

scoters  
syndicat  
mixte

Schéma de cohérence  
territoriale de la région  
de Strasbourg

## ANNEXES

# JUSTIFICATION DES CHOIX DU PAS ET DU DOO

Dossier approuvé  
le 15 décembre 2025

# Table des matières

<b>JUSTIFICATION DES CHOIX DU PAS .....</b>	<b>555</b>
<b>AXE 1. Un territoire solidaire .....</b>	<b>558</b>
1.1. Renforcer la mobilité décarbonée comme pilier de l'aménagement du territoire .....	558
1.2. S'inscrire dans une croissance mesurée et un développement raisonnable de l'habitat – focus sur les besoins en logements .....	560
1.3. Un projet de territoire favorable à la santé, à la qualité de vie et au bien-être de la population.....	567
<b>AXE 2. Un territoire ressource .....</b>	<b>569</b>
2.1. Renforcer la nature comme socle fondamental .....	569
2.2. Préserver le capital sol .....	570
2.3. Promouvoir une économie locale et une stratégie énergétique s'appuyant sur les ressources locales.....	570
<b>AXE 3. Un territoire rayonnant.....</b>	<b>572</b>
3.1. Capitaliser sur les fonctions métropolitaines .....	572
3.2. Structurer l'aménagement économique du territoire.....	574
3.3. Vivre dans une région métropolitaine au cœur de l'Europe .....	575
<b>JUSTIFICATION DES CHOIX DU DOO .....</b>	<b>576</b>
<b>Axe transversal : Changer le modèle d'aménagement .....</b>	<b>576</b>
Orientation 1 - Renforcer les solidarités entre territoires à toutes les échelles .....	576
Orientation 2 - Optimiser le fonctionnement du territoire au quotidien .....	578
Orientation 3 - Accroître la fonctionnalité écologique des espaces .....	580
Orientation 4 - La sobriété foncière et la limitation de l'artificialisation des sols .....	582
Orientation 5 - Multiplier les démarches de transition énergétique .....	583
<b>Axe 1 : Répondre aux besoins de la population.....</b>	<b>584</b>
Orientation 6 - L'armature urbaine et l'organisation des bassins de vie .....	584
Orientation 7 - Les besoins en logements .....	589
Orientation 8 - L'organisation des mobilités .....	599
Orientation 9 - L'organisation des équipements et des services .....	603
<b>AXE 2 : Permettre la résilience du territoire .....</b>	<b>605</b>
Orientation 10 - Garantir les grands équilibres écologiques .....	605
Orientation 11 - Améliorer et valoriser les paysages .....	610
Orientation 12 - Atténuer et s'adapter au changement climatique .....	612
Orientation 13 - La prévention du risque .....	614
Orientation 14 - L'accélération de la transition énergétique .....	615
Orientation 15 - Le développement et l'adaptation de l'agriculture .....	616
<b>AXE 3 : Favoriser les dynamiques territoriales .....</b>	<b>618</b>
Orientation 16 - La localisation préférentielle des activités .....	618
Orientation 17 - La structuration de l'offre en espaces d'activités économiques .....	619
Orientation 18 - Le développement commercial .....	621
Orientation 19 - Le développement de la logistique (non commerciale) .....	626
Orientation 20 - La grande accessibilité et les fonctions européennes de la région métropolitaine .....	626

## JUSTIFICATION DES CHOIX DU PAS

Les choix retenus dans l'élaboration du Projet d'aménagement stratégique (PAS) sont issus pour partie des travaux de diagnostic qui ont commencé dès 2018, sur la base du bilan ayant entraîné la procédure de révision du SCOTERS. Ils ont été complétés et formalisés une première fois en 2020, puis remis à jour en 2024.

Ces travaux ont alimenté des ateliers thématiques avec les élus, sous forme de portraits de territoire ou de zoom sur des enjeux spécifiques. Ces ateliers se sont réunis entre 2021 et 2023 pour construire progressivement le projet de territoire tel qu'il fut débattu en mars 2023. Ce cycle a été complété par les travaux de l'Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur (Adeus), avec notamment ses observatoires et études approfondies.

Loin de se limiter au strict champ des analyses et des études, la construction du Projet d'aménagement stratégique a été le fruit d'un travail itératif et permanent avec les élus du bureau et du comité syndical pour débattre des opportunités et des faiblesses du territoire pour s'engager dans une trajectoire de sobriété et de résilience afin de répondre aux enjeux du dérèglement climatique.

Le fruit de ces échanges ainsi que les travaux d'élaboration ont fait l'objet d'une concertation continue auprès des personnes publiques associées, des acteurs, associations et citoyens du territoire. Toute cette matière a servi de socle pour la construction du PAS. Son processus est détaillé dans le volet « bilan de la concertation », figurant dans les annexes.

### **Les fondements du projet de territoire**

Le projet de territoire fait le constat des limites du modèle « traditionnel » de l'aménagement pratiqué depuis l'après-guerre et de l'impérieuse nécessité de questionner ce modèle pour le faire évoluer face aux nombreuses incertitudes qu'engendrent les crises, le changement climatique, l'évolution des modes de vie, etc.

Ces facteurs extérieurs redéfinissent les contours des exercices de projection qui nourrissent les politiques de planification dans le futur ; politiques dont les premières responsabilités demeurent, elles, inchangées à savoir : **assurer le quotidien** des habitants du territoire, **garantir la bonne santé** des citoyens comme des écosystèmes et de **gérer correctement** les ressources en réponse à leurs besoins.

Le projet de territoire du SCOTERS repose sur la recherche des **équilibres et la cohérence, entre thématiques et entre territoires :**

- Pour intégrer dans les **défis actuels** (climat, santé, répondre aux besoins de la population, prendre en compte les ressources et les enjeux fonciers, proposer une chaîne complète de mobilité, intégrer les nouvelles pratiques de consommation, etc.) ;
- Dans **l'intérêt général**.

Il se construit autour des cinq piliers suivants :

**1) « ASSUMER » le rôle de locomotive de la Métropole** et du SCOTERS qui demeurent parmi les rares territoires encore dynamiques dans le Grand Est.

Le poids du SCOTERS dans le Bas-Rhin est stable depuis des décennies. Il doit être conforté et assumé, afin de ne déséquilibrer les rapports entre les territoires en générant des nuisances (déplacements accrus et flux quotidiens augmentés, tensions pour se loger, coûts énergétiques etc.) qui, à leur tour, impactent les terres agricoles et les sols de pleine terre (notion de « produit de luxe », dans un contexte de raréfaction du foncier dans l'avenir) ;

**2) « MAITRISER » le développement** afin de garantir une qualité de vie au quotidien.

La demande, en particulier pour le logement, s'est emballée ces dernières années. Le rythme déjà soutenu s'est amplifié avec des conséquences notables comme la pression sur les équipements, la pénurie de foncier économique pour les entreprises, les consommations énergétiques etc. Ces effets se répercutent sur les collectivités qui peinent parfois à suivre les coûts générés par cette pression.

Cette pression impose des densités qui transforment les tissus bâtis, génèrent de nouveaux flux et déstabilisent le cadre de vie au détriment de sa qualité lorsque ce développement est mal encadré.

**3) « RENFORCER DES SOLIDARITÉS »,** autrement dit assurer le principe d'un **fonctionnement collectif et équilibré, au sein du SCOTERS mais aussi avec les territoires voisins**, qui respecte les réalités de chacun et dans lequel chaque territoire a un rôle à jouer dans l'organisation du territoire à plus grande échelle. Il s'agit ici :

De mieux répartir l'habitat, les emplois, les services et équipements, afin qu'ils soient accessibles au plus grand nombre et replacés au cœur des préoccupations premières que sont le quotidien des gens et leur bien-être.

De trouver un équilibre dans la production de logements, en garantissant la présence de services et une répartition des emplois qui puisse être moins concentrés et dirigés vers les espaces résidentiels,

De promouvoir une organisation territoriale qui limite contraintes qui pèsent sur les ménages (accès aux logements, factures énergétiques, coûts des déplacements, etc.).

**4) « RE COURIR AUX MOBILITÉS DÉCARBONÉES »,** plus durables, plus soutenables.

Le « ménagement » du territoire repose sur un projet qui limite les coûts et les impacts des déplacements, en particulier l'autosolisme et qui soit favorable aux mobilités actives (piétons / cycles), par une remobilisation de la proximité et des centralités, ainsi que la recherche d'une pluralité de fonctions.

La mobilité décarbonée est par ailleurs un **levier pivot** pour agir sur le climat.

**5) « FAIRE DE LA SOBRIÉTÉ UN ATOUT »,** dans une trajectoire de résilience et de lutte face au changement climatique.

Il est **urgent** d'intégrer les **limites des ressources (sol, air, eau, énergie)** par un renouvellement de nos réflexes et pratiques d'aménagement du territoire : réduire ne suffit plus, il faut réinventer les approches d'un « ménagement » du territoire, tel qu'évoqué dans le point précédent.

Cette sobriété doit être prise au sens large, à travers la mobilisation de ressources qui s'épuisent mais aussi dans la perspective de la qualité et du renouvellement de ces ressources et des écosystèmes qu'elles alimentent.

## Les FONDEMENTS du projet de territoire

### ASSUMER

*pour préserver les équilibres territoriaux  
soit conforter le « poids » historique du SCOTERS  
dans le Bas-Rhin*

### MAÎTRISER le développement

*pour garantir une qualité de vie  
au quotidien  
soit un recentrage sur  
l'acceptation sociale et  
l'humain*

### REFORCER LES SOLIDARITÉS territoriales

*pour absorber les besoins et répondre aux attentes  
soit un meilleur équilibre dans la répartition de  
l'offre et des projets*

### SOUTENIR LES MOBILITÉS DECARBONÉES

*pour un fonctionnement du territoire maillé et  
optimisé  
Soit un recentrage sur les centralités et une vie  
facilitée dans la proximité*

### FAIRE DE LA SOBRIÉTÉ UN ATOUT

*(approche nouvelle des ressources)  
pour un urbanisme adapté au  
changement climatique, favorable à la  
santé et inclusif  
soit engager le changement de modèle  
d'aménagement*

CS SCOTERS – 20 mars 2023



*Illustration : synthèse des fondements du projet de territoire, présentés lors du débat politique pour l'adoption du projet d'aménagement stratégique en mars 2023.*

### Présentation du PAS

Le PAS est l'expression du projet de territoire. Ces réponses ne se limitent pas aux collectivités du territoire puisque, au terme de la loi, le SCoT fixe également dans ses domaines de compétences les objectifs des politiques publiques à l'œuvre sur l'ensemble du territoire de la région de Strasbourg et menées par les collectivités d'échelles plus larges telles que la Région Grand Est, la Collectivité européenne d'Alsace, ainsi que celles de l'Etat dans ses actions locales.

Il traduit les priorités que les élus du SCOTERS souhaitent porter collectivement pour les deux décennies à venir et plus largement à horizon 2050, dans le respect des objectifs fixés par les politiques publiques d'échelles supra-territoriales, telles que le zéro artificialisation nette.

Il se structure en trois axes :

- Axe 1 : un territoire solidaire
- Axe 2 : un territoire ressource
- Axe 3 : un territoire rayonnant

Ces axes constituent la charpente du projet de territoire. Ils guident les objectifs qui se traduisent en orientations dans le document d'orientation et d'objectifs (DOO).

## AXE 1. Un territoire solidaire

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.

### 1.1. Renforcer la mobilité décarbonée comme pilier de l'aménagement du territoire

L'articulation entre le développement urbain et la mobilité était au cœur des choix du projet de territoire original du SCOTERS de 2007. Il s'inscrivait en droite ligne de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains de 2000, renforcée depuis dans la loi ALUR du 24 mars 2014.

Cette vision de l'aménagement est un choix dont les fondamentaux n'ont jamais été remis en cause durant les travaux qui ont jalonné la révision. Le nouveau projet de territoire conforte le système de mobilité en tant que lien entre les différents besoins des populations : se loger, travailler, se divertir ou encore consommer. En effet, le besoin et/ou la facilité à relier deux points structurent le fonctionnement du territoire.

Le principe de base de cette stratégie est de ne pas amplifier les déplacements individuels en voiture (autosolisme) dont les impacts délétères sont multiples en matière de santé (pollution atmosphérique), d'énergie (consommation d'énergies fossiles), d'agriculture, de consommation foncière (étalement urbain sur des terres arables) et d'environnement (pollution sonore, rupture des continuités écologiques, etc.).

L'objectif à long terme est d'aller un cran plus loin et réduire la part modale de l'autosolisme dans les secteurs où la puissance publique investit dans des solutions alternatives en mesure de concurrencer le déplacement individuel en voiture et d'offrir un service capable de compenser la liberté et la facilité d'utilisation plébiscitée par ce mode de transport.

Les territoires du SCOTERS n'ont toutefois pas tous les mêmes atouts pour tendre vers une bascule dans les pratiques de mobilité. C'est pourquoi le nouveau projet de territoire a fait le choix de travailler à partir des usagers et d'un rayon de proximité autour de ses lieux de vie (logement, établissement scolaire ou lieu d'emploi) sur la double notion de centralité et de polarité ; puis de reconstituer toute la chaîne de mobilité afin de pouvoir se déplacer sur les courtes, les longues et les très longues distances. La condition d'un cadre de vie où l'on peut subvenir à ses besoins essentiel sans voiture suppose aussi de pouvoir facilement s'affranchir de cette proximité pour rejoindre de manière aisée des « portes » permettant de se déplacer à d'autres échelles.

L'automobile est un facteur de desserrement urbain qui alimente un modèle d'urbanisation horizontale où la réponse aux besoins s'opère par la construction de réseaux et de bâtiments sur des terrains nus qui présentent des avantages « *court-termistes* », induisant des coûts masqués :

- D'avoir une valeur foncière moindre que les propriétés déjà bâties
- D'être plus rapidement construits, car vierge de la plupart des contraintes que l'on trouve dans les sites aménagés.

Dans un territoire contraint, comme la plaine d'Alsace, densément occupé et où les limites géographiques sont perceptibles en tout point, ce modèle de « fuite en avant » n'est pas tenable et les collectivités procèdent, depuis les années 2000, à des efforts de maîtrise et rationalisation de l'urbanisation comme en témoignent les bilans réguliers du SCOTERS (Cf. diagnostic foncier). Le principe de valorisation du « déjà bâti » ou du « déjà là » est porté dans chacune des thématiques du PAS et synthétisé par l'orientation 3 à travers la séquence Eviter-Réduire-Compenser, fil rouge du DOO.

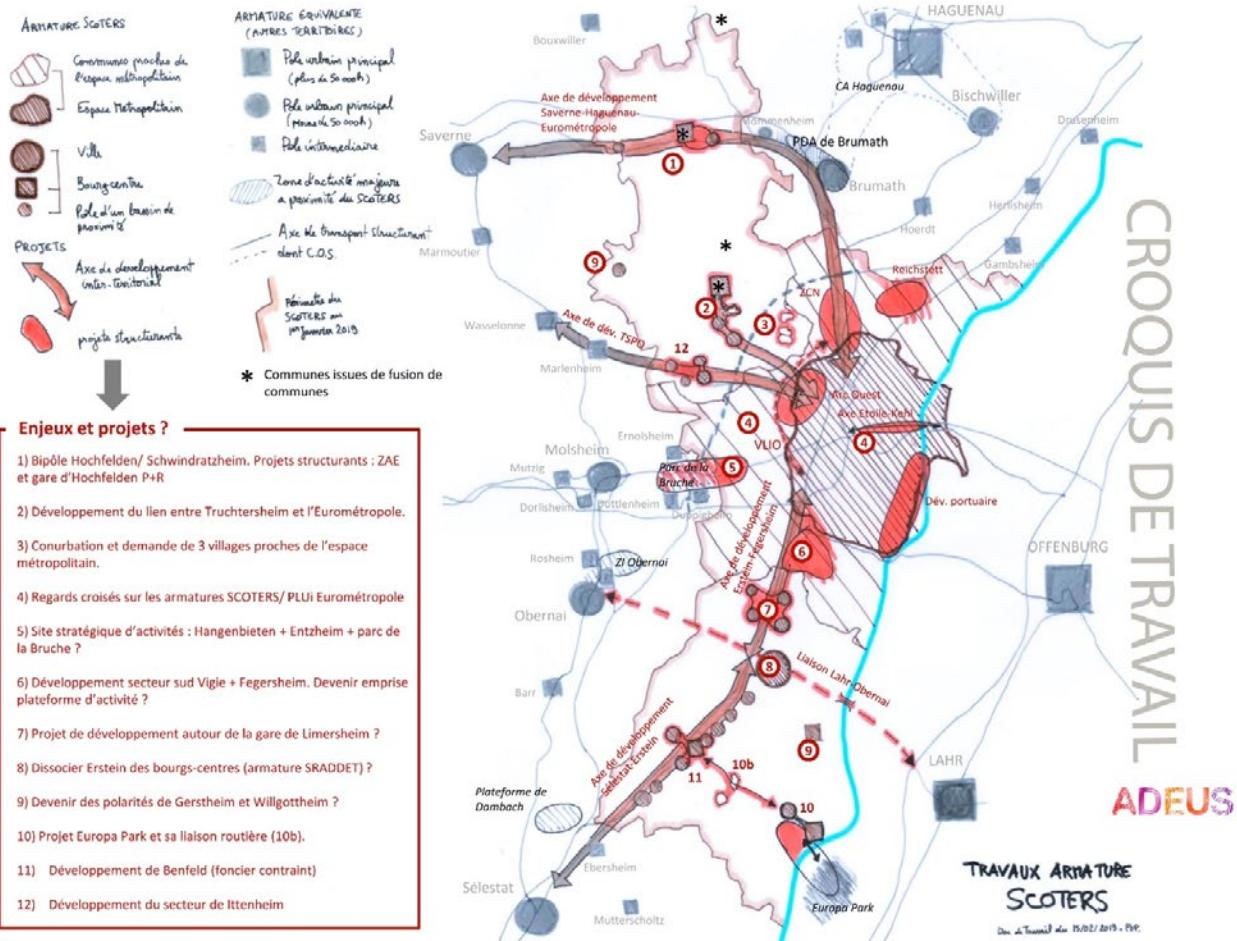


Illustration : croquis réalisé pour l'atelier sur l'armature urbaine, croisant les enjeux de mobilité et des projets, perspectives ou enjeux formulés par les EPCI du SCOTERS (source ADEUS-2019). Les éléments de ces travaux ont évolué entre 2020 et 2023 : tous n'ont pas été retenus lors du débat sur le PAS (mars 2023)

## LE CHOIX DES ÉLUS DU SCOTERS

Le projet de territoire a fait le choix de s'appuyer fortement sur le Réseau Express Métropolitain européen (REMe) reliant la métropole à l'ensemble des territoires bas-rhinois et alsaciens, bien au-delà du périmètre du SCOTERS. Ce réseau express, à la fois ferré et routier, joue l'intermédiaire entre les dessertes locales, accessibles par les transports urbains, les modes actifs et les réseaux nationaux et transfrontaliers. Le choix a été d'en faire l'ossature des différentes armatures du projet de territoire.

Le REMe, les réseaux de transports urbains et les réseaux structurants de mobilités actives modèlent une accessibilité qui a été prise en compte dans la réactualisation de l'armature urbaine du SCOTERS. L'explication de ces choix est détaillée dans les justifications de l'orientation 6 du DOO (ci-après).

## 1.2. S'inscrire dans une croissance mesurée et un développement raisonnable de l'habitat – focus sur les besoins en logements

### 1.2.1. Le scénario démographique du SCOTERS

#### Répondre aux besoins liés à sa croissance démographique

Le territoire du SCOTERS enregistre **une croissance régulière** depuis les années 50, supérieure à celle du Bas-Rhin. Cette croissance tend à se réduire<sup>1</sup> mais le SCOTERS **reste le territoire le plus dynamique sur le plan démographique** en comparaison des autres SCoT bas-rhinois.

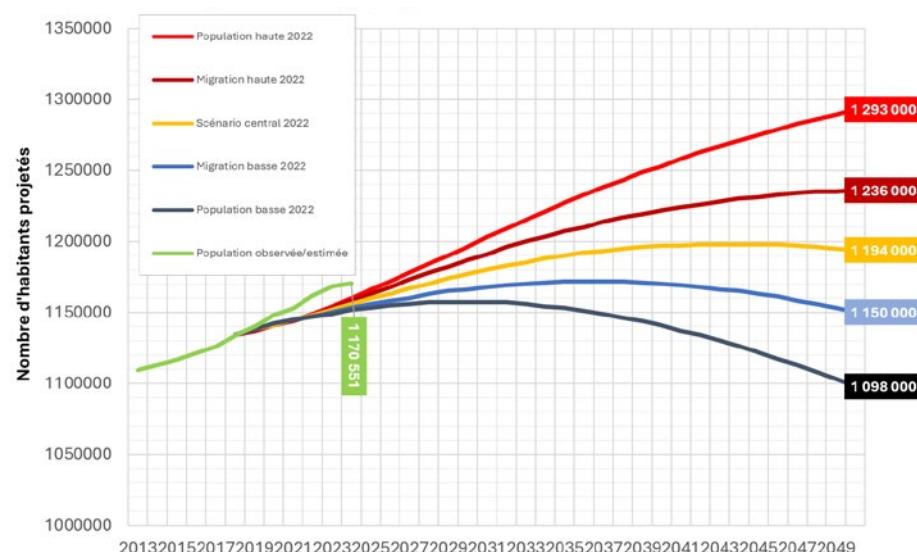
Le taux de croissance annuel de la population du SCOTERS est le plus dynamique de la Région Grand Est après celui de Saint-Louis. Il s'explique à la fois par un solde naturel positif (plus de naissances que de décès) et par un solde migratoire positif (plus d'arrivants que de partants). Il en résulte une pression démographique particulièrement forte sur le territoire du SCOTERS.

Selon les projections de population de l'INSEE à horizon 2050 (modèle OMPHALE 2013 et 2022), le Bas-Rhin conserverait une certaine dynamique démographique (graphe 1, scénarios en trait plein) :

- dans son scénario central, **la croissance démographique se maintiendrait jusqu'à l'aube de 2050** avant de commencer à s'infléchir ;
- seuls les scénarios « population basse » et « migration basse » enregistreraient une perte de population anticipée (à partir du milieu des années 2030).

Les scénarios de poursuite de gain de population à long termes sont les plus probables dès lors que l'on constate que la population recensée (2023) est d'ores et déjà supérieure aux scénarios de populations projetées quelle que soit la date du modèle de projection OMPHALE.

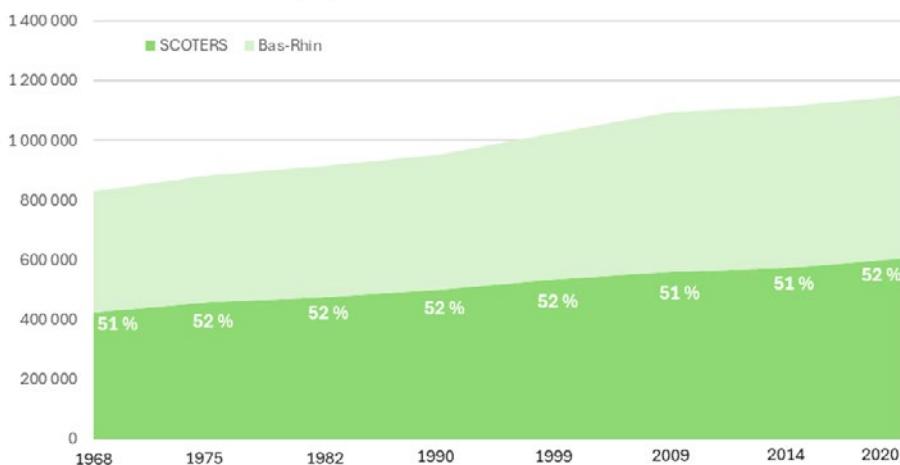
**Graphique 1. Comparaison des scénarios de projections démographiques dans le Bas-Rhin à l'horizon 2050**  
Source : INSEE – OMPHALE 2013/ OMPHALE redressé avec le RP 2022 – ADEUS



Par ailleurs, la population du SCOTERS représente un peu plus de la moitié de la population du Bas-Rhin (graphique 2) depuis des décennies. Cette part a évolué de manière linéaire et est stable depuis près de 60 ans.

1. passant de +0.92% par an dans le Bas-Rhin et +1.11% pour le SCOTERS entre 1968 et 1975, contre respectivement +0.52% (Bas-Rhin) et +0.87% (SCOTERS) sur la dernière période 2014-2020.

**Graphique 2. Représentation de la population sur SCOTERS au sein de la population bas rhinoise (série longue)** - Source : INSEE – OMPHALE 2013/ OMPHALE redressé avec le RP 2022 - ADEUS



Ces deux constats ont servi de base de travail pour élaborer les scénarios de projection de population au sein du SCOTERS.

### 1.2.2. Définir l'horizon démographique du SCOTERS

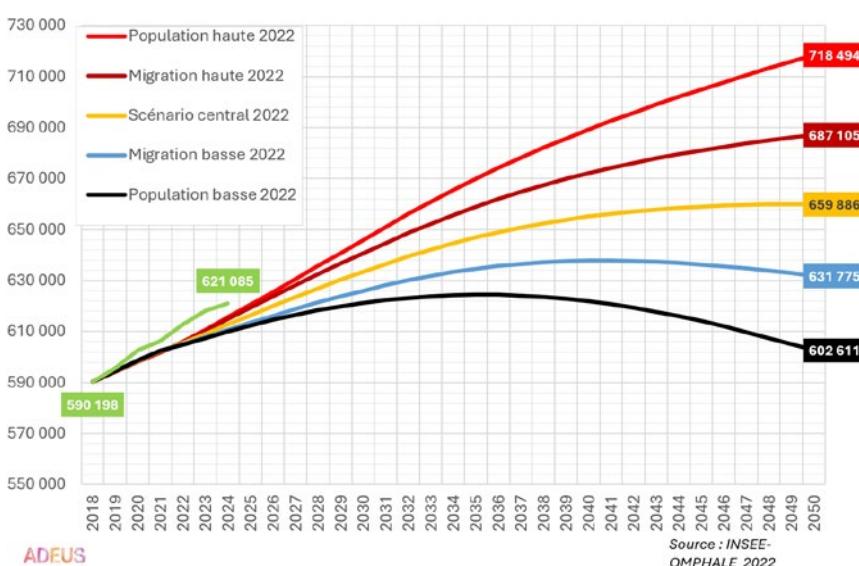
L'INSEE a travaillé les projections démographiques des SCOT du Bas-Rhin de sorte que les données par SCOT correspondent bien aux résultats globaux pour le département.

Les projections du modèle OMPHALE 2022, appliquées au SCOTERS aboutissent aux scénarios suivants (graphe 3).

On constate dans le scénario médian (jaune sur le graphique 3) un effet plateau à partir de 2040, se traduisant par une « stagnation » de la population qui évoluerait peu entre 2045 (horizon 20 ans du SCOT, conformément à l'article L143-1 du code de l'urbanisme) et 2050, date d'entrée en vigueur du ZAN.

**Graphique 3. Projections démographiques dans le SCOTERS à horizon 2050**

Source : INSEE – OMPHALE 2013/ OMPHALE redressé avec le RP 2022 - ADEUS



Cependant, il est important de noter ici encore que la population estimée en 2024 (courbe verte dans le graphique) est supérieure aux populations projetées à cette même date. Par conséquent, il est fort probable que le plateau issu des projections de l'INSEE se décale au-delà des années 2050.

Ces scénarios ont été débattus et travaillés en atelier avec les élus<sup>2</sup> du SCOTERS, au regard des projections pour le Bas-Rhin.

## LE CHOIX DES ÉLUS DU SCOTERS

Considérant :

- les scénarios de projection démographique de l'INSEE ;
- le poids du SCOTERS et sa stabilité dans la population du Bas-Rhin ;
- le projet de territoire visant à inscrire l'attractivité et le rayonnement du SCOTERS et de la métropole<sup>3</sup> dans un équilibre/réseau de villes à l'échelle du Bas-Rhin ;
- le déploiement des réseaux de mobilité décarbonée, lié au réseau express métropolitain et européen (REME) ;
- le rôle de moteur économique que jouent le SCOTERS et sa métropole en matière d'emplois, de filières, d'innovation et de formation au sein du Grand Est et du Rhin supérieur ;

**Les élus ont choisi de retenir le scénario central comme horizon démographique du SCoT.**

**Ainsi, le SCOTERS accueillerait près de 660 000 habitants d'ici 20 ans (horizon 2045-2050 – stabilité des projections sur ces périodes) soit un gain de l'ordre de 50 000 à 55 000 habitants supplémentaires par rapport à 2021.**

Le choix du scénario central suppose, à l'échelle du SCOTERS, de mettre en place un certain nombre de conditions pour faciliter l'accessibilité au logement, à l'emploi, à la formation et à l'ensemble des services. Elles sont traduites à l'échelle du SCOTERS à travers les différentes orientations de son document d'orientation et d'objectifs (DOO).

Certaines de ces conditions sont cependant à négocier à des échelles plus larges (échelle du Bas Rhin et enjeu InterSCoT) au regard de l'interdépendance entre les différents territoires bas-rhinois au travers, notamment, des migrations résidentielles ou des déplacements domicile-travail<sup>4</sup>.

Les scénarios démographiques plus dynamiques et plus ambitieux ont été écartés en raison d'impacts liés à une concentration renforcée sur la métropole, déjà sous tension.

Ils s'appuient sur des hypothèses migratoires et économiques parmi les plus ambitieuses et qui démarqueraient plus nettement encore le SCOTERS du contexte démographique global de la région Grand Est. Ce décalage entre une région en récession sur le plan démographique, marquée par une perte d'attractivité et un vieillissement accru, mettrait davantage sous pression le territoire, ce qui se traduirait par un gain de population quasiment doublé par rapport au scénario médian.

Il accentuerait les déséquilibres avec les autres territoires, notamment alsaciens. Les effets induits seraient alors difficilement compatibles avec les objectifs de sobriété et de qualité urbaine du projet de territoire.

2. En particulier l'atelier habitat du 20 novembre 2023

3. La métropole représente 85% de la population du SCOTERS

4. On peut citer par exemple les politiques régionales de mobilité et/ou de développement économique (SRDEII), les politiques de la collectivité européenne d'Alsace en matière de logement (PDH),

Une telle croissance se traduirait par des besoins supplémentaires en logements. Or, répondre à ces besoins, dans un contexte de rareté foncière et de limitation de l'artificialisation, supposerait une forte densification des espaces urbanisés, au risque d'accentuer les tensions sur le marché immobilier, les conflits d'usages dans les tissus existants et les difficultés d'acceptabilité sociale des projets de renouvellement urbain.

En rappel du diagnostic, la période 2014-2020 a été celle de la plus forte production de logements, avec un volume presque doublé par rapport aux deux périodes précédentes (1999-2009 et 2009-2014). Cet effort a été essentiellement porté par l'Eurométropole, notamment grâce à la reconversion de grands sites de friches industrielles ou portuaires. La métropole serait en grande difficulté pour maintenir – sans parler d'amplifier – un tel niveau de production.

Les impacts de cette pression, notamment sur les espaces non bâties, iraient à l'encontre des objectifs du projet de territoire portant sur la qualité de vie et la nécessaire préservation d'espaces végétalisés en pleine terre pour les enjeux de santé publique, de gestion des risques et de lutte contre l'aggravation des facteurs de vulnérabilité des villes face au dérèglement climatique. Les consommations énergétiques, la demande en ressources (eau, sols, matériaux) et les émissions liées à la construction neuve s'en trouveraient accrues.

En outre, un rythme de croissance élevé renforcerait la concentration des flux domicile-travail, d'études et de services vers le cœur métropolitain. Les réseaux de transport, notamment routiers et ferroviaires, déjà sous tension, pourraient difficilement absorber cette hausse sans investissements majeurs pour espérer atteindre les objectifs de mobilité décarbonée.

En synthèse, les hypothèses hautes du scénario démographique du SCOTERS accentuent le risque d'une polarisation amplifiée entre l'Eurométropole et l'ensemble des territoires du Bas-Rhin, bien au-delà des bassins de vie qui composent le SCoT. Il en résulterait une dépendance fonctionnelle des communes périurbaines et rurales qui pourrait, à terme, affaiblir la cohésion du réseau de villes bas-rhinoises et dégrader de manière conséquente les conditions de santé, le cadre de vie et les ressources du territoire. Elles apparaissent insoutenables à long terme et contraires à la logique de développement équilibré portée par le SCOTERS.

Les scénarios bas ont également été écartés en raison d'impacts accentuant une crise du logement (offre en incapacité de répondre à la demande).

À l'inverse, les hypothèses de projection de population basses envisagent une stagnation démographique dès les années 2030, suivie d'une perte de population à l'aune des années 2040.

Étant fondées sur des soldes migratoires limités et un vieillissement marqué de la population, ne pas développer de politique d'aménagement pour les contrer serait s'exposer à une régression dont les effets dépasseraient, eux aussi, les limites du SCOTERS.

Ce ralentissement démographique pourrait-il avoir des conséquences bénéfiques en termes de préservation de l'environnement et des ressources ? Rien n'est moins sûr, car une croissance démographique faible ne réduirait pas pour autant la demande, notamment en logements, notamment liée aux mutations des ménages (décohabitation, vieillissement, évolutions familiales).

En l'absence de politiques d'habitat conjointes entre bassins de vie, la pression continuerait de se reporter sur l'Eurométropole, qui dispose du parc de logements le plus important, tant en volume qu'en diversité de l'offre (pour rappel : 80 % du parc social du Bas-Rhin).

Comme le souligne le diagnostic, la production de logements sur le Bas-Rhin jouant en vase clos, le maintien de la production sur la métropole se traduirait par une baisse de la construction dans les autres territoires, avec un risque accentué de déséquilibre du marché du logement et d'une forme de résidentialisation des territoires, en particulier dans les villages, avec des profils de ménages propriétaires de maisons individuelles et des difficultés accrues pour répondre aux besoins des ménages dans leurs parcours résidentiels, notamment face aux enjeux de décohabitation et de vieillissement de la population.

Cette dynamique démographique ralentie, puis en régression, aurait des impacts directs sur la vitalité économique : réduction de la main-d'œuvre et des actifs, difficultés de recrutement pour les filières locales, fragilisation des réseaux économiques et perte d'attractivité pour les entreprises ainsi que pour les filières de formation, etc. Le rôle de moteur régional du SCOTERS s'en trouverait affaibli, remettant en cause sa capacité à soutenir le développement du Grand Est et du Rhin supérieur.

Enfin, ces hypothèses basses ne se traduiraient pas nécessairement par une baisse de la mobilité carbonée, car le décalage entre la concentration des emplois sur la métropole et le reste du territoire fragiliserait le réseau des bourgs et des villes moyennes de la plaine d'Alsace. Cela pourrait se traduire par une perte d'attractivité résidentielle de ces derniers, au profit des villages, et donc par une dilution de l'urbanisation moins favorable au maintien (et a fortiori au renforcement) de lignes de transport collectif, alternatives à la voiture individuelle.

Ainsi, les hypothèses basses semblent, elles aussi, peu soutenables à long terme et contraires à la logique de développement équilibré portée par le SCOTERS.

### 1.2.3. Traduire l'horizon démographique en besoins en logements

La définition des besoins en logements se fait à partir de l'hypothèse de croissance démographique retenue par les élus, de l'ordre de 660 000 habitants dans le SCOTERS à horizon 2050. Cf *justification des choix du DOO, orientation 7.1*.

#### Les variables et leurs options

La définition des besoins a été calculée selon la méthode OTELO<sup>5</sup> en faisant varier les indicateurs suivants selon des scénarios (développés ci-après) :

**1. Le desserrement des ménages :** intègre le vieillissement de la population, les phénomènes liés aux cycles de vie (départ des enfants, veuvage) et l'évolution des modes de vie (divorce, recompositions familiales, etc.).

Le desserrement est le principal facteur à l'origine du découplage constaté dans le diagnostic entre production de logements et évolution de la population. *Pour rappel (cf diagnostic habitat), la construction d'un logement permettait d'accueillir seulement 1,1 habitant supplémentaire dans le SCOTERS en 2020 quand il en accueillait 1,7 avant les années 2000.*

Les hypothèses de diminution de la taille moyenne des ménages dans le SCOTERS (pour rappel 2,13 personnes par ménage en 2020) ont été projetées dans un premier temps à 2030, par extrapolation du rythme de diminution observé entre 2008 et 2019 (hypothèse basse) et celui de la période 2013-2019 (hypothèse haute). Ces projections conduiraient respectivement à une **taille moyenne de 2,07 personnes par ménage (hypothèse basse)** et **2,06 personnes par ménage (hypothèse haute)**.

5. OTELO est un outil d'aide à l'estimation des besoins en logements mis en place par la DGALN avec l'appui du CEREMA. Les simulations ont été réalisées avec la version disponible en 2023. *Source : <https://otelo.developpement-durable.gouv.fr/>*

**2. La part de résidences principales** tenant compte de la mobilisation du parc de logements vacants et de l'évolution des résidences secondaires.

La variation s'établit au regard de la tendance des 5 à 10 années précédentes. Dans le scénario haut, l'hypothèse aboutirait à un **taux de résidences principales** comparable à celui de 2020 (**soit 89,2 %**). Dans le scénario bas, les hypothèses considèrent qu'une réduction du taux de vacance et un encadrement des résidences secondaires et des locations de tourisme ramèneraient le taux de résidences principales **à 90,2 %** (soit un taux équivalent à celui de 2007, date d'entrée en vigueur du SCOTERS).

**3. Le taux de vacance** comme variable impactante dans la construction des scénarios.

L'hypothèse d'un taux comparable à la situation actuelle, à savoir **6 à 8 % de vacance** maintiendrait une certaine fluidité des emménagements. En rappel du diagnostic, la vacance structurelle est peu présente sur le territoire. Un scénario de baisse de la vacance sous le seuil des 5 % combiné aux prix du marché accentuerait la pression sur l'ensemble du parc avec des effets délétères sur les conditions de logement.

**4. Le renouvellement du parc de logements**, par démolition ou requalification de logements vétustes (ou bâtiments par changement de destination) en nouveaux logements.

Les logements construits avant 1970 représentent 40 % du parc de logements du territoire du SCOTERS en 2020. Au regard du taux de renouvellement du parc de logements dans le SCOTERS (le taux annuel de restructuration des logements est de 0,32 %, le taux annuel de disparition est de 0,38 %<sup>6</sup>), l'hypothèse retenue à l'échelle du SCOTERS est de **345 logements renouvelés chaque année**, incluant le besoin de relogement des occupants (en moyenne, 300 logements annuels renouvelés dans l'Eurométropole et 45 logements dans l'ensemble des autres EPCI).

### Élaboration de scénarios relatifs aux besoins

Trois scénarios ont été retenus et déclinés à l'échelle du Bas-Rhin, du SCOTERS et de l'Eurométropole<sup>7</sup>, au regard des évolutions socio-économiques actuelles (impact de la fiscalité et des dispositifs d'aide sur le logement, précarité, marché immobilier) :

- **Un scénario A dit « tendanciel »** qui verrait la baisse de la taille des ménages se poursuivre mais où l'offre permettrait néanmoins une certaine fluidité des parcours résidentiels (maintien de la vacance autour de 7 %).
- **Un scénario B**, tenant compte de moindres mobilités résidentielles du fait d'un contexte de crise : inflation, taux de crédits, etc., qui se traduirait néanmoins par un maintien d'une offre en logements neufs et d'une vacance autour de 7 % sur le long terme.
- **Un scénario C** où la mobilité résidentielle se réduirait du fait d'un ralentissement de l'immobilier se traduisant par une baisse durable de la construction neuve. La réduction de l'offre en logements provoquerait une tension forte sur le parc de logements et serait un frein à la décohabitation avec pour effet direct le report d'une partie des besoins sur les logements vacants.

Ces différents scénarios de besoins des ménages sont calculés dans un premier temps à horizon 2030, en réponse à des objectifs de production de logements à court terme.

La méthode est ensuite répliquée pour les périodes 2030-2040 et 2040-2050. Les résultats intègrent l'accueil de population extérieure (nouveaux ménages), les besoins induits par le desserrement des ménages ainsi que le renouvellement du parc ancien. Elle intègre également les solutions en logements pour les ménages vulnérables (logements sociaux types PLAI, etc.).

6. Source : CGDD/SDES à partir de données fiscales, données intégrées dans OTELO

7. Dans le cadre de ses ateliers métropolitains, conduits en 2023.

Ces scénarios ont abouti aux estimations de besoins en logements suivants (en logements par an) :

**Traduction des projections démographiques en hypothèses de besoins annuels en logements, dans Bas-Rhin et le SCOTERS** - Source : ADEUS 2023

HORIZON 2030	Bas-Rhin	SCOTERS
Scénario A	6 200-6 600	3 500-3 800
Scénario B	6 000-6 200	3 000-3 400
Scénario C	4900-5500	2 800-3 000

HORIZON 2040	Bas-Rhin	SCOTERS
Scénario A	5 700-6 100	3 200-3 600
Scénario B	5 400-5 800	2 900-3 200
Scénario C	5 100-5 400	2 600-2 800

HORIZON 2050	Bas-Rhin	SCOTERS
Scénario A	5 000-5 300	2 700-3 100
Scénario B	4 800-5 100	2 500-2 700
Scénario C	4 500-4 700	2 300-2 500

*Concernant le 3<sup>e</sup> et dernier tableau, on rappellera qu'au vu des grandes incertitudes des projections à long terme, les chiffres de besoins exprimés ne sont donnés qu'à titre indicatif afin de mesurer des ordres de grandeurs dans le temps, entre scénarios et par échelle.*

## LE CHOIX DES ÉLUS DU SCOTERS

En lien avec les arguments développés dans le point précédent 1.2.2 :

Le scénario A a été écarté car le poids du SCOTERS se renforcerait à hauteur de 55 à 57 % de l'offre en logement du Bas-Rhin. Cette concentration irait à l'encontre des principes d'équilibre territoriaux et de développement raisonnable souhaité dans le projet d'aménagement stratégique.

Le scénario C a été également écarté car l'hypothèse d'une baisse trop importante de l'offre en logements aurait des effets délétères à long terme sur les capacités du territoire à répondre aux besoins en logement. De plus le SCOTERS ne jouerait plus son rôle dans les équilibres constatés à l'échelle du Bas-Rhin.

Le scénario B n'a pas été complètement retenu. La fourchette basse a été écartée pour les mêmes motifs que le scénario C : la baisse significative de logements produits dans le SCOTERS verrait la pression se reporter sur des territoires de SCoT voisins.

Le scénario retenu est à la croisée de l'hypothèse basse du scénario A et l'hypothèse haute du scénario B : s'il y a prise de conscience des facteurs de crises et des tensions sur l'offre en logements, il est essentiel que le SCOTERS soit en capacité d'offrir des réponses (maintien de production en particulier dans le tissu constitué et en rénovant le parc existant, mobilisation du parc vacant, reconquête de friches, etc.) au risque de fragiliser l'offre en logements sur l'ensemble du Bas-Rhin.

**Soit un objectif de production de logements de l'ordre de :**

- **35 200 logements sur les 10 premières années (2021 et 2030), sachant qu'une partie de l'objectif est déjà réalisée<sup>8</sup> ou en cours de réalisation**
- **32 700 logements pour la décennie 2031- 2040**  
**Au vu des grandes incertitudes des projections sur le long terme, les chiffres des besoins à horizon 2040-2050 (à savoir 29 200 logements) ne sont donnés qu'à titre indicatif.**

L'objectif est donné par décennie car cette production n'est pas linéaire et doit tenir compte des dynamiques et des équilibres entre territoire au sein du SCOTERS comme avec les EPCI des SCoT voisins.

*L'impact foncier de ces scénarios est détaillé dans le point 3.2.1 de l'analyse de la consommation foncière à 10 ans.*

#### 1.2.4. Répondre qualitativement aux besoins en logements

Au-delà des trajectoires et de la répartition spatiale de l'effort à fournir pour répondre quantitativement au besoins (points développés dans les justifications de l'orientation 7 du DOO), le PAS rappelle les grands enjeux pour promouvoir un habitat diversifié et de qualité, afin de répondre aux parcours résidentiels des ménages, quelques soient leurs revenus.

Les scénarios logements ont été travaillés en atelier sur la base des enquêtes modes de vie menées par l'ADEUS et sur le périmètre plus large du Bas-Rhin, en articulation avec les enjeux du PDH comme les enjeux des politiques de mobilité (évoquées plus haut) ou encore ceux de précarité énergétique qui touchent à la mobilité autant qu'à la qualité des logements.

Les enjeux saillant de ces travaux se retrouvent formulés dans les différents alinéas des 2.1, 2.2, 2.3 et 2.4 du PAS. Ils sont traduits dans les orientations du DOO, principalement dans l'orientation 7 (voir les justifications du DOO pour plus de détails).

### 1.3. Un projet de territoire favorable à la santé, à la qualité de vie et au bien-être de la population

Les espaces urbanisés, villes comme villages, sont plus vulnérables au dérèglement climatique.

- Leur minéralité accentue la chaleur en période de canicule (stockage du rayonnement) et nécessite de grandes dépenses énergétiques en période de chaleur (climatisation) comme en période de grand froid (vétusté du parc bâti à chauffer, manque d'inertie thermique, etc.).
- Ils sont exposés à des risques aggravés par leur périodicité et leur intensité : inondations de la plaine du Rhin, coulées d'eaux boueuses dans les zones collinaires, accentuation du risque d'incendie pour les forêts rhénanes, etc.

Le végétal joue un rôle d'atténuateur pour « climatiser » les tissus urbains en créant des poches de fraîcheur, qui créent des ventilations naturelles par différence de température entre masses d'air. Ses fonctions biochimiques contribuent à l'épuration de l'air, au filtrage de l'eau, à la séquestration du carbone, à l'enrichissement de la biodiversité dans les sols.

<sup>8</sup>. 8 853 logements commencés dans le SCOTERS entre 2021 et 2023, soit 25 % de l'objectif (source : SDÉS, Sit@del2 - Logements commencés en date réelle)

Il participe à la lutte contre la perte de biodiversité en offrant des refuges, en fertilisant les sols par les fonctions biochimiques de son système racinaire, etc.

Le végétal interagit directement sur la santé humaine, notamment en matière de bien-être et de santé mentale (mais aussi sur notre micro-biotope), etc.

Pour l'ensemble de ces propriétés éco-environnementales, le PAS a fait le choix de décliner le végétal des grandes trames écologiques et agricoles qui constituent les paysages de la région de Strasbourg, aux trames locales de « nature ordinaire » jusque dans les espaces publics, les parcs, les jardins, les cœurs d'îlots, qui sont autant d'espaces de respiration à ménager en parallèle d'une densification des tissus et d'une intensification des fonctions urbaines sur les surfaces artificialisées.

Les enjeux transversaux, relevés dans le PAS sont traduits dans plusieurs orientations du DOO, notamment les orientations 3.2, 3.3, 10, 11, 12 et 13 (voir les justifications du DOO relatives à ces orientations).

## AXE 2. Un territoire ressource

Le 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, ...) et une stratégie de transition énergétique (stratégie de production d'énergies renouvelables et trajectoire de réduction et de sobriété des consommations, ...).

### 2.1. Renforcer la nature comme socle fondamental

Le PAS décline à son échelle la stratégie nationale pour la biodiversité.

Là où le précédent schéma affirmait une volonté de préserver les milieux naturels, les grandes trames écologiques et à travers eux l'ensemble de la biodiversité, le schéma révisé consolide ses objectifs de préservation en insistant davantage sur la nécessité de mailler le territoire, à toutes les échelles, pour créer une porosité entre milieux naturels, espaces agricoles et tissus urbanisés. En d'autres termes, passer d'une logique de préservation à une logique de renforcement des fonctionnalités écologiques et des qualités écoenvironnementales des espaces de nature et des sols vivants.

#### LE CHOIX DES ÉLUS DU SCOTERS

La préservation des grandes trames régionales, vertes et bleues, constitue l'ossature sur lequel s'appuient des trames de nature plus « ordinaire » pour créer des interfaces entre tissus bâtis et espaces non bâtis (isières urbaines, coupures d'urbanisation, etc.) et faire pénétrer la végétation en profondeur dans les tissus urbains (enjeux de santé, de paysage, de qualité du cadre de vie, de lutte contre les îlots de chaleur, de confort pour les modes actifs, etc.).

Le PAS souligne la vigilance particulière sur préservation de la ressource en eau qui passe, entre autres par la préservation des zones humides (fonctions hydrauliques et réservoirs de biodiversité). L'objectif mis en avant durant la construction du projet de territoire est à la fois d'éviter leur dégradation et de veiller à leur alimentation, en limitant les impacts sur le cycle de l'eau.

Le traitement des paysages, tel qu'abordé dans le 1er schéma a été reconduit dans le scénario de sa révision : les différents bilans ont souligné que le SCoT avait été efficient dans ses orientations relatives à la préservation des grands ensembles (dont les lignes de crête) ainsi que le maintien des coupures d'urbanisation.

La révision appuie davantage sur la dimension fonctionnelle des espaces naturels, agricoles et urbains dont le paysage est l'expression : conforter des ensembles paysagers revient à conforter des pratiques (culturelles, patrimoniales, écoenvironnementales) qui ont des vertus économiques (tourisme par exemple) mais aussi sur le cadre de vie (qualité, santé) et, in fine, sur la résilience globale des territoires (maintien de corridors, productions agricoles locales, maintien d'écosystèmes capteurs de carbone, etc.).

## 2.2. Préserver le capital sol

*L'explication des choix qui ont abouti aux objectifs chiffrés de consommation économique de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain par secteur géographique, répondant à l'article L.141-10 est développée dans le chapitre 4 consacré à l'analyse de la consommation foncière, dans l'explication des choix du PAS.*

## 2.3. Promouvoir une économie locale et une stratégie énergétique s'appuyant sur les ressources locales

Le SCOTERS s'inscrit ici dans les politiques nationales et leurs engagements sur le climat. Il les décline à son échelle à travers le point 6, en droite ligne des politiques régionales menées en la matière à travers le SRADDET.

### LE CHOIX DES ÉLUS DU SCOTERS

Le projet de territoire a élaboré sa stratégie autour de 3 leviers qui doivent être mis en œuvre parallèlement pour s'entraîner en un cercle vertueux :

- **Viser la sobriété dans toute action et aménagement.** Cet enjeu qui transparaît dans tout l'axe 2 du PAS à travers le ménagement des ressources, qu'il s'agisse de l'eau (point 4) ou du foncier (point 5) et qui est développé dans le DOO, sous le principe de la séquence ERC (orientation 3.2).

Cet enjeu a été abordé dans la plupart des ateliers politiques sur le PAS. On le retrouve dans les actions visant à valoriser l'existant, comme la priorité donnée au renouvellement urbain et à la rénovation du parc de logements anciens (et les enjeux associés de lutte contre la précarité énergétique des ménages) ; et dans le neuf, le recours à une architecture bioclimatique et une évolution des formes urbaines (accolées par exemple) moins énergivores.

L'articulation du développement urbain et des transports alternatifs à la voiture est une autre réponse, structurante, aux enjeux d'économie d'énergies (en l'occurrence fossiles) en limitant les déplacements individuels au profit de transports mutualisés. Elle participe aussi à réduire la facture énergétique des ménages en proposant des modes de transports abordables face à l'inflation du prix des carburants.

- **Promouvoir la production d'énergies renouvelables** en permettant son déploiement dans les sites ou les secteurs urbains où les solutions sont « pertinentes » ; cette pertinence dépendant à la fois de l'acceptation sociale, de l'intégration dans les paysages et pas seulement des évolutions techniques et de la rentabilité.

Le SCOTERS n'éclate pas le fait qu'en matière d'énergies, son fort niveau d'urbanisation le situe davantage dans la catégorie des territoires consommateurs, bien qu'étant aussi un territoire producteur. C'est pourquoi les solidarités territoriales constituent le premier point abordé dans le PAS, traduit dans l'orientation 1 du DOO. De fait, les élus ont fait le choix de ne fermer aucune portes pour l'avenir, même si les débat autour des parcs éoliens ou de la géothermie profonde ne font pas encore pleinement consensus.

- Les territoires du SCOTERS ont des atouts différents pour produire des énergies renouvelables, y compris dans les secteurs déjà artificialisés (notion de « toiture utile » souvent évoquée dans les ateliers). Une piste évoquée, validée dans le PAS et traduite dans le DOO, consiste à permettre le déploiement de dispositifs intégrés aux bâtiments, adaptés à des consommations locales, qui, bien qu'ils ne puissent couvrir la totalité des besoins, permettent d'apporter les premières réponses, de fixer un premier cap.

- **Améliorer l'efficacité :** le déploiement des réseaux d'énergies répond à des principes similaires aux transports à savoir desservir des secteurs ayant une masse suffisante pour que le raccordement soit efficient (notion de compacité). Les réseaux de chaleurs urbains, la récupération de la chaleur fatale industrielle sont autant de leviers pour répondre aux besoins des consommateurs, qu'ils soient particuliers ou industriels. La compacité du tissu urbain évite les surcouts d'installation et d'entretien des réseaux, réduit les déperditions. Elle rend des solutions énergétiques possibles (massification) qui engendrent des filières économiques et créent des emplois. C'est le cas notamment de la valorisation énergétique des déchets ou encore des enjeux énergétiques autour de l'avitaillement des flottes logistiques, essentielles au fonctionnement urbain et industriel.

**Concernant l'agriculture,** le premier levier du SCOTERS réside dans la préservation des terres agricoles à travers la démarche de réduction de la consommation foncière, engagée dans le premier schéma, et qu'il entend poursuivre dans sa trajectoire vers le ZAN. *Voir la justification des choix, dans le chapitre 4 « analyse de la consommation foncière ».*

La préservation de la terre, outil de travail des nombreuses filières de ce secteur d'activité, est un enjeu capital pour la résilience du territoire : en termes de filières, d'évolution vers une plus grande autonomie alimentaire, de qualité des produits ou encore de résilience par le développement des pratiques agro-environnementales (lutte contre la perte de biodiversité, contribution au cycle de l'eau et à la préservation des prairies et zones humides, maintien des paysages, etc.).

## LE CHOIX DES ÉLUS DU SCOTERS

Bien que le SCOTERS se limite aux champs d'application de la planification urbaine, le projet d'aménagement stratégique vise à conforter les revenus agricoles pour le maintien de ces activités en favorisant des pratiques étroitement liées à l'agriculture (l'agrotourisme, les circuits courts, la production d'énergie, etc.).

## AXE 3. Un territoire rayonnant

Le 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 multifonctionnelle, 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...).

### 3.1. Capitaliser sur les fonctions métropolitaines

L'espace métropolitain que constitue la métropole et ses bassins de vie voisins génère une aire d'influence importante à toutes les échelles :

- Forte de son rôle de capitale européenne, l'Eurométropole bénéficie d'un dynamisme économique et démographique au sein du Rhin supérieur qui lui confère un positionnement international très marqué, au-dessus de ce que sa taille pourrait lui permettre naturellement. Proche des dynamiques des territoires voisins et notamment du Bade-Wurtemberg ;
- L'Eurométropole de Strasbourg bénéficie d'un profil spécifique (services rares, économie spécialisée, infrastructures majeures...) dans la région Grand Est, qui doit faire face à une géographie urbaine dissymétrique et à l'influence des grandes métropoles européennes (Paris, Francfort, Zurich...) ;
- L'Eurométropole structure un espace métropolitain reliant des bassins de vie multiples, qui dépassent le périmètre du SCOTERS, allant de Haguenau à Strasbourg, de Strasbourg à Colmar, etc. Ces réseaux sont renforcés par l'offre de services de proximité des villes moyennes alsaciennes (*loisirs, éducation, alimentation...*) autant que les équipements à fort rayonnement de la métropole (*culturel, transports, université, hôpitaux*).

Les territoires de la Région Grand Est et les systèmes d'interdépendances



Le profil atypique et central de l'espace métropolitain strasbourgeois profite à une large partie des territoires alsaciens, tant du point de vue économique que sur le plan de l'enseignement, de la culture, des loisirs, des équipements spécialisés ou encore du commerce. Ces relations s'inscrivent dans une forme de réciprocités car le rayonnement métropolitain s'appuie sur les EPCI voisins qui disposent de ressources (fleuron industriels, foncier économique, réseaux énergétiques, etc.) dont la métropole ne dispose plus (ou peu).

## LE CHOIX DES ÉLUS DU SCOTERS

L'enjeu porté par le PAS est d'améliorer le fonctionnement des infrastructures et de consolider le positionnement régional et européen tout en identifiant des réciprocités plus fortes entre l'espace métropolitain et les territoires plus ruraux, en renforçant les alliances et en coordonnant les politiques publiques.

Le PAS fait le choix de capitaliser sur les équipements existants et pose un cadre pour accueillir les équipements futurs. Ce cadre repose sur l'accessibilité, pilier de l'armature du SCOTERS (voir Axe 1).

### 3.2. Structurer l'aménagement économique du territoire

Le diagnostic fait le constat de l'attractivité économique de la région de Strasbourg, premier pôle économique du Grand Est. La métropole joue un rôle moteur d'attraction des entreprises et des emplois et de redistribution sur une large partie des territoires bas-rhinois, comme en témoigne les transferts d'entreprises ou le renforcement des différentes filières économiques (*Cf. diagnostic économique*). Si l'emploi est loin de se limiter aux zones d'activités, force est de constater que les fonctions productives (industrielles notamment) et le BTP sont importants et qu'un peu moins de la moitié des emplois salariés privés se localisent dans des espaces économiques dédiés. Le diagnostic fait aussi le constat d'une pénurie d'offre foncière (moins de 47 ha mobilisables à cours termes, dont seulement 24 ha immédiatement disponibles) et d'une pression croissante sur les espaces d'activités qui se traduit par une évolution des zones d'activités vers davantage de commerces, d'offre de loisirs mais également d'offre de services (maisons de santé).

*La raréfaction du foncier économique est un facteur qui a été pris en compte pour l'évaluation des besoins fonciers, tels que décrit dans la 3<sup>e</sup> partie du chapitre 4 des annexes consacrée à l'analyse de la consommation foncière.*

#### LE CHOIX DES ÉLUS DU SCOTERS

Le PAS a fait le choix de traiter ces enjeux sous deux angles complémentaires : **d'une part permettre la mutation** des zones ou de sites d'activités vers d'autres fonctions lorsque ces derniers sont inclus dans un tissu urbain, en les considérant comme des gisements de renouvellement urbain dans la perspective du ZAN. **D'autre part, préserver la vocation artisanale et productive** de zones ou de sites pour permettre l'accueil de nouvelles entreprises et l'évolution de celles qui sont en place. Il en va de même pour la logistique, où le PAS entend réserver des espaces économiques bien positionnés par rapport aux infrastructures de transport, en les préservant de la pression urbaine qui pourrait les transformer et, à terme, remettre en cause leur fonctionnalité. C'est le cas des espaces logistiques stratégiques ancrés dans le tissu tels que le port autonome ou le marché gare (MIN) dont les fonctions logistiques sont essentielles pour la région de Strasbourg et qui doivent être maintenues.

Le premier choix du PAS a été de privilégier la diffusion de l'emploi dans les tissus urbains, pour les entreprises, administrations et services dont les activités sont compatibles avec les autres fonctions urbaines. Ce choix contribue à la mutualisation des services urbains (transports collectifs notamment), à l'animation des centralités, à l'activité commerciale etc. Elle est aussi économe en foncier, en évitant la création d'espaces dévolus à ces activités, en périphérie des tissus plus anciens. La densification autour des gares passe aussi par la possibilité d'implanter des entreprises afin d'y concentrer de l'emploi et en faire des lieux de destination qui contribuent à leur tour à réduire l'usage de la voiture, etc.

**Concernant le commerce :** le diagnostic souligne le rayonnement et le bon niveau de l'offre commerciale, plus abondante que les besoins du territoire, notamment dans les zones commerciales périphériques qui sont fortement étendues.

L'enjeu du PAS est de maîtriser ce développement périphérique afin de valoriser l'offre existante et éviter que la création de nouveaux commerces ne continue de générer un étalement urbain, consommateur de foncier agricole, et ne déstructure l'offre existante en engendrant de la vacance en centralités, concurrencées par le commerce en ligne et fragilisée par les implantations en périphérie.

## LE CHOIX DES ÉLUS DU SCOTERS

Le PAS a fait le choix de hiérarchiser l'offre commerciale et de stopper la multiplication de l'offre commerciale en périphérie au profit des commerces en centralité, qui participent à l'animation des coeurs de villages, de villes et quartiers. Le développement commercial du territoire est ainsi étroitement lié à l'armature urbaine, afin de localiser l'offre au plus près du besoin des consommateurs, dans un rapport de proximité.

En dehors des centralités, la possibilité de nouvelles implantations n'est plus permise, sinon dans des périmètres circonscrits (SIP, secteurs d'implantation périphérique) dont le nombre a été fortement réduit lors des travaux d'élaboration de l'armature commerciale, qui figure dans le DAACL.

### 3.3. Vivre dans une région métropolitaine au cœur de l'Europe

L'Eurométropole est une des métropoles qui attire le plus d'établissements parisiens, après Lyon, Bordeaux, Aix-Marseille et Nice. Sa singularité européenne et transfrontalière s'incarne sous de multiples aspects. On retiendra, par exemple, qu'un emploi salarié sur cinq est lié à une entreprise dont la tête de groupe se localise à l'étranger. Son rayonnement repose en partie sur la renommée internationale de son université et ses partenariats avec des universités et des laboratoires de recherches partout à travers le monde. Elle est également la première ville diplomatique de France, après Paris.

Mais l'attractivité de la région de Strasbourg ne se limite pas à sa capacité à capter des ressources extérieures, de quelque ordre que ce soit. C'est aussi, et surtout, parce qu'elle est en mesure de mettre en valeur ses ressources propres et de tisser un système d'interrelations et de complémentarités avec les autres territoires et le réseau de villes d'Alsace et du Rhin supérieur. Ce fonctionnement requiert de développer des stratégies et des systèmes de gouvernance pour mettre en valeur l'ensemble de ces atouts.

## LE CHOIX DES ÉLUS DU SCOTERS

Le PAS entend renforcer ces relations autour de trois leviers stratégiques que sont :

- L'accessibilité à tous les niveaux des chaînes de mobilités, en misant le renforcement de la multimodalité et l'articulation des transports du niveau international, intra-national, régional, alsacien et local.
- L'artère fluviale que constitue le Rhin, au cœur de l'Europe, en particulier dans sa dimension de transit et de logistique.
- Le renforcement des coopérations avec les grandes métropoles rhénanes et nationales afin de conforter la métropole strasbourgeoise dans ses fonctions de capitale européenne.

## JUSTIFICATION DES CHOIX DU DOO

Cette partie couvre le champ énoncé à l'article L141-15 : le 3<sup>e</sup> volet des annexes expose « *La justification des choix retenus pour établir le projet d'aménagement stratégique et le document d'orientation et d'objectifs* ».

Le DOO traduit le projet d'aménagement stratégique (PAS) en orientations et objectifs.

L'écriture du DOO tient compte des compétences des quatre bassins de vie constitutifs du SCOTERS en matière d'urbanisme et de planification territoriale :

- L'Eurométropole de Strasbourg, le Kochersberg et le Pays de la Zorn disposent de PLUi et de nombreux autres documents cadres (PLH, PCAET, schéma directeur des énergies, plan mobilité, etc.).
- Le canton d'Erstein n'est pas couvert par un PLUi mais la majorité de ses communes disposent de PLU. L'intercommunalité dispose d'un PLH, a réalisé un schéma directeur des zones d'activités et travaille à un plan de mobilité.

Les élus du SCOTERS ont privilégié la dimension de « document stratège », pour fixer les jalons d'une trajectoire commune permettant de répondre aux besoins identifiés et aux enjeux locaux, à travers notamment une plus grande sobriété et résilience.

Le niveau d'écriture des orientations tient compte de la capacité des documents cadre (en premier lieu les documents locaux d'urbanisme) ainsi que des politiques publiques menées par les EPCI à traduire et décliner les objectifs du SCOTERS à leur échelle :

- dans un rapport de compatibilité<sup>9</sup>;
- et selon un principe de subsidiarité.

## AXE TRANSVERSAL : CHANGER LE MODÈLE D'AMÉNAGEMENT

### PROMOUVOIR UN ÉQUILIBRE TERRITORIAL POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE ET LA SANTÉ

#### ORIENTATION 1 - Renforcer les solidarités entre territoires à toutes les échelles

##### 1.1. Garantir les équilibres

Comme le soulignent les différents volets thématiques du diagnostic, la Région de Strasbourg joue un rôle moteur (par sa masse de population, sa concentration d'emplois et d'entreprises, etc.) et singulier (par la fonction de capitale européenne de Strasbourg, ses équipements métropolitains, ses réseaux de mobilité, etc.) à toutes les échelles : que ce soit par le poids de son bassin d'emploi et son parc de logements à l'échelle du Bas-Rhin, son rôle de hub dans les réseaux de transports, son attractivité économique, culturelle au niveau du Grand Est ou encore son rayonnement national et international en matière d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation.

9. L131-4 du code de l'urbanisme

Cette métropolisation, fruit d'une histoire bien antérieure au schéma de cohérence territoriale, a permis de concentrer des fonctions qui font la force et l'attractivité des bassins de vie du SCOTERS, organisés autour de son cœur métropolitain. Mais cette concentration est également porteuse de fragilités (cf diagnostics thématiques, notamment logement et mobilité) dont :

- Un déséquilibre de l'offre en logement locatif social, et plus largement en logements aidés avec 80 % de l'offre bas-rhinoise concentrée sur la seule Eurométropole ;
- Une concentration d'entreprises et d'emplois qui génère des flux radiaux domicile-travail et des flux logistiques engorgeant la métropole et ses abords. L'ampleur de ces flux dégrade en son sein les circulations entre quartiers et communes et impacte les conditions de vie (qualité de l'air, bruit, etc.) ;
- Une pression foncière et immobilière qui s'est traduite par une construction soutenue sur le cœur de métropole et sa première couronne, par mobilisation de gisements (grands ténement de friches, entre autres) et densification (avec ponctuellement des opérations dépassant les 250 à 300 logements par ha). Ces évolutions ont eu des impacts sur les marchés du logement, sur les capacités des équipements, sur les réseaux de transports, etc. La conjonction de ces impacts multiples interroge les capacités de la métropole à soutenir, seule, de tels efforts à moyen terme.

La notion d'équilibre, visée dans cette première orientation, ne porte donc pas sur une forme d'égalité ou de rattrapage, mais sur la nécessité de ne pas amplifier les phénomènes de concentration non maîtrisés et non désirés et de réduire les impacts négatifs de cette concentration (congestion, concentration de l'offre, précarité, pression foncière, cadre de vie, etc.).

L'orientation 1 et ses déclinaisons traduisent l'ambition du Projet d'Aménagement Stratégique en réaffirmant le rôle assumé de la métropole en tant que moteur d'attractivité, de développement et de croissance, aux différentes échelles. Le propos n'est pas de réduire le rôle de la métropole, au profit ou au dépend d'autres territoires.

La métropole doit s'appuyer sur l'ensemble de ses bassins de vie à l'échelle du SCOTERS, et plus largement sur les autres territoires du Bas-Rhin et du réseau des villes alsaciennes : les enjeux de logements, de modes de vie, de mobilité, de création de richesses et d'usage plus sobre des ressources ne se limitent pas aux périmètres institutionnels.

Cette notion d'équilibre doit permettre à l'ensemble des territoires du SCOTERS, et au-delà, de s'articuler et se coordonner pour tirer profit de l'attractivité d'un espace urbain et métropolitain et mutualiser leurs atouts et leurs ressources sans les dégrader, dans une perspective de sobriété et d'efficience.

Cette orientation souligne la nécessité de construire et faire évoluer des gouvernances pour mobiliser l'ensemble des acteurs institutionnels et les SCoT (InterSCoT) sur ces enjeux collectifs.

## 1.2. S'appuyer sur les mobilités décarbonées

La coordination de l'urbanisme et des politiques de transport est un pilier fondateur du 1<sup>er</sup> schéma, reconduit dans sa révision. Cet objectif demeure un enjeu central du développement de la Région de Strasbourg, dans une vision territoriale intégrée qui concilie :

- La réponse aux besoins multiples des habitants et des usagers de ses bassins de vie ;
- Une accessibilité pour tous, par un report modal vers d'autres modes que la voiture dont les coûts génèrent un enjeu de précarité croissante pour se déplacer ;
- La limitation des impacts environnementaux et des consommations en énergie engendrées par les déplacements ;
- La maîtrise de l'étalement urbain et ses multiples impacts sur les ressources (dont la consommation de terres agricoles et l'imperméabilisation des sols) ;
- Une fluidité et une coordination de l'offre en transports facilitant le déplacement des personnes et des biens ;

Urbanisme et transports doivent s'entretenir l'un et l'autre pour optimiser leur efficacité : la ville a besoin de transports collectifs pour s'apaiser, réduire la place dévolue à la voiture et être accessible à tous. De plus les transports collectifs ont besoin d'une densité et d'une masse critique d'usagers pour bénéficier de la fréquentation nécessaire à leur fonctionnement.

Le SCOTERS a construit son projet de territoire en partant de l'échelle de l'habitant (orientation 2.1) et en organisant le développement selon l'armature des mobilités (armature urbaine, orientation 6/ Développement prioritaire du logement dans les polarités, orientation 7/ armature économique, orientation 16/ armature commerciale, orientation 17/ rayonnement métropolitain, orientation 20).

L'accessibilité à l'emploi, aux équipements et aux services, depuis son domicile est un critère déterminant en matière de qualité de vie (orientation 2.2) et de santé publique (orientation 2.3). Le fil conducteur du projet de territoire du SCOTERS vise à rapprocher l'ensemble des fonctions urbaines pour limiter les kilomètres parcourus, surtout ceux qui le sont en voiture avec un seul occupant (autosolisme). La densité d'emplois et de population conditionne le déploiement des transports collectifs autant que l'implantation de services et leur pérennité.

Cette orientation fait de l'accessibilité une condition première du développement urbain en privilégiant les secteurs dit desservis par les transports collectifs performants (critères de desserte, de temps de parcours, de qualité de service, de fréquence etc.). Dit autrement, la présence d'un point d'arrêt ne suffit pas à justifier d'un développement urbain si des conditions de performance et le raccordement à des maillages (dont les espaces publics et les mobilités actives) ne sont pas réunies.

Les pôles d'échanges multimodaux (orientation 8.4) tout comme un rayon de proximité autours des arrêts de transports collectifs performants deviennent de fait des secteurs stratégiques dans le projet de territoire que porte le SCOTERS. Il en va de même pour les secteurs desservis par des réseaux structurants pour les modes actifs (réseau cyclable structurant, notamment), qui permettent d'accéder à des centralités, des équipements ou des polarités d'emplois structurantes et/ou de se rabattre sur des réseaux de transports collectifs performants.

## ORIENTATION 2 - Optimiser le fonctionnement du territoire au quotidien

### 2.1. Faciliter la vie dans la proximité à l'échelle de l'habitant

La vie dans la proximité ne doit pas être une contrainte mais un choix : la condition pour vivre dans un rapport de proximité et de pouvoir aussi s'en extraire facilement pour rejoindre un hub de transport et se déplacer sur de longues distances, en lien direct avec l'orientation précédente.

Le principe défendu dans cette orientation est de favoriser la mobilité pour tous et permettre à chacun d'accéder à ses activités autrement qu'en recourant à sa voiture.

Elle repose sur trois conditions :

- Le développement de services de proximité (alimentaires, loisirs, écoles, santé, services publics...) ;
- Le développement d'une densité et d'une mixité fonctionnelle permettant la taille critique dans la proximité rendant viable la présence de ces services ;
- Des offres de transport et une qualité d'espaces publics rendant attractif l'usage des modes actifs en complémentarité des transports en commun et d'axes cyclables structurants pour relier entre elles les centralités.

Concernant la notion de proximité : le diagnostic sur les mobilités a analysé l'accessibilité fine à des familles d'équipements et de paniers de services dit « essentiels à la vie quotidienne » : l'éducation (écoles du 1<sup>er</sup> cycle, crèches), la santé (médecin généraliste, pharmacie), les com-

merces du quotidien (commerce alimentaire, boulangerie, boucherie, presse, ...), les commerces « lieux de convivialité » (bar, restaurants, ...). L'accessibilité à ces paniers, dans un rayon de moins de 3 km, a permis de classer les communes, ou les quartiers (IRIS de l'INSEE) afin de différencier les secteurs disposant d'une offre complète, de ceux disposant d'une offre partielle, voire d'une absence d'offre.

La proximité est un critère de détermination de l'armature urbaine, dont la construction est détaillée dans l'orientation 6.1 et ses justifications.

Les ressorts de cette orientation visent à renforcer la multifonctionnalité (regroupement de fonctions multiples) autant que la mixité fonctionnelle (le principe de réaliser une même activité de multiples manières par différents usagers). Ces deux principes, multifonctionnalité et mixité fonctionnelle, participent à la convivialité des espaces publics et à l'animation des centralités<sup>10</sup>.

La notion de parcours « confortables » renvoie à une forme d'ergonomie urbaine qui conjugue à la fois la facilité d'utiliser un réseau (accessibilité et desserte, sécurité, temps de parcours garantis, commodités, etc) et le désir de l'utiliser (caractère agréable, qualité des vues et du paysage, sentiment de sécurité, opportunités de quitter son parcours et y revenir facilement, etc).

## 2.2. La qualité urbaine comme levier d'adaptation

Cette orientation renvoie aux enjeux de morphologie urbaine en donnant un cadrage général pour accompagner la mutation des espaces, dans leurs usages comme dans leurs formes.

Son principe est d'éviter les **ruptures d'échelles** entre de nouvelles formes urbaines et le tissu préexistant : par une mauvaise intégration paysagère, par des volumes non intégrés (ombres portées, vues directes, obturation d'une perspective, etc.), par une circulation ou/et un report du stationnement sur des voies inadaptées, etc.

**L'enjeu est d'intégrer le plus harmonieusement possible** les nouvelles opérations (en renouvellement urbain autant que sur des terrains non bâties) aux différents maillages : prolongement des espaces publics, accessibilité aux arrêts de transport urbain et/ou collectif (dont les PEM<sup>11</sup>), desserte par les modes actifs, végétalisation prolongeant les lisières urbaines et les trames naturelles ou agricoles, en particulier pour favoriser le déplacement des espèces (y compris en milieu urbain), etc. ; ainsi que l'intégration aux réseaux d'eau et d'énergie en veillant à ce que leur dimensionnement soit suffisant pour répondre aux nouvelles fonctions développées.

**Le stationnement est un levier important de la mutation urbaine dans la mesure où la voiture occupe aujourd'hui beaucoup d'espaces** (voir diagnostic mobilité) que ce soit pour sa circulation (délaissés routiers entre autres) et son stationnement (emprises au sol). Gérer le stationnement autrement que par un étalement surfacique génère des **gisements fonciers** pour répondre à un développement urbain sobre en foncier dans un contexte de raréfaction de cette ressource (trajectoire ZAN).

Comme l'évoque l'orientation, les solutions ne peuvent se limiter à la seule question foncière mais doivent être englobée dans une vision globale qui intègre la multifonctionnalité urbaine (en particulier dans les centralités) et le report modal par une offre de transport (voir orientations 1.2 et 8 et suivantes) ; ainsi que le fait que les emprises de stationnement doivent, autant que possible, être optimisées pour remplir d'autres fonctions comme la lutte contre les îlots de chaleur (végétalisation, tampons de rétention des ruissellement) ou la production d'énergie (ombrières photovoltaïques).

10. La notion de centralité est définie dans l'orientation 18.1

11. PEM, pôle d'échange multimodal, voir orientation 8.4

### 2.3. La santé à la croisée des enjeux

Vivre en ville expose à des effets qui peuvent être négatifs sur la santé : pollution de l'air, îlots de chaleur, bruits, etc. La question de la santé ne saurait se limiter aux impacts de la pollution et des nuisances (traités de longue date dans la planification). Elle doit intégrer les enjeux relatifs à l'évolution des modes de vie et l'adaptation au changement climatique.

La présence de nature dans un tissu bâti peut réduire ces agressions avec des bénéfices pour la santé, en restaurant et en renforçant les capacités mentales (amélioration de la concentration, apaisement du niveau de stress, etc.) mais aussi physiologiques (réduction des risques, amélioration et diversification du microbiote, etc.).

La présence du végétal contribue à la qualité des espaces publics (parcs et espaces de déambulation) : c'est cette qualité qui favorise la pratique de la marche et des mobilités actives qui réduisent les risques cardiovasculaires et luttent contre le diabète. Les enjeux...

- de maintien d'espaces de respiration, végétalisés, dans un contexte d'accroissement de la pression foncière sur les espaces non bâties ou peu densément bâti (dans un contexte de ZAN) (*orientations 3.2, 4 et 12.2*) ;
- d'apaisement des espaces publics pour encourager le recours aux mobilités actives, diminuer les émissions de polluants par l'usage des transports collectifs ou partagés en réduisant les pratiques d'autosolisme (*orientation 8 et suivantes*) ;
- de préservation espaces naturels et d'articulation avec les espaces verts urbains, favorables à la biodiversité (*orientations 10, 11 et 12*) ;
- de préservation des terres agricoles pour répondre à des besoins alimentaires diversifiés (*orientations 4 et 15*) ;

... sont autant de leviers que le SCoT déploie pour répondre aux enjeux de santé publique dans le cadre des politiques de planification urbaine. Ils sont développés dans les orientations fléchées ci-dessus.

## GÉRER LES RESSOURCES DANS UNE RECHERCHE DE SOBRIÉTÉ ET D'OPTIMISATION DES USAGES

### ORIENTATION 3 - Accroître la fonctionnalité écologique des espaces

#### 3.1. Éviter et réduire pour « ménager les territoires »

La séquence « éviter, réduire, compenser » (ERC) a pour objectif d'éviter les atteintes à l'environnement, de réduire celles qui n'ont pu être suffisamment évitées et, si possible, de compenser les effets notables qui n'ont pu être ni évités, ni suffisamment réduits.

L'orientation 3.1 est la traduction des objectifs 4 et 5 du PAS.

La séquence ERC, telle qu'évoquée dans le DOO du SCOTERS, ne se limite pas au processus de l'évaluation environnementale des projets (L.122-3 du code de l'environnement) et des plans/programmes (L.122-6 du code de l'environnement) : le schéma étend les principes<sup>12</sup> de cette notion à l'ensemble des choix d'aménagement, au-delà des prérogatives environnementales que sont la prise en compte de la biodiversité ou des thématiques de l'environnement (air, bruit, eau, sol, santé des populations...).

<sup>12</sup>. Il n'étend pas la portée réglementaire ou l'application de cette séquence telle que le code de l'environnement la définit. Seulement ses principes.

L'ordre de cette séquence traduit une hiérarchie :

- **L'évitement** est à favoriser « *comme étant la seule opportunité qui garantisse la non atteinte à l'environnement considéré* », et à prioriser ;
- **La réduction** répond aux enjeux de maîtrise de l'aménagement (le « ménagement » du territoire du SCOTERS) par une croissance qui se veut mesurée et un développement raisonnable (objectif 2 du PAS). Elle est la condition pour inscrire le territoire dans ses différentes trajectoires de sobriété foncière, énergétique, ou de gestion des ressources, etc. ;
- **La compensation** ne doit intervenir qu'en dernier recours, quand les impacts n'ont pu être ni évités, ni réduits suffisamment. Dans ce cas, les solutions seront à étudier au maximum dans les emprises de projet sinon dans des espaces cibles de renaturation (orientation 12.2).

Cette vision de l'aménagement doit être globale et stratégique, ce qui implique que la renaturation et les compensations environnementales **ne doivent pas être considérées comme des réponses ponctuelles** pour l'implantation de projets ou la création des droits à bâtir, mais bien **comme des leviers de développement et de transformation des territoires**.

Le SCOTERS prévoit de s'appuyer sur la trame verte et bleue afin de reconnecter les espaces de nature et accueillir les opérations de renaturation et de compensation de restauration des continuités (*voir orientations 10 et 12*) suivant l'objectif de préservation-recréation de fonctionnalités écologiques.

### 3.2. Placer la nature comme bien commun et levier de résilience

La nature est un levier efficace pour atténuer les effets du changement climatique sur les tissus urbains où ces phénomènes sont amplifiés par l'artificialisation et la minéralité (imperméabilisation, rayonnement, îlots de chaleurs, etc.). Elle joue directement sur :

- L'absorption du CO<sub>2</sub> et des autres gaz à effet de serre ;
- La purification de l'air ;
- La création d'îlots de fraîcheur pour lutter contre les températures extrêmes des îlots de chaleur urbains et créer un ventilation par différence de températures entre masses d'air ;
- La création d'habitats naturels, refuges propices à la préservation et au développement de la biodiversité ;
- L'amélioration de la structure des sols, la captation des eaux pluviales et la réduction des risques d'inondations (*voir 3.3 ci-après*).

Les collectivités peuvent mettre en œuvre de nombreuses solutions, dont certaines sont évoquées dans le DOO, sans que cette liste soit exhaustive.

L'enjeu derrière cette orientation, ainsi que sur la suivante relative à la fonctionnalité des sols (3.3) porte sur **le maintien d'espaces de respiration**, à préserver de la construction en raison de la valeur environnementale des sols. Les collectivités auront la responsabilité d'arbitrer entre les enjeux de qualité de vie et de résilience, et la réponse à des besoins (en logements, en emplois, en équipements) **dans un contexte de raréfaction du foncier** : cette orientation doit guider leur choix dans la réalisation des études de densification<sup>13</sup> et leur traduction dans les documents d'urbanisme.

En lien avec les orientations 10.3 et 12.2, l'objectif visé est de raccorder, autant que possible, les espaces de respiration dans le tissu urbain, aux lisières urbaines, aux coupures d'urbanisation (interfaces entre bâti et non bâti/ 11.2) ainsi qu'aux grandes trames écologiques et paysagères du territoire.

---

13. L151-5, code de l'urbanisme.

### 3.3. Augmenter la fonctionnalité des sols

Les sols constituent des réservoirs et des corridors pédologiques essentiels au maintien des fonctions écologiques dont la richesse et la diversité dépend en grande partie de la vie souterraine. Cette orientation vise à déployer des « trames brunes », c'est-à-dire mettre en relation les éléments biotiques (*micro-organismes tels que les vers, insectes, champignons, bactéries, etc.*) et abiotique (*minéraux, éléments chimiques et biochimiques, température, etc.*) et permettre leur circulation, tout au long de leur cycle de vie, afin d'assurer des fonctions qui profitent à l'ensemble des écosystèmes, dans toute leur diversité. Ces trames sont notamment essentielles pour le cycle de l'eau (*voir orientation 12 et suivantes*).

L'identification, la préservation et la mise en réseaux des sols dans les espaces non urbanisés doit permettre de guider les choix d'aménagement pour favoriser un urbanisme durable, soucieux du maintien de la biodiversité. L'objectif poursuivi est de lier projets agricoles, projets d'urbanisme et projets de renaturation, en un système permettant de maintenir et d'enrichir les fonctionnalités écologiques (*souterraines ou aquatiques et terrestres*) ; ceci dans le but de planifier et aménager des quartiers et des villes plus résilientes, dont les bénéfices profitent aux usagers et aux habitants autant qu'à la biodiversité et ses écosystèmes.

La préservation des sols, portée par l'orientation 4, est appuyée dans cette orientation par une volonté de restauration des sols (*notion de renaturation détaillée dans l'orientation 12*).

La préservation des sols, et leur régénération est un levier pour la transition agricole et (*orientation 15*) et la qualité alimentaire, enjeu important de santé (*orientation 2.3*).

## ORIENTATION 4 - La sobriété foncière et la limitation de l'artificialisation des sols

### 4.1. Systématiser un développement urbain sobre et durable

Cette orientation détaille les différents leviers à mobiliser pour atteindre les objectifs de résilience et de sobriété du projet de territoire. Elle souligne la priorité donnée au renouvellement urbain<sup>14</sup> et la nécessité d'utiliser « le déjà bâti ou artificialisé » plutôt que la mobilisation d'espaces non bâties ou non artificialisés, dans l'esprit de la séquence ERC.

La première partie de cette orientation est complémentaire à l'orientation 3.1 et reprend l'esprit de l'article L300-1 du code de l'urbanisme à savoir « *de permettre le recyclage foncier ou le renouvellement urbain, de sauvegarder, de restaurer ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti et les espaces naturels, de renaturer ou de désartificialiser des sols, notamment en recherchant l'optimisation de l'utilisation des espaces urbanisés et à urbaniser*

.

La seconde partie de cette orientation s'attache à la mise en œuvre du renouvellement urbain et de la transformation du tissu bâti, qui ne peut se limiter au seul contenu des documents de planification. Elle enjoint les collectivités à se doter de **stratégies foncières** pour anticiper les mutations et permettre ses transformations dans un souci d'intérêt général et d'accompagnement du marché et des porteurs de projets. Ces stratégies doivent être anticipées en amont afin de mobiliser l'ingénierie, les financements et les outils nécessaires à une intervention publique, qu'elle soit portée en régie par les collectivités ou déléguées à des établissements spécialisés (comme les établissements publics fonciers, les SEM d'aménagement, etc.).

14. Ensemble coordonné d'opérations de transformation de la ville par une reconstruction sur elle-même (recyclage de ses ressources bâties et foncières) qui visent à adapter celle-ci à de nouvelles fonctions (optimisation des ressources pour une multiplicité et une intensification des usages).

## 4.2. Objectifs chiffrés de sobriété foncière

L'explication détaillée des objectifs chiffrés de réduction de la consommation foncière et de l'artificialisation, par EPCI, figure dans l'analyse de la consommation foncière à 10 ans (pièce N°4 des annexes).

Comme le précise l'orientation, la trajectoire vers la sobriété foncière et le zéro artificialisation nette doit être appréhendée dans sa globalité. Les phases de cette trajectoire ne doivent être interprétées comme des facteurs bloquant pour la réalisation de projets qui viendraient à se décaler dans le temps (voir encadré ci-dessous).

### POUR RAPPEL :

Le SCOTERS s'inscrit dans la trajectoire vers le zéro artificialisation nette par décennies de la loi Climat et résilience. Toutefois, les documents d'urbanisme ont des temporalités différentes qui leurs sont propres et qui encadrent des projets dont les calendriers sont de durées variables et parfois soumis à des aléas. **Ceci peut avoir pour conséquences des décalages de réalisation et donc de consommation foncière au regard des périodes décennales du SCOTERS, sans que cela n'affecte le respect de la trajectoire du schéma de cohérence pour l'application du ZAN à partir de 2050.**

Les bilans (par exemple les bilans triennaux des collectivités locales sur le rythme de l'artificialisation des sols et le respect des objectifs de sobriété foncière, le bilan à 6 ans du SCoT, les réunions régulières avec les EPCI, etc.) permettront de jauger les consommations réelles et serviront, le cas échéant, à recalculer les objectifs des périodes suivantes.

**L'orientation 4.2 du DOO se limite à une enveloppe globale par EPCI que les documents d'urbanisme traduisent à leur échelle, et selon leur temporalité, dans le cadre d'un rapport de compatibilité, en application du code de l'urbanisme.**

## ORIENTATION 5 - Multiplier les démarches de transition énergétique

### 5.1. S'engager collectivement

Cette orientation encourage les EPCI à s'engager dans des démarches de sobriété et de mise en commun des ressources, en adoptant une stratégie globale qui puisse répondre :

- à l'adaptation au changement climatique ;
- à la transition énergétique.

Ces champs d'actions vont au-delà de la planification urbaine et nécessitent que les collectivités travaillent étroitement, au niveau local et opérationnel, avec l'ensemble des acteurs : producteurs d'énergie, fournisseurs, associations, citoyens, entreprises, institutions, collectivités voisines (SCoT, EPCI...), etc.

Les résultats de ces travaux collectifs doivent être pris en compte, traduits dans les choix d'aménagement des collectivités et retranscrits dans leurs documents cadre (qui ne se limitent pas à l'urbanisme), entre autres à travers des principaux points mentionnés dans l'orientation.

## AXE 1 : RÉPONDRE AUX BESOINS DE LA POPULATION

### STRUCTURER LE TERRITOIRE

#### ORIENTATION 6 - L'armature urbaine et l'organisation des bassins de vie

L'armature urbaine est l'expression de l'articulation entre les différentes communes de la Région de Strasbourg. Elle ne doit pas être vue comme une hiérarchisation du développement au regard du poids ou l'aire d'influence des collectivités, mais comme la réaffirmation des principes d'organisation portés par le 1er schéma en 2007 à savoir :

- **La structuration et l'organisation d'un développement urbain en lien étroit avec les politiques de mobilités**, dans le but de permettre à chacun de pouvoir se déplacer (autrement que par l'autosolisme) en offrant une chaîne de mobilité basée sur les transports collectifs et l'autopartage ou encore les mobilités actives (piétons, cycles). Elle tient compte de la répartition des ménages, des polarités d'emplois, de la présence d'équipements rayonnants ou d'équipements de proximité (voir ci-après) dans les réponses à apporter pour accompagner le développement de chaque composante urbaine et en synergie avec les autres afin de déployer des politiques publiques mutualisées (dont les politiques de transport).
- **La prise en compte du rôle différencié des multiples territoires et composantes urbaines** regroupées sur le territoire : la métropole est multiple, les bourgs sont ancrés dans des bassins de vie différents et les villages du Ried n'ont pas les mêmes caractéristiques que ceux du Kochersberg, de la vallée de la Zorn ou des franges de la métropole (cf diagnostic). L'armature urbaine doit valoriser la richesse des spécificités de chacun pour créer des synergies et organiser les bassins de vie au sein du projet collectif porté par le SCOTERS.
- **Le renforcement des solidarités territoriales** : villes, polarités et villages mutualisent leurs atouts à travers l'armature urbaine pour répondre à des enjeux économiques, de société et d'adaptation au changement climatique qui ne peuvent être résolus par l'addition de visions locales. L'armature urbaine structure l'aménagement à plusieurs échelles, selon des niveaux de réponse qui « s'emboitent en poupée russe » du local vers le global. Cette déclinaison en fonction des échelles se traduit dans plusieurs orientations comme par exemple les densités (orientation 7.6), avec un objectif décliné par niveau d'armature et ponctuellement mis en œuvre selon des critères tenant compte du contexte des communes ou des quartiers.

Les choix ayant conduit à l'armature urbaine :

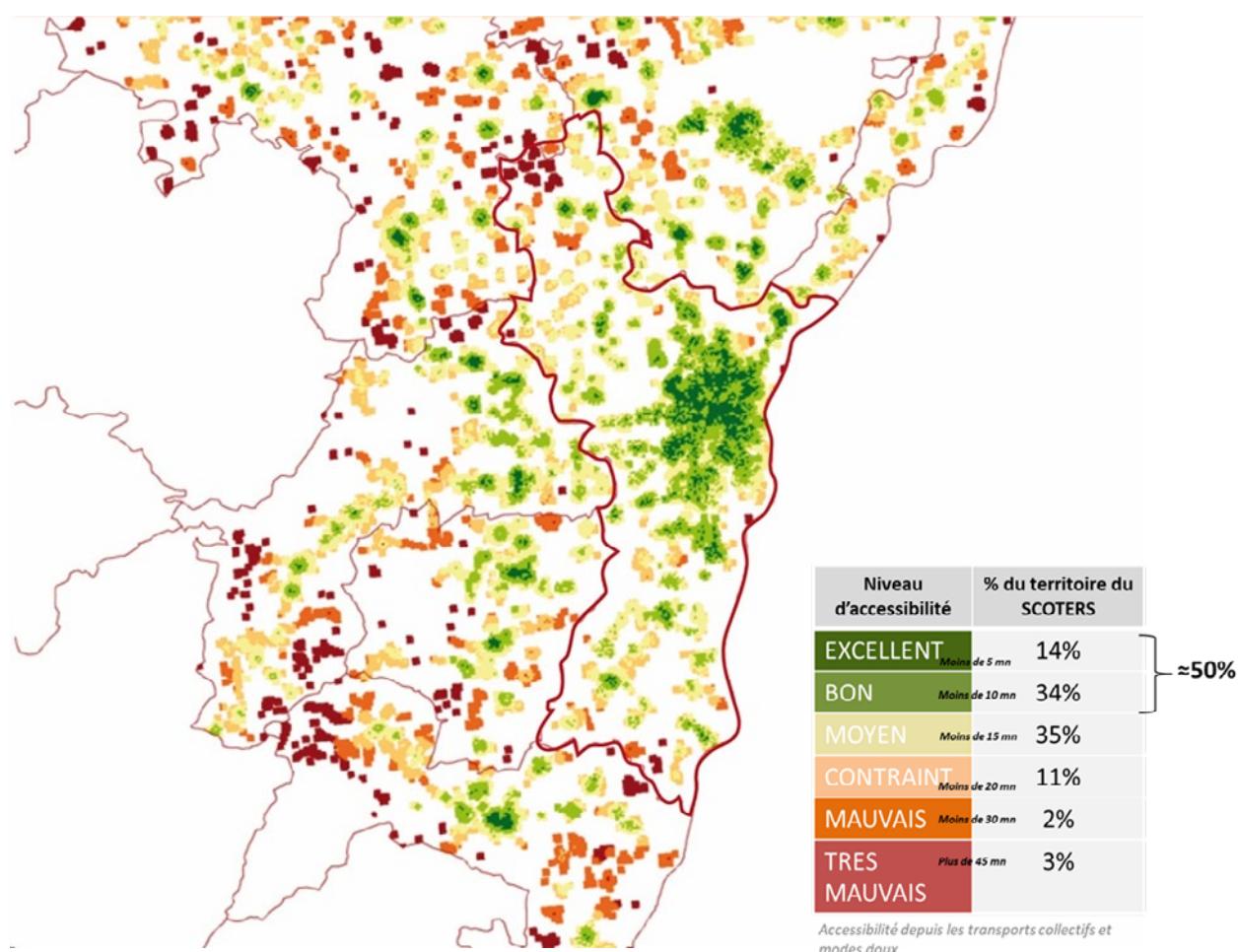
Plusieurs critères, déjà présents pour l'élaboration de l'armature initiale du 1<sup>er</sup> SCoT, ont été réactualisés (données INSEE 2021 notamment) et croisés à l'échelle du SCOTERS mais aussi à l'échelle du Bas-Rhin et de la Région Grand Est, afin de réévaluer les équilibres et l'attractivité de la Région de Strasbourg dans son fonctionnement global.

L'analyse de ces différents indicateurs (détailés ci-dessous) tient compte à la fois de leur répartition sur le territoire du SCOTERS et au-delà dans les territoires voisins (logique de réseau de villes), par exemple en évaluant l'accessibilité d'un village du SCOTERS avec une gare ou un pôle d'échange multimodal situé hors du périmètre du schéma.

- **Critères démographiques** : la population communale, la densité de population et la taille du parc de logements (cf diagnostic démographie et habitat) ont été retenus pour caractériser la répartition et la concentration des ménages. Les besoins en logements et les besoins en équipements et services découlent directement de ces facteurs.

- **Critères économiques :** le nombre d'emplois à la commune et les indicateurs de concentration d'emplois et de concentration d'entreprises (cf diagnostic économie) ont été retenus pour identifier des polarités d'emplois en partant du constat que l'emploi reste, à ce jour, fortement polarisé. La concentration d'emplois et d'entreprises sur des secteurs géographiques contribue à la création de richesses sur des échelles plus larges (rayonnement économique) et au foisonnement de filières et de transferts d'entreprises (attractivité économique).
- **Critère de mobilité :** L'accessibilité de chaque quartier ou commune a une gare bien desservie et à moins de 40 minutes a été interrogée<sup>15</sup>, en distance et en temps réel, sur la base de l'offre en transport collectif et des réseaux structurants de mobilité actives (et non à vol d'oiseau, voir orientation 8.2). Cette analyse a permis de catégoriser les communes selon un gradient d'accessibilité au cœur de la métropole et des principales gares du réseau express métropolitain et européen (REMe).
- **Critères de mobilité au regard des équipements :** l'accessibilité depuis son domicile, dans un rayon de moins de 3 km (rapport de proximité) d'une gare, d'un PEM, d'un arrêt de transport performant ainsi que de paniers d'équipements et de services du quotidien, des densités d'emplois et de population (conditionnant le déploiement des transports collectifs autant que l'implantation de services) sont autant de facteurs qui ont été croisés et analysés pour déterminer l'armature urbaine. *Voir les justifications des orientation 1.3 et 2.1.*

**Carte de synthèse du niveau d'accessibilité aux services essentiels (ADEUS, diagnostic mobilité 2023)**

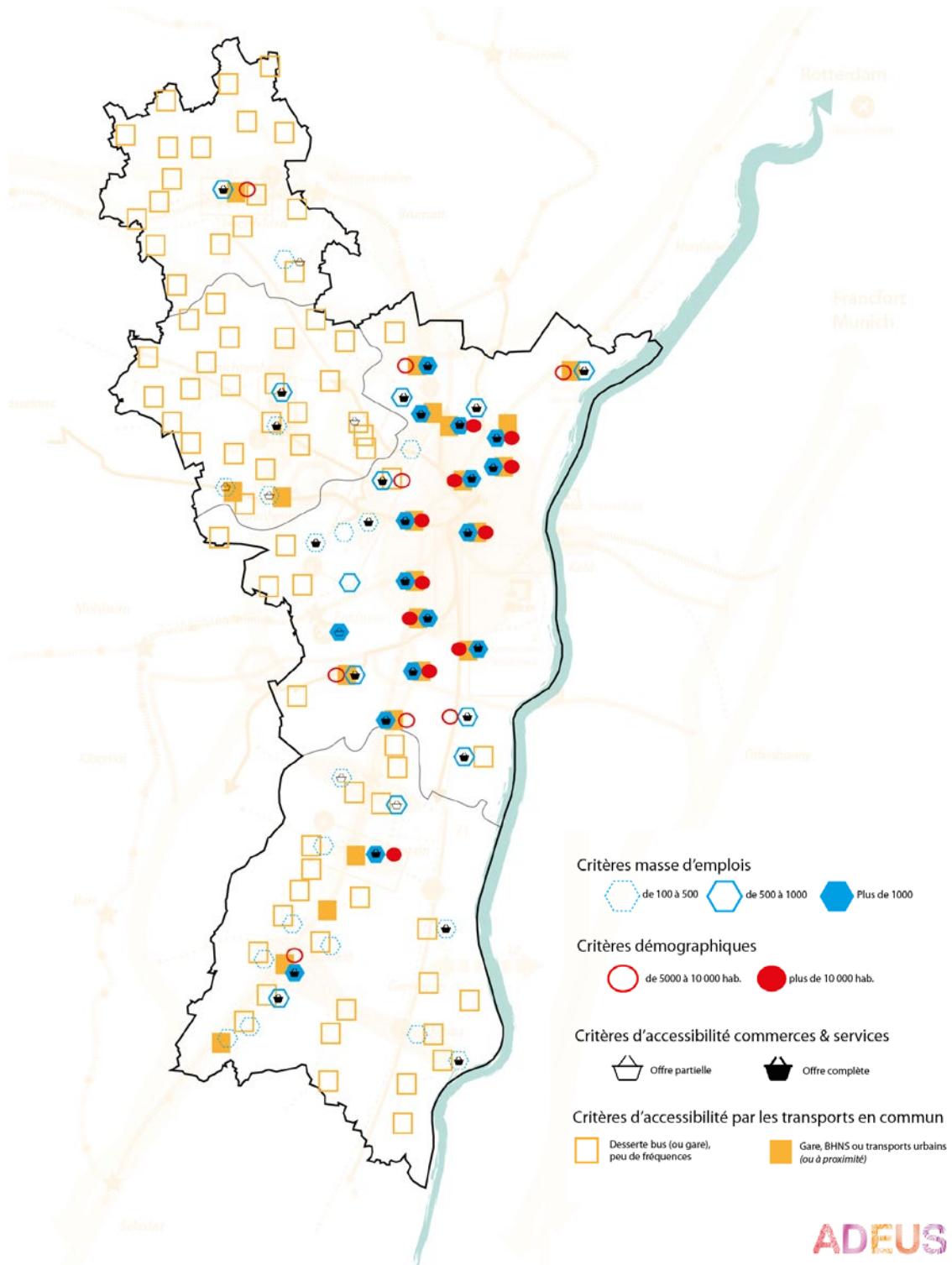


15. Via l'outil dit « connecté » mis en place par l'observatoire des mobilités de l'ADEUS. Cet outil permet de mesurer en temps réel l'accessibilité entre deux points (exemple une adresse et une gare ou un PEM) partout dans le Bas-Rhin. Le temps est calculé au réel de la voirie (non à vol d'oiseau) et en tenant compte de l'offre de transport, dessinant des cartes d'accessibilité variables selon les heures de la journée (heures de pointes ou heures creuses).

- **Critère niveau d'équipement** : Les communes et les quartiers (IRIS) ont été analysés selon des paniers de services dit « essentiels à la vie quotidienne ». *La description de ces paniers figure dans les justifications de l'orientation 2.1.*

In fine, la superposition des critères démographiques, économiques, d'accès aux paniers de services du quotidien et d'accessibilité aux principaux nœuds d'échange du REMe esquisse une première armature urbaine.

**Proposition d'armature urbaine** (document de travail pour l'atelier du DOO)



## 6.1. Renforcer une organisation spatiale solidaire

Une première armature de projet, définie par superposition des critères évoqués ci-dessus, a été travaillée et précisée au fil des différents ateliers avec les élus. Il en résulte l'armature urbaine exposée dans l'orientation 6.1.

Cette armature se veut simple et synthétique, par un découpage en trois niveaux.

Tous les niveaux ont vocation à capter une part du développement projeté d'ici 2050, selon des réponses différencierées : ce développement doit s'opérer en priorité sur les niveaux les plus urbains qui sont à la fois les plus denses (en termes d'accueil des ménages et des emplois) mais aussi les mieux équipés. Le développement des villages (niveau 3) doit être proportionné à leur taille de population et d'emplois (moindre), du fait de la capacité plus limitée de leur parc de logements à répondre aux besoins des ménages (en volume comme en diversité de logements pour les parcours résidentiels) et de leur niveau d'équipements, parfois partiel.

Parallèlement à leurs documents de planification, les collectivités doivent se doter d'outils fonciers pour capitaliser sur leurs tissus bâties en mobilisant des friches, des biens vacants ou des gisements fonciers pour répondre à leurs besoins multiples (orientation 4) ; là où dans les villages, la problématique foncière se focalise davantage sur la capacité des documents d'urbanisme à maîtriser l'urbanisation de terrains non bâties tout en posant un cadre permettant de faire évoluer et densifier les tissus villageois sans dénaturer les caractéristiques qui font leur spécificités.

### Niveau 1 : le niveau urbain

Ce niveau a vocation à accueillir les équipements à large rayonnement car il dispose de l'offre en transports collectifs la plus performante, articulant les réseaux de grande échelle (nationale et internationale) aux réseaux de transports urbains qui irriguent la métropole. Sa densité d'équipements, de services, d'entreprises, d'universités offre toutes les aménités ainsi qu'un terreau déjà existant pour accueillir et renforcer le tertiaire supérieur, les activités de recherche et d'enseignement de niveau mondial. Les sites stratégiques (orientation 6.2), dont font partie les sites métropolitains (orientation 20.3), ont vocation à porter une part significative de ce développement et permettre à la métropole de maintenir Strasbourg dans ses attributions et son rôle de capitale européenne.

Ce développement ne peut être dissocié des politiques de mobilité qui doivent être pensées à une échelle bien plus large que le SCOTERS ou l'Eurométropole. Voir les justifications de l'orientation 8.

La ville d'Erstein doit être renforcée au sein du réseau des villes d'Alsace, du Rhin supérieur et de la Région Grand Est. Sa gare doit se développer au niveau de son offre dans sa dimension de pôle d'échange multimodal et être plus accessible depuis le cœur d'Erstein. La ville dispose déjà d'équipements rayonnants (comme le musée Wurth et sa salle de spectacle) et a vocation à accueillir des fonctions ou des équipements d'un rayonnement plus large que le bassin de vie du canton d'Erstein.

### Niveau 2 : les polarités

Le niveau intermédiaire est le niveau le plus complexe de l'armature urbaine car il regroupe des communes aux fonctionnalités très différentes. Tous ont en commun de partager une vocation de relais du développement :

- Les polarités au sein de la métropole doivent être le relais d'une métropole sous pression, qui s'est fortement développée durant les dernières années (*cf diagnostic, notamment son volet habitat*) en densifiant notamment de grandes emprises de friches. Ces gisements seront plus rares à l'avenir et le constat sur la dernière décennie interroge les capacités de la ville centre et du cœur de la métropole à assumer, seules, la captation du développement futur (*voir 1.1*). Ce développement doit prendre en compte le contexte urbain de ces communes relais pour accompagner la mutation des tissus sans créer de ruptures d'échelles, notamment dans les secteurs bien pourvus en équipements et accessibles par les transports en commun).
- Les bourgs centres ont vocation à développer et diversifier leurs équipements, leurs services de centralité (dont les commerces) et développer leur tissu économique, pourvoyeur d'emplois, afin de s'ancrer en tant que centre de gravité d'espaces ruraux.

- Les polarités à conforter, comme leur nom l'indique, sont des bourgs centres en devenir qui disposent d'une partie des équipements, entreprises, commerces ou services et dont la complétude est à rechercher pour répondre aux besoins quotidiens des villages proches, et aux besoins de leur propre population, sans avoir à se rendre dans des polarités plus distantes.
- Les villages en soutien d'un bourg centre ou d'une ville ont vocation à épauler une polarité qui n'a pas toujours les capacités foncières pour se renforcer. Dit autrement, le développement doit s'opérer en priorité dans les bourgs ou les polarités, mais il peut s'opérer dans ces villages si l'on démontre que la polarité n'est pas en capacité (notamment foncière) d'y répondre. Ces villages bénéficient d'une proximité à leur polarité qui peut être mise à profit en développant du rabattement, notamment par les modes actifs lorsque le contexte le permet, pour structurer un développement intercommunal.

Ces polarités ont donc à la fois vocation à endosser une part du développement urbain et résidentiel et à développer les emplois notamment au sein des tissus urbains (sauf incompatibilité, voir orientation 16.2).

### **Niveau 3 : les villages**

Le développement des villages (51 communes sur les 104 communes SCoT) est nécessaire pour ne pas rompre l'équilibre général du projet de territoire du SCOTERS. Ce développement spatial doit être maîtrisé afin de ne pas dénaturer les caractéristiques qui font la richesse de leur cadre de vie, notamment leurs coeurs villageois et leurs espaces d'interface entre tissus urbains et espaces agricoles.

Il doit néanmoins être mesuré : les villages ne sont pas les supports prioritaires pour canaliser la croissance urbaine envisagée dans les projections du SCOTERS.

Le développement doit être proportionné à la taille du village et à ses capacités de fonctionnement. Il doit s'opérer en priorité en valorisant l'existant (notamment les gisements fonciers au sein du tissu), en réponse à des besoins locaux voire intercommunaux.

## **6.2. Accompagner l'évolution de secteurs stratégiques complémentaires à l'armature urbaine**

Les secteurs stratégiques correspondent aux sites à enjeux majeurs de développement de la région de Strasbourg, de son système urbain et de sa métropole. Ils regroupent des typologies de secteurs à enjeux de nature variée parmi lesquels :

- Les sites métropolitains, portés par le SCOTERS de 2007, est en grande partie réalisés. L'enjeu est d'accompagner leur évolution en renforçant leur(s) vocation(s) et en intensifiant leurs fonctions. Ces sites sont détaillés dans l'orientation 20.3.
- Les sites stratégiques en lien avec des politiques de mobilité : ces sites peuvent être existants (ex : le port de Strasbourg) ou sujet à des évolutions et des transformations urbaines à long terme (ex : le secteur de Baggersee). Le développement de ces secteurs dépend de projets de mobilité (ex : les accès pour la logistique routière pour le port, où l'évolution de parc relais à Baggersee) et inversement, les fuseaux et le niveau de programmation des projets de mobilité dépend de la vocation et de l'intensification urbaine attendue sur ces secteurs stratégiques, dans une relation de réciprocité. Les secteurs stratégiques en lien avec la mobilité figurent sur la carte d'armature des mobilités, dans l'orientation 8. Les pôles d'échanges multimodaux, lieux d'interface entre noyaux urbains et nœuds de transports sont tous considérés comme des sites stratégiques au regard d'un potentiel futur de développement dans le cadre du zéro artificialisation nette : ces PEM peuvent faire l'objet de projets dans le cadre de politiques actuelles de mobilité, ou non.

- Les secteurs potentiels de développement futur de la Région de Strasbourg. Leur vocation, les partis d'aménagements et leur phasage, leur programmation ou leurs périmètres ne sont pas définis à ce jour : il appartient aux EPCI de déterminer plus en détails ces projets et de les mettre en œuvre à travers leurs documents locaux d'urbanisme, en lien avec leurs politiques foncières. C'est la raison pour laquelle le SCOTERS a fait le choix de définir ces secteurs stratégiques par une liste de critères, non cumulatifs, plutôt que sous forme d'une liste de projets dont l'exhaustivité serait difficile à garantir après l'horizon 2030.

En raison de leur potentiel (localisation, accessibilité, taille, enjeux fonciers, mutation en cours) ces secteurs pourraient accueillir des projets urbains majeurs de la Région de Strasbourg, en complémentarité avec l'armature urbaine. Leur aménagement a vocation à intégrer, selon les sites, des projets urbains, de production d'énergie, de mobilité ou encore de renaturation. Dans ce dernier cas, leur mise en œuvre doit permettre de restaurer des liens entre corridors de biodiversité et trames vertes urbaines et de renforcer des espaces de nature fragilisés en composant des lisières urbaines et des espaces tampons, interfaces entre espaces naturels, terres agricoles et tissus urbanisés.

Le SCOTERS ne flèche en aucun cas ces sites comme prioritaires, mais encadre leur possible évolution par un certain nombre d'exigences (projet global et concerté, enjeux fonciers et de qualité). Ainsi la mobilisation de ces secteurs devra veiller à être justifiée, notamment en cohérence avec les enjeux de gestion des ressources et de sobriété (orientations 3 et 4 du DOO), et ne devront pas déstructurer les armatures territoriales.

*Pour la majoration de 20 % indiquée dans le dernier tiret de l'orientation 6.2, voir les justifications de l'orientation 7.6.*

## DÉVELOPPER UN HABITAT DIVERSIFIÉ RÉPONDANT AUX BESOINS DES MÉNAGES ACTUELS ET FUTURS

### ORIENTATION 7 - Les besoins en logements

#### 7.1. Répondre aux besoins des ménages et répartir l'offre en logements

##### Quantification des besoins à l'échelle du SCOTERS

La traduction de l'horizon démographique en besoins en logements se définit à partir de l'hypothèse de croissance démographique retenue par les élus, de l'ordre de 660 000 habitants dans le SCOTERS à horizon 2050.

***Les variables utilisées pour la construction de scénario et leur modélisation en besoins à l'échelle du SCOTERS sont détaillés dans les justifications du Projet d'Aménagement Stratégique (PAS).***

Le scénario retenu abouti aux chiffres inscrits dans le DOO par décennie, orientation 7.1.

Cette production peut se traduire en fourchette annuelle, la production s'opérant de manière cyclique. Le suivi régulier du SCOTERS permettra de mesurer l'écart en situant la production effective dans une fourchette et voir, tous les 6 ans, si le SCOTERS est en capacité d'atteindre l'objectif qu'il s'est fixé pour la décennie en cours.

##### Nouveaux logements dans le SCOTERS par période

2021-2030		2031-2040	
Objectif global	par an	Objectif global	par an
<b>35 200</b>	3 200 à 3 800	<b>32 700</b>	2 900 à 3 500

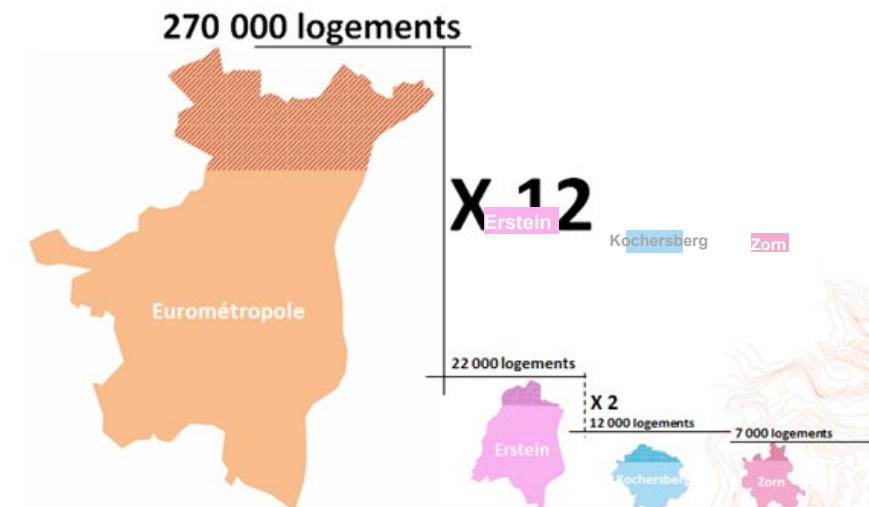
Pour la période après 2040, le DOO ne fixe qu'un objectif théorique de l'ordre de 29 200 logements. Le suivi de sa mise en œuvre, par fourchette, devra être précisé et éventuellement réévalué lors des bilans.

Ces objectifs concernent l'ensemble de la production de logements, en privilégiant massivement le renouvellement urbain et la densification des gisements fonciers identifiés dans les études de densification conduites par les documents locaux d'urbanisme (L151-5 code de l'urbanisme). La construction sur terrains non bâti ne représente qu'un fragment de cette production (voir justification du 7.6 ci-après).

### **Quantification des besoins répartis par EPCI**

À partir de l'objectif global de logements à produire par période, le besoin en logements est décliné par EPCI en tenant compte des rapports d'échelles : le parc de logements de l'Eurométropole de Strasbourg (85 % à 89 % de la production annuelle en logements) est 12 fois plus important que celui du canton d'Erstein, qui compte lui-même deux fois plus de logements que le Kochersberg, et plus que le Pays de la Zorn et le Kochersberg réunis.

#### **Représentation du volume de parc de logements des EPCI du SCOTERS**



Source : ADEUS 2023

Compte tenu des interactions fortes précisées ci-avant, l'estimation des besoins en logements de l'Eurométropole a été travaillée en lien étroit avec les besoins à l'échelle du SCOTERS et au sein du Bas-Rhin. Les modélisations du scénario retenu (fourchette basse du scénario A / fourchette haute du scénario B) se décline de la manière suivante pour la période 2021-2030 :

#### **Traduction de l'imbrication des besoins annuels en logements, dans l'Eurométropole, le SCOTERS et le Bas Rhin.**

	<b>Bas-Rhin</b>	<b>SCOTERS</b>	<b>Eurométropole de Strasbourg</b>
Précision des besoins annuels en logements à horizon 2030 (résultats OTELO)	6162 - 7025	<b>3430 - 3762</b>	2842 - 3326

Source : chiffres « brut » (non arrondis), directement issus des simulations OTELO pour les ateliers d'élus. ADEUS 2023

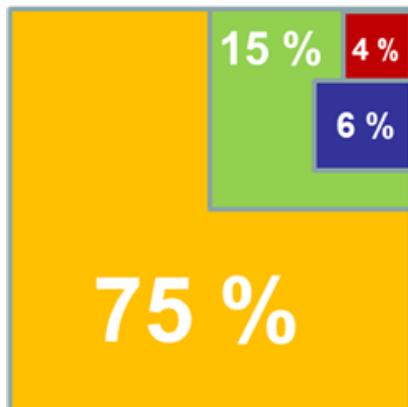
Les différents bilans du SCOTERS<sup>16</sup> font état d'un décalage progressif entre les objectifs de répartition du SCoT en vigueur (objectifs fixés en 2012) et les réalisations dans les territoires (bilans du SCOTERS 2018 et 2024). L'Eurométropole, qui visait un objectif de ¾ des logements, a en réalité produit 87 % depuis la mise en œuvre du SCOTERS. Le canton d'Erstein (initialement 3 EPCI) a atteint moins de la moitié de ses objectifs (6 % des logements neufs contre 15 % initialement prévus). Il en est de même pour le Pays de la Zorn (2 % des logements réalisés pour un objectif de 4 %).

16. 2012,2018 et 2024. Disponibles sur le site du SCOTERS ([www.SCOTERS.org](http://www.SCOTERS.org))

Répartition théorique de la production de logements au sein des EPCI dans le SCOTERS initial (modification de 2012)



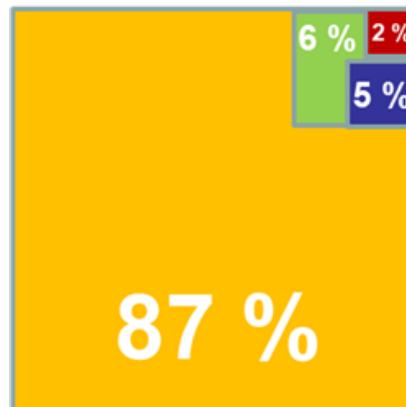
*Clé de répartition du 1<sup>er</sup> SCOTERS*



Répartition effective de la production de logements au sein des EPCI depuis la mise en œuvre du SCOTERS (période 2007-2020).



*Production depuis l'entrée en vigueur (2007)*



Source : ADEUS 2023

## LE CHOIX DES ÉLUS DU SCOTERS

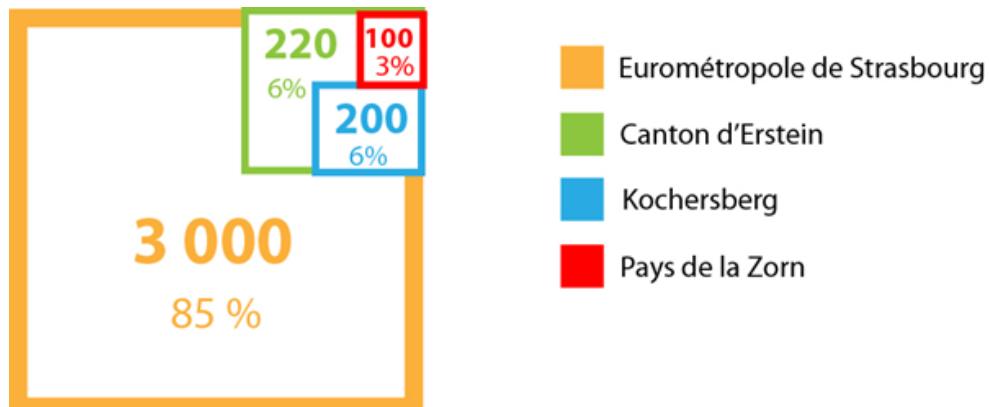
Le choix de répartition retenu par les élus a été de tenir compte de ce constat en revenant à un objectif de l'ordre de 85 % de la production sur la métropole, plutôt que 87 % voire 90 % certaines années (milieu des années 2010) et en considérant ses objectifs au regard des politiques publiques à l'œuvre dans les territoires depuis moins de 5 ans (documents d'urbanisme, plans locaux de l'habitat, etc.). Elle tient compte des capacités et besoins induits en matière d'équipements et de services.

Au-delà de l'objectif quantitatif, cette répartition fait écho aux enjeux de qualité de l'habitat. Il tient ainsi compte des singularités de chaque EPCI en matière de qualité de vie (formes urbaines, accessibilité à des espaces verts ou de nature, besoins en équipements, accessibilité aux services etc.).

Ce choix réparti la production de logements pour la période 2021-2030 entre EPCI de la façon suivante :

- 30 000 logements sur l'Eurométropole (85 % de la production). 3 000 logements annuels en moyenne.
- 5 200 logements dans les autres EPCI (15 % de la production) dont 2 200 logements pour le canton d'Erstein, 2 000 pour le Kochersberg et 1 000 logements pour le Pays de la Zorn.

#### Croquis de répartition annuelle de la production de logements retenue pour les EPCI du SCOTERS.



Cette clé de répartition à horizon 2030 est reportée sur les décennies suivantes qui tiennent compte du ralentissement démographique, de l'évolution des modes de vie et la structure des ménages. Ce qui aboutit à la répartition par EPCI et par décennies inscrites dans l'orientation 7.1 du DOO.

	2021-2030 (logements par an)	2031-2040 (logements par an)
EPCI	fourchette annuelle	fourchette annuelle
Eurométropole de Strasbourg	entre 2 700 et 3 300	entre 2 600 et 3 000
Canton d'Erstein	entre 200 et 240	entre 180 et 220
Kochersberg	entre 180 et 220	entre 160 et 200
Pays de la Zorn	entre 90 et 110	entre 80 et 100

Ici encore, l'objectif du SCOTERS est de parvenir à produire le volume de logements **fixé pour la décennie** : les fourchettes de moyennes annuelles ci-dessus sont indicatives et n'ont de valeur que pour permettre de mesurer l'atteinte de cet objectif global lors du suivi régulier du SCoT et de ses bilans. Elles permettent également aux EPCI et communes qui élaborent ou révise leurs documents d'urbanisme sur des bornes temporelles différentes de celle du SCOTERS, de situer l'effort de production qu'ils inscrivent dans un rapport de compatibilité avec l'objectif global porté par le schéma de cohérence.

Pour la période après 2040, le DOO se limite à un objectif théorique de l'ordre de 29 200 logements sans le décliner par EPCI à ce stade. Cette déclinaison devra être précisée et éventuellement réévaluée dans la décennie 2030, en tenant compte de la production effective dans les EPCI par rapport aux objectifs fixés dans leurs trajectoires respectives.

**Ces objectifs sont des objectifs plafonds** qui ne doivent pas brider les collectivités qui auraient des projets plus ambitieux. Ces collectivités doivent cependant veiller à ce que leur production ne déséquilibre pas l'offre entre les bassins de vie constitutifs du SCOTERS par le respect de l'armature urbaine et qu'elle s'accompagne d'une offre adéquate en équipements et services (orientation 9). Par ailleurs, cette production doit s'opérer dans les conditions **de sobriété foncière** et le **respect des enveloppes foncières** définies dans l'orientation 4.

## 7.2. Conforter les polarités pour structurer les bassins de vie

Comme indiqué dans l'orientation, il est attendu des niveaux 1 et 2 de l'armature de porter l'essentiel du développement, notamment la réponse aux besoins en nouveaux logements et les équipements induits par ces besoins. Il n'interdit aucunement le développement des villages (niveau 3) mais ce développement doit être limité et mesuré : autrement dit, le niveau 3 n'est pas le niveau prioritaire pour accompagner l'offre en logements.

Le DOO a fait le choix de ne pas fixer d'objectifs chiffrés pour répartir l'effort de création de logements entre les différents niveaux d'armature. Les bassins de vie du SCOTERS (ses EPCI) ont

des contextes très différents en termes de répartition du nombre de villages et de communes plus urbaines, en termes de typomorphologie de leurs tissus, en termes de capacités d'équipements. Par ailleurs les rapports d'échelles entre leurs parcs de logements (voir ci-dessus) rendraient inopérantes des règles génériques de répartition à l'échelle du SCOTERS.

Comme le précise l'orientation, le choix de répartition entre niveau d'armature appartient à chaque EPCI qui devra le traduire à son échelle dans un rapport de compatibilité s'appuyant sur une connaissance plus précise du contexte tout en contribuant au projet collectif porté par le SCoT.

La quantification des besoins fonciers nécessaires pour le logement, dont la simulation est détaillée dans les justifications des besoins fonciers (chapitre 4 des annexes) se base sur une répartition théorique par niveau d'armature en fonction des orientations du SCOTERS (voir ci-après). Elle tient compte des répartitions constatées durant les dernières années dans le diagnostic (cf diagnostic foncier et diagnostic habitat) qu'elle prolonge pour mesurer un ordre de grandeur en termes de foncier.

***En rappel des justifications des enveloppes foncières (cf. chapitre 4 des annexes) : les coefficients utilisés pour cette simulation ne sont donnés qu'à titre indicatif pour la clarté des justifications. Ils ne sauraient se substituer aux projets politiques portés par les EPCI pour élaborer ou réviser leurs documents d'urbanisme ou leurs politiques locales de l'habitat.***

En rappel de l'orientation 6.1, **concernant les villages en appuis de polarités** : « le développement doit s'opérer en priorité dans les bourgs-centre ou les polarités à conforter, mais il peut s'opérer dans ces villages si l'on démontre que la polarité n'est pas en capacité (notamment foncière) d'y répondre ».

### 7.3. Fluidifier les parcours résidentiels pour répondre à la multiplicité des besoins

L'orientation 7.3 fixe un cadre général pour développer une offre diversifiée de logements qui doit se déployer sur l'ensemble des bassins de vie et à tous les niveaux de l'armature urbaine.

Il appartient aux collectivités de veiller à ces principes lors de l'élaboration de leurs documents d'urbanisme et leurs politiques locales de l'habitat, sur la base de diagnostics plus fins (de leurs parcs de logements, des profils des ménages, des demandes d'attribution de logements sociaux, etc.).

**La notion d'habitat intermédiaire**, portée dans le premier schéma et reconduite dans sa révision, fait référence à la définition qu'en donne le SCOTERS car à la différence du logement individuel ou du logement collectif, définis par des sources multiples (sources fiscales, déclaration des permis de construire ou d'aménager, etc.) l'habitat intermédiaire ne fait pas l'objet d'une définition administrative. Au sens du SCOTERS, l'habitat intermédiaire peut prendre des formes multiples combinant des caractéristiques de l'habitat individuel à savoir un logement disposant d'une entrée indépendante et des caractéristiques de l'habitat collectif en s'accolant à d'autres logements (ou dit autrement, en n'étant pas isolé et dissocié d'autres logements). Ces combinaisons inclutent les maisons accolées (dites « maison de ville »), les logements superposés (surélévation) dont les petits collectifs proches de la morphologie de maisons, les bâtiments de grande superficie réaffectés et découpés en logements (corps de fermes, anciens locaux industriels, etc.), les maisons incluant plusieurs logements (maisons « bi-famille »), etc.

L'objectif de réserver « une part significative » d'au moins 30% à l'habitat intermédiaire **vise à optimiser l'usage du foncier et à offrir une diversité de typologies de logements au sein d'une même opération en réponse à des besoins divers des populations ; et réduire l'urbanisation pavillonnaire qui isole le logement sur sa parcelle.**

Le regroupement de logements tend vers un urbanisme plus sobre : en matière de foncier, par des formes plus compactes (densité) qui limitent les reculs (délaissés fonciers) et permettent, par exemple, d'offrir de plus grandes surfaces de jardin. Cette sobriété vaut aussi en matière d'énergie

en améliorant la densité urbaine (réduction des distances, des réseaux viaires et leur entretien), en limitant les déperditions d'énergies (par murs accolés), en favorisant le déploiement de réseaux collectifs de chaleurs, où en atteignant des densités favorables à la mise en place de dessertes en transports collectifs (pour réduire la consommation de carburants issus des énergies fossiles), etc.

## 7.4. Amplifier et mieux répartir l'offre en logements aidés

L'objectif du précédent schéma, à l'échelle de l'ensemble du territoire, qui était de 20 % de la production de logements à consacrer au logement aidé, a été renforcée à 30 % dans le schéma révisé à horizon 2050. Ce choix des élus repose sur les constats suivants (issus du diagnostic habitat) :

- Les demandes d'attributions n'ont cessé d'augmenter et le parc actuel ne parvient pas à répondre aux besoins croissants, malgré les efforts opérés sur les territoires (notamment ceux portés par les communes soumises à la loi SRU) ;
- Tous les territoires ont des besoins, quelque soient les profils de leurs populations, notamment pour les jeunes actifs et les personnes âgées et ces dernières seront de plus en plus nombreuses à l'avenir ;
- L'offre au sein du SCOTERS, et plus largement à l'échelle bas-rhinoise, reste déséquilibrée, largement portée par la seule Eurométropole (80 % des logements aidés du Bas-Rhin) ;

Le principe de cette orientation n'est pas de demander aux communes déjà soumises à la loi SRU ou d'en faire plus que ce que la loi leur impose mais d'inciter les autres communes à prendre une part plus importante dans la production de logements aidés, et notamment de logements locatifs sociaux, y compris les villages, à hauteur de leur niveau de production de logements. Cette orientation ne s'applique pas, de facto, à chaque opération, mais seulement aux opérations d'une certaine taille **et en l'absence d'une stratégie portée par les EPCI dans leur document d'urbanisme** (voir ci-dessous).

**Il appartient aux EPCI de préciser la mise en œuvre phasée et de spatialiser cet objectif de 30 %**, dans le respect de la réglementation nationale en vigueur : l'orientation leur permet de déroger à une application « mécanique » de cette règle dès lors qu'ils mettent en place des contreparties pour produire des logements aidés, dont des logements locatifs sociaux, dans des communes, des secteurs urbains ou selon des règles mieux adaptées pour atteindre à terme l'objectif à l'échelle du SCOTERS :

- Cette orientation est un cadre minimal à appliquer en l'absence d'une politique de logement commune, établie à l'échelle d'un EPCI et traduite dans son PLUi ou son PLH ;
- La recherche de mixité promue dans cette orientation fonctionne dans les deux sens c'est-à-dire : renforcer l'offre en logements aidés dans les secteurs qui en ont peu et, inversement, permettre aux collectivités de favoriser l'offre en accession dans les secteurs où l'habitat aidé représente déjà plus de 30 % de l'offre en logements, en particulier les quartiers prioritaires des politiques de la ville (QPV) pour assurer la mixité sociale et lutter contre les phénomènes de concentration de la pauvreté.

Les recommandations soulignent l'importance des outils à mobiliser en accompagnement des stratégies de planification et d'un dialogue entre collectivités (les modes de gouvernance à mettre en œuvre ne relèvent pas directement du SCOTERS).

La notion « de paliers intermédiaires », évoquée dans le DOO rappelle que cet objectif est un ordre de grandeur à atteindre à l'horizon 2050. Il appartient aux EPCI de phaser dans le temps leur stratégie en tenant compte de leur parc existant et des efforts à mobiliser pour accroître ce parc. Il n'est pas demandé à une commune qui aurait peu de logements aidés (moins de 5 % par exemple) d'appliquer directement la règle des 30 % ; mais plutôt de commencer (par exemple) par 10 ou 15 % dans un premier temps, puis augmenter progressivement à 20 % sur une seconde période jusqu'à atteindre l'objectif du SCOTERS d'ici 2050. Le principe essentiel à retenir est d'œuvrer pour accroître l'offre en logements aidés, notamment dans les secteurs qui

en sont faiblement pourvus ou en sous-offre, et dans les communes les mieux équipées et les mieux desservies (notamment à proximité des gares en tissu urbain) de façon à accompagner les demandeurs de logements aidés. Les EPCI restent libres de fixer des objectifs différenciés par communes ou par secteurs (voir ci-dessus). Ce principe vise prioritairement les opérations relevant de la compatibilité avec le SCOTERS.

Le SCOTERS révisé démontre ainsi d'une évolution et d'un engagement de la part des élus locaux à couvrir les besoins et à mobiliser les porteurs de projets, tout en restant réaliste et sans risquer la non réalisation de certaines opérations qui ne seraient pas en capacité (économique notamment) de s'inscrire dans les objectifs définis. En effet, le précédent SCOTERS visait un objectif de 20 % de logements aidés uniquement pour les bourg-centres et les opérations de plus de 12 logements.

## 7.5. Répondre aux demandes de logements spécifiques

Cette orientation regroupe les grands principes pour répondre aux besoins spécifiques en logement.

- Concernant les personnes âgées et l'anticipation du vieillissement de la population (au niveau national comme local), l'enjeu est de lutter contre la perte d'autonomie et de maintenir les personnes âgées le plus longtemps dans leur domicile par des aménagements adaptés. Les maisons de retraite et les établissements spécialisés doivent se localiser autant que possible dans les centralités pour permettre aux personnalités âgées encore autonomes de participer à la vie locale (lutte contre l'isolement et l'effacement dans l'espace public). L'offre en structures d'accueil concerne tous les échelons de l'armature urbaine, y compris les villages, pour éviter de déraciner ces personnes en leur permettant de rester au plus près de leur domicile et des liens sociaux qu'elles ont tissé dans leur commune ou leur quartier.
- Concernant les foyers d'hébergement et d'hébergement d'urgence, qui accueillent des personnes en difficulté de mobilité, d'emploi, de logement (notamment), l'enjeu est de les localiser au plus près centralités et des réseaux de transports collectifs pour faciliter leur accès aux équipements, aux services et à l'emploi.
- Concernant les étudiants, nombreux dans l'Eurométropole, la logique est similaire au point ci-dessus, en développant une offre en logement spécifique, au plus près des campus et des lieux d'enseignement OU au plus près des arrêts de transports collectifs pour pouvoir facilement s'y rendre.
- Concernant les gens du voyage, les collectivités mettent en œuvre le plan département d'accueil des gens du voyage.

Le dernier point évoque les solutions que les documents d'urbanisme peuvent mobiliser pour la réalisation de ces différentes catégories d'hébergements. La liste n'est ni exhaustive, ni fermée, mais les réponses à ces enjeux doivent, autant que possible, contribuer à la pluralité et la mixité fonctionnelle des tissus urbains.

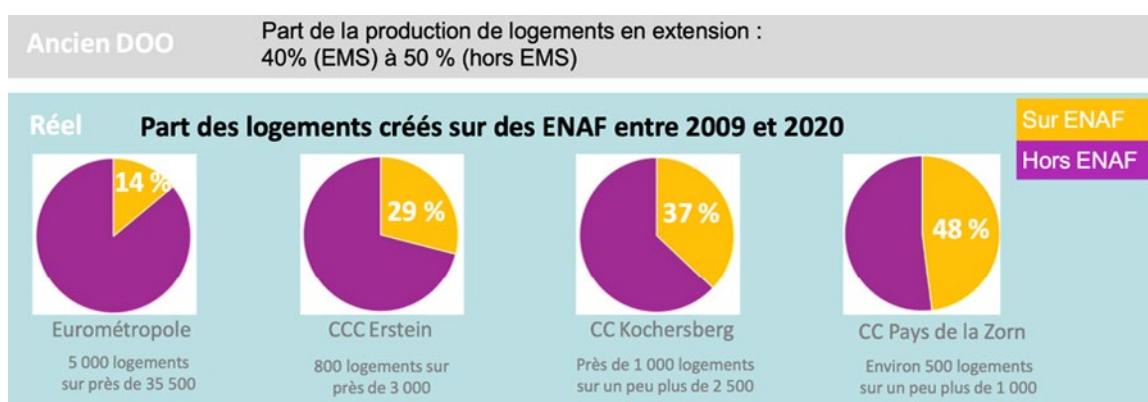
## 7.6. Intensifier les espaces urbanisés et densifier les opérations de logements

### **Construire en priorité au sein du tissu urbain constitué**

**Le premier levier** permettant d'inscrire le SCOTERS dans une trajectoire de sobriété foncière consiste à limiter la part de logements à créer sur des terrains non bâties au profit du renouvellement urbain et de la mobilisation des friches ou des gisements fonciers au sein des espaces urbanisés. Par espaces urbanisés, on entend ici les emprises urbaines telles que définies dans la base d'occupation des sols de la Région Grand Est (BDOCS).

L'analyse des dynamiques d'usage du foncier pour créer des logements (cf diagnostic foncier) montre que le SCOTERS a déjà engagé des efforts conséquents pour réduire la consommation foncière, essentiellement des terres agricoles, pour produire ses logements. Sur les 10 dernières années, 82 % des logements créés l'ont été sur des espaces qui n'étaient pas des ENAF. Et 85 % des logements ont été réalisés au sein du tissu bâti (plus de 35 000 logements sur un total d'environ 41 000), sans étirement de la tâche urbaine. Ce constat global masque cependant des disparités entre bassins de vie, du fait du poids que représente l'Eurométropole en termes de création de logements.

- Dans l'Eurométropole, 14 % des logements ont consommé des ENAF (un peu moins de 5 000 logements) quand le précédent schéma fixait une limite maximale à 40 % ;
- Dans les autres territoires, où cette limite était fixée à 50 %, seul le Pays de la Zorn a atteint cette limite (sans toutefois la dépasser). Le canton d'Erstein (30 %) et le Kochersberg (moins de 40%) sont restés en deçà.



D'où la proposition faite dans le schéma révisé de limiter plus fortement la part des logements sur ENAF pour la période 2021-2030, sur la base du réel constaté sur la dernière décennie et en tenant compte de la diversité des EPCI et de leur contexte.

Il en résulte les objectifs fixés par l'orientation 7.6. Ces objectifs peuvent être lus en négatif comme la part maximale de logements autorisés sur ENAF pour la période 2021-2030 et en artificialisation<sup>17</sup> à partir de 2031.

Du fait de la difficulté à appréhender la notion d'artificialisation en l'absence, à ce jour, d'évaluation d'un potentiel dans le cadre d'études de densification, le SCOTERS a opté pour un objectif minimum de logements à produire sans consommation d'ENAF ni artificialisation.

- **Eurométropole** : au maximum 20 % de logements pourront engendrer de la consommation d'ENAF puis de l'artificialisation. Ce taux est supérieur aux 14 % constaté sur la dernière décennie, mais comme le souligne le diagnostic, il est exceptionnellement bas du fait qu'une grande partie de la production de logements s'est concentrée sur Strasbourg et sa première couronne, par la réalisation de projets urbains mobilisant de vastes friches (Deux Rives, Starlette, Wacken, etc.). Or, ces opérations ont été initiées il y a de nombreuses années et le cœur de métropole et sa première couronne ne disposeront plus de gisements fonciers d'une telle envergure dans les prochaines années. Le développement de la métropole doit être relayé par d'autres communes (voir 6.2), d'où l'importance des polarités de l'armature qui cependant n'ont pas la même densité bâtie, ni les mêmes gisements ou réserves foncières.

17. L'artificialisation, au sens des décrets en vigueur à la date d'arrêt du SCOTERS regroupe à la fois la consommation foncière d'ENAF et la consommation d'espaces non-bâties de plus de 2500 m<sup>2</sup> qui ne seraient pas des ENAF (jardins, espaces verts, coeurs d'ilots, délaissés, etc.).

- **Canton d'Erstein** : le maximum fixé à un quart des logements consommant des ENAF puis artificialisant les sols, représentent un effort de l'ordre de cinq points par rapport à la dernière décennie. L'enjeu porte autant sur la densité que sur la remobilisation du bâti existant et la structuration de l'offre de logements pour renforcer la ville d'Erstein et les multiples polarités que compte l'EPCI (voir 7.2).
- **Kochersberg** : le maximum de 30 % de logements consommant des ENAF puis artificialisant les sols correspond à un effort comparable au canton d'Erstein. L'enjeu est ici aussi de structurer l'offre de logements sur le bourg centre de Truchtersheim et sur les communes bien desservies par des TC performants, pour limiter la pression sur les villages (voir 7.2).
- **Pays de la Zorn** : réduire de 10 % le maxima autorisé sur un territoire qui a produit la moitié de ces logements sur des terres agricoles est, en proportion, un effort conséquent. Mais c'est aussi le territoire qui a le plus faible objectif de production de logements. L'effort demandé tient compte du fait qu'en raison de son caractère rural, il s'agit aussi de l'EPCI qui compte le plus de villages et le moins de polarités, en proportion.

**Le second levier** pour économiser du foncier consiste à recentrer le développement sur les polarités de l'armature urbaine (niveaux 1 et 2) parallèlement à la mise en œuvre d'un développement maîtrisé des villages (niveau 3).

Ce levier est détaillé dans la justification des enveloppes foncières (chapitre 4 des annexes).

### **Renforcer les densités pour améliorer l'usage du foncier**

Le renforcement des densités à obtenir sur des terrains non bâties (ENAF ou de plus de 2 500 m<sup>2</sup> en milieu urbain) est le 3<sup>e</sup> levier pour éviter de consommer les sols. Ici aussi, et sans doute plus qu'ailleurs, il est difficile, voire contre-productif, d'imposer des règles de densités uniformes au regard de la diversité des EPCI, de la diversité des communes au sein de ces EPCI, et même de la diversité des contextes au sein d'une même commune.

Le SCOTERS a fait le choix d'opter pour des objectifs de **densité** attendue pour chacun des échelons de son armature urbaine. Ces densités, inscrites au DOO, se basent sur les densités qui figuraient dans la mise en œuvre du 1<sup>er</sup> schéma (modification de 2012), en les augmentant de façon mesurée, afin de répondre aux enjeux d'optimisation, alors même que les densités appliquées jusqu'ici sont déjà élevées. L'analyse des dynamiques foncières en matière d'habitat (diagnostic foncier) a permis de mesurer l'atteinte et le dépassement des densités réelles par rapport aux objectifs du précédent schéma :

**Concernant l'Eurométropole** : les densités des opérations réalisées – dépassent souvent le minima visé par le SCoT, allant au-delà de 200 logements par ha sur certains secteurs. C'est la raison pour laquelle les densités des deux premiers niveaux (ville centre et cœur de métropole) doivent être interprétées comme des densités minimales à atteindre, et non comme un objectif de densité (comme c'est le cas dans les autres niveaux de l'armature). Le seuil de 0,5 ha n'est pas requis pour ces deux niveaux car la pression immobilière peut conduire à l'addition de reliquats fonciers aux géométries complexes (fond de jardin ou coeurs d'ilots, par exemple). L'application d'une maille surfacique générique ne tenant compte que de la surface, et pas de la géométrie, peut en effet être contreproductive en matière de ménagement d'espaces non bâties de respiration et de pleine terre voire contradictoire avec les orientations 10.3, 12.1 et 12.2. Aux vues de la pression immobilière sur ces niveaux d'armature, le seuil de 5 000 m<sup>2</sup> de création de surface de plancher est plus opérant pour cadrer un densité minimale de logements.

De plus, comme évoqué ci-dessus, rien ne garantit que le cœur de métropole et sa première couronne ne soient en capacité de continuer à concentrer la production de logements sur des sites de grands projets urbains, avec de tels niveaux de densité. La raréfaction des sites de projets à l'avenir, leur fragmentation au sein de tissus urbains hétérogènes et l'enjeu de bénéficier d'espaces de respiration ont conduit au choix d'une densité plancher de 80 à 100 logements/ha selon les secteurs à l'instar du 1<sup>er</sup> SCoT.

Le choix de renforcer **les polarités de l'Eurométropole** tient compte de la spécificité de leur tissu de faubourg. Si leur rôle est de capter une part du développement que le cœur de métropole ne pourrait absorber, le principe visé dans cette orientation n'est pas seulement de renforcer l'usage du foncier, mais aussi d'**éviter les ruptures d'échelle** qui peuvent dénaturer les caractéristiques d'un quartier ou d'un îlot, et donc **impacter la qualité de vie ressentie par ses habitants**. Le choix d'une densité minimale de 50 logements à l'hectare équivaut à un tissu de petits collectifs ou de pavillons denses (type maison de ville). Il assure, entre autres, une densité suffisante pour permettre une desserte en transport collectifs et le maintien et la création de commerces et de services de proximité.

Ce seuil est également celui qui a été retenu pour **la ville d'Erstein**, dont le tissu urbain présente de nombreuses similitudes avec les communes de la 2<sup>e</sup> couronne de l'Eurométropole, et dont les fonctions de commerces, d'équipements et de services sont à renforcer pour bénéficier à l'ensemble du bassin de vie du canton d'Erstein.

La densité minimale attendue dans les **polarités et les bourgs centres** a été augmentée entre 35 et 50 logements à l'hectare.

**Les villages** passent de 20 à 25 logements à l'hectare, ce qui peut ponctuellement représenter un effort conséquent. On rappellera cependant que ces densités plancher visent des opérations d'emprise de plus de 0,5 ha ou de plus de 5 000 m<sup>2</sup> qui ne devraient être que ponctuelles dans les villages si les polarités jouent leur rôle.

Afin que le SCOTERS rende opérante sa trajectoire vers le ZAN, **ces densités planchers doivent augmenter de +5 logements/hectare après 2040**. Les documents locaux d'urbanisme doivent tenir compte de ce principe et l'anticiper, selon leur propre horizon temporel.

Comme l'orientation le mentionne, ces densités restent un principe visant les opérations d'ensemble qui consomment des ENAF (période 2021-2030), qui artificialisent des sols (périodes après 2030) ou qui concourent à mobiliser du foncier déjà urbanisé (renouvellement urbain).

**Elles ne s'appliquent pas directement aux opérations ponctuelles et les documents locaux d'urbanisme peuvent les moduler en démontrant leur inadaptation dans un contexte urbain particulier** : les collectivités ont la possibilité de déroger pour certaines opérations, sous réserve de compenser ses densités sur d'autres secteurs plus propices (pour éviter, par exemple, de créer des ruptures d'échelles dénaturant un îlots urbain ou encore l'incapacité des réseaux ou l'inadaptation des voiries à supporter l'envergure d'un projet).

Le principe visé par le SCOTERS est de garantir une certaine optimisation de l'usage du foncier à une échelle qui peut être plus large que celle d'un îlot ou d'une opération ponctuelle. Mais il appartient aux EPCI de décliner cet objectif de densité et de juger de la pertinence de son application sur la base de leurs études de densification et de l'analyse morphologique des îlots urbains. **L'essentiel étant, à l'échelle du SCOTERS, que l'application de ces densités soient opérantes au niveau d'un quartier ou d'une commune** ; en veillant à ce que la multiplication des cas d'exception ne devienne pas un prétexte pour ne pas tenir les objectifs de sobriété foncière et d'optimisation de l'usage de cette ressource. Ces adaptations offrent une souplesse pour permettre d'ajuster la part de logements qu'une commune est en capacité de produire au sein de son tissu urbain. Cependant, la multiplication de ces adaptations « locales » ne doit pas remettre en cause les objectifs de production que le SCOTERS assigne aux EPCI et qui s'inscrivent dans une vision globale.

Le principe de majoration de 20 % du foncier dans les secteurs stratégiques et dans un rayon de 300 m autour des gares répond à la même logique. Ces chiffres constituent des ordres de grandeur sur lesquels les documents locaux d'urbanisme peuvent s'appuyer pour encadrer l'usage des sols, dans un rapport de compatibilité.

Concernant les opérations qui ne sont pas soumises à l'orientation des densités, le principe porté par cette orientation est de permettre la densification « douce ». Autrement dit avoir un meilleur usage du foncier que ce qui en était fait jusqu'à présent, sans pour autant imposer une norme qui serait bloquante voire contre-productive. Ce garde-fou vise à limiter le risque de contournement de l'orientation, en laissant penser qu'il n'y a pas d'attentes sur l'usage du foncier dès lors qu'il s'agit d'une opération de moins de 0,5 ha d'emprise ou 5 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher. Il appartient aux documents locaux d'urbanisme de permettre et de faciliter cette densification douce.

#### **Concernant les densités applicables à la dernière tranche de la ZAC Europe, située sur la commune d'Erstein :**

Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) prévoit explicitement la possibilité de déroger à la densité minimale moyenne de 50 logements par hectare applicable sur le territoire de la ville d'Erstein, pour ce secteur particulier. Il prend en considération l'ancienneté de la ZAC (2003) et la récente DUP (2019-2020), la mobilisation prioritaire et effective du bâti existant à Erstein ces dernières années pour l'habitat, le lien nécessaire avec le projet à l'étude d'accessibilité de la commune ainsi que la compatibilité du projet d'aménagement avec les orientations qualitatives et habitat du SCOTERS révisé (diversité des formes bâties et de l'offre de logement, espaces végétalisés, connexions avec le tissu voisin).

Dans ce contexte, l'application des densités du SCOTERS révisé entraînerait un nombre de logements excédentaire au regard de la capacité des voiries et des équipements publics, déjà partiellement réalisés et dimensionnés selon les hypothèses du schéma initial. Il convient donc de maintenir les dispositions dérogatoires prévues au DOO afin d'assurer la cohérence urbanistique et technique de l'opération.

### **7.7. Produire des logements adaptés et de qualité**

Le SCOTERS est une échelle trop large pour apprécier finement les réponses que les collectivités doivent apporter en matière de besoins en logements, afin de fluidifier les parcours résidentiels. Cette orientation donne un cadre général de principes que les collectivités mobilisent dans leurs documents cadres et leurs politiques de logements, notamment :

- la lutte contre l'habitat indigne ;
- les objectifs de sobriété foncière (orientation 4) et de priorité accordée au renouvellement urbain ;
- la prise en compte de l'évolutivité des logements pour répondre aux évolutions des modes de vie (recomposition des familles, par exemple).

### **FAIRE DES MOBILITÉS DÉCARBONÉES LE SOCLE DE L'AMÉNAGEMENT DU SCOTERS**

#### **ORIENTATION 8 - L'organisation des mobilités**

La carte d'armature des mobilités, affichée en introduction de l'orientation 8, reprend de manière schématique les stratégies de déploiement des principaux axes structurants de transports collectifs (REMe, axes routiers et autoroutiers à requalifier, couverture du tramway au sein de l'Eurométropole) et modes actifs (réseaux structurant des pistes cyclables) ainsi que leur lien avec les principaux réseaux européens et transfrontaliers.

Ce schéma de synthèse, à l'échelle de la Région de Strasbourg, n'est pas une représentation fidèle et exhaustive des réseaux représentés, notamment les réseaux cyclables. Il ne représente pas les besoins d'itinéraires cyclables de diffusion et de rabattement vers ce réseau structurant à une échelle plus fine que celle du SCOTERS : la précision et l'exhaustivité de ces réseaux sera exprimée à l'échelle des documents locaux d'urbanisme et des schémas de mobilité qui incombe aux EPCI et qui en traduiront les principes à leur échelle.

Le schéma identifie **les sites stratégiques** (orientation 6.2) dont le développement doit se faire en lien avec des projets de mobilité. Le SCOTERS les identifient pour les soutenir mais sans les enfermer dans des listes ou des périmètres dont la précision pourrait être bloquante : la définition de ces grands projets (périmètres, phasages, contenu programmatique) et les solutions de mobilité (tracés retenus, modes de transports, aménagements, gestion, etc.) doit être précisée dans d'autres cadres que celui du SCOTERS (politiques régionales de mobilité, contrats de plans, etc.). Ces projets pourront être précisés et intégrés au schéma de cohérence au fil de son évolution.

## 8.1. Pacifier l'espace public afin de favoriser les modes actifs en milieu urbain

L'orientation 8.1 dans la même philosophie que le schéma d'armature commenté ci-dessus : elle pose des grands principes communs aux différents bassins de vie du SCOTERS pour faire évoluer leurs espaces publics et offrir un cadre pacifié qui favorise le recours à la marche et au vélo.

Elle développe l'orientation 2.1 en privilégiant les mobilités alternatives à la voiture individuelle en déployant, conjointement, plusieurs solutions :

- Le développement des réseaux structurants pour les modes actifs,
- Le développement de solutions pour le transport partagés (covoiturage, location...)
- Le développement des transports collectifs et l'organisation des réseaux autour des PEM
- Les plans de mobilité : ces plans s'adressent à plusieurs entreprises sur une même zone d'activités. Cette démarche collective est semblable au PDME mais offre la possibilité de mutualiser les besoins et les plans d'actions en comptabilisant plus de salariés dans le processus. La démarche permet aux collectivités d'avoir une vision d'ensemble des mobilités à l'échelle de la zone d'activité, lui donnant toutes les clés pour mettre en œuvre les politiques publiques les plus pertinentes sur le territoire.

Le dernier point sur le stationnement appelle deux précisions :

- La notion « **d'évolutivité de l'offre** » indique que la mise en place d'une nouvelle offre en transport collectif performant, ou l'amélioration d'une offre existante (cadencement, réduction du temps de trajet, correspondances supplémentaires, etc.) peut permettre à la collectivité de réduire les emprises de stationnement en surface, en adéquation avec les capacités de cette offre nouvelle.
- **La multifonctionnalité des espaces de stationnement** ne doit pas être lue comme une injonction à végétaliser les parkings pour créer de l'ombre ET installer des ombrières équipées de panneaux photovoltaïques. Il appartient aux porteurs de projets de choisir entre ces deux solutions (ou une combinaison), le principe du SCoT étant de développer du parking ombragé (adaptation au changement climatique) mais que cet ombrage soit « utile », en produisant de l'énergie renouvelable ou par des qualités paysagères et écoenvironnementales.

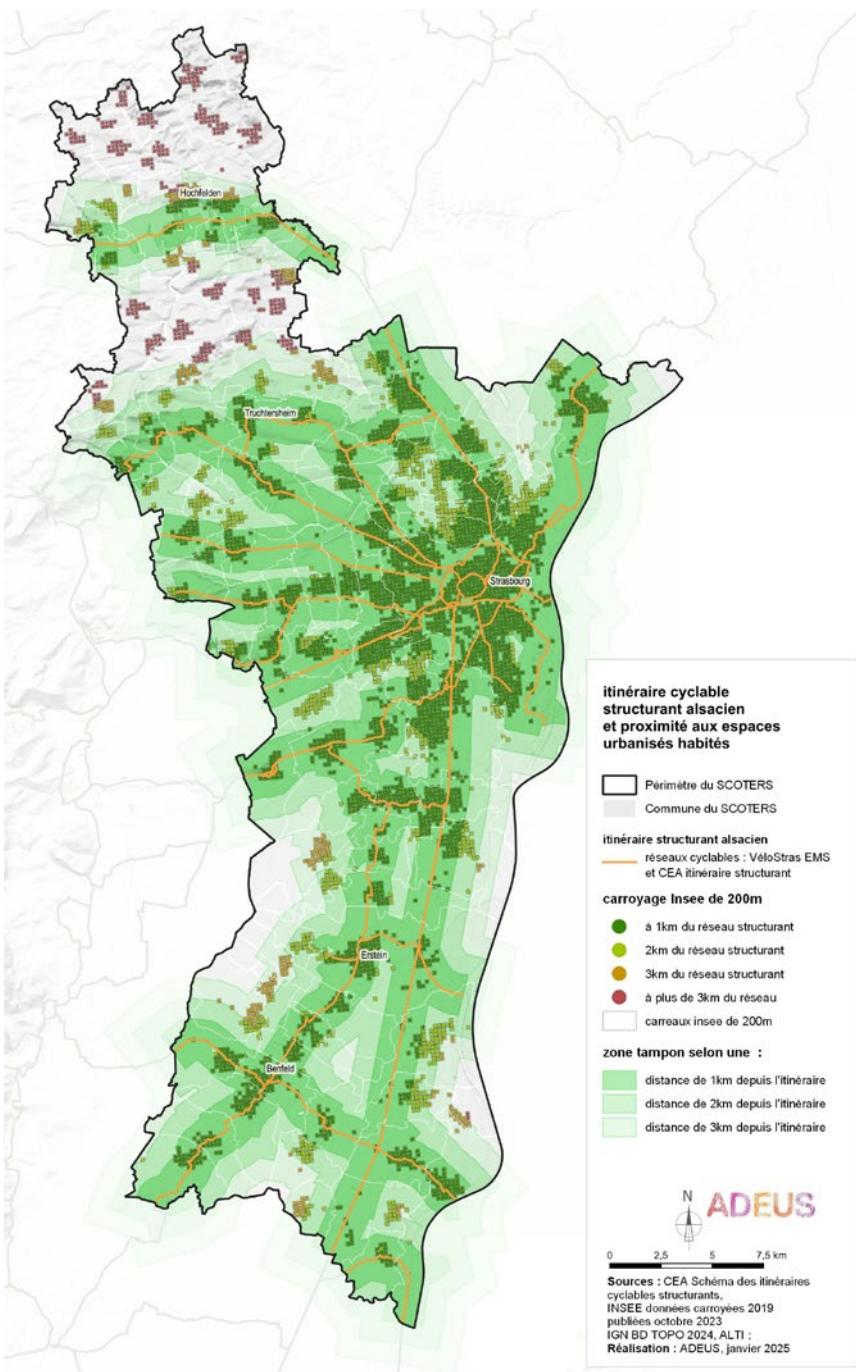
## 8.2. Renforcer et étendre le réseau des mobilités actives

Les EPCI du SCOTERS travaillent depuis de nombreuses années au déploiement et à la connexion des réseaux cyclables. L'enjeu visé à travers cette orientation est de poursuivre ces politiques :

- En hiérarchisant les réseaux et en bâtissant un réseau structurant, c'est-à-dire un réseau cyclable continu et en majeure partie en site propre, permettant de franchir des intersections et rouler en sécurité en maintenant sa vitesse.
- En réservant le foncier nécessaire aux modes actifs, dont ces réseaux cyclables structurants mais aussi les emprises de stationnement pour cycle (dont les vélos pour la logistique urbaine). Le principe recherché ici est d'avoir un traitement différentié des voies cyclables par des aménagements adaptés plutôt qu'un marquage sur les voies de circulation routières.

Concernant le réseau cyclable structurant à l'échelle du SCOTERS, les études<sup>18</sup> de répartition de la population par rapport à la proximité des réseaux existant ou en projet montre que 85% de la population du SCOTERS habite aujourd'hui à moins de 3 km de ces réseaux. Si la population de la métropole bénéficie d'un bon niveau d'accès (quasiment 100 %) l'objectif est de le renforcer dans les autres bassins de vie de sorte qu'à termes (2050), la quasi-totalité des habitants du SCOTERS aient la possibilité d'y accéder à moins de 3 km de chez eux, y compris dans les villages des parties les plus rurales et collinaires du territoires (notamment grâce aux vélos à assistance électrique).

#### Itinéraire cyclable structurant alsacien et proximité aux espaces urbanisés habités



18. Observatoire des mobilités de l'ADEUS. Janvier 2025

### 8.3. Promouvoir le déploiement des transports collectifs en s'appuyant sur le REMe (Réseau Express Métropolitain européen)

Le premier paragraphe de l'orientation renvoie à la notion de réciprocité qui signifie que si l'accessibilité performante depuis un transport collectif est un critère déterminant pour intensifier un secteur, diversifier ses fonctions et le rendre plus dense, à l'inverse, la densité est une condition pour étendre le réseau de transports collectif et créer ou améliorer des points de desserte et des nœuds d'échanges multimodaux.

La liste des autorités organisatrices des mobilités (AOM) n'est pas fermée et la dénomination de ces acteurs peut évoluer d'où la volonté du SCOTERS de ne pas les préciser par une liste nominative, même non exhaustive.

La terminologie de REMe, Réseau Express Métropolitain européen, renvoie à la dénomination de ce réseau en date de la révision du SCOTERS et de son arrêt. Le REMe est un des trois SERM (Services Express Régionaux Métropolitains)<sup>19</sup> au sein de la Région Grand Est. Son changement éventuel de nom ne remet pas en cause les orientations. La nouvelle dénomination de ce réseau sera apportée dans les évolutions futures du schéma de cohérence.

### 8.4. Renforcer les pôles d'échanges multimodaux

**La notion de pôle d'échanges multimodaux (PEM) définie dans cette orientation est propre au SCOTERS** et ne doit pas être confondue avec la définition que d'autres politiques de mobilité pourraient donner à ce terme.

Les PEM sont à la fois des nœuds d'échange entre réseaux de mobilité (qui captent et diffusent des flux) et des points stratégiques pour le développement urbain afin d'améliorer l'accessibilité des quartiers, des coeurs de villes ou des communes pour les relier à des bassins de vie plus larges. C'est dans cet esprit que toutes les gares du territoire sont potentiellement des pôles d'échanges multimodaux, y compris des gares qui seraient aujourd'hui isolées ou mal desservies. Il en va de même pour les parking relais, dont certains se trouvent aujourd'hui englobés dans le tissu urbain et plus difficile d'accès que lorsqu'ils étaient encore aux franges des agglomérations. Ces parkings-relais, desservis par transports collectifs, peuvent voir leurs emprises de stationnements en surface évoluer au profit de nouvelles fonctions urbaines (principe d'intensification urbaine) et d'une offre en transports collectifs renforcée. On peut citer à titre d'exemple l'évolution potentielle du P+R de Baggersee, au sein d'un site stratégique porté par le SCOTERS (voir orientation 6.2).

Le second paragraphe désigne les PEM comme des nœuds à partir desquels organiser un rabattement depuis des axes structurants. Ces axes peuvent être routiers, mais pas seulement : ils doivent aussi être structurants pour les modes actifs, notamment le rabattement vélo, qui peut couvrir des rayons de plusieurs kilomètres (dont les vélos à assistance électrique qui étendent cette couverture potentielle). L'ancre d'un PEM renvoie à la notion de parcours confortable (orientation 2.1) et d'espace public pacifié (8.1) afin de développer un capillaire de réseaux qui ne renvoie pas exclusivement à la circulation routière.

Le SCOTERS priorise la montée en charge de certains PEM mais cette liste doit rester ouverte pour répondre à l'évolution des pratiques de mobilité et l'émergence de nouveaux projets, qu'ils soient des projets urbains favorisant la mobilité ou des projets de mobilité permettant d'intensifier les fonctions urbaines (notion de réciprocité évoquée en 8.3).

---

19. Dont la candidature est en attente de validation en date de janvier 2025

## 8.5. Compléter les chaînes de mobilité

L'engorgement par un réseau radial, en étoile centrée sur le cœur métropolitain, préoccupation majeure du précédent schéma, demeure encore aujourd'hui. Le réseau routier a cependant évolué, avec l'ouverture du contournement ouest (COS) et la rocade sud, offrant des opportunités de reconfiguration de l'accessibilité et de la circulation au sein de la métropole.

L'articulation entre urbanisme et transports demeure un pilier du schéma révisé dont le principe est d'intensifier le développement urbain en priorité en centralité afin de réduire le besoin de se déplacer et sur des polarités afin de permettre à davantage de population (habitants, usagers d'équipements ou actifs) de disposer de solutions de mobilités autre qu'en étant seul dans sa voiture. Mais également de favoriser le recours aux déplacements en transports collectifs par cette intensification urbaine.

L'enjeu recherché est de transformer progressivement le réseau hyperstructurant routier (ex-réseau autoroutier) notamment la M35, en y favorisant des modes de transports collectifs et alternatifs à l'autosolisme par divers dispositifs (sites propres, signalisation, gestion des flux, contrôles, etc.) pour permettre les conditions d'un fonctionnement plus urbain, et non plus exclusivement routiers, sur ces axes et autours.

La condition est de ne pas accroître la capacité automobile des axes radiaux qui convergent vers le cœur métropolitain et, à termes, tendre à réduire ces capacités lorsque des transports collectifs sont mis en œuvre sur ces tronçons.

Les futurs projets de mobilité dépendent, et conditionnent à la fois, le développement de sites stratégiques, dans un rapport de réciprocité. Il appartient aux EPCI de définir les modalités de ces projets qui pourront être intégrés au schéma lors de ses évolutions futures.

Concernant l'échelle bassins de vie, elle ne doit pas être entendue comme une limite mais comme un niveau de fonctionnement : ces réseaux doivent se connecter ou se prolonger avec les réseaux voisins quand ils existent ou les anticiper quand ils sont en projet.

## **ADAPTER L'OFFRE EN ÉQUIPEMENTS ET SERVICES AUX BESOINS ET LA RENDRE ACCESSIBLE**

### **ORIENTATION 9 - L'organisation des équipements et des services**

#### **9.1. Renforcer la cohésion sociale en garantissant une offre de services pour tous et en tout point du territoire**

Le SCOTERS ne spatialise pas, ni ne quantifie l'offre en équipements et services, susceptible d'accompagner le développement urbain ou le renouvellement urbain. Il appartient aux collectivités de programmer ces équipements selon les politiques publiques qu'elles mènent et de planifier leurs besoins en conséquence, dans leurs documents d'urbanisme.

Le principe général de cette orientation est de conforter les équipements et services nécessaires au fonctionnement d'un quartier ou d'un cœur de ville ou de village, pour maintenir ses fonctions existantes (notamment le commerce, avec un renvoi à la notion de centralité) et les développer. Et renforcer ainsi son rayonnement, c'est-à-dire les fonctions qu'il apporte, au niveau local (niveau du quartier ou de la commune).

## 9.2. Organiser les bassins de vie par le maillage d'équipements

Cette orientation répond à la même logique que la précédente, pour indiquer les priorités d'implantation des équipements structurants, autrement dit des équipements qui rayonnent à l'échelle de plusieurs communes ou quartiers.

## 9.3. Conforter le rayonnement urbain et métropolitain

Cette orientation rappelle que les équipements à fort rayonnement doivent s'implanter dans le niveau 1 de l'armature urbaine, qui est à la fois le niveau le plus dense en termes d'habitants, d'usagers ou d'actifs, mais également le niveau le mieux desservis en transports collectifs et donc le plus accessible depuis l'ensemble du SCOTERS et plus largement du Bas-Rhin et des échelles régionales et nationales.

En s'appliquant au niveau 1 de l'armature, on notera que si cette orientation cible exclusivement aujourd'hui l'Eurométropole de Strasbourg, elle a vocation à s'appliquer, à termes, à la ville d'Erstein dont plusieurs orientations concourent à renforcer le poids au sein du réseau des villes d'Alsace et du Rhin Supérieur.

## 9.4. Encadrer les futurs équipements structurants

La Région de Strasbourg étant le territoire le plus densément peuplé et les plus attractif de la Région Grand Est et du Rhin Supérieur, il est aussi l'un des territoires les plus susceptibles d'accueillir dans le futur des projets d'envergure, inconnus à ce jour.

Cette orientation vise à donner un cadre minimal de conditions afin de s'assurer que ces futurs projets ne remettent pas en cause les fondamentaux du projet de territoire que porte le SCOTERS.

**La notion d'équipements structurants** est à prendre au sens du SCOTERS et non dans un autre cadre de définition. Il s'agit ici d'équipements rayonnants, jouant un rôle majeur à l'échelle de la Région de Strasbourg, dont la fréquentation est importante et dont les impacts financiers (investissement comme fonctionnement) sont non négligeables pour les collectivités.

## AXE 2 : PERMETTRE LA RÉSILIENCE DU TERRITOIRE

### DÉCLINER UNE ARMATURE VERTE ET BLEUE À TOUTES LES ÉCHELLES

#### ORIENTATION 10 - Garantir les grands équilibres écologiques

Cette orientation décline les objectifs des documents de rang supérieur (en particulier le SRADDET et le SDAGE) pour les traduire à l'échelle du SCOTERS. Concernant le SRADDET, le SCOTERS prend en compte le SRADDET opposable<sup>20</sup> en intégrant les premiers éléments de la trame verte et bleue en cours de construction dans la révision du schéma régional.

Des modélisations ont été réalisées à l'occasion de la grenellisation du SCOTERS traduite par la modification de 2016. Elles répondent à deux principes :

- un principe de qualité écologique qui permet de préserver des zones riches en biodiversité, les réservoirs de biodiversité ;
- un principe de fonctionnement écologique qui repose sur le maillage et sur le maintien ou la restauration de corridors écologiques, autorisant le déplacement de la faune et de la flore.

Ont ainsi été identifiés les réservoirs de biodiversité ainsi que les corridors fonctionnels à préserver ou à restaurer.

Elle hiérarchise les différents niveaux de protection et de préservation attendus sur l'ensemble des catégories d'espaces constitutifs des trames écologiques de la Région de Strasbourg, avec le niveau de précision d'un schéma de cohérence : ce qui signifie que les représentations cartographiques du SCOTERS ne peuvent s'appliquer en tant que telles pour définir les règles d'usage des sols<sup>21</sup>. Il appartient aux documents locaux d'urbanisme de spatialiser ces espaces et encadrer leur vocation en traduisant les orientations du SCOT à leur échelle.

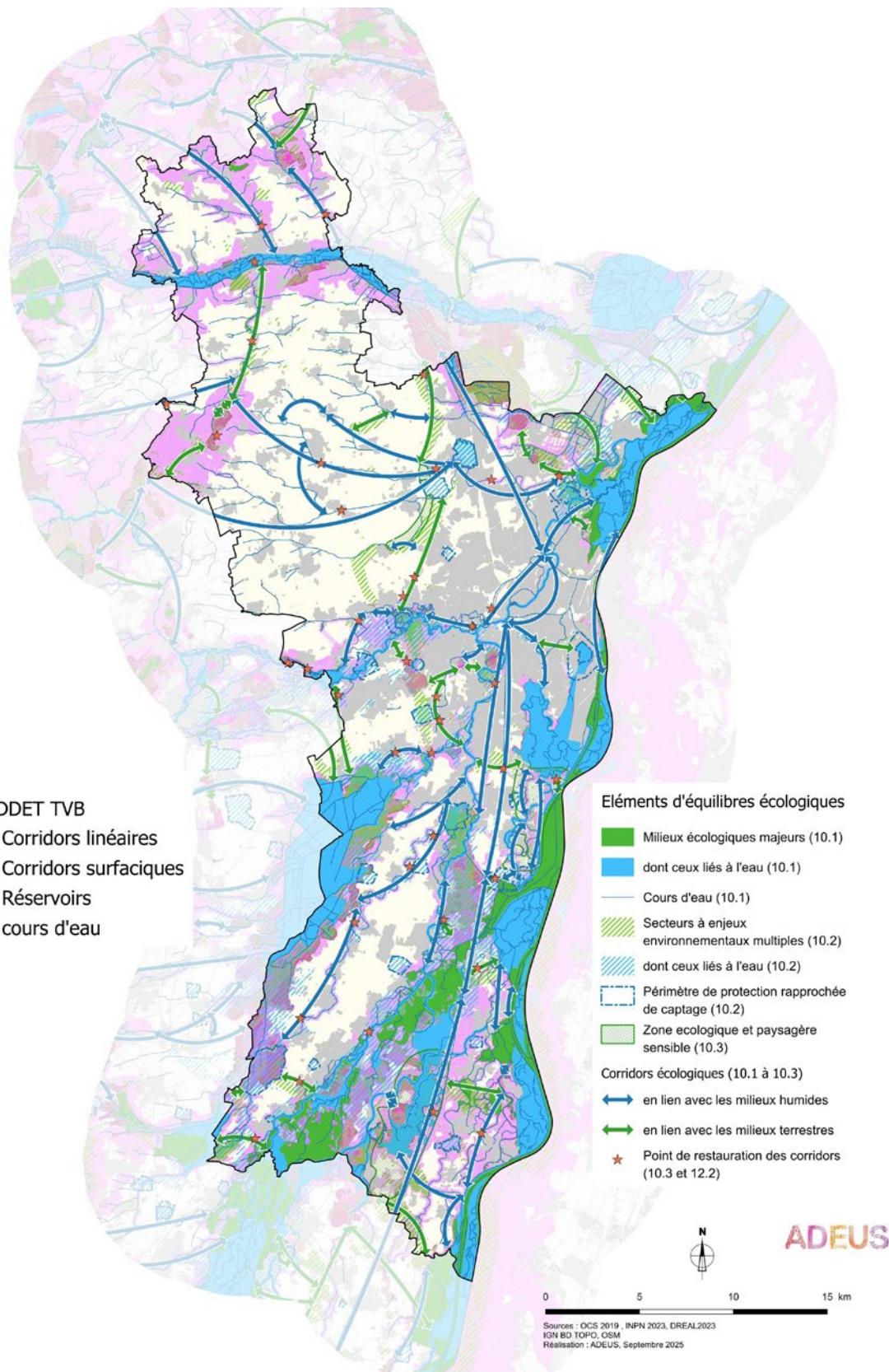
La cartographie de ces milieux s'appuie donc sur les modélisations déjà effectuées précédemment dans l'élaboration du SCOTERS, de la trame verte et bleue actuellement opposable dans le SRADDET et sur la trame verte et bleue régionale en cours d'évolution (en date de juillet 2025, lors de la phase de consultation pour modification du SRADDET). Le SCOTERS prend en compte ces nouveaux éléments de connaissances, notamment les zones de réservoirs et les corridors surfaciques (en rose pâle sur la carte ci-dessous), qu'il a retraduit à son échelle.

La hiérarchisation des milieux pris en compte est détaillée par rubriques, ci-après.

20. En date de janvier 2025

21. On rappellera ici que les SCOT n'ont pas vocation à régir l'usage des sols et leurs vocations, rôle qui incombe aux documents locaux d'urbanisme (PLU, PLUi et cartes communales).

Carte de construction de la TVB du SCOTERS s'appuyant sur la TVB régionale du SRADDET en date de juillet 2025.



## 10.1. Protéger les milieux écologiques majeurs

Cette orientation vise la préservation des milieux écologiques majeurs en spécifiant que ces espaces doivent rester globalement inconstructibles, exceptées les occupations du sol admises par la réglementation régissant la protection de ces milieux. Comme le DOO le stipule, ces projets constituent des exceptions et doivent, dans tous les cas, s'inscrire dans la démarche « éviter/réduire/compenser » en étant étudiés **en priorité par une approche d'évitement**. Les projets qui ne peuvent être évités **doivent garantir la fonctionnalité écologique** des milieux qu'ils impactent, en adéquation avec l'application de la réglementation affectant ces espaces.

Les constructions existantes, les bâtiments agricoles par exemple, ne sont pas visés mais ne peuvent faire l'objet que d'extensions limitées et ponctuelles. Elles restent soumises aux conditions de cette orientation à savoir : démontrer leur nécessité au regard de la séquence « éviter/réduire/compenser » et ne pas remettre en cause la fonctionnalité écologique des milieux qu'elles viendraient impacter.

**Concernant leur identification**, les espaces préservés par cette orientation proviennent :

- de la trame verte et bleue du SRADDET, à l'exception des ZNIEFF de type 1 (voir orientation 10.2 ci-après) ;
- du SDAGE pour les zones humides remarquables (inventaire 2009-2015) auxquelles se rajoutent des zones humides supplémentaires spécifiques au SCOTERS analysées et décrites dans l'état initial de l'environnement. Concernant la protection plus spécifique des zones humides remarquables, les projets doivent répondre à un caractère majeur d'intérêt général conformément aux orientations du SDAGE comme le prévoit la disposition T3 - O7.4.5 - D1 et T5B - O2.2 du SDAGE ;
- de l'arrêté préfectoral listant les cours d'eau de niveau 1 et 2 dans le Bas-Rhin.

Ces espaces font l'objet de mesures de protection ou de préservation, indépendamment du SCoT. Le SCOTERS les traduit à son échelle et les préserve par une orientation commune : si **la carte des éléments d'équilibres écologiques** donne à lire deux couleurs, verte pour les éléments à dominante terrestre et bleue pour les éléments à dominante liée à l'eau, l'orientation 10.1 s'applique à tous. La couleur n'est ici qu'illustrative, pour permettre une meilleure distinction des milieux.

**Concernant l'application de l'orientation**, les documents locaux d'urbanisme doivent préciser à leur échelle les contours de ces milieux et corridors. Ils peuvent soustraire les secteurs urbanisés qui n'apparaîtraient pas à l'échelle du SCoT. Ces secteurs urbanisés correspondent au poste « emprises urbaines » de la BDOCS Grand Est (et non d'un périmètre de zonage par exemple) ; sachant qu'il est attendu des espaces urbains que les documents d'urbanisme traitent de leur végétalisation et prolongent les espaces de nature en leur sein (*orientations 10.3, 12.1 et 12.2*) et les articulent avec les grandes trames écologiques (*orientation 10.1 et 10.2*)

La préservation des cours d'eau de niveaux 1 et 2 doit permettre le fonctionnement d'installations hydroélectriques lorsqu'elles existent, dans le cadre de la législation en vigueur, notamment le respect du L214-17 du code de l'environnement. Les documents d'urbanisme peuvent traiter ces infrastructures par un zonage particulier par exemple, en veillant à ce que leur fonctionnement et leur modernisation ait un moindre impact sur les milieux.

## 10.2. Préserver et valoriser les secteurs à enjeux environnementaux multiples

Cette orientation vise les mêmes objectifs que l'orientation 10.1 mais en y apportant une souplesse du fait que les espaces qu'elle couvre ne font pas l'objet de mesures de protection et de préservation aussi strictes que ceux répertoriés à l'orientation 10.1.

- Les ZNIEFF de type 1 : ces espaces correspondent à des inventaires d'où le choix opéré par le SCOTERS de les considérer comme des espaces environnementaux à enjeux multiples plutôt que des milieux majeurs ;
- Les zones inondables, où les enjeux environnementaux se doublent d'enjeux de prise en compte des risques ;
- Les sites de captages (actuels ou potentiels) dans le respect de la réglementation en vigueur car leurs périmètres font l'objet de mesures spécifiques, indépendamment du SCoT ;
- Des continuités écologiques complémentaires aux corridors écologiques majeurs identifiés par le SRADDET : ces continuités ont été identifiées par des études environnementales<sup>22</sup>s sur la dispersion d'espèces emblématiques d'un milieu, afin d'identifier des fragilités et des points de rupture entre noyaux de biodiversité. Ces continuités sont analysées et décrites dans le chapitre 5 de l'état initial de l'environnement ;
- Les massifs boisés de plus de 1 ha : le SCOTERS retient le principe de leur préservation pour des motifs multiples de refuges de biodiversité, de captation de carbone, de cadre paysager etc. Il s'agit d'un principe générique : les documents locaux d'urbanisme peuvent démontrer l'absence de qualité ou d'enjeux environnementaux sur des secteurs qu'ils auront étudiés.

**Concernant la notion de réversibilité** des usages et des impacts sur la pleine terre, l'objectif visé ici est de promouvoir des installations limitant fortement leur impact sur les sols en termes de mouvement de terre (terrassement, déblais ou remblais, etc.), qui évitent le recours à des fondations ou des massifs en béton mais aussi qui soient démontables et dont les matériaux puissent être recyclés pour d'autres usages. Cette réversibilité doit rechercher « le moindre impact » autant sur le site que dans une approche globale de décarbonation.

**Concernant l'application de l'orientation**, la préservation de ces secteurs doit se traduire par une inconstructibilité. Les documents locaux d'urbanisme peuvent également démontrer l'absence de caractère environnemental en traduisant ces espaces à leur échelle.

Cependant, les projets de constructions nouvelles ne peuvent être autorisés que s'ils répondent à un **intérêt général**. Cette notion complexe et protéiforme du point de vue du droit français (notamment le droit constitutionnel) est utilisée dans le SCOTERS « dans le sens d'une finalité d'actions ou d'institutions censées être au service d'une population ». Un projet de ce type peut être porté par des opérateurs publics, semi-publics ou privés et doit être au service de l'intérêt général et du bien commun.

À l'instar de la précédente orientation (cf orientation 10.1) ces projets doivent s'inscrire dans une séquence ERC et donc d'abord être étudiés sous une approche d'évitement. Les projets qui ne peuvent être évités **doivent garantir la fonctionnalité écologique** des milieux qu'ils impactent, en cumul de l'application de la séquence ERC et de l'application de la réglementation affectant ces espaces.

- Cette dérogation ne vaut que si les projets répondent à un intérêt général OU à des besoins d'exploitation agricole ou sylvicole. Le cumul mentionné ne porte pas sur le caractère d'intérêt général et agricole, mais sur le caractère du projet et la démonstration de la séquence ERC (les deux tirets).
- Cette orientation permet les projets de mobilités (notamment les pistes cyclables) ou les projets de production d'énergies renouvelables sous réserve de justifier du caractère d'intérêt général. Dans l'esprit du SCOTERS ces infrastructures se développent en priorité ailleurs et ne viennent impacter ces milieux qu'en ultime recours (séquence ERC). La création de pistes cyclables, de cheminements ou encore d'installation de production d'énergie peuvent être considérée d'intérêt général au sens où elles apportent des solutions décarbonées quand bien même ces projets ne seraient pas soumis, en tant que tels, à des procédures de type DUP ou DP.

22. ADEUS, modification 4 du SCOTERS en 2016

- Cette orientation instaure un principe de zone tampon de l'ordre de 30 m autour des boisements d'importance, à la fois pour des enjeux environnementaux mais également pour des enjeux de lutte contre le risque incendie dans le cadre de l'adaptation des territoires au changement climatique. L'épaisseur de 30 m d'inconstructibilité est un principe générique à l'échelle du SCoT que les documents d'urbanisme doivent adapter aux réalités du terrain. Ils peuvent réduire cette largeur, notamment en milieu urbain : 30 m correspond à une largeur favorable pour la circulation de la faune sauvage et les échanges entre biotopes. À l'inverse, 5 m est le minimum requis pour un accès aux véhicules de secours (notamment les véhicules de lutte contre les incendies). Cette orientation ne vise que les nouvelles constructions, pas les constructions existantes.
- Concernant l'extension limitée de bâtiments agricoles existants : au sens du SCOTERS, cette extension devrait être inférieure à 25 % de la surface du bâtiment ou de son emprise au sol (idéalement le facteur le plus limitant des deux) et prise dans sa globalité (25% de l'addition des extensions réalisées dans le temps). Il appartient aux documents locaux d'urbanisme d'encadrer et traduire en droit des sols cette intention du SCoT.

### **10.3. Maintenir ou créer des corridors écologiques, et lutter contre la fragmentation des espaces de nature ordinaire**

Cette orientation souligne l'importance des espaces de nature ordinaire et demande aux documents locaux d'urbanisme de les identifier et les préserver dans le but de constituer un maillage écoenvironnemental entre espaces urbains et espaces naturels et agricoles.

Elle cible notamment :

- Les zones humides ordinaires avérées fonctionnelles en complément des zones humides remarquables (SDAGE) mais aussi, et plus largement, les espaces qui contribuent à alimenter ces zones humides en raisonnant en système plutôt qu'en périmètre de protection ;
- Les boisements existants (pièges à carbone) et les vergers, poches refuges de biodiversité en milieu urbain et dont la valeur environnementale est à prendre en compte dans les arbitrages entre préservation d'espaces de respiration et urbanisation de dents creuses ou de coeurs d'ilots ;
- Les prairies pour leur rôle d'alimentation des milieux humides évoqués ci-dessus et leur fonction de réservoirs de biodiversité comme de piège à carbone ;

Les points de restauration des corridors (figurant sur la carte « éléments d'équilibres écologiques ») sont issues d'études de modélisation de dispersion des espèces qui identifient les continuités, des corridors nationaux et régionaux (notamment ceux identifiés dans le SRADDET actuellement opposable) et les absences ou réductions de continuités pour des espèces de milieux caractéristiques. Ces travaux sont exposés dans le chapitre 5 de l'état initial de l'environnement.

### **10.4. Promouvoir une gestion sobre des ressources en matériaux**

Cette orientation fait écho au schéma régional des carrières, adopté en novembre 2024.

Le premier levier porté par le SCOTERS en matière de sobriété des matériaux est de valoriser l'existant et anticiper la déconstruction et le recyclage des nouvelles constructions (principe de réversibilité pour un moindre impact environnemental). Le second est de s'approvisionner localement en réduisant autant que possible le prélèvement de matériaux.

Dans tous les cas, le renouvellement des sites d'exploitations de matériaux existants est privilégié sur leur extension, qui elle-même a la priorité par rapport à la création de nouveaux sites. Ces actions se font dans le respect de la sensibilité environnementale et au regard de besoins définis.

Le réaménagement des sites d'extraction en fin d'extraction en fin d'activité se font selon le principe de réversibilité induit pour ses sites dans un objectif de renaturation et de reconstruction des fonctionnalités écologiques. Ils **peuvent** être porteurs de fonctions multiples comme la production d'énergie ou les activités de loisirs. Le principe porté ici par le SCOTERS est de **permettre cette multifonctionnalité**, non de la systématiser. Il appartient aux collectivités, à travers leurs documents locaux d'urbanisme notamment, de décider du contenu programmatique de ces réaménagements et d'arbitrer, sur la base d'étude, lorsque des projets sont porteurs d'incompatibilités.

## 10.5. Préserver les espèces

La préservation de la biodiversité est un pilier du projet de territoire (orientation 3) porté par le SCOTERS, qui ne se limite pas aux espèces emblématiques les plus menacées mais à l'ensemble de la biodiversité, constitutive de ses différents biotopes.

Les orientations 10.1 à 10.3, complétées par les orientations 12.1 à 12.4 forment un ensemble de leviers directs pour répondre à l'objectif de l'orientation 3.

La préservation plus spécifique d'espèces protégées ne peut se limiter aux leviers d'un SCoT et doit s'accompagner de mesures de gestions qui dépassent les attributions des documents de planification, d'où le recours aux deux recommandations pointées dans le DOO pour rendre opérationnel et concrétiser l'orientation 3 et ses déclinaisons.

## ORIENTATION 11 - Améliorer et valoriser les paysages

### 11.1. Maintenir les axes paysagers et préserver les lignes de crête

Le SCOTERS n'identifie pas d'éléments paysagers spécifiques à l'exception des coteaux de Hausbergen. Il rappelle ici les secteurs à enjeux environnementaux multiples (cf. orientation 10.3) pour ne pas dissocier la question paysagère de la question environnementale : la préservation des paysages doit renforcer la préservation des milieux, et réciproquement.

Cette orientation introduit la notion supplémentaire de ligne de crête et de coteaux afin que l'urbanisation ne viennent pas rompre la lecture des paysages.

La position du **coteau de Hausbergen**, en belvédère sur la métropole est un espace unique de la Région de Strasbourg d'où la volonté du SCOTERS de le préserver avec un degré de précision indiqué dans les annexes : la carte « améliorer et valoriser les paysages » reporte à son échelle le coteau d'Hausbergen (dont le périmètre détaillé figure dans les annexes) et identifie les principales lignes de crête auxquels les documents d'urbanisme peuvent se référer en les traduisant et en les complétant à leur échelle.

### 11.2. Structurer les lisières urbaines

La pérennité visée dans cette orientation est un levier important pour la trajectoire du territoire vers le ZAN. Les lisières urbaines ne sont pas seulement des interfaces avec les fonctions qu'on leur connaît jusqu'à aujourd'hui en termes de qualité de vie (tampon sanitaire, cadre paysager, etc.) : elles matérialisent les limites de l'urbain et l'enveloppe dans lequel l'essentiel du développement doit s'opérer.

**Les coupures d'urbanisation** figurant sur la carte relative aux paysages sont des éléments de principes qui concourent à la même logique de matérialisation d'une frontière entre bâti et non bâti. Ce ne sont pas des espaces précisément localisés à l'échelle du SCOTERS (contrairement au coteau de Hausbergen évoqué ci-dessus en 11.1). **Elles n'ont pas vocation, à cette échelle, à s'opposer directement à l'usage des sols.** Elles doivent être traduites dans les documents locaux d'urbanisme qui en précisent les limites et les modalités d'encadrement de leur inconstructibilité ou de constructibilité partielle en les adaptant plus finement aux réalités du terrain (rapport de compatibilité) ; le principe général porté par le SCOTERS étant d'éviter les phénomènes de conurbation en ménageant des corridors écologiques s'appuyant sur des espaces non bâties (naturels, agricoles mais aussi de parcs, de jardins, de prés-vergers, de coeurs d'îlots, etc.).

**Comme l'indique l'orientation, il revient aux documents locaux d'urbanisme de traduire ces lisières et coupures à leur échelle et de prendre les mesures pour encadrer l'usage des sols.** L'orientation 11.2 doit avoir été traduite dans un document local d'urbanisme dans un rapport de compatibilité. Dans le cas d'une opération d'aménagement, une frange végétalisée de l'ordre de 5 m sera à garantir au sein du projet, en termes de gestion comme en termes d'emprise dans l'opération.

Ces coupures peuvent être « partiellement aménagées », c'est-à-dire qu'elles n'ont pas un caractère automatiquement inconstructible si les projets d'aménagement ponctuels limitent leur urbanisation en maintenant une coupure non bâtie nette, de sorte à ne pas miter l'espace ou éviter de créer un continuum bâti. Le traitement végétalisé des espaces publics, des toitures, des lisières urbaines, des emprises non bâties (dont les emprises de stationnement perméables et végétalisées) sont autant d'éléments qui peuvent participer à une coupure entre espaces bâties.

### 11.3. Améliorer la qualité des entrées de ville

L'enjeu premier de cette orientation est de contenir l'étalement urbain et éviter une urbanisation non contrôlée qui fragmente et déstructure le paysage. Il rejoint l'enjeu des coupures d'urbanisation (11.2) avec lequel il est complémentaire.

Le SCOTERS fixe un cadre de principes généraux que les documents locaux d'urbanisme et les politiques publiques (encadrement de la publicité ou éclairage public par exemple), déclinent à leur échelle et selon les critères de qualité urbaine propres à leur contexte.

### 11.4. Préserver les caractéristiques urbaines patrimoniales

Le principe porté par le SCOTERS est de considérer le patrimoine (qu'il soit bâti ou végétal) comme « vivant » au sens où il participe à la qualité de vie et peut répondre aux enjeux de l'adaptation des territoires au changement climatique. Lorsque le contexte le permet, et dans le respect de la législation, ce patrimoine doit permettre l'évolution des villes et village et ne pas les figer dans des formes passées, aboutissant à une « muséification ».

L'échelle du SCOTERS est bien trop large pour dresser une liste exhaustive du patrimoine qu'il convient de conserver. Les grands monuments et le patrimoine historique font l'objet de mesures spécifiques (sites classés ou inscrit, PSMV de Strasbourg, sites classés UNESCO etc.) et il appartient aux documents locaux d'urbanisme de recenser et prendre les mesures pour préserver le patrimoine qui ne serait pas identifié et protégé. Ils veillent, lorsque le contexte le permet, à permettre aux formes urbaines d'évoluer sans perdre pour autant leurs caractéristiques patrimoniales, et en évitant des formes créant des ruptures d'échelles et dont la multiplication aboutit à la dénaturation des caractéristique d'un village ou d'un secteur patrimonial.

## RÉDUIRE LA VULNÉRABILITÉ DU TERRITOIRE POUR PROTÉGER LES PERSONNES ET LES BIENS

### ORIENTATION 12 - Atténuer et s'adapter au changement climatique

#### 12.1. Prolonger les espaces de nature au sein des espaces urbanisés

L'orientation 12.1 s'inscrit en complément de l'orientation 10.3 qui vise à ne pas fragmenter et mailler les espaces de nature ordinaire dans le prolongement des grandes trames vertes et bleues. Cette orientation vise à faire pénétrer la nature en ville, tant au niveau spatial qu'au niveau des bâtiments (dernier paragraphe). Son objectif est de préserver un certain nombre d'éléments (étaillés dans l'orientation) et les faire résonner à une échelle plus large, au sein d'un système d'espaces non bâties et d'axes végétalisés.

Cette orientation participe directement aux objectifs de qualité urbaine (orientation 2.2) et de santé en ville (orientation 2.3), de nombreuses études, mise en exergue après les confinements de 2021 dont celle citée en recommandation ont mis en exergue les vertus du végétal en termes de santé, notamment de santé mentale.

**Plus spécifiquement sur les cœurs d'ilots et les trames de pleine terre :** par son injonction au documents d'urbanisme et aux grandes opérations d'aménagement directement compatibles avec le SCOT (R142-1) à prendre des dispositions pour préserver les fonctionnalités écologiques, cette orientation doit se traduire en levier pour permettre aux collectivités d'arbitrer entre préservation d'espaces de respiration ou densification : elles sont invitées à élaborer des méthodologies, réaliser de diagnostics, des études environnementales, des recensements ou d'autres actions de leurs choix pour déterminer la valeur écologique et environnementale d'un cœur d'ilot et l'évaluer face à la pression foncière. Le caractère réversible et la recherche d'un moindre impact sur l'artificialisation et la qualité des sols sont des facteurs qui doivent être pris en compte dans les projets impactant des cœurs d'ilots ou des grandes trames de terres non artificialisées.

**L'interdiction de constructibilité ou d'imperméabilisation** visée dans cette orientation ne s'oppose pas à l'aménagement de ces cœurs d'ilots par des constructions légères (terrasses, abris de jardins, annexes, ...) dans le même esprit que la notion de réversibilité de l'orientation 10.2.

#### 12.2. Identifier et mettre en œuvre des secteurs de renaturation

La renaturation est un levier central pour atteindre, à terme (2050) le ZAN. Il est complémentaire à la stratégie de réduction de la consommation foncière, puis de l'artificialisation et aux leviers de sobriété foncière mise en œuvre dans le projet du SCOTERS.

Elle cible autant les milieux urbains, qu'agricoles, naturels et forestiers.

Le principe défendu par le SCOTERS est de ne pas considérer la renaturation comme une solution au coup par coup, pour apporter des solutions opportunistes à des projets urbains ; mais d'inscrire les projets de renaturation dans une vision et une stratégie globale, dont le principal bénéfice visé est de renforcer des espaces agricoles, naturels ou semi-urbanisés qui seraient fragilisés ou qu'il serait opportun de renforcer pour améliorer la fonctionnalité écologique globale d'un site ou d'un secteur.

### **12.3. Protéger les milieux humides et les milieux aquatiques**

La préservation et le rétablissement des espaces de liberté des cours d'eau permet d'assurer le bon fonctionnement hydraulique et écologique des cours d'eau (zones tampons, corridors, ralentissement des crues, etc.).

La préservation des ripisylves et des cortèges végétaux participe au maintien des berges (lutte contre l'érosion) et sont des corridors faisant le lien entre milieux (à commencer par les milieux terrestres et aquatiques).

Ces milieux constituent des écosystèmes à part entière : le principe de maintien d'une largeur inconstructible de 30 m vise à maintenir cette fonction d'échange entre les milieux. La notion « hors largeur des cours d'eaux » de 30 m est à mesurer depuis le sommet de berge. Il incombe aux documents d'urbanisme de le traduire par des dispositifs adaptés et d'en préciser les contours pour tenir compte des complexités de terrain. Il en va de même pour les 15 m demandés en milieu urbain, ponctuellement ramené à 5 m dans les sections les plus contraintes.

On précisera également que ces principes d'inconstructibilités ne valent que pour les nouvelles constructions et leurs extensions. On rappellera enfin que cette orientation s'applique en lien avec les orientations 10.1, 10.2 et 10.3.

La préservation des champs d'expansion des crues et la référence de cette crue sont la traduction à l'échelle du SCOTERS de la disposition O3.D1 du PGRI.

L'encadrement des travaux réalisés dans le lit majeur est la traduction à l'échelle du SCOTERS de la disposition T3-O3.1.3-D3 du SDAGE.

### **12.4. Préserver et gérer la ressource en eau**

Comme indiqué dans l'orientation, la préservation de la ressource en eau est un élément capital pour la Région de Strasbourg au regard de son attractivité et de la pression économique et démographique qui ira croissante d'ici 2050.

La gestion de cette ressource ne peut se limiter au seul périmètre du SCOTERS et implique une solidarité entre bassins versant et au niveau de la plaine d'Alsace. C'est dans cette optique que le SCOTERS traduit à son échelle les dispositions du SDAGE. Elle implique également de travailler sur les process économiques (agricoles, industriels, etc.) qui échappent aux prérogatives des documents de planification et d'urbanisme.

C'est pourquoi le SCoT traite la question de l'eau de manière transversale à travers des orientations multiples qui vont au-delà des enjeux de protection de la nappe et des points de captage (protection des zones humides, nature en ville, limitation de l'imperméabilisation, etc.).

### **12.5. Gérer les eaux pluviales pour améliorer la qualité globale des eaux**

Cette orientation découle de l'orientation précédente et vise à favoriser l'infiltration en pleine terre. Elle renvoie à des enjeux de gestion qui dépassent l'attribution des documents de planification, d'où le rappel de solutions à ces enjeux sous forme de recommandations.

## ORIENTATION 13 - La prévention du risque

Par principe de précaution, le risque est à éviter. Les documents locaux d'urbanisme précisent ces risques dans leurs annexes. Le SCoT énonce des principes d'évitement et de réduction du risque. Ce point vaut particulièrement pour les publics sensibles (difficulté à se déplacer, populations présentant des facteurs à risques de santé, petite enfance).

Sur un territoire fortement contraint comme celui du SCOTERS (secteurs protégés, besoins forts, etc.), et par l'application des principes de réduction de l'étalement urbain et donc de reconquête d'espaces artificialisés, si l'évitement n'est pas possible, les projets devront démontrer de l'intégration du risque. Ces sujets sont fortement encadrés par la législation (autorisations, études d'impacts, etc.).

### 13.1. Prévenir et gérer les risques naturels et technologiques

#### **Se prémunir contre le risque d'inondation**

Cette orientation traduit le PGRI et les mesures des PPRI à l'échelle du SCOTERS. Le principe de référence à la crue centennale (en l'absence d'événements plus importants, connus et documentés) **s'applique aux dispositions** que prennent les documents d'urbanisme mais ne doit pas être interprété comme une injonction s'imposant par défaut aux nouveaux équipements hydrauliques ou à la mise aux normes d'équipements hydrauliques existants. Ces équipements peuvent avoir des références de crue différentes, selon leurs fonctions.

#### **Réduire le risque de mouvement de terrains et de coulées d'eaux boueuses**

Outre les leviers mentionnés dans l'orientation pour sa mise en œuvre dans les documents d'urbanisme, le changement de pratiques culturelles peut avoir des impacts significatifs contre les coulées d'eaux boueuses. Ces pratiques agricoles, sur lesquelles les documents de planification n'ont pas de prise, peuvent être discutées entre collectivités et exploitants dans le cadre de chartes évoquées dans les recommandations accompagnant l'orientation 15.1.

#### **Lutter contre le risque incendie**

Il s'agit d'une première prise en compte de ce risque pour les zones habitées les plus exposées.

#### **Prévenir les risques technologiques**

Outre la prise en compte des risques directs liés aux activités, cette orientation vise particulièrement l'adaptation des usages sur les sites concernés par ces risques, ou à proximité.

### 13.2. Prévenir les risques pour la santé publique

#### **Construire sur des sols pollués**

Dans le prolongement de l'orientation 13.1, la recherche de la compatibilité des usages avec les pollutions résiduelles des sols ou des eaux souterraines, devra être recherchée dans un souci de préservation de la santé.

#### **Améliorer la qualité de l'air**

La notion « d'axes de circulation les plus polluants » ne renvoie pas à des indicateurs précis, d'où la terminologie de « prise en compte » et non une injonction d'interdiction ou d'obligation. Il appartient aux documents d'urbanisme d'établir les caractéristiques de ces axes pour les identifier, sur la base des études sanitaires et des études de trafics routiers dont ils disposent.

### **Améliorer la qualité de vie par la réduction des nuisances sonores**

Le SCOTERS ne fixe pas d'objectif normé pour réduire les nuisances sonores pour les riverains d'axes bruyants. La perception de l'intensité du bruit et sa propagation dépendent de facteurs contextuels multiples (surplomb, bâtiments écrans, effets de couloirs, etc.) qui doivent être étudiés à l'échelle de la rue, de l'espace vert ou de l'ilot urbain.

À titre indicatif, l'inconfort sonore apparaît autour du seuil des 50 dB et devient dangereux par une exposition prolongée à partir de 80 dB.

## **DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE ÉNERGÉTIQUE**

### **ORIENTATION 14 - L'accélération de la transition énergétique**

#### **14.1. S'engager en matière de sobriété et d'efficacité énergétique**

A travers cette orientation, le SCOTERS s'inscrit dans la trajectoire de sobriété de la Région Grand Est. Il vise à s'appuyer sur des réflexions d'ensemble dans un souci de recherche de cohérence d'actions (PCAET, schémas directeurs des énergies, etc.).

Concernant les densités d'usagers (habitants ou entreprises) que les réseaux de chaleur fatale peuvent alimenter, le SCOTERS ne fixe pas de norme. Cette densité doit être appréciée au regard de la faisabilité technique et financière de chaque opération. Le principe porté par le SCOTERS est de valoriser autant que possible la chaleur fatale et de lutter contre la déperdition d'énergie dans les réseaux si cette chaleur doit être acheminée ; principes qui valent pour tous réseaux d'énergie, même si ce sont les réseaux de chaleur fatale qui sont ciblés ici.

#### **14.2. Développer les énergies renouvelables**

L'objectif du SCOTERS est de mobiliser l'ensemble des gisements de production d'énergies en rendant possible leur exploitation.

- Concernant la géothermie, le SCOTERS n'exclue pas l'exploitation de cette ressource mais pose un cadre de conditions pour permettre l'exploitation de la géothermie profonde (géothermie à haute énergie) en fonction de l'avancée de la connaissance et des technologies.
- Concernant le photovoltaïque, le SCOTERS s'inscrit dans la réglementation en vigueur. L'exploitation de cette ressource doit répondre aux enjeux de préservation des milieux dont les conditions sont détaillées dans les orientations 10.1 et 10.2.
- Concernant l'éolien, le SCOTERS n'exclue pas l'aménagement de parcs d'éoliennes, sous réserve du respect des enjeux d'aménagement développés en 14.3 mais également des orientations 11 et suivantes relatives au paysage.

En l'état actuel de connaissance les besoins du SCOTERS en matière d'énergie n'ont pas clairement pu être évalués. Les documents d'urbanisme, avec l'appui des plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) et des schémas directeurs des énergies (SDE) identifieront plus finement ces besoins, à leur échelle.

#### **14.3. Concilier la production d'énergies renouvelables et les autres enjeux d'aménagement**

Si la production d'énergie renouvelable est un enjeu prioritaire du SCOTERS, elle doit s'inscrire dans le cadre de la préservation des milieux des milieux, établi dans les orientations 10.1 et 10.2, en considérant la fonctionnalité écologique des espaces impactés.

**La notion de réversibilité** renvoie, dans le SCOTERS, au principe que l'installation d'infrastructures nécessaires à la production d'énergie doit privilégier un moindre impact sur les sols sous la forme de mats et de poteaux ou de matériaux démontables et recyclables afin de restituer la fonction agricole ou/et la fonction de pleine terre une fois les équipements retirés. Il s'agit ici d'un principe visant les constructions légères (photovoltaïsme), non généralisable aux constructions « en dur » comme les méthaniseurs ou les centrales hydroélectriques.

**La notion « d'avoisinantes »** (tiret 3) ne peut être définie à l'échelle d'un SCoT car elle regroupe des éléments divers qui peuvent être normées (protection des captages) ou dépendre du contexte local (exemple de la dispersion des odeurs selon les vents dominants dans le cas des méthaniseurs). Il appartient aux documents d'urbanisme de préciser cette notion de voisinage en fonction de la source de nuisance et de la géographie du site.

#### 14.4. Développer une économie circulaire autour de la gestion des déchets

L'évolution des modes de consommation a pour conséquence un accroissement important des tonnages de déchets à traiter. Le SCOTERS s'inscrit en maillon d'une chaîne d'actions menées par les collectivités des échelles plus larges, avec le plan régional de prévention des déchets qu'il traduit à son échelle, et dont il relaie les objectifs aux collectivités territoriales : à la fois en prenant des mesures pour une gestion durable des déchets, par le développement de filières de valorisation (génératrices de richesses et d'emplois) mais également en agissant en amont, par des actions de prévention auprès de tous les publics.

### ACCOMPAGNER LE SYSTÈME AGRICOLE LOCAL, DANS SA FONCTION ÉCONOMIQUE, ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE/ALIMENTAIRE

#### ORIENTATION 15 - Le développement et l'adaptation de l'agriculture

##### 15.1. Pérenniser la ressource agricole

Cette orientation s'inscrit en prolongement des orientations 4.1 et 4.2 visant à réduire la consommation foncière et l'artificialisation des sols. Comme le souligne le diagnostic, les terres agricoles du SCOTERS à l'instar de la plaine du Rhin Supérieur, sont renommées pour être parmi les terres les plus fertiles d'Europe. Elle rappelle que le développement doit s'opérer en priorité au sein des tissus urbains (au sens des « emprises urbaines » de la BDOCS Grand Est) et que l'urbanisation par extension sur le foncier agricole doit être ponctuelle et limitée.

Comme le souligne le diagnostic agricole, le territoire regroupe des filières diversifiées (cultures hors sol, cultures spécifiques, activités agroalimentaires rares, etc.) que le SCOTERS entend renforcer dans les documents d'urbanisme, au-delà de la seule question foncière. Le principe premier de cette orientation est d'avoir une vision à long terme de façon à permettre aux exploitants de pérenniser leur activité et la faire évoluer, d'où l'injonction de travailler sur les zones d'urbanisation futures :

- En déclassant les zones qui ne sont pas support de projets à court comme à long terme, en leur restituant leur vocation agricole (ou naturelle) ;
- En limitant les secteurs d'urbanisation future sur la base des points évoqués dans l'orientation et en matérialisant les limites de cette urbanisation (en lien avec l'orientation 11.2)

La mise en œuvre de ces objectifs ne peut se limiter au seul champ des documents de planification, d'où la recommandation pour associer les exploitants et la profession agricole à la fois dans l'émergence de visions prospectives pour la réalisation des documents d'urbanisme, et à travers des accords (chartes, plan programme, etc.) pour faire évoluer les pratiques agroenvironnementales et les gérer.

Les zones d'activités agricoles, qui ont une vocation agricole sanctuarisée et dont la production est adaptée aux besoins alimentaires et aux exigences environnementales de la population locale, participent à la diversification des filières visées par le SCoT. Leur modèle de construction partenariale (entre riverains, agriculteurs et collectivité) illustre, à ce titre, la seconde recommandation qui accompagne l'orientation 15.1

## 15.2. Accompagner le modèle (économique) agricole local

Le principe de cette orientation est de favoriser la diversité des sources de revenus pour favoriser la pérennité de l'activité agricole et encourager, notamment, le développement des circuits courts, y compris au sein des espaces urbanisés.

L'orientation élargie la préservation des terres agricoles en ciblant aussi :

- Les espaces agricoles à forte valeur ajoutée, tels que les AOC, pour tenir compte de la somme des revenus induits par des facteurs de production (savoir-faire, masse salariale, investissements dans des infrastructures comme l'irrigation, etc.).
- Les prairies, pour l'élevage et le rôle écoenvironnemental de ces espaces en termes de captation de carbone et de filtrage et d'alimentation des nappes phréatiques et des zones humides.

La vente directe à la ferme est restreinte aux produits issus de l'exploitation et ne doit pas entraîner l'ouverture de magasins sur les exploitations déconnectées des centralités, générant des flux et des besoins d'artificialisation (accès, parkings) et accentuant le report de l'offre alimentaire en périphérie (identifié comme un point de fragilité du territoire, cf diagnostic commerce).

La production d'énergies renouvelables, en particulier l'agrovoltaïsme et la méthanisation qui concernent plus directement ce secteur d'activité, sont encadrés par l'orientation 14.3 et leur développement dans des milieux environnementaux à enjeu qui seraient exploités sont abordés dans les orientations 10.1, 10.2 et 14.3.

L'agrotourisme est traité dans le même esprit que la vente directe : cette activité est un complément aux revenus de l'exploitation. Autrement dit une activité annexe, ponctuelle, qui ne doit pas transformer la vocation de l'exploitation agricole en une vocation de tourisme et de loisirs. Elle doit se localiser au sein de l'exploitation, en se soumettant aux mêmes règles en matière d'insertion paysagère et d'accessibilité.

## 15.3. Pérenniser des pratiques agricoles engagées en faveur des écosystèmes

Cette orientation s'inscrit en complément de l'orientation 15.2, relative à l'agroforesterie. Elle souligne le rôle transversal que peuvent jouer les exploitations agricoles dans la transformation des territoires pour lutter contre le changement climatique.

Ici encore, cet objectif ne peut se limiter au champ de la planification : sa mise en œuvre passe par une association forte entre les acteurs publics et la profession agricole ; d'où le recours à une recommandation.

## AXE 3 : FAVORISER LES DYNAMIQUES TERRITORIALES

### STRUCTURER L'AMÉNAGEMENT ÉCONOMIQUE ET DÉVELOPPER L'EMPLOI

#### ORIENTATION 16 - La localisation préférentielle des activités

##### **16.1. Développer et planter prioritairement l'emploi dans les centralités et au plus près des autres fonctions urbaines**

Le principe de cette orientation est de chercher à développer l'emploi partout, à tous les échelons de l'armature urbaine : y compris dans les villages et pas seulement dans les polarités d'emploi existantes, localisées dans les niveaux les plus urbains de l'armature du SCOTERS.

- Cette diffusion de l'emploi est proportionnée à travers l'ensemble des orientations du schéma, à commencer par les orientations relatives à la mobilité, par les modes actifs et les transports collectifs.
- Cette orientation a pour enjeu de favoriser le développement des services, des entreprises et des emplois que ces activités induisent, dans les tissus urbains à la fois pour des enjeux de revitalisation, d'animation urbaine et d'échanges dans des rapports de proximité (voir orientation 2.1), mais aussi pour sortir des logiques de sectorisation qui déconnectent les espaces économiques des autres espaces urbains, et qui engendrent des déplacements donc des nuisances ainsi que de la consommation foncière par la multiplication de voiries et de délaissés fonciers (logique de « zonage »).

##### **16.2. Développer les activités économiques incompatibles avec les fonctions urbaines dans les espaces d'activités**

Les zones d'activités doivent être réservées aux activités économiques incompatibles avec les autres fonctions urbaines : le sens de cette orientation est de réserver le foncier économique pour ces activités, en évitant qu'il soit utilisé pour des fonctions qui pourraient se développer dans des tissus mixtes ou les centralités, à proximité d'habitat (comme le commerce, les loisirs, les activités tertiaires, etc.).

Cette orientation ne doit cependant pas être interprétée comme une volonté de faire muter les secteurs productifs localisés dans le tissu, pour les déménager dans des espaces dédiés en périphérie. Elle vise les espaces d'activité mixtes, où la vocation artisanale, industrielle ou productive est concurrencée (voire remise en cause) par d'autres usages et d'autres fonctions.

Les motifs d'incompatibilité sont de nature diverse : flux de véhicules engendrés par l'activité, pollutions sonores ou olfactives, périmètres sanitaires ou de sécurité, éclairage intense, alimentation par des réseaux de fortes capacités (lignes haute-tension...), etc. Cette liste n'est ni exhaustive, ni fermée.

Le tableau guide qui accompagne cette orientation expose les principes génériques selon lesquels les documents d'urbanisme encadrent les vocations qu'ils autorisent au sein de leurs zones d'activités économiques. Le principe visé dans cette orientation est que les activités autres ne compromettent pas la nature productive de la zone, comme par exemple les entreprises tertiaires, les équipements nécessaires au fonctionnement d'un espace d'activité dans son ensemble ou d'activités de services.

Ils traduisent à leur échelle ce guide, en l'adaptant au contexte :

- Les seuils chiffrés sont des intentions fixant un ordre de grandeur. Ils peuvent varier pour tenir compte des particularités d'un contexte, sous réserve de justifications.
- Lorsqu'une fonction autre qu'industrielle, logistique ou artisanale est possible sous condition, ces conditions sont cumulatives.

## ORIENTATION 17 - La structuration de l'offre en espaces d'activités économiques

### 17.1. Rendre les espaces d'activités existants et futurs plus sobres et plus qualitatifs

L'optimisation foncière, recherchée dans cette orientation, vise à mobiliser en priorité les sites économiques existants pour intensifier les usages (densifier, remobiliser les friches et les locaux d'activités vacants, les reconfigurer, etc.).

Elle fait écho aux études de densification que mènent les PLUi et PLU (L151.5 du code de l'urbanisme). Son principe premier est de maintenir une offre foncière mobilisable pour répondre aux besoins des entreprises en privilégiant la transformation des sites existants. Le choix et la nature de cette diversification incombent aux documents locaux d'urbanisme qui ont une connaissance fine du contexte économique, des capacités foncières (gisements) et de leurs perspectives (programmation, densification, implantation des bâtiments, accessibilité, etc.).

Cette orientation s'articule avec l'ensemble des orientations qui contribuent à la qualité des sites et leur insertion dans un contexte plus global : la pleine terre, les services écoenvironnementaux, les trames écologiques, la gestion de l'eau, la production d'énergie, la gestion du stationnement, l'accessibilité depuis les modes alternatifs à la voiture, etc.

La mise en œuvre des objectifs visés par cette orientation passe par des mesures de gestion qui vont au-delà de la planification. La recommandation associée à cette orientation suggère quelques pistes que les politiques publiques ou les acteurs privés, peuvent mettre en place pour concrétiser la mutualisation de certains espaces et certaines fonctions, par exemple.

### 17.2. Encadrer le développement économique

L'objectifs est d'organiser le rayonnement des sites économiques structurants et de prioriser leur développement en tenant compte des équilibres territoriaux, des dynamiques d'emplois et des enjeux d'optimisation et de régulation des flux et de l'offre foncière.

Cette orientation ne vise que les espaces d'activités économiques et logistiques. Elle ne concerne pas les zones commerciales identifiées comme SIP (Secteur d'Implantation Périphérique) dans le DAACL.

Elle identifie, en lien avec la carte d'armature économique, les axes et les espaces économiques ayant vocation à se développer en priorité ; éventuellement en engendrant une consommation foncière ou une artificialisation limitée des sols, pour les activités incompatibles avec les autres fonctions urbaines (voir orientation 16) et ne pouvant pas s'appuyer sur des sites déjà artificialisés.

- Les axes économiques structurants se qualifient par les flux qu'ils engendrent et **les critères d'accessibilité** : que ces flux soient routiers, ferroviaires, fluviaux et/ou multimodaux et que ces flux concernent les salariés (notion de destination) ou les véhicules (logistique).

- La forte densité d'emplois caractérise les grandes polarités d'emploi. En rappel du diagnostic, près de la moitié des emplois du SCOTERS (45 %) se localisent dans une zone d'activité ou un site industriel. Le SCOTERS ne norme pas cette densité, mais vise les zones pourvues en emplois comme les grands parcs d'activités ou industriels (P2I, PAPE etc.) ou les « fleurons » comptant de nombreux salariés sur site (comme Lilly ou SOCOME par exemple), par opposition aux zones d'activités locales, liée au desserrement d'activités de quelques PME ou PMI.
- Les axes prioritaires de développement désignent les axes et sites d'activités identifiés comme stratégiques au niveau d'un EPCI, et dont le rayonnement ou la réponse à des besoins est de niveau intercommunal (à minima).

Les EPCI à travers leurs documents d'urbanisme, précisent les espaces d'activités économiques qu'ils développent en leur attribuant, éventuellement, le foncier nécessaire. Leur stratégie doit tenir compte des territoires voisins, c'est-à-dire des stratégies des autres SCoT ou des zones d'activités transfrontalières.

La carte d'armature économique illustre directement l'orientation 17.2. Les sites d'activités existants ou les nouveaux sites d'activités, ne figurant pas sur cette carte ne peuvent se développer que sur des surfaces limitées, dans le cadre de l'orientation 17.3.

Cette carte n'en demeure pas moins un schéma de principe que les EPCI traduisent à leur échelle dans leurs politiques de développement économique et leurs documents d'urbanisme. Ils précisent les périmètres des espaces d'activités économiques :

- Le contour des **axes économiques prioritaires d'un bassin de vie** (hachures) est volontairement imprécis, tout en localisant l'intention à l'échelle du SCOTERS et en lien avec d'autres orientations (comme par exemple l'agriculture orientation 15 et suivantes, ou la préservation des milieux et des paysages, 10 et 11). De même **Les sites mentionnés** peuvent en réalité recouvrir plusieurs sites.
- **Les axes économiques structurants** (flèches violettes) ont l'épaisseur du schéma de principe pour signifier que le caractère prioritaire ou non d'un espace d'activité doit s'apprécier au regard de son accessibilité réelle aux noeuds des grands axes (échangeurs, diffuseurs, etc.) et aux pôles d'échanges multimodaux.

*En dépit de leur dénomination, il n'y a pas de notion de priorité ou de hiérarchie entre les deux types d'axes cités ci-dessus.*

### 17.3. Maîtriser les zones d'activités locales

Les espaces d'activités ne figurant pas sur la carte de l'armature urbaine du SCOTERS sont considérés comme des zones d'activités locales. Leur extension est limitée : la surface de 0,5 ha est un ordre de grandeur à traduire dans un rapport de compatibilité mais il couvre l'intégralité de l'extension d'une même zone, à termes.

Le développement de ces zones constitue une forme d'exception, l'emploi étant à développer en priorité au sein du tissu urbain sinon en zones d'activité existantes ou identifiées dans l'armature économique du SCoT.

Le SCOTERS ne limite pas le nombre de zones d'activités locales : les EPCI sont libres de s'accorder sur la limitation de ce type de zone dans le cadre de l'enveloppe foncière attribuée aux EPCI (*orientation 4.2*).

La dérogation permet d'attribuer jusqu'à 3 ha pour une zone d'activité locale. Il s'agit d'un maximum défini par l'EPCI. Le droit à déroger est conditionné à la démonstration du caractère supra-communal de la zone type schéma intercommunal ou PLUi.

## PÉRENNISER L'OFFRE COMMERCIALE À TRAVERS UN MAILLAGE ÉQUILIBRÉ

### ORIENTATION 18 - Le développement commercial

Les enseignements issus du diagnostic soulignent :

- Une suroffre caractérisée sur le territoire à l'échelle globale : croissance du plancher commercial deux fois supérieure à la croissance de population entre 2008 et aujourd'hui ;
- Des enjeux de rééquilibrage à une échelle plus fine : offre alimentaire moins complète en centralité, glissement de l'offre en périphérie et des facteurs de fragilité qui contribuent à la progression du phénomène de vacance commerciale dans les centres-villes et centres-villages ;
- Un grignotage des ZAE par le commerce et un développement de l'offre en périphérie à l'origine de plusieurs incidences en termes de déplacements, de dilution/fragilisation des centralités et d'un surenchérissement des prix du foncier (au dépend des activités artisanales et des PME/PMI) ;
- L'essor du commerce en ligne qui d'une part génère des besoins nouveaux (logistiques) et d'autre part qui accentue l'évasion sur plusieurs secteurs (équipements de la personne et de la maison notamment) ;
- Une évolution des modes de vie (et ses contradictions : plus de local et plus de numérique)
- Une croissance de la population et celle du pouvoir d'achat ne connaissant pas la même progression. Une croissance des surfaces de vente et du e-commerce bien supérieure à celles de la population et du pouvoir d'achat représente un risque quant à une possible baisse du chiffre d'affaires par m<sup>2</sup> commercial à venir, une conjoncture pouvant induire des fermetures de commerces et pertes d'usage (le phénomène de vacance commerciale touche les centralités, les zones commerciales, les galeries marchandes et les centres commerciaux).

Les choix retenus pour le projet de territoire du SCOTERS sont les suivants :

- Donner la priorité aux centralités (localisation préférentielle en centre-ville, centre-village, centre de quartier) pour les achats courants (commerce de proximité) au plus près du domicile (vie dans la proximité), en freinant la dilution des centralités vers les axes de flux et l'affaiblissement de l'offre notamment alimentaire, ainsi qu'en enravant la croissance de la vacance commerciale ;
- Conforter les pôles commerciaux plutôt que d'en créer de nouveaux : en accompagnant la modernisation et le repositionnement des principaux pôles commerciaux, en maîtrisant le grignotage du foncier d'activités économique par le commerce et les professions médicales ;
- Anticiper les effets du commerce numérique via un volet portant sur la logistique commerciale ;
- Appliquer au volet commercial les piliers portés par le DOO sur les différentes thématiques dont le foncier, les transitions énergétiques, l'amélioration de la fonctionnalité des sols et la qualité des constructions notamment.

L'orientation 18 donne une définition large du commerce quelle que soit la taille des locaux et leur destination, ceci dès le 1<sup>er</sup> m<sup>2</sup>. Cette disposition souligne la volonté d'encadrer certaines opérations qui échappent à la CDAC mais qui sont susceptibles d'avoir des impacts sur les commerces en centre-ville ou village ainsi que sur le choix modal en matière de circulations/flux.

#### 18.1. Affirmer les centralités

Cette orientation exprime la volonté de prioriser les implantations commerciales en centralité (*centre-ville, centre-village, centre de quartier*).

La détermination des centralités incombe aux documents locaux d'urbanisme qui doivent la traduire par une délimitation à la parcelle. Toutes les communes ont la possibilité d'avoir au moins une centralité. Le schéma ne fixe pas de maximum sinon que cette délimitation doit s'appuyer sur la définition fixée au SCOTERS : les périmètres retenus doivent justifier une mixité des fonctions (cf. définition des centralités).

Les centralités, lieux prioritaires d'accueil du commerce, ont vocation à accueillir tous types et formes de commerces du moment où ces établissements sont compatibles avec le fonctionnement urbain et qu'ils répondent à un besoin. Le seuil maximal est fixé à 3 000 m<sup>2</sup>, à partir duquel un commerce peut avoir des impacts conséquents en termes de flux (logistique comme clientèle) et nécessiter une localisation hors centralité, dans un SIP.

Le centre-ville de Strasbourg déroge à cette limite du fait de son contexte urbain, de la pression foncière qui permet la construction de commerces en hauteur sur plusieurs niveaux et considérant des prescriptions en SIP majeurs.

Les centralités accueillent exclusivement les commerces de moins de 400 m<sup>2</sup> de surface de plancher car ils répondent à la satisfaction des besoins courants dont la fréquentation quotidienne participe à l'animation urbaine et au lien social, en complément des autres équipements du quotidien (écoles, équipements publics et culturels ou sportifs, etc.).

Le dernier point, portant sur l'interdiction des commerces dans les espaces d'activités économiques est complémentaire aux orientations 17.2 et 17.3 : il renvoie au diagnostic foncier soulignant la rareté de l'offre disponible en ZAE. Le commerce profite en effet de l'opportunité (financière) offerte par ces espaces, et/ou de la localisation sur ou à proximité des axes de flux. Or, ces pratiques augmentent les flux notamment routiers, affectent les dynamiques communales (centralités) et réduisent, parfois très rapidement, le foncier à vocation économique nécessaire pour apporter une réponse (elle aussi rapide) aux besoins des entreprises.

## 18.2. Maîtriser et encadrer le développement en dehors des centralités

Le principe premier de cette orientation est d'interdire le foisonnement du commerce engendrant des déplacements en voiture, hors des centralités et hors des secteurs d'implantation périphérique (SIP). Le schéma permet cependant de moderniser les commerces implantés hors des deux catégories citées ci-dessus. Le principe dérogatoire permet de moderniser et faire évoluer un local commercial existant :

- Dans une limite globale de 15 % de la surface de plancher à date de la révision n°1 du SCOTERS (le cumul des évolutions dans le temps ne peut dépasser cette limite de surface).
- Sous condition de surface artificialisée constante, c'est-à-dire que l'évolution du local commerciale s'opère en lieu et place de surfaces déjà artificialisées (parkings en enrobés, voirie, démolition de bâtiment etc.) et/ou et que cette évolution apporte un gain de fonctions écologiques (par végétalisation, désimperméabilisation, etc.). La notion de surface artificialisée renvoie ici à la fonctionnalité réelle des sols, et non à l'emprise urbanisée de la BDOCS Grand Est (qui recouvre des sols non imperméabilisés).

**La disposition spécifique relative au secteur Place de l'Abattoir à Strasbourg-Cronenbourg** est une exception pour intégrer un projet en cours et engagé de longue date afin de maintenir l'enseigne sur son site plutôt qu'elle ne se délocalise sur un nouveau site dont l'aménagement engendrerait une consommation foncière à rebours des objectifs poursuivis par le SCOTERS. Il s'agit d'une seule extension, limitée au plafond exposé dans l'orientation.

Outre le régime dérogatoire relatif aux commerces existants, trois autres situations peuvent faire l'objet d'une dérogation spécifique :

- **Les PEM situés hors d'une centralité** : en lien avec l'orientation 8.4, cette exception permet un point de vente justifié par une mobilité existante, mais rejoint la volonté de prioriser les implantations de commerces au plus proche des habitants/lieux de vie et non aux lieux de flux (que sont les PEM) en veillant à ne pas concurrencer les commerces existants ;
- **Les points de vente à la ferme situés hors centralité** : cette exception, motivée par l'orientation 15.2, veille cependant à encadrer ce type d'installations pour limiter des flux non souhaités ainsi que le déploiement d'espaces de parkings et de voies d'accès et l'aggravation du report de l'offre alimentaire en périphérie. Cet encadrement vise autant à réduire

les impacts fonciers qu'à limiter le phénomène de développement d'objets commerciaux en périphérie des espaces urbains ou par mitage des espaces agricoles. Elle vise aussi à ne pas fragiliser le commerce alimentaire dans les centralités. Le seuil de 75 m<sup>2</sup> a été dimensionné de façon à permettre aux exploitations qui le souhaitent, de vendre directement leurs produits issus de la ferme, additionnés éventuellement de quelques produits complémentaires (hors exploitation) de façon mesurée, en respectant les normes d'hygiène tout en limitant le développement d'une activité de type achat-revente. Il est précisé que ce seuil ne concerne que les projets situés hors centralités, qu'il porte uniquement sur les espaces dédiés à la vente (hors stockage et équipements techniques) et qu'il s'appliquera dans un rapport de compatibilité ;

- **Les Show-room** : même si ces espaces ne relèvent pas du code de l'urbanisme en matière de destination commerciale, ils sont considérés comme de la vente limitée pour garantir la fonction principale tout en permettant l'effet vitrine et peuvent, à ce titre, être tolérés dans des espaces d'activités sous réserve de limiter la surface dédiée au commerce par rapport à l'activité principale.

### 18.3. Conditionner le développement du commerce au sein des secteurs d'implantation périphérique (SIP)

Le SCOTERS différencie plusieurs niveaux selon le rôle et la vocation de ces secteurs d'implantation périphérique.

**La notion de SIP « déconnecté »** renvoie au fait que le SIP n'est pas lié aux fonctions d'un secteur urbain bâti proche, notamment ses fonctions résidentielles. Il fonctionne comme « une poche essentiellement commerciale », même si cette zone peut accueillir d'autres fonctions marginales et que des pistes cyclables ou des cheminements font le lien entre la zone commerciale et d'autres tissus. La notion de déconnexion est à apprécier en premier lieu du point de vue de sa mono-fonctionnalité.

L'objectif est d'engager une réflexion sur l'avenir de ces SIP déconnectés pour une transformation d'usages et de vocations à moyen et long terme via le principe de ne plus y admettre certaines activités telles qu'un nouveau commerce alimentaire ou un drive piétons, compte tenu de la volonté d'y limiter les flux de particuliers au regard de leur éloignement des zones d'habitat. Ce principe se traduit par une limitation de l'extension des commerces alimentaires existants à hauteur de 15% de la surface de plancher sous conditions.

### 18.4. Répondre aux enjeux liés à la logistique commerciale

Cette orientation pose la définition du SCOTERS sur ce qu'il qualifie comme logistique commerciale, par distinction de la logistique non commerciale développée dans l'orientation 19.1.

Les mesures du schéma en matière de logistique commerciale sont développées dans la prescription 3 du DAACL.

#### Document d'aménagement, artisanal commercial et logistique (DAACL)

L'orientation 18 est suivie du DAACL qui précise :

- Des prescriptions propres à la centralité spécifique du centre-ville de Strasbourg : prescription 1 du DAACL ;
- La rationalisation des implantations en SIP : prescription 2 du DAACL comprenant :
  - La liste des SIP : nombre resserré de 11 structurés en 3 niveaux (majeurs, intermédiaires et proximité) ;
  - Les conditions d'implantation au plus près des besoins ;
  - Le volet qualité demandé : optimisation du foncier, mutualisation, accessibilité, EnR, eaux pluviales ;

- Un volet portant logistique commerciale : prescription 3 du DAACL, qui fixe un cadre général (implantation des drives piétons et voitures par exemple, réemploi de fonciers telle que la réutilisation du bâti commercial vacant ou le recyclage de friches commerciales) sans imposer des localisations et/ou EAE dédiées.

**Note générale pour les prescriptions :** Les seuils de surface commerciale ou de plancher sont donnés par cellule commerciale.

### **Prescription 1**

Le centre-ville de Strasbourg est considéré comme une locomotive commerciale du territoire, du fait des enseignes proposées ainsi que de la densité de l'offre commerciale globale à préserver. Du fait de la mixité des fonctions existantes, ce centre-ville est par ailleurs une centralité, dont la vocation est d'accueillir également des commerces de proximité, pour répondre au quotidien des résidents et actifs.

Les commerces visés sont plafonnés à 3 000 m<sup>2</sup>.

L'espace considéré est celui de la grande île, où le PSMV s'applique (reconnaissance de la particularité et encadrement spécifique), ainsi que des centres commerciaux présents (Place des Halles, Aubette, Rivétoile).

### **Prescription 2**

Le SCOTERS a fait le choix d'un nombre de SIP resserré (11 au total) considérant la suroffre caractérisée, la vacance commerciale (y compris dans des zones commerciales) et l'essor du commerce numérique, tels que soulignés dans le diagnostic sur le commerce.

**L'accueil de nouveaux commerces n'est pas permis en dehors des SIP identifiés (et des centralités) :** seuls les commerces existants sont autorisés à évoluer, de manière limitée et sous conditions.

### **Prescription 2.1**

Le SCOTERS autorise **le transfert de commerces** au sein des SIP, à surface équivalente (dans le respect des seuils fixés par SIP). Ce transfert peut conduire à l'augmentation de la surface d'un SIP (addition de la surface initiale et de la surface transférée) mais cet impact est assumé, considérant l'effort fait sur la limitation du nombre de SIP et leurs conditions de mises en œuvre, en particulier le volet qualité et le principe de surface artificialisées constantes appliqué par ailleurs (voir orientation 18.2).

**Concernant l'encadrement des SIP majeurs** aux portes d'entrée Nord et Sud de l'EMS, ces SIP existants regroupent les enseignes à rayonnement large (offre de destination). A ce titre, les surfaces de vente ne sont pas limitées par un seuil maximal, considérant que ces SIP ne sont que 2 sur tout le territoire et qu'ils sont spécifiquement ciblés pour l'accueil des plus grandes surfaces (de vente autant que de plancher).

**Concernant l'encadrement des SIP intermédiaires** : ces espaces, dont la vocation commerciale est quasi-exclusive et qui accueillent déjà une grande variété d'enseignes, se sont développés selon une logique de flux automobiles. Leur maintien ne vaut que par la régulation de l'offre. Elle s'exprime par une double condition de limitation des surfaces de vente créées (plafond de 2 500m<sup>2</sup>) et d'encadrement des surfaces existantes (15% de la surface de plancher, au global et dans le temps, à compter de l'application du SCOTERS révisé). Au-delà de ces critères, il est attendu que ces zones commerciales évoluent vers une plus grande qualité urbaine et une meilleure insertion (urbaine et environnementale).

- Concernant plus spécifiquement le **SIP de Fegersheim**, il s'agit d'un projet global de reconversion commerciale, qui a évolué afin que son développement se limite sur les espaces déjà bâties (bâtiments existants vacants et/ou des stationnements), dans la perspective de sobriété foncière de la trajectoire ZAN et de la limitation de création de nouvelles zones commerciales (loi climat et résilience de 2021).

- **La limitation de l'implantation de fonctions médicales :** bien que ces secteurs d'activités n'entrent pas dans le champ du commerce régit par le DAACL, cette disposition vise le même objectif que l'orientation 2.1 (relative à la vie dans la proximité). Elle part du constat que leur implantation et leur développement, hors centralités, entraîne des flux dédiés qui génèrent une perte de dynamique dans les centralités : elles éloignent ces fonctions (accroissement des déplacements) et les rendent plus difficiles d'accès pour les publics dépendants (seniors notamment). Elles engendrent également des besoins en stationnements se traduisant par des emprises foncières allant à l'encontre des principes de sobriété et de limitation de l'étalement urbain visés par le schéma de cohérence.
- **La limitation des galeries commerciales :** les galeries commerciales implantées en périphérie proposent des commerces de petite taille, qui ont leur place en centralité. Le développement de nouvelles galeries commerciales n'est plus autorisé en SIP majeurs et intermédiaires afin de préserver le commerce en centralité. L'extension des galeries existantes est limitée dans tous les SIP.

**Concernant l'encadrement des SIP de proximité :** les SIP connectés aux tissus urbains de la métropole et desservis par le tramway et les transports urbains, ont vocation à évoluer pour devenir « des morceaux de ville » accueillant d'autres fonctions. À ce titre, ils sont considérés comme des centralités en devenir.

Afin de ne pas fragiliser ou mettre en difficulté des commerces de proximité existants dans un environnement proche, l'accueil de nouveaux commerces est possible dans ces SIP, sous réserve de justifier d'un accroissement de la demande, par un apport de population nouvelle lié à une meilleure accessibilité en transport collectif et/ou des projets de logements par exemple. Cet apport de population devrait être significatif, de l'ordre d'au moins 2 000 habitants (*2 500 habitants est un seuil minimal, communément admis<sup>23</sup>, pour planter et faire fonctionner une boulangerie par exemple*).

### Prescription 3

Le commerce numérique connaît un plein essor et génère des besoins croissants en matière de logistique commerciale qui se traduisent :

- Par des entreprises dédiées aux entrepôts logistiques de stockage et de distribution ;
- Par une croissance des flux de transports et de livraison.

Le scenario retenu a été de conforter les gros sites logistiques existants au regard de leur flux structurants (Port Autonome, MIN, Aéroparc) avec, considérant leurs contraintes en termes de foncier, la recherche de maillons complémentaires (SIP et EAE prédisposés à l'implantation logistique après analyse – cf diagnostic du cabinet Lestoux).

L'objectif du DAACL sur ce volet logistique commercial est de garantir l'équilibre entre besoins de la filière (fonctionnement) et l'offre possible d'implantation, de façon à guider les localisations selon une logique de chaîne logistique.

Le développement de la logistique commerciale est soumis à la même logique que les autres fonctions urbaines, à savoir des implantations privilégiant le renouvellement des espaces commerciaux et la réutilisation de sites et de locaux existants, sur des friches ou des entreprises déjà artificialisées, incluses dans le tissu.

Cette armature DAACL sur la logistique commerciale a une valeur pédagogique (changer de regard sur la filière, ses besoins, ses plus-values) afin d'inciter les communes à s'en saisir à travers leur PLUi. Le maillage qu'elle esquisse, en matière d'armature logistique, pose une première hiérarchisation de sites, en flétrissant les sites importants (plus de 2 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher) sur les sites métropolitains pour des enjeux d'optimisation et de gestion de flux.

À ce titre, le secteur de Baggersee est prédisposé pour des implantations de logistique commerciale en milieu urbain, car il accueille déjà des enseignes commerciales et des entreprises de logistique commerciale en bénéficiant d'un accès direct sur un échangeur de la M35.

---

23. Voir les travaux sur « le connecté » de l'ADEUS

## ORIENTATION 19 - Le développement de la logistique (non commerciale)

### 19.1. Organiser la logistique

La logistique permet l'approvisionnement des villes et villages et plus largement leur fonctionnement.

Dans un contexte de raréfaction du foncier, un des objectifs visés est de réduire en surface les emprises de ce secteur d'activités, en rationnalisant (par exemple) le stockage à la verticale plutôt qu'à l'horizontale.

La métropole a l'avantage de disposer d'un marché gare en cœur de ville, directement accessible depuis la M35. Ce site est également à proximité des fuseaux ferroviaires, atout supplémentaire pour une desserte logistique de courtes distances, au coeur de la métropole. Il en va de même pour le port autonome, mitoyen de nombreux quartiers. Ces atouts doivent être conservés et être en capacité de coexister avec des activités compatibles avec le fonctionnement routier (flux de poids lourds).

### 19.2. Favoriser le report modal de la logistique

La décarbonation est un objectif national qui est au cœur des objectifs du SCOTERS. La logistique participe à cet effort au même titre que les autres secteurs de la mobilité, comme le transport de voyageurs.

Deux échelles de report modal sont envisagées :

- Le dernier kilomètre pour lequel, notamment dans les milieux urbains, les livraisons peuvent se faire avec des véhicules décarbonés (cycles, ...) et qui implique des infrastructures et des équipements dédiés ;
- Les déplacements à plus grande échelle pour lesquels l'objectif est de favoriser le fleuve (ou les canaux) et le ferré par rapport au routier.

Au-delà des infrastructures logistiques développées dans d'autres orientations (comme l'orientation 20.2 par exemple), celle-ci a pour objectif d'accompagner et d'amplifier des pratiques émergentes (comme la logistique par vélo) et expérimentales (comme la logistique fluviale sur les quais du centre-ville de Strasbourg) et de permettre aux collectivités d'apporter des solutions concrètes et pragmatiques à la logistique du dernier kilomètre.

## CONFORTER LE RAYONNEMENT EUROPÉEN ET RHÉNAN DE STRASBOURG ET SA RÉGION

## ORIENTATION 20 - La grande accessibilité et les fonctions européennes de la région métropolitaine

### 20.1. Conforter la grande accessibilité de l'espace métropolitain

Le SCOTERS s'inscrit dans les grands axes européens de transport (voir diagnostic).

Le principe qu'il porte, sur le long terme, est de permettre le confortement et la réalisation des axes et maillages visés dans l'orientation. Le SCOTERS ne préjuge pas des solutions techniques, des moyens de transports ni ne précise ou localise les fuseaux des infrastructures futures.

Concernant le transport routier, l'objectif que vise le SCOTERS est d'éviter que les aménagements routiers engendrent une augmentation des flux radiaux entre les bassins de vie du Bas-Rhin et le cœur de la métropole. Ces flux doivent, à minima, ne pas s'accroître et même, à terme, tendre à se réduire par la mise en service de transports collectifs et/ou de réseaux structurants pour les mobilités actives.

## 20.2. S'appuyer sur le Rhin en développant le port de Strasbourg

L'enjeu défendu par cette orientation est d'améliorer et de renforcer le transfert modal fluvial, ferroviaire et routier.

La pérennité de l'activité portuaire nécessite de conforter son accessibilité, notamment routière. Le SCOTERS appuie la nécessité d'améliorer cette accessibilité par la réalisation de ces infrastructures sans préciser les fuseaux de ces tracés.

Le principe de cette orientation est que les flux de transit engendrés par ces nouveaux accès :

- ne perturbent pas les quartiers de logements proches ;
- ne servent pas de contournement poids lourds de l'Eurométropole par l'est, le long du Rhin. D'où la notion de « sécurisation de l'accès au port » qui peut se traduire par des contrôles et des accès réservés aux véhicules pour la logistique portuaire (mise en place de barrières, portiques, etc.) ;
- tiennent compte des milieux naturels et des enjeux de corridor écologique que jouent les berges du Rhin et leurs forêts alluviales.

*Ces nouveaux accès sont inscrits au contrat de développement entre la ville de Strasbourg, l'Eurométropole, la Région Grand Est et le Port Autonome de Strasbourg.*

## 20.3. Développer les fonctions métropolitaines pour renforcer Strasbourg dans son rôle de capitale européenne

Cette orientation complète l'orientation 6.2 en précisant les sites métropolitains et leur vocation.

La vocation principale doit conforter des fonctions existantes, renforcer l'attractivité et le rayonnement de ces sites et mutualiser des services et/ou des équipements par un effet de cumul :

- cette vocation principale peut être complétée par des vocations secondaires et ne doit pas être interprétée comme exclusive : une vocation culturelle ou tertiaire n'exclue pas, par exemple, de développer d'autres fonctions servicielles, économiques ou résidentielles ;
- cette vocation principale n'a pas de dimension hiérarchique entre sites métropolitains : à titre d'exemple, un équipement culturel ne doit pas automatiquement être fléché sur le secteur du Zénith, dont c'est la vocation principale.

Il appartient aux EPCI, à travers leur document d'urbanisme, de préciser par le règlement les vocations des sites métropolitains et leur contenu programmatique en s'inscrivant dans l'intention générale du SCoT (notion de vocation principale).



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](mailto:syndicatmixte@scoters.org) | [www.scoters.org](http://www.scoters.org)

L'agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur  
Quartier COOP – La Cave à Vins | 2 allée Käthe Kollwitz 67000 Strasbourg  
03 88 21 49 00 | [adeus@adeus.org](mailto:adeus@adeus.org) | [www.adeus.org](http://www.adeus.org)

Crédit photo : ADEUS et SCOTERS