinau, qui sont complémentaires, cette réservation doit se faire de façon concertée.

Les communes de Benfeld et Erstein associées accèdent à un statut de ville moyenne à l'échelle régionale. Elles doivent se coordonner pour réserver dans leurs documents d'urbanisme les superficies correspondant à la réalisation d'équipements d'intérêt régional dans le domaine culturel, de l'enseignement, de la santé, de l'administration et du tourisme.

4 Développer l'urbanisation à dominante d'habitat dans les secteurs desservis par les transports en commun

Les communes organisent le développement de l'habitat en fonction notamment des niveaux de desserte par les transports en commun et de proximité des services et commerces du quotidien.

Les secteurs constitutifs de l'armature urbaine bien desservis par les transports en commun ou ayant vocation à l'être, ainsi que ceux bénéficiant de la proximité d'une offre complète de services et commerces du quotidien sont les lieux privilégiés pour développer l'habitat (cf orientation IV.2) ; ils peuvent à ce titre organiser leur urbanisation sans autre limitation que celles qui découlent des autres orientations du présent document. Ils privilégient le renouvellement urbain et l'extension urbaine dans les secteurs proches des stations de transport, selon les prescriptions du chapitre IX.

Au titre de cette orientation, les secteurs urbains considérés comme bien desservis et bénéficiant de la proximité d'une offre complète des services et commerces du quotidien sont :

- les pôles urbains (bourgs centres et communes de l'espace métropolitain) ;
- les secteurs géographiques situés à proximité d'une gare du réseau ferroviaire, ou du futur Transport routier guidé ;
- les autres communes ou parties de bans communaux, si elles répondent simultanément aux deux conditions suivantes : d'une part être proches de l'espace métropolitain et d'autre part bénéficier d'une desserte de qualité par les transports en commun (tramway, bus ou cars) ;
- les communes ou parties de bans communaux qui bénéficient de la proximité d'une offre complète de services et commerces du quotidien.

Pour l'application de cette orientation :

- les communes proches de l'espace métropolitain sont les suivantes : Achenheim, Blaesheim, Eckwersheim, Entzheim, Eschau, Fegersheim, Geispolsheim, Holtzheim, Lampertheim, La Wantzenau, Lipsheim, Mittelhausbergen, Mundolsheim, Niederhausbergen, Oberhausbergen, Oberschaeffolsheim, Plobsheim, Reichstett, Souffelweyersheim, Vendenheim, Wolfisheim ;
- les communes bénéficient d'un point de transport en commun intensif lorsqu'elles sont desservies par des tramways, des bus ou des cars assurant un service à la fois :
 - régulier et fréquent aux heures de pointe (dix à quinze minutes d'écart au maximum entre deux véhicules) ;
 - continu dans la journée ;
 - permettant un accès en quarante minutes maximum à l'un des noeuds centraux majeurs du réseau urbain (gare de Strasbourg, place de l'Homme de Fer, parc de l'Etoile, place de la République, station «Landsberg» à l'angle de la rue du Landsberg et de l'avenue Jean Jaurès) ;

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

- l'offre complète de services et commerces du quotidien est appréciée en considération de la présence cumulative de services de santé, de commerces alimentaires, d'établissements scolaires et d'établissements de relations sociales,
- la proximité s'entend, sans considération des limites administratives, d'un rayon approximatif de 2 kilomètres autour des points de transports en commun intensifs ou des secteurs bénéficiant d'une offre complète de commerces et services du quotidien.

Au sein de ces zones de proximité, les capacités de développement urbain seront toutefois conditionnées à la mise en oeuvre 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 pluri-annuelle du développement urbain).

A l'inverse, les communes n'entrant pas dans les catégories précédentes limitent l'extension des surfaces urbanisées ou à urbaniser, et privilégient la restructuration urbaine. Le développement de nouvelles surfaces urbanisées ou à urbaniser sera justifié en priorité par l'évolution des besoins des habitants. D'une manière générale, les surfaces affectées à ce développement seront limitées et en rapport avec la taille de la commune.

5 Adapter le niveau de service aux besoins locaux

Dans les pôles urbains constituant l'espace métropolitain et les bourgs centres, le développement de l'urbanisation est conditionné par la réservation dans les documents d'urbanisme des superficies correspondant à la réalisation d'équipements et services de proximité nécessaires à la population.

Ceux-ci seront réalisés en priorité dans la partie urbanisée, desservie ou susceptible de l'être par des transports en commun performants, assurant une desserte rapide, de bonne capacité et de fréquence élevée.

En dehors des pôles urbains constituant l'espace métropolitain et des bourgs centres, l'implantation de services n'est admise que lorsqu'elle correspond :

- à un besoin justifié à l'échelle du bassin de vie local (commerces de proximité, écoles, terrains de sport, lieux de détente, services publics de proximité,...) ;
- à une production locale, notamment artisanale ou agricole ;
- ou lorsqu'ils sont situés dans une commune bien desservie par les transports en commun.

6 Localiser les grands équipements de loisirs

Les grands équipements de loisirs ne doivent être implantés qu'à l'intérieur des pôles urbains.

Toutefois, afin de valoriser l'espace naturel exceptionnel que constitue le plan d'eau de Plobsheim, il sera possible de construire sur le site du plan d'eau ou à proximité un grand équipement de loisirs dès lors qu'il sera desservi par les transports en commun. Cet équipement sera réalisé en aval du site potentiel de captage d'eau potable de Plobsheim, figuré par une étoile bleue sur la carte «Espaces et sites naturels à préserver et à protéger».

Des équipements à caractère agro-touristiques et de loisirs pourront également être implantés à Eckwersheim, en relation avec les activités équestres existantes.

Les terrains réservés à une pratique sportive (sports collectifs ou individuels) ne sont pas concernés par la présente prescription.

7 Favoriser le renouvellement urbain

Le développement de l'urbanisation doit favoriser en priorité, là où de telles disponibilités existent, la réhabilitation des quartiers anciens et en déshérence, la reconquête des friches urbaines et la construction dans les «dents creuses», en respectant l'identité des communes et des bourgs et en inscrivant les extensions dans un cadre d'urbanisation maîtrisé.

Ce développement doit intégrer les équipements, services et espaces publics supports de la vie locale, ainsi que les espaces verts nécessaires au cadre de vie des habitants.

Dans les quartiers présentant une très forte proportion de logements aidés, une diversité plus grande de l'habitat et des fonctions urbaines sera recherchée.

A l'intérieur de l'espace métropolitain, les potentialités de renouvellement urbain par la reconversion de friches industrielles, commerciales ou militaires, doivent être exploitées en priorité.

8 Veiller à la qualité des aménagements

Les grandes opérations d'aménagement³, qu'elles concernent la mise en place d'équipements et services, le développement de sites d'activités ou celui de quartiers situés en entrée de ville, doivent s'accompagner d'un effort de qualité sur l'aspect architectural des constructions, l'agencement et la réalisation des espaces publics.

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

Afin notamment de maîtriser l'écoulement des eaux pluviales, toute nouvelle opération d'aménagement doit comporter des surfaces d'espaces verts non imperméabilisés ou des espaces de stockage, en rapport avec sa taille en recherchant une plus grande densité et une diversité des végétaux et en privilégiant les essences locales.

11

9 Mettre en place une stratégie foncière en milieu urbain, à l'échelle de la région de Strasbourg

Afin d'atteindre les objectifs d'habitat et répondre aux besoins et aspirations des habitants, le Projet d'aménagement et de développement durable affirme la nécessité d'une politique foncière.

A cette fin, pour maîtriser le prix du foncier viabilisé et produire des logements (notamment des logements locatifs aidés) à des prix raisonnables, dans un contexte d'augmentation forte des prix du foncier et de raréfaction de la disponibilité des surfaces constructibles, les collectivités locales qui composent le syndicat mixte doivent articuler leur politique foncière avec celles, actuelles ou à venir, du Département du Bas-Rhin, de la Région Alsace et de l'Etat.

3. Plus de 5 000 m² de surface hors œuvre nette.

Chapitre II

Les espaces et sites naturels ou urbains à protéger

1 Les sites naturels à préserver ou protéger pour leur valeur intrinsèque

L'objectif du Projet d'aménagement et de développement durable est de préserver le patrimoine naturel de la région de Strasbourg. Cet objectif est principalement obtenu par la protection des secteurs présentant un intérêt écologique majeur ou un paysage remarquable et par la préservation des secteurs présentant des enjeux environnementaux multiples et/ou un caractère sensible au regard de l'environnement. L'accès du public à ces secteurs doit être adapté à leur sensibilité, de manière à garantir la préservation du patrimoine naturel fragile. Ces différents secteurs sont détaillés ci-après, ainsi que la prescription qui s'y applique.

1.a Protéger les milieux écologiques majeurs

Les milieux écologiques majeurs font déjà l'objet d'un certain nombre de protections. Ces zones naturelles sont situées dans les périmètres :

- des réserves naturelles existantes ou en projet (forêt d'Erstein, forêt de la Robertsau, forêt du Neuhoef et du bois d'Illkirch-Graffenstaden, Ile du Rohrschollen, Ile de Rhinau, réserves naturelles régionales de la ballastière du centre de raffinage de Reichstett, de Herbsheim) ;
- des forêts de protection (Benfeld, Daubensand, Diebolsheim, Erstein, Gerstheim, La Wantzenau, Nordhouse, Plobsheim, Rhinau) ;
- des arrêtés de protection de biotope (une partie du Bruch de l'Andlau, plan d'eau de Plobsheim, mare dite Bütt et prairies environnantes à Huttenheim et Sermersheim, étang du Rustlock à Sermersheim, ried de la Lutter à Huttenheim).

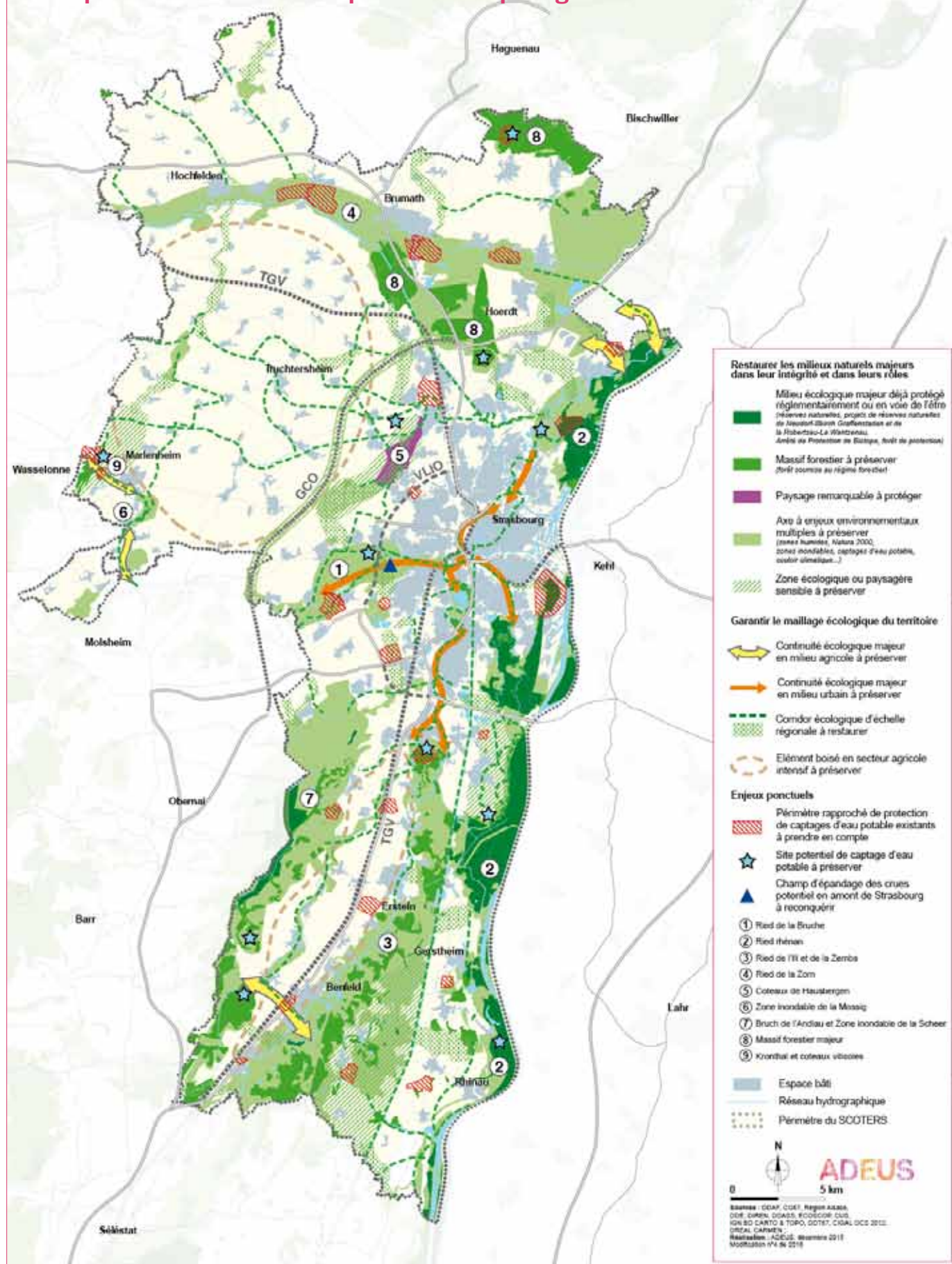
La protection de ces milieux écologiques majeurs doit être pérennisée.

1.b Préserver les massifs forestiers

Les massifs forestiers devront être préservés en fonction de leur valeur écologique. Les documents d'urbanisme définiront les modes de préservation adaptés.

Les projets présentant un intérêt général sont autorisés dans la mesure où ils ne remettent pas en cause la valeur écologique du massif forestier.

Les espaces et sites naturels à préserver et à protéger



1.c Protéger les 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.

1.d Préserver et valoriser les axes à enjeux environnementaux multiples

Les zones naturelles, identifiées en vert clair sur la carte «Espaces et sites naturels à préserver et à protéger», constituent des continuités écologiques importantes, auxquelles se superposent des enjeux de gestion des risques d'inondation et/ou de protection de la ressource en eau potable.

A ce titre, elles seront préservées de toute nouvelle extension de l'urbanisation, à l'exception des bâtiments nécessaires à l'exploitation agricole, de toute implantation nouvelle de gravières et de tout remblaiement. Toutefois, les infrastructures de transport et les réseaux y sont autorisés, ainsi que les équipements liés à l'exploitation des ressources en eau et en énergie renouvelable, sous réserve de leur compatibilité avec la sensibilité du milieu. Les aires de jeux, les terrains de sports et les jardins familiaux peuvent être admis sous réserve qu'ils soient compatibles avec la sensibilité du milieu.

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 et les jardins familiaux, les gravières et les remblais.

Les sites potentiels de captage d'eau à préserver et un champ d'épandage des crues potentiel en amont de Strasbourg à reconquérir sont identifiés par des étoiles et un triangle bleus sur la carte «Espaces et sites naturels à préserver et à protéger».

1.e Préserver les zones écologiques ou paysagères sensibles

Dans ces zones, identifiées en hachuré vert sur la carte «Espaces et sites naturels à préserver et à protéger», aucune nouvelle zone d'activités ne doit être autorisée. Ces zones comprennent notamment des coteaux viticoles, les zones de ried de Plobsheim-Eschau, de la Zembs. Elles comprennent également un couloir de 200 m de part et d'autre de l'axe du Grand contournement ouest, hors espaces déjà urbanisés.

4. Le périmètre des espaces protégés est identifié sur l'extrait de carte IGN au 1/25 000ème annexé au présent document.

Les zones humides à préserver et les connexions naturelles à améliorer

Zone humide remarquable à préserver

Connexion naturelle à améliorer

- 1 Augmenter la zone de contact par des plantations complémentaires
- 2 Passage à faune
- 3 Aménagement des berges
- 4 Maintien, restauration de la trame verte
- 5 Protection, restauration de la ripisylve
- 6 Reconnecter le Bruch et le Ried Elbo-Rheinán : aménager pour la vie biologique le franchissement de l'Andlau
- 7 Reconnecter le Bruch avec la plaine alluviale de la Bruche : création d'un passage de faune
- 8 Maintenir un corridor biologique majeur : vérifier ou restaurer le rétablissement sous l'autoroute

Milieu écologique majeur et paysage remarquable, massif forestier à préserver

Axe à enjeux environnementaux multiples

Zone écologique ou paysagère sensible

Bâti

Réseau hydrographique

Périmètre du SCOTERS

N

ADEUS

Point IGN ED Carls, REVIS DUMES
Sources : DDMF, COAT, Région Alsace,
CCE, CAREN, DOASIS, ECOGOCOR, CUS
Réalisation ADEUS, septembre 2009
Modifications n° 2-2010, 10-13

2 Les espaces naturels à préserver pour garantir les équilibres écologiques

2.a Maintenir ou créer des corridors écologiques

Le caractère naturel, la valeur patrimoniale et la continuité des corridors écologiques, doivent être pris en compte dans l'aménagement des espaces à urbaniser.

Les corridors écologiques sont référencés sous la forme d'un schéma de principe sur la carte «Espaces et sites naturels à préserver et à protéger» par la mention «Corridor écologique d'échelle régionale à restaurer» (pointillés verts), «Continuités écologiques majeures en milieu urbain à restaurer» (flèches oranges) et «Continuités écologiques majeures en milieu agricole à préserver» (flèches jaunes).

Les boisements existants doivent y être maintenus.

Au sein des corridors écologiques, des continuités doivent être assurées en les préservant de toute urbanisation, dans les conditions suivantes :

- En milieu agricole, ces continuités naturelles et liaisons vertes doivent avoir un minimum d'environ 30 mètres de largeur, hors largeur de cours d'eau. Cette largeur peut être réduite ponctuellement lors de la traversée d'infrastructures.
- En milieu urbain, elles doivent avoir une largeur minimum d'environ 15 mètres hors largeur de cours d'eau. Cette largeur peut être réduite exceptionnellement jusqu'à 5 mètres sur une courte distance et à condition que la végétation soit très dense. Cette orientation ne s'applique pas aux milieux très urbanisés comme par exemple le centre ville de Strasbourg, en raison de la situation particulière des berges en quai.
- Dans le cas de la traversée de nouvelles infrastructures, la préservation ou le rétablissement des continuités naturelles doivent être garantis. Le schéma de principe des connexions naturelles à améliorer dans le cadre d'aménagements ou de réaménagements de voiries existantes figure sur la carte «Les zones humides et les connexions naturelles à améliorer».

Les documents d'urbanisme des communes concernées précisent les dites continuités et doivent en tenir compte, par un classement approprié, par des emplacements réservés et/ou toute autre mesure appropriée.

La part du végétal doit être augmentée ou garantie, en particulier en milieu urbain, à l'occasion de la création ou du réaménagement de voiries.

2.b Maintenir des zones naturelles «tampon»

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 strasbourgeoise⁵.

Ces coupures pourront être gérées par exemple comme espaces agricoles, ludiques ou sportifs.

Les lisières des massifs forestiers doivent être protégées par des servitudes de recul inconstructibles ou par l'instauration de zones «tampon» non urbanisables. Ces zones doivent avoir des fonctions agricoles ou récréatives compatibles avec leur rôle écologique de lisière.

2.c Préserver les espèces patrimoniales dont la survie est menacée

La préservation des espèces patrimoniales, animales ou végétales, dont la survie est menacée, doit être assurée. Particulièrement, la préservation des noyaux majeurs de population de grand hamster et de crapaud vert, espèces protégées en voie de disparition en France doit être recherchée à travers le maintien de zones refuges et le rétablissement de continuités de passage sous les nouvelles infrastructures.

3 Les espaces naturels à préserver pour maintenir le fonctionnement écologique des cours d'eau

En dehors des zones urbanisées, les rivières doivent garder, dans toute la mesure du possible, leur caractère naturel. Les travaux réalisés dans le lit majeur, et en particulier sur les berges, doivent en tenir compte.

En ce qui concerne la Zorn, la Bruche, l'Andlau et leurs affluents, ainsi que l'Ill à l'amont d'Erstein et à l'aval de Strasbourg, qui ont conservé leur dynamique naturelle, l'espace de liberté du cours de ces rivières doit être maintenu, en dehors des zones déjà urbanisées, et les champs d'expansion des crues centennales doivent être préservés.

Dans les milieux humides exploités par l'activité agricole, l'activité en place et la prise en compte de la sensibilité écologique particulière des milieux devront être conciliées.

4 Les espaces agricoles à préserver

L'objectif du Projet d'aménagement et de développement durable (PADD) est de pérenniser une production agricole diversifiée et de qualité. A cette fin, dans l'en-

5. Blaesheim, Eckwersheim, Entzheim, Eschau, Fegersheim, Geispolsheim, Holtzheim, Lampertheim, La Wantzenau, Lipsheim, Mittelhausbergen, Mundolsheim, Niederhausbergen, Oberhausbergen, Oberschaeffolsheim, Plobsheim, Reichstett, Souffelweyersheim, Vendenheim, Wolfisheim

semble des territoires agricoles, l'agriculture respectueuse de l'environnement («agriculture raisonnée»,...), telle que définie dans le PADD, sera privilégiée.

En outre, les espaces agricoles les plus fertiles et les espaces viticoles sont préservés, à partir des prescriptions suivantes :

4.a Préserver les terres les plus fertiles et soutenir leur vocation agricole

Les terres fertiles identifiées en jaune sur la carte «Les vocations agricoles à affirmer» constituent une richesse patrimoniale.

Les extensions urbaines y sont autorisées uniquement lorsqu'elles permettent de répondre à l'une au moins des orientations suivantes :

- le développement des pôles urbains de l'agglomération strasbourgeoise et bourgs centres de la région de Strasbourg ;
- le développement des secteurs de l'agglomération strasbourgeoise bien desservis par les transports en commun ;
- la réalisation d'opérations d'aménagement sous réserve qu'elles correspondent aux objectifs qualitatifs et quantitatifs fixés par un programme local de l'habitat ;
- l'aménagement des plateformes d'activités et sites de développement économique définis à l'orientation VI.1.

A l'exception des quatre cas cités ci-avant, les extensions urbaines doivent y être fortement limitées et le développement urbain doit se faire préférentiellement dans les dents creuses des villages. Le développement linéaire le long des axes routiers doit être limité.

4.b Protéger les coteaux viticoles

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.

4.c Conforter les espaces agricoles liés aux cultures spéciales

et à l'élevage

Les espaces agricoles liés aux cultures spéciales et à l'élevage seront confortés.

5 Les espaces urbains à préserver

5.a Le Plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) de Strasbourg

Pour l'espace métropolitain, le centre de Strasbourg (Grande Île) fait l'objet d'un Plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV). Les principaux objectifs tirés du PSMV visant la conservation du secteur sauvegardé dans son ensemble et ses éléments ponctuels sont les suivants :

- trouver un équilibre entre la nécessaire protection du bâti et un développement harmonieux du centre :
 - en garantissant la conservation du patrimoine (550 édifices ou éléments isolés, dont 41 classés monuments historiques et 98 inscrits à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques) ;
 - en permettant l'évolution de la ville en tenant compte des besoins liés à l'évolution d'une cité moderne, en favorisant et en contrôlant l'insertion d'architecture contemporaine ;
- assurer la mise en valeur des édifices les plus importants par leur environnement immédiat ;
- s'attacher à la conservation et à la mise en valeur du cours de l'Ill, avec ses quais, ses abords et les perspectives y conduisant.

5.b Des espaces représentatifs d'une urbanisation traditionnelle

Afin de préserver l'identité des villages et de certains quartiers, les documents d'urbanisme peuvent identifier les secteurs représentatifs d'une urbanisation traditionnelle, groupée et dense. Dans ces secteurs, et dans les extensions les plus proches, la construction en limite séparative et en limite du domaine public doit être privilégiée.

Le maintien d'une forme urbaine en rapport avec l'urbanisation traditionnelle ne doit toutefois pas faire obstacle à une architecture contemporaine.

Chapitre III

Les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels, agricoles et forestiers

1 Assurer une gestion économe de l'espace

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

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

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

Le développement de nouveaux secteurs d'habitat intégrera une part importante d'habitat intermédiaire, tel qu'il est défini à l'orientation III.2.

Le développement de nouveaux sites d'activités répond à l'objectif de gestion économe de l'espace à travers l'orientation qui contingente l'aménagement de nouvelles plateformes d'activités et de nouveaux sites de développement économique.

L'enveloppe urbaine est fixée à environ 740 hectares par période de 6 ans sur l'ensemble du territoire du SCOTERS, que ce soit pour l'habitat, les équipements ou les activités.

2 Augmenter l'offre en habitat intermédiaire

Dans un souci d'économie du foncier, la forme urbaine et l'occupation des sols doivent être cohérentes avec les formes existantes et prévoir en priorité l'urbanisation à dominante d'habitat en continuité des secteurs déjà urbanisés, ou par renouvellement dans les espaces urbanisés.

Dans les villages, à l'exception des bourgs centres, les extensions de l'urbanisation en dehors des espaces urbanisés seront limitées en terme de surface foncière consommée.

A cette fin, et parce qu'il permet également de répondre aux objectifs de diversifier le parc de logements, d'encourager de nouvelles formes d'habitat et de mieux répondre à des besoins mal couverts, tels qu'ils sont définis à l'orientation IV.1, l'habitat intermédiaire doit être favorisé.

Dans les zones à urbaniser affectées à l'habitation, en dehors de celles qui sont destinées à accueillir principalement des immeubles collectifs, le développement de l'urbanisation devra ainsi réserver une part significative – qui ne pourra être inférieure à 25 % du nombre de logements – à l'habitat intermédiaire.

Cet habitat intermédiaire sera réalisé sous forme d'habitat individuel dense (maisons accolées, individuelles superposées), de petits collectifs intégrés dans le tissu urbain (villa urbaine, maison de ville ou de village) ou de formes mixtes (ferme restaurée, urbanisation traditionnelle des villages). Les petits collectifs auront une volumétrie proche des formes d'habitat citées précédemment.

3 Intégrer la préservation des zones inondables dans le développement de l'espace urbain ou aggloméré

Dans les zones inondables par remontée de nappe, l'urbanisation est admise sans restriction autre que celles édictées par le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), les Schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) et les Plans de prévention des risques d'inondation (PPRI).

Dans les zones inondables par submersion, l'urbanisation nouvelle est admise pour les projets satisfaisant simultanément aux trois critères suivants :

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

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

Pour l'application de la présente orientation, est considéré comme risque d'inondation faible à moyen, un risque de submersion en crue de fréquence centennale correspondant à une hauteur d'eau maximale de 1 mètre et une vitesse maximale de 0,50 mètre par seconde.

Correspondent notamment aux critères énoncés :

- le développement du pôle métropolitain, européen et tertiaire, au Wacken ;
- le développement d'équipements de niveau d'agglomération sur le site du Heyritz, qui se situe sur l'«axe est-ouest» ;
- le développement d'un habitat dense, contribuant à la maîtrise de l'étalement urbain, dans plusieurs sites des pôles urbains de l'agglomération strasbourgeoise, dans le quartier de la Porte de France, le quartier des Foulons et de la Robertsau Sainte-Anne à Strasbourg, sur les rives du Borie à Ostwald.

Les constructions doivent être conçues de manière à minimiser les risques pour les personnes et les biens, en appliquant les prescriptions de l'orientation VIII.1.b.

4 Intégrer la dimension économique de l'agriculture dans le développement des espaces urbanisés

La dimension économique de l'agriculture doit être prise en compte dans le développement des espaces urbanisés comme des infrastructures. En particulier, les circulations agricoles doivent être rétablies à l'occasion de la réalisation ou du réaménagement d'infrastructures.

4.a Prendre en compte l'agriculture périurbaine en lien avec la ville

Les documents d'urbanisme concernant la première couronne strasbourgeoise⁶ doivent prendre en compte les espaces agricoles périurbains, afin de garantir un équilibre entre espaces urbanisés et espaces naturels et de valoriser le potentiel de l'agriculture vis-à-vis du tourisme et des loisirs.

4.b Ménager des secteurs agricoles constructibles

Afin de garantir aux agriculteurs des conditions d'exploitation satisfaisantes, les documents d'urbanisme doivent prévoir des secteurs agricoles constructibles, si possible concertés avec les communes voisines. Les sorties d'exploitations agricoles seront limitées géographiquement à ces secteurs.

La localisation de ces secteurs doit être compatible avec les enjeux du maillage écologique du territoire, des axes à enjeux environnementaux multiples et des zones écologiques ou paysagères sensibles, aboutissant à la préservation des zones citées à l'orientation II.1. Elle doit être en outre pertinente pour le fonctionnement du village (visibilité, positionnement par rapport aux vents dominants,...), ses possibilités d'extension et pour le fonctionnement agricole (disponibilité foncière, localisation par rapport aux réseaux, potentiel d'évolution,...).

L'implantation ou l'extension d'activités agro-touristiques sont autorisées dans ces secteurs.

Les activités agricoles et agro-alimentaires, notamment celles qui se font hors sol, doivent être accueillies dans des secteurs compatibles avec leur fonctionnement, leur impact sur l'environnement et leurs besoins de desserte par les transports de marchandises.

6. Bischheim, Eckbolsheim, Hoenheim, Illkirch-Graffenstaden, Lingolsheim, Ostwald, Schiltigheim, Strasbourg

Chapitre IV

Les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux

1 Développer un habitat diversifié, répondant aux besoins de la population

Sur l'ensemble du périmètre du présent Schéma de cohérence territoriale, la construction de logements devra en priorité satisfaire aux objectifs suivants :

- améliorer l'offre de logements, notamment en accroissant et en diversifiant le parc de logements, en facilitant la mobilité résidentielle des ménages et en œuvrant en faveur d'une meilleure articulation entre parc privé et parc public ;
- privilégier la qualité des logements et le cadre de vie, en améliorant le parc existant, en encourageant de nouvelles formes d'habitat et en redynamisant les quartiers d'habitat social ;
- développer l'habitat en lien avec les autres politiques de développement, en particulier la politique de transports collectifs, en intégrant les objectifs de haute qualité environnementale, en accompagnant les bailleurs dans une démarche environnementale et économe en énergie, et en ménageant dans les locaux communs des immeubles collectifs des installations permettant les « bonnes pratiques environnementales » : tri sélectif, garage à vélos, ... ;
- mieux répondre à des besoins mal couverts, en favorisant l'habitat intermédiaire, en menant des actions en faveur du logement des personnes âgées et en accroissant la production de grands logements.

2 Répartir les nouveaux logements dans la région de Strasbourg, conformément aux orientations d'organisation de l'espace

Le Projet d'aménagement et de développement durable prévoit la construction entre 2006 et 2016 de 40 000 nouveaux logements, qui devront respecter les objectifs suivants :

- sur le ban communal de Strasbourg, environ 9 000 logements nouveaux, principalement par renforcement du bâti existant et par conversion des friches et du foncier en mutation ;

- dans la Communauté urbaine de Strasbourg, hors ban communal de Strasbourg, environ 18 000 logements, en les accompagnant par un effort d'équipements, de création de services et un renforcement du réseau des transports en commun ; les logements seront réalisés en priorité par renouvellement urbain en première couronne et par des extensions en continuité du bâti en deuxième couronne ;
- sur le reste du territoire, environ 13 000 logements, en portant un effort tout particulier sur la construction dans les bourgs centres et les villages bien desservis par les transports en commun ; l'extension de l'urbanisation y sera toutefois progressive et maîtrisée.

3 Mieux répartir le logement aidé

Une offre supplémentaire de 8000 logements locatifs aidés doit être mise en place dans la région de Strasbourg entre 2006 et 2016.

Dans les communes bien desservies par les transports en commun, au sens du chapitre I, paragraphe 4, des logements locatifs aidés doivent être construits. Dans les autres communes, celles qui disposent d'une proportion faible de logements aidés en encourageront particulièrement la réalisation. Celles de ces communes qui disposent de peu de réserves foncières doivent rechercher des opportunités dans le tissu ancien et préconiser la construction de logements locatifs aidés comme une composante forte des nouvelles opérations d'aménagement.

Par ailleurs, dans le but d'assurer l'effectivité de la mixité sociale, les logements locatifs aidés doivent être diffusés autant que possible dans le tissu urbain.

Au sein de l'agglomération de Strasbourg, la répartition spatiale la plus équilibrée possible sera recherchée.

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

Chapitre V

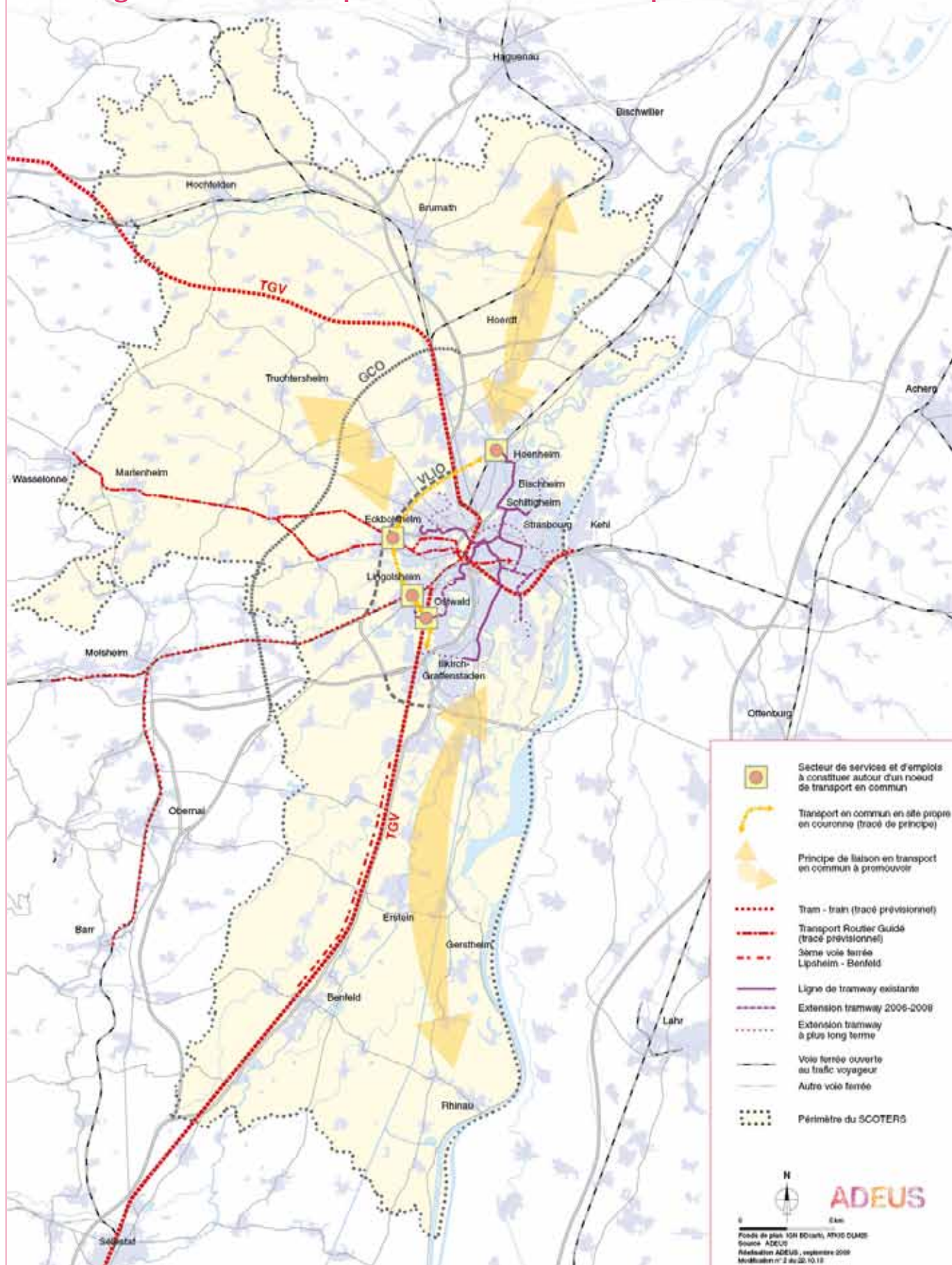
Les objectifs relatifs à la cohérence entre l'urbanisation et la desserte en transports collectifs

1 Promouvoir la desserte par les transports en commun dans les politiques locales de déplacements

Les politiques locales de déplacements définies à l'échelle des bassins d'emploi ou d'habitat, comme sur des périmètres plus larges, doivent prévoir :

- une amélioration de la qualité des transports en commun existants : confort et capacité, fréquence et cadencement, rapidité, interconnexion entre les lignes, accessibilité depuis les modes doux et pour les personnes à mobilité réduite ;
- le renforcement du réseau de transports, en cohérence avec les orientations générales de l'organisation de l'espace ;
- une adaptation du réseau de voirie en le hiérarchisant ;
- une politique de maîtrise de la demande de déplacements motorisés par la limitation et la réglementation du stationnement public ainsi que de réduction de l'offre de stationnement sur le lieu de travail et l'abaissement de la vitesse moyenne sur certains axes.

Le maillage du réseau de transport en commun à mettre en place



2 Organiser la desserte de tous les pôles urbains par les transports en commun

Le développement des transports en commun doit permettre la desserte de tous les pôles de la région de Strasbourg :

- les pôles urbains de l'espace métropolitain ;
- les bourgs centres ;
- les secteurs d'urbanisation mal desservis qui permettent de répondre aux objectifs quantitatifs fixés au chapitre IV ;
- les sites d'activités accueillant un grand nombre d'emplois.

A cet effet, la fréquence des trains sera augmentée. Les horaires seront progressivement cadencés, avec une desserte à heure fixe toutes les heures, toutes les demi-heures aux heures de pointe, et au quart d'heure pour certaines dessertes à proximité de Strasbourg. De nouveaux services, partiellement ou totalement en «site propre» seront développés. Les autorités organisatrices de transport se concerteront pour coordonner leurs services.

A l'intérieur de la Communauté urbaine de Strasbourg, le réseau de tramway sera étendu et maillé, afin de mieux desservir l'espace métropolitain. Il pourra à terme être prolongé vers la ville de Kehl. En complément, un réseau de transport en commun sera à long terme constitué dans la couronne afin de mailler le réseau à plus longue distance du centre et de connecter les secteurs de services et d'emplois définis à l'orientation I.2.b.

En parallèle, des solutions d'exploitation, voire d'infrastructure devront être trouvées pour absorber le flux généré par la desserte TGV, l'accroissement du trafic des voyageurs sur les lignes TER et l'augmentation du trafic de fret.

De manière générale, le réseau ferré sera aménagé de telle manière que l'accroissement de l'offre de fret et la desserte marchandises ne pénalisent pas la desserte des voyageurs.

3 Mailler le réseau et favoriser l'intermodalité

Des interconnexions du réseau ferré seront ménagées tant avec le réseau local des transports en commun qu'avec celui de la grande vitesse et les dessertes régionales. Il s'agit de créer progressivement, de cette manière, un réseau maillé, desservant l'agglomération de Strasbourg, les bourgs centres et les villes moyennes situées à l'extérieur de l'aire du présent Schéma de cohérence territoriale.

Les gares de transports en commun doivent être rendues très accessibles, tant par la marche à pied que par les autres modes :

- en offrant des capacités de rabattement efficaces ;
- en créant si nécessaire des petits parkings relais ;
- en facilitant l'accès pour les vélos, et leur stationnement sécurisé à proximité immédiate de la gare.

4 Articuler l'urbanisation avec la desserte par les transports en commun

Cette orientation est déjà fixée :

- par l'orientation I.4 qui détermine les conditions de développement des quartiers à dominante d'habitat en fonction de la desserte par les transports en commun ;
- par l'orientation I.5 qui articule le développement de services à la population avec la desserte par les transports en commun.

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

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

Dans les secteurs de l'agglomération strasbourgeoise les mieux desservis par les transports en commun, le stationnement au lieu de travail doit être limité afin d'encourager l'utilisation d'autres modes de transports.

Dans les autres secteurs, la création d'activités visera à être accompagnée d'une valorisation des modes de déplacements autres que la voiture individuelle. A titre d'exemple, celle-ci peut prendre les formes suivantes :

- faciliter les accès et les parkings sécurisés pour les deux-roues ;
- mettre en place des plans de mobilité d'entreprise ;
- inciter au co-voiturage, au transport à la demande,...

Les aménagements du réseau routier ne doivent pas conduire à augmenter la performance de la desserte radiale globale vers l'agglomération strasbourgeoise.

Chapitre VI

Les objectifs relatifs à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et des autres activités économiques

1 Identifier les sites d'accueil d'activités

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

Par ailleurs, l'équipement du territoire s'appuie sur une sélection de sites d'accueil d'activités, traduits dans les documents d'urbanisme sous forme de zones à dominante d'activités à court, moyen ou long terme. Ces sites sont les suivants :

- les zones d'activités existantes, qui doivent être optimisées en priorité ; est considérée comme zone d'activités existante au sens de la présente orientation une zone d'activités déjà viabilisée à la date d'approbation du Scoters ;
- les sites de développement métropolitain, y compris leur potentiel d'extension ;
- des plateformes d'activités ;
- de nouveaux sites de développement économique ;
- de petits sites à l'échelle des communes ;
- des zones dédiées spécifiquement à une activité précise de service public.

Les sites de développement métropolitain, les plateformes d'activités et les nouveaux sites de développement économique sont reportés sur la carte «Les activités économiques à développer». Quatre sites de développement restent à localiser, un site sur chacun des périmètres suivants :

- Communauté de communes de la région de Brumath ;
- Communauté de communes de la Porte du vignoble ;
- Communauté de communes du Rhin ;
- Communauté de communes de Benfeld et environs.

Parmi ces sites, l'ouverture de nouvelles zones d'activités à l'urbanisation à court terme doit tenir compte de l'offre de terrains libres existante dans les zones d'activités à court terme situées dans un périmètre de 5 à 10 kilomètres, hors espace métropolitain.

Les sites de développement métropolitain, les plateformes d'activités, les nouveaux sites de développement économique et les petits sites à l'échelle des communes doivent respecter les orientations énoncées ci-après.

CC de la région de Brumath

CC de la porte du Vignoble CC des villages du Kehlbach

CC de Benfeld et environs

CC du Rhin

CC du Rhin

CC du Rhin

Legend:

- Site de développement métropolitain
- ZE : Zénith
- U : Universités
- Pil : Parc d'Innovation d'Illkirch-Graffenstaden
- E3 : Espace Européen de l'Entreprise
- Aéroport / gare / port
- Plateforme d'activités
- 1 : Brumath - Bemolsheim - Mommenheim
- 2 : Fegersheim - Lixheim
- 3 : Kogenheim
- Projet de plateforme d'activités hors périmètre du Scoters
- Axe de développement est-ouest
- Secteur de services et d'emplois à constituer autour d'un nœud de transport en commun
- Site de développement économique
- 4 : Erstein
- 5 : Schwindratzheim
- 6 : Hoardt
- 7 : La Wantzenau Nord
- 8 : La Wantzenau Sud
- 9 : Reichstett
- 10 : Reichstatt - Mundotzhelm - Vendenheim
- 11 : Kienheim
- 12 : Hagenblaten
- 13 : Holtzheim, extension abattoirs
- 14 : Holtzheim, zone aéroportuaire
- 15 : Entzheim, cadran 3
- 16 : Entzheim, Gelpothheim cadran 4/Fortin
- 17 : Willwertheim
- 18 : Ostwald La Vigle 2
- 19 : Eschau - Plobsheim
- 20 : Bischheim - Hornheim (route de la Wantzenau)
- Site de développement possible porté par les communautés de communes
- Périmètre des intercommunalités
- Transport en commun en site propre en couronne (tracé de principe)
- Franchissement du Rhin existant
- Périmètre des Scoters

Map Labels:

Haguenau, Bischwiller, Herrlisheim, Achen, Brumath, Truchtersheim, GGV, GCO, VLO, Hoenheim, Bischheim, Schiltigheim, Appeln, Strasbourg, Porta de France, Kehl, Lingolsheim, Edolsheim, Ostwald, Illkirch-Graffenstaden, Molsheim, Barr, Oberrnai, Gerstheim, Benfeld, Rhinau, Dambach la Ville, Sélestat, Lahr.

Scale: 0 5 km

Source: ADEUS, Région Alsace, CG67, DRIRE, CUS écologie urbaine, Realisation ADEUS, septembre 2019, Mise en cartographie PCF, avril 2019.

1.a Les sites de développement métropolitain

Les sites de développement métropolitain, définis à l'orientation I.1.b, doivent être confortés dans leur vocation principale : haute technologie, innovation et recherche pour le Parc d'innovation d'Illkirch-Graffenstaden ; tertiaire supérieur pour l'Espace européen de l'entreprise à Schiltigheim ; grands équipements et accueil de grands événements culturels ou sportifs pour le site du Zénith à Eckbolsheim ; institutions européennes et internationales, tertiaire et grands équipements à vocation économique, culturelle ou sportive au Wacken.

Le port de Strasbourg constitue le premier pôle logistique de la région de Strasbourg et un pôle industriel de première importance. Limité dans son extension au sud et au nord par des espaces naturels, cet espace doit conserver sa fonction économique qu'il pourra compléter avec une vocation «haute technologie» grâce au point d'interconnexion à très haut débit. A proximité du pont de l'Europe, il devra également se diversifier en intégrant des fonctions plus urbaines : logements, équipements et services.

1.b Les plateformes d'activités

Réalisées sur la base d'une solidarité fiscale communautaire, voire intercommunautaire, ces plateformes sont situées à Brumath/ Mommenheim/ Bernolsheim, à Fegersheim/ Lipsheim, et à Kogenheim. Elles s'appuient sur une desserte potentielle de fret ferré. Le site de Fegersheim/Lipsheim permettra le développement d'entreprises dans le domaine du transport et de la logistique. Les sites de Brumath/Mommenheim/ Bernolsheim et Kogenheim pourront également accueillir des entreprises dans ce domaine. En outre, le projet de plateforme de Kogenheim ne pourra être réalisé que sur des emprises situées hors crues centennales, en référence au SDAGE Rhin-Meuse, et dans la mesure où les infrastructures de communication y seront adaptées.

1.c Les nouveaux sites de développement économique

Ils correspondent à l'objectif de répartir l'activité dans la région de Strasbourg, tout en assurant une gestion économe de l'espace.

Ils ont une taille limitée à une vingtaine d'hectares.

Leur localisation doit autant que possible privilégier la desserte par fer ou voie d'eau pour les marchandises et la possibilité de desserte par les transports en commun pour les actifs. Lorsqu'elles sont situées à proximité de la voie ferrée ou la voie d'eau, ou lorsqu'elles sont situées dans des communes bien desservies par les transports en commun (au sens du chapitre I, paragraphe 4), elles peuvent être étendues sans dépasser soixante hectares. Là où une desserte fine par les transports en commun n'est pas envisageable, la desserte du site de développement économique doit pouvoir être organisée à partir d'une gare, d'une station de tramway ou équivalent, et l'aménagement de la zone doit en tenir compte. En complément, des plans de déplacements d'entreprises seront initiés à l'échelle du site.

Les sites de développement économique situés à proximité de l'aéroport doivent privilégier l'implantation d'entreprises dont l'activité a un rapport fonctionnel avec l'aéroport, ou peut se développer en rapport avec la fréquentation de l'aéroport : tertiaire supérieur, point de rencontre d'un réseau d'entreprises, par exemple.

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

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

La localisation des activités économiques génératrices de transports de marchandises importants, en particulier la logistique, doit intégrer la présence de la voie d'eau et/ou du réseau ferré et s'appuyer autant que possible sur leur potentiel.

En ce qui concerne la logistique, il est rappelé que la principale plateforme multimodale à l'échelle de la région de Strasbourg est celle du port. Elle doit être confortée dans cette activité. Elle est complétée par une plateforme rail-route à Cronenbourg.

L'implantation de nouvelles zones logistiques doit répondre avant tout aux besoins des entreprises implantées sur le territoire, existantes et à venir, ainsi qu'à l'approvisionnement des populations de la région de Strasbourg.

3 Permettre l'implantation des grandes installations d'intérêt collectif

L'implantation de grandes installations d'intérêt collectif liées au fonctionnement du bassin de vie (traitement des effluents et des déchets, production d'eau potable, production d'énergies renouvelables,...) peut se faire en dehors des sites d'activités précédemment définis, quelle que soit leur emprise.

Ces installations devront se situer en dehors des zones de contrainte environnementale forte, sauf si elles sont liées à l'exploitation d'une ressource naturelle sensible (captages d'eau potable par exemple).

4 Localiser les activités commerciales dans le respect des équilibres territoriaux

Le diagnostic et la stratégie établissent qu'il existe une correspondance entre l'armature commerciale du territoire et la hiérarchie urbaine. Cet équilibre se révèle satisfaisant du point de vue de l'aménagement du territoire. Afin d'en maintenir les conditions, 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.

4.a Les centralités urbaines, localisation préférentielle de la fonction commerciale

Les centralités urbaines, définies dans le glossaire (cf. glossaire page 57), doivent être mises en capacité d'accueillir toutes les activités commerciales, notamment celles répondant à des besoins commerciaux quotidiens. Elles sont des lieux d'animation et de concentration de services et d'emplois. Par ailleurs, le commerce se développe directement en lien avec le dynamisme démographique et la concentration d'une offre commerciale et de service.

A cette fin, les documents locaux d'urbanisme identifient et confortent les centralités urbaines existantes et à venir :

- 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.

4.a.a. Une centralité urbaine spécifique : le centre-ville de Strasbourg

Le centre-ville de Strasbourg est une « centralité urbaine majeure » du fait de son rôle important dans l'armature commerciale du SCOTERS. Les règles d'urbanisme favorisent l'implantation de tout type d'activités commerciales. A cette fin, les documents 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).

4.a.b. Les autres centralités du territoire

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

- les centres-villes des pôles urbains, communes denses de l'Eurométropole : Bischheim, Schiltigheim, Hoenheim, Illkirch, Ostwald, Lingolsheim, Eckbolsheim ;
- les centres des communes proches de l'espace métropolitain ;
- les centralités de quartiers ;
- les centres-villes des bourgs centres : Hochfelden, Brumath, Hoerdt, Truchtersheim, Marlenheim, Erstein, Gerstheim, Benfeld, Rhinau ;
- les centres des communes situées dans un bassin de proximité ;
- les centres de village.

En vue de les conforter, 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.

4.b. Le commerce isolé

La création ou le développement des commerces ou ensembles commerciaux isolés, qui ne sont pas rattachés à des centralités urbaines, ni situés dans des pôles d'aménagement commercial, ne sont pas autorisés au-delà de 1 000 m² de surface de vente.

En outre, concernant le site de Fegersheim, le long de la RD 1083, sont autorisés :

- 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 usagers d'opérations d'aménagement ;
- le transfert de points de vente existants à l'intérieur du périmètre de telles opérations.

4.c. Les entrepôts liés au e-commerce

Leur implantation ne doit pas perturber la fluidité de la circulation.

A cette fin, ils ne sont autorisés :

- qu'au sein des zones commerciales existantes, en s'appuyant sur des accès et des aménagements existants ;
- ou sur des axes de flux préexistants en continuité du tissu urbain.

4.d. Les secteurs hors localisation préférentielle de la fonction commerciale et hors pôles d'aménagement commercial

Pour répondre aux objectifs de consommation foncière maîtrisée et de préservation des équilibres territoriaux existants, sont autorisés :

- 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, 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.

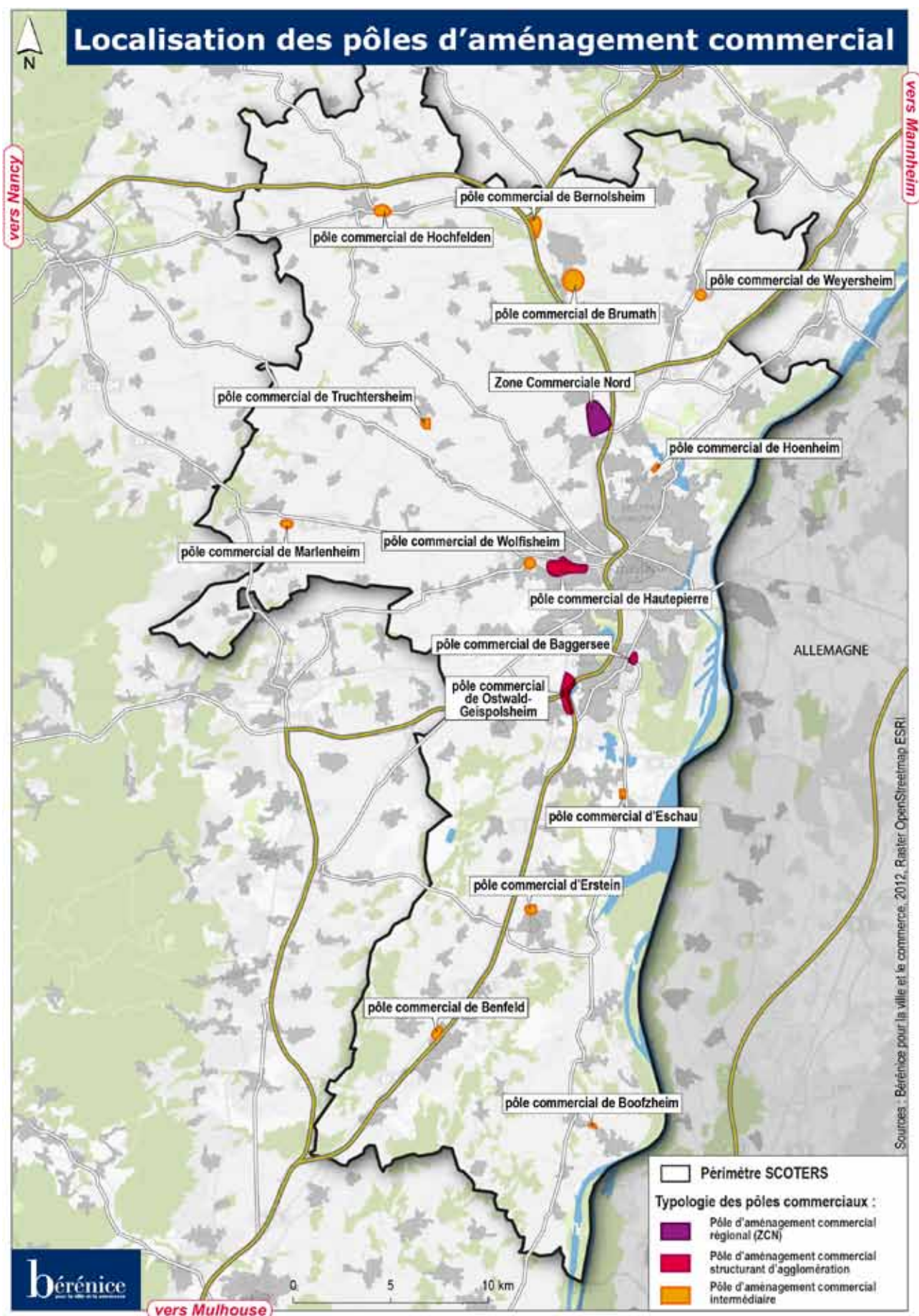
5 Les pôles d'aménagement commercial

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 commerciaux :

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

Trois types de pôles d'aménagement commercial sont identifiés, correspondant aux trois niveaux de la hiérarchie de l'armature commerciale : « intermédiaire », « structurant d'agglomération » et « régional ».

Vient s'y ajouter, au titre de pôle intermédiaire, le pôle Hoerdt-Weyersheim, qui dessert une population supérieure à 15 000 habitants.



5.a Les orientations applicables à l'ensemble des pôles d'aménagement commercial

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

Ces zones font l'objet de prescriptions particulières concernant notamment le stationnement, l'intégration et la qualité tant urbaine qu'architecturale et paysagère.

Ces prescriptions sont applicables aux projets de développement commercial, tant en création qu'en extension, particulièrement lorsqu'ils sont situés en entrée de ville.

5.b Les orientations particulières aux trois niveaux de zones d'aménagement commercial

5.b.a. Le pôle régional : Zone Commerciale Nord (ZCN)

La Zone Commerciale Nord fait partie d'une opération d'ensemble de modernisation. Les secteurs les plus proches du tissu urbain peuvent être utilisés pour une opération d'habitat en continuité avec le tissu existant.

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 de :

- améliorer les conditions d'accessibilité : intégrer et optimiser le cheminement et les arrêts du futur TCSP (Transport en commun en site propre), ainsi que l'implantation d'un parking relais au sein de la zone ;
- favoriser la mixité des fonctions dont l'implantation de logements ;
- valoriser la berge du canal ;
- créer des espaces publics de qualité favorisant le lien social et les déplacements notamment piétons, cycles ;
- améliorer l'insertion dans l'environnement et le paysage.

5.b.b. Les pôles structurants d'agglomération : Le Baggersee à Illkirch, Strasbourg-Hautepierre, La Vigie à Ostwald

L'évolution de ces pôles est à privilégier par densification, sans extension du périmètre actuel (à la date de la modification n°3) de ces zones.

A cette fin, sont autorisés :

- 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. Toute extension doit 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 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 ;
- les unités commerciales inférieures à 300 m² de surface de vente en rez-de-chaussée des bâtiments dans le cadre d'un projet urbain mixte comportant de l'habitat.

5.b.c. Dans les pôles intermédiaires

Pour respecter les équilibres commerciaux, et considérant que :

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

Sont autorisées :

- l'extension ou la création des galeries commerciales, 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 du SCOTERS) ;
- la création de tout nouvel ensemble commercial, à condition de ne pas intégrer de commerces de moins de 300 m² de surface de vente afin de ne pas porter atteinte au commerce de proximité des centralités urbaines.

Dans tous les cas, la surface de vente maximale pour chaque établissement commercial est limitée à 5 000 m².

Chapitre VII

Les objectifs relatifs à la protection des paysages et à la mise en valeur des entrées de ville

1 Garantir la qualité paysagère et bâtie des entrées de ville

Le Projet d'aménagement et de développement durable prévoit que les entrées de ville doivent être spécialement bien aménagées pour donner une image forte, claire et plaisante de la ville.

Toutes les entrées d'agglomération doivent bénéficier d'un traitement de qualité, en particulier le long des axes majeurs pénétrant dans l'espace métropolitain. Les tronçons en zone urbanisée doivent faire l'objet d'une attention particulière pour créer des fronts bâtis de qualité, notamment par une réglementation de la forme urbaine :

- au débouché du pont de l'Europe, par la mise en place d'un front bâti de qualité le long de la route du Rhin et l'insertion urbaine du Jardin des deux rives ;
- le long de l'A351, en veillant à la qualité paysagère et bâtie des nouveaux équipements et en préservant les vues sur la Cathédrale et les coteaux de Hausbergen et Bellevue ;
- le long de la route des Romains et de Schirmeck à Strasbourg avec une clarification des espaces publics et privés, l'encadrement des lieux de vie ou centralités le long des axes et le traitement des entrées à Strasbourg ;
- le long de la route de Strasbourg à Mittelhausbergen et Oberhausbergen, en créant un alignement bâti de part et d'autre de la route ;
- le long de l'autoroute A35 et de la voie ferrée au nord de Strasbourg : les quartiers situés autour de ces deux axes doivent être aménagés avec un souci de qualité en rapport avec la qualité du site et de ses vues lointaines ;
- dans la traversée de Fegersheim, Lipsheim et Ichtratzheim par la RN83, par une attention particulière à l'insertion des bâtiments situés en bordure de la route, au traitement de l'espace public et au contrôle des publicités, enseignes et préenseignes ; l'aménagement des terrains situés entre la RN83 et la voie ferrée doit se faire dans un souci de qualité paysagère depuis la route comme depuis la voie ferrée ;
- aux abords de la RN83 à Erstein et Benfeld, au sud et aux abords de la RD421, au nord-ouest de Brumath, en veillant à la qualité paysagère et à l'insertion de bâtiments en bordure de la route ;
- le long de la RN63, à l'intersection avec le Grand contournement ouest, dans un souci de qualité paysagère depuis la RN63 comme depuis le Grand contournement ouest.

Aux entrées de communes ou de villages, les extensions bâties doivent se réaliser en continuité du tissu existant pour préserver l'identité villageoise. Sur les grands axes d'urbanisation et entre les villages, la préservation de coupures paysagères doit être favorisée pour éviter un continuum urbain.

2 Préserver les axes paysagers

Les axes à enjeux environnementaux multiples référencés sur la carte «Espaces et sites naturels à préserver et à protéger» constituent également des axes paysagers.

Le schéma de principe des corridors écologiques (référencés sur la carte «Espaces et sites naturels à préserver et à protéger» sous les mentions corridors et continuités écologiques), pour lequel les prescriptions sont définies à l'orientation II.2.a, permet de garantir les qualités paysagères du territoire.

L'orientation II.2.b, qui limite la constructibilité aux abords des lisières des forêts, permet également de garantir leur lisibilité.

3 Préserver les lignes de crêtes

En partie supérieure des coteaux⁷, en deçà de la ligne de crêtes, les documents d'urbanisme doivent définir les limites au-dessus desquelles l'implantation de constructions et installations sera réglementée, voire interdite. Cette orientation ne s'applique pas aux noyaux historiques existants.

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

4 Garantir la lisibilité du réseau hydrographique

Le Projet d'aménagement et de développement durable prévoit de préserver les cours d'eau en tant que repères dans le paysage. Les documents d'urbanisme doivent prendre en compte cet objectif et veiller à la perception paysagère du réseau hydrographique.

A ce titre, une continuité végétale doit être maintenue le long des rives. Les nouvelles constructions en bordure de cours d'eau ou fossés doivent respecter une marge de recul adaptée. Les documents d'urbanisme doivent veiller à ménager des accès du public aux cours d'eau.

7. Coteaux : petites collines

5 Maintenir ou constituer une ceinture paysagère d'agglomération

Les documents d'urbanisme doivent garantir le maintien et/ou permettre le rétablissement d'une ceinture paysagère d'agglomération à vocation agricole ou récréative, s'appuyant notamment sur la Souffel, les gravières et les coteaux de Hausbergen, suivant le schéma de principe figurant sur la carte «Les lignes de force du paysage à préserver», sous la rubrique «Ceinture paysagère d'agglomération à maintenir ou à constituer».

Les bâtiments agricoles et habitations des exploitants doivent être insérés harmonieusement dans le paysage. En outre, les gîtes ruraux doivent être implantés à proximité des exploitations agricoles.

Chapitre VIII

Les objectifs relatifs à la prévention des risques

1 Prévenir les risques naturels

1.a Dans la construction des infrastructures de transport

Les aménagements d'infrastructures de transport doivent, dans la traversée des zones inondables, être conçus pour minimiser globalement les impacts et préserver les champs d'inondation et les écoulements des crues.

A titre d'exemple, la perméabilité des ouvrages peut être obtenue par :

- la construction des ouvrages au niveau du terrain naturel sans faire obstacle à l'écoulement des eaux ;
- des ouvrages transparents hydrauliquement (viaduc, ouvrage d'art,...).

1.b Dans l'aménagement des zones inondables en milieu urbanisé

Dans les zones inondables par remontée de nappe, l'urbanisation est admise sans restriction autre que celles édictées par le SDAGE⁸, les SAGE⁹ et les PPRI¹⁰.

La conception des projets autorisés en zone inondable par submersion au sens de l'orientation III.3 doit viser à minimiser les risques pour les personnes et les biens. A cette fin, elle ne doit pas aggraver les crues, en amont et en aval, et permettre de maintenir leurs champs d'expansion :

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

1.c Dans les secteurs touchés par les mouvements de terrain

Les projets d'aménagement, quelle que soit leur nature, doivent prendre en compte les contraintes liées à la morphologie des terrains sur les coteaux, et celles liées au sous-sol (cavités, caves, galeries et ouvrages souterrains, présence de formations compressibles, affaissements, anciennes décharges).

Dans les zones de ruissellement, les aménagements et constructions ne doivent pas augmenter les risques de glissements de terrain. En particulier, les documents d'urbanisme peuvent classer en zone naturelle les secteurs présentant les pentes les plus abruptes.

8. Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux

9. Schéma d'aménagement et de gestion des eaux

10. Plan de prévention du risque d'inondation

2 Prévenir les risques technologiques

Les activités nouvelles, lorsqu'elles génèrent des risques importants pour la population (installations SEVESO, silos, unités de réfrigération à l'ammoniac, chaufferies de très grande capacité,...), doivent veiller à limiter dans toute la mesure du possible l'exposition des populations. A cet effet, elles doivent être localisées à l'écart des autres zones urbanisées ou à urbaniser et/ou s'accompagner de mesures de limitation du risque à la source.

3 Prévenir les risques pour la santé publique

3.a La qualité de l'eau

La pérennité de la ressource en eau potable est garantie par une occupation du sol adéquate dans les différents périmètres de protection des captages d'eau.

Dans ces périmètres, les aménagements et constructions, lorsqu'ils sont autorisés, doivent prévoir les mesures de nature à éliminer tout risque de pollution de la nappe phréatique.

Lorsqu'un tracé d'infrastructure, en particulier routière, se situe dans un périmètre de captage d'eau potable, son aménagement ne peut être admis que :

- s'il est compatible avec la Déclaration d'utilité publique du captage d'eau potable ;
- et si la vulnérabilité du site et l'importance du forage le permettent ;

sous réserve de prendre les précautions qui s'imposent, et de mettre en œuvre les mesures permettant d'assurer la pérennité de l'approvisionnement en eau potable et de réduire les risques de pollution du captage.

En outre, l'utilisation à des fins agricoles doit être compatible avec la protection édictée.

La recherche de nouveaux sites de captage d'eau potable doit privilégier l'éloignement des zones d'urbanisation et des réseaux d'infrastructures de transport. Pour tout projet identifié, et en particulier pour ceux qui sont reportés sur la carte «Espaces et sites naturels à préserver et protéger» sous la rubrique «Préserver les sites potentiels de captage d'eau», les documents d'urbanisme doivent préserver les emplacements nécessaires à l'installation des forages et mettre en place les mesures de protection sur leurs abords immédiats.

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

Afin de limiter la vulnérabilité de la nappe, et compte-tenu de l'offre présente, aucune nouvelle gravière ne doit être créée sur l'aire du présent Schéma de cohérence territoriale. Cette orientation ne s'oppose pas à l'extension des gravières existantes.

3.b La qualité de l'air

Les orientations visant à articuler urbanisation et transports en commun et à ne pas augmenter globalement la capacité radiale routière automobile vers Strasbourg contribuent à l'objectif de diminution des émissions de produits polluants et de gaz à effet de serre.

Les plans de déplacements urbains, qui prennent en compte ces orientations, doivent s'attacher à valoriser les modes les moins polluants, pour le déplacement des personnes comme le transport des marchandises.

Ils doivent inclure un suivi environnemental permettant d'évaluer le niveau d'exposition des populations aux polluants atmosphériques et son évolution au cours du temps.

Dans toutes les opérations d'urbanisme, des espaces publics doivent être agencés de manière à rendre les cheminements piétonniers et les circulations douces (modes de déplacements non motorisés) aussi directs et aisés que possible.

3.c Les nuisances sonores

Lors de la réalisation et de la requalification d'axes de transports, des équipements intégrés au paysage doivent systématiquement être étudiés pour réduire les nuisances sonores et obtenir un niveau acceptable pour les riverains (murs anti-bruit, bâtiments «écran», revêtements de chaussées enrobés drainants ou poreux,...).

En matière de bruit lié au trafic aéroportuaire, les dispositions applicables sont celles découlant du Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport d'Entzheim.

3.d Le traitement des déchets

Pour assurer un maillage équilibré du territoire, le réseau des déchetteries fixes sera complété, dans un premier temps, par l'aménagement de trois nouveaux sites à Strasbourg (Meinau), à Schiltigheim et à Dossenheim-Kochersberg.

La deuxième couronne de la Communauté urbaine de Strasbourg doit être également équipée par de nouvelles déchetteries.

Les documents d'urbanisme doivent dégager les espaces nécessaires à l'implantation des déchetteries, lorsqu'il existe un projet identifié.

De même, des emplacements doivent être préservés dans les grandes zones d'activités qui le nécessitent.

Des emplacements collectifs pour le tri et la collecte des déchets ménagers doivent être prévus dans la conception de tous les immeubles collectifs et opérations d'aménagement.

Chapitre IX

Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs

Construire en priorité à proximité des stations de transports en commun

L'objectif de construire des logements, équipements, services et locaux d'activités tertiaires à proximité des principaux accès aux réseaux de transports en commun (gares SNCF, stations du Transport routier guidé, stations de tramway, arrêts de transports s'ils sont régulièrement et suffisamment desservis au cours de la journée et donnent un accès rapide à l'espace métropolitain) fait l'objet des orientations I.4 et I.5.

Pour les communes bénéficiant de cette desserte, sauf exception justifiée (gare éloignée du centre bourg, contraintes environnementales par exemple), l'urbanisation doit se faire en priorité dans les secteurs situés à proximité des stations. Par proximité, il faut entendre une distance maximale de quelques centaines de mètres permettant le déplacement à pied, voire un rayon de deux à trois kilomètres lorsque des facilités existent pour accéder à vélo et le garer de façon commode et sûre.

A cette fin, les documents d'urbanisme doivent prévoir, dans les secteurs les plus proches de la station, une densité d'occupation plus élevée que sur le reste du ban communal.

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

Ces quartiers doivent offrir une diversité des fonctions associant équipements, espaces publics et commerces.

Les gares, les accès au réseau de transport en commun et leurs abords doivent être valorisés par l'aménagement d'espaces publics de qualité. A cette fin, un stationnement calibré au plus près des besoins et peu consommateur de foncier doit être ménagé, des cheminements piétonniers et cyclistes doivent être organisés, le besoin d'accessibilité des personnes à mobilité réduite doit être pris en compte.

Lorsque les zones d'activités sont situées à proximité d'une desserte en transports en commun telle que gare ferroviaire ou station de tramway, ou équivalent, leur organisation doit en valoriser la desserte. Cette valorisation pourra se faire notamment en localisant les services communs (restauration, crèche, etc.) et les activités peu consommatrices en foncier à proximité de l'accès au transport.

Chapitre X

Les grands projets d'équipement et de services nécessaires à la mise en œuvre du schéma

1 Les projets nécessaires pour améliorer l'accessibilité externe de la métropole

L'accessibilité de la métropole par le réseau ferroviaire, les liaisons aéroportuaires et la voie fluviale implique des mesures adéquates. En particulier :

- l'accueil du TGV Est-Européen, du TGV Rhin-Rhône et de l'ICE, ainsi que la connexion entre les réseaux internationaux et la desserte par le transport ferré régional, nécessitent une organisation spatiale adaptée de la gare et des espaces les plus proches ;
- la construction du nouveau pont ferré sur le Rhin entre Strasbourg et Kehl pour permettre le passage de l'ICE et du TGV, ainsi que son accès, nécessitent la mise en place d'une politique d'emplacements réservés ;
- l'aéroport d'Entzheim sera raccordé prioritairement par liaison cadencée ferrée à un ou plusieurs points d'arrêts stratégiques de l'agglomération strasbourgeoise ; la gare d'Entzheim sera rapprochée de l'aéroport et une liaison piétonne efficace et confortable sera créée avec le hall de l'aéroport ; l'accès à l'aéroport sera facilité depuis l'ensemble de la région de Strasbourg.

49

2 Les projets nécessaires pour développer le réseau ferré et les transports en commun en site propre

Les trains express régionaux verront leur fréquence améliorée et leurs horaires cadencés. La desserte de toutes les gares sera progressivement organisée sur une plage horaire large, avec un intervalle entre deux trains d'une heure au maximum. Aux heures de pointe, l'écart sera d'une demi-heure au maximum. Les gares les plus importantes seront desservies avec une fréquence plus élevée. Le réseau ferroviaire sera interconnecté avec le réseau tramway en gare de Strasbourg afin de permettre le développement d'une offre tram-train depuis Strasbourg en direction de Molsheim, Barr et Gresswiller.

Le Transport routier guidé (TRG) desservira l'ouest de Strasbourg et les communes entre Eckbolsheim et Marlenheim, ainsi que Wasselonne.

Le réseau de tramway desservant l'espace métropolitain sera étendu ; les lignes seront prolongées vers Lingolsheim, le Neuhof, la Robertsau, Eckbolsheim, Ostwald et seront mises en correspondance ; le réseau sera également renforcé en direction de Kehl :

- la ligne B sera prolongée à partir de Strasbourg/Elsau vers Ostwald/Centre et Lingolsheim/Hirondelles ;
- la ligne C sera prolongée de Strasbourg/Esplanade vers Neudorf et Neuhoof/Reuss ;
- la ligne D sera prolongée à Strasbourg de la station Etoile/Bourse vers Neudorf/A. Briand ;
- un maillage supplémentaire du réseau sera réalisé grâce à la construction de la ligne transversale E entre Illkirch-Graffenstaden/Baggersee et Strasbourg/Robertsau ;
- une nouvelle ligne (ligne F) sera créée, reliant la place de la Gare, respectivement à l'Esplanade (Vauban) et à la Robertsau (institutions européennes).

A long terme, un réseau de transports en commun en site propre sera créé en limite ouest de la première couronne et interconnecté avec les grandes lignes de transport radiales (train, Transport routier guidé, tramway). Il reliera les pôles de services de l'agglomération strasbourgeoise et complètera la desserte en transports en commun des communes constituant les pôles urbains de l'agglomération.

Des lignes de transport en commun devront être créées à moyen terme vers des bourgs centres ; elles seront en site propre sur les tronçons où le niveau de trafic est élevé. Elles s'étendront :

- vers le nord, de Hoenheim à Hoerdt et Gries ;
- vers le sud-est, entre l'agglomération strasbourgeoise, Gerstheim et le Ried, le moyen de transport pouvant être ultérieurement prolongé en direction de Lahr ;
- vers l'ouest d'Eckbolsheim à Truchtersheim.

3 Les projets routiers nécessaires au développement de la région de Strasbourg

Les projets routiers nécessaires au développement de la région de Strasbourg doivent permettre d'améliorer la desserte routière de ses principaux pôles, la liaison avec les régions voisines et d'améliorer le cadre de vie et la sécurité dans les espaces bâtis.

Un contournement autoroutier, le Grand contournement ouest (GCO), dont toutes les variantes envisageables devront préalablement faire l'objet d'un examen approfondi, a pour objectif de rendre plus facilement compatible l'écoulement du trafic de transit avec les déplacements automobiles au sein de la région de Strasbourg. Le GCO sera conçu de manière à améliorer la desserte du territoire de la région de Strasbourg depuis les pôles régionaux, nationaux et internationaux, ainsi que la liaison entre les bourgs centres.

Afin de respecter les orientations du Schéma de cohérence territoriale, la réalisation du GCO ne conduira pas à augmenter globalement la capacité radiale routière automobile vers Strasbourg.

Le nombre d'échangeurs du GCO avec le réseau existant sera limité à deux :

- l'échangeur de Duttlenheim qui, complété par une liaison nouvelle avec la RD221, répond à l'objectif de desserte de l'aéroport ;
- l'échangeur sur la RN4 qui améliorera la desserte de l'ouest de la région de Strasbourg, pôle urbain ouest de l'agglomération strasbourgeoise, bourg centre de Marlenheim et les communes proches de la RN4.

L'insertion dans le paysage du GCO devra être particulièrement soignée. Son tracé devra de manière prioritaire se situer au-dessous du niveau actuel du sol afin de minimiser son impact visuel et sonore et de rétablir les continuités viaires et écologiques par des passages supérieurs sur l'autoroute. De manière complémentaire, l'insertion urbaine du réseau rapide interne à l'agglomération de Strasbourg devra être améliorée dans le cadre d'un programme de requalification des voies rapides de l'agglomération, notamment de l'A35.

La création d'une nouvelle voie en limite ouest de l'agglomération de Strasbourg (VLIO)¹¹, permettra la liaison entre les pôles urbains de l'agglomération. Son insertion urbaine devra être soignée.

L'achèvement de la rocade sud permettra d'améliorer la jonction entre le pont Pflimlin et l'A35 et le fonctionnement de l'ensemble du nœud d'échange situé à proximité de la Vigie.

L'aménagement de la voie EDF située en bordure du Rhin au nord du port permettra d'assurer la desserte du port aux pétroles, voire du port de Strasbourg, en évitant les secteurs urbanisés de l'agglomération strasbourgeoise. Des précautions particulières seront attachées à l'aménagement de cette voie étant donné la sensibilité du site en terme de risque industriel, de nappe phréatique et d'espaces naturels, de cadre de vie. La création d'une liaison entre la rue de Lübeck et la rue du Rhin Napoléon permettra d'améliorer la desserte du port de Strasbourg depuis le sud.

La création d'une liaison Piémont des Vosges - région de Lahr s'appuyant sur un nouveau franchissement du Rhin et suivant un tracé Obernai-Erstein-Gerstheim ou Barr-Benfild-Obenheim permettra de relier la région sud de Strasbourg aux régions avoisinantes.

Une nouvelle liaison sera créée entre l'A4 et Bouxwiller afin de répondre aux problèmes de sécurité et de nuisances constatés notamment sur les communes de Bossendorf et Lixhausen sur la RD7.

La desserte routière de l'aéroport d'Entzheim sera renforcée par le raccordement de la RD221 au GCO à la hauteur de l'échangeur de Duttlenheim. La nouvelle route ainsi créée améliorera considérablement l'accessibilité à l'aéroport et contribuera à rehausser son attractivité en prévision du développement de ses activités.

Plusieurs projets de moindre ampleur pourront être réalisés, si nécessaire, afin de permettre notamment l'extension de l'habitat et de l'activité, ou pour améliorer la sécurité au sein des communes traversées par un trafic important.

L'ensemble des projets routiers, y compris les déviations d'agglomération, sera conçu de manière à promouvoir l'accueil des transports en commun et ne devra pas augmenter globalement la capacité radiale routière automobile vers Strasbourg.

¹¹ Voie de liaison intercommunale ouest

4 La création d'un nouveau centre de stockage de déchets ultimes

Les capacités actuelles des Centres de stockage des déchets ultimes (CSDU) en activité (Hochfelden et Weitbruch) nécessitent, au delà de la réalisation du Projet d'Interêt Général du 17 mars 2005 concernant l'extension du CSDU de Hochfelden, la création d'un nouveau centre, dont la localisation sera choisie en priorité dans une grande zone d'activités et en fonction :

- des contraintes hydrologiques et géologiques ;
- des critères d'accessibilité de transport, si possible alternatif à la route (ferroviaire et/ou fluvial) pour l'acheminement des déchets ;
- d'un bilan environnemental global positif.

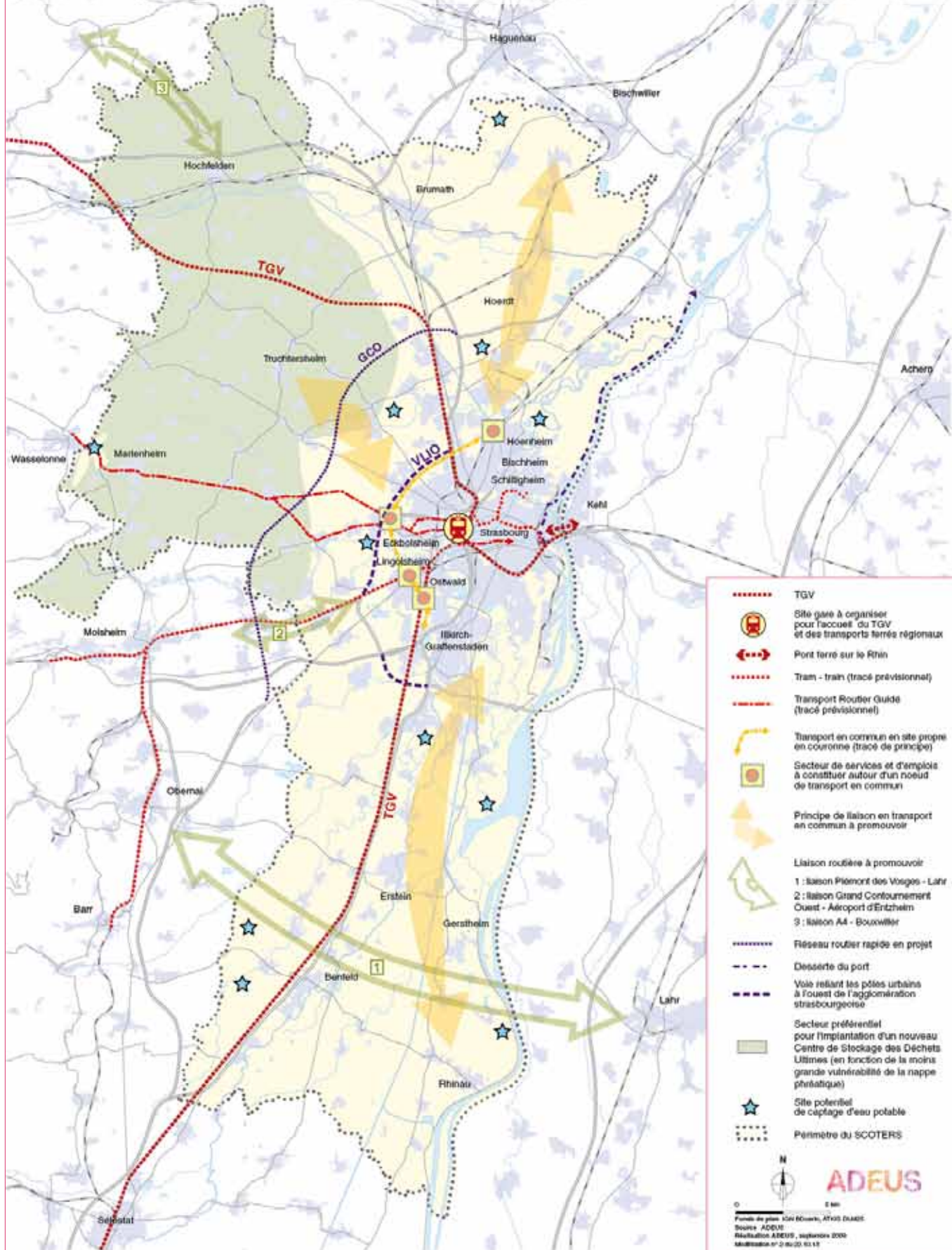
5 La création de nouveaux captages pour l'eau potable

La création de nouveaux captages d'eau potable doit permettre la sécurisation de l'alimentation en eau potable dans la région de Strasbourg, notamment pour la Communauté urbaine de Strasbourg qui dépend à plus de 70 % du captage du Polygone.

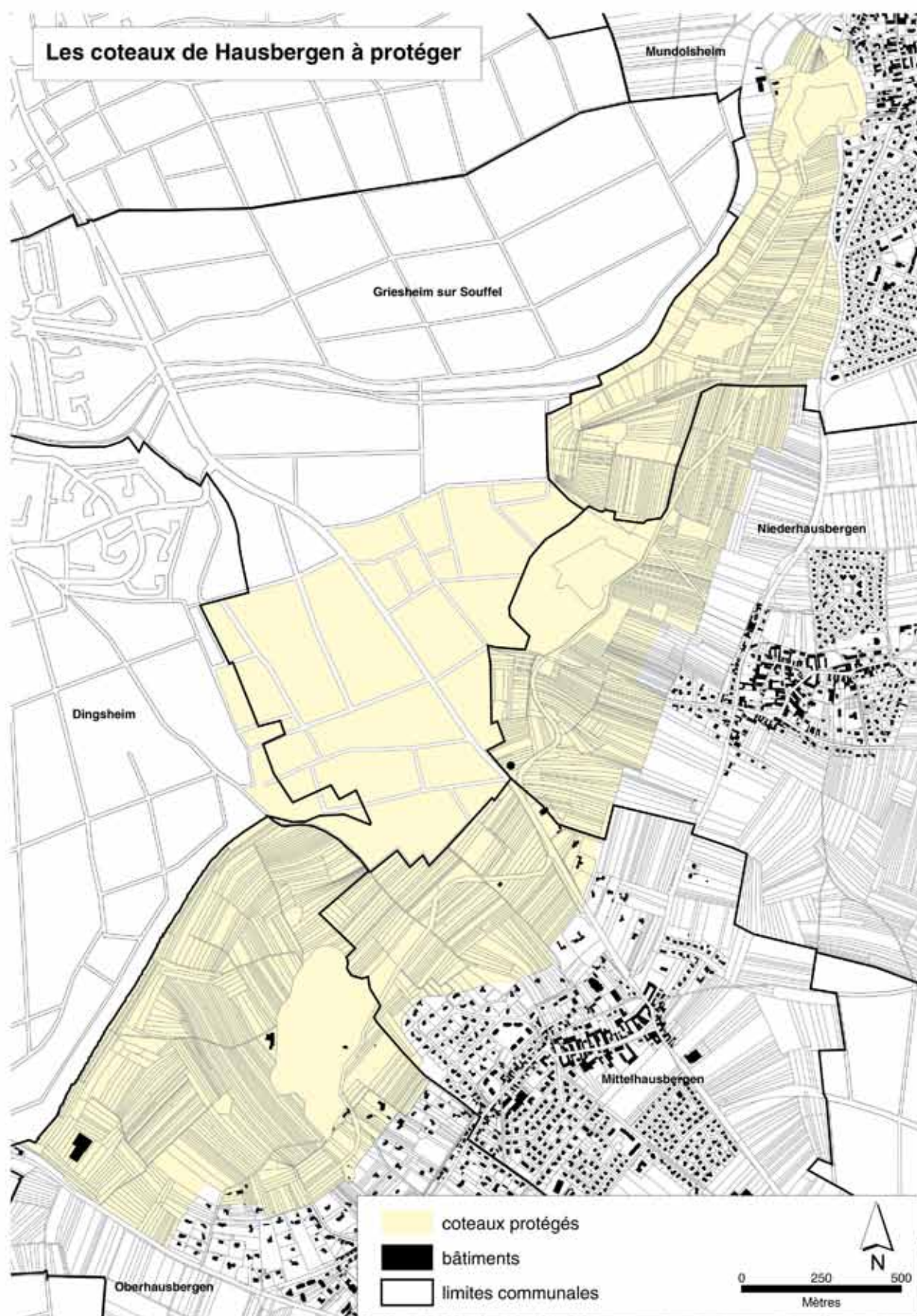
Il s'agit notamment des sites potentiels de captages d'eau potable suivants :

- forage de Weitbruch ;
- forage du «bois de Lampertheim» à Vendenheim ;
- forage du «Wepelacker» à Pfulgriesheim ;
- forage du «Château d'Angleterre» à Bischheim ;
- forage de Wolfisheim ;
- forage de Plobsheim ;
- forage de Ichtratzheim ;
- forage de Rhinau/Daubensand ;
- forage de Wasselonne ;
- puits de Westhouse ;
- puits du Rischwald à Huttenheim.

Les grands projets d'équipement et de services nécessaires à la mise en œuvre du schéma



Annexe



GLOSSAIRE

Centralités urbaines

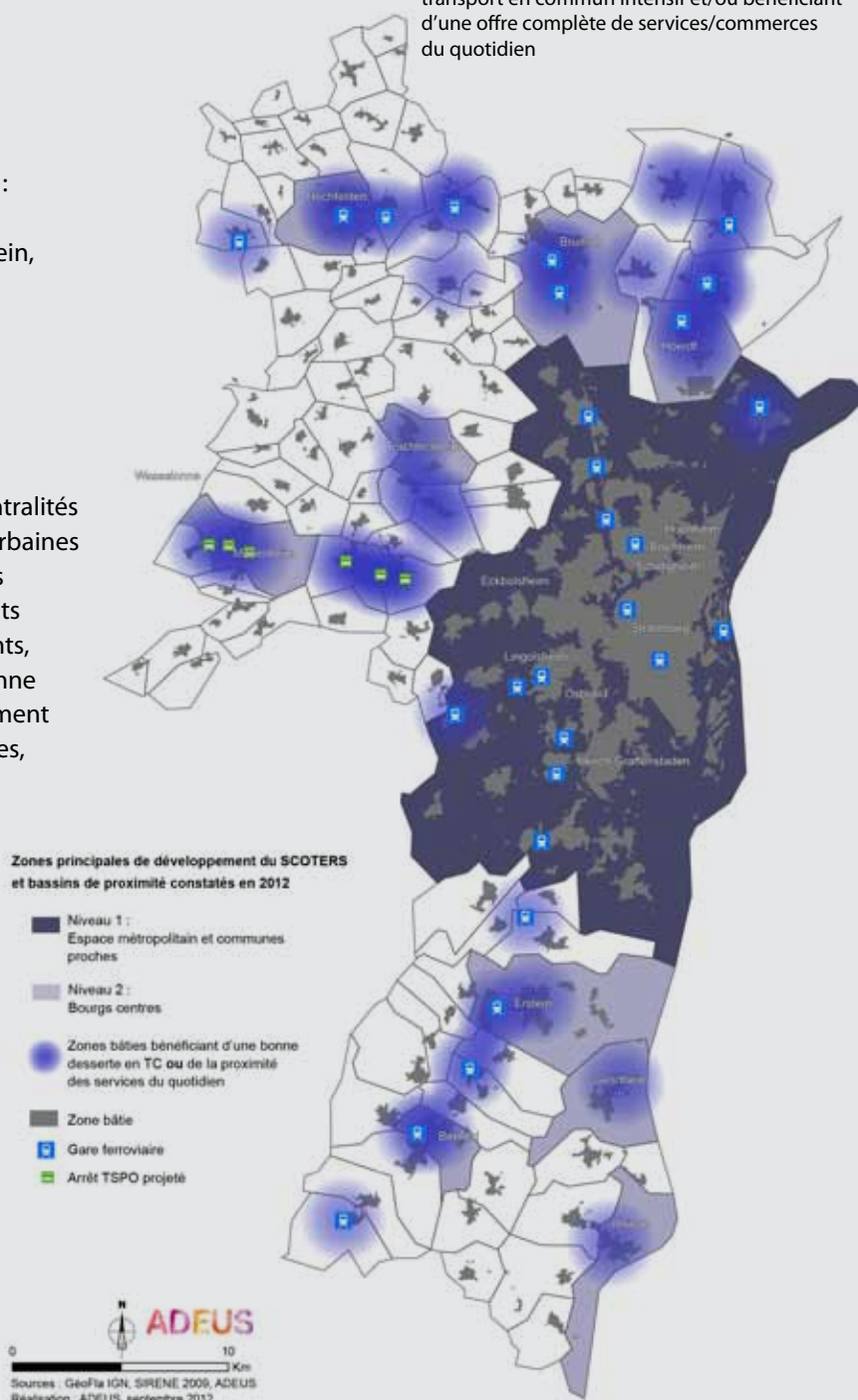
Les centralités urbaines correspondent aux :

- centre ville de Strasbourg ;
- centres-villes des pôles urbains, communes denses de l'Eurométropole : Bischheim, Schiltigheim, Hoenheim, Illkirch, Ostwald, Lingolsheim, Eckbolsheim ;
- centres des communes proches de l'espace métropolitain ;
- centralités de quartiers ;
- centres-villes des bourgs centres : Hochfelden, Brumath, Hoerd, Truchtersheim, Marlenheim, Erstein, Gerstheim, Benfeld, Rhinau ;
- centres des communes situées dans un bassin de proximité ;
- centres de village.

Insérées dans le tissu urbain, les centralités rassemblent différentes fonctions urbaines structurantes : équipements publics (équipements scolaires, équipements administratifs...), activités, logements, commerces ; et disposent d'une bonne accessibilité tout mode de déplacement (piétons, véhicules particuliers, cycles, transports en commun).

Bassins de proximité constatés en 2012

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



Centre commercial - Centre commercial régional (CCR)

Un centre commercial ou centre d'achat est un bâtiment qui comprend, sous un même toit, un ensemble de commerces de détail logés dans des galeries couvertes qui abritent les clients des intempéries. Il est conçu pour rendre agréable et favoriser l'acte d'achat (climatisation, escalators, musique d'ambiance, stationnement gratuit, parfois des attractions, etc). Il inclut souvent des grands magasins et/ou un hypermarché, qui en sont les locomotives.

En France, les centres commerciaux régionaux ont généralement plus de 40 000 m² de surface de vente.

Commerce de destination

Par opposition aux commerces de proximité, l'offre de destination est dédiée aux achats occasionnels, voire exceptionnels notamment dans les secteurs d'activités suivants : équipement de la personne, équipement de la maison, culture loisirs. Elle s'inscrit généralement au sein de pôles commerciaux structurants qui rayonnent à une large échelle (centres-villes, grands centres commerciaux...).

Commerce « locomotive »

Commerce qui génère un flux de clientèle très important, qui profite aux autres commerces et qui constitue, de ce fait, un facteur déterminant d'attractivité commerciale d'un site marchand.

Cette locomotive est en général un hypermarché ou un commerce spécialisé de très grande taille (bricolage, meuble...).

Commerce de proximité

Par opposition aux commerces de destination, l'offre commerciale répond aux besoins quotidiens des habitants. Cette offre est généralement tournée vers l'alimentaire (généraliste, métiers de bouche) et les services au sens large (services à la personne, agences, auto-école...). L'offre de proximité est accessible à pieds et rayonne sur des zones de chalandise restreinte (zones à cinq minutes de déplacement automobile ou piéton selon les situations).

Drive

Un drive est une plateforme de préparation de commandes de détail, équipée de pistes pour véhicules sur lesquelles les clients prennent possession d'une commande effectuée sur Internet ou directement sur le site grâce à une borne.

Le drive peut être soit accolé à un magasin, soit isolé (on parle alors d'une implantation en solo), soit en bordure d'un axe de flux ou à proximité d'un magasin concurrent.

Ensemble commercial

L'ensemble commercial est défini par l'article L752-3 du Code de Commerce. Il désigne les magasins qui sont réunis sur un même site, qu'ils soient ou non situés dans des bâtiments distincts, et qu'une même personne en soit ou non le propriétaire ou l'exploitant, et qui :

- soit ont été conçus dans le cadre d'une même opération d'aménagement foncier, que celle-ci soit réalisée en une ou en plusieurs tranches ;
- soit bénéficient d'aménagements conçus pour permettre à une même clientèle l'accès des divers établissements ;
- soit font l'objet d'une gestion commune de certains éléments de leur exploitation, notamment par la création de services collectifs ou l'utilisation habituelle de pratiques et de publicités commerciales communes ;
- soit sont réunis par une structure juridique commune.

Galerie marchande

Regroupement dans un même espace (couvert ou de plein air) d'un ensemble de commerces de détails soit accolé à une locomotive marchande (supermarché, hypermarché, grande surface spécialisée), soit autonome (notamment en centre-ville). Les galeries marchandes accueillent généralement des formats boutiques (moins de 300 m² de surfaces de vente) mais les plus importantes peuvent également accueillir des moyennes et grandes surfaces spécialisées.

Il existe une grande diversité de galeries marchandes tant en nombres d'unités, de surfaces de vente qu'en mode de gestion (gestion unique, copropriété...).

Grande surface alimentaire

Magasin d'une surface de vente de plus de 300 m², dont l'offre est composée d'un assortiment généraliste (entre 65 et 95% des références).

Ces commerces sont souvent considérés comme la « locomotive » d'un pôle, dans la mesure où ils génèrent des flux de clientèle importants (plus de 1 000 clients par jour). A ce titre, ils peuvent faire l'objet d'une réglementation spécifique.

Grande surface spécialisée

Magasin d'une surface de vente de plus de 300 m² dont l'offre est spécialisée : par exemple, dans les secteurs de l'électronique, l'informatique, le sport, les produits culturels, l'alimentaire, etc. Entre 300 et 2 000 m² de surface de vente, on parle de « moyenne surface », au-delà de « grande surface ».

Hypermarché

Magasin de vente au détail, présentant en libre-service et à des prix compétitifs, sur une surface de vente égale ou supérieure à 2 500 m², une offre de produits alimentaires variant entre 3 000 et 5 000 références, et pour le non alimentaire, un assortiment de 20 000 à 35 000 références.

Nota : les « petits hypermarchés » de 2 500 à 4 000 m² de surface de vente sont davantage considérés comme des « grands supermarchés » pour les opérateurs (et les consommateurs), même si la définition « officielle » de l'INSEE reste basée sur le seuil de 2 500 m².

Parc d'Activités Commerciales (PAC)

Ensemble foncier, situé la plupart du temps en périphérie de la ville, aménagé et divisé en lots destinés à l'implantation de magasins de détail, en majorité des grandes ou moyennes surfaces spécialisées.

Pôle marchand

Un pôle marchand correspond à un regroupement d'activités commerciales, de services et de restauration concentrées sur un périmètre clair (rue marchande, centre commercial, etc).

On considère qu'un pôle commercial est « complet » lorsqu'il comprend a minima les quatre activités suivantes (qui permettent de répondre aux besoins de la proximité) : alimentation générale, boulangerie, pharmacie et bureau de tabac.

Retail Park

Centre commercial à dominante de moyennes surfaces spécialisées développant une architecture unifiée et un parking commun, située généralement en entrée de ville, ou en bordure d'axes routiers importants. Cette nouvelle génération de parc d'activités commerciales se distingue par le fait qu'il n'y ait qu'un seul opérateur, une unité foncière et architecturale, et unité de gestion (commercialisation, entretien, sécurité...).

Supermarché

Magasin de vente au détail à dominante alimentaire, proposant une surface de vente comprise entre 400 et 2 500 m², dont l'assortiment alimentaire comprend 2 500 à 3 500 produits pour une offre totale en libre-service de 3 000 à 5 000 produits.

Surface de vente (source INSEE)

Espace couvert ou non couvert affecté à la circulation de la clientèle pour effectuer ses achats, espace affecté à l'exposition des marchandises proposées à la vente et à leur paiement, espace affecté à la circulation du personnel pour présenter les marchandises à la vente (hors réserves, laboratoires et surfaces de vente de carburants). Ne sont pas compris les réserves, les cours, les entrepôts, ainsi que toutes les zones inaccessibles au public, les parkings, etc.

Sont exclues les surfaces correspondant à des formes de vente non sédentaires, en stand ou par correspondance.

Surface de plancher

Surface de l'ensemble des niveaux d'un bâtiment, déduction faite des vides et des trémies (escaliers et ascenseurs), des surfaces de plancher d'une hauteur sous plafond inférieure ou égale à 1,80 mètre, des locaux techniques, des aires de stationnement.

Le ratio moyen communément retenu pour la conversion de surface de plancher en surface de vente est le suivant : $SP = \text{Surface de vente} / (1-40\%)$.



Syndicat mixte pour le Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg
13 rue du 22 novembre 67000 Strasbourg
Tél : 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
Tél : 03 88 21 49 00 / Fax : 03 88 75 79 42
E-mail : adeus@adeus.org / www.adeus.org