

Synthèse des 3 ateliers territoriaux SCOTERS

(Schwindratzheim – Duttlenheim – Rhinau)

Les 3 ateliers des **15, 18 et 24 avril 2002** ont permis de mettre en perspectives les projets des intercommunalités et des personnes publiques avec les constats établis sur l'ensemble du territoire du SCOTERS.

Les différentes prises de positions ont été regroupées sous forme de synthèses (ci-après) présentées en fin de séance par un observateur extérieur à la démarche.

Atelier territorial du 15 avril 2002 à Schwindratzheim

1. L'impact de la densification et l'accompagnement des projets d'infrastructures

Le projet actuel du Grand Contournement Ouest (GCO) ne fait pas l'unanimité. C'est surtout son tracé qui est contesté, principalement par les représentants des zones traversées. Toutefois, il semble évident pour tous qu'il sera indispensable au développement régional et interrégional de la région de Strasbourg, mais aussi pour libérer l'agglomération strasbourgeoise et l'A 35 de la circulation de transit.

Les élus ont demandé des projets d'accompagnement des grandes infrastructures (GCO, VLIO, TC). En effet, le resserrement du maillage pourrait entraîner un appel extérieur de nouvelles populations si une urbanisation accompagne ces grandes infrastructures (cas de la VLIO notamment) et ainsi la création de nouveaux besoins.

Ils ont également fait ressortir l'intérêt d'accompagner les grands projets d'infrastructures de réseaux de transport en commun plurimodaux et de les intégrer dans un axe est-ouest. A ce titre, l'implantation du système de Transport Routier Guidé (TRG) élaboré par le Conseil Général a fait l'unanimité. D'autres interventions sont à approfondir comme des solutions de gratuité de péage (ticket-vignette) pour les résidents locaux ou encore un titre de transport commun au SCOTERS ou à des groupements d'intercommunalités).

D'après la représentante de la SNCF, le ferré n'est pas une solution alternative suffisante pour la diminution du transport routier du fret compte tenu des multiples contraintes techniques.

2. Urbanisation, foncier et solidarité

Le projet de plate-forme d'activités projeté à Brumath offre plusieurs facilités pour les entreprises et pour les communes, notamment la proximité des grands axes et projets de transport.

Ces grandes plates-formes posent toutefois des questions de fond telles que :

- le partage de la T.P., soit dans une optique de T.P. de zone, de T.P. d'intercommunalité ou même de T.P.U. généralisée au SCOTERS ;
- le besoin de micro-zones de 3 à 5 ha pour les communes, pour permettre les sorties des entreprises locales ;
- la nécessité d'éviter un développement urbain continu le long de certains axes de transport afin de garder l'identité de secteurs entre l'agglomération et les secteurs périphériques.

Il faut en fait une forme de partage entre les avantages financiers, les nuisances, les compensations pour les collectivités qui accueillent de telles plate-formes et pour les utilisateurs de ces celles-ci...

Pour le développement résidentiel, il a aussi été souligné qu'il fallait organiser des offres diversifiées en habitat, principe qui sera répercuté dans les PLU et les PLH, en intervenant, par exemple sur la réhabilitation du patrimoine et la diversification des types de bâti en évitant les « mono-produits » comme le pavillonnaire.

L'urbanisation doit se faire dans le cadre d'un urbanisme durable où le foncier n'est pas gaspillé. La préservation du foncier permettra aussi de préserver l'identité des secteurs communaux.

L'idée de la mise en place d'une « maison intercommunale » est revenue pour canaliser les demandes de la population, des entrepreneurs, des associations et des collectivités, en matière de services publics et d'aide aux familles.

3. Environnement et aménagement du territoire

Concernant les questions environnementales, l'accent a été mis sur l'importance qu'il faudrait donner à la valorisation des cours d'eau, à la mise en place des SAGEECE et à la nécessité d'assurer un environnement de qualité autour des zones d'activités et de promouvoir les potentiels locaux comme la reconnaissance des vergers ou des labels agricoles ainsi que leur mise en valeur comme richesse collective.

Un projet commun de piste cyclable est également ressorti et il a été indiqué qu'il devait faire partie intégrante d'un grand schéma cyclable pour le SCOTERS.

Concernant les zones de stockage des déchets, l'urgence d'une démarche d'extension des zones existantes et de recherche de nouveaux sites a été signalée. Une démarche de localisation spatiale de sites potentiels doit être amorcée avec les communes et les intercommunalités.

Pour les lignes électriques, tous les nouveaux projets utiliseront les corridors actuels. Il reste à vérifier avec les communes et la Régie de Transport Electrique (RTE) la compatibilité des projets avec les orientations du SCOTERS.

Atelier territorial du 18 avril 2002 à Duttlenheim

1. Les projets d'infrastructures de transport et les grandes zones d'activités du SCOTERS

La VLIO

Il est important pour le SCOTERS d'intégrer les projets d'infrastructures dans un schéma d'ensemble et d'assurer la cohérence entre grandes infrastructures, dessertes communales et transport en commun.

Dans ce grand schéma, une réflexion sur un maillage du transport en commun doit accompagner l'aménagement des grandes voiries telles que:

- le rabattement au réseau principal par des voies d'aménées et des parkings relais (P + R),
- la modernisation des voies SNCF dont l'aménagement d'une troisième voie au sud et la prise en compte de la desserte ferrée en première phase de réalisation des grandes zones d'activités,
- la réalisation du tram-train Strasbourg-Bruche-Piémont,
- le prolongement du tramway strasbourgeois de HautePierre vers l'ouest qui a été évoqué.

Le schéma devra accorder une attention particulière à la réduction des nuisances liées au trafic passant dans les communes.

Le passage de ces nouvelles voies dans certains secteurs sensibles du point de vue de l'environnement (les champs de captage d'eau potable...), devra leur garantir un maximum de protection. Cela exigera une évaluation fine des problématiques des pollutions potentielles.

En ce sens, ces nouvelles infrastructures vont constituer l'opportunité d'offrir une meilleure protection que celle que nous connaissons aujourd'hui.

La pénétrante Est et la rocade Est

Les élus estiment nécessaire de revoir la définition de la pénétrante Est inscrite au SDAU de 1973. En effet, les besoins semblent d'avantage porter sur une liaison nord-sud le long du Rhin et de la forêt de la Robertsau. En conséquence il faudra revoir à la baisse la vocation intensive de ce tronçon partiel du nord au sud jusqu'à la rocade, sans pour autant perdre de vue les enjeux que constituent le positionnement de la zone d'activités du port à l'échelle du SCOTERS et la desserte de la zone purement portuaire.

En grande partie, ils estiment également que la réalisation de cette voie et celle de l'aménagement de la rocade Est doivent être conditionnées à l'apport de réponses aux questions essentielles du bouclage ou/et du maillage du réseau général, notamment en terme environnemental (le passage de cette voie dans la forêt de la Robertsau, le périmètre SEVESO – proximité du quartier de la Robertsau, la pérennité du champ de captage du Polygone).

Tous s'accordent sur l'impossibilité de laisser croître le trafic de la RN4 (Etoile-Kehl) et sur la nécessité de trouver rapidement des solutions visant à diminuer le trafic de poids lourds. Cela d'autant plus que l'amélioration de la desserte portuaire est liée à la superposition des enjeux urbains et de desserte des secteurs d'activités.

Les TGV Est et Rhin-Rhône et le quartier gare

Les deux tracés du TGV sillonneront le territoire du SCOTERS et complexifieront l'organisation des réseaux de communication. Ce sera particulièrement vrai pour le territoire se situant à proximité de la gare SNCF de Strasbourg qui a pour vocation de devenir une des pierres angulaires du développement du territoire du SCOTERS.

La gare et son quartier seront dans l'avenir le point de convergence des différents réseaux de transports collectifs. A ce titre, le secteur de la gare SNCF de Strasbourg occupe une place stratégique sur l'aire du SCOTERS et devra faire l'objet d'attentions particulières en termes de cohérence des réseaux, de pôles d'échanges et de développement urbain.

Il s'agit d'un véritable projet de solidarité pour l'ensemble des partenaires du SCOTERS où tous les développements du transport collectif devront être connus et mis en cohérence.

Le tram-train

Un consensus s'est dégagé sur l'importance d'un bon maillage des transports en commun pour l'ensemble du territoire du SCOTERS. Le tram-train, le TRG et le tramway urbain représenteront un véritable parti pris de développement urbain s'ils s'appuient sur les projets locaux et sur la valorisation des gares existantes. Il est important pour l'avenir du territoire du SCOTERS de prendre en compte la prospective des nouveaux modes de vie, des nouveaux flux de communication et la répartition de l'habitat et des activités. Ces nouvelles façons d'utiliser le territoire du SCOTERS demanderont l'aménagement de nouvelles liaisons avec les territoires voisins.

Enfin, il a aussi été noté que les premières phases de réalisation du tram-train devraient prévoir la desserte de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim.

L'aéroport de Strasbourg-Entzheim et les zones d'activités

Le devenir de l'aéroport est lié à deux problématiques qui ont été soulevées lors de cet atelier : la valorisation de sa vocation internationale et les moyens nécessaires pour lui donner une certaine envergure.

En plus d'une augmentation de ses dessertes aériennes, il est important de trouver des partenariats transfrontaliers avec les aéroports allemands de Lahr et de Solingen pour augmenter les niveaux de services de la région de Strasbourg. Monsieur le président Robert Grossmann a d'ailleurs proposé d'évaluer la

possibilité de valoriser les liens avec Lahr à travers un projet fort dont la création d'un «shuttle» entre les deux plate-formes.

Le deuxième élément concerne l'ajout de nouvelles activités économiques à celles de l'aéroport. Le secteur de l'aéroport ne peut pas être une zone d'activités comme les autres. Les activités amenées à s'y implanter devront participer à la valorisation de l'aéroport.

Cela pose l'intérêt d'une stratégie particulière sur le SCOTERS pour les zones d'activités (dont une hiérarchisation) et de la répartition des pôles commerciaux. Sur ces sujets on a aussi relevé l'intérêt potentiel de la mise en place d'une TPU pour le territoire du SCOTERS à long terme, et à court terme sur les territoires intercommunaux. Plusieurs questions ont été soulevées sur la politique de distribution des plates-formes départementales et notamment sur la cohérence des propositions territoriales actuelles.

Le Port Autonome de Strasbourg (PAS)

La cohabitation du développement d'activités portuaires avec le développement urbain n'est pas incompatible mais demeure complexe. Le PAS joue un rôle essentiel dans la valorisation du Rhin. Il est en quelque sorte le «distributeur et l'organisateur» des transports sur la voie d'eau avec ses fonctions logistiques et ses missions de régulation du plan d'eau (Service de la Navigation et Voies Navigables de France – VNF).

Pour la CUS et l'ensemble du SCOTERS, le Rhin est une des solutions complémentaires au maillage du grand réseau d'infrastructures routières prévues par les collectivités pour les marchandises. En effet, le rail ne peut être seul une solution unique et facilement réalisable à court terme, compte tenu des besoins de modernisation de l'ensemble du réseau ferré.

L'importance du Rhin pour la région est, pour Monsieur Daniel Hoeffel, primordial car il a toujours été avec ses canaux, l'épine dorsale du développement économique. Cette question est stratégique pour l'ensemble de nos collectivités et leur avenir. Certaines questions devraient être revues dont la réactualisation de la faisabilité de la liaison Rhin-Rhône.

Enfin la valorisation des activités portuaires est au centre de ce débat avec des trafics qui à priori ne pourront qu'augmenter. Le stockage de carburants et leurs transports sont des activités économiques très rentables pour le port et seront difficiles à déplacer. Peu d'options sont possibles à l'exception d'un déménagement complet ou partiel vers Lauterbourg, Reischtett ou Herrlisheim ou encore l'utilisation de nouveaux systèmes de transport du carburant (renversement du sens des fluides dans l'oléoduc vers Reischtett du sud vers le nord).

Les multiples contraintes liées aux activités pétrolières et la proximité du quartier de la Robertsau ont confirmé l'intérêt de l'hypothèse du déplacement à moyen ou long terme des activités du port aux pétroles de Strasbourg , ce qui permettrait

une diminution parallèle des risques et nuisances pour l'environnement et du trafic lourd à l'intérieur de l'agglomération.

Le président a d'ailleurs demandé de développer cette question par des études particulières.

2. Les coulées vertes d'agglomération

Le projet proposé par la Communauté urbaine de Strasbourg consiste à valoriser les abords des rivières de son territoire tout en protégeant les biotopes présents. Ces coulées représentent aussi une des opportunités pour relier les corridors écologiques qui sont souvent coupés par le développement urbain.

Une grande partie des personnes présentes a proposé d'étendre cette démarche à l'ensemble du SCOTERS en l'accrochant aux démarches de SAGEECE du Conseil Général et à la trame verte régionale.

Atelier territorial du 24 avril 2002 à Rhinau

Les problématiques abordées lors de cet atelier ont soulevé plusieurs questions et principalement les questions de cohérence entre les politiques de transport et d'environnement sur l'aire du SCOTERS. Quant aux autres thématiques, quelques éléments ont été mentionnés mais n'ont pas orienté les débats de la journée.

1. Le réseau de transport et d'infrastructures

La vocation et le rôle de la RN83 sur le territoire sud du SCOTERS ont monopolisé une bonne partie des débats.

Le projet de réaménagement de la traversée de Fegersheim – Ichtratzheim – Lipsheim ne résoudra pas le problème du trafic allant sur l'A35. L'ouverture du pont Pierre-Pflimlin risque en plus de créer un appel supplémentaire aussi longtemps que le bouclage vers l'A352 ne sera pas réalisé. La solution n'est pas que routière : la valorisation de l'axe ferré comme alternative est à développer (par exemple la 3^{ème} voie Entzheim-Strasbourg).

Les élus des 3 communes riveraines tiennent à ce que le projet prenne en compte l'amélioration de l'environnement quotidien dès cette phase de réalisation (désenclavement des terrains, protection contre l'augmentation des nuisances sonores,...).

De nouvelles liaisons est-ouest

Au niveau routier, deux axes intéressent les élus ; d'une part la formalisation de l'axe Obernai-Lahr et d'autre part, une nouvelle liaison Piémont-Ried, déjà inscrite dans les documents de planification.

Il ne semble pas réaliste d'envisager de réaliser ces deux axes, en tout cas à moyen terme, car cela engendrerait la construction de deux ponts sur le Rhin et des passages en zones sensibles pour l'environnement.

Il a été proposé de revoir ces propositions et leurs «bien fondés» pour le SCOTERS dans le cadre d'un système de transport global. Ces tracés doivent être analysés dans le cadre du schéma des déplacements 2020.

La création de nouvelles alternatives

En attendant la création d'une nouvelle voie est-ouest, les participants ont proposé d'étudier des solutions complémentaires :

- des solutions par phase en attendant le GCO avec l'accélération de la mise en place de la rocade sud entre le pont Pflimlin et l'A35, la VRPV et le transport collectif,
- des solutions de transport en commun internes au secteur sud et vers la CUS :
 - le rabattement vers des parkings relais ou le prolongement du tramway de la CUS jusqu'à Fegersheim/Ichtratzheim
 - l'implantation d'un tramway le long du Rhin
 - une desserte par péniche sur le Rhin vers Strasbourg
 - des solutions plus légères comme des taxis collectifs ou des transports légers gérés par les communautés de communes à l'exemple de Saverne ou Marckolsheim,
- un réseau cyclable lié à la CUS et à Benfeld.

En ce qui concerne des solutions ferrées pour le fret, il a été dit comme dans les ateliers précédents que le ferré ne pourrait pas supporter à lui seul un transfert du trafic routier. Par contre, les premiers efforts de transfert sur le ferré devraient être concentrés sur une bonne desserte des zones d'activités en devenir.

Selon la représentante de la SNCF, il est primordial de prévoir en amont, avant la réalisation des zones d'activités, des connexions au réseau ferré principal. C'est une question de bonne gestion et de répartition du trafic mais aussi un gage de remplissage futur des zones d'activités.

2. Environnement et aménagement du territoire

Le secteur sud du SCOTERS est très contraint par l'encadrement réglementaire lié à la protection de l'environnement. Il existe plusieurs politiques et territoires concernés.

La priorité d'intervention dans le cadre du SCOTERS consiste à trouver une cohérence entre les différents projets qui se superposent : Natura 2000, trame verte régionale, SAGEECE, SAGE, coulées vertes d'agglomération (CVA), etc.

Il est proposé de suivre l'évolution de Natura 2000 pour partager le développement des avancées organisationnelles qui offrirait un cadre cohérent pour l'ensemble des interventions sur l'environnement.

Quatre étapes de clarification des différentes politiques ont été proposées :

- un partage des points durs par une forme de «porter à connaissance» de ce qui existe pour aider les communes,
- un plan de communication et d'échange d'expériences basé sur le partage des savoir-faire et des avancées entre élus. L'exemple de la commune de

Rhinau est à ce titre intéressant et devrait être porté à la connaissance de l'ensemble du SCOTERS,

- une assistance financière aux communes pour la réalisation d'études paysagères par les intercommunalités comme le fait actuellement la communauté de communes du Pays d'Erstein,
- une mutualisation des démarches qui valorisent socialement les espaces naturels comme les CVA de la CUS et autres études en cours.

3. Les autres thématiques abordées : économie, paysage, agriculture et équipements

L'activité économique

Il faut mettre en commun les réflexions sur l'aménagement des zones d'activités et plus particulièrement au niveau :

- des intercommunalités, en réfléchissant à la mise en place d'une taxe professionnelle de zone et un soutien pour les petites zones d'activités accueillant les sorties d'entreprises des centres des communes et les artisans,
- du SCOTERS, en réfléchissant à la pertinence des zones proposées par les intercommunalités vis à vis d'une politique de développement durable et de densification du territoire,
- du Département, articulant la planification des zones d'activités du SCOTERS -avec la politique du Conseil Général pour les plates-formes départementales- et des SCOT du Piémont des Vosges et de l'Alsace Centrale.

Paysage

Pour préserver un paysage caractéristique, la coupure entre l'agglomération strasbourgeoise et le pays d'Erstein doit être maintenue. Pour que les communes perçues à partir des grands axes comme la RN83 gardent leurs aspects remarquables, des mesures globales pour un urbanisme de qualité doivent être prises.

L'agriculture

Cette thématique a été peu abordée malgré les enjeux qui existent sur le territoire Sud du SCOTERS. Il a toutefois été mentionné qu'il fallait trouver de nouveaux moyens de valoriser cette activité comme la «labelisation» des produits agricoles.

Les équipements

La densification du territoire engendrerait de nouveaux besoins et la création de services pour des catégories de population en croissance comme les personnes âgées et la petite enfance.

