

PROJET D'AMÉNAGEMENT STRATÉGIQUE

Mars 2023

*DOCUMENT
POUR DÉBAT*



scoters
syndicat
mixte

Schéma de cohérence
territoriale de la région
de Strasbourg





Photo : canal de la Marne au Rhin et les méandres de la Zorn, Hochfelden



Suite à la publication de l'ordonnance de modernisation des SCoT, le document se compose depuis avril 2021 de deux parties principales, plus des annexes, au lieu de trois auparavant, jouant chacune un rôle dans l'élaboration de cette vision stratégique d'un territoire.

Le Projet d'Aménagement Stratégique (PAS), remplace désormais le projet d'aménagement et de développement durables (PADD). Il constitue la première pièce d'un Schéma de Cohérence Territoriale.

Le Projet d'Aménagement Stratégique permet aux élus de se projeter dans le temps long à travers **la spatialisation d'un projet politique stratégique et prospectif à l'horizon de 20 ans**. Il s'assure :

- ✓ du **respect des équilibres locaux**
- ✓ de **la mise en valeur de l'ensemble du territoire** par une **complémentarité** entre développement de l'**urbanisation**, système de **mobilités** et **espaces à préserver**.

Son ambition et sa stratégie est traduite en orientations, consignées dans le document d'orientation et d'objectifs (DOO).

Le SCoT assure la **cohérence** des documents sectoriels intercommunaux (PLH, PDU), des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) ou communaux (PLU) et des cartes communales qui doivent tous être compatibles avec les orientations du SCoT. Il est également un document pivot qui permet aux PLU/PLUi et cartes communales de ne se référer juridiquement qu'à lui, puisqu'il **intègre** les documents de planification supérieurs (SDAGE, SAGE, SRCE, SRADDET).

Table des matières

LE MONDE CHANGE, LE SCOTERS AUSSI !	3
Un territoire attractif	3
Un système à bout de souffle, à réinventer	4
Changer de regard pour transformer le territoire	5
Les transitions, le socle du nouveau projet politique	7
LES FONDEMENTS DU NOUVEAU PROJET DE TERRITOIRE	8
UN PROJET PARTAGÉ POUR ADAPTER LE TERRITOIRE DU SCOTERS AUX NOUVEAUX ENJEUX CLIMATIQUES, ÉCONOMIQUES ET SOCIÉTAUX	9
3 échelles d'organisation	9
Plusieurs armatures complémentaires	10
LES AXES DU PAS	12
Axe 1. Un territoire solidaire	12
Axe 2. Un territoire des ressources	21
Axe 3. Un territoire rayonnant	27

LE MONDE CHANGE, LE SCOTERS AUSSI !

Un territoire attractif

Le bassin de vie de la Région de Strasbourg jouit d'une attractivité qui en fait **le moteur de l'Alsace** et un pôle économique et urbain majeur de la Région Grand Est.

Sa position géographique sur l'axe rhénan, à la croisée de quatre corridors européens a fait de cette rive de la vallée du Rhin supérieur **un espace de brassage et d'échanges** tout au long de l'histoire. Cette richesse a conduit à y faire siéger les **institutions européennes**, élevant l'agglomération de Strasbourg au rang d'Eurométropole, bénéficiant ainsi d'une reconnaissance internationale. Les niveaux d'équipements (notamment dans la santé et les technologies) combinés **aux rayonnements universitaires et culturels** placent ce territoire au même plan que des capitales dépassant le million d'habitants.

Cette situation stratégique confère au SCOTERS une accessibilité et une ouverture à l'origine de sa croissance, son attractivité et son positionnement actuel : ses bassins de vie se distinguent par leur tissu économique équilibré, leur dynamique et leur diversité des emplois qui en font le 1^{er} pôle d'emploi de la Région Grand Est. Le SCOTERS regroupe plus de la moitié des habitants du Bas-Rhin et plus de 60 % de ces emplois ; le Bas-Rhin demeurant le territoire le plus peuplé et le plus dynamique de la Région tant sur le plan économique que démographique. Indicateur de cette attractivité, la construction neuve au sein du SCOTERS représentait à elle seule plus de 10 % de l'ensemble de la construction dans le Grand Est durant la dernière décennie.

La Région de Strasbourg est par ailleurs **une mosaïque de paysages et de terroirs** : ses espaces naturels, l'écosystème de la plaine alluviale du Rhin, les forêts du Ried, les coteaux du Kochersberg, le sillon de la Zorn, sont autant de paysages et d'atouts que la région de Strasbourg **a réussi à préserver** tout au long de son développement. La plaine du Rhin est une des terres arables les plus fertiles d'Europe qui fait de **l'agriculture un secteur économique stratégique et essentiel**.

Un système à bout de souffle, à réinventer

Si la région de Strasbourg est forte de son attractivité, son dynamisme économique et démographique s'accompagne **d'une pression croissante** dans de nombreux domaines.

Mobilité et pollution

La concentration des réseaux de transports, leur maillage fin et la densité d'emploi sur la métropole et les grands sites d'activités sont sources d'une **hyper-mobilité**. Si la part modale des transports en commun et des modes doux a légèrement progressé, les bassins de vie du SCOTERS n'ont pas tous le même niveau d'équipement. La voiture individuelle prédomine avec toujours plus de kilomètres parcourus chaque année et un taux de motorisation des ménages en augmentation. La configuration des réseaux ferrés et autoroutiers en étoile centrés sur le cœur strasbourgeois, engendre des problèmes croissants **d'engorgement et de pollution** qui affectent l'ensemble des populations de la plaine d'Alsace ; et expose les habitants de la métropole, nœud de convergence des réseaux de transports, à des seuils de pollution élevés. Cette **situation sanitaire**, déjà jugée **préoccupante** dans le SCOTERS initial, **n'a cessé de se dégrader** depuis le début des années 2000 avec l'augmentation du trafic routier.

Construction

La dynamique de construction du SCOTERS s'est traduite par **une tension du marché du logement** avec une envolée des prix résultant des crises immobilières successives. Le marché, en partie dynamisé par les mécanismes fiscaux, a produit des logements qui ne répondent pas toujours aux besoins des ménages (familles monoparentales, familles recomposées, travailleurs précaires, population vieillissante, etc.). Corollaire à la reprise marquée de la construction dans la métropole, on a constaté un repli de la construction neuve dans les territoires voisins depuis 2010. Elle s'est traduite par un tarissement de la construction de logements collectifs (propices au développement d'une offre locative) et un resserrement autour de la maison individuelle en accession, plus énergivore et consommatrice de foncier. Parallèlement à ces constats, **les demandes d'attributions de logements aidés ne cessent de croître** avec pour résultat **une difficulté croissante des ménages à se loger**.

Richesse du sol

L'urbanisation accroît la pression foncière sur les terres agricoles. Le sol devient un produit rare et précieux cristallisant les concurrences d'usages avec des effets irréversibles sur le capital agronomique de la plaine rhénane. Cette pression ne se limite pas au foncier et la perte du potentiel à nourrir le territoire et ses habitants. Elle **fragmente les milieux naturels** : la segmentation par les

réseaux, les rejets atmosphériques, les prélèvements en eaux, les nuisances sonores, la pollution lumineuse sont autant de phénomènes qui fragilisent et **appauvrissent graduellement la biodiversité**.

Ces crises, de nature hétérogène, ont surtout montré **les limites d'un modèle d'urbanisation basé sur des ressources abondantes et bon marché** (terrains à bâtir, carburant...) qui n'a guère évolué depuis l'après-guerre. Leur récurrence **souligne plus intensément ces dites limites**.

Changer de regard pour transformer le territoire

La surenchère des prix de l'énergie, à l'origine de la crise des gilets jaunes s'accroît avec les conflits en Europe. Le dérèglement climatique est à l'œuvre, multipliant les épisodes extrêmes de tempêtes, d'inondations, de canicules, avec un impact direct sur l'environnement et la santé. L'apparition de nouveaux virus et les épisodes de confinement des crises sanitaires obligent d'une part à rompre avec les anciennes logiques de développement qui cherchaient à stimuler et encadrer la croissance des territoires, et d'autre part à intégrer les inégalités socio-environnementales.

L'évolution de l'économie, de nos modes de vie et de consommation, autrefois basée sur une énergie bon marché et des ressources abondantes, est remise en question pour se projeter à l'horizon 2040-2050. La transformation du territoire pour affronter le changement climatique **implique des choix de sobriété** en mettant l'accent sur une gestion plus résiliente des ressources et en faisant de la qualité urbaine un critère déterminant.

La société évolue : le contexte du SCOTERS révisé a changé de manière significative depuis son élaboration il y a près de 20 ans. L'habitat doit **s'adapter aux nouveaux modes de vie**, à la trajectoire des familles et des individus mais aussi, et surtout, prendre en compte un certain nombre **de caractères d'urgence** qui imposent de redéfinir l'offre en logements et **déployer l'emploi dans tous les territoires, de manière plus équilibrée** considérant les deux facteurs - Énergie et Mobilité - d'aggravation des inégalités et de dégradation des conditions de vie pour un nombre croissant de ménages. En effet, **la « double précarité énergétique »**, liée au logement et à la mobilité, constitue un risque majeur de fragilité socio-économique pour les habitants du SCOTERS ; et plus globalement **un enjeu de cohésion pour la société**. Ce risque touche de plus en plus de ménages avec l'enchaînement des crises sanitaires ou géopolitiques et le phénomène inéluctable du réchauffement climatique.

Les confinements imposés par les crises sanitaires réinterrogent le rapport à l'emploi et à la mobilité.

De nouvelles pratiques émergent et offrent des opportunités pour repenser les équilibres territoriaux autrement : télétravail, vie dans la proximité, attrait pour les villes moyennes, « *désirabilité* » et « *respirabilité* » des villes denses, vélos et véhicules à faible impact environnemental, production alimentaire locale et vente directe, économie circulaire non délocalisable, multiplication des systèmes de production d'énergie sont autant de clés pour concrétiser un projet de territoire plus sobre, proposant des rapports différents à la distance, au temps, à la mixité fonctionnelle et à la nature ; un projet qui puisse conjuguer vie locale et mondialisation, conjuguer qualité de vie et attractivité d'une capitale européenne.

Au regard de ces enjeux multiples, le projet de territoire du SCOTERS doit répondre aux nouveaux défis climatiques, économiques et sociétaux, **qui replacent l'humain au cœur des politiques publiques**, pour garantir une gestion plus résiliente des ressources au bénéfice de la qualité de vie. Son modèle d'urbanisation s'appuie sur deux fils conducteurs :

- ✓ **l'adaptation au réchauffement climatique pour réduire les vulnérabilités** de cette partie de la plaine d'Alsace, avec des villes moins minérales, offrant une plus grande place au végétal pour rafraîchir les tissus urbains, les ventiler, améliorer la qualité de l'air, réduire les pollutions par rejet, améliorer le cycle de l'eau pour préserver les nappes phréatiques rhénanes, etc.
- ✓ **l'atténuation par la sobriété**, épargnant à tous les niveaux les ressources nécessaires à son fonctionnement et son développement ; que ces ressources soient énergétiques, foncières, agronomiques, hydriques, manufacturées, financières, etc.

FILS CONDUCTEURS DE LA RÉVISION

- les **attentes en matière écologique, sociale et climatique** prennent un caractère **d'urgence** et mobilisent les populations
- les **enjeux de santé publique**, exacerbés par la crise sanitaire depuis 2020, réinterrogent nos modes de vie et renforcent notre recherche de qualité de vie au quotidien
- l'**accès au foncier** se transforme en défi pour tendre vers l'objectif de « Zéro Artificialisation Nette » (ZAN) à horizon 2050, passant nécessairement par un important changement de pratiques

Les transitions, le socle du nouveau projet politique

Le projet d'aménagement stratégique met au cœur de ses réflexions la transformation d'un territoire attractif, dynamique, dont la concentration des usages génère de perpétuels paradoxes qui nécessitent des choix, une compétition exacerbée sur l'usage des sols dans une plaine du Rhin supérieur déjà densément urbanisée et peuplée, et en lien avec les nouveaux besoins sociétaux.

Les objectifs du projet d'aménagement stratégique :

- ✓ s'appropriier un outil technique de planification pour le concrétiser **en actes politiques** : enjeux de gouvernance par l'appropriation politique de l'outil SCoT remplacé comme document stratégique et par un dialogue resserré avec les territoires voisins ;
- ✓ œuvrer pour une **transformation** de l'aménagement du territoire, au regard des enjeux climatiques et du défi foncier ;
- ✓ **recentrer les préoccupations sur les ménages** et les entreprises, autour des enjeux d'**énergie** et de **santé** dans une approche globale des politiques publiques ;
- ✓ **refonder les notions d'attractivité** autour des **relations** et de la **solidarité** entre territoires, pour un développement plus **équilibré** visant à plus d'**équité** ;
- ✓ passer d'un projet de croissance vers un projet **de maîtrise et d'équilibre du développement urbain**, guidé par des choix de **sobriété**, mettant l'accent sur **une gestion résiliente des ressources** ;
- ✓ reconsidérer la mobilité, l'accessibilité et le rapport au temps pour passer de l'hypermobilité à la **proximité** par la recherche d'une reconquête de la centralité.

LES FONDEMENTS DU NOUVEAU PROJET DE TERRITOIRE

ASSUMER

le rôle « moteur » du territoire à l'échelle régionale et locale **POUR** préserver les équilibres territoriaux **SOIT conforter le « poids » historique du SCOTERS dans le Bas-Rhin**

- démographique : 50 % de la population du Bas-Rhin
- économique : 60 % des emplois
- d'équilibre territorial : 50 % de la production de logements

MAÎTRISER

le développement qui s'est emballé ces dernières années

AFIN de garantir une **qualité de vie au quotidien et un logement pour tous**

SOIT un recentrage du projet sur l'humain et l'acceptation sociale

OBJECTIF :
une production de logements estimée au plus juste des besoins et en mobilisant l'ensemble des ressources bâties et non bâties de façon qualitative et optimisée

SOUTENIR LES MOBILITÉS DECARBONÉES

POUR un **fonctionnement du territoire maillé et optimisé**

au regard des enjeux climat et sociaux, apaiser le cadre de vie et réduire les nuisances et contraintes

SOIT un recentrage sur les centralités et une vie facilitée dans la proximité

OBJECTIF : la définition d'une armature urbaine et économique avec des objectifs partagés puis déclinés

OBJECTIF :
un fonctionnement territorial construit sur les centralités et sites de mobilité décarbonée

RENFORCER LES SOLIDARITÉS

territoriales, dans le respect des identités, de l'équilibre emploi, nature et santé globale

POUR absorber les besoins et répondre aux attentes, de façon concertée entre territoires voisins

SOIT un **meilleur équilibre** de la répartition de l'effort de production de logements

FAIRE DE LA SOBRIÉTÉ UN ATOUT

grâce à une approche nouvelle de la mobilisation des ressources dont le foncier

POUR un **urbanisme adapté au changement climatique, favorable à la santé** et inclusif de l'ensemble des besoins, mais aussi répondre aux attentes du code de l'urbanisme

SOIT anticiper les nouvelles pratiques et engager le changement de **modèle d'aménagement**

OBJECTIF : un fonctionnement territorial fondé sur la mobilité décarbonée

UN PROJET PARTAGÉ POUR ADAPTER LE TERRITOIRE DU SCOTERS AUX NOUVEAUX ENJEUX CLIMATIQUES, ÉCONOMIQUES ET SOCIÉTAUX

3 échelles d'organisation

Le projet de territoire du SCOTERS repose sur une organisation spatiale solidaire où chaque composante, de la métropole aux villages, a un rôle à jouer. Cette organisation recherche un développement équilibré des centralités, économiques ou urbaines, qui tient compte des spécificités de chacun. Son principe directeur se décline à plusieurs échelles :

1. L'objectif premier est de **structurer des bassins de vie fonctionnels à l'échelle locale**, en favoriser les rapports de proximité pour les usages du quotidien : proximité à l'emploi, proximité aux équipements, proximité générationnelle, proximité aux commerces et services, proximité aux espaces de nature, etc. Cette proximité doit se construire autour de l'accessibilité par les modes doux, à hauteur de piéton et de cycliste. **L'échelle du LIEN SOCIAL.**
2. Veiller ensuite **à la complémentarité entre les bassins de vie**, au sein du SCOTERS et au-delà, en articulation avec le cœur de métropole. Ce rayonnement doit se construire autour d'une accessibilité par un maillage de pistes cyclables et de transports collectifs (notamment le REM, Réseau Express Métropolitain). **L'échelle du LIEN FONCTIONNEL.**
3. Enfin, affirmer la **dimension nationale et européenne du territoire**. Une construction qui doit permettre à chacun d'accéder facilement aux fonctions métropolitaines, par une accessibilité bâtie autour de réseaux de transports collectifs permettant de rallier rapidement les portes d'entrée de la métropole et les nœuds de transports internationaux tels que le port de Strasbourg, la gare centrale ou les aéroports d'Entzheim et de Bâle. **L'échelle du LIEN à l'ouverture aux AUTRES RÉGIONS ET À L'EUROPE**

Le projet de territoire du SCOTERS ne s'est pas circonscrit à son périmètre d'application mais a été pensé à une échelle plus large dans la recherche d'une complémentarité avec les territoires de SCoT voisins dans un souci d'équité et de cohérence territoriale.

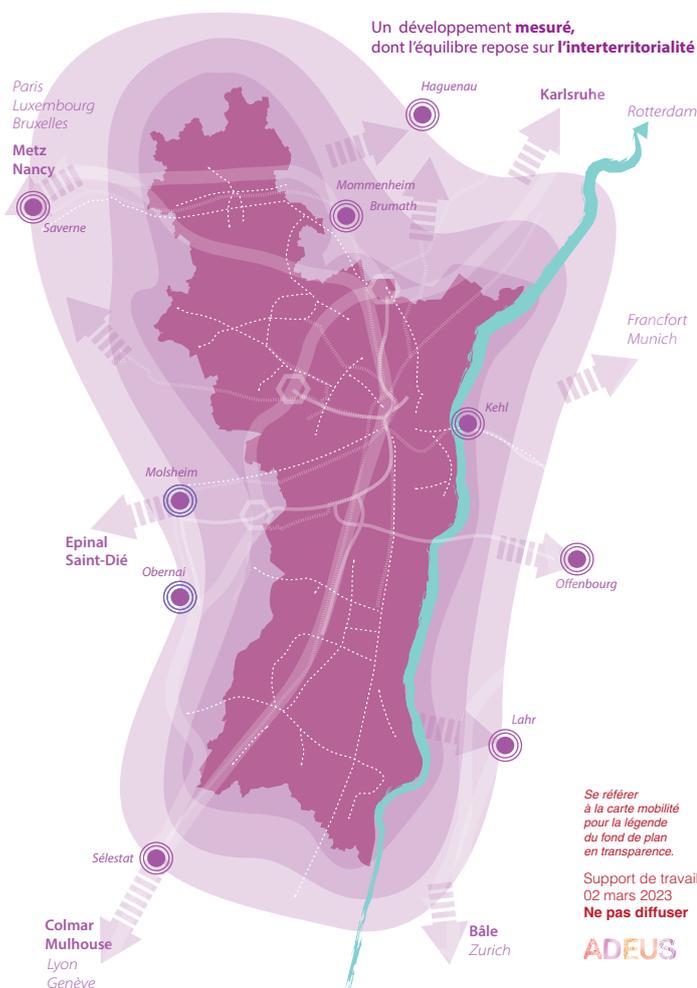
Plusieurs armatures complémentaires

Pour préserver les équilibres entre besoins humains, préservation des ressources et adaptation du territoire le SCOTERS s'organise autour :

- ✓ **Une armature des mobilités** socle fondamental du projet pour limiter les nuisances, réduire les besoins de déplacements, offrir des conditions de vie quotidienne plus qualitatives dans la proximité.

Le développement spatial est conditionné par des stratégies d'accessibilité à la métropole, de mobilité locale tous modes et des transports décarbonés.

LES FONDEMENTS DU PROJET DE TERRITOIRE



Le développement spatial des 3 armatures suivantes est conditionné par des stratégies d'accessibilité à la métropole et de mobilité locale tous modes.

Un développement **mesuré**, dont l'équilibre repose sur l'**interterritorialité**



Des **bassins de vie pluriels**, porteurs d'un **projet commun** de transformation



Des **secteurs stratégiques**, leviers pour la **résilience** du territoire



Assurer la **résilience** du territoire en préservant la **ressource foncière**

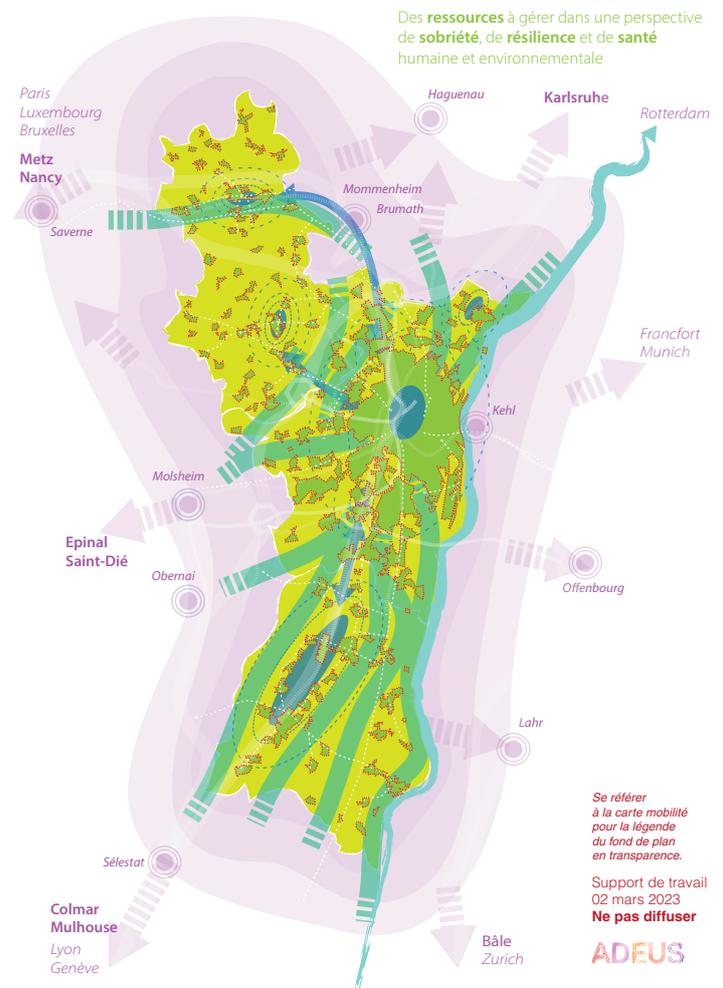
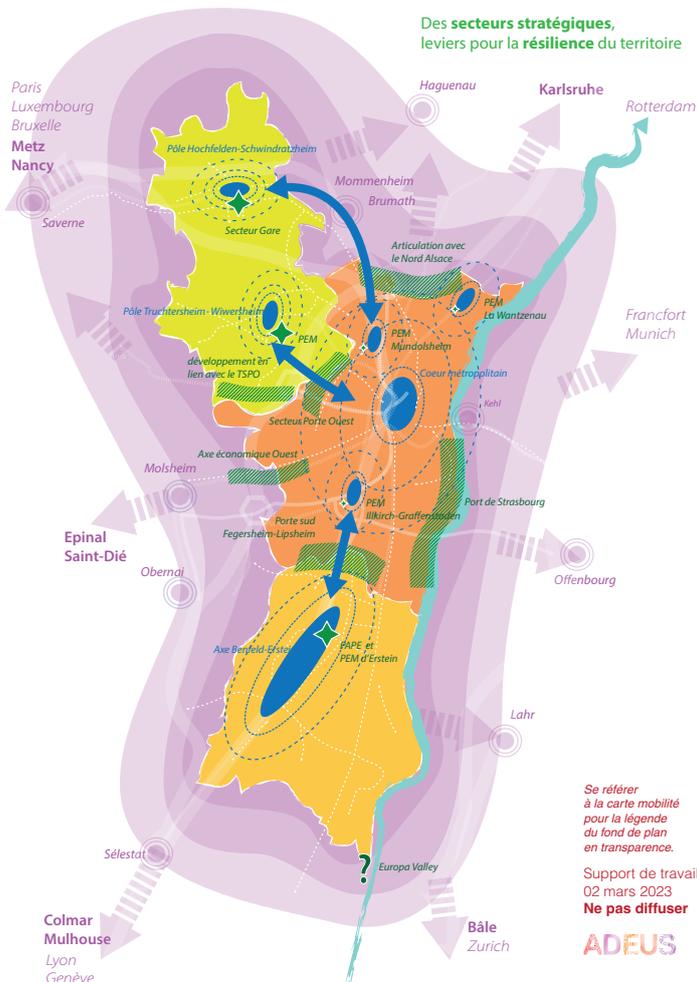


Intégrer les **services écosystémiques** et les **risques** aux projets stratégiques de transformation des bassins de vie



- ✓ Un territoire **SOLIDAIRE et RAYONNANT**
Déclinaison territoriale des objectifs de développement et des orientations qualitatives portés par le SCoT
- ✓ Un territoire **RESSOURCE**
Le non bâti comme support de projet, pour adapter le territoire au changement climatique, atténuer les épisodes de crise et répondre aux enjeux de santé, de qualité (qualité de vie, souveraineté alimentaire, etc.) et de sobriété (foncière, énergétique, etc.)

LES FONDEMENTS DU PROJET DE TERRITOIRE





Les axes du PAS

Axe 1. Un territoire SOLIDAIRE

La région de Strasbourg porte une dynamique majeure au sein de la Région Grand Est. Son attractivité bénéficie à un bassin de vie bien plus large que le périmètre du SCOTERS. Le poids de sa métropole attire un nombre croissant d'emplois et donc de ménages, qui renforcent à leur tour les multiples réseaux économiques et écosystèmes d'entreprises. Si cette « captation » est un moteur de redistribution d'une attractivité qui profite à l'ensemble du Bas-Rhin (emplois, formation, nouveaux ménages, accroissement des revenus, etc.), elle est aussi un facteur de concentration :

- ✓ de tensions environnementales avec une pression accrue sur la terre agricole, sur les milieux naturels toujours plus fragmentés, sur la ressource en eau, sur la concentration des déchets ou des émissions de particules notamment ;
- ✓ des tensions sociales, car la métropole est le territoire qui concentre le plus de chômage, le plus de ménages précaires, la majeure partie du parc de logements sociaux (en nombre insuffisant) ;
- ✓ de tensions territoriales, car l'accès aux commerces, aux services, aux équipements est inégalement répartis et le coût du foncier et les logiques de mobilité ont conduit à l'urbanisation « résidentielle » de franges périurbaines.

Le premier axe du projet d'aménagement stratégique traite de la mise en cohérence de l'action publique, des enjeux de mobilité, de croissance mesurée, de réponse aux besoins des ménages et des habitants afin de faire du SCOTERS le garant d'une solidarité territoriale, et un levier permettant au territoire de s'engager dans une transformation pour répondre aux enjeux du changement climatique.

1 Renforcer la MOBILITÉ DÉCARBONÉE comme pilier de l'aménagement du territoire

Le projet de mobilité est intrinsèquement lié à l'amélioration globale de la qualité de vie dans le SCOTERS, pour accompagner l'évolution des modes de vie et leurs nouveaux besoins, pour favoriser l'implantation des entreprises et l'accessibilité à l'emploi, pour s'adapter aux évolutions démographiques... Et plus largement, contribuer à une amélioration de la santé et du cadre de vie de chacun.

Le SCOTERS doit proposer un modèle alternatif de développement pour se transformer, à terme, en un territoire où les mobilités décarbonées seront privilégiées. Ce projet de mobilité doit être inclusif, avec une attention toute particulière aux populations les plus vulnérables, la perte de mobilité étant un des premiers facteurs d'exclusion sociale. Son projet de territoire doit contribuer à resserrer les distances afin de réduire les besoins de déplacement, en particulier en voiture, permis par le développement de nouveaux projets de mobilité ; mais également à rapprocher les fonctions urbaines pour mutualiser ses déplacements plutôt que les multiplier.

1.1. Investir la proximité pour favoriser le vivre ensemble

La réduction des distances et des temps de déplacement par une meilleure répartition des fonctions urbaines constitue la pierre angulaire du projet de territoire et se décline dans chacune des armatures du SCoT (urbaines, environnementales et économiques).

Ce **principe de répartition du développement et d'équilibre** s'exprime en premier lieu à travers l'armature urbaine. Cette « grille de lecture » des responsabilités au sein du projet collectif de SCoT accompagne la croissance de chaque commune et de chaque bassin de vie pour mettre en cohérence les politiques publiques **afin que chaque habitant du SCOTERS trouve à proximité de son lieu de vie une gamme de services et d'équipements essentiels, ou un réseau de mobilité performant pour y accéder.**

Afin de développer la proximité, le SCOTERS a pour objectifs de :

- ✓ privilégier les **centralités** dans toutes les composantes de mixité **et à tous les niveaux de l'armature urbaine** ;
- ✓ **intensifier les fonctions urbaines existantes et renforcer les polarités** :
 - développer prioritairement les polarités pourvues en services et/ou accessibles en transports en communs afin de les conforter ;
 - affirmer le maillage des transports en commun, au sein du territoire et en lien avec les stratégies de mobilité développées dans les SCoT voisins (échelle interSCoT) ;
 - **maintenir/optimiser** les équipements et services de proximité, et les **déployer** dans un cadre commun établi **dans un souci d'équité et de solidarité** entre bassins de vie à la hauteur des capacités de développement des territoires.

- ✓ **rapprocher les emplois des lieux de vie et réciproquement, dans la proximité ou a minima les connecter via une offre en mobilité douce/ de transport en commun** (mixité fonctionnelle, localisation préférentielle des ZAE, des lotissements, du commerce et des services) ;
- ✓ **lier développement urbain et intermodalité**
 - renforcer les **secteurs gare** ;
 - **développer une accessibilité tous modes et pour tous**, dans toutes les composantes de l'armature urbaine et économique du SCOTERS ;
 - **adapter la ville et ses espaces publics pour les piétons et les cycles** dans un triple souci de santé publique, d'adaptation au changement climatique en milieu urbanisé et d'attractivité des territoires, et coordonner les **politiques de circulation et de stationnement** afin de modérer le trafic routier.

1.2. Orienter et maîtriser le développement urbain autour des mobilités durables

Pour permettre à chacun de se déplacer facilement, sans renoncer à ses différentes activités, il s'agit de :

- ✓ développer **les circulations douces** pour tous les usagers et à toutes les échelles afin de faciliter l'accès aux équipements et services dans la proximité (voir ci-dessus) :
 - prioriser le déploiement **des réseaux** de modes actifs **vers les nœuds de mobilité (gares, pôles d'échanges multimodaux, arrêts, aires de covoiturage ou d'autopartage, etc.)** ;
 - **améliorer l'offre en transport collectif** tant en termes de dessertes que de cadencement et affirmer le maillage en frange, en travaillant avec les SCoT voisins ;
 - **poursuivre et renforcer le développement des réseaux cyclables** entre les EPCI du SCOTERS mais aussi avec leurs territoires voisins.
- ✓ **ouvrir la réflexion autour de la « marchabilité »** des villes et des villages dans une logique de proximité (voir ci-dessus) ;
- ✓ identifier de nouveaux points d'échanges **multimodaux** (PEM) et les hiérarchiser dans une **logique de rabattement** (gares structurantes et autres gares) ;
- ✓ accompagner et soutenir la transition vers une **logistique urbaine décarbonée, via l'usage des canaux et des vélos-cargos**.

1.3. Assurer les liens par un maillage efficace des mobilités

Pour soutenir l'attractivité du territoire tout en décongestionnant les circulations, il s'agit de :

- ✓ **promouvoir le réseau express métropolitain** en poursuivant le développement des transports en commun routiers (bus) et ferrés :
 - à grande échelle : le renforcement de l'offre doit s'opérer **à l'échelle du Bas-Rhin et de l'Alsace**, en lien étroit avec **les stratégies de mobilité des SCoT voisins** ;
 - au sein du SCOTERS : l'amélioration de l'offre doit s'appuyer sur le **développement du maillage** de la région strasbourgeoise, l'articulation de la chaîne de mobilité (tous modes) et la lisibilité du service.
- ✓ **repenser les portes de la métropole**, en lien avec les stratégies d'accessibilité à l'Eurométropole dans le cadre de la ZFE : positionnement des parc relais en amont des secteurs congestionnés, développement des gares existantes, promotion de l'autopartage , promouvoir un réseau cyclable structurant ;
- ✓ **améliorer l'accessibilité de secteurs moins pourvus en offre de transport alternative à l'usage individuel de la voiture** ;
- ✓ **développer des liaisons radiales est-ouest** pour rompre avec les logiques en étoile, centralisées sur Strasbourg, y compris vers l'Allemagne (pont sur le Rhin, interconnexion des réseaux ferrés et cyclables) ;
- ✓ **construire une aire métropolitaine et transfrontalière à l'échelle du vélo, pour un usage quotidien**, en écho aux enjeux de proximité et de mobilité évoqués ci-dessus.

2 S'inscrire dans une CROISSANCE MESURÉE et un DÉVELOPPEMENT RAISONNÉ de l'habitat



Afin d'assumer son rôle métropolitain, le SCOTERS se fixe pour objectif à terme (2050), d'accueillir environ XX habitants. Cet objectif pourra être modulé par périodes de 10 années, en référence aux objectifs de la loi climat et résilience de 2021 et pour adapter le projet aux évolutions socio-économiques.

2.1. Conforter les centralités et préserver des secteurs stratégiques

Le développement urbain s'opère en priorité dans les centralités. Il privilégie la vie dans la proximité par des opérations favorisant la diversification de l'offre de logements, l'accueil d'équipements et de services dans une approche de mixité, de vitalisation et d'animation d'une vie urbaine et sociale plutôt que par une spécialisation fonctionnelle.

LA DÉFINITION DES CENTRALITÉS DANS LE SCOTERS

La centralité correspond aux secteurs d'une commune (centre-ville, centre-bourg, cœur de quartier) caractérisés de façon cumulative par une certaine densité bâtie (plus forte densité de la commune, la présence d'équipements publics et médicaux, l'existence d'espaces de sociabilisation (lieu de culte, place, espace public, ...) et une mixité de fonctions (habitat, commerces, équipements). Le périmètre de centralité s'apprécie dans une logique de déplacement piéton

La maîtrise du développement urbain et les équilibres entre la métropole et les bassins de vie se déclinent à travers le renforcement d'un réseau de polarités, de villes et de villages. Ce réseau est fondé sur une armature des mobilités (voir point précédent).

L'armature urbaine du SCOTERS est complétée par des secteurs stratégiques au regard de :

- **leur niveau d'équipement et d'accessibilité** par les mobilités décarbonées et porteur d'un projet collectif à l'échelle du SCoT ;
- **des potentiels fonciers** (rareté, conflits d'usages, etc.) ;
- **d'enjeux transversaux** économie-environnement, notamment en franges territoriales.

Une attention particulière sera portée à l'urbanisation dans ces secteurs.

Le DOO précise la répartition des communes au sein de l'armature urbaine et établit les critères des secteurs de projet afin que les documents locaux d'urbanisme en précisent les périmètres à leur échelle.

2.2. Se donner les moyens de poursuivre un développement urbain privilégiant la sobriété foncière

Le foncier agricole, naturel et forestier **n'est plus une ressource** pour bâtir la ville de demain, **mais un capital** essentiel à préserver pour pérenniser les ressources agricoles, ainsi que la régulation qu'offre les sols sur l'approvisionnement des nappes phréatiques, le stockage de carbone ou encore le rafraîchissement et la lutte contre les îlots de chaleur.

TOUT PROJET structurant visera à appliquer une **démarche de type « Éviter-réduire-compenser »**, visant dans un premier temps à assurer un moindre impact selon une approche globale (enjeu de localisation et de dimensionnement), puis à adapter le projet (enjeux qualitatifs), et enfin à définir des modalités de compensation relevant des aspects impondérables et inévitables.

Pour cela le SCOTERS entend ainsi, dans cet ordre de priorité :

- ✓ développer une **cohérence globale d'aménagement plus sobre, en foncier, en carbone, en énergie, privilégiant la proximité, la mixité des fonctions et une recherche/exigence de qualité des projets et du cadre de vie** ;
- ✓ travailler prioritairement **au sein de l'enveloppe urbaine** des villes et des villages et privilégier l'optimisation de l'existant, notamment des espaces déjà artificialisés ;
- ✓ veiller à limiter les extensions, en particulier lorsqu'elles pourraient déséquilibrer les centralités au profit de secteurs périphériques.

Pour mettre en œuvre ces stratégies, seront privilégiés :

- ✓ **la mixité des fonctions et la multiplicité des usages** : les politiques de zonage et de spécialisation doivent se limiter aux fonctions économiques ou sanitaires incompatibles avec les autres fonctions urbaines ;
- ✓ **un urbanisme plus compact**, limitant l'étalement urbain et ses impacts sur les terres arables et les milieux naturels, qui se traduit par des objectifs de densité et une diversité des formes urbaines, en cohérence avec l'existant ;

Cette compacité vise tous les types d'espaces, à vocation économique et habitat. Elle doit faciliter par ailleurs la mise en place de réseaux collectifs ou mutualisés de transports, qu'il s'agisse d'énergies, de biens ou de personnes ;

- ✓ de nouvelles formes d'aménagement, permettant **l'innovation et l'expérimentation urbaine** notamment en matière de production et de performance énergétique, ou d'évolution du bâti (des logements, des espaces d'activités et des commerces) ;
- ✓ **la préservation de la pleine terre** (voir Axe 2, point 5) ;
- ✓ une **politique foncière ambitieuse** pour mobiliser les gisements de sobriété foncière au sein du tissu urbain.

LES PARADOXES D'UN FONCIER EN TENSION

Les enjeux de sobriété sur le SCOTERS sont complexes, car ils se confrontent d'une part à l'augmentation de la charge foncière (raréfaction du foncier, mécanisme de spéculation, etc) et d'autre part au fait qu'il y ait des gisements limités dans la région de Strasbourg (faible vacance, peu de friches en milieu urbain, ...).

Les objectifs territorialisés de ces stratégies sont détaillés dans le DOO.

2.3. Diversifier le parc de logements pour l'adapter aux besoins des ménages



Afin de préserver les équilibres territoriaux et d'assumer son rôle, le SCOTERS se fixe pour objectif, à terme (2050), de produire environ XX logts/an.

Le SCOTERS privilégie, selon ses objectifs territorialisés, le renouvellement urbain et la mobilisation du parc existant (vacance, friche, réhabilitation-restructuration, mutation). Cet objectif doit permettre de :

- ✓ développer un parc immobilier **varié et abordable**, pour **fluidifier les parcours résidentiels** des ménages et mieux s'adapter à la diversité des publics et à leurs besoins ;
- ✓ **favoriser la mixité sociale**, notamment la mixité générationnelle.

Face aux besoins des ménages, notamment les plus précaires, et pour répondre à la pression sur le parc social, dont l'offre se concentre sur la métropole, l'objectif est de :

- ✓ diversifier le parc de logements par la réalisation de logements aidés **sur l'ensemble du territoire du SCOTERS** et en particulier là où l'offre est carencée ou absente ;
- ✓ répartir **les logements sociaux** de manière équilibrée et proportionnée selon les spécificités et les besoins de chaque bassin de vie et en tenant compte de l'accessibilité de la commune accueillante ainsi que l'offre en termes d'emplois, d'équipements et de services (armature urbaine).

Les objectifs chiffrés et leur répartition sont inscrits dans le DOO.

2.4. Promouvoir un parc de logements et des projets urbains de qualité, répondant à l'évolution de nos modes de vie

Pour répondre aux évolutions sociétales l'objectif en matière d'habitat est d'accompagner le changement, le SCOTERS entend **faire de la qualité urbaine un critère déterminant** en rapport avec la taille de l'opération.

Parmi les critères sont visés :

- la qualité fonctionnelle (accessibilité, insertion urbaine, etc.) ;
- la qualité des espaces extérieurs, publics ou collectifs accessibles et utilisables, devenant une obligation pour tous les porteurs de projets ;
- la qualité d'usage, notamment par une approche bioclimatique (orientation des constructions, recherche de ventilation, apport de lumière, protections naturelles, matériaux, intimité, etc.) et d'isolation (thermique, acoustique, etc.) ;
- la prise en compte des besoins d'espace (évolutivité et modularité d'un bâtiment, etc.).

Les projets urbains et mixtes doivent intégrer des **principes qualitatifs** tels que les aspects :

- ✓ fonctionnels, dans des logiques de diminution des besoins de mobilités des habitants (desserte en transport en commun, intégration des modes doux, gestion des flux routiers, etc.) et de **mutualisation d'espace** (extérieur, intérieur, stationnement) notamment en recourant à un « droit à expérimenter » ;
- ✓ urbains, en préservant le cadre de vie, par une intégration urbaine et paysagère, le choix des matériaux et les principes d'écologie urbaine (voir Axe 1, point 3) ;
- ✓ énergétiques : améliorer la **performance énergétique** et le confort des logements par le **renouvellement du parc**, en ciblant en priorité les plus anciens et les plus dégradés dans un souci de **lutte contre la précarité énergétique, de santé publique et de confort thermique** d'été/d'hiver.

La traduction de ces objectifs, au-delà des orientations du DOO, pourra prendre des formes diverses dans la mise en œuvre du SCoT (chartes, cahiers des charges, etc).

ARBITRER ENTRE DENSIFICATION ET RESPIRATION

Un espace non bâti ou sous-densifié ne signifie pas un espace « vide, à remplir » : les choix d'aménagement doivent **prendre en compte le contexte urbain** (densité, paysage, formes bâties) **au même niveau que les enjeux environnementaux** (enjeu plus global de confort d'été pour lequel l'étendue de la surface végétale et l'aménagement des espaces publics jouent un rôle déterminant).

3 Un projet de territoire favorable à la SANTÉ, à la QUALITÉ DE VIE et au bien-être de la population

La qualité de l'environnement urbain joue un rôle prépondérant sur la santé de la population. Le territoire du SCOTERS doit transformer son modèle d'organisation spatiale pour réduire les circulations routières et les activités polluantes, réinterroger le choix des matériaux, la place du végétal et l'activité agricole.

3.1. Développer un urbanisme multipliant les facteurs favorables à la santé

La crise climatique confère un rôle capital au végétal présent dans les tissus urbains. Outre ses fonctions écosystémiques (qualité de l'air, piège à carbone, ventilation naturelle et rafraîchissement), le végétal joue un rôle essentiel pour apaiser le cadre de vie dans la perception du bâti, des densités et du rapport à l'espace public.

Le SCOTERS cherche ainsi à renforcer la présence du végétal et de l'eau dans les villes, les villages et les quartiers. À cette fin les projets de territoire et/ou d'aménagement doivent intégrer des principes tels que :

- ✓ **l'écologie urbaine**, de la nature en ville aux conceptions bioclimatiques, et recherche d'un équilibre entre végétalisation et densification pour atteindre le zéro artificialisation nette ;
- ✓ **les mobilités actives** pour en faciliter la pratique dans une logique de mobilité du quotidien : continuité et sécurisation des cheminements et pistes cyclables, itinéraires en lien avec les équipements, commerces, services et bassins d'emplois, adaptation du stationnement ;
- ✓ **la santé humaine** : équipements de santé en centralité (localisation préférentielle), mobilités actives ;
- ✓ **l'agriculture urbaine/de proximité** : enjeux alimentaires et de proximité (voir Axe 2, point 6) outre sa dimension économique (voir Axe 3) ;
- ✓ **la notion de risques : améliorer** la qualité de l'air (multimodalités, urbanisme des courtes distances et favorable aux transports en commun), lutter contre les pollutions d'origine agricole (lisières urbaines), lumineuses (trame noire), sonores (encadrement des abords) **et anticiper** les événements météorologiques exceptionnels (inondations, coulées d'eaux boueuses, îlot de chaleur : voir Axe 1, point 3).

3.2. Réduire la vulnérabilité du territoire et l'exposition des populations aux risques naturels et technologiques

Le changement climatique accentue la récurrence et l'intensité des épisodes de crises météorologiques et les phénomènes exceptionnels. Afin d'anticiper ces crises et protéger les habitants et les biens, il s'agit de :

- ✓ **maîtriser les risques** : encadrer l'urbanisation dans les secteurs exposés à très exposés aux risques d'inondations (voir PPRI) et de coulées d'eaux boueuses, atténuer les îlots de chaleur par le végétal et l'eau en milieu bâti/urbain ;
- ✓ **s'inscrire dans une gestion durable de l'eau à l'échelle des bassins versants** : assurer la fonctionnalité écologique des milieux, soutenir une agriculture durable (pratiques agro-environnementales et cultures biologiques), minimiser les impacts des infrastructures, faire des zones inondables non constructibles des solutions innovantes (à valoriser – voir Axe 2) ;
- ✓ **limiter les zones de contact** entre les secteurs d'urbanisation et les sources de nuisances ou potentiel de pollution.



Les axes du PAS

Axe 2. Un territoire des RESSOURCES

La transformation de la région de Strasbourg en **territoire résilient** passe par son adaptation aux impacts négatifs du changement climatique, en particulier les épisodes de crises et de dérèglement. Ce second axe du projet d'aménagement stratégique vise à adopter de **nouvelles logiques d'un développement urbain maîtrisé** prenant en compte la raréfaction des ressources en cherchant à en faire un usage plus efficient.

Les enjeux liés aux transitions environnementales (développement de la végétalisation comme élément de régulation, lutte contre l'imperméabilisation et la dégradation des sols, lutte contre la perte de biodiversité, enjeux de santé publique et de lutte contre les pollutions, ...) portent sur :

- ✓ un juste usage des ressources (biodiversité, sol, eau, productions agricoles, ...),
- ✓ une stratégie de **transition énergétique** (stratégie de production d'énergies renouvelables et trajectoire de réduction et de sobriété des consommations, ...).

4 Renforcer la NATURE comme SOCLE FONDAMENTAL

Le territoire du SCOTERS possède **un capital naturel exceptionnel** en termes de milieux naturels, de linéaires de cours d'eau variés et de paysages. Ces éléments sont autant de ressources que le SCoT doit préserver et valoriser selon une approche globale et systémique. **L'ensemble de la politique à mener sur les espaces naturels, à l'échelle du SCOTERS, a pour objectif de :**

- ✓ **maintenir les noyaux écologiques majeurs** (notamment les forêts) et **restauration des continuités** entre espaces naturels, espaces agricoles et cours d'eau dans une logique de renforcement de leurs fonctionnalités écologiques favorables à tous y compris au maintien des espèces menacées identifiées sur le territoire ;
- ✓ **prolonger la trame verte et bleue au sein du tissu urbain** afin que les espaces végétalisés et ceux en eau concourent à l'amélioration du cadre de vie et à la santé de tous face au changement climatique (voir Axe 1) : décliner les continuités écologiques de la grande trame jusqu'à la micro-échelle, en intégrant les éléments de nature en ville ;
- ✓ **préserver la ressource en eau** dans une logique de solidarité entre les territoires (interconnexion des réseaux d'eau potable) de sobriété (usage domestique et agricole notamment) et des composantes essentielles à son maintien (zones de captage, abords des cours d'eau, zones humides, coupures d'urbanisation) ;
- ✓ **révéler et valoriser les paysages aux différentes échelles** : structurante (protéger les lignes de crêtes, entrées de ville et vues sur le lointain) urbaine (encadrer l'évolution des tissus anciens et préserver les identités locales) et naturelle (traiter les lisières urbaines comme des espaces de transitions et protéger les coupures d'urbanisation aux enjeux paysagers ou écologiques).

5 Préserver le CAPITAL SOL

Le SCOTERS se fixe pour objectif de poursuivre ses efforts, déjà significatifs, de limitation de l'étalement urbain en développant une stratégie ambitieuse de sobriété en échos aux objectifs nationaux assignés par la loi Climat et Résilience.

EFFORTS PASSÉS ET EN COURS

Fort de nombreuses années d'application du SCoT, approfondi par des PLUi, les collectivités du SCOTERS ont fait des efforts significatifs pour rationaliser l'urbanisation des sols, prélevés essentiellement sur les terres agricoles.

Le territoire du SCOTERS a accueilli ces 10 dernières années, 16 % des nouveaux logements construits sur le Grand Est (14 % pour la seule Eurométropole), là où elle n'a consommé que 4 % des surfaces dédiées à l'habitat consommées en Grand Est, avec un apport de population sans commune mesure avec le reste de la Région, au solde négatif.

Il en va de même pour l'économie avec un gain de 10 000 emplois ces 10 dernières années, contre une perte d'emplois presque sept fois supérieure à l'échelle de la Région, alors que les surfaces consommées pour les activités ne représentent sur le territoire du SCOTERS que 5 % de celles consommées en Grand Est.

Ces efforts doivent être poursuivis. Le projet de territoire du SCOTERS révisé doit continuer d'accompagner ses EPCI à la fois par des objectifs territorialisés de consommation foncière, mais également par la mise en place de stratégies foncières encadrant des besoins fonciers proportionnés selon l'armature urbaine.

Il s'agit notamment de :

- ✓ **contribuer à l'objectif national de réduction de moitié** de sa consommation foncière pour la prochaine décennie, par rapport à la décennie précédente, en s'inscrivant dans la stratégie de la Région Grand Est (SRADDET). Ceci avec pour objectif de **développer une agriculture dynamique et durable**, mais aussi de préserver les milieux naturels **en évitant leur fragmentation** (voir Axe 2, point 4) ;
- ✓ **au-delà de 2030**, réduire l'artificialisation des sols pour tendre vers le zéro artificialisation nette (ZAN)

Les chiffres de modération de la consommation foncière et leur déclinaison en objectifs territorialisés sont détaillés dans le DOO.

- ✓ **promouvoir le renouvellement urbain** comme levier prioritaire d'une stratégie de sobriété foncière via la recomposition des tissus urbains existants et la mobilisation du bâti et des espaces non valorisés, dans un souci de qualité urbaine (voir Axe 1) ;
- ✓ **préserver voire retrouver la pleine terre en limitant l'imperméabilisation des sols notamment en milieu urbain**. La pleine terre doit :
 - **faciliter la végétalisation** des opérations urbaines afin d'améliorer leur confort climatique et améliorer celui du tissu dans lequel elles s'inscrivent ;
 - **atténuer les effets** de l'imperméabilisation en secteurs urbains et favoriser la végétalisation voire l'agriculture urbaine ;

Ceci repose sur :

- **des trames végétales urbaines** pour améliorer le confort climatique (ventilation, ombrages limitants les températures de surfaces, etc) ainsi que la santé publique (bien être, santé mentale, etc.) ;
 - **la réinfiltration** directe des eaux de pluie pour alimenter les nappes phréatiques, via des aménagements laissant filtrer les eaux pluviales et réduisant les emprises au sol, au sein des nouvelles opérations comme par le réaménagement des espaces déjà artificialisés ;
 - une recherche de **réversibilité** des constructions et des aménagements pour **permettre la renaturation d'un sol** potentiel dans une perspective de compensation foncière sur le long terme (objectif ZAN à 2050) via la réaffectation des sols précédemment urbanisés plutôt que le recours au prélèvement de terres arables.
- ✓ **promouvoir une agriculture diversifiée et de qualité** (voir Axe 2, point 6)

6 Promouvoir une économie LOCALE et une STRATÉGIE ÉNERGÉTIQUE s'appuyant sur les ressources du territoire

6.1. Développer une stratégie ÉNERGÉTIQUE pour engager le territoire dans une trajectoire de NEUTRALITÉ CARBONE

Afin de s'inscrire dans une trajectoire visant la neutralité carbone et la résilience face aux crises climatiques et économiques, la combinaison entre la production d'énergies renouvelables, l'efficacité de leur usage et une consommation plus sobre est un enjeu déterminant dans la transition écologique du SCOTERS.

→ En termes de SOBRIÉTÉ

Cette stratégie doit s'appuyer sur les progrès technologiques en matière de réhabilitation et de production d'énergies vertes afin de remplacer les énergies fossiles. Mais elle doit avant tout se traduire par une organisation spatiale plus sobre en énergie, soit un aménagement **rapprochant les différentes fonctions urbaines pour favoriser la mixité et les mobilités douces**. Pour ce faire il s'agit de :

- ✓ **promouvoir des formes urbaines plus innovantes**, plus compactes et plus résilientes face à la consommation d'énergie ;
- ✓ **favoriser des modèles de mobilité diversifiés** qui ne reposent pas majoritairement sur le transport routier et la voiture individuelle. (voir Axe 1, point 1) ;
- ✓ **accélérer la rénovation** des logements, des équipements et des locaux d'entreprises, en priorité les plus anciens et les moins performants.

→ En termes de PRODUCTION

- ✓ **accélérer la production d'énergies renouvelables**
 - privilégier le **mix énergétique** ;
 - développer des **projets sur bâti existant et/ou sur des espaces délaissés**, intégrés dans leur contexte urbain et paysager ;
 - **maintenir et valoriser la production hydroélectrique** sur l'Île et le Rhin.
- ✓ **privilégier le déploiement des énergies renouvelables, sur des sites existants, et/ou en mobilisant des friches** ou des délaissés urbains dès lors que les conditions d'acceptation économique, sociale ou environnementale le permettent : identification des secteurs propices à la production d'énergie après définition des critères, engagement de stratégies foncières des communes ou EPCI en tenant compte du potentiel agronomique des surfaces agricoles exploitées ;
- ✓ **favoriser le déploiement des réseaux de chaleur**, notamment la récupération de la chaleur fatale des activités économiques et industrielles via un projet d'organisation spatiale adapté.

→ **En termes d'EFFICACITÉ**

- ✓ **améliorer l'efficacité des réseaux d'énergie**, en tenant compte de leur localisation et leurs capacités avant d'envisager l'urbanisation d'un secteur, selon des logiques d'économie et de compacité évoquées dans le point précédent ;
- ✓ **valoriser les déchets** ménagers et les résidus des productions agricoles à des fins de production d'énergie ;
- ✓ développer en concertation avec les professionnels **un maillage de stations d'énergies** alternatives aux combustibles fossiles, **nécessaires à l'avitaillement** des flottes de véhicules d'entreprises, notamment les artisans et le secteur de la logistique.

6.2. Promouvoir une agriculture diversifiée et de qualité, au plus près des consommateurs.

Accompagner la profession agricole face aux transitions en cours, afin de pérenniser les activités et offrir une production répondant aux attentes des consommateurs.

Pour ce faire le SCOTERS vise à :

- ✓ préserver le **foncier agricole** (voir Axe 1, point 2) ;
- ✓ encourager les conditions visant à :
 - **pérenniser** les exploitations **et permettre leur évolution** vers des formes d'agriculture moins intensive, ceci pour limiter l'usage d'intrants et réduire leurs impacts sur l'environnement et la santé ;
 - permettre la **diversification** des productions à la fois pour des produits de qualité, pour lutter contre l'érosion des sols et assurer la pérennité économique des exploitations existantes ;
 - favoriser des productions agricoles s'inscrivant dans une démarche globale plus durable (gestion **économe en eau, diversification des paysages et enrichissement des biotopes**) ;
 - soutenir/structurer les filières alimentaires locales (production et distribution, du champs à l'assiette). ;
- ✓ encadrer les points de **vente directe** pour rapprocher producteurs et consommateur ;
- ✓ accompagner les exploitations désireuses de produire des **énergies renouvelables** ;
- ✓ garantir un accès aux **ressources** nécessaires au monde agricole : sol, eau ;
- ✓ **faciliter** l'accès à une agriculture de **qualité**, « raisonnée et à taille humaine » pour offrir des alternatives aux productions intensives. Cet objectif participe au renforcement des pratiques agro-environnementales (voir Axe 1, point 3).

6.3. Engager le territoire dans une stratégie d'ÉCONOMIE CIRCULAIRE, capable de capitaliser sur l'INNOVATION TERRITORIALE

Le projet économique du SCOTERS s'appuie sur ses filières et ses savoir-faire « historiques » tout en favorisant les nouvelles. Il vise notamment à renforcer des complémentarités entre les entreprises pour accroître les filières, les réseaux et développer des écosystèmes économiques. L'accompagnement de cette mutation vise en particulier :

- ✓ **le développement de filières dites « de l'économie verte »**, jouant un rôle dans la transition écologique et de l'innovation à condition de ne pas surexploiter les ressources :
 - le développement des **filières du BTP** axées sur la **rénovation énergétique** et/ou la construction de bâtiments à **énergie positive**, ainsi que la construction bois ;
 - les entreprises de traitement des eaux et de valorisation des déchets ;
 - les filières agricoles et industrielles de production d'énergies renouvelables ;
 - les filières du végétal, etc. ;
 - l'implantation d'équipements de stockage d'énergie, tenant à la fois compte de la proximité aux sources de productions et des secteurs à alimenter (maillage fonctionnel) ;
- ✓ **le développement des filières d'économie circulaire, solidaire et de la fonctionnalité**, préservant les ressources par réutilisation des biens dévalorisés (y compris le recyclage de matériaux dont ceux issus de la déconstruction) et **favorisant l'inclusion sociale**, comme les commerces de seconde main et de location, les entreprises de réparation, les filières du recyclage, etc. ;
- ✓ **le développement de l'économie présente** au service des habitants et des entreprises du **territoire** ;
- ✓ **le soutien à l'économie de la santé** avec une vigilance sur l'accès au soin pour tous, dans chaque bassin de vie du SCOTERS et en réponse, notamment, aux besoins des populations vieillissantes (enjeux de proximité). Ce volet de la stratégie économique est en lien direct avec les logiques d'organisation de l'urbanisation dans un rapport de proximité (voir Axe 1).



Les axes du PAS

Axe 3. Un territoire RAYONNANT

Ce troisième axe du projet d'aménagement stratégique du SCOTERS cherche à capitaliser ses atouts afin que le rayonnement de la Région de Strasbourg et de sa métropole profite à l'Alsace et au Rhin supérieur à travers des logiques de développement multipolaire et multifonctionnel, qui misent sur les complémentarités, les réseaux de gouvernance et les solidarités entre territoire.

L'efficacité de ce troisième axe repose sur l'inter-territorialité (alliances, coopérations), le maillage de l'espace et le dialogue (entre territoires, entre décideurs, entre acteurs...).

7 Capitaliser sur les FONCTIONS MÉTROPOLITAINES

Le renforcement de l'innovation et de l'économie propre aux fonctions métropolitaines doit permettre à la Région de Strasbourg d'assumer pleinement son rôle moteur, à l'échelle locale comme à l'échelle du Grand Est et du Rhin supérieur.

7.1. Capitaliser sur le rayonnement des équipements et sites structurants

Le SCOTERS doit consolider les **équipements structurants** présents sur la Métropole et accompagner **leur mise en réseau au profit de l'ensemble du territoire** au-delà du périmètre du SCOTERS.

- ✓ **conforter le bassin d'emplois** actuel et futur de la Région de Strasbourg au sein de l'Alsace et du Grand Est (voir Axe 3, point 8) ;
- ✓ pérenniser **l'offre commerciale** et son maillage (voir Axe3, point 8) ;
- ✓ **capitaliser sur l'excellence des acteurs à haute valeur ajoutée (universités, entreprises de nouvelles technologies) et renforcer les écosystèmes pour favoriser leur ancrage local** ;
- ✓ conforter **l'écosystème européen** et ses institutions (voir Axe 3, point 9) ;
- ✓ pérenniser **l'offre culturelle, de loisirs et de tourisme** (offre d'hébergement, événements, sites touristiques et patrimoniaux, équipements culturels) à l'échelle de l'ensemble du territoire et en complémentarité avec les territoires voisins. Ceci concerne à la fois le tourisme vert (vélo, massif, etc.) et le tourisme urbain (Strasbourg, grands événements).

7.2. Faciliter l'accessibilité pour tous aux fonctions métropolitaines

Que ce soit pour les habitants, les usagers, les actifs, les étudiants ou les visiteurs, la consolidation des équipements et des sites métropolitains implique de renforcer leur accessibilité pour tous, ce qui suppose :

- ✓ une **connexion efficace, notamment par les modes doux** ;
- ✓ la constitution d'un **maillage** territorial (voir Axe 1) ;
- ✓ la **lutte contre toutes les formes d'exclusion** en développant une urbanisation centrée davantage sur des **rapports de proximité** pour :
 - limiter les besoins en déplacements et faciliter l'usage des modes doux ;
 - déployer des **équipements et services médicaux, scolaires, culturels** et socio-culturels au plus près des quartiers et des lieux de centralité ;
 - lutter contre la **fracture numérique** en favorisant le déploiement de la fibre et des réseaux numériques sur l'ensemble du territoire.

7.3. Accompagner les projets exceptionnels à caractère structurant

Afin d'anticiper les projets d'avenir, par définition inconnus à ce jour, le SCOTERS définit **un cadre général** dans lequel s'inscriront de futurs projets exceptionnels, propres aux régions métropolitaines et leurs attractivités. Ces projets doivent se caractériser :

- ✓ par une forme d'exemplarité et une ambition s'inscrivant dans une démarche volontariste et doublée d'une prise en compte du contexte et des équilibres territoriaux dans lesquels ils s'insèrent ;
- ✓ en réponse à un niveau d'intérêt stratégique, d'échelle nationale, européenne ou transfrontalière ;
- ✓ par un **impact minimal** sur les milieux et une recherche d'efficacité des ressources (foncières, énergétiques, etc.) dans un souci de réduction et de sobriété.

Ces dispositions générales ne s'appliquent pas seulement au périmètre du projet mais aussi à son accessibilité et aux impacts des flux qu'ils génèrent et qui, à leur tour, doivent être compatibles avec l'équilibre écologique des milieux.

8 Structurer L'AMÉNAGEMENT ÉCONOMIQUE du territoire



Afin d'assumer son rôle moteur de 1er pôle d'emplois de la Région Grand Est, le SCOTERS se fixe pour objectif à terme (2050), de maintenir au moins 60 % des emplois du Bas-Rhin.

La stratégie d'aménagement promue par le SCOTERS vise à consolider **l'implantation des emplois et activités** en lien avec l'évolution démographique et l'accessibilité du territoire. Elle vise à :

- accueillir, maintenir et développer **l'économie productive** sur son territoire, **sur des sites dédiés et en confortant les sites existants**, afin notamment de limiter les nuisances induites par ces activités mais également en privilégiant leur accessibilité de manière à limiter les impacts de leurs flux de transit ;
- **favoriser la mixité en parallèle**, pour des secteurs d'activités où les fonctions économiques sont compatibles avec d'autres fonctions urbaines ou résidentielles ;
- renforcer **les services aux entreprises** dans les espaces économiques déjà constitués.

8.1. Innover et développer des espaces d'activités plus sobres

Le renforcement des sites économiques est **une opportunité** pour adapter le territoire au changement climatique : leur modernisation est l'occasion de **concrétiser** des modèles d'aménagement **plus sobres** et des **projets innovants**. Ces sites d'activités doivent intégrer des principes qualitatifs tels que les aspects :

- ✓ énergétiques (production, récupération, efficacité) ;
- ✓ fonciers (optimisation, mutualisation, désimperméabilisation, mobilisation des friches et délaissés) ;

- ✓ mobilité/accessibilité (desserte en transport en commun, intégration des modes doux, gestion des flux routiers, etc.) ;
- ✓ paysagers (fonctionnalité écologique, intégration, végétalisation y compris en pleine terre) ;
- ✓ fonctionnels du site, tant pour l'entreprise que les salariés.

Cohérence avec l'Axe 1, point 3

8.2. Accompagner l'évolution de l'offre économique

La **répartition équilibrée** de l'activité doit se poursuivre de façon à renforcer **la complémentarité des territoires** et d'éviter les phénomènes de concentration et leur répercussions en termes de circulation (pollution, engorgement, augmentation des distances et d'énergies carbonées).

- ✓ identifier les **espaces économiques d'intérêt intercommunal** ou/et localisés dans les polarités de son armature économique
 - conforter les espaces d'activités économiques existants en permettant leur **évolution et leur modernisation** ;
 - limiter la création de nouvelles zones, en fonction d'un besoin préalablement justifié dans le cadre d'une stratégie intercommunale, notamment pour accueillir de l'artisanat (vocation de desserrement) ;
- ✓ autoriser sous conditions, le développement limité d'espaces d'activités répondant à des **besoins communaux** et ciblés ;
- ✓ favoriser et accompagner le développement économique au sein du tissu urbain afin de créer des emplois (artisanat, tertiaire,...) dans une logique de proximité, au plus près des autres fonctions urbaines afin de réduire les déplacements obligés et contribuer à l'animation et au dynamisme de la vie locale.

8.3. Accompagner l'évolution de l'offre commerciale

La **préservation des centralités urbaines s'affirme comme la priorité** des stratégies d'aménagement commercial du SCOTERS, afin de **privilégier la vie en proximité**. En dehors, le développement commercial est circonscrit et vise à garantir une offre commerciale variée et proportionnée qui optimise le tissu commercial existant en tenant compte des équilibres territoriaux des bassins de vie au sein du SCOTERS et à l'échelle du Bas-Rhin. L'objectif est ainsi de :

- ✓ **affirmer les centralités** comme les lieux prioritaires de d'implantation commerciale, notamment les commerces de proximité et autres services (santé) et conforter leur attractivité autour **d'une vocation multifonctionnelle** (voir Axe 1). La diversification de l'offre devra être favorisée.
Une attention particulière est portée sur le centre-ville de Strasbourg ;

- ✓ **hors centralités, autoriser la construction de** nouveaux locaux commerciaux uniquement au sein des espaces déjà bâtis, et :
 - en secteur d'implantation périphérique (SIP) commercial ;
 - sur un pôle d'échange multimodal (PEM), de manière limitative ;
 - en lien direct avec une exploitation agricole, de manière limitative ;
 - s'il s'agit d'un showroom ou magasin d'usine qui s'appuie sur une activité artisanale ou industrielle ;
- ✓ **conditionner le développement du commerce au sein des secteurs d'implantation périphérique** (SIP) : les SIP ont vocation à accueillir uniquement du commerce dont le fonctionnement et la dimension sont incompatibles avec les centralités. Leur évolution sur site est encouragée, dans un objectif qualitatif et de sobriété.
- ✓ pour les commerces existants, hors centralités et SIP, seuls les projets de modernisation seront tolérés sous conditions.

L'ensemble des conditions sont définies par le DAACL.

8.4. Accompagner la logistique

Accompagner le fonctionnement logistique du territoire à partir des sites structurants existants et connectés aux réseaux de transports (PAS, Aéroport, MIN) et en appui sur les sites d'implantations logistiques existants et potentiels présentant un accès multimodal.

Le développement de la logistique veillera à réemployer des locaux vacants et/ou des sites délaissés, ainsi qu'à favoriser la multimodalité (cyclo, fer, voie d'eau).

Objectif en cohérence avec le DAACL.

9 Vivre dans une région métropolitaine au cœur de L'EUROPE

9.1. Assurer la stratégie de grande accessibilité de l'espace métropolitain

Le SCOTERS s'inscrit pleinement dans les grandes politiques européennes de transport. Il veille à :

- ✓ ancrer l'Alsace et la région Grand Est dans le **maillage des villes du Rhin supérieur** via un réseau de transports performants et **une intermodalité renforcée** articulant liaisons internationales, accessibilité métropolitaine et desserte locale ;

- ✓ renforcer l'**accessibilité ferroviaire** grande échelle, au sein des axes de circulation majeurs : **axe Rhin-Rhône**, axe Paris-Stuttgart, et plus largement depuis le Luxembourg, la vallée du Rhin supérieur, la Suisse et l'arc méditerranéen ;
- ✓ assurer la **pérennité de l'aéroport d'Entzheim**, en complémentarité avec celui de Bâle et en lien avec l'offre des trains à grande vitesse (notamment vers Paris et Francfort). Garantir par ailleurs sa connection au réseau local via le réseau express métropolitain.

Cette articulation à toutes les échelles de la mobilité doit poursuivre l'insertion de l'Eurométropole dans les réseaux internationaux afin de renforcer son rôle de capitale européenne et première ville diplomatique après Paris.

9.2. S'appuyer sur le Rhin, 1^{ère} artère fluviale européenne

Le Rhin est un levier puissant offrant de nombreuses opportunités pour permettre à l'aire métropolitaine de Strasbourg de faire face aux enjeux du changement climatique (réduction du transit poids lourds, amélioration de la qualité de l'air, etc.). L'impact des épisodes de sécheresse sur son niveau d'étiage a cependant des conséquences directes sur les conditions de navigation, et la vulnérabilité de sa canalisation en amont et en aval de la région de Strasbourg.

Le projet de territoire doit permettre de :

- ✓ **développer les infrastructures portuaires** afin de conforter la position logistique du port de Strasbourg, et tirer parti de sa position stratégique au cœur des réseaux de fret ;
- ✓ permettre son **développement en lien** avec les autres sites portuaires alsaciens et plus largement du Rhin supérieur ;
- ✓ connecter par **fret ferroviaire** le hub portuaire de Strasbourg aux grands ports de la façade maritime française et renforcer les connexions ferrées avec les réseaux fret suisse et allemand ;
- ✓ **renforcer l'intermodalité depuis le port** en développant hub fluvial pour limiter l'engorgement routier de la région de Strasbourg par un report modal. Cet objectif s'inscrit dans une stratégie de fluidification des chaînes logistique pour **massifier le transport fluvial** en utilisant les canaux en parallèle à la navigation de plaisance ;
- ✓ créer de **nouveaux franchissements sur le Rhin** pour renforcer les liens entre les bassins de vie d'Erstein et de Lahr.

9.3. Conforter le statut de capitale européenne et affirmer le rayonnement régional comme transfrontalier

Son histoire, sa position géographique de confluence et la présence des institutions européennes, l'importance de ses universités, le développement spécifiques de métiers qualifiés dans différents secteurs (numérique, santé, médias, industries, hautes technologies...) confèrent au territoire une image et un rayonnement ouvert sur l'Europe.

Le SCOTERS entend conforter sa position et ses relations au sein du réseau régional et rhénan.

- ✓ renforcer les coopérations, la mise en réseau et la structuration urbaine :
 - **avec les métropoles et agglomérations de la Région Grand Est**, notamment le sillon lorrain ;
 - entre **les grandes villes de l'espace rhénan supérieur** de Karlsruhe à Bâle en passant par Fribourg, par exemple à travers l'Eurodistrict ou le pôle métropolitain.
- ✓ consolider les institutions européennes existantes :
 - soutenir la candidature de Strasbourg lors du déploiement ou de la relocalisation d'implantations **d'organismes ou d'institutions européennes** ;
 - mettre en place les conditions optimales pour leur accueil (accessibilité, foncier disponible, qualité du cadre de vie, etc.).



Syndicat mixte pour le Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg

13 rue du 22 novembre 67000 Strasbourg
03 88 15 22 22 | syndicatmixte@scoters.org | www.scoters.org



Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur

9 rue brûlée - CS 80047 - 67002 Strasbourg Cedex
03 88 21 49 00 | adeus@adeus.org | www.adeus.org

Crédit photo : ADEUS et SCOTERS