

# Rapport de présentation

A jour des procédures au 24 octobre 2019



# Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg

## Rapport de présentation

Approuvé le 1<sup>er</sup> juin 2006

À jour de la modification n° 1 (19.10.2010)

À jour de la modification n° 2 (22.10.2013)

À jour de la déclaration d'utilité publique  
emportant mise en compatibilité n° 1 (5.11.2013)

À jour de la modification n° 3 (11.03.2016)

À jour de la modification n° 4 (21.10.2016)

À jour de la déclaration d'utilité publique  
emportant mise en compatibilité n° 2 (24.10.2019)

Document réalisé par l'ADEUS, pour le Syndicat mixte / Scoters

Crédits photographiques : ADEUS, Bob Fleck, Ecoscop

Octobre 2019 © ADEUS

# Table des matières

<b>Préambule</b>	5
1 Une forte dynamique intercommunale	6
2 La recherche de cohérence avec les démarches de coopération voisines	10
3 Une coopération transfrontalière active	20
<b>Diagnostic</b>	23
<b>Chapitre I. Les évolutions urbaines et sociales</b>	25
1 Une augmentation continue du nombre de ménages	25
2 Une spécialisation du territoire	29
3 Une évolution des déplacements	33
4 Une périurbanisation, consommatrice de foncier	42
<b>Chapitre II. Les évolutions économiques et commerciales</b>	49
1 Les caractéristiques du tissu économique	49
2 L'implantation des activités économiques	57
3 L'équipement commercial	67
4 Le transport de marchandises	82
5 Les activités agricoles et forestières	71
6 Le tourisme	74
<b>Chapitre III. Le rayonnement de Strasbourg et de sa région</b>	77
1 La métropole strasbourgeoise et sa région	77
2 Les pôles urbains de la région strasbourgeoise	92
<b>Résumé non technique de l'évaluation environnementale</b>	117
<b>L'état initial de l'environnement</b>	131
<b>Chapitre I. Contexte physique et fonctionnement climatique</b>	133
1 Le contexte physique	133
2 Les conditions climatiques	140
3 La réduction des émissions de gaz à effet de serre	141
4 La demande en énergie : les consommations	149
5 L'offre en énergie	157
<b>Chapitre II. Santé publique</b>	165
1 La préservation de la qualité de l'air	165
2 La ressource en eau	175
3 La prévention des risques naturels	191
4 La prévention des risques technologiques	210
5 La gestion des déchets	215
<b>Chapitre III. Les ressources du sol et du sous-sol</b>	225
1 La préservation de la qualité du sol	225
2 L'occupation du sol	226
3 La pollution du sol	234
4 Le gisement du sous-sol	236
<b>Chapitre IV. Milieux naturels</b>	239
1 Les milieux naturels du territoire du SCOTERS	239
2 Les espèces animales et végétales	255
3 Les continuités écologiques : le réseau	268
4 Les espaces verts et le cadre de vie	283
<b>Chapitre V. Protection des sites et des paysages</b>	289
1 Les caractéristiques du territoire : unités paysagères composant le SCOTERS	289
2 Les composantes du paysage	294

<b>Chapitre VI. Synthèse de l'état initial de l'environnement</b>	<b>303</b>
<b>Chapitre VII. Objectifs de protection environnementaux règlementaires</b>	<b>307</b>
1 Climat et énergie	307
2 Qualité de l'air	311
3 Préservation de la qualité de l'eau	314
4 Consommation foncière	317
5 Pollution des sols	318
6 Risques naturels	319
7 Risques technologiques	323
8 Gestion des déchets	326
9 Nuisances sonores	328
10 Gisements du sous-sol	329
11 Milieux naturels	330
12 Espaces verts et cadre de vie	334
13 Paysages naturels	335
<b>Chapitre VIII. Annexes</b>	<b>337</b>
<b>Zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du plan</b>	<b>351</b>
1 Identification des zones susceptibles d'être touchées de manière notable	353
2 Caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable	358
<b>Analyse des incidences notables de la mise en œuvre du Schéma sur l'environnement et des mesures envisagées</b>	<b>379</b>
1 Une analyse des incidences du SCOTERS et des mesures envisagées par thématique environnementale	383
2 Incidences notables prévisibles du SCOTERS sur les sites Natura 2000	431
3 Incidences résiduelles cumulées du SCOTERS sur l'environnement et conclusion de l'évaluation environnementale	439
<b>Description de la manière dont l'évaluation environnementale a été effectuée</b>	<b>441</b>
1 Synthèse des grandes étapes de l'évaluation environnementale	444
2 Incidences évitées grâce à la démarche itérative de l'évaluation environnementale	450
3 Sources utilisées et acteurs mobilisés	451
<b>Description de l'articulation du document avec les autres documents, plans et programmes</b>	<b>455</b>
1 Les documents avec lesquels le SCOTERS est compatible	461
2 Les documents que le SCOTERS prend en compte	463
<b>Critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats</b>	<b>467</b>
1 Objectifs du suivi des effets du schéma	469
2 Description des critères et indicateurs de suivi	469
3 Modalités de suivi	471
<b>Les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable et le document d'orientation et d'objectifs</b>	<b>473</b>
1 Le bilan du Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de 1973	475
2 L'explication des choix retenus pour établir le Schéma de cohérence territoriale de Strasbourg	483
<b>Bibliographie, lexique et glossaire</b>	<b>499</b>
<b>Annexes</b>	<b>511</b>

## Préambule

La région de Strasbourg est dotée d'un schéma directeur approuvé en mars 1973. Ce schéma, couvrant 93 communes, est aujourd'hui largement dépassé. L'extension de l'aire urbaine de Strasbourg et le redéploiement des activités économiques reflété par l'augmentation des distances pour les déplacements domicile-travail ont conduit à élargir le périmètre initial. Cette extension comporte :

- les 13 communes du canton de Benfeld ;
- les 23 communes du canton de Hochfelden qui n'étaient pas encore incluses dans le périmètre de 1973 ;
- Westhouse, dernière commune du canton d'Erstein non incluse dans le périmètre de 1973 ;
- 10 communes du canton de Wasselonne, autour de Marlenheim ;
- 1 commune du canton de Haguenau (Weitbruch) ;
- la commune de Diebolsheim.

Le périmètre du Scoters comprend ainsi 138<sup>1</sup> communes :

Achenheim, Alteckendorf, Benfeld, Bergbieten, Bernolsheim, Berstett, Bietlenheim, Bilwisheim, Bischheim, Blaesheim, Bolsenheim, Boofzheim, Bossendorf, Breuschwickersheim, Brumath, Dahlenheim, Dangolsheim, Daubensand, Diebolsheim, Dingsheim, Donnenheim, Dossenheim-Kochersberg, Duntzenheim, Durningen, Eckbolsheim, Eckwersheim, Entzheim, Erstein, Eschau, Ettendorf, Fegersheim, Fessenheim-le-bas, Flexbourg, Friesenheim, Furdenheim, Geispolsheim, Geiswiller, Gerstheim, Geudertheim, Gingsheim, Gougenheim, Grassendorf, Gries, Griesheim-sur-Souffel, Handschuheim, Hangenbieten, Herbsheim, Hindisheim, Hipsheim, Hochfelden, Hoenheim, Hoerd, Hohatzenheim, Hohfrankenheim, Holtzheim, Hurtigheim, Huttenheim, Ichtratzheim, Illkirch-Graffenstaden, Ingenheim, Issenhausen, Ittenheim, Kertzfeld, Kienheim, Kirchheim, Kogenheim, Kolbsheim, Krautwiller, Kriegsheim, Kurtzenhouse, Kuttolsheim, Lampertheim, La Wantzenau, Limersheim, Lingolsheim, Lipsheim, Lixhausen, Marlenheim, Matzenheim, Melsheim, Minversheim, Mittelhausbergen, Mittelhausen, Mittelschaeffolsheim, Mommenheim, Mundolsheim, Mutzenhouse, Neugartheim-Ittlenheim, Niederhausbergen, Nordheim, Nordhouse, Obenheim, Oberhausbergen, Oberschaeffolsheim, Odratzheim, Olwisheim, Osthoffen, Osthouse, Ostwald, Pfettisheim, Pfulgriesheim, Plobsheim, Quatzenheim, Reichstett, Rhinau, Ringeldorf, Rohr, Rossfeld, Rottelsheim, Sand, Schaeffersheim, Schaffhouse-sur-Zorn, Scharrachbergheim-Irmstett, Scherlenheim, Schiltigheim, Schnersheim, Schwindratzheim, Sermersheim, Souffelweyersheim, Strasbourg, Stutzheim-Offenheim, Truchtersheim, Uttenheim, Vendenheim, Waltenheim-sur-Zorn, Wangen, Weitbruch, Westhouse, Weyersheim, Wickersheim-Wilshausen, Willgottheim, Wilwisheim, Wingersheim, Wintzenheim-Kochersberg, Witternheim, Wiwersheim, Wolfisheim, Zoebersdorf.

Le Scoters s'appuie sur une démarche de fond menée par les intercommunalités et le souci de mise en cohérence interne et externe avec les autres Scot et le Regionalplan allemand.

1. Duppigheim et Duttlenheim, initialement membres du Scoters, l'ont quitté en 2003 et 2004 pour rejoindre le Schéma directeur de Molsheim Mutzig et environs.

# 1 Une forte dynamique intercommunale

## 1.1. Les intercommunalités

Le périmètre du Scoters reflète une forte dynamique intercommunale, renforcée depuis 2000 par la création sur son périmètre de 4 communautés de communes<sup>2</sup>. Seule commune isolée, Blaesheim a rejoint la Communauté urbaine de Strasbourg le 1<sup>er</sup> janvier 2006. Le passage d'une intercommunalité de gestion (réseaux d'assainissement, ordures ménagères,...) à une intercommunalité de projet facilite les démarches partenariales en matière d'aménagement de l'espace.

Ces structures sont de taille et de poids démographique très variables. Ainsi les superficies s'échelonnent de 23 à plus de 300 km<sup>2</sup> avec des populations de 4 400 à 450 000 habitants. Cette diversité d'échelles est la traduction d'entités géographiques diversifiées qui apportent toute leur richesse à la communauté d'intérêts économiques et sociaux du Scoters. Cependant, la question se pose de la taille réduite de certaines structures face aux enjeux du territoire. La fédération de plusieurs intercommunalités permet notamment de surmonter l'obstacle de la taille et de concevoir les projets à une échelle plus large.

## 1.2. La dynamique engagée sur les territoires de projet

Plan de référence pour le développement de l'agglomération de Strasbourg l'Européenne 2010 – «Strasbourg Grand Format»

La Communauté urbaine de Strasbourg s'est dotée en 2004 d'un cadre de référence commun et partagé par l'ensemble des élus.

Le Plan de référence pour le développement de l'agglomération de Strasbourg l'Européenne 2010, qui constitue ce cadre, est le fruit d'une année de travail en commissions thématiques (développement économique et aménagement de l'espace, environnement et cadre de vie, développement social et culturel, cohésion sociale) complétée par l'organisation de trois séminaires intercommunaux sectorisés regroupant les élus par grandes zones géographiques.

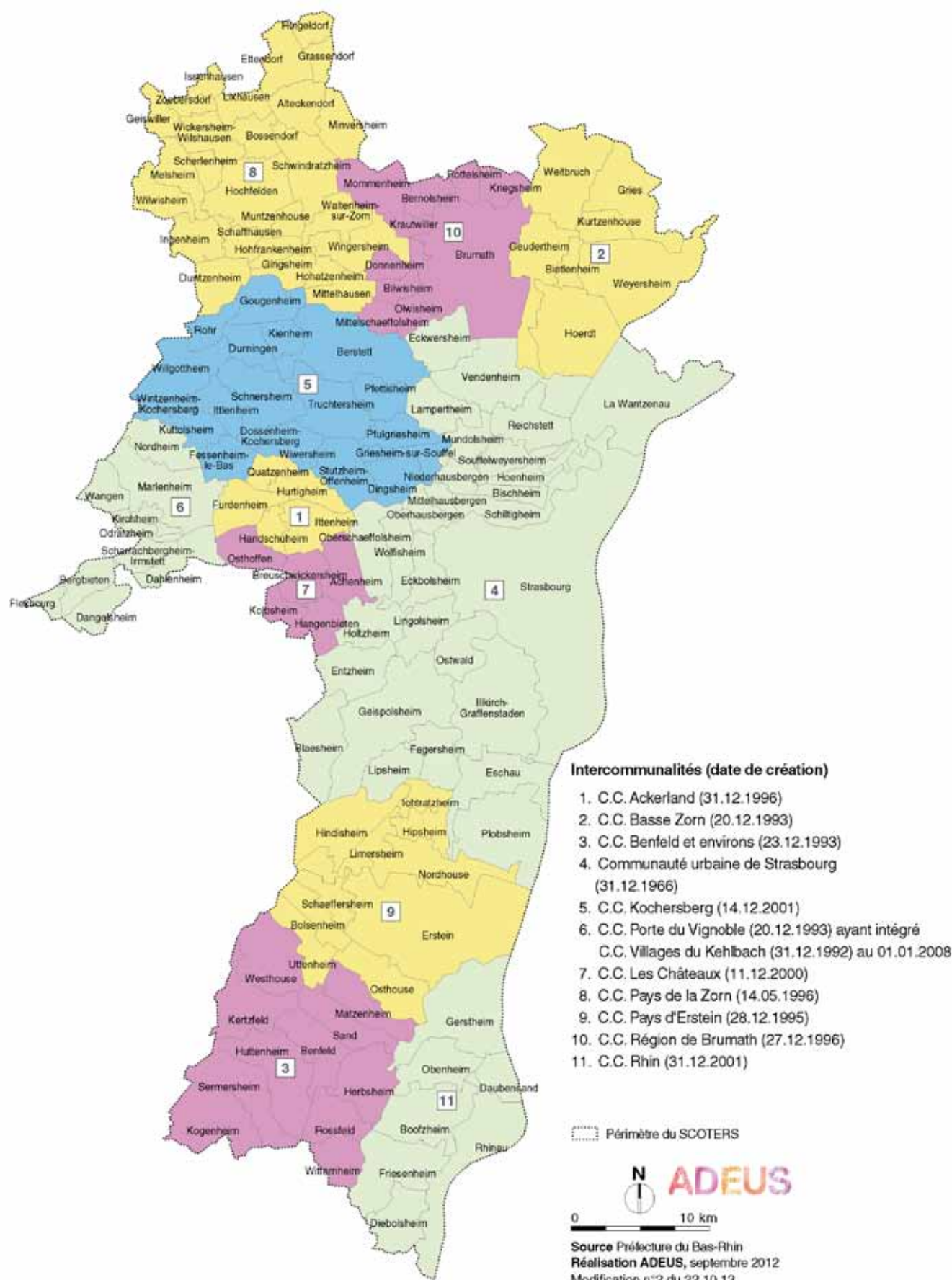
Le plan de référence rappelle les principes directeurs pour l'action publique dans l'agglomération strasbourgeoise : la recherche systématique d'un développement durable, la proximité avec les citoyens, l'équilibre entre la ville centre et les autres communes, le renforcement du rayonnement européen de Strasbourg.

Il fait apparaître huit objectifs majeurs :

- consolider le statut de Strasbourg comme pôle institutionnel européen ;
- réaffirmer la vocation de métropole rhénane de Strasbourg ;
- renforcer le dynamisme économique de l'agglomération ;
- conforter l'attractivité de la métropole strasbourgeoise ;
- maîtriser le développement et les mutations du territoire urbain ;
- améliorer les conditions de déplacements dans l'agglomération ;
- placer le citoyen au cœur de l'action publique ;
- améliorer la qualité de l'environnement et du cadre de vie.

2. Communautés de communes de l'Ackerland, des Châteaux, du Kochersberg et du Rhin.





Le contenu, structuré suivant ces huit objectifs, est repris sous forme de volets territoriaux, s'appuyant sur des éléments cartographiques, afin de faciliter la perception spatiale et l'articulation des enjeux. Il se présente donc comme un outil pratique et opérationnel au service de tous les élus de la Communauté urbaine.

#### Communautés de communes de la région de Brumath, de la Basse Zorn et de Gamsheim-Kilstett

Les Communautés de communes de la Basse-Zorn, Gamsheim-Kilstett et de la région de Brumath ont signé en mai 2000 une Charte intercommunale de développement. Celle-ci poursuit des objectifs en matière économique, en particulier concernant la logique d'implantation des zones d'activités en fonction de leur accessibilité.

Le projet prévoit par ailleurs d'assigner plusieurs fonctions aux espaces naturels afin de préserver leurs richesses, par des actions visant à promouvoir et valoriser les produits du terroir, à développer les activités liées au tourisme (plan d'eau de Brumath, écluses de Gamsheim) et aux sports et loisirs (circuits cyclables). Enfin, concernant le logement, les communautés de communes se positionnent en faveur de la valorisation du patrimoine bâti afin d'assurer la maîtrise d'un foncier rare.

#### Communautés de communes de la Porte du Vignoble et des Villages du Kehlbach

Le projet de territoire des Communautés de communes de la Porte du Vignoble et des Villages du Kehlbach (avril 2002) cherche à maîtriser la croissance urbaine à travers deux axes majeurs :

- une utilisation plus économe du foncier par la mise en place d'une commission permanente du foncier et la réalisation d'études foncières de localisation des zones d'urbanisation ;
- une diversification de l'offre en logements.

Une équité territoriale des activités économiques est également souhaitée en favorisant le maintien et le renforcement du tissu économique à l'échelle intercommunale, en dehors du bourg centre de Marlenheim. Cette politique active d'accueil d'entreprises de secteurs divers répond à un souci de multi-fonctionnalité des communes et de préservation d'un cadre de vie agréable (éviter la «commune-dortoir»). Face aux problèmes liés à la congestion, concernant surtout le réseau routier en direction de la Communauté urbaine de Strasbourg, la gestion des déplacements de proximité et le développement des transports en commun (politique de rabattement) représentent un enjeu fort pour ce territoire. Enfin, la préservation et la valorisation du paysage naturel et urbain (vignoble, rivières, vergers, sommets de coteaux, pelouses sèches, carrières), sur un territoire où géographie, paysage et viticulture forment les principaux facteurs d'identité, contribuent au cadre de vie.

#### Communauté de communes du pays de la Zorn

Le contrat d'objectifs 2001-2006, issu de la Charte intercommunale de développement et d'aménagement, affirme une réelle volonté de maîtriser l'urbanisation des communes par une politique de l'habitat soutenue (élaboration d'un Programme local de l'habitat, développement d'une offre de logements locatifs), associée à la prise en compte du cadre naturel (préservation de la qualité paysagère, valorisation des potentialités touristiques). Pour renforcer son attractivité résidentielle et économique et

répondre aux attentes des jeunes ménages, des services spécifiques sont apportés à la population (Maison de l'enfance, activités périscolaires, soutien à la vie associative et culturelle, utilisation optimale des équipements). Par ailleurs, les élus du secteur plaident pour la réduction des nuisances sur la RD421 par l'allègement du trafic, en supprimant le péage sur l'A4 sur le tronçon Hochfelden-Brumath à l'instar du tronçon Brumath-Haguenau.

#### Communautés de communes du Kochersberg, et de l'Ackerland

Une Charte intercommunale de développement local a été signée entre la Communauté de communes de l'Ackerland et du Kochersberg, et le Conseil Général du Bas-Rhin. Cette Charte a été mise en place pour atteindre les objectifs suivants :

- construire une solidarité intercommunale plus forte, apte à conduire un projet ambitieux d'aménagement et de développement du territoire qui préserve la spécificité du territoire, son identité et ce dans un secteur soumis à la périurbanisation de l'agglomération strasbourgeoise ;
- préserver et améliorer la qualité de vie des habitants de ce territoire, plus particulièrement en développant les services et les structures d'accueil pour l'ensemble de la population, des plus jeunes aux plus âgés, mais également des structures culturelles et sportives à vocation intercommunale ;
- développer l'attractivité et la promotion du territoire en mettant en valeur ses richesses, son patrimoine, l'agro-tourisme, les produits du terroir ainsi que la diversité des paysages ;
- promouvoir le développement économique local, notamment en animant le tissu artisanal et commercial, mais aussi par la création d'une zone d'activité intercommunale.

#### Communauté de communes de Benfeld

La Charte de développement intercommunal définit une politique d'implantation des zones d'activités en relation avec les espaces voisins et une maîtrise du développement industriel et logistique du territoire. Une solidarité territoriale est affichée avec le développement de coopérations intercommunales et l'adhésion à la démarche de pays de l'Alsace Centrale en même temps que l'intégration au périmètre du Scoters. La réalisation d'équipements structurants (projet de plateforme territoriale de formation AFPA<sup>3</sup>, projet de lycée professionnel ou technique), ainsi que l'amélioration de l'accessibilité et de la desserte du territoire (requalification de la RN83, projet de troisième voie SNCF) tendent à renforcer son attractivité.

La Charte de l'environnement a été approuvée le 22 septembre 2002.

#### Communauté de communes du pays d'Erstein

La Charte de développement (décembre 2001) affirme la préservation des zones naturelles, notamment par la conservation de la spécificité paysagère du territoire et la maîtrise de la croissance urbaine par une utilisation plus économe du foncier. Les nouvelles exigences liées à la mobilité et les problématiques ayant trait aux déplacements (usage accru de la voiture, saturation des infrastructures) représentent la base de projets de soutien aux modes de déplacements alternatifs (développement du transport en commun, soutien à une troisième voie ferroviaire articulée à la gare d'Erstein), destinés à favoriser la mobilité pour tous.

3. Association nationale pour la formation professionnelle des adultes

### Communauté de communes du Rhin

La Charte intercommunale (décembre 2003) affiche des objectifs environnementaux forts, avec notamment le projet de création d'un «Parc naturel transfrontalier du Rhin», dont Rhinau serait le cœur et qui répondrait directement aux soucis de préservation de la qualité de vie. En matière de développement économique, une desserte optimale et rapide du réseau haut débit constitue d'ores et déjà un atout de nature à renforcer l'attractivité économique du territoire. La politique du logement et de l'habitat, associée au développement des services à destination des habitants (appui à l'intergénération, efforts vers la petite enfance et la jeunesse, politiques de développement culturel et de soutien aux activités sportives) sont également au centre des préoccupations. Les élus se positionnent fortement en faveur de la réalisation d'une ligne de transport en commun en site propre de Strasbourg à Erstein-Kraft, accompagnée d'un parking relais, et de l'amélioration sensible des liaisons routières est-ouest, débouchant sur un nouveau pont sur le Rhin.

## 2 La recherche de cohérence avec les démarches de coopération voisines

### 2.1. Les Scot et Schémas directeurs voisins dans le département

Les périmètres des Schémas directeurs existants ou des Scot en projet aboutissent à une couverture quasi complète du département du Bas-Rhin par des démarches de réflexion prospective en matière d'aménagement du territoire. Pour le Scot de la région de Strasbourg, la coordination avec les Schémas directeurs et Scot voisins en cours d'élaboration est fondamentale : l'aire urbaine de Strasbourg dépassant le périmètre du Scoters, la réponse aux besoins en logements et la maîtrise de la périurbanisation, l'offre en zones d'activités, de même que la mise en place d'une politique de déplacements cohérente en dépendent. Notamment, la mise en place de grands projets comme le TGV, le Grand contournement ouest, le tram-train ou le Transport routier guidé nécessitent une coordination particulièrement forte. Par ailleurs, la position de la région de Strasbourg à l'aval des principaux cours d'eau et au carrefour de grandes entités naturelles la rend en partie tributaire des décisions amont pour la gestion des risques d'inondation et la protection des espaces naturels.

## Les périmètres des Scot dans le Bas-Rhin





### Scot du Piémont des Vosges

Le Scot du Piémont des Vosges a été prescrit le 2 juillet 2001. Il couvre les cantons de Barr, Obernai, et de Rosheim et comprend 35 communes. En phase d'élaboration, le Scot du Piémont des Vosges fixe dans son Projet d'aménagement et de développement durable quatre axes stratégiques :

- une croissance démographique maîtrisée (70 000 habitants à l'horizon 2025) ;
- une offre qualitative de l'habitat par la création de 8 500 logements entre 2005 et 2025 ;
- la valorisation de l'attractivité économique par la création de 2 900 emplois d'ici 2015 ;
- une gestion qualitative de l'espace en limitant les extensions de l'urbanisation à moins de 550 ha.

Un des enjeux majeurs sera la mise en service du tram-train de la vallée de la Bruche qui reliera sans rupture de charge le Piémont des Vosges et la vallée de la Bruche au centre de Strasbourg, dégageant de nouvelles perspectives de développement le long de cet axe.

### Schéma directeur de Molsheim Mutzig et environs

Le Schéma directeur de 1976, mis en révision le 16 novembre 1988 après l'élargissement de son périmètre initial de 8 à 12 communes, a été approuvé le 13 mars 2002.

Les objectifs qui trouvent leur traduction dans le Parti d'aménagement du Schéma directeur de Molsheim Mutzig et environs sont :

- affirmer et accroître le rôle du secteur en lien avec la dynamique de Strasbourg, en coopération étroite et solidaire avec le Piémont et la vallée de la Bruche dans l'esprit d'un aménagement et d'un développement durable de son territoire ;
- protéger les espaces naturels, prendre en compte les paysages et les besoins de l'agriculture ; harmoniser le développement des agglomérations avec leur environnement en maintenant les coupures vertes et en proscrivant les conurbations ;
- accueillir de nouvelles populations tout en maintenant et développant la qualité du cadre de vie ; lutter contre l'étalement urbain et favoriser la mixité sociale, renforcer les services nécessaires à la population ;
- conforter le rôle de pôle d'emplois du secteur en permettant le développement des activités existantes et l'implantation de nouveaux établissements.

### Schéma directeur de la Bande Rhénane Nord

Le Schéma directeur approuvé en 1979 a été mis en révision le 23 avril 1993 sur un territoire regroupant 29 communes. Le projet a été approuvé le 19 novembre 2001 et étendu à 6 communes supplémentaires.

Le Schéma directeur de la Bande Rhénane Nord s'attache à intégrer le plus harmonieusement possible la protection et la valorisation du patrimoine naturel et paysager rhénan et des conditions optimales d'accueil et de développement de nouveaux habitants et activités.

Les objectifs ont été formulés en tenant compte des spécificités du territoire (la transfrontalité, l'influence de Strasbourg et de Karlsruhe, des disponibilités foncières importantes, la qualité de vie liée à un patrimoine naturel riche et omniprésent, la place prépondérante des «3 R» – rail, Rhin, route –, un territoire riche économiquement mais avec des disparités et une solidarité débutante) et visent, entre autres, à :

- assurer la continuité du milieu rhénan ;
- prendre en compte la préservation du patrimoine paysager ;
- prévoir une urbanisation cohérente avec le site ;
- éviter la transformation de la Bande Rhénane Nord en banlieue industrielle ou en région dortoir pour parer à l'émergence de tensions sociales ;
- définir une stratégie face aux projets de structuration de l'espace émanant de Karlsruhe et représenter un interlocuteur plus performant face aux communes allemandes, à l'Alsace du nord et à Strasbourg ;
- tous ensemble, représenter un certain poids et acquérir une meilleure crédibilité vis-à-vis des autres acteurs concernés.

#### Scot de l'Alsace du Nord

Le Schéma directeur de Haguenau – Bischwiller (13 communes) a été approuvé en 1971. Le périmètre du Scot étendu à 90 communes a été arrêté le 19 décembre 2001 et l'élaboration du Scot, prescrite le 22 septembre 2004, est en cours depuis 2005.

#### Scot de Sélestat et sa Région

A partir du Schéma directeur de l'agglomération de Sélestat approuvé en 1977, un périmètre interdépartemental élargi existait depuis le 7 novembre 1995, regroupant les cantons de Marckolsheim, Sélestat, Villé et Ste Marie-aux-Mines (Haut-Rhin). Le périmètre du Scot de Sélestat et sa Région a été arrêté le 8 juin 2005. Il regroupe l'ensemble des communes comprises dans les Communautés de communes du Grand Ried, de Marckolsheim et Environs, de Sélestat, du Val d'Argent et du canton de Villé. Le Syndicat mixte a été créé par arrêté interpréfectoral le 16 décembre 2005.

#### Scot de l'Alsace Bossue

Les élus des cantons de Drulingen, Sarre-Union et la Petite Pierre ont initié une réflexion sur la définition d'un périmètre de Scot couvrant leur territoire. Ce périmètre a été arrêté le 19 décembre 2001.

#### Scot de Saverne

Le Schéma directeur (9 communes), approuvé en 1976 est caduc depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002. Le nouveau périmètre étendu à 70 communes a été arrêté le 26 février 2002. Le Syndicat mixte a été constitué le 22 octobre 2003 et l'élaboration du Scot est en cours.

## 2.2. Les pays

Les pays constitués en vertu des lois Pasqua/Hoeffel (1995) et Voynet (1999) modifiées par la loi «Urbanisme et Habitat» du 2 juillet 2003 représentent des espaces de solidarité géographique, économique et sociale entre l'urbain et le rural. Ce sont des territoires de coopération et de projet qui n'ont pas vocation à former de nouvelles entités administratives et de gestion mais à prendre élan sur une dynamique d'intercommunalités pour mettre en œuvre une stratégie globale de développement à partir d'actions partagées en matière de développement économique, d'emploi et de formation ou encore d'environnement. Les pays s'appuient sur la fédération des forces vives, économiques et associatives, de leur territoire réunies au sein d'un conseil de développement.

Ils étaient au 1<sup>er</sup> janvier 2005 au nombre de 10 en Alsace, couvrant ainsi l'ensemble de la région à l'exception de l'agglomération strasbourgeoise et du Kochersberg. Ils se sont dotés de chartes de développement et d'un programme d'actions et d'animation. La quasi totalité des pays a contractualisé sur cette base avec l'Etat et la Région pour la durée restante du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006.

Dans les 139 communes couvertes par le Scoters, 64 font partie de 4 pays différents et 75 ne font partie d'aucun pays :

- le secteur de Brumath fait partie du pays de l'Alsace du Nord ;
- le secteur d'Hochfelden fait partie du pays de Saverne ;
- les villages du Kehlbach et Marlenheim font partie du pays Bruche-Mossig-Piémont ;
- les secteurs d'Erstein, de Benfeld et de Rhinau font partie du pays d'Alsace Centrale ;
- les secteurs de la Communauté urbaine de Strasbourg et du Kochersberg ne font partie d'aucun pays.

La partie nord de la région Alsace fait l'objet d'une articulation encore imparfaite entre les démarches de Schémas directeurs ou de Scot et les pays en termes de périmètre et de complémentarités. Le Scoters prend toutefois en compte les chartes des 4 pays précités.

Sur la base de diagnostics détaillés, les pays concernés ont adoptés des chartes résumées ci-après.

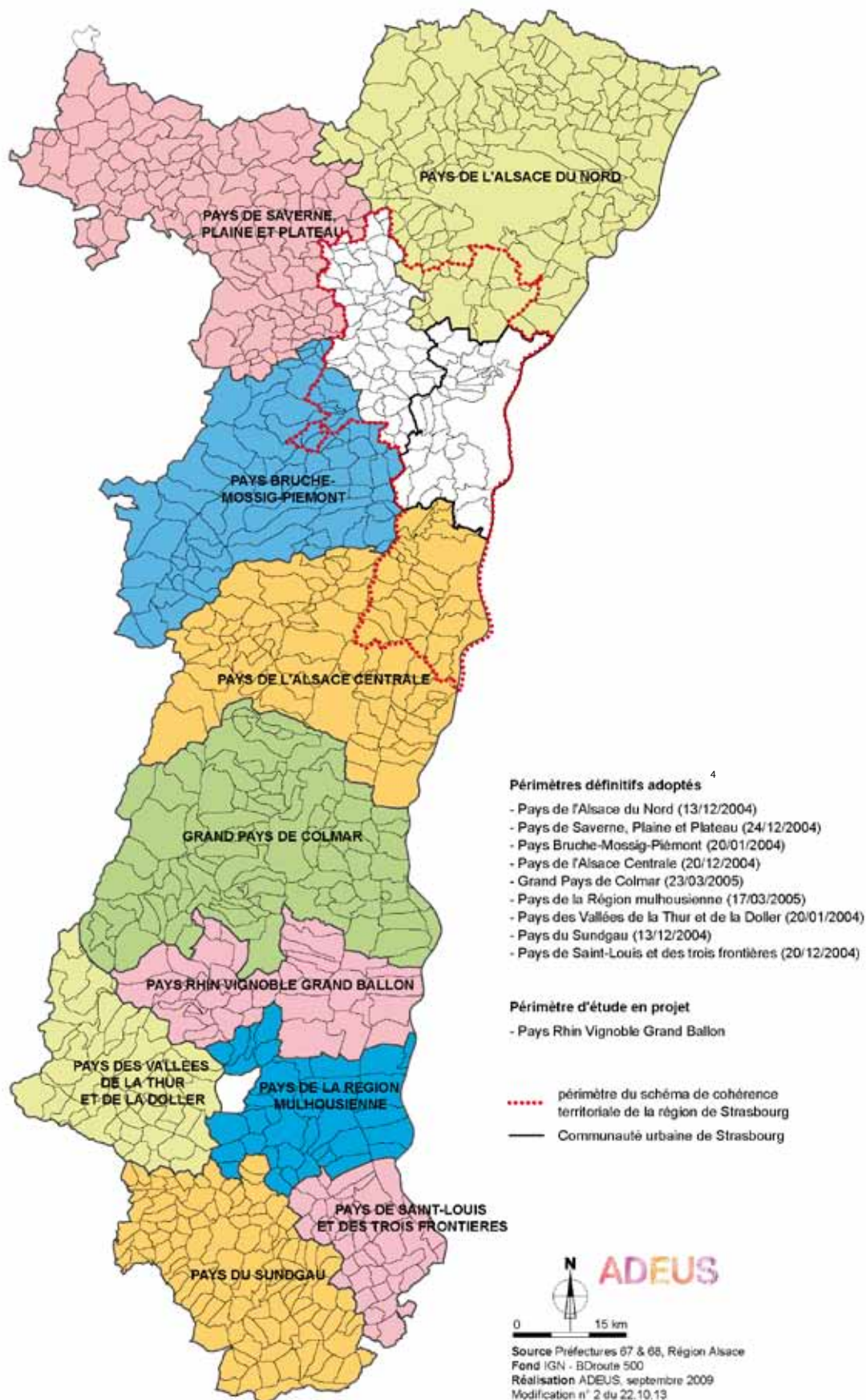
Le pays Bruche-Mossig Piémont :

La Charte du pays BMP adoptée en décembre 2002 décline quatre types d'enjeux :

1. Le maintien d'une identité propre, complémentaire, à proximité de l'agglomération strasbourgeoise, ce qui suppose de :
  - affirmer le pays comme une échelle pertinente de prospective ;
  - affirmer le rôle du pays dans la problématique des déplacements ;
  - agir pour le développement du réseau des équipements de santé ;
  - donner du sens à la notion d'offre culturelle du territoire.



## Les périmètres des Pays en Alsace



4. Commission régionale d'aménagement du territoire

2. La maîtrise du développement global dans une logique de développement durable, à savoir :
  - préserver et valoriser le patrimoine naturel du pays ;
  - développer une gestion économe du foncier ;
  - promouvoir une politique volontaire et concertée en matière d'habitat et de logement.
3. La valorisation des compétences et des initiatives locales, ce qui veut dire :
  - développer l'offre de formation, favoriser l'adaptation des compétences ;
  - amplifier le soutien à la création d'entreprise ;
  - favoriser un développement commercial équilibré.
4. La mise en réseau des acteurs locaux :
  - encourager le développement de réseaux d'entreprises ;
  - coordonner les initiatives des collectivités locales en faveur du développement touristique ;
  - développer une stratégie de pays en matière de technologies d'information et de communication (TIC) ;
  - favoriser la mise en réseau des acteurs de l'habitat et du logement.

#### La charte de pays d'Alsace Centrale

Adoptée en septembre 2003, la Charte de pays comporte 8 orientations stratégiques déclinées en objectifs opérationnels.

Orientation 1 : Renforcer l'attractivité du pays, de la ville – centre Sélestat et des bourgs – centre

- renforcer l'attractivité de Sélestat et ses fonctions de ville – centre ;
- conforter les bourgs - centre dans leur fonction d'animation de bassin de vie ;
- accueillir des équipements et créer des événements d'intérêt régional, voire national.

Orientation 2 : Améliorer les déplacements des personnes et des marchandises

- améliorer l'offre des transports en commun et en faciliter l'accès à tous ;
- étendre le réseau d'itinéraires cyclables ;
- développer et aménager les axes routiers ouest-est pour mieux irriguer le territoire ;
- faciliter le déplacement des marchandises.

Orientation 3 : Développer et répartir harmonieusement l'offre en habitat

- anticiper et accompagner la demande en logement des habitants ;
- intervenir pour des formes d'habitat plus économes de l'espace et notamment la réhabilitation du bâti existant ;
- répartir de façon équilibrée l'offre en logement à loyer modéré sur le pays.

Orientation 4 : Favoriser le développement et accompagner la mutation du tissu économique

- anticiper et accompagner la création - reprise et la transmission d'entreprises ;
- soutenir les initiatives de développement des entreprises ;

- accompagner les besoins des actifs et des entreprises en matière d'emplois, notamment au travers de la formation professionnelle ;
- maîtriser et accompagner le développement de «l'offre en commerces» (dans l'espace et dans le temps) ;
- encourager des pratiques agricoles, viticoles et sylvicoles respectueuses de l'Homme et de la Nature et favoriser les débouchés des productions locales.

Orientation 5 : Offrir une gamme de «services à la population» diversifiée et adaptée aux besoins des habitants

- décliner la politique d'orientation et de formation, notamment qualifiante, de l'Etat et de la Région ;
- anticiper et accompagner le vieillissement de la population ;
- inciter à une mise en réseau de l'offre culturelle et de loisirs ;
- mettre en réseau et compléter l'offre en équipements sportifs ;
- faciliter l'accès à tous aux TIC (Technologies d'Information et de Communication) ;
- favoriser la mise en réseau des professionnels de la santé (afin d'accompagner une demande croissante et de faire de la prévention).

Orientation 6 : Préserver l'environnement et améliorer la qualité des paysages et du cadre de vie

- coordonner la gestion des déchets produits par les entreprises, les ménages et les stations d'épuration ;
- préserver la ressource en eau (eaux de surface et eaux souterraines) ;
- préserver et restaurer les espaces naturels ;
- informer et éduquer les habitants à l'environnement ;
- inciter aux économies d'énergie et à l'utilisation des énergies renouvelables.

Orientation 7 : Valoriser le potentiel touristique et enrichir l'offre

- valoriser le patrimoine historique et naturel du pays ;
- améliorer et diversifier l'offre en hébergements ;
- créer et développer des animations et des services spécifiques pour la clientèle touristique ;
- renforcer la complémentarité touristique des bassins de vie et mutualiser les moyens humains, logistiques et financiers.

Orientation 8 : Rechercher une synergie avec les pays et les territoires voisins pour initier et mettre en oeuvre des projets communs

- construire avec le «pays de Colmar» le 3<sup>ème</sup> pôle alsacien ;
- développer l'attractivité du territoire avec le «pays Bruche – Mossig – Piémont» ;
- favoriser les échanges avec le «pays de la Déodatie» ;
- développer la coopération transfrontalière (avec Emmendingen, Waldkirch, Lahr, Offenbourg) ;
- développer la communication et la collaboration avec la CUS.

### La charte de pays d'Alsace du Nord

Adoptée en 2003, la Charte de pays souligne des enjeux globaux pour son territoire :

- intégrer sa vocation «d'espace de liaison» entre Strasbourg et Karlsruhe, en s'appuyant notamment sur le dynamisme de ses centres urbains ;
- réussir sa mutation économique dans une perspective de développement durable.

Elle dote le pays d'objectifs globaux pour y répondre tels que :

- consolider une armature urbaine d'équilibre par rapport à Strasbourg et Karlsruhe ;
- améliorer l'accessibilité du territoire notamment par le développement d'axes transversaux performants. (Les travaux d'élaboration d'un Schéma de cohérence territoriale d'Alsace du Nord seront l'occasion privilégiée d'agir dans ce sens).

Elle définit enfin des stratégies de développement et perspectives de projets pour le pays de l'Alsace du Nord dans les dix ans à venir :

- repositionner l'image du territoire et l'animer durablement sur le plan économique, notamment dans le domaine du tourisme ;
- développer les services aux habitants ;
- maîtriser et optimiser l'usage de l'espace.

### La charte de pays de la Région de Saverne

Adoptée en 2004, les orientations de la Charte de pays sont au nombre de quatre :

1. Renforcer l'attractivité démographique du territoire : anticiper le vieillissement et attirer les jeunes
  - organiser un accès aux soins pour tous dans le cadre d'un aménagement sanitaire du territoire ;
  - augmenter et diversifier l'offre de logements ;
  - développer une politique de services à la population sur l'ensemble du territoire ;
  - développer l'enseignement post-bac.
2. Construire un territoire cohérent et solidaire : Faire de la position interrégionale une force
  - développer une approche commune et innovante des facteurs structurels de développement ;
  - promouvoir le rayonnement interrégional de Saverne et renforcer les pôles d'attractions locaux ;
  - consacrer comme enjeu commun, la protection et la valorisation du patrimoine culturel et naturel ;
  - s'appuyer sur l'économie touristique pour en faire un véritable élément fédérateur du territoire.

3. Développer les échanges et l'accessibilité du territoire pour les hommes, les marchandises et les informations
  - le développement de l'accessibilité routière tant interne qu'externe du territoire ;
  - l'accessibilité à la grande vitesse des habitants du pays ;
  - faciliter les déplacements à l'intérieur du pays ;
  - la valorisation des Technologies de l'Information et de la Communication comme pôle de compétences du territoire.
4. Soutenir la dynamique de développement économique
  - dégager et soutenir des pôles d'excellence sur le territoire ;
  - développer l'esprit et l'envie d'entreprendre sur le territoire ;
  - améliorer la culture ressources humaines du territoire pour le développement des emplois et des compétences.

### 3 Une coopération transfrontalière active

L'aire d'attraction de la région de Strasbourg ne s'arrête pas au Rhin et nombre de problématiques sont communes avec l'Ortenaukreis. Si, dans des territoires frontaliers, il n'y a pas d'injonctions juridiques (mises à part les dispositions européennes) à coopérer, la loi Solidarité et renouvellement urbains précise que désormais : «Les documents d'urbanisme applicables aux territoires frontaliers prennent en compte l'occupation des sols dans les territoires des Etats limitrophes. Les communes ou groupements compétents peuvent consulter les collectivités territoriales de ces Etats, ainsi que tout organisme étranger compétent en matière d'habitat, d'urbanisme, de déplacement, d'aménagement et d'environnement».

Dès 2000, un diagnostic territorial commun a servi de base à la fois au Scoters et au Regionalplan, son homologue allemand. Il a donné lieu au «Livre blanc de la région transfrontalière Strasbourg-Ortenau»<sup>5</sup>. L'intention première du Livre blanc est d'améliorer la connaissance réciproque des territoires et d'approfondir la coopération entre les différents acteurs qui pourrait mener à une structure de coopération permanente. En outre, l'objectif du Livre blanc est d'affirmer des orientations communes, de proposer des pistes d'actions afin de promouvoir une stratégie d'initiatives pour engager des projets concrets.

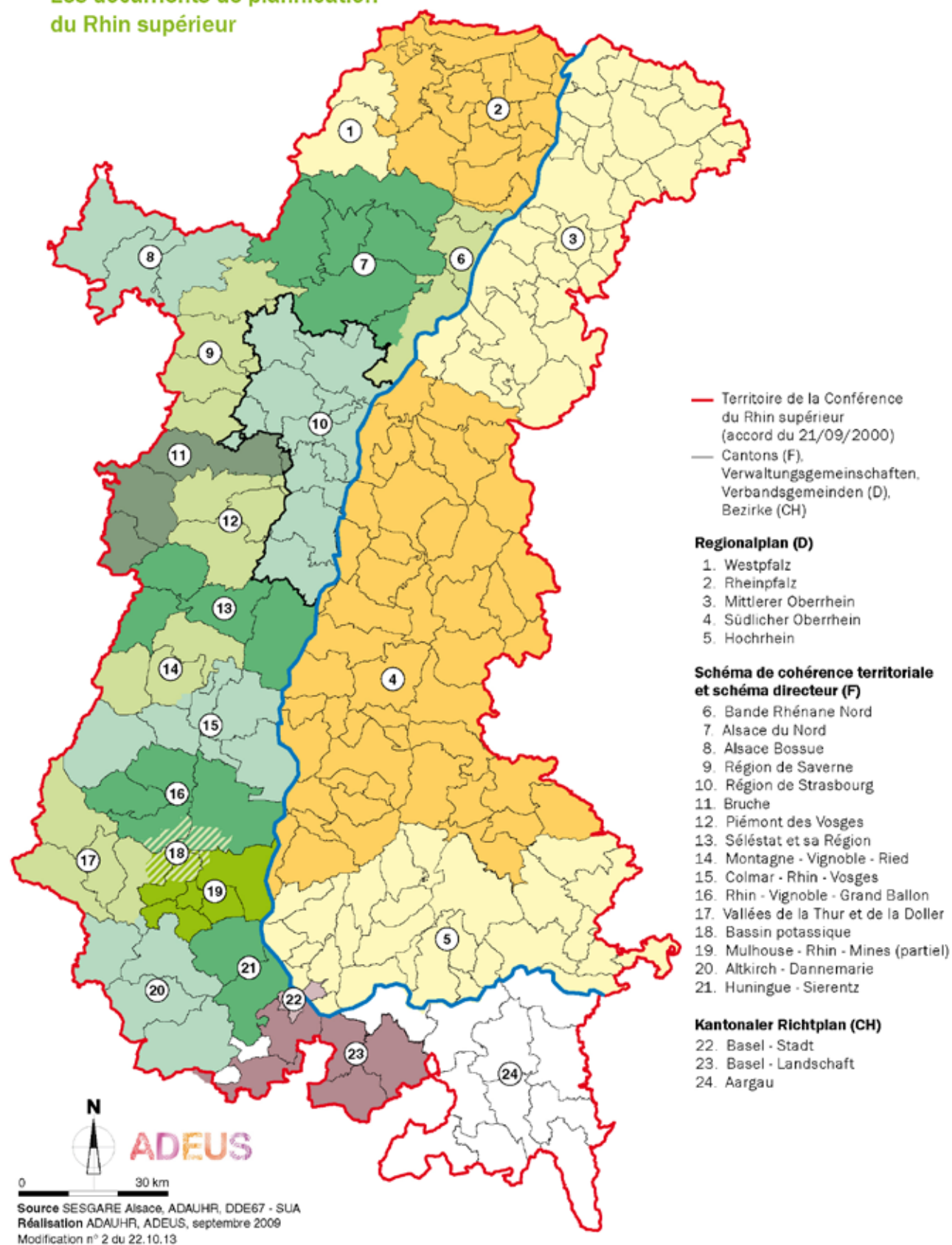
Le Livre blanc s'articule autour de deux volets : des thèmes porteurs qui identifient des lignes d'orientation stratégiques pour un développement partagé de l'ensemble du territoire et des projets concrets qui permettent de transcrire/concrétiser les objectifs communs. 25 projets concrets sont déclinés pour construire une région transfrontalière au quotidien, partager une vision commune de l'aménagement du territoire et renforcer Strasbourg dans sa fonction de métropole européenne et internationale.

Les partenaires du projet sont, du côté français, le Syndicat mixte pour le Scoters, l'Etat, la Région Alsace et le Département du Bas-Rhin. Du côté allemand il s'agit de l'Ortenaukreis, du Regionalverband Südlicher-Oberrhein et des villes de Offenburg, Kehl, Lahr et Achern. Rappelons ici que ce projet repose sur la seule volonté des partenaires concernés. Il fait suite au projet «Etudes préalables à un premier Livre blanc de l'agglomération transfrontalière Strasbourg-Ortenau», financé par Interreg II, avec les mêmes partenaires.

5. Etudes préalables à l'établissement d'un premier Livre blanc de l'agglomération transfrontalière de Strasbourg-Ortenau, ADEUS, septembre 2001  
Livre blanc de la région transfrontalière Strasbourg-Ortenau - Orientations et projets pour un développement commun, ADEUS, septembre 2004



## Les documents de planification du Rhin supérieur







Diagnostic



## Chapitre I

# Les évolutions urbaines et sociales

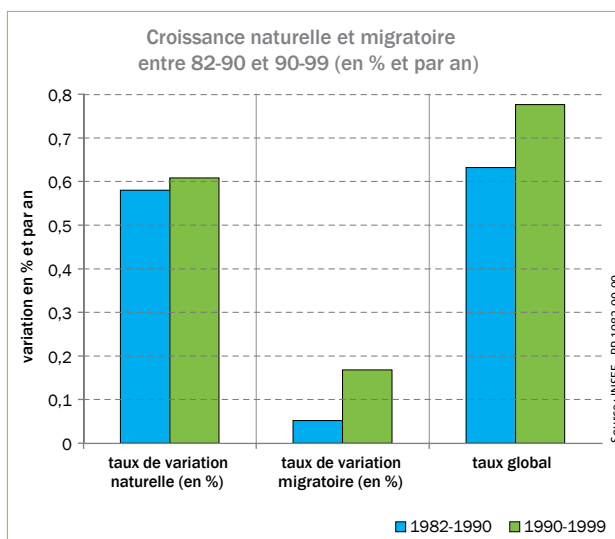
## 1 Une augmentation continue du nombre de ménages

### 1.1. Une croissance démographique soutenue, au bénéfice de toute la région urbaine

La région de Strasbourg, ce sont 577 400 habitants en 1999, soit 56 % de la population du département du Bas-Rhin. Cette proportion est identique à celle de 1975. Le territoire a ainsi gagné 85 700 personnes en 25 ans (+17,4 %) avec une accélération de la croissance de la population durant les années 90. Elle atteint désormais + 0,79 % en rythme annuel.

Si la croissance naturelle (naissances - décès) reste le principal moteur de l'augmentation de population, la composante migratoire prend de l'ampleur ces dernières années, signe que la région de Strasbourg est à nouveau attractive.

La commune de Strasbourg, après une stagnation de la population entre 1975 et 1990, a ainsi gagné 12 000 habitants la décennie suivante. La métropole régionale doit cette vigueur démographique à la jeunesse de sa population. Contrairement à ce qui se passe dans d'autres métropoles régionales (Toulouse ou Montpellier par exemple), le dynamisme démographique de la commune de Strasbourg profite à l'ensemble de sa région. Strasbourg attire les étudiants et jeunes actifs ; plus tard, les études terminées et la famille constituée, on repart pour s'installer dans des communes de plus en plus lointaines. Cette configuration des migrations donne à Strasbourg une structure par âge parmi les plus jeunes de France, et ce depuis 1975. Elle implique également que les croissances les plus vigoureuses ont lieu en dehors de Strasbourg et, à l'exception de quatre communes (Geispolsheim, Lipsheim, Oberhausbergen et Wolfisheim), en dehors de la Communauté urbaine de Strasbourg.

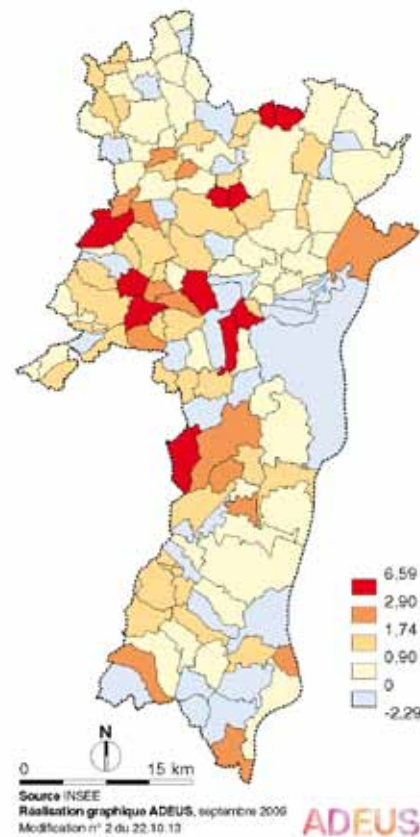
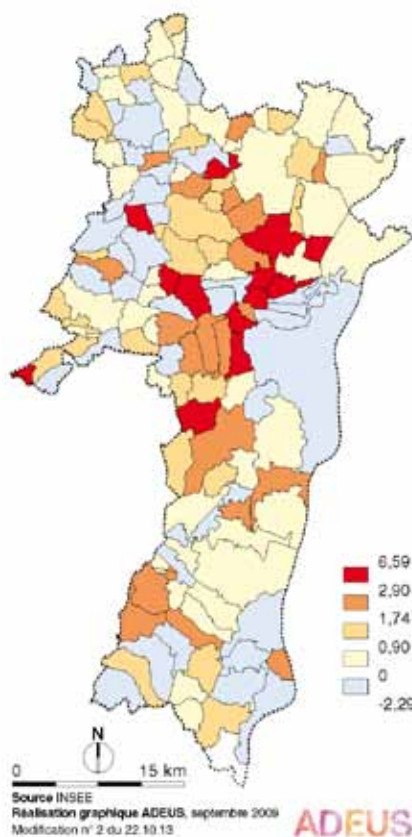
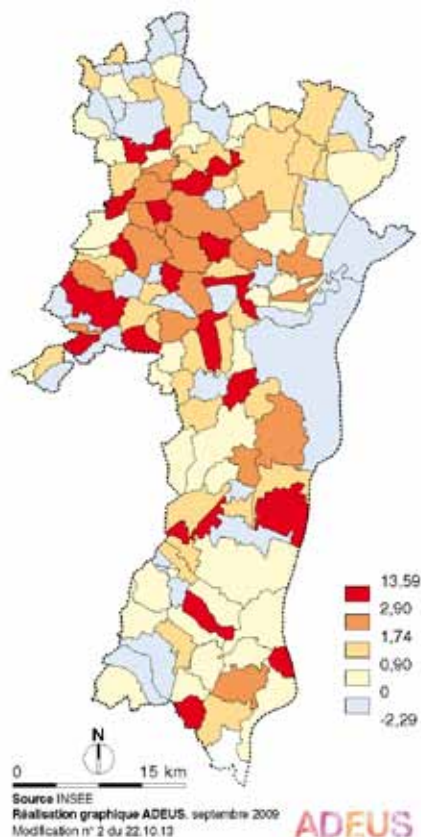


## Taux d'accroissement de la population, dû au solde migratoire,...

...entre 1975 et 1982

...entre 1982 et 1990

...entre 1990 et 1999



26

Cependant, on observe un vieillissement de la population important dans la deuxième couronne de la région de Strasbourg, avec une proportion d'individus âgés de 40 à 59 ans en nette augmentation. C'est là que le phénomène de vieillissement sera le plus marqué à l'avenir.

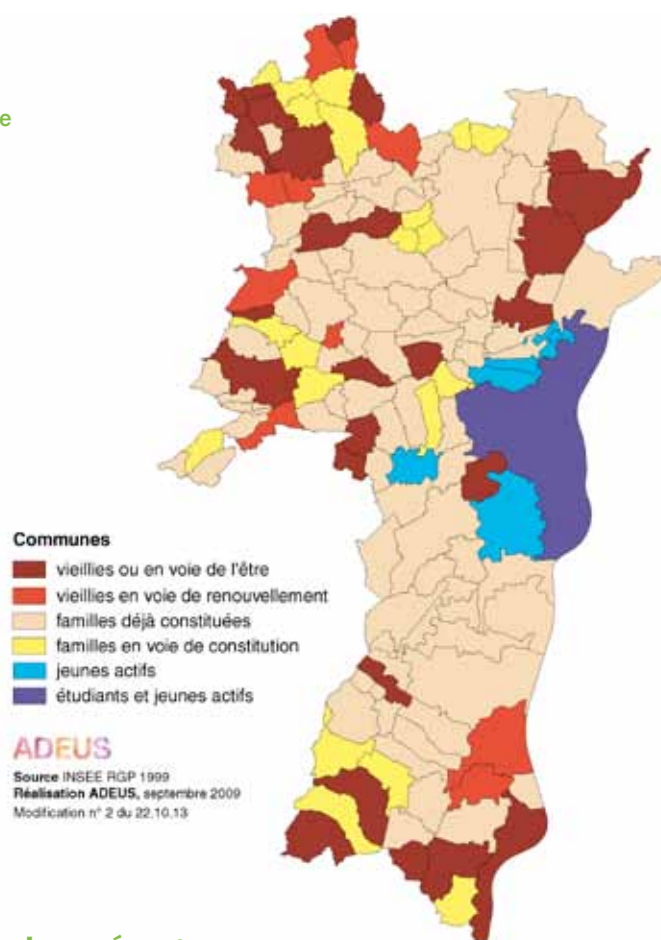
(% par tranches d'âge  
de la population totale)

		Strasbourg	Unité urbaine <sup>1</sup> hors Strasbourg	SCOTERS hors unité urbaine	Bas-Rhin hors SCOTERS	Total
1975	Population âgée de 0 à 19 ans	29,3	31,2	33,1	33,5	31,9
	Population âgée de 20 à 39 ans	34,1	30,3	26,9	26,4	29,2
	Population âgée de 40 à 59 ans	20,3	22,0	22,0	21,3	21,2
	Population âgée de 60 à 75 ans	11,9	12,3	13,2	13,7	12,9
	Population âgée de 75 et plus	4,3	4,2	4,7	5,1	4,7
	Population totale	253 714	138 579	102 324	387 017	881 634
1999	Population âgée de 0 à 19 ans	23,9	24,0	25,2	25,0	24,6
	Population âgée de 20 à 39 ans	36,9	30,3	27,4	28,6	30,8
	Population âgée de 40 à 59 ans	22,7	27,2	28,6	26,2	25,8
	Population âgée de 60 à 75 ans	10,3	12,4	13,3	13,7	12,6
	Population âgée de 75 et plus	6,2	6,0	5,4	6,4	6,2
	Population totale	263 941	187 192	130 014	444 876	1 026 023

Source : Insee RGP 1975-1999

1. Unité urbaine (ensemble d'une ou plusieurs communes sur le territoire desquelles se trouve un ensemble d'habitations tel qu'aucune ne soit séparée de la plus proche de plus de 200 m et qui comporte au moins 2 000 habitants) : agglomération strasbourgeoise au sens INSEE, définie en 1999.

### Typologie des communes par âge



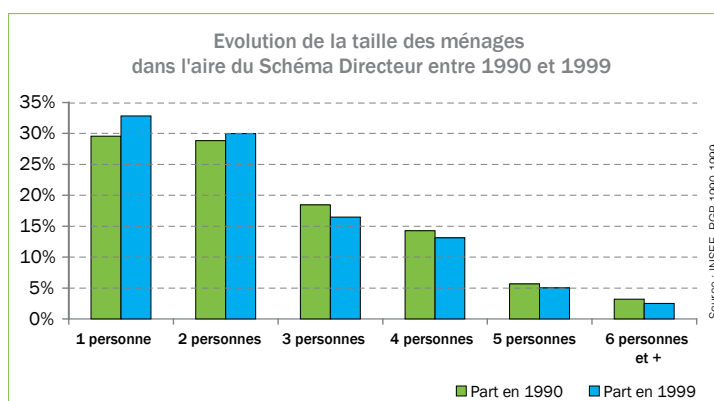
## 1.2. Une baisse de la taille des ménages

Au-delà de l'évolution de la population, c'est l'évolution des ménages qui provoque la croissance des besoins en logements. Le ménage représente l'ensemble des personnes vivant sous un même toit. Entre 1990 et 1999, le nombre de ménages a augmenté de 13 %, comme dans le reste du département (la moyenne française est inférieure : 11 %). Ceci est dû en grande partie à la baisse de la taille des ménages : le nombre de personnes vivant sous un même toit ne cesse de décroître avec une forte progression des ménages d'une à deux personnes. Ce constat n'est pas caractéristique de la région strasbourgeoise mais touche l'ensemble de la France.

Depuis 1999, la construction a été plus faible sur la région de Strasbourg, mais la demande de nouveaux logements reste élevée.

L'augmentation de la population jointe à la baisse du nombre de personnes vivant sous un même toit

implique une demande importante et croissante en logements pour les prochaines années. Les projections réalisées en prolongeant les tendances actuelles (voir en annexe) laissent présager un besoin de près de 4 000 logements par an d'ici 2015.



Paradoxalement, malgré cette forte demande, le nombre de logements vacants (taux de vacance) dans l'aire du Scoters augmente pour se situer autour de 7 % en 1999 (près de 20 000 logements), 10 % à Strasbourg. Le taux de vacance, qui s'est partiellement résorbé depuis 1999, traduit notamment une mauvaise adéquation de l'offre à la demande.

#### Projections de la population des ménages 2010-2015

Zone	Population des ménages 1999	Population des ménages 2010 (scénario prolongement des tendances)	Population des ménages 2015 (scénario prolongement des tendances)	Augmentation annuelle moyenne 99-2015 (scénario prolongement des tendances)
Strasbourg	251 569	274 225	276 706	1 571
CUS hors Strasbourg	184 271	209 564	218 217	2 122
Scot hors CUS	128 326	152 318	162 875	2 159
Scot	564 166	632 381	655 601	5 715

#### Projections du nombre de logements 2010-2015

Zone	Nombre de logements 1999	Logements 2010 (prolongement des tendances)	Logements 2015 (prolongement des tendances)	Augmentation annuelle moyenne 99-2015 (scénario prolongement des tendances)
Strasbourg	132 794	148 185	155 182	1 400
CUS hors Strasbourg	79 991	95 895	103 124	1 450
Scot hors CUS	48 884	62 093	68 097	1 200
Scot (chiffres arrondis)	261 700	304 800	324 500	3 950

#### Projections de la taille moyenne des ménages 2010-2015

Zone	Taille moyenne des ménages 2010 (prolongement des tendances)	Taille moyenne des ménages 2015 (prolongement des tendances)
Strasbourg	2,07	2,03
CUS hors Strasbourg	2,31	2,25
Scot hors CUS	2,57	2,53
Scot	2,25	2,20

#### Projections du nombre de ménages 2010-2015

Zone	Ménages 1999	Estimation du nombre de ménages 2010 (prolongement des tendances)	Estimation du nombre de ménages 2015 (prolongement des tendances)
Strasbourg	116 767	132 694	136 453
CUS hors Strasbourg	75 261	90 738	97 026
Scot hors CUS	46 280	59 167	64 469
Scot	238 300	280 900	297 900

Sources : Insee - RP 1999 - Projections Adeus

## 2 Une spécialisation du territoire

### 2.1. Une répartition très inégale du locatif

L'une des grandes caractéristiques de l'offre en habitat dans la région de Strasbourg est la répartition très inégale des différents types de logements sur le territoire :

- les grands logements, notamment la maison individuelle, sont nettement plus représentés dans les petites communes, alors que l'offre en petits logements est très concentrée dans les grandes communes ;
- le secteur locatif (privé et social confondus) est souvent quasi-inexistant dans les petites communes et reste concentré dans la Communauté urbaine de Strasbourg ;
- l'offre en logements aidés est presque exclusivement concentrée dans la Communauté urbaine de Strasbourg et quelques villes comme Erstein ou Brumath.

Au cours des dix dernières années, la région de Strasbourg a vu s'amplifier des phénomènes de spécialisation du territoire en terme d'habitat. Or l'offre en logements détermine fortement les caractéristiques de la population accueillie. Il résulte de cette inégale diversification de l'habitat dans la région de Strasbourg, une certaine «sélectivité» des territoires dans l'accueil des populations.

Les jeunes des communes périurbaines, arrivés à l'âge de la décohabitation, sont obligés de migrer dans les communes urbaines où l'offre locative peut leur permettre l'accès à un logement indépendant.

Le même problème se pose pour les propriétaires de maisons individuelles, qui, arrivés à un certain âge, se retrouvent seuls dans de



très grands logements, avec des difficultés croissantes à les entretenir. L'existence d'une offre de logements locatifs de petite taille permettrait d'offrir des réponses à ce type de problèmes de mutations générationnelles.

Les salariés d'entreprises installées dans ces communes ne sont pas tous à même d'accéder à la propriété dans des conditions de marché de surcroît particulièrement chères. La plupart du temps, ils restent dans les communes urbaines renforçant ainsi les migrations alternantes, ou bien se logent dans les rares logements locatifs privés à des coûts très élevés. Les données sur les aides au logement montrent en effet le nombre important de ménages se logeant dans le locatif privé dans ces communes, alors même qu'ils relèveraient, par leurs ressources, du parc social.



### Le Programme local de l'habitat du pays de la Zorn

Le projet du Programme local de l'habitat (PLH) du pays de la Zorn propose un certain nombre de moyens pour retenir les jeunes adultes et en attirer d'autres, en faisant la promotion de l'accroissement et de la diversification de l'offre en logements.

Comme de nombreuses autres zones rurales, le pays de la Zorn se caractérise par la prégnance d'un mono-produit : la maison individuelle. Or, ce type de parc n'est pas à même d'accueillir des ménages qui sont au début de leur parcours résidentiel, ni de permettre ainsi le renouvellement durable de la population. C'est pourquoi, le développement d'une offre locative, privée et sociale, a été recommandé.

Concomitamment, les nouvelles populations attirées par ce territoire ont développé des modes de vie plus urbains, qui ne correspondent plus exactement à celui des populations déjà en place. Ce constat se traduit par l'expression d'exigences (ou d'attentes) qui jusqu'alors n'avaient pas nécessairement été formulées.

Conscients de ce phénomène, les élus de la Communauté de communes du pays de la Zorn ont adopté récemment une politique «enfance et jeunesse», destinée d'une part à répondre aux demandes de la population, et d'autre part à rendre indirectement la Communauté de communes plus attractive par le développement qualitatif de l'offre résidentielle.

Cette politique passe par le développement des structures périscolaires, pour mailler le territoire et offrir ce service à l'ensemble de la population. Des services à la petite enfance sont également inscrits au contrat d'objectifs, tels que la création d'une crèche, d'une halte-garderie et d'un relais pour assistantes maternelles.

La Communauté de communes prévoit de favoriser le développement de l'ensemble de la vie culturelle et sociale (modernisation de la piscine intercommunale, création d'une banque de matériel pour les associations, créations de nouveaux équipements culturels et sportifs, soutien aux écoles de musique, etc.) et d'une «Maison du pays», qui regroupera outre le siège de la Communauté de communes, différents services sociaux, la médiathèque, ou encore un espace multimédia.

## 2.2. Une concentration du parc social dans la Communauté urbaine de Strasbourg

L'analyse des revenus des ménages dans le Bas-Rhin<sup>2</sup> en 1999 montre que 60 % des ménages bas-rhinois sont éligibles au parc social, c'est-à-dire qu'ils peuvent prétendre à un logement aidé. Néanmoins, la demande exprimée est nettement inférieure et concerne uniquement 7,5 % des ménages éligibles<sup>3</sup>. Ceci est dû en partie à des plafonds d'éligibilité élevés et à l'image négative du logement aidé, mais aussi et surtout à l'adaptation de la demande à l'offre : ainsi, dans une commune bien pourvue en logements aidés comme Strasbourg, la demande s'exprime plus fortement (14 % des ménages éligibles) que dans une commune qui dispose d'un parc aidé beaucoup plus faible (2,5 % des ménages éligibles à Saverne).

2. La demande potentielle de logements sociaux dans le Bas-Rhin à l'horizon 2010, septembre 2003, ADEUS

3. A l'horizon 2010, la demande potentielle nette de logements sociaux, c'est à dire déduction faite de la rotation du parc social, serait ainsi de 15 400 logements.



En effet, même si leur nombre est relativement moins important que dans les communes urbaines, les ménages modestes en difficulté familiale, économique ou sociale, sont bien présents dans les petites communes, justifiant la création d'une offre locative aidée, sans laquelle ces ménages sont bien souvent logés dans des conditions indécentes (surpeuplement, inconfort, etc.) ou bien obligés de migrer dans les communes urbaines, contribuant ainsi à nourrir les processus de spécialisation du territoire.

La réponse à la demande de logements aidés suppose donc à la fois une augmentation de l'offre globale dans la région de Strasbourg, mais aussi une redistribution sur le territoire. C'est l'un des objectifs du plan de cohésion sociale (Plan Borloo).

Le plan national de cohésion sociale approuvé par la Loi de programmation pour la cohésion sociale du 18 janvier 2005, prévoit un rattrapage de la production effective de logements aidés.

En application de ce plan, le gouvernement a fixé pour l'Alsace un objectif de production de :

- 2 600 logements pour 2005 (2 050 Prêts locatifs à usage social (PLUS) et Prêts locatifs aidés d'intégration (PLAI) ainsi que 550 Prêts locatifs sociaux (PLS) ;
- 2 818 logements en moyenne par an pour la période 2006 – 2010.

Le volet logement du plan met également l'accent sur un effort de réhabilitation du parc existant en lien avec les plans stratégiques de patrimoine des organismes constructeurs.

Dans le cadre de l'accord Etat-USH<sup>4</sup> du 21 décembre 2004, l'État affiche sa volonté d'intervenir pour améliorer la qualité du service rendu aux habitants, ainsi que l'encouragement de l'accession sociale et très sociale à la propriété et la vente de logements locatifs sociaux à leurs occupants.

Le plan de cohésion sociale a prévu également la mobilisation du parc privé en favorisant la remise sur le marché locatif de logements vacants, en luttant contre l'habitat indigne et en favorisant le conventionnement des logements après travaux. Le gouvernement a fixé pour l'Alsace les objectifs suivants:

- 530 logements conventionnés<sup>5</sup> en 2005 et 630 en moyenne par an pour la période 2006 – 2010 ;
- 390 logements intermédiaires<sup>6</sup> en 2005 et 580 en moyenne par an pour la période 2006 – 2010 ;
- 640 logements vacants remis sur le marché en 2005 et 610 en moyenne par an pour la période 2006 – 2010 ;
- 180 logements en sortie d'insalubrité en 2005 et 330 en moyenne par an pour la période 2006 – 2010.

Enfin le plan de cohésion sociale encourage la réalisation de logements d'urgence et de maisons relais.

4. Union sociale pour l'habitat

5. Logements qui ont fait l'objet d'une convention entre l'Etat et le bailleur (privé ou social) ayant en contre partie de l'aide perçue pour la réhabilitation ou la construction d'un logement

6. Logements dont le prix est intermédiaire entre le logement social et le logement privé pur (prix du marché)

Au sein même de la Communauté urbaine de Strasbourg, ce type de logements est très fortement concentré dans les grands ensembles d'habitat social qui connaissent depuis plusieurs années un processus de déqualification (10 quartiers sont classés en zone urbaine sensible, soit plus de la moitié du parc social de la Communauté urbaine de Strasbourg). Ce constat a bien été pris en compte dès le premier Programme local de l'habitat de la Communauté urbaine de Strasbourg de 1987 avec un soutien important à la réhabilitation des logements aidés vieillissants. Cependant, les enjeux pour la nouvelle politique locale de l'habitat dépassent aujourd'hui la simple réhabilitation des logements, pour promouvoir des actions de requalification d'ensemble de ces quartiers dans le but d'en améliorer l'attractivité.

#### Le Programme local de l'habitat (PLH) de la Communauté urbaine de Strasbourg

Les enjeux de l'habitat pour le Scoters ne se réduisent pas aux seules questions de l'habitat social. C'est pourquoi l'ambition du PLH adopté en décembre 2002 est de répondre à l'ensemble des besoins en logements des ménages en tenant compte des exigences croissantes quant à la qualité des logements et du cadre de vie. Ainsi, rompant avec la logique quantitative de production de logements qui a prévalu jusque là, les nouvelles orientations du PLH cherchent à impulser de nouveaux modes d'habitat intégrant des préoccupations de qualité et de respect de l'environnement en lien avec d'un côté le renouvellement urbain et de l'autre le nécessaire rééquilibrage des territoires quant à la diversification de l'offre en logements.

Les nouvelles orientations du PLH ont ainsi toutes été placées prioritairement sous le signe de la qualité :

- qualité des logements, que ce soit en réhabilitation ou en construction neuve ;
- qualité de l'environnement dans une logique de développement durable et écologiquement soutenable ;
- adaptation de l'offre aux besoins de chacun ;
- maillage des services collectifs dans une perspective d'aménagement du territoire.

A partir de ces enjeux fondamentaux, quatre grands axes d'actions ont été identifiés :

#### 1. Rééquilibrer le territoire

- accroître et diversifier l'offre de logements (le PLH prévoit la réalisation d'environ 500 logements sociaux par an dont au moins 10% de grands logements) ;
- poursuivre les opérations de renouvellement urbain ;
- impulser de nouvelles stratégies d'attribution.

#### 2. Privilégier la qualité des logements et le cadre de vie intégrant le développement durable

- encourager des réalisations de qualité ;
- engager des actions urbaines de proximité,
- impulser de nouvelles formes d'habitat.

#### 3. Participer à la valorisation du patrimoine social

- promouvoir une stratégie de patrimoine ;
- anticiper et optimiser les réhabilitations.

#### 4. Renouveler les interventions en faveur du parc privé

- améliorer l'habitat et augmenter l'offre locative privée ;
- mener des opérations ciblées dans l'ancien et le parc vacant.

Enfin, le nouveau PLH inscrit également le développement de l'habitat en lien avec les autres politiques urbaines en cherchant notamment les bonnes articulations entre politiques des déplacements et de l'habitat.

En termes de perspectives, les récentes dispositions législatives qui transfèrent de nouvelles compétences aux collectivités locales, la création de l'Agence nationale de rénovation urbaine (ANRU) comme guichet unique pour les opérations de renouvellement urbain, la loi de programmation pour la cohésion sociale n° 2005-32, du 18 janvier 2005, dessinent de nouvelles perspectives pour le développement de l'habitat.

## 3 Une évolution des déplacements

### 3.1. Une augmentation des déplacements quotidiens

Comme dans toutes les régions développées, la croissance de la mobilité individuelle est forte. Ce nombre de déplacements par jour et par personne, était déjà élevé à Strasbourg. Il a continué de croître pour atteindre en 1997 une moyenne de 4,5 déplacements par jour et par personne, ce qui classe l'agglomération strasbourgeoise parmi les agglomérations françaises les plus «mobiles»<sup>7</sup>.

Cette mobilité s'explique par la relative proximité temporelle de l'ensemble des points du territoire. Elle est permise par un réseau autoroutier dense et une desserte en transport en commun performante au moins sur les principaux axes urbains radiaux. Hormis les secteurs les plus périphériques, l'aire du Scoters est joignable depuis Strasbourg en une demi-heure en voiture<sup>8</sup>. Ce seuil est souvent considéré comme la limite acceptable pour joindre son domicile et son lieu de travail. En conséquence, sur le territoire du Scoters, la localisation du lieu de travail n'influe que modérément le choix de la localisation du logement, notamment si la ou les personnes du ménage sont motorisées. Toutefois, la saturation progressive des axes entrant dans Strasbourg rend cette situation précaire et le temps de route d'une demi-heure est parfois largement dépassé.

### 3.2. Une évolution de la nature des déplacements

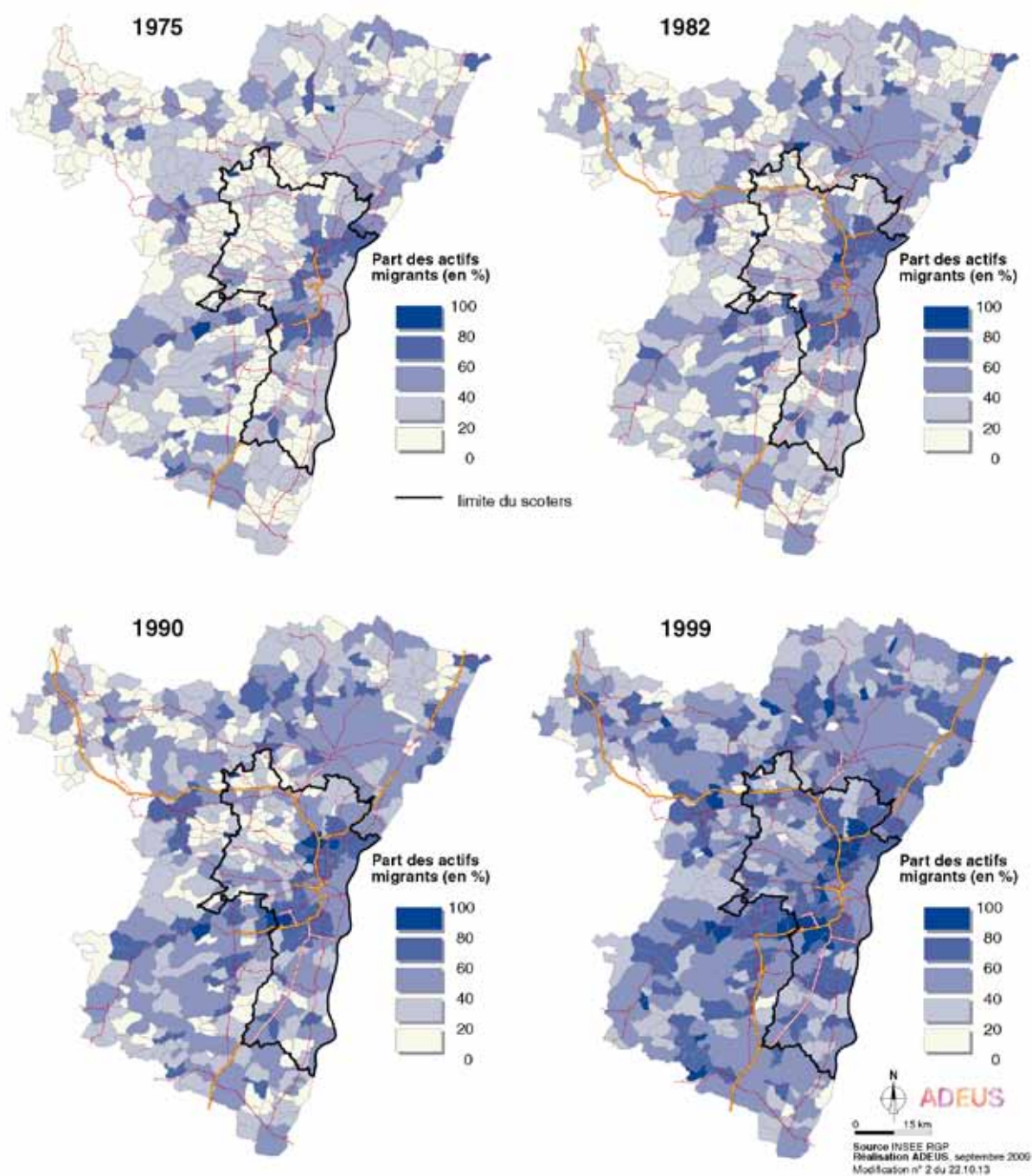
#### 3.2.1. Une séparation des lieux d'habitat et de travail

Le domicile reste aujourd'hui le lieu principal de structuration des comportements à l'échelle de la journée. Pour autant, de plus en plus, le travail ou l'école jouent également ce rôle, les ménages choisissent, par exemple, de réaliser les achats après le travail, sans repasser par le domicile. Cette «rationalisation» des déplacements, sans remettre en cause l'importance donnée au domicile et à son cadre de vie, montre que l'habitat n'est plus le pôle de référence dans les organisations des ménages.

7. La mobilité urbaine en France : les années 90, CERTU

8. Etude des temps de parcours en accès à la CUS, Observatoire Régional des Transports et de la logistique d'Alsace, Est Ingénierie, 2004.  
Temps de déplacement moyen sur les heures de pointes du matin (7h-9h) et du soir (17h-19h) et sur la tranche horaire 14h-16h30.

## Part des actifs migrants dans la population active au lieu de travail



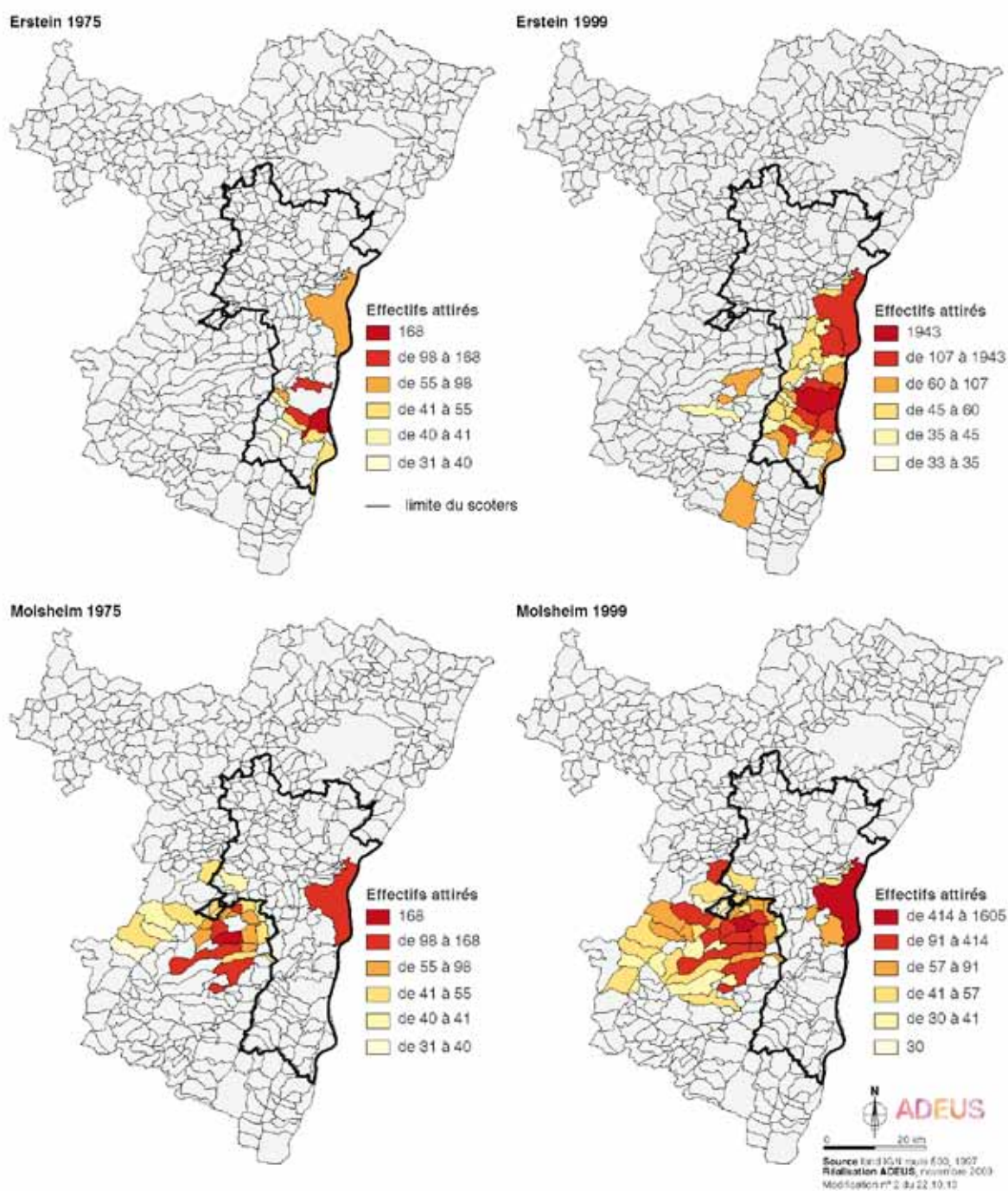
En ce qui concerne la mobilité des actifs, il est à noter que les relations domicile-travail s'inscrivent de plus en plus dans des bassins largement supra-communaux, à l'échelle d'un secteur d'emploi.

Les cartes de dispersion des actifs résidant dans une commune et travaillant dans une autre montrent ce phénomène.



A titre d'exemple, en 1975, 973 actifs résidents à Erstein quittaient quotidiennement la commune pour se rendre sur leur lieu de travail situé dans 64 communes du département. En 1999 ce sont 2 199 actifs qui partent travailler dans 117 communes. A l'inverse, 1 156 actifs entraient quotidiennement à Erstein en provenance de 120 autres communes du département en 1975. En 1999, ces mouvements pendulaires s'établissent à 3 392 actifs entrants en provenance de 221 communes bas-rhinoises.

### Evolution de la mobilité des actifs par secteur d'emploi



### 3.2.2. Une part croissante du temps libre dévolu aux loisirs

Le temps de travail à l'échelle de la vie a été fortement réduit dans la seconde moitié du XX<sup>ème</sup> siècle. Dans les années 50, l'homme actif passait plus de 100 000 heures de sa vie au travail contre 63 000 heures aujourd'hui<sup>9</sup>, et ce, pendant que la durée de la vie s'allongeait. Le corollaire de cette diminution du temps de travail est une augmentation du temps libre qui a joué un rôle important dans l'évolution des modes de vie, modifiant les pratiques spatiales de tout un chacun, notamment en multipliant les lieux de vie<sup>10</sup> et donc les déplacements pour les rejoindre.

Ce phénomène a été amplifié par les modifications intervenues dans le monde du travail, notamment le développement du tertiaire et l'augmentation de la flexibilité, qui ont modifiés également les temps de la vie, induisant d'autres types de déplacements.

La gestion des temps des villes : vers l'adaptation des services urbains aux nouveaux modes de vie

La gestion des temps des villes est une piste de travail nécessaire pour répondre à la mobilité, de plus en plus individualisée et imprévisible, dans l'espace et dans le temps. Certaines entreprises pratiquent déjà des temps de travail aménagés, voire décalés. Cependant, la congestion des infrastructures de transport aux heures de pointe est toujours éminemment liée au développement de la mobilité des ménages, à la gestion des différents temps du quotidien (travail, écoles, courses, loisirs, santé,...), qui ne peuvent s'étaler davantage dans la journée pour des questions d'horaires d'ouverture des entreprises, des services, des commerces, des administrations,... et qui fixent les rythmes urbains selon les cycles de vie.

Il s'agirait de décloisonner les pratiques pour les faire évoluer dans des cadres qui dépassent les limites administratives, en mobilisant l'ensemble des acteurs économiques, sociaux et institutionnels et bien sûr les usagers qui doivent être consultés et informés. Le temps devient un nouvel objet de médiation sociale. Des efforts sont à porter sur l'amplitude des horaires d'ouverture des services et équipements publics, des transports en commun, des commerces (entre 12h00 et 14h00 par exemple), des équipements scolaires et universitaires. Les réponses aux nouveaux rythmes urbains appellent des actions coordonnées : par exemple si l'on prolonge les horaires d'ouverture de tel ou tel équipement, qui pourrait d'ailleurs être poly-fonctionnel, les horaires de fonctionnement des transports en commun doivent s'harmoniser.

Les nouveaux modes de consommation, l'organisation du créneau temporel que l'on y consacre, pourraient être intégrés dans les opérations d'équipements urbains, pour mieux répondre aux besoins des habitants. La réflexion sur les rythmes urbains doit porter également sur les usages et l'organisation de certains espaces publics. Savoir offrir des équipements et espaces publics multi-fonctionnels (ou polyvalence des lieux) devient un défi pour les décideurs, urbanistes, aménageurs. On pourrait offrir des services et surfaces commerciales ciblés, à proximité ou sur les lieux de passage quotidiens, comme les gares ferroviaires ou routières (aux points de mise en correspondance des modes de transport), afin de concilier temps de déplacement et temps pour les tâches quotidiennes. Les espaces publics urbains sont alors pensés de manière à favoriser les réseaux de sociabilité et à faciliter la mobilité des résidents et des utilisateurs (conception intégrée des espaces publics).

9. Jean Viard, dans Libération, 24 août 2002

10. Enquête Ménages – Déplacements, 1997

### 3.3. Un usage prépondérant de la voiture

L'essentiel des déplacements se fait pour les achats ou les loisirs. Mais, c'est toujours le travail qui structure le choix du mode de transport à l'échelle de la journée. Ainsi, une fois que l'utilisateur choisit un mode de transport pour aller travailler, qu'il s'agisse de la voiture ou des transports en commun, il utilise le même mode de transport pour ses autres déplacements (accompagnement, achat,...). Les distances parcourues ne cessent d'augmenter, suivant la dispersion croissante des activités, des lieux de résidence, des opportunités de loisirs.

Cette augmentation des distances est évidemment un facteur majeur d'accroissement des trafics routiers. En effet, la mobilité s'exerce aujourd'hui majoritairement en voiture. De multiples raisons l'expliquent. La performance accrue du réseau routier, l'augmentation des ressources des ménages, la diminution des coûts de déplacement automobile (en valeurs relatives) sont les facteurs les plus fréquemment évoqués. Il faut y ajouter, parce qu'elles suggèrent des moyens d'actions à moyen ou long terme, d'autres explications. Les modes de répartitions des équipements d'usage quotidien, appelés souvent «de proximité», ont fait passer cette proximité de l'échelle du piéton ou du cycliste à celle de l'automobile. L'aménagement de l'espace public en espace routier, a peu à peu justifié pour des raisons de sécurité le recours à l'automobile pour des déplacements dont la longueur n'excède pas la performance d'un piéton ou d'un cycliste. Les trafics routiers ont ainsi littéralement «explosé» entre 1990 et 2000, occasionnant une irréductible congestion du réseau. Dans le même temps on observe une forte progression des transports collectifs.

#### Trafic routier

	1990	2000	Variation en %
Ostwald (A35)	84 728	119 654	41
Cronenbourg (A35)	121 516	170 908	41
Souffelweyersheim (A4)	74 000	101 312	37
Hoerdt (A35)	16 674	26 327	58
Duttlenheim (A352)	17 100 (1991)	38 793	120

#### Flux transport collectif

TER	1993	2000	Variation en %
Voyageurs/KM en millions	414	479	16

CTS	1990	1998	Variation en %
Voyageurs/KM en millions	36	60	67

Source : Adeus

### 3.4. Un rééquilibrage progressif par le développement des transports collectifs

Dans un espace contraint et écologiquement fragile, notre région, plus que d'autres, est confrontée à l'urgence de modifier les pratiques de déplacements pour favoriser le développement durable, ce qui passe nécessairement par un usage plus raisonné de la voiture. Les transports en commun, ferrés notamment, sont des alternatives pour poursuivre les objectifs de développement équilibré du territoire. Les politiques publiques soutiennent donc fortement les investissements en infrastructures et en services pour des moyens de déplacements alternatifs au «tout voiture».

Les investissements routiers et ferroviaires en Alsace

	Route	Fer
Contrat de Plan 1989-1993	326 M€	0 M€
Contrat de Plan 1994-1998	273 M€	73 M€
Contrat de Plan 2000-2006	297 M€	265 M€

Source : Région Alsace

La loi Solidarité et renouvellement urbains du 13 décembre 2000 a confié aux Régions la responsabilité d'Autorité organisatrice des transports. La Région Alsace finance le TER Alsace (trains et autocars) à titre expérimental depuis 1997 et à titre définitif depuis 2002. Afin d'améliorer l'offre, elle a engagé dès cette date une politique de modernisation des infrastructures dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région. A l'échelle du Scoters, cette politique s'est concrétisée par la modernisation des lignes Strasbourg-Haguenau et Strasbourg-Lauterbourg, se poursuit par les travaux en cours pour une troisième voie ferrée en plaine d'Alsace et par les futurs travaux dans le cadre de la première phase du tram-train Strasbourg-Bruche-Piémont des Vosges. Cette politique de modernisation, accompagnée par la mise en œuvre progressive d'un cadencement, s'est traduite par une augmentation significative de la fréquentation sur le secteur nord-sud. Depuis 1997, 60 % de voyageurs en plus sont comptés sur le réseau TER d'Alsace, à raison d'une croissance actuelle de 5 à 7 % par an, soit une croissance supérieure à la croissance globale de mobilité.

Parallèlement, la Région Alsace propose également une aide en faveur de l'aménagement des gares et de leurs abords afin de mettre en place un réseau de transport moderne et performant, complémentaire aux autres modes de déplacement collectif. Des pôles d'échanges multimodaux (tram-TER) ont ainsi été créés dans l'agglomération Strasbourgeoise, à «Hoenheim gare» en 2002 et à «Krimmeri-Stade de la Meinau» en 2003.

D'autres modes comme la marche, les déplacements en vélo ou les transports fluviaux commencent à être soutenus par les collectivités. Les déplacements des personnes avec ce dernier mode de transport sont actuellement surtout de l'ordre du loisir, mais les nombreux canaux qui sillonnent la région de Strasbourg inspirent



des réflexions de modes de transports alternatifs comme des bateaux rapides sur le Rhin ou sur les canaux pour assurer des liaisons régulières dans l'agglomération (type vaporetto) ou de Rhinau à Strasbourg par exemple. On notera cependant que la condition sévère de navigation sur les canaux et la faiblesse relative de la vitesse des bateaux sont des facteurs limitants.



### 3.5. Un levier important : le stationnement

La politique de stationnement payant est dans ce cadre un levier fondamental de la politique des déplacements.

La certitude de trouver une place au lieu de travail entraîne l'utilisation de la voiture dans plus de 90 % des cas<sup>11</sup>, non seulement pour les déplacements domicile-travail, mais également pour les déplacements qui y sont liés (conduites scolaires, achats,...). De ce fait, la contrainte exercée sur le stationnement est un des préalables au report modal de la voiture vers les transports en commun.

La Communauté urbaine de Strasbourg a ainsi mis en stationnement payant des places sur la voirie, précédemment gratuites. Le stationnement de surface payant permet de réduire le nombre de «pendulaires» laissant des «voitures ventouses» tout au long de la journée, en les contraignant à l'utilisation d'un autre mode. Ainsi, au centre, moins d'une voiture sur quatre en horodateur appartient à une personne se déplaçant pour le travail<sup>12</sup>. L'offre en stationnement en ouvrage a également augmenté.

En première couronne de la Communauté urbaine de Strasbourg, l'accroissement du taux de motorisation des ménages et le développement de l'habitat et de l'emploi amènent aujourd'hui une pression sur le stationnement proche de celle du centre-ville, sans que le pas vers le stationnement payant soit, pour le moment, franchi.

Hors Communauté urbaine de Strasbourg, le stationnement payant reste très réduit, même dans les bourgs centres.

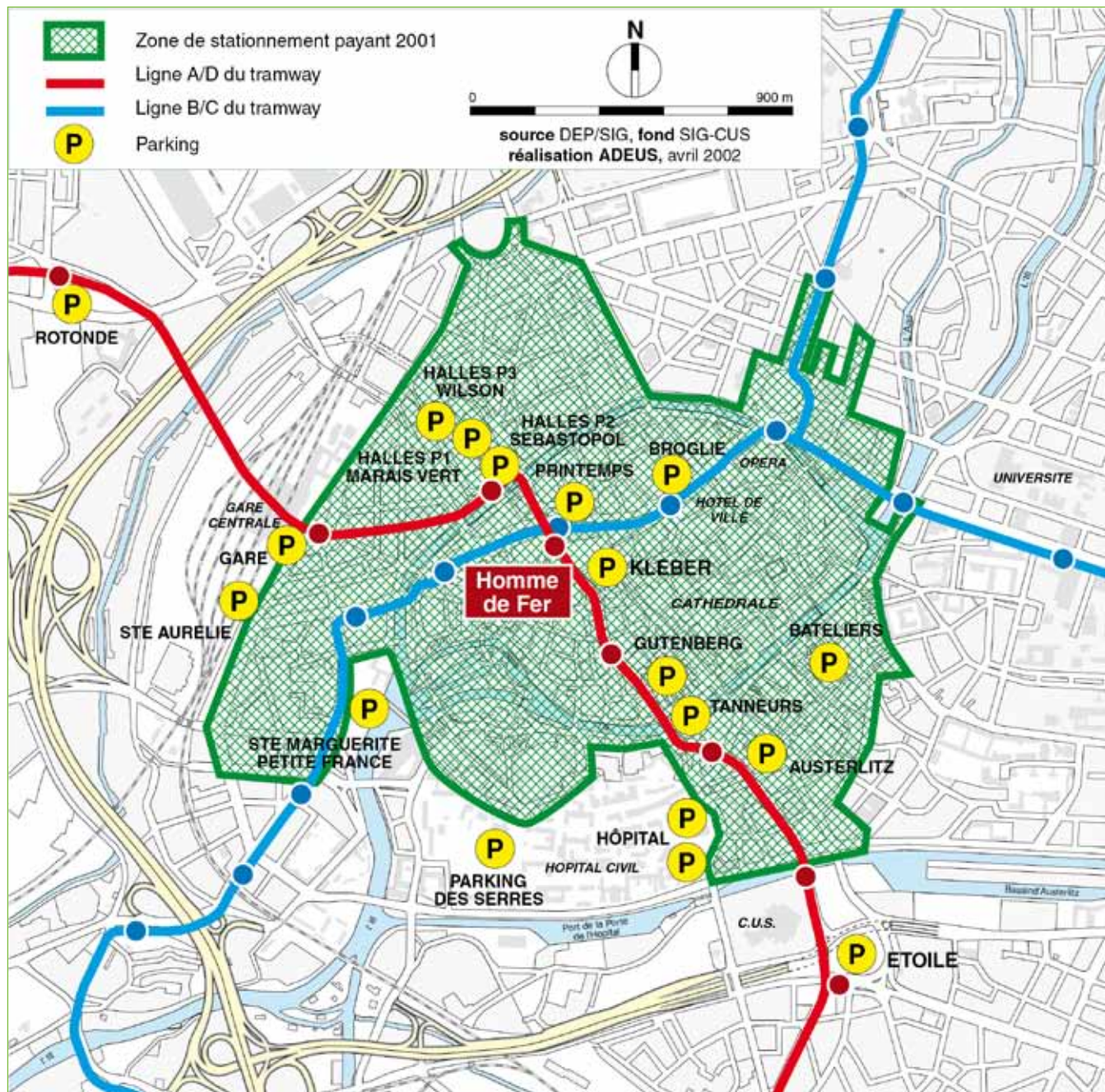
Commune	Type de stationnement payant	Nombre de places
Benfeld	1 parking payant	50
Brumath	Zone bleue et petits parkings payants	100
Marlenheim	1 zone bleue	5
Erstein	aucun	-
Hoerdt	aucun	-

Source : ADEUS

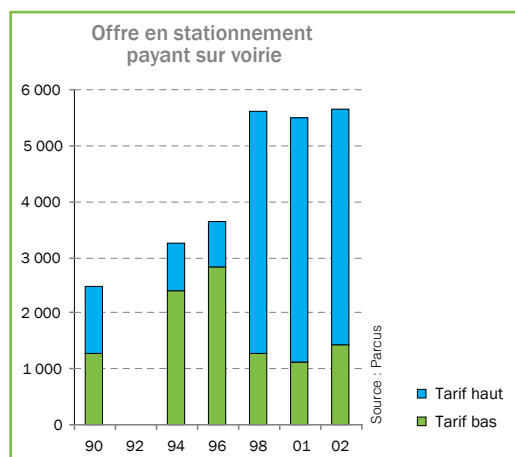
11. Source : CERTU – UTP, Les citadins face à l'automobilité – Les déterminants du choix modal, Kauffmann, Guidez, 1996

12. Et dans la plupart des cas, il s'agit de motifs où l'utilisation de la voiture est nécessaire (outillage important,...).

## Les zones de stationnement payant



40



La modération des normes de stationnement dans le Plan d'occupation des sols (POS) de Strasbourg

Le Plan d'occupation des sols de Strasbourg délimite des secteurs dits de modération des normes de stationnement :

- un secteur central englobant les quartiers centraux et le quartier de Neudorf ;
- un couloir de 500 mètres de part et d'autre de la ligne de tramway existant et de celles projetées à l'horizon 2010<sup>13</sup>.

Sur ces bases, le POS de Neudorf<sup>14</sup> a pris en compte la présence du tramway et d'une manière plus générale la volonté de favoriser l'usage des transports en commun, essentiellement dans le cadre de l'article 12 du règlement relatif aux normes de stationnement.

La règle concernant le nombre de places de stationnement exigibles pour les bureaux a été modifiée, abaissant le minimum de places exigibles en passant d'une logique où il était nécessaire de fournir un nombre de places de stationnement minimum, à une logique où le nombre de places à réaliser est strictement encadré par un minimum et un maximum. A titre d'exemple, là où le POS exigeait auparavant un minimum de trois places de stationnement pour 100 m<sup>2</sup> de Surface hors œuvre nette (SHON) de bureau, le POS révisé impose un minimum d'une place pour un maximum de 3 places.

Des mesures du même ordre ont été prises concernant les logements (un emplacement obligatoire par logement au lieu de deux pour les grands logements auparavant) ainsi que pour les commerces et les équipements.

Outre les aspects de stationnement, le Plan d'occupation des sols joue sur la densité. S'il n'y a pas eu de mesures particulières pour densifier le quartier à proximité du tramway, il a néanmoins été prévu de maintenir les densités le long des principaux axes desservis ou allant être desservis par le tramway et de les diminuer ailleurs (protection des cœurs d'îlots).

13. Réseau 2010 : projet d'extension du tramway à moyen terme : délibération CUS du 21 avril 1995.

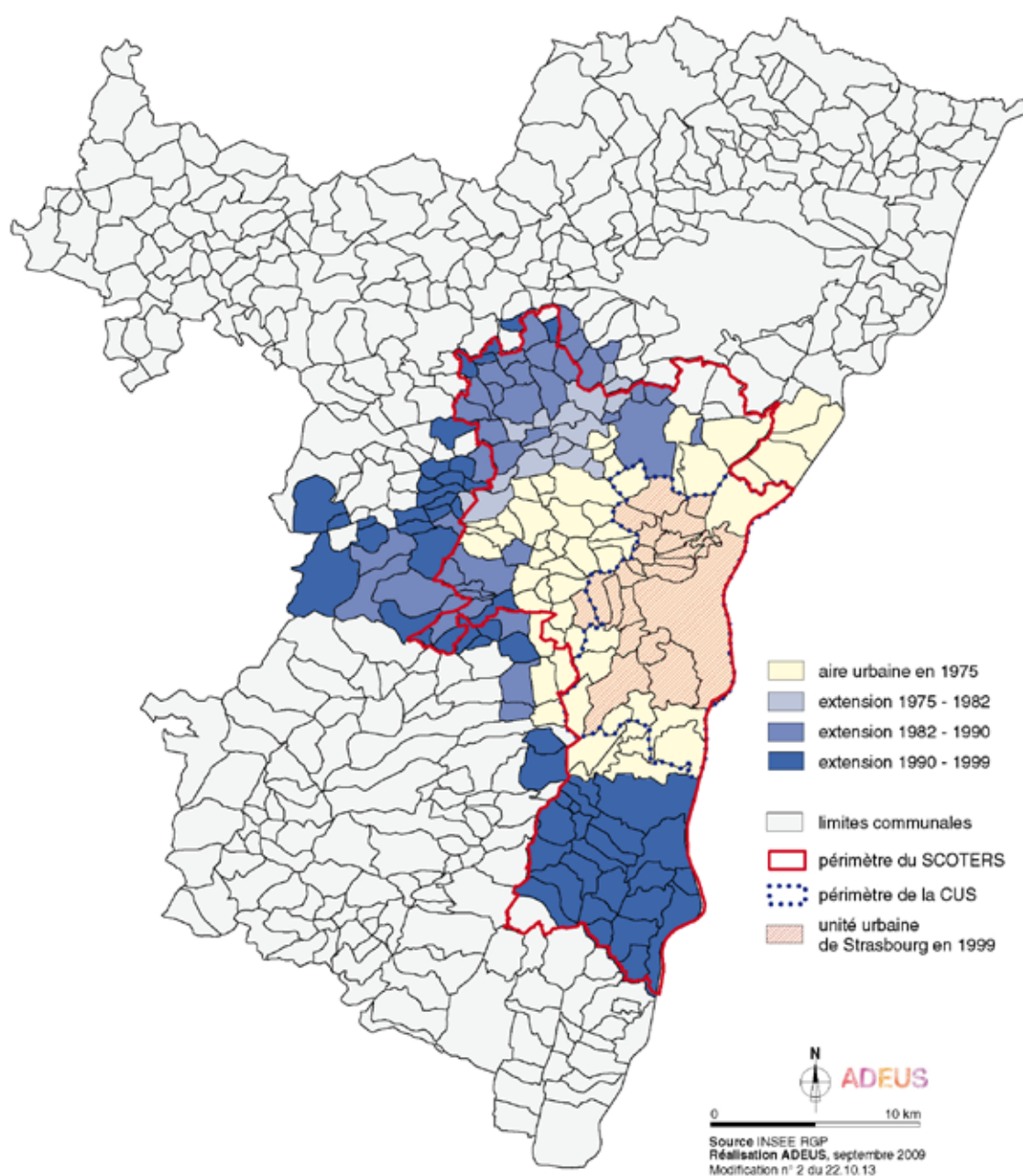
14. Le POS de Strasbourg approuvé dans son ensemble le 18 décembre 1992 a été réalisé par quartier.



## 4 Une périurbanisation, consommatrice de foncier

L'accroissement de la mobilité quotidienne, la spécialisation du territoire et les nouvelles aspirations résidentielles des urbains provoquent aujourd'hui un phénomène de périurbanisation. La périurbanisation correspond à un processus de développement qui dépasse le cadre de l'agglomération et concerne tout autant l'habitat et l'activité que les équipements. De ce point de vue la périurbanisation de l'agglomération strasbourgeoise se distingue par une intensité moyenne par rapport à d'autres agglomérations comparables, mais par un éparpillement important et lointain.

### Evolution de l'aire urbaine strasbourgeoise dans le Bas-Rhin

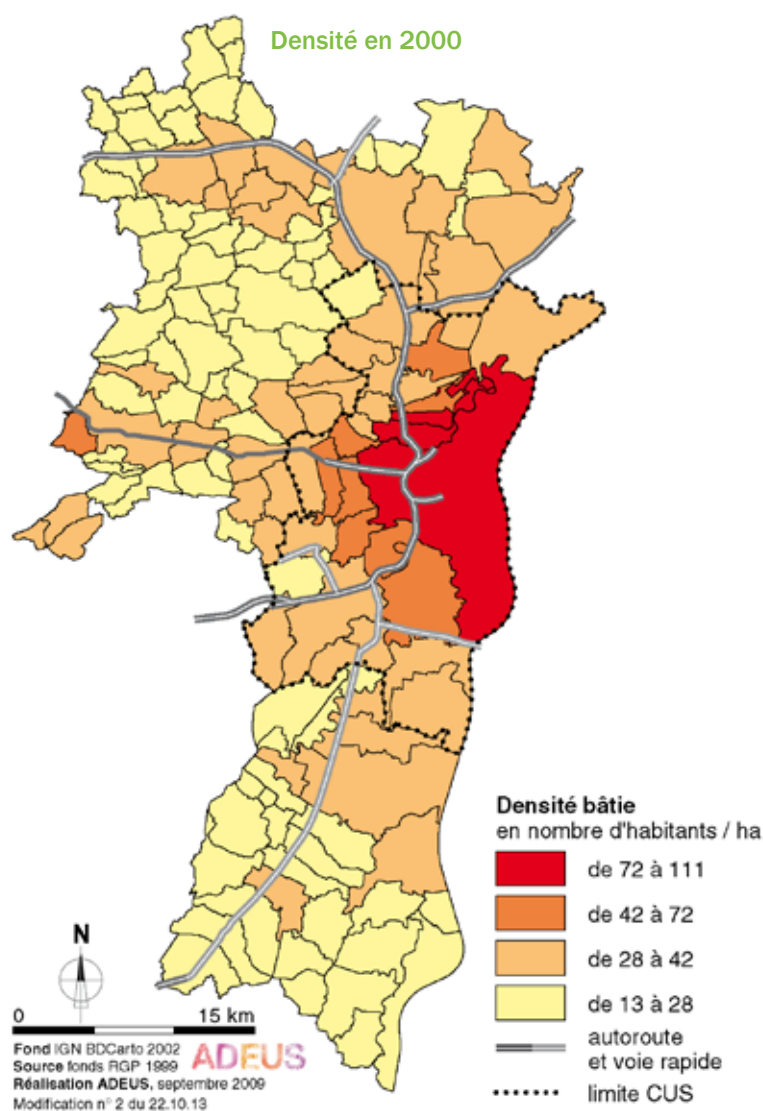


#### 4.1. Un agrandissement de l'aire urbaine<sup>15</sup> de Strasbourg

Depuis les années 1970, le développement de la région de Strasbourg est passé par des phases territorialement différenciées. Il a d'abord touché les 20 communes du pôle urbain, hors Strasbourg dans les années 1970, puis la couronne périurbaine dans les années 1980.

	Pôle urbain 1999 <sup>d</sup>	Couronne périurbaine 1975	Extension de la couronne périurbaine			Aire urbaine 1999
			1975-1982	1982-1990	1990-1999	
Nombre de communes	20	53	16	39	55	182
Population 1975	375 987	61 876	6 477	28 906	45 235	518 238
Population 1982	385 119	68 432	7 200	31 683	48 823	540 993
Population 1990	403 331	74 011	7 506	33 941	50 485	568 964
Population 1999	427 245	83 937	8 442	37 498	55 339	612 104
Évolution 1975 - 1982	0,34	1,45	1,52	1,32	1,1	0,62
Évolution 1982 - 1990	0,58	0,98	0,52	0,86	0,42	0,63
Évolution 1990 - 1999	0,64	1,41	1,31	1,11	1,03	0,82

Source : INSEE, RGP



15. Aire urbaine : ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (= unité urbaine offrant 5 000 emplois et plus), et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

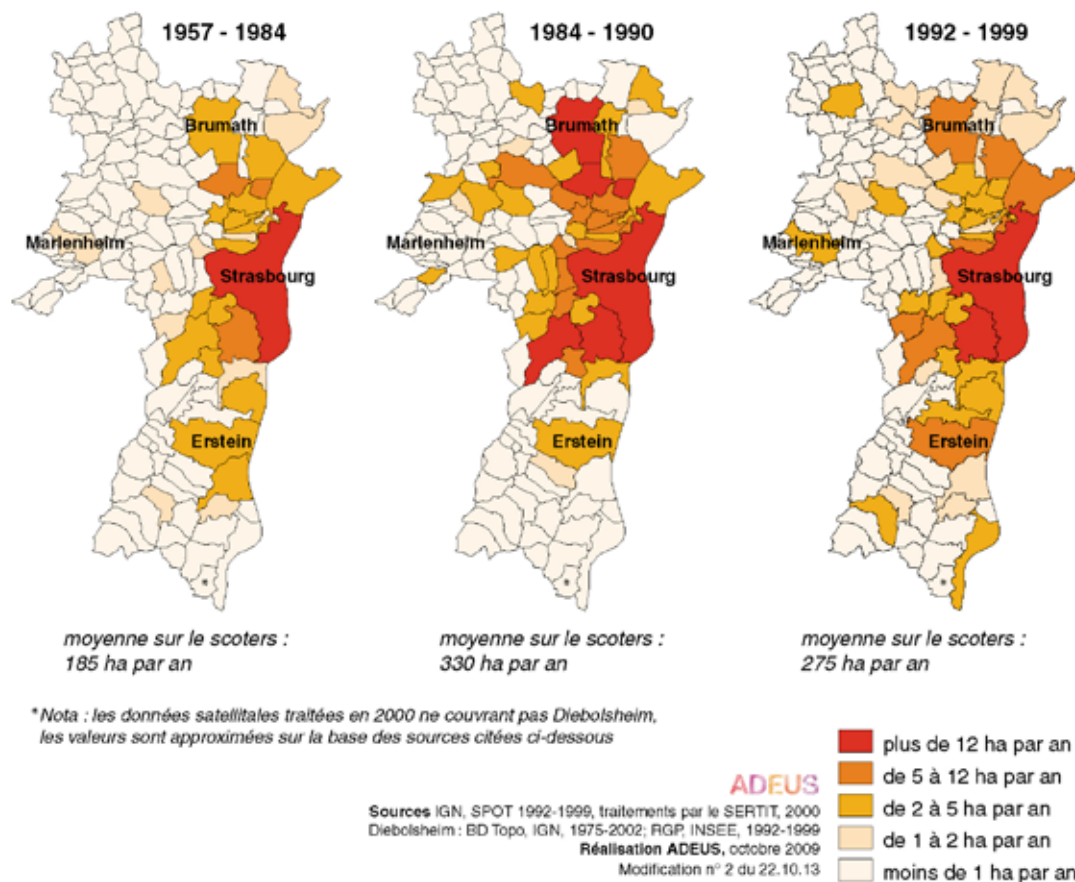
Durant toute cette période, la ville centre a stagné. A Strasbourg (comme pour d'autres aires urbaines), le développement démographique atteste des phases de périurbanisation : d'abord dans la couronne périurbaine (1975) puis dans ses extensions de 1982 à 1999 et au centre. La nouveauté des années 1990, c'est que la région de Strasbourg se développe à ses deux «extrémités» : la ville centre (surtout par son solde naturel positif) et la couronne périurbaine. Dans l'ensemble, elle est devenue l'une des aires urbaines françaises les plus dynamiques. Ces mouvements d'expansion et de régression n'ont pas été planifiés. Par ailleurs, certaines politiques publiques sectorielles ont produit des effets pervers particulièrement lourds de conséquences. Par exemple, les encouragements fiscaux, d'une durée souvent limitée, ont incité à la surproduction d'offre sur certains secteurs (amortissement Quilès-Méhaignerie pour les petits logements) provoquant un déséquilibre important du marché du logement, et un phénomène inquiétant de vacance durable des logements.

## 4.2. Un processus de dé-densification

Le processus de périurbanisation a provoqué une forte consommation de foncier. En effet, les densités pratiquées dans les petites communes, dominées par la maison individuelle, sont nettement inférieures à celles pratiquées dans la Communauté urbaine de Strasbourg ou, dans une moindre mesure, le long des principaux axes routiers vers Brumath, Marlenheim, Molsheim et Erstein.

44

### Surface bâtie : évolution annuelle brute



En quarante ans, la densité de population dans les zones urbanisées de la région de Strasbourg est passée d'environ 67 habitants/ha à 47 habitants/ha. La dé-densification, particulièrement forte entre 1960 et 1982, se poursuit aujourd'hui, bien que plus faiblement, pour de nombreuses communes du Scoters. Les zones urbanisées se sont donc accrues beaucoup plus rapidement (+ 1,79 % en rythme annuel) que la population (+ 0,9 %) ou les emplois (+ 1,13 %). En quarante ans, la surface urbanisée du Scoters a ainsi doublé.

Dans la période à venir ce différentiel est appelé à se prolonger, si des orientations fortes n'en entravent pas le cours. L'enjeu est donc de répondre aux besoins en logements de la population future tout en faisant une consommation plus raisonnée et plus équilibrée des sols agricoles et naturels de qualité.

### 4.3. Une diminution de la consommation foncière au cours des dernières décennies

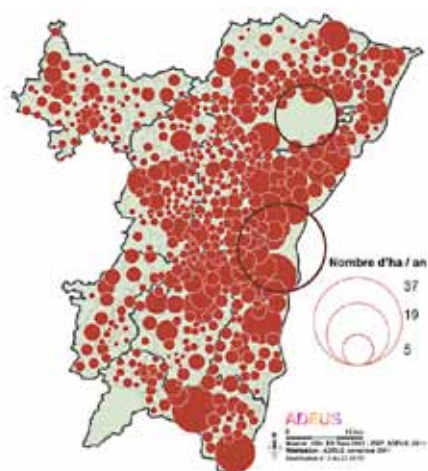
Le SDAU de 1973 ambitionnait une forte croissance de la population et des emplois (710 000 habitants et 280 000 emplois pour l'an 2000). Pour autant, la densification envisagée était très légère et le nombre d'hectares d'activités très important (2 650 ha pour 93 communes) devant de ce fait provoquer un important étalement urbain.

L'approbation du SCOTERS, en 2006, a alors consisté en un effort important de recherche d'équilibre entre renouvellement urbain, développement urbain et rural maîtrisé et préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières, protection des espaces naturels et des paysages, en respectant les objectifs du développement durable. Les orientations ont ainsi visé une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux.

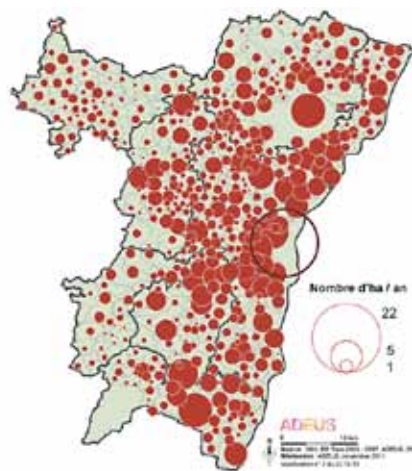
#### 4.3.1 Quelle consommation foncière récente ?

En termes de dynamiques à l'oeuvre, 120 ha de foncier ont été consommés en moyenne chaque année entre 2002 et 2007 dans la région de Strasbourg, que ce soit pour la production d'activités ou de tissus mixtes (habitat, équipements...). Plus de 80 ha ont ainsi été « économisés » chaque année par rapport à la période 1976-2002. Cette baisse d'utilisation foncière (-41 %) suit globalement la dynamique départementale.

Evolution de la consommation foncière totale dans le Bas-Rhin  
entre 1976 et 2002



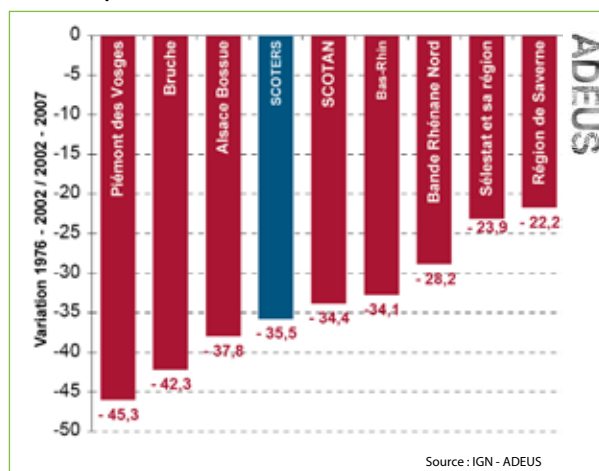
entre 2002 et 2007



Le recul a été proportionnellement plus fort sur les tissus d'activités (- 52 %) que sur ceux à dominante d'habitat (- 36 %).



### Variation du nombre d'hectares consommés chaque année entre les périodes 1976-2002 et 2002-2007 hors ZA



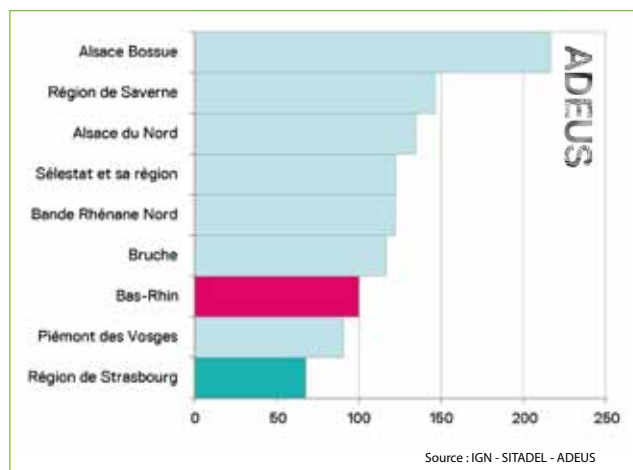
Concernant l'armature urbaine des SCoT du Bas-Rhin, de fortes disparités existent entre les niveaux les plus hauts de la hiérarchie. La consommation foncière dans les pôles a ainsi beaucoup moins baissé dans l'espace métropolitain du SCOTERS (-22 %) que dans la plupart des villes moyennes des autres territoires.

Les bourgs centres du SCOTERS se comportent comme la moyenne des niveaux équivalents d'armature urbaine dans le département (centralités secondaires) même si de fortes disparités existent : -27 % contre -30 %.

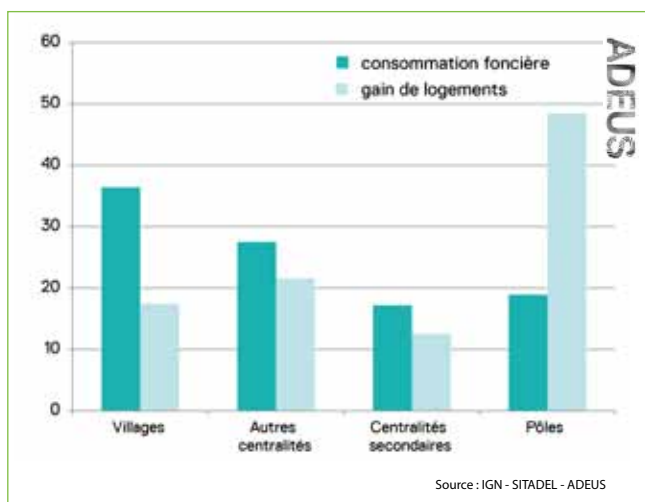
Les communes bien desservies par les transports en commun ont vu leur consommation foncière baisser beaucoup plus fortement qu'en moyenne dans les niveaux équivalents (autres centralités). Elles ont divisé par 2 leur consommation foncière (-53 %), à l'image de celles du Piémont, voire de la Bruche. Mais pour ce niveau d'armature, les écarts entre territoires sont encore plus marqués que pour les pôles principaux : on enregistre même une augmentation de l'extension urbaine dans la région de Saverne.

C'est pour le niveau bas de l'armature urbaine, les villages, que les écarts entre les territoires de SCoT sont les plus faibles. Tous les territoires ont noté une division comprise entre 2 et 4 de leur consommation. Le SCOTERS est quasiment dans la situation médiane : -31 %.

### Consommation foncière par logement produit, 2002-2007



**Part des niveaux de l'armature du SCOTERS dans la consommation foncière et dans la production de logements, 2002-2007**



Entre 2002 et 2007, il a été consommé dans le SCOTERS 375 ha pour produire 14 326 logements. C'est de loin le territoire du département qui optimise le plus fortement son foncier. Avec la moitié de la production de logements des territoires de SCoT du Bas-Rhin, c'est le territoire le plus dynamique. L'espace métropolitain du SCOTERS rassemble près d'un logement produit sur deux dans le SCoT pour moins de 20% du foncier consommé. Ceci fait de Strasbourg et sa première couronne le territoire qui optimise le mieux son foncier dans l'ensemble du Bas-Rhin. Les villages, quant à eux, ne produisent qu'un peu moins de 20% des logements, alors même qu'ils consomment plus de 35 % du foncier du territoire.

Pour autant, si l'optimisation foncière est la plus vertueuse, les situations sont relativement disparates selon les territoires.

**Evolution de la consommation foncière annuelle en tissu mixte par intercommunalité**

	1976-2002 (ha)	2002-2007 (ha)	Variation (%)
CC Ackerland	2,6	1,1	- 58,6
CC Les Châteaux	2,9	1,4	- 51,6
CC Basse-Zorn	8,2	4,3	- 46,9
CC Région de Brumath	8,4	4,8	- 43,0
CUS	65,5	38,7	- 41,0
CC Pays de la Zorn	8,7	5,7	- 34,6
CC Benfeld et environs	8,2	5,6	- 31,0
CC Porte du Vignoble	5,5	3,9	- 29,1
CC Pays d'Erstein	6,0	4,6	- 23,0
CC Kochersberg	11,1	9,0	- 18,9
CC Rhin	4,2	5,0	+ 19,8
SCOTERS	134	86	- 35,5
SCOTERS hors CUS	128	82	- 30,3
Bas-Rhin	367	245	- 34,1

Source : IGN - ADEUS

Par ailleurs, cette consommation foncière a été enregistrée sur une période où le niveau de construction neuve n'atteignait pas les objectifs actuels de production. Si ces derniers avaient été atteints, en utilisant la même densité de production, il aurait été consommé environ 40 ha supplémentaires chaque année.

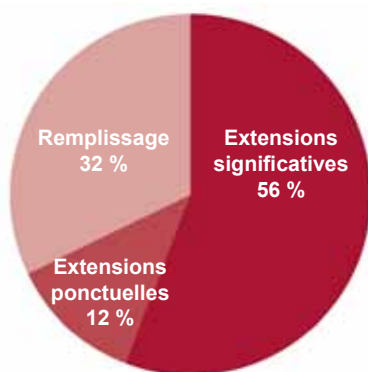
#### 4.3.2. Comment ce foncier a-t-il été consommé pour le tissu mixte<sup>1</sup> ?

Entre les deux périodes (1976-2002 et 2002-2007), on assiste à une évolution importante sur le territoire du SCOTERS, quant à la localisation de la consommation foncière par rapport au tissu existant : le remplissage interstitiel enregistre une croissance conséquente, de 32 % à 49 % de l'urbanisation nouvelle du SCOTERS.

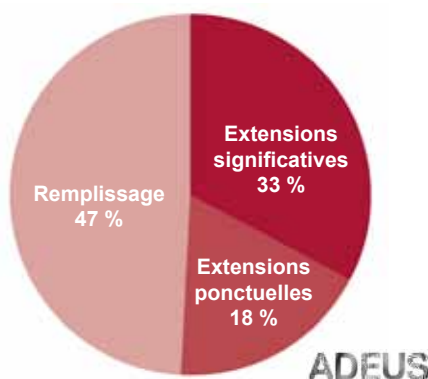
Au contraire, les extensions significatives qui étaient nettement majoritaires entre 1976 et 2002, ne représentent plus que 1/3 entre 2002 et 2007. Le territoire du SCOTERS amplifie ainsi les dynamiques enregistrées sur l'ensemble du département.

#### Localisation de la consommation foncière en tissu mixte par rapport au tissu bâti

SCOTERS 1976-2002



SCOTERS 2002-2007



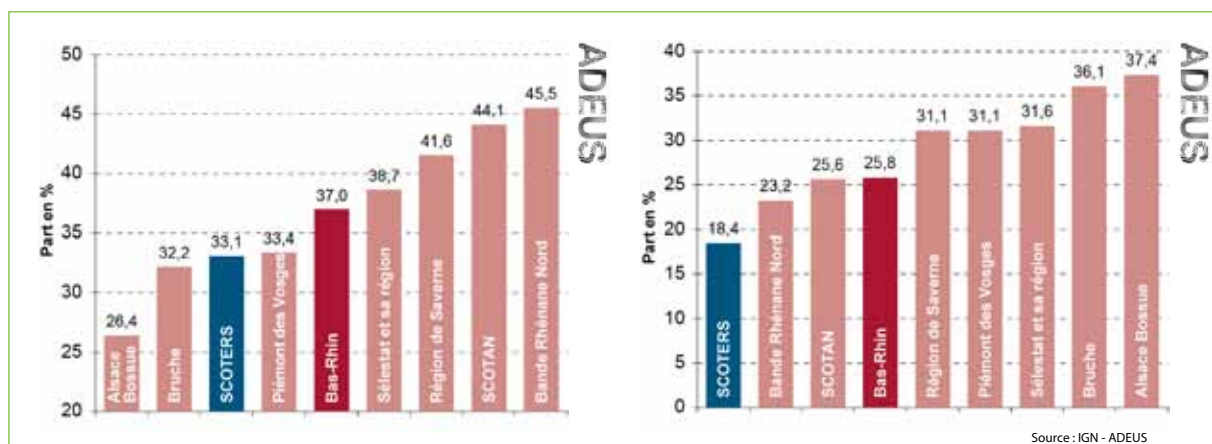
Source : IGN - ADEUS

Dès lors, le SCOTERS fait partie des territoires du Bas-Rhin où l'on a le moins procédé par extensions.

C'est également le seul territoire où la part du remplissage dans le tissu mixte est aussi importante (près de la moitié). Ceci s'explique par le caractère fortement urbain du SCOTERS. Ainsi, dans l'espace métropolitain (Strasbourg et 1<sup>ère</sup> couronne), la part de l'urbanisation dans le tissu existant dépasse les 75 % (les pôles principaux des autres SCoT du Bas-Rhin dépassent légèrement les 60 %). Par ailleurs, quel que soit le niveau de l'armature urbaine observée, la part de l'urbanisation qui s'effectue dans le tissu existant est toujours supérieure à la moyenne du département.

1. Hors zones d'activités.

## Part des extensions significatives et des autres extensions dans le tissu mixte, 2002-2007



## Part du remplissage interstitiel hors ZA, 2002-2007



## 4.3.3. Quelles densités de logements ont été produites par cette consommation foncière ?

La densité considérée ici est une densité brute<sup>1</sup>. Elle tient compte du nombre de logements sur un territoire mais aussi de tous les équipements nécessaires à toute agglomération humaine.

Sur le territoire du SCOTERS, la densité brute des logements a augmenté, passant de 21,85 logements par hectare en 1976 à 23,08 en 2002 puis 23,44 en 2007. Environ 200 ha ont ainsi été « économisés » au sein du SCOTERS<sup>2</sup>.

1. Rapport entre le nombre de logements et l'estimation de l'ensemble de la tâche urbaine, hors zone d'activités.

2. Si la densité était restée la même qu'à la fin de la période précédente, il aurait fallu 200 ha de plus pour construire le même volume de logements que celui réalisé lors de la dernière période.

Si l'on ne considère que la performance des nouvelles consommations de foncier, on observe une augmentation de la densité de logements produits : +12 logements par hectare. L'urbanisation nouvelle entre 2002 et 2007 représente ainsi environ 38 logements par hectare en moyenne. Cette densité marginale a augmenté dans tous les niveaux de l'armature urbaine, que ce soit dans le Bas-Rhin ou au sein du SCOTERS.

En valeurs relatives, l'évolution a été la plus rapide là où la densité était la plus faible : les villages ont ainsi doublé quasiment leur densité marginale. La typologie de logements construits explique en partie cette évolution avec un développement fort de la production d'habitat collectif jusque dans les villages.

En valeurs absolues, les pôles enregistrent une très forte évolution : +19 logements par ha dans le Bas-Rhin et même + 32 logements/ha dans l'espace métropolitain strasbourgeois. Strasbourg et sa 1ère couronne passent ainsi de 66 à 98 logts/ha en moyenne.

Les différences sont plus légères entre le SCOTERS et la moyenne bas-rhinoise sur les autres niveaux d'armature.

#### 4.3.4. Quelle consommation foncière en zone d'activités ?

Sur le territoire du SCOTERS, entre 2002 et 2007, en moyenne, chaque année, 34 hectares ont été dédiés à la création ou l'extension des ZA.

Entre 1976 et 2002, la consommation annuelle était de 70 hectares. Cela représente une baisse de 52 %, nettement plus importante que dans les zones mixtes (-36 %).

La zone d'activités était effectivement le mode d'urbanisation caractéristique notamment des années 1980 et 90. Les années récentes ont été moins concernées par l'ouverture de nouvelles zones, davantage par le renouvellement ou le remplissage de celles existantes.

Le SCOTERS fait partie des territoires où la baisse de la consommation en ZA a été la plus faible. Ceci s'explique notamment par sa vocation métropolitaine, de territoire polarisateur d'emplois et de services notamment au sein de ses zones d'activités.

L'essentiel de l'utilisation de terrains d'activités s'est réalisé dans la CUS ou dans le Nord du SCOTERS. Pour autant, la baisse de consommation de foncier d'activités est nettement plus forte dans la CUS que dans le reste du SCOTERS.

L'analyse des résultats de l'application du SCOTERS après 6 ans de mise en oeuvre a ainsi mis en évidence une modération progressive de la consommation foncière, notamment par le biais des formes urbaines produites. Certains types d'utilisation du sol ont même divisé par deux leur consommation foncière (zones d'activités, production de logements dans les communes bien desservies par les transports en commun...).

Toutefois, certaines nuances sont à apporter quant aux dynamiques à l'oeuvre récemment. Ainsi, les objectifs de production de logements et surtout l'objectif démographique à la base du projet de territoire n'ont pas été atteints sur la durée de l'application du SCOTERS. Or, la région strasbourgeoise se doit de jouer son rôle de pôle métropolitain rayonnant à l'échelle de l'Alsace et du Rhin supérieur. Pour ce faire, elle se doit de répondre à l'ambition démographique et de production d'emplois. La forte réduction de consommation foncière en zones d'activités est ainsi à nuancer par la faiblesse de la création d'emplois sur le territoire, même si le contexte international n'y est pas étranger.

L'approfondissement du dispositif foncier initial, dont l'intérêt a été souligné par l'évaluation de 2012, nécessite donc de prendre en compte les efforts réalisés par les territoires, mais également la nécessaire ambition d'une agglomération polarisatrice, tant sur le plan de l'attractivité économique que démographique.

S'il doit répondre à une obligation légale, le chiffrage d'objectifs fonciers se doit d'être à la fois volontariste et réaliste, en phase avec les dynamiques à l'oeuvre, qu'il s'agit de renforcer ou d'infléchir selon le cas. Le dispositif doit également se donner les moyens de suivre régulièrement l'évolution du territoire dans le domaine foncier, dans un souci d'optimisation des politiques territoriales de lutte contre l'étalement urbain et la maîtrise de la consommation foncière.

#### 4.4. Une nouvelle forme d'habitat dans les secteurs d'extension et de renouvellement

La réduction de la consommation d'espace demande une meilleure gestion des zones d'extension urbaine et de renouvellement urbain. De nombreuses régions sont aujourd'hui confrontées à cet enjeu de gestion économe de l'espace. Dans une problématique de coûts élevés et de pénurie du foncier, il devient indispensable de ne plus éparpiller l'habitat. Or, celui-ci, sous sa forme individuelle diffuse, est trop gourmand en foncier, et le grand collectif ne s'intègre pas partout (notamment dans les villages).

L'habitat intermédiaire, entre le pavillon et l'immeuble standard, offre par contre une réponse aux attentes de nature, d'intimité et d'appropriation de l'espace de la population : maisons accolées, maisons de ville, immeubles à terrasses. Ces formes font déjà partie de divers programmes de soutien à la conception architecturale, lancés par l'Etat, mais les exemples régionaux existants sont mal connus et peu promus.

L'urbanisation traditionnelle des villages de l'aire du Scoters propose des formes d'habitat intermédiaires, économes en foncier grâce à la construction en longueur sur limites latérales. Geispolsheim, est un exemple d'urbanisme traditionnel avec constructions sur une limite latérale, qui sont souvent séparées par un Schlupf<sup>16</sup> d'environ 80 cm.

Densité : elle peut être relativement importante dans les centres anciens lorsque la profondeur des parcelles est limitée.

#### La maison jumelée

Assez développée outre-Rhin.

Densité : 34 logements par hectare. Maisons jumelées à Rhinau.

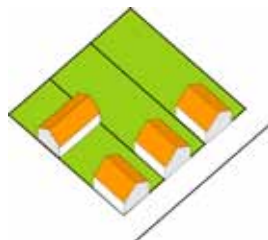
#### La maison en bande

Elle offre un habitat en mitoyenneté totale ou partielle. Ce type d'habitat induit des espaces extérieurs privatifs dessinés en longueur.

Densité : 20 logements par hectare. Maisons en bande à Blaesheim.

Le petit collectif intégré dans le tissu existant et offrant des surfaces privatives aux logements présente également les caractéristiques de cet habitat intermédiaire.

Densité : plus de 50 logements par hectare. Petit collectif maximisant son intégration dans le tissu existant du vieux Wolfisheim, en périphérie de Strasbourg.



16. Schlupf : léger recul par rapport aux limites séparatives afin de faciliter l'écoulement des eaux de toiture.



Il s'agit dès lors de proposer de grands logements abordables en milieu urbain et de développer ces formes urbaines de densités intermédiaires, appréciées pour leur qualité de vie et beaucoup plus favorables à l'usage des transports publics, de la marche et du vélo. Sur l'aire du Scoters, et en Alsace en général, le développement de cette offre dans les villes «moyennes» ou les bourgs centres permettrait de répondre à certaines aspirations résidentielles des habitants.

L'habitat intermédiaire, en offrant à la fois les avantages de l'habitat individuel et de l'habitat collectif, serait le garant d'un cadre de vie préservé pour ses habitants. Les possibilités d'individualisation et d'espaces extérieurs appropriables offertes apportent un sentiment d'intimité et d'espace. Le coût d'un tel logement est moindre que pour l'individuel pur et permet aux personnes devenant propriétaires pour la première fois ou aux ménages aux revenus les plus modestes d'acquérir ou de louer un bien ayant les caractéristiques de l'individuel. Les jeunes ménages et les personnes âgées peuvent être particulièrement intéressés par ce type de biens, car ils permettent l'installation en zone urbaine, à proximité des services, sans toutefois être une charge financière aussi lourde que celle des logements individuels. Ce type de biens réduit aussi la dépendance aux moyens de locomotion et limite l'entretien lié aux espaces extérieurs. Le citoyen achète un concept, une surface habitable, un espace appropriable et un lieu. Une opération d'habitat intermédiaire bien menée peut satisfaire les éléments essentiels de sa demande.

Pour rechercher un équilibre entre un développement du territoire et un renouvellement urbain, l'enjeu pour notre région est à la fois de tenir compte des attentes des habitants pour offrir des lieux d'urbanisation dans la partie agglomérée et faire sortir les communes périurbaines de la production uniforme de maisons individuelles afin de mieux maîtriser leur fonctionnement, notamment en créant les conditions de densité nécessaire à la mise en place des transports en commun ou des services aux habitants.

## Conclusion

Les orientations de développement urbain qu'avait pris en compte le Schéma d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de 1973 ont été peu suivies : pas de développement démographique exponentiel, un renforcement de l'occupation de l'espace sur un axe nord-sud alors que l'extension vers l'ouest était dessinée, seuls deux ponts sur le Rhin réalisés au lieu de six projetés.

Par contre l'urbanisation s'est faite avec une périurbanisation comme dans toutes les agglomérations et une diffusion en doigt de gant le long des axes routiers. La mobilité a augmenté et s'est généralisée. La conséquence en a été une saturation des axes routiers radiants.

Schématiquement l'offre de logements se réduit à deux types dominants et bien séparés : le grand collectif et la maison individuelle, les règles de financement du logement renforçant cette dichotomie. La morphologie urbaine qui en découle est produite par ce système de choix résidentiels contraints : ainsi se sont développés des quartiers de grands ensembles de logements collectifs, souvent sociaux en ville, et des extensions de villages sous forme de lotissements de maisons individuelles dans le périurbain accentuant ce que l'on appelle la spécialisation des territoires. Globalement se dégage l'impression que l'urbanisation a été plus subie qu'orientée.



## Chapitre II

# Les évolutions économiques et commerciales

## 1 Caractéristiques du tissu économique

### 1.1. L'emploi

Dans son ensemble, la région Strasbourg-Ortenau est un pôle d'emploi à l'échelle du Rhin supérieur, pôle fortement marqué par la présence de l'agglomération strasbourgeoise. Soutenue par la croissance, la région connaît jusqu'ici une progression constante du nombre d'emplois offerts. Son niveau de chômage reste inférieur à la moyenne nationale malgré un accroissement sensible enregistré en 2003 et 2004. A Strasbourg, la majeure partie de l'emploi (81 %) est localisée dans le tissu urbain diffus. Dans les communes hors de l'agglomération dense, il se répartit à part quasi égale entre zones d'activités et le diffus.

#### 1.1.1. Un poids constant dans l'emploi départemental

Les entreprises de la région de Strasbourg offrent, en 1999, environ 256 000 emplois. Au cours des années 90, 17 000 nouveaux emplois ont été créés.

#### Evolution des emplois dans le Bas-Rhin depuis 1975

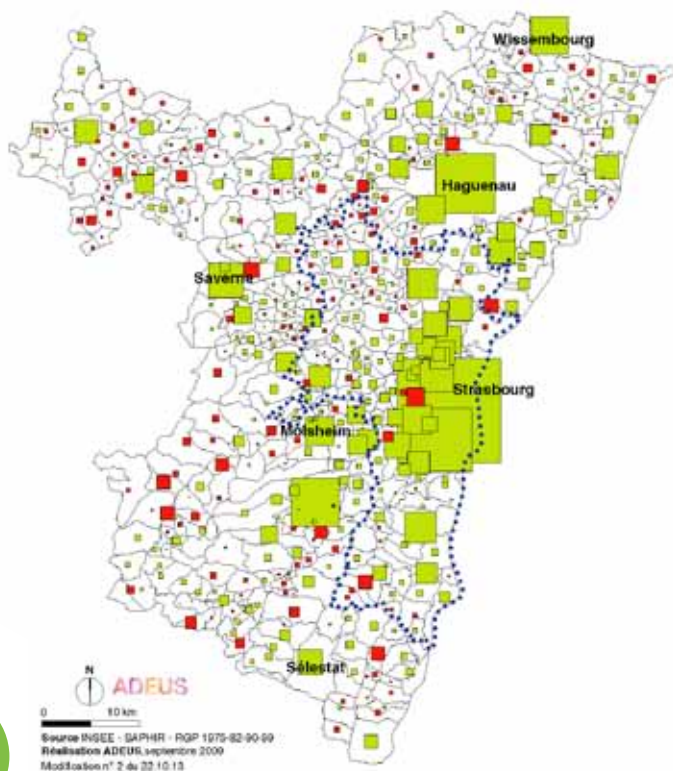
	1975	1982	1990	1999	Evolution 1975-1982		Evolution 1990-1999	
Bas-Rhin	331 852	365 613	384 176	416 007	33 761	10 %	31 831	8 %
Scoters	206 442	225 627	239 518	256 285	19 185	9 %	16 767	7 %
Scoters hors CUS	23 514	27 171	28 235	31 836	3 657	16 %	3 601	13 %
CUS	182 928	198 456	211 283	224 449	15 528	8 %	13 166	6 %
CUS hors Strasbourg	42 930	50 621	62 881	73 012	7 691	18 %	10 131	16 %
Strasbourg	139 998	147 835	148 402	151 437	7 837	6 %	3 035	2 %

Source : Insee, recensements de la population

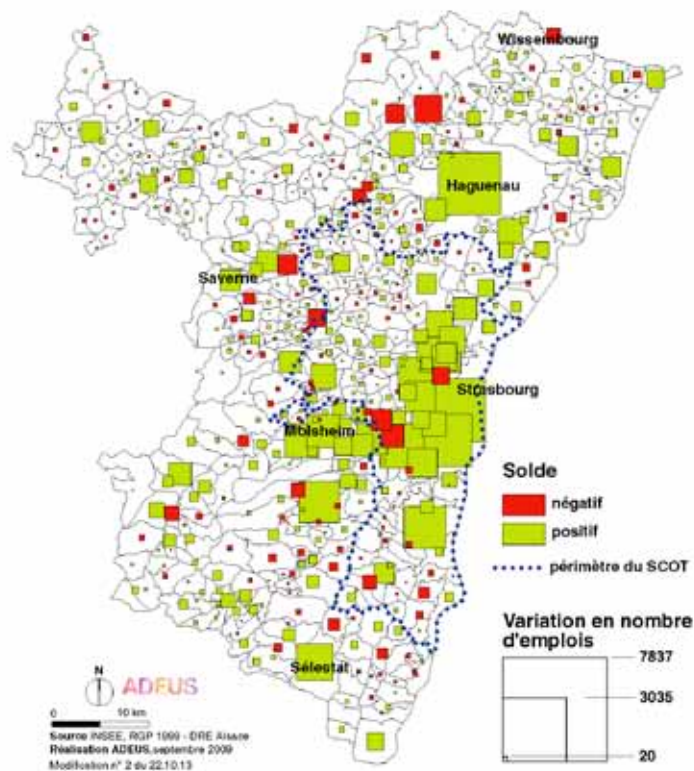
Le poids de la région et de la Communauté urbaine de Strasbourg dans le Bas-Rhin est resté globalement stable depuis 1975. La région de Strasbourg concentre ainsi 62 % des emplois du département et la Communauté urbaine de Strasbourg 54 %.

A l'échelle de la région de Strasbourg, près de 90 % des emplois sont dans la Communauté urbaine de Strasbourg, avec parmi eux 60 % à Strasbourg. Schiltigheim et Illkirch-Graffenstaden, deuxième et troisième communes de la région de Strasbourg en terme d'emplois, en regroupent chacune moins de 6 %. On assiste cependant à un redéploiement des activités dans la région de Strasbourg, avec une diffusion de la progression de l'emploi de la ville centre vers la périphérie de l'agglomération strasbourgeoise et les communes périurbaines.

Evolution des emplois de 1975 à 1982



Evolution des emplois de 1990 à 1999



### 1.1.2. Un renforcement de l'emploi tertiaire, un bilan mitigé dans l'industrie

Seul le secteur tertiaire s'est renforcé dans la région strasbourgeoise, alors que tous les autres secteurs ont perdu des emplois. Secteur d'activité principal, le tertiaire concentre en effet 78 % des emplois de la région de Strasbourg contre 55 % dans le reste du Bas-Rhin. Et le nombre des emplois offerts dans ce secteur a progressé au cours des années 90 de 17 % (soit + 28 500 emplois).

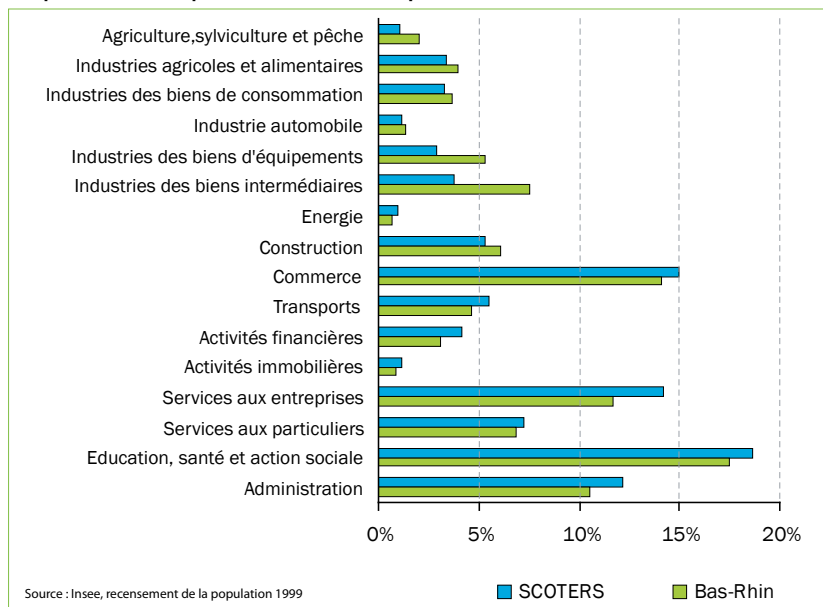
Cette hausse provient essentiellement des services administrés dont les effectifs ont progressé de près de 26 %. Le développement de l'emploi dans le secteur de la santé et du social (+ 10 000 personnes, soit + 29 %), de même que l'installation de nouvelles institutions européennes à Strasbourg ont largement participé à cette croissance.

Les services aux particuliers se sont également étoffés, en particulier l'hôtellerie-restauration et les activités récréatives, culturelles et sportives, avec la création d'Arte en 1991. Le secteur des services aux entreprises a surtout été dopé par l'important «boom» des services opérationnels : il s'agit souvent de simples transferts d'effectifs des industries vers les services opérationnels.

Les effectifs dans la recherche et développement se sont aussi développés au cours des années 90 et atteignent environ 3 400 personnes en 1999, soit une hausse de 500 personnes par rapport à 1990. Cette activité est spécifique à la région de Strasbourg, et plus particulièrement localisée à Strasbourg (74 % des effectifs

de recherche et du développement de la région de Strasbourg) et à Illkirch-Graffenstaden. Dans le commerce, l'emploi a peu progressé (+ 2,2 %). Seul le commerce de gros a recruté au cours des années 90.

Emplois en 1999 par activité économique



Le bilan est plus mitigé dans l'industrie qui a perdu plus de 8 600 emplois au cours des années 90. Pourtant, certaines activités de ce secteur se portent plutôt bien. Il en est ainsi de l'industrie automobile qui a gagné plus de 1 000 emplois, de l'industrie des composants électriques et électroniques (+ 500 emplois) ou de la pharmacie, parfumerie et entretien (+ 490 emplois). Ces activités restent toutefois peu présentes dans la région de Strasbourg et sont très concentrées. Ainsi, les deux principaux fabricants d'équipements automobiles en termes d'effectifs salariés (Général Motors et Delphi Automotive Systems) se situent sur la commune de Strasbourg et employaient à eux deux plus de 2 200 personnes en 2003. De même, l'industrie pharmaceutique est concentrée à proximité de Strasbourg, à Fegersheim avec Lilly France (environ 2 300 emplois) et à Lingolsheim avec Octapharma (plus de 200 emplois).

En revanche, les pertes d'emplois ont été importantes dans l'industrie des équipements mécaniques (- 1 900 emplois). Ce secteur a d'ailleurs un poids faible dans les effectifs salariés industriels comparativement à ce qu'il représente dans le département : 9 % contre 15 %. Il emploie moins de 4 000 personnes et les plus grosses entreprises se situent à Strasbourg ou dans sa proche banlieue. Les effectifs diminuent aussi dans les secteurs traditionnels tels que l'édition, imprimerie et reproduction (- 1 100 emplois), l'industrie du bois et du papier (- 650 emplois) ou encore le secteur chimie, caoutchouc et plastique (- 700 emplois).

L'emploi a également diminué dans l'industrie agroalimentaire (- 6 %) qui reste néanmoins le principal secteur industriel de la région de Strasbourg. Environ 8 500 personnes travaillent dans l'agroalimentaire en 1999, soit 20 % des effectifs industriels. Les activités des industries alimentaires diverses, qui incluent les boulangeries et pâtisseries, représentent plus de 21 % des établissements industriels. Elles fournissent aussi le plus grand nombre d'emplois industriels de la région de Strasbourg.

puisqu'elles emploient 12 % des effectifs de l'industrie, soit plus de 5 000 personnes. Ses principaux établissements se situent à Strasbourg ou à proximité (Kraft Jacobs Suchard, Levure Fala et la Compagnie française de Chocolaterie) ainsi qu'à Erstein (Argru et les Sucreries Raffineries).

L'industrie des viandes est aussi une activité bien présente dans la région de Strasbourg, notamment avec Herta à Illkirch-Graffenstaden et la Charcuterie Pierre Schmidt à Schiltigheim. Mais l'agroalimentaire alsacien est avant tout réputé pour ses brasseries. La région de Strasbourg rassemble les grandes brasseries alsaciennes : Heineken, Fischer et Schutzenberger à Schiltigheim, et Météor à Hochfelden. Avec plus de 700 personnes employées, ces brasseries représentent à elles seules les trois quarts des effectifs des industries des boissons localisées dans la région de Strasbourg.

Ce secteur des industries agroalimentaires, de même que la pharmacie et la fabrication d'équipements électriques, constituent des activités spécifiques à la région de Strasbourg.

En revanche, le secteur de la construction est sous-représenté, avec 5 % des emplois totaux offerts dans le territoire contre 9 % dans le reste du Bas-Rhin. Entre 1990 et 1999, les effectifs ont diminué (- 3 %) dans la région de Strasbourg, alors qu'ils augmentaient dans le département.

Il convient de préciser la place importante de l'artisanat dans la région de Strasbourg. Avec 6 166 entreprises et près de 39 000 emplois directs pour l'année 2004 (source : Chambre des métiers d'Alsace), l'artisanat est une activité économique en progression (+ 367 entreprises en 5 ans), notamment dans les secteurs de service et du bâtiment. Cependant, la question du prix du foncier et de l'immobilier pèse fortement sur les conditions de développement ou de création/reprise d'activités artisanales.

Par ailleurs, pour 34,6 % des entreprises artisanales, les chefs d'entreprise ont plus de 50 ans, ce qui posera à terme la question du renouvellement de ces entreprises, voire de la localisation de ces activités.

### 1.1.3. Un nombre d'emplois supérieur au nombre d'actifs

En 1999, 274 400 actifs environ résident dans la région de Strasbourg. Parmi la population active, 9 personnes sur dix occupent effectivement un emploi (soit 247 400 personnes). C'est 7 % de plus qu'en 1990.

Le nombre d'emplois offerts dans la région de Strasbourg (256 000 emplois environ) est donc supérieur au nombre d'actifs occupés.

Comme ailleurs, le nombre de déplacements domicile-travail s'est encore accru au cours de la dernière décennie. Le nombre d'actifs venant travailler dans la zone a augmenté de 29 % entre 1990 et 1999 et s'établit à environ 41 000 à cette date : ils occupent 16 % des emplois de la zone.

Parallèlement, le nombre d'actifs de la région de Strasbourg travaillant hors de son périmètre a augmenté de 41 % (+ 9 300 environ) et, en 1999, ces actifs sont au nombre de 32 300 environ. Parmi eux, trois sur dix traversent la frontière pour des raisons professionnelles (9 400 environ) et un sur dix travaille dans le reste de l'aire urbaine de Strasbourg (3 300).

**Equilibrage du marché du travail dans la région de Strasbourg**

	1990		1999		Evolution 1990-1999	
					Nombre	%
Population active résidente (hors militaires du contingent)	251 644	100 %	274 427	100 %	22 783	9 %
Actifs occupés	230 610	92 %	247 442	90 %	16 832	7 %
Travaillent dans une commune du Scoters	207 664	83 %	215 180	78 %	7 516	4 %
dont travaillent dans la commune de résidence	108 031	43 %	105 935	39 %	-2 096	-2 %
Travaillent hors du Scoters	22 946	9 %	32 262	12 %	9 316	41 %
dont travailleurs frontaliers	6 352	3 %	9 426	3 %	3 074	48 %
Chômeurs (au sens du recensement)	21 034	8 %	26 985	10 %	5 951	28 %
Emplois dans la zone	239 518	100 %	256 285	100 %	16 767	7 %
Emplois occupés par des résidents dans le Scoters	207 664	87 %	215 180	84 %	7 516	4 %
Emplois occupés par des non résidents	31 854	13 %	41 105	16 %	9 251	29 %

Source : Insee, recensements de la population

**1.1.4. Une augmentation du nombre de chômeurs**

Environ 27 000 résidents ont déclaré être au chômage lors du recensement de 1999, soit 10 % de la population active. Ce taux de «chômeurs» est supérieur de 3 points à celui du reste du département. Dans la région de Strasbourg, le nombre de chômeurs a augmenté de 28 % entre 1990 et 1999. C'est surtout le nombre de chômeurs de longue durée (plus d'un an) qui a cru à un rythme important (+ 53 %), bien supérieur à celui observé dans le Bas-Rhin (+ 47 %).

En 1999, la région de Strasbourg concentre ainsi 55 % des actifs occupés, 62 % des emplois et 64 % des chômeurs du département ; la Communauté urbaine de Strasbourg rassemble à elle seule 42 % des actifs occupés, 54 % des emplois et 56 % des chômeurs du Bas-Rhin.

Fin 2003, ce sont 29 600 demandeurs d'emplois (catégories 1, 2 et 3 hors activité réduite) qui sont inscrits à l'ANPE. Ce nombre est en constante augmentation et, entre 2000 et 2003, il s'est accru de 38 %.

**Population active et emploi en 1999**

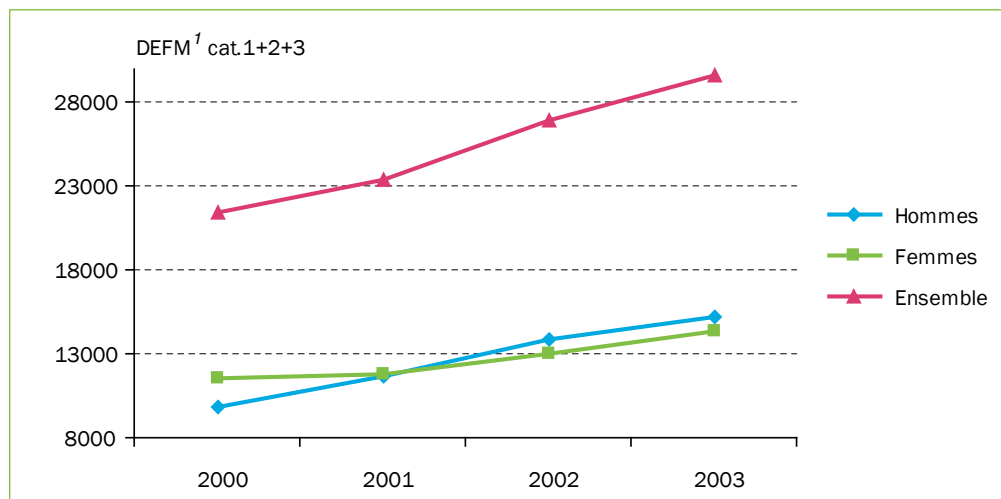
	Bas-Rhin	Scoters	dont CUS	dont Strasbourg
Population active	488 178	274 427	212 042	118 827
Actifs occupés	446 317	247 442	188 305	102 649
Emplois offerts	416 007	256 285	224 449	151 437
Chômeurs	42 161	26 985	23 737	16 178

Source : Insee, recensements de la population



La dégradation de l'économie internationale a pesé sur les entreprises industrielles qui ont ajusté leurs effectifs. Les hommes ont particulièrement pâti de cette situation, d'abord les intérimaires, dès le second semestre 2001, puis les personnes en contrat à durée indéterminée. Le nombre de demandeurs d'emploi de sexe masculin a ainsi augmenté de près de 20 % en 2001 et 2002, alors que la hausse s'est limitée à moins de 10 % pour les femmes. En 2003, l'accroissement du nombre d'hommes inscrits sur les listes de l'ANPE s'est amorti alors que pour les femmes la hausse se maintenait.

Evolution de la demande d'emploi dans la région de Strasbourg



Source : ANPE-DARES – Demandes d'emploi au 31 décembre

## 1.2. Un tissu économique diversifié

Ici comme ailleurs, le tissu économique s'inscrit dans les tendances lourdes d'évolution du système productif (métropolisation, tertiarisation, dématérialisation, globalisation des systèmes de décision, mondialisation des échanges,...) ainsi que par les importantes mutations des entreprises elles-mêmes (réorganisations internes, externalisation, achats et ventes d'activité, déménagements,...). Dans ce contexte, certaines spécificités de la région strasbourgeoise revêtent une importance particulière :

- le tissu économique de la région strasbourgeoise bien qu'en voie de tertiarisation reste diversifié et marqué par la présence d'un secteur industriel varié ;
- la zone du Port de Strasbourg comporte une plateforme multimodale (eau-fer) pour la région de Strasbourg. Cette position stratégique attire et concentre d'autres activités, en particulier la logistique ;
- la volonté de développer de nouveaux secteurs par renouvellement urbain sur l'axe Parc de l'Etoile-Kehl poussera à y faire cohabiter les fonctions urbaines ,
- l'emploi tertiaire sera probablement renforcé dans les secteurs proches de la gare TGV.

1. DEFM : Demandeurs d'emploi

- catégorie 1 : personnes inscrites à l'ANPE à la recherche d'un emploi à durée indéterminée et à temps plein, qui n'ont pas travaillé plus de 78 heures dans le mois.

- catégorie 2 : personnes inscrites à l'ANPE à la recherche d'un emploi à durée indéterminée et à temps partiel, qui n'ont pas travaillé plus de 78 heures dans le mois.

- catégorie 3 : personnes inscrites à l'ANPE à la recherche d'un emploi à durée déterminée temporaire ou saisonnier, qui n'ont pas travaillé plus de 78 heures dans le mois.

La caractéristique majeure de ce tissu réside dans son fort taux d'internationalisation : présence forte de capitaux et de groupes étrangers (un peu plus de 6 emplois sur 10 dans l'industrie relèvent d'un groupe international en Alsace et dans le Bas-Rhin). Cette forte implantation des groupes étrangers qui se retrouve dans presque tous les secteurs industriels est certes un atout, mais est également un facteur de fragilité car les centres de décision sont éloignés de notre région. Le recentrage de certaines entreprises sur leur métier de production engendre une demande forte en matière de logistique et par voie de conséquence une pression pour l'ouverture de zones d'activités répondant à cette vocation.

#### La plateforme multimodale du Port de Strasbourg

Situé sur le Rhin, deuxième fleuve commercial au monde, le port de Strasbourg, avec un trafic fluvial de 8.5 millions de tonnes en 2004, est le deuxième port fluvial français après Paris.

- de Strasbourg à la mer : 40 heures ;
- de la mer à Strasbourg : 70 heures.

Première zone d'activités du département, le port de Strasbourg accueille sur une emprise de 1050 ha plus de 360 entreprises, représentant 13 000 emplois directs dans des domaines diversifiés de l'industrie, de la logistique et des services.

Relié au réseau SNCF, au réseau VNF ainsi qu'au réseau routier via la Rocade sud, le port de Strasbourg assure une importante fonction de plateforme logistique, renforcée récemment par l'implantation d'un nouveau terminal à conteneurs. Dans un contexte où la saturation des réseaux routiers et les exigences de plus en plus fortes en matière d'environnement vont à l'avenir renforcer le rôle de la voie d'eau, en particulier comme mode de transport de marchandises, il s'agit d'un atout fort pour la région de Strasbourg.

Les enjeux de l'aménagement du port dans les années à venir sont multiples. Il s'agit de poursuivre le développement de la zone portuaire dans sa continuité nord-sud, de conforter sa fonction logistique et de créer de nouvelles capacités d'accueil (projet d'extension du port de Lauterbourg), tout en favorisant le développement du tourisme fluvial et l'intégration de fonctions urbaines. L'aménagement de l'agglomération strasbourgeoise sur un axe est-ouest et les reconversions de friches portuaires supposent une planification du réseau viaire à l'interface ville-port et la gestion des flux de marchandises.

A ce titre sont prévus à court terme deux projets :

- la requalification de la route du Rhin (RN4) en boulevard urbain ;
- l'amélioration de la desserte routière du port depuis la Rocade sud et le pont Pflimlin («Rocade est»).

Cette amélioration de la desserte routière est obtenue notamment par la réalisation de la liaison interport qui permettra un accès direct depuis la zone centrale et nord du port à la Rocade sud et au pont Pflimlin par l'intermédiaire de la rue de la Rochelle et de la rue du Rhin Napoléon.

La liaison interport vise à répondre aux objectifs suivants :

- réduire la circulation sur la RN4 en déviant vers le sud le trafic poids lourds provenant de l'Allemagne par le pont de l'Europe ;
- permettre aux poids lourds transportant des matières dangereuses d'emprunter la rue du Rhin Napoléon (et non la rue du Havre), puis la rue de la Rochelle en évitant ainsi le périmètre de protection des puits de captage du Polygone ;
- éviter la baïonnette «rue du Havre - route du Rhin - route du Petit Rhin» en aménageant un passage dénivelé sous la route du Rhin, assurant une continuité route du Petit Rhin - rue du Rhin Napoléon ;
- améliorer la desserte de la zone portuaire dans son ensemble.

Une réouverture limitée de la voie EDF, essentiellement pour le transport de marchandises desservant le port, pourrait compléter le dispositif.

#### Les besoins des entreprises

Les besoins des entreprises sont différents selon leur secteur d'activité. Il y a cependant deux éléments de base qui restent invariables : un bassin de recrutement adapté et une bonne accessibilité. Cette accessibilité est d'abord routière, mais peut aussi être apportée par de bonnes liaisons aériennes ou ferroviaires. Le raccordement aux réseaux haut ou très haut débit devient aussi une nécessité. Les projets d'implantations étant devenus plus rares, les entreprises négocient leur localisation et la conditionnent à l'octroi d'avantages financiers. Cela est un élément non négligeable de renchérissement du coût pour les collectivités, accentué par un «retour sur l'investissement plus long». Enfin, tant l'entreprise que l'évolution des réglementations poussent à la prise en compte d'une qualité plus grande des sites d'activités. En pratique, les entreprises ne retiennent dans leurs études de localisation que les terrains faisant l'objet d'une maîtrise foncière clairement établie, susceptible d'être acquis et mis en œuvre immédiatement après la décision d'implantations. Par ailleurs, les entreprises n'utilisent pas toujours immédiatement la totalité du terrain qu'elles ont acquis : elles achètent, ou réservent, souvent plus de terrain que nécessaire afin de préserver des possibilités d'extensions futures.

Aujourd'hui, la demande en matière d'offre foncière émane en partie d'entreprises déjà installées dans le Bas-Rhin mais recherchant une implantation mieux adaptée à leur activité. Cela concerne notamment les sorties d'artisans des bourgs centres, mais également les industriels situés dans des locaux qui ne sont plus aux normes. Les zones communales et intercommunales répondent en grande partie à ces besoins, ainsi qu'à ceux des projets de taille intermédiaire (0,5 à 2 ha), qui sont les plus importants en termes de nombre. Par ailleurs, une demande nouvelle de terrains de surface importante (supérieure à 10 ha) est apparue ces derniers temps pour des implantations d'activités de logistique-distribution à valeur ajoutée. Une offre foncière bien adaptée reste à mettre en place.

## 2 L'implantation des activités économiques

### 2.1. Les préconisations du SDAU de 1973

Le contexte du développement de l'agglomération et de la région strasbourgeoise ne se pose plus dans les mêmes termes qu'en 1973, en effet, le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) préconisait à l'époque parmi ses objectifs principaux :

- le desserrement des activités de production hors de la ville avec notamment l'inscription d'un développement de l'activité économique vers l'ouest (450 hectares dans la plaine de la Bruche) ;
- le renforcement des fonctions centrales et de services de Strasbourg ;
- la création d'une vaste «plateforme industrielle» de 1 900 hectares au nord de Strasbourg entre les raffineries de Reichstett et de Herrlisheim préconisée pour l'implantation d'industries lourdes et la pétrochimie.

La crise économique de 1973 aidant, toute stratégie d'industrialisation lourde est définitivement inadaptée pour la région strasbourgeoise. Ainsi, la plateforme industrielle n'a pas vu le jour.

### 2.2. Caractéristiques des établissements et de l'emploi en zone d'activités

Avec 4 500 établissements, les zones d'activités de la région de Strasbourg accueillent 13 % des établissements, majoritairement sur le territoire de la Communauté urbaine de Strasbourg. Les zones d'activités regroupent 83 000 emplois, soit le tiers des emplois présents dans la région de Strasbourg. Ce rapport est plus faible à Strasbourg (21 %) que dans les autres territoires. Il atteint plus de la moitié des emplois dans la Communauté urbaine de Strasbourg, hors Strasbourg.

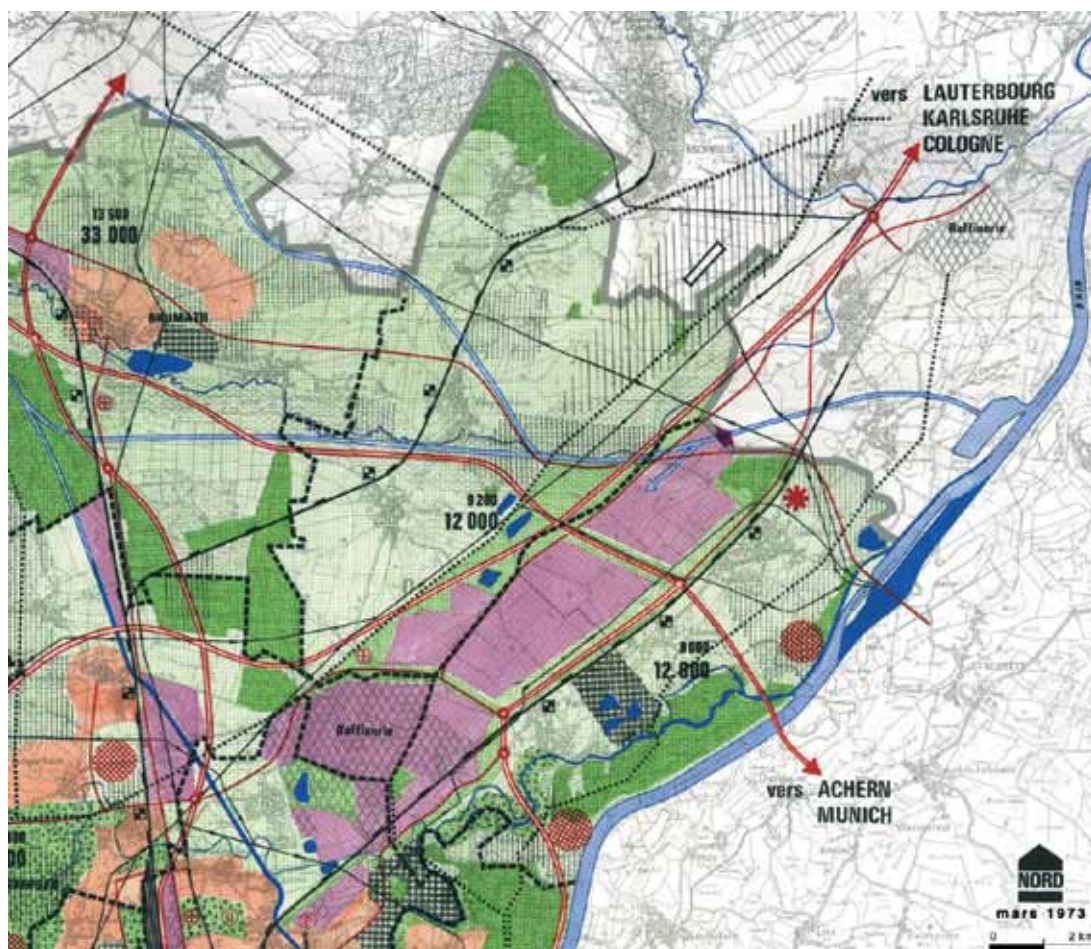
Le secteur tertiaire (commerce et services) concentre les trois quarts des établissements en zones d'activités et plus de 60 % des emplois. Il existe toutefois de fortes disparités territoriales. Dans la Communauté urbaine de Strasbourg (et notamment à Strasbourg), le secteur tertiaire représente 83 % des établissements et 66 % des emplois en zones d'activités.

Etablissements en zones d'activités

Etablissements	Strasbourg	CUS hors Strasbourg	Aire du Scoters hors CUS	Aire du Scoters	Reste du Département	Bas-Rhin
Nombre d'établissements	1 481	2 422	583	4 486	1 996	6 482
Nombre d'établissements en moyenne par zone	67	42	14	36	10	20
Nombre d'établissements à l'hectare	1,04	1,40	0,83	1,16	0,59	0,90
Surface moyenne par établissement (en ha)	0,96	0,72	1,20	0,86	1,69	1,12
Part des établissements en zones d'activité	8 %	24 %	8 %	13 %	7 %	10 %

Source : Atlas ZA 2004 - Adeus

Extrait du schéma d'aménagement et d'urbanisme de 1973 :  
localisation de la plateforme industrielle de Reichstett-Herrlisheim (1900 ha)

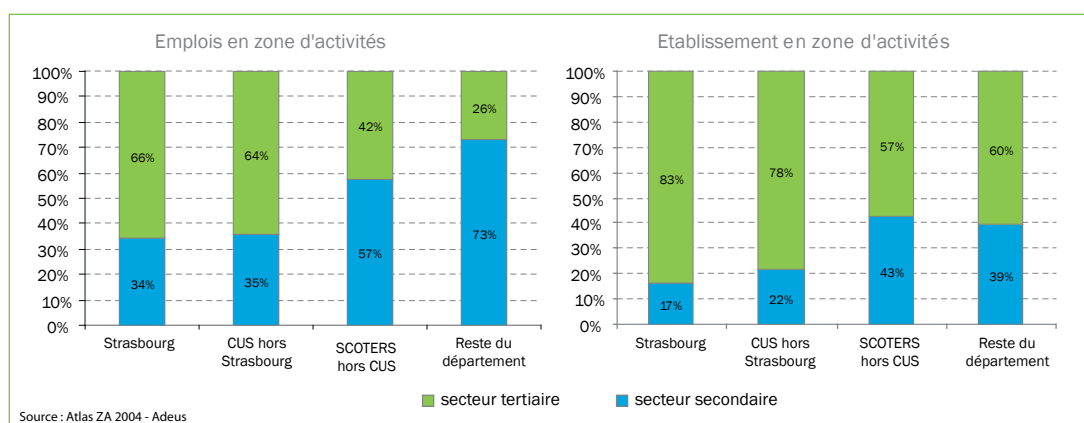




**Emplois en zones d'activités**

Emplois	Strasbourg	CUS hors Strasbourg	Aire du Scoters hors CUS	Aire du Scoters	Reste du Département	Bas-Rhin
Nombre d'emplois	32 347	38 981	12 084	83 412	59 641	143 053
Nombre d'emplois en moyenne par zone	1 470	672	281	678	285	431
Nombre d'emplois en moyenne par établissement	22	16	21	19	30	22
Nombre d'emplois à l'hectare	23	22	17	22	18	20
Part des emplois en zones d'activité	21 %	53 %	38 %	33 %	37 %	34 %

Source : Atlas ZA 2004 - Adeus

**BioValley**

Démarré en 1996 dans le but de construire un réseau hautement qualifié entre les acteurs du secteur des sciences de la vie et des biotechnologies de la Vallée du Rhin supérieur (Alsace, Bade-Wurtemberg et région de Bâle), ce réseau est fort de plus de 500 entreprises spécialisées dans les biotechnologies, 250 laboratoires publics et privés et 15 universités. Biovalley tire une grande partie de son succès de l'existence d'une culture sociale ouverte, caractérisée par d'étroites relations de coopération et d'interdépendance entre les acteurs.

**2.3. Localisation et disponibilité des zones d'activités existantes**

Lors de ce recensement, ont été considérées comme zones d'activités existantes, les zones d'activités déjà viabilisées ou faisant l'objet d'une procédure permettant leur viabilisation (lotissement, permis groupé, ZAC, AFU, ...) au premier trimestre 2005. Selon cette définition, il existe 118 zones d'activités de plus de 3 hectares sur le territoire du Scoters. Réparties sur 47 communes, elles couvrent une surface d'environ 2 700 hectares, soit 2,5 % du territoire et présentent un taux d'occupation de 86 %. Les zones d'activités ainsi recensées sont les seules considérées comme existantes, pour la surface totale indiquée dans le tableau ci-après.

Les zones d'activités existantes sont recensées dans le tableau suivant :

Commune	Commune	Surf. Totale (ha)	Surf. Occupée (ha)	Vocation	POS
Achenheim	Rue du Canal - Auf dem Ziegelhof	12	12	industrielle	UXa
Benfeld	Parc d'activités des nations	27	23	mixte	ZAC
Bischheim-Hoenheim	ZI de Bischheim-Hoenheim	46	46	artisanale et industrielle	UX
Bischheim-Hoenheim	Rue du Triage	13	0	artisanale	NAX
Brumath	ZAC Brumath nord	33	30	mixte	ZAC
Brumath	ZAC Brumath sud	19	19	mixte	UX
Brumath	Zone industrielle - CD 58 - Zorn	28	28	mixte	UX
Eckbolsheim	Lotissement d'activités économiques d'Eckbolsheim	45	34	artisanale, industrielle, tertiaire et mixte	lotissement NAX
Eckbolsheim	ZI RD45	6	6	mixte	
Eckwersheim-Vendenheim	Zone d'activité d'Eckwersheim-Vendenheim	9	9	artisanale	NAX, UX
Entzheim	Aéroparc d'Entzheim	25	8	tertiaire	ZAC
Entzheim	Allée de l'Europe	5	4	mixte	UX
Entzheim	Zone aéroportuaire d'Entzheim	272	105	mixte	UE
Erstein	Erstein Ouest Krafft (Sucreries)	32	32	industrielle	UX
Erstein	Erstein Ouest et Gare	57	45	mixte	UX
Erstein	Zones industrielle et artisanale de Krafft	49	27	mixte	NAX
Eschau	Lotissement d'activités économiques et Zone industrielle d'Eschau	21	21	artisanale, industrielle, tertiaire et mixte	Lotissement NAX, UX
Fegersheim	Zone d'activité de Fegersheim	75	68	artisanale, commerciale et industrielle	UX
Furdenheim	Zone artisanale de Furdenheim	4	4	artisanale	
Geispolsheim	Zone commerciale de la Vigie	8	8	commerciale	NAX
Geispolsheim	Zone industrielle du Fort	32	32	mixte	UX
Geispolsheim	Zone industrielle et hôtelière de l'III	32	32	mixte	UX, NAX
Geispolsheim	Zone industrielle Forlen	86	83	mixte	NAX
Gerstheim	Zone artisanale du Ried	20	13	artisanale, commerciale, industrielle et mixte	ZAC
Geudertheim	Zone artisanale de Geudertheim	6	6	artisanale	UX
Hangenbieten	Zone d'activités "Muellersbreit"	3	3	artisanale et industrielle	NA
Hangenbieten	Zone d'activités de la Bruche - Flachsacker	4	4	artisanale et industrielle	UCBi
Hochfelden	ZA de Hochfelden - METEOR	5	5	industrielle	UX
Hochfelden	Zone d'activités de Hochfelden - Entrée Est	8	8	artisanale et commerciale	UX
Hochfelden	Zone du canal	7	4	artisanale et mixte	NA
Hoenheim-Bischheim	ZA de Hoenheim-Bischheim (front d'autoroute)	12	4	artisanale et industrielle	NAX
Hoenheim	Zone artisanale de Hoenheim (Route de La Wantzenau)	23	21	artisanale, commerciale et tertiaire	NAX
Hoerdt	Parc d'activités du Ried	123	121	mixte	UX, NAX
Hoerdt	Zone artisanale de Hoerdt	4	4	artisanale	NAX
Holtzheim-Wolfisheim	Parc d'activités de Holtzheim-Wolfisheim	34	29	artisanale, industrielle, tertiaire et mixte	Lotissement NAX
Huttenheim	Parc d'activités de Huttenheim	13	13	mixte	ZAC, INA



Commune	Commune	Surface Totale (ha)	Surface Occupée (ha)	Vocation	POS
Huttenheim	Zone artisanale de Huttenheim Hairy	4	4	mixte	ZAC, UX
Illkirch-Graffenstaden	ZA Albert Schweitzer	8	8	artisanale	NAx
Illkirch-Graffenstaden	ZA Alcatel Business Systems	16	16	industrielle	UX
Illkirch-Graffenstaden	Zone artisanale du Cor de chasse	9	9	artisanale	UX
Illkirch-Graffenstaden	Zone artisanale du Girlenhirsch	23	23	artisanale	UX
Illkirch-Graffenstaden	Zone commerciale du Baggersee	17	15	commerciale	UX
Illkirch-Graffenstaden	Zone industrielle de la Hardt	6	6	industrielle	UX
Illkirch-Graffenstaden	Zone industrielle Flender	3	3		UX
Illkirch-Graffenstaden	Zone industrielle nord	21	21	industrielle	UX
Illkirch-Graffenstaden	Zone industrielle sud	46	46	industrielle	UX
Kirchheim	Zone industrielle de Kirchheim : Bellenbaum	5	5	mixte	
La Wantzenau	ZA artisanale	37	23	mixte	NAx
La Wantzenau	Zone industrielle de la Wantzenau	108	108	industrielle	UX
Lingolsheim-Ostwald	Parc Club des Tanneries	43	28	tertiaire	UX/NAx
Lipsheim	ZA de Lipsheim (Gaggenau)	11	11	industrielle	UX
Marlenheim	Laugel	3	3	mixte	UX
Marlenheim	Parc d'activités de la Mossig	74	40	mixte	UX
Marlenheim	Vosgesbois	4	4	artisanale	UX
Mommenheim	Zone artisanale de Mommenheim	4	4	mixte	NA
Mundolsheim	Electricité de Strasbourg	16	5	industrielle	NAx
Mundolsheim	Lotissement d'activités économiques de Mundolsheim : Les Maréchaux	31	31	artisanale et mixte	lotissement
Niederhausbergen	ZA La Redoute	3	3	artisanale	NAx
Niederhausbergen	ZA rue du dépôt	4	4	mixte	NAx
Nordhouse	Zone artisanale de Nordhouse Riethmatt	14	14	artisanale	UX
Obenheim	Zone industrielle d'Obenheim	5	5	mixte	ZAC, UX
Obenheim	Zone industrielle Obenheim	10	10	industrielle	ZAC, UX
Oberhausbergen	ZA regroupées	20	19	tertiaire	UX/NAx
Ostwald	Lotissement d'activités économiques de la Vigie	36	30	artisanale, tertiaire et mixte	lotissement
Reichstett	ZI La Peupleraie	12	12	industrielle	UX
Reichstett	ZI Rammelplatz I	45	45	industrielle	UX, INAx
Reichstett	ZI Rammelplatz II	14	11	industrielle	UX
Reichstett-Mundolsheim	Parc des découvertes	16	16	commerciale	lotissement
Reichstett-Vendenheim	Compagnie de raffinage de Reichstett-Vendenheim	179	179	industrielle	UX
Rhinau	Zone d'activité de Rhinau	10	9	artisanale	UX
Rhinau	Zone d'activité Kehle	9	9	industrielle	UX, NAx
Scharrachbergheim-Irmstett	Zone artisanale	4	4	artisanale	UX
Schiltigheim	Mittelfeld	18	18	mixte	UX
Schiltigheim	Vogelau I et II	21	21	mixte	UX
Schiltigheim	ZA de Schiltigheim (Brasseries Fischer)	7	7	industrielle	UX
Schiltigheim	ZA de Schiltigheim (Brasseries Heineken)	16	16	industrielle	UX
Schiltigheim	ZA de Schiltigheim (PTT)	8	4	mixte	UX
Schiltigheim	ZA rue Turenne	6	6	tertiaire	UX
Souffelweyersheim	ZA de Souffelweyersheim	29	29	artisanale et industrielle	lotissement NAx
Strasbourg	Centre Auchan HautePierre	11	11	commerciale	ZAC
Strasbourg	ZA Claude Chappe France Telecom	3	3		UX
Strasbourg	ZA de la Plaine des Bouchers	167	167	mixte	UX/NAx

Commune	Zones d'activités	Surface Totale (ha)	Surface Occupée (ha)	Vocation	POS
Strasbourg	ZA Grands Moulins	3	3	industrielle	UX
Strasbourg	ZA Grossroethig	5	5	mixte	UX
Strasbourg	ZA Ikea	14	14	mixte	UX
Strasbourg	ZA Koenigshoffen	4	4	mixte	UX
Strasbourg	ZA Kronenbourg Brasseries	9	9	industrielle	UX
Strasbourg	ZA les Forges	40	40	industrielle	UX
Strasbourg	ZA Marché d'Intérêt National / Marché gare	49	49	commerciale	marché d'intérêt national
Strasbourg	ZA Papeterie Robertsau	6	6	industrielle	UX
Strasbourg	ZA quartier d'affaires Wacken	12	12	tertiaire	UX
Strasbourg	ZA route de Schirmeck	5	5	mixte	UX
Strasbourg	ZA route des Romains	8	8	mixte	UX
Strasbourg	ZA rue d'Altkirch	3	3	mixte	UX
Strasbourg	ZA Strasbourg Athéna	4	4	mixte	ZAC
Strasbourg	ZAC Hautepierre sud	7	7	artisanale, commerciale et tertiaire	ZAC
Strasbourg	Zone commerciale Hautepierre sud	9	9	commerciale	ZAC
Strasbourg	Zone d'activités Hautepierre avenue Corneille	4	4	mixte	ZAC
Truchtersheim	Zone commerciale	4	4	commerciale	UX
Vendenheim-Lampertheim-Mundolsheim	Parc commercial Strasbourg Nord	90	90	commerciale et tertiaire	UX, ZAC, NAX
Weyersheim	Zone d'activités de Weyersheim	29	23	mixte	UX, NAX
Willgottheim-Woellenheim	Ancienne Carrière	4	4	industrielle et autres	UX
Willgottheim-Woellenheim	Zone Artisanale et Industrielle	3	3	artisanale, industrielle et mixte	UX
Wolfisheim	Zone artisanale de Wolfisheim RN4	17	16	artisanale	UX, INAm, INAX

### Les sites de développement métropolitain

Commune	Site de développement métropolitain	Surface Totale (ha)	Surface Occupée (ha)	Vocation	POS
Illkirch-Graffenstaden	Parc d'innovation d'Illkirch-Graffenstaden	170	70	haute technologie, ...	ZAC
Schiltigheim	Espace européen de l'entreprise	96	30	tertiaire supérieur	ZAC
Strasbourg	ZA du port de Strasbourg	830	800	logistique	UX

## 2.4. Evolution 1997-2004 des zones d'activités

En 7 ans, près de 60 hectares de zones d'activités ont été créés dans la région de Strasbourg. Ces surfaces résultent de la création de nouvelles zones et de l'extension de zones existantes. La consommation annuelle moyenne des zones d'activités s'établit à environ 25 hectares dont environ 17 sur la Communauté urbaine de Strasbourg.

Au sein de l'agglomération strasbourgeoise, les capacités d'accueil pour le tertiaire et les services supérieurs se sont renforcées grâce au développement des parcs technopolitains (Parc d'innovation d'Illkirch-Graffenstaden et l'Espace européen de l'entreprise de Schiltigheim).

Quant au développement de zones d'activités hors de l'agglomération strasbourgeoise, il a durablement amorcé un mouvement de desserrement des activités qui se poursuit toujours. Les évolutions, au cours de ces vingt dernières années du nombre d'emplois l'attestent. Sur la période, le nombre d'établissements a progressé de 25 % (soit 900 établissements supplémentaires) et le nombre d'emplois de 9 % (soit + 6 700 emplois).

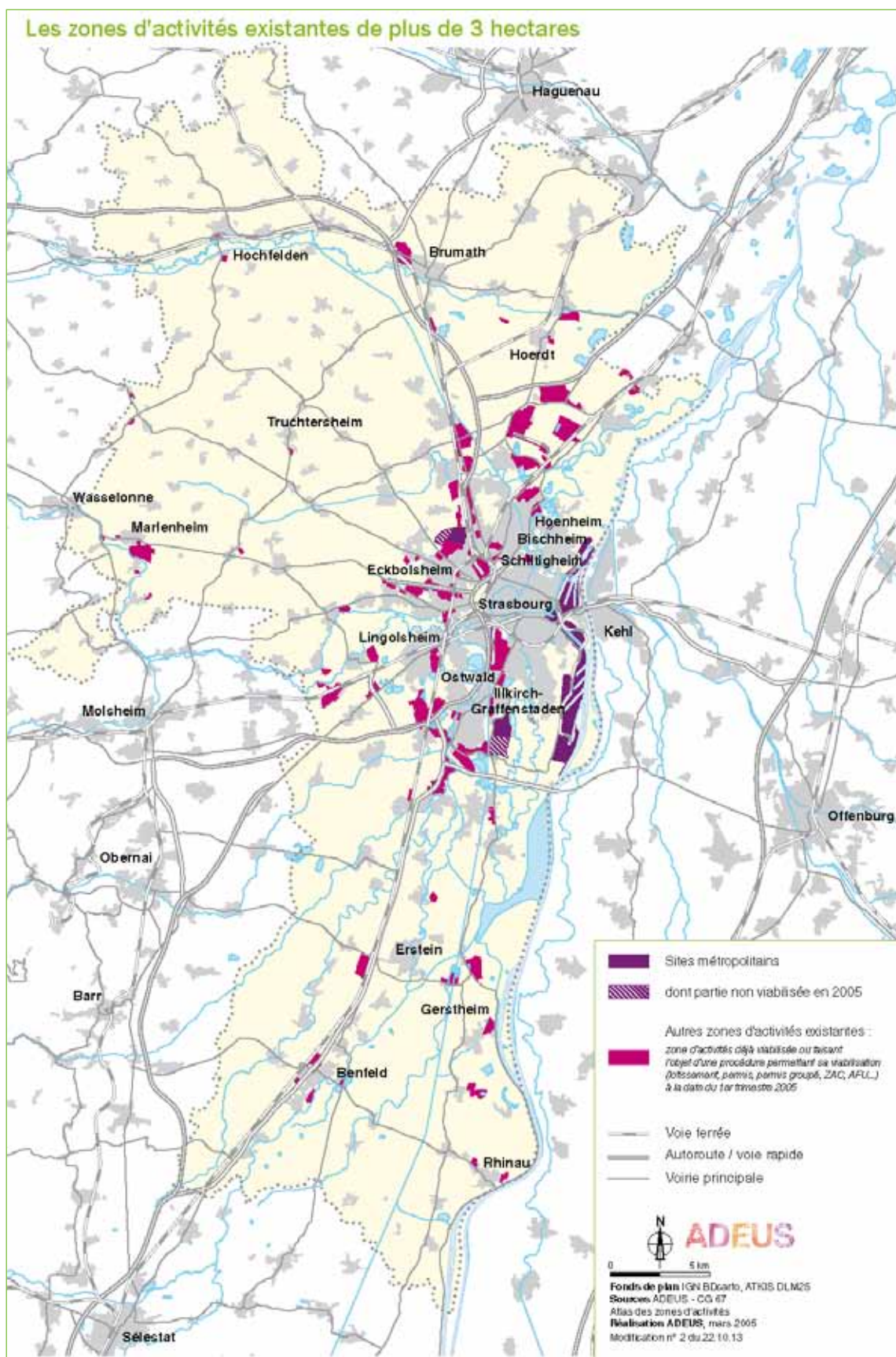
Cette forte progression du nombre d'établissements illustre la tendance observée durant ces dernières années, qui s'oriente vers davantage d'implantations de projets de petite taille. La conjoncture économique, et le manque de disponibilité foncière, ont en effet entraîné un repli des projets industriels de grande dimension. La taxe professionnelle unique pourrait modifier en partie cet état de fait.

### Taxe professionnelle unique

L'expérience de Rennes métropole (Communauté d'agglomération) qui a opté pour la Taxe professionnelle unique (TPU) dès la fin de l'année 1992 est particulièrement intéressante. Neuf ans après la mise en place de la TPU, l'offre pléthorique en zones d'activités a été divisée par 2 et un très large consensus s'est fait pour régir leur localisation dans la perspective de respecter l'environnement et de conforter les grandes options de développement de l'agglomération.

Dans ce contexte, le Conseil Général s'est engagé en 1999 dans une démarche active de soutien à la création de plateformes départementales d'activités afin de donner une impulsion nouvelle à sa politique de développement économique, au carrefour de l'aménagement du territoire, de l'emploi, de la solidarité entre collectivités et du développement durable. La rationalisation d'une offre foncière de qualité aux entreprises et l'organisation d'une solidarité territoriale par répartition des richesses générées sont au cœur du dispositif.

Il s'agit pour le Conseil Général de soutenir fortement la création à moyen terme de cinq ou six grandes zones d'activités à vocation industrielle et l'une ou l'autre plateforme logistique, dont la maîtrise d'ouvrage sera assurée par une structure intercommunale. Celle-ci s'engage à reverser une partie du produit fiscal généré aux autres groupements de l'aire d'influence de la plateforme d'activités. Le projet de Mommenheim-Bernolsheim, d'une centaine d'hectares, est situé dans le périmètre du Scoters. Deux autres plateformes majeures concernent particulièrement la région de Strasbourg : Dambach-la-Ville et Herrlisheim.



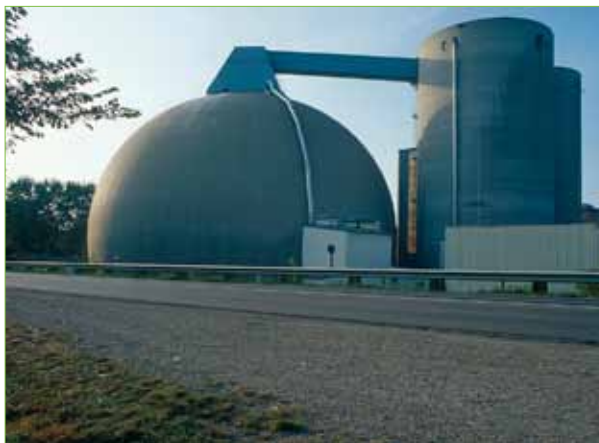


La plateforme de Dambach-la-Ville est portée par la Communauté de communes de Bernstein-ungersberg. Vaste de 94 ha, desservie par la Voie rapide du piémont des Vosges (VRPV), elle a vocation à accueillir des activités variées, dont la logistique. La taxe professionnelle est partagée entre le porteur de projet et 9 autres communautés de communes du sud du Bas-Rhin, dont 3 dans le Scoters : les Communautés de communes du pays d'Erstein, de Benfeld et environs et du Rhin. Les travaux, commencés en janvier 2005, devraient permettre une première implantation logistique à l'automne 2005 (entreprise ED).

Le Conseil Général du Bas-Rhin a également marqué son intérêt pour le site de l'ancienne raffinerie de Herrlisheim. Desservi par la route, le fer, voire la voie d'eau (le Rhin via une darse), ce site de 120 ha utiles (sur 250 ha) pourrait devenir une plateforme logistique d'intérêt départemental. Les questions de dépollution des sols et de maîtrise foncière sont aujourd'hui en discussion.

## 2.5. Perspectives

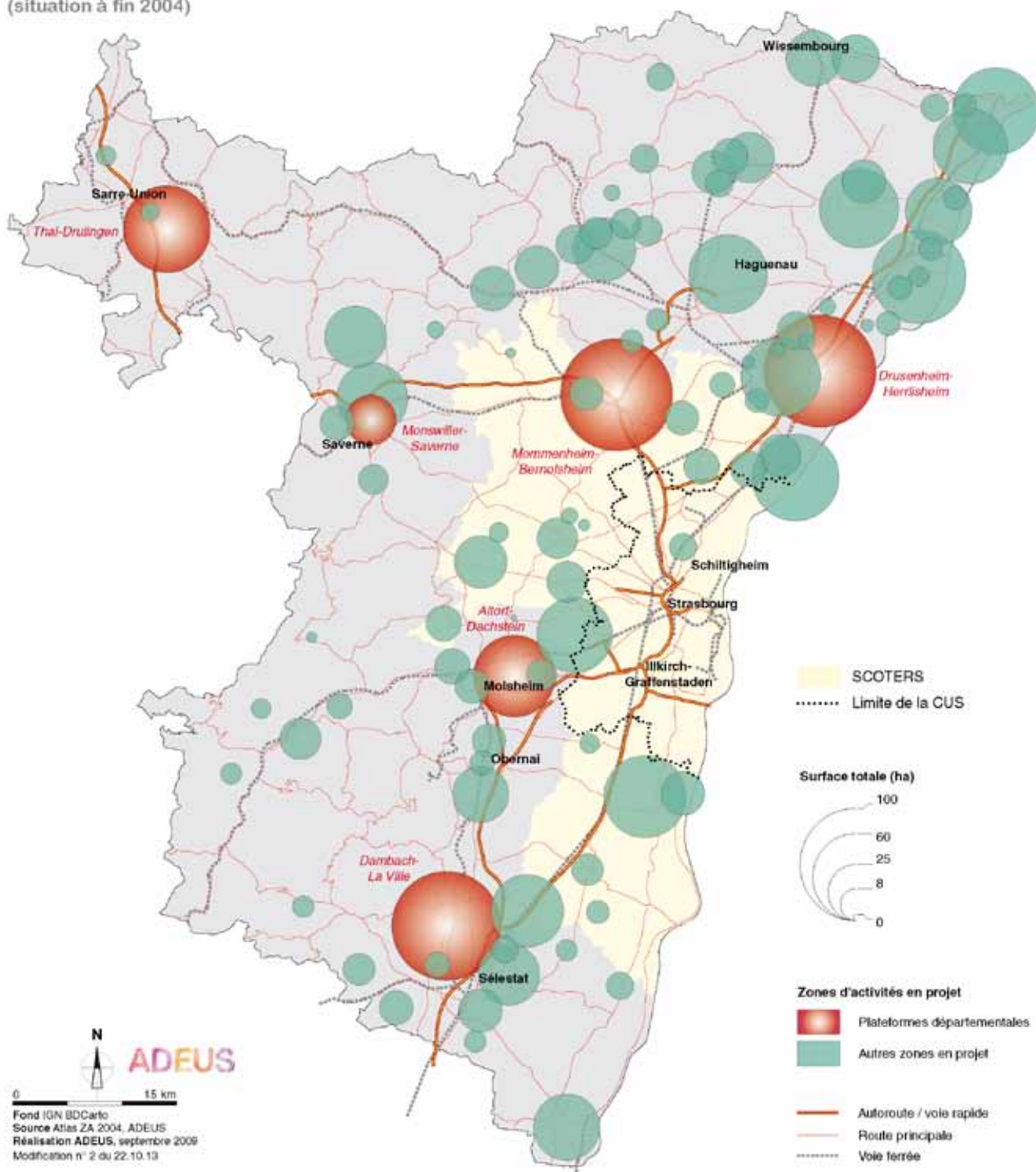
Par delà les facteurs de contexte et l'entrée en force de la mondialisation, il ne faut pas perdre de vue que l'essentiel du développement du territoire repose, à l'horizon de visibilité du présent Scot, sur l'essor des activités économiques endogènes (qui existent déjà sur le territoire) et sur la capacité physique du territoire à répondre à leurs besoins : capacité d'accueil, coût global d'implantation, accessibilité, services, marché, main d'œuvre,...



Rien ne permet de prévoir aujourd'hui un fort bouleversement des activités économiques sur le territoire ni de la consommation de l'espace qu'elles génèrent. Cependant, en très grande partie, sont aujourd'hui déjà urbanisés ou en projet les sites dont les critères de localisation (accessibilité, coût d'aménagement du foncier, prix du foncier, maîtrise foncière,...) ont permis le meilleur rapport qualité/prix. La mise sur le marché de nouvelles zones devra, compte tenu des contraintes environnementales croissantes, répondre à des critères plus exigeants et sera donc plus onéreuse tant pour les collectivités que pour les entreprises. Se posera ainsi dans l'avenir et avec de plus en plus d'acuité la question du choix des activités qu'il conviendra d'accueillir dans la région strasbourgeoise, dans sa partie la plus dense comme dans les territoires plus éloignés de l'agglomération. Le choix deviendra aussi plus sélectif en fonction de la main d'œuvre disponible : le vieillissement de la population verra une tension sur le marché des actifs expérimentés (les seniors). L'Allemagne voisine subit déjà cette pression et fera, en plus, un appel de cette catégorie d'actifs transfrontaliers. La congestion du territoire va coûter de plus en plus cher aux collectivités en matière de transport, d'assainissement,... Le renouvellement urbain, la restructuration de zones d'activités existantes (en les densifiant parfois) vont devenir des données de base en matière d'aménagement du territoire, et particulièrement le long des axes de transports existants ou projetés.

### Les plateformes départementales dans le Bas-Rhin

Sites ayant vocation à intégrer les plateformes départementales d'activités  
(situation à fin 2004)



Sites ayant vocation à évoluer vers des plateformes départementales d'activités (situation à fin 2004) : Dambach-la-Ville\*, Thal-Drulingen\*, Monswiller-Saverne, Mommenheim-Bernolsheim, Altorf-Dachstein et Drusenheim-Herrlisheim (ancienne raffinerie : intérêt pour une plateforme logistique).

\* Commercialisation en cours sur ces 2 sites



## 3 L'équipement commercial

### 3.1. Les grands constats issus du diagnostic

Le diagnostic commercial du territoire du SCOTERS a été réalisé d'août 2011 à janvier 2012, il conforte les conclusions établies dans le SCoT approuvé en juin 2006. Les éléments développés ci-après précisent l'analyse de l'armature commerciale partagée par tous les acteurs du territoire.

#### 3.1.1. Les grandes étapes du développement commercial du territoire

Le développement de l'offre commerciale structurante sur le territoire du SCOTERS s'est déroulé en plusieurs grandes étapes :

- jusque dans les années 1990, les grandes zones de la périphérie strasbourgeoise se sont donc développées : c'est l'heure du «tout voiture» et des courses «loisir familial». Le développement se focalise sur des grands axes routiers et les zones de chalandise s'étendent bien au-delà des limites de l'Eurométropole de Strasbourg car seules quelques villes du département sont équipées de zones commerciales périphériques : la zone commerciale nord, Baggersee, Hautepierre et La Vigie ;
- ce développement s'est fait sans plan d'ensemble et résulte des opportunités foncières. Ces zones sont, mal structurées, leurs espaces publics sont dégradés, leurs bâtiments vieillissants ;
- ces dernières années, le développement des surfaces commerciales a permis de créer une offre de proximité au sein des territoires et de petites zones périphériques sont nées proches des villes et des bourgs. Il s'en suit la création de surfaces alimentaires adaptées à la taille des communes (1 000 à 2 500 m<sup>2</sup> de surfaces de vente) auxquelles sont adossées pour certaines, des galeries commerciales regroupant de 5 à 15 commerces. Cette offre commerciale a répondu aux attentes des habitants et à la limitation des déplacements en véhicules individuels ;
- de 2008 à 2011, 95 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales ont ainsi été créées ; cette offre commerciale assure un maillage en adéquation avec l'armature urbaine et couvre les besoins de consommation des résidents.

#### 3.1.2. Prendre en compte l'évolution du commerce et des modes de consommation

Le SCOTERS est un document de planification qui a une force réglementaire. Sa conception doit reposer sur la compréhension des logiques des acteurs territoriaux.

Dans le cas particulier de l'urbanisme commercial, il est indispensable de connaître et comprendre les pratiques et comportements des consommateurs et leurs logiques d'usage du territoire. De même, il est nécessaire de comprendre les logiques de localisations de l'offre commerciale, les stratégies de développement des acteurs du commerce qui sont profondément liées aux comportements des usagers du territoire. En effet, ces stratégies reposent sur la captation des flux de déplacements, la compréhension des logiques de proximité, l'évolution des modes de consommation liés à Internet, les stratégies d'achat qui incluent des territoires plus vastes que le SCOTERS, y compris l'offre transfrontalière.

La prise en compte de ces éléments permet d'envisager le volet aménagement commercial dans une logique de développement durable.

### ► L'évolution des modes de consommation

Le retour en grâce de la proximité se traduit principalement par le maintien du nombre de commerces de proximité et un regain de croissance pour certaines activités (boulangerie, fleuriste, supérette...). Le poids des formats de proximité tend ainsi à progresser, notamment par l'effet des actions de modernisation consenties par les grands groupes de distribution ; le développement des réseaux des supérettes franchisées dans les tissus urbains denses en est l'un des exemples, mais aussi la dynamisation des réseaux de supermarché ou de petits hypermarchés.

Les nouveaux circuits de distribution : le commerce en ligne a réalisé au niveau national un chiffre d'affaires de 25 milliards d'euros en 2009, 31 milliards en 2010 et pourrait atteindre 45 milliards en 2012. Si le e-commerce a un effet très déstabilisateur sur les pôles commerciaux, il pourrait avoir un impact vertueux sur la mobilité, en rationalisant les déplacements liés aux achats par le biais de la livraison.

Les préoccupations des consommateurs pour une consommation plus engagée se sont notamment traduites par le développement des circuits courts, des filières du bio (AMAP<sup>2</sup>, sites de cueillettes, marchés bio...).

Les enjeux d'évolution du tissu commercial et du territoire sont liés au développement de nouvelles formes de distribution, à l'évolution des tendances de consommation. Ceci devant être mis en rapport avec les orientations d'aménagement du territoire.

### ► L'E-commerce et l'aménagement du territoire

Pour répondre aux attentes de leurs clientèles, les sites de e-commerce implantent des entrepôts qui constituent à la fois un lieu de stockage et un site de retrait des marchandises pour la clientèle de particuliers.

Ces entrepôts à usage commercial ont des impacts en termes d'aménagement du territoire :

- ils nécessitent des emprises foncières importantes (par exemple 4 à 5 000 m<sup>2</sup> pour un drive isolé) ;
- ils génèrent des flux automobiles et perturbent donc les déplacements liés à l'activité commerciale sur le territoire.

Le SCOTERS précise donc les localisations préférentielles pour le développement des formats drive.

#### Le drive

Sur le territoire du SCOTERS, la quasi-totalité des distributeurs ont mis en place un service de drive (Auchan Haute-pierre, Cora Mundolsheim, Leclerc Geispolsheim,...) accolé au magasin ou isolé (Drive Leclerc au Marché Gare).

Les drives concurrencent en premier lieu les hypermarchés des pôles urbains (30 à 60 % du chiffre d'affaires d'un drive étant prélevé sur un magasin concurrent). Ils impactent en particulier les chiffres d'affaires des hypermarchés concurrents mais aussi leur propre galerie commerçante et leurs flux marchands. Les drives contribuent donc à « diluer » les flux de consommation, souvent en dehors des pôles structurés. Ils favorisent le règne du « tout-auto » tout en s'inscrivant dans une logique d'itinéraire.

2. Association pour le Maintien de l'Agriculture Paysanne

Les impacts d'un drive varient en fonction de sa localisation :

- les moins impactants : les drives accolés aux magasins, perçus comme un service supplémentaire apporté au consommateur ;
- les moins pénalisants : les drives implantés au sein de zones commerciales existantes ;
- les plus impactants : les drives en solo sur des axes de flux périurbains, notamment lorsque d'autres activités de proximité s'agrègent au drive (boulangerie, surgelés, fleuriste, primeurs...).

Le développement des galeries marchandes

Le développement de galeries marchandes en entrée de ville, notamment au sein des pôles intermédiaires, peut impacter fortement et durablement les équilibres commerciaux du territoire. En effet, la création de galeries marchandes aspire une partie des activités présentes dans les centralités (en proposant des locaux adaptés, visibles, facilement accessibles, du stationnement et surtout les flux générés par la locomotive alimentaire) et fragilise ainsi les centres-bourgs, centres-villes et centres de quartiers.

Pour limiter les impacts négatifs des galeries, il convient à la fois de limiter leur taille (nombre d'unités, surface de vente) et d'envisager des synergies entre la centralité urbaine et le pôle d'entrée de ville (continuité des cheminements, complémentarité des activités...).

### 3.1.3. Prendre en compte le développement commercial aux sein des territoires voisins

La concurrence transfrontalière

L'armature urbaine en Allemagne est déconcentrée, basée sur un maillage de villes moyennes ou petites. Ainsi, Offenbourg (60 000 habitants) est le principal pôle urbain de l'Ortenau (415 000 habitants) et Kehl (35 000 habitants) peut quasiment être considérée comme un quartier commerçant de l'agglomération strasbourgeoise.

Le chiffre d'affaires cumulé global d'Offenbourg s'élèverait à 525 M€ (source ville) à comparer aux 2,9 Mds du commerce de l'Eurométropole de Strasbourg (source : CCIS). Il n'y a donc pas, côté allemand, de très grands pôles commerciaux structurants susceptibles de générer des flux massifs d'évasion depuis le territoire du SCOTERS, même s'il faut noter l'attractivité des deux principaux pôles commerciaux d'Offenbourg : le centre-ville et la zone industrielle et commerciale ouest (centre commercial Kaufland, magasins de bricolage Obi et Bauhaus notamment).

Les dernières études portant sur les flux de consommation n'ont d'ailleurs pas mis en évidence de niveaux importants d'évasion sauf sur des secteurs spécifiques, où l'offre côté Allemagne propose un réel avantage comparatif en termes de prix ou de perception du rapport qualité-prix : les produits d'hygiène-beauté, les articles de bricolage, le mobilier...

L'attractivité de l'Allemagne pèse en particulier sur le secteur du bricolage, ce qui se traduit notamment par :

- une relative sous-densité en surfaces de bricolage par rapport aux moyennes nationales françaises : peu de très grandes surfaces de vente et une réelle faiblesse des formats intermédiaires ;
- des rendements pour les enseignes de bricolage relativement plus faibles sur le SCOTERS que sur le reste du territoire français.

Néanmoins, la perception d'une progression de l'évasion commerciale, qui semble affecter davantage la partie sud du SCOTERS s'explique probablement :

- par la mise en service du pont Pierre Pflimlin (2002) ;
- par un assouplissement réglementaire du fonctionnement commercial (notamment la libéralisation des horaires d'ouverture des magasins à partir de 2006) ;
- une plus grande dynamique commerciale notamment par l'ouverture d'équipements commerciaux (Kehl et Offenbourg).

En conclusion, la question transfrontalière, au-delà d'une évidente « porosité » des flux commerciaux (dont le territoire du SCOTERS tire également partie), met en lumière plusieurs enjeux :

- certains facteurs concurrentiels échappent au champ d'action de l'urbanisme commercial : la structure de coût de la distribution de chaque côté de la frontière (fiscalité, salaires...), des conditions commerciales plus favorables dont peuvent bénéficier certains secteurs (le bricolage)...
- le vieillissement de la structure commerciale périphérique de l'agglomération strasbourgeoise, en particulier au sud : éclatement foncier, obsolescence et inadaptation des formats commerciaux, problème d'image (saturation, déqualification urbaine).

#### 3.1.4. La typologie des pôles commerciaux au sein du SCOTERS

Hierarchie des implantations commerciales au sein de l'armature du SCOTERS

On observe une correspondance très nette entre les équilibres urbains et l'armature commerciale au sein du périmètre du SCOTERS. Ainsi l'offre commerciale de proximité comme de destination est classiquement plus resserrée en zone urbaine dense.

Afin d'établir les orientations du SCOTERS, il est nécessaire de réaliser une typologie de la répartition de l'offre commerciale sur le territoire en lien avec les considérations d'aménagement dudit territoire.

Cette typologie découle donc du croisement de critères commerciaux (la taille de l'équipement commercial et de ses principales unités), et de critères urbains (l'échelle de rayonnement, les caractéristiques de localisation, impacts en termes d'aménagement du territoire).

Le pôle majeur : il rayonne sur plus de 600 000 habitants et concentre plus de 200 unités marchandes.

Au sein du SCOTERS, il n'y a que le centre-ville de Strasbourg qui relève de cette catégorie. Le centre-ville de Strasbourg se caractérise par ses performances économiques, le nombre d'unités marchandes, la dimension touristique...

Le pôle régional : il rayonne sur une zone de 600 000 habitants grâce à une offre composée de plus de 100 unités marchandes notamment autour de la thématique « équipement de la maison ».

Au sein du SCOTERS, il n'y a que la Zone Commerciale Nord (ZCN) qui relève de cette catégorie. Aujourd'hui le pôle fait l'objet d'un projet de requalification.

Les pôles structurants (Haute pierre, La Vigie et Baggersee) : ils rayonnent sur des zones de 60 000 à 200 000 habitants, et se composent d'une cinquantaine d'activités marchandes autour d'une grande surface (hypermarché) dont la surface de vente est supérieure à 8 000 m<sup>2</sup>.

Au sein du SCOTERS, trois pôles structurants sont recensés, tous situés au sein de l'Eurométropole, soit un pôle pour 200 000 habitants. Il s'agit d'une offre conçue sur un modèle de périphérie, aujourd'hui rattrapé par la ville et qui pâtit de la montée en puissance des formats intermédiaires.

Les pôles intermédiaires (la liste se trouve en page 189 h de ce document) : ils exercent leur attractivité sur des zones de 15 000 à 60 000 habitants. Ils se structurent principalement autour d'une grande surface d'une surface de vente de 2 500 m<sup>2</sup> à 6 000 m<sup>2</sup> complétée par une petite galerie de services et quelques commerces spécialisés.

Au sein du SCOTERS, il existe 13 pôles intermédiaires qui maillent le territoire, soit environ un pôle pour 55 000 habitants. Il s'agit d'une offre moderne qui répond aux besoins d'une proximité élargie : on y trouve à la fois des activités alimentaires (alimentation) et non alimentaires (textile, bricolage).

A noter le cas particulier de la Basse Zorn : seule Communauté de communes de plus de 15 000 habitants (chalandise minimum pour le développement d'une offre structurante) à ne pas disposer aujourd'hui de polarité marchande structurée. L'offre commerciale aujourd'hui se compose de plusieurs unités essentiellement concentrées sur les communes de Weyersheim et Hoerdt (Lidl, Aldi).

Les pôles de proximité : ils correspondent à un regroupement a minima de 3 activités de commerces, de services et de restauration concentrées sur un périmètre resserré (rue marchande, centre commercial, moins de 50 mètres de distance entre les points de vente). Il s'agit principalement d'activités alimentaires et d'activités de services dont la surface de vente unitaire est inférieure à 2 500 m<sup>2</sup>.

Au total sur le territoire du SCOTERS, on compte 74 centralités urbaines de proximité et 55 surfaces alimentaires implantées dans le tissu diffus, soit un pôle de proximité pour 4 000 habitants.

Il n'y a pas de déséquilibre spatial, l'armature est logiquement plus resserrée en zone urbaine dense et plus relâchée hors de l'Eurométropole de Strasbourg. Une analyse détaillée en termes de densité fait néanmoins apparaître un relatif sous-équipement en nombre de petits commerces de proximité par habitant par rapport aux moyennes régionales ou nationales.

#### Le cas des commerces isolés sur les flux

Les commerces isolés sur des axes de flux ne présentent pas d'enjeux d'évolution. Dans la mesure où il ne s'agit pas de pôles commerciaux structurés répondant à une demande mais d'implantations d'opportunité, ils n'ont pas été pris en compte dans la typologie des pôles commerciaux. Leur développement n'est donc pas souhaité. En effet, le développement de ces secteurs impacterait les équilibres commerciaux et urbains identifiés lors du diagnostic.

### Le cas particulier de Fegersheim

Les commerces de Fegersheim n'ont pas été identifiés comme une polarité structurée. Seule l'offre alimentaire apparaît sur les cartes d'armature au titre de l'offre de proximité («supermarchés»). Les autres locaux commerciaux non alimentaires sont considérés comme « isolés » : certains sont à l'état de friche, il n'y a pas ou peu de synergies entre eux (rupture de la RD 1083), éloignement (entre Babou, Botanic), accessibilité complexe. Cette situation a d'ailleurs conduit au déclin de la zone, positionnée auparavant sur l'équipement de la maison : départ des enseignes du groupe Rapp, de But.

Pour ces raisons, la zone de Fegersheim ne saurait être considérée aujourd'hui comme un pôle intermédiaire ou d'équilibre. Il s'agit désormais, notamment avec les arrivées de Grand Frais et de Lidl, d'une offre commerciale d'opportunité, positionnée sur les flux de la RD 1083, et qui répond aussi à des besoins de simple proximité pour la commune.

A l'échelle plus large, la partie sud du territoire du SCOTERS est déjà bien couverte par le maillage en place :

- un pôle structurant : Leclerc Geispolsheim + zone Ostwald La Vigie ;
- deux pôles intermédiaires, qui rayonnent sur 20 000 habitants environ : Super U Eschau, et Leclerc Erstein (ainsi que le centre-ville d'Erstein).

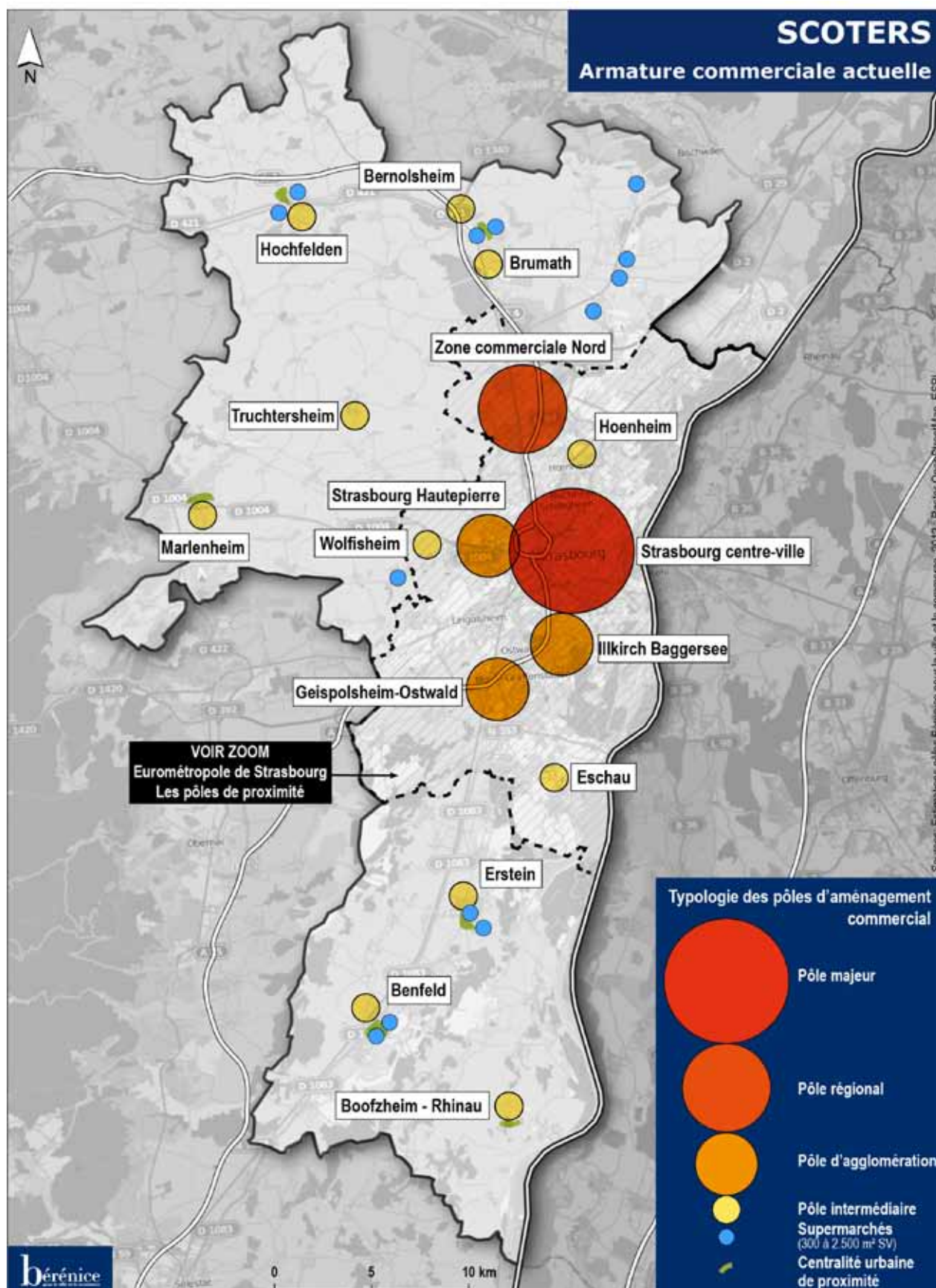
Le site de Fegersheim se situe au centre de ce maillage actuel, mais n'offre pas aujourd'hui les conditions de chalandise du niveau «intermédiaire». Les communes de Fegersheim et Lipsheim accueillent 7 000 habitants, soit moins que le seuil de 15 000 habitants nécessaire pour le statut « intermédiaire ».



## Les cinq niveaux d'armature du SCOTERS : Typologie des pôles commerciaux

Type de pôle	Rayonnement sur le territoire	Caractéristiques	Armature commerciale actuelle	Correspondance avec l'armature urbaine
Pôle majeur	600 000 habitants et plus	Concentration de plus de 200 unités marchandes. Echelle de rayonnement large. Vocation shopping : Equipement de la personne, Culture-loisirs...	Centre-ville de Strasbourg	Cœur de l'espace métropolitain
Pôles structurants	Régional 200 000 à 600 000 habitants	Concentration de plus de 100 unités marchandes. Echelle de rayonnement large. Moyennes surfaces : alimentaire, équipement de la maison, bricolage, jardinage... Locomotive alimentaire puissante : +12 000 m <sup>2</sup>	Zone Commerciale Nord	Au sein de l'Eurométropole de Strasbourg, prochainement desservie par un axe de transport en commun
	Agglomération 60 000 à 200 000 habitants	Concentration de plus de 50 unités marchandes autour d'une locomotive alimentaire dont la surface est supérieure à 6 000 - 7 000 m <sup>2</sup> . Echelle de rayonnement métropolitain. Equipement généraliste : alimentaire, équipement de la personne, de la maison...	Hautepierre Baggersee Geispolsheim-La Vigie	Au sein de l'Eurométropole de Strasbourg, sur l'axe de développement est-ouest Au sein de l'Europole de Strasbourg, pôle urbain de l'agglomération strasbourgeoise Au sein de l'Eurométropole de Strasbourg, pôle urbain de l'agglomération strasbourgeoise
Pôles intermédiaires	15 000 à 60 000 habitants	Concentration d'au moins 10 unités marchandes autour d'une locomotive alimentaire dont la surface est comprise entre 2 500 m <sup>2</sup> et 6 000 - 7 000 m <sup>2</sup> . Echelle de rayonnement intercommunal ou interquartier. Hypermarché complété par une petite galerie et quelques moyennes surfaces : alimentaire, services et offre complémentaire.	Erstein Schiltigheim Marlenheim Bernolsheim Brumath Eschau Hoenheim Truchtersheim Benfeld Hochfelden Boofzheim Wolfisheim Weyersheim	Pôles situés soit sur les franges de l'espace métropolitain, soit au sein des bourgs-centres. Cas particulier : pôle urbain Hoerd-Weyersheim dispose d'une chalandise > à 15 000 habitants, mais l'offre commerciale est aujourd'hui limitée
Pôles de proximité	< à 15 000 habitants	Centralité urbaine : concentration a minima de 3 commerces de proximité dans le tissu urbain avec ou sans locomotive alimentaire (surface inférieure à 2 500 m <sup>2</sup> ). Echelle de rayonnement communal ou de quartier. Offre alimentaire et services.	74 sur le territoire du SCOTERS	Pôles insérés dans le tissu urbain, présents sur l'ensemble du territoire, accessibles par tous les modes de transports : centres-villes, centres-bourgs, centres villages, centres de quartiers
		Supermarché isolé dans le tissu diffus	68 sur le territoire du SCOTERS	Fonctionnement autonome sans synergies avec l'armature urbaine

Source : Bérénice



70d

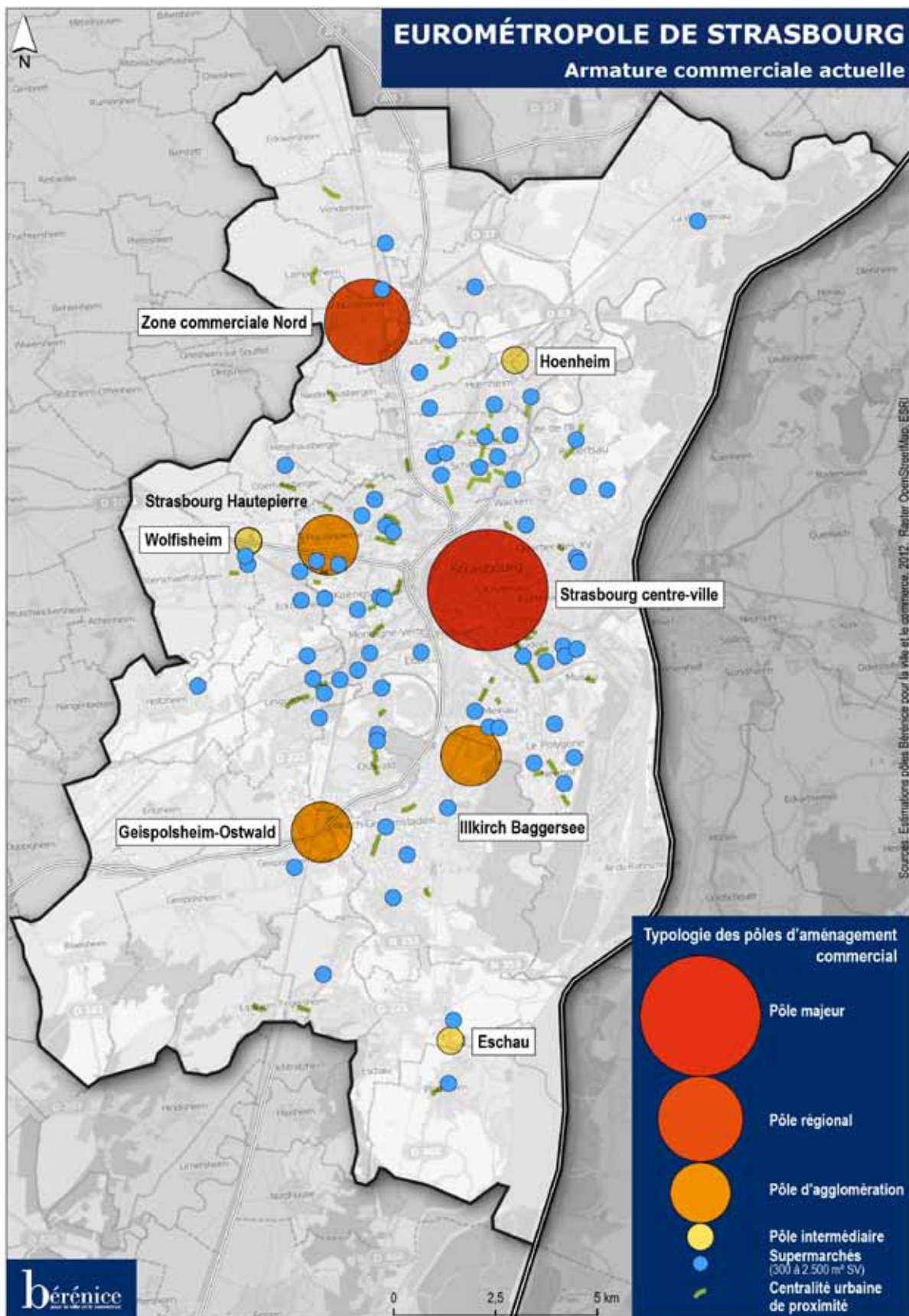




Tableau récapitulatif de l'offre commerciale potentielle en fonction des zones de chalandise

POLES DE PROXIMITE Activités de commerces et de services (boutiques, services, restauration)				POLES INTERMEDIAIRES Activités de commerces et de services (boutiques, services, restauration)	
Type implantation	Centralité urbaine	Centralité urbaine ou entrée de ville		Type implantation	Centralité urbaine ou entrée de ville
Zone de chalandise	2 000 à 3 000 habitants	3 000 à 9 000 habitants	Dès 10 000 habitants	Zone de chalandise	15 000 à 60 000 habitants
Offre commerciale	Offre réduite aux composantes de base des besoins de proximité	Offre de proximité attractive	Offre élargie et rayonnante bénéficiant d'un "effet de seuil"	Offre commerciale	Offre commerciale importante rayonnant à l'échelle du quartier
Volume de surface commerciale totale (vente + réserves + locaux techniques)	< 1 000 m <sup>2</sup> 5 à 10 unités	1 500 à 2 500 m <sup>2</sup> 10 à 15 unités	4 000 à 5 000 m <sup>2</sup> 15 à 20 unités	Volume de surface commerciale totale (vente + réserves + locaux techniques)	10 000 à 15 000 m <sup>2</sup> 20 à 35 unités
Alimentaire	Supérette (150-250 m <sup>2</sup> de vente)	Grande supérette ou petit supermarché (400-800 m <sup>2</sup> de vente)	Supermarché de taille moyenne (1 000 - 2 500 m <sup>2</sup> ),	Alimentaire	Grand supermarché ou petit hypermarché (3 000 à 5 000 m <sup>2</sup> de vente)
	Boulangerie	Boulangerie	Quelques alimentaires spécialisés en complément d'une boulangerie:		
		Boucherie charcuterie	Poissonnerie		
		Charcuterie traiteur	Crèmerie fromagerie		
		Primeur	Point chaud		
			Caviste, épicerie fine		
Café, restaurant	Bar-snack, Pizzas	Bar-snack, Pizzas	Restauration assise : Brasseries,	Café, restaurant	Restauration assise : Brasseries,
		Restauration rapide	Restaurants		Restaurants
			Salon de thé, Bar PMU		Salon de thé, Bar PMU
Services de proximité	Pharmacie	Pharmacie	Pharmacie	Services de proximité	Pharmacies
	Presse tabac loto	Presse tabac loto	Presse tabac loto		Presses tabac loto
	Coiffeur	Institut de beauté	Institut de beauté, Coiffeurs		Instituts de beauté, Coiffeurs
	Laverie	Un ou deux coiffeurs	Optique		Optique
		Pressing, cordonnerie	Pressing, Auto-école, Cordonnerie clef minute, Toilettage, Téléphonie, Laverie, Fleuriste		Pressing, Auto-école, Cordonnerie, Toilettage, Téléphonie, Laverie, Fleuriste
Services tertiaires	Banque	Banque, agence immobilière	Agence de voyages, Assurance	Services tertiaires	Agence de voyages, Assurance,
			Agence de crédit, immobilière		Agence de crédit, immobilière
			Agence d'intérim		Agence d'intérim
Anomal		Cadeau carterie papeterie	Librairie	Anomal	Librairie
			Bazar / art de la table		Bazar / art de la table
		(offre complémentaire de la presse)	PAP enfant /puériculture, jeune / sportswear, femme, Chaussures		PAP enfant /puériculture, jeune / sportswear, femme, Chaussures
			Bijouterie, accessoires, Parfumerie		Bijouterie, accessoires, Parfumerie
					Moyenne surface Bricolage, Jardinerie
Autres		La Poste	La Poste	Autres	La Poste, Services publics
		Cabinet médical	Laboratoire médical		Laboratoires médicaux
					En complément : services automobiles

Source : Bérénice pour la Ville et le Commerce

En deçà de 2 000 habitants au sein de la zone de chalandise, il est très difficile d'envisager le développement d'une offre commerciale structurée.

### 3.1.5. Une armature commerciale équilibrée

Une réponse correcte aux besoins de consommation et d'équipement

L'armature commerciale du SCOTERS est puissante : elle réalise environ 3,8 milliards d'euros de chiffre d'affaires, et couvre correctement les besoins de consommation de la population résidente : 92 % des dépenses alimentaires et 84 % des dépenses non alimentaires sont fixées sur le territoire du SCOTERS. Déduction faite de la part du commerce hors magasin, l'évasion « physique » ressort à un niveau faible, de l'ordre de 5 % des dépenses des ménages du SCOTERS, pour partie vers l'Allemagne, où les pôles commerciaux du Bas-Rhin qui exercent une influence sur les franges du territoire.

Le niveau d'équipement commercial se situe à un niveau globalement «moyen» :

- légèrement en deçà de la moyenne pour la grande distribution alimentaire (grands hypermarchés exceptés) et le petit commerce de proximité ;
- proche de la moyenne nationale pour l'ensemble des grands secteurs d'activités (bricolage-jardinage excepté).

Il n'existe donc pas de suréquipement manifeste de cette armature commerciale, mais a contrario des marges de manœuvre pour que le commerce puisse à la fois accompagner le développement urbain de l'agglomération, et contribuer à sa dynamique économique (accueil de nouveaux concepts, modernisation des équipements existants).

Un maillage paradoxal

D'une part, les pôles commerciaux sont correctement répartis sur le territoire du SCOTERS, au moins pour les besoins de proximité. Tout secteur bénéficie :

- de la présence à relative proximité d'une centralité urbaine de proximité (5 à 10 minutes de trajet automobile), souvent complétée par une surface alimentaire généraliste de type supermarché ;
- de la présence à moins de 15 minutes de trajet automobile d'un pôle intermédiaire qui permet de répondre de manière satisfaisante et compétitive à l'ensemble des besoins de base de la population ;
- de la possibilité d'accéder en moins de 25 minutes de trajet automobile à l'un des 3 pôles structurants d'agglomération localisés sur l'Eurométropole de Strasbourg ;
- de la possibilité d'accéder en moins de 35 à 40 minutes de trajet automobile à la Zone Commerciale Nord pour des besoins spécifiques (équipement de la maison) ;
- de la possibilité d'accéder en moins de 35 mn à l'offre importante du centre-ville de Strasbourg.

D'autre part, il convient de relever le déséquilibre classique entre les secteurs du SCOTERS, lié notamment à la répartition de la densité de la population :

- le secteur dense de la métropole strasbourgeoise bénéficie de la concentration du commerce structurant, et d'une densité commerciale plus importante pour la réponse aux besoins de proximité ;
- l'armature hors de l'Eurométropole de Strasbourg ne répond pour l'essentiel qu'à des besoins de proximité, pour lesquels les surfaces alimentaires généralistes jouent un rôle prépondérant, mais avec un niveau d'équipement en petit commerce finalement correspondant aux moyennes observées pour l'ensemble du SCOTERS.

### Trois types d'insertion urbaine

L'analyse de l'insertion urbaine des pôles marchands correspond à évaluer leur capacité à s'intégrer au sein du tissu urbain, à fonctionner en synergie avec les autres fonctions urbaines, à participer à l'animation des centres-villes, des centres-bourgs et des quartiers. Cette analyse fait apparaître trois types de pôles :

- les pôles de superposition : Les linéaires de rez-de-chaussée commerciaux s'intègrent au tissu urbain, ils s'inscrivent dans une logique de mixité verticale. Ils sont généralement situés en rez-de-chaussée de bâtiment d'habitat ou de bureaux, sont accessibles par différents modes de déplacements, participent à l'émergence de centralité urbaine (en synergie avec d'autres équipements) ;
- les pôles de juxtaposition : Les ensembles commerciaux peuvent fonctionner de manière autonome, introvertie, ils s'inscrivent dans une logique de mixité horizontale. Ils constituent un îlot commercial situé dans la ville mais sans véritables synergies avec les autres fonctions urbaines. Ce type de pôle correspond notamment au fonctionnement des centres commerciaux : hypermarché et galerie marchande qui fonctionnent en vase clos indépendamment de l'environnement urbain immédiat.

Le mitage des zones d'activités par du commerce correspond également au même profil : développement de la fonction commerciale au sein de zone d'activités économiques périphériques sans plans d'aménagement d'ensemble, implantations au gré des opportunités foncières. Cette juxtaposition commerce-activités économiques engendre un manque de lisibilité et de qualité, des contraintes de fonctionnement fortes, et une pression foncière qui oblige parfois certaines activités à quitter la zone ;

- les pôles de séparation : pôle commercial de périphérie, zone mono-fonctionnelle dédiée au commerce. L'accessibilité repose uniquement sur les déplacements automobiles. Sans qualité urbaine, ces pôles périphériques se composent de bâtiments commerciaux (généralement sur un seul niveau) et d'importantes surfaces de stationnements.

### Au niveau des territoires

Le centre-ville de Strasbourg, un centre-ville important par son offre commerciale et ses performances, seule destination « shopping » du SCOTERS.

Les pôles structurants de périphérie, situés sur l'Eurométropole de Strasbourg, concourent au rayonnement de la métropole. Ils demeurent de grandes destinations commerciales attractives à l'échelle de vastes zones de chalandise mais renvoient une image peu qualitative sur les grandes « portes d'entrées » de la métropole. Ils ressentent pour la plupart un enjeu de restructuration et de modernisation.

Hors de l'Eurométropole de Strasbourg, l'offre commerciale s'est modernisée. Elle ne répond pour l'essentiel qu'à des besoins de proximité pour lesquels les surfaces alimentaires généralistes jouent un rôle prépondérant au détriment parfois du commerce de proximité situé en centralité urbaine.

### 3.1.6. Synthèse des enjeux

- une armature puissante notamment en termes de performances économiques qui couvre correctement les besoins de consommation de la population résidente et participe au rayonnement de la métropole strasbourgeoise;
- un niveau d'équipement « moyen » en deçà des moyennes nationales (densité au m<sup>2</sup> pour 1 000 habitants) pour l'alimentaire à la fois pour la grande distribution (excepté le segment surreprésenté des grands hypermarchés de plus de 7 000 m<sup>2</sup>) et pour le petit commerce de proximité.



- un niveau d'équipement proche de la moyenne nationale pour l'ensemble des grands secteurs d'activités non alimentaires (excepté le bricolage-jardinage, seul secteur réellement sous-représenté) ;
- une répartition équilibrée à l'échelle du territoire du SCOTERS : correspondance avec les densités de population, ce qui permet aux habitants d'avoir le choix entre tous les formats ;
- une qualité urbaine à améliorer, notamment pour les formats intermédiaires et structurants.

### 3.2. Enjeux d'évolution du commerce sur le territoire du SCOTERS

Les enjeux d'évolution du tissu commercial du territoire sont liés : au développement de nouvelles formes de distribution, à l'évolution des tendances de consommation et aux projets d'aménagement du territoire.

Analyse des résultats et enjeux issus du diagnostic

Trois enjeux constituent le socle ou les « invariants » de la stratégie de développement commercial :

► Le maintien des équilibres observés sur le territoire

Chaque niveau de l'armature joue en effet un rôle dans la réponse aux besoins de consommation des habitants, avec une répartition territoriale cohérente à l'échelle du territoire. D'une façon générale, il s'agit donc :

- de maintenir chaque pôle commercial existant dans son statut au regard de la typologie commerciale du diagnostic ;
- de n'envisager la création de nouvelles polarités commerciales qu'à des conditions minimales de développement urbain (nombre de logements, d'activités, infrastructures de transport) ;
- de préserver les conditions de fonctionnement des pôles dédiés aux besoins de proximité qui participent à l'animation urbaine du territoire.

Les équilibres commerciaux se retrouvent aussi bien dans les formes commerciales (pas de surreprésentation d'un type de pôle commercial au détriment d'un autre) que dans le maillage spatial. La correspondance entre le maillage urbain et le maillage commercial permet à tout consommateur habitant sur le territoire du SCOTERS d'avoir le choix entre différents types de pôles marchands (pôle majeur, pôle régional, pôle structurant, pôle intermédiaire, pôle de proximité).

#### Les différents types de pôles marchands

Type de pôle	Echelle de rayonnement	Nombre total de pôles sur le territoire	Rapport nbre pôle / habitants du SCOTERS	Temps de parcours maximum en voiture pour tout habitant du SCOTERS
Pôle majeur	600 000 habitants et plus	1 pôle	1/600 000	35 min
Pôle régional	600 000 habitants	1 pôle	1/600 000	35 à 40 min
Pôles structurants	200 000 habitants et plus	3 pôles	1/200 000	25 min
Pôles intermédiaires	15 000 à 60 000 habitants	13 pôles	1/55 000	15 min
Pôle de proximité	3 000 à 15 000 habitants	128 pôles	1/4 700	5 à 10 min

Source : Bérénice

► L'accompagnement de la dynamique urbaine du territoire

Le commerce est une activité structurante du tissu urbain et rural, et une composante essentielle de la qualité urbaine du territoire. Au-delà de fournir services et produits, le commerce est un vecteur de lien social, d'animation urbaine et de dynamisme économique.

L'enjeu d'accompagnement de la dynamique doit se décliner :

- d'un point de vue quantitatif : l'évolution démographique attendue sur le SCOTERS d'ici à 2020 (croissance annuelle de la population de +0,8 %) permet d'envisager environ 60 000 m<sup>2</sup> de surface de vente supplémentaires pour le territoire ; 20 000 m<sup>2</sup> supplémentaires pourront être envisagés pour permettre la réalisation d'un développement commercial au sein d'un projet urbain mixte ambitieux ;
- d'un point de vue qualitatif : le développement commercial doit respecter les exigences de qualité urbaine et environnementale, en prenant en compte les critères suivants : accessibilité, architecture, insertion, mixité des fonctions, densité, critères environnementaux ;
- et d'un point de vue plus global : le développement d'un commerce intégré à la ville, notamment au sein des centralités urbaines.

► L'attractivité et le rayonnement économique de la métropole strasbourgeoise

L'armature commerciale du SCOTERS contribue à l'attractivité du territoire. Les pôles structurants, concentrés dans l'agglomération strasbourgeoise, exercent leur attraction à une large échelle.

Ce rôle doit être conforté, en ligne avec l'objectif stratégique, de développer les grandes fonctions économiques de la métropole strasbourgeoise. Cela conduit à arrêter les orientations suivantes :

- maintenir et renforcer le rôle du centre-ville de Strasbourg ;
- permettre l'évolution des équipements commerciaux et accueillir de nouvelles activités, de nouveaux concepts ;
- requalifier l'image et moderniser les structures marchandes périphériques à fort potentiel de rayonnement.

La prise en compte des perspectives macroéconomiques et des tendances de consommation

La prise en compte de facteurs exogènes qui impactent la dynamique commerciale a permis d'enrichir la construction du scénario de nouvelles variables fondées sur :

- les perspectives macroéconomiques ;
- les mutations des formats commerciaux ;
- l'évolution des modes de consommation.

Pour prendre en compte ces facteurs exogènes, le scénario stratégique a été construit avec les acteurs du territoire en prenant en compte le contexte économique particulier, et en partant du postulat que la situation actuelle de crise ne va s'améliorer qu'à la marge pour les six années à venir.

Le développement commercial au sein des territoires voisins

Dans le cadre du diagnostic, une analyse du contexte concurrentiel large a été réalisée ; il s'agit de remettre en perspective l'armature commerciale du SCOTERS au sein d'un périmètre plus large.

Les pôles commerciaux des territoires voisins attirent ponctuellement les consommateurs du SCOTERS, et inversement les pôles commerciaux du SCOTERS rayonnent au-delà des limites administratives du territoire.

Il apparaît donc un enjeu de veille pour le SCOTERS pour observer à la fois :

- la réglementation retenue pour les implantations commerciales par les SCoT voisins mais aussi en Allemagne ;
- les projets commerciaux structurants susceptibles d'impacter les équilibres du territoire.

Lors de l'élaboration du volet commercial du SCOTERS, plusieurs rencontres ont permis des échanges à la fois avec les autres SCoT et avec les partenaires allemands.

### 3.3. Indicateurs, critères et modalités de suivi

Conformément à l'article R.122-2 du Code de l'urbanisme, le rapport de présentation indique les critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du schéma.

Trois indicateurs sont proposés :

- le nombre de m<sup>2</sup> commerciaux autorisés et réalisés sur le territoire du SCOTERS ;
- le nombre de m<sup>2</sup> commerciaux développés dans les pôles d'aménagement commercial ;
- le nombre de m<sup>2</sup> commerciaux développés dans les centralités urbaines.

Le dispositif de suivi mis en place par le Syndicat mixte repose sur l'observatoire économique de l'ADEUS.

Le Syndicat mixte établit par ailleurs un bilan annuel de ces indicateurs en vue d'associer les intercommunalités membres au suivi du document.

Un seuil de 60 000 m<sup>2</sup> à 80 000 m<sup>2</sup> de surface de vente, dont 20 000 m<sup>2</sup> fléchés prioritairement, pour permettre la réalisation d'opérations ambitieuses en termes d'intégration urbaine, est fixé comme cadrage de référence pour évaluer la stratégie de développement commercial du territoire. Il correspond au potentiel de développement commercial du territoire pour les 6 prochaines années. Ce potentiel repose uniquement sur l'objectif de croissance démographique du SCOTERS. Il s'agit donc d'une estimation prudente car elle n'intègre pas un potentiel supplémentaire que pourrait générer une croissance soutenue de la consommation.

Ce cadrage ne constitue pas un plafond réglementaire au-delà duquel tout projet commercial serait interdit. Il doit permettre d'évaluer le développement commercial du SCOTERS en prenant en compte les critères suivants :

- la croissance démographique du territoire ;
- les projets urbains du territoire ;
- le contexte économique et l'évolution des tendances de consommation.

70k

## 4 Le transport de marchandises

Le transport de marchandises constitue à la fois un secteur économique important par le nombre d'entreprises qu'il représente et également une ressource de fonctionnement pour les autres entreprises qui y ont recours.

Le secteur du transport de marchandises représente aujourd'hui en Alsace près de 1 600 entreprises, le transport routier de marchandises représentant à lui seul près de 70 % des entreprises du secteur. La région strasbourgeoise est quant à elle marquée par la présence du port de Strasbourg qui est aujourd'hui le deuxième port fluvial français en termes de volume traité. L'aménagement au nord du pont de Strasbourg-Kehl d'un deuxième terminal à conteneurs, embranché fluvial-rail-route, permettra d'affirmer le rôle de plateforme logistique et de centre de transport combiné du port. Sa localisation à l'aval du pont assurera aux péniches une desserte vers les ports de mer avec 4 couches de conteneurs (contre 3 pour les terminaux situés en amont) et permettra ainsi au port de conserver un positionnement stratégique fort, en particulier sur le transport combiné vis-à-vis des ports en amont.

Malgré cette forte singularité locale, le transport reste aujourd'hui largement effectué par voie routière, la part de la voie d'eau comme du ferroviaire restant très faible et ce même pour les grandes distances alors même que c'est sur ce type de marché que les modes alternatifs au transport routier sont les plus compétitifs. Pour la longue distance, la localisation des principaux sites économiques et en particulier des sites de production, à proximité de dessertes ferroviaires, peut contribuer à accroître la part du transport ferroviaire de marchandises.

Sur la courte distance, qui représente la majeure partie des déplacements<sup>a</sup>, les modes alternatifs au transport routier ne peuvent être considérés comme des alternatives viables compte tenu de la rapidité et de la flexibilité apportées par le mode routier sur ce type de distances. A l'échelle de l'agglomération, des exemples de mise en œuvre de plateformes logistiques urbaines existent à travers l'Europe et ont permis à des degrés divers de réduire le nombre de déplacements de marchandises en ville ou ont permis d'effectuer une partie du transport de marchandises au moyen de véhicules électriques ou au gaz naturel.

Pour la longue comme pour la courte distance, l'enjeu majeur de l'évolution de ce secteur au regard des objectifs des collectivités locales sera de concilier l'efficacité économique avec la réduction des nuisances engendrées par le transport routier de marchandises. A plus grande échelle il s'agit de «rapprocher» les chargeurs des modes de transports fluviaux et ferroviaires, notamment par la localisation des zones d'activités les plus importantes aux nœuds ferroviaires et fluviaux. A plus petite échelle l'enjeu consiste à mettre en œuvre des solutions visant à favoriser le développement de flottes de véhicules propres, tant du point de vue des collectivités elles-mêmes que de celui du secteur privé du transport de marchandises, soit par le biais de la réglementation, soit par le biais de mesures d'accompagnement.

a. Aujourd'hui, 80 % du transport de marchandises est effectué sur des distances inférieures à 200 km donc au mieux à une échelle régionale.

## 5 Les activités agricoles et forestières

### 5.1. Une agriculture intensive et diversifiée

La région de Strasbourg présente des conditions pédo-climatiques excellentes : les sols, particulièrement riches et aptes à toutes les cultures, la proximité de la nappe phréatique permettent d'obtenir de forts rendements. Parallèlement, le développement de l'urbanisation dans cette zone de forte densité de population, provoque une concurrence forte avec l'agriculture : le prix des terres, parmi les plus élevés de France, est en rapport avec cette qualité et cette rareté. Les exploitations agricoles sont donc de faible taille et les terres très convoitées (les friches sont quasi inexistantes). Elles pratiquent une agriculture très diversifiée et intensive, condition du maintien d'un revenu suffisant.

De fait, la région de Strasbourg offre un éventail très important de productions et de systèmes d'exploitation, faisant émerger de petites régions agricoles (céréales et cultures spéciales dans le Kochersberg, élevages et herbages en vallées alluviales, piémont viticole et arboricole,...). L'assolement montre une concentration de productions spéciales à forte marge brute à l'hectare comme les betteraves sucrières, le houblon, le tabac, mais aussi le chou à choucroute et les cultures maraîchères (pommes de terre, asperges,...). Ces cultures, proches des lieux de consommation, jouent un rôle important dans les échanges de proximité : vente directe, marchés, restaurateurs,...

## 5.2. Une ouverture sur les marchés locaux et européens

La situation géographique de la région de Strasbourg, au sein du plus grand bassin de consommation européen, offre de nombreuses opportunités de valorisation pour les produits agricoles. Le Rhin, voie privilégiée pour l'exportation, achemine 73 % de la production céréalière bas-rhinoise vers le grand marché de consommation rhénan, déficitaire pour son approvisionnement. Le marché d'un certain nombre de productions dépasse largement les limites du département (vins, céréales,...). On note toutefois que d'autres productions ne couvrent que très partiellement la consommation locale : productions fruitières et légumières, productions porcines (15 % des besoins), ovines (20 %) et bovines (55 %).

## 5.3. Une évolution vers des exploitations moins nombreuses et plus grandes...

La région de Strasbourg compte environ 2 500 exploitations, soit 31 % des exploitations du département, dont 2/3 sont dirigées par des exploitants agricoles à titre exclusif<sup>6</sup>.

A l'image de la situation nationale, on assiste à une diminution du nombre d'exploitations, diminution qui est cependant moins forte que celle du département du Bas-Rhin dans son ensemble (autour de 30 % entre 1979 et 1998). Cette diminution des exploitations se traduit par une augmentation constante de la surface moyenne cultivée par exploitation. Toutefois, compte tenu du nombre d'exploitations agricoles existantes et de la pression foncière due au développement de l'urbanisation, la taille moyenne des exploitations (28 ha) reste modeste en comparaison d'autres régions françaises à potentiel équivalent.

Les installations de jeunes agriculteurs sont en diminution. Ce phénomène représente actuellement une réelle source d'inquiétude pour la profession qui s'engage dans d'importants efforts pour faciliter l'installation des jeunes et renforcer la viabilité des exploitations existantes. En effet, en raison de la pression foncière, il est extrêmement difficile pour un jeune agriculteur de s'installer, plus encore hors du cadre familial. La seule opportunité qui existe est la diversification vers des productions à forte valeur ajoutée compatibles avec de petites surfaces, en tirant notamment partie des opportunités de vente liées à la proximité de la ville (libre cueillette, transformation de produits, productions spéciales, accueil,...). Ces initiatives, bien que représentant pour la ville un réel potentiel pédagogique, culturel et d'animation, sont peu connues et moins encore encouragées par les collectivités.

Les principales tendances d'évolution des exploitations agricoles sont :

- le renforcement des exploitations par l'augmentation des surfaces et la restructuration foncière, le développement des ateliers spécialisés (élevage, cultures spéciales, lait), l'optimisation des moyens de production ;
- l'organisation des filières, de la production à la commercialisation des produits, pour limiter la fragilisation croissante des marchés face à la concurrence nationale et internationale.

6. Source : Chambre d'agriculture du Bas-Rhin, 2000



## 5.4. ... Mais une source d'emploi en expansion

Le produit brut agricole départemental (valeur des livraisons) représente par an plus de 450 millions d'euros. Mais au-delà de ce chiffre, on ne peut percevoir le poids de l'agriculture dans l'économie qu'en prenant en compte les emplois de l'ensemble de la filière agricole départementale. Ainsi, si les exploitants agricoles ne représentent plus que 2 % de la population active alsacienne, on dénombre au niveau départemental 6 groupements de producteurs et 155 coopératives ou associations assurant l'approvisionnement et la commercialisation des principales productions départementales. L'activité agricole a permis le développement d'un secteur agro-alimentaire fort qui concentre près de 20 % des emplois industriels dans la région de Strasbourg (8 500 personnes en 1999). Ces entreprises (meuneries, brasseries, amidonneries, industries de la viande,...) assurent une première transformation des productions départementales. Du fait de l'importance des cultures spéciales et légumières, et d'un agro-tourisme en plein développement, les exploitations de la région de Strasbourg participent de façon importante à l'emploi saisonnier départemental. Des expériences originales se développent : insertion de personnes en difficulté notamment chômeurs de longue durée (Germa AI et ANPE), handicapés (association la Main verte,...), service de remplacement en agriculture, etc. Le salariat permanent, développé pour la viticulture, le maraîchage et l'horticulture, est en plein essor dans le secteur de la polyculture élevage : un éleveur laitier sur trois envisage de recourir à un salarié à l'avenir.

## 5.5. La production forestière

La forêt représente 16 000 ha dans la région de Strasbourg, dont 55 % font l'objet de mesures de protection. La plaine de l'Ill présente le taux de boisement le plus faible de la région (14 %). La nature de propriété de la forêt alsacienne est à l'inverse des données nationales : alors que la forêt française est privée à plus de 75 %, la forêt alsacienne est essentiellement publique à 80 % et gérée par l'Office national des forêts (ONF). La partie privée est gérée conjointement par l'Office national des forêts et le Centre régionale de la propriété forestière.

La forêt alsacienne s'inscrit dans une perspective de multifonctionnalité des espaces<sup>7</sup>. La fonction de production ligneuse est importante et un outil de transformation de la ressource performant a été développé au fil des années. On estime l'ensemble de cette filière à 20 000 actifs. Mais, vu les densités de population, la fonction sociale des forêts ne cesse de croître, générant parfois des conflits d'usages entre fonction de production et autres usages. Les forêts périurbaines, lieu de promenades, n'ont ainsi plus d'objectifs de production.

La fonction de protection s'affirme de plus en plus nettement. Les nouvelles orientations régionales forestières élaborées en 1999, cadre régional de la gestion forestière, font une large place au rôle de la forêt dans la protection de la qualité des eaux et des milieux remarquables : diversification en essences, maintien des milieux humides, prise en compte de l'avifaune, utilisation de la lutte biologique,... Elles préconisent notamment le maintien du foncier forestier en plaine où sa fonction sociale est importante. Face aux problèmes rencontrés sur certaines forêts fragiles, l'ONF développe de nouveaux modes de gestion ou s'inscrit dans la réalisation d'importantes opérations de restauration écologique (forêts rhénanes).

7. Préfecture de la Région Alsace, Elaboration du schéma de services collectifs des espaces naturels et ruraux, Contribution de l'Alsace (1999).

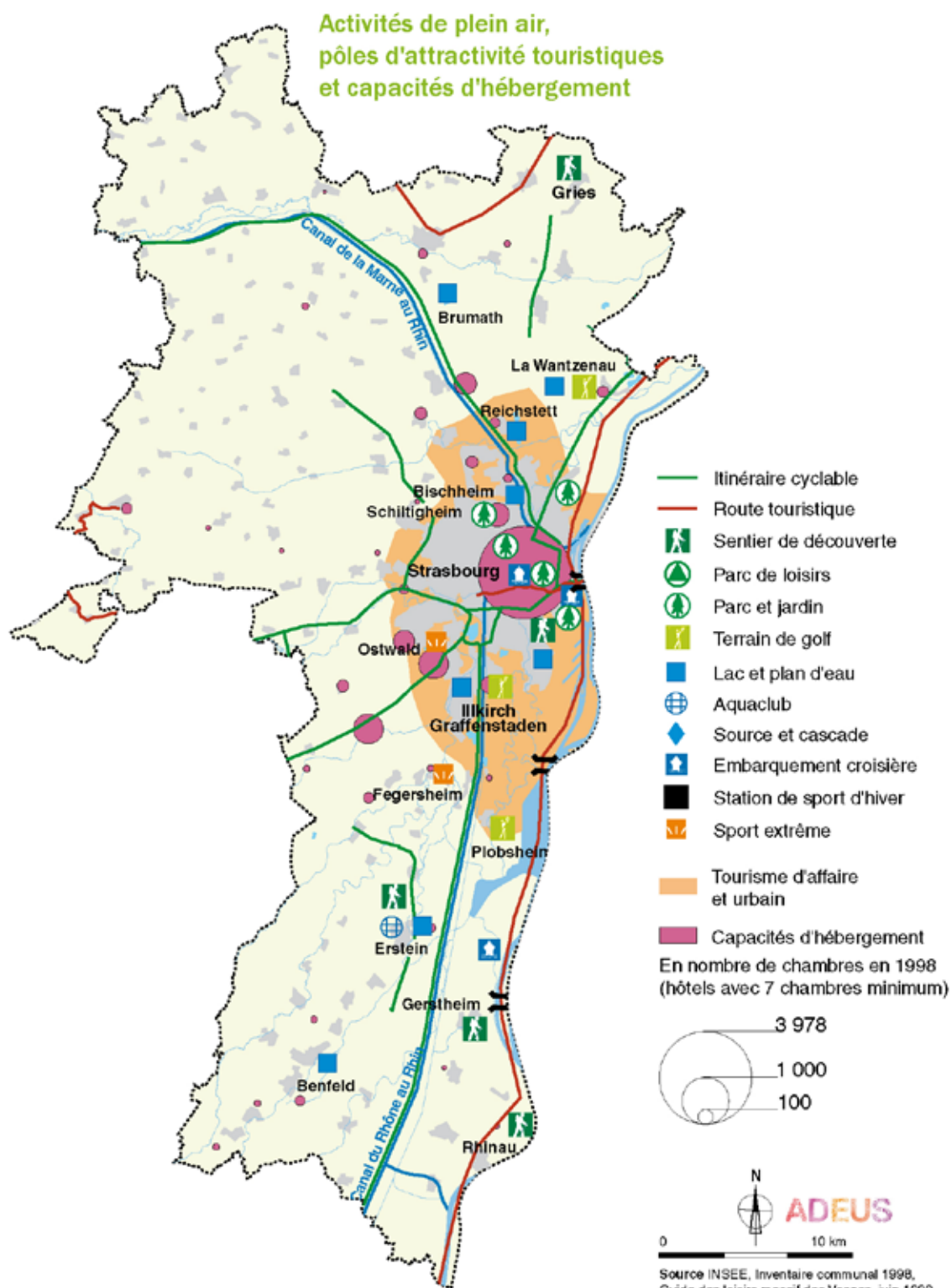
## 6 Le tourisme

Le tourisme constitue pour la région strasbourgeoise un puissant facteur de développement local. Cinq millions de personnes visitent chaque année l'agglomération strasbourgeoise, attirés par les nombreux attraits de la capitale européenne : cathédrale et quartier historique, institutions européennes, musées,... Au-delà du prestige culturel lié à l'Opéra du Rhin, au Théâtre national, aux festivals de renommée internationale (Musica), Strasbourg organise de nombreux salons et congrès. Le Palais de la Musique et des Congrès se situe au deuxième rang national et au douzième rang européen (en 1999 ont eu lieu 169 congrès dont 26 internationaux, attirant 80 000 congressistes).

L'ensemble de la région strasbourgeoise bénéficie d'une haute renommée gastronomique et de routes touristiques, comme la route du vin, très attractives pour les visiteurs. Une palette d'activités de plein air (sports extrêmes, golfs, aquaclubs), de nombreuses gravières et rivières (baignade, pêche) viennent compléter les attraits touristiques de la région. La plaine rhénane, protégée, offre des possibilités de découverte de la nature proches des sites urbains. Même si les sentiers de randonnées restent encore peu nombreux, le maillage dense de pistes cyclables et leurs connexions transfrontalières présentent un fort potentiel pour le cyclotourisme. Enfin, parmi les attractions touristiques de la région strasbourgeoise, il faut relever Europa Park, de l'autre côté du Rhin. Le deuxième plus grand parc de loisirs européen (après Eurodisney) attire plus de trois millions de visiteurs par an.

Pour répondre aux besoins de la clientèle touristique, Strasbourg dispose d'un équipement hôtelier important avec un taux moyen d'occupation de 70 %. L'offre hôtelière dans la région strasbourgeoise comporte également 150 hôtels offrant près de 7 200 chambres. Par contre la structure agro-touristique est encore faible : il existe peu de gîtes sur le territoire (environ 200 gîtes et chambres d'hôtes) et l'hôtellerie de plein air (aires d'accueil de camping et camping-car) reste peu développée. La prise en charge des autocars de tourisme à Strasbourg pose également problème (aires de stationnement adaptées et aménagées, signalétique), de même que les liaisons «transversales» entre la France et l'Allemagne (passerelles, pistes cyclables, informations signalétiques trilingues<sup>8</sup>).

8. Source : Chambre de commerce et d'industrie



## Conclusion

Le Schéma d'aménagement et d'urbanisme de 1973 prévoyait d'accueillir de vastes zones industrielles au nord de l'agglomération (pour la pétrochimie liée à la raffinerie de Reichstett), à l'ouest (la vallée de la Bruche) et au sud le long de la voie ferrée et de la RN83. On misait alors sur des secteurs qui nécessitaient de grandes superficies. En dehors de secteurs diffus, ce sont les secteurs de HautePierre, Illkirch-Graffenstaden, Vendenheim ou le parc de l'Etoile qui ont été retenus pour recevoir les activités tertiaires et de commerces de grandes surfaces.

La crise pétrolière et les préoccupations environnementales ont rendu nombre de ces partis de développement obsolètes. L'évolution rapide des processus de production économiques et le développement de nouveaux services rendent les prévisions en terme de besoins à long terme très aléatoires. Néanmoins, la mobilité pour l'emploi se situant à l'échelle d'un bassin d'emploi, c'est à cette échelle que la répartition des implantations économiques est à réfléchir pour réduire l'augmentation des besoins en déplacements. Par ailleurs, la politique d'implantation de zones commerciales étendues en bordure de l'agglomération a montré ses inconvénients pour un développement équilibré du territoire. La réduction des zones d'extensions (loi Raffarin) a déjà commencé à réorienter ces équipements vers les centres-villes et vers une échelle de proximité. La tendance devrait se maintenir.

## Chapitre III

# Le rayonnement de Strasbourg et de sa région

## 1 La métropole strasbourgeoise et sa région

### 1.1. Strasbourg, ville internationale et européenne

Son statut de ville internationale et européenne, Strasbourg le doit d'abord à sa géographie. Placée sur l'axe rhénan – lieu d'échanges entre les cultures germanique et romane – et ville frontalière, Strasbourg bénéficie en effet d'une position privilégiée : 5 millions d'habitants rassemblés dans un rayon de 200 km (région du Rhin supérieur), 75 % du pouvoir d'achat de l'Union Européenne concentré dans un rayon de 700 km.

Strasbourg le doit aussi et surtout aux choix des gouvernements européens de faire de la ville le siège d'institutions européennes majeures comme le Conseil de l'Europe, la Cour Européenne des Droits de l'Homme, le Parlement Européen... Ville symbole de la réconciliation et de la paix au lendemain de la seconde guerre mondiale, Strasbourg est aussi aujourd'hui le cadre d'une importante activité politique et diplomatique : 44 ambassades, 30 consulats, une centaine d'organisations non gouvernementales à caractère international.

La présence à Strasbourg d'organismes d'envergure européenne illustre et renforce la dimension internationale de la ville :

- dans le domaine institutionnel : le Conseil de l'Europe, la Cour Européenne des Droits de l'Homme, le Parlement Européen, mais également le Médiateur de l'Union Européenne, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, la Pharmacopée européenne, la Commission de l'Etat Civil, le centre et le Fonds européens de la jeunesse, le site central du Système d'information Schengen, l'Eurocorps, l'Assemblée des Régions d'Europe ;
- dans le domaine scientifique : la Fondation européenne de la science, Eurosciences, le programme Internationale Frontière Humaine, l'Université internationale de l'espace (ISU).

Ces organismes confortent l'audience internationale acquise par les universités strasbourgeoises (18,5 % des près de 50 000 étudiants sont étrangers, 100 nationalités sont représentées) et les activités de recherche des grands laboratoires publics IRCAD (Institut de recherche sur les cancers de l'appareil digestif), CEED (Centre européen d'étude du diabète), IGBMC (Institut de génétique et de biologie moléculaire et cellulaire) ou privés (Roche, Synthélabo Biomoléculaire, Transgène, General Motors, etc). L'attribution, en 1987, du prix nobel de chimie au Professeur Jean Marie Lehn est venue confirmer la réputation internationale des équipes strasbourgeoises.

- dans le domaine audiovisuel : la chaîne franco-allemande de télévision ARTE, l'Observatoire européen de l'audiovisuel, le programme EURIMAGES du Conseil de l'Europe ;
- dans le domaine économique : attirés par le statut européen de la ville, plusieurs grands groupes internationaux ont choisi la métropole strasbourgeoise pour implanter leur siège social ou une filiale (Sanofi, General Motors, Lilly, Upm-Kymmene, Bayer, Octapharma, Heineken, Johnson Controls, etc.).

Le Club de Strasbourg est une initiative pour consolider le rôle européen de Strasbourg dans le cadre de l'élargissement de l'Union Européenne.

Il regroupe, à l'initiative de la ville de Strasbourg, les maires de plus d'une trentaine de villes (capitales d'Etat ou non) des nouveaux pays adhérents à l'Union Européenne pour :

- favoriser les échanges d'expériences (politiques urbaines, transports, fonds structurels, échanges d'artistes et d'étudiants,...) ;
- aborder des thématiques communes aux villes européennes de taille moyenne et grande ;
- appuyer, auprès des institutions européennes, la prise en compte des enjeux communs aux grandes villes ;
- renforcer une Europe aux centres de décisions multiples.

Parmi les adhérents :

Varsovie, Lodz, Wroclaw, Cracovie, Gdansk, Poznan, Katowice (Pologne) ; Bratislava, Kosice (Slovaquie) ; Brno, Ostrava, Plzen, Olomouc (Rép. Tchèque) ; Budapest, Debrecen, Szeged, Miskolc, Pécs (Hongrie) ; Nicosie (Chypre) ; La Valette (Malte) ; Vilnius, Kaunas (Lituanie) ; Daugavpils (Lettonie) ; Ljubljana, Maribor (Slovénie) ; Bucarest, Timisoara, Ploiesti, Iasi, Arad (Roumanie) ; Sofia, Plovdiv, Rousse, Stara Zagora (Bulgarie) ; Tallinn (Estonie).

Par ailleurs, Strasbourg dispose indéniablement d'atouts et d'un rayonnement de «grande ville» lui conférant une certaine prospérité, un positionnement comme capitale régionale ainsi qu'un rang de choix parmi les grandes aires urbaines françaises. Grâce aux équipements d'enseignement supérieur et de recherche strasbourgeois (près de 50 000 étudiants, 2 500 enseignants-chercheurs), la région strasbourgeoise dispose d'un panel très complet et varié en terme de domaines d'enseignements et de formations professionnalisantes. Ses principales composantes sont trois universités (droit, sciences et lettres sociales), des grandes écoles (Ecole nationale d'administration, Institut national d'études territoriales, International space university), des écoles d'ingénieurs, des instituts de formation pour les professions paramédicales. Les pôles d'excellence de la recherche strasbourgeoise (biologie moléculaire et génétique, ingénierie supra moléculaire et neurosciences) bénéficient d'une notoriété internationale. Exploitant cet atout majeur, la Communauté urbaine de Strasbourg développe depuis plusieurs années une stratégie technopolitaine avec le Parc d'innovation d'Illkirch-Graffenstaden pour favoriser la coopération entre entreprises et recherche en particulier dans le domaine des biotechniques.



Aire urbaine	Emplois métropolitains supérieurs en 1999	Taux d'emplois métropolitains supérieurs			Fonctions métropolitaines supérieures les mieux représentées*
		% 1999	Rang 1999	% 1990	
Paris	815 552	16,0	1	14,3	Toutes sauf recherche
Grenoble	28 202	12,7	2	10,8	Commercial-industrie, Gestion, Informatique, Recherche, Services, Information
Toulouse	47 955	12,0	3	10,4	Commercial-industrie, Gestion, Informatique, Art, Recherche, Services, Télécommunications, Transports,
Montpellier	19 577	11,4	4	9,9	Informatique, Art, Recherche, Services, Télécommunications, Information
Lyon	75 935	10,6	5	9,6	Commercial-industrie, Gestion, Commerce, Services, Transports
<b>Strasbourg</b>	<b>25 470</b>	<b>9,5</b>	<b>6</b>	<b>8,8</b>	<b>Banque-assurance, Recherche, Commerce, Information</b>
Rennes	19 935	8,7	7	7,1	Télécommunications, Information
Nantes	25 508	8,7	8	7,7	Informatique, Commercial-industrie, Banque-assurance, Commerce, Télécommunications
Bordeaux	32 978	8,7	9	7,9	Télécommunications
Marseille-Aix	46 546	8,6	10	7,7	Art, Transports
Nice	28 438	8,5	11	7,8	Informatique, Art, Commerce, Services
Annecy	6 975	8,3	12	7,7	Art, Commerce, Services
Lille	37 717	8,3	13	7,1	Banque-assurance, Services

\* le taux est supérieur d'au moins 25 % à la moyenne des aires urbaines du tableau, hors Paris  
Source : Insee Première N 840, mars 2002

Mais force est de constater que la métropole strasbourgeoise présente également des faiblesses : sa situation géographique (par rapport à la France, s'entend), son accessibilité ferroviaire, son image partiellement fragilisée et le décalage existant entre son poids démographique et économique, et les ambitions qu'elle nourrit.

Le dilemme ou le paradoxe de la capitale alsacienne, qui repose sur son destin singulier de siège des deux assemblées européennes, lui vaut une notoriété et une image en décalage avec son poids réel dans les réseaux économiques internationaux : Strasbourg ne s'inscrit pas dans le peloton de tête des eurocités et des villes internationales ; elle y tient toutefois une position honorable.

### Une position honorable

Au recensement de 1999, Strasbourg apparaît au 11<sup>e</sup> rang des agglomérations françaises, selon la définition INSEE. Ce classement confirme le maintien de son positionnement au plan national ; elle était également au 11<sup>e</sup> rang en 1990.

La dernière analyse comparative de 180 agglomérations européennes<sup>1</sup>, positionne Strasbourg dans la classe 5 avec un total de 37 points sur un maximum de 81 points pour Paris. Cette classe comprend 34 villes qui, toutes sans atteindre le niveau de rayonnement des villes des classes précédentes, sont souvent réputées grâce à la présence d'au moins une fonction de niveau européen. La France compte 7 villes dans cette classe. La plus grande agglomération, conurbation transfrontalière, Lille, n'arrive qu'après Strasbourg et Bordeaux.

Les atouts métropolitains de Strasbourg sont liés à ses organisations internationales, ses universités ou établissements d'enseignement supérieur et de recherche, ses équipements et manifestations culturels et ses activités financières. Comparativement aux autres métropoles rhénanes ou à quelques grandes métropoles françaises, on constate que Strasbourg est moins bien positionnée dans le secteur d'activité stratégique de la recherche et du développement industriel privé.

Dans ce domaine, le renforcement de la métropole strasbourgeoise<sup>2</sup> devra s'appuyer sur :

- ses pôles d'excellence reconnus comme les universités et l'ensemble des établissements d'enseignement supérieur de recherche, pour favoriser l'émergence de pôles de développement et la venue d'investisseurs ;
- sur la dynamique de son réseau de PME ;
- ainsi que sur la capacité de mobilisation des acteurs publics et privés au service du développement métropolitain.

Ceci est d'autant plus fondamental que le rayonnement et l'attractivité de la métropole strasbourgeoise profitent (et sont donc indispensables) à l'ensemble de la région.

## 1.2. Le positionnement transfrontalier et le réseau des villes du Rhin supérieur

Pour que Strasbourg soit mieux positionnée et puisse devenir une capitale européenne incontestée, il semble indispensable que la métropole s'appuie fortement sur le réseau de villes du Rhin supérieur. La coopération transfrontalière des villes dans différents domaines, ainsi que les aspects positifs d'une armature urbaine décentralisée peuvent être valorisés pour compléter les fonctions métropolitaines de Strasbourg.

Cette orientation a été retenue et validée par la Conférence du Rhin supérieur dans le cadre de ses «Orientations et projets»<sup>3</sup> pour l'ensemble de son territoire : «Un réseau de villes pluridimensionnel détermine la structure urbaine et la répartition des fonctions dans la perspective d'une région métropolitaine européenne décentralisée et compétitive, composée d'espaces métropolitains organisés de façon monocentrale. Les partenariats stratégiques fondés sur la division des rôles contiennent un potentiel

1. DATAR, 2003

2. Le document d'orientations stratégiques «Strasbourg, Communauté urbaine – Grand format» dont s'est doté la Communauté urbaine de Strasbourg en 2004 en esquisse les contours.

3. Pour un avenir commun de l'espace du Rhin Supérieur - Orientations et projets pour le territoire de la Conférence du Rhin Supérieur, 2001

de développement hautement innovant. Ce réseau de villes est souple et ouvert aux défis futurs de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire... Sans pour autant influencer négativement la concurrence économique privée, les fonctions spatiales et les infrastructures nécessaires doivent être identifiées sur la base d'un consensus entre tous les décideurs importants de la région. C'est ainsi que seront définis les sites requis. En s'appuyant sur les forces économiques et en coopération avec les groupements et associations économiques, ainsi qu'avec les universités et centres technologiques de la région frontalière, il faut développer des stratégies économiques communes et les promouvoir.»

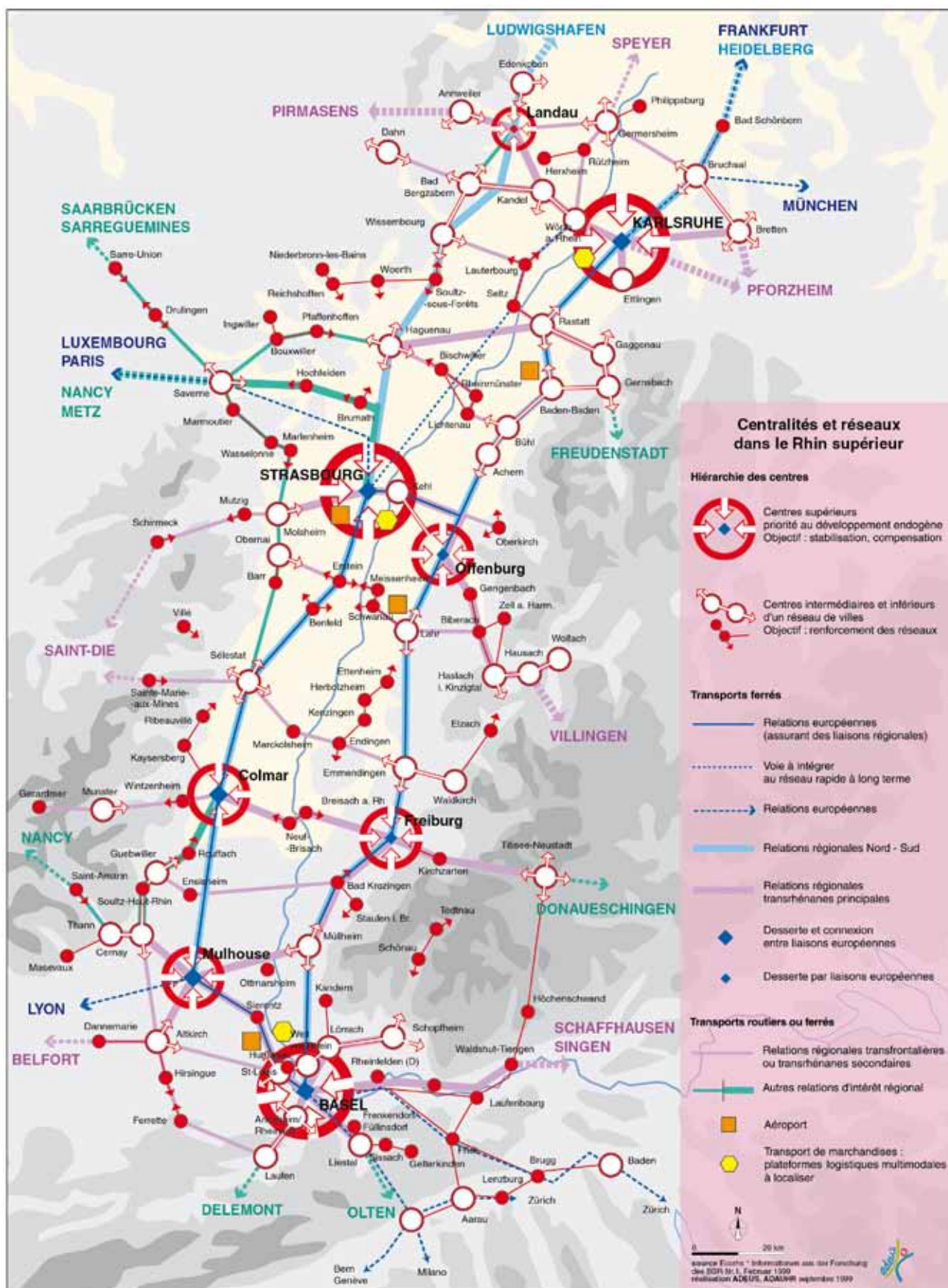
La solidarité et la coopération sur le territoire du Rhin supérieur sont d'autant plus importantes que les différentes régions qui le composent, ne représentent que des régions limitrophes en France, en Allemagne et en Suisse, alors même que leur situation, centrale en Europe, est d'une valeur inestimable. Si le Rhin supérieur et ses métropoles font le pari de leur positionnement européen en s'appuyant sur le réseau de villes et sa dimension transfrontalière, le développement polycentrique et transfrontalier devient une priorité spatiale en matière de développement urbain, de développement économique, culturel, d'infrastructures, de requalification des zones naturelles,... Les solutions pour réduire les effets négatifs des processus de métropolisation et de périurbanisation résident dans la coopération entre les agglomérations ainsi qu'avec leurs territoires avoisinants.

#### L'Eurodistrict

La notion d'Eurodistrict, bien desservi, ayant vocation à explorer de nouvelles formes de coopérations et à accueillir des institutions européennes, a été évoquée par le Président de la République Française et le Chancelier Allemand dans leur déclaration commune du 22 janvier 2003, à l'occasion de la commémoration du 40<sup>ème</sup> anniversaire du traité de l'Elysée. Le projet d'Eurodistrict concerne la Communauté urbaine de Strasbourg et l'Ortenau. La création d'une institution binationale est un atout pour asseoir le positionnement international de Strasbourg.

La démarche engagée dans le cadre du Livre blanc transfrontalier a montré que la région urbaine peut tirer parti de son positionnement transfrontalier pour augmenter son attractivité économique et mieux équiper le territoire (réseau de transport en commun transfrontalier performant, nouvelles liaisons par-dessus le Rhin,...). La volonté commune exprimée des deux côtés du Rhin crée les conditions favorables à un enrichissement réciproque par le développement des formations, notamment dans les domaines culturels, économiques et universitaires.

Au-delà de la création d'un espace de lien social transfrontalier, la mise en place d'une institution binationale transfrontalière est une expérience de coopération qui constitue un véritable «laboratoire» européen.



### 1.3. La région de Strasbourg, un nœud d'échanges européen

La région de Strasbourg se situe, et se trouvera plus encore dans l'avenir, au carrefour des grands réseaux de déplacements et d'information européens.

#### 1.3.1. Un carrefour autoroutier et ferroviaire

La région de Strasbourg – et plus particulièrement Strasbourg en tant que carrefour autoroutier et ferroviaire – est en relation directe avec les grandes métropoles non seulement du Rhin supérieur (Bâle, Mulhouse, Colmar, Freiburg, Offenburg et Karlsruhe), mais aussi plus lointaines. Au niveau autoroutier, l'A4 est un lien vers l'ouest, notamment la Lorraine et la région parisienne, l'A35 rejoint l'Allemagne (Karlsruhe mais aussi Francfort), la liaison Strasbourg – Kehl – Offenburg permet de se connecter rapidement sur le réseau autoroutier allemand puis vers l'est (Munich par exemple), tandis que la RN83 et la Voie rapide du Piémont des Vosges relient rapidement le sud et le sud-est (Lyon, mais aussi les principales métropoles suisses). Au niveau ferroviaire, la situation est identique, la plupart de ces directions étant joignables depuis la gare de Strasbourg sans correspondance.

#### 1.3.2. Un futur nœud d'échanges à grande vitesse...

Après la mise en service de la première phase de la ligne à grande vitesse (LGV) Est en 2007, celle du TGV Rhin-Rhône à l'horizon 2010 et le raccordement à l'ICE, Strasbourg disposera d'une double desserte TGV nord-sud et est-ouest. La région de Strasbourg se retrouvera ainsi à la croisée des chemins entre Paris et Munich d'ouest en est et entre Marseille et Francfort du sud au nord lui assurant ainsi un rôle de charnière au sein du réseau transeuropéen de transport.

Ces deux dessertes conjuguées contribueront à asseoir le rôle institutionnel de Strasbourg au niveau européen en réduisant de façon substantielle les temps de parcours vers les agglomérations européennes desservies.

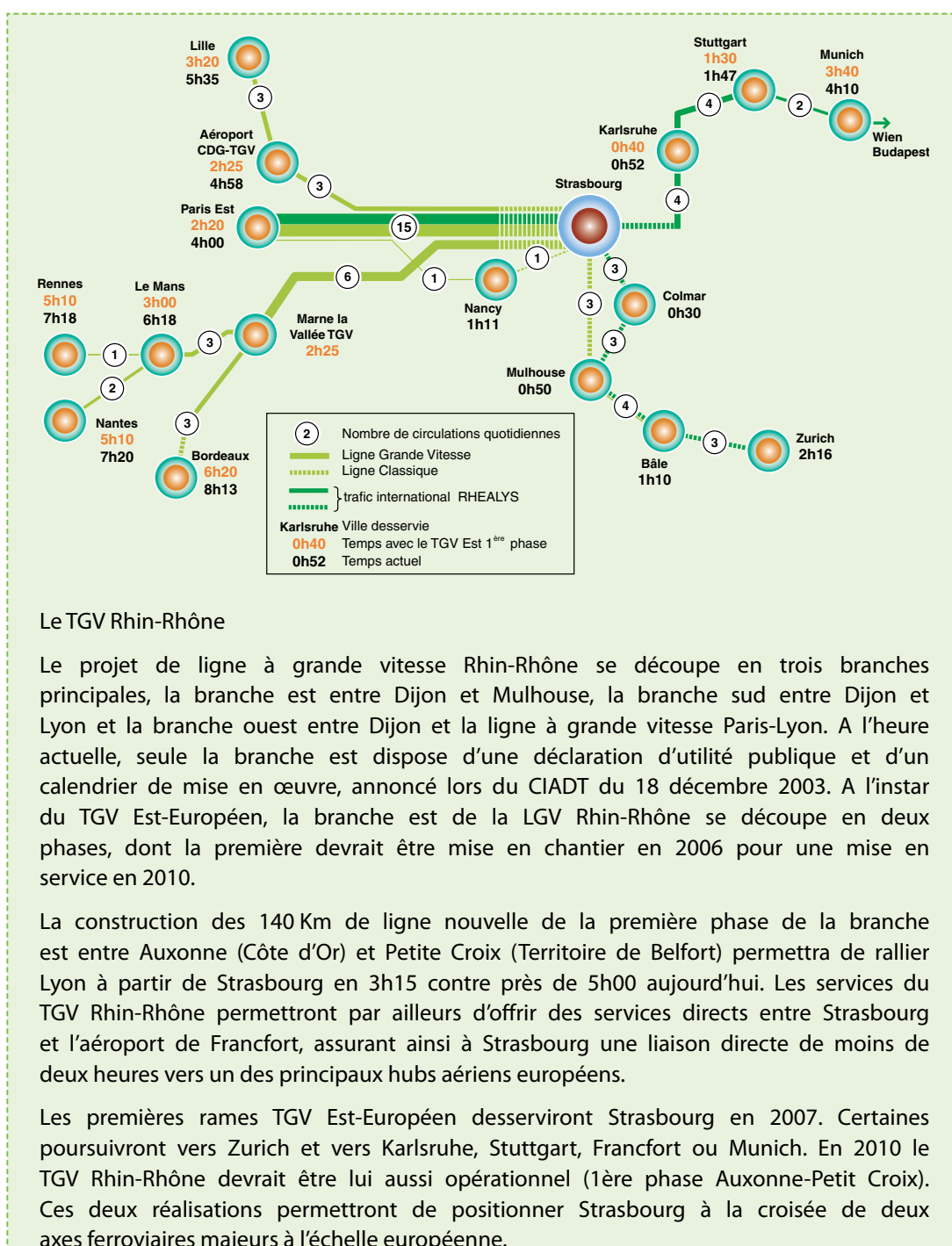
#### Le TGV Est-Européen

La ligne à grande vitesse (LGV) Est-Européenne représentera une fois achevée dans sa totalité une ligne nouvelle d'un peu plus de 400 kilomètres. Ce projet est découpé en deux phases, la première, longue de 300 kilomètres, devant voir la mise en service du TGV Est-Européen dès 2007. Outre l'amélioration des liaisons existantes vers Paris à l'ouest, Munich vers l'est et Zurich vers le sud le TGV Est-Européen permettra de nouvelles liaisons sans rupture de charge à partir de Strasbourg vers le reste de la France (Nantes, Rennes, Bordeaux, aéroport Charles de Gaulle).

La deuxième phase de la LGV Est-Européenne est actuellement inscrite dans les priorités de développement du réseau ferroviaire à grande vitesse national, l'ensemble du projet faisant parti des projets prioritaires du réseau transeuropéen de transport. L'horizon actuel de la deuxième phase de la LGV Est-Européenne tel que présenté lors du Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003 est celui d'une mise en chantier en 2010 pour une mise en service courant 2014. Cet horizon reste actuellement en discussion, une mise en chantier anticipée restant l'objectif.

Une bonne intégration dans les réseaux trans-européens est fondamentale pour que la région Strasbourg-Ortenau puisse jouer son rôle de charnière européenne, ce qui se traduit techniquement par la nécessité d'une connexion entre l'ICE et le TGV.





### Le TGV Rhin-Rhône

Le projet de ligne à grande vitesse Rhin-Rhône se découpe en trois branches principales, la branche est entre Dijon et Mulhouse, la branche sud entre Dijon et Lyon et la branche ouest entre Dijon et la ligne à grande vitesse Paris-Lyon. A l'heure actuelle, seule la branche est dispose d'une déclaration d'utilité publique et d'un calendrier de mise en œuvre, annoncé lors du CIADT du 18 décembre 2003. A l'instar du TGV Est-Européen, la branche est de la LGV Rhin-Rhône se découpe en deux phases, dont la première devrait être mise en chantier en 2006 pour une mise en service en 2010.

La construction des 140 Km de ligne nouvelle de la première phase de la branche est entre Auxonne (Côte d'Or) et Petite Croix (Territoire de Belfort) permettra de rallier Lyon à partir de Strasbourg en 3h15 contre près de 5h00 aujourd'hui. Les services du TGV Rhin-Rhône permettront par ailleurs d'offrir des services directs entre Strasbourg et l'aéroport de Francfort, assurant ainsi à Strasbourg une liaison directe de moins de deux heures vers un des principaux hubs aériens européens.

Les premières rames TGV Est-Européen desserviront Strasbourg en 2007. Certaines poursuivront vers Zurich et vers Karlsruhe, Stuttgart, Francfort ou Munich. En 2010 le TGV Rhin-Rhône devrait être lui aussi opérationnel (1<sup>ère</sup> phase Auxonne-Petit Croix). Ces deux réalisations permettront de positionner Strasbourg à la croisée de deux axes ferroviaires majeurs à l'échelle européenne.

Les enjeux de développement sont à la hauteur des équipements qui les provoquent. Il faut se rappeler que, si la réalisation du réseau ferré à grande vitesse est un outil de cohésion du territoire national et européen, c'est aussi un vecteur de compétition entre les composantes de ces territoires. Se situer au mieux dans cette compétition est indispensable. A une échelle plus locale, l'augmentation des performances des liaisons en TER, notamment entre des territoires extérieurs à la région de Strasbourg et la gare TGV peut également impliquer des compétitions entre territoires. On peut



remarquer à ce titre, qu'avec le projet de tram-train, il sera plus rapide d'accéder à la gare de Strasbourg depuis Molsheim que depuis certains quartiers strasbourgeois ou suburbains.

Après avoir pendant longtemps réclamé la réalisation de ces grands équipements, c'est donc une exigence de cohérence et d'efficacité que d'engager une action de développement urbain dès l'arrivée du TGV, à moyen et long terme. L'enjeu réside dans la réussite d'une plateforme de transfert modal entre les longues distances et la desserte locale à l'échelle du Scoters. Enfin, les développements déjà réalisés et programmés des réseaux de transports collectifs régionaux et urbains, vont à la fois «contracter» le territoire régional et en changer les hiérarchies actuelles. Ainsi, les gares – et leurs abords – de Brumath ou d'Erstein seront aussi proches de celle de Strasbourg que le sont certains quartiers strasbourgeois. Dans une optique d'élargissement ou d'intégration du territoire de la métropole alsacienne, c'est incontestablement un atout.

### 1.3.3 ...mais un effet frontière persistant

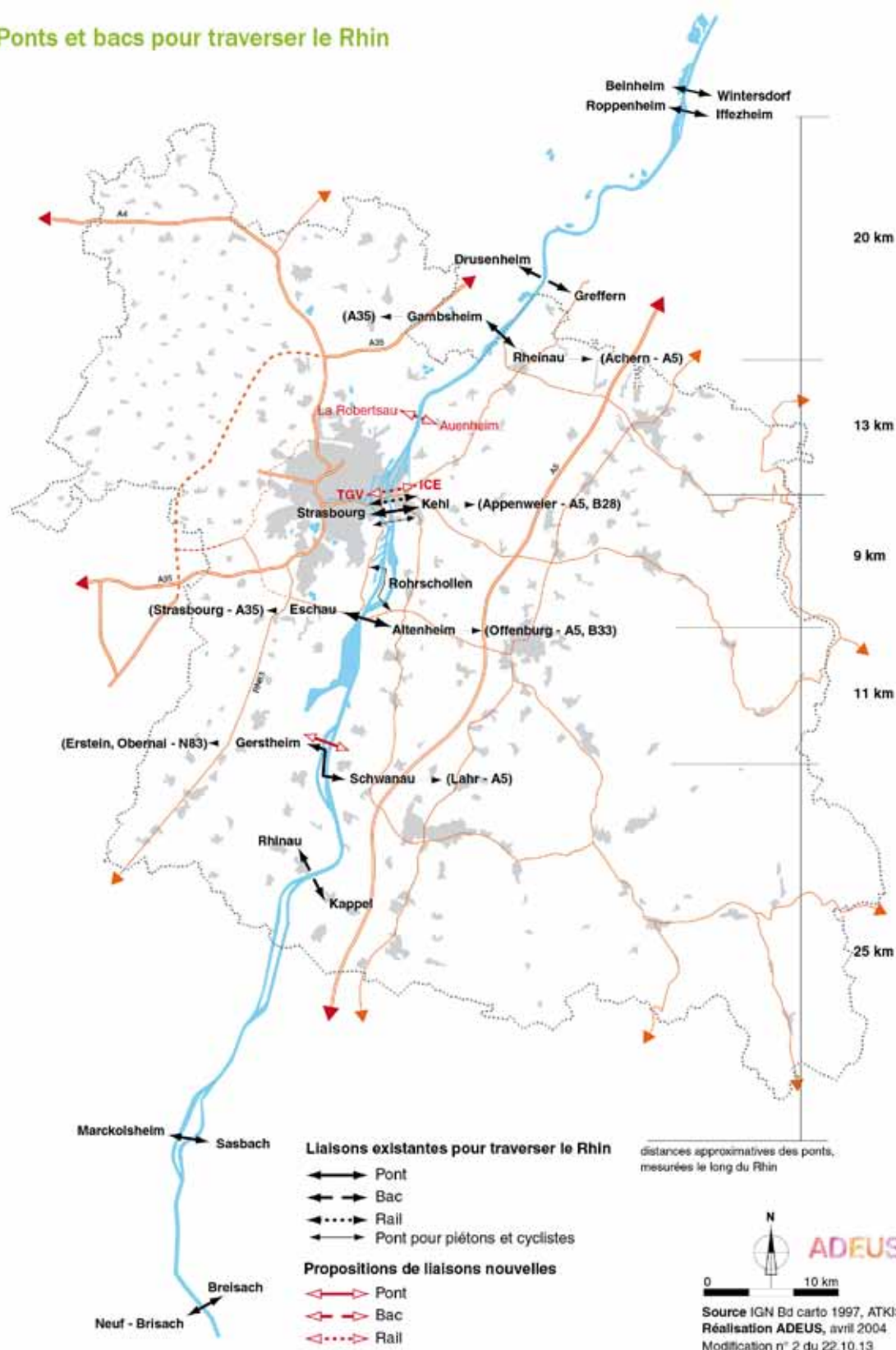
La liaison vers l'Allemagne nécessite quelques remarques spécifiques. L'effet frontière a longtemps ralenti les échanges entre la métropole et l'Ortenaukreis. La mise en service de l'euro, les stratégies individuelles pour échapper à certaines taxes, et d'une manière plus générale l'intégration européenne sont de nature à augmenter les échanges entre les deux rives du Rhin.

La frontière (dans son héritage historique) entre la France et l'Allemagne, ajoutée à la coupure physique qu'est le Rhin font que la majeure partie des infrastructures sont orientées dans le sens nord-sud, limitant fortement les liaisons transversales de qualité. Ainsi, quel que soit le mode de transport, le franchissement du Rhin est pénalisant en terme de performance de desserte.

Le nombre de franchissements sur le Rhin est loin d'être négligeable sur le périmètre : quatre franchissements routiers dont le pont Pierre Pflimlin mis en service le 10 octobre 2002 et un bac. Toutefois, à l'exception du pont de l'Europe et dans une certaine mesure, du pont Pierre Pflimlin, leur configuration ainsi que celle des voies à emprunter ne les rendent pas très attractifs. Si la liaison entre Gamburg et Rheinau a été conçue dès le départ pour permettre un franchissement facile et lisible du Rhin, il n'en va pas de même de la liaison entre Gerstheim et Schwanau et encore moins du bac entre Rhinau et Kappel.

Ainsi, il manque des barreaux routiers plus performants à la hauteur de Lahr et du bac du sud. Un autre pont sur le Rhin peut s'avérer nécessaire à moyen ou à long terme. Dans les 25 dernières années, les flux entre les deux rives ont presque doublé sur le seul pont de l'Europe, traduisant l'importance de la réalisation de nouveaux franchissements, et posant la question des liaisons transfrontalières en transport en commun, compte tenu des trafics élevés sur cet ouvrage. Le trajet Strasbourg – Kehl – Offenburg connaît d'ailleurs depuis juin 2003 une offre supplémentaire grâce à l'Ortenau S-Bahn, qui est venu compléter l'offre déjà existante sur cette ligne.

## Ponts et bacs pour traverser le Rhin

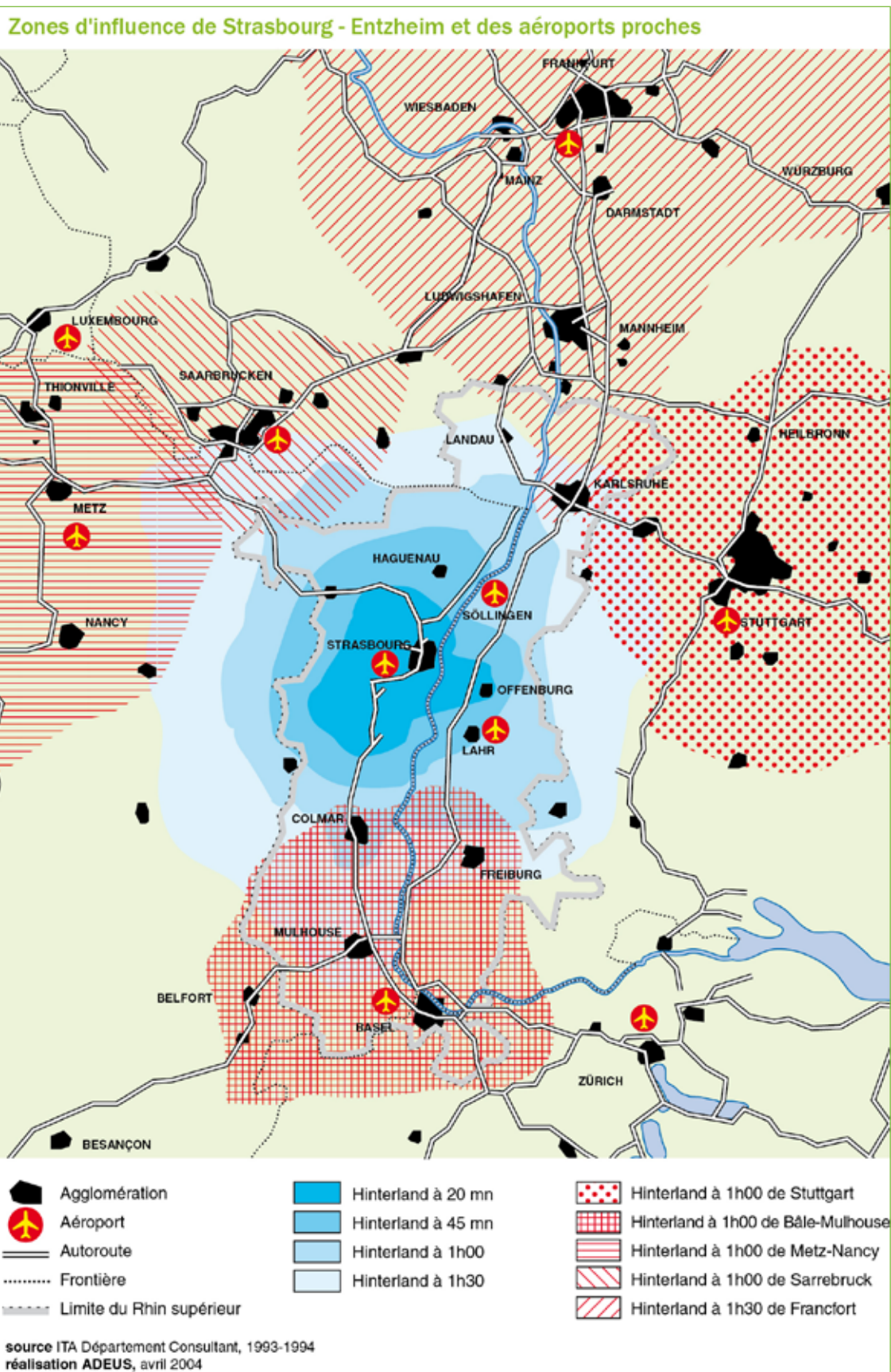


#### 1.3.4. Desserte aérienne : vers une complémentarité des aéroports ?

L'aéroport est un équipement indispensable à toute métropole qui se respecte. L'aéroport de Strasbourg Entzheim se situe dans un contexte aéroportuaire régional extrêmement dense. L'Alsace dispose d'un second aéroport, Bâle-Mulhouse, qui, par son niveau d'équipement et l'implication de trois partenaires nationaux, joue un rôle important dans la desserte de la région. A deux heures d'autoroute de Strasbourg se trouvent également deux des dix plus grands aéroports européens : Francfort et Zurich. L'aéroport Roissy Charles de Gaulle sera à terme à 1h40 et celui de Francfort à 1h30 de Strasbourg une fois le réseau ferré à grande vitesse opérationnel. Les aéroports de Stuttgart et plus récemment, suite à leur changement d'affectation, Lahr et Söllingen, complètent cette offre aéroportuaire.

Les périmètres d'influence de Bâle-Mulhouse et de Strasbourg sont suffisamment distincts pour qu'une part importante de chaque périmètre ne soit pas concernée par l'autre aéroport. Ainsi, pour les habitants de la région de Strasbourg, seul l'aéroport de Strasbourg-Entzheim est pertinent en terme d'accessibilité. Seule une desserte cadencée ferroviaire de chacun des aéroports à partir de Strasbourg, Mulhouse et Bâle, elle-même branchée sur un réseau régional à haute performance, permettrait de mettre en place une réelle complémentarité entre aéroports. Mais, cette perspective paraît encore lointaine.

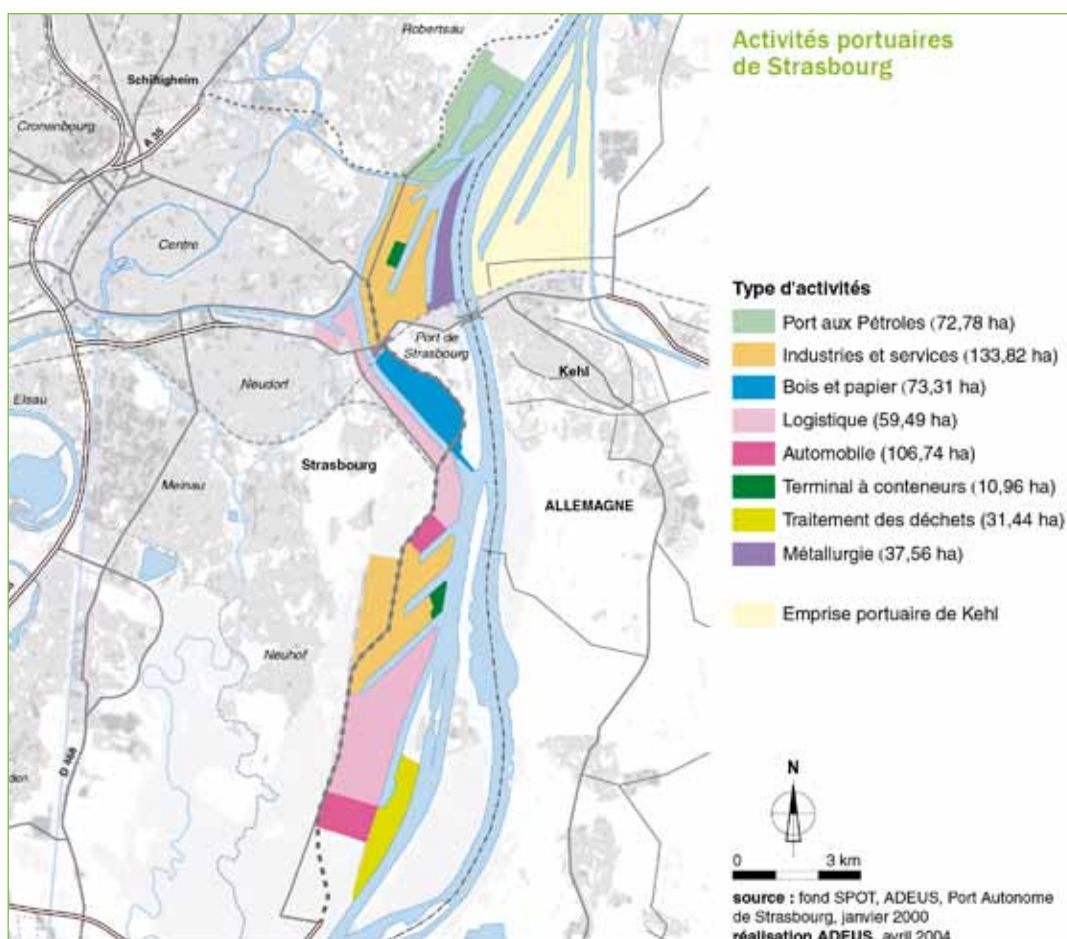
En revanche, la question est d'une toute autre nature pour les aéroports de Söllingen et Lahr. Les zones de recouvrement sont très importantes, impliquant une situation de concurrence directe plus que de complémentarité territoriale. Seul le déséquilibre de niveau de service entre Strasbourg et les deux aéroports allemands fait que la concurrence s'exerce encore peu aujourd'hui. Dans ce contexte, il faut avant tout encourager la complémentarité des infrastructures aéroportuaires, surtout lorsqu'elles sont proches géographiquement. De ce point de vue, les solutions résident sans doute dans la création d'une structure commune de gestion. Elle échappe toutefois aux orientations liées au strict périmètre du Scoters.





### 1.3.5. Ports de Strasbourg et de Kehl : une situation de cohabitation

Les ports de Strasbourg et de Kehl ont signé le 23 septembre 1992 un accord de coopération. Ainsi, des représentants du port de Kehl siègent au Conseil d'administration du port autonome de Strasbourg et réciproquement. Au-delà de cette procédure d'information, la coopération entre les deux établissements se fait au cas par cas sur des faits concrets. Cependant, en l'absence d'un projet commun fort, les deux ports sont davantage dans une situation de cohabitation. Etant donné les contraintes foncières qui pèsent sur le port de Strasbourg (40 à 50 ha mobilisables après réhabilitation de friches ou dépollution) la recherche d'un développement conjoint des deux ports serait à long terme particulièrement bénéfique.



**Equipement et caractéristique des ports de Strasbourg et de Kehl**

	Port de Strasbourg <sup>4</sup>	Port de Kehl
Surface totale du port	1 050 ha	320 ha
Trafic marchandise total 2001	9 514 125 t	3 373 849 t
Trafic conteneurs total en 2002	55 000 EVP <sup>5</sup>	7 392 EVP
Evolution sur 20 ans	3,6 Mt (12,6 Mt en 1980)	+ 1,4 Mt (1,9 Mt en 1980)
Nature du trafic 2001 (en %)	Gravier : 50,01 %	Ferrailles, acier : 61,8 %
	Produits pétroliers : 24,9 %	Pétrole : 18,6 %
	Céréales : 10,1 %	Autres biens : 13,9 %
	Denrées alimentaires : 5 %	
	Machines, produits manufacturés : 3,3 %	
Nombre d'emplois	11 000 (dans la zone portuaire de Strasbourg)	3 924
Nombre d'entreprises	300	100
Surfaces disponibles pour le développement	40 à 50 ha à restructurer dans la zone portuaire de Strasbourg	48 ha

Source : Ports de Strasbourg et de Kehl

**1.3.6. Un transport haut débit stratégique dans les réseaux internationaux**

Les technologies de l'information et de communication (TIC) se diffusent de plus en plus largement et tiennent désormais une place centrale dans nos économies et sociétés. Strasbourg jouit d'une bonne qualité de desserte. Les principaux opérateurs européens y sont présents, ce qui est peu commun pour une agglomération de cette taille. Ceux-ci considèrent souvent que Strasbourg est leur quatrième enjeu national après Paris, Lyon et Marseille.

En effet, compte tenu de sa proximité immédiate de l'axe Paris-Francfort et grâce au franchissement du Rhin rendu physiquement possible pour les réseaux en fibres optiques, Strasbourg est un point de passage presque obligé pour la plupart des opérateurs nationaux et internationaux. De ce fait, les opérateurs présents à Strasbourg pourraient avoir intérêt à se regrouper dans un «Tel centre» (comme ceux de la région parisienne ou des grandes villes allemandes), pour réaffecter en temps réel les ressources en fonction de l'usage constaté. Ces centres sont indirectement générateurs d'emplois dans le secteur des TIC, compte tenu du débit élevé disponible. Les secteurs intéressants, pour que ces opérateurs se regroupent, sont situés à proximité des lignes à hauts débits, c'est à dire à proximité du port de Strasbourg ou à proximité des centraux téléphoniques France Télécom de la gare aux marchandises.

4. La circonscription du port de Strasbourg comprend outre les zones portuaires de Strasbourg, celles de Marckolsheim et de Lauterbourg. La circonscription de Strasbourg représente environ 42 % du trafic total.

5. EVP : équivalent vingt pieds



### Les technologies de l'information et de la télécommunication dans le Bas-Rhin (TIC)

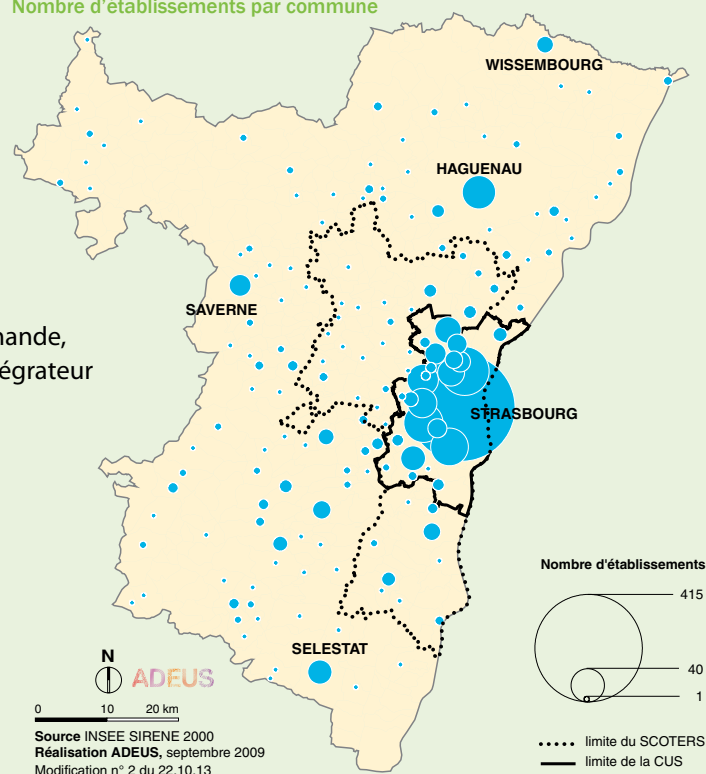
A l'échelle de la France, l'Alsace est une région particulièrement utilisatrice des TIC. Que ce soit en terme d'équipement informatique par foyer, d'usage des téléphones mobiles, de taux de raccordement pour les câble-opérateurs ou de taux de PME-PMI connectées (61 %). En juillet 2000, 1 200 établissements, principalement répartis dans le commerce et les services, relèvent du secteur des TIC dans l'ensemble du Bas-Rhin. Représentant 2 % de l'ensemble des établissements, ils occupent une part croissante dans l'activité économique. Entre 1995 et 2000, le secteur des TIC a ainsi gagné 226 établissements, ce qui représente une progression totale de 23 % (alors que l'ensemble des établissements bas-rhinois n'a progressé que de 14 % pendant la même période). Près de 80 % des établissements sont localisés dans la région strasbourgeoise.

En 1995, les entreprises bas-rhinoises appartenant au secteur des TIC emploient 13 000 salariés, soit près de 4 % de l'emploi salarié total dans le département. 5 % des entreprises concentrent 60 % des emplois. Parmi les plus importantes, on relève Alcatel à Illkirch-Graffenstaden, Siemens à Haguenau, France Télécom à Strasbourg et Schiltigheim, Brucker à Wissembourg.

Des implantations emblématiques :

- la société américaine Ventana, spécialisée dans la conception et la production de systèmes de diagnostics automatisés, qui a installé son siège européen dans le Parc d'innovation d'Illkirch-Graffenstaden ;
- Magirus, une société allemande, premier distributeur et intégrateur informatique ;
- le centre d'appel d'Air France implanté dans le Parc d'innovation d'Illkirch-Graffenstaden.

Le secteur des TIC en 2000 dans le Bas-Rhin  
Nombre d'établissements par commune



Les TIC font désormais partie des priorités des acteurs économiques :

- la Région Alsace a créé une aide, originale en France, destinée à encourager la création de sociétés de prestations de services liées aux nouvelles technologies de l'information et de la communication ;
- dans la région du Rhin supérieur se tiennent régulièrement depuis l'an 2000 des bourses de l'innovation consacrées aux entreprises appartenant au secteur des TIC. Instaurées par le Landesgewerbeamt du Bade-Wurtemberg en collaboration avec la Région Alsace, les deux Conseils Généraux et les autorités suisses, elles avaient pour objectif de créer les bases d'un futur réseau multinational entre les professionnels et amateurs des nouvelles technologies. L'écho suscité par cette initiative a même permis à certains de comparer l'espace du Rhin supérieur à une Cyber-Valley ;
- réalisé par les 7 chambres de commerce et d'industrie du Rhin supérieur, le document «Mettre nos forces en commun pour avancer» expose une vision partagée du développement de la région transfrontalière, notamment concernant les technologies de l'information et de la communication.

## 2 Les pôles urbains de la région strasbourgeoise

92

### 2.1. Définition des pôles urbains

En France, il n'existe pas, à l'heure actuelle, de définitions officielles de fonctions ou de hiérarchies des pôles urbains, si l'on met à part celles proposées par l'INSEE (unité urbaine, aire urbaine,...). La hiérarchisation des communes repose principalement sur la combinaison de critères démographique, morphologique (notion de continuum bâti) et fonctionnel (emplois, services). Ainsi, une aire urbaine se définit comme un ensemble continu de communes dont 40 % des actifs résidents vont travailler dans une agglomération offrant 5 000 emplois ou plus.

Les travaux menés pour le «Cadre d'orientation du Rhin supérieur»<sup>6</sup> permettent de qualifier l'armature urbaine de la région de Strasbourg à partir de la notion de «lieux centraux». La théorie des lieux centraux vise à expliquer la hiérarchisation des villes d'un espace donné par la répartition inégale des fonctions. Les différents pôles du Scoters ont ainsi été évalués en fonction de la diversité de l'offre de biens et services publics et privés (commerces, éducation, culture, sport, loisirs, administrations) ainsi que de l'emploi mis à disposition de leur aire de rayonnement (poids démographique) et de leur accessibilité en transport en commun.

6. Pour un avenir commun de l'espace du Rhin supérieur – Cadre d'orientation pour l'aménagement du territoire sous mandat de la Conférence du Rhin supérieur, 2001

### Les lieux centraux

Quatre niveaux de centralité peuvent être identifiés.

#### Les centres locaux ou petits centres

Ils constituent le premier niveau des centres. Ils doivent couvrir les besoins généraux et quasi-quotidiens d'une zone d'au moins 8 000 habitants en règle générale.

Équipements présents : équipements scolaires jusqu'au niveau du collège, commerces banaux, poste, banque, entreprises artisanales et équipements pour un traitement médical ambulatoire.

#### Les centres inférieurs

Ils ont une zone d'influence d'au moins 10 000 habitants et doivent couvrir des besoins généraux mais également répondre à des besoins fréquents de rangs plus élevés.

Équipements présents : outre les équipements du centre local, ces pôles comprennent des équipements de meilleure qualité et plus diversifiés que ceux de l'échelon inférieur.

#### Les centres intermédiaires

Les centres intermédiaires ont une zone d'influence d'au moins 35 000 habitants et couvrent les besoins plus spécialisés et de moindre fréquence.

Équipements présents : lycées, écoles professionnelles, enseignement spécialisé, hôpital pour des soins de base et médecins spécialistes, grandes installations sportives (halls de sport, piscines couverte et découverte,...), équipement commercial diversifié, artisanat diversifié, banques, assurances.

#### Les centres supérieurs

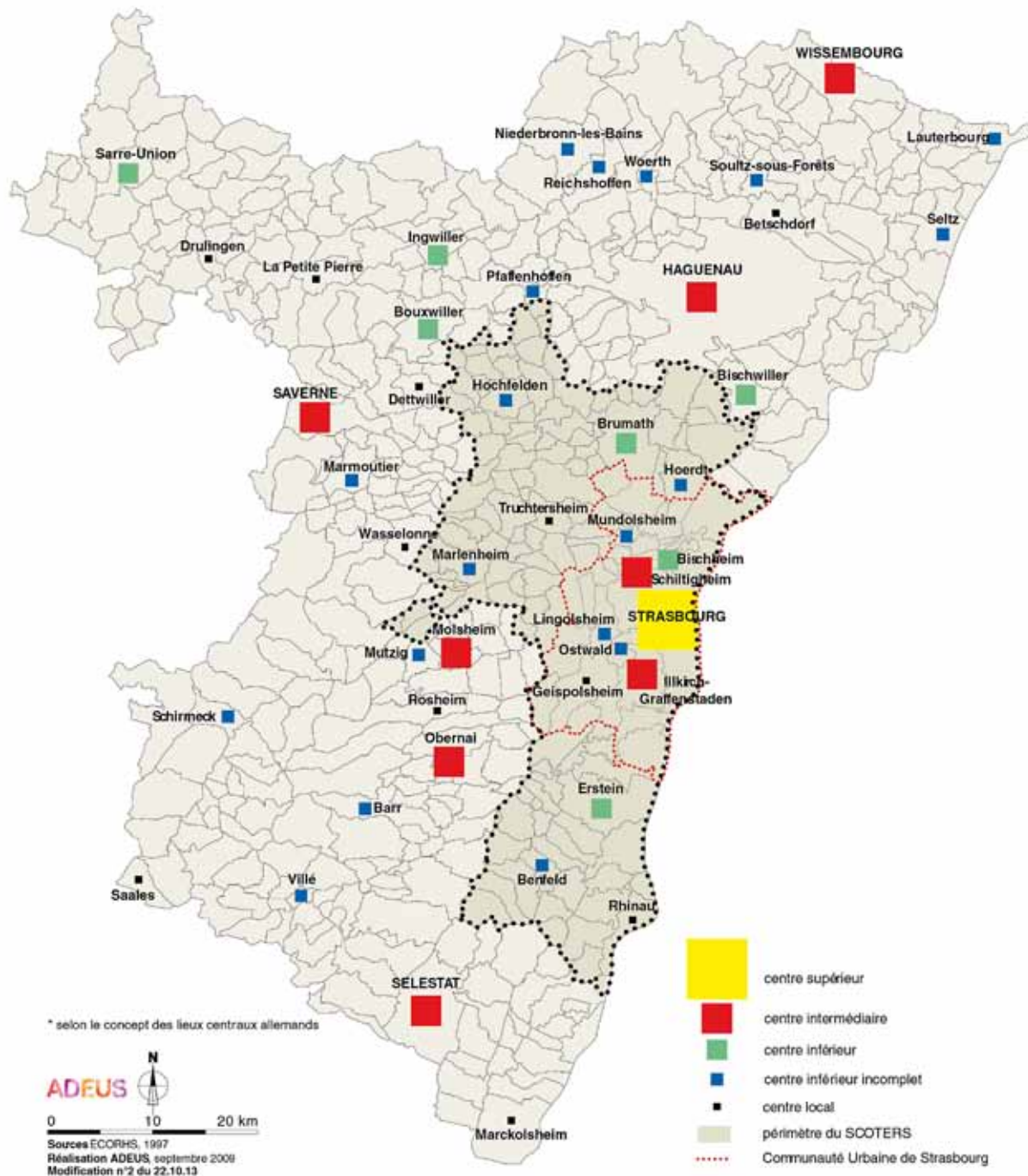
Ce sont des villes importantes qui ont une zone d'influence de plusieurs centaines de milliers d'habitants (en général, une région de planification). Ils doivent couvrir les besoins de cette zone en matière d'emplois, de services hautement qualifiés.

Équipements présents : formation supérieure et universités, musées, théâtres, salles de concert, bibliothèques, hôpitaux, médecins spécialistes, administration régionale, centres commerciaux, offre commerciale importante et diversifiée, sièges de banques, d'assurances, d'organisations régionales voire nationales.

Alors que l'Ortenaukreis présente dans la vallée du Rhin et dans les vallées transversales un véritable réseau de centres moyens et de centres inférieurs, la région strasbourgeoise est fortement marquée par la présence du centre supérieur de Strasbourg. Le territoire hors agglomération s'organise autour de centres qui viennent en appui au rayonnement métropolitain et constituent des pôles locaux de développement au sein de leur bassin de vie, formant l'armature urbaine de la région strasbourgeoise.

Les collectivités territoriales soutiennent aujourd'hui ces pôles à travers des politiques de subventions adaptées au niveau de centralité (échelle régionale, départementale). La Région identifie ainsi un certain nombre de villes moyennes éligibles aux subventions en raison de leur rôle de «cœur de pays». De même, le Département établit des contrats de subventions avec un certain nombre de pôles reconnus comme bourgs centres en raison du rôle qu'ils exercent au sein de leur bassin de vie.

## Hiérarchie\* des centres du Bas-Rhin



### Les politiques de soutien à l'armature urbaine bas-rhinoise

#### Villes moyennes

La Région Alsace a mis en place depuis 1994 une politique en faveur des villes moyennes. Elle vise à affirmer les fonctions de ces villes et à les soutenir dans leur rôle de centre de services par rapport à leur zone d'attraction, les villes étant aujourd'hui de véritables «cœurs de pays». Les contrats de ville moyenne (de seconde génération) portant sur la période 2000-2006 ont ainsi pour objet de soutenir :

- les équipements de centralité ;
- les équipements participant au renforcement de l'identité et de l'attractivité des villes ;
- l'amélioration des déplacements dans et vers la ville ;
- les opérations innovantes ;
- le fonctionnement pour le démarrage d'un équipement structurant.

Enjeu en terme d'aménagement du territoire :

Conforter l'armature urbaine de l'Alsace par un maillage à la fois équilibré, structuré et bien équipé de villes de différents niveaux.

Les collectivités concernées :

Aucune ville n'est concernée dans le Scoters. Les villes concernées dans le Bas-Rhin sont Wissembourg, Haguenau, Saverne, Sélestat, Molsheim/Obernai.

#### Bourgs-centres

Dans le cadre de son soutien au développement local le Conseil Général du Bas-Rhin a identifié 41 communes comme bourgs-centres (délibération du 11 décembre 2000).

Objectifs : maintenir, développer ou innover dans des fonctions particulières que les bourgs-centres exercent pour leur bassin de vie.

Opérations prises en considération : opérations non subventionnables par ailleurs au titre des critères d'intervention classiques du Conseil Général et intégrées dans des contrats de bourg-centre d'une durée de cinq ans.

Les collectivités concernées :

Barr (2003-2007), Benfeld, Bischwiller (2002-2006), Bouxwiller (2003-2007), Brumath (2004-2008), Dambach-la-Ville – Epfig (2002-2006), Dettwiller (2002-2006), Diemerdingen (2000-2004), Drulingen (2001-2005), Erstein (2002-2006), Hochfelden (2004-2008), Hoerdt (2004-2008), Ingwiller, Lauterbourg, Lembach (2004-2008), Marckolsheim, Marlenheim (2000-2004), Marmoutier (2003-2007), Molsheim – Mutzig (2003-2007), Niederbronn-les-Bains (en cours de validation), Obernai (2002-2006), Pfaffenhoffen (2003-2007), Reichshoffen (en cours de validation), Roeschwoog (2002-2006), Rosheim, Saales (2002-2006), Sarre-Union (2003-2007), Schirmeck (projet ), Seltz (2002-2006), Soultz-sous-Forêts (2003-2007), Sundhouse (2003-2007), Truchtersheim (2004-2008), Villé (2003-2007), Wasselonne (2002-2006), Wingen-sur-Moder (2003-2007), Woerth (2004-2008.)

Bourgs-centres associés (éligibles uniquement en association avec un autre) : La Broque (avec Schirmeck), Drusenheim (avec Herrlisheim), Herrlisheim (avec Drusenheim), Gundershoffen (avec Reichshoffen et Niederbronn) et Mutzig (avec Molsheim).

## 2.2. Un équipement insuffisant des centres inférieurs et locaux

La région de Strasbourg est globalement mieux équipée que l'ensemble du département. Cependant, on observe un décalage entre les poids de population de certaines communes et leur niveau d'équipement, ce qui ne leur permet pas de jouer pleinement leur rôle de centralité.

Une hiérarchisation des communes du Bas-Rhin (sans tenir compte de leur appartenance à une intercommunalité) a été établie à partir de leur taux d'équipement<sup>7</sup>. Si l'on met à part les communes de la Communauté urbaine de Strasbourg, seule la commune d'Erstein se positionne à un niveau d'équipement qui lui permet de faire poids par rapport à l'agglomération strasbourgeoise. C'est également une commune qui présente un tissu économique particulièrement diversifié qui repose sur des valeurs sûres tant d'un point de vue économique que par la présence d'équipements structurants (notamment : Sucreries d'Erstein, hôpital local spécialisé, lycée agricole). Les autres pôles sont davantage en retrait et il faut relever que Benfeld se positionne mieux que Brumath malgré une importante différence en terme de poids démographique.

Cependant, toutes les aspirations ne peuvent être satisfaites au niveau local. De nombreux équipements situés dans l'agglomération sont à l'échelle de la région de Strasbourg. Ainsi, Strasbourg concentre des services qui couvrent des besoins pour de vastes bassins de population : grands équipements hospitaliers, administratifs et culturels. A titre d'exemple, les offres hospitalières et en maisons de retraite sont directement liées à la taille du bassin de population et à ses caractéristiques démographiques. On constate que dans la région de Strasbourg, seules deux zones peu étendues se trouvent à plus de 10 minutes en voiture d'un établissement hospitalier : il s'agit de l'extrême sud-est de la région de Strasbourg (Rhinau), et des communes du Kochersberg situées à l'est de Marlenheim. L'essentiel de la population est donc bien desservi en ce qui concerne les centres de soins.

Le véritable enjeu réside dans une articulation entre besoin et niveau d'équipement des pôles ce qui passe par une nécessaire coordination entre les différents autorités gestionnaires de services. Les déplacements pour accéder à certains services urbains plus rares seront amenés à se maintenir voire à se développer, en lien avec l'augmentation de la mobilité pour des motifs de loisirs ou de confort personnel. Ce sont alors les services de transports qui permettront de répondre à ces besoins en même temps qu'ils répondent aux besoins de déplacements pour des raisons économiques.

7. Par convention, nous appelons taux d'équipement d'une commune : le rapport du nombre d'équipements et services présents dans la commune sur les 60 retenus. Ce taux est de 100 pour la métropole strasbourgeoise.



**Equipement des pôles urbains existants cités dans le Projet d'aménagement et de développement durable**

	Nord agglo. Strasbourg (1)	Sud agglo. Strasbourg (2)	Ouest agglo. Strasbourg (3)	Erstein <i>Chef lieu de canton</i>	Brumath <i>Chef lieu de canton</i>	Benfeld <i>Chef lieu de canton</i>
Population totale	58 330	51 436	60 826	9 664	8 930	4 878
Population EPCI	451 240	451 240	451 240	16 702	13 722	15 176
Taux d'équip. global*	98,33	86,67	87,5	88,33	76,67	78,33
Services publics	Poste, ANPE, trésorerie, gendarmerie, notaire		Poste, ANPE, notaire, gendarmerie	Poste, trésorerie,gendarmerie, notaire		
Équipement commercial	Offre diversifiée (avec hypermarché) mais déficit de petits commerces dans la CUS			Offre légèrement plus restreinte (culture-loisirs), supermarché, pas d'hypermarché		
Équipements sportifs	Présence des principaux équipements				Absence de piscine	
Santé	Etablissement de soins, médecine de ville, maison de retraite					Médecine de ville, maison de retraite
Petite enfance	Section préscolaire en maternelle, garderie périscolaire, structure petite enfance					
Equipements scolaires	Primaire, collège, lycée et centre de formation continue			Lycée agricole, pas de centre de formation continue	Absence de lycée et de centre de formation continue	
Culture	Salle de spectacle, musées pas de salle de cinéma	salle de spectacle, pas de cinéma		Musée, cinéma, salle de spectacle	Musée, Cinéma	Salle spectacle, cinéma
Equipement touristique	Hôtel			S. d'initiative, hôtel	Hôtel	Syndicat d'initiative
Transport en commun	Gare, transports urbains, desserte régulière bus			Gare, desserte rég.bus		Gare
Zone d'activité#	243 hectares	410 hectares	244 hectares	221 hectares	80 hectares	36 hectares
Taux d'emploi = nbre emplois/act ayant 1 emploi x100	84	91	non dispo.	125	93	93

\* Sur la base d'une grille comprenant 64 variables

# Surfaces existantes (Inventaire des ZA ADEUS - 1997)

(1) Hoenheim, Bischheim, Schiltigheim

(2) Ostwald, Lingolsheim, Illkirch-Graffenstaden

(3) Eckbolsheim, Hautepierre, Cronenbourg, Koenigshoffen

	Marlenheim	Hochfelden <i>Chef lieu de canton</i>	Truchtersheim <i>Chef lieu de canton</i>	Hoerdtd	Rhinau - Gerstheim
Population totale	3 365	2 944	2 369	4 121	5 131
Population EPCI	7 287	14 175	16 141	15 683	8 778
Taux d'équipement global*	65,00	63,33	53,33	63,33	56,67
Services publics	Poste, notaire	Poste, trésorerie, gendarmerie, notaire		Poste, trésorerie	
Équipement commercial	Offre plus restreinte (culture-loisirs, meuble) pas d'hypermarché				
Équipements sportifs	Absence de piscine	Présence des principaux équipements	Absence de piscine		
Santé	Médecine de ville, maison de retraite		Médecine de ville	Médecine de ville, maison de retraite	
Petite enfance	Section pré-scolaire en mat., struct. petite enfance,halte- garderie	Section pré-scolaire en mat., struct. petite enfance	Section pré-scolaire en maternelle	S.pré-scol. en mat., gard. péri- scolaire, struct. petite enf.	Pas de garderie Structure petite enfance (projet en cours)
Equipements scolaires	Absence de lycée et de centre de formation continue				
Culture	Absence d'équipement culturel		Musée	Absence d'équip. culturel	Salle de spectacle
Equipement touristique	Hôtel, syndicat d'initiative, ville étape	néant	néant	Hôtel	Hôtel Office du tourisme, ville étape
Transport en commun	Desserte rég.bus	Gare	Desserte rég.bus	Gare, dés. rég.bus	Desserte rég.bus
Zone d'activité#	47 hectares	24 hectares	6 hectares	124 hectares	44 hectares
Taux d'emploi = nbre emplois/ act ayant 1 emploi x100	93	95	49	154	43

\* sur la base d'une grille comprenant 60 variables

# Surfaces existantes (Inventaire des ZA ADEUS - 1997)

Commune	Taux d'équipement	Rang Equip. Bas-Rhin	Population 1999	Rang Population Bas-Rhin	Différence de rang pop./équip.
Strasbourg	100,00	1	264115	1	0
Saverne	98,33	2	11201	9	7
Schiltigheim	98,33	2	30841	3	1
Haguenau	96,67	4	32242	2	-2
Sélestat	96,67	4	17179	5	1
Wissembourg	93,33	6	8170	16	10
Molsheim	90,00	7	9335	14	7
Erstein	88,33	8	9664	13	5
Bischwiller	86,67	9	11596	8	-1
Illkirch-Graffenstaden	86,67	9	23815	4	-5
Sarre-Union	86,67	9	3356	50	41
Obernai	85,00	12	10471	12	0
Bischheim	83,33	13	16763	7	-6
Mutzig	83,33	13	5584	22	9
Ostwald	83,33	13	10761	10	-3
Niederbronn-les-bains	81,67	16	4319	36	20
Benfeld	78,33	17	4878	28	11
Hoenheim	78,33	17	10726	11	-6
Lingolsheim	78,33	17	16860	6	-11
Villé	78,33	17	1743	101	84
Brumath	76,67	21	8930	15	-6
Marckolsheim	76,67	21	3614	45	24
Reichshoffen	76,67	21	5183	26	5
Barr	75,00	24	5892	20	-4
Ingwiller	75,00	24	3847	40	16
Schirmeck	75,00	24	2177	74	50
Wasselonne	75,00	24	5542	23	-1
Bouxwiller	71,67	28	3683	43	15
Rosheim	70,00	29	4548	31	2
Drusenheim	68,33	30	4723	29	-1
Seltz	66,67	31	2985	52	21
Diemeringen	65,00	32	1654	110	78
Drulingen	65,00	32	1468	123	91
Geispolsheim	65,00	32	7031	17	-15
Marlenheim	65,00	32	3365	49	17
Schweighouse-sur-Moder	65,00	32	4595	30	-2
Soultz-sous-Forêts	65,00	32	2494	63	31
Hochfelden	63,33	38	2944	54	16
Hoerdt	63,33	38	4123	38	0
Lauterbourg	63,33	38	2269	70	32
Mundolsheim	63,33	38	5270	25	-13
Wolfisheim	63,33	38	3832	41	3
Marmoutier	61,67	43	2436	66	23
Soufflenheim	61,67	43	4400	35	-8

### Le schéma des services collectifs culturels (Alsace)

Parmi les équipements de base, les cinémas sont largement répartis sur l'ensemble du territoire. Il en est de même, et dans une mesure plus large pour les bibliothèques et les écoles de musique. Au regard du critère des subventions de l'Etat, du Conseil Régional d'Alsace et du Conseil Général, certaines zones sont partiellement écartées des politiques culturelles en place. Celles liées aux subventions



dans le domaine du patrimoine sont sous-représentées dans la plaine du Ried (en ce qui concerne la région de Strasbourg). Cette carence est à mettre en rapport avec la sous-représentation de monuments protégés, classés et inscrits dans ce secteur. De manière générale, l'offre culturelle apparaît comme hiérarchisée.

## 2.3. Des relations globalement performantes...

Les liaisons de la région de Strasbourg sont globalement performantes à l'intérieur du territoire et avec les territoires limitrophes, grâce à un réseau routier et ferroviaire important.

### 2.3.1. Une bonne desserte à l'intérieur du territoire

L'espace métropolitain bénéficie d'un niveau de desserte en transports en commun exceptionnel grâce au réseau de tramway, complété par le réseau de bus.

Trois couronnes de qualité de desserte se dessinent en fréquences de passage : centre-ville élargi, première couronne et communes périphériques.

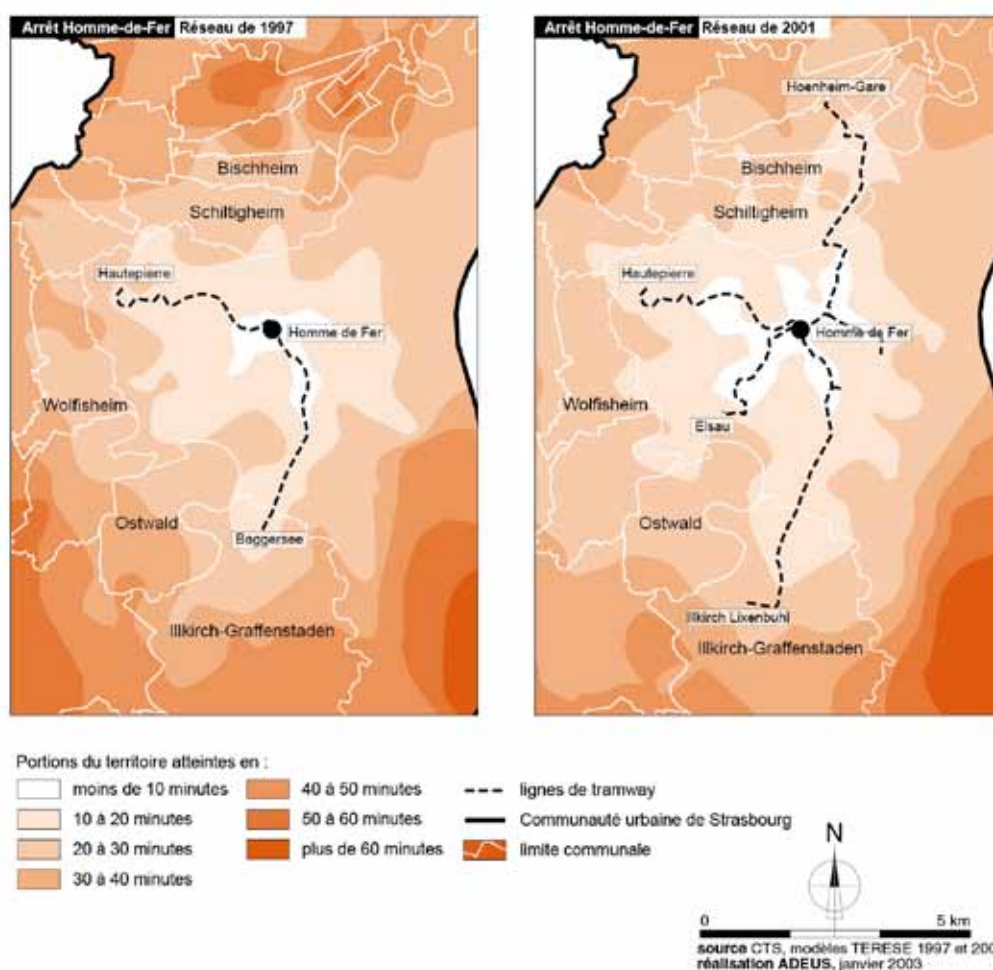
Le centre-ville élargi dispose des fréquences de passage par arrêt les plus importantes. Les arrêts situés le long des lignes de tramway, et plus particulièrement aux points de correspondance avec des lignes de bus ont les fréquences de passage par arrêt les plus élevées.

En première couronne, la structure radiale est nette. Les points de départs sont les arrêts clés situés le long des lignes de tramway permettant la correspondance avec les lignes de bus : Rotonde, pont Phario, Laiterie, Montagne Verte et Rives de l'Aar. Les zones d'activités ont des fréquences de passage par arrêt très faibles (port de Strasbourg,...).

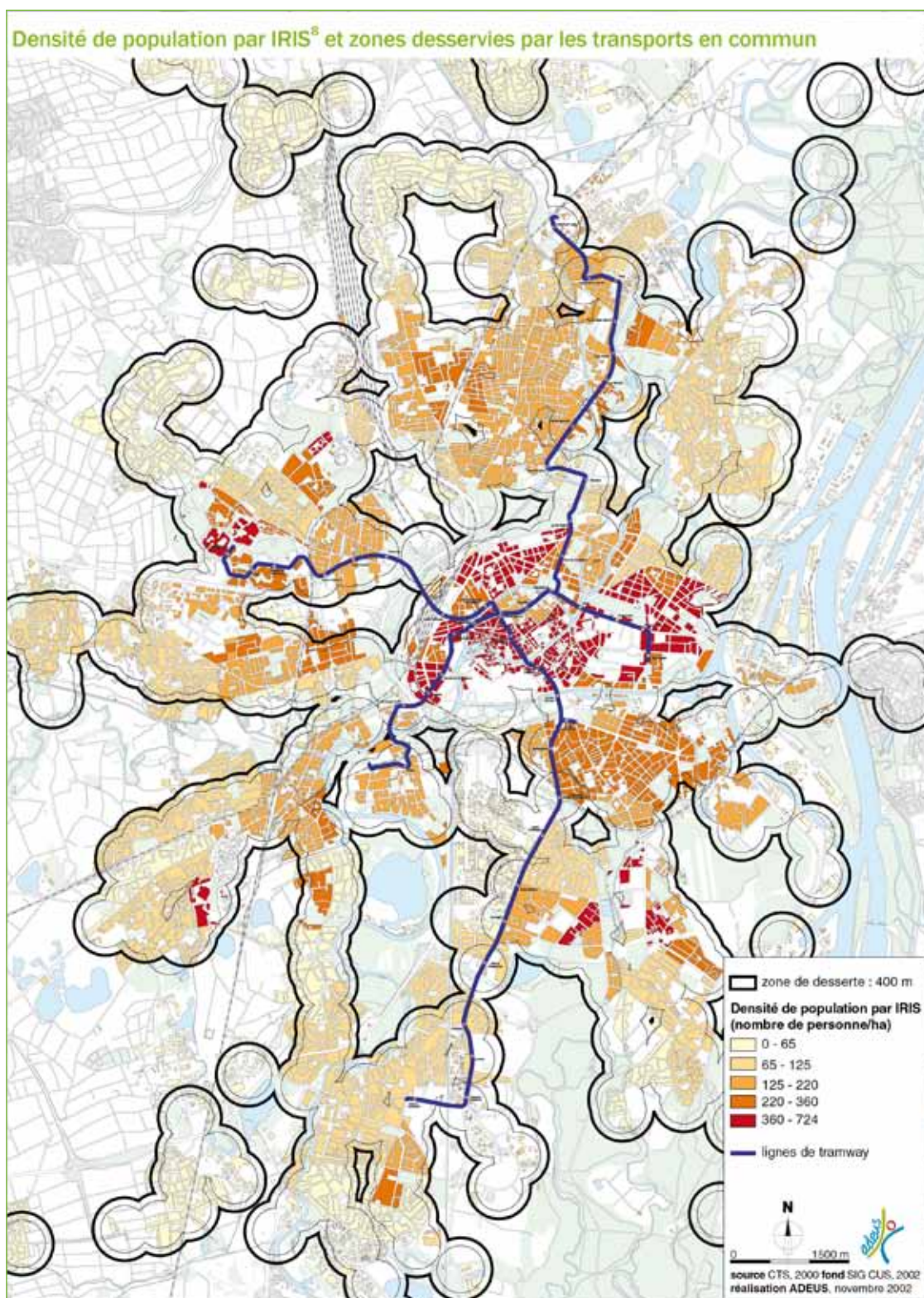
En seconde couronne, l'offre en transports en commun est bien plus réduite, et limitée aux noyaux villageois sur les grands axes, sans rentrer dans les zones nouvellement urbanisées. Sur ces extrémités de lignes, le nombre de bus est de l'ordre de la vingtaine dans la journée. Les grandes zones commerciales ou d'activités apparaissent mal desservies (zone commerciale de la Vigie, de Vendenheim,...).

La mise en service des lignes de tramway B et C a contribué à améliorer l'offre en transports en commun en 2000, au même titre que les lignes A et D en 1995.

Au total, ce sont 85 % des résidents de la Communauté urbaine de Strasbourg qui sont desservis par une ou plusieurs lignes de transports en commun (à moins de 400 m d'une station de bus ou de tramway).







<sup>8</sup> IRIS : découpage en quartiers des 7 plus grandes communes de la Communauté urbaine de Strasbourg



### L'extension du réseau de tramway dans la Communauté urbaine de Strasbourg

L'extension du réseau de tramway est d'abord un projet de transport, c'est-à-dire visant à augmenter sensiblement le nombre d'usagers des transports en commun à l'échelle de l'agglomération.

Le projet à l'horizon 2008/2009 comprend :

- le prolongement de la ligne B, de Strasbourg/Elsau vers Ostwald/Centre et Lingolsheim/Centre est ;
- le prolongement de la ligne C, de l'Esplanade à l'allée Reuss (au Neuhof) ;
- le prolongement de la ligne D, de la station Etoile/Polygone (située parc de l'Etoile) jusqu'à l'extrémité est de Neudorf (intersection entre l'avenue Aristide Briand et la rue de Soultz) ;
- la création d'une ligne transversale E, allant d'Illkirch-Baggersee à la Robertsau en passant par le parc de l'Etoile, l'Esplanade, la place de la République, le Wacken et le quartier européen ;
- la création d'une sixième ligne F, reliant la place de la Gare, respectivement à l'Esplanade (Vauban) et à la Robertsau (institutions européennes), en préfiguration des futurs services de tram-train.

Ce projet de transport modifiera radicalement la structure du réseau, puisque l'on passera d'une logique de ligne (avec 2x2 lignes se croisant place de l'Homme de Fer) à une logique de maillage. Des extensions sont envisagées à plus long terme vers Hautepierre/Ouest (ligne A), Illkirch/Centre (ligne A), Neuhof/Sud et Meinau/Canardière (ligne C), Robertsau/Centre et nord (ligne E), Koenigshoffen et Eckbolsheim/Zénith (ligne F), Cronenbourg/Campus «ouest» (ligne D), Port du Rhin et Kehl (ligne D), ainsi que le renforcement du maillage du réseau par la création de lignes/tram «de rocade» sur la ceinture des boulevards et sur les quais «Sud» (Pasteur-Alpes).

La mise en service du tram-train Strasbourg-Molsheim-Barr/Gresswiller, ainsi que du TRG, compléteront l'offre en transports ferrés en site propre.

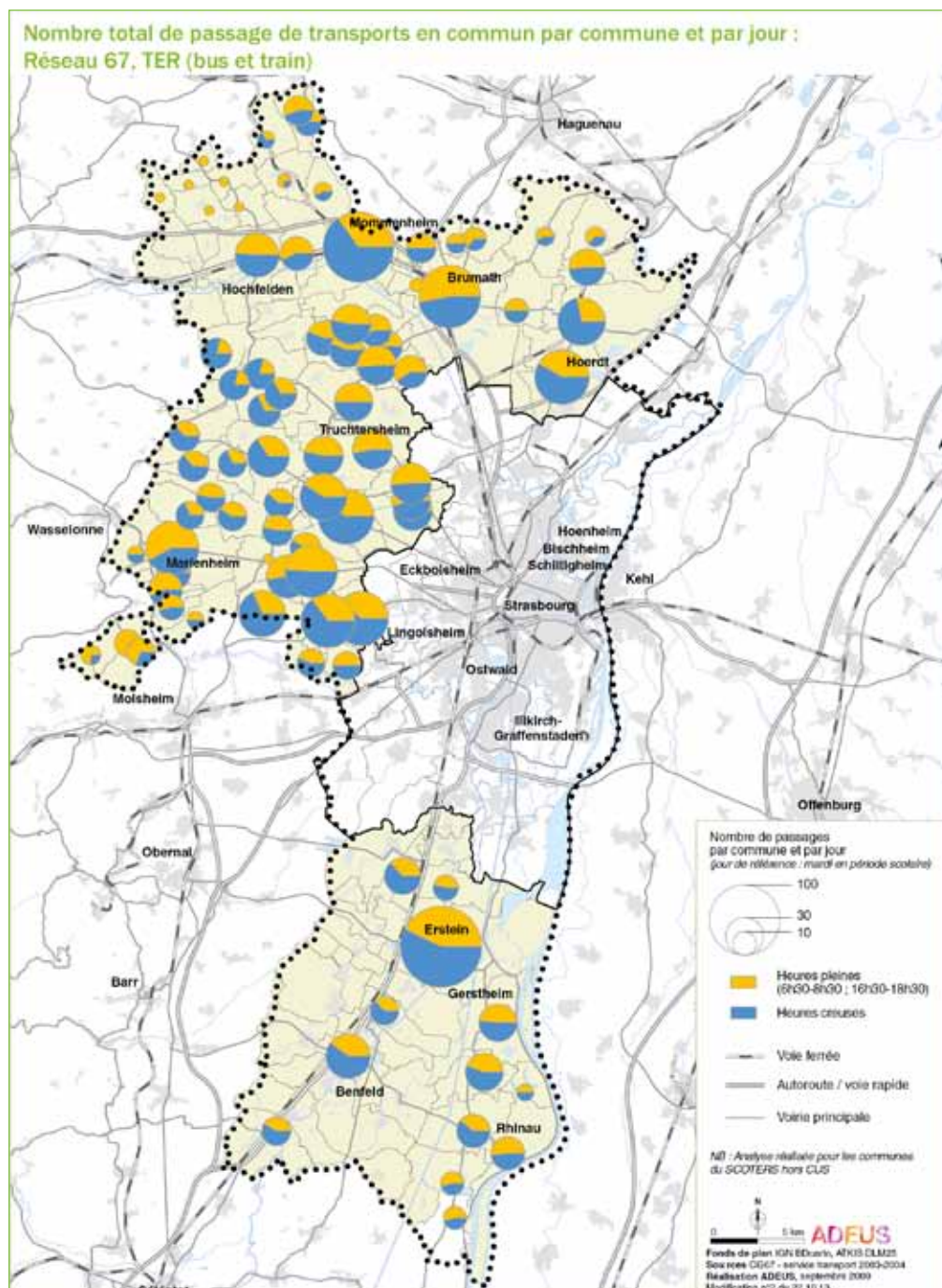
Le nouveau réseau 2008 va générer plusieurs noeuds importants : Etoile (tram-RN4), Landsberg (à Neudorf), place de la République et Wacken.



A ces noeuds importants s'ajoutent des pôles de correspondances entre le réseau ferroviaire et celui du tramway. Si la gare centrale est naturellement un nœud d'intermodalité majeur, Krimmeri et Hoenheim-Gare sont également des noeuds importants, permettant qu'une part importante du trafic se diffuse dans l'agglomération sans passer forcément par la gare centrale.

En dehors de la Communauté urbaine de Strasbourg, un réseau de transports routiers interurbains assure un premier niveau de maillage du territoire. En 1991, lors du lancement du Réseau 67, le Département du Bas-Rhin a exprimé la volonté de promouvoir ses transports en commun dans le cadre d'une politique globale de déplacements en développant l'intermodalité et en contribuant à désenclaver les zones rurales.

Cette offre est complétée par l'offre TER régionale.

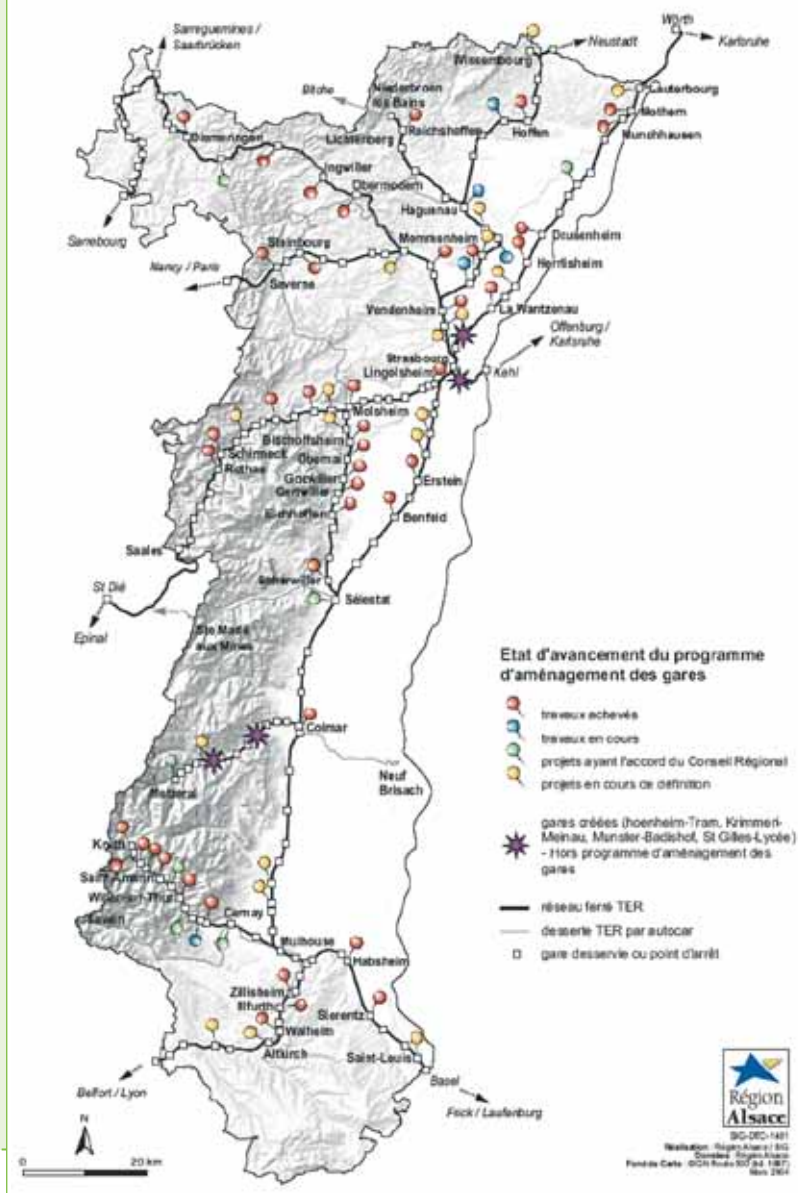


La Région Alsace est depuis 1997 autorité organisatrice du transport ferroviaire régional, à titre expérimental jusqu'en 2002 et depuis 2002 de façon permanente. Elle a engagé, dès cette date, une politique d'amélioration de l'offre et de son image appelée à se poursuivre dans les années qui viennent. Cette politique s'est traduite par des améliorations sensibles de l'offre, par une politique de modernisation des infrastructures dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région ainsi que dans une politique d'aménagement et de modernisation des gares et de leurs abords au travers du fonds d'aménagement des gares et de leurs abords.

#### La régionalisation des transports ferroviaires voyageurs

Du point de vue de l'infrastructure et des équipements, la politique de la Région Alsace s'est concrétisée par la modernisation des lignes Haguenau-Nord Alsace, Mulhouse-Bâle et Mulhouse-Thann-Kruth. Cette modernisation sera poursuivie sur la ligne Strasbourg-Lauterbourg et la ligne Colmar-Munster-Metzer. Par ailleurs, depuis 1997, la Région Alsace a mis en place un programme d'aménagement des gares et de leurs abords. En 2005, les travaux de modernisation sont terminés ou sur le point de l'être dans 16 gares et en cours dans 7 autres. L'enjeu majeur de la politique régionale de transport ferroviaire de voyageurs pour le Scoters est celui de la bonne articulation entre les développements de l'urbanisme et l'offre de transport, dont dépend l'évolution raisonnée des coûts collectifs globaux liés aux déplacements. La mise en œuvre progressive d'un cadencement sur l'ensemble des lignes du réseau alsacien permettra d'offrir les conditions nécessaires à la bonne réalisation de cette articulation en mettant l'offre ferroviaire à un niveau permettant la satisfaction de la majeure partie des besoins de déplacement. Le cadencement, déjà en œuvre sur l'axe Strasbourg-Colmar-Mulhouse, est amené à se généraliser sur l'ensemble du réseau.

#### Programme d'aménagement des gares et de leurs abords gares et points d'arrêt concernés au 15 mars 2004





L'offre voyageur s'est ainsi considérablement accrue sur la totalité du réseau régional. Cette amélioration en matière de nombre de circulations s'est accompagnée d'un renouvellement important du matériel roulant avec la mise en place d'autorails performants et modernes (X73500-X73900 et AGC).

#### Evolution du nombre de circulations TER à partir de Strasbourg

	1997	2004	variation 1997-2004
Sélestat	27	47	74%
Colmar	29	36	24%
Molsheim	25	44	76%
Lauterbourg	6	8	33%
Mommenheim	19	21	11%
Haguenau	15	31	107%
Saverne	23	29	26%
Kehl	12	19	58%
Erstein	12	20	67%
Benfeld	12	20	67%
Hoerdt	9	23	156%
Brumath	14	18	29%

L'objectif de la Région Alsace en matière de desserte périurbaine de l'agglomération strasbourgeoise est d'arriver à terme à un cadencement au quart d'heure en périphérie de Strasbourg (à une quinzaine de kilomètres environ) et à un cadencement à la demi-heure au-delà. Outre l'accroissement du nombre de circulations induites par cet objectif, le cadencement apportera une lisibilité accrue de l'offre ferroviaire participant ainsi à l'amélioration des conditions de confort d'utilisation de l'offre.



### 2.3.2. Une bonne desserte Scot – hors Scot

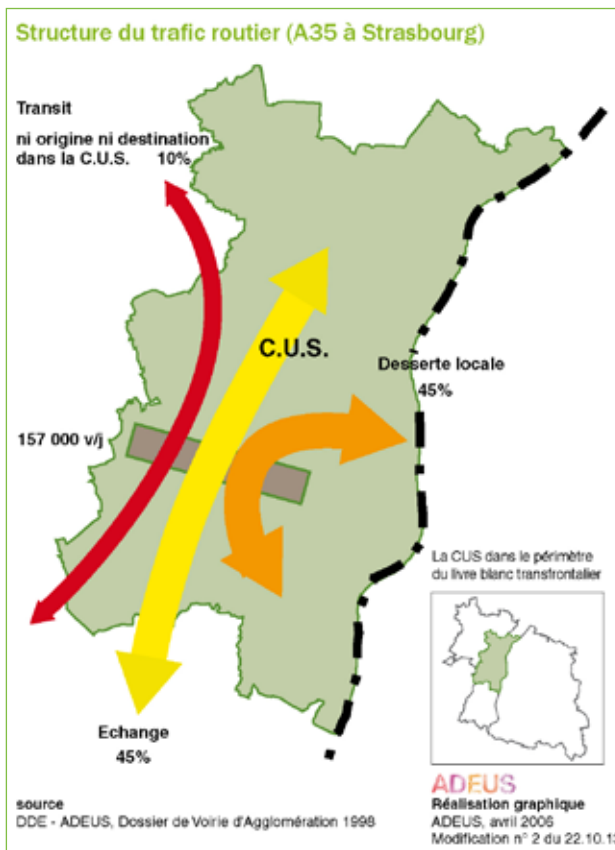
Entre la région de Strasbourg et les territoires environnants, les liaisons sont également globalement performantes.

Ainsi, les liaisons entre Brumath et Haguenau ou Saverne, entre Strasbourg et Molsheim, entre Erstein et Sélestat, entre Hochfelden et Saverne se réalisent en autoroute. De même, en terme de liaisons en transports en commun, le réseau ferré dessert les villes moyennes du département rapidement, au départ de Strasbourg. En revanche, il n'y a pas de réseau de transport en commun en site propre reliant directement Molsheim et Saverne ou Haguenau sans passer par Strasbourg. De même, les liaisons routières entre le sud de la région de Strasbourg (Erstein, Benfeld, Rhinau) et les territoires contigus à l'ouest (Obernai, Piémont des Vosges) et à l'est (région de Lahr) restent très limitées.

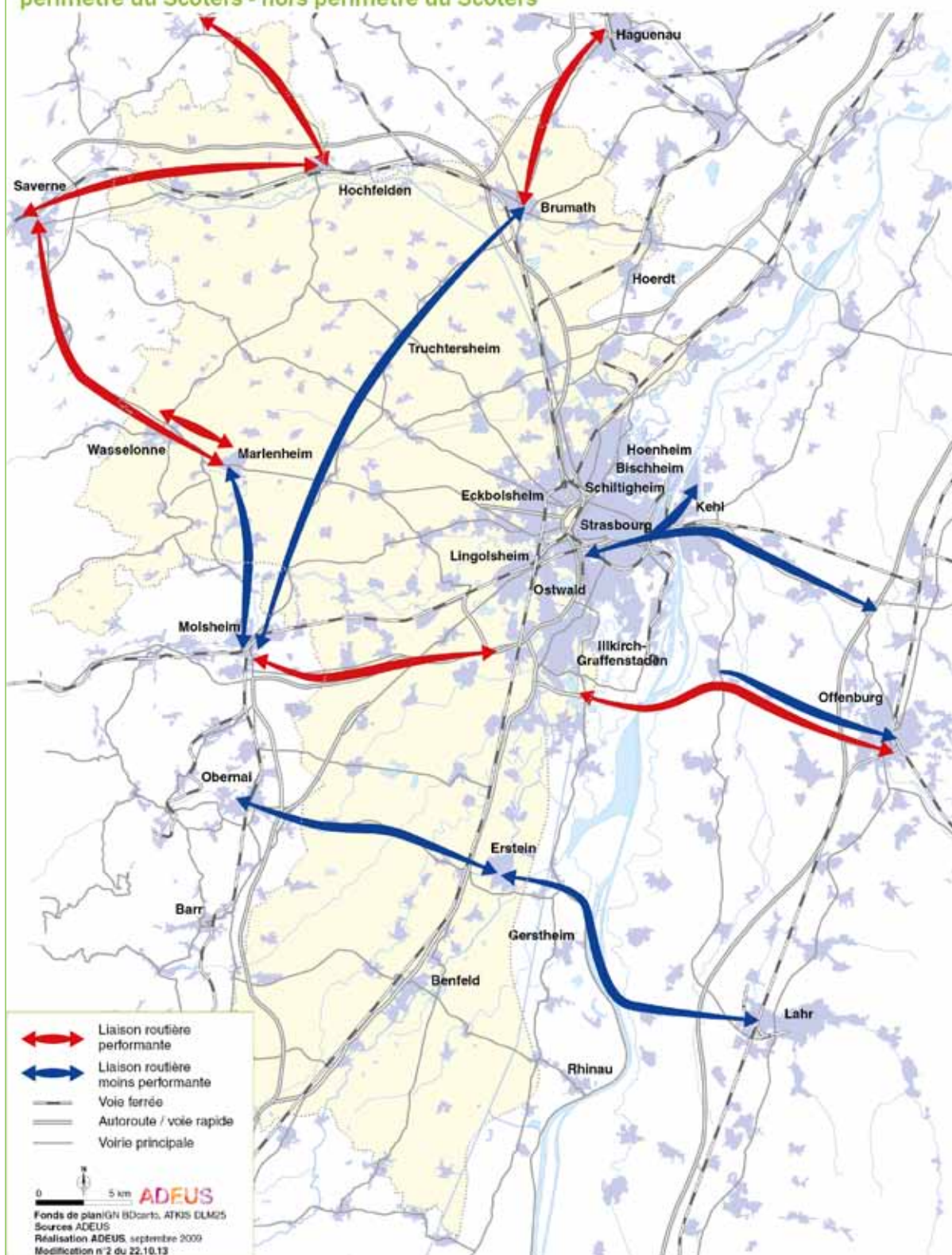
Par contre, que ce soit au niveau routier ou transport en commun, les liaisons transversales du Kochersberg (RD30 notamment) ne permettent pas de relier de manière performante certains bourgs centres, et notamment Brumath – Molsheim. De plus, dans une logique d'échange avec les territoires limitrophes et de diminution de «l'effet frontière», la liaison entre Lahr, Erstein/Benfeld et Obernai, quoi qu'existante, n'apparaît pas comme clairement affichée (avec un statut spécifique, des contournements de village et un franchissement plus direct du Rhin).

## 2.4. ...Mais une desserte essentiellement radiale

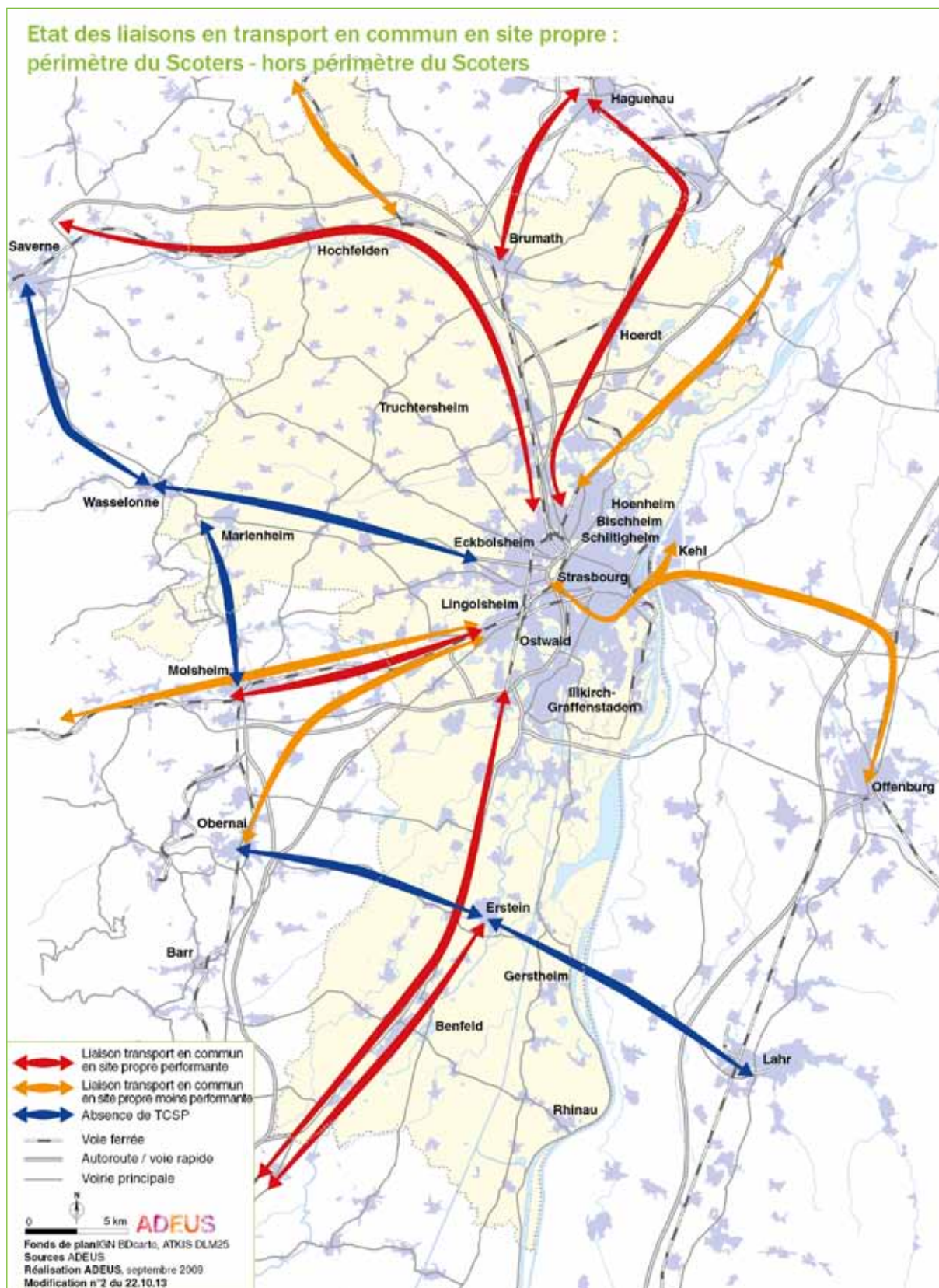
La forte dynamique de peuplement qu'ont connue les communes périphériques de l'agglomération (dans et hors Communauté urbaine de Strasbourg), et le rajeunissement de population qui s'en est suivi, ont eu des conséquences fortes sur les déplacements. En fait, l'organisation du réseau de transport est restée radiale alors même que les déplacements de périphérie à périphérie accusaient une constante augmentation. A titre d'exemple, l'enquête Ménage-Déplacements de la Communauté urbaine de Strasbourg montre une explosion des flux périphériques ces quinze dernières années : ils représentent 45 % en 1999 contre 37 % en 1988.



### Etat des liaisons routières : périmètre du Scoters - hors périmètre du Scoters







#### 2.4.1. De nouvelles infrastructures pour organiser les flux routiers

Le réseau autoroutier cumule les trafics urbains, en tant qu'artère principale de l'agglomération strasbourgeoise, interurbains entre pôles, et de transit entre points extérieurs à la région de Strasbourg. Ces trafics ne sont plus aujourd'hui compatibles entre eux étant donné la saturation du réseau.

Le Grand contournement ouest en reliant hors Strasbourg les autoroutes de Paris et de Karlsruhe au nord à celles de Bâle et Lyon au sud répond à cette préoccupation, mais a aussi pour vocation de réorganiser les accès à l'agglomération de Strasbourg. Les fonctions de ce Grand contournement ouest de Strasbourg ont été arrêtées dans le cahier des charges du 6 juin 2000, à la suite du débat dit «Bianco» de 1999. Il s'agit principalement de :

- assurer la continuité de l'axe autoroutier nord-sud alsacien en reliant l'A4/A35 à la Voie rapide du Piémont des Vosges (VRPV) pour réorienter le trafic de transit qui circule aujourd'hui sur la rocade ouest de Strasbourg (A35) et les trafics exclus des vallées vosgiennes ;
- améliorer les relations entre les villes moyennes alsaciennes où le transport ferroviaire n'est aujourd'hui pas adapté : Haguenau et Saverne au nord vers Obernai, Molsheim et Sélestat au sud, et offrir à l'ouest strasbourgeois un meilleur accès au système autoroutier pour les trajets à longue distance ;
- en limitant les échanges avec le réseau local, la vocation du contournement est résolument tournée vers les déplacements à moyenne ou grande distance, et ne doit pas favoriser la poursuite d'une urbanisation incontrôlée, génératrice de déplacements automobiles vers Strasbourg et de consommation d'espace de qualité à l'ouest de Strasbourg.

Le tracé proposé et la conception retenue permettent en outre de :

- réorganiser les accès à l'agglomération de Strasbourg, non pas tant pour les trajets domicile-travail que pour tous les trafics d'échanges à moyenne et longue distance, à destination des grands pôles tels que l'aéroport, la zone d'activités de la Bruche, voire le port ;
- en soulageant la rocade ouest (A35) de ces trafics, qui restent minoritaires face à l'ampleur des déplacements de proximité, il sera possible de redonner à cette infrastructure un caractère plus urbain et de lui conférer le rôle d'équipement majeur pour le renforcement des systèmes de transports collectifs du centre-ville.

Si l'effet sur le transit, qui ne représente qu'une minorité du trafic, peut être limité, l'effet de la réorganisation des accès est non négligeable. C'est le cumul de ces deux fonctions qui doit permettre de soulager l'A35 et de réserver une partie de ses emprises à des formes plus efficaces de transports (bus sur voie rapide, autopartage, ...) pour améliorer l'accès à l'agglomération. Cette disposition est d'ailleurs reprise dans le Plan de déplacements urbains (PDU) de la Communauté urbaine ; elle met en oeuvre le principe de «capacité constante» du réseau de voirie dédié à l'automobile. En parallèle, les flux de périphérie à périphérie étant de plus en plus importants, la desserte de la couronne de l'agglomération peut justifier la création de nouveaux axes de contournement ou de desserte locale. Ainsi, une nouvelle voie de liaison desservant l'agglomération par l'ouest (VLIO) est nécessaire. Elle permettra d'améliorer le fonctionnement général des déplacements en évitant aux flux périphériques d'emprunter certains tronçons de radiales. La VLIO est également l'opportunité de développer les transports en commun sur des liaisons en couronne et non plus sur les seules liaisons vers le centre-ville.

### Grand contournement ouest (GCO) : les partis d'aménagement

Inscrit dès 1973 dans le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de l'agglomération strasbourgeoise ainsi que dans celui de Molsheim-Mutzig, le projet du Grand contournement ouest de Strasbourg a fait l'objet d'un grand débat «Bianco» sur son opportunité en 1999. Le débat a conduit à un consensus fort autour d'une infrastructure jouant le double rôle de contournement et de liaison autoroutière nord/sud et s'intégrant dans un système de transport multimodal cohérent visant à prévenir l'étalement urbain.

Cinq options de passage ont été proposées lors du débat de 1999 :

- l'option 1 est située le plus à l'Ouest ; elle se branche au nord sur l'autoroute A4, au pied du col de Saverne, et rejoint au sud la RD500 via la RN4 et une section de tracé neuf entre Marlenheim et Molsheim ;
- l'option 2 se situe dans le prolongement de la RN430, voie d'accès à Haguenau depuis l'A4, et rejoint l'A35 Voie Rapide du Piémont des Vosges (VRPV) au sud, après un large contournement de Strasbourg ;
- l'option 3 se situe dans le prolongement de l'A35 (Hoerdt-Lauterbourg) en direction du sud. Elle rejoint l'A35-VRPV en contournant Strasbourg par l'Ouest. Le tracé du GCO qui figure dans le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme (SDAU) de 1973, au moment des premières études, est très proche de cette option ;
- l'option 4 consiste à aménager sur place l'A35/Rocade Ouest existante, avec la création d'une voie supplémentaire dans chaque sens et la création d'un tunnel de près de 6 km dans sa partie centrale, là où l'élargissement n'est pas réalisable ;
- l'option 5 contourne l'agglomération par l'est, en reliant l'A35 au nord à la Rocade Sud, mise en service en 2000.



L'analyse des avantages et inconvénients des différentes options peut-être résumée comme suit.

- L'option 4 a l'avantage d'utiliser une infrastructure existante (l'A35/Rocade Ouest) ; pour autant, son élargissement et en particulier la nécessité d'un tunnel de 6 km présentent des inconvénients majeurs (coût, pollutions, nuisances) ; si les impacts sur l'environnement sont positifs sur la section du tunnel, ils sont très négatifs de part et d'autre car l'option génère des nuisances supplémentaires dans des zones déjà très touchées.
- Les options 1 et 5 proposent des fonctionnalités intéressantes (desserte du Piémont des Vosges entre Saverne et Molsheim pour l'option 1, desserte de la zone portuaire pour l'option 5), mais elles répondent moins bien aux objectifs fixés pour le contournement, à savoir gérer les flux Nord-Sud de transit et d'échanges ; du point de vue environnemental, si l'option 1 offre l'avantage d'une réutilisation partielle de la RN4 sur la moitié nord et préserve bien le territoire central du Kochersberg, elle se développe en revanche au sud en tracé neuf, en limite du piémont viticole et dans un secteur très sensible. L'option 5 aurait quant à elle des impacts négatifs très importants sur l'environnement dans les derniers vestiges des boisements alluviaux du Rhin, la zone inondable de l'Ill et les captages d'eau potable du Neuhof. Enfin, elle se développerait à proximité d'établissements à risques (périmètres SEVESO).
- L'option 2, et surtout l'option 3, répondent mieux à l'ensemble de ces enjeux, notamment grâce à leur capacité à capter les flux de transit et à améliorer les liaisons entre les villes moyennes alsaciennes. L'option 3 a les avantages supplémentaires d'être moins longue, donc moins consommatrice de terrains, et de posséder un impact physique et environnemental moindre.

A l'issu du débat, l'option 3 a été jugée la plus performante, en raison de sa capacité à capter les flux de transit, de sa situation « ni trop près, ni trop loin de Strasbourg », et du rôle qu'elle peut jouer dans l'amélioration des liaisons entre les villes moyennes d'Alsace. Le cahier des charges a été approuvé par décision ministérielle le 6 juin 2000 ; il précise le souhait de ne pas mettre en œuvre d'échangeurs intermédiaires afin d'éviter la périurbanisation, l'intégration dans un schéma de développement des transports collectifs, la création d'un péage. Le pilotage des études d'avant projet est confié à la Direction Régionale des Equipements d'Alsace.

Au sein de l'option 3, deux fuseaux kilométriques ont été envisagés, dénommés fuseaux est et ouest, parallèles et distants de 3 à 4 km et présentant des extrémités communes : la jonction du GCO avec l'A4 au nord-est au niveau du franchissement de la RD226, et la jonction avec l'A352 au sud, entre Ernolsheim et Kolbsheim. Plus court et moins sinueux que le fuseau ouest, le fuseau est présente l'avantage de se rapprocher de l'agglomération en partie centrale, facilitant ainsi les fonctions d'échange entre l'agglomération et l'extérieur. D'un point de vue environnemental, il possède également un impact moindre sur le cadre de vie car plus éloigné des villages que le fuseau ouest.



Des solutions alternatives plus ou moins détaillées ont été proposées lors de la concertation locale de 2003. Le seul tracé alternatif mis en avant sur la base du mode routier fut l'axe Molsheim-Saverne (reprise de l'option 1), performant pour le transit mais sans impact sur la desserte de Strasbourg. Les autres propositions d'alternatives étaient adaptées à un type de trafic particulier (voyageurs ou fret pris séparément), comme le ferroutage pour le fret et le tram-train pour les déplacements domicile-travail.

Une étude de trafic réalisée par le CETE de l'EST à partir d'un modèle de type urbain, basé sur des hypothèses de croissance des trafics conformes aux schémas multimodaux de services collectifs de transport, projette à l'horizon 2020 un trafic d'environ 40 000 véhicules/jour, dont 6 000 à 8 000 poids lourds.

Après validation par la Direction des Routes, maître d'ouvrage de l'opération, le bilan du débat a été rendu public en 2004, et le 27 juin 2005 le projet de Grand Contournement Ouest a été qualifié par arrêté préfectoral de Projet d'intérêt général (PIG). Le calendrier prévoit l'attribution de la concession en 2006, les études détaillées en 2007, les travaux de 2008 à 2011 et la mise en service fin 2011.

#### 2.4.2. Une amélioration du système de transports en commun

Sur le plan ferroviaire, la structure en étoile du réseau, l'absence de maillage de niveau régional donne à Strasbourg un rôle distributif exclusif des flux régionaux. C'est ainsi qu'une liaison ferroviaire entre Molsheim et Saverne nécessite de passer par Strasbourg et ne bénéficie donc pas à Marlenheim ou Wasselonne.

Les projets de transports ferrés (TER et programme de la Région Alsace, tram-train, 3ème voie), le Transport routier guidé et l'extension des lignes de tramway, unanimement plébiscités au sein de la région de Strasbourg, assureront le lien entre la périphérie et la métropole, mais faciliteront aussi la desserte des secteurs d'habitat par une amélioration des fréquences, de vitesse, une diminution des ruptures de charge (projet de tram-train) et la création de nouveaux réseaux maillés. Ils constituent un réseau de transport en commun appelé à devenir un outil majeur de l'organisation territoriale de la région urbaine de Strasbourg. Les enjeux se situent à la fois dans des questions «strictement» de transports (capacité limite pour accueillir tous les migrants en voiture) et d'autre part, dans des problématiques liées à la qualité du cadre de vie (affecté par l'utilisation importante de la voiture). Le diagnostic et les orientations qui ont été définis pour arriver à la programmation de ces équipements de transports en commun sont de plus en plus partagés par les intercommunalités et suscitent une demande complémentaire forte, notamment du Kochersberg et du Ried (Rhinau, Gerstheim). Les élus du secteur sud demandent une augmentation des capacités ferroviaires des voies SNCF et la mise à l'étude d'une desserte en transport en commun en direction de Rhinau.



## Projets d'infrastructures de rang régional et supra-régional



### Le Transport routier guidé (TRG)

L'axe RN4 vers Marlenheim, Wasselonne est le seul grand axe routier à destination de Strasbourg qui ne soit pas doublé d'une infrastructure lourde de transports en commun en site propre (notamment ferrée). De ce fait, l'importance des flux routiers mesurés aujourd'hui sur cet axe a conduit le Conseil Général du Bas Rhin à développer une desserte de transports collectifs autour de cette voie radiale. Le Conseil Général a déjà initié la mise en place de sections en site propre pour les autocars interurbains. Cette innovation a permis une augmentation à la fois de l'offre et de la régularité des déplacements sur cet axe, et d'ouvrir la voie à un projet plus ambitieux de Transport routier guidé, en site propre, qui relierait Wasselonne à Strasbourg sur une distance d'une trentaine de kilomètres, en desservant d'autres pôles, notamment Marlenheim. Le TRG pourra rentrer en ville et desservir de grands équipements, soit directement, soit en correspondance avec les différentes lignes de tramway du réseau urbain.

### Le tram-train Strasbourg-Bruche-Piémont

Le tram-train reliera directement le Piémont des Vosges et la Vallée de la Bruche au centre-ville de Strasbourg et l'Esplanade. L'aéroport de Strasbourg-Entzheim sera desservi tous les quarts d'heures sur l'ensemble de la journée. Le tram-train sera intégré dans un système intermodal de transports collectifs, avec des correspondances adaptées avec les transports urbains et les autocars interurbains. L'enjeu majeur du tram-train pour le Scoters est celui de la bonne articulation entre les développements de l'urbanisme et l'offre de transport, puisque de cette bonne articulation dépend l'évolution maîtrisée des coûts collectifs globaux liés aux déplacements. Compte tenu de la baisse des participations de l'Etat dans le financement des transports urbains et périurbains de province, il a été décidé de scinder le projet en deux phases permettant de procéder à une réelle amélioration du service ferroviaire en étalant dans le temps la réalisation du tronçon d'interconnexion. La 1ère phase du projet, purement ferroviaire, prévoit une densification de l'offre sur le tronçon avec un cadencement au quart d'heure pour la date de 2009. Une seconde phase dont l'échéance n'est pas encore arrêtée, prévoit la réalisation complète du projet, comprenant l'interconnexion des réseaux urbain et ferroviaire ainsi que l'électrification sur la totalité du tracé. En terme d'articulation avec d'autres projets, le tram-train suscitera la refonte de la desserte périurbaine organisée par le département du Bas-Rhin afin de rendre les offres de transport complémentaires.

## Conclusion

La métropole strasbourgeoise continue d'être le moteur de l'attractivité de la région. L'appui sur le réseau des villes du Rhin supérieur et de l'Alsace, la constitution effective d'un noeud ferroviaire à grande vitesse et la gestion de la saturation des axes routiers apparaissent aujourd'hui nécessaires pour consolider son positionnement métropolitain à l'échelle de l'Europe et garantir la redistribution vers sa région. De plus, hors Strasbourg, la plupart des pôles du territoire souffrent encore d'un niveau d'équipement insuffisant pour jouer leur rôle de centralité et d'une desserte routière et ferroviaire trop radiale.

