

SYNDICAT MIXTE POUR LE SCOTERS

EXTRAIT PROCÈS-VERBAL DU COMITE SYNDICAL DU 29 MAI 2012 À 17 HEURES À STRASBOURG – SALLE DES CONSEILS DU CENTRE ADMINISTRATIF DE LA CUS

Convocation du 22 mai 2012

Membres en exercice : 50 titulaires
50 suppléants

Membres présents : 23 titulaires
10 suppléants

Délibération n°202 du Comité syndical

1. Analyse des résultats de l'application du SCOTERS

I. METHODOLOGIE

A – Six ans de mise en œuvre du SCOTERS : les moyens et actions engagés

Le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS) a été adopté par délibération du Comité Syndical le 1^{er} juin 2006.

Le travail de mise en œuvre du SCOTERS a poursuivi plusieurs objectifs :

- l'accompagnement et la pédagogie ;
- la traduction réglementaire des orientations du SCOTERS dans les documents soumis à l'obligation de compatibilité ;
- et l'analyse des résultats du SCOTERS.

Accompagnement et pédagogie

Dès 2006, le SCOTERS s'est structuré pour développer une action pédagogique. Des commissions ont été créées. Elles regroupent élus et techniciens du Syndicat mixte mais surtout permettent la rencontre avec les partenaires : Etat, Région, Département et chambres consulaires sont associés.

Les sujets abordés dans ces groupes correspondent aux orientations les plus délicates à mettre en œuvre. Ainsi, la commission Habitat et Foncier / produire 4000 logements a traité

de la question de la diversité de l'offre et des moyens de produire l'offre d'habitat attendue. Ces débats ont été capitalisés par des fiches pédagogiques diffusées aux communes.

La question des Bourgs centres a été débattue sous l'angle des enjeux de centralités. Les politiques départementales et notamment l'articulation avec le Plan Départemental de l'Habitat ont été évoquées. Le Président de la Région et les Maires des Bourgs centres se sont posés la question des équipements de centralité.

En 2009, l'articulation de l'urbanisation et des transports en commun a fait l'objet d'un cycle « *quel transport pour quel territoire ?* ». L'arrivée du Transport en commun en site propre de l'ouest de l'agglomération (TSPO) a été au cœur de la discussion, y compris les possibilités de desserte de Truchtersheim.

Des actions plus proches du terrain, sur des cas pratiques ont été déclenchées. Ainsi, trois sites pilotes ont fait l'objet d'études sur le thème « *mobiliser le foncier autour des gares* » et deux sites pilotes Hurtigheim et Geudertheim ont permis d'approfondir les questions liées à l'application des politiques d'habitat.

Traduction des orientations du SCOTERS

Le SCOTERS est un document cadre, notamment pour les PLU et les projets d'aménagement qui génèrent plus de 5 000 m² de surface de plancher auxquels il s'impose dans un rapport de compatibilité. La commission compatibilité du Syndicat mixte est le lieu où s'apprécie l'adéquation des projets communaux avec le SCOTERS.

C'est un lieu de gouvernance et un temps d'échange très important. Sur la base d'une instruction technique, la commission propose un avis au Bureau qui formalise la position du Syndicat mixte. Le Bureau informe le Comité syndical des avis rendus.

Evaluer, anticiper

- Afin de pouvoir suivre et réajuster ses efforts de mise en œuvre du projet de territoire, le Syndicat mixte a confié à l'ADEUS la création et le suivi annuel d'un ensemble d'indicateurs sur les « orientations à effets décisionnels directs » du SCOTERS.

Cet outil a permis en 2009 une analyse globale de l'attractivité du territoire. C'est également sur cette base, enrichie des travaux de l'ADEUS, que s'est construite l'analyse des résultats du SCOTERS.

- Les moyens mobilisés pour concrétiser le projet du SCOTERS sont donc à la fois pédagogiques, réglementaires et dans le champ de l'analyse des résultats et de l'observation du territoire. C'est ce qui permet au SCOTERS d'anticiper les sujets et de veiller à l'actualité de son dispositif.

L'année 2010 marque un tournant au niveau de la mise en œuvre.

L'enjeu est de réinvestir le champ politique. Une conférence des maires et 12 rencontres avec les intercommunalités ont été organisées. Il s'agissait de s'appuyer sur l'échelle de l'intercommunalité et d'anticiper les changements de la Loi Engagement National pour l'Environnement qui - à l'époque - était encore en discussion.

Ce changement de posture s'est traduit depuis 2011 par la systématisation des rencontres avec les intercommunalités et par l'ouverture de deux groupes pilotes : le premier sur l'urbanisme commercial, le second sur la question foncière.

B- ANALYSE DES RESULTATS

- Depuis un an, le Syndicat a travaillé avec l'appui de l'ADEUS et de ses partenaires (Etat, Région, Département, Chambres Consulaires) sur l'analyse des résultats de l'application du SCOTERS.

Le travail s'est structuré, sous l'autorité du Président et du Bureau du Syndicat mixte, selon plusieurs axes forts :

- S'appuyer sur la parole des territoires et notamment des intercommunalités membres du SCOTERS ;
- Poser la question de l'ambition métropolitaine du SCOTERS et de son actualité ;
- Ouvrir les réflexions aux partenaires du SCOTERS (Etat, Région, Département, Chambre d'Agriculture, Chambre de Commerce et d'Industrie, Chambre des métiers etc.) ;
- S'appuyer à la fois sur les travaux prospectifs de l'ADEUS et sur les observatoires qui ont été développés après l'entrée en vigueur du SCOTERS pour en observer les effets.

L'analyse des résultats est faite à partir des indicateurs, outils et statistiques disponibles et vérifiés à ce jour.

- **Le rapport de l’ADEUS se structure de la manière suivante :**

- **Une première partie** est consacrée à la présentation de l’organisation du débat politique sur le projet de territoire.

La parole a été donnée aux maires et présidents des intercommunalités.

Deux échelles de discussion ont été utilisées pour questionner le projet de territoire :

- les logiques de proximité, de terrain avec la parole des bassins de vie ;
 - l’aspect métropolitain du projet d’aménagement au travers un débat avec M. Pierre Veltz (Chercheur, sociologue et économiste, spécialiste des dynamiques territoriales, Président-directeur général de l’Etablissement public Paris Saclay), des travaux de prospectives menés par l’ADEUS, des réflexions sur le PLU communautaire de la CUS.
-
- **Une seconde partie** est consacrée à la connaissance fine des effets du SCOTERS grâce aux observatoires de l’ADEUS et indicateurs de suivi du SCOTERS.

C’est ici qu’est abordée l’analyse proprement dite et la question de l’actualité du projet de territoire du SCOTERS.

- **Les temps forts du travail d’analyse**

Les principaux moments d’échanges de l’analyse des résultats sont résumés ci-dessous.

Ce calendrier témoigne de la volonté de concertation du Syndicat mixte :

- **Rencontres territoriales 2011**

Secteur Sud 19/01/2011

Secteur Nord 25/01/2011

Secteur Ouest 08/02/2011

- **Rencontres intercommunales 2011 :**

Cdc les Châteaux 02/05/2011

Cdc du pays d’Erstein 04/05/2011

CUS réunion des maires 10/05/2011

Cdc du Rhin 12/05/2011

Cdc du pays de la Zorn 17/05/2011
Cdc Ackerland 25/05/2011
Cdc de la porte du vignoble 08/06/2011
Cdc de la Basse Zorn 17/06/2011
Cdc du Kochersberg 20/06/2011
Cdc Benfeld et environs 27/06/2011
Cdc de Gambsheim-Kilstett 30/06/2011
Cdc de la Région de Brumath 08/09/2011

- Rencontre / Débat du 16/06/2011 Région Métropolitaine de Strasbourg /Cohésion et rayonnement des territoires, avec Pierre Veltz - ingénieur, chercheur en sciences humaines et Président-directeur général de l'Établissement public Paris-Saclay.

- **Partage du document avec les partenaires** 29/09/2011
- **Paroles d'experts** – envoi des questionnaires aux partenaires 25/10/2011
- **Groupe technique Zones inondables** 20/01/2012
- **Groupe technique Zones humides** 30/01/2012
 - **Groupe technique Agriculture** 30/03/2012
 - **Echanges sur l'habitat débat avec les porteurs techniques des projets de PLH de la CUS et de PDH du Département** 14/03/2012
 - **Rencontres territoriales 2012**
 - Secteur Sud 16/03/2012
 - Secteur Nord 02/04/2012
 - Secteur Ouest 10/04/2012
- **Paroles d'experts – réponses**
 - Région 05/03/2012
 - CG 67 15/03/2012
 - DREAL 28/03/2012
 - Etat 29/03/2012
 - CUS 02/2012

- Bureau élargi aux présidents des Communautés de communes 02/04/2012

- Partage du document avec les partenaires 11/05/2012

II. Analyse des résultats d'application du SCOTERS

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCOTERS fixe pour objectifs de :

- Conforter la métropole strasbourgeoise, cœur de la nouvelle Europe ;
- Veiller au développement équilibré de la région urbaine ;
- Préserver, développer et mettre en valeur les qualités du territoire.

Les orientations arrêtées par le Document d'Orientations Générales (DOG) pour mettre en œuvre ces objectifs se conçoivent autour de 5 axes dont il convient de présenter l'analyse des résultats.

Répondre au besoin de logements et d'équipements sur un territoire où chaque commune a un rôle à jouer.

1. Au moment de l'approbation du SCOTERS, la population s'établissait à un peu plus de 600 000 habitants. Sa variation était de + 0,79% (1990-1999).

Sur la base d'un scénario tendanciel d'évolution de la population, le SCOTERS prévoit un objectif de progression de 5000 habitants par an, de manière à porter la population du territoire à 650 000 habitants en 2016.

Toutefois, la dynamique démographique est bien en-deçà de ce scénario de développement.

En effet, depuis 1999, l'observation montre que la région strasbourgeoise est l'un des territoires les moins dynamiques du département (augmentation de la population de +0,56% contre 0,68% en moyenne).

Ce constat doit cependant être affiné.

D'une part, il cache d'importantes disparités internes : si la population de l'espace métropolitain ne progresse que de 0,36%, la population des villages progresse de plus de 1%.

D'autre part, au sein du territoire du SCOTERS, la CUS pèse fortement sur la moyenne du fait de son poids de population très important. Or, il diminue de façon constante depuis plusieurs décennies passant de 81% à 77% en 2008.

Ce phénomène s'explique par la faible dynamique de la construction neuve depuis plusieurs années.

Le SCoT partait du constat selon lequel le rayonnement métropolitain de Strasbourg et sa région passe par leur capacité à répondre aux besoins en logements du territoire. C'est la capacité d'accueil de la région et son attractivité qui sont en jeu.

Partant de ce constat le SCOTERS fixe un objectif à 10 ans pour une production de 4 000 logements par an.

En rapport avec la constitution de l'armature urbaine, cet effort est réparti sur le territoire de la manière suivante :

- 900 logements / an sur Strasbourg
- 1 800 logements/ an dans la CUS hors Strasbourg
- 1 300 logements/ an sur le reste du territoire, hors CUS.

Par ailleurs, pour limiter l'étalement urbain, le SCoT donne la priorité au renouvellement urbain, à la maîtrise des zones d'extension et à la construction, dans toutes les communes, d'au moins 25 % d'habitat intermédiaire.

Enfin, le SCOTERS vise la production d'un habitat diversifié et, dans les Bourgs centres, de logements sociaux (20% générés à l'échelle de la commune pour toute opération de plus de 12 logements).

2. Au regard de ces orientations, on peut constater que la part de la construction neuve a diminué dans l'espace métropolitain entre 2000 et 2010.

Par rapport à l'objectif de production 4 000 logements/an fixé par le SCOTERS, sur la période 2006 – 2010, le territoire a effectivement construit 3 475 logements/an en moyenne.

A partir de 2010, la tendance s'accroît avec 4 112 nouveaux logements/an.

Cet effort est essentiellement porté par la CUS qui retrouve son dynamisme. On peut y voir – et cette observation mérite d'être confirmée sur le long terme - l'effet de l'application du PLH de la CUS établi en compatibilité avec les objectifs du SCOTERS dans une dynamique ambitieuse de rattrapage de la production de logements.

Au vu de ces constats, le scénario démographique peut sembler aujourd'hui ambitieux. Néanmoins, dans une perspective de renforcement de l'attractivité de la métropole, le territoire se doit de poursuivre sur une politique volontariste.

3. Ainsi qu'il a été exposé, l'objectif de production de logements doit être atteint, autant qu'il est possible, au regard de l'objectif de constitution d'une armature urbaine.

- Le but des orientations du SCoT était d'aboutir à la constitution d'un territoire où chaque commune à un rôle à jouer

Pour dynamiser l'ensemble de la Région de Strasbourg, 5 niveaux complémentaires d'organisation du territoire sont mis en place. Il s'agit de répondre aux besoins des habitants et de renforcer l'attractivité de la métropole strasbourgeoise. C'est l'armature urbaine.

Elle distingue Strasbourg, les 3 pôles urbains de la CUS, 9 bourgs centres, les communes bien desservies par les transports en commun et proches des pôles d'emplois et de services de l'espace métropolitain et les communes dont le développement doit être maîtrisé en rapport avec leur taille.

- Le constat est que la logique de l'armature urbaine ne fonctionne pas de manière homogène au regard de l'objectif de production de logements.

Si la part des constructions neuves a diminué dans l'espace métropolitain entre 2000 et 2010 par rapport à la période 1990-1999, les orientations définies dans le DOG sont néanmoins suivies. En effet, on voit le poids des bourgs centres se renforcer. Les villages conservent un fort niveau de dynamisme dans la première moitié des années 2000, mais leur

développement se stabilise durant la période d'application du SCOTERS. La production de maisons individuelles dans ces derniers diminue au profit de l'offre collective.

Par ailleurs, sous l'impulsion de la forte dynamique de la construction à Strasbourg, l'année 2010 est marquée par un retour de l'espace métropolitain à la même part que dans les années 90.

- Au niveau de la nature de l'offre, 80 % des logements sociaux restent sur le territoire de la CUS.

Toutefois, l'analyse du statut des occupants montre, conformément aux orientations du PDH (élaboré en partenariat avec les SCoT Bas-Rhinois), une diffusion de ce type d'offre vers les bourgs centres et les territoires hors de la CUS.

- Enfin, au niveau de la forme urbaine produite, l'offre collective s'est développée dans l'ensemble des niveaux de l'armature urbaine et représente désormais les $\frac{3}{4}$ de l'offre produite.

Bilan :

- **En premier lieu, hormis à Strasbourg et dans 4 communautés de communes sur les 12 que compte le territoire du SCOTERS, les objectifs de production de logements peinent à être atteints.**
- **En deuxième lieu, la production de logements neufs, sur la période d'application du SCOTERS, s'est davantage orientée sur les niveaux hauts de l'armature urbaine par rapport au début des années 2000.**
- **En troisième lieu, un rééquilibrage progressif de l'offre s'opère, mais des efforts significatifs de diversification de l'offre restent à poursuivre.**
- **En quatrième lieu, on observe des efforts de développement et de diffusion de l'offre sociale, mais la concentration dans l'espace métropolitain reste très marquée.**

Ces constats ne contredisent pas les orientations du SCOTERS relatives à ses objectifs de production et à la constitution de l'armature urbaine, dans le sens où ils correspondent aux capacités du territoire et restent stimulants pour les politiques d'habitat. Ces constats ne contredisent pas non plus les moyens mis en œuvre pour les réaliser.

De même, l'armature urbaine constitue une référence valable pour la répartition de l'effort de logements.

Organiser le territoire autour des transports en commun

1. Le SCoT se fixe pour objectif d'organiser le territoire autour des transports en commun et, à cette fin, d'optimiser le réseau de transports en commun en y adossant le développement du territoire.

Il s'agissait de « contrer » l'observation faite à l'échelle du Bas-Rhin selon laquelle les communes desservies par des transports en commun structurants ont une dynamique positive mais qui reste en-deçà de celle des communes non desservies. L'analyse montre que rapidement, sur le territoire du SCOTERS, la dynamique de construction neuve s'est orientée vers les communes bénéficiant d'une offre en transport en commun structurant.

L'enjeu est donc de poursuivre les efforts en vue d'articuler le développement urbain avec les transports en commun.

2. Sur le territoire du SCOTERS, très tôt (années 2000) ce sont les communes dites « bien desservies » qui ont enregistré la plus forte dynamique.

L'accélération du rythme de construction dans les communes desservies s'est même amplifiée en 2009-2010.

Aujourd'hui, les primo accédants privilégient un logement dans une commune desservie.

Il convient toutefois de noter le comportement singulier de la deuxième couronne de la CUS qui connaît une baisse de la construction depuis les années 90.

Mais malgré cela, les 2 premiers niveaux de l'armature urbaine représentent depuis 2006 les 2/3 de la construction neuve.

Par ailleurs, l'analyse montre que :

- plus de la moitié des déplacements des habitants du SCOTERS font moins de 3 km ce qui correspond au cœur de cible des modes doux (marche à pied, vélo...) ;

- le principe de l'armature urbaine est justifié par l'objectif de rééquilibrage entre les modes de déplacements et donc l'existence de lieu d'intensité urbaine ;
- la desserte en transports collectifs intervient de façon nettement plus marquée comme facteur de choix pour les acquisitions récentes ;
- l'espace métropolitain et les bourgs centres regagnent du poids dans la répartition de la production de logements neufs, même si la seconde couronne de l'agglomération strasbourgeoise reste sur une baisse continue du rythme de production ;
- l'accessibilité interne et externe de la métropole a nettement profité des projets inscrits dans le document de 2006. La majorité des projets portant sur le réseau ferré et tramway a été achevée.

Bilan : L'analyse de la production de logements confirme l'intérêt de l'armature urbaine du SCOTERS en tant que dispositif d'organisation du territoire.

Ainsi, l'enjeu de l'articulation transport structurant/urbanisme est confirmé, notamment par la réaffirmation du besoin de proximité pour limiter les contraintes/risques qu'entraînent certaines tendances récentes (pollution, ségrégation sociale, coût économique, crise énergétique, isolement).

Optimiser et partager le développement économique

1. Zones d'activités

- Lors de son élaboration, le SCOTERS avait fait le constat de l'éparpillement des projets de zones d'activités sur son territoire.

L'objectif du SCOTERS était donc d'optimiser et de partager le développement économique.

A cette fin, il met en œuvre une stratégie d'implantation à l'échelle de la Région de Strasbourg en prévoyant une répartition spatiale et une hiérarchisation des projets de zones afin de réduire la concurrence interne entre les territoires tout en favorisant la maîtrise de la consommation foncière et en permettant une meilleure visibilité par les acteurs économiques.

En ce sens, les orientations du SCoT hiérarchisent, calibrent et organisent le développement des secteurs dédiés aux activités économiques :

- 3 plateformes d'activités inter-intercommunales de 100 ha maximum sont localisées ;
 - 21 sites de développement économique intercommunaux sont identifiés (20 à 60 ha maximum, en fonction du niveau de desserte par les transports en commun) ;
 - les communes peuvent aménager un secteur pour le desserrement des activités économiques locales (jusqu'à 5 ha).
- Sur le terrain de l'emploi, près d'un tiers des emplois du territoire du SCoT se situe dans des zones d'activités, ce qui confirme les orientations adoptées dès 2006 sur l'organisation et la hiérarchisation des sites de développement économique.

Une autre observation mérite d'être faite : le territoire du SCOTERS se caractérise par une part relativement stable dans l'emploi départemental. Néanmoins, son taux de variation récent est parmi les plus faibles du Bas-Rhin.

Par ailleurs, du point de vue structurel, l'emploi dans le SCOTERS connaît des évolutions disparates :

- l'emploi salarié privé augmente en dehors de la CUS et tend à baisser dans la CUS ;
 - les domaines industriels, de l'intérim sont en baisse alors que le secteur de la santé, du social, de l'éducation, de la culture ainsi que les transports sont en croissance ;
 - le commerce et la construction progressent hors CUS, à l'inverse de l'hôtellerie et de la restauration.
- Enfin, l'analyse met en évidence le fait que l'offre foncière est réduite dans les zones d'activités de la CUS qui se retrouve en concurrence directe avec l'offre importante de l'Ortenau.

Le poids économique de la Région de Strasbourg est renforcé. Sur la question de la consommation foncière dédiée aux zones d'activités, on constate que le SCOTERS est doté d'un système de calibrage, localisation et hiérarchisation des sites qui produit des effets. La consommation du foncier dédié aux ZA a été divisée par deux.

2. Commerce

- Concernant l'activité commerciale, l'analyse conduit à s'interroger sur la notion de proximité qui semble souvent malmenée par l'instauration du seuil de 6 000 m² pour le développement de nouveaux ensembles commerciaux en dehors des deux premiers niveaux de l'armature urbaine. En effet, 6 000 m² semblent davantage correspondre à un pôle rayonnant qu'à une offre de proximité.

Par ailleurs, l'enjeu de modernisation de la Zone Commerciale Nord et plus généralement des grandes zones commerciales de la CUS est peu identifié par le SCOTERS.

- La question du rôle de la fonction commerciale dans l'espace métropolitain doit être approfondie en s'appuyant sur le dynamisme du centre de Strasbourg.

Cette évolution devrait cependant intervenir dans le cadre de l'élaboration du Document d'Aménagement Commercial (DAC) imposé par la loi portant Engagement National pour l'Environnement (Grenelle II).

Le groupe pilote « urbanisme commercial » a piloté l'écriture d'un diagnostic qui préfigure l'écriture du DAC.

De même, les questions de logistique et de transport de marchandises méritent elles aussi une place plus importante dans le dispositif du SCOTERS.

Assurer une gestion économe de l'espace

Du fait de l'enjeu foncier en Alsace et de l'abondance des données sur la question, c'est sans doute sur ce point que les effets du SCOTERS sont les plus directement mesurables.

- On peut résumer les résultats et les tendances à l'œuvre sur le territoire en quelques chiffres :
 - sur la période 2002-2007, la consommation foncière a baissé de 41 % par rapport à 1976-2002. Cela représente 203 ha nouveaux par an ;
 - le territoire du SCOTERS représente 38% de la consommation départementale de foncier ;

- les zones urbaines, en dehors des zones d'activités, ont diminué leur consommation de 35,5 %. Cette baisse est plus importante dans les communes dites bien desservies par rapport à leurs homologues du reste du département ;
- les zones d'activités ont divisé par deux leur consommation d'espace.

On note donc une nette optimisation de la consommation foncière et ceci dans tous les niveaux de l'armature urbaine.

Ces observations confortent la poursuite dans le sens des orientations du SCOTERS.

- Pour autant, ces bons résultats sont à nuancer du fait que l'ensemble du territoire ne réalise que 87 % de l'objectif de production de logements qu'il s'est fixé.

Néanmoins, le chiffrage d'objectif de consommation modérée de la ressource foncière devrait contribuer à améliorer encore le résultat.

D'autant que les travaux du groupe pilote « foncier » mettent bien l'accent sur la nécessité de calibrer les objectifs fonciers sur la base de l'ambition de développement et de production de logements du territoire.

Bilan : Les constats qui précèdent conduisent à poursuivre dans la logique des orientations du SCOTERS et à mettre en place des objectifs chiffrés de la consommation de l'espace dans le cadre de la mise en œuvre de la loi Engagement National pour l'Environnement (Grenelle II).

Préserver le cadre de vie, la santé, les ressources et le bon fonctionnement écologique du territoire

1. Le projet environnemental est une composante du projet de territoire du SCOTERS qui perçoit l'espace comme une ressource.

Les orientations du SCOTERS distinguent cinq niveaux d'actions :

- garantir les équilibres écologiques ;

- maintenir le fonctionnement écologique des cours d'eau ;
- maintenir ou reconquérir une trame verte et bleue et constituer des corridors écologiques identifiés ;
- préserver l'agriculture et les terres agricoles ;
- valoriser les espaces naturels ou agricoles en ville de manière à préserver la nature en ville

Enfin, le SCOTERS traite de la question des risques naturels et technologiques.

2. Dans sa conception du projet de territoire, le SCOTERS intègre d'ores et déjà des enjeux qui sont aujourd'hui repris par les dispositions de la loi Engagement National pour l'Environnement (Grenelle II), notamment concernant la préservation et la remise en état des continuités écologiques et la qualité de l'air.

Bilan : Les orientations du SCOTERS demeurent valides.

Il conviendra néanmoins de porter attention aux dispositions air-climat-énergie, aux évolutions du SDAGE, aux questions des coulées de boues et des zones humides dans le cadre de la mise en conformité du SCOTERS avec la loi Grenelle II.

Ces évolutions sont cependant de l'ordre de l'ajustement et ne sont pas de nature à remettre en cause la pertinence des orientations du SCOTERS, ni les moyens à mettre en œuvre au service desdites orientations.

Conclusion

- L'analyse des résultats du SCOTERS montre une bonne appropriation de son projet de territoire. Le SCOTERS est connu et s'applique en bonne intelligence.

Les partenariats avec les différents acteurs de l'urbanisme réglementaire, que ce soit l'Etat, le Département par l'entremise du SDAUH, la CUS sont stables.

En particulier, la collaboration avec les services de l'Etat a permis de forger une véritable doctrine d'application du SCOTERS.

Cette doctrine est portée au sein du Syndicat mixte par la commission compatibilité et le Bureau qui formalise les avis du Syndicat mixte concernant les PLU et les projets d'aménagement.

Une gouvernance existe qui est aujourd'hui suffisamment forte pour avoir permis l'analyse des résultats du document dans toute sa complexité.

- L'analyse des résultats du SCoT montre la pertinence de la vision du développement de la métropole Strasbourgeoise et de sa région qui reste stimulante et capable d'encadrer le développement du territoire.

Compte tenu du fait que le projet de territoire est jugé pertinent à l'issue de l'analyse des résultats du SCOTERS, il vous est proposé de maintenir le SCOTERS dans sa version actuelle.

Vu le code de l'urbanisme et notamment l'article L. 122-14 ;

Vu la délibération du Comité syndical du 1^{er} juin 2006 approuvant le Schéma de Cohérence territoriale de la Région de Strasbourg ;

Vu l'analyse des résultats de l'application du SCOTERS réalisée par l'ADEUS et le Syndicat mixte pour le SCOTERS

Considérant que l'analyse des résultats de l'application du SCOTERS pour la période 2006-2012 confirme fondamentalement la validité de ses orientations et de ses objectifs et l'adéquation des moyens mis en œuvre pour les atteindre ;

Considérant que cette analyse a été concertée et se trouve partagée avec les partenaires et personnes publiques associées du SCOTERS et notamment ses 12 intercommunalités membres (11 depuis le retrait de la Communauté de communes de Gamsheim-Kilstett par arrêté préfectoral du 29 février 2012) ;

Considérant la proposition du Bureau du Syndicat mixte élargi aux Présidents des Intercommunalités membres du SCOTERS, qui a débattu le 2 avril 2012 sur les résultats intermédiaires de l'analyse des résultats du SCOTERS, de maintenir le projet de territoire du SCOTERS

*Le Comité syndical
sur proposition du Président
après en avoir délibéré,
à l'unanimité*

Décide de maintenir le SCOTERS tel qu'il a été approuvé le 1^{er} juin 2006.

Certifié exécutoire compte tenu de :
La transmission à la Préfecture le
La publication le
Strasbourg, le

Le Président
Jacques BIGOT

