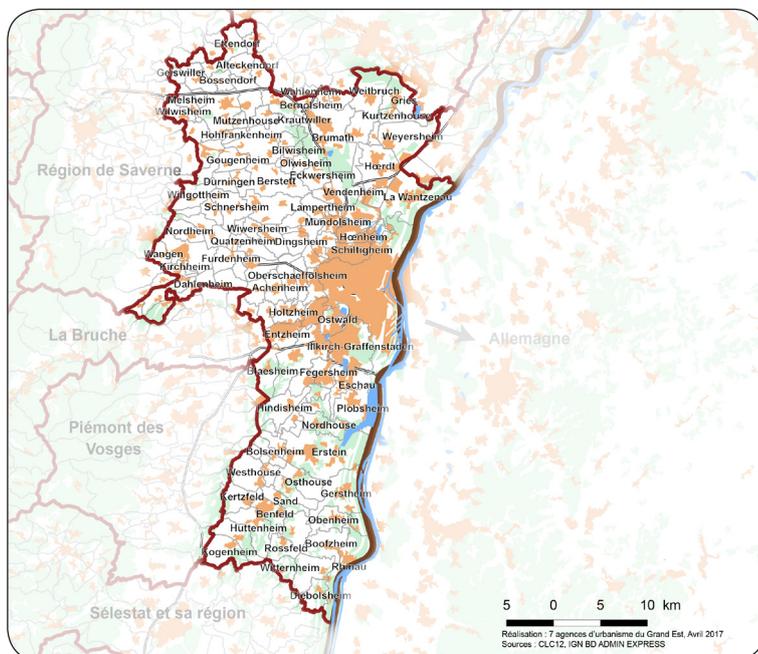


SCoT de la Région de Strasbourg

CHIFFRES CLÉS

- **5** EPCI
- **128** communes couvertes par les orientations du SCoT
- **583 255** habitants en 2016
- **283 408** emplois en 2013
- **1 920** km²
- **213** km² urbanisés



PRÉALABLES

D'une manière générale, les éléments sont extraits des documents. Ils sont parfois résumés voire reformulés par souci de concision mais en conservant le vocabulaire significatif utilisé dans les documents.

- **Etat d'avancement de la procédure :** SCoT approuvé le 1^{er} juin 2006
 - **Etapes de la vie du SCoT :** Dernière modification (numéro 4) intégrant la grenellisation du SCOT en date du 21 octobre 2016
Modifications du périmètre : 1 – Suite au schéma de coopération intercommunale adopté en 2016 :
 - Au 1^{er} janvier 2017 : des fusions internes au périmètre du SCOTERS avec la création de communautés de communes de taille plus conséquente, sans impact sur le périmètre du SCOTERS :
 - A l'ouest : intégration de la communauté de communes Les Châteaux à l'Eurométropole de Strasbourg
 - Au sud : fusion des communautés de communes du Pays d'Erstein, de Benfeld et environs et du Rhin
 - Au 1^{er} avril 2017 : des fusions de communautés de communes comprises sur des périmètres de SCoT différents, ayant un impact sur le périmètre du SCOTERS :
 - Au nord : la communauté de communes de la région de Brumath, suite à sa fusion avec la communauté d'agglomération de Haguenau, rejoint le SCoT de l'Alsace du Nord
 - A l'ouest : la communauté de communes de la Porte du Vignoble, suite à sa fusion avec la communauté de communes des Coteaux de la Mossig, quitte le SCOTERS2 – La communauté de communes de la Basse Zorn quittera le SCOTERS le 1^{er} juillet 2017 pour rejoindre le syndicat mixte du SCoT de l'Alsace du Nord
- **Structure porteuse :** Syndicat mixte (SM du SCOTERS)
- **Moyens humains pour la mise en oeuvre :** Directrice du syndicat mixte, chargée d'étude en urbanisme et assistante
- **Axes privilégiés pour le suivi/la mise en oeuvre :** Pédagogie du SCoT / Participation à l'interscot du Bas-Rhin / Observatoire (indicateur de suivi du SCoT)
- **Période de validité de la prospective SCOT :** 2006 -2018 (12 années)

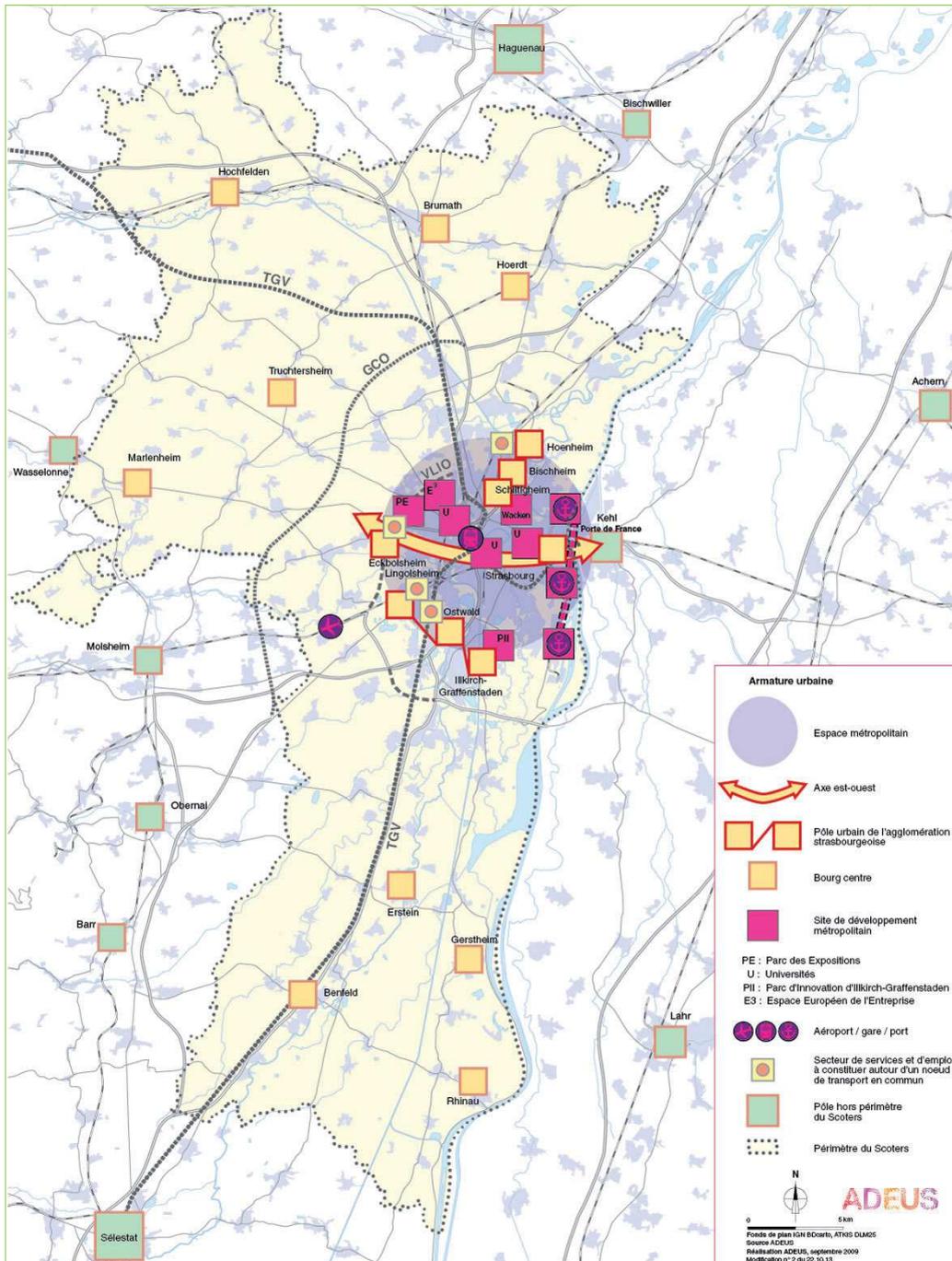
ARMATURE URBAINE

> Ce que dit le PADD

- Mettre en œuvre une stratégie de développement métropolitain, notamment autour de quartiers et de sites stratégiques
- S'appuyer sur les pôles urbains de la région de Strasbourg
- Développer les équipements et les services au sein de ces pôles

> Orientations/Objectifs du DOO

- Un espace métropolitain autour de Strasbourg (développement d'échelle européenne)
- Des bourgs centres (développement d'échelle départementale et régionale)
- Des communes « bassin de proximité », zones bâties bénéficiant d'une bonne desserte en transports en commun et/ou bénéficiant de la proximité des services du quotidien
- Des villages (développement raisonné)



DÉMOGRAPHIE

> Ce que dit le PADD

- Veiller au développement équilibré de la région urbaine
- Un développement estimé à 650 000 habitants en 2015, soit un objectif de construction de 4000 logements par an pour répondre aux besoins des futurs habitants

> Orientations/Objectifs du DOO

- *Pas d'objectifs de croissance démographique, mais des objectifs en matière de création de logements pour répondre aux projections de population*

LOGEMENTS

> Ce que dit le PADD

- Répondre aux besoins de la population en les répartissant harmonieusement en fonction notamment des niveaux de desserte par les transports en commun et/ou des niveaux de services et commerces du quotidien
- Développer l'offre en logement pour maintenir l'attractivité de la région en se fondant sur une démarche de renouvellement urbain et d'utilisation économe de l'espace

> Orientations/Objectifs du DOO

- *Construire 40 000 logements en 10 ans, dont 9 000 sur Strasbourg, 18 000 dans les autres communes de l'Eurométropole et 13 000 logements dans les autres intercommunalités du SCOTERS*
- *Renforcer l'offre en logements locatifs aidés par création de 8000 logements en 10 ans. Dans les bourgs les nouvelles opérations d'aménagement engendrant plus de 12 logements devront contenir au moins 20% de logements aidés locatifs (au sein de l'opération, ou en contrepartie sur le ban communal)*
- *Augmenter l'offre en habitat intermédiaire en réservant une part significative d'au moins 25% du nombre de logements créés dans les extensions en dehors de celles destinées à accueillir principalement des immeubles collectifs*
- *La création de nouveaux logements se fait en priorité par renouvellement urbain, au sein des tissus urbanisés puis en extension, dans les bourgs et les communes bien desservis, en lien étroit avec l'accès aux transports collectifs (zone prioritaire de développement dans un rayon approximatif de 2 km autour d'une gare ou d'un arrêt de transport collectif performant) et/ou des secteurs bénéficiant d'une offre complète de commerces et de services du quotidien*
- *Les documents d'urbanisme doivent prévoir, dans les secteurs les plus proches des gares et stations de transport public régulièrement et suffisamment desservies, une densité d'occupation plus élevée que le reste du ban communal*

Niveaux de l'armature urbaine	Densités (logements/ha) moyennes minimales	Objectifs de production de logements neufs (/an)
Strasbourg	90 à 100	4 000
Communes de l'espace métropolitain	80 à 90	
Communes proches de l'espace métropolitain	30 à 35	
Bourgs centres	30	
Communes proches des transports en commun ou bénéficiant de la proximité d'une offre complète de services et commerces du quotidien	25	
«Les villages du SCOTERS»	20	

ÉCONOMIE

> Ce que dit le PADD

- Développer une stratégie d'implantation des emplois et des activités. (priorité dans les zones urbanisées bien desservies par les transports publics et hiérarchisation des sites d'accueil pour le développement de nouvelles zones d'activités)
- Favoriser une offre commerciale équilibrée. (hiérarchisation des pôles commerciaux et pôles intermédiaires, équilibre entre nouvelles surfaces commerciales et maintien dans les centre-ville/villages/quartiers)
- Pérenniser une production agricole diversifiée et de qualité selon le principe d'une agriculture respectueuse de l'environnement et « raisonnée »
- Conforter le positionnement du territoire sur le réseau de transport d'information à haut débit en s'appuyant sur la stratégie régionale de développement des technologies de l'information et de la communication

> Orientations/Objectifs du DOO

Concernant les services et équipement

- Développer la métropole strasbourgeoise, cœur de la nouvelle Europe, notamment en développant des activités métropolitaines sur l'axe Etoile-Kehl (priorité au développement de fonctions tertiaires supérieures innovantes) et en confortant les sites de développement métropolitain existant
- Développer les différents pôles urbains constitutifs de l'espace métropolitain, et de nouveaux secteurs de services et d'emplois dans la 1^{ère} couronne strasbourgeoise
- A l'extérieur de l'espace métropolitain : prioriser l'implantation des équipements et services supplémentaires dans les bourgs centres (en particulier ceux présentant les taux d'équipements les plus faibles) et conditionner fortement l'implantation de nouveaux services hors bourgs centres

Concernant les zones d'activités :

- Le SCoT identifie des sites stratégiques pour l'accueil d'activités, en renforçant en priorité les sites existants
- Il identifie des sites de développement métropolitain, dont des sites dédiés à la logistique générateurs de flux tel que le port de Strasbourg et la plateforme rail-route de Cronembourg
- Il identifie des plateformes d'activités
- Il identifie de nouveaux sites de développement économique, en les limitant à 20 ha et par des orientations en matière de desserte et d'accès
- Chaque commune peut créer un site économique à petite échelle en continuité du tissu urbain sous réserve de conserver l'ancrage d'une activité commerciale ou artisanale
- Le SCOTERS permet en dehors des sites d'activités précédemment définis l'implantation de grandes installations d'intérêt collectif liées au fonctionnement du bassin de vie

Concernant les zones commerciales

- Le SCOTERS limite l'implantation des grandes zones commerciales dans les pôles urbains et les secteurs bien desservis par les transports en commun. Il identifie les pôles destinés à accueillir du commerce en distinguant trois niveaux d'armature commerciale : « intermédiaire » « structurant d'agglomération » et « régional ». Les commerces de plus de 6000 5000 m² de surface de vente s'implantent exclusivement. Les pôles structurant d'agglomération ou dans la zone commerciale nord. La création ou le développement des commerces ou ensembles commerciaux isolés qui ne sont pas rattachés à des centralités urbaines ni situés dans des pôles d'aménagement commercial ne sont pas autorisés au delà de 1000 m² de surface de vente
- Les entrepôts liés au e-commerce ne doivent pas perturber la fluidité de la circulation et sont autorisés à condition de composer avec l'existant (dans des zones commerciales existantes en s'appuyant sur des accès et aménagements existants, ou sur des axes de flux préexistants en continuité du tissu urbain)

GRANDS PROJETS D'ÉQUIPEMENTS

> Ce que dit le PADD

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

> Orientations/Objectifs du DOO

- Les grands projets d'équipement et de services nécessaires à la mise en oeuvre du schéma. Sont définis pp 49-52 du rapport selon 5 catégories :
 - 1 Les projets nécessaires pour améliorer l'accessibilité externe de la métropole
 - 2 Les projets nécessaires pour développer le réseau ferré et les transports en commun en site propre
 - 3 Les projets routiers nécessaires au développement de la région de Strasbourg
 - 4 La création d'un nouveau centre de stockage de déchets ultimes
 - 5 La création de nouveaux captages pour l'eau potable

GRANDS PROJETS D'ÉQUIPEMENTS (SUITE)

> Ce que dit le PADD

- Au sein de l'espace métropolitain, le développement des équipements et services s'appuiera sur l'émergence de nouveaux secteurs de services et d'emplois, en limite de première couronne, à l'interconnexion entre les grands axes radiants de transports en commun (voie ferrée, Transport routier guidé) et une future ligne de transports en commun périphérique en site propre à créer dans l'ouest de Strasbourg

> Orientations/Objectifs du DOO

- Cf page précédente

FONCIER

> Ce que dit le PADD

- Mettre en place une politique foncière
- En milieu urbain : privilégier le renouvellement urbain et la maîtrise de foncier en extension dans des sites répondants aux orientations du SCoT, notamment en matière de desserte en transports collectifs
- En milieu péri-urbain ou rural : préserver les terres agricoles et les paysages

> Orientations/Objectifs du DOO

- Afin d'assurer une gestion économe de l'espace le SCOTERS se fixe une enveloppe foncière maximale de 740 ha (habitat, équipements, activités) sur une période de 6 ans. Note : les justifications précisent cette enveloppe qui fait par ailleurs l'objet d'un suivi par des indicateurs à l'échelle des EPCI
- Les documents locaux d'urbanisme prévoient des secteurs agricoles constructibles, compatibles avec les enjeux de maillage écologique du territoire

	Consommation foncière actuelle (nb ha/an)	Consommation foncière projetée (nb ha/an)	Potentiel foncier existant (friches, dents creuses, renouvellement urbain ...)
Habitat	Non déterminé	53,3	Non déterminé
Activités		70	
Total		123,3	

TRANSPORTS ET MOBILITÉS

> Ce que dit le PADD

- Faire de Strasbourg un nœud du réseau à grande vitesse, à l'échelle européenne
- Améliorer la desserte aéroportuaire

> Orientations/Objectifs du DOO

- Le SCOTERS appuie fortement le développement des transports collectifs en articulant la grande accessibilité (aéroport, magistrales LGV européennes, fret...) à l'accessibilité régionale et locale
- Il renforce l'accessibilité et la desserte de la gare TGV (conforter en tant que point stratégique d'intermodalité et de centralité) et de l'axe Est-Ouest entre la place de l'Etoile et Kehl (axes de développement métropolitain, accueil d'entreprise de tertiaire supérieur, etc.)
- Il développe les pôles d'emplois se fait en lien étroit avec les gares et la ligne de transport en site propre à haut niveau de desserte (TSPO)

TRANSPORTS ET MOBILITÉS (SUITE)

> Ce que dit le PADD

- Développer la voie d'eau et la plateforme portuaire
- Organiser le déplacement de personnes et le stationnement en donnant la priorité aux transports en commun, en limitant la création de nouvelles routes et en encourageant l'usage des modes doux et du transport fluvial
- Améliorer les conditions de transport des marchandises

> Orientations/Objectifs du DOO

- *Le développement urbain est conditionné par sa desserte en transport collectif. Il s'opère en priorité dans les quartiers ou les communes desservis (armature urbaine du SCOTERS) et dans des périmètres prioritaires proches. Le DOO définit cette proximité (2 à 3 km lorsque des facilités existent pour accéder à vélo et le garer de façon commode et sûre, ...) ainsi que les critères de performance d'un transport collectif. A l'inverse, les communes qui ne répondent pas à ces critères limitent les extensions urbaines et privilégient le renouvellement urbain pour leur développement*
- *Les politiques locales de déplacement doivent améliorer la qualité des transports collectifs existant, (en termes de capacité, cadencement, efficacité, correspondances, intermodalité, accessibilité aux PMR), et adapter les lignes en adaptant le réseau de voiries et en le hiérarchisant*
- *Elles maîtrisent la demande de déplacements motorisés en régulant le stationnement (et en actionnant les différents outils : limitation de vitesse et réglementation du stationnement pour réduire l'efficacité de la voiture, réduction du nombre de places de stationnement public)*
- *Les gares doivent être rendues très accessibles à pied, à vélo, et en voiture pour les usagers du train (permettre le rabattement vers les gares)*
- *Le développement de l'intermodalité et d'un réseau maillé de transports collectifs vise, entre autre, à limiter l'usage de la voiture individuelle dans les déplacements domicile-travail, facteur d'engorgement de l'Eurométropole*
- *Le SCOTERS identifie les grands projets nécessaires pour améliorer l'accessibilité externe de la métropole, soutien les projets ferrés, extensions de lignes de tram et de TCSP, et liste les projets routiers nécessaires au développement de la région de Strasbourg*

TRAME VERTE ET BLEUE

> Ce que dit le PADD

- Veiller à la qualité paysagère des espaces urbanisés
- Préserver et valoriser les espaces naturels

> Orientations/Objectifs du DOO

- *Les DLU traduisent à leur échelle et prennent les mesures pour protéger les secteurs identifiés par le SCOT comme présentant un intérêt écologique majeur, les paysages remarquables et les secteurs présentant des enjeux environnementaux multiples, notamment les noyaux majeurs de population de Grand hamster, de Crapaud vert et plus largement des espèces protégées*
- *Ces espaces se composent, entre autre, des réserves naturelles existantes (ou en projet), des forêts de protection, des sites soumis à un arrêté de biotope*
- *Le SCOTERS identifie des corridors écologiques « de principe », que les DLU doivent traduire à leur échelle en veillant à maintenir des largeurs inconstructibles de l'ordre de 30m en zone agricole et de 15m en zone urbanisée. Les politiques publiques veillent à accroître ou garantir la part du végétal lors de la création ou le réaménagement de voiries*
- *Les DLU maintiennent des zones naturelles « tampon » pour éviter les conurbations. Ils veillent à la protection des lisières forestières et à la qualité des espaces de transition entre zones bâties et zones non bâties*
- *Ils préservent le fonctionnement écologique des cours d'eau en interdisant les travaux dans leur lit majeur et en préservant les berges et les zones humides*
- *Les massifs forestiers doivent être préservés de l'urbanisation, à l'exception des projets revêtant un caractère d'intérêt général et sous condition qu'ils ne remettent pas en cause la valeur écologique du massif impacté*
- *Le SCOT identifie à la parcelle les coteaux sensibles sur le plan du paysage, que les DLU doivent protéger (les lignes de crêtes des coteaux de Hausbergen)*
- *Il identifie, par cartographie, les zones humides et les zones environnementales sensibles à protéger. Les DLU veillent à leur inconstructibilité à l'exception (sous condition) des bâtiments agricoles et des aménagements légers (chemins)*
- *Il identifie les périmètres de captage et les champs d'épandage de crues que les DLU doivent rendre inconstructibles*
- *Un couloir de 200m de part et d'autre de l'axe du contournement ouest de Strasbourg doit être préservé de toute construction, hors des espaces urbanisés*

RISQUES

> Ce que dit le PADD

- Gérer le risque d'inondation et valoriser les zones inondables
- Préserver la qualité de l'eau de surface et assurer la sécurité dans l'approvisionnement en eau potable
- Limiter la production de polluants et favoriser leur dispersion pour limiter l'exposition de la population
- Veiller à la sécurité des personnes et des biens en matière de risques industriels
- Diminuer l'exposition des populations aux nuisances sonores

> Orientations/Objectifs du DOO

- En minimisant les impacts sur l'écoulement des crues dans la construction des infrastructures de transport (transparence des ouvrages), les DLU minimisent les risques d'exposition des biens et des personnes aux inondations par application des dispositions du SDAGE, du SAGE et du PPRI
- L'urbanisation ne doit pas accroître les risques de mouvements de terrain et de coulées boueuses par ruissellement
- Les activités présentant un risque industriel ou technologique se localisent à l'écart des zones urbanisées (ou en projet d'urbanisation)
- Les DLU limitent l'exposition des populations au bruit par application des servitudes qui lui sont liées
- L'articulation entre urbanisation et transport collectif, fortement appuyée par de nombreuses orientations du SCOTERS, contribue à réduire l'émission de polluants

Ce qu'il faut retenir du projet de territoire et de ses interactions avec d'autres SCoT

Démarche engagée en 2016 pour la construction d'une vision commune à l'échelle du Bas-Rhin

Les grandes étapes :

- Janvier 2016 : présentation des nouveaux enjeux de la loi NOTRe et du SRADDET
- Avril 2016 : association de l'Eurométropole de Strasbourg et du Département du Bas-Rhin à la démarche
- Juillet 2016 : convergences et divergences des SCoT du Bas-Rhin
- Novembre 2016 : forces / faiblesses des territoires et options stratégiques
- Février 2017 : projet de vision commune
- Avril 2017 : formalisation de la contribution

L'analyse fait ressortir une vision commune à trois échelles :

- la place du Grand Est et de l'Alsace à l'échelle européenne et plus particulièrement du Rhin supérieur : un positionnement central géostratégique, le positionnement de l'Alsace au sein de la région Grand Est : une métropole forte et un maillage de territoires forts : l'espace métropolitain alsacien

Les thématiques abordées sont :

- Le positionnement géostratégique de l'Alsace au carrefour de 4 corridors européens et du maillage ferré du Rhin Supérieur, du Sillon Lorrain et du Benelux
- Le Rhin, comme artère maîtresse de l'axe rhénan
- Les universités
- La dimension européenne de l'Alsace
- L'Eurométropole en tant que capitale européenne, rhénane et régionale
- Les fonctions métropolitaines à forte valeur ajoutée
- Les moteurs économiques des territoires
- L'attractivité résidentielle des territoires
- Les réseaux de transports, l'énergie, la biodiversité et les paysages

Une contribution écrite au SRADDET est en cours de rédaction

Synthèse réalisée par :

L'Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération Strasbourgeoise

Tél : 03 88 21 49 00

Avril 2017

Analyse et rédaction : Reynald BAVAY et Pierre Olivier PECCOZ

Toute reproduction autorisée avec mentions précises de la source et la référence exacte.