

**Compte rendu de la réunion  
du  
Comité syndical du Syndicat mixte SCOTERS**

**23 février 2005 à Strasbourg**

Étaient présent(e)s :

- Monsieur **Robert GROSSMANN**, président du Syndicat mixte
- Monsieur **Daniel HOEFFEL**, vice-président du Syndicat mixte
- Monsieur **Etienne WOLF**, vice-président du Syndicat mixte
- Madame **Fabienne KELLER**, membre du Bureau
- Monsieur **Jean-Daniel ZETER**, membre du Bureau du Syndicat mixte
- Monsieur **Jacques BIGOT**, membre titulaire du Syndicat mixte
- Monsieur **Philippe DEBS**, membre titulaire du Syndicat mixte
- Monsieur **Erwin FESSMANN**, membre titulaire du Syndicat mixte
- Monsieur **Bernard FREUND**, membre titulaire du Syndicat mixte
- Monsieur **Hugues GEIGER**, membre titulaire du Syndicat mixte
- Monsieur **Roland GOETZ**, membre titulaire du Syndicat mixte
- Monsieur **Jacques HELFTER**, membre titulaire du Syndicat mixte
- Monsieur **Robert LUSTIG**, membre titulaire du Syndicat mixte
- Monsieur **Alfred MAECHLING**, membre titulaire du Syndicat mixte
- Madame **Danielle MEYER-TRABER**, membre titulaire du Syndicat mixte
- Monsieur **André SCHNEIDER**, membre titulaire du Syndicat mixte
- Monsieur **Hubert STEINMETZ**, membre titulaire du Syndicat mixte
- Monsieur **Justin VOGEL**, membre titulaire du Syndicat mixte
- Monsieur **Rémy WILLMANN**, membre titulaire du Syndicat mixte

- Monsieur **René WUNENBURGER**, membre titulaire du Syndicat mixte
- Monsieur **Sébastien ZAEGEL**, membre titulaire du Syndicat mixte
- Madame **Martine ALTEMAIRE**, membre suppléant du Syndicat mixte
- Madame **Marie-Dominique DREYSSE**, membre suppléant du Syndicat mixte
- Monsieur **Michel GIRARD**, membre suppléant du Syndicat mixte
- Monsieur **Pierre GRIGNON**, membre suppléant du Syndicat mixte
- Monsieur **Paul GUILLON**, membre suppléant du Syndicat mixte
- Monsieur **Gérard HAMM**, membre suppléant du Bureau du Syndicat mixte
- Monsieur **Bernard KLEIN**, membre suppléant du Syndicat mixte
- Monsieur **Frédéric LE JEHAN**, membre suppléant du Syndicat mixte
- Monsieur **Jean-Paul LINGELSER**, membre suppléant du Syndicat mixte
- Madame **Yveline MOEGLIN**, membre suppléant du Syndicat mixte
- Monsieur **Gérard OBER**, membre suppléant du Syndicat mixte
- Monsieur **Alain REEB**, membre suppléant du Syndicat mixte
- Monsieur **Maurice RUSCHER**, membre suppléant du Syndicat mixte
- Madame **Esther SITTLER**, membre suppléant du Syndicat mixte
- Monsieur **Paul SCHMITT**, membre suppléant du Syndicat mixte
- Monsieur **Robert SCHNEIDER**, membre suppléant du Syndicat mixte

Représentants des « personnes publiques associées » :

**État**

Monsieur **Michel THENAULT**, Préfet de la région Alsace, Préfet du Bas-Rhin  
Monsieur **Yannick TOMASI**, directeur départemental délégué  
Monsieur **Emmanuel de LANVERSIN**, chef du service urbanisme et aménagement  
Monsieur **Jean-Claude CLAVERIE**, service urbanisme et aménagement

**Région Alsace**

Monsieur **Justin VOGEL**, vice-président du Conseil régional d'Alsace, représentant M. Adrien ZELLER, président du Conseil régional d'Alsace

**Département du Bas-Rhin**

Monsieur **Christian ACKER**, cellule aménagement et équipements

**Chambre d'Agriculture du Bas-Rhin**

Monsieur **Bernard WENDLING**, membre élu représentant M. Eugène SCHAEFFER, président  
Monsieur **François ZUGMEYER**, chef du service aménagement

**Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg**

Madame **Barbara CALLIGARO**, CCI / chef de mission économie

**Chambre de Métiers d'Alsace**

Monsieur **Hubert FLADENMULLER**, vice président, représentant M. Fernand MEYER, président  
Monsieur **Bernard ROESCH**, directeur de la section du Bas-Rhin

**Autres personnes présentes :**

Monsieur **Didier HERTZOG**, ADIRA

Monsieur **François BOUCHARD**, directeur général des services / CUS  
Monsieur **Bernard PAILHES**, directeur du développement urbain / CUS  
Madame **Jacqueline TRIBILLON**, chef du service de la planification urbaine / CUS  
Monsieur **Pierre ZETER**, service de la planification urbaine / CUS

Monsieur **Hervé LEROY**, directeur / ADEUS  
Madame **Géraldine MASTELLI**, Chargée de mission SCOTERS / ADEUS  
Monsieur **Michel REVERDY**, directeur du Syndicat mixte

Nota : D'autres personnes ont assisté également à cette réunion, celle-ci étant publique.

Le président Robert GROSSMANN salue monsieur le Préfet Michel THENAULT ainsi que les représentants des personnes publiques associées de la Région Alsace, du Département du Bas-Rhin, de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Bas-Rhin, de la Chambre d'agriculture, de la Chambre de métiers, des Autorités organisatrices de transport, ainsi que tous ses collègues.

Il rappelle que le Comité syndical de ce jour est consacré à un point unique : l'examen du dossier complet du SCOTERS.

Les personnes invitées à en débattre ont pu prendre connaissance des 3 pièces essentielles qui le constituent, c'est-à-dire

- du **PADD** -ou « projet d'aménagement et de développement durable »-
- du **DOG**, -ou « document d'orientations générales »-
- et du **rapport de présentation**, auquel est joint un préambule, qui explique le cadre juridique du SCOTERS.

Le président rappelle l'utilité et le contenu de chacun de ces documents :

#### **A. Le PADD**

C'est la pièce maîtresse, c'est le projet de nature politique. Le PADD exprime ce que les élus veulent faire de la région de Strasbourg, et le développement qu'ils souhaitent. Il est construit autour de 3 grandes volontés :

- 1°) Accroître le rôle métropolitain de Strasbourg, assurer son accessibilité et renforcer son attractivité
- 2°) Partager un développement modéré, construire environ 4000 logements par an, donner une priorité aux transports collectifs, achever les infrastructures routières de contournement de l'agglomération strasbourgeoise, et permettre le développement de nouvelles zones d'activités, créatrices d'emploi et de richesses
- 3°) Protéger notre environnement, nos paysages, nos espaces agricoles, notre patrimoine commun -qu'il soit naturel ou urbain- Trouver de nouvelles énergies, restreindre les nuisances et permettre que les ressources essentielles, comme l'eau et l'air, puissent se renouveler de manière durable, pour le bien-être et la santé de nos 600 000 habitants.

#### **B. Le Document d'Orientations Générales**

C'est le document juridiquement le plus important, puisque c'est lui qui imposera une compatibilité descendante à tous les autres documents d'urbanisme. Il est construit autour de 10 chapitres, qui correspondent à des thèmes traités dans le code de l'urbanisme.

Les orientations générales ont déjà été débattues, et la version provisoire qui a été transmise aux participants met volontairement en évidence les multiples corrections qui ont été portées à ce document, suite aux débats en Comité syndical et aux nombreuses rencontres entre les personnes publiques associées et les représentants de notre Syndicat mixte ces derniers mois.

Comme le PADD, ce Document d'Orientations Générales (le DOG) a fait l'objet de plusieurs écritures successives, tenant compte de tout ce qui s'est dit pendant la concertation, dont le Comité syndical sera amené à tirer le bilan au cours de sa prochaine réunion. Robert GROSSMANN rappelle à ce sujet qu'il y a encore une réunion publique programmée à Marlenheim le 3 mars

prochain, à 20 heures, qui sera la toute dernière des réunions publiques organisée dans le cadre de la concertation.

### C. Le « Rapport de présentation »

À l'exception des membres du Bureau qui en ont déjà pris connaissance le 27 janvier dernier, et des représentants des personnes publiques qui travaillent avec l'ADEUS et le Syndicat mixte sur sa rédaction définitive, c'est un document nouveau, au moins dans sa forme et sa présentation, et qui comprend 5 parties :

- le diagnostic, que le Comité syndical avait validé en octobre 2002, et qui a été mis à jour depuis cette date
- l'état initial de l'environnement, également présenté au Comité syndical à la fin de l'année 2002
- les choix retenus pour établir notre projet de développement et d'aménagement durable, ainsi que notre document d'orientations générales
- les incidences des orientations du projet sur l'environnement, document présenté au Comité syndical il y a quelques mois
- Des annexes

Le document est accompagné de nombreuses cartes. Certaines font parties du DOG, et ont donc un caractère contraignant. C'est le cas des 9 cartes thématiques, qui seront intégrées au document d'orientations générales. D'autres cartes, annexées au rapport de présentation, ont une fonction d'information. Il s'agit des 30 cartes indiquant les périmètres de protections des captages d'eau potable existants et proposés, mais également de 32 cartes au 1/25 000ème qui précisent les espaces et sites naturels importants. À ce sujet, un problème technique de reproduction des documents a empêché toute diffusion des cartes 23 à 32 (*ces cartes ont été distribuées aux participants en réunion*).

---

Robert GROSSMANN résume ainsi la volonté des élus de disposer d'un schéma clair, synthétique et également pédagogique. Le SCOTERS doit être un « cap collectif », il doit à la fois encadrer le développement de la région de Strasbourg et également laisser une marge d'appréciation aux maires, dans le cadre de leur PLU. C'est bien un document à l'échelle intercommunautaire, que certains regarderont de très près pour vérifier ce que dit le SCOTERS de tel ou tel projet qui les intéresse particulièrement. Les uns en regretteront la prise en compte, les autres au contraire en pointeront l'absence. Il en est ainsi du GCO, qui suscite des prises de position diverses. Le président du Syndicat mixte dit avoir également quelques interrogations sur la création d'une possible plateforme logistique à KOGENHEIM, sur laquelle le Comité syndical ne s'est encore jamais prononcé.

Mais le SCOTERS n'est pas une addition ou une compilation de différents projets. C'est une réflexion lourde sur l'articulation des diverses politiques thématiques et territoriales dans les domaines de l'habitat, de l'économie, des transports et de l'environnement.

Au bout de cinq années d'études, Robert GROSSMANN estime que nous sommes arrivés à un projet cohérent, et –il l'espère- partagé. Nous avons, durant ces années, travaillé étroitement avec les services de l'Etat, de la Région Alsace, du Département du Bas-Rhin, des 3 chambres

consulaires et des Autorités organisatrices de transport, et le président du Syndicat mixte remercie leurs représentants de leur implication, qui a toujours été très enrichissante.

Les multiples versions de nos documents, élaborés par les représentants de l'agence d'urbanisme, sont là pour témoigner du long mûrissement de notre réflexion, sur un grand territoire où chacun a appris à connaître le point de vue de l'autre, à le comprendre, à le respecter.

Le prochain Comité syndical du 21 mars sera l'occasion de se prononcer officiellement sur ce travail collectif. Mais aujourd'hui, il s'agit, -de manière très libre-, d'entendre une dernière fois, avant l'« arrêt » du SCOTERS, les avis de chacun. Le président du Syndicat mixte rappelle qu'il ne s'agit pas d'un avis officiel : Ce n'est qu'après que le SCOTERS ait été «arrêté» que les personnes publiques, ainsi que les communes et Communautés de communes membres (et voisines) seront consultées officiellement sur notre schéma, et que celui-ci fera l'objet d'une enquête publique.

Avant de conclure son propos liminaire, le président indique avoir souhaité réunir -le 1<sup>er</sup> mars prochain- le Bureau du Syndicat mixte, réunion à laquelle tous les présidents des Communautés de communes du SCOTERS ont été invités. La discussion d'aujourd'hui servira de base aux ultimes ajustements qui seront fait à ce moment.

Le président souhaite que les participants puissent débattre de l'ensemble des documents du SCOTERS, et invite le Préfet à prendre la parole.

Monsieur le Préfet remercie le président du Syndicat mixte du SCOTERS de l'avoir invité à s'exprimer devant l'ensemble du Comité syndical. Ce schéma est assez déterminant et reflète bien la vision des élus en matière de développement. Le Préfet souligne la qualité des documents qui lui ont été présentés, et dont le contenu constitue un cadre de réflexion et de décisions pour les 139 communes concernées. Le Préfet souligne toute l'importance de la concertation pendant l'élaboration de ce schéma et l'intérêt d'une nécessaire gouvernance dans le suivi de la réalisation et l'exécution du schéma. Parmi l'ensemble des éléments abordés, le Préfet relève particulièrement trois grands enjeux : les zones d'activités, les risques naturels d'inondation, et la question du logement.

- les zones d'activités : l'emploi est une préoccupation majeure de tous ; il est également générateur de ressources. Le schéma hiérarchise les zones d'activités en créant une nouvelle offre en la matière. Le Préfet fait remarquer que deux plateformes d'activités sont situées à proximité l'une de l'autre, ce qui nécessitera vraisemblablement un arbitrage. Ces zones doivent offrir une bonne qualité de services aux industriels ainsi qu'une bonne qualité de desserte, car il est certain qu'on ne peut pas réaliser de telles zones n'importe où sur le territoire de la région de Strasbourg.
- les risques naturels d'inondation : pour le Préfet, le schéma opte pour une ligne de conduite très judicieuse en balisant bien la volonté des élus de pouvoir construire en zone inondable selon des critères très clairement exprimés. Le Préfet souhaite cependant qu'on cite la notion « d'aléa » (et non simplement de risque). L'urbanisation possible en zone inondable doit évidemment garantir la sécurité des biens et des personnes, tout en ne gênant pas les écoulements des eaux. Il fait remarquer aux élus que le coût de l'urbanisation en zone inondable aura un surcoût qu'il appartiendra aux collectivités de gérer.
- la question du logement : le SCOTERS retient, dans son projet et ses orientations, des dispositions compatibles avec le plan de relance gouvernementale. Le Préfet demande au Syndicat mixte de mieux territorialiser la répartition des logements (notamment aidés), lesquels devront avoir une bonne qualité de desserte. Cette démarche devra être encore plus

prononcée dans le document définitif. Enfin, la politique en matière de logements doit s'accompagner d'une politique foncière, et c'est dans le suivi du SCOTERS qu'il faudra la mettre en place.

Le président Robert GROSSMANN remercie le Préfet Michel THENAULT de sa contribution.

La discussion se focalise ensuite sur la plateforme logistique de Kogenheim.

Esther SITTLER signale qu'il existe un débat au sein de la Communauté de Communes de Benfeld au sujet de cette zone, qui est susceptible de créer de 500 à 1 000 emplois. Après discussion interne, la COCOBEN demande l'inscription de cette zone dans le SCOTERS sachant que l'inscrire ne signifie pas automatiquement la réaliser, mais que ne pas la planifier l'hypothèquerait sans doute.

Robert GROSSMANN informe les membres du Comité syndical que cette question a été abordée lors du précédent Bureau et que celui-ci y avait donné un avis plutôt défavorable, cette plateforme logistique devant s'implanter à quelques kilomètres de la plateforme de Dambach.

Rémi WILLMANN et Robert LUSTIG évoquent l'intérêt qu'il y aurait pour la Communauté de communes de Benfeld de disposer d'une telle zone. Cela étant, c'est toute la région de Strasbourg qui pourrait bénéficier, à la fois par des retombées fiscales et sociales, de l'implantation d'une telle zone, située au nord de l'Alsace centrale.

Daniel HOEFFEL se demande si on ne pourrait pas considérer que ces deux sites (Dambach et Kogenheim) ne forment qu'une seule plateforme « à deux faces ». La plateforme de Dambach (90 hectares) pourrait devenir un site industriel, alors que celle de Kogenheim (100 hectares en 2 tranches) pourrait accueillir de la logistique.

Barbara CALLIGARO, représentant la Chambre de Commerce et d'Industrie du Bas-Rhin, signale qu'en Alsace centrale, on manque plutôt de plateforme logistique et qu'en ce qui concerne une telle zone, la pluri-modalité est à assurer. Elle signale d'ailleurs qu'une plateforme à Kogenheim serait raccordable au fer, ce qui n'est pas le cas de celle de Dambach.

Le président signale que le prochain Bureau, auquel seront invités tous les présidents des Communautés de communes, se penchera à nouveau sur cette question sensible. Il passe ensuite la parole au représentant de la Région Alsace.

Justin VOGEL indique que la Région, régulièrement impliquée dans l'élaboration du SCOTERS, a fait activement valoir, étape par étape, la vision du développement, la sensibilité aux milieux et le souci de la cohésion territoriale qui sont les siens.

Elle l'a fait en fonction de l'intérêt régional lié à ses politiques (stratégie économique, transports, environnement...) mais également en fonction de l'économie générale du schéma de cohérence et de spécificités propres à ce territoire que sont sa vocation européenne, son caractère transfrontalier, son activité fluviale, les risques naturels et industriels, son réseau de villes et bourgs centres, la qualité de ses espaces agricoles, naturels et forestiers, ses cours d'eau ....

C'est ainsi qu'à sa satisfaction sont intégrées et déclinées, à cette échelle, de grandes priorités telles que le renforcement de la desserte en transports collectifs et le développement de l'intermodalité, la restauration et la consolidation de la trame verte, l'exploitation de l'atout du haut-débit, le co-développement harmonieux entre Strasbourg et les autres pôles urbains, le conditionnement de

l'urbanisation et des zones d'activités au développement durable, la diversification de l'offre de logement et la recherche de densités appropriées notamment autour des gares et stations de transport en commun en site propre.

La Région souhaite, en outre, relever des avancées positives certaines d'une version à l'autre, au titre desquelles :

- une formulation plus précise et concise des documents (à l'exception du rapport de présentation qui admet parfois une rédaction approximative)
- la spatialisation d'un certain nombre d'enjeux comme il avait été demandé (terres agricoles, entrées de ville, pôles urbains etc.)
- un effort de hiérarchisation en matière de zones d'activités économiques ;
- des mentions faites aux outils à mobiliser (schémas directeurs d'eaux pluviales, outils fonciers, la coordination des autorités organisatrices de transport), même s'il manque encore, à ce sujet, des précisions et compléments (notamment en matière foncière).

A ces titres, la Région approuve le PADD et le DOG dans leurs dernières versions.

Cependant, la Région souhaite faire état de points qui auraient mérité d'être davantage développés dans le PADD et le DOG :

- l'organisation spatiale anticipée de l'arrivée du TGV Est-Européen en termes de restructuration du quartier-gare, d'offre de logement et d'équipements notamment économiques et touristiques ou d'irrigation territoriale ;
- l'identification de lieux récréatifs, touristiques, sportifs et d'espaces verts à aménager ou à créer, y compris en milieu urbain ;
- les critères de répartition des logements en fonction des différents secteurs, afin que le SCOTERS puisse peser sur les dynamiques d'habitat et sur une répartition équilibrée de l'offre, non seulement en matière de logement social mais également en fonction des besoins en logement (qui recouvrent pour partie une demande, constante, d'accession à la maison individuelle y compris en milieu urbain);
- le contenu et les objectifs de la ou des stratégie(s) foncière(s) à mettre en œuvre dans le cadre du SCOTERS dès son adoption et à cette échelle ;
- la territorialisation et spécification des services publics, parapublics et sociaux ainsi que les services aux entreprises en fonction de certains critères (besoins de tel secteur, savoir-faire, desserte en transport en commun, pôles de gare qui s'y prêtent particulièrement etc.), évoquées dans le rapport de présentation, mais peu détaillées dans le PADD et le DOG ;
- des dispositions précises en matière de régulation du trafic des poids lourds en augmentation constante, assorties de garanties pour la préservation de la santé des populations et de l'environnement ;
- la spatialisation du maillage transfrontalier avec l'ensemble de l'agglomération de Kehl notamment en termes de gestion des risques, de régulation des trafics, de marché du logement, de partage de fonctions urbaines supérieures dans leurs traductions spatiales etc., dans un contexte où a été adopté le Livre Blanc Strasbourg-Ortenau et où se met en place un Eurodistrict ;
- l'illustration plus concrète de l'articulation effective ou envisagée du SCOTERS avec les autres SCOT et pays, dont les chartes ont été adoptées et sont antérieures au SCOTERS, en termes de cohérence des projections démographiques, d'axes et de projets de transport tels que le tram-train en particulier, de trame verte etc..



La Région pointe encore l'existence de contradictions difficiles à gérer, en particulier entre des protections environnementales et agricoles clairement identifiées et cartographiées et des extensions de routes ou d'activités économiques envisagées (exemples de la « réutilisation » de la route du Rhin, des extensions urbaines dans les zones agricoles fertiles, de la possibilité de réaliser des projets routiers consécutifs à l'extension d'activités ou d'habitat ou à la sécurisation d'un secteur).

Enfin, la Région demeurera par la suite particulièrement vigilante sur :

- les impacts des infrastructures routières (GCO, Route du Rhin) et la limitation stricte des projets routiers, - dont on sait qu'ils font l'objet coutumier de dérogations... ;
- l'encouragement, à l'inverse, de liaisons transfrontalières en particulier en transports collectifs ;
- la prise en compte stricte et effective des risques (industriels, naturels...) dans les documents d'urbanisme pour la santé des populations et l'environnement naturel et agricole;
- la prise en compte prioritaire des mobilités douces et de l'usage des énergies renouvelables dans les documents d'urbanisme ;
- une hiérarchisation plus stricte des zones d'activités à une échelle intercommunale de préférence ;
- le développement de formes d'habitats intermédiaires différenciées selon les territoires du SCOTERS et selon les projets de transport collectif (tram-train, TRG);
- le développement d'une agriculture dite « raisonnée » (l'Institut transfrontalier d'application et de développement agronomique financé par la Région, l'Etat et l'Agence de l'eau pourrait être mobilisé et l'opportunité d'une gestion foncière périurbaine et agricole approfondie).

Pour conclure, Justin VOGEL se permet de verser au débat quelques interrogations émises par la Région Alsace, comme l'identification des moyens d'application des orientations figurant dans le SCOTERS, les outils possibles de régulation ou les nouvelles modalités de solidarité sur lesquelles s'appuyer pour éviter les concurrences territoriales et les inégalités de traitement.

A titre d'illustration, les transports publics urbains et interurbains requièrent une coordination « inter-territoriale » étroite, le risque étant que par rapport aux services performants et multimodaux dont bénéficie une agglomération comme l'agglomération strasbourgeoise, la conception, la rentabilité et le financement d'un service de transport deviennent plus problématiques au niveau du bassin des villes petites et moyennes, dont certaines ne sont toujours pas desservies (Ried Sud ou Kochersberg).

Justin VOGEL évoque enfin la question du suivi qui se pose dès à présent dans l'instruction des modifications et révisions de POS/PLU en matière de zones d'activités déjà inscrites dans les documents d'urbanisme.

Christian ACKER, au nom du Conseil général, souhaite émettre 4 observations relatives à l'économie, aux transports publics, à l'axe routier Obernai-Lahr et aux projets routiers.

En ce qui concerne l'économie, le SCOTERS prévoit de développer 5 types de zones sur son périmètre : les sites de développement métropolitain (Parc d'innovations d'Illkirch, Espace européen de l'Entreprise à Schiltigheim, Parc d'exposition d'Eckbolsheim, Port Autonome), des plateformes d'activités, analogues aux plates-formes départementales, des nouveaux sites de développement économique pour chacune des intercommunalités du SCOTERS, des petits sites communaux, et des zones dédiées à une activité précise de service public.

Le Département souhaite assurer la cohérence entre les dimensions et les localisations des zones choisies et leur desserte routière et en transport public.

Le Département estime que les enjeux d'accès ne sont pas résolus pour un quart des 16 plateformes et sites intercommunaux envisagés par le SCOTERS (Ittenheim, Hangenbieten, zone aéroportuaire, Wiwersheim). L'incertitude subsiste pour 4 sites non localisés sur le plan concernant les activités économiques (CC de Benfeld, du Rhin, Porte du Vignoble et Villages du Kehlbach et région de Brumath).

L'interdiction de développer une nouvelle plateforme logistique multimodale de portée nationale ou internationale apparaît trop pénalisante pour le développement économique de la région de Strasbourg et du Bas-Rhin, alors que le développement des fonctions logistiques est à présent une mutation majeure du tissu industriel. La formulation concernant les nouvelles zones logistiques et leurs relations aux besoins des entreprises, « existantes et/ou à venir » n'est pas claire et à revoir.

Pour les transports en commun, sont considérées comme « bien desservies » les communes disposant du réseau ferré, du futur TRG, du réseau de tramway (horizon 2007-2008) ou d'arrêts de bus ou de cars réguliers et fréquents aux heures de pointe (10 à 15 mn de fréquence), continu dans la journée et assurant un accès en 30 à 35 mn maximum au centre de Strasbourg. Le Département, autorité organisatrice des liaisons régulières interurbaines sur l'aire du SCOTERS, se trouve ainsi confronté à des normes ambitieuses, dépassant de loin la situation existante pour les communes desservies à ce jour. Les normes de desserte des communes par les transports en commun énoncées dans le document d'orientations générales doivent impérativement être revues. Le Département fournira des éléments dans le cadre de la consultation des personnes publiques associées.

Concernant l'axe routier Obernai-Lahr, il importe de ne pas affirmer d'emblée la nécessité de la création d'un nouvel axe, alors que les études (une étude d'opportunité est à présent engagée par le Conseil Général) peuvent conclure à une solution d'amélioration des infrastructures existantes. La création d'une nouvelle route sera à l'évidence confrontée aux contraintes accompagnant les milieux naturels sensibles traversés.

Enfin, en ce qui concerne les projets routiers nécessaires au développement de la Région de Strasbourg, Christian ACKER signale qu'il est écrit que le « GCO ne s'accompagnera d'aucune augmentation de capacité et de performance de la desserte radiale de l'ouest de la région de Strasbourg (Marlenheim et environs, Ackerland, Kochersberg) vers l'agglomération strasbourgeoise. Il en va de même pour l'ensemble des projets routiers qui seront conçus de manière à pouvoir accueillir les transports en commun et ne devront pas augmenter globalement la capacité routière vers l'agglomération strasbourgeoise ».

En fait, certaines déviations envisagées le long de la RN4 ont notamment un but de qualité du cadre de vie des centres villages et ne constituent pas un accroissement des capacités en termes de flux de véhicules ou de temps de parcours. Elles ne doivent pas être hypothéquées par cette rédaction du SCOTERS.

Barbara CALLIGARO évoque le fait que certaines des observations déjà émises par la Chambre de Commerce et d'Industrie ont bien été prises en compte, mais d'autres non. Parmi les points non repris, figure le tourisme, lequel mériterait une attention particulière dans le SCOTERS.

Bernard ROESCH, de la Chambre de métiers, souhaiterait que la place réservée à l'artisanat soit plus affirmée. Il donne quelques éléments généraux sur l'importance de l'artisanat au sein de la région de Strasbourg, et identifie le coût du foncier comme un véritable problème. La Chambre de métiers est d'autre part favorable à la hiérarchisation des zones d'activités telle que décrite dans le DOG, et particulièrement au fait que l'emploi doit être présent partout sur notre territoire.

François ZUGMEYER, au nom de la Chambre d'agriculture, estime que le DOG est encore incomplet quant à la garantie offerte aux espaces agricoles. Il propose de délimiter des zones à vocations agricoles, et de les protéger plus fortement de toute urbanisation. Il précise également que si certains secteurs (comme le Kochersberg ou la plaine d'Erstein) sont bien identifiés comme secteurs à vocation agricole, d'autres territoires, qui produisent des asperges, du tabac..., sont également à protéger.

Bernard KLEIN, toujours au nom de la Chambre de l'agriculture, évoque le GCO et les actuels soucis de la profession agricole sur ce projet qui consommera 300 hectares de bonnes terres. Les revenus des agriculteurs risquent de baisser, et les terroirs seront défigurés par un projet sur lequel la profession agricole émet de grandes réticences. Il est en cela rejoint par M. Bernard WENDLING.

René WUNENBURGER insiste également devant ses collègues sur la détermination du monde agricole par rapport à ce projet. Pour lui, on se trompe de débat car le GCO est présenté comme un outil de désengorgement de l'agglomération strasbourgeoise, alors que sa véritable utilité est d'être le chaînon manquant nord-sud dédié au trafic de transit. Il évoque également la coordination des élus concernés par ce projet autoroutier.

Jacques BIGOT revient sur les observations de son collègue Justin VOGEL, qui représente la Région Alsace. Pour lui, les réflexions sur les stratégies foncières sont essentielles, et un schéma régional des transports et des déplacements pourrait être d'une utilité certaine. Ainsi, en ce qui concerne la logistique, il faut dépasser le seul périmètre du SCOTERS et évoquer ce problème dans un cadre plus large. La réalisation d'un schéma régional peut être le cadre d'un tel débat.

Hugues GEIGER rappelle que le SCOTERS a des erreurs du passé à gérer. Ainsi en est-il des décisions qui ont conduit au doublement de la RN83 par une autoroute, du tunnel place des Halles ou de l'absence de choix quant à une autoroute de contournement de l'agglomération. Il s'agit de ne pas refaire de nouvelles erreurs, et il faut repenser l'ensemble des projets dans le cadre du territoire couvert par le SCOTERS, en les articulant mutuellement.

Robert GROSSMANN ne souhaite pas que la région de Strasbourg se fige dans un refus de toute nouvelle infrastructure qui irait à l'encontre de son attractivité et de son accessibilité, que ces infrastructures soient routières ou ferroviaires d'ailleurs. Pour autant, la question du report du trafic des camions allemands sur les infrastructures routières françaises est un véritable souci, auquel il va bien falloir trouver une solution.

Jean-Daniel ZETER rejoint les idées évoquées par le président du Syndicat mixte, et évoque particulièrement certains projets : il en est ainsi de la poursuite du tram en direction du Kochersberg, qu'il faudrait affirmer en priorité, au moins jusqu'à Oberhausbergen.

Fabienne KELLER se réjouit que le Syndicat mixte pour le SCOTERS soit un lieu de débat où l'on puisse échanger différentes visions sur l'avenir de notre territoire. Cela est souvent un exercice difficile, et tout le mérite du SCOTERS est de rapprocher les dossiers thématiques et les points de vues. Le Maire de Strasbourg revient ensuite sur la question de la zone de Kogenheim, qui est pour elle assez emblématique : personne ne peut ignorer que de nouvelles zones, de nature logistique, produiront un trafic de poids lourds, lesquels ne peuvent aujourd'hui -pour aller de Wissembourg à Saint-Louis- que traverser la ville de Strasbourg au milieu de ses quartiers, via l'A35. Les précédentes interventions (sur les plateformes logistiques en Alsace centrales et le GCO), montrent à l'évidence que les problèmes sont liés, et que l'on ne peut pas résoudre l'un sans évoquer l'autre.

Elle rappelle la situation insupportable des riverains de l'agglomération strasbourgeoise, dont certains voient défiler jusqu'à 180 000 véhicules par jour. Le grand contournement de l'agglomération strasbourgeoise est une solution envisagée de très longue date, qui aujourd'hui trouve sa place dans un ensemble d'autres projets routiers ou ferrés (tram-train, TRG, TER) qui combinent à la fois l'accès à la métropole régionale et son évitement par le transit lourd.

Fabienne KELLER évoque encore les difficultés du transporteur ferré national à pouvoir satisfaire certaines demandes des entreprises et des usagers, notamment dans le port de Strasbourg. Les trafics de poids lourds sur la route du Rhin, sur la RN4 et sur les grandes voies d'accès à l'agglomération strasbourgeoise sont de plus en plus intenses, et on pourrait réfléchir à une extension de la taxe allemande (MAUT) non seulement à l'Alsace, mais à l'Europe entière. Tous ces grands sujets méritent débat, sans qu'on puisse reporter éternellement des décisions lourdes. Fabienne KELLER souhaite également engager à Strasbourg un grand débat sur la place de la voiture dans la ville, notamment sur toutes les démarches de covoiturage, transport à la demande, d'accès à l'hyper centre, etc. Il faut aborder ce débat sans idéologie, en cohérence avec ce qu'exprime le SCOTERS. Pour évoquer un autre sujet, l'articulation des problèmes d'inondabilité de la région de Strasbourg avec le souci de produire du logement ou des zones à usage d'activités illustre bien tout l'intérêt du Schéma de cohérence territoriale, qui doit concilier des positions initialement divergentes. L'intérêt de la réflexion du SCOTERS est d'aborder tous ces sujets, sans blocage, avec des idées ouvertes qui rendent les politiques publiques sectorielles (transport, habitat, économie, environnement...) compatibles. Robert GROSSMANN demande à ses collègues de ne pas oublier Strasbourg, dont l'embolie est une menace réelle, à terme, si on ne fait rien.

Bernard KLEIN revient sur les grands équipements de transports retenus par le schéma, et notamment le TGV et le GCO. Sur le TGV, il indique que la Chambre d'agriculture ne s'est jamais opposée à la LGV. Sur le GCO, il se demande si on n'aurait pas pu étudier des tracés qui passent plus à l'Est de l'agglomération strasbourgeoise.

Sur ce dernier point, Jean-Daniel ZETER souligne que la motivation des élus du Kochersberg n'est pas de faire passer ailleurs cette infrastructure, mais bien d'exprimer une interrogation sur son utilité finale. Il évoque la croissance, la raréfaction et le prix des produits pétroliers, et la prospective territoriale. Sur les pratiques individuelles de déplacement, Jean-Daniel ZETER s'interroge sur le nombre de voitures qui circulent avec une seule personne à bord. Il faudra bien que ces pratiques évoluent, et les transports collectifs associés à des parking-relais bien répartis et bien situés deviennent des priorités évidentes et essentielles.

Robert GROSSMANN se dit perplexe devant une tendance globale de la société qui pousse à ne rien faire, voire à ralentir par tous les moyens des projets indispensables à la population (VLIO, tram, GCO...).

Hugues GEIGER évoque également les questions relatives à la pollution de l'air due au trafic automobile au centre ville et les rejets de polluants dont la concentration pose problème. Il ne s'agit pas de déplacer la pollution vers d'autres territoires, mais de la diluer.

Pour Daniel HOEFFEL, le fait que le débat se polarise sur le GCO montre qu'il existe un fort consensus sur les autres points du SCOTERS. L'opposition au GCO répond à des questions de principe plus qu'à des questions territoriales, et les différents arguments ne sont pas tous convergents. Globalement, sa position rejoint celle exprimée par Fabienne KELLER, et décrite dans les orientations du SCOTERS. Ce schéma est maintenant abouti, et il faudra en suivre les grandes

orientations. C'est en effet le non suivi des orientations du SDAU de 1973 qui a sans doute posé le plus de problèmes.

Fabienne KELLER intervient rapidement pour répondre à Bernard KLEIN, qui se demandait si le GCO ne pouvait pas passer à l'Est de l'agglomération strasbourgeoise. Cela est réglementairement impossible (présence des forêts rhénanes, du Port, des zones SEVESO...). Des études ont d'ailleurs été faites en son temps par les services de l'Etat sur toutes les alternatives possibles, et la conclusion a abouti au tracé actuellement retenu. Pour continuer le débat amorcé par Jean-Daniel ZETER sur les transports collectifs, elle note le paradoxe d'un investissement très fort de la CUS sur le transport collectif, alors que dans le même temps, la part modale réservée à la voiture n'a pas diminué.

Après que Jacques BIGOT se soit exprimé sur le GCO en se déclarant dubitatif sur l'utilité réelle de cette infrastructure, Jean-Daniel ZETER résume l'opinion générale des élus qui se dégage du débat : on ne peut pas ne pas inscrire le GCO dans un document de planification tel que le SCOTERS, quoi qu'on pense de sa réalisation ou de son utilité. Le SCOTERS est un document de planification qui doit permettre de préserver l'avenir et permettre tous les futurs possibles. (Il n'y a aucune opposition ou contribution complémentaire à cette synthèse).

Plus aucune observation n'étant faite, et aucune prise de parole n'étant demandée, le président Robert GROSSMANN clôt la séance en se félicitant de la qualité du débat, et rappelle qu'il réunira le Bureau du Syndicat mixte, auquel seront conviés les présidents des Communautés de communes, le 1<sup>er</sup> mars 2005, pour débattre et trancher, une dernière fois avant l'arrêt du SCOTERS, des points délicats. Il demande à l'administration du Syndicat mixte et aux représentants de l'ADEUS de prendre en compte les multiples remarques compatibles avec la philosophie générale du SCOTERS, et qui permettent d'en améliorer encore la rédaction, puis invite les participants à se retrouver autour d'un verre de l'amitié.

**Robert GROSSMANN**  
*Président*