

## **Compte-rendu de la réunion de l'atelier pour le diagnostic du 11 juillet 2002**

L'objet de cette séance était d'examiner le diagnostic provisoire effectué et présenté rapidement par l'ADEUS suite aux réflexions émises par les élus, les personnes publiques associées et les représentants du monde socio-économique et associatif lors des réunions précédentes (pour mémoire, ces réunions se sont tenues les 15, 18 et 24 avril dernier. Un compte-rendu est disponible sur le site [www.scoters.org](http://www.scoters.org)). Les différents partenaires se sont retrouvés dans les termes du document et partagent donc ce diagnostic provisoire.

Les discussions ont permis de préciser ou d'amender certains termes utilisés. Mais elles ont surtout permis d'aborder des questions qui engageront notre avenir.

### **Les infrastructures routières**

Pour M. GEIGER, les contraintes environnementales doivent être intégrées dès la conception notamment pour le GCO et la VLIO.

M. SCHWOB assure que le GCO suivra cet objectif inscrit dans le schéma de services collectifs. De la même façon, il affirme que la concertation nécessaire a été engagée. Il confirme également que c'est une infrastructure de transit.

Mme DREYSSE, tout comme M. BARBIER, pense qu'il va créer un appel Nord-Sud.

M. GROSSMANN rappelle que le rôle principal du GCO est tout de même de délester l'axe Nord-Sud de l'agglomération, actuellement surchargé.

Reste la question : les nouvelles routes stoppent-elles ou génèrent-elles la congestion ?

Pour M. SCHULTZ et Mme MEYER il faut aussi se préoccuper des congestions transversales comme l'axe surchargé vers Benfeld en envisageant une voie transversale parallèle à la liaison Lahr-Erstein-Obernai.

### **Les modes de transports alternatifs**

M. BARBIER plaide pour l'augmentation des réseaux de transports non routiers. M. SCHWOB note un consensus pour le développement des transports en commun sur le SCOTERS et demande d'en compléter la liste avec le tram et les TER.

M. WUNNENBURGER rappelle des prises de positions pour une antenne du TRG dans le Kochersberg.

M. SCHULTZ demande à ce que les articulations entre le rail et la route soient également étudiées. Mme MEYER pousse à l'imagination pour trouver de nouvelles alternatives : un transport en commun sur voie d'eau, par exemple.

### **Les zones d'activités**

Pour M. ABI, Strasbourg a besoin d'une activité industrielle importante et le SCOTERS devrait définir des typologies d'activités et créer une spécialisation. Mais M. SCHMITT

s'interroge sur la façon de réussir une planification dans un système économique non planifié.

Pour M. MULLER il faut un plan des zones d'activités à l'échelle du département, mais aussi des zones dont l'attractivité porte sur 10 à 15 km autour des bourgs-centres. Les infrastructures et les transports en commun doivent être prévus à cette échelle.

Mme KELLER demande de cartographier l'ensemble des zones d'activités pour avoir une base de travail à l'échelle du département.

### **La zone portuaire de Strasbourg**

Pour M. BAYLE il ne s'agit pas de réfléchir à une alternative, mais davantage à la manière de développer les activités de la zone du port autonome de Strasbourg.

M. GROSSMANN ne voit pas non plus où mettre la zone portuaire. Cependant, il ne s'interdit pas de réfléchir à un éventuel déménagement du port aux pétroles, mais les choses ne sont pas simples : les stations services de la zone sont alimentées par ce port. Pour Mme KELLER Il faut garder une grande zone industrielle sur le port de Strasbourg relié à la logistique combinée entre l'eau, le fer et la route.

Certaines fonctions utiles à l'aire du SCOTERS qui nécessitent un isolement subsisteront sur l'aire du port autonome. C'est une sorte de contribution de la CUS à l'aire du SCOTERS.

M. BARBIER ne voit pas d'inconvénient à cette concentration d'activités en densifiant les terrains.

M. GEIGER précise cependant que le transfert des déchets du Nord vers le Rohrschollen par chemin de fer n'est pas réaliste avec la réouverture de la centrale de Schweighouse.

M. FABERT rappelle qu'il reste les problèmes liés aux circulations et aux dilemmes de la pénétrante Est et de la RN4.

Mme KELLER pense que l'on pourrait y infléchir certaines activités, réfléchir à une meilleure intégration par rapport aux zones urbanisées sur l'axe Est-Ouest et cantonner l'activité industrielle plus à l'Est à proximité du port.

M. SCHWOB pense également que des éléments partiels peuvent être déménagés et qu'une coexistence avec la ville est possible, surtout dans l'esprit du renouvellement urbain cher à l'Etat.

Pour Mme DREYSSE toutes les activités de la zone ne sont pas liées à la logistique portuaire, elle demande s'il existe des études pour localiser ces 2 catégories d'activités.

### **Le transfrontalier**

Pour M. RUCH, il serait aberrant de transférer des activités logistiques liées au port vers Kehl. Ce n'est pas l'avis de M. BARBIER qui voit dans le transfert d'activité au-delà du Rhin une façon de se positionner qualitativement dans le réseau du Rhin supérieur. Pour lui, le positionnement européen de Strasbourg doit plus fonctionner par le rayonnement que par la concentration mégalopolistique.

## **Le développement urbain**

M. SCHMITT s'interroge sur la façon de faire face à l'augmentation de la mobilité de l'activité en plus de celle constatée de l'habitat.

Pour M. BARBIER l'espace est une matière première qu'il faut économiser. Il faudrait réaliser une projection des espaces urbanisables.

A ce sujet, M. SCHWOB voudrait que l'on affirme plus clairement que nous devons lutter contre l'étalement urbain comme contre un fléau. Il voudrait aussi que l'on explicite que le GPV est une opération de renouvellement urbain.

Pour M. MULLER, les maires sont co-responsables de l'augmentation des prix des terrains quand ils facilitent l'installation des nouveaux périurbains. Ils doivent clairement les informer que l'on ne peut pas avoir à la fois les avantages de la campagne et tous les services de la ville.

## **Les risques industriels**

M. BLANC demande si les leçons de Toulouse ont été tirées par rapport à la plateforme pétrochimique.

Le travail de gestion des risques est de l'ordre du bon sens pour Mme KELLER, mais le gel des constructibilités est un acte de courage politique. M. GROSSMANN donne l'exemple d'une école maternelle qui n'a pas été réalisée à La Robertsau pour ces raisons.

## **Le patrimoine naturel et urbain**

Pour M. BARBIER les trames vertes uniquement autour des cours d'eau sont insuffisants, il faudrait non seulement plaider pour le maintien mais aussi pour la reconversion en espaces verts. Il signale une autre insuffisance : la non prise en compte du patrimoine ordinaire ou de proximité.

M. WUNNENBURGER soutient la diffusion des «bons» exemples préconisée par le document. Il cite également comme démarche exemplaire la reconquête de la qualité de l'eau dans le Kochersberg et suggère de créer une solidarité intelligente entre l'amont et l'aval de la Souffel.

M. MULLER pense que les CTE vont être remis en cause et demande une carte de l'espace agricole à protéger.

M. BARBIER demande aussi à ce que le diagnostic de l'économie agricole soit fait pour notamment éviter les amputations des bonnes terres agricoles. Mme BRUNEAU et Mme HEITZ estiment que la richesse de notre patrimoine naturel n'est pas assez mis en valeur.

M. REVERDY rappelle que l'état initial de l'environnement est en train d'être réalisé parallèlement à ce diagnostic.

M. SCHULTZ souhaiterait qu'au bout du SCOTERS les élus puissent disposer d'un document de synthèse qui récapitule les contraintes.

M. MULLER estime que la politique de l'eau doit être régionalisée.

A propos des lignes à très haute tension, M. BURGER voudrait que l'on analyse leur impact sur la santé des personnes et que l'on définisse la pertinence de ces lignes.

M. GEIGER et Mme MEYER rappellent qu'il existe des organismes et des enquêtes publiques pour la concertation. On peut cependant rappeler les impératifs par rapport à l'aménagement du territoire.

M. BONNET a trouvé que les participants manifestaient un grand intérêt aux questions d'aménagement du territoire. Pour lui le débat issu des controverses permettra de prendre des décisions pour le futur. En Alsace la «page n'est pas blanche», nous sommes donc condamnés à inventer des nouvelles choses pour s'adapter à un contexte déjà établi. Mme MEYER conclut en rappelant les prochaines étapes de ce diagnostic : reprise des amendements formulés sur ce document, séminaire de relecture le 3 septembre prochain, Comité syndical d'adoption durant la 2<sup>ème</sup> quinzaine d'octobre. Suivra la phase de discussion publique sur les enjeux et les orientations.