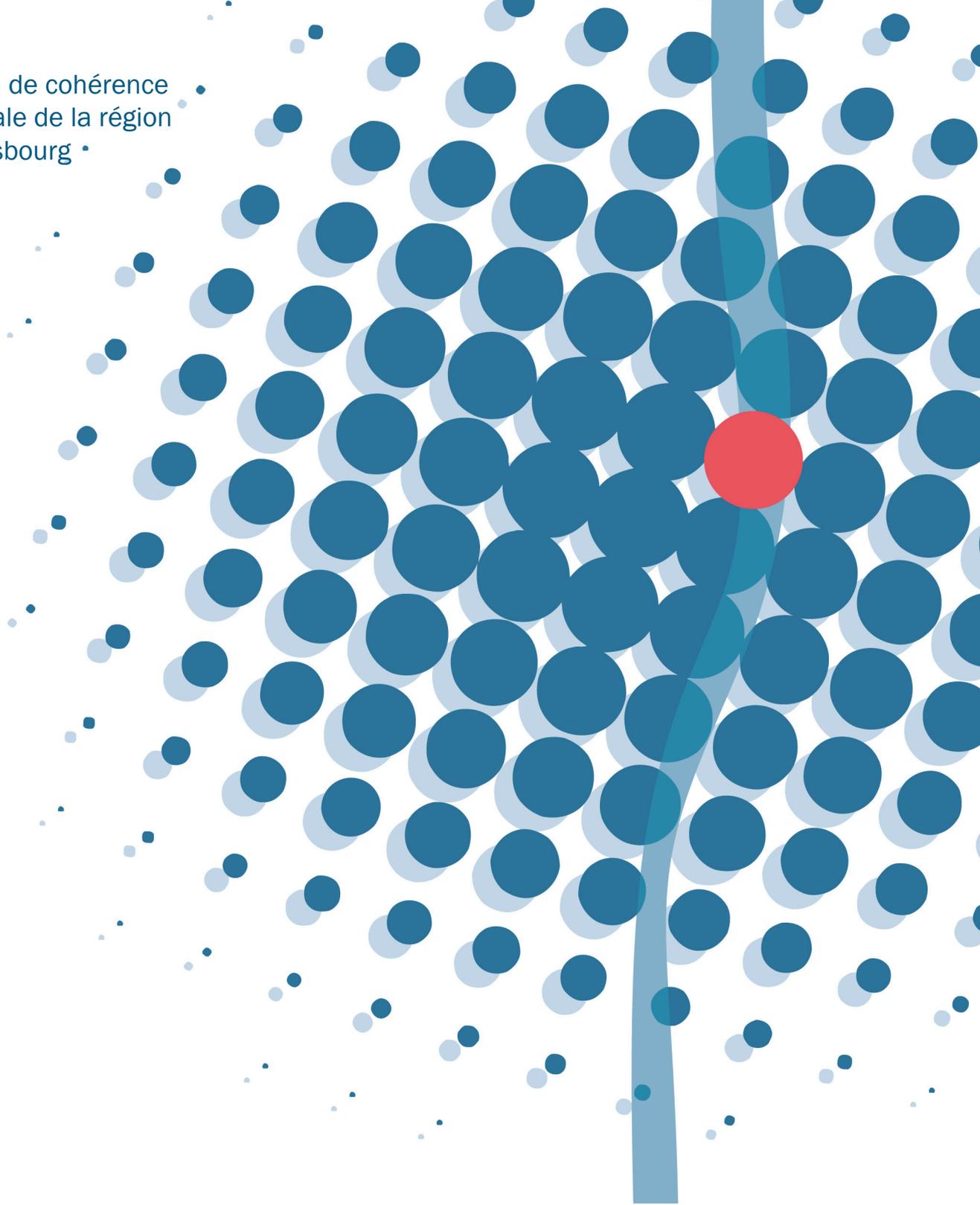


Schéma de cohérence
territoriale de la région
de Strasbourg •



Projet d'aménagement et de développement durable

A jour des procédures au 21 octobre 2016

Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg

Projet d'aménagement et de développement durable

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)

Table des matières

Introduction. Une région riche... mais fragile	5
---	---

Chapitre I. Conforter la métropole strasbourgeoise, cœur de la nouvelle Europe	7
---	---

1 Faire de Strasbourg un nœud du réseau à grande vitesse à l'échelle européenne ..	9
1.1. Un accès sur le réseau ferroviaire européen à grande vitesse ...	9
1.2. à compléter par des interventions à l'échelle de la région de Strasbourg	10
2 Améliorer la qualité de la desserte aéroportuaire	10
3 Développer la voie d'eau et la plateforme portuaire	10
4 Conforter le positionnement sur le réseau de transport d'informations à haut débit	11
5 Mettre en place une stratégie de développement métropolitain	11
6 Organiser le développement métropolitain autour de quartiers stratégiques	12
6.1. Un quartier organisé autour des institutions européennes	12
6.2. Un nouveau quartier de vie, symbole de l'Europe et d'un nouvel espace rhénan	12
7 Promouvoir la référence sociale et culturelle	12

Chapitre II. Veiller au développement équilibré de la région urbaine	15
---	----

1 S'appuyer sur les pôles urbains de la région de Strasbourg	16
2 Développer les équipements et les services dans les pôles urbains	17
3 Répondre aux besoins en logement de la population, en les répartissant harmonieusement	17
4 Développer une stratégie d'implantation des emplois et des activités	19
5 Favoriser une offre commerciale équilibrée	19
6 Mettre en place une politique foncière	20
7 Organiser le déplacement de personnes et le stationnement	20
7.1. Développer en priorité les transports en commun	21
7.2. Limiter la création de nouvelles routes	21
7.3. Encourager l'usage des modes doux et du transport fluvial	22
8 Améliorer les conditions de transport des marchandises	22
9 Développer le réseau de transmission à haut débit	23



Chapitre III. Préserver, développer et mettre en valeur les qualités du territoire	25
1 Veiller à la qualité paysagère des espaces urbanisés	25
2 Préserver et valoriser l'activité agricole	25
2.1. Affirmer la vocation des espaces agricoles	25
2.2. Pérenniser une production agricole diversifiée et de qualité	26
3 Préserver et valoriser les espaces naturels	27
3.1. Préserver un patrimoine naturel exceptionnel	27
3.2. Développer des espaces de loisirs de qualité dans un environnement à préserver	28
3.3. Valoriser les paysages de la région de Strasbourg	28
4 Gérer le risque d'inondation et valoriser les zones inondables	29
4.1. Préserver et valoriser les zones inondables naturelles	29
4.2. Gérer les zones inondables en milieu urbanisé	29
4.3. Gérer les cours d'eau à l'échelle des unités hydrauliques	30
5 Limiter les pollutions et préserver la santé humaine	30
5.1. Préserver la qualité de l'eau de surface	30
5.2. Assurer la sécurité dans l'approvisionnement en eau potable	30
5.3. Limiter la production de polluants et réduire les émissions de gaz à effet de serre	31
5.4. Favoriser la dispersion des polluants et limiter l'exposition de la population	31
5.5. Veiller à la sécurité des personnes et des biens en matière de risques industriels	31
5.6. Diminuer l'exposition des populations aux nuisances sonores liées aux infrastructures	32
5.7. Donner à la région de Strasbourg son autonomie dans la gestion des déchets ménagers	32
5.8. Valoriser les déchets	32

Introduction

Une région riche... mais fragile

La région Alsace est fréquemment présentée comme une région prospère et le nord de l'Alsace, dont le bassin de vie de Strasbourg constitue une composante majeure, n'échappe pas à ce constat. Équilibrée dans son tissu économique, la région de Strasbourg a été épargnée jusqu'à présent par les grands mouvements de restructuration et de déprise industrielle.

Ses espaces naturels, l'écosystème de la plaine alluviale du Rhin, les forêts du Ried, les coteaux à l'ouest de Strasbourg, constituent autant d'atouts que la région de Strasbourg, au cours de son développement, a su efficacement préserver.

Les villages, comme le cœur de Strasbourg, témoignent de la permanence de l'action de l'homme sur ce territoire, de la recherche de qualité et de sa capacité à le faire évoluer en maintenant le lien avec le passé.

Ainsi, la région de Strasbourg est forte de ses richesses naturelles et de celles que, progressivement, l'homme y a créées. Elle s'est encore enrichie récemment par l'arrivée et la montée en puissance des institutions européennes qui lui apportent reconnaissance extérieure et ouverture internationale.

Le maintien des qualités et des richesses du territoire nécessite un effort constant et conjugué de tous les acteurs du bassin de vie. Tout d'abord, parce que le maintien du haut niveau de développement auquel la région de Strasbourg est arrivée passe par la création de nouvelles richesses, la capacité à maintenir et renouveler celles qui sont en place, à en assurer collectivement le fonctionnement. Mais aussi et surtout parce que le développement social et économique ne peut se faire qu'en harmonie avec l'espace naturel qui l'entoure, pour assurer à chacun un cadre de vie aussi agréable que possible, préserver la santé humaine et maintenir les écosystèmes dont la fragilité est aujourd'hui reconnue.

C'est à ces conditions que le développement durable pourra être assuré.

Chapitre I

Conforter la métropole strasbourgeoise, cœur de la nouvelle Europe

La région de Strasbourg est géographiquement bien située au sein de l'Union Européenne. Strasbourg y représente un pôle institutionnel de première importance, à l'instar d'une capitale. La place de Strasbourg dans le contexte des villes européennes, l'importance de ses emplois de haut niveau (université et recherche, services aux entreprises, haute technologie, etc.), lui confèrent une image forte à l'échelle européenne.

Pourtant, y compris dans un passé récent, les décisions en matière de grandes infrastructures de transports ont été le plus souvent prises à l'échelon national, avec une vision très limitée des maillages et des prolongements nécessaires pour constituer un réseau structurant à l'échelle européenne. De ce fait, et particulièrement en matière de desserte ferroviaire inter-régions et internationale, Strasbourg a pris un retard important.

Sans doute la construction d'un premier tronçon de la ligne à grande vitesse Est-Européenne jusqu'en Lorraine améliorera-t-elle sensiblement la liaison avec Paris, Londres, et Bruxelles. Mais ce progrès crucial reste insuffisant. La ligne à grande vitesse doit encore être prolongée jusqu'en Alsace et d'autres liaisons à grande vitesse doivent être réalisées, vers le sud et l'est de l'Europe notamment : TGV Rhin-Rhône et raccordements sur le réseau allemand.

La qualité de la desserte aéroportuaire et le rôle très important du Rhin dans le transport des marchandises par voie d'eau constituent également des priorités de la métropole strasbourgeoise, qui doit rester très attentive à leur développement.

Le choix d'amener le TGV en gare de Strasbourg, plutôt que de créer une nouvelle gare à l'extérieur de l'agglomération, confère une importance toute particulière aux quartiers les plus représentatifs du développement métropolitain : les quartiers situés le long de l'«axe de développement est-ouest» de l'agglomération strasbourgeoise, en complément du site européen et tertiaire du Wacken.

Strasbourg et sa région s'appuient aussi sur un capital humain et culturel exceptionnel, fruit d'une histoire très riche, d'une grande ouverture et d'une forte capacité d'assimilation des influences extérieures. Forte de toutes ses identités, anciennes et actuelles, Strasbourg peut légitimement se définir comme la porte du Rhin supérieur ouverte sur l'international. Qui plus est, la région de Strasbourg -et cela ne peut être fortuit- est au cœur de la vie et du développement de l'institution européenne. Elle a ainsi l'opportunité de promouvoir dans ce cadre l'innovation et la référence sociale et culturelle, vis-à-vis notamment des nouveaux représentants européens.





Positionnement de la région urbaine de Strasbourg dans l'Europe des 25

UNION EUROPÉENNE

- Pays membres
- Pays candidats (les négociations d'entrée n'ont pas encore eu lieu)
- Autres pays

LIGNES A GRANDE VITESSE

- Projets Magistrale et Rhin-Rhône
- Ligne à grande vitesse
- Projet prioritaire à moyen terme
- Projet prioritaire à long terme

0 300 km

 réalisation ADEUS, avril 2003



1 Faire de Strasbourg un nœud du réseau à grande vitesse à l'échelle européenne

1.1. Un accès sur le réseau ferroviaire européen à grande vitesse...

L'accessibilité de la région de Strasbourg par la grande vitesse ferroviaire est un objectif prioritaire, tant pour la positionner sur le réseau majeur des déplacements à l'échelle européenne que pour permettre aux habitants d'accéder facilement aux grandes métropoles françaises.

L'objectif est de situer Strasbourg au nœud d'un réseau structurant, à l'échelle européenne. Ainsi, à terme, la jonction à grande vitesse «Magistrale pour l'Europe», longue de 1 500 kilomètres, reliera Paris à Budapest via Strasbourg, Karlsruhe, Stuttgart, Munich et Vienne. Véritable axe central est-ouest, elle constituera l'épine dorsale d'un réseau ferroviaire européen qui reliera des régions comptant 34 millions d'habitants répartis dans quatre Etats différents. Son extension est une des conditions majeures pour une intégration économique, politique et culturelle rapide de l'Europe de l'Est et de l'Ouest, tout en améliorant l'attractivité des territoires et la compétitivité des régions desservies. Strasbourg se situera de même sur un axe nord-sud de plus de 1 000 kilomètres entre l'Allemagne et le sud de l'Europe : Espagne, sud de la France, Italie, et sera très bien reliée aux grands équipements aéroportuaires de Francfort et Paris.

L'ouverture de la première phase du TGV Est constitue une étape décisive dans ce processus, puisqu'elle ramène le trajet Strasbourg/Paris à une durée de 2h20. Elle n'est toutefois qu'une première étape. Il est prioritaire et urgent de développer le réseau :

- par le prolongement jusqu'à Vendenheim de la ligne à grande vitesse dès l'achèvement des travaux de la première phase de construction, apportant un gain supplémentaire d'une demi-heure pour les liaisons vers Paris, et rendant plus attractives les liaisons Paris – Allemagne via Strasbourg ;
- par l'amélioration du raccordement à l'ICE allemand, entre Strasbourg, Kehl et Appenweier, donnant l'accès à l'Allemagne et à l'Europe centrale ; une liaison très rapide avec l'aéroport de Francfort devra être organisée dans ce cadre, afin de faciliter l'accessibilité aérienne de Strasbourg ;
- par la construction de la ligne à grande vitesse Rhin – Rhône ouvrant l'Alsace sur Lyon et les métropoles méditerranéennes, ainsi que sur l'Europe du Nord ;
- par l'amélioration des liaisons entre Bruxelles, Luxembourg et la ligne à grande vitesse Est-Européenne.

1.2. ... à compléter par des interventions à l'échelle de la région de Strasbourg

Pour que la position de Strasbourg sur le réseau ferroviaire à grande vitesse profite à l'ensemble de la région, l'objectif est de faciliter les liaisons entre la gare de Strasbourg, qui accueille le TGV, et :

- les villes moyennes alsaciennes et principaux bourgs centres de la région de Strasbourg, reliés par des transports interurbains : train régional, tram-train, Transport routier guidé ;
- l'agglomération de Strasbourg, desservie par le tramway.

C'est en effet l'ensemble de l'agglomération strasbourgeoise qui offrira les disponibilités pour accueillir le développement économique attendu à l'occasion de l'arrivée du TGV et la connexion à l'ICE, en termes notamment de surfaces de bureaux, d'habitat de qualité et de services aux entreprises.

Dans cet ensemble, l'«axe est-ouest», qui se développe d'Oberschaeffolsheim à Kehl, et dont le quartier de la gare de Strasbourg fait partie, a vocation à accueillir de nouvelles activités qui doivent se développer en liaison avec ce lieu d'échanges majeur.

2 Améliorer la qualité de la desserte aéroportuaire

En complément des liaisons ferroviaires à grande vitesse, le projet vise à améliorer la qualité de la desserte aéroportuaire en développant de nouvelles liaisons aériennes et en favorisant l'accès à l'aéroport.

Le développement de la desserte aéroportuaire doit s'appuyer principalement sur l'aéroport de Strasbourg-Entzheim, qui devra redéployer son activité en fonction de la nouvelle offre ferroviaire. La baisse prévisible des liaisons nationales, en particulier vers Paris, devra ainsi s'accompagner d'un effort de développement des liaisons internationales, particulièrement vers les capitales européennes non encore desservies et d'un accroissement des liaisons touristiques. L'accès à l'aéroport devra également être amélioré, par la création d'un arrêt ferroviaire tram-train à proximité de l'aérogare et la mise en place d'une desserte cadencée.

En outre, les liaisons doivent être facilitées entre Strasbourg et les plateformes de Francfort et Roissy - Charles de Gaulle, qui offrent des capacités internationales de très haut niveau.

3 Développer la voie d'eau et la plateforme portuaire

Le port de Strasbourg, situé à la convergence des trois modes de transport fluvial, ferroviaire et routier, constitue une plateforme multimodale de première importance à l'échelle de la région de Strasbourg. Il bénéficie d'une situation privilégiée sur l'axe fluvial majeur européen que constitue le Rhin.

C'est ainsi que la part modale du fluvial pour les marchandises en Alsace est de 15 %, sensiblement égale à celle du ferroviaire, dont près de la moitié réalisée par le seul port de Strasbourg.

Le développement de la desserte par voie fluviale doit être favorisé et le transport combiné voie d'eau – rail renforcé.

4 Conforter le positionnement sur le réseau de transport d'informations à haut débit

Le dynamisme de l'activité économique implique aujourd'hui une capacité de transmission d'informations à très haut débit. Strasbourg, situé sur le troisième axe mondial des réseaux de télécommunications (branche sud du réseau Paris/Francfort), est actuellement au deuxième rang des villes françaises et au dixième rang des villes européennes quant à son positionnement sur les réseaux de télécommunications à haut débit. Strasbourg doit exploiter cet atout, s'efforcer de conforter, voire d'améliorer ce positionnement.

5 Mettre en place une stratégie de développement métropolitain

A l'image de Genève, Bâle ou Lille, Strasbourg s'affirme comme une vraie métropole transfrontalière, s'appuyant notamment sur la création d'un Eurodistrict, et à plus grande échelle, contribuant à la constitution et au développement concerté du réseau des grandes villes du Rhin supérieur.

Les principales villes de l'espace trinational franco-germano-suisse du Rhin supérieur ne peuvent en effet pas, à elles seules, contrebalancer le poids des capitales d'Etat ou des grandes agglomérations comme Francfort, Munich ou Lyon. A la suite des travaux de la Conférence des maires du Rhin supérieur, tenus jusqu'en 1997, le projet est de renforcer le réseau des grandes villes de l'espace rhénan supérieur.

Ce réseau pourra être le support de regroupements et de coopérations entre les institutions d'enseignement, de recherche et de formation, à l'exemple de la Confédération européenne des universités du Rhin supérieur (Eucor), de l'Euro-institut, des programmes communautaires dans les domaines de la formation professionnelle, de l'aménagement du territoire et de l'environnement, et s'appuyer sur des entreprises à haute valeur ajoutée technologique, comme le réseau BioValley.

A l'échelle européenne, Strasbourg contribuera également à l'émergence d'un réseau de grandes villes, en continuation des travaux réalisés jusqu'à aujourd'hui dans le cadre du Club de Strasbourg.

6 Organiser le développement métropolitain autour de quartiers stratégiques

6.1. Un quartier organisé autour des institutions européennes

Avec l'implantation du nouvel immeuble du Parlement européen, la construction de l'Hôtel de la Région, de la Pharmacopée européenne et la réhabilitation - conversion du Hall Rhénus, la mutation du site du Wacken a déjà commencé. Elle se poursuivra, à l'occasion notamment de la délocalisation de la foire exposition, de la foire Saint-Jean, de la patinoire et des équipements sportifs de l'Association sportive de Strasbourg. Le site sera ainsi valorisé, en articulation avec les quartiers de la Robertsau et de l'Orangerie, par l'intégration d'activités tertiaires de haut niveau, d'activités accessibles au public et de logements.

6.2. Un nouveau quartier de vie, symbole de l'Europe et d'un nouvel espace rhénan

Le projet est de mettre en place à Strasbourg un quartier qui symbolise, en complément du quartier européen du Wacken, un nouvel espace de vie sur le Rhin. C'est entre le parc de l'Etoile et Kehl que les potentialités de développement urbain sont les plus fortes. Ce secteur, qui représente environ 200 hectares de terrains actuellement libres ou disponibles à moyen terme, sera aménagé en incluant des activités culturelles animant l'ensemble de la région de Strasbourg.

En se développant vers les rives du Rhin, l'extension du centre historique de Strasbourg pourra incarner l'objectif de coopération franco-allemande, voire européenne.

Ce secteur en devenir profite dès aujourd'hui de la proximité du centre historique, auquel il devra être très bien relié par les transports en commun urbains, et des projets insufflés par les collectivités aux abords du Rhin, comme le Jardin des Deux Rives et le projet d'aménagement de la Porte de France.

Au sein de ce secteur, la partie nord du port de Strasbourg, entre le quai Jacoutot et le pont Vauban, bien reliée aux infrastructures de transports de communication à haut débit, concentre la totalité des opérateurs de télécommunications. Cette situation offre au quartier l'opportunité d'accueillir des entreprises de haute technologie.

7 Promouvoir la référence sociale et culturelle

Plus que tout autre secteur de l'activité humaine, c'est la culture qui fonde aujourd'hui l'image et l'excellence des grandes métropoles. Prise dans son sens le plus large, à la jonction de la création artistique, du rayonnement universitaire, de l'innovation et des nouvelles technologies, de l'art de vivre, du patrimoine architectural, des pratiques sociales émergentes, et de la communication, la culture urbaine inspire l'action publique, définit les valeurs de référence et nourrit une fierté collective.

C'est ainsi en cherchant à s'affirmer par la culture dans l'Union Européenne que la région strasbourgeoise peut réussir à devenir une métropole reconnue internationalement.

Le projet est de développer l'excellence de la «culture urbaine» de Strasbourg et les services de haut niveau qui peuvent y être associés :

- en cultivant l'image de qualité de vie de la région de Strasbourg ;
- en développant l'offre de loisirs, par la création de grands équipements dans le domaine culturel, comme la future bibliothèque à vocation régionale sur le môle Austerlitz, le projet de Zénith, et en les rendant accessibles par les transports en commun ;
- en confortant l'activité touristique par une offre de qualité et une desserte performante des lieux touristiques ;
- en développant la qualité architecturale dans les nouveaux projets, en valorisant le patrimoine architectural exceptionnel, comme celui qui fait l'identité des villages et des quartiers par une intervention sur le bâti (entretien, restauration) et des mises en valeur événementielles ;
- en développant les fonctions internationales et en proposant à cet effet des lieux d'implantations symboliques, notamment sur l'«axe est-ouest» d'Oberschaefolsheim à Kehl, où pourront être implantés des institutions et sièges d'organisations européennes ou mondiales : sièges d'organisations non gouvernementales, d'offices et de services spécialisés, d'universités spécifiques, de langues et cultures des pays de l'Est ;
- en développant une forte dynamique de culture économique et internationale : insertion de l'université dans les réseaux de niveau mondial, club de relations ou club d'entreprises, écoles, présence de cabinets d'audit international, cadres et avocats internationaux, etc. ;
- en soutenant ou initiant des grands événements à l'échelle de la région transfrontalière ;
- en développant la vocation audiovisuelle de l'agglomération de Strasbourg, déjà remarquable par la présence d'Arte, du Fonds Eurimages, de l'Observatoire européen de l'audiovisuel et le projet de l'Ecole européenne des métiers de la télévision, inscrit dans le contrat triennal Strasbourg Ville européenne.

Chapitre II

Veiller au développement équilibré de la région urbaine

Le périmètre du Scoters, qui correspond au bassin de vie de Strasbourg, comprend au recensement 1999, 575 000 habitants. En 2005, la population est estimée à environ 600 000 habitants.

Un développement continu et modéré de la région de Strasbourg amènerait la population aux environs de 650 000 habitants à l'horizon 2015. Il s'agit d'une croissance raisonnable, cohérente avec la qualité et l'attractivité de la région, et qui s'inscrit dans la continuité de l'histoire récente.

Le développement spatial de la région de Strasbourg, qui répond à cette croissance, s'articulera autour des deux grands réseaux structurants :

- L'étoile ferroviaire centrée sur Strasbourg, qui sera complétée à terme par de nouveaux réseaux interurbains de niveau comparable, constitue le premier réseau structurant de la région de Strasbourg. La desserte par des transports en commun de bon niveau de service constitue en effet une condition indispensable au développement des pôles, tant pour l'habitat que pour les emplois, services, équipements et commerces nécessaires à la vie des habitants.
- Le réseau des espaces naturels qui maille le territoire et pénètre au sein de l'agglomération strasbourgeoise sous forme de «Coulées vertes d'agglomération», constitue une richesse tant écologique que paysagère. Celles-ci doivent absolument être préservées et valorisées, des continuités et des connexions seront rétablies là où cela est possible. Elles pourront ainsi contribuer à améliorer la qualité de vie des quartiers urbains et des villages et constituer ponctuellement de véritables centres d'animation.

L'implantation des logements, des activités et des commerces se fera en privilégiant le renforcement, voire l'émergence, de pôles urbains répartis sur le territoire. Le développement des réseaux de transport de personnes, de marchandises et d'information à haut débit permettra d'assurer la desserte de ces pôles.

1 S'appuyer sur les pôles urbains de la région de Strasbourg

Strasbourg et sa première couronne (Hoenheim, Bischheim, Schiltigheim, Eckbolsheim, Lingolsheim, Ostwald et Illkirch-Graffenstaden) constituent l'espace métropolitain. C'est dans cet espace, pris dans son ensemble, que se situent les principales fonctions symboliques, culturelles et économiques qui contribuent à la richesse du bassin de vie et confèrent à Strasbourg son statut de métropole.

Le projet est de consolider et développer l'espace métropolitain :

- en s'appuyant sur les territoires d'excellence déjà constitués ;
- en tirant parti du potentiel de l'«axe est-ouest» (Oberschaeffolsheim – Eckbolsheim – Strasbourg – Kehl), qui dispose de fortes disponibilités foncières, de paysages remarquables et d'espaces d'activités en voie de reconversion le long des bassins, au centre-ville et à proximité du Rhin ;
- en accroissant le niveau d'équipements et de services au nord de l'agglomération strasbourgeoise (Hoenheim, Bischheim, Schiltigheim), comme au sud-ouest (Lingolsheim, Ostwald et Illkirch-Graffenstaden).

Le long de l'«axe est-ouest», en complément du rôle central majeur joué par Strasbourg, deux nouveaux pôles urbains émergeront, à l'ouest autour de la commune d'Eckbolsheim et à l'est entre le bassin Vauban et la Porte de France.

Ainsi, le développement de l'espace métropolitain s'appuiera sur les pôles urbains suivants :

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

A l'extérieur de l'espace métropolitain, l'ambition est de renforcer le rôle central joué par les «bourgs centres». Ils doivent constituer des pôles locaux de développement au sein des bassins de vie ruraux structurés par les communautés de communes. Les communes de Hochfelden, Brumath, Hoerdt, Rhinau en bipôle avec Gerstheim, Erstein, Benfeld, Marlenheim et Truchtersheim constituent les bourgs centres. Ils bénéficient – ou bénéficieront – d'une desserte de qualité par les transports en commun et d'un très bon niveau d'équipements. Ils doivent permettre d'orienter les implantations urbaines, de structurer le territoire et de limiter le développement en tâche d'huile, observé dans la période récente.

2 Développer les équipements et les services dans les pôles urbains

En tant qu'espace métropolitain, Strasbourg et sa première couronne regroupent la majorité des grands équipements d'agglomération, dont le rayonnement s'étend au bassin de vie, voire au département ou à la région. Le regroupement de ces équipements va de pair avec le statut de Strasbourg et le niveau de sa desserte.

Au sein de l'espace métropolitain, le développement des équipements et services s'appuiera sur l'émergence de nouveaux secteurs de services et d'emplois, en limite de première couronne, à l'interconnexion entre les grands axes radiants de transports en commun (voie ferrée, Transport routier guidé) et une future ligne de transports en commun périphérique en site propre à créer dans l'ouest de Strasbourg. Les secteurs de services et d'emplois ainsi créés doivent permettre de rapprocher d'une deuxième couronne souvent mal équipée les services essentiels à la vie courante, comme la poste, les commerces de proximité, les services aux entreprises, les équipements de loisirs, les équipements scolaires et administratifs, ou les maisons de retraite.

Dans l'espace métropolitain, comme dans les bourgs centres, l'aménagement tendra à augmenter la présence de services et d'équipements, afin de mieux répartir son offre en fonction de la population. Ces services et équipements doivent être coordonnés avec ceux des pôles extérieurs à la région de Strasbourg : Haguenau, Saverne, Obernai, Molsheim, Sélestat, Kehl, Offenbourg, Lahr, Achern, Baden-Baden.

Dans les autres communes, ne devront être mis en place que des équipements qui restent à l'échelle des besoins locaux, sous forme de commerces de proximité ou de services à la population du bassin de vie local. Lorsque ces services sont susceptibles d'intéresser une population plus largement répartie sur le territoire environnant, ils devront être desservis par des transports en commun de bonne capacité et de bonne fréquence.

3 Répondre aux besoins en logement de la population, en les répartissant harmonieusement

Afin de répondre tant à l'accroissement de la population qu'à l'évolution des besoins de la population, environ 40 000 nouveaux logements sont nécessaires pour la période 2006-2016. Environ la moitié correspond à l'accroissement de la population. L'augmentation prévue, de 4 000 logements par an, est du même ordre que celle qui a été constatée ces quinze dernières années.

Pour maintenir la qualité et l'attractivité de la région, le développement urbain se fonde sur une démarche de renouvellement urbain, d'utilisation économe de l'espace, de préservation de l'environnement et sur une bonne desserte par les transports publics. En particulier, le projet privilégie la construction des logements dans les pôles urbains et les secteurs les mieux desservis par les transports en commun. Il en est bien entendu de même pour les emplois, équipements et services nécessaires à la vie quotidienne.

Géographiquement, les 40 000 logements à construire se répartissent comme suit :

- Sur le ban communal de Strasbourg, l'objectif est de maintenir le niveau actuel de population, en privilégiant le renouvellement urbain et l'adaptation du parc de logements aux besoins des populations. A cet effet, environ 9 000 logements nouveaux devraient être réalisés.
- Dans les autres communes de la Communauté urbaine de Strasbourg, l'objectif est de répondre à l'accroissement de la population par un effort de construction en première et en deuxième couronne, cohérent avec les disponibilités foncières, le besoin de renouvellement qualitatif des quartiers et le souhait de renforcer les centralités existantes et d'en développer de nouvelles. Il s'agit de construire environ 18 000 logements dans ces communes, en l'accompagnant d'un effort d'équipements, de création de services et d'un renforcement du réseau des transports en commun.
- Pour le reste de la région de Strasbourg, l'objectif est de maintenir globalement le rythme de construction des dernières années, qui correspond à environ 13 000 logements sur 10 ans, en portant un effort tout particulier sur la construction dans les bourgs centres et les villages bien desservis par les transports en commun ou bénéficiant de la proximité d'une offre complète de services et commerces du quotidien. L'extension de l'urbanisation y sera toutefois progressive et maîtrisée.

Le projet vise ainsi à assurer une répartition harmonieuse de ces logements sur le territoire, en cohérence avec les besoins des habitants et la desserte par les transports en commun.

Il doit conduire à privilégier, notamment dans les pôles urbains et les secteurs bien desservis par les transports en commun, des formes urbaines économes de l'espace. Les logements ainsi créés doivent répondre aux besoins de la population, y compris par la création de logements locatifs dans des immeubles collectifs. Ces immeubles collectifs doivent être bien intégrés dans leur environnement bâti. A cet effet, dans les villages et les bourgs, la taille et la forme de ces immeubles doivent rester cohérentes avec celles du bâti existant.

Afin de répondre aux besoins de la population, le projet vise également à diffuser plus largement les logements locatifs aidés sur le territoire de la région de Strasbourg, et plus particulièrement dans les bourgs centres et les secteurs bien desservis par les transports en commun, avec un effort particulier vers les secteurs les moins bien dotés en locatif aidé.

Le projet trouvera son développement à travers les programmes locaux de l'habitat (PLH), là où ils existent.

Pour mettre en œuvre le projet, la politique de maîtrise foncière devra être renforcée et de nouveaux outils créés, afin de mieux maîtriser la qualité des constructions et leur insertion dans le projet de la commune, de garantir aux constructeurs une offre de terrains dans les secteurs jugés prioritaires et de favoriser la réhabilitation et le renouvellement du bâti.

4 Développer une stratégie d'implantation des emplois et des activités

A l'échelle de la région de Strasbourg, le projet vise :

- à développer l'activité économique et l'emploi, en priorité dans les zones urbanisées bien desservies par les transports publics, où emplois et habitat cohabitent, notamment en favorisant l'implantation de l'artisanat et de manière complémentaire dans un certain nombre de sites dédiés à l'activité économique, en veillant aux conditions de leur bonne desserte par les transports en commun et les réseaux ferroviaire et fluvial de marchandises ;
- à répartir l'activité sur le territoire, en veillant qu'à chaque échelle, et dans toute la mesure du possible, aucun territoire ne reste à l'écart du développement économique et de l'accès à l'emploi ;
- à structurer le développement de nouvelles zones d'activités par une hiérarchisation des sites d'accueil, pour ne pas aboutir à une trop grande dispersion ou multiplication des zones d'activités et assurer une gestion économe de l'espace ;
- à préserver les zones naturelles dont l'intérêt écologique ou la sensibilité paysagère n'est pas compatible avec la présence d'activités économiques lourdes.

L'ensemble des zones, et particulièrement les plus étendues, doivent faire l'objet d'une attention environnementale particulière : optimisation de l'occupation des zones existantes, utilisation rationnelle des infrastructures, raccordement aux réseaux de communication à haut débit, ouverture à d'autres moyens de transport que la route, gestion économe du sol, solidarité financière, prise en compte du paysage, qualité de la construction et de la signalétique, prise en compte du traitement des déchets et gestion de l'eau potable, accès aux énergies renouvelables.

5 Favoriser une offre commerciale équilibrée

Le centre de Strasbourg constitue un pôle commercial de première importance, de chalandise régionale, qu'il convient de conforter.

La zone commerciale Nord (ZCN) constitue un pôle commercial de chalandise régionale, qu'il s'agit de moderniser dans le cadre d'une opération d'ensemble, dans le respect des équilibres commerciaux du territoire. A ce titre, la ZCN est assimilée à un pôle urbain.

Les autres pôles urbains (nord, ouest, sud-ouest, est de l'agglomération de Strasbourg, bourgs centres) doivent également bénéficier d'une très bonne armature commerciale.

Les centres commerciaux et les commerces de très grande taille ne seront pas implantés en dehors de ces pôles urbains.

En complément, les commerces de proximité doivent être maintenus ou développés dans les villages, les communes périurbaines et dans les quartiers présentant une chalandise locale suffisante.

La réalisation d'un équilibre entre développement de nouvelles surfaces commerciales et maintien d'une offre dans les pôles urbains, les villages et les quartiers passe par un effort continu de concertation et de coordination, en l'articulant notamment avec les autres pôles commerciaux du département du Bas-Rhin.

6 Mettre en place une politique foncière

En milieu urbain, afin d'atteindre les objectifs d'habitat et répondre aux besoins et aspirations des habitants, la politique foncière visera à :

- garantir une offre de terrains dans les secteurs prioritaires au regard des orientations du Scoters, en privilégiant le renouvellement urbain ;
- maîtriser le rythme d'urbanisation dans les bourgs centres et les secteurs bien desservis par les transports en commun ;
- assurer la qualité de la construction et son insertion dans le tissu urbain ;
- permettre une modulation des charges foncières en fonction de l'intérêt public du projet, notamment pour la construction du logement social.

En milieu rural et périurbain, le projet prévoit notamment de contribuer au maintien et au développement d'une agriculture dynamique et durable. Ce principe entre dans les missions dévolues à la Société d'aménagement foncier et d'établissement rural (SAFER) et à ce titre, elle peut exercer un droit de préemption sur tout fonds agricole ou terrain à vocation agricole, sous réserve des droits prioritaires prévus dans le Code de l'urbanisme. En accord avec les organisations professionnelles, un partenariat avec la SAFER, dans le cadre conventionnel des missions de concours techniques aux collectivités territoriales¹ permettrait la mise en oeuvre d'une politique foncière résolue de préservation et de valorisation de l'activité agricole dans la région de Strasbourg.

20

7 Organiser le déplacement de personnes et le stationnement

Par le passé, le développement des capacités de déplacements, dont la majeure partie incombe au réseau routier et à la diffusion de l'automobile, a notablement contribué à la croissance économique. Ce développement a engendré une diffusion de l'urbanisation et de l'activité sur le territoire, rendant l'utilisation de la voiture difficilement contournable pour un grand nombre de déplacements. La place actuelle de la voiture ne peut être ignorée et le réseau sur lequel elle circule doit être maintenu à un niveau élevé de qualité et de sécurité.

Toutefois, le développement trop exclusif de la voiture comme moyen de transport présente de nombreux inconvénients : tendance à la saturation du réseau, consommation élevée d'énergie, contribution à l'effet de serre, pollutions et nuisances diverses. Depuis plusieurs années, une diversification des modes de transport a été recherchée, et des investissements importants ont été faits pour développer des réseaux plus efficaces de transport public.

¹. Article L. 141-5 du Code rural

7.1. Développer en priorité les transports en commun

En ce sens, de nouveaux projets sont en cours d'élaboration :

- la mise en place progressive d'un cadencement de l'offre TER sur l'ensemble des axes ferrés ;
- l'aménagement de la voie ferrée entre Strasbourg et le Piémont des Vosges pour permettre la circulation de tram-trains ;
- l'extension du tramway dans l'agglomération strasbourgeoise.

D'autres projets sont nécessaires pour mailler le réseau et desservir la totalité des bourgs centres :

- la création à long terme d'une liaison de transport en commun en site propre, en couronne à l'ouest de l'agglomération strasbourgeoise ;
- la desserte de l'ouest de Strasbourg par un mode performant empruntant la RN4 : le Transport routier guidé (TRG) ;
- la mise en place de nouvelles lignes de transports en commun vers les bourgs centres de Hoerdt, Truchtersheim, Gerstheim et Rhinau ; les lignes seront en site propre là où cela est rendu nécessaire par le niveau élevé du trafic routier ;
- l'interconnexion entre le réseau ferré régional et le réseau de surface (tramway, TRG) en plusieurs points bien répartis dans l'agglomération de Strasbourg.

Ces investissements se combinent avec l'arrivée du TGV en gare de Strasbourg, elle-même très bien desservie par les transports en commun (réseau ferré depuis les principaux pôles du Scoters et de la région, tramway, bus). L'arrivée du TGV offre ainsi l'opportunité d'une meilleure accessibilité par les transports en commun au réseau interrégional et international.

Le projet est d'appuyer l'investissement lourd des différents acteurs en faveur des transports en commun, par deux grands principes :

- favoriser l'intermodalité : rabattement vers les transports en commun les plus performants, par l'adaptation du réseau local de transport en commun, création de petits parkings relais, accueil efficace des deux-roues aux abords des gares ;
- encourager l'urbanisation dans les secteurs desservis à terme par des transports en commun, et ce d'autant plus que la qualité de la desserte est élevée.

7.2. Limiter la création de nouvelles routes

La création de nouvelles routes se limitera à la mise en place de voies contournant l'agglomération de Strasbourg, ainsi que de nouvelles voies de desserte ou de déviation, dans des cas limités où le développement de l'activité ou la sécurité des usagers et habitants la rendent nécessaire. Globalement, la capacité radiale routière automobile vers Strasbourg ne devra pas être renforcée.

Une solution sera recherchée pour réduire sensiblement le trafic des poids lourds sur la route du Rhin.

Principale route à créer, le Grand contournement ouest, dont toutes les variantes envisageables devront préalablement faire l'objet d'un examen approfondi, a pour objectif de dévier le trafic de transit et notamment celui des poids lourds hors de l'agglomération strasbourgeoise, permettant une requalification des autoroutes A35, A350 et A351 dans l'agglomération.

7.3. Encourager l'usage des modes doux et du transport fluvial

En complément de l'effort porté sur les transports en commun, l'usage de modes non motorisés sera encouragé, en particulier dans les déplacements liés à l'activité professionnelle. L'usage du vélo, qui est particulièrement approprié au contexte topographique de la région, doit être appuyé, par une facilité d'utilisation et de garage, tant au lieu de résidence qu'au lieu de travail. Les liaisons piétonnes doivent également être facilitées, en particulier dans le franchissement des obstacles naturels et des grandes infrastructures.

Une desserte complémentaire dans l'agglomération de Strasbourg pourra également être promue, sous forme de navettes fluviales sur des trajets directs (sans passage d'écluse), notamment entre le centre de Strasbourg et le Wacken.

8 Améliorer les conditions de transport des marchandises

Le transport des marchandises, en forte croissance, est un facteur important de pollution et une contribution lourde à l'émission de gaz à effet de serre. L'objectif est de mieux exploiter les possibilités des voies ferrées et de la voie d'eau, pour les transports à longue distance. Pour la distribution locale, l'objectif est d'améliorer les conditions de stockage et, en aval, les modalités de distribution, en favorisant les modes les moins polluants. A cette fin, le projet prévoit :

- un renforcement de la capacité ferroviaire nord-sud dans le cadre du couloir ferroviaire existant, sans compromettre la capacité de transports de voyageurs ;
- la mise en place de sillons pour lesquels, sur certains tronçons et à certaines heures, la vitesse homogène des convois autoriserait une utilisation maximale de la capacité, en donnant la priorité au fret pour obtenir un rapport qualité / prix satisfaisant ;
- la promotion du transport combiné dans l'emprise du port de Strasbourg et sur la plateforme de Cronembourg, complétées éventuellement par d'autres plateformes ;
- le développement d'une distribution urbaine par des véhicules moins polluants, par exemple par des véhicules à traction électrique.

9 Développer le réseau de transmission à haut débit

Le projet est de développer l'accès de l'ensemble de la région de Strasbourg au réseau international, en s'appuyant sur une infrastructure régionale de télécommunications à haut débit, initiée par la Région Alsace et complétée par les initiatives des opérateurs, dans le cadre de la stratégie régionale de développement des technologies de l'information et de la communication.

Les objectifs du développement du réseau numérique sont de mailler le territoire, avec une boucle haut-débit qui concernera dans un premier temps trente villes de la région Alsace, grandes, moyennes et petites.

A partir des nœuds ainsi créés (Strasbourg et Erstein), l'objectif est de :

- permettre une desserte de l'ensemble de la région de Strasbourg, par un branchement sur les nœuds ;
- améliorer l'attractivité des entreprises, notamment les PME et PMI² et de permettre leur implantation sur l'ensemble de la région de Strasbourg ;
- renforcer globalement l'accès au réseau, afin de rendre plus aisé l'accueil dans la région de Strasbourg d'entreprises de distribution et de traitement de l'information et de la télécommunication.

Un ou plusieurs autres points de concentration pourront être identifiés de manière complémentaire à celui qui existe déjà aujourd'hui sur le port de Strasbourg.

² PME : Petite et moyenne entreprise
PMI : Petite et moyenne industrie

Chapitre III

Préserver, développer et mettre en valeur les qualités du territoire

La richesse du territoire tient à ses qualités : qualité des espaces urbanisés qui se sont constitués au cours du temps, qualité des espaces naturels et des paysages, valeur des secteurs agricoles. Seule une urbanisation maîtrisée permettra de préserver les richesses du territoire. En sus, des actions seront menées pour développer ou redessiner des continuités naturelles et réhabiliter certains paysages dégradés. Enfin, le projet veillera à réduire les effets négatifs de l'activité sur l'environnement et la santé humaine, à travers des actions sur la qualité de l'air, le bruit, l'assainissement ou la maîtrise des déchets.

1 Veiller à la qualité paysagère des espaces urbanisés

Le développement de l'habitat doit intégrer de manière harmonieuse les espaces et axes paysagers. Les fronts urbains doivent être correctement traités et s'intégrer de manière aussi harmonieuse que possible aux paysages existants.

Les entrées d'agglomérations doivent être spécialement bien aménagées pour donner une image forte, claire et plaisante de la ville. Ces objectifs visent l'ensemble des entrées d'agglomérations qu'elles soient situées sur la route, la voie ferrée, ou d'autres moyens de transport en commun ; ils visent également les zones commerciales et d'activités en périphérie de l'agglomération strasbourgeoise.

Enfin, les bâtiments remarquables seront mis en valeur, que ce soit en milieu urbain ou rural.

2 Préserver et valoriser l'activité agricole

2.1. Affirmer la vocation des espaces agricoles

Les espaces agricoles ne doivent plus être définis comme des réserves d'urbanisation non encore exploitées. C'est pourquoi le projet identifie des espaces à vocation agricole affirmée.

Ce sont :

- des espaces agricoles à valeur de production reconnue, fondamentaux pour l'économie agricole : dans ces secteurs, des mesures fortes doivent être prises pour maintenir l'espace nécessaire sur le long terme, garantir des conditions d'exploitation satisfaisantes (possibilités de sorties d'exploitation, aménagements agricoles,...), favoriser l'installation de jeunes agriculteurs et l'emploi, encourager une agriculture respectueuse de l'environnement et ouverte sur le territoire et ses habitants ; les terres agricoles sont à préserver pour leur potentiel agronomique, biologique ou économique ;
- des espaces liés à une activité agricole (prairies,...), présentant une valeur paysagère, écologique, ou soumis à une forte fréquentation citadine : dans ces secteurs, les contraintes sont fortes pour les exploitations agricoles ; les enjeux urbains justifient d'accompagner l'agriculture pour lui permettre de faire face à ces contraintes (contractualisation, ouverture aux pratiques douces de loisirs, valorisation en lien avec les marchés locaux et le tourisme,...)³.

2.2. Pérenniser une production agricole diversifiée et de qualité

Les excellentes conditions de climat et de sols de la région de Strasbourg (sols riches, proximité de la nappe phréatique) permettent d'obtenir de forts rendements. Le prix des terres, parmi les plus élevés de France, est en rapport avec cette qualité et la rareté des terres disponibles. Les exploitations agricoles, de faible taille, pratiquent une agriculture diversifiée et souvent intensive, condition du maintien d'un revenu suffisant. De fait, la région de Strasbourg comporte une concentration de productions spéciales à forte marge brute à l'hectare (betteraves sucrières, houblon, maraîchage, tabac, asperges,...). Pour pérenniser cette richesse, le projet est de préserver les espaces agricoles les plus fertiles et de valoriser tout particulièrement les productions agricoles à caractère local.

Plus généralement, pour réduire les inconvénients liés à une culture trop intensive, la pérennisation et le développement de l'agriculture en tant qu'activité économique doit se faire selon le principe d'une agriculture respectueuse de l'environnement («agriculture raisonnée»,...), se traduisant par une gestion économe des ressources naturelles, un impact limité sur le milieu naturel, une protection du paysage et un respect de la biodiversité.

³. Cf. politique des vergers du Pays de Brumath

3 Préserver et valoriser les espaces naturels

3.1. Préserver un patrimoine naturel exceptionnel

La région de Strasbourg possède un patrimoine exceptionnel en terme de milieux naturels, de linéaires de cours d'eau variés et de paysages.

L'ensemble de la politique à mener sur les espaces naturels, à l'échelle de la région de Strasbourg, a pour objectif :

- de préserver les cours d'eau, les canaux et leurs abords, les zones humides remarquables, les zones inondables naturelles, les trames vertes et maintenir des espaces verts de proximité en milieu urbain ;
- de maintenir les noyaux écologiques majeurs, notamment les forêts ;
- de garantir les bonnes jonctions et connexions (corridors biologiques) entre les noyaux centraux avec des prescriptions appropriées ;
- d'assurer la régénération des espèces rares et menacées, notamment le grand hamster et le crapaud vert.

A cet effet, le projet est de préserver :

- les zones naturelles faisant l'objet d'arrêté de protection de biotopes ou classées en réserve naturelle, par une protection absolue ;
- les zones naturelles situées dans les périmètres Natura 2000, les zones humides remarquables et les Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1, qui représentent des milieux particuliers ayant une forte valeur patrimoniale, et doivent être préservées en fonction de cette valeur ;
- les continuités des espaces naturels le long des cours d'eau et les corridors écologiques, qui doivent être maintenus et restaurés notamment à l'occasion de la programmation de tous types de travaux de développement ou de restauration d'infrastructures de transport.

Le projet permet toutefois de valoriser certains espaces naturels en y développant des activités compatibles avec leur équilibre écologique et leur régime juridique.

Il prévoit enfin de rétablir des continuités naturelles, entre des espaces naturels présentant un intérêt écologique. Ces continuités permettront notamment d'inscrire la région de Strasbourg dans le maillage des espaces naturels du Rhin supérieur et de participer à la qualité des ressources naturelles du fossé rhénan en privilégiant les liaisons entre les différents réservoirs biologiques, suivant les principes de la politique régionale de trame verte. A l'intérieur de l'agglomération strasbourgeoise, la trame des continuités naturelles s'appuiera sur le projet de développement et valorisation des «Coulées vertes d'agglomération». A l'extérieur de l'agglomération, la trame verte régionale servira de cadre de référence.

A l'échelle de chacun des bassins versants, une solidarité s'organisera autour du renforcement des politiques de gestion arrêtées par les SAGE et les SAGEECE⁴, de la réhabilitation des lits majeurs pour la régulation des crues, de la valorisation des paysages de rives, de la poursuite d'une agriculture adaptée dans les lits majeurs et de la valorisation des fonctions pédagogiques et de loisirs dans ces espaces.

3.2. Développer des espaces de loisirs de qualité dans un environnement à préserver

Dans les espaces naturels remarquables, le projet est de permettre un accès du public limité, en fonction de la sensibilité du milieu, mais de ne pas l'encourager afin de préserver la qualité du patrimoine naturel.

Le projet prévoit d'ouvrir plus largement le plan d'eau de Plobsheim, qui représente une offre de loisirs liés à l'eau à l'échelle de la région de Strasbourg, dans un site exceptionnel du point de vue paysager et écologique ; les aménagements légers et l'accessibilité par les modes doux y seront privilégiés.

A l'intérieur des zones urbanisées, le projet est d'ouvrir autant que possible les espaces libres au public, dans un but récréatif. Ces espaces devront être végétalisés et plantés afin de constituer des respirations naturelles dans le tissu construit, lorsque cela est compatible avec l'usage. La constitution d'espaces de loisirs de qualité, équipés en fonction de leur destination, est d'autant plus souhaitable que l'urbanisation est dense.

Le projet de «Trame verte régionale», initié par la Région Alsace et celui de «Coulées vertes d'agglomération», initié par la Communauté urbaine de Strasbourg répondent à cet objectif.

3.3. Valoriser les paysages de la région de Strasbourg

La préservation et la mise en valeur des différents paysages qui composent la région de Strasbourg constituent des objectifs majeurs du projet. Leur mise en œuvre passe par des actions menées à l'échelle des communes comme des intercommunalités. A cet effet, le projet encourage l'élaboration et la mise en œuvre de Plans Paysages communaux ou intercommunaux, à l'instar de ce qui se fait dans les vallées vosgiennes en Alsace.

Sur l'ensemble de l'aire du Scoters, le projet prévoit de :

- maintenir des coupures vertes entre les villages, constituer des fronts urbains clairs et préserver les entités naturelles de transition ;
- valoriser les espaces naturels en zones urbaine et périurbaine ;
- préserver les repères les plus significatifs en terme paysager, et notamment les coteaux et les cours d'eau qui constituent des espaces sensibles ;
- maintenir la diversité des paysages agricoles.

⁴ SAGE : Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (document de planification approuvé par arrêté préfectoral).

SAGEECE : Schéma d'aménagement, de gestion et d'entretien écologiques des cours d'eau (document d'orientation à l'initiative des collectivités locales).

4 Gérer le risque d'inondation et valoriser les zones inondables

L'objectif du projet est de gérer le risque d'inondation jusqu'à la crue de fréquence centennale, en veillant à la sécurité des personnes et des biens, par des mesures portant sur :

- la gestion des cours d'eau et de leur lit majeur,
- la réduction de la vulnérabilité des territoires par des prescriptions appliquées aux projets d'aménagement.

4.1. Préserver et valoriser les zones inondables naturelles

Les zones inondables naturelles, les rieds et les zones humides remarquables constituent un patrimoine précieux. Conformément au SDAGE⁵, le projet consiste à préserver et valoriser la composante la plus sauvage du milieu, afin de maintenir la diversité des espèces animales et végétales. En particulier, à l'écart des secteurs urbanisés, l'espace de liberté des rivières sera maintenu partout où cela est possible, et les champs d'expansion des crues centennales seront préservés.

L'agriculture est également retenue comme un des moyens de mettre en valeur ces milieux alluviaux, en intégrant aux règles agricoles des enjeux patrimoniaux comme la biodiversité, la qualité de l'eau, la lutte contre l'érosion, le maintien du paysage alluvial, la réhabilitation des haies, la limitation de la pollution et la régularisation des débits des cours d'eau.

En ce qui concerne les infrastructures, leur conception devra minimiser les impacts sur les zones inondables et préserver les champs d'expansion des crues.

4.2. Gérer les zones inondables en milieu urbanisé

Afin d'atteindre les objectifs d'urbanisation fixés dans le Scoters, des constructions sont envisageables dans certaines zones inondables par submersion, en réservant cette constructibilité aux projets stratégiques localisés dans des zones de risque faible ou moyen et en veillant à la sécurité des personnes et des biens.

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 participe au renforcement des centralités de la région de Strasbourg.

Lorsqu'elles ne sont pas constructibles, les zones inondables seront valorisées en veillant à respecter les équilibres écologiques et les champs d'inondation. Elles pourront notamment :

- mailler les espaces verts et agricoles, les trames vertes et les «Coulées vertes d'agglomération», espaces de respiration des territoires ;
- contribuer à la qualité du paysage urbain en ménageant notamment des coupures vertes entre les quartiers ;
- servir de lieu de récréation, d'aire de sport et de loisirs.

Dans l'optique de proposer des habitats attractifs en ville, on cherchera à valoriser ces zones inondables en construisant à proximité.

5. SDAGE : Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux.

4.3. Gérer les cours d'eau à l'échelle des unités hydrauliques

Pour diminuer les conséquences des risques d'inondation, une action doit être menée à l'échelle des unités hydrauliques⁶, permettant une solidarité amont-aval entre les communes.

Au sein de la région de Strasbourg, les unités hydrauliques qui assurent cette solidarité sont les suivantes : Moder / Zorn / Landgraben / Neubaechel, Souffel, Bruche / Mossig / Ill sous l'influence de la Bruche, Ill régulée, Ill au Sud d'Erstein et bras de l'Ill et le Rhin.

Les unités hydrauliques citées dépassent le périmètre du Scoters. Les mesures prises devront donc être coordonnées avec les entités situées à l'extérieur du périmètre, en s'appuyant sur les SAGEECE et les SAGE, qui ont comme objet de gérer les risques à l'échelle du bassin versant, voire des unités hydrauliques.

5 Limiter les pollutions et préserver la santé humaine

L'objectif de créer un urbanisme de qualité s'accompagne d'une prévention des pollutions et des nuisances, afin de réduire les effets négatifs de la croissance urbaine.

5.1. Préserver la qualité de l'eau de surface

Le projet, à l'échelle de la région de Strasbourg, tendra à :

- désengorger les stations d'épuration, saturées par les eaux pluviales, pour limiter le recours à de nouveaux investissements lourds coûteux pour la collectivité ;
- assurer un fonctionnement efficace du réseau de collecte des eaux ;
- améliorer la qualité microbiologique des rivières, dégradée par les rejets des eaux non traitées.

A cet effet, et pour ne pas aggraver en outre la situation à l'aval hydraulique, les nouvelles urbanisations devront intégrer l'impératif d'une bonne gestion des eaux pluviales en assurant au besoin la retenue de ces eaux.

Plus globalement, le projet pourra s'exprimer à travers l'élaboration de schémas directeurs d'eaux pluviales, par bassin versant, définissant les actions à conduire et les précautions nécessaires à prendre.

5.2. Assurer la sécurité dans l'approvisionnement en eau potable

Le projet est de rendre plus sûrs l'approvisionnement et la qualité des eaux potables par le renouvellement des réseaux de distribution, le renforcement de la protection des captages existants et la protection de la nappe phréatique vis-à-vis des exploitations d'origine industrielle et des voies de transport. Les nouveaux projets routiers situés dans des périmètres de protection de captages d'eau potable seront aménagés afin de ne pas aggraver le risque de pollution chronique ou accidentelle.

De nouveaux captages seront mis en place et reliés aux captages existants afin d'augmenter les capacités et de sécuriser la production d'eau potable. Ils bénéficieront de mesures de protection fortes garantissant leur pérennité.

6. Portion ou ensemble de bassins versants ayant un fonctionnement hydraulique fortement lié.

5.3. Limiter la production de polluants et réduire les émissions de gaz à effet de serre

L'amélioration de la qualité de l'air constitue un élément majeur du projet, qui prévoit notamment de conformer aussi rapidement que possible la région de Strasbourg aux directives européennes applicables en 2010.

Le projet prévoit de mieux articuler équipements, urbanisation et transports en commun. Il aura ainsi un effet favorable sur l'émission par le trafic routier des gaz à effet de serre et des polluants.

En complément, de nouvelles formes d'habitat, répondant aux préoccupations de qualité de l'air, seront développées.

Il s'agit notamment :

- d'intégrer la maîtrise des dépenses d'énergie comme élément de programme des nouvelles opérations d'urbanisme ;
- de promouvoir les énergies renouvelables (géothermie, solaire) et les réseaux de chauffage urbain dans les nouveaux programmes de constructions.

Des mesures d'urgence en cas de pic de pollution, appuyées sur une surveillance de la qualité de l'air à l'échelle de la région de Strasbourg, doivent également être prévues.

5.4. Favoriser la dispersion des polluants et limiter l'exposition de la population

Le projet prévoit la constitution de continuités naturelles ainsi que la création d'espaces verts, y compris à l'intérieur des zones urbanisées. Ces mesures contribuent à la circulation de l'air et à la limitation de l'exposition des populations.

Les équipements sportifs seront placés, partout où cela est possible, en dehors des secteurs les plus pollués et à distance des grands générateurs de pollution atmosphérique.

5.5. Veiller à la sécurité des personnes et des biens en matière de risques industriels

L'implantation d'activités industrielles générant des risques nouveaux pour la santé humaine, par les pollutions qu'elles provoquent ou par le potentiel d'accident grave qu'elles impliquent, doit être gérée en tenant compte de la sensibilité du milieu et de la proximité ou non de lieux d'habitation ou d'activité humaine. Certains sites sont de ce point de vue plus pertinents et seront privilégiés dans l'implantation des activités industrielles les plus polluantes ou présentant des risques élevés.

En ce qui concerne le trafic de matières dangereuses, le mode de transport ferroviaire et le mode fluvial, qui présentent une sécurité plus élevée que le mode routier seront encouragés dans toute la mesure du possible.

5.6. Diminuer l'exposition des populations aux nuisances sonores liées aux infrastructures

Les zones à urbaniser en priorité autour des grands axes de circulation sont souvent exposées au bruit. En particulier les projets urbains autour des gares ferroviaires seront d'autant plus exposés que l'augmentation du trafic ferroviaire est préconisée. Des mesures protectrices devront être mises en place, à la source là où cela est possible, ainsi qu'au niveau des constructions elles-mêmes.

Les zones les plus exposées au bruit du trafic aérien seront, en fonction de leur degré d'exposition, interdites ou restreintes à la construction.

5.7. Donner à la région de Strasbourg son autonomie dans la gestion des déchets ménagers

La mise en décharge est interdite depuis juillet 2002, à l'exception des déchets ultimes. Le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés du Bas-Rhin préconise en conséquence la fermeture et la remise en état des sites de décharge brute, et la gestion sur de plus petits périmètres de la mise en décharge des déchets ultimes sur la base d'un principe de proximité.

La région de Strasbourg dispose à l'heure actuelle de deux centres de stockage de déchets ultimes (CSDU), situés à Hochfelden⁷ et Weitbruch, et proches de la saturation.

Le projet est d'étendre les CSDU existants et/ou d'implanter un nouveau CSDU, dont la localisation devra être choisie en tenant compte :

- des contraintes hydrologiques et géologiques sensibles de la région de Strasbourg, dans un objectif de réduction des pollutions des sols et de la nappe phréatique ;
- des possibilités de transport alternatif à la route (ferroviaire et fluvial) pour l'acheminement des déchets dans un objectif de réduction des flux routiers, d'amélioration de la qualité de l'air et de la protection de la santé publique.

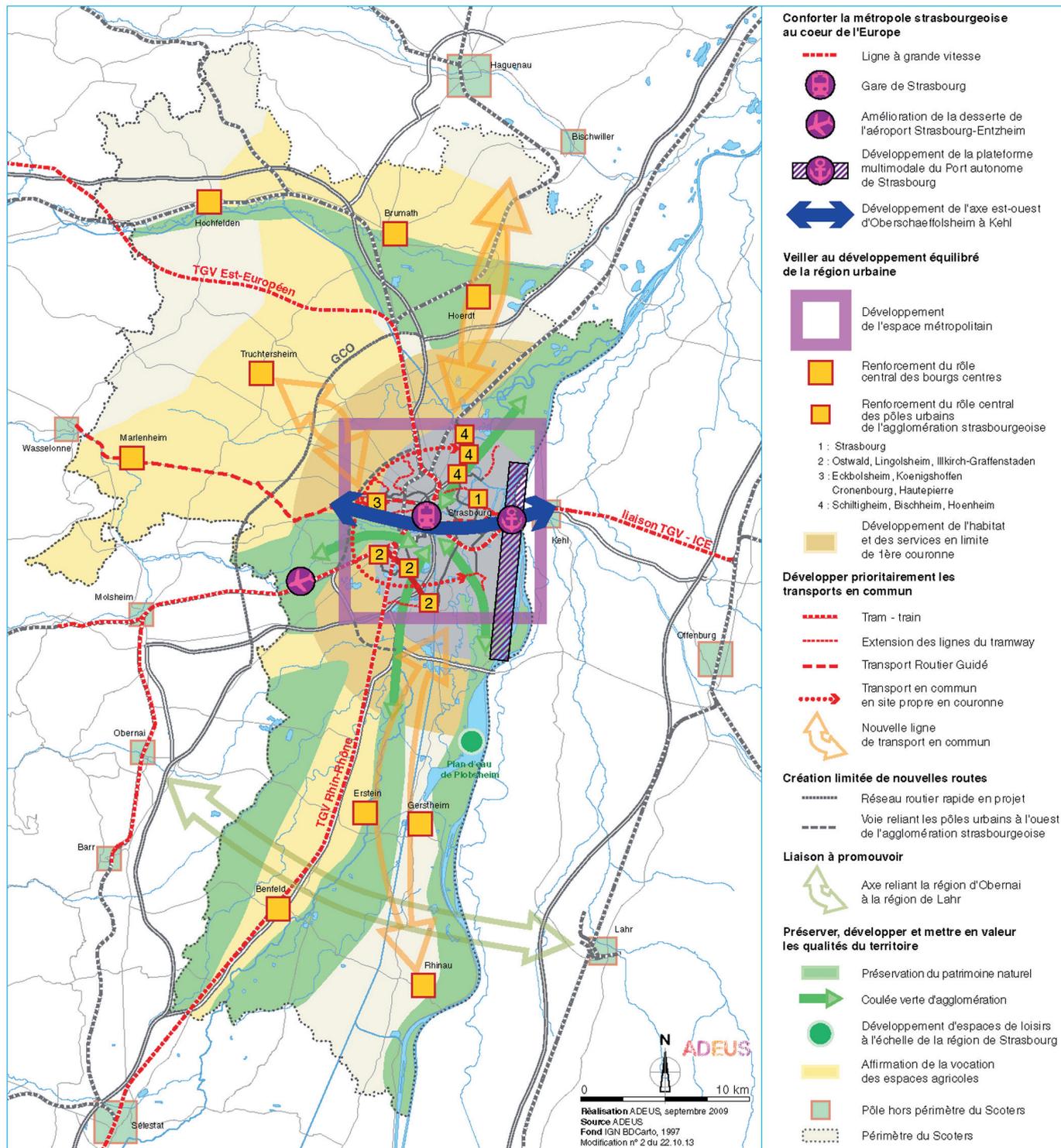
5.8. Valoriser les déchets

L'incinération des déchets doit être accompagnée d'une valorisation énergétique et/ou conduire à l'utilisation de la chaleur sous forme notamment de réseaux urbains.

En ce qui concerne les déchets eux-mêmes, leur tri doit être privilégié, sur l'ensemble de la région de Strasbourg :

- en complétant le réseau de déchetteries fixes ou itinérantes pour les rendre plus proches des usagers (principe de proximité) ;
- en favorisant les nouveaux concepts de déchetterie urbaine, susceptibles de s'intégrer dans des aménagements urbains, comme les parkings souterrains ou les zones d'activités commerciales ;
- en favorisant le développement du tri sélectif au niveau de l'habitation.

7. Le projet de poursuite d'exploitation et d'extension du CSDU du Rohrbach a été qualifié de Projet d'intérêt général par arrêté préfectoral le 17 mars 2005.





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



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