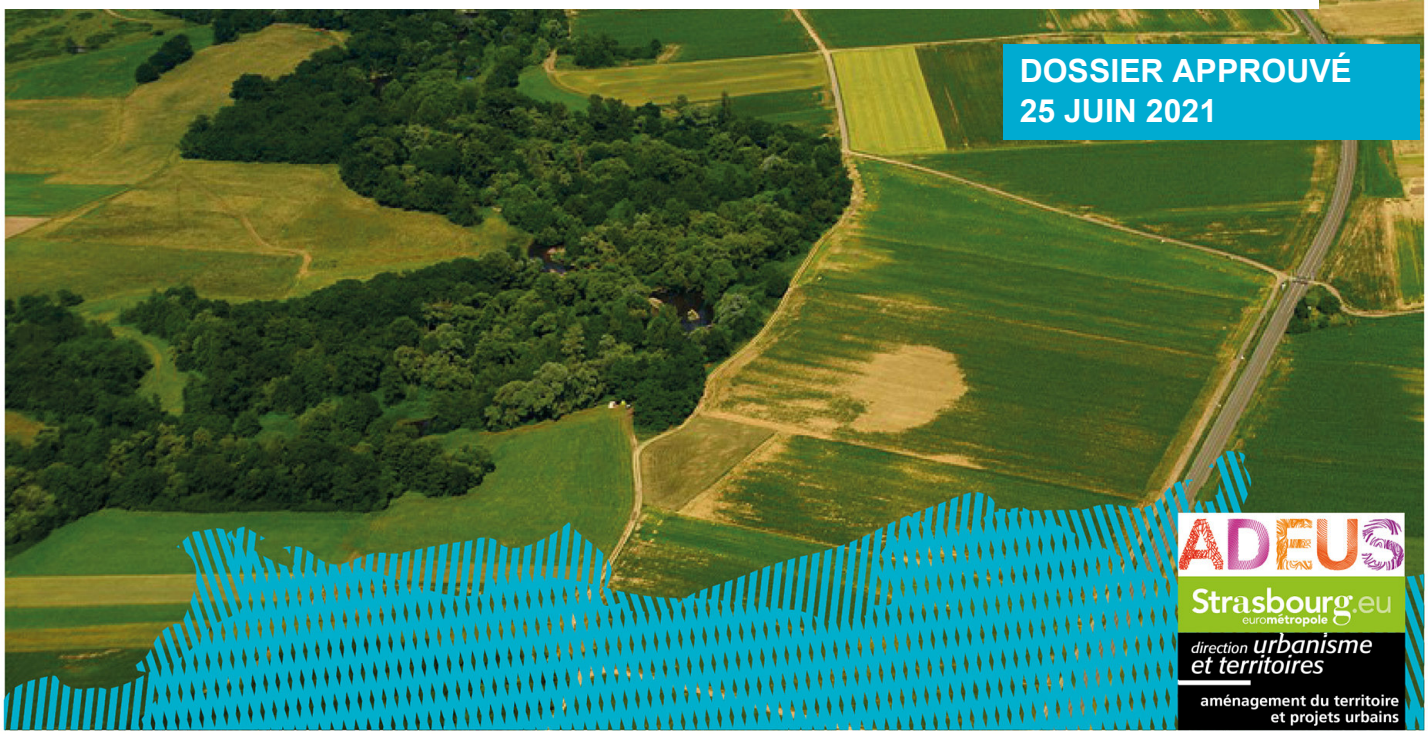
PLU

plan local d'urbanisme

1. RAPPORT DE PRÉSENTATION

TOME 2

1.2. Diagnostic territorial



DOSSIER APPROUVÉ
25 JUIN 2021

ADEUS
Strasbourg.eu
eurométropole
direction urbanisme et territoires
aménagement du territoire et projets urbains

PLAN LOCAL D'URBANISME DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

- RÉCAPITULATIF DES PROCÉDURES -

PROCÉDURE	DATE D'APPROBATION
PLU approuvé	16 décembre 2016
Modification simplifiée n° 1	29 septembre 2017
Modification n° 1	23 mars 2018
Modification simplifiée n° 2	29 juin 2018
Mise en compatibilité n° 1	3 décembre 2018
Modification simplifiée n° 3	19 décembre 2018
Mise à jour n° 1	8 mars 2019
Modification n° 2	27 septembre 2019
Révision n° 1	27 septembre 2019
Modification simplifiée n° 4	18 décembre 2020
Modification n° 3	25 juin 2021
Mise en compatibilité n° 2	25 juin 2021
Mise en compatibilité n° 3	22 septembre 2022
Mise en compatibilité n° 4	10 juillet 2023
Modification n° 4	31 mai 2024
Modification simplifiée n° 5	27 juin 2025
Mise en compatibilité n° 5	19 décembre 2025
Mise en compatibilité n° 6	19 décembre 2025
Modification simplifiée n° 6	6 février 2026
Mise à jour n° 2	1er octobre 2026

SOMMAIRE

A- GENÈSE DU TERRITOIRE 1

B- EVOLUTIONS SOCIO-ÉCONOMIQUES DU TERRITOIRE : PRÉVISIONS ET BESOINS 107

C- FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE 263

D- LES ATOUTS MÉTROPOLITAINS DU TERRITOIRE 409

GLOSSAIRE DES PICTOGRAMMES ET SIGLES 459

TABLE DES MATIÈRES 465

PLU
plan local d'urbanisme

A- GENESE DU TERRITOIRE

I. Socle physique et naturel

II. Historique du développement urbain

III. Paysage urbain, espaces publics et formes urbaines

IV. Patrimoine architectural et urbain

V. Forces et faiblesses du territoire

I. SOCLE PHYSIQUE ET NATUREL

1. UNE PRÉSENCE HUMAINE TRÈS ANCIENNE DANS LA VALLÉE DU RHIN

D'après les connaissances actuelles, l'Homme serait présent dans la vallée du Rhin Supérieur depuis plus de 700 000 ans. Les premières traces de peuplement en Alsace ont été découvertes dans les lœssières des communes de Achenheim et de Hangebieten (outils d'homo erectus). Des groupes humains variés se sont succédés depuis plusieurs millénaires, soit par des occupations sporadiques soit par des activités plus permanentes dans le temps : l'histoire du secteur est par exemple marquée par plus de 5 000 ans d'activité agraire et plus de 2 000 ans de métallurgie.

Ainsi, les terrasses loessiques du Kochersberg constituent l'une des régions les plus anciennement cultivées d'Alsace. Dès le Néolithique, des communautés humaines appartenant à la première culture d'agriculteurs d'Europe moyenne, appelées « Rubanés » et venues de la région du moyen Danube, se sont installées de façon pérenne sur les collines agricoles de la région. Ils y auraient construit les premières unités « villageoises » sédentaires et auraient été les premiers défricheurs de l'immense forêt vierge qui occupait la plaine d'Alsace à l'époque. Ces groupes d'humains ont alors introduit la culture (blé, orge...), probablement entre 5 300 et 4 900 av. J-C. En Alsace, environ 130 sites rubanés ont été découverts, dont une dizaine de nécropoles, en particulier dans des secteurs situés sur les contreforts du plateau loessique à Achenheim, Hangenbieten, Entzheim, Lingolsheim, Mundolsheim, Souffelweyersheim et surtout Vendenheim où 111 tombes ont été découvertes.

Plus tard, vers 1 200 av. J-C., lors de la période du bronze final, des premiers habitats s'implantèrent en bordure de la plaine inondable, par exemple dans le secteur de la « Schiltigheimermatt », à l'emplacement des actuels jardins familiaux au Sud de Schiltigheim, où des habitats palustres (unités d'habitations sur des radeaux mobiles) ont été découverts. De plus, ce gué à travers le Ried inondable, constitua probablement un axe de passage très ancien pour le franchissement du Rhin.

1.1. D'ARGENTORATE À ARGENTORATUM...

Vers la fin de l'âge du bronze et au début de l'âge du fer (entre le II^{ème} et I^{er} siècle av. J-C), des installations celtiques dispersées mais permanentes semblent s'être développées sur les collines alentours et sur l'île centrale actuelle de Strasbourg. Il résulte de cette période de nombreuses trouvailles, en particulier des céramiques, des bijoux, des tombes ou encore les vestiges d'un chemin sur cailloutis permettant probablement de relier l'habitat palustre de la Schiltigheimermatt aux maisons situées sur la butte de l'actuelle île centrale.

Dès la période du bronze final, l'île centrale aurait été occupée par des sanctuaires gaulois, pouvant constituer les premières traces d'un urbanisme de défense dans le secteur. En effet, pour se protéger contre les attaques éventuelles, les celtes ont crée de nombreuses enceintes fortifiées appelées « oppida », situées soit sur les hauteurs, soit au milieu de marécages : « argentorate », que l'on peut traduire par « l'éminence fortifiée sur la rivière » est peut-être l'une d'entre elles. Ainsi, certains historiens considèrent que ces installations pourraient bien constituer les origines de Strasbourg, au début du premier siècle av. J-C.

Toutefois, les vestiges d'installations celtiques, durant la période de l'âge du fer (depuis le X^{ème} siècle av. J-C. et jusqu'à la période de la Tène, vers 300 av. J-C.) sont très peu nombreux dans la partie centrale de l'île actuelle et l'histoire de cette période reste assez méconnue. Cette époque correspond pourtant à une période de peuplement maximal en Alsace où de nombreux vestiges d'habitations et de nécropoles ont été découverts autour de la ville, par exemple à Geispolsheim, Mundolsheim, Schiltigheim, Fegersheim ou sur les coteaux de Hausbergen et du Gloeckelsberg.

L'hypothèse d'une importante inondation ou d'une modification du régime des cours d'eau, rendant inaccessible la partie centrale du site, pourrait peut-être expliquer cette absence de traces durant cette période.

Ainsi, la plupart des hypothèses soutiennent que la bourgade celte d'Argentorate n'a, en réalité, précédé que de peu les implantations romaines. Une partie des fondations d'un sanctuaire celte, qui daterait du III^{ème} ou II^{ème} siècle av. J-C., découverte lors des travaux de consolidation du pilier Nord de la cathédrale au début du XX^{ème} siècle, pourrait vérifier l'hypothèse de la véritable naissance de la bourgade celte d'Argentorate, sans doute fondée par la tribu des Médiomatriques. Une place, des marchés et des habitations étaient probablement implantés sur le site. C'est en effet à cette période qu'auraient été réalisés d'importants travaux d'assèchement et d'aménagement de remblais sur l'île centrale actuelle afin de permettre les habitations bâties sur la terre ferme, en remplacement des constructions sur pilotis. Ces remblais successifs ont permis d'élever le niveau de terrain de plus de 6 mètres dans le secteur de la cathédrale.

Ces installations celtes occupaient principalement l'actuel quartier de la cathédrale, le secteur Saint Thomas, la rue de la Nuée Bleue, la rue de la Haute-Montée et la rue du 22 Novembre. C'est à l'emplacement de ces installations celtes que les Romains, arrivés en Alsace vers 58 av. J-C., édifieront leur premier camp militaire quelques décennies plus tard. Le premier nom celte d'« Argentorate » sera romanisé en « Argentoratum ».

1.2. LA NAISSANCE ET L'ESSOR D'ARGENTORATUM

Après l'arrivée des Romains en plaine d'Alsace, le Général en chef des armées du Rhin Néro Claudius Drusus est chargé de construire une série de forts, afin d'assurer une ligne défensive le long du Rhin, pour protéger l'Empire contre les attaques des Germains : le camp fortifié d'Argentoratum, édifié vers 12 av. J-C sur l'ancienne forteresse celtique, constitue l'un des points stratégiques de cette ligne défensive. Ce premier camp occupe un espace rectangulaire, relativement limité. Il est entouré d'un rempart de terre et de bois, longé par un fossé. Ce camp est localisé sur une butte, dans le secteur de l'actuelle cathédrale.

2. LES GRANDES LIGNES DE FORCE DU TERRITOIRE

Les raisons de l'implantation originelle dans ce site seraient multiples et liées à :

- une situation permettant de protéger un passage à gué sur le Rhin (crainte d'une invasion des Germains en particulier) ;
- un milieu physique propice à la défense naturelle, du fait de la présence de l'eau ;
- une situation de passage et d'un nœud de communications important, à la fois terrestres et fluviales (le Rhin mais également les nombreux cours d'eau secondaires) ;
- un site propice à la pêche et la batellerie ;
- une géologie intéressante offrant à la fois des terrains favorables à l'agriculture (loess) et localement à la viticulture mais aussi à la présence d'une importante nappe phréatique piégée de sédiments apportés par le Rhin.

2.1. LA GÉOGRAPHIE INFLUENCE L'HISTOIRE

Le site d'implantation primitif d'Argentoratum semble à la fois évident et tout à fait paradoxal. Un site originellement très défavorable à l'homme en raison de son caractère inondable, à la fois par les débordements permanents des nombreux cours d'eau de la plaine alluviale mais également par les remontées de la nappe phréatique, qui à cette époque était nettement plus haute qu'aujourd'hui. De plus, cette omniprésence de l'eau rendait le milieu peu salubre et propice à certaines maladies comme la malaria. Néanmoins, ce site a été utilisé, exploité et mis en valeur très tôt par les différentes communautés humaines qui l'ont occupé.

Le camp romain d'Argentoratum s'est implanté sur une légère butte avancée, qui a subi de nombreux aménagements et remblais durant les siècles précédents, afin de la rendre progressivement apte à l'habitation. Cette butte se situe dans le prolongement Est de la terrasse lœssique de Schiltigheim et se trouve légèrement surélevée par rapport aux zones marécageuses et inondables du Rhin : le point le plus haut du secteur est situé à 144 mètres contre 139 mètres pour les cours d'eau. Les premiers habitats auraient été situés à moins de deux mètres au-dessus de la nappe phréatique rhénane. Cette terrasse marque également une des avancées les plus importantes vers le Rhin, la plaine alluviale inondable étant globalement plus large au Nord et au Sud de Strasbourg. De plus, ce secteur est marqué par un resserrement du cours du Rhin, même si celui-ci reste encore relativement large, entre 3 et 5 km. Ainsi, cette zone constitue depuis longtemps déjà, un passage à gué à travers le ried inondable, permettant le franchissement du fleuve.

2.2. ARGENTORATUM : UNE IMPORTANTE VILLE D'ÉCHANGES QUI TIRE PROFIT DE SA SITUATION GÉOGRAPHIQUE ET DE SON MILIEU PHYSIQUE

Camp légionnaire romain d'Argentoratum

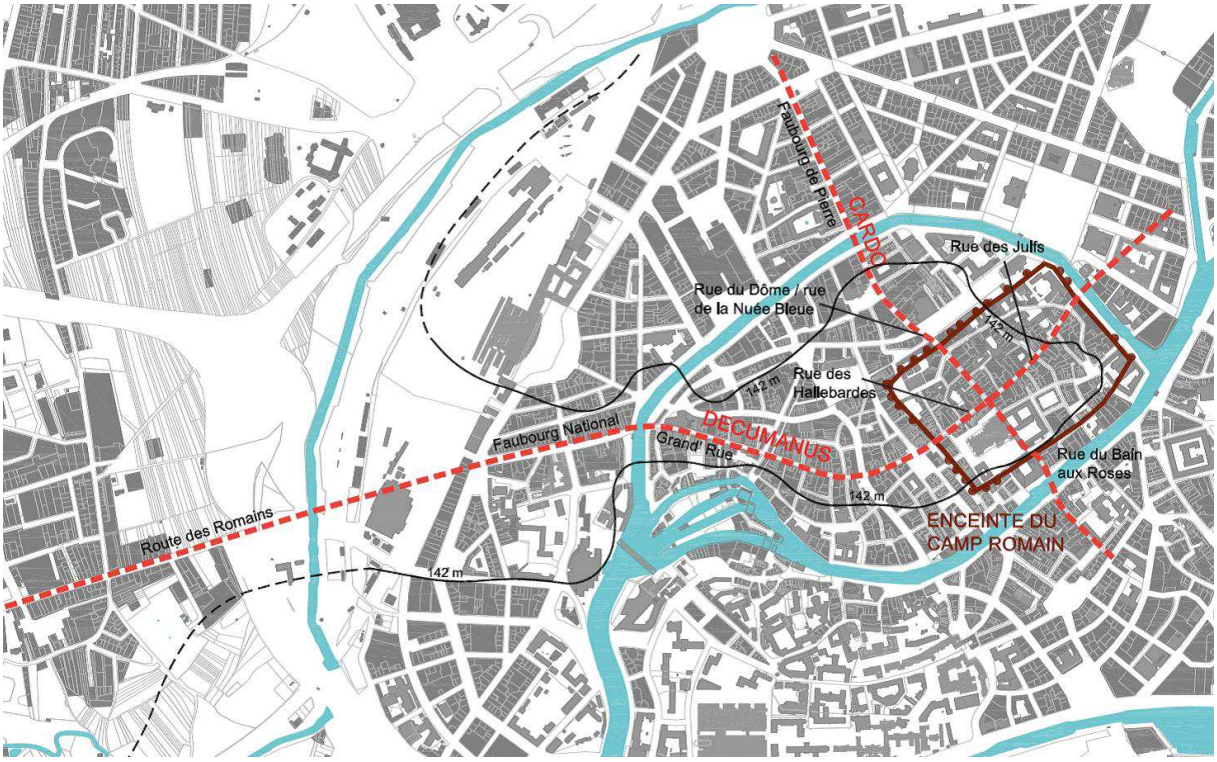


Source : extrait de l'affiche d'exposition "Strasbourg Argentorate", organisée par les Musées de la Ville de Strasbourg

Durant le I^er^ siècle de notre ère, le camp romain (« castrum ») sera successivement agrandi, désaffecté, reconstruit, ravagé au gré de l'arrivée des différentes légions et des révoltes. A la fin du I^er^ siècle, la « Légio VIII Augusta » s'implante à Argentoratum et donnera au castrum sa forme définitive, sur une surface d'environ 19 ha. Le camp est agrandi et l'enceinte de pierre portée à sa hauteur maximale. Sa structure interne s'organise autour de deux axes majeurs, le cardo et le décumanus, qui se croisent au centre du camp, autour d'un forum. Ces axes sont encore en grande partie lisibles dans le paysage urbain actuel : la rue du Dôme/rue du Bain aux Roses correspondant au tracé du Cardo et la rue des Hallebardes/rue des Juifs au tracé du Décumanus. Ces axes sont respectivement prolongés par le Faubourg de Pierre au Nord et la grande voie romaine reliant Strasbourg à Mayence et par la Grand'rue/Faubourg National/rue de Pierre à l'Ouest. Cette dernière voie a été rebaptisée au XIX^ème^ siècle « Route des Romains », point de départ de la voie romaine reliant Argentoratum à Divodurum (Metz) en passant par Tres Tabernae (Saverne).

Ainsi, avec l'arrivée de la Legio VIII Augusta, la cité devient un important centre d'approvisionnement militaire et un poste administratif. De plus, sa situation au niveau de plusieurs axes de passages renforce sa fonction de carrefour commercial très important.

CARTE N°1 : **Principales voies du camp romain**

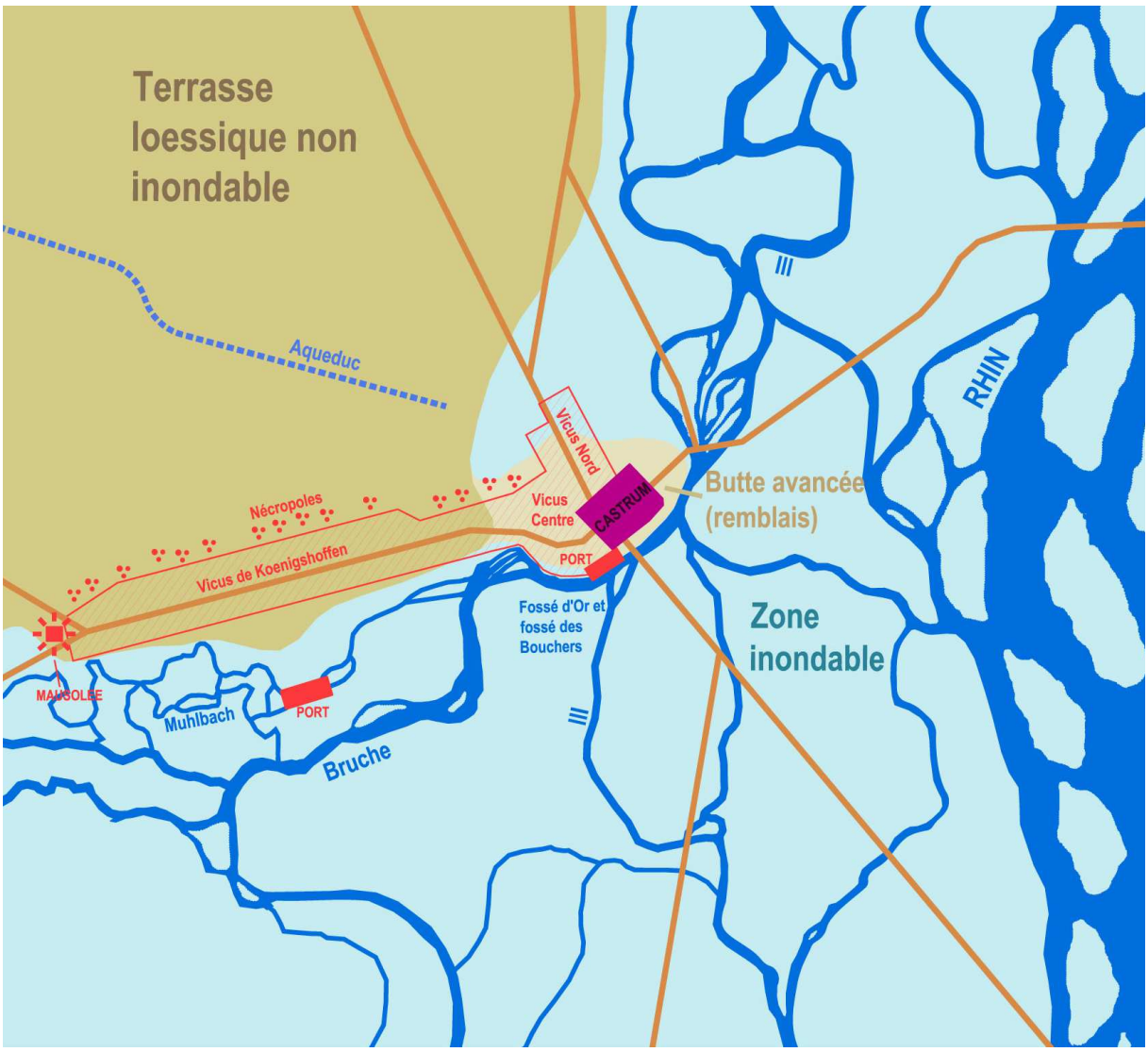


Le camp romain et la structure des voies principales (cardo et décumanus). Comme le montre la cote altimétrique de 142 mètres probable de l'époque, ces axes et les principaux développements à l'extérieur du camp se sont organisés sur des zones topographiques légèrement surélevées par rapport aux plaines inondables environnantes.

Source : ADEUS

A ce castrum s'ajoute très rapidement une agglomération d'habitations civiles ou « canabae », établie le long des principales voies romaines d'accès au castrum. D'autres fonctions de la ville civile (« vicus ») se développèrent également le long de ces axes, en particulier les commerces, activités artisanales, lieux de spectacle, marchés destinés à subvenir aux besoins d'une armée sédentaire. Ce développement s'opère le long de deux axes principaux : vers le Nord, le long de l'actuel Faubourg de Pierre et surtout vers l'Ouest le long de l'actuelle rue du Faubourg National, prolongée par la Route des Romains à Koenigshoffen, où les « canabae » et « vicus » s'étendent sur plus de trois kilomètres.

CARTE N°2 : **Liens entre le contexte physique de l'époque et les implantations romaines originelles avec leurs premiers développements**



Source : ADEUS

La topographie favorable, sur une terrasse lœssique hors zone inondable, explique probablement en grande partie l'orientation de ces premiers développements à l'extérieur du camp militaire et plus particulièrement vers Koenigshoffen qui devait comporter plusieurs atouts spécifiques :

- la qualité des terres agricoles (loess) sur la terrasse, très favorable à la culture de céréales ;
- la proximité de la vallée de la Bruche et du Muhlbach, permettant la fertilité des jardins et le développement des activités de maraîchage.

Au-delà du castrum, la Légion VIII réalisera également plusieurs grands travaux, en tirant profit du contexte physique et des ressources naturelles du secteur. On relève par exemple :

- la construction d'un aqueduc de 20 km de long, depuis une source d'eau potable de Kuttolsheim dans le Kochersberg, pour alimenter le castrum. D'autres ouvrages similaires, non connus à ce jour, ont probablement également été réalisés, l'eau de la plaine alluviale étant peu salubre...;
- la construction de tuileries-briqueteries légionnaires à Koenigshoffen, dans le secteur de l'ancienne Chartreuse : le matériau était en partie extrait localement, dans les carrières de lœss en bordure de la terrasse donnant sur la vallée de la Bruche ;
- l'aménagement des berges de l'Ill pour y installer un port fluvial, qui constituera un point de passage stratégique pour le trafic commercial et militaire sur les voies d'eau ;
- l'aménagement d'un petit port et de quais aménagés sur le Muhlbach, au pied de la terrasse de Koenigshoffen : ce port permettait probablement de décharger le grès extrait de plusieurs carrières du piémont vosgien, exploitées par la Légion VIII (par exemple à Reinardmunster ou à Haslach). Il permettait également les échanges commerciaux, et le transport de certains produits vers le camp central ;
- un important mausolée à l'extrémité Ouest de Koenigshoffen, dans le secteur de la rue des Capucins et sur un point topographique surélevé : sa localisation dans la perspective du camp et sa situation en hauteur lui permettait d'être vu depuis les secteurs alentours mais également de voir les campagnes autour de la ville.



Aqueduc romain reliant Argentoratum à une source d'eau potable de Kuttolsheim. Photo d'une tranchée réalisée entre Dingsheim et Oberhausbergen en 1930. (Source : Archives départementales)

Cette période d'occupation romaine, qui constitue les racines de l'histoire urbaine de Strasbourg et de ses alentours, prendra fin en 451 lorsqu'Attila détruira la ville. Elle laisse derrière elle de nombreux vestiges, découverts au gré des fouilles archéologiques successives, en particulier dans l'île centrale et Koenigshoffen. Cela en fait aujourd'hui une zone de forte sensibilité archéologique, à prendre en compte dans le Plan Local d'Urbanisme.

2.3. LE DÉVELOPPEMENT DES VILLAGES EN LIEN AVEC LEUR ENVIRONNEMENT PHYSIQUE ET HUMAIN

Les fouilles archéologiques menées dans les différentes communes de l'Eurométropole de Strasbourg attestent que la plupart des secteurs autour de Strasbourg étaient habités par des communautés sédentaires dès la période du Néolithique. Ces occupations sont essentiellement liées à l'agriculture sur les terrasses lœssiques de la frange Ouest et à la pêche dans les secteurs de plaine irrigués par un réseau hydrographique très dense et des eaux très poissonneuses à l'époque.



Secteur de la rue des Charrons entre Bischheim et Hoenheim, où la rupture de pente entre la terrasse de Schiltigheim et la plaine alluviale est particulièrement marquée.

Par ailleurs, certaines localités ont probablement connu un développement spécifique dès l'âge de bronze, en raison du passage de plusieurs voies celtiques et plus tard romaines : c'est le cas par exemple de Schiltigheim, Vendenheim, Eckbolsheim, Achenheim, Wolfisheim, Lingolsheim ou Fegersheim. Le long de ces axes stratégiques se sont implantées certaines activités en lien avec les camps celtiques et romains successifs, situés sur l'île centrale actuelle de Strasbourg : par exemple des tuileries et autres activités artisanales à Eckbolsheim-Koenigshoffen, des commerçants et plusieurs cimetières à Schiltigheim, des activités artisanales (poteries) à Souffelweyersheim.

Toutefois, les premières mentions des localités sous des noms se rapprochant de ceux que l'on connaît aujourd'hui datent de la fin du Haut Moyen-âge. On considère ainsi que la plupart des villages de l'Eurométropole de Strasbourg et plus globalement de la plaine d'Alsace, ont été fondés entre le VIII^{ème} et le XII^{ème} siècle, généralement sur l'emplacement de domaines plus anciens.

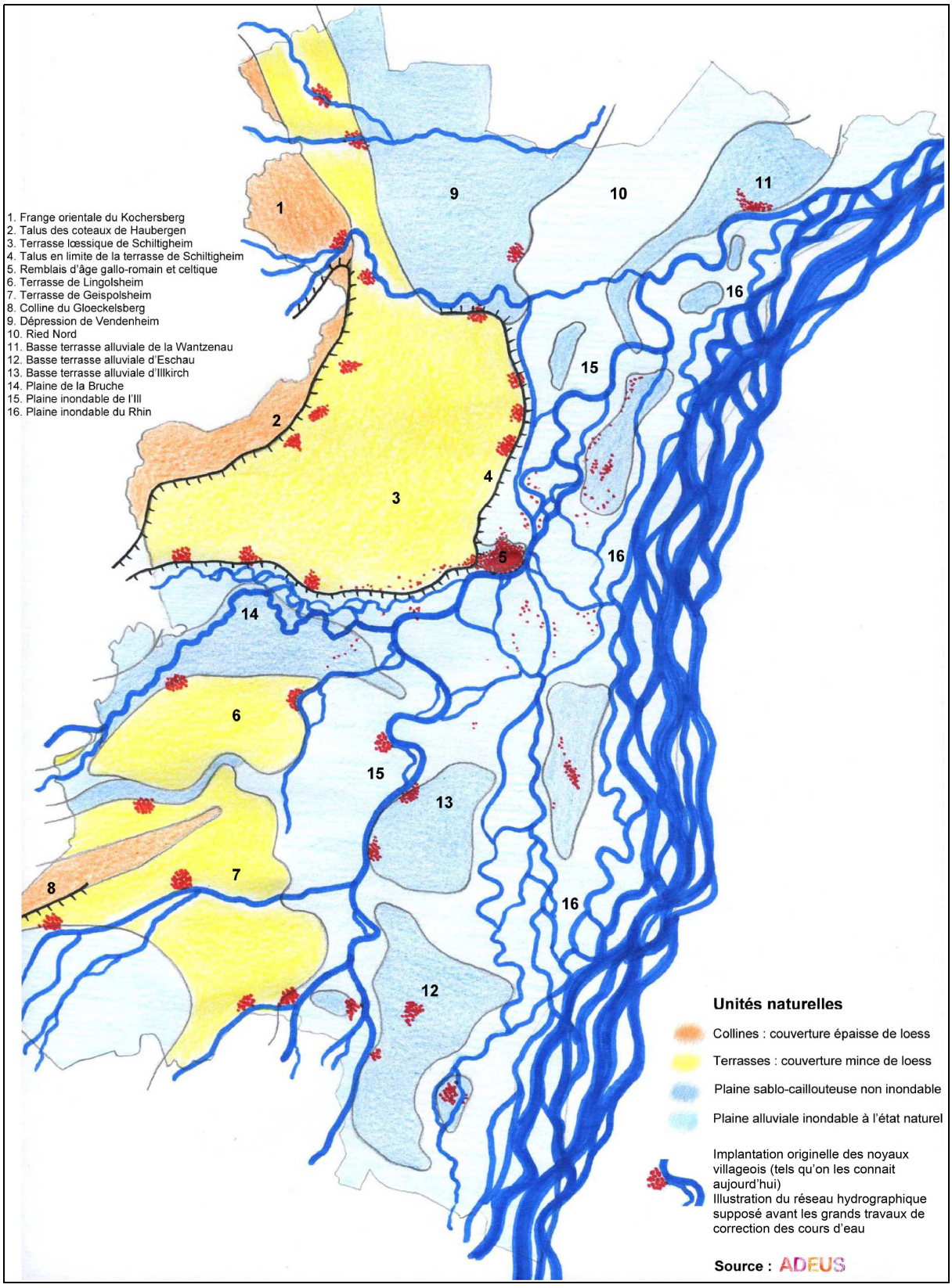
Les sites d'implantation s'expliquent en premier lieu par les caractéristiques du milieu physique, en particulier l'eau et les couches géologiques *(cf. carte n°3)*. Ainsi, la grande majorité des noyaux villageois sont implantés sur ou à proximité d'une rivière. L'eau qui représente à la fois un atout et un danger... Ainsi, il est probable que certains villages dans leur premier emplacement aient été balayés par les inondations. Certains ont été reconstruits sur des terrains plus élevés, davantage à l'abri des inondations, pour former les villages que l'on connaît aujourd'hui. D'autres ont totalement disparus : c'est le cas par exemple d'un ancien village nommé « Dumenheim », au Sud de Plobsheim, emporté par une crue du Rhin au Moyen Age.

Ainsi, la plupart des noyaux villageois situés dans la plaine alluviale sont localisés au centre ou sur les bordures des terrasses alluviales (souvent de composition limoneuse), surélevées de quelques mètres, limitant ainsi les risques d'inondation en cas de débordement dans le lit majeur. Cela concerne par exemple Eschau, Illkirch-Graffenstaden, La Wantzenau, Reichstett mais aussi le village du Neuhof et de la Robertsau.

De nombreuses localités se sont également implantées en bordure des terrasses lœssiques, souvent marquées par des talus encore bien visibles dans le paysage urbain actuel. Ces terrasses surélevées par rapport aux zones de plaine alluviale inondables, offrent des terres très favorables à l'agriculture, voire la viticulture dans certains secteurs de coteaux (Eckwersheim, Lampertheim, colline de Hausbergen). C'est le cas par exemple :

- de Schiltigheim, Bischheim, Hoenheim, Souffelweyersheim, Vendenheim au Nord ;
- d'Eckbolsheim, Wolfisheim, Oberschaeffolsheim à l'Ouest ;
- de Kolbsheim et Hangenbieten en surplomb de la Bruche.
- de Lingolsheim, Holtzheim, Blaesheim au Sud-Ouest.

CARTE N°3 : **Sites d'implantation originels des noyaux urbains et leur rapport au milieu physique**



Les recherches historiques montrent également que de nombreuses communes (telles qu'on les connaît aujourd'hui) doivent leur origine ou se sont développées en lien avec un lieu de culte ou un château, souvent séparés des habitations qui se regroupèrent légèrement à l'écart. Cela concerne par exemple :

- Eschau : fondation d'une abbaye de femmes vers 770 à l'origine de la commune et exerçant une grande influence dans le secteur à cette période ;
- Illkirch : ancienne église fortifiée (à l'emplacement de l'église actuelle) qui donna son nom à la localité, « église au bord de l'Ill », vers le IX^{ème} siècle ;
- Lingolsheim : existence d'un château médiéval datant du XIII^{ème} siècle ;
- Plobsheim : développement de la commune en lien avec la Chapelle de Notre-Dame du Chêne (dont les origines ne sont pas clairement datées) ;
- Oberhausbergen : implantation originelle autour de l'actuelle Place de la Klamm où se situait un lieu de culte fondé au début du XIII^{ème} siècle ;
- Schiltigheim, « Sciltung » : premières implantations autour d'un château et d'une chapelle au IX^{ème} siècle, situés sur la colline de l'actuel Parc du Château et de la rue de la Patrie.
- Osthoffen : développement du bourg autour de son château, lui-même bâti sur les vestiges d'un oppidum placé sur le Scharrachberg pour surveiller la route romaine remontant le piémont vosgien.
- Kolbsheim : le village s'établi sur la partie haute de la terrasse loessique, entre les châteaux d'Altenau (près de la Bruche, détruit en 1419) et d'Oberschloss, sur le coteau.

Durant le Haut Moyen-âge, à partir du VIII^{ème} siècle, un grand nombre de localités étaient également des possessions de l'évêché de Strasbourg qui les inféoda à de nombreuses reprises, à des familles de nobles, des comtes, des landgraves ou encore aux hôpitaux de la ville. On peut par exemple citer :

- en 763, l'évêque de Strasbourg cède à l'hôpital de la ville la « villa hugisperca », dont le nom deviendra plus tard « hugesbergen ». Trois localités portèrent ce nom et pour les différencier les termes de « superior », « media » et « inferior » y furent rajoutés, formant aujourd'hui Oberhausbergen, Mittelhausbergen et Niederhausbergen ;
- vers le XII^{ème} siècle, l'évêque de Strasbourg donne en fief « Fedinheim » (aujourd'hui Vendenheim) à différentes familles de nobles ;
- vers le IX^{ème} siècle, l'évêque de Strasbourg donne en fief ses possessions de Lipsheim, aux Landgraves de Basse-Alsace.

Pour chercher refuge, la population s'est naturellement regroupée auprès de son protecteur local, que représentait par exemple l'ordre religieux. Cette population était essentiellement composée de fermiers qui cultivaient les terres. C'est ainsi que se développèrent les différentes localités à la fin du Haut Moyen-âge.

Notons aussi que certaines localités ont été détruites et déplacées à l'image par exemple d'Adelshoffen, initialement situé au Sud de Koenigshoffen (sous le nom d' « Adelochshoffen ») et rasées par la ville de Strasbourg en 1392. La population s'est alors déplacée pour établir une nouvelle localité en contrebas du village de Schiltigheim, au niveau de l'actuelle rue de la Glacière et rue d'Adelshoffen.

Du tissu des villages du Moyen-âge, il ne reste aujourd'hui que peu de vestiges : hormis quelques exceptions, les maisons et monuments urbains les plus anciens datent globalement du XVI^{ème} siècle. En revanche, il subsiste souvent du Moyen Âge, l'organisation des rues, des places ou des chemins ruraux. Il n'est pas rare que des villages entiers disparaissent à plusieurs reprises dans des incendies ; comme c'est le cas, par exemple, **pour** les villages de Kolbsheim et de Hangenbieten.

Les éléments du milieu physique, parfois peu significatifs mais qui ont été déterminants dans les logiques d'implantation originelle des noyaux villageois, restent également perceptibles dans le paysage urbain, même si beaucoup ont été effacés par le temps et l'urbanisation.

Ainsi, les talus en bordure de terrasse sur lesquels se sont implantés un grand nombre de villages restent lisibles dans certains secteurs, en particulier lorsqu'il s'agit d'espaces publics non bâtis ou non fragmentés par des infrastructures ayant remodelé le terrain naturel. On observe cela par exemple dans le Parc du Château à Schiltigheim, au cimetière israélite de Bischheim, au cimetière d'Hœnheim ou encore dans les nombreux espaces verts en frange Sud de Koenigshoffen (cimetières, jardins familiaux, parcelles agricoles, parc de la maison de retraite...). C'est également le cas des villages de Kolbsheim et Osthoffen, construits autour de châteaux dominant la Bruche ; ou encore de Achenheim et Breuschwickersheim construits le long des anciennes voies romaines reliant Strasbourg au piémont vosgien.

Les passages d'anciens bras de cours d'eau disparus ou de fossés restent également perceptibles et sont, dans certains cas, aménagés en espaces verts publics ou en cheminements doux, à l'image par exemple d'un ancien bras de l'Ostwaldergraben à Lingolsheim (bande verte parallèle à la rue des Prés) ou à Entzheim à l'emplacement d'un ancien fossé longeant le vieux village (chemin des Ecoliers et chemin Nachtweid).

TALUS MARQUANT LA LIMITE DE LA TERRASSE DE SCHILTIGHEIM



Parc du Château, Schiltigheim.



Cimetière, Hoenheim.



Cimetière israëlite, Bischheim.



Jardins familiaux du Pré Saint-Gall, Koenigshoffen.





A gauche, passage d'un ancien fossé (Entzheim). A droite, passage d'un ancien bras d'eau de l'Ostwaldergraben (Lingolsheim).

Eléments de synthèse :
« Socle Physique et naturel »

L'histoire de l'Eurométropole de Strasbourg est centrée sur le rapport à l'eau. Au-delà du cas de Strasbourg, la plupart des noyaux villageois sont implantés sur ou à proximité de cours d'eau, tout en étant, en général, abrités des crues.

Néanmoins, parmi les éléments du milieu physique qui ont été déterminants dans les logiques d'implantation des villages, peu sont encore visibles, à l'exception de quelques talus en bordures de terrasse.

Enjeux

Le principal enjeu est de ne pas perdre l'identité géographique et de ne pas laisser disparaître les traces de l'implantation originelle qui ont forgé le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg. Cela renvoie donc naturellement au rapport essentiel à l'eau, qu'il s'agisse du Rhin, de ses affluents ou des systèmes de fossés ou de talus qui structurent encore parfois le territoire.

II. HISTORIQUE DU DÉVELOPPEMENT URBAIN

Explication de la méthodologie relative au découpage des 5 classes des origines à nos jours

Les grandes phases du développement urbain de l'Eurométropole de Strasbourg ont conduit à produire la trame urbaine actuelle, les ruptures urbaines (logiques de déploiement des réseaux hydro, ferrés, routiers) ainsi que les formes urbaines associées.

Les cinq périodes correspondant aux grandes phases d'urbanisation ont été définies en fonction de leur pertinence historique au regard de l'évolution de la tâche urbaine.

avant le Moyen Age : des premiers établissements à la fin du Moyen Age ;

de 1800 à 1870 : la période du Second Empire, industrialisation, révolution industrielle qui désigne le processus historique du XIX^{e} siècle qui se caractérise par le passage d'une société à dominante agraire et artisanale à une société commerciale et industrielle ;

de 1870 à 1945 : la période allemande et l'entre-deux-guerres ;

de 1945 à 1975 : la période après-guerre ;

de 1975 à nos jours : la période contemporaine.

1. PÉRIODE AVANT 1800 : DES PREMIERS ÉTABLISSEMENTS À LA FIN DU MOYEN-AGE

- Les premiers établissements humains

Dans la plaine du Rhin, les premières occupations humaines datent du néolithique et étaient localisées à l'Ouest de l'agglomération sur les terrasses de loess. Koenigshoffen fut la première implantation humaine extérieure à la Ville. Le faubourg, situé sur la voie d'accès à Strasbourg depuis Metz et Saverne, connaît une occupation continue durant la période Mérovingienne. On retrouve ainsi la présence de tombes à Achenheim *(Hangendebuthenheim)* par exemple.

Vers l'an mil avant J.C., les Celtes s'installent dans la région et occupent l'île dite centrale mais évitent les berges du fleuve à cause des fréquentes inondations. Le site se localise dans la plaine du Rhin, au confluent de deux rivières, l'Ill et la Bruche dont les méandres créent un chapelet d'îles. Le territoire est hostile mais offre une traversée possible du Rhin et également des Vosges par le col de Saverne.

C'est l'eau, moyen de défense, mode de transport, source d'énergie et de nourriture qui a fait le Strasbourg des origines, sur une butte insubmersible proche du confluent entre l'Ill et le Rhin : l'Ellipse insulaire. Ce qui deviendra une ville, s'établit il y a quelque 2 000 ans, dans les limites étroites d'un castrum, chaînon du système de défense romain sur le Rhin moyen. Ce camp se situe dans la partie Sud-Est de cette Ellipse insulaire. Jusqu'au XI^{e} siècle, la zone bâtie est limitée au Castrum (environ 19 ha) dont le tracé sera conservé longtemps dans la topographie de la ville enserrée par des bras d'eau de l'Ill et de la Bruche.

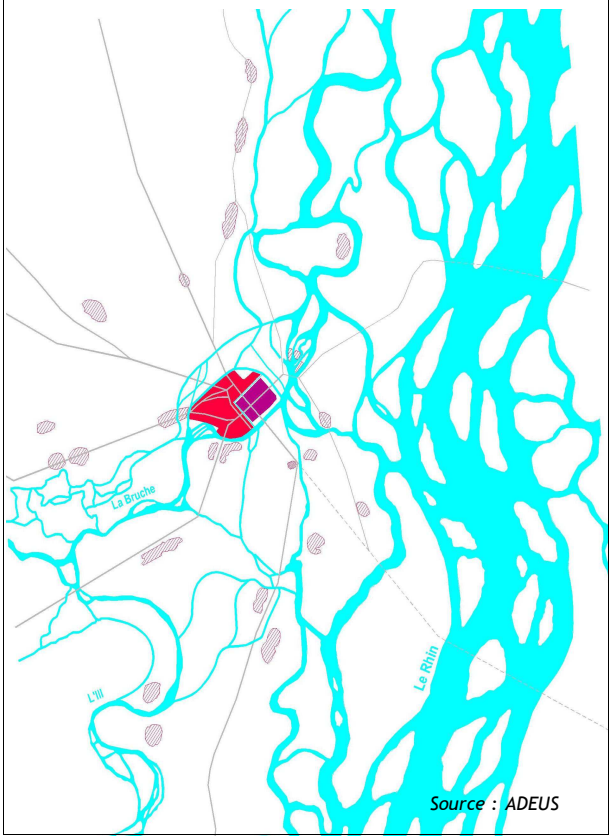
La création d'un port sur l'Ill, communiquant avec le Rhin pour le ravitaillement de l'armée, ainsi qu'un réseau de routes, font de la ville un carrefour. Une population civile s'établit autour du camp, fondant cinq faubourgs dont celui de Koenigshoffen, situés le long de la voie prétorienne (via « praetoria ») en direction de Koenigshoffen. Cette dernière constitue un axe antique situé le long de la crête, protégée des inondations et qui est à l'origine de la Grand'Rue.

Mais en 451, les Huns anéantissent l'autorité romaine et brûlent la ville. Les Alamans s'installent dans la campagne et les survivants se réfugient dans les ruines du castrum.

■ Les agrandissements médiévaux

En 496, la ville, renommée Strate Burg « la ville des routes », est intégrée au royaume des Francs. Les Mérovingiens font de la cité le siège des évêques dont le pouvoir s'étend sur toute la région. Leur autorité est renforcée par les Carolingiens et Strasbourg prend le statut de ville libre du Saint Empire Germanique. Au XIII^{e} siècle, ce pouvoir est ébranlé tout d'abord par les princes féodaux de la région, puis renversé par les notables de la ville mais la cité conserve son autonomie.

CARTE N°2 : **Argentorate, camp militaire de l'Empire Romain au II^{e} siècle**



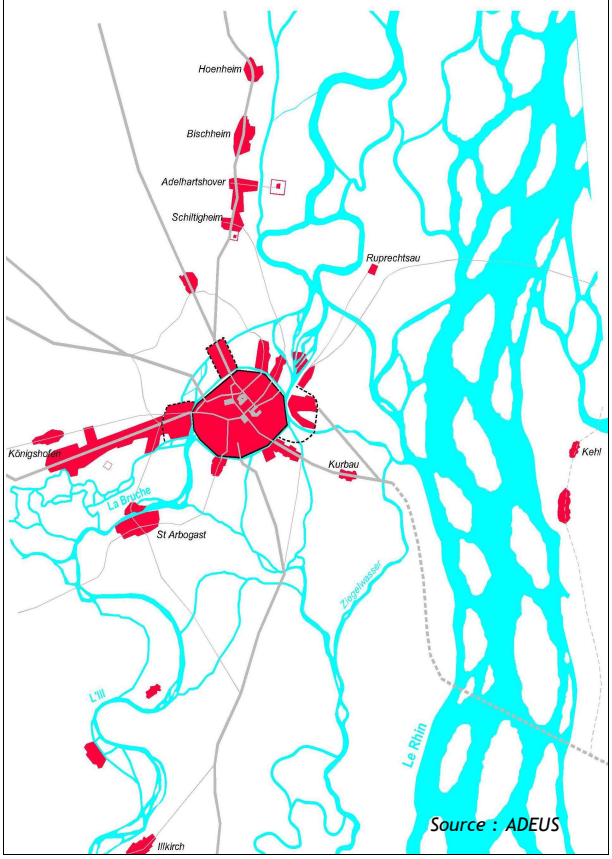
Le premier développement urbain de Strasbourg laisse une trace très marquée encore aujourd'hui dans le tissu de l'ellipse insulaire. Les axes structurants du castrum restent les supports de l'organisation urbaine du centre.

Avec la construction d'un pont sur le Rhin en 1388, d'un port de l'ancienne douane en 1358 et d'un monopole de la navigation jusqu'à Mayence, Strasbourg est un important lieu de transit. Cette situation favorise un développement économique et une croissance urbaine hors du castrum.

Durant le Moyen-Age, quatre agrandissements de l'enceinte vont étendre la ville au-delà de l'ellipse insulaire :

- vers 1100, une première phase d'extension vers l'Ouest de l'Ellipse jusqu'à l'actuel Fossé des Tanneurs ;
- vers 1200, une seconde phase déplace l'enceinte vers le Nord aux limites de l'ellipse insulaire. La totalité de cette dernière est entourée d'une muraille qui épouse le tracé du Fossé du Faux-Rempart ;

CARTE N°3 : **Développement urbain au XIII^{e} siècle**



- à la fin du XIV^{e} siècle, un troisième agrandissement a lieu afin de protéger les faubourgs Ouest et Nord-Ouest de la ville par une nouvelle enceinte achevée en 1390 (incluant l'Ouest des quartiers centraux entre les actuels Fossé des Treize et Faubourg National) ;
- la dernière extension de la cité médiévale (1387-1441) est principalement liée à la nécessité de protéger la position stratégique de la ville par rapport aux accès au Rhin. Le quartier de la Krutenau au Sud-Est de l'ellipse insulaire en est le plus proche, ce qui entraîne la construction de son mûr d'enceinte achevé en 1444.

Successivement, elle a intégré des faubourgs denses pour protéger leurs populations et les activités artisanales ou des villages pour bénéficier d'espaces maraîchers à l'intérieur de l'enceinte. Mais face aux menaces de siège de 1475, la ville a dû faire raser ses faubourgs proches (qui ne seront reconstruits qu'à partir XIX^{e} siècle). Ainsi le tissu urbain n'est pas uniforme et seul le noyau antique est dense.

Au fur et à mesure des agrandissements de l'enceinte, la ville atteint la superficie de 202 hectares à la fin du XV^{e} siècle. Elle ne connaîtra pas d'autre extension jusqu'en 1871.

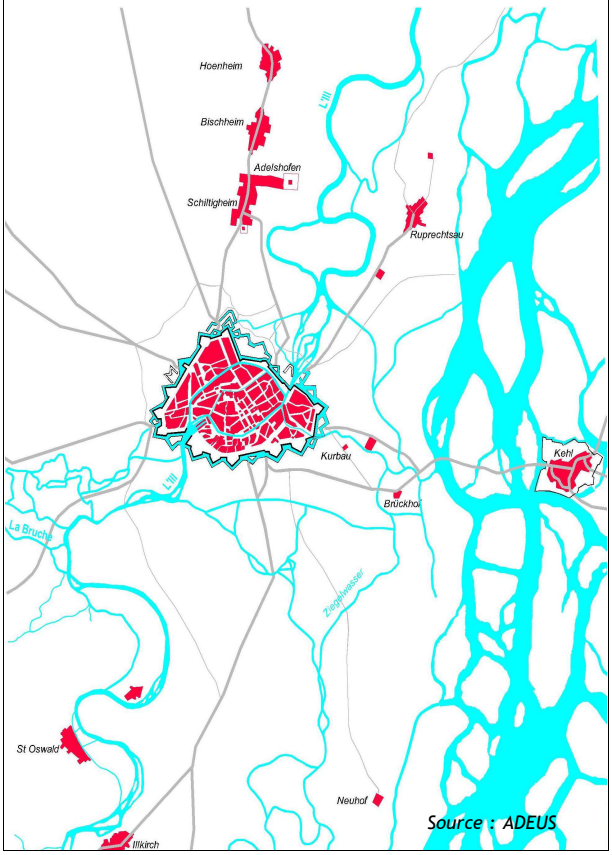
Au XVII^{e} siècle, Strasbourg devient capitale provinciale française. De par son importance stratégique par rapport au Rhin, elle devient ainsi une place-forte à la frontière du royaume et une grande ville de garnison.

Dés 1681, Vauban améliore et renforce les systèmes défensifs de la ville avec la construction en direction du Rhin d'une citadelle séparée de la ville par une esplanade pour les entraînements militaires. Cette construction entraînera la disparition de l'enceinte-Est de la Krutenau.

A cette période, le canal de la Bruche est construit à l'Ouest en 1682 pour le transport des matériaux des carrières de Wolxheim nécessaires aux grandes constructions de fortifications de la place de Strasbourg.

Au XVIII^{e} siècle, deux parcs publics dédiés à la promenade sont aménagés à l'extérieur des fortifications, la promenade Lenôtre (l'actuel parc de l'Orangerie) en 1692 et le parc des Contades créé en 1764 sur l'emplacement d'un champ de tir.

CARTE N°4 : **Développement urbain au XVII^{e} siècle en 1667**



Le centre ville s'est développé le long des anciennes voies romaines qui formaient de grandes rues. Entourée de murailles au Moyen-Age, Strasbourg devint une ville puissamment fortifiée au cours des temps Modernes. Quant au reste du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, l'urbanisation en dehors de Strasbourg se présente sous forme de villages agricoles qui resteront fidèles à leur vocation agricole pour la plupart d'entre eux jusqu'au milieu du XX^{e} siècle.

Quant au reste du territoire de l'Eurométropole, son armature est caractérisée par des villages organisés autour d'un réseau de rues et composés d'un parcellaire en lanière étroit, où s'organisent des fermes à pan de bois avec pignon sur rue. De nombreuses fermes des XVII^{e} et XVIII^{e} siècles sont encore présentes aujourd'hui et forment les centres anciens villageois.

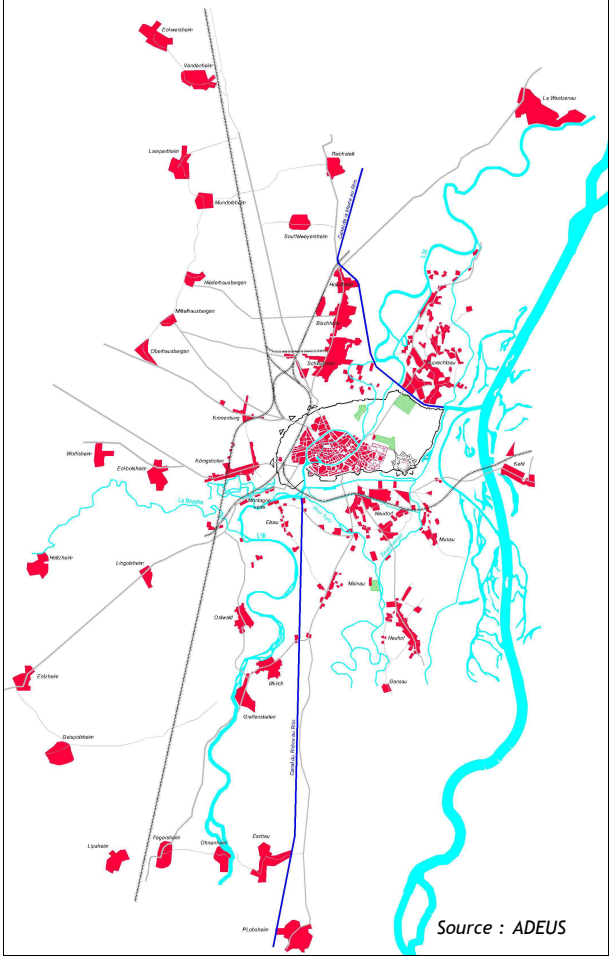
2. PÉRIODE DE 1800 À 1870 : LE SECOND EMPIRE MARQUÉ PAR LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE

A partir du milieu du XIX^{e} siècle, la révolution industrielle va être à l'origine de profondes transformations des sociétés sous l'effet des progrès techniques et du développement de l'industrie. Ce processus se caractérise par le passage d'une société à dominante agraire et artisanale à une société commerciale et industrielle. Ce phénomène a été à l'origine d'une urbanisation hors de la ville et à la périphérie de cette dernière.

Dans la seconde moitié du XIX^{e} siècle, la grande industrielle s'établit autour de la cité de Strasbourg au détriment des petits ateliers artisanaux. Près d'un tel pôle de concentration économique, les communes suburbaines connaissent un essor industriel et urbain rapide. De nombreux villages agricoles ou faubourgs naissant vont se transformer en villes ou en quartiers industriels. La population active qui travaillait essentiellement dans l'agriculture va peu à peu être occupée par l'industrie. En 1870, l'agglomération strasbourgeoise dépasse les 90 000 habitants.

Cette période était caractérisée par le renforcement du rôle de garnison de Strasbourg et par la réalisation d'importantes infrastructures de communication, d'assainissement et d'embellissement, tant à Strasbourg que dans l'ensemble du territoire de l'Eurométropole. Cette phase d'expansion est stimulée par la construction de canaux et de voies ferrées qui vont accélérer le développement de l'industrie et par conséquent de l'urbanisation.

CARTE N°5 : **Développement urbain au XIX^{e} siècle en 1863**



- Réalisation d'infrastructures territoriales, embellissement de la ville et émergence des premiers faubourgs

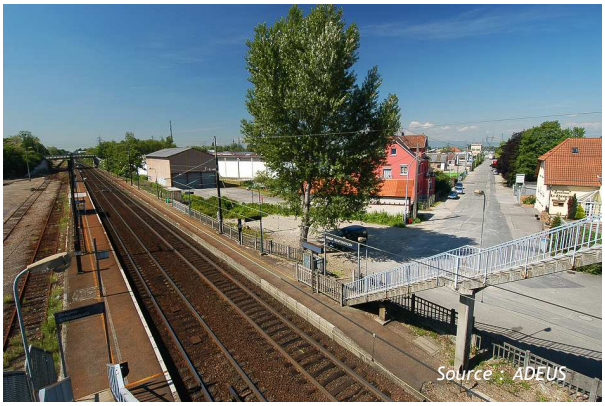
Le transport est un des secteurs clés du développement urbain ; tout commence avec la mise au point de la machine à vapeur en 1782 et qui sera utilisée après 1830 pour le transport et pour faire fonctionner des machines.

Sous le second Empire, la révolution industrielle s'accompagne d'une révolution des transports durant la même période. La construction d'importantes infrastructures de communication, de nouveaux modes de transport, permettent des déplacements plus sûrs et plus rapides permettant à la ville d'assurer sa participation aux échanges régionaux et internationaux en pleine mutation. Le territoire va peu à peu se doter d'un maillage ferroviaire et de voies navigables qui auront une grande influence sur l'essor industriel. En effet, ces axes structurants exercent un effet d'attraction pour l'implantation des industries.

L'implantation des industries à proximité des axes terrestres et fluviaux va avoir un impact sur le développement des faubourgs et des villages.

Le développement du réseau ferroviaire commence en 1841 avec l'aménagement de la ligne Strasbourg-Bâle (une des premières de France). D'autres lignes viennent étoffer le réseau naissant : Paris-Strasbourg en 1852, Strasbourg-Kehl en 1861 et Strasbourg-Lauterbourg en 1876.

Les villages ruraux desservis par le réseau ferroviaire voient leur tissu urbain se développer à proximité des gares avec l'implantation de nouveaux quartiers (Vendenheim, Mundolsheim, La Wantzenau, Hoenheim, Lingolsheim, Entzheim, Geispolsheim…).



Gare de Geispolsheim, Geispolsheim-Gare.



Gare de La Wantzenau.

Quant aux voies navigables, deux canaux seront creusés, le Canal du Rhône au Rhin (1834-1841) et le Canal de la Marne au Rhin (début des travaux en 1845 et achevé en 1853). Ils constituent également un élément accélérateur de l'industrialisation en permettant le transport des matières premières et des marchandises. Ces voies navigables ont pour fonction essentielle de desservir les grands centres industriels qui se trouvent sur leurs bords notamment dans les villes de 1ère couronne.

Le développement de ces infrastructures va participer à l'extension de l'urbanisation avec l'implantation d'industries accompagnées de nouveaux quartiers destinés au logement des ouvriers.

A l'Ouest, le principal faubourg de la cité à l'époque romaine, Koenigshoffen doit son essor au chemin de fer. Avec l'arrivée de la ligne de chemin de fer Strasbourg-Bâle en 1841, la première gare de Strasbourg s'y installe ainsi que les premières industries, les brasseries (site Gruber) puis des forges et les savonneries. C'est le début de l'industrialisation du faubourg qui s'étoffe suivant une radiale par un habitat spontané et organisé le long de la route des Romains.

Quant au faubourg de Cronenbourg, son essor est lié à l'installation de la rotonde de la gare en 1840, ensemble de constructions servant de dépôt de locomotives et d'ateliers ferroviaires et surtout de l'implantation de la brasserie Kronenbourg en 1862 à proximité de la voie ferrée.

La construction du Canal de la Bruche (1682) et le développement du trafic fluvial qui en résulta attirèrent quelques habitants au faubourg Saint-Arbogast.

Avant que le Rhin ne soit canalisé, les crues noyaient régulièrement la plaine voisine. Afin de limiter les inondations et permettre un développement urbain hors des murs. Des travaux de canalisation, de régulation et d'endiguement du Rhin ont été entrepris en 1842 jusqu'en 1876. Ils ont permis le développement significatif de la ville hors des murs avec de nouveaux quartiers strasbourgeois comme le Neudorf ou le Neuhof au Sud et la Robertsau au Nord, en les soustrayant définitivement aux risques d'inondation mais également de mettre à l'abri des villages régulièrement inondés au Nord (La Wantzenau) comme au Sud (Eschau, Plobsheim…) de la métropole.

Ainsi, le Neuhof voit se développer en embryon de faubourg le long de la route d'Altenheim, ainsi qu'au Marschallhof et au début de la rue de la Ganzau.

En 1861, la digue du Fossé Riepberg, entre Ill et Ziegelwasser fut renforcée pour y faire passer la ligne de chemin de fer Strasbourg-Kehl. Vers la fin du siècle, se creusèrent ou s'agrandirent les bassins séparant Neudorf des quartiers centraux. Ce n'est qu'en 1887, grâce à la construction du canal de décharge de l'Ill, au Sud d'Erstein, que les risques d'inondations furent définitivement écartés. De plus, fut rendu possible le transfert progressif de l'ancien port fluvial de l'Ill sur les canaux et les bassins permettant la jonction entre le Canal du Rhône au Rhin et celui de la Marne au Rhin. L'ancienne « coupure militaire » entre Strasbourg et Neudorf avait été supprimée, par contre s'était renforcée la « coupure fluviale ». Le verrou qui bloquait l'urbanisation du quartier avait sauté et les constructions se multiplièrent, d'abord le long des axes routiers, puis entre eux.

L'industrialisation a également marqué la Robertsau mais de manière bien plus modérée. A la fonction de villégiature que le village avait acquise au XVIII^{e} siècle, se substitue progressivement la fonction de production agricole. En effet, le maraîchage s'intensifie limitant les activités industrielles (fabrique de bougies et papeterie) et l'urbanisation se développe de part et d'autre de la rue Boecklin.

- L'industrialisation et le développement des villes de première couronne

A partir de 1850, les industries strasbourgeoises sont venues s'installer dans les communes de première couronne en raison de la proximité des axes de transport (chemin de fer et/ou canaux) et de la disponibilité de grands terrains libres. Ces communes connaîssent alors un essor industriel et urbain important.

Schiltigheim se transforme en ville industrielle avec l'arrivée de cinq brasseries et l'implantation d'industries annexes (malterie, tonnellerie, chaudronnerie, équipement frigorifique…) et alimentaires. Afin de relier ce pôle industriel à la ligne ferroviaire Paris-Strasbourg, un embranchement reliant Hausbergen à Schiltigheim fut construit en 1865 puis greffé sur la ligne Strasbourg-Lauterbourg après la construction de celle-ci. Des dessertes ferroviaires ont été aménagées afin de desservir les brasseries (Fischer, Heineken).

Les grandes industries s'installent au Sud du bourg de Schiltigheim, le long des axes de communication Nord-Sud existants (la route de Bischwiller et la rue principale). L'installation de ces industries, en premier lieu les brasseries, va s'accompagner de la création d'industries schilikoises, parfois complémentaires, comme les malteries, le matériel de réfrigération, la chaudronnerie. Schiltigheim devient la banlieue industrielle de Strasbourg, avec une industrie diversifiée de brasseries, d'équipement et d'agroalimentaire. La prépondérance des brasseries et malteries industrielles marque fortement le paysage par leur hautes cheminées ce qui vaudra à la commune le titre de cité des brasseurs.

La population de Schiltigheim augmente peu jusqu'au milieu du XVIII^{e} siècle, elle compte à peine 800 habitants en 1683. Profitant du développement industriel à partir de 1850, elle s'accroît rapidement et dépasse les 14 000 habitants en 1905.

Le développement du réseau ferroviaire et l'accroissement du parc de machines nécessitèrent de délocaliser la rotonde de Cronenbourg. Par conséquent, les nouveaux ateliers de réparation du chemin de fer sont transférés à Bischheim en 1879. Bischheim accueille également en 1906 avec les communes limitrophes la gare de triage qui s'étend sur 100 hectares.

L'implantation de ces ateliers a été à l'origine d'une forte croissance démographique de la ville (doublement de la population en 15 ans) avec l'arrivée de familles pauvres dans l'attente de lendemains meilleurs.

La tannerie, implantée à partir de la fin du XIX^{e} siècle, se concentre à Lingolsheim, dont les sols, riches en sable rouge et blanc, engendrera également le développement des sablières. Ces dernières doivent répondre à la demande croissante de matière première, nécessaire à la construction de la ceinture fortifiée de Strasbourg en vue de la défense de la ville mais nécessaire à la construction de logements destinés à la population ouvrière attirée dans la commune par la présence des tanneries.

Le XIX^{e} siècle marque le point de départ du développement d'Illkirch-Graffenstaden avec l'implantation en 1838 à Graffenstaden de l'Usine de Graffenstaden, née de la fusion entre la Fabrique d'acier du Bas-Rhin (créée en 1825) et des « Ateliers de construction » de Strasbourg (créés en 1826). L'essentiel de son activité se concentre autour de l'usine qui, grâce à son champ d'action international, son besoin en main d'œuvre et son apport économique, intègre la ville dans un réseau industriel régional. Des cités ouvrières sont construites pour pouvoir accueillir les nombreux ouvriers de l'usine.

Ostwald est également touchée par cette évolution générale ; sa situation défavorable à toute implantation industrielle est compensée par la proximité et la puissance d'attraction de l'usine de Graffenstaden. L'extension du village d'Ostwald se poursuit de manière concentrique et va devenir un village dortoir.

Quant à Lingolsheim, la modernisation a, en partie, été rendue possible par l'installation, à la fin du XIX^{e} siècle, des tanneurs Adler-Oppenheimer et le développement fulgurant de l'entreprise. La ville devient « métropole du cuir ».

Le développement industriel ainsi que la construction de grandes infrastructures ferroviaires et fluviales qui drainent le territoire ont participé au développement des faubourgs de Strasbourg ainsi qu'à celui des villes et des villages situés sur le passage des axes ou à proximité. Au XX^{e} siècle, les villages agricoles de première couronne (Lingolsheim, Schiltigheim, Bischheim, Illkirch-Graffenstaden…) se transforment en villes ouvrières. La révolution industrielle provoque l'exode rural. Les habitants de la campagne partent vivre en ville pour y trouver un emploi, ce qui a généré l'émergence de nouveaux quartiers d'habitat denses destinés au logement des ouvriers à proximité des lieux de production.

■ Réalisation d'infrastructures d'assainissement et d'embellissement

La ville de Strasbourg, qui s'est fortement densifiée, doit également effectuer une importante modernisation et réaliser des travaux d'assainissement et d'embellissement :

- le comblement de canaux dès 1836 qui servaient d'égouts : recouvrement du fossé des Tanneurs, disparition du fossé des Orphelins et du canal de l'Hôpital militaire à la Krutenau dans le cadre d'importants travaux d'assainissement ;
- l'aménagement des quais ;
- l'éclairage public à partir de 1840 rendu possible grâce à la construction de l'usine à gaz ;
- l'aménagement de deux parcs publics hors les remparts : les Contades (champ de tir des Arquebusiers) puis l'Orangerie (promenade Lenôtre) ;
- le développement de l'activité maraîchère extra muros, au Nord de la ville sur les terrains de la Robertsau et l'installation de résidences de villégiature à proximité des parcs.

3. PÉRIODE DE 1870 À 1945 : LA PÉRIODE ALLEMANDE ET L'ENTRE-DEUX-GUERRES

Cette période est marquée par une transformation profonde de Strasbourg, à savoir l'extension majeure de la ville extra-muros qui triple sa superficie ainsi que la modernisation de la ville ancienne.

En 1871, sur une surface d'à peine 200 ha, 69 000 habitants sont entassés, parfois dans les ruines consécutives au siège meurtrier, alors que 17 000 seulement vivent dans de lointains faubourgs ruraux. Les nouvelles autorités font alors sauter la cuirasse obsolète des fortifications portant d'emblée de 230 à 614 ha la surface des « Quartiers centraux ». C'est le début d'un vaste développement qui se poursuivra après la première puis après la seconde guerre mondiale, portant à 750 ha le total urbanisé.

■ Période de l'annexion allemande 1870 à 1918 : grand développement urbanistique de la ville

Strasbourg devient allemande, capitale du Reichsland Elsass-Lothringen. La ville va connaître un important développement industriel et économique afin de devenir une ville moderne susceptible de rayonner dans tout l'espace du Rhin supérieur. Cette période se traduit par une importante extension de la ville et par la rénovation du centre ancien.

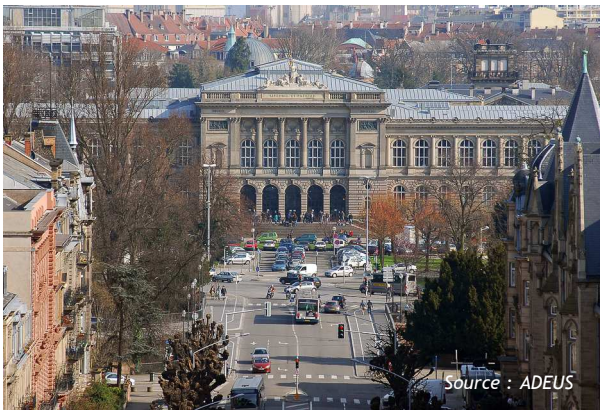
• Construction de la Neustadt

La volonté du nouveau pouvoir est de faire de Strasbourg une capitale régionale à l'image de Berlin. Pour cela, il faut l'agrandir mais aussi renforcer les points faibles de son système de défense. Ainsi la nouvelle enceinte est doublée par le positionnement stratégique des nouvelles infrastructures :

- les terrassements d'une nouvelle gare à l'Ouest,
- les bassins d'un nouveau port hors de la ville au Sud,
- et une zone de glacis soumise à des règles d'édification strictes.

Une ceinture des forts est réalisée à distance de la ville de part et d'autre du Rhin. Ces contraintes ne permettent une extension de la ville qu'au Nord, à proximité des parcs des Contades et de l'Orangerie.

La construction de la ville allemande s'est faite en continuité avec le Nord-Est de l'ancien centre et recomposait, à cette occasion, une fois encore, sa topographie et son système de régulation des eaux. Comme ces terres sont inondables, un remblai de deux mètres est réalisé. Le projet d'agrandissement triple la surface de la ville. La « Neustadt », dont le plan d'extension a été établi par Conrath en 1880, accueille les bâtiments représentatifs du pouvoir et de la culture allemande (le Palais du Rhin et l'Université, implantés sur les glacis de l'ancienne fortification). Sa dissemblance avec la vieille ville est totale. La composition joue sur une juxtaposition de la nouvelle ville à l'ancienne et sur les coutures et les transitions entre deux tissus. Les articulations sont gérées par les places de représentation et une grande avenue répond aux besoins modernes de déplacements. La ville est alors entièrement dessinée et les perspectives mettent en scène le bâti et le végétal. Ses rues sont larges et dimensionnées aux besoins modernes de circulation et le végétal a un rôle structurant dans sa composition.



Neustadt - Palais Universitaire.



Neustadt - avenue des Vosges.

- **Création des premières citées d'habitations à vocation sociale**

En 1886, ont lieu les premières élections locales après l'annexion allemande. La nouvelle municipalité se penche sur le problème du centre et ses logements insalubres. Le projet de réalisation du tramway amène celui d'une grande percée dans le tissu ancien. Pour reloger les habitants de ces îlots, elle crée une des premières cités jardins d'Europe, la cité du Stockfeld, édifiée à la lisière de la forêt du Neuhof, selon l'utopie d'Ebenerzer Howard d'une réconciliation de la civilisation avec la nature. D'autres opérations philanthropiques, comme la cité Spach (1902-1912), sont construites à la périphérie de la ville.





Cité Spach - Quartier Vauban, Strasbourg.





Cité jardin Ungemach - Quartier du Wacken, Strasbourg.









Cité du Stockfeld - Quartier du Neuhof, Strasbourg.

- **Renforcement de la vocation portuaire de Strasbourg**

La situation de carrefour à la confluence de voies terrestres et d'un réseau fluvial dense depuis les origines de la ville, a permis le développement de sa vocation portuaire. L'activité portuaire, concentrée au Moyen-Age dans la cité, à proximité de la cathédrale (l'Ancienne Douane en 1358), a connu une expansion à la fin du XIX^{e} siècle par la création de bassins hors des fortifications qui guidèrent progressivement le développement de la zone portuaire en direction du Rhin :

- 1880 : création du bassin de l'Hôpital destiné à l'accueil de péniche ;
- 1892 : création du bassin d'Austerlitz, qui est l'origine du port moderne.

- **Implantation de la première zone d'activités**

Ancienne prairie, destinée au parcage des bêtes, la Plaine des Bouchers fut maintenue non bâtie dans son intégralité jusqu'en 1912, date à laquelle le terrain fut converti en bloc, en vaste lotissement industriel où s'implante l'usine d'automobiles Mathis qui s'étendait sur une trentaine d'hectares et comptait environ 10 000 ouvriers. La zone industrielle de la Plaine des Bouchers s'est développée surtout après 1925.



Plaine des Bouchers - Quartier de la Meinau, Strasbourg.

D'une façon générale l'urbanisation de la Meinau, de cette banlieue Sud ne démarre véritablement qu'au début de ce siècle, une fois maîtrisées les crues du Rhin et de l'Ill. Elle se fera progressivement du Nord vers le Sud.

- **Construction du réseau de tramway**

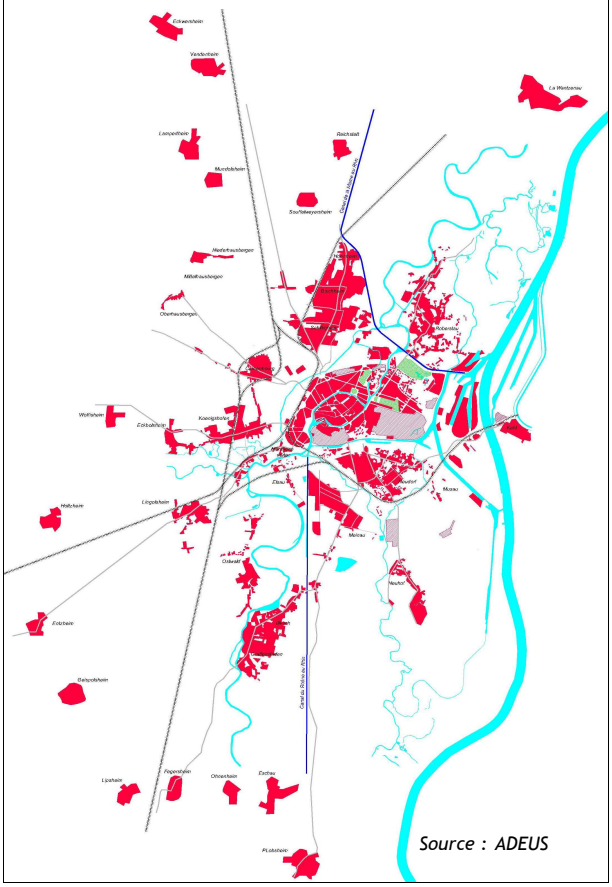
La construction d'un réseau de tramway entre 1886 et 1909 (électrifié en 1894) va également accompagner le développement urbain en permettant d'effectuer la liaison entre la ville et la couronne périurbaine.

Une première ligne du tramway strasbourgeois est ouverte en 1878 entre la porte de Pierre et le pont de Kehl via la place Kléber. Elle est prolongée vers le Nord à Hoenheim trois mois plus tard. D'autres lignes complètent progressivement le réseau : la ligne de Koenigshoffen en 1880, suivie en 1883 de celle de la Robertsau. Enfin, une nouvelle ligne est ouverte en 1885, entre la place Kléber, Neudorf et Neuhof, tandis que la ligne de Koenigshoffen est prolongée à Wolfisheim, avec un embranchement vers Achenheim-Osthoffen et Truchtersheim.

Dès 1886, une ligne de cinquante-quatre kilomètres parallèle au Rhin est ouverte entre Strasbourg et Marckolsheim via Graffenstaden avec deux embranchements vers Erstein et Rhinau. En 1887, la ligne de Truchtersheim, en banlieue Ouest, est ouverte au public. En 1892, le réseau s'étend sur la rive droite du Rhin au départ de Kehl, vers Schwarzach et Buhl au Nord, Lahr-Dinglingen et Offenburg au Sud.

Le réseau de tramway interurbain totalise alors 194 kilomètres et relie l'agglomération strasbourgeoise aux communes de la région jusqu'au pied des Vosges, à Colmar ainsi qu'au Pays de Bade.

CARTE N°6 : **Développement urbain au XX^{e} siècle en 1932**



■ Période de l'entre-deux-guerres mondiales

Le développement urbain de l'entre-deux-guerres s'est fait essentiellement au travers de lotissements de banlieue et de cités-jardins. Cette période marquait ainsi le passage d'une ville forteresse à une ville polynucléaire grâce à la restructuration des quartiers périphériques et au développement des faubourgs. Elle produisit des citées d'habitations à vocation sociale.

- **Intensification du développement des faubourgs**

En 1910, un plan d'aménagement urbain, le Bauordnung est réalisé. Ce dernier réglemente le centre, mais aussi, pour la première fois, les faubourgs. Suivant les modèles allemands d'urbanisme culturaliste, il utilise la structure hydrologique et végétale du territoire pour orienter un développement polynucléaire de la ville. Il crée des zones et cinq types de paysages urbains : les constructions contiguës, les constructions ouvertes entourées de jardins, les périmètres industriels, comme la Plaine des Bouchers au Sud, un nouveau port à l'Est sur le Rhin (qui entre temps est redevenu navigable), les périmètres protégés (zone de captage des eaux) et les jardins ouvriers.

Des quartiers ouvriers sont projetés à proximité des lieux de travail. Ce grand nombre de logements populaires et les équipements liés servent à y créer une centralité (églises, écoles, crèches sont construits).

Le faubourg de Cronenbourg a connu des extensions axées sur les deux artères principales, route de Mittelhausbergen, route d'Oberhausbergen ainsi qu'à l'Ouest de la voie ferrée.

L'accroissement de la population continue le long de l'axe de la route de Schirmeck même si la Montagne Verte reste un lieu de détente pour les citadins.

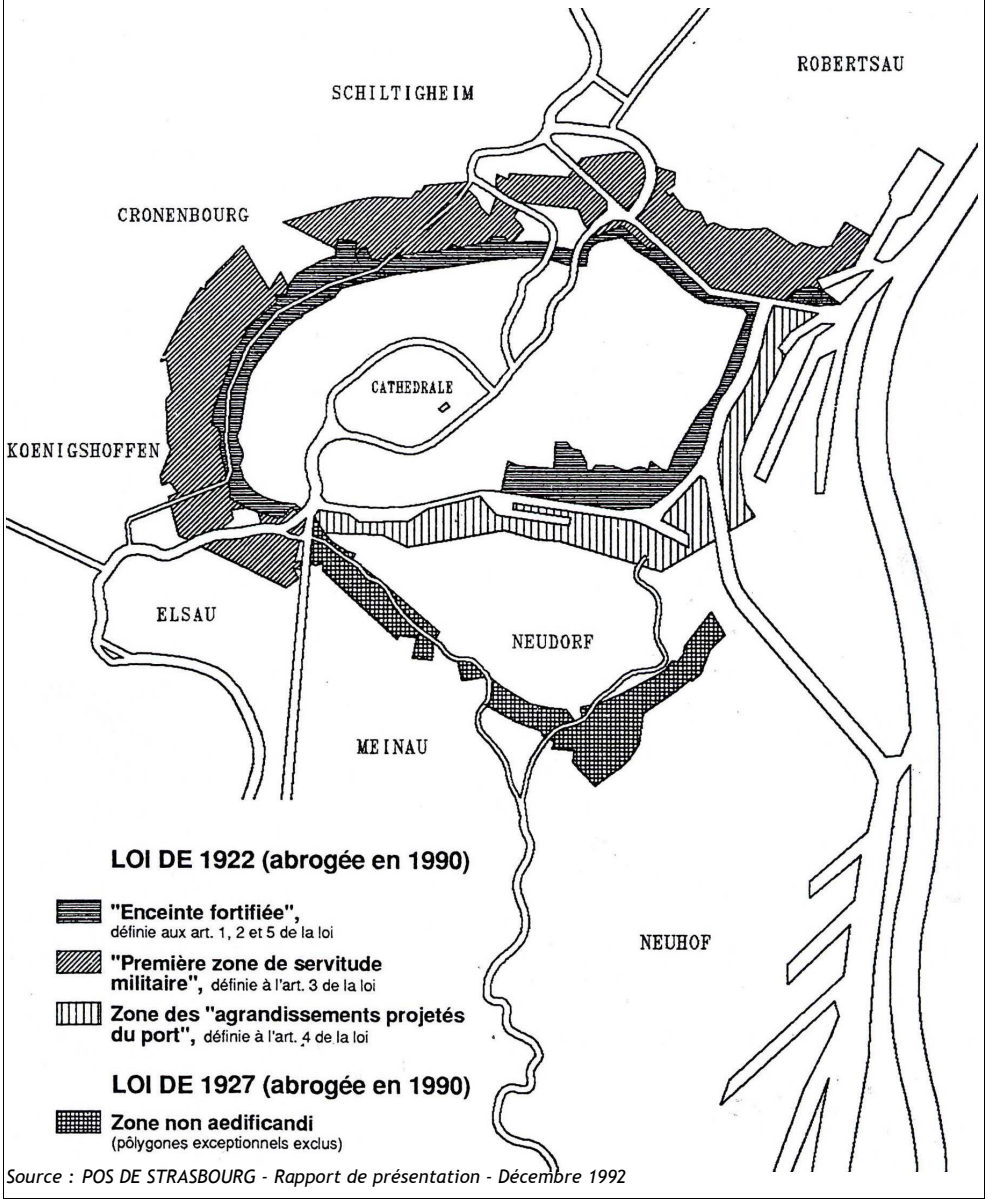
Le Neudorf est caractérisé par l'implantation de petits collectifs sociaux (cité Rister, avenue Aristide Briand…).

Les agglomérations de première couronne se transforment au gré de l'avancée de l'urbanisation et commencent à avoir une allure étirée et tentaculaire. L'urbanisation s'accélère autour de ces grands axes structurants jusqu'à la formation de conurbation.

- **Démolition des remparts**

Le retour de l'Alsace-Moselle permet à la France de retrouver un accès au Rhin. L'Etat crée le Port Autonome de Strasbourg, instrument d'une politique de développement des fonctions portuaires et industrielles de la ville. C'est une période de construction importante. Les projets d'avant-guerre sont poursuivis comme la grande percée et les cités de logements sociaux. La municipalité souhaite étendre la ville et procède à la démolition des remparts. Mais les lois de 1927 gèlent l'exploitation de la zone qui doit devenir une ceinture verte dans un but hygiéniste.

CARTE N°7 : **Zones antérieurement régies par les lois de 1922 et de 1927**



Source : POS DE STRASBOURG - Rapport de présentation - Décembre 1992

En effet, les anciens glacis militaires résultent de la démolition des fortifications de la ville et comprennent une ceinture verte et bleue délimitée par plusieurs cours d'eau. Ces espaces ont longtemps échappé à l'urbanisation car, soumis aux lois de 1922 et 1927, ils demeuraient en principe *non aedificandi* et comprenaient des espaces agricoles, des jardins familiaux... Les lois de 1922 et 1927 ont été abrogées partiellement par la loi n°90-1079 du 05 décembre 1990 relative aux zones *non aedificandi* de la ville de Strasbourg. Cette dernière a certes abrogé les lois de 1922 et 1927 mais a cependant et surtout imposé des conditions de limitation de construction à 20 % de la superficie globale de chacune de ces zones.

La poursuite de la construction de cités d'habitations à vocation sociale est lancée (dont le caractère philanthropique est imprégné dans l'architecture et la composition de l'espace) afin de remédier au problème de relogement des habitants des logements insalubres du centre-ville.

- 1910-1914 : la Cité Jardin du Stockfeld, édifiée à la lisière de la forêt du Neuhof (utopie d'Ebenerzer Howard : réconcilier la civilisation avec la nature) ;
- 1924-1926 : la Cité Ungemach dans le quartier du Wacken de Strasbourg ;
- dans les années 30 : le quartier Suisse à Strasbourg.

L'essor démographique de l'entre-deux-guerres va être moteur pour l'extension des villes de première couronne. De nouveaux quartiers d'habitations individuelles sont construits afin d'accueillir les nouveaux venus, pour la plupart citadins en quête de maison individuelle.

- **L'évolution des villages de deuxième couronne**

La desserte ferroviaire des villages de deuxième couronne a généré la construction de nouveaux quartiers (maisons de style ouvrier) à proximité des gares (Mundolsheim avec un quartier de cheminots, Vendenheim, La Wantzenau, Entzheim, Geispolsheim avec le développement d'une nouvelle entité, Geispolsheim-gare déconnectée du village ancien, Fegersheim-Lipsheim…). Les gares deviennent un nouveau pôle d'attraction, le lieu d'exode quotidien d'une partie de la population vers Strasbourg ou vers les lieux de production.

- **Développement des sablières et des gravières**

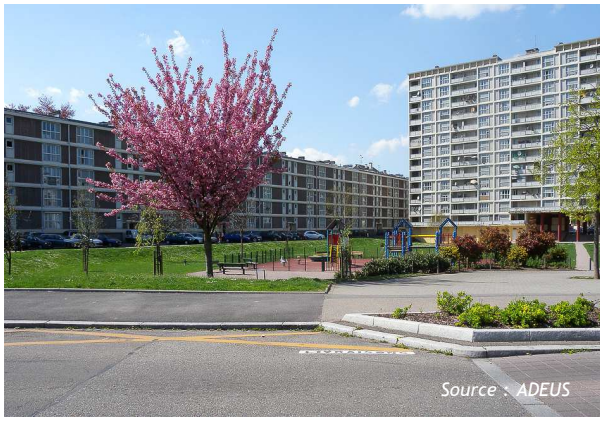
A l'Ouest, les sols de Lingolsheim, riches en sable rouge et blanc, sont exploités intensivement dès la fin du XIX^{e} siècle. Les sablières, nombreuses, doivent répondre à la demande croissante de matières premières, nécessaires à la construction de la ceinture fortifiée de Strasbourg en vue de la défense de la ville mais nécessaires aussi à la construction de logements destinés à la population ouvrière attirée dans la commune par la présence des tanneries. En 1912, la gravière Gérig à Ostwald est exploitée créant de nombreux emplois, accélérant ainsi le développement de la commune.

4. PÉRIODE DE 1945 À 1975 : LA PÉRIODE D'APRÈS-GUERRE ET DE LA RECONSTRUCTION

La période d'après-guerre est marquée par la reconstruction sur fond de crise du logement social, accompagnée par la volonté de faire de Strasbourg une métropole rhénane au rayonnement international ainsi que par l'implantation des grands ensembles qui vont contribuer à l'expansion des faubourgs de l'agglomération.

Tout d'abord, Strasbourg est choisie comme site d'expérimentation de la construction des grands ensembles par l'Etat pour faire face à la crise du logement. Dans ce contexte, la cité Rotterdam (1953), construite à l'Est de la Neustadt, avait pour but d'élaborer les méthodes permettant de réduire les coûts et les délais de construction. La cité Rotterdam fut ainsi le premier grand ensemble.





Cité Rotterdam - Quartier des XV, Strasbourg.

D'autre part, la construction de grands ensembles va contribuer à une forte expansion des faubourgs et une croissance rapide des banlieues de l'agglomération strasbourgeoise et de la première couronne. C'est à la fin des années 50 et durant les années 60 et 70 qu'ont été lancées les grandes opérations d'aménagement d'un seul tenant, grands ensembles et autres :

- le Sud-Est du centre de Strasbourg connaît un développement important (65 ha) avec la grande opération du quartier de l'Esplanade réalisée sur les anciens terrains militaires à côté de la citadelle qui se divisent en un secteur d'habitat (environ 58 ha dédiés à la construction de 4 000 logements) et un secteur universitaire (environ 16 ha) ;
- des quartiers périphériques d'habitat social se sont implantés dans l'agglomération strasbourgeoise et dans la 1ère couronne à une certaine distance du centre ancien (2 à 3 km). Ces quartiers, dits aujourd'hui « défavorisés », ont été construits en opposition au modèle urbain traditionnel, aux limites de la commune sur de grandes emprises foncières (exemples : Cité de l'Ill à la Robertsau, Cité de la Canardière à la Meinau, Cité de Hautepierre élaborée sur le principe de mailles hexagonales, cité des Ecrivains et du Marais à Schiltigheim, etc.).

Ces quartiers défavorisés représentent la majeure partie des extensions urbaines de la période comprise entre 1960 et 1982, qui, outre les grands ensembles, a vu également se développer, dans une moindre mesure, des lotissements de maisons individuelles isolés (à cette époque, ceux-ci se situent pour la plupart en première couronne autour de Strasbourg ou dans les quartiers périphériques de Strasbourg).



Cité de la Canardière - Quartier de la Meinau, Strasbourg.



Quartier du Guirbaden, Bischheim.



Quartier du Marais, Schiltigheim.



Cité de l'Ill - Quartier de la Robertsau,Strasbourg.

La cité de Hautepierre se voulait novatrice en s'efforçant d'apporter des solutions aux défauts des grands ensembles. Le tissu urbain s'organise sous forme d'une structure hexagonale qui divise l'espace en sous-quartiers appelés « mailles » à l'intérieur desquelles étaient maintenues des zones de calme, la circulation automobile s'effectuant en périphérie de celles-ci.

Au cours de la période des 30 Glorieuses, c'est au Sud et Sud-Est de la ville intra muros que ce sont implantées les nouvelles fonctions administratives comme la Sécurité sociale ou la Caisse d'Allocations Familiales, dont l'architecture est remarquable.

C'est à cette période que se développe le grignotage du patrimoine militaire. Les nouveaux secteurs de développement urbain, sur l'ancienne ceinture verte des glacis (issue du déclassement des terrains de l'enceinte de 1922), prolongent également le desserrement de la ville vers le Nord et le Sud permettant d'étendre les fonctions centrales jusqu'à la ceinture verte issue du déclassement des terrains de l'enceinte de 1922 et ainsi prolonger le desserrement du centre-ville.

Tous les faubourgs de l'agglomération connaissent une très forte expansion par la construction des grands ensembles, crées ex-nihilo sur des terrains très excentrés et par des ensembles pavillonnaires.

- Périurbanisation et sectorisation des fonctions

Les années 1960/1970 furent marquées par le développement des grandes infrastructures routières, l'urbanisme de secteur à vocation commerciale ou dédié à l'implantation d'entreprises et à l'étalement résidentiel. De plus, la ceinture des anciens glacis, sorte de « no man's land » a été, en partie, investie de manière ponctuelle et opportuniste par des infrastructures structurantes de circulation (rocade autoroutière A35, bretelles d'entrée et de sortie des autoroutes, voies ferrées, canal...), des zones portuaires, des équipements divers et des secteurs laissés en friche.

Ainsi, le déploiement progressif du réseau autoroutier sur l'ensemble du territoire français s'accompagne d'une augmentation de la motorisation des ménages. Ces deux facteurs ont inversé les mouvements migratoires de population qui s'effectuaient jusqu'alors des campagnes vers la ville. Ce phénomène appelé périurbanisation définit les mécanismes qui ont conduit et qui conduisent encore à l'étalement urbain et la sectorisation - des fonctions résidentielles et d'activités - de la trame urbaine. On assiste alors au développement de lotissements pavillonnaires, à la création de grandes zones commerciales périphériques en lien avec le réseau autoroutier, à la migration des activités et des équipements hors agglomération. L'agglomération strasbourgeoise s'élargit à une seconde couronne qui intègre désormais des communes jusqu'ici rurales.

Les activités se concentrent à Strasbourg dans deux zones principales dont la création est antérieure à 1960 : la Plaine des Bouchers et le Port. Ce sont principalement ces zones qui se sont complétées et agrandies jusqu'en 1999, alors que de nouvelles zones d'activités étaient créées en frange urbaine dans les communes de l'Eurométropole essentiellement (la Vigie à Geispolsheim et Ostwald, la zone d'activités d'Eckbolsheim, la Zone Commerciale Nord à Vendenheim…). Des pôles d'activités commerciales ont également été implantés à la périphérie de l'agglomération à proximité des autoroutes.



Zone d'activités la Vigie, Ostwald.

C'est en 1967, que la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) est créée, regroupant les communes de cette nouvelle agglomération élargie.

L'étalement urbain et la périurbanisation s'affirment vers 1968 au détriment des terres agricoles. La diffusion des lotissements s'est faite par vagues successives :

- La période entre 1968 et 1970 voit la constitution autour de Strasbourg d'une première auréole de communes touchées dans leur quasi-totalité par le phénomène « lotissement » qui coïncide avec la zone qu'il est possible d'atteindre en 15 mn à partir du centre de Strasbourg ;
- La période de 1968 à 1988 est caractérisée par l'extension des lotissements autour de Strasbourg dans les communes périurbaines de 1ère couronne (Illkirch-Graffenstaden, Ostwald, Bischheim, Eckbolsheim…) et dans les communes de 2ème couronne.

L'expansion des espaces urbains s'est traduit par le développement des banlieues, des zones périurbaines et des villages agricoles au détriment de la ville-centre. Les villages de deuxième couronne ont connu une forte croissance urbaine à partir de la seconde moitié du XXe siècle. Leur développement s'est fait principalement sous forme de lotissements pavillonnaires. Ces nouveaux quartiers sont monofonctionnels et ne se détachent pas de l'image du quartier dortoir. L'implantation en 1961 de la Raffinerie à Reichstett a eu un impact considérable sur le développement du village. Au cours de cette période, Strasbourg accueille le siège du Conseil de l'Europe et le port subit un agrandissement et une modernisation importante.



Raffinerie de Reichstett.

5. PÉRIODE DE 1975 À NOS JOURS : LA PÉRIODE CONTEMPORAINE

La périurbanisation se confirme au cours de la dernière décennie mais semble cependant moins vive que dans les années 80.

Dès le début des années 80, la période contemporaine est marquée par des extensions urbaines sous forme d'opérations plus ponctuelles et morcelées. La construction de « collectifs » en coeurs d'îlots et dans les interstices du tissu urbain ancien est devenue le type d'opération dominant (l'emportant définitivement sur les réalisations de lotissements de maisons individuelles déjà fort rares).

Cette période est également caractérisée par un phénomène de désindustrialisation des centres anciens des villes industrielles (Schiltigheim avec le déclin des activités brassicoles…) et par l'aménagement de pôles d'activités tertiaires ou de grands équipements d'agglomération à la périphérie de l'agglomération à proximité des infrastructures de communication (autoroute, transports en commun) :

- le Parc d'Innovation d'Illkirch qui accueille des activités tertiaires et universitaires à forte coloration technologique ou scientifique,
- l'Espace Européen de l'Entreprise à l'Ouest de Schiltigheim,
- le Valparc à Oberhausbergen,
- le Zénith à Eckbolsheim…





Parc d'Inovation d'Illkirch-Graffenstaden, ADEUS.





Espace Européen de l'Entreprise, Schiltigheim.

Depuis 1982, les communes de Bischheim et de Schiltigheim, qui forment une conurbation, n'offrent plus guère de possibilités spatiales d'extension. La tendance au renouvellement urbain dans le centre-ville et dans les communes de première couronne, qui n'ont plus la possibilité de s'étendre et qui disposent de friches industrielles, militaires... offre des opportunités d'aménagement de quartiers mixtes, d'éco-quartiers. La mixité recherchée concerne aussi bien les fonctions que la diversité des typologies d'habitat.



Zénith, Eckbolsheim.

Afin de limiter l'étalement urbain, les éco-quartiers proposent une nouvelle manière de construire et d'habiter la ville, intégrant les critères du développement durable.

Aujourd'hui, le développement durable implique de stopper, ou du moins de freiner fortement, l'étalement urbain et de consommer avec parcimonie les terres disponibles (notamment agricoles). Un juste équilibre entre espaces urbanisés et espaces naturels ou agricoles doit être trouvé.

La compacité et la densité du quartier permet de faire cohabiter toutes les fonctions urbaines (travailler, habiter, consommer) tout en garantissant une intimité aux habitants par une gestion particulière des volumes bâtis et des vis-à-vis.

Eléments de synthèse :
« Historique du développement urbain »

A partir d'un premier noyau urbain, datant d'environ 2000 ans, la ville s'est développée petit à petit.

Les premiers faubourgs se sont développés au XIX^{ème} siècle en lien avec l'implantation d'industries, à proximité des axes terrestres et fluviaux. L'industrialisation a marqué le développement des communes de première couronne pendant que les villages ruraux, desservis par le réseau ferroviaire, s'agrandissaient.

La période « allemande » a été le témoin d'un grand développement urbain de Strasbourg (notamment la Neustadt mais aussi les cités d'habitat social, un réseau de tramway et le renforcement du port sur le Rhin) et a contribué à en faire une capitale régionale.

L'après seconde guerre mondiale est marquée par la construction de grands ensembles : d'abord à proximité du centre (Cité Rotterdam), puis dans des secteurs plus éloignés et parfois enclavés. C'est aussi la période du développement de la sectorisation (séparation des différentes fonctions urbaines) et de la périurbanisation.

Enjeux

Le paysage urbain, qu'il soit architectural ou qu'il soit le résultat de formes urbaines (agencement des constructions sur la parcelle, les unes par rapport aux autres) est le fruit de cette histoire et il y a un enjeu fort à préserver ces éléments qui participent de l'identité du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.

III. PAYSAGE URBAIN, ESPACES PUBLICS ET FORMES URBAINES

1. PAYSAGE URBAIN ET AMBIANCE URBAINE

1.1. ELÉMENTS DU GRAND PAYSAGE ET SILHOUETTE URBAINE

Sur le plan géographique, l'agglomération de Strasbourg est située dans la vallée du Rhin, à la fois à proximité du relief des Vosges et de la Forêt Noire et en bordure du fleuve, au point bas de la vallée. Cette géographie donne, depuis les piémonts et depuis les massifs montagneux, des points de vue sur l'agglomération et sur la silhouette de la Ville.



Le belvédère de Hausbergen, le seul belvédère naturel donnant un point de vue sur l'ensemble de l'agglomération.

Hormis ce contexte large, Strasbourg est une ville qui a pris assise sur un territoire plat, le ried, né de la présence de nombreux cours d'eau. Cette géographie particulière engendrée par une forte présence de l'eau et du végétal a donné au territoire strasbourgeois son identité. Le coeur de Strasbourg est d'ailleurs fondé sur une île embrassée par l'Ill au sud et le fossé du faux-rempart au nord. Ses paysages aux ambiances très diversifiées (fleuve, rivières, mulbachs, fossés…) offrent au milieu urbain une proximité de très grande qualité.

L'ellipse insulaire, par ses limites clairement définies, visibles et accessibles par la mise en scène de ses bâtiments en lien avec l'eau, constitue un repère fort dans la ville conférant à Strasbourg une centralité forte. Aujourd'hui la centralité de l'agglomération strasbourgeoise est identifiée par la ceinture des Glacis corsetant les quartiers centraux de Strasbourg et l'identité métropolitaine de l'Eurométropole de Strasbourg, malgré le développement résidentiel des XIX^{ème} et XX^{ème} siècles et une forte politique de développement économique de l'agglomération, est encore essentiellement cantonnée dans ses « remparts ».

Alors que l'agglomération est caractérisée par un relief relativement plat, les coteaux de Hausbergen (entité paysagère de la terrasse de Schiltigheim) font figure de point haut et d'unique belvédère naturel donnant à voir l'ensemble de l'agglomération. Ils sont aujourd'hui peu lisibles en tant qu'espace public, restants très confidentiels et difficiles d'accès. Un autre point haut remarquable de l'Eurométropole, le Gloeckelsberg à Blaesheim, présente un potentiel moindre car excentré à l'extrémité sud de l'agglomération.

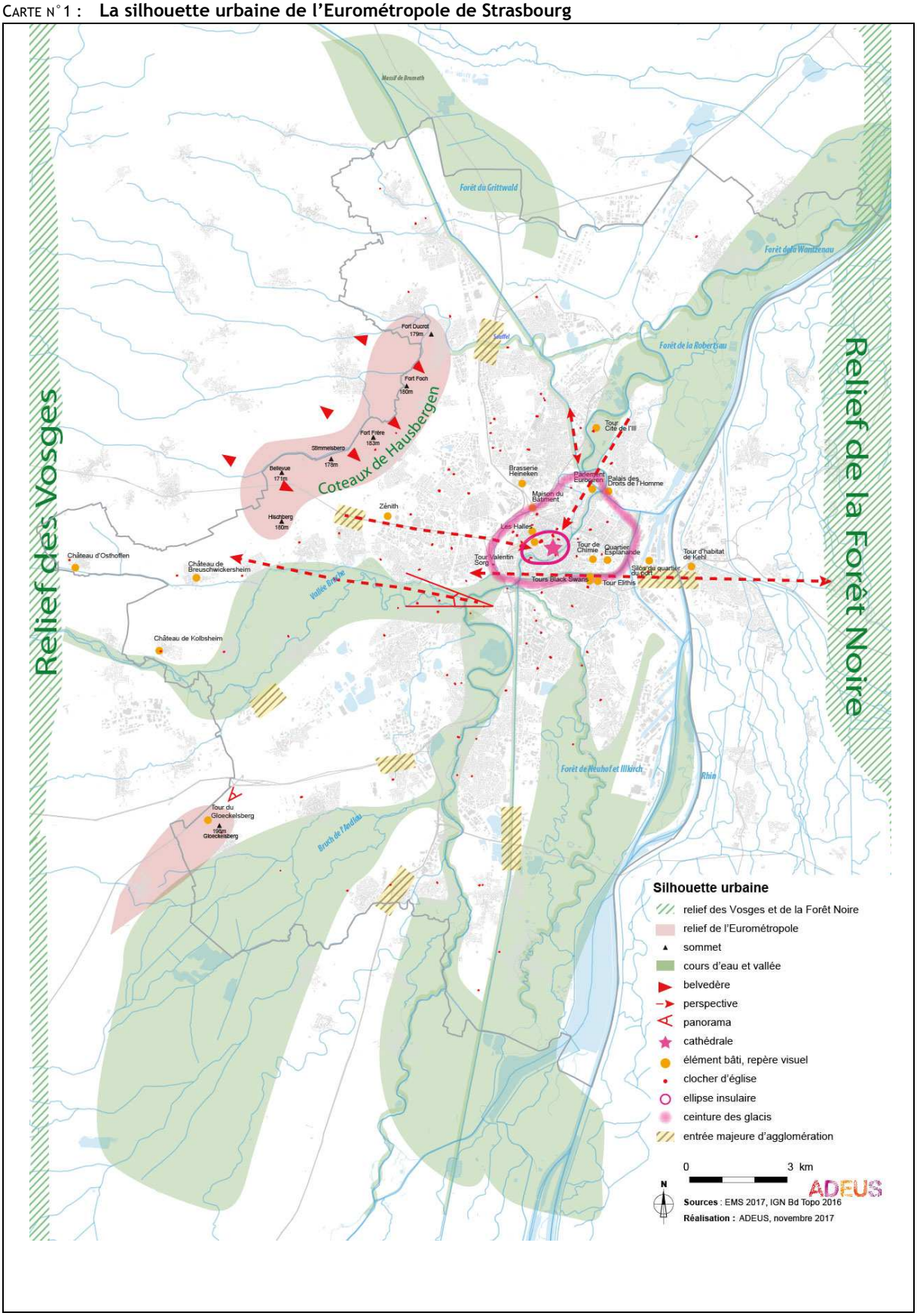
La silhouette urbaine de la métropole est dominée par la cathédrale qui, haute de ses 142 mètres, reste l'élément bâti culminant et le point de repère prépondérant de l'agglomération. Elle est d'ailleurs mise en scène à travers des perspectives développés notamment à partir de la RD 1004 et de la Roberstau via l'avenue de la Paix.

La silhouette urbaine globale de la métropole est marquée par d'autres points hauts, pour beaucoup issus du mouvement moderne des années 50/60/70. La production de cette époque (grands ensembles tels le quartier de l'Esplanade, la cité de l'Ill, la Maison du bâtiment place de Haguenau, la

tour de chimie dans le campus universitaire…) marquent fortement le skyline[1] de l'agglomération. Des quartiers plus anciens au passé industriel tels le quartier des brasseries à Schiltigheim marqué par la tour Heineken et l'imposant bâtiment de la brasserie Fischer ou le Port Autonome avec les silos à grains s'inscrivent aussi dans le grand paysage de l'Eurométropole de Strasbourg. Plus récemment le parlement Européen est venu compléter la silhouette urbaine avec une implantation forte face au socle naturel.

1. Skyline : ligne d'horizon, panorama urbain.

CARTE N°1 : **La silhouette urbaine de l'Eurométropole de Strasbourg**




Tour de chimie


Tour Cité de l'Ill

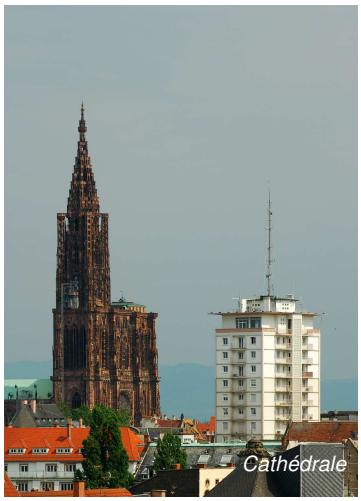

Les Halles


Parlement européen


Zénith



Brasserie Heineken


Cathédrale


Tour Valentin Sorg

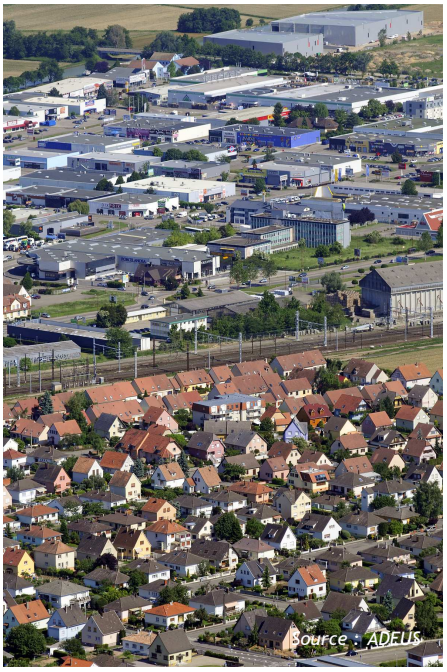

Malterie du port


Cour Européenne des Droits de l'Homme

Source : ADEUS

1.2. LES ENTRÉES DE VILLE, COMPOSANTE MAJEURE DU PAYSAGE URBAIN DE L'AGGLOMÉRATION

1.2.1. Une fragmentation fonctionnelle de la ville



Un paysage urbain standardisé et monofonctionnel

Les entrées de l'agglomération, à Strasbourg comme dans d'autres grandes villes, symbolisent aujourd'hui bien souvent la rupture, en se présentant en majorité comme une succession d'implantations désordonnées, alors qu'elles devraient être synonyme de continuité et d'urbanité. S'appuyant sur un réseau rapide implanté dans les franges non urbanisées du territoire et généralement conçu pour ne pas avoir d'interfaces directes et connectées avec le milieu urbain préexistant, un modèle hermétique et monofonctionnel s'est formé. La ville monofonctionnelle, déconnectée de la géographie du territoire, s'est mise en place en faisant se succéder tour à tour des zones banalisées aux franges des espaces urbanisés : zones d'activités, zones commerciales, zones de lotissements pavillonnaires, ...

Les implantations successives, le long de grands axes aux flux majeurs, sont généralement basées sur des aires d'attractivité qui permettent de capter ce flux entrant et sortant. Les entrées de villes de l'agglomération strasbourgeoise n'ont pas échappé à ce processus : zones commerciales de Vendenheim, d'Illkirch-Graffenstaden, de Fegersheim, d'Hautepierre etc.

Le constat est au divorce entre ville, infrastructures et paysage qui ne se fondent plus sur les mêmes échelles et ne produisent plus de modèles urbains cohérents et articulés. D'autant que la standardisation des formes urbaines de ces zones tend à uniformiser le paysage urbain, par le biais d'une homogénéisation de l'habitat pavillonnaire et une typologie des zones d'activités identiques dans toutes les villes.

1.2.2. Urbaniser les franges de la ville : un processus au gré des opportunités

Les aménagements urbains implantés au fur et à mesure des décennies le long des routes et des autoroutes, notamment au droit des points d'entrées dans les zones urbanisées de l'Eurométrople de Strasbourg, est le fruit d'un développement lié à une multitude de facteurs, répondant aux mêmes standards : visibilité depuis les infrastructures routières, supports publicitaires multiples, parkings vastes et visibles au premier plan. Le lien direct avec le réseau routier et autoroutier comme élément déterminant a contribué à fabriquer avec le temps une juxtaposition de territoires monofonctionnels sans vie, sans espaces publics structurants et sans lisibilité dans le paysage urbain.

Dans le cas de l'agglomération strasbourgeoise, la majorité de ces secteurs d'aménagement concernait ou concerne encore des tissus à vocation essentiellement économique : commerces, services, activités artisanales ou tertiaires étant les principaux occupants de ces espaces interstitiels. Les zones d'activités de Bischheim-Hœnheim, d'Eschau, de Fegersheim, d'Oberhausbergen, les zones artisanales d'Holtzheim, des Tuileries à Souffelweyersheim, ou encore l'Aéroparc d'Entzheim constituent quelques-uns des exemples caractéristiques sur le territoire de ces opération d'urbanisation qui se sont faites au gré des opportunités qu'offrent les grands axes fréquentés pénétrants dans les communes.

Ce type d'implantation le long de ces axes répond aujourd'hui encore à une forte attractivité d'ordre économique. C'est là une des caractéristiques les plus courantes de cette urbanisation adjacente aux grandes infrastructures routières qu'a connu l'Eurométropole au cours des quarante dernières années, à l'instar d'autres grandes villes.





Tissu d'activités se développant le long d'infrastructures routières : ici le long de la RD63 à Wolfisheim (à gauche) et de la RD400 à Entzheim (à droite)

Pour les acteurs économiques, une telle implantation stratégique permet en effet de répondre simultanément à un ensemble de critères décisifs :

- la visibilité : l'aubaine de l'effet vitrine se retrouve notamment grâce à un fort trafic routier ;
- la disponibilité de foncier, située généralement en limite des espaces urbanisés ;
- l'accessibilité : les sorties d'autoroutes, les intersections et les infrastructures permettant aisément aux automobilistes d'accéder à ces zones.

Sortir d'une organisation monofonctionnelle et permettre une possibilité d'évolution et de mutation de ces zones est un enjeu clé. Cela participe au dessin du paysage urbain et de la silhouette urbaine. En fonction des affectations et des usages de ces espaces, les caractéristiques urbaines et les besoins en termes d'aménagement ne répondent pas aux mêmes logiques.

1.2.3. Des vitrines de l'agglomération à échelles multiples

Les entrées de l'agglomération, considérées dans une perspective qualitative, participent considérablement à la qualité du cadre de vie et des conditions de vie des habitants.

A l'échelle de l'agglomération strasbourgeoise, la richesse du patrimoine paysager et urbain oblige à avoir conscience de la nécessité d'une prise en compte de l'aspect qualitatif d'une urbanisation sur les grands axes de circulation. Si cela n'a pas toujours été le cas par le passé, il est désormais essentiel de développer des projets qui font ou qui feront dans les années à venir office de vitrine de la ville, et qui doivent être pensés de manière globale en ce sens.

Constituant un carrefour à différents échelons, l'agglomération strasbourgeoise concentre une multitude de grands axes pénétrants dans la métropole porteurs d'enjeux à plusieurs échelles :

- A l'échelle globale, ils participent à l'image, à la perception que tout un chacun se fait en pénétrant dans l'agglomération. Ce constat est d'autant plus marquant dans une métropole européenne et transfrontalière. La perception qu'offre à voir l'entrée dans l'agglomération par l'Aéroport international Strasbourg-Entzheim, le Pont de l'Europe, par les grands axes fluviaux, autoroutiers, routiers et ferroviaires sont emblématiques du paysage urbain et de l'ambiance urbaine. Ils le sont également de l'image de marque que donne à voir le territoire ;
- A l'échelle locale, le traitement urbain et paysager participe à la qualité de vie et au caractère agréable de la ville à la mesure de chaque habitant, par la qualité des espaces publics ou des fronts bâtis qui sont quotidiennement franchis, et ce jusqu'aux portes des espaces urbanisés.

Toutes les échelles sont englobées dans la perception des entrées d'agglomération : de l'habitant sédentaire au touriste de passage, de l'aéroport aux plus petits axes de dessertes des quartiers et des faubourgs, en passant par les autoroutes et le réseau ferroviaire et hydrographique : tout ce maillage constitue la somme de points d'entrées dans la ville.

Or très souvent désordonné et coupé de toute préoccupation et réflexion urbanistique, architecturale ou paysagère d'ensemble, ce processus a proliféré de façon semblable dans la plupart des grandes agglomérations. Mais grâce à la mise en place de règles d'urbanisme veillant à plus de rigueur et de qualité, une meilleure maîtrise de l'aménagement de ces secteurs stratégiques peut aujourd'hui être assurée, en vue de les ancrer dans une logique qualitative à long terme.

1.2.4. Un enjeu ciblé par le SCOTERS

L'aménagement urbain et paysager et la mise en valeur des multiples entrées d'agglomération fait l'objet de politiques alternatives depuis quelques années dans le but d'enrayer ce phénomène. Ces enjeux majeurs sont notamment identifiés à l'échelle du SCOTERS, avec des objectifs relatifs à la protection des paysages et à la mise en valeur des entrées de ville. Ceux-ci veillent notamment à « *garantir la qualité paysagère et bâtie des entrées de ville* [2]». Le SCOTERS identifie, à travers ces objectifs, l'ensemble des grandes portes d'entrées de l'agglomération, correspondant en particulier aux axes majeurs pénétrants dans l'espace métropolitain (correspondant à Strasbourg et sa première couronne) :

- la route du Rhin, au débouché du pont de l'Europe ;
- le long de la route des Romains ;
- le long de la route de Schirmeck ;
- le long de l'A351 ;
- le long de la route de Strasbourg à Oberhausbergen et Mittelhausbergen ;
- le long de l'A35 et de la voie ferrée au nord de Strasbourg ;
- la traversée par la RD1083 de Fegersheim et Lipsheim.

Dans cette considération d'ensemble, le SCOTERS cible simultanément deux catégories distinctes : des zones en dehors des espaces urbanisés des communes (qui peuvent le cas échéant être soumises à l'article L.111-1-4 du code de l'urbanisme), et des zones formant des tronçons urbanisés le long des axes pénétrants de faubourg, devant faire l'objet d'une attention particulière afin de créer des fronts bâtis de qualité. Quel que soit le cas de figure, le SCOTERS entend faire primer dans tous les cas une intégration à la fois qualitative et cohérente de l'environnement urbain et paysager des projets.



Trois portes d'entrées majeures de l'Eurométropole de Strasbourg : l'autouroute A35 et la voie ferrée au Nord (gauche), le Pont de l'Europe à l'Est (milieu) et la porte d'entrée Sud, la RD 1083 (droite). Source : ADEUS.

2. DOG du SCOTERS, Chapitre VII, p.39.

1.2.5. Les secteurs aujourd'hui constitutifs des « entrées de ville » de l'agglomération

Le développement et la transformation continue de la métropole strasbourgeoise engendre mécaniquement le déplacement géographique de nouvelles entrées dans l'agglomération.

Les projets d'extension d'hier sont souvent devenus partie intégrante de l'enveloppe de la ville d'aujourd'hui, laissant place à de nouvelles entrées d'agglomération qui accueilleront les projets de demain.

Face à ce constat, le contexte du PLU intercommunal est à saisir comme un avantage certain dans la mesure où il peut traiter cette problématique à la bonne échelle, celle du territoire dans son ensemble. Ces vitrines doivent ainsi faire l'objet d'un traitement cohérent sur le plan qualitatif à l'échelle de l'agglomération, s'appuyant sur des orientations répondant aux mêmes exigences quel que soit le secteur concerné.

En 2014, sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, un certain nombre de secteurs appelés à devenir des sites de développement peuvent être par ailleurs considérés comme des entrées de l'agglomération :



Le secteur du Baggersse à Illkirch-Graffenstaden : à l'interface entre espace urbanisé et espace d'entrée de ville non bâti.

- l'axe des Deux-Rives (Strasbourg) ;
-le Baggersee (Illkirch-Graffenstaden) ;
-l'extension Sud du Parc d'Innovation (Illkirch-Graffenstaden) ;
-la Zone Commerciale Nord (Vendenheim, Mundolsheim, Lampertheim) ;
-l'Arc Ouest (Eckbolsheim, Strasbourg) ;
-la traversée de Fegersheim - Lipsheim ;
-le parc d'activités Nord Aéroport (Holtzheim, Entzheim).

Autant de sites de développements futurs qui doivent être conditionnés par des ambitions fortes dans le traitement du paysage urbain et de la nouvelle silhouette urbaine qu'ils seront amenés à dessiner, dans la lignée des objectifs fixés par le SCOTERS et dans la parti d'aménagement imaginé dans le cadre du projet urbain. Pour aller dans ce sens et conforter l'enjeu qualitatif des projets en frange des zones urbanisées, la loi demande d'apporter un certain nombre de justifications à l'urbanisation sur des secteurs qui répondent à des conditions précises.

1.2.6. Quelle prise en compte des entrées de ville dans le PLU ?

Le cadre du PLU est une occasion clé de se saisir de la problématique du traitement qualitatif des portes d'entrées de l'agglomération. Au delà de la compatibilité avec les objectifs poursuivis par le SCOTERS et la considération globale dans les projets, certaines entrées de ville peuvent plus particulièrement être traitées au sens du code de l'urbanisme et de l'article L.111-1-4. A la différence des sites précédemment évoqués, cette disposition spécifique du code de l'urbanisme ne fait mention que des zones situées en dehors des espaces physiquement urbanisés des communes et longées par des routes ou autoroutes classées à grande circulation. Tous les secteurs des grands projets d'agglomération en question ne sont donc pas *in fine* expressément concernés par l'application de cet article. Mais la loi permet ainsi, sur des secteurs situés le long de certains axes majeurs, de poser des conditions préalables d'ouverture à l'urbanisation sur cinq points : les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale, la qualité de l'urbanisme et la qualité des paysages.

L'ensemble de ces cinq champs exposés dans l'article L.111-1-4 sont ainsi constitutifs d'une démarche d'aménagement qui se doit d'être préventive / ou protectrice d'une part (sur le plan des nuisances et de la sécurité), et qualitative d'autre part (sur le plan architectural, urbanistique et paysager).

Ces dispositions spécifiques dans le traitement des entrées de ville, prises au titre de cet article, sont présentées dans un chapitre dédié du présent rapport de présentation[3] dans lequel les éléments relatifs à l'aspect qualitatif peuvent mettre en avant soit des mesures de mise en valeur, soit au contraire des mesures visant à atténuer l'impact de l'urbanisation. Cela s'opère en fonction du contexte et de la situation du secteur étudié.

3. Rapport de Présentation du PLU, Tome 6, Partie 1.9.

1.3. CONTINUITÉS ET RUPTURES DANS LA VILLE

L'agglomération strasbourgeoise dont nous héritons, en ce début de XXI^{ème} siècle, est hétérogène. Marquée au cours de l'histoire par les glacis militaires puis au XIX^{e} siècle par les infrastructures ferroviaires, la ville a connu de nouvelles coupures sous forme d'infrastructures autoroutières réalisées pendant les trente glorieuses. Ces coupures physiques, cumulées à la généralisation du principe de zoning[4] a produit une ville segmentée, peu homogène. De ce modèle de développement urbain découle une agglomération constituée de fragments spécialisés (le port, les lotissements pavillonnaires, les zones commerciales, le centre historique, les grands ensembles, les zones d'activité…) peu reliés entre eux.

La ville archipel[5] ainsi produite a généré de l'exclusion (quartiers enclavés), a allongé les distances réelles et a favorisé les déplacements automobiles. Ces dysfonctionnements ont été atténués par la réalisation du tramway qui, à l'inverse, a su retisser des liens et redonner une place au piéton.

Aujourd'hui, la ville dont nous héritons reste très marquée par ces coupures qui mettent à distance des lieux et des populations. Le sens premier de la ville étant le lien et le rapprochement, l'enjeu consiste à s'affranchir au maximum de ces coupures. Ce travail de maillage du territoire urbain par des cheminements piétons et cycles a déjà été engagé. Il convient de le poursuivre afin de favoriser la ville poreuse assurée par un maillage fin et des continuités à l'échelle humaine et locale (rues, chemins, pistes cyclables…).

1.3.1. Le patrimoine urbain, un levier de valorisation des quartiers et des territoires

L'Eurométropole de Strasbourg est riche d'un patrimoine architectural vernaculaire, industriel et militaire. Si le premier est reconnu, les patrimoines industriel et militaire souffrent d'un manque de reconnaissance. La ceinture des forts, les bâtiments militaires des glacis, les bâtiments industriels des quartiers sud de Schiltigheim ou du Port Autonome sont autant de ressources culturelles qui présentent un véritable potentiel. Ces éléments patrimoniaux sont autant de leviers pour valoriser les quartiers et les territoires.





Les vestiges militaires, un patrimoine doté d'un potentiel important.
Le bastion rue Claude Chappe à Strasbourg (à gauche) et le fort Frère à Oberhausbergen (à droite).

Parmi les exemples de valorisation du patrimoine industriel réalisés ces dernières années, on citera la médiathèque Malraux qui, accompagnée de la réhabilitation prochaine de l'ensemble des bâtiments Seegmuller, formera un ensemble remarquable. Un exemple plus modeste comme la reconversion des anciennes usines Onseri Fabrik à Illkirch-Graffenstaden transformées en galerie commerciale Centr'Ill illustre la plus value apportée par des bâtiments ayant déjà un «vécu». La réussite de ces opérations tient en grande partie dans le jeu entre patrimoine et modernité.

4. Organisation de la ville selon des secteurs monofonctionnels
5. Forme de la ville contemporaine, étendue, discontinue et polycentrique





Le bâtiment Seegmuller à Strasbourg reconverti en médiathèque (à gauche) et l'ancienne usine Onseri Fabrik à Illkirch Graffenstaden reconvertie en centre commercial (à droite).

1.3.2. Le tramway, une opportunité pour requalifier l'espace public

Le retour du tramway a donné l'opportunité de requalifier l'espace public strasbourgeois. Au-delà de la dimension circulatoire et de la connexion de certains quartiers enclavés à l'ensemble de l'agglomération, le réseau de tramway a profondément modifié la rue, son usage et son aspect. Certains quartiers (Neuhof par exemple) ont été requalifiés notamment grâce à ces nouveaux espaces publics qui, au-delà d'une nouvelle image, ont su donner plus de place aux piétons et ainsi favoriser le lien social.

2. LES ESPACES PUBLICS ET LA NATURE EN VILLE

Les espaces publics jouent un rôle primordial dans la cohésion sociale. Appartenant à tous et à l'usage de tous, ils sont par nature les lieux du « vivre ensemble ». Face aux risques d'entre soi et de repli, la puissance publique pourrait utiliser ce levier pour favoriser le lien social.

2.1. LES ESPACES PUBLICS, LIEUX DE CENTRALITÉ

Les espaces publics de type place ou square participent fortement au marquage des lieux de centralité. Ils sont souvent identifiables en tant qu'espace public grâce à leur morphologie urbaine marquée par une qualité du vide. L'espace ouvert ainsi constitué n'est pas un espace résiduel mais bien un espace pensé en tant que « pièce urbaine ».

Ils se déclinent à toutes les échelles. Certains sont identifiables à l'échelle de l'agglomération (par exemple, la place Kléber qui rayonne à une échelle large, la place de la gare qui accueille quotidiennement des flux très importants) alors que d'autres (places, squares, petits espaces boisés, espaces extérieurs des grands ensembles) jouent un rôle d'espace public de proximité.



Le parvis de la médiathèque Malraux (à gauche) et la place d'Austerlitz (à droite), deux nouveaux espaces publics conviviaux.

Certains tissus constitués sont, dès l'origine de leur formation, carencés en espaces publics : c'est le cas du tissu de la ville industrielle (Schiltigheim, Bischheim, Illkirch, quartier de la Plaine des Bouchers…), du tissu de faubourg (par exemple Koenigshoffen…), ainsi que celui des noyaux anciens des communes d'origine rurale de seconde couronne (la Wantzenau, Wolfisheim, Lipsheim,…). Ces derniers héritent de la morphologie traditionnelle du village alsacien, peu pourvu en places publiques.



Aujourd'hui encombrés par la voiture, des espaces publics à fort potentiel de catalyseur urbain. La place du Temple Neuf (à gauche) et la place du Schluthfeld à Neudorf (à droite).

De nouvelles polarités se sont dessinées ces dernières années, notamment autour de stations de tramway et de parkings relais (exemple de la station Rotonde).

On note de façon générale dans l'agglomération peu d'espaces publics de référence, faisant centralité.

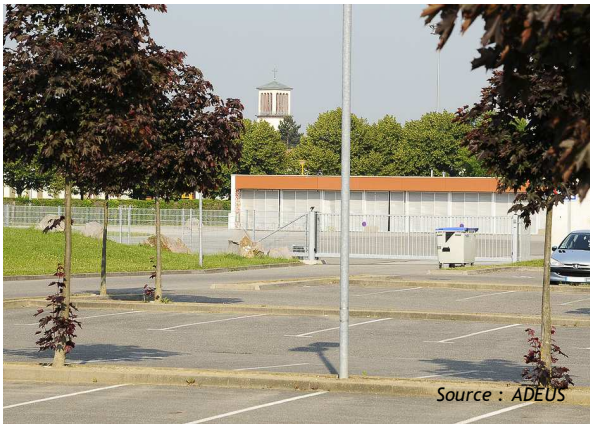
2.2. DES CENTRALITÉS EN PERTE DE VITESSE, DES CENTRALITÉS ÉMERGENTES

L'agglomération présente des lieux de centralité urbaine qui ont la capacité de polariser, d'attirer les flux et les personnes. Ces centralités sont des lieux diversifiés sur le plan fonctionnel (gares et stations de transport public, secteurs commerciaux et de services, équipements publics, équipements de loisirs…) et marqués par une intensité urbaine. Cependant, ces lieux sont en constante évolution, certaines centralités déclinant, d'autres émergeant.

On distingue des centralités de natures différentes au sein de l'Eurométropole de Strasbourg.

- Les centres anciens

Les centres anciens correspondent aux noyaux villageois où l'ensemble des services était, à l'origine, concentré. De nombreux centres de communes situées en périphérie de la métropole jouent encore aujourd'hui ce rôle de centralité : services publics (écoles, mairie…), commerces, services, lieux culturels... y sont concentrés. Le réseau viaire confirme, par la convergence des voies, le rôle central de ces espaces.



La commune de la Wantzenau où plusieurs équipements publics ont été regroupés en périphérie du centre ancien

On note cependant une dévitalisation de ces centralités. Ce phénomène s'explique par un certain déclin de l'activité commerciale et par la délocalisation en périphérie d'équipements publics moteurs (exemple de la Wantzenau où bibliothèque, salle des fêtes, etc., ont été transférées du centre ancien vers la périphérie).

Certaines communes ont pris l'initiative de reconstituer un centre : c'est le cas d'Eschau qui cherche à dédoubler la centralité dont elle a hérité le long de son axe principal (pénalisé par du transit routier) pour créer un coeur de ville apaisé le long du canal, constitué de plusieurs équipements publics (centre culturel, gymnase, maison de retraite…). Des démarches similaires sont engagées par les communes d'Illkirch-Graffenstaden et d'Ostwald.

- Les routes de faubourg

Les voies de faubourg radiales convergeant vers le centre de l'agglomération et support de flux, ont cristallisé des fonctions urbaines de centralité, profitant à la fois d'une position d'axe de passage et de voirie bien reliée transversalement à son tissu environnant.

On note cependant un essoufflement de ces centralités. Le commerce s'est peu renouvelé, pénalisé à la fois par le manque de places de stationnement et par l'absence de tramway structurant (route de Bischwiller à Schiltigheim, route du Polygone à Neudorf...). Certains projets tendent cependant à revitaliser ces tissus comme l'opération Adelshoffen à Schiltigheim ou la requalification de la place du marché à Neudorf.

- Les lieux de centralité en périphérie

Ces dernières décennies ont vu l'émergence d'espaces de centralité en périphérie, notamment développés autour des équipements commerciaux de la grande distribution (zone commerciale nord de Vendenheim, la Vigie, Centre commercial d'Hautepierre…). Aujourd'hui, ces programmes ont tendance à être complétés par des équipements privés de loisirs (restaurants, aires de jeux...).

Ces lieux de centralité affirmée, très fréquentés, se sont constitués au gré des aménagements privés, sans projet structuré ni composition de l'espace et en l'absence d'espaces publics. L'attractivité incontestable de ces espaces, malgré leur mauvaise desserte en transports en commun pour plusieurs d'entre eux, devrait conduire la collectivité à amorcer leur requalification.



La zone commerciale Nord à Vendenheim, un secteur très fréquenté mais carencé en espaces publics.

2.3. LES ESPACES PUBLICS, LIEUX DE PROMENADE, DE CIRCULATION ET DE LOISIRS

2.3.1. Les espaces de nature en ville

Certains espaces non bâtis en ville sont des espaces publics d'ores et déjà considérés comme répondant à la demande sociale de nature en ville des habitants (espaces de promenade et de circulation, de loisirs et détente...). Ces espaces de nature peuvent à la fois être des espaces publics à l'échelle de l'agglomération, susceptibles de mettre en réseau les différents fragments du territoire, mais aussi des espaces publics de proximité, offrant des aménités paysagères et des espaces de récréation à l'échelle locale. Ils sont naturellement support de modes actifs, notamment de pistes cyclables structurantes (cf. Etat initial de l'environnement, chapitre III.2 "Des espaces verts et de nature ordinaire : des espaces de respiration pour la population".

L'Eurométropole de Strasbourg est dotée « naturellement » de ce réseau d'espaces de nature remarquable. Les espaces publics attenants contribuent à révéler la présence d'un réseau vert et à confirmer l'identité particulière de l'agglomération. C'est le cas de grands espaces verts majeurs comme le Jardin des Deux Rives, le parc de Pourtalès, le parc de l'Orangerie... Par ailleurs, la métropole travaille à améliorer le lien ville-nature notamment sur le territoire du Parc Naturel Urbain Ill-Bruche, véritable laboratoire de projets sur ces questions.

D'autres espaces et lieux singuliers participent à ce réseau d'éléments de nature. C'est le cas par exemple de la Ceinture des Forts, itinéraire transfrontalier cyclable qui allie patrimoine militaire et nature aux portes de la ville. Long de 85 kilomètres, elle traverse des milieux très variés tels que la forêt rhénane, la campagne de l'Ortenau, les coteaux... Elle est constituée de 19 forts avancés, dont quatre sont épisodiquement ouverts au public. Les coteaux d'Hausbergen, en tant que point haut naturel majeur offrant un belvédère sur l'agglomération, constituent un espace fréquenté mais peu lisible de la Ceinture des Forts.

Au même titre, la halte fluviale du Heyritz intégrée au parc du même nom, la halte fluviale de Souffelweyersheim... sont autant de lieux mettant en scène l'eau et étant support d'activités de loisirs qui, à ce titre, peuvent enrichir et participer à la mise en réseau de manière plus continue de tous ces éléments de nature en ville.

2.3.2. Les parcs et jardins

Les parcs et jardins forment des espaces publics complémentaires aux espaces bâtis. Ils offrent des lieux de loisirs et assurent des fonctions récréatives.

Certains bénéficient d'un rayonnement à l'échelle de l'agglomération comme le Jardin des Deux Rives, le parc de Pourtalès, le parc animalier d'Illkirch-Graffenstaden…(cf. Partie C-I.Organisation des grands pôles attractifs, "Les secteurs aujourd'hui constitutifs des « entrées de ville » de l'agglomération", page 40). D'autres constituent des espaces verts de proximité et participent à la qualité du cadre de vie quotidienne.

On note que certaines communes et quartiers de l'Eurométropole de Strasbourg ne disposent pas de parcs et jardins de proximité suffisants. C'est le cas particulièrement pour les communes anciennement industrielles et ouvrières telles Schiltigheim ou Bischheim.

2.3.3. Des espaces végétalisés abondants mais mal articulés à l'urbain

L'agglomération strasbourgeoise, par rapport à d'autres agglomérations françaises est bien dotée en espaces végétalisés. Sa position géographique, au centre d'un réseau hydrographique important, explique l'abondance de la présence végétale développée le long des cours d'eau et dans les zones inondables (trame verte / trame bleue). A cet héritage naturel se sont greffés des espaces végétalisés façonnés par l'homme, les parcs et jardins urbains, ainsi que les jardins familiaux qui relèvent d'une tradition locale. Ces espaces participent à la qualité du cadre de vie, à la biodiversité et à l'atténuation des phénomènes de canicule en ville.

Si les espaces végétalisés sont abondants, ils restent en général mal articulés à la ville minérale et aux secteurs urbanisés. Les lisières urbaines tournent souvent le dos aux espaces végétalisés, qu'ils soient naturels ou agricoles. On note de nombreuses situations où la présence des éléments naturels n'a pas été optimisée : c'est le cas à Illkirch où la présence de l'eau est peu prise en compte par les bâtiments situés le long du canal du Rhône au Rhin ou le long de l'Ill. C'est le cas également dans de nombreuses situations dans la métropole où le milieu urbain et le milieu agricole n'entretiennent aucune relation (exemple de l'opération des Sept Arpents à Souffelweyerheim).

L'enjeu consiste à qualifier les lisières entre espaces bâtis / espaces non bâtis pour révéler la valeur de la trame verte et bleue et intensifier le rapport entre l'espace construit et l'espace de nature.





L'Illiade à Illkirch-Graffenstaden, un équipement public récent qui tourne le dos au corridor vert et bleu de l'Ill (à gauche) et l'opération des Sept Arpents à Souffelweyerheim où les milieux urbain et agricole s'ignorent.

3. TYPOMORPHOLOGIE : LA DIVERSITÉ DES FORMES URBAINES, UNE RICHESSE POUR LA VILLE

L'agglomération présente une grande diversité de formes urbaines. Cette diversité s'explique par l'ancienneté du fait urbain dans le territoire strasbourgeois, chaque époque ayant laissé son empreinte singulière dans la forme urbaine. Elle s'explique aussi par le rattachement à l'Eurométropole, plus ou moins tardivement, de communes encore récemment rurales.

Cette diversité, décrite à travers 18 tissus singuliers, constitue une richesse.

Les morphologies urbaines et typologies bâties les plus significatives au sein de la métropole ont été identifiées et décrites en deux grandes familles : les tissus à dominante d'habitat et les tissus à dominante d'activités et/ou d'équipements.

ECLAIRAGE SUR LA METHODOLOGIE POUR LA DEFINITION DES TYPO-MORPHOLOGIES

- **Objectif**

Cette analyse a pour objectif d'établir un état des lieux, une photographie des différents types de tissus urbains sur l'ensemble du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg (en faisant abstraction des limites administratives). Il s'agit d'aboutir à une carte des formes urbaines homogènes.

- **Méthodologie**

Les formes urbaines homogènes sont définies sur une base typologique et morphologique. Cette approche est basée sur la reconnaissance des formes urbaines existantes complétées par les fonctions existantes.

Par forme urbaine, il faut comprendre l'ensemble que constitue le bâtiment et ses annexes, dans le rapport qu'ils établissent avec leur terrain. Entrent notamment en ligne de compte dans l'identification des types la volumétrie, l'implantation, l'évolution prévisible, le rapport entre plein et vide, la relation au voisinage, les fonctions urbaines présentes telles les commerces, les services, les bureaux etc.

Une grille d'analyse répertoriant les critères caractérisant le tissu urbain a été élaborée afin de définir les typologies de tissu.

Pour mener à bien ce travail, l'analyse des caractéristiques du tissu urbain s'est appuyée sur l'utilisation des données disponibles, à savoir le fond de plan cadastral de l'Eurométropole et l'orthophotoplan (google earth / bing maps), ainsi que sur des visites de terrain et la connaissance de chacun.

Ainsi, la classification du tissu urbain se décline en 18 types :

Les tissus mixtes à dominante d'habitat :

- Type 1 : Centre ancien d'origine rurale
- Type 2 : Le bâti d'origine rurale *de type petite ferme, maison maraîchère, maison de pêcheur,...*
- Type 3 : Centre d'origine médiévale
- Type 4 : Tissu formé d'îlots fermés *de type haussmanien*
- Type 5 : Tissu urbain formé d'îlots fermés ou semi-fermés
- Type 6 : Tissu de faubourg

Les tissus résidentiels individuels:

- Type 7 : Ensemble organisé de villas
- Type 8 : Ensemble dense de pavillons
- Type 9 : Ensemble organisé de maisons individuelles généralement sous forme de lotissement
- Type 10 : Ensemble de maisons jumelées
- Type 11 : Ensemble de maisons en bande
- Type 12 : Tissu diffus

.../...

Les tissus résidentiels collectifs :

- Type 13 : Grands ensembles (années 50/60/70)
- Type 14 : Ensemble d'immeubles collectifs

Les tissus d'activité :

- Type 15 : Tissu artisanal, industriel ancien
- Type 16 : Ensemble de bâtiments d'activité

Les tissus d'immeuble de type bureau :

- Type 17 : Tissu d'immeubles de type bureau (tertiaire/équipement)

Les équipements publics et/ou collectifs :

- Type 18 : Tissu d'équipement(s) public(s) et/ou collectif(s) *scolaire, sportif, culturel, administratif, militaire...*

- **A quoi sert ce travail dans la suite de l'élaboration du PLU ?**

Ce travail d'analyse des typo-morphologies urbaines est une base utile pour :

- la mise en oeuvre, la traduction réglementaire du projet de territoire du PLU en préfigurant le zonage sur la base des formes urbaines homogènes ;
- identifier les possibilités d'évolution des différents types de tissus urbains existants.

- **Quelle est la définition des notions de densité et d'emprise au sol?**

La densité et l'emprise au sol sont des notions et indicateurs utilisés pour caractériser les tissus urbains et demandent à être explicitées.

- La densité bâtie :

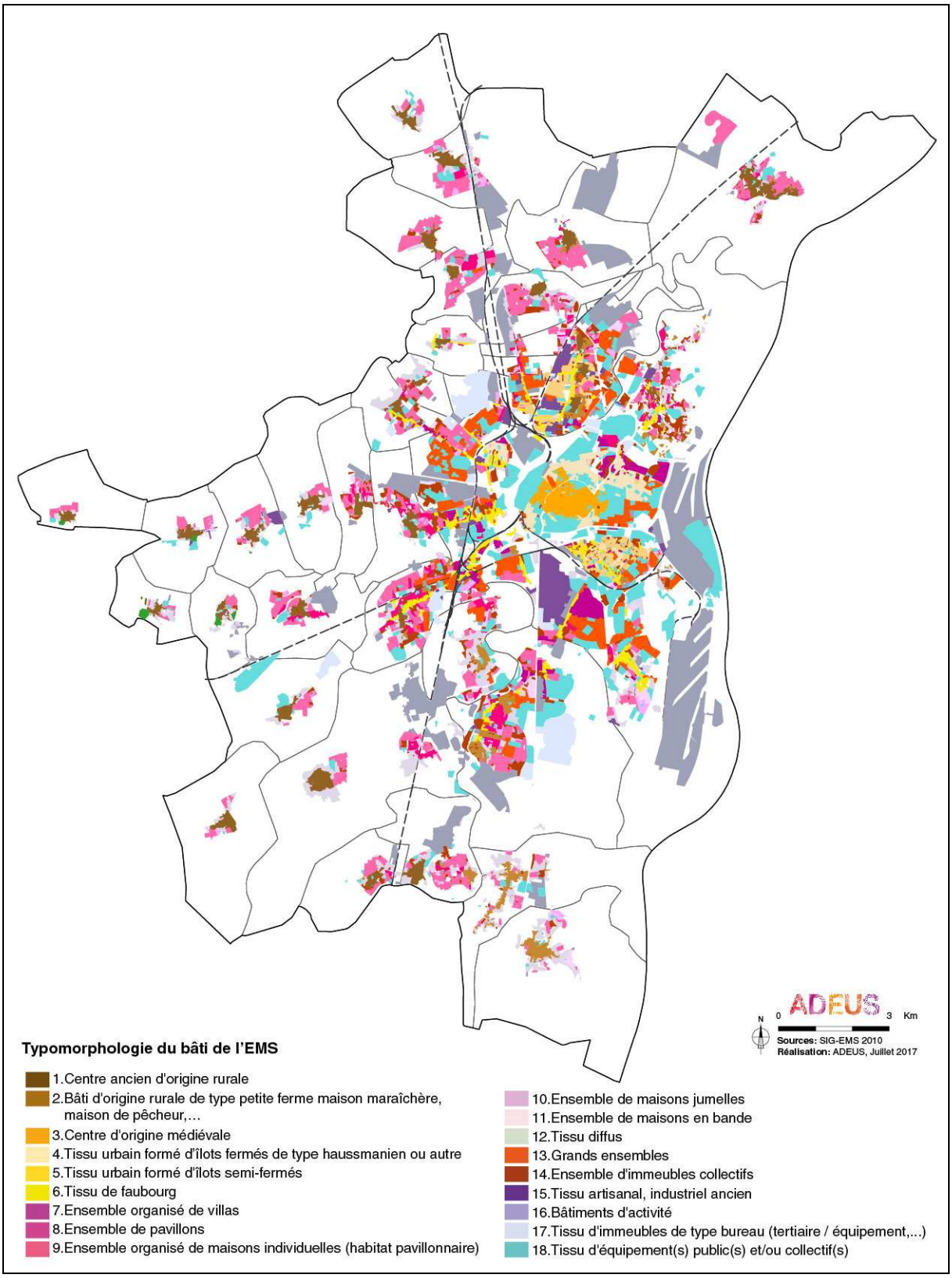
La densité bâtie résulte du rapport entre la surface de planchers existants (tous étages confondus) et la superficie totale du terrain.

Elle n'a donc rien à voir avec la hauteur du bâti qui est un autre indicateur.

- Le coefficient d'emprise au sol :

Il résulte du rapport entre la surface au sol du rez-de-chaussée et la surface du terrain d'assiette.
Il est exprimé en pourcentage.

CARTE N°2 : **Typomorphologie du bâti de l'Eurométropole de Strasbourg**



3.1. LES TISSUS MIXTES À DOMINANTE D'HABITAT

3.1.1. Type 1 : Centre ancien d'origine rurale

Les centres anciens d'origine rurale s'organisent sur un tissu, constitué sur plusieurs siècles, est caractérisé par sa mixité fonctionnelle (habitat, commerces, équipements…) et par la présence d'un noyau villageois et d'un bâti traditionnel alsacien (corps de ferme organisé en "U" ou "L").

La rue est structurée par l'alignement des constructions, parfois en léger retrait par rapport à la voirie. Un rythme régulier de pleins et de vides sur l'espace public caractérise ce tissu avec une implantation du bâti de manière continue d'une limite séparative à l'autre.

Le parcellaire, de taille et forme variables, est souvent en lanière. La hauteur du bâti est de R à R+1+C. L'emprise au sol est forte, les volumes importants et le bâti a souvent une valeur patrimoniale.



Source : Photo aérienne extraite de Google Earth ; Plan cadastral extrait du fond SIG CUS ; photos ADEUS.

3.1.2. Type 2 : Bâti d'origine rurale

Le bâti d'origine rurale (la Robertsau, Plobsheim…) est un tissu composé de petites maisons d'origine rurale ou ouvrière, comme son nom l'indique, et de leurs dépendances datant majoritairement d'avant la Seconde Guerre Mondiale.

Il s'agit d'un tissu ancien dont le bâti traditionnel est disposé en " I " ou " L", voire en " U" mais qui parfois a pu subir d'importantes modifications.

L'implantation du bâti est à l'alignement de la voie ou en léger retrait sur la ligne de construction, sur une ou plusieurs limites séparatives latérales avec une emprise au sol très forte.

L'alternance de pleins et de vides sur rue caractérise ce tissu où le bâti peut être implanté en mitoyenneté avec une hauteur modérée, souvent R + combles.



Source : Photo aérienne extraite de Google Earth ; Plan cadastral extrait du fond SIG CUS ; photos Google Earth

3.1.3. Type 3 : Centre d'origine médiévale

Le centre d'origine médiévale (le quartier de la Grande Île et de la Krutenau à Strasbourg) se compose d'un tissu caractérisé par sa forte densité liée à son ancienneté. Il s'agit d'un tissu mixte de centre-ville. Le bâti est continu sur rue et structure l'espace public. Le parcellaire est de taille et de forme variables souvent en lanière. Le bâti est implanté à l'alignement de la voie et en mitoyenneté. L'emprise au sol est très forte ainsi que la densité. Le tissu, modelé au fil des siècles à l'échelle du piéton, a une valeur patrimoniale au même titre que la majorité du bâti.

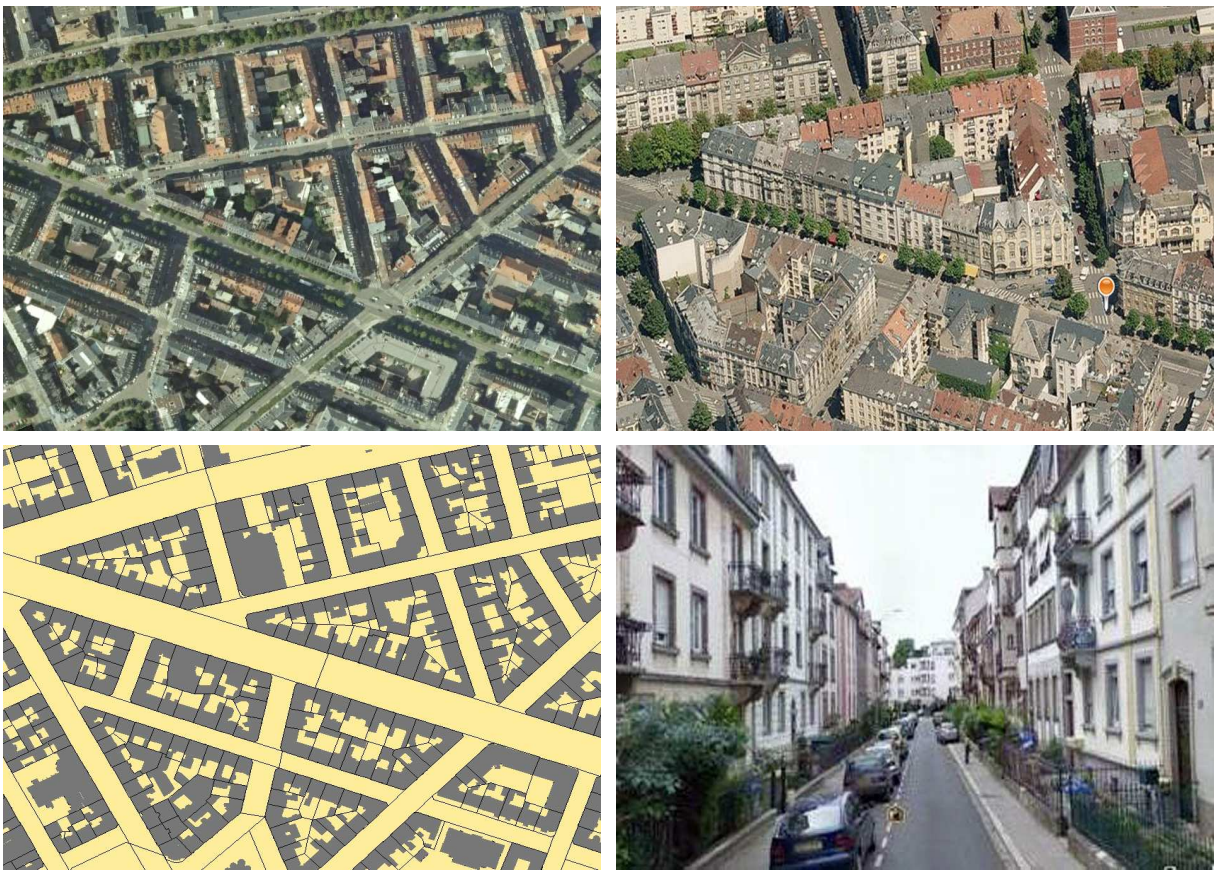





Source : Photo aérienne extraite de Google Earth ; Plan cadastral extrait du fond SIG CUS ; photos ADEUS

3.1.4. Type 4 : Tissu urbain formé d'îlots fermés

Le tissu urbain formé d'îlots fermés (par exemple, le quartier de la Neustadt à Strasbourg de type haussmannien) date de la seconde moitié du XIX^{e} siècle jusqu'à la Première Guerre Mondiale. Il est souvent mixte, pouvant présenter du commerce, des activités tertiaires, du logement et des équipements. Il s'agit d'un tissu urbain compact, continu et homogène, caractérisé par une continuité du front bâti qui structure l'espace public. L'implantation du bâti est à l'alignement de la voie et sur limites séparatives. Les bâtiments sont assez hauts, de R+3 à R+6 avec une emprise au sol et une densité forte.



Source : Photo aérienne extraite de Google Earth ; Plan cadastral extrait du fond SIG CUS ; photos Bing maps (en haut à droite) et Google Earth (en bas à droite)

3.1.5. Type 5 : Tissu urbain formé d'îlots semi-fermés

Le tissu urbain formé d'îlots fermés ou semi-fermés (par exemple, certaines rues à Schiltigheim) date de la fin du XIXe siècle jusqu'à la Seconde Guerre Mondiale. Ce tissu urbain, compact et homogène, s'est développé avec l'industrialisation. Il s'agit d'un tissu composé de petits immeubles collectifs d'habitation, de 2 à 3 niveaux en moyenne, destinés à loger la classe ouvrière. Les îlots semi-fermés permettent des vues sur les cœurs d'îlots (souvent végétalisés) depuis l'espace public. Le bâti, rapproché sans être continu (implanté à l'alignement de la voie ou en léger retrait sur la ligne de construction) structure l'espace public. L'emprise au sol et la densité sont moyennes.



Source : Photo aérienne extraite de Google Earth ; Plan cadastral extrait du fond SIG CUS ; photos Google Earth

3.1.6. Type 6 : Tissu de faubourg

Le tissu de faubourg (par exemple, le faubourg de Koenigshoffen à Strasbourg) s'est constitué au cours de périodes variables. Le faubourg correspond au prolongement de la ville vers sa périphérie. En tant que lieu de passage et de transit, il s'est développé le long des axes structurants, de façon continue. Il s'agit d'un tissu hétérogène et mixte le long des axes structurants et, le long des axes secondaires, à dominantes d'habitat. L'implantation du bâti est variable, parfois à l'alignement, parfois en retrait sur une ou plusieurs limites séparatives. Le gabarit du bâti ainsi que la hauteur varient de R à R+6. C'est cette hétérogénéité qui caractérise ce tissu et lui confère un aspect très vivant. L'emprise au sol ainsi que la densité sont variables.



Source : Photo aérienne extraite de Google Earth ; Plan cadastral extrait du fond SIG CUS ; photos Google Earth

3.2. LES TISSUS D'HABITAT RÉSIDENTIEL ET INDIVIDUEL

3.2.1. Type 7 : Ensemble organisé de villas

Les ensembles organisés de villas datant de la première moitié du XX^{e} siècle (par exemple, le quartier du Conseil des Quinze, le quartier de la Meinau à Strasbourg) se composent d'un tissu résidentiel homogène constitué de grandes maisons bourgeoises souvent plurifamiliales. Le parcellaire est de taille relativement importante et de forme rectangulaire. L'implantation du bâti est généralement en léger retrait de la voie, plus rarement à l'alignement.






Source : Photo aérienne extraite de Google Earth ; Plan cadastral extrait du fond SIG CUS ; photos ADEUS

3.2.2. Type 8 : Ensemble dense de pavillons

Les ensembles denses de pavillons ayant une fonction purement résidentielle (par exemple le lotissement rues des Vosges et Charles Sutter à Wolfisheim) s'organisent sur un tissu homogène. Le bâti, qui date dans la plupart des cas de la première partie du XX^{e} siècle, est constitué de maisons d'habitation de petite taille. L'implantation du bâti, à l'alignement ou en léger retrait de la voie, contribue à structurer l'espace public. Les parcelles sont souvent de petite taille, de forme rectangulaire et le bâti compte généralement 2 niveaux (R+ combles).



Source : Photo aérienne extraite de Google Earth ; Plan cadastral extrait du fond SIG CUS ; photos ADEUS

3.2.3. Type 9 : Ensemble organisé de maisons individuelles généralement sous forme d'opérations d'aménagement d'ensemble

Les ensembles organisés de maisons individuelles (par exemple, les lotissements à Hoenheim, Reichstett, Fegersheim, Wolfisheim…) datent également de la première moitié du XX^{e} siècle. Il s'agit d'un tissu pavillonnaire récent ayant fait l'objet, dans la majorité des cas, d'une procédure de lotissement. Ce tissu est caractérisé par un bâti standardisé systématiquement implanté au centre de la parcelle, en retrait de la voie et des limites séparatives. Le parcellaire est de forme et de taille répétitives, carrées ou rectangulaires. Ce tissu est marqué par une très faible densité, une mono-fonctionnalité et une absence d'espaces publics structurés.



Source : Photo aérienne extraite de Google Earth ; Plan cadastral extrait du fond SIG CUS ; photos Google Earth

3.2.4. Type 10 : Ensemble de maisons jumelées

Le tissu des ensembles de maisons jumelées, datant du XX^{e} siècle, est résidentiel, organisé et homogène (par exemple, la rue Louis Pasteur à Illkirch-Graffenstaden).

Le parcellaire est de forme et de taille régulières, carrées ou rectangulaires. L'implantation du bâti est généralement en retrait de la voie et présente une mitoyenneté sur un côté signifiant au moins une implantation sur limite latérale séparative. Les maisons jumelles présentent souvent une symétrie prononcée.



Source : Photo aérienne extraite de Google Earth ; Plan cadastral extrait du fond SIG CUS ; photos ADEUS

3.2.5. Type 11 : Ensemble de maisons en bande

Les ensembles de maisons en bande (par exemple, les rues de l'Amiral Ronarch' et Dumont d'Urville à Fegersheim, rues Lavoisier et Pascal à Souffelweyersheim) s'organisent en un tissu également résidentiel, organisé et homogène mais légèrement plus récent que le précédent puisque ces constructions s'étalent plutôt de la seconde moitié du XX^{e} siècle jusqu'à la fin des années 70. Le parcellaire est de petite taille, de forme et de taille répétitives, carrées ou rectangulaires. L'implantation du bâti est en retrait de la voie, et de part et d'autre des limites séparatives latérales.



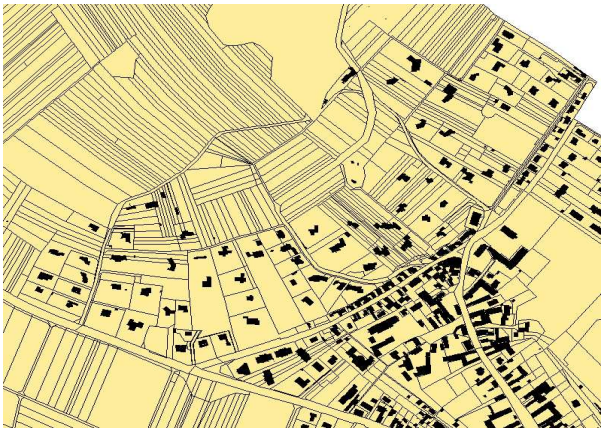



Source : Photo aérienne extraite de Google Earth ; Plan cadastral extrait du fond SIG CUS ; photos ADEUS

3.2.6. Type 12 : Tissu diffus

Le tissu diffus (par exemple, le secteur nord-ouest de Oberhausbergen) est un tissu non organisé, hétérogène qui s'est constitué au coup par coup. L'implantation du bâti s'est faite de manière aléatoire au gré des opportunités, en fonction des divisions parcellaires. Ce tissu est souvent localisé en périphérie de commune. Les parcelles sont généralement de grande taille de formes variables et non remodelé préservant le parcelle d'origine. Le bâti est implanté soit à l'alignement, soit en retrait de la voie avec une emprise bâtie très faible.






Source : Photo aérienne extraite de Google Earth ; Plan cadastral extrait du fond SIG CUS ; photos ADEUS

3.3. LES TISSUS D'HABITAT RÉSIDENTIEL ET COLLECTIF

3.3.1. Type 13 : Grands ensembles

Les grands ensembles (par exemple le quartier des Ecrivains à Schiltigheim et Bischheim) se sont élevés dans les années 50/60/70. Ces grands ensembles forment un tissu singulier, caractérisé par un parcellaire de grande dimension et un bâti standardisé discontinu. Le bâti, le plus souvent des ensembles de barres et de tours, organisé selon des logiques d'ensoleillement des logements, est la plupart du temps déconnecté de la rue. Ce tissu ne présente aucune mitoyenneté ni alignement et présente de grands espaces ouverts. Contrairement au sentiment qui s'en dégage, ce tissu, constitué de barres et/ou de tours aux hauteurs importantes, est peu dense avec une emprise au sol très faible.

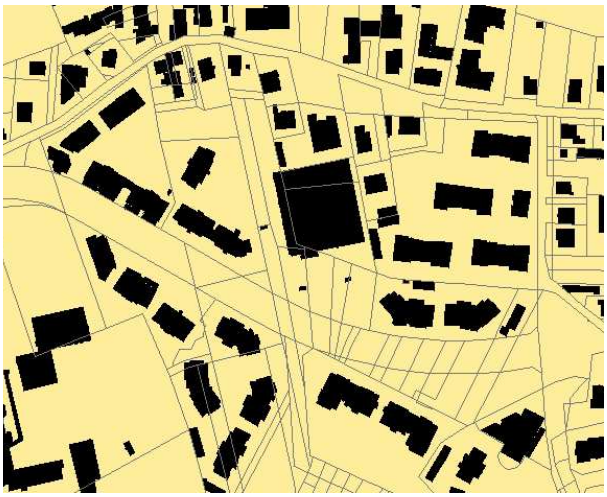


Source : Photo aérienne extraite de Google Earth ; Plan cadastral extrait du fond SIG CUS ; photos ADEUS

3.3.2. Type 14 : Ensemble d'immeubles collectifs

Les ensembles d'immeubles collectifs datant du XX^{e} siècle (par exemple, la rue Lamproie, le quartier de la Robertsau à Strasbourg) : ce tissu est constitué d'immeubles d'habitation collective de taille modérée. Il est caractérisé par du bâti discontinu dont l'implantation est en retrait de la voie et en retrait par rapport aux limites séparatives. Ces immeubles juxtaposés ne structurent pas systématiquement l'espace public, ; la hauteur des immeubles est variable avec un minimum de R+2. Le parcellaire est de taille modeste par rapport à celui des grands ensembles et le bâti compte 4 niveaux maximum (R+3).






Source : Photo aérienne extraite de Google Earth ; Plan cadastral extrait du fond SIG CUS ; photos ADEUS

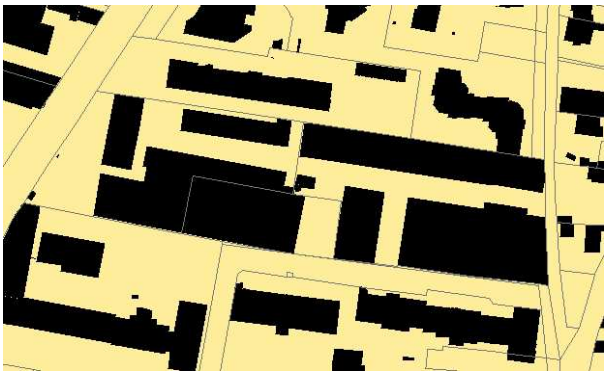
3.4. LES TISSUS À DOMINANTE D'ACTIVITÉ ET/OU D'ÉQUIPEMENT

3.4.1. Type 15 : Tissu artisanal, industriel ancien

Le tissu artisanal ou industriel ancien, constitué jusqu'à la Seconde Guerre Mondiale, (par exemple, la Plaine des Bouchers à Strasbourg) est un tissu présentant un parcellaire de taille importante, souvent en lanière et de formes variables. Le bâti est implanté généralement à l'alignement et en limite séparative. L'emprise au sol est importante ainsi que la densité bâtie. Pour certains bâtiments, une valeur patrimoniale existe.









Source : Photo aérienne extraite de Google Earth ; Plan cadastral extrait du fond SIG CUS ; photos ADEUS

3.4.2. Type 16 : Ensemble de bâtiments d'activité

Les ensembles de bâtiments d'activité de la seconde moitié du XXe siècle (par exemple, la zone d'activité à Eckbolsheim) : il s'agit d'un tissu récent, artisanal ou commercial, monofonctionnel et constitué de bâtiments standardisés d'un ou deux niveaux. Il est situé la plupart du temps en périphérie de la commune, connecté à des axes structurants. L'implantation du bâti est en retrait de la voie et des limites séparatives, produisant ainsi un bâti isolé au milieu de son unité foncière. Le parcellaire est de forme carrée ou rectangulaire, souvent de grande dimension, la densité bâtie y était relativement faible.



Source : Photo aérienne extraite de Google Earth ; Plan cadastral extrait du fond SIG CUS ; photos Bing Maps

3.4.3. Type 17 : Tissu d'immeubles de type bureau

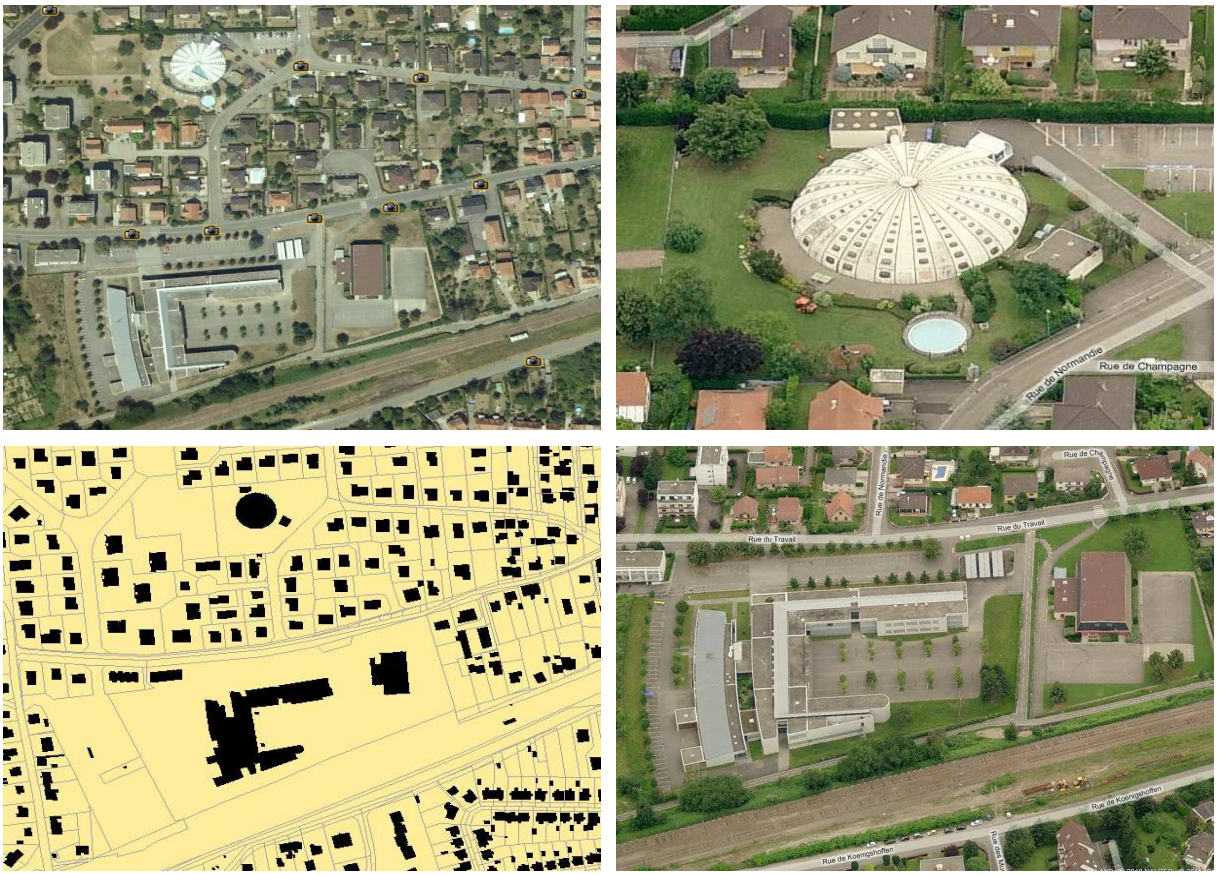
Le tissu d'immeubles de type bureau (par exemple, le Parc d'Innovation à Illkirch, l'Espace européen de l'entreprise à Schiltigheim,…) est un tissu récent puisque datant de la seconde moitié du XX^{e} siècle. Ces quartiers tertiaires récents sont monofonctionnels (bureau et équipements) et composés d'un bâti hétérogène à volumétrie souvent imposante et d'architecture contemporaine. L'implantation du bâti est toujours en retrait de la voie et des limites séparatives. Le gabarit des immeubles est variable, la densité bâtie y restant faible.



Source : Photo aérienne extraite de Google Earth ; Plan cadastral extrait du fond SIG CUS ; photos ADEUS (en haut à droite) et Bing Maps (en bas à droite)

3.4.4. Type 18 : Tissu d'équipement(s) public(s) et/ou collectif(s)

Les équipements publics et/ou collectifs (par exemple, l'ensemble salle des fêtes / centre nautique / complexe sportif rue de Turenne à Schiltigheim) peuvent être isolés ou être regroupés, auquel cas ils forment un " tissu d' équipements publics ". Dans les tissus mixtes (noyau ancien, tissu de faubourg, tissu de type haussmannien…), ils sont répartis de façon équilibrée sur l'ensemble de la ville alors que dans la ville moderne et post-moderne, ils sont souvent regroupés dans des secteurs dédiés.



Source : Photo aérienne extraite de Google Earth ; Plan cadastral extrait du fond SIG CUS ; photos Bing Maps

TABLEAU N°1 : **Définition et description des différentes typologies urbaines**

	Type	Formes urbaines	Périodes	Caractéristiques du tissu	Vocation dominante	Caractéristiques du parcellaire
	Dominante habitat					
Les tissus mixtes	1	Centre ancien d'origine rurale	Constitution sur plusieurs siècles	Noyau villageois, fonctions de centralité, bâti d'origine rurale / corps de ferme en O, U ou L	Mixte	Taille et forme variables, souvent en lanière
	2	Bâti d'origine rurale de type petite ferme maison maraîchère, maison de pêcheur, ...	Avant 2de guerre mondiale	Tissu traditionnel rural (bâti en I ou L)	Habitat	Variable
	3	Centre d'origine médiévale	Moyen-Age, constitution sur plusieurs siècles	Tissu d'origine médiévale (sud de l'hypercentre de Strasbourg + Krutenau), fonctions de centralité	Mixte	Taille et forme variables, souvent en lanière
	4	Tissu urbain formé d'îlots fermés de type haussmannien ou analogue	2e moitié du XIXe siècle jusqu'à la 1e guerre mondiale	Tissu urbain compact, continu et homogène organisé souvent sous forme d'îlot fermé	Mixte (habitat, équipement, bureau, commerce, îlot / caserne ...)	Taille et forme variables
	5	Tissu urbain formé d'îlots semi-fermés	Fin du XIXe siècle jusqu'à la 2de guerre mondiale	Tissu urbain homogène organisé sous forme d'îlot semi-fermé, ancien habitat ouvrier, coeur d'îlots non bâtis	Habitat	Taille et forme variables
	6	Tissu de faubourg	Périodes variables	Tissu urbain hétérogène qui correspond aux extensions de la ville principale, tissu mixte le long des axes structurants et à dominante d'habitat le long des axes secondaires, bâti relativement continu	Mixte (habitat, équipement, bureau, activité, commerce, ...)	Taille et forme variables, souvent en lanière
Les tissus résidentiels individuels	7	Ensemble organisé de villas	1e moitié du XXe siècle	Tissu résidentiel homogène constitué de maisons bourgeoises et familiales, souvent plurifamiliales	Habitat	Taille relativement importante et forme rectangulaire
	8	Ensemble dense de pavillons	1e moitié du XXe siècle	Tissu résidentiel organisé et relativement homogène qui génère un front bâti structurant l'espace public	Habitat	Souvent petites parcelles et forme rectangulaire ou en lanière
	9	Ensemble organisé de maisons individuelles généralement sous forme de lotissement	1e moitié du XXe siècle	Tissu résidentiel, organisé et constitué de maisons au centre de la parcelle	Habitat	Forme et taille homogènes, carrées ou rectangulaires
	10	Ensemble de maisons jumelées	XXe siècle	Tissu résidentiel et organisé relativement homogène	Habitat	Forme et taille homogènes, carrées ou rectangulaires
	11	Ensemble de maisons en bande	2e moitié du XXe siècle jusqu'à la fin des années 70	Tissu résidentiel continu, organisé, homogène et constitué de maisons accolées	Habitat	Forme rectangulaire, linéaire sur rue faible, petites parcelles
	12	Tissu diffus	Variable	Tissu hétérogène, diffus, non organisé, bâtiments implantés de manière aléatoire au gré des opportunités, au coup par coup et en fonction des divisions parcellaires	Principalement habitat	Taille et forme très variables, parcellaire d'origine souvent non remodelé. Les parcelles longues en lanière poseront la question de l'urbanisation en fond de parcelle, en 2e, voire 3e rang
Les tissus résidentiels collectifs	13	Grands ensembles	Années 50/60/70	Grands espaces ouverts, bâti discontinu, tissu constitué par des ensembles de barres et de tours qui ne structurent pas l'espace public	Habitat (souvent social)	Grandes parcelles aux formes variables
	14	Ensembles d'immeubles collectifs	XXe siècle	Immeubles juxtaposés qui structurent l'espace public, espace public + structuré que dans les grands ensembles	Habitat	Variable
	Dominante activité et/ou équipement					
Les tissus d'activité et/ou de bureaux	15	Tissu artisanal, industriel ancien	Constitution jusqu'à la 2de guerre mondiale	Dans le tissu urbain	Activité industrielle ou artisanale	Taille et forme variables, souvent en lanière
	16	Bâtiments d'activité	2e moitié du XXe siècle	Tissu non continu, bâti au milieu de la parcelle	Activité industrielle, artisanale, commerciale, logistique, ...	Taille et forme variables mais souvent terrains de grande dimension
	17	Tissu d'immeubles de type bureau (tertiaire / équipement, ...)	2e moitié du XXe siècle	Bâti hétérogène à volumétrie souvent imposante et d'architecture contemporaine	Activité tertiaire et/ou équipement (culture, enseignement, sport, loisirs, administration, institutions, ...)	Taille et forme variables
Equipement publics et/ ou collectifs	18	Tissus d'équipement(s) public(s) et/ou collectif(s) scolaires, sportifs, culturels, administratifs, casernes, cimetières, ...	Variable	Bâti hétérogène	Equipement public (culture, enseignement, sport, loisirs, administration, ...)	Taille et forme variables

		Implantation/voies	Implantation/limites séparatives	Emprise au sol	Hauteur	Aspect extérieur	Valeur patrimoniale	Densité du bâti	Potentiel densification et de mutabilité
		Dominante habitat							
Les tissus mixtes	1	A l'alignement ou en léger retrait sur la ligne de construction	Sur plusieurs limite(s) sépérative(s)	Très forte	R à R+1 +C	Bâti traditionnel alsacien typique	(++)	Très forte	(-)
	2	A l'alignement (pignon sur rue) ou en léger retrait	Sur 1 ou plusieurs limites séparatives	Forte	Généralement R+C jusqu'à R+1+C	Bâti rural de taille et d'aspect relativement modeste	(+)	Très forte	(-)
	3	A l'alignement	Sur plusieurs limite(s) séparative(s)	Très forte	Minimum R+2+Combles sur plusieurs niveaux	Bâti traditionnel de type médiéval	(++)	Très forte	(-)
	4	A l'alignement	Sur limites	Très forte	R+3 à R+6	Bâti urbain	(++)	Très forte	(-)
	5	A l'alignement ou en léger retrait sur la ligne de construction	Sur 1 limite séparative ou en léger retrait	Moyenne	R+2 à R+3	Bâti urbain	(+ -)	Moyenne	(+ -)
	6	Variable, à l'alignement ou en retrait	Sur 1 ou plusieurs limites séparatives	Forte	R à R+6	Bâti hétérogène	(+ -)	Forte	(++)
Les tissus résidentiels individuels	7	A l'alignement ou en léger retrait sur la ligne de construction	Sur une limite séparative ou en retrait	Moyenne	Minimum RDC surélevé+1+C	Villas imposantes	(+)	Moyenne à faible	(+ -)
	8	En léger retrait	Sur 1 limite séparative ou en léger retrait	Moyenne ou faible	R+C	Modénature « riche »	(+)	Moyenne ou faible	(-)
	9	En retrait systématique	En retrait systématique	Faible	R+C à R+1+C	Maison standardisée	(-)	Très faible	(++)
	10	En retrait	Sur 1 limite séparative	Moyenne	R+C minimum	Maison jumelle	(+ -)	Faible	(+ -)
	11	A l'alignement ou en léger retrait sur la ligne de construction	Sur 2 limites séparatives	Moyenne	R+C à R+1+C	Bâti standardisé, accolé	(-)	Moyen	(-)
	12	A l'alignement ou en retrait	Sur limite ou en retrait	Très faible	R+C à R+1+C	Bâti hétérogène	(-)	Faible	(++)
Les tissus résidentiels collectifs	13	En retrait systématique	En retrait systématique	Faible	R+3 à R+17	Bâti standardisé	(-)	Moyen	(++)
	14	En retrait	En retrait	Moyen	Minimum R+2	Souvent sous forme de plot ou petite barre	(-)	Moyen	(-)
		Dominante activité et/ou équipement							
Les tissus d'activité et/ ou de bureaux	15	A l'alignement ou en retrait	Sur limite ou en retrait	Forte	Variable		(+ -)	Forte	(+ -)
	16	En retrait	En retrait	Faible	R à R+1	Bâti standardisé, isolé au milieu de son unité foncière	(-)	Faible / Moyenne	(+)
	17	En retrait	En retrait	Variable	Variable	Bâti hétérogène	(-)	Faible / Moyenne	(+)
Equipement publics et/ou collectifs	18	En retrait	En retrait	Variable	Variable	Bâti hétérogène	(+ -)	Faible / Moyenne	(+ -)

Légende :

Potentiel de densification :

(++) = potentiel fort / **(+ -)** = possibilité de densification / **(-)** = peu de potentiel

Valeur patrimoniale :

(++) = forte valeur / **(+ -)** = quelques éléments disséminés / **(-)** = aucune valeur, pas de protections spécifiques

Source : ADEUS, septembre 2011

Eléments de synthèse :
« Paysage urbain, espaces publics et formes urbaines »

La spécificité paysagère de l'Eurométropole de Strasbourg est le fruit d'une mosaïque d'entités paysagères et d'une forte présence de l'eau (permettant un contact avec la nature en ville) mais aussi de perspectives vers les Vosges et la Forêt Noire. L'horizon est également souligné par quelques bâtiments de grande hauteur.

Les grandes portes d'entrées dans l'agglomération constituent une composante majeure du paysage urbain, qu'elles soient données à voir depuis les voies routières, ferroviaires ou fluviales. Ces entrées de ville constituent des vitrines qui marquent l'identité du territoire mais sont souvent fragmentées et mal mises en valeur. Ce sont généralement des franges de la ville qui se sont urbanisées au gré des opportunités, et qui laissent entrevoir un paysage urbain morcelé, peu qualitatif et difficilement lisible.

La métropole de Strasbourg présente un riche patrimoine urbain, pas toujours valorisé, ainsi que des espaces végétalisés abondants mais souvent mal articulés à l'espace bâti. Enfin, il existe une carence en espaces publics faisant centralité, notamment en périphérie.

Le paysage urbain est également directement issu des tissus existants possédant des potentiels de mutations et d'évolutions différents :

- les tissus mixtes à dominante d'habitat (centre ancien, îlot, faubourg, …),
- les tissus résidentiels individuels (ensemble de villas, de pavillons, de lotissement, …),
- les tissus résidentiels collectifs (grands ensembles, …),
- les tissus d'activités,
- les tissus d'immeubles de bureau,
- les équipements publics et ou collectifs.

Ce sont ces éléments de paysage, associés à l'histoire du territoire qui contribuent à construire des identités communales fortes et caractéristiques.

Enjeux

Les enjeux issus de cette analyse du paysage urbain sont triples :

- d'une part, la nécessité de s'appuyer sur les forces d'un territoire à l'identité paysagère déjà fortement marquée par la présence de l'eau, les perspectives remarquables mais aussi le patrimoine bâti ;
- d'autre part, l'obligation de permettre la mutation et la densification du bâti au sein de tissus déjà constitués (quand cela est possible), renforçant (ou au moins ne remettant pas en cause) l'identité du territoire ;
- Enfin, concernant les entrées de ville, l'enjeu n'est pas d'enrayer ou d'interdire toute urbanisation le long des routes principales mais d'encadrer fortement les projets par des aménagements de qualité permettant la conciliation entre des usages de desserte locale et des flux de transit sur des secteurs stratégiques en matière de sécurité et de nuisances. Ainsi, en impulsant des orientations qualitatives pour intégrer au mieux ces projets dans leur environnement urbain et paysager, ils doivent permettre de valoriser des secteurs stratégiques qui agissent comme des vitrines aux différentes portes d'entrée de l'agglomération.

IV. PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET URBAIN

Le regard sur le patrimoine s'est élargi au cours des dernières décennies et les systèmes de protection classiques - Monuments Historiques, périmètre de sauvegarde - ciblant exclusivement des édifices avec des caractéristiques historiques et architecturales bien précises, sont complétés par une approche plus ouverte tenant également compte des valeurs identitaires du paysage urbain et naturel des quartiers.

Il s'agit de « marquer la mémoire des générations futures »[1] par des éléments bâtis et naturels composant le paysage. Le paysage - urbain et naturel - devient le fil conducteur dans cette démarche patrimonial du territoire.

La valorisation du patrimoine présent dans les quartiers au-delà du centre et dans les communes de l'Eurométropole de Strasbourg peut contribuer à transformer de manière durable la qualité de vie dans la ville, ainsi que la perception de l'image de la région strasbourgeoise.

Dans ce sens, se présentent deux enjeux majeurs :

- l'identification et la mise en valeur du patrimoine existant dans les quartiers au-delà des quartiers centraux, car l'ancrage identitaire des habitants passe en première ligne par les éléments de paysage et de patrimoine ;
- la mise en réseau du patrimoine, qui consiste à relier les éléments patrimoniaux isolés et parsemés dans le quartier, par des éléments paysagers, afin de relever un paysage déjà existant et de retracer l'histoire urbaine commune d'un territoire.

Un autre facteur qui influence cette approche du patrimoine est généré par la tendance répandue de l'amélioration du cadre de vie qui passe à travers la valorisation des espaces publics, l'aménagement des zones de rencontre et la préservation et la mise en valeur des éléments identitaires qui conforte l'habitant dans l'idée que la ville lui appartient.

A Strasbourg, ce renouveau urbain est perceptible par des projets de réaménagement et de valorisation de l'espace public comme par exemple ceux de la place d'Austerlitz, de la place St. Arnold, ainsi que les agréments urbains autour des nouveaux équipements sur la presqu'île André Malraux ou encore le travail de restructuration de l'espace public du quartier du Neuhof.

Dans les quartiers strasbourgeois, l'appropriation de la ville par ses habitants passe donc aussi par la reconquête de l'espace public et la mise en valeur du bâti existant. Ceci a été un enjeu central des opérations de renouvellement urbain dans les quartiers périphériques. Le dialogue de la municipalité avec les habitants autour de ces opérations de transformation des quartiers, ainsi que la concertation liée aux documents de planification ont fait émerger de multiples facettes identitaires de ces quartiers.

1. F. Choay, allegorie du patrimoine.

1. STRASBOURG ET SES QUARTIERS

Afin de mesurer les évolutions récentes de ces quartiers périphériques dans un contexte historique plus global, le portrait patrimonial de Strasbourg débute par l'analyse de son centre historique, point de départ du développement de la ville.

1.1. VILLE ANCIENNE, NEUSTADT ET NEUDORF : LES QUARTIERS CENTRAUX

Le centre, lieu de la représentation institutionnelle, est constitué de l'ensemble des quartiers contenus dans les fortifications des anciens glacis militaires, ainsi que du faubourg du Neudorf, qui s'y rattache en raison de son fort degré d'urbanité. Dans les quartiers centraux, on peut lire plus de vingt siècles de stratification urbaine et des traces des agrandissements de l'enceinte médiévale. Etablie en partie sur une trame romaine, la vieille ville présente une unité architecturale médiévale, caractérisée par des rues étroites et du bâti à pans de bois avec encorbellements. Les bâtiments de la Renaissance s'imbriquent dans ce tissu caractérisé par le vocabulaire architectural de l'époque : pignons à volutes ou décorés, toitures à forte pente, encadrement de fenêtre en pierre.



Vue aérienne de la Cathédrale de Strasbourg

Dans la sédimentation des couches historiques, l'influence de l'architecture française du XVIII^{e} siècle est également présente. Les premières compositions comme l'Aubette de la Place Kléber, les hôtels particuliers et les palais sont témoins de cette époque. Cette architecture est caractérisée par la pierre, dont l'utilisation fut rendue possible par la création du Canal de la Bruche. Outre la cathédrale, un grand nombre d'églises et d'édifices publics témoignent du rayonnement passé de Strasbourg, comme, par exemple, l'Ancienne Douane qui rappelle que la ville s'est développée grâce à ses fonctions portuaires. A deux pas de l'ancienne douane, se situe le patrimoine portuaire du XIX^{e} et du début du XX^{e} siècle : les grues et les anciens dépôts de stockage (« Seegmüller ») en partie réhabilités sont aujourd'hui valorisés par un traitement soigné de l'espace public et par des bâtiments contemporains, qui complètent cette ambiance caractéristique des darses.



L'Aubette, architecte J.F.Blondel, Place Kléber

Une autre opération urbaine qui a façonné la ville de Strasbourg au début du XX^{e} siècle est la réalisation de « La Grande Percée ». En effet, dans un souci de modernisation du centre-ville, elle a transformé le tissu dense dans le secteur Nord de la ville ancienne. Réalisée en trois phases, elle s'étire de la rue du 22 Novembre à la Place de la Bourse. Cette séquence de rue offre un paysage en rupture avec le tissu ancien et accueille notamment un bel exemple de l'architecture des grands magasins ("Les Galeries Lafayette"). Comparée à la Grande Île, la densification du tissu prend plus de temps dans les anciens faubourgs comme à la Krutenau, le Faubourg National, le Faubourg de Pierre et le Faubourg de Saverne.



Ensemble patrimonial, rue du Faubourg de Saverne

Ces quartiers, situés à l'Ouest et au Sud de la Grande Île, ont été le lieu de l'installation des grands programmes du XIX^{e} (la deuxième gare, la halle à blé) mais suite aux bombardements de 1870, il ne reste que peu de traces de cette époque. Dans ce secteur, le tissu est hétérogène ; mêlant des constructions du XIX^{e} siècle à aujourd'hui. Le secteur du Nouvel Hôpital Civil se caractérise par un patrimoine riche et de qualité où l'on trouve plusieurs pavillons à grand intérêt architectural, entre autre représentatifs du style de l'époque hygiéniste.

1.1.1. La Neustadt, un nouveau visage de la ville

La Neustadt est l'extension la plus importante de la ville ancienne, construite à partir de 1871, au moment où Strasbourg devient capitale du Reichsland d'Alsace-Lorraine.

La Neustadt repose sur les principales caractéristiques suivantes : un tracé viaire géométrique maîtrisé, composé de voies larges, d'un tissu bâti dense et aligné sur rue et d'une architecture de la fin du XIX^{e}, début XX^{e} siècle mise en œuvre par des matériaux relativement homogènes.

Le nouveau quartier comprend le secteur Gare - de l'hôpital à la place de Haguenau -, le secteur Contades avec l'île Sainte Hélène, l'axe impérial et les grands boulevards - les avenues de la Forêt Noire et de la Marne -, ainsi que le secteur autour de l'Orangerie et du quartier du Conseil des XV. D'ailleurs, le quartier Gare prend son ampleur et sa forme actuelle par la création du plan de la Neustadt.

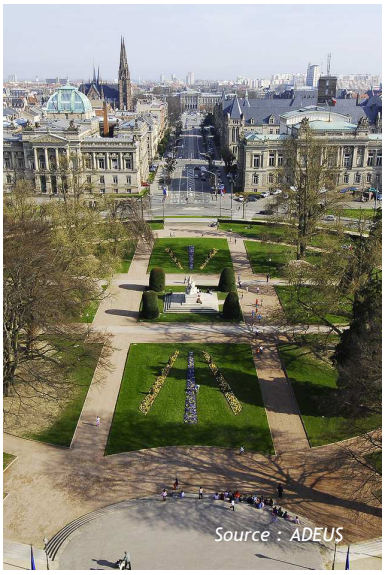


Rue Oberlin, quartier Contades

Avec une étendue d'environ 400 ha, la Neustadt triple la surface de la ville ancienne. Si dans les grandes lignes le plan d'extension est fortement marqué par des principes de compositions classiques et l'influence haussmannienne, il intègre également des nouveaux préceptes urbanistiques, comme le principe de dédoublement de voies. La « Neustadt » fait place aux espaces verts : elle intègre les deux parcs existants de l'Orangerie et des Contades mais surtout, elle propose un système de promenades, de jardins, de berges, de plantations, des espaces publics et des jardins privatifs qui enrichissent et agrémentent la ville.

La qualité de la composition des espaces publics s'exprime aussi par l'articulation urbaine entre la ville ancienne et la Neustadt qui est très maîtrisée à travers l'enchaînement des places Broglie et République, ainsi que par l'implantation des nouveaux équipements aux endroits stratégiques ; à la frontière entre la ville ancienne et la ville nouvelle.

La Neustadt accueille des programmes contrastés. Au sein des quartiers résidentiels situés à proximité des parcs des Contades et de l'Orangerie, se déclinent la nouvelle forme urbaine de la maison de maître dans des langages architecturaux très variés. A la périphérie de la Neustadt, sont édifiés les premiers logements populaires de Strasbourg : la cour de Mutzig en 1884, la cité Spach en 1902 et le Katholischer Bahnhof en 1908, des ensembles architecturaux considérés comme remarquables.



Place de la République, Coeur de la Neustadt

Les styles architecturaux présents dans la Neustadt sont multiples : bâtiments éclectiques, édifices historicistes[2] s'inspirant souvent du néo-gothique et néo-renaissance, immeubles caractérisés par un vocabulaire de l'architecture Wilhelmienne et des façades Art nouveau se juxtaposent dans cette nouvelle ville.

La cohérence urbaine dans le quartier repose sur différents éléments : d'une part, la qualité architecturale de la majorité des bâtiments, d'autre part, la composition de l'ensemble du quartier intégrant une végétation sous forme d'alignement d'arbres, d'espaces verts en valorisant les perspectives ; un cadre pour des édifices exceptionnels en somme.

Ainsi, le coeur de la Neustadt entre le Palais de Justice et le jardin botanique, en passant par la place de la République, est un condensé de l'histoire et de l'architecture de la fin du XIX^{e} siècle. Cet ensemble urbain, conçu dans la continuité de l'histoire de la ville, a conservé une grande homogénéité et une grande authenticité patrimoniale, justifiant le besoin de le protéger et de le mettre en valeur le mieux possible, tout en permettant des usages et donc des interventions contemporaines. La prise de conscience de la valeur patrimoniale de la Neustadt est relativement récente. Le PSMV est l'outil réglementaire le mieux adapté pour répondre à ces besoins mais la protection de cette partie de la ville par le PSMV devrait entrer en vigueur à partir de 2018.



Maison de ville, Art Nouveau, rue Sleidan

1.1.2. Le Neudorf, urbanisation spontanée et ville planifiée

Le quartier de Neudorf est à la fois séparé et relié aux quartiers centraux par les bassins portuaires et la route du Rhin, qui font coupure dans le tissu bâti et « lien à construire » dans le paysage urbain.

Le Neudorf possède en même temps une structure de faubourg et celle d'une ville planifiée. Le quartier est né d'une urbanisation spontanée et rapide par l'afflux de la main-d'œuvre de la réalisation des grandes infrastructures du XIX^{e} siècle. Dès 1875, on démolit des fortifications de Vauban qui étouffaient Strasbourg pour en rebâtir de nouvelles. Cette enceinte est complétée vers 1900, au Sud du Neudorf, par une grande boucle ferroviaire construite sur un remblai défensif. La nouvelle voie ferrée vers Kehl sépare définitivement le Neudorf de la Meinau et du Neuhof.

A partir de 1896, la construction dans le quartier est réglementée par un plan général (« Bebaungsplan für Neudorf »). La construction des bassins portuaires jusqu'au début du XX^{e} siècle joue également un rôle dans la structuration d'un quartier qui se développe rapidement (en 1910, il comptait 26 000 habitants alors même qu'en 1866 il n'y en avait que 5 000).

La période après-guerre est caractérisée par une densification de l'habitat et par l'amélioration des relations avec le centre-ville. Neudorf passe d'un statut de faubourg à celui de quartier central. La réalisation des équipements administratifs et scolaires - le lycée Jean Monnet en 1965, le centre administratif de la CUS en 1967 et la médiathèque en 1993, ainsi que celle des grandes infrastructures - le viaduc Churchill en 1967 et la ligne A du tram en 1994 - ont largement contribué à élever le niveau des services du quartier et à renforcer sa place dans la ville.

Ce changement de statut se caractérise aussi par une augmentation du nombre et une diversification de l'offre de logements entre 1960 et 1980, essentiellement sous deux formes : les extensions urbaines sous forme de grands ensembles, tels qu'on le trouve à la Musau et dans le secteur Ziegelfeld et la densification du tissu existant sous forme d'immeubles modernes insérés dans le tissu ancien, tel qu'il se présente dans la rue de Scherwiller ou de manière plus disparate le long de la route du Polygone.

2. « Historicisme » : en art, l'historicisme correspond à des périodes d'inspiration s'appuyant sur la copie de styles ou d'artistes anciens. Ainsi, le XIXe siècle a connu après le néoclassisme (qui peut lui même être considéré comme un mouvement historiciste), une nouvelle phase historiciste correspondant à un retour à un classicisme plus ancien, en particulier en architecture et dans le genre de la peinture historique.





Immeubles d'autopromotion, l'îlot de Lombardie

A Neudorf à l'heure actuelle, différents secteurs sont identifiables : le Schluthfeld, le quartier St. Urbain, le Heyritz, le Neufeld, la Musau et le Neudorf centre, qui englobe lui-même le secteur villageois du Ratzendorf.

Entre 1830-1840, le Ratzendorf a accueilli les premières implantations spontanées du quartier : des maisons d'ouvriers modestes à rez-de-chaussée et toiture à deux pentes, implantées de manière perpendiculaire à la rue. Un habitat d'une typologie semblable se retrouve rue de la Ziegelau. Dans le secteur de la Musau, cette typologie de tissu se présente sous forme d'un ancien hameau d'une vingtaine de maisons.

Sous une forme plus disparate, ce tissu ancien, à caractéristique rurale, se trouve dans le Schluthfeld et dans l'îlot de Lombardie. Ces deux secteurs sont devenus les emblèmes d'un Neudorf traditionnel menacé de disparition face à la pression foncière. Ils accueillent des équipements scolaires de grande qualité comme par exemple l'école du Schluthfeld.
L'îlot de Lombardie a par ailleurs donné lieu à un projet d'habitat innovateur s'appuyant sur le principe des immeubles d'autopromotion (« Baugruppen »). L'esprit villageois a été conservé par l'échelle de l'opération, le maintien du cadre végétal et l'insertion dans le site, qui a tenu compte de l'esprit du secteur.



« L'école de Schluthfeld », XIX^{e} siècle

Le secteur central du Neudorf est constitué par une variété de tissu, bien perceptible le long de la route du Polygone. Se juxtaposent des immeubles utopistes des années 70, des villas en briques soignées - la Maison Bowé - des immeubles de style Art Nouveau, ainsi que des constructions récentes plus banales. Dans son coeur entre la route du Polygone et l'avenue de Colmar, on note des immeubles et des villas aux détails très soignés de la fin du XIX^{e} siècle, notamment sur l'avenue L. Dacheux et la rue des Cottages.
La place du marché de Neudorf a une fonction centrale, confortée par la rénovation du hall du marché et de l'aménagement de sa partie supérieure en médiathèque en 1994.



Maisons de ville, av. L.Dacheux, Neudorf

Le secteur du Neufeld est composé majoritairement d'un tissu d'immeubles issu des années 70, d'équipements et de pavillons parsemés le long de la rue de Fréland. A proximité, se situe la cité Risler, la plus grande de l'Office Public de l'HBM avec P. Dopf comme Architecte en chef et la cité Jules Siegfried, située au Sud de la route du Polygone. Le Neufeld accueille des équipements à l'échelle de l'agglomération comme la clinique Sainte Odile, l'orphelinat Charles Frey, l'institut des sourds-muets du Bruckhof... autant de témoins de la richesse et de la qualité architecturale du quartier.



La cité J.Siegfried, Neudorf

La vocation centrale du Neudorf est renforcée par les nouveaux projets des fronts de Neudorf. Le quartier a développé une mixité fonctionnelle et est aujourd'hui autonome en matière de commerces, de services et d'équipements de proximité. La restructuration de l'espace public devant les équipements devrait compléter la mise en valeur des bâtiments et renforcer le rôle central de cet espace au cœur du Neudorf. Cette rupture urbaine identifiée entre le Neudorf et le centre-ville sera résorbée dans les années à venir via le projet des fronts de Neudorf. La réussite de ce projet, ainsi que celle de l'aménagement du « Secteur des Deux Rives », présente un enjeu majeur pour la ville et au-delà pour une agglomération située sur les deux rives du Rhin.



Renouvellement urbain le long des darses, Presqu'Ile Malraux

1.1.3. Les extensions « modernes » dans les quartiers centraux

L'architecture moderne de qualité des périodes de l'entre-deux guerre et d'après guerre se trouve majoritairement dans le centre. Situé au Sud de la Grande Île, le quartier Suisse présente un ensemble d'architecture d'entre-deux guerres s'étant développé à partir d'une vague importante de construction de logements sociaux durant cette époque. Lors de la Reconstruction, se sont implantées les nouvelles fonctions administratives comme la Sécurité Sociale ou la Caisse d'Allocations Familiales, ainsi que des immeubles d'habitat de taille importante, dont le détail architectural d'une part et la conception spatiale d'autre part est souvent remarquable.

Le campus universitaire, le quartier de l'Esplanade et la cité Rotterdam sont des exemples d'intérêt architectural d'après-guerre.

La cité Rotterdam de l'Architecte E. Beaudouin, grand ensemble urbain de 800 logements situé au Nord-Est de la ville ancienne, date du début des années 50. Ce morceau de ville est le résultat d'un concours pour « 1 000 logements » lancé par le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme en 1950. Le quartier est organisé autour d'un parc central accueillant les équipements scolaires. L'architecture est fortement empreinte de l'esprit rationaliste de l'époque, exprimé par la standardisation en façade et en plan : un seul type d'appartement par immeuble et des façades répétitives s'appuyant sur des éléments préfabriqués. La qualité de cet ensemble provient de la composition urbaine et de la fluidité des espaces verts soigneusement traités.

Sur les terrains de l'ancienne citadelle de Vauban, le quartier de l'Esplanade, vaste ensemble de 74 ha, est projeté en 1959 et inauguré dix ans après. Considéré comme une opération innovante de par ces premiers parkings en sous-sol et un chauffage collectif à partir d'une centrale thermique, ce quartier voit sa composition et son traitement architectural s'inscrire dans l'esprit du mouvement moderne : « soleil, espace, verdure ».



Immeubles de l'av. Charles de Gaulle, Esplanade

En conséquence, les rues sont larges et organisées sur une trame perpendiculaire. Les façades sont composées par de grandes baies vitrées et l'esprit de modernité est souligné par des sculptures situées au pied d'immeubles de grande hauteur.

La composition urbaine se fait autour de l'avenue Charles de Gaulle, jouant le rôle de la colonne vertébrale du quartier. Ce dernier accueille l'extension de l'Université, ainsi qu'un quartier d'habitat et des équipements scolaires et sportifs. La qualité architecturale varie selon les sous-secteurs. Ce constat est valable pour les bâtiments sur le campus universitaire, ainsi que pour le quartier d'habitat de l'Esplanade.

La qualité architecturale et urbaine des bâtiments et des ensembles construits après-guerre et entre-deux guerres varie de quartier à quartier.

Tandis que les quartiers centraux possèdent un patrimoine d'après-guerre riche et intéressant, caractérisé par des compositions urbaines équilibrées et une architecture aux détails maîtrisés, les quartiers périphériques, comme la Meinau, le Neuhof et le Cronenbourg disposent d'une architecture de ces périodes, de qualité médiocre. Ceci est notamment valable pour les grands ensembles implantés dans ces quartiers. Une interprétation minimaliste du mouvement moderne, la standardisation et une répétition excessive des typologies de logements, une composition urbaine rigide et sans qualité dans le détail constructif ont produit des quartiers d'habitat « sans âme » et des paysages urbains monotones.

1.2. LA CEINTURE VERTE, SUPPORT D'UN PATRIMOINE INTÉRESSANT

Entre ville et faubourgs, le territoire résultant de la démolition des remparts et soumis aux lois de 1922 et 1927 (cf. "Historique du développement urbain", page 15) demeurait en principe non aedificandi « dans l'intérêt de l'hygiène et de la salubrité ». Cependant, dix types de dérogations étaient autorisés : ainsi sur la ceinture verte s'installent des terrains de sport et des jardins familiaux, le Parc des Expositions et d'autres programmes qui profitent des disponibilités foncières, comme la cité jardin Ungemach, le quartier d'affaires du Wacken et le quartier européen.



La cité Ungemach, Wacken

La cité Ungemach, située au Sud de la Robertsau à proximité du quartier européen crée d'ailleurs un contraste intéressant avec le Parlement Européen, notamment avec le bâtiment de l'I.P.E. 4. Réalisée au début des années 20, suite à un concours d'architecture, la cité comprend 140 maisons entourées d'un jardin et caractérisées par un langage architectural modeste et classique. Le quartier porte le nom de Charles-Léon-Ungemach, l'entrepreneur et pionnier d'une politique sociale de l'entreprise.

Ces différents programmes n'ont pas fait l'objet d'un plan de composition d'ensemble, ce qui nuit à la lisibilité de la ceinture verte. De plus, les pollutions athmosphériques et sonores engendrées par la présence de grandes infrastructures de l'agglomération détériorent cet espace particulier de la ceinture verte.

Cependant, le patrimoine présent dans la ceinture verte n'est pas sans intérêt. Ceci est valable notamment pour la cité jardin Ungemach ou quelques bâtiments des institutions européennes, dont l'architecture traduit leur vocation internationale tout en s'insérant dans le paysage structuré par les canaux.



« La Cour européenne des Droits de l'Homme », Architecte Richard Rogers, Robertsau

1.3. LES QUARTIERS DE STRASBOURG AU-DELÀ DU CENTRE

Au cours du XIX^{e} siècle, l'extension de la ville s'est orientée suivant un axe Nord-Sud. Une polarisation s'est effectuée selon une répartition sociale de la population : le Nord, où la villégiature s'est développée autour des parcs - le Parc de l'Orangerie et le Parc des Contades - fut investi par une population riche. Quant à la partie Sud, se sont localisées les grosses industries et les institutions sanitaires et s'est installée une population plus modeste. Les faubourgs Ouest connaissent une urbanisation plus spontanée autour des voies radiales, notamment grâce au réseau ferré et au développement des brasseries. Cette « polarisation sociale » a eu un impact sur le patrimoine local des différents quartiers.



Ferme ancienne, Robertsau

Le quartier du Neuhof à l'extrémité Sud de Strasbourg et le quartier de la Robertsau à l'extrémité Nord reflètent cette polarisation sociale du territoire. En revanche, ces deux quartiers se ressemblent fortement dans leur structure géographique et urbaine : par la présence de massifs forestiers, d'un réseau viaire arborescent et des noyaux villageois, composés des quelques fermes et des maisons de type ouvrier ou paysan demeurent les témoins encore aujourd'hui.

1.3.1. Au Sud le Neuhof et la Meinau, un patrimoine peu valorisé

- Le Neuhof

Le quartier du Neuhof s'étend entre les berges du Rhin Tortu, l'aérodrome du Polygone et jusqu'aux lisières des forêts du Sud de Strasbourg. L'histoire riche du quartier est témoignée par les nombreux lieux-dits tels que le Polygone, la Kibitzenau, le Stockfeld, les Jésuites, le Marschallhof ou la Ganzau.

A partir du début du XVIII^{e} siècle, le Neuhof se développe sous l'ordre de Jésuites et grâce à une population d'agriculteurs, de bûcherons et de pêcheurs. A cette période, les bâtiments religieux constituent le centre du village et forment, par leur architecture, un ensemble cohérent avec l'église, le presbytère et l'école catholique, de même pour le temple et l'école protestante.

Le lotissement des Dalis, structuré par des ruelles - Hirondelles, Glaubitz, chemin des Alouettes etc. - a conservé des maisons de manants ainsi qu'un découpage parcellaire d'origine agricole.



Orphelinat protestant, route d'Altenheim

Après la Révolution, émergent les premières industries sur le secteur de la Ganzau. L'installation de moulins, le long du Rhin tortu et du Ziegelwasser, attire de nouveaux habitants des villages environnants. Le village proche de la forêt attire la villégiature. Un témoignage de cette époque est la villa Reuss, ainsi que les institutions sociales comme l'ancien hôpital Stéphanie, l'asile et l'orphelinat protestant qui s'implantent dans le quartier au début du XX^{e} siècle.

La construction de la cité du Stockfeld, une des premières cités-jardins en Europe, correspond à la nécessité de reloger les quelques 460 familles à faibles revenus du quartier traversé par la grande percée de Strasbourg, l'actuelle « Rue du 22 novembre ». Pour reloger les habitants du centre, la ville opte pour la forme urbaine de la cité-jardins, sous l'influence de la « Deutsche Gartenstadtgesellschaft »[3].

Réalisées à partir de 1910 selon les théories de Howard Ebenezer[4], les maisons de la cité sont de dimensions modestes avec un jardin sur rue et un potager côté cœur d'îlot. L'architecture de la cité est marquée par l'influence du courant régionaliste du « Bund für Heimatschutz »[5].

Le concepteur Edouard Schimpf utilise des éléments stylistiques typiques de l'architecture alsacienne, comme les toits à forte pente, les auvents, les colombages apparents, les volets en bois percé de motifs ajourés, les tourelles et les tuiles plates.



Ensemble patrimonial,
Le moulin de la Ganzau





De gauche à droite, Cité Stockfeld de E. Schimpf puis rue de la Breitlach

3. Association allemande des cité-jardins.
4. Urbaniste britannique : garden cities of tomorrow, 1902.
5. Courant pittoresque défendant le patrimoine culturel et régional.

La composition urbaine du quartier, le vocabulaire architectural employé, ainsi que l'organisation interne des maisons trouvent leur pendant dans la cité de Hellerau près de Dresde, où ont contribué de nombreux architectes à renommée internationale : Heinrich Tessenow, Richard Riemerschmid, Herrmann Muthesius. Aujourd'hui, la cité du Stockfeld est inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques. Au Neuhof, l'héritage des « cités-jardins » s'enrichit dans les années 30 avec la création de la cité Ribot située au Sud-Ouest de la cité du Stockfeld, comptant environ 200 logements supplémentaires.

Le quartier du Neuhof possède une autre grande réalisation d'E. Schimpf : sa première en tant qu'architecte de la ville est la caserne d'artillerie du Neuhof (le quartier militaire Lyautey et le quartier Lizé). Situées sur des vastes terrains au Nord du quartier, les casernes, construites entre 1907 et 1910, marquent fortement l'entrée Nord du quartier.



Le quartier militaire, Neuhof

Le Neuhof profite encore de ce passé, riche en opérations urbaines de qualité architecturale même si le quartier subit une situation d'enclavement. Deux évènements urbains majeurs ont eu des conséquences importantes sur l'enclavement du quartier :

- le déplacement de la voie ferrée vers Kehl au Sud du Neudorf autour de 1900 ;
- la désactivation de la ligne de tramway en 1962.

Le premier marque une réelle coupure physique entre le Neuhof et les quartiers centraux, le deuxième supprime une desserte performante de transports en commun qui reliait le Neuhof au centre-ville de 1895 à 1962.

A ces deux opérations urbaines pénalisantes pour le quartier, s'ajoutent les extensions urbaines du XX^{e} siècle. Les secteurs Nord du quartier s'urbanisent par l'implantation de plus de 4 000 logements sociaux entre 1950 et 1972. Dans ces années, le quartier double sa population et devient la plus forte concentration d'HLM de l'agglomération. L'architecture fonctionnaliste des immeubles, leur répétition excessive et le traitement minimaliste de l'espace public ne contribuent guère à construire un cadre de vie de valeur. L'insertion urbaine de ces nouveaux secteurs dans le quartier existant est peu maîtrisée et finalement, avec ses greffes urbaines artificielles, le quartier change d'allure.

Trois décennies après leur construction ; les grands ensembles du quartier du Neuhof sont dans un état dégradé, offrant un cadre de vie peu valorisant aux habitants.

C'est au retour du tramway en 2006 et grâce aux subventions dans le cadre de la démarche nationale de l'ANRU[6], que le Neuhof, comme le quartier voisin de la Meinau, a profité de ces projets de rénovation urbaine, ayant pour objectif de valoriser le cadre de vie, de diversifier les typologies de logements et d'introduire de la mixité sociale dans les quartiers.

Les efforts ont porté leurs fruits : des tours ont été détruites, des réhabilitations ont été lancées et les logements peu confortables du Neuhof ont disparus. Le tramway a permis le réaménagement de l'ensemble ainsi que de nouveaux espaces publics participant à une certaine dé-densification du quartier. De nouveaux projets ont vu le jour. Pourtant, l'enclavement du quartier n'est pas entièrement résorbé et le sentiment d'être éloigné du centre-ville reste présent.

■ La Meinau

Au sein d'un territoire bien délimité - le Canal du Rhône au Rhin à l'Ouest et le Rhin-tortu à l'Est -, le quartier de la Meinau regroupe des ensembles urbains aux identités contrastées comme la zone industrielle de la Plaine des Bouchers, le grand ensemble de la Canadière, le quartier des villas et le quartier de Bartischgut ou encore, la coulée verte de la Kaltau et celle du Rhin-Tortu.

6. Agence nationale pour la rénovation urbaine

Jusqu'au XIX^{e} siècle, la Meinau fait partie de la grande plaine inondable qui s'étend jusqu'aux remparts de la ville. Les premiers domaines agricoles apparaissent à partir du XVIII^{e} siècle notamment sur le secteur de la Canardière. Au début du XIX^{e} siècle, s'implante le vaste domaine de C.L. Schulmeister. Ce domaine fut morcelé. De la demeure néoclassique, il ne reste que deux bâtiments latéraux et le parc. Au XIX^{e} siècle, l'activité industrielle de la Plaine des Bouchers et la desserte du quartier par le tramway induisent un développement de la fonction résidentielle. De cette période, subsiste le lotissement de logements ouvriers de la Mathisville autour de la place Jean Macé et le lotissement de notables proches du parc de la villa Schulmeister, premier lotissement de villas à Strasbourg.



Batiment latéral du domaine C.L. Schulmeister, Meinau

Des années 30, seule la villa Schrantz, rue des Sarcelles, se démarque par un langage architectural expressif, qui fait référence à l'architecture de Le Corbusier ou Mallet-Stevens. L'ensemble des immeubles d'habitat, construit par l'architecte A. Senefelder en 1961 dans la rue Leitersperger (N° 5-7), attire également le regard par la maîtrise des proportions en façade, l'originalité de la composition volumétrique et la mixité des programmes - commerces et habitats dans le même édifice.

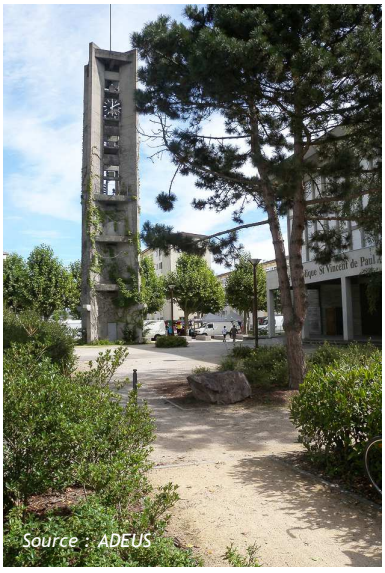
La Plaine des Bouchers, vaste territoire qui appartenait à la ville, a été longtemps inhabitée et a servi alternativement à des fins agricoles ou militaires, comme champ d'entraînement. En raison de sa proximité avec les infrastructures, s'est créée une zone d'activité industrielle et artisanale à partir de 1912. De fait, la Plaine des Bouchers possède un patrimoine industriel intéressant, comme l'ancien centre d'essai des moteurs d'avions Junkers ou les usines Mathis et Spiertz. La protection de ces éléments pose des questions quant à leur reconversion.

Sur les terrains de l'ancien domaine Schulmeister se construit à partir de la fin des années 50 le plus vaste « grand ensemble » de Strasbourg : le secteur Canardière. Il a été conçu sur un terrain d'environ 200 ha, 3 200 logements pour 20 000 habitants, par l'architecte en chef G. Stoskopf qui avait acquis une première expérience dans la conception de grands ensembles grâce au quartier de l'Esplanade.

La composition urbaine s'appuyant sur des éléments monumentaux, dont plusieurs tours d'une dizaine d'étages, n'a pas généré un cadre de vie de qualité et la composition d'ensemble a produit des espaces résiduels, sans qualité pour les habitants du quartier.

Lors des projets de restructuration dans le cadre de l'ANRU, menés à partir de 2004 une partie des barres et des tours fût remplacée par des immeubles d'habitat de plus petite taille. Le secteur de la Canardière a pu retrouver une échelle humaine plus adaptée à un quartier d'habitat.

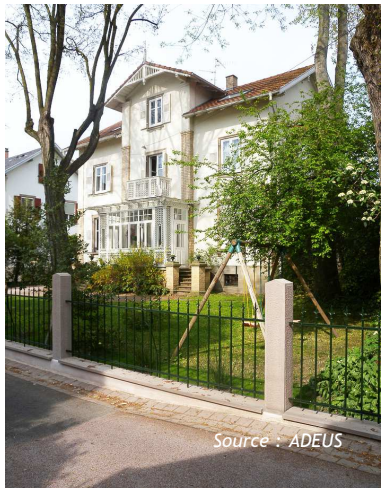
Le secteur autour de la place de l'Ile-de-France a bénéficié d'un effort particulier car il est la centralité commerciale et fonctionnelle du quartier. Le travail sur l'espace public et quelques immeubles d'habitat valorisent aussi un patrimoine peu connu des années 60 présent dans le quartier : notons l'église Saint Vincent de Paul à proximité de la place de l'île-de-France ou encore l'école Jean-Fischart, située à l'extension Sud du quartier.



Eglise St Vincent de Paul, Meinau

1.3.2. Au Nord : la Robertsau

Au début du XIX^{e} siècle, le village de la Robertsau voit se développer sur ses terres inondables des activités maraîchères. Les rues courbes, du fait de la topographie, lui donnent son ambiance caractéristique. Il est délimité par l'Ill à l'Ouest, le Rhin à l'Est et le Canal de la Marne au Rhin au Sud et intègre des forêts sur son territoire. Sa proximité avec le parc de l'Orangerie attire au XVIII^{e} siècle la villégiature et les riches strasbourgeois s'y font construire des villas ou des résidences d'été, profitant d'un cadre paisible et agréable à proximité du centre-ville.



Villa, rue Jeanne D'Arc

Certaines de ces résidences sont des fermes ou des domaines avec une exploitation agricole, comme par exemple la ferme de Bussière. D'autres sont des maisons de plaisance pour des citadins installés périodiquement à la campagne. La plupart de ces résidences se situaient dans le périmètre compris entre l'actuel canal, la rue de la Carpe Haute et l'allée Kästner.

Puisque le faubourg n'était pas desservi par les voies ferrées, il reste, à la Révolution Industrielle, à l'écart des axes de développement industriel. Ce fait a permis à la Robertsau de préserver un cadre bucolique.

Deux types de bâtiments forment la base du patrimoine ancien du quartier : les villas issues de la villégiature strasbourgeoise, se déclinant dans des styles variés et les anciennes fermes maraîchères à pans de bois, désormais souvent réhabilitées pour accueillir un ou plusieurs logements. Les alignements de façades par des immeubles de rapport du début de siècle sont rares et intégrés de manière disparate dans le tissu du quartier.

Hormis ces types de patrimoine, la Robertsau accueille des ensembles d'un habitat modeste sous forme de maisons accolées ainsi que deux cités jardins datant du XX^{e} siècle : la cité Ungemach (cf. 1.3) et la cité des Chasseurs.

La cité des Chasseurs est située dans un méandre de l'Ill au Nord du quartier. Les soixante-dix chalets ont pu être construits à l'aide de fonds provenant des dommages de guerre. L'architecture s'appuie sur un système de préfabrication à ossature en bois et le plan d'ensemble reste fidèle à l'esprit "cité-jardin" avec une architecture simple et fonctionnelle, des rues sinueuses, un végétal abondant dans des jardins généreux.

Parmi le patrimoine de qualité exceptionnelle peut être cité, à titre d'exemple, les ensembles architecturaux et paysagers suivants : d'une part le collège de la Robertsau et le presbytère Jeanne d'Arc - deux bâtiments richement décorés dans un style néo renaissance, construits autour de 1900 et inscrits dans l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques - d'autre part le cimetière du Nord - ensemble paysager de l'architecture funéraire, conçu par l'architecte F. Beblo en 1913.



Le presbytère, J. d'Arc

La Robertsau a beaucoup perdu de son charme bucolique dans la deuxième moitié du XX^{e} siècle : l'implantation de la cité de l'Ill entre 1958 et 1961 et l'émergence de l'architecture stéréotypée « promoteur » dans les années 80 et 90 a laissé ses traces dans le paysage urbain.

Sur les voies historiques du quartier - la route de la Wantzenau ou la rue Boecklin - se reflète un esprit d'hétérogénéïté, généré par les traces du noyau villageois, mélé à des bâtiments du XIX^{e} siècle et à l'architecture fonctionnaliste des années 70.

1.3.3. Le port, l'existence d'un patrimoine au bord des bassins

Le port de Strasbourg s'est plusieurs fois déplacé dans l'agglomération. Tout d'abord, port de rivière sur l'Ill, puis de canaux, il s'étend aujourd'hui à l'Est sur les rives du Rhin. Pour contrôler le fleuve et en faire un axe commercial moderne, il a fallu procéder en deux phases. La correction du Rhin de 1842, encadré par des digues réalisées pour limiter les inondations, avait rendu le fleuve impraticable. De 1906 à 1924, des travaux de régularisation ont été réalisés : ils consistaient en la création d'un chenal sinusoïdal de largeur constante avec des épis perpendiculaires à la rive permettant de ralentir l'écoulement des eaux. Ces réalisations sont un exemple remarquable de grands travaux.

En se déplaçant dans la ville, le port a toujours permis un réemploi de ses bâtiments comme l'ancienne douane ou le môle Seegmüller reconverti en bibliothèque-médiathèque municipale. Le paysage des anciens sites portuaires peut être attractif : le rapport particulier à l'eau et l'ambiance industrielle donnent au port une urbanité complémentaire à celle des quartiers d'habitat. Les quais et les entrepôts, la silhouette des silos, les cheminées, les engins de transbordement, constituent les traces d'une activité passée, dont certaines doivent être conservées.

Le patrimoine est particulièrement riche dans le secteur, de la rue du Port du Rhin aux terrains de l'ancien COOP. Les ensembles suivants sont particulièrement intéressants :

- celui de la boulangerie administration de la période allemande (1902),
- le bâtiment de la Sérigraphie (1928-1934) ;
- le bâtiment des chais (1960) ;
- le bâtiment de l'Union sociale, qui date de la même époque.

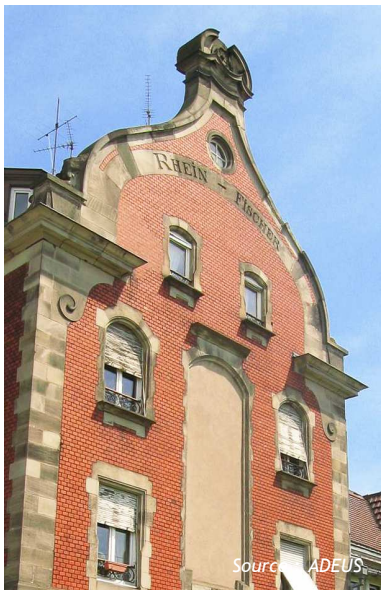
A ces grands bâtiments s'ajoutent des bâtis de plus petite taille, qui ont de manière isolée un moindre intérêt mais sont intéressants à conserver dans l'ensemble.

La protection des bâtiments dans la zone portuaire pose également la question de leur reconversion. La majorité des bâtiments se prête plus à une reconversion pour accueillir des programmes tertiaires et des activités culturelles que pour des activités logistiques et industrielles. D'ailleurs, le Schéma directeur des Deux Rives englobe des ensemble urbains et des éléments isolés d'intérêt patrimonial et intègre des propositions de reconversion et de programmation pour certains de ces édifices.



L'ancienne capitainerie, rue du Port du Rhin

Autres éléments de grande valeur patrimoniale et véritable points de repère dans le paysage portuaire : l'ancienne capitainerie et le châtelet Fischer (bâtiment en brique rouge et toiture en ardoises) datent de la fin du XIX^{e} siècle. Le restaurant du port, situé au Sud de la rue du Port du Rhin, n'est pas d'un grand intérêt architectural mais représente un élément à forte valeur identitaire.



Le Châtelet Fischer, rue du Péage

1.3.4. Les quartiers Ouest : voie romaine et voies ferrées

- Koenigshoffen, un tissu de faubourg le long d'une voie antique

Principal faubourg de la cité à l'époque romaine, il accueillait la population civile installée le long de la route des Romains. Sous les mérovingiens, c'est l'installation d'un palais royal qui lui donne son nom. Rasé en 1475 pour des raisons stratégiques, seul y demeura, jusqu'au XIX^{e} siècle, l'activité des moulins sur les nombreux cours d'eau et notamment du Mühlbach, branche de la Bruche.

De ce passé, il reste quelques traces archéologiques. De la période médiévale du quartier témoigne la Tour du Schnokeloch, patrimoine exceptionnel datant de 1393. Elle est devenue symbole du quartier. Elle servait d'observatoire avancé aux défenseurs de Strasbourg. L'édifice correspond d'ailleurs dans son style aux tours mises en place aux Ponts couverts.

Au XIX^{e} siècle, Koenigshoffen doit son développement urbain au chemin de fer. En 1841, la première gare de Strasbourg s'y installe, événement qui devient le départ de l'industrialisation du quartier. Le long du Mühlbach subsiste une partie de l'histoire industrielle du quartier, dont les bâtiments des brasseries Grüber.

Le faubourg de Koenigshoffen a pris de l'épaisseur autour de la route des Romains. Les espaces proches de la route des Romains constituent un tissu hétérogène rassemblant les éléments les plus identitaires du quartier. Il s'agit du tissu le plus ancien du quartier issu d'urbanisation linéaire le long du faubourg, comme le quartier de la rue de la Charmille et de la rue de la Tour caractérisé par de petites rues privées avec la réalisation d'un habitat populaire, ouvrier, de la même période que celle de l'extension des brasseries.

La coupure par la voie ferrée est lisible et présente dans le quartier. Elle divise le quartier d'Est en Ouest et favorise l'organisation du tissu en différentes poches.
Au Nord de la route des Romains, se juxtaposent aujourd'hui des secteurs pavillonnaires des années 30 à 60, de l'habitat ouvrier -rues des Malteurs et des Brasseurs -, des grands ensembles - la cité de Hohberg - ainsi que des alignements de façade parsemés du XIX^{e} siècle - comme la rue des Chargeurs - et enfin des immeubles d'habitat des années 80.



Habitat ouvrier, rue des Malteurs

Au Sud de la route des Romains, la diversité des typologies d'habitat est enrichie par des emprises de secteurs commerciaux, des équipements et des industries. L'hétérogénéïté des formes urbaines reflète le tissu existant dans les poches du quartier où l'on observe des ensembles urbains cohérents de grande qualité, comme par exemple un ensemble de façades alignées du XIX^{e} siècle, autour de l'église Saint Joseph, qui se caractérise par des façades rythmées de percements, partiellement en brique avec comme détail soigné, des jardins de devant qui valorisent l'espace public.

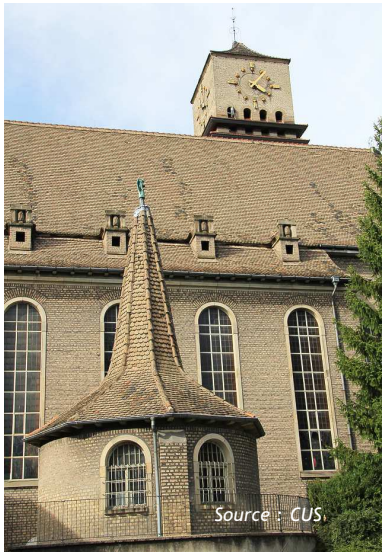


Ensemble patrimonial avec jardins de devant, rue des Chargeurs

L'église Saint Paul est considérée comme une des réalisations les plus abouties de l'architecte E. Schimpf (Stockfeld, quartier Lyzée et Lyauté). Sa construction, entre 1911 et 1914, fait suite aux démarches menées par la communauté protestante des faubourgs Nord-Ouest de Strasbourg pour obtenir de la ville un lieu de culte approprié.

L'église, avec son complexe culturel, (foyer, presbytère) s'élève sur une colline, dominant la rue du Schnokeloch. Ses lignes simples et son clocher massif en font un édifice atypique dans l'histoire de l'architecture, préfigurant nombre d'églises reconstruites après 1918. Entièrement construite en brique apparentes et offrant une façade dépouillée, l'église présente un grand volume animé par des décrochements. Son architecture s'insère parfaitement dans le paysage accidenté de Koenigshoffen.

Parmi les éléments de paysage marquant l'histoire urbaine du quartier de Koenigshoffen, notons également le cimetière juif, Monument historique, qui a été dans la période de 1801 à 1911, le seul cimetière juif de la ville de Strasbourg.



Eglise St Paul

- Cronenbourg

Coupé par la voie ferrée dans un sens Nord-Sud et par l'autoroute A351 dans un sens Est-Ouest, le quartier de Cronenbourg est composé d'entités urbaines bien distinctes s'organisant autour des voies de Mittelhausbergen et d'Oberhausbergen. A L'Est du talus ferroviaire, est située la partie ancienne du quartier, à l'Ouest, s'étendent les extensions urbaines de la deuxième moitié du XX^{e} siècle.

Vers la fin du XIX^{e} siècle, peu de bâtis se trouvent au lieu-dit « Kronenbourg ». Ce n'est qu'à partir de 1920 qu'émerge un premier noyau entre les deux axes convergents, la route de Mittelhausbergen et la route d'Oberhausbergen. Le développement de la fonction résidentielle du faubourg, lié à celui des brasseries, se fait essentiellement entre 1871 et 1936. Il est amplifié par le fait qu'entre 1900 et 1960 le quartier profite d'une desserte de tramway.

Le développement du quartier est aussi fortement lié à la brasserie de renommée internationale. Certains facteurs expliquent l'installation des brasseries strasbourgeoises à l'Ouest de la ville, dans les quartiers de Koenigshoffen et notamment de Cronenbourg :

- la présence des voies ferrées et un sol argileux, protégé des inondations, qui permet de creuser des grandes caves de stockage pour les brasseries ;
- l'installation de la « Rotonde » de la gare en 1840, ensemble servant de dépôt de locomotives et d'ateliers ferroviaires ;
- le transfert de la Brasserie Hatt dans le quartier.

Le patrimoine industriel des brasseries Kronenbourg a en grande partie disparu. Les brasseries ont fait place, au début des années 2000, à un nouveau quartier d'habitat écologique, qui devrait voir le jour en 2014. Des brasseries subsistent aujourd'hui la salle de brassage datant du début de siècle, abritant des cuves et des chaudières en cuivre, la maison du Directeur, une villa du début XX^{e} siècle, un parc et des bâtiments administratifs d'après-guerre.



La salle de brassage, de l'ancienne brasserie Kronenbourg

Le vieux Cronenbourg accueille aujourd'hui une mixité de formes urbaines des XIX^{e} et XX^{e} siècles : le bâti le plus ancien est situé dans le secteur qui est délimité par les voies structurantes du quartier. Le tissu dense est desservi par une voirie étroite (rue du Cerf, rue du Renard, rue des Pinsons, etc.).

Ce secteur possède également un patrimoine scolaire de grande qualité datant de la fin XIX^{e} et du début XX^{e} siècle. Ainsi, l'école rue des Renards, construite en 1903 dans un style néo-renaissance est particulièrement riche en décoration et en sculptures. Les écoles des rues Neuves et Mittelhausbergen, actuellement l'école élémentaire Camille Hirtz construite entre 1882 et 1894, se caractérisent par un style plus sobre.

Au Nord du Vieux Cronenbourg autour de l'église Saint Florent, s'ajoute une première grande opération de lotissement, qui date de l'époque de l'Entre-Deux guerres. Avec le secteur St. Florent, qui est d'une qualité architecturale et urbaine remarquable, le quartier Cronenbourg prend de l'ampleur : il gagne en qualité urbaine et en nombre d'habitants.

L'église St. Florent fût édifiée entre 1910 et 1912, hors de la zone non aedificandi des fortifications de Strasbourg. Le presbytère de 1912 de facture similaire à l'église est à double oriel et double pignon. Ce n'est qu'ultérieurement que l'urbanisation, composée d'immeubles d'habitation et de maisons mono-familiales, englobe cet ensemble et le valorise : par exemple la rue Saint Florent, la rue de Dettwiller, la rue Jules Vernes, celle de Heidenberg.

A l'Ouest des voies ferrées, le quartier s'est développé à partir de la deuxième moitié du XX^{e} siècle au regard notamment :

- des grands ensembles de la Cité nucléaire, réalisés entre 1963 et 1972 ;
- de Hautepierre construits à partir de 1969 ;
- du quartier St. Antoine, secteur d'habitat à dominante pavillonnaire édifié entre 1960 et 1970.



Ensemble patrimonial, rue des Ormes

Dans les années 90, un nouveau quartier « Les Cèdres » fût construit au Sud de la route d'Oberhausbergen. Le programme de logement comporte surtout des immeubles d'habitat collectif. S'y ajoutent des maisons individuelles, en bordure Ouest et des bâtiments recevant des activités de bureaux (par ex. siège de l'Office des H.L.M.).

Plusieurs grands équipements sont présents à l'entrée du quartier de Cronenbourg comme la gare de marchandises ainsi que le bâtiment d'entrée du cimetière israélite.



Bâtiment d'entrée du nouveau cimetière juif

Ces deux grands bâtis, qui datent du début de XX^{e} siècle, bénéficient d'un traitement architectural soigné. Ils ont été récemment mis en voisinage avec des équipements d'agglomération du XXI^{e} siècle tels que la nouvelle patinoire, la station de tramway et le parking relais de la « Rotonde » et le nouveau siège de la DRE.

■ Le quartier de Hautepierre, à l'avenir, un patrimoine ?

Conçu par l'urbaniste P. Vivien comme réponse à la crise du logement, Hautepierre constitue une des plus importantes opérations urbaines dans les quartiers périphériques de Strasbourg. L'organisation du quartier de Hautepierre se base sur des mailles hexagonales, sortes de « nids d'abeilles ». L'innovation des formes urbaines et l'idée d'une stricte séparation des voies et des cheminements piétonniers n'a pas été un concept qui a perduré dans le temps. A posteriori, Hautepierre peut être considéré comme une réponse expérimentale d'habitat social à grande échelle, qui reflète l'esprit de l'époque du « tout automobile ».



Les « Nids d'abeilles », de Hautepierre

■ La Montagne Verte et l'Elsau

Le faubourg de la Montagne Verte s'étire le long d'un étroit couloir formé par la route de Schirmeck jusqu'à Lingolsheim. Ce tissu hétérogène est constitué de maisons individuelles du début du siècle qui côtoient des immeubles collectifs anciens et récents mélés aux commerces et à l'artisanat de proximité.

Délimités par d'autres quartiers et communes, l'Elsau et la Montagne Verte présentent également une mosaïque de cloisonnements internes, générés par différentes barrières artificielles et naturelles, comme les cours d'eau (l'Ill et la Bruche), le réseau des voies ferrées et leurs voies de raccordement, ainsi que le réseau routier.

Le morcellement de ce territoire en différentes sous-entités n'a pas permis de développer une vraie centralité. La place d'Ostwald a désormais ce rôle car elle est un point stratégique, au carrefour des voies en direction du centre de Strasbourg, de Lingolsheim et d'Ostwald.

Le faubourg de la Montagne Verte est né avec l'installation du couvent St Arbogast. Détruit en 1475, il n'y eut longtemps que des bâtiments liés à l'activité des moulins le long des cours d'eau et aux activités générés par les canaux. Au XVIII^{e} siècle, ce lieu de confluence de l'Ill et de la Bruche, dont les méandres créent des îles, est nommé Montagne Verte et devient un lieu de promenade en barque.

Avec la révolution industrielle du XIX^{e} siècle, des petits ateliers de fabrication artisanale et des industries s'y installent de façon éparse, ces dernières créant d'ailleurs des nuisances olfactives (tannerie voisine de Lingolsheim et usine de gélatine).

Dans la partie Est de la Montagne Verte, le tissu s'organise de part et d'autre de la route de Schirmeck, serrée entre la voie de chemin de fer et l'Ill. Le tissu est très hétérogène : maisons individuelles en colombage et maçonnerie de début de siècle, immeubles collectifs anciens et récents, des bouts d'alignement de façade du début de XX^{e} parsemé dans les rues perpendiculaires. Certains de ces éléments sont de réels points de repère du quartier, comme le restaurant « Au nid de cigognes » ou encore les anciens bains municipaux de la Montagne Verte, inaugurés en 1932, marquant par sa toiture bombée le paysage du quai de la Flassmatt.



« Au nid de cigogne », maison à colombage, route de Schirmeck

Le noyau fondateur de la Montagne Verte est le quartier des mérovingiens autour de l'église Saint Arbogast. Le développement de ce quartier est fortement lié à l'histoire des glacis de Strasbourg. En effet, l'église et son foyer ont été construits entre 1910 et 1919 en pans de bois démontables, afin de répondre aux servitudes des glacis. Le presbytère et les villas sont construits en maçonnerie après 1922, date qui marque la fin des servitudes des glacis. Les maisons en bois, qui sont à proximité dans la rue du Docteur Nessman, sont des logements d'urgence de 1945.



Eglise St Arbogast, rue des Mérovingiens

Sur l'axe principal de la Montagne Verte est conservé un ensemble de bâtiment de l'architecture de glacis : trois maisons en pans de bois, de facture modeste se situent du 78 au 82 route de Schirmeck.

Hormis le quartier mérovingien, la Montagne Verte possède quelques ensembles urbains intéressants dont un ensemble d'habitation sociale datant de 1951, qui porte le nom « cité Henri Sellier[7] » ou encore la rue des Foulons, caractérisée par des alignements de façade d'immeubles de facture ressemblant à ceux de la Neustadt. L'isolement de cette rue s'explique par sa réalisation accidentée au milieu de la zone « non aedificandi » des glacis.



Immeubles XIXe, rue des Foulons

- Elsau, quelques traces d'un passé agricole

Le quartier de l'Elsau est situé dans un méandre de l'Ill, enclavé par la voie ferrée et la pénétrante Sud. La majorité du tissu de l'Elsau est composé par trois secteurs distincts :

- le grand ensemble au Nord datant des années 70 composé d'équipements à la franche Est du quartier ;
- le secteur pavillonnaire au Sud du quartier ;
- le bâti ancien le long de route de l'Unterelsau.

Parmi les éléments patrimoniaux intéressants figurent quelques fermes le long de la voie de l'Unterelsau, ainsi que les établissements scolaires qui datent de la fin du XIX^{e} siècle, début de XX^{e} siècle.





Ecole XIXe et ferme ancienne, rue d'Unterelsau

Ce tissu assez hétérogène accueille quelques fermes et des maisons en colombage, qui sont des témoins de l'ancien village. Le secteur au Nord de la voie ferrée a conservé le parcellaire en lanière d'origine agricole, le tissu bâti est composé des maisons individuelles des XIX^{e} et XX^{e} siècles.

7. Urbaniste français, Maire de Suresnes.

2. LES OUTILS DE SAUVEGARDE ET MISE EN VALEUR

L'histoire a légué à Strasbourg et ses environs un patrimoine architectural et urbain de grand intérêt. Cet élément d'attractivité du territoire est une responsabilité pour la collectivité qui demande de la réflexion : il doit rester des traces du passé sans pour autant geler l'évolution de la ville.

Les premiers bâtiments ont été classés Monuments Historiques dans les années 1920. Pourtant, ce n'est que dans les années 1970 qu'une prise de conscience de la grande richesse architecturale et urbaine dans la ville émerge. Une des conséquences a été la mise en place du secteur sauvegardé en 1974 et d'un Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV), approuvé en 1985. En parallèle, ont été menées des réflexions sur l'espace public dans le centre historique, ce qui a abouti à la piétonnisation du quartier de la Petite France et du secteur de la cathédrale en 1976. La reconnaissance de la Grande Île en tant que « premier ensemble urbain » sur la liste du Patrimoine Mondial de l'UNESCO a eu lieu en 1988, douze années plus tard.

La conscience du patrimoine s'est élargie à l'ensemble du territoire même si, sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, la prise en compte du patrimoine n'est pas uniforme, ni systématisée. D'une part, des politiques de préservation du patrimoine, à diverses échelles (mondiale, nationale, locale), s'appliquent sur des secteurs ou des éléments bâtis (Monuments Historiques), d'autre part, la prise en compte du patrimoine à l'échelle communale a été menée dans un certain nombre de communes de l'Eurométropole de Strasbourg dans le cadre de l'élaboration de leurs documents de planification urbaine (POS/PLU).

Afin de mener une politique patrimoniale cohérente aux différentes échelles territoriales (quartier, centre-ville, ensemble du territoire communautaire), il est nécessaire d'utiliser de manière complémentaire les outils réglementaires (notamment le PLU au travers de son volet patrimonial) et les mesures spécifiques (PSMV pour l'ensemble urbain majeur que constitue le cœur historique de Strasbourg). Faire vivre la politique patrimoniale suppose également de la faire partager par les habitants et les usagers de la ville.

2.1. LA GRANDE ÎLE DE STRASBOURG LABELLISÉE PATRIMOINE MONDIAL DE L'UNESCO

Le centre ancien de Strasbourg, délimité par l'Ill au Sud et par le fossé du Faux Rempart au Nord, a été inscrit sur la liste des biens au patrimoine mondial de l'UNESCO sous l'appellation « Strasbourg Grande-Ile ». Sur une surface de 90 ha, la Grande-île abrite 135 monuments historiques classés ou inscrits. Sa partie Sud est protégée par un secteur sauvegardé de 73 ha créé dès 1972, intégrant au Sud une partie des quartiers de la Krutenau et du Finkwiller.

Le site est relié au reste de la ville par vingt points et passerelles. Il constitue le noyau historique qui abrite une grande part des fonctions centrales et commerciales de la ville. La Grande-Ile est une entité géographique cohérente dont le tissu urbain est caractérisé par un développement continu. L'inscription a été justifiée par l'existence, dans un périmètre restreint dominé par la cathédrale, d'un patrimoine d'une grande diversité établi dès l'époque romaine et représentatif de l'évolution de la ville du Moyen-Age à nos jours.

La Grande-Ile a été promue comme bien culturel au titre des dix critères retenus par l'UNESCO.

A tous les stades de sa construction, la cathédrale gothique de Strasbourg est une réalisation artistique unique (critère I) qui a été le vecteur de l'art gothique en direction de l'Est (critère II). La Grande-Ile de Strasbourg offre un ensemble urbain exceptionnel caractéristique de l'Europe moyenne et un exemple unique d'architecture domestique rhénane du XV^{e} au XVII^{e} siècle (Critère IV).

L'UNESCO a souhaité l'inscription d'une zone « tampon » en bordure Nord de la « Grande-Ile ». En bordure Sud, l'instauration d'une telle zone de protection n'est pas nécessaire dans la mesure où le périmètre du secteur sauvegardé déborde déjà, au-delà de l'Ill, sur les quartiers de la Krutenau et du Finkwiller.

2.2. LE PLAN DE SAUVEGARDE ET DE MISE EN VALEUR DE STRASBOURG AU CENTRE D'UN TERRITOIRE PLUS VASTE ET RICHE EN PATRIMOINE

Les « secteurs sauvegardés » ont été institués par la loi Malraux de 1962. Dans un contexte de bouleversement des centres anciens, elle avait comme objectif de protéger, pour leur qualité patrimoniale propre, les ensembles urbains majeurs français, les centres et les quartiers historiques, tout en conservant la mixité sociale par la restauration des bâtiments anciens intégrant la modernisation nécessaire des logements.

Le Code de l'Urbanisme précise que des secteurs dits « secteurs sauvegardés » peuvent être créés lorsqu'ils présentent « un caractère historique, esthétique ou de nature à justifier la conservation, la restauration et la mise en valeur de tout ou partie d'un ensemble d'immeubles bâtis ou non ».

Les réformes législatives et réglementaires, dont celles de 2000, 2005 et 2007, ont renforcé l'implication des collectivités territoriales et de la société civile dans l'évolution urbaine et dans la protection du patrimoine. Ainsi, aujourd'hui, les secteurs sauvegardés doivent s'inscrire dans une démarche d'urbanisme croisant les préoccupations patrimoniales et le traitement des besoins liés au fonctionnement et à l'évolution indispensable de tout ensemble urbain. Le secteur sauvegardé et son Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) doivent prendre part au projet urbain d'ensemble, dont le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du PLU en est l'expression obligatoire. Les secteurs sauvegardés constituent donc des opérations d'aménagement dont leur PSMV est le document d'urbanisme de portée règlementaire mais également opérationnelle.

Créé en 1974 et complété par le PSMV approuvé en 1985, le secteur sauvegardé actuel de Strasbourg couvre le Sud de la Grande-Ile d'une superficie de 73 hectares et comprend le tissu urbain le plus homogène et le plus cohérent de la ville du Moyen-Age à la Renaissance.

2.2.1. Les objectifs de la révision du PSMV

En 2009, la Ville et la Communauté Urbaine de Strasbourg ainsi que la Ville de Kehl se sont engagées dans une politique de développement urbain durable qui doit permettre à la métropole de relever les défis du présent tout en préservant les ressources pour les générations futures. Cette politique de développement durable se traduit dans le projet urbain emblématique « Strasbourg-Kehl, métropole des Deux-Rives » dont les grands enjeux notamment de solidarité, d'attractivité et d'ouverture sur le Rhin et sur l'Europe se retrouvent dans le centre de l'agglomération.

Ces orientations de la politique urbaine, sociale et environnementale seront également formalisées dans le PADD à l'échelle de l'agglomération. Pour que le PSMV reflète ces objectifs, il est nécessaire qu'il les intègre lors d'une procédure de révision.

Ainsi, le projet urbain a une déclinaison au niveau du secteur sauvegardé, dont le périmètre doit notamment être adapté pour répondre aux enjeux d'un centre-ville du XXI^{e} siècle en lien avec le reste du territoire de l'agglomération. Il s'agit de :

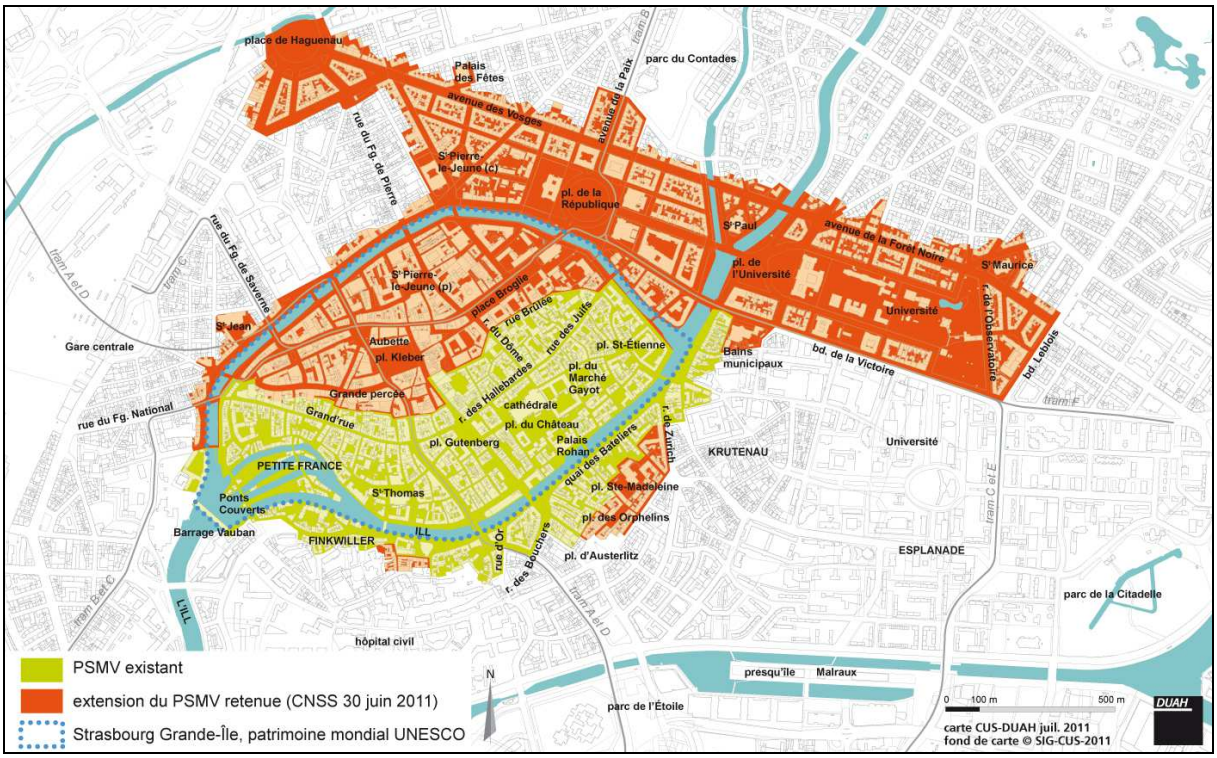
- renforcer le cœur de l'agglomération afin d'assurer son attractivité et son rayonnement ;
- favoriser le renouvellement urbain afin de limiter l'étalement de l'agglomération ;
- construire prioritairement dans les secteurs bien desservis et équipés ;
- poursuivre la politique de mobilité pour réduire l'emprise de l'automobile : tramway, pistes cyclables, zones piétonnes, auto-partage... ;
- favoriser les mixités fonctionnelles, sociales et générationnelles dans l'organisation urbaine et les programmes immobiliers ;
- faire une large place à la « nature en ville » sous toutes ses formes ;
- construire la ville avec ses habitants : dispositifs de démocratie locale, ateliers de projets, découverte du patrimoine.

Ces enjeux de la ville du XXI^{e} siècle s'exprime en France à travers des lois SRU et plus récemment les lois issues du Grenelle.

CARTE N°10 : **PSMV existant**



CARTE N°11 : **Périmètre d'étude de la révision-extension du PSMV de Strasbourg**



2.3. LES MONUMENTS HISTORIQUES INSCRITS OU CLASSÉS

Strasbourg même compte 360 édifices comportant au moins une protection au titre des monuments historiques, soit 26 % des Monuments Historiques du département du Bas-Rhin. Strasbourg est la 8e ville française comptant le plus de monuments historiques, après Paris, Bordeaux, La Rochelle, Nancy, Lyon, Rouen et Arras. 65 édifices comportent au moins une partie classée ; les 159 autres sont inscrits.

En général, les sites inscrits intègrent les centres historiques en tant qu'ensembles urbains cohérents. Ainsi, 19 sur 28 communes de l'Eurométropole de Strasbourg possèdent sur leur ban un ou plusieurs monuments historiques.

2.3.1. Les niveaux de protection

Il existe deux niveaux de protection : le classement (niveau de protection le plus élevé) ou l'inscription. La protection concerne, dans le cas d'immobilier, tout ou partie de l'édifice extérieur, intérieur et ses abords.

Un site classé est un site à caractère artistique, historique, scientifique, légendaire ou pittoresque, dont la qualité appelle, au nom de l'intérêt général, la conservation en l'état et la préservation de toute atteinte grave. Le classement concerne des espaces naturels ou bâtis, quelle que soit leur étendue. Cette procédure est très utilisée dans le cadre de la protection d'un « paysage », considéré comme remarquable ou exceptionnel.

2.3.2. Impact d'un bâtiment classé sur l'environnement proche

Considérant que la valeur patrimoniale et aménitaire d'un monument, c'est aussi « l'impression » que procurent ses abords, la loi de 1943, modifiée par l'article 40 de la loi SRU de décembre 2000 impose une forme de vigilance à l'égard des projets de travaux dans le « champ de visibilité » des Monuments Historiques.

Protéger la relation entre un édifice et son environnement consiste, selon les cas, à veiller à la qualité des interventions (façades, toitures, matériaux), à prendre soin du traitement des sols, du mobilier urbain et de l'éclairage, voire à prohiber toute construction nouvelle aux abords du monument.

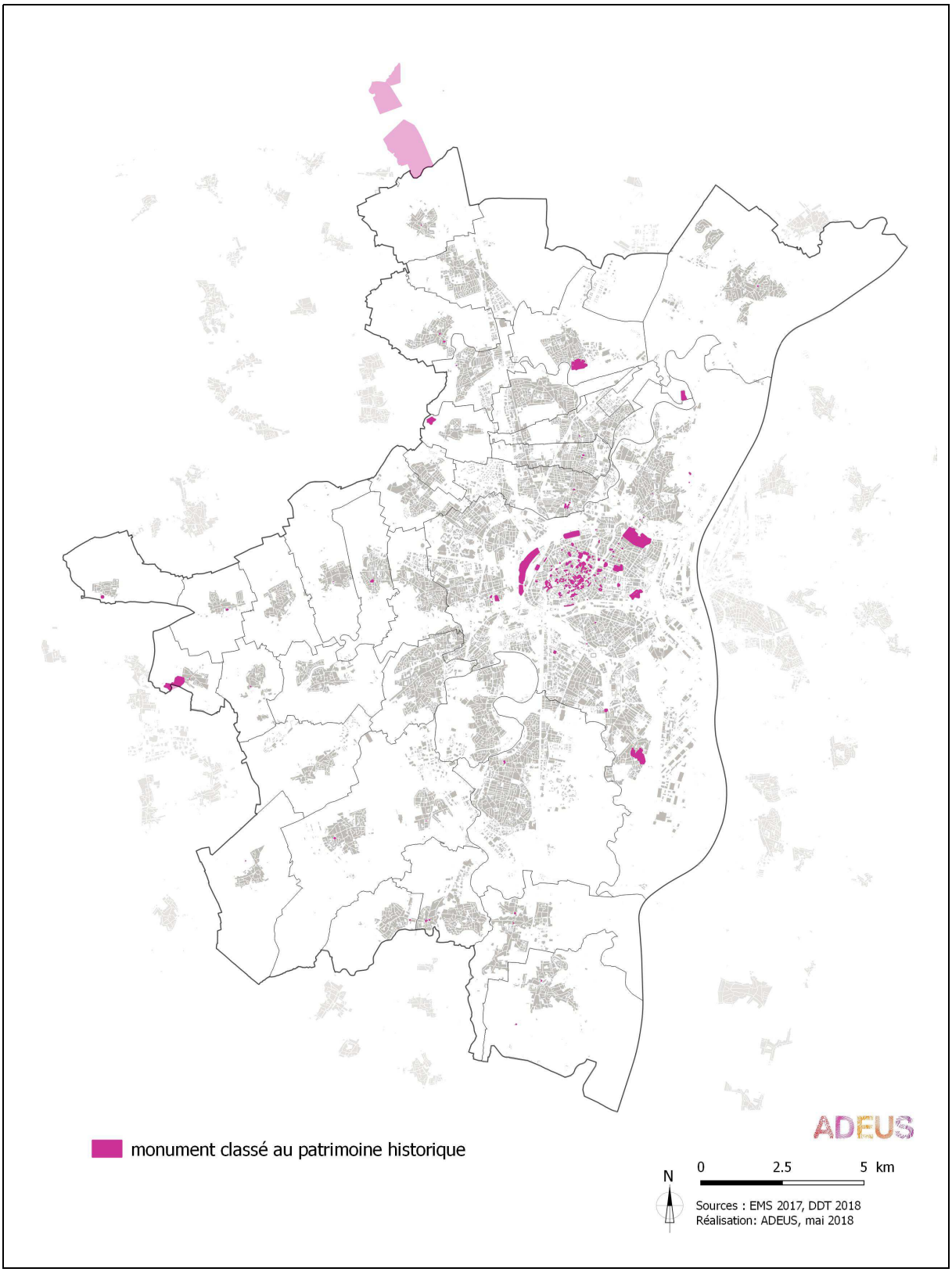
L'impression que donne un monument est aussi conditionnée par ce que dégagent ses abords. Par conséquent, une servitude de protection des abords intervient automatiquement dès qu'un édifice est classé ou inscrit. Ainsi, il existe un périmètre de protection de 500 mètres dans lequel toutes les modifications de l'aspect extérieur des immeubles (façades, couvertures), les constructions neuves, ainsi que les interventions sur les espaces extérieurs (piscines, murs, extension d'un bâtiment) nécessitent l'approbation de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF). La publicité et les enseignes sont également sous son contrôle. Ce périmètre constitue une servitude d'utilité publique qui s'applique au document d'urbanisme.

D'autre part, toute construction, restauration, démolition, transformation ou modification projetée dans le champ de visibilité d'un monument classé doit obtenir l'accord préalable de l'ABF.

La co-visibilité signifie que la construction est visible du monument ou que d'un point de vue les deux édifices sont visibles conjointement, et ce dans un rayon de 500 mètres, à compter de la base de l'élément protégé.

Depuis la loi SRU, le périmètre de protection peut être modifié (élargi ou rétréci), sur proposition de l'ABF et avec l'accord du Conseil Municipal. L'objectif recherché est de permettre aux quartiers limitrophes de se développer et d'intégrer les nouvelles technologies liées aux énergies renouvelables (par exemple les panneaux photovoltaïques) ainsi que de permettre des formes urbaines innovantes. Tout paysage et/ou édifice situé dans ce champ est, par conséquent, soumis à des réglementations spécifiques en cas de modification.

CARTE N°12 : **Sites et monuments protégés au titre des Monuments historiques**



2.4. LE PATRIMOINE ARCHÉOLOGIQUE ET HISTORIQUE

Les premières implantations humaines sur le territoire strasbourgeois datent du Néolithique et font souvent l'objet de fouilles. Certains sites nécessitent d'être conservés et génèrent l'inconstructibilité des terrains, pour d'autres, des dispositions règlementaires sont édictées pour toute nouvelle construction à proximité.

La protection du patrimoine archéologique est fondée sur les lois du 27 septembre 1941 et du 17 janvier 2001 qui soumettent, en particulier, les fouilles à l'autorisation et au contrôle de l'Etat et assurent la conservation des découvertes à caractère immobilier ou mobilier, qui doivent être déclarées et peuvent faire l'objet d'une procédure d'inscription ou de classement au titre des Monuments Historiques.

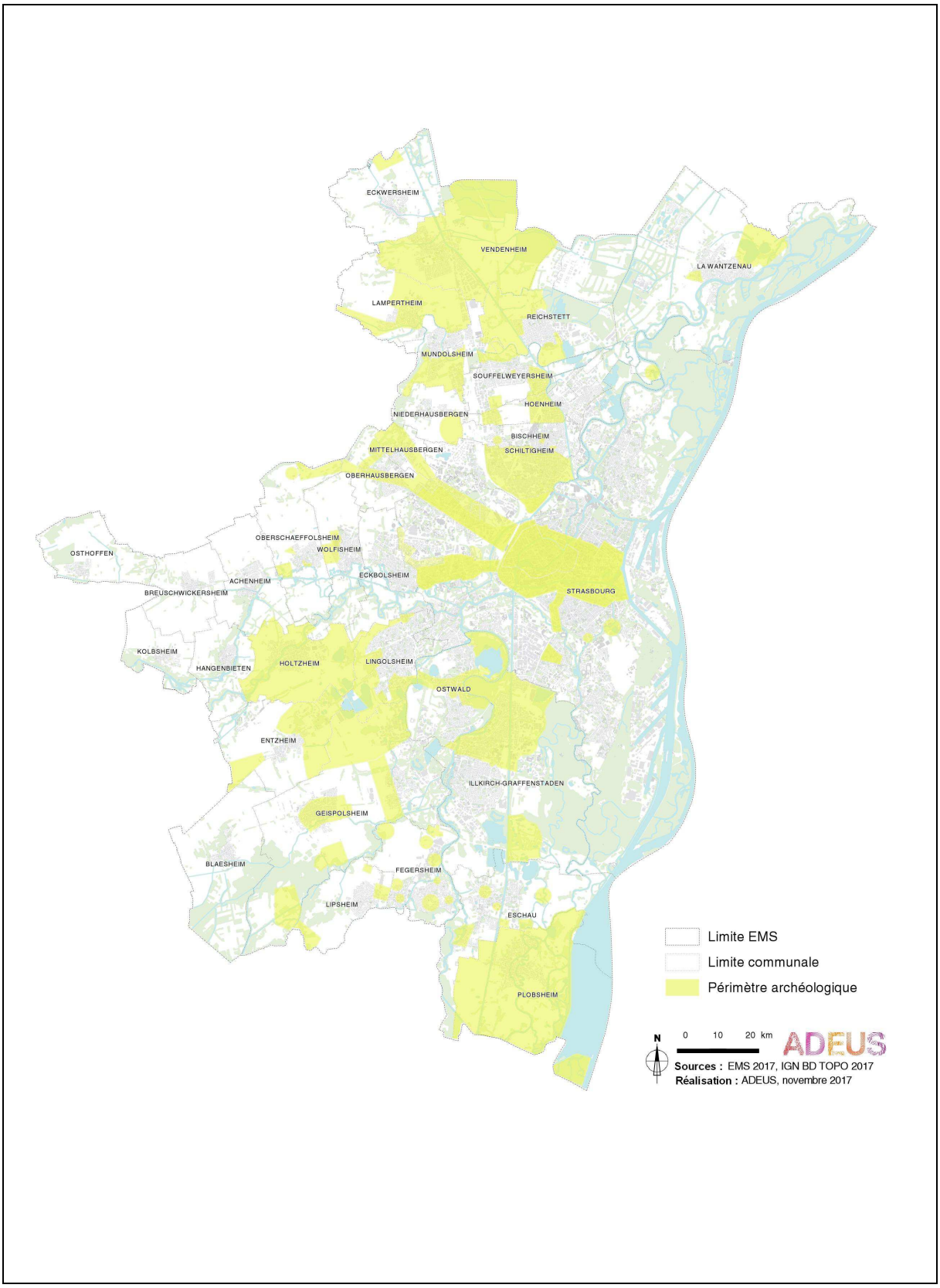
Le Code de l'Urbanisme autorise l'autorité compétente à refuser le permis de construire ou à l'accorder sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales et si les constructions sont de nature, par leur localisation, à compromettre la conservation ou la mise en valeur d'un site ou de vestiges archéologiques.

Le décret n° 86.192 du 5 février 1986 stipule que le Directeur des Antiquités doit être consulté dans le cadre d'une demande d'occupation ou d'utilisation du sol ou même de démolition de nature à compromettre la conservation ou la mise en valeur du site archéologique.

Dans les zonages archéologiques sensibles définis par le Service régional de l'archéologie et arrêtés par le Préfet, les travaux d'aménagement sont soumis à des procédures d'information de la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) Service Régional de l'Archéologie (SRA) et, le cas échéant, à des travaux de sauvegarde.

Pour mener une politique patrimoniale cohérente aux différentes échelles territoriales : centre-ville, quartier, ensemble du territoire communautaire, il convient d'utiliser de façon complémentaire les outils réglementaires dans le cadre des documents d'urbanisme POS et PLU.

CARTE N°13 : **Sites archéologiques de l'Eurométropole de Strasbourg en 2011 (CUS)**



2.5. LE PATRIMOINE ET LES PAYSAGES URBAINS : L'INVENTAIRE EN COURS

Le patrimoine architectural et urbain souvent connu par les habitants n'a jamais été recensé systématiquement sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.

2.5.1. Identification du patrimoine des quartiers strasbourgeois

- Les éléments d'identité de chaque quartier

Pour la majorité des quartiers de Strasbourg, « le patrimoine » n'est pas uniquement constitué de bâtiments chargés d'histoire ou d'édifices aux qualités architecturales remarquables comme dans le centre ancien. Pourtant, il existe des bâtiments ou des ensembles urbains de grande qualité. La richesse du patrimoine de ces quartiers au-delà du centre historique provient d'une part, de la grande diversité des ambiances rencontrées et, d'autre part, des éléments bâtis ou végétaux, qui contribuent à l'ambiance et à l'identité très spécifique de chaque quartier.

Cette identification engagée couvre l'ensemble des quartiers de Strasbourg, à l'exception des secteurs de certains déjà intégrés dans le périmètre de la révision-extension retenue du PSMV (Centre, Gare, Orangerie et Krutenau) et le quartier du Neudorf pour lequel une démarche similaire a été menée et intégrée au POS de 2002.

Parmi les formes urbaines et végétales, les architectures banales ou exceptionnelles, les éléments suivants ont été retenus :

- **Les bâtiments remarquables isolés**

Le caractère remarquable des bâtiments peut provenir de leur qualité architecturale intrinsèque et/ou de leur insertion urbaine particulière, d'une volumétrie originale, d'une modénature de façade ou d'un détail architectural spécifique.





Dans ce contexte, l'intérêt architectural n'est pas déterminé par la valeur intrinsèque du bâtiment mais par sa valeur dans l'environnement. Ces bâtiments appartiennent au patrimoine du quartier et participent à son identité et à son charme.

On peut distinguer plus particulièrement des bâtiments souvent discrets mais qui témoignent de l'histoire du quartier ou de tracés plus anciens. Il s'agit pour la plupart de maisons des anciens villages.

- **Les ensembles d'intérêt urbain et paysager**

Ce sont des groupes de bâtiments dont la qualité réside dans la cohérence ou dans le rapport commun établi avec l'espace public. Chaque élément bâti n'est pas forcément d'une grande qualité architecturale mais son implantation, sa hauteur, sa modénature participent à la définition d'un ensemble harmonieux. La disparition de l'un de ces éléments peut présenter des risques pour la qualité de l'ensemble.


Source : ADEUS


Source : ADEUS

- **Les « alignements » de façades remarquables**

Certaines rues ou parties de rue marquent le paysage. Cela ne relève pas forcément d'une hauteur constante des immeubles mais d'une qualité d'ensemble issue d'un type d'implantation par rapport à l'espace public ou des modénatures ou des rythmes déterminés par des soubassements, des balcons, des corniches ou d'un jeu de toiture... Un bâtiment nouveau ne respectant pas « l'esprit de la rue » peut détruire durablement la qualité du lieu.


Source : ADEUS

- **Les « jardins de devant »**

Les « jardins de devant » participent à la qualité de la rue et soulignent l'espace public. On constate notamment leur l'importance pour limiter l'impact visuel d'un bâtiment mal implanté ou de qualité architecturale médiocre.

Le jardin « de devant » n'est pas simplement le jardin autour d'une villa, c'est une forme spécifique participant à la définition de la forme urbaine : il sous-tend une relative régularité des dimensions du jardin et de la clôture entre espace public et espace privé.





- **Les arbres remarquables**

L'arbre remarquable est celui dont la présence marque fortement une place ou une rue par sa position ou par sa taille.

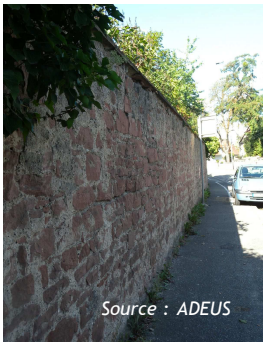
Il participe, en cachant par exemple un pignon aveugle ou en débordant sur la rue, à une ambiance pittoresque du quartier. L'inventaire comprend les arbres du domaine privé visibles depuis l'espace public.



- **Les murs, les clôtures**

La qualité d'un espace public peut être également déterminée par la présence d'un mur qui participe à la qualité d'ambiance d'une rue. Une clôture, telle une grille ouvragée, un mur architecturé, une haie arbustive... peut être un élément d'enrichissement de l'espace public.

Ces éléments, souvent peu perceptibles au premier abord, participent néanmoins à la qualité urbaine. Leur disparition constitue une perte pour le paysage du quartier. L'identification en cours fait émerger une diversité de caractéristiques des quartiers recensés.







En somme, la phase suivante est de préserver la grande diversité d'ambiances que constitue chacun des quartiers strasbourgeois à travers leur patrimoine, tout en transformant la ville répondant aux besoins du XX^{e} siècle.

Cela est possible en établissant des prescriptions fines dans le PLU, d'une manière relativement proche de ce qui a été réalisé pour le POS du quartier de Neudorf-Musau, approuvé en 2002. Ainsi ces échanges entre les riverains, les associations et les professionnels permettent à chacun de s'approprier la richesse de son cadre de vie.

2.5.2. Investigations patrimoniales sur les autres communes de l'Eurométropole hors Strasbourg

La pression urbaine accrue, qui vise trop souvent à obtenir le maximum de rendement foncier sans souci d'intégration ou de respect de l'environnement et du cadre bâti, a conduit la majorité des communes de la métropole à mettre en place une politique de préservation du patrimoine bâti.

Des études portant sur l'identification de ce patrimoine ont été menées dans certaines communes de la métropole (La Wantzenau, Souffelweyersheim, Lampertheim, Vendenheim, Geispolsheim, Illkirch-Graffenstaden, Holtzheim, Oberschaeffolsheim, Wolfisheim, Oberhausbergen, Mittelhausbergen, Eckwersheim etc.). Pour certaines d'entre elles les réflexions et les démarches de protection du patrimoine ont été intégrées dans les documents de planification en vigueur (POS/ PLU approuvé). Pour d'autres, ces études ont été initiées ou réalisées dans le cadre de l'élaboration des PLU communaux qui, pour certains, n'ont pas été approuvés du fait de l'élaboration du PLU communautaire.

2.5.3. Quelle prise en compte du patrimoine dans le PLU intercommunal ?

La prise en compte du patrimoine dans un document de planification urbaine doit se faire selon quelques principes :

- respecter le patrimoine, c'est préserver les caractéristiques fondamentales des éléments bâti sans pour autant muséifier certains secteurs ni figer les bâtiments en empêchant leur réaffectation quand ils ont perdu leur destination première ;
- permettre au bâti ancien de s'adapter harmonieusement à de nouveaux usages tout en préservant ses caractéristiques patrimoniales essentielles, porteuses de sens pour les générations à venir. Il s'agit de faciliter la réaffectation d'anciens bâtiments agricoles, artisanaux ou industriels pour de nouvelles fonctions (logement, tertiaire, etc,) et permettre l'installation de dispositifs de production d'énergies renouvelables ainsi que des toitures végétalisées ;
- le patrimoine ne se limite pas aux bâtiments exceptionnels ou pittoresques mais l'organisation du territoire, la hiérarchie des espaces, les modes de groupements et les typologies de bâtiments, les modes d'implantation des bâtiments urbains (implantation par rapport à l'espace public, implantation par rapport aux limites latérales, emprise au sol…), les caractéristiques architecturales (hauteur, sens du faîtage, toiture, aspect extérieur) sont des composantes essentielles qui participent à l'identité d'un territoire.

2.5.4. Les inventaires du patrimoine urbain

En partenariat avec la Région Alsace, la Ville et l'Eurométropole se sont engagées dans l'inventaire du patrimoine architectural, urbain et mobilier du quartier de la Neustadt pour une période de six ans.

Le Service de l'inventaire et du patrimoine de la Région avait préalablement réalisé l'inventaire du patrimoine urbain de Schiltigheim. Ce travail de recherche et d'identification servira d'outil d'aide à la décision pour les collectivités et les propriétaires.





Les informations recueillies permettront de mieux protéger et de mettre en valeur ce patrimoine notamment dans le cadre du projet de la révision-extension du PSMV de Strasbourg, qui inclut le cœur de la Neustadt.

A une échelle plus large, un autre questionnement a vu le jour pendant les années 1990 : la prise en compte du patrimoine d'intérêt local. Dans plusieurs quartiers strasbourgeois, comme la Robertsau, Cronenbourg et Neudorf, les opérations immobilières se multipliaient, au détriment du patrimoine existant, qui était soit démoli, soit entouré de bâtiments ne respectant pas le caractère original du lieu.

De ce fait, il a été décidé en 1995 de réaliser un POS « patrimonial » spécifiquement pour le quartier de Neudorf-Musau, tel un projet pilote, afin de préserver la grande diversité d'ambiances qui constitue une de ses spécificités. Approuvé en 2002, il a été l'occasion de faire participer les associations de quartier à l'identification du patrimoine faisant partie de leur quotidien avant la phase de prescriptions du POS. Lors de ce travail, un guide de découverte du patrimoine architectural et urbain de Neudorf, destiné au grand public, a été publié en 2000.

Eléments de synthèse : « Patrimoine architectural et urbain »

La préservation et la mise en valeur du patrimoine architectural et urbain reflétant les identités des communes de l'agglomération strasbourgeoise, des espaces publics et des éléments de végétation qui participent à la composition de paysages urbains remarquables et agréables pour les habitants, ainsi que du dynamisme culturel, touristique et commercial de l'agglomération passent par :

- la reconnaissance et la préservation des valeurs patrimoniales des quartiers historiques de Strasbourg réputés pour leurs qualités architecturales exceptionnelles à l'image de la Grande-Île ;

- le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur, qui couvre une partie des quartiers centraux ;

- la reconnaissance de l'identité des territoires de l'Eurométropole de Strasbourg à travers la préservation des ensembles d'intérêt paysager et patrimonial ;

La richesse patrimoniale et paysagère de l'espace métropolitain strasbourgeois est un atout indéniable, à gérer intelligemment. Cependant, cet atout peut également devenir un poids qui freine le développement et le renouvellement de la ville. En effet, une politique de protection trop stricte peut mener à la muséification d'une ville et empêcher un renouvellement du tissu bâti ainsi que l'évolution des formes urbaines composant les quartiers et les villages de l'espace métropolitain.

Enjeux

Un des enjeux majeurs de la politique patrimoniale de l'Eurométropole est donc de trouver un juste équilibre entre une démarche de protection du patrimoine historique et une stratégie d'intégration d'éléments architecturaux contemporains dans le tissu ancien, afin de le faire vivre.

Un second enjeu est d'élargir les périmètres d'identité patrimoniaux au-delà des quartiers centraux de Strasbourg, afin d'inciter à la reconnaissance et à la valorisation d'autres compositions urbaines et architecturales qui construisent l'image de la métropole.

Enfin, il est nécessaire de trouver un juste équilibre entre promotion des formes urbaines et architecturales et protection du patrimoine afin de ne pas muséifier le territoire et de faire des projets urbains à venir, hérités ou non du patrimoine urbain et architectural, le reflet de l'époque contemporaine participant de l'identité du territoire et de son rayonnement métropolitain.

V. FORCES ET FAIBLESSES DU TERRITOIRE « GENÈSE DU TERRITOIRE »

Thématiques	Forces du territoire	Faiblesses du territoire
I. SOCLE PHYSIQUE ET NATUREL		
	Un impact du socle physique et naturel sur le paysage. Un rapport essentiel à l'eau.	L'Eurométropole de Strasbourg : une zone de forte sensibilité archéologique.
II. HISTORIQUE DU DEVELOPPEMENT URBAIN		
	Renforcement de la vocation portuaire de Strasbourg (période de l'annexion allemande). Le tramway : un outil de lutte contre les ruptures dans la ville présent depuis la fin du XIX^{e} siècle. Emergence de la notion d'écoquartiers et de nouvelles manières de construire et d'habiter la ville.	Un développement basé sur la périurbanisation et ses effets négatifs.
III. PAYSAGE URBAIN, ESPACES PUBLICS et FORMES URBAINES		
Paysage urbain et ambiance urbaine	Une identité géographique particulièrement ancrée qui marque la silhouette urbaine de l'agglomération. Les portes d'entrées dans l'agglomération sont des vitrines de la métropole. Le patrimoine urbain, une combinaison entre patrimoine bâti et naturel est un levier de valorisation des territoires.	Mais les rares points de vue qui donnent à voir le grand paysage sont peu mis en valeur et restent difficiles d'accès à un large public. Les entrées de ville souvent monofonctionnelles souffrent d'une architecture et d'une insertion urbaine et paysagère peu qualitative. Développement des infrastructures autoroutières marquant le paysage urbain. Certains espaces végétalisés abondants restent mal articulés à la ville minérale et aux secteurs urbanisés. Une majorité de lisières urbaines tournent souvent le dos aux espaces végétalisés naturels ou agricoles.

Thématiques	Forces du territoire	Faiblesses du territoire
Les espaces publics et la nature en ville	Les espaces publics jouent un rôle primordial dans la cohésion sociale. Des centralités émergentes ou reconstituées... Le tramway, un outil pour requalifier l'espace public de voirie et développer de nouvelles polarités. La trame verte et bleue représente un réseau d'espaces publics relevant à la fois de la proximité et de la grande échelle.	L'agglomération est morcelée par les cours d'eau et les infrastructures de transport. ... Mais aussi des centralités en perte de vitesse s'expliquant par un certain déclin de l'activité commerciale et par la délocalisation en périphérie d'équipements publics moteurs. Peu d'espaces publics de référence faisant centralité, particulièrement en périphérie.
Formes urbaines	Des formes urbaines homogènes classées en typologies dont certaines possèdent une valeur patrimoniale et un potentiel de densification et d'évolution plus ou moins fort... Les tissus mixtes les plus complexes sont les plus en capacité d'évoluer et de se renouveler sur eux-mêmes...	... alors que d'autres ne possèdent aucune valeur patrimoniale et peu de potentiel de densification ou de mutation. ... alors que les tissus issus du zonage sont plus pauvres, monofonctionnels et souvent dépourvus de vitalité et d'urbanité.
IV. PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET URBAIN		
	La richesse patrimoniale est un atout pour la ville et participe de son attractivité touristique et de son rayonnement. Existence de bâtiments et d'ensembles urbains de grande qualité en dehors du centre ancien notamment ceux des institutions européenes.	Un PSMV permettant de prendre en compte la protection de la Neudstadt qui devrait entrer en vigueur en 2018.

B- EVOLUTIONS SOCIO-ÉCONOMIQUES DU TERRITOIRE : PRÉVISIONS ET BESOINS

I. Evolutions démographiques

II. Le parc de logements : caractéristiques, fonctionnement et besoins

III. Le contexte économique

IV. Evolution de la consommation foncière

V. Potentiel de développement dans le tissu urbain

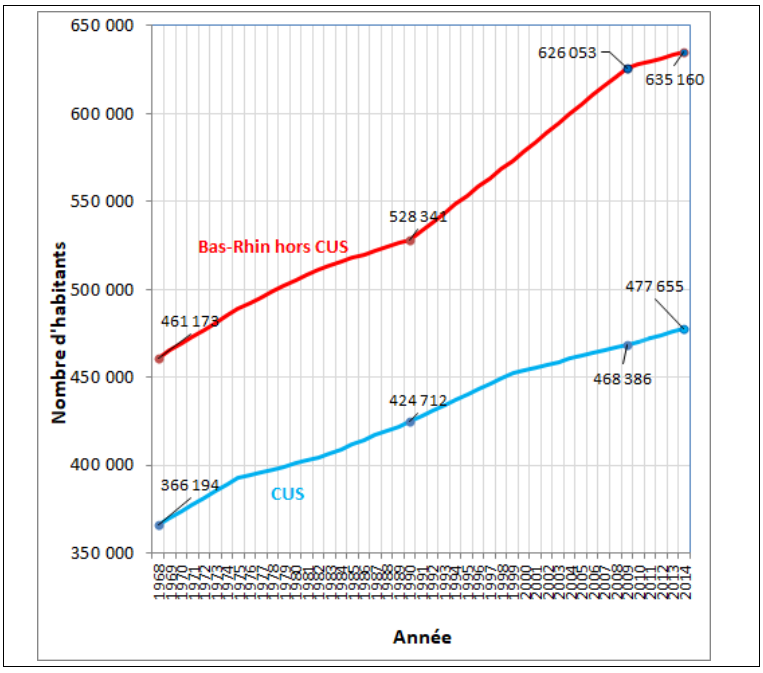
VI. Forces et faiblesses du territoire

I. ÉVOLUTIONS DÉMOGRAPHIQUES

1. ÉVOLUTIONS DÉMOGRAPHIQUES RÉCENTES

L'Eurométropole de Strasbourg, c'est 487 000 habitants en 2015 (encore Communauté Urbaine de Strasbourg à cette date). En 46 ans (de 1968 à 2014), l'agglomération s'est accrue d'environ 118 000 logements, 111 000 habitants et 70 000 emplois.

GRAPHIQUE N°1 : **Evolution de la population dans l'Eurométropole de Strasbourg (CUS) et le Bas Rhin hors Eurométropole de Strasbourg (CUS) entre 1968 et 2014**



Source : INSEE - RP 1968-1975-1982-1990-1999, RR 2009-2014

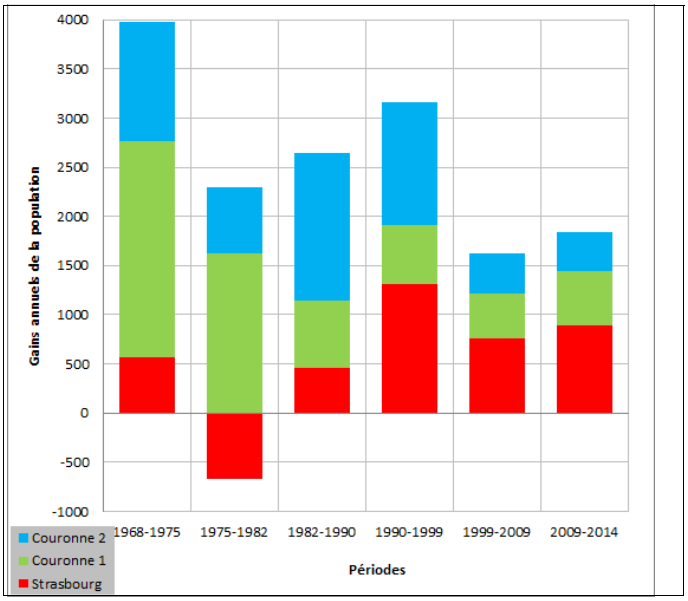
A l'image d'autres grandes agglomérations françaises, son territoire a connu d'importantes évolutions qui ont modifié sa structure, son rôle, ainsi que les interactions et les complémentarités avec les autres territoires de sa région.

1.1. UN INFLÉCHISSEMENT RÉCENT DES DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES

Concernant le peuplement, on a assisté à des évolutions importantes des dynamiques démographiques et de leur inscription spatiale. Schématiquement, les évolutions dans la métropole, comparées à celles du reste du département ont été :

- plus fortes durant les années 1960 jusqu'à la moitié des années 1970,
- identiques durant les années 1980 et 1990,
- beaucoup plus faibles depuis le début des années 2000.

GRAPHIQUE N°2 : **Evolution annuelle moyenne de la population de l'Eurométropole de Strasbourg 1968-2014 (CUS)**



Source : INSEE - RP - 1975-1982-1990-1999, RR 2009-2014

Durant les années 1980 et 1990, quand l'Eurométropole de Strasbourg gagnait un habitant, le reste du département faisait de même. Depuis le début des années 2000, pour un habitant supplémentaire dans la métropole, on en comptait trois dans le reste du département. *In fine*, la métropole voit sa part dans la population départementale chuter fortement. A ces mouvements de balancier, entre la métropole bas-rhinoise et son hinterland (bassin d'influence), se rajoutent d'autres, internes à la métropole. On peut distinguer quatre phases :

- jusqu'au début des années 1980, l'essentiel de l'accroissement démographique était porté par les communes de la 1ère couronne de l'Eurométropole. Durant cette période, Strasbourg a perdu de la population ;
- durant la deuxième phase (les années 1980), la 2ème couronne montait en puissance et contribuait de manière significative au développement démographique de la métropole ;
- les années 1990 constituent un premier tournant : la commune de Strasbourg, jusque-là en retrait par rapport aux autres territoires de la métropole, renoue avec une croissance démographique significative, la 2ème couronne continuant son développement résidentiel à un rythme assez élevé ;
- le début des années 2000 coïncide avec un autre tournant : une baisse de la croissance démographique de l'ensemble métropolitian et une inversion des tendances pour la 2ème couronne. Depuis la fin des années 1960, celle-ci n'avait jamais atteint des niveaux de croissance démographique aussi bas ;
- depuis, la croissance s'installe à des niveaux légérement plus élevée que durant les années 2000 avec une contribution de Strasbourg qui s'accroît.

En 46 ans, nous observons deux mouvements :

- dans un premier temps, la croissance s'était déplacée progressivement de la 1ère à la seconde couronne, puis de l'Eurométropole vers le reste du département ;
- depuis le début des années 1990, un retour relatif de la croissance est sensible à Strasbourg même s'il est moins important aujourd'hui que durant les années 1990.

Conséquence de ces divergences entre la métropole et le reste du département : la métropole, qui représentait 44,56 % de la population départementale en 1990, n'en représente plus que 42,9 % aujourd'hui. La différence correspond à l'équivalent de 18 200 habitants.

Comparée aux grandes agglomérations françaises, l'Eurométropole fait partie de celles ayant une croissance démographique modérée. Quatre agglomérations en particulier se distinguent : Toulouse, Montpellier et, dans une moindre mesure, Rennes et Bordeaux. Elles présentent des dynamiques extrêmement élevées qui sont, de plus, constantes depuis au moins trois décennies. Avec Lille et Nice, Strasbourg présente des niveaux de croissance plus en retrait.

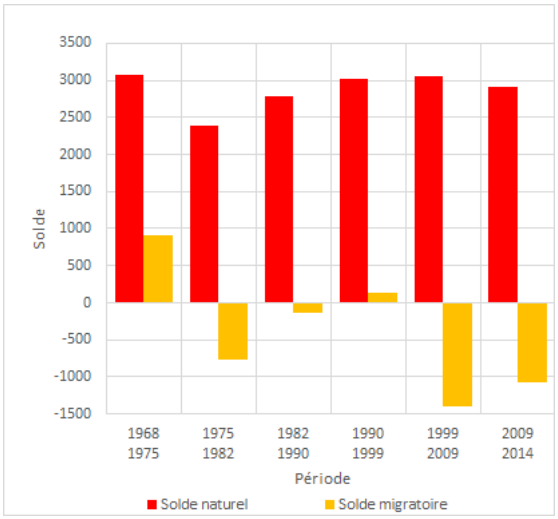
La mise en regard avec leurs territoires respectifs (le complément aux départements) montre que :

- le reste du département a systématiquement une croissance plus élevée que celle des agglomérations ;
- il y a une liaison entre les dynamiques démographiques des agglomérations et celles de leurs hinterlands.

1.2. LE SOLDE NATUREL : MOTEUR DE LA CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE

Les deux composantes du mouvement de la population, le solde naturel et le solde migratoire, ont vu leur contribution évoluer dans le temps, avec un impact plus constant du mouvement naturel sur les évolutions démographiques. En effet, le différentiel entre les naissances et les décès a toujours été positif et a permis de compenser un solde migratoire structurellement négatif depuis le milieu des années 1970. Mieux, c'est le solde naturel qui permet à la population de s'accroître. Il est en constante augmentation depuis les années 1970. Il permettait à la métropole de gagner 2 400 habitants supplémentaires chaque année à la fin des années 1970. Depuis 2000, le gain oscille autour de 3 000 habitants par an.

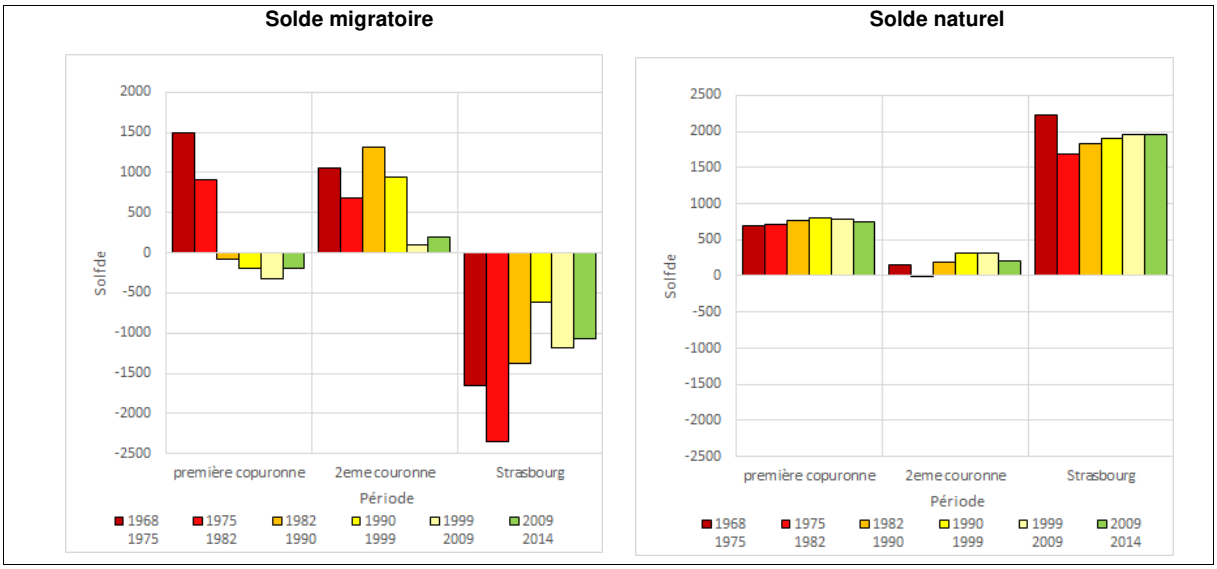
GRAPHIQUE N°3 : **Soldes naturel et migratoire dans l'Eurométropole de Strasbourg - 1968-2014**



Source : INSEE - RP 1975-1982-1990-1999, RR 2009-2014

En revanche, le solde migratoire a connu des variations assez importantes de son rythme et de sa contribution à la variation de la population. Positif durant les années 1960 et jusqu'au milieu des années 1970, il est devenu négatif à la fin des années 1970 durant lesquelles la métropole perdait 800 habitants par le jeu des migrations. Le solde migratoire s'est ensuite amélioré jusqu'à redevenir légèrement positif durant les années 1990. Avec l'avènement des années 2000, la métropole renoue avec un solde négatif. Le déficit n'a même jamais été aussi élevé : chaque année, il y a un millier de sorties de plus que d'entrées dans la métropole.

GRAPHIQUE N°4 : **Soldes migratoire et naturel dans les couronnes de l'Eurométropole de Strasbourg 1968-2014**



Source : INSEE - RP 1975-1982-1990-1999, RR 2009-2014

Si Strasbourg et sa 1ère couronne présentent depuis longtemps un solde migratoire négatif, la nouveauté des années 2000, c'est la chute du solde migratoire de la 2ème couronne.

Afin de mieux comprendre les mécanismes en jeu, élargissons l'échelle d'analyse au niveau régional.

Les dynamiques du développement urbain des dernières années sont aux antipodes de celles qui étaient à l'œuvre il y a une quarantaine d'années.

Les années 1960 et 1970 se caractérisaient par une pression résidentielle forte dans et à proximité des grandes agglomérations alsaciennes (Strasbourg, Colmar et Mulhouse). La population s'y accroissait rapidement alors que les territoires plus excentrés (vallées Vosgiennes, Alsace centrale, Alsace Bossue) étaient en déprise. Les dynamiques résidentielles ont, depuis, suivi deux mouvements :

- les écarts de croissance démographiques entre les communes se sont réduits ;
- la pression urbaine s'est éloignée petit à petit des grandes agglomérations alsaciennes et particulièrement de l'Eurométropole de Strasbourg. Aujourd'hui, dans le Bas-Rhin, les territoires les plus dynamiques, en plus du SCOTERS hors Eurométropole, sont ceux situés dans le Sud et le Sud-Ouest du département du Bas-Rhin.

En résumé, une croissance démographique plutôt diluée et concernant quasiment l'ensemble des communes du département s'est substituée à une croissance démographique très forte et très concentrée dans ou à proximité immédiate des grandes agglomérations et particulièrement de l'Eurométropole.

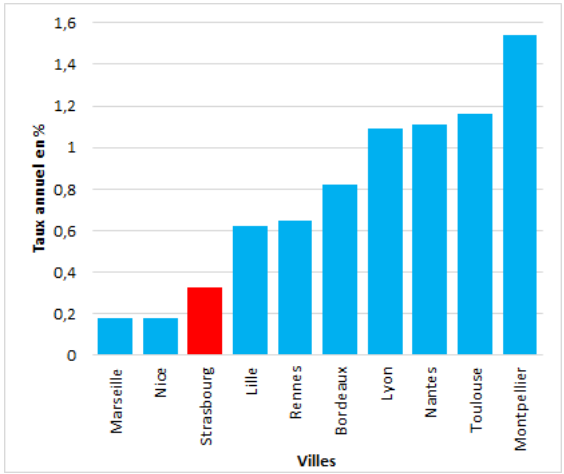
1.3. DES ÉVOLUTIONS EN RETRAIT PAR RAPPORT AUX GRANDES AGGLOMÉRATIONS

Ces cinq dernières années, avec + 0,33 % de croissance annuelle de sa population, l'Eurométropole de Strasbourg ne fait pas partie des agglomérations françaises les plus dynamiques. Le rythme de la croissance démographique est six fois moindre qu'à Montpellier, quatre fois moindre qu'à Nantes, Lyon ou Toulouse. Ces observations concernent autant la ville-centre que l'ensemble de l'agglomération. Elles sont également valables pour les évolutions de l'emploi. Ces dynamiques différenciées entre grandes agglomérations peuvent être nuancées en distinguant, ce qui dans la croissance de la population relève du solde naturel de ce qui est dû au solde migratoire. L'Eurométropole se distingue par la conjugaison d'un fort taux d'accroissement naturel et d'un solde migratoire négatif qui réduit la croissance globale.

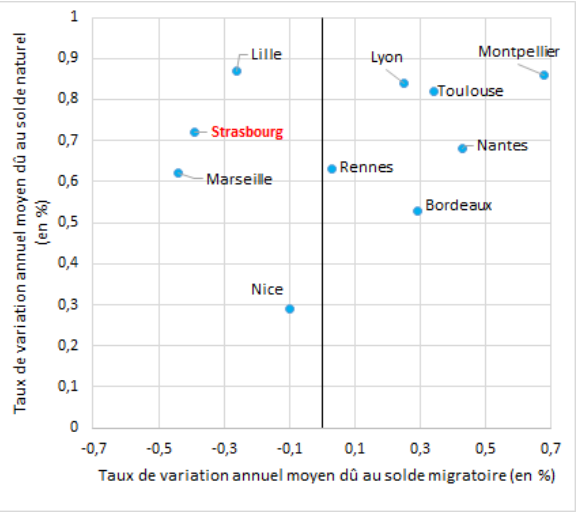
Le solde naturel positif de la métropole est l'un des plus élevés des grandes agglomérations françaises s'expliquant par la jeunesse de la population : une population jeune avec de nombreuses naissances et relativement peu de décès. A l'opposé, dans une commune comme Nice, le vieillissement de la population est important, le solde naturel très faible.

En revanche, la métropole, est, avec Lille et Marseille, l'une des grandes agglomérations à perdre le plus de population par le jeu des migrations : les sorties dépassent les entrées. A l'opposé, Toulouse, Montpellier, Nantes et Lyon présentent un solde migratoire très élevé, qui conforte un solde naturel qui l'est aussi.

GRAPHIQUE N°5 : **Soldes entre 2009 et 2014**



GRAPHIQUE N°5 : **Soldes entre 1999 et 2014**

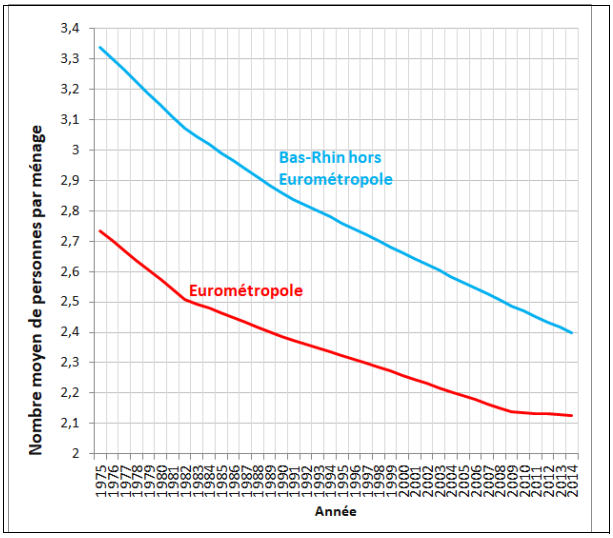


Source : INSEE - RP 2009-2014

2. DES TRANSFORMATIONS IMPORTANTES DANS LA STRUCTURE DES MÉNAGES

Dans l'Eurométropole de Strasbourg, comme partout ailleurs, la taille moyenne des ménages ne cesse de baisser. Un ménage dans l'Eurométropole a perdu, en moyenne, 0,7 personne en 30 ans. De 2,84 personnes en 1975, le ménage moyen dans la métropole est passé à 2,13 personnes en 2011.

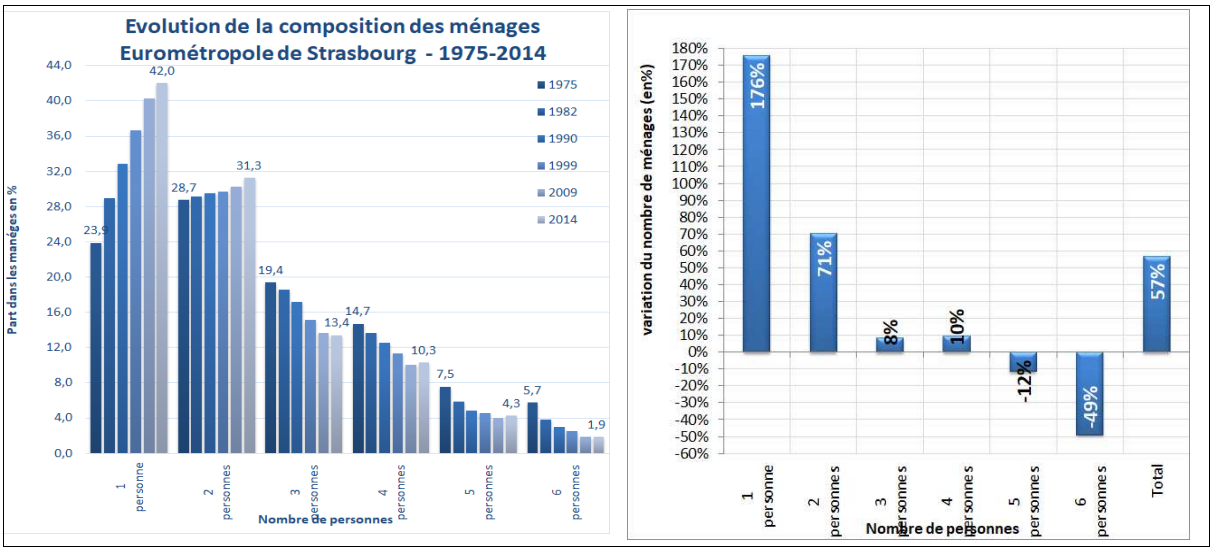
GRAPHIQUE N°6 : **Evolution de la taille moyenne des ménages 1975-2014 (Eurométropole de Strasbourg)**



Source : INSEE - RP 1975-1982-1990-1999, RR 2009-2014

C'est à Strasbourg, vu sa structure démographique, que la taille moyenne des ménages est la plus basse : un peu plus de deux personnes par ménage. Dans la 2ème couronne, vu sa fonction d'accueil des familles, la taille des ménages est plus élevée. Depuis les années 1970, les différences entre Strasbourg et la deuxième couronne de la métropole se sont resserrées. La taille moyenne des ménages dans la 2ème couronne baisse plus rapidement, particulièrement depuis 2000. Le recul conséquent du niveau des mises en chantier durant toute la décennie 2000 a fait baisser l'arrivée de nouvelles familles, alors que celles qui se sont installées durant les années 1980 et 1990 sont concernées de plus en plus par la décohabitation.

GRAPHIQUE N°7 : **Evolution de la composition des ménages dans l'Eurométropole 1975-2014**



Source : INSEE - RP 1975-1982-1990-1999, RR 2009-2014

Si, entre 1975 et 2011, le nombre de ménages dans l'Eurométropole de Strasbourg a progressé de 57 %, celui des ménages composés d'une personne a progressé trois fois plus vite (+ 176 %). Pendant ce temps, les ménages de trois personnes et plus ont vu leur part régresser très fortement : elle est passée de 19 % à 13 % entre 1975 et 2014. Par ailleurs, pour les ménages de 6 personnes et plus, la baisse a touché leur part dans l'ensemble (de 5,7 % à 1,9 % des ménages) mais aussi leur nombre (baisse de 50 % du nombre de ménages de 6 personnes et plus entre 1975 et 2014).

Au total, depuis 1975, près des 3/4 de l'augmentation du nombre de ménages s'explique par l'évolution de la taille moyenne des ménages, contre seulement un quart qui s'explique par l'évolution de la démographie. En ce sens, l'évolution de la taille moyenne des ménages a été un puissant moteur des besoins en logements. Ces évolutions s'expliquent par les évolutions des structures familiales, des modes de cohabitation dans les ménages et de leur complexification, ainsi que par l'évolution des structures démographiques.

3. UNE POPULATION PLUTÔT JEUNE…

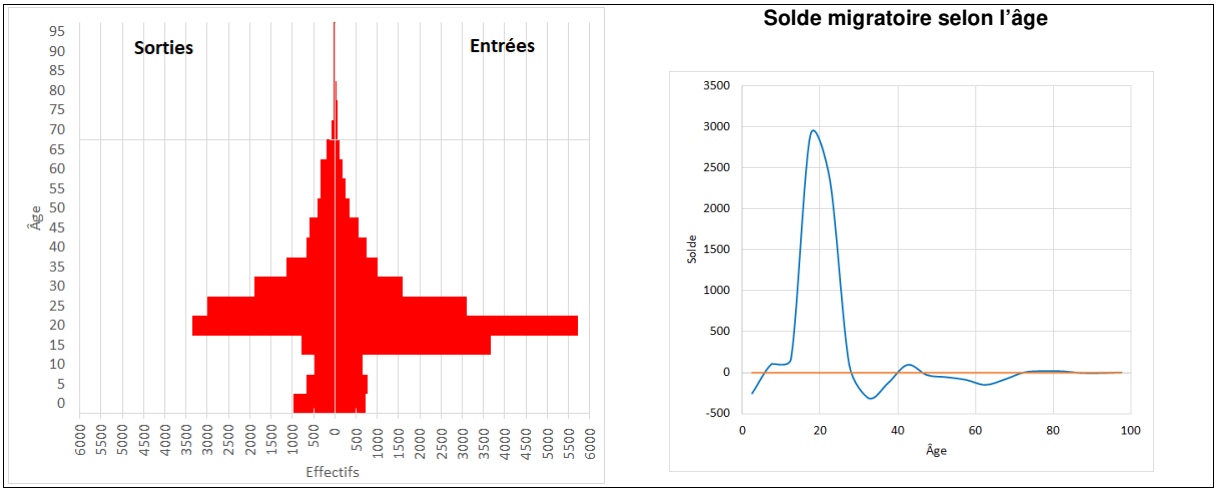
Le profil de la population de l'Eurométropole de Strasbourg comparé à celui du reste du Bas-Rhin se distingue par :

- une part des seniors moins importante. Cette particularité n'est pas nouvelle ; c'est le cas depuis les années 1960 ;
- parallèlement, une population des familles beaucoup moins présente que dans le reste du département. C'est particulièrement le cas pour les 35-55 ans ;
- enfin, des jeunes (étudiants et nouveaux actifs) beaucoup plus présents.

De fait, la structure démographique de l'Eurométropole et plus particulièrement celle de Strasbourg présente une double particularité :

- le profil des personnes qui s'y installent diffère de celui des personnes qui partent s'installer ailleurs. Cette dynamique est une constante depuis les années 1970. Ce rôle donne à la métropole une structure démographique très particulière où les étudiants et les jeunes actifs sont très fortement sur-représentés. Un exemple : la métropole représente 42,9 % de la population départementale mais abrite 58 % de la population bas-rhinoise âgée de 18 à 24 ans. Pour Strasbourg, ces valeurs sont respectivement de 25 % et 41 % ;
- Strasbourg et Illkirch-Graffenstaden sont les deux seules communes de la région à présenter ce profil qui modèle la structure démographique et le fonctionnement de la métropole. Ces deux communes accueillent en effet les deux campus universitaires de l'agglomération.

GRAPHIQUE N°8 : **Les entrants et les sortants de l'Eurométropole de Strasbourg (déménagements de moins de 5 ans) en 2013 et le solde migratoire par âge dans l'Eurométropole de Strasbourg**



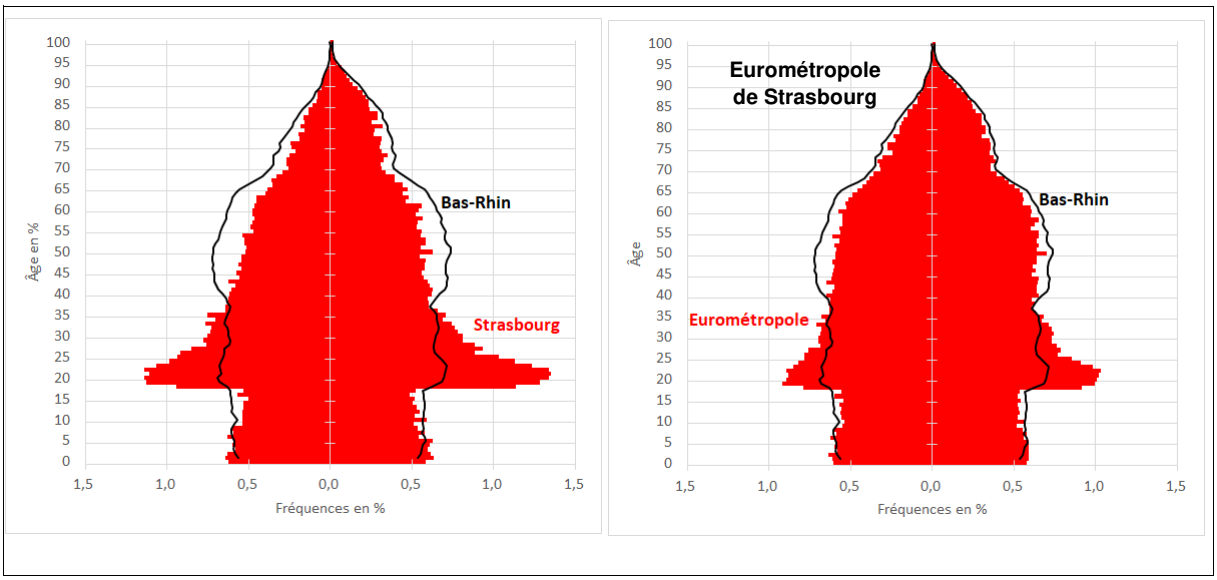
Source : INSEE - RR 2013

Car, en regardant de plus près, on peut déceler quatre grands groupes de communes selon les structures par âge :

- le premier, qui regroupe Strasbourg et Illkirch-Graffenstaden, se distingue par une forte sur-représentation des 18-24 ans. La présence d'une grande université (qui recrute au-delà des limites de la Région) et son bassin d'emploi (qui représente 53 % de l'emploi départemental) permettent à Strasbourg d'attirer une population d'étudiants ;
- un deuxième groupe, constitué de Schiltigheim, Lingolsheim et Bischheim, a pour particularité d'accueillir, plus qu'en moyenne dans la métropole, les jeunes actifs ;
- le troisième groupe se distingue par un fort vieillissement de la population (part des 60 ans et plus supérieur à 27 % pour 20,9 % en moyenne pour la métropole) : Reichstett (32,2 %), Breuschwicketsheim (30,4 %), Oberschaeffolsheim, Souffelweyersheim, Lampertheim, Mittelhausbergen. Il s'agit plutôt de petites communes de la 2ème couronne. Néanmoins, une commune de plus de 10 000 habitants fait partie de ce groupe : Hoenheim (29,3 %) ;

- le quatrième groupe est constitué exclusivement de petites communes situées dans la 2ème couronne de l'Eurométropole. Ce groupe se distingue par l'accueil de familles qu'elles soient en voie de constitution où déjà constituées. Durant l'ensemble de la décennie 2000 dans la 2ème couronne de la métropole, la construction neuve a ralenti. L'accueil de nouvelles familles s'en est trouvé affecté. Le profil de beaucoup de ces communes est ainsi aujourd'hui dominé par des familles déjà constituées, installées durant les années 1980 et 1990. Au cours des 40 dernières années, autant la 1ère couronne (et dans une moindre mesure Strasbourg) a produit un parc de logements plutôt diversifié, autant les communes de la 2ème couronne ont produit essentiellement du pavillonnaire occupé par des propriétaires. En schématisant, si les tendances actuelles de la production de logements perduraient, on passerait, dans la 2ème couronne, d'un rôle d'accueil des familles à un profil démographique de plus en plus vieilli.

GRAPHIQUE N°9 : **Structure démographique de Strasbourg, de l'Eurométropole de Strasbourg et de l'Alsace en 2014**



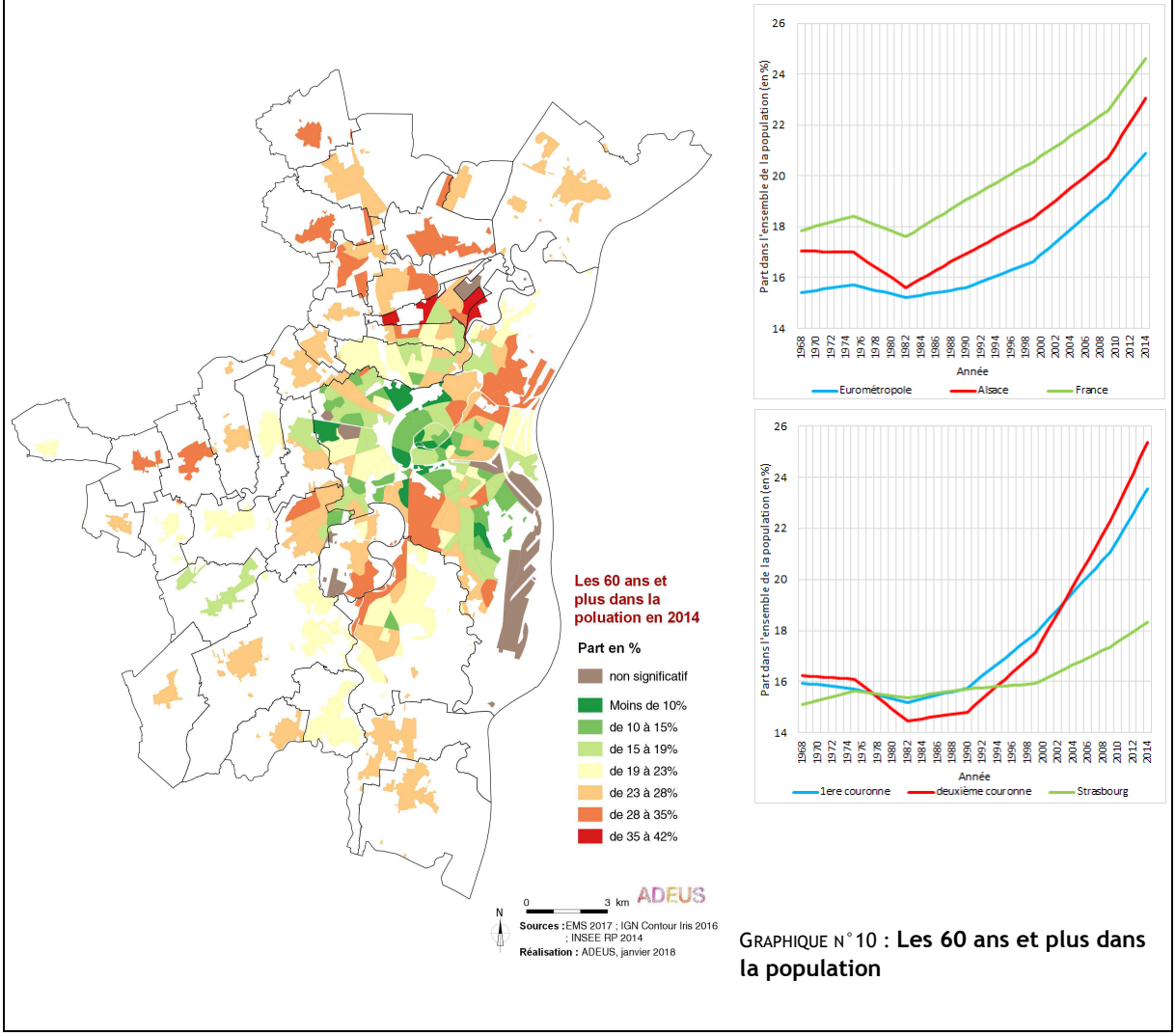
Source : INSEE - RR 2014

Au niveau de l'ensemble de la métropole, les tendances à l'oeuvre depuis les années 1970 sont donc à une spécialisation accrue des territoires dans l'accueil des populations. En ce sens, les quartiers et les communes de la métropole ont vu leurs profils démographiques devenir de plus en plus typés.

4. … MAIS QUI VIEILLIT

A l'image de l'ensemble du territoire national et régional, la population de l'Eurométropole de Strasbourg vieillit. Cette évolution s'explique globalement par la structure démographique (répartition des classes d'âge, évolution passée du nombre de naissances, grandes marques de l'histoire, guerres, grandes évolutions sociétales.)

CARTE N°1 : **Les 60 ans et plus dans la population en 2014**



GRAPHIQUE N°10 : **Les 60 ans et plus dans la population**

A un niveau plus local, la présence des classes d'âge est également fonction de l'histoire de l'urbanisation (rythmes passés de construction de logements), de la structure du parc de logements (taille), et des statuts d'occupation.

Depuis 1982, la part des 60 ans est en constante progression, au sein de tous les territoires. En 2014 les 60 ans et plus représentaient 21 % de la population de la métropole (15,2 % en 1982) et 23 % de la population de l'Alsace (17 % en 1982).

Cet écart entre les territoires (la métropole plus jeune que le reste du territoire régional lui même plus jeune que la moyenne nationale) a toujours existé. Néanmoins, on observe un resserrement des différences entre l'Eurométropole et l'Alsace tout le long des années 2000.

Par ailleurs, l'histoire et la géographie de l'urbanisation dans la métropole durant les dernières années, façonnent les structures démographiques de ses territoires.

Jusqu'en 1990, s'agissant du vieillissement de la population, on observait peu de différences entre les communes de l'Eurométropole. La 2ème couronne était relativement plus jeune que la 1ère couronne ou Strasbourg.

Son urbanisation importante durant les années 1970 et 1980 ainsi que sa fonction d'accueil de ménages composés de familles en voie de constitution et de propriétaires lui permettait de rajeunir sa population.

Durant les années 2000, la construction neuve et l'accueil de nouvelles familles dans la 2ème couronne ont considérablement ralenti. Par ailleurs, les générations du « baby-boom », plus nombreuses que celles qui les précédaient, ont atteint pour les plus anciennes d'entre elles les 60 ans à partir de 2005. La conjugaison de ces deux facteurs a contribué à accélérer le vieillissement d'une population majoritairement propriétaire et installée de façon importante depuis les années 1960. Aujourd'hui, dans la 2ème couronne, les 60 ans et plus sont relativement beaucoup plus nombreux que dans Strasbourg et la 1ère couronne.

Parmi les communes de la métropole, trois présentent des niveaux très élevés de vieillissement. Il s'agit de Reichstett (32,2 %), Lampertheim (30,7 %), Breuchwicketsheim (30,2 %) suisvis de près par Hoenheim, Mundolsheim et Achenheim (entre 29 % et 30 %).

D'autres communes, comptent au moins un habitant sur quatre âgé de plus de 60 ans : Eckwersheim, Lingolsheim, Mittelhausbergen, Niederhausbergen, Oberhausbergen, Souffelweyersheim, et Vendenheim.

Strasbourg présente globalement l'un des profils les plus jeunes de la métropole. Néanmoins, ce profil moyen masque des disparités importantes entre les quartiers. Les quartiers centraux et les quartiers d'habitat social sont parmi les plus jeunes de l'agglomération alors que plusieurs secteurs de la ville (Orangerie, Quartier des XV, Robertsau, Meinau, Vieux Neuhof, l'Esplanade pour partie) présentent des taux de vieillissement parmi les plus élevés de l'agglomération.

Si l'ensemble de ces quartiers présentaient déjà ces profils durant les années 1990, on observe pour d'autres des évolutions importantes dans les structures démographiques. C'est particulièrement le cas de Neudorf dans ses parties Nord et Ouest et du Vieux Cronenbourg où on observe un rajeunissement important par renouvellement de la population.

Eléments de synthèse :
« Evolutions démographiques »

Sur les 40 dernières années, la population de l'Eurométropole de Strasbourg a augmenté de 111 000 personnes (et de 118 000 logements). Néanmoins, cette dynamique est en net ralentissement depuis les années 2000. Là où la croissance de l'Eurométropole était équivalente à celle du reste du département dans les années 80, durant les années 2000, pour un habitant supplémentaire dans la métropole, il y en a 3 en dehors. Plus récemment, entre 2009 et 2014, les dynamiques se sont de nouveau équilibrées. Ce résultat est directement lié au rythme de construction de logements qui a ralenti dans la métropole (pour tous les types de logements) par rapport au reste de la production dans le département, durant les années 2000. La part de la métropole dans la population départementale est passée de 45,6 % en 1990 à moins de 42,9 % aujourd'hui. Enrayer cette baisse et maintenir la population à ce niveau suppose une inversion totale des tendances récentes. La production globale de logements sur les dernières années semble montrer une amorce de cette inversion. Celle-ci reste néanmoins à confirmer dans la durée. La diminution de la taille des ménages, tendance lourde qui devrait se maintenir essentiellement dans la deuxième couronne, aura également des conséquences sur les besoins en logements.

La croissance observée ces dernières années est exclusivement le fait du solde naturel (davantage de naissances que de décès). Le solde migratoire est négatif sur les 10 dernières années (la métropole perd un millier d'habitants par an en moyenne). L'Eurométropole attire une population jeune et donc des ménages de petite taille, en revanche, elle a peiné à garder et à attirer les familles (entre 35 et 55 ans) qui se sont davantage installées dans le périurbain de plus en plus lointain. Cette tendance semble néanmoins se freiner ces cinq dernières années. Mais cela nécessite une confirmation. Strasbourg et Illkirch-Graffenstaden et dans une moindre mesure Schiltigheim, attirent les jeunes étudiants ou actifs en raison de la présence d'un parc de logements diversifié et où le locatif est présent et permet la rotation et le renouvellement des populations. En revanche, si les tendances ne s'inversent pas, les autres communes de la métropole seront en voie de vieillissement à court ou moyen terme et perdront de la population (10 communes sont concernées depuis 2009 alors qu'aucune ne l'était durant les années 1990).

Au niveau de l'ensemble de la métropole, les tendances sont à la spécialisation des territoires dans l'accueil des populations. Les communes de la seconde couronne accueillent principalement des familles déjà constituées, de classes moyennes, l'essentiel des communes de la première couronne présentent des profils plus mixtes que ce soit du point de vue démographique ou social. Quant à Strasbourg, c'est la commune où la ségrégation socio-spatiale est la plus forte, que ce soit en termes de structures sociales ou de structures démographiques puisqu'y coexistent à la fois les populations les plus précaires notamment des quartiers d'habitat social qui relèvent de la politique de la Ville ou les plus aisées (notamment dans la grande ellipse ou à la Robertsau).

Enjeux

Renouer avec la croissance démographique permet de répondre à plusieurs enjeux :

- faire jouer à l'Eurométropole de Strasbourg son rôle métropolitain dans sa région, en étant son poumon. Ne pas construire dans l'Eurométropole, c'est accentuer un solde migratoire déjà négatif. ;
- Les enjeux démographiques sont également qualitatifs. Il est important de pouvoir permettre aux familles de rester dans l'Eurométropole, d'assurer à l'échelle communale davantage de mixité sociale mais aussi de limiter le phénomène de vieillissement des communes, notamment de seconde couronne ;
- ne pas aboutir à un appauvrissement des potentialités économiques dans un contexte de concurrence grandissante entre les grandes agglomérations. L'attractivité économique étant fortement liée à l'attractivité résidentielle.

Bref, l'attractivité métropolitaine est à renforcer et ce autant pour des considérations démographiques qu'économiques.

II. LE PARC DE LOGEMENTS : CARACTÉRISTIQUES, FONCTIONNEMENT ET BESOINS

1. UN ACCROISSEMENT RÉGULIER DU PARC DE LOGEMENTS [1]

1.1. UNE PROGRESSION DIFFÉRENCIÉE DU NOMBRE DE LOGEMENTS

Depuis 1968, le nombre de logements a augmenté de près de 90 %, et de 4 % entre 2009 et 2014 dans l'Eurométropole de Strasbourg. L'évolution du parc de logements, orientée à la hausse depuis de nombreuses années, est cependant extrêmement variable selon les communes et les territoires.

En effet, le nombre de logements a quasiment été multiplié par trois dans les communes de deuxième couronne en 45 ans, tandis qu'à Strasbourg dans le même temps, le nombre de logements a été multiplié par 1,7. Strasbourg continue cependant d'être la commune dont le nombre de logements augmente le plus : d'un poids plus mesuré au cours des années 1999 - 2009 (37 % des logements supplémentaires), son apport est à nouveau en augmentation sur la période récente (51 % des nouveaux logements de l'Eurométropole entre 2009 et 2014), sans atteindre les niveaux connus avant 1999 (57 % entre 1990 et 1999).

TABLEAU N°8 : **Evolution du nombre de logements dans l'Eurométropole entre 1968 et 2014**

	1968	1975	1982	1990	1999	2009	2014
Strasbourg	85 751	99 087	107 276	118 149	132 794	140 457	145 466
		+ 13 336	+ 8 189	+ 10 873	+ 14 645	+ 7 666	+ 5 009
1ère couronne	26711	34498	41396	46984	52807	58185	60316
		+ 7787	+ 6898	+ 5588	+ 5823	+ 5378	+ 2131
2ème couronne	12386	15869	**19082**	**24188**	**29870**	35066	37723
		+ 3483	**+ 3213**	+ 5106	+ 5682	+ 5196	+ 2657
TOTAL Eurométropole	**124 848**	**149 454**	**167 754**	**189 321**	**215 391**	**233 708**	**243 505**
		+ 24 606	**+ 18 300**	**+ 21 567**	**+ 26 070**	**+ 18 317**	**+ 9 797**

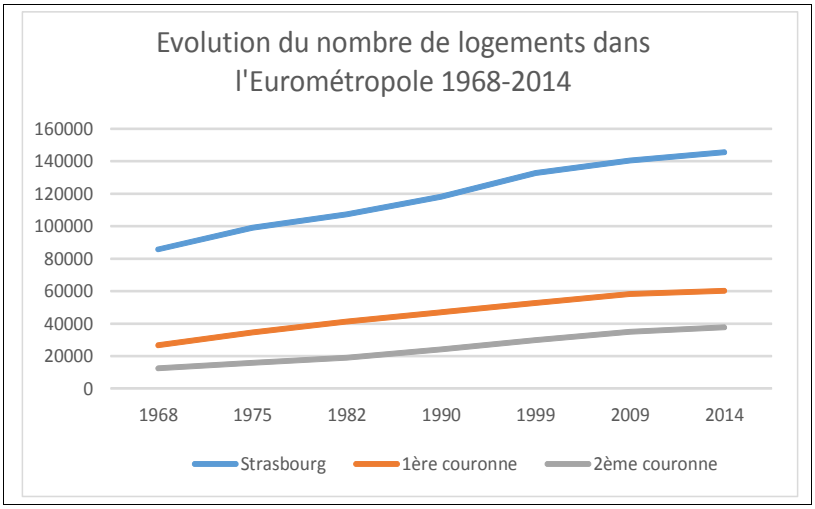
Source : INSEE - RP 1968-1975-1982-1999, RR 2009_2014

1. Les résultats présentés dans cette première partie sont basés exclusivement sur les données du recensement de l'INSEE. Les éléments d'analyse et de compréhension du marché immobilier de la métropole sont présentés à la suite. Ainsi il s'agit ici d'une description de l'évolution du stock de logements et de ses caractéristiques, au sens du recensement.

De ce fait, le poids de Strasbourg dans l'Eurométropole de Strasbourg ne cesse de diminuer, passant ainsi de 69 % des logements en 1968 à 59,7 % en 2014. Toutefois, depuis 1990 la baisse d'influence de Strasbourg tend à ralentir, voire même à stagner depuis 2006.

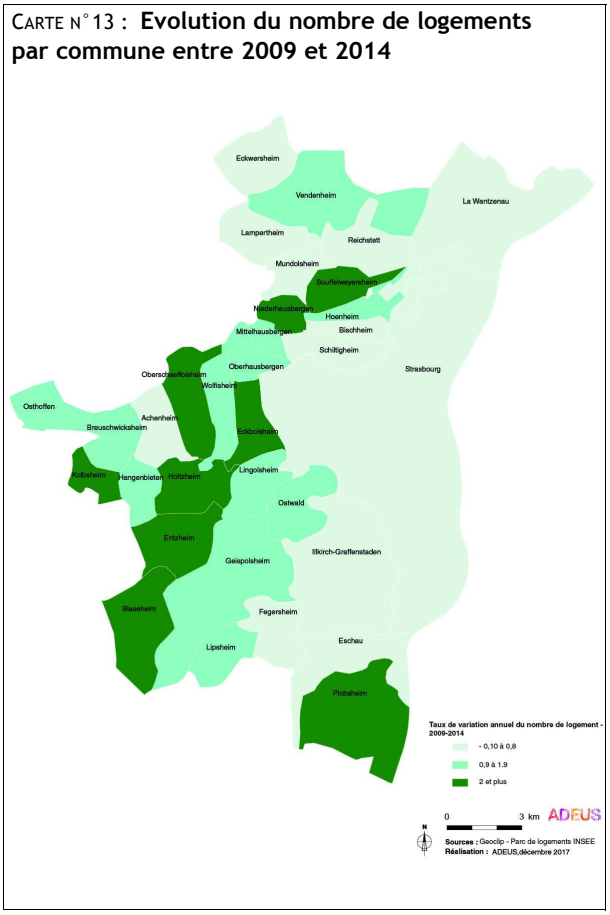
A l'opposé, la part des communes de la deuxième couronne augmente régulièrement d'un point à chaque recensement, passant de ce fait de 9 % des logements en 1968 à 16,8 % en 2014. Dans l'Eurométropole, c'est aux communes de deuxième couronne que bénéficie la perte d'influence de Strasbourg. Cependant, on note la même stagnation qu'à Strasbourg depuis 2006. Ainsi c'est bien l'ensemble du parc de logements qui marque un temps de pause depuis 2006, à mettre en lien notamment avec l'évolution de la construction neuve sur le territoire communautaire.

GRAPHIQUE N°10 : **Evolution du nombre de logements 1968-2014**



Source : INSEE - RP 1968-1975-1982-1999, RR 2009_2014

CARTE N°13 : **Evolution du nombre de logements par commune entre 2009 et 2014**



Toutefois, si l'augmentation relative du parc de logements est plus faible à Strasbourg que dans les communes de deuxième couronne, c'est qu'au départ, le nombre de logements dans ces communes est plus faible, d'où un pourcentage d'augmentation conséquent.

En revanche, quantitativement et excepté au cours de la dernière période intercensitaire, l'augmentation du nombre de logements à Strasbourg est habituellement 2 à 3 fois plus importante que dans l'ensemble des communes de deuxième couronne.

1.2. UNE ÉVOLUTION DES RÉSIDENCES PRINCIPALES EN COHÉRENCE

Quoiqu'en retrait, l'évolution du nombre de résidences principales est conforme à celle du nombre de logements. En moyenne dans l'Eurométropole de Strasbourg, les résidences principales représentent 91 % des logements en 2014. Cette proportion est légèrement supérieure en première et en deuxième couronne (respectivement 92 % et 93 %).

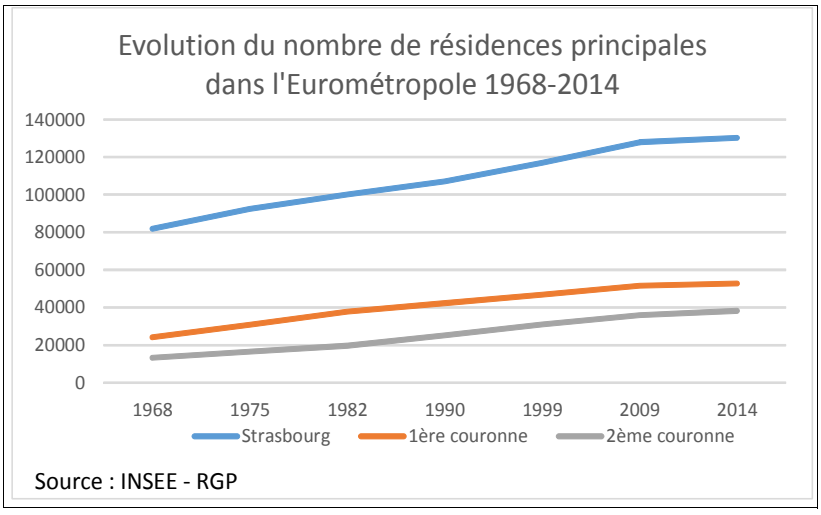
A Strasbourg, la part des résidences principales est de 89,5 % des logements, soit un niveau comparable à celui constaté dans les années 1990.

TABLEAU N°9 : **Evolution du nombre de résidences principales dans l'Eurométropole entre 1968 et 2014**

	1968	1975	1982	1990	1999	2009	2014
Strasbourg	81 987	92 532	100 088	106 980	116 767	127 995	130 294
		+ 10 545	+ 7556	+ 6892	+ 9933	+ 11082	+ 2299
Première couronne	25573	32216	39306	44366	49219	54240	55705
		+ 6643	+ 7090	+ 5060	+ 4853	+ 5021	+ 1465
Deuxième couronne	11817	15012	18180	23145	28665	33241	35292
		+ 3195	+ 3168	+ 4965	+ 5520	+ 4576	+ 2051
TOTALEuro-métropole	**119377**	**139760**	**157574**	**174491**	**194797**	**215476**	**221291**
		+ 20383	**+ 17814**	**+ 16917**	**+ 20306**	**+ 20679**	**+ 5815**

Source : INSEE - RP 1968-1975-1982-1999, RR 2009_2014

GRAPHIQUE N°11 : **Evolution du nombre de résidences principales 1968-2014**



Source : INSEE - RP 1968-1975-1982-1999, RR 2009_2014

1.3. UN TAUX DE VACANCE PERMETTANT LA FLUIDITÉ DU MARCHÉ IMMOBILIER

En 2014, les logements vacants représentent en moyenne 7 % de l'ensemble des logements de l'Eurométropole de Strasbourg. Il s'agit là du seuil généralement admis par la majorité des acteurs immobiliers, permettant d'assurer la fluidité du marché immobilier.

C'est en 1999 que la vacance a atteint son niveau le plus élevé, tant à Strasbourg que dans la métropole (respectivement 10 % et 8 %), du fait notamment de la mise sur le marché de logements dans le cadre de l'amortissement Périssol, qui s'est achevé juste avant la période de recensement.

Par ailleurs, le retard de production de logements au cours du troisième PLH de l'Eurométropole de Strasbourg a permis de réduire la vacance des logements, en remettant une partie sur le marché, notamment aussi via les programmes incitatifs de réhabilitation.

CARTE N°14 : **Part de logements vacants en 2014**

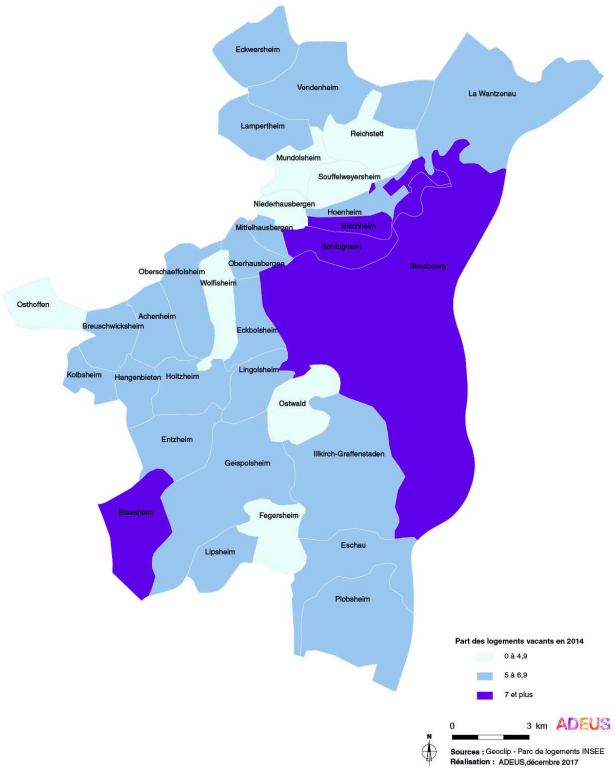


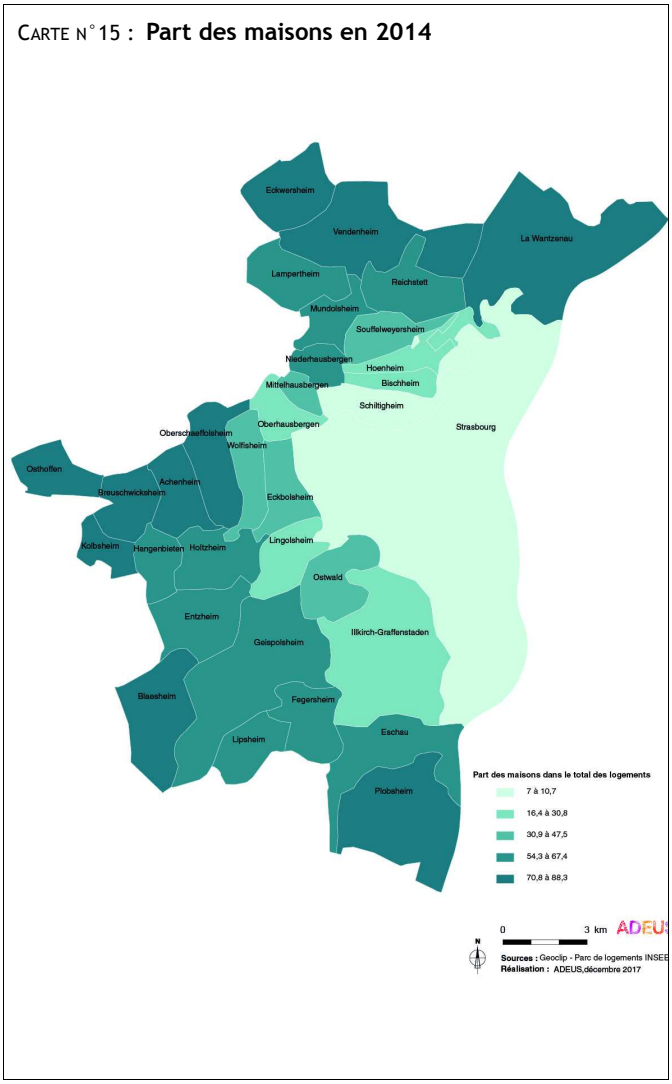
TABLEAU N°10 : **Evolution du nombre de logements vacants dans l'Eurométropole de Strasbourg entre 1968 et 2014**

	1968	1975	1982	1990	1999	2009	2014
Strasbourg	3 193	5 444	4 889	7 643	13158	9813	10997
		+ 2 251	- 555	+ 2 754	+ 5515	- 3345	+ 1184
Première couronne	1 053	2 116	1 678	1 890	2990	3422	4033
		+ 1 063	- 438	+ 212	+ 1100	+ 432	+ 611
Deuxième couronne	488	730	805	840	959	1587	2077
		+ 242	+ 75	+ 35	+ 119	+ 628	+ 490
TOTAL Eurométropole	**4734**	**8290**	**7372**	**10373**	**17107**	**14822**	**17107**
		+ 3 556	**- 918**	**+ 3 001**	**+ 6734**	**- 2285**	**+ 2 285**

Source : INSEE - RP 1968-1975-1982-1999, RR 2009_2014

1.4. PRÉDOMINANCE DES APPARTEMENTS, SURTOUT À STRASBOURG

CARTE N°15 : **Part des maisons en 2014**



En 2014 dans l'Eurométropole, les appartements représentaient 80 % des logements (en stabilité par rapport 1999).

Très largement prédominants à Strasbourg (93 %), ils représentent un peu plus du tiers des logements de la 2ème couronne (39 %). A mesure que l'on s'éloigne du cœur de l'agglomération, la part de la maison individuelle devient plus importante.

En 2014, Strasbourg concentrait 68 % des appartements de la métropole, les communes de 2ème couronne abritaient près de la moitié des maisons individuelles de l'intercommunalité (49 %).

Y compris dans les communes de 2ème couronne, où elles sont déjà majoritaires, le nombre de maisons individuelles augmente entre les deux derniers recensements, aussi bien à Strasbourg que dans les communes de 1ère couronne, ce qui répond aux besoins de certaines populations, notamment les familles.

Par ailleurs, les communes de 2ème couronne ont fourni un réel effort de diversification de l'offre de logements, en proposant davantage d'appartements (+47 %), souvent mieux à même de répondre aux besoins de populations qui démarrent leur parcours résidentiel. Cet effort de diversification contribue également à l'objectif de réduction de la consommation foncière.

TABLEAU N°11 : **Evolution du nombre de maisons et d'appartement dans l'Eurométropole de Strasbourg entre 1999 et 2014**

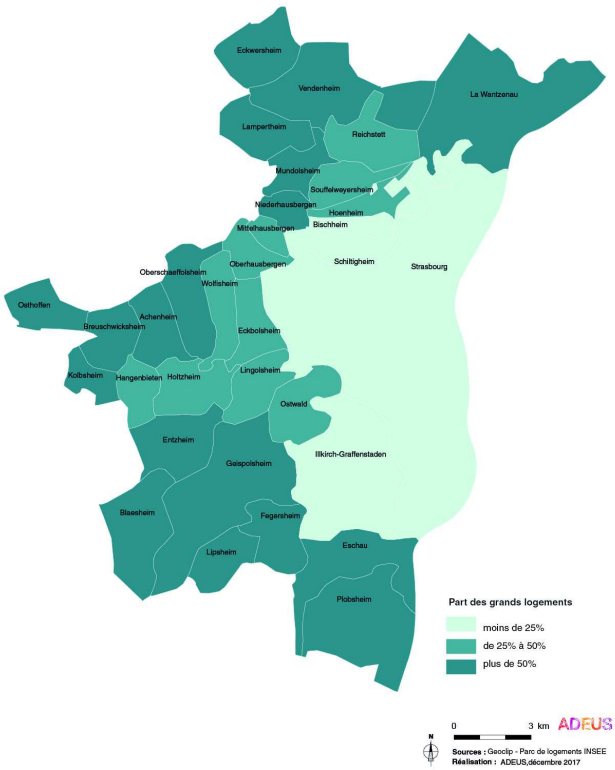
	1999		2014		Evolution	
	Maisons	Appartements	Maisons	Appartements	Maisons	Appartements
Strasbourg	7868	105800	9092	119440	+ 16%	+ 13%
Première couronne	11291	37003	13125	42068	+ 16%	+ 14%
Deuxième couronne	18906	9284	21557	13602	+ 14%	+ 47%
TOTAL Eurométropole	**38065**	**152087**	**43775**	**175111**	**+ 17%**	**+ 10%**

Source : INSEE - RP 1999, RR 2014

1.5. LES PETITS LOGEMENTS CONCENTRÉS DANS LES GRANDES COMMUNES

En 2014, les résidences principales de taille intermédiaire (3 et 4 pièces) représentaient près de la moitié (49 %) des résidences principales de l'Eurométropole de Strasbourg. Cette répartition n'est cependant pas homogène selon les territoires, puisque si à Strasbourg et dans les communes de première couronne ces logements représentent respectivement 50 et 54 %, ils atteignent 40 % de résidences principales en deuxième couronne.

CARTE N°16 : **Part des grands logements en 2014**



A l'opposé, la part des grands logements est d'autant plus importante que l'on s'éloigne du cœur de l'agglomération. Les petits logements sont affectés du processus inverse. Dit autrement, les grandes communes concentrent les petits logements et les petites communes les grands logements. Cette logique demeure inchangée depuis de nombreuses années (les mêmes constats avaient déjà été dressés pour le diagnostic du PLH de 1995).

Les familles trouvent dans les communes de 2ème couronne une offre de grands logements proportionnellement plus importante que dans le cœur de l'agglomération. Le rééquilibrage de cette offre en grands logements à Strasbourg et dans les communes de première couronne permettrait probablement de maintenir et/ou d'attirer des familles, mais pose en parallèle la question du coût des logements et des capacités financières d'accès. A l'inverse, le développement d'une offre de plus petits logements dans les communes de seconde couronne viserait à une meilleure fluidité des parcours résidentiels, notamment en permettant, par exemple, aux plus jeunes d'entamer leur parcours résidentiel, ou aux seniors de trouver une offre répondant mieux à leurs besoins.

1.6. UN PARC DE LOGEMENTS PLUTÔT ANCIEN

En moyenne dans l'Eurométropole de Strasbourg, quatre résidences principales sur cinq ont été achevées avant 1990, dont un peu moins du quart (24 %) avant 1946.

Loin d'être homogène sur l'ensemble du territoire intercommunal, l'époque d'achèvement des résidences principales laisse apparaître de profondes différences entre Strasbourg, les communes de 1ère couronne et les communes de 2ème couronne. Ces éléments donnent des indications précieuses sur les dynamiques d'urbanisation des communes. Plus la proportion de logements anciens est importante, moins l'urbanisation a été dynamique et plus le risque de vieillissement de la population est élevé. Strasbourg, qui présente un taux important de logements anciens, fait toutefois figure d'exception, puisqu'elle demeure la commune de la métropole dans laquelle la production de logements est la plus dynamique. L'ancienneté de son parc de logements est également liée à la valeur patrimoniale des bâtiments.

Ainsi, à Strasbourg ce sont 28 % des résidences principales qui ont été achevées avant 1946, pour 15 % seulement dans l'ensemble des communes de 2ème couronne. A l'opposé, les résidences principales achevées entre 1991 et 2008 représentent 15 % du parc de logements à Strasbourg et 30 % en 2ème couronne. Toutefois en volumes, le nombre de résidences principales achevées à Strasbourg entre 1991 et 2008 est deux fois plus important que dans l'ensemble des communes de deuxième couronne.

Des différences s'observent même selon que ces résidences principales soient des maisons individuelles ou des appartements. Strasbourg reste globalement dynamique, particulièrement dans la production d'appartements, y compris entre 1991 et 2008. A l'inverse, ce sont les communes de 2ème couronne qui représentent les trois-quarts des maisons récentes. Il convient cependant encore de relever l'effort consenti par les communes de 2ème couronne dans la production d'appartements, notamment au cours de la période 1991/2008.

Outre les phases d'urbanisation successives, les périodes d'achèvement des logements peuvent constituer un indicateur du gisement potentiel d'amélioration des performances énergétiques et des politiques publiques à instaurer et/ou à poursuivre, ainsi que les moyens financiers correspondants.

1.7. UN TIERS DES MÉNAGES PROPRIÉTAIRES DE LEUR LOGEMENT

Entre 1999 et 2014, le nombre de propriétaires dans l'Eurométropole de Strasbourg a encore progressé de 25 %, poursuivant ainsi une tendance observée depuis plusieurs années. C'est le cas notamment à Strasbourg, avec une progression de 28 % entre les deux recensements.

71 % des ménages de seconde couronne sont propriétaires de leur logement. A l'inverse, à Strasbourg, où le collectif est prédominant ainsi que les logements de taille intermédiaire, 73 % des habitants sont locataires en 2014.

Le statut d'occupation est fortement corrélé au type de logement et influe sur la composition de la population d'une commune ou d'un quartier.

CARTE N°17 : **Part des propriétaires de leur résidence principale en 2014**

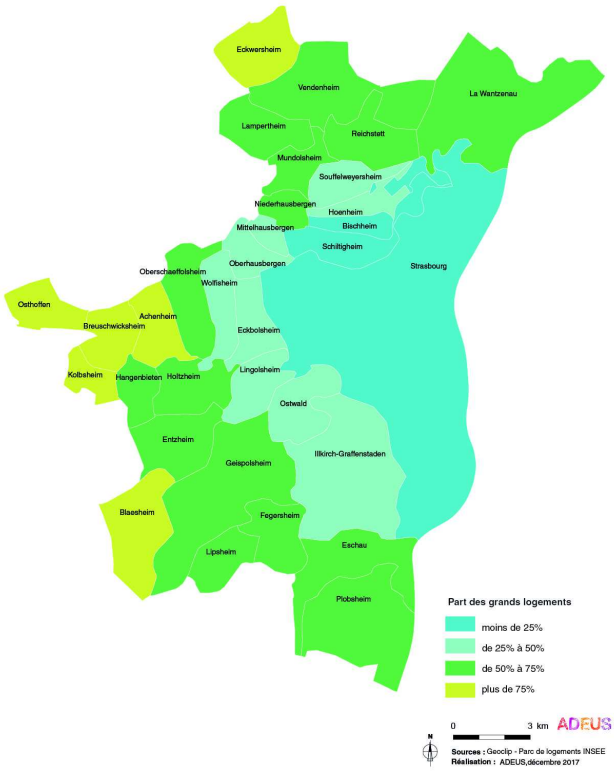


TABLEAU N°12 : **Statut d'occupation des résidences principales (Eurométropole entre 1999 et 2014)**

	2014				Evolution 1999-2014			
	Propriétaires	Locataires	Dont HLM	Logés gratuit	Propriétaires	Locataires	Dont HLM	Logés gratuit
Strasbourg	35204	95090	28675	2885	+ 28 %	+ 6%	+ 4 %	- 36 %
Première couronne	25358	30347	12363	768	+ 26 %	+ 4%	+ 13 %	- 55%
Deuxième couronne	24993	10298	1956	760	+ 19%	+ 34 %	+ 194 %	- 46 %
TOTAL CUS	**85555**	**135735**	**42994**	**4 413**	**+ 25 %**	**+ 8 %**	**+ 10%**	**- 42%**

Source : INSEE - RR 2014

La rotation étant beaucoup moins importante en maisons individuelles, le risque de vieillissement de la population, d'ailleurs déjà à l'œuvre, est particulièrement avéré et important dans les communes de seconde couronne. Au final, quels que soient les territoires, le manque de diversification du parc de logements et des statuts d'occupation qui les accompagnent peuvent aboutir à des formes d'homogénéisation des populations et, à terme, remettre en cause les équilibres et la cohésion sociale.

La forte augmentation relative de locataires du parc HLM dans les communes de 2ème couronne s'explique par le déploiement de cette offre, qui était particulièrement faible. L'augmentation plus modérée de locataires HLM à Strasbourg et dans les communes de 1ère couronne est à relativiser, du fait de la concentration de ce type de logements dans ces communes.

1.8. UNE FORTE MOBILITÉ RÉSIDENTIELLE DES MÉNAGES AVEC DES DISPARITÉS SUR LE TERRITOIRE

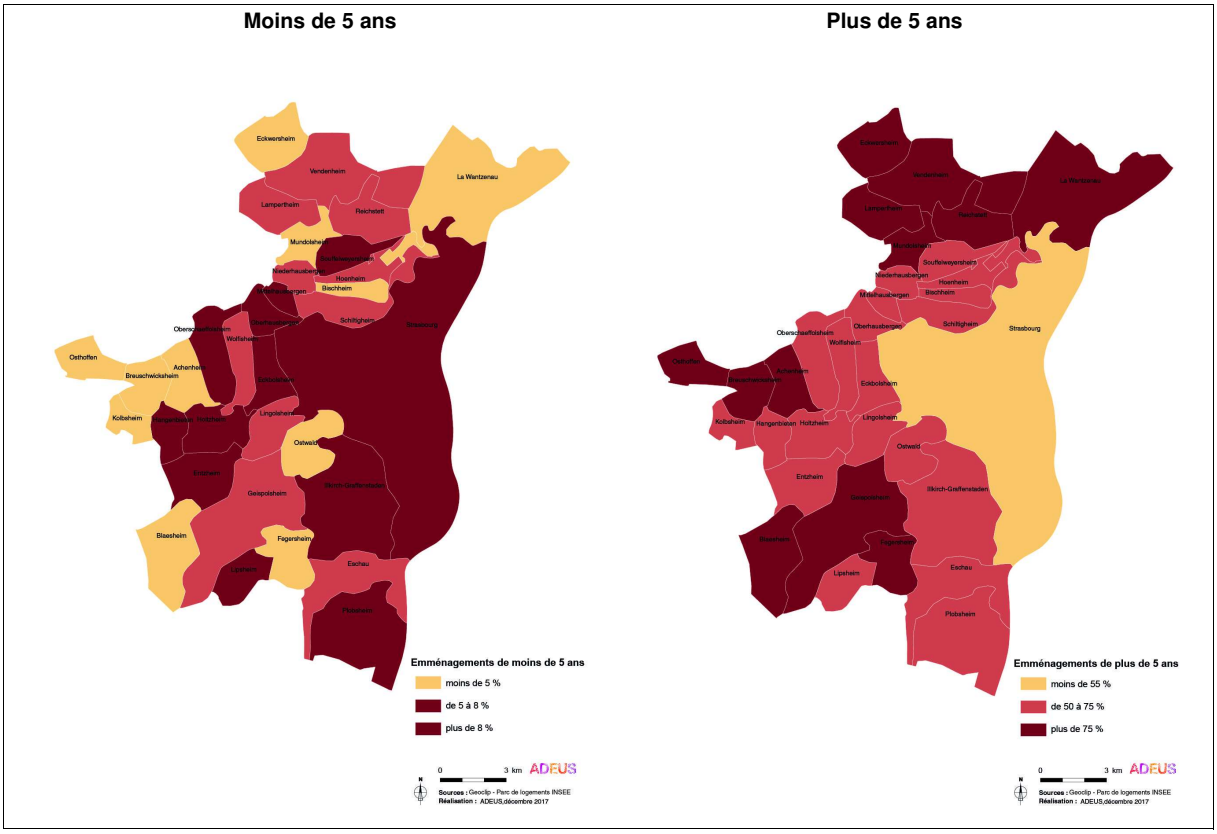
En 2014, dans l'Eurométropole de Strasbourg, 5,7 % des ménages y ont emménagé depuis moins de 5 ans. Derrière cette moyenne se cachent de fortes disparités entre les territoires de l'intercommunalité.

Ainsi, Strasbourg attire plus de nouveaux arrivants avec 8,5 % des ménages qui y ont emménagé depuis moins de 5 ans. En outre, elle compte moins de ménages «sédentaires» : 53 % des ménages y habitent depuis au moins 5 ans.

En 2ème couronne, 6,7 % des ménages sont de nouveaux arrivants (emménagés depuis moins de 5 ans). Par conte 73 % y résident depuis au moins 5 ans.

Ces constats sont à mettre en perspective avec les types de logements (maisons et appartements) et les statuts d'occupation (propriétaires et locataires). Globalement résumé, les communes de 2ème couronne, qui concentrent les grands logements, de type maison individuelle, occupées par leurs propriétaires, sont celles dans lesquelles la mobilité des ménages est la moins forte. En l'absence de construction neuve, ceci a aussi pour conséquence le vieillissement de la population, accroissant ainsi le risque d'isolement des seniors.

CARTE N°18 : **En 2014, part des arrivants depuis moins de 5 ans et des résidants depuis 5 ans au moins**



Il ressort de ces chiffres que Strasbourg, si elle est une commune attractive, n'arrive cependant que difficilement à retenir une partie de sa population. La nature du parc et les statuts d'occupation en sont un indicateur. En effet, dans les communes où la maison individuelle occupée par ses propriétaires est le modèle dominant, la rotation dans le parc de logements est beaucoup moins importante. A terme et en l'absence de renouvellement et de développement de l'offre, c'est le vieillissement de la population qui guette ces communes.

Cependant, les dynamiques récentes de la construction neuve ont permis une arrivée importante de nouveaux ménages dans certaines communes comme Souffelweyersheim, Hotlzheim ou encore Oberhausbergen.

1.9. L'HABITAT INDIGNE[2]

La notion d'habitat indigne recouvre l'ensemble des situations d'habitat qui sont un déni au droit au logement et portent atteinte à la dignité humaine.

Cette notion recouvre toutes les situations repérées dans lesquelles l'état des locaux, des installations ou des logements exposent leurs occupants à des risques pour leur santé ou leur sécurité et dont le traitement relève des pouvoirs de police exercés par les Maires et les Préfets, selon la nature des désordres. Sont donc visés :

2. La loi de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion (MOLLE) du 25/03/2009 donne pour la première fois une définition légale. Ainsi, "constituent un habitat indigne les locaux utilisés aux fins d'habitation et impropres par nature à cet usage, ainsi que les logements dont l'état, ou celui du bâtiment dans lequel ils sont situés, expose les occupants à des risques manifestes pouvant porter atteinte à leur sécurité physique ou à leur santé."

- les locaux et installations utilisés à des fins d'habitation et impropres par nature à cet usage. Cela vise notamment les caves, sous-sols, combles, pièces dépourvues d'ouverture sur l'extérieur et autres locaux par nature impropres à l'habitation tels que les locaux divers non aménagés aux fins d'habitation (garages, locaux industriels ou commerciaux, cabanes ou cabanons…). La référence à des « installations », également impropres par nature à l'habitation, a été ajoutée pour couvrir explicitement des situations où les locaux concernés ne seraient pas construits en dur (tous les locaux précaires ou de fortune) ;
- les logements dont l'état ou celui du bâtiment dans lequel ils sont situés, exposent leurs occupants à des risques manifestes pour leur santé ou leur sécurité. Sont inclus comme indignes tous les logements situés dans un bâtiment présentant des désordres exposant à de tels risques du fait de l'état d'éléments de structure ou des équipements à usage commun, quel que soit leur état.

Cette notion recouvre les logements, immeubles et locaux insalubres, locaux où le plomb est accessible (saturnisme), immeubles menaçant ruine, hôtels meublés dangereux, habitats précaires et dont la suppression ou la réhabilitation relève des pouvoirs de police administrative exercés par les Maires et les Préfets.

L'habitat indigne ne recouvre ni les logements inconfortables, c'est-à-dire ne disposant pas à la fois d'une salle d'eau, de toilettes intérieures et d'un chauffage central, ni les logements vétustes - notion qui renvoie à l'entretien - ni les logements non « décents » au sens de la loi du 13 décembre 2000 (« Solidarité et renouvellement urbains », dite « SRU ») et de son décret d'application du 30 janvier 2002.

1.9.1. La lutte contre l'habitat indigne [3]

La lutte contre l'habitat indigne est une priorité nationale depuis le début des années 2000 et l'adoption du programme de lutte contre l'exclusion sociale au sommet européen de Nice. Cette lutte a été explicitement inscrite dans plusieurs plans et textes de lois au niveau national, ce qui a eu un effet catalyseur pour la mise en place d'actions et de pratiques au niveau local.

Les programmes d'actions se sont accompagnés d'un renforcement des outils juridiques et de la définition de cadres spécifiques de travail pour l'action locale au travers des différentes lois sur le logement. La loi du 13 juillet 2006 portant Engagement National pour le Logement (ENL) a rendu obligatoire la prise en compte de la LHI (Lutte contre l'Habitat Indigne) dans les documents de cadrage et de programmation des politiques locales de l'habitat existant : le Plan Départemental d'Action pour le Logement des Personnes Défavorisées (PDALPD) et le Programme Local de l'Habitat (PLH).

Plus récemment, la loi de mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion, dite loi MOLLE, du 25 mars 2009, a rappelé et conforte cette obligation de se doter d'un observatoire en organisant et en coordonnant son alimentation en signalement de la part des principaux acteurs intervenant sur des logements susceptibles d'être indignes ou non décents (DDASS, préfets, maires, CAF). Enfin, la loi sur le Droit Au Logement Opposable (DALO) du 5 mars 2007 a instauré que les ménages logés dans des locaux impropres, insalubres ou dangereux font partie des bénéficiaires de ce droit.

L'habitat indigne est devenu l'objectif prioritaire pour l'Agence Nationale de l'Habitat (ANAH) en bénéficiant de la concentration des crédits ainsi que d'une enveloppe supplémentaire exceptionnelle (plan de relance). Au niveau local, ces objectifs sont mis en œuvre par les Programmes d'Intérêt Général (PIG) mis en place par le Conseil Départemental du Bas-Rhin et l'Eurométropole de Strasbourg sur leurs territoires respectifs depuis début 2009. Cela s'inscrit dans le prolongement de leur prise de délégation des aides à la pierre et de leur investissement croissant sur les politiques locales de l'habitat.

3. Extraits de l'étude réalisée par le CETE de l'Est, pour le compte de la DDT du Bas-Rhin en décembre 2011, intitulée « Amélioration de la lutte contre l'habitat indigne dans le Bas-Rhin - Pré-repérage territorial, analyse des dispositifs, pistes d'actions ».

L'ensemble de ces objectifs et de ces actions sont inscrits dans le PDALPD et coordonnés par le Dispositif d'Eradication du Logement Insalubre ou Non Décent (DDELIND). Cette instance rassemble l'ensemble des partenaires bas-rhinois impliqués sur le sujet pour un examen, une prise de décision et une intervention commune sur les dossiers signalés les plus complexes où une mutualisation des moyens s'avère nécessaire. Elle est animée par un chef de projet rattaché au Conseil Départemental. Suite à la mise en application du nouveau PDALPD 2010-2014, le DDELIND assure désormais la fonction de pôle départemental de lutte contre l'habitat indigne, élargissant sa fonction première opérationnelle à une mission plus stratégique de définition d'orientations, de mise en place d'un programme d'actions et de suivi annuel. Un observatoire des logements indignes a été constitué au cours de l'année 2011 sous l'impulsion du chef de projet du DDELIND.

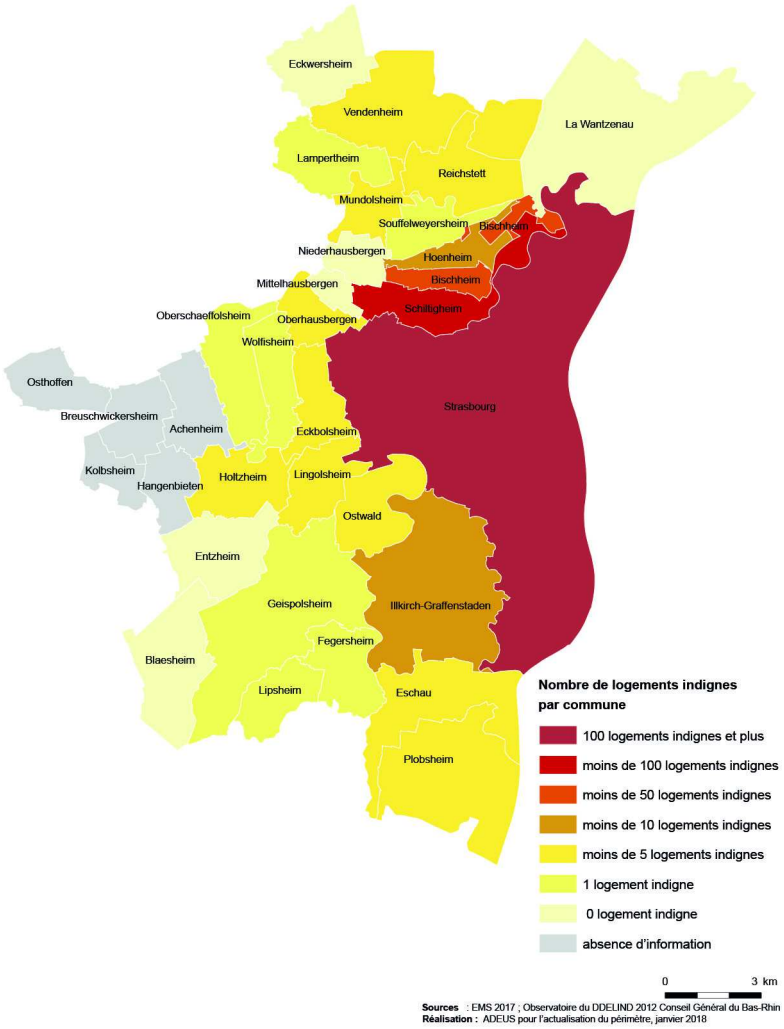
Observatoire nominatif du logement indigne et non décent[1]

Cet observatoire nominatif est en charge du repérage des logements indignes et des locaux impropres à l'habitation ainsi que des logements considérés comme non décents. Son rôle est de recenser et centraliser toutes les situations de logement indigne connues ou signalées (informations déclaratives) dans le département, puis de qualifier les plaintes et d'en faire émerger les priorités.

En 2012, 875 logements se sont ajoutés aux 536 dossiers inclus dans l'observatoire lors de sa création en 2011. L'observatoire, en cours de lancement, améliore progressivement le repérage de l'indignité dans le département en intégrant de nouveaux partenariats ou de nouvelles sources de données. L'analyse de ces logements fait ressortir une surreprésentation des appartements (73 % en 2012) et des propriétaires bailleurs (75 %) dans le département.

L'Eurométropole de Strasbourg regroupe 92 % des logements indignes du SCOTERS : la ville de Strasbourg en concentre la majorité, avec 302 logements, puis viennent les villes de Schiltigheim (77 logements) et Bischheim (47 logements). A Strasbourg, 94 % des logements indignes signalés sont des appartements.

CARTE N°19 : **Localisation des logements indignes dans l'Eurométropole en 2012 (CUS)**



Source : Observatoire du DDELIND 2012, Conseil Général du Bas-Rhin

1. Données issues des bilans de l'observatoire 2011-2012, réalisés par le Conseil Général du Bas-Rhin

Eclairage sur la méthodologie

Le Parc Privé Potentiellement Indigne (PPPI) a été spécifiquement créé en réponse à ce besoin de connaissance sur le champ de la lutte contre l'habitat indigne. Les données sont mises à disposition tous les deux ans par l'ANAH via la diffusion d'un CD-Rom PPPI.

La méthode SQUARE consiste à effectuer un croisement entre la qualité du logement définie par le classement cadastral et les revenus de ses occupants. Elle s'appuie sur le postulat qu'un logement en état médiocre, dont l'occupant a de faibles ressources, a de fortes probabilités d'être indigne.

Elle sélectionne dans un premier temps les logements des catégories cadastrales suivantes :

- Catégorie 8 : « aspect délabré, ne présente pas les caractères élémentaires d'habitabilité » ;
- Catégorie 7 : « qualité de construction médiocre, matériaux bon marché, logement exigu, absence de confort, impression d'ensemble médiocre » ;
- Catégorie 6 : « qualité de construction courante, faible développement des pièces, absence de confort, fréquent dans les immeubles anciens, impression d'ensemble ordinaire ».

Dans un second temps, parmi ces logements, sont retenus ceux occupés par des ménages ayant des bas revenus. Initialement, les seuils utilisés étaient ceux des plafonds de ressources. Depuis le millésime 2007 du PPPI, c'est le seuil de pauvreté, tel que défini par les données FILOCOM, qui est utilisé.

1.9.2. Le potentiel de logements indignes : un indicateur de risque

Le repérage des logements indignes constitue une des étapes clés de la lutte contre l'habitat indigne, mais reste un exercice difficile car il nécessite une approche de terrain.

Le Parc Privé Potentiellement Indigne (PPPI) n'est pas un repérage exhaustif des logements indignes, ni même un recensement du parc insalubre, il s'agit d'une estimation du parc de mauvaise ou médiocre qualité dans lequel la probabilité de trouver des situations d'indignité est grande. Ainsi, les volumes affichés par la méthode PPPI sont plus importants que le parc indigne réel et à fortiori, le parc insalubre. Le nombre de logements potentiellement indignes n'est pas à prendre en tant que tel mais à restituer par rapport à l'ensemble du parc ou à comparer à d'autres territoires au sein du département.

Le PPPI ne concerne que les logements occupés : en sont donc exclus les logements vacants et notamment ceux de longue durée, dont l'inoccupation peut s'expliquer par le mauvais état du bien. Par ailleurs, les logements de fortune échappent également au recensement du PPPI.

Dans le Bas-Rhin, au 1er janvier 2009, le PPPI représente 10 209 logements, soit 2,6 % de l'ensemble du parc privé de résidences principales. Le PPPI permet une approche de la population y résidant : 22 774 personnes résident potentiellement dans de l'habitat indigne, soit 2,1 % de la population départementale.

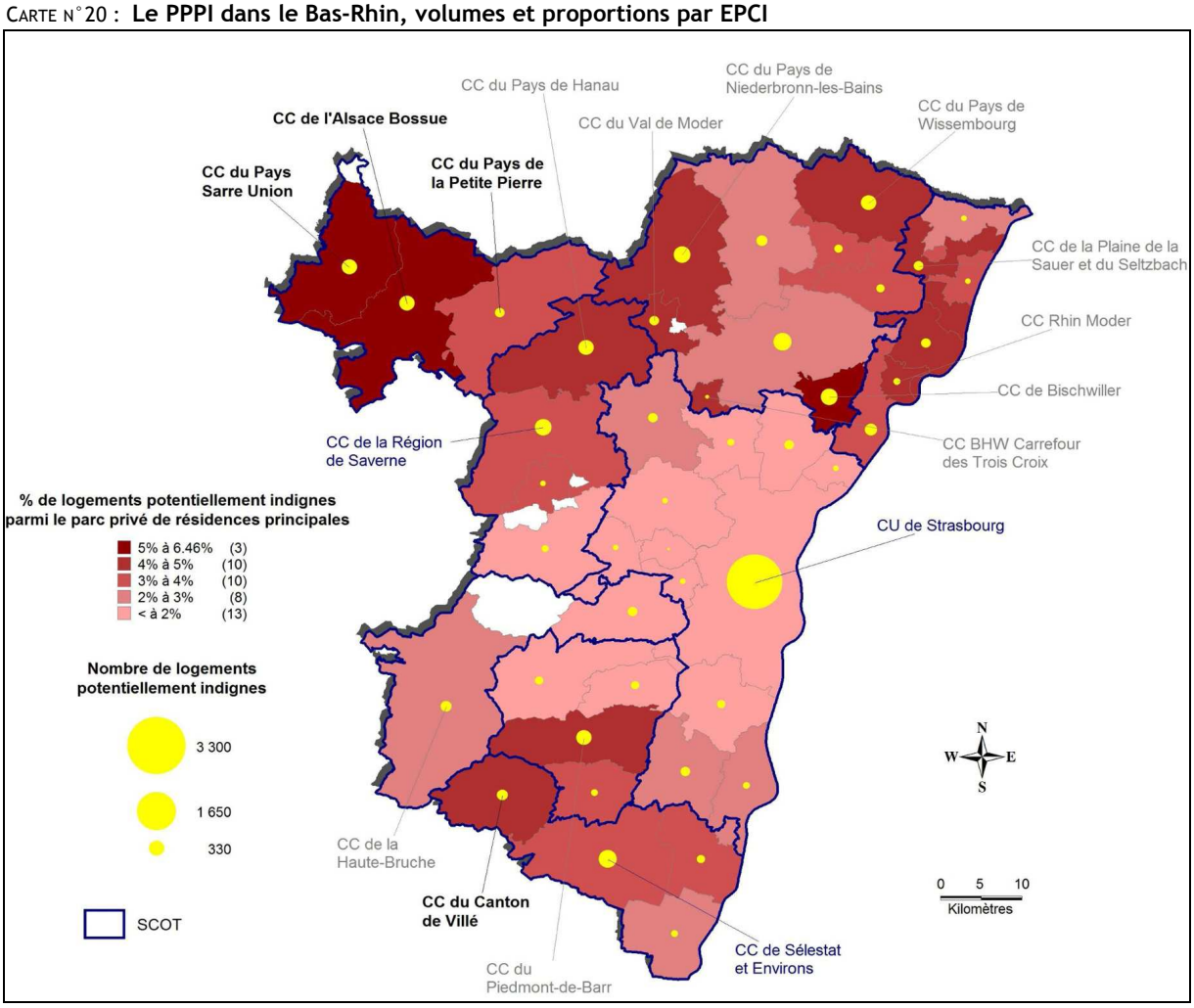
La métropole concentre 30 % de PPPI Départemental avec 3 040 logements potentiellement indignes.

Dans la métropole, la commune de Strasbourg concentre à elle seule 19 % du PPPI bas-rhinois, la plaçant ainsi nettement devant la deuxième commune en nombre de logements potentiellement indignes : Schiltigheim avec 4,3 %. En terme de proportion, on constate que l'habitat indigne est plus présent au Nord-Ouest de l'agglomération, dans les communes de Schiltigheim et de Bischheim.

L'analyse des ressources des occupants du parc privé de logements permet d'identifier les principales zones de précarité du département et de confirmer les tendances de répartition du PPPI. C'est sur les ménages aux ressources très modestes que l'attention doit se porter en matière de lutte contre l'habitat indigne. En effet, il s'agit de ceux ne disposant d'aucune marge de manœuvre financière pour améliorer leur logement.

La problématique de l'habitat indigne devrait concerner prioritairement des ménages aux ressources très faibles, ce qui confirme les analyses précédentes où il a été constaté que le PPPI sur ce territoire provenait majoritairement du sous-segment B1 (c'est-à-dire qualité ordinaire et très faibles ressources des occupants).

CARTE N°20 : **Le PPPI dans le Bas-Rhin, volumes et proportions par EPCI**



Source : CETE DE L'EST, 2011

En résumé, le PPPI dans le territoire de l'Eurométropole se caractérise de la manière suivante :

- un taux de PPPI faible : 1,8 % ;
- le volume le plus important, soit 30 % du PPPI départemental à mettre en relation avec la forte urbanisation du territoire (dont 19 % concentré à Strasbourg) ;
- un PPPI majoritairement composé de logements du sous-ensemble B1 (revenus < 70 % du seuil de pauvreté) ;
- une part de « noyau dur » inférieure à la moyenne départementale (19 %) ;
- une proportion de ménages à très faibles revenus (< 30 % des plafonds HLM) supérieure aux moyennes départementale et régionale ;
- une forte majorité de propriétaires-bailleurs dans le PPPI ;
- une forte majorité de logements collectifs dans le PPPI, comme dans le parc privé de résidences principales ;
- un PPPI constitué de logements anciens (construits avant 1949) dans la lignée de la tendance départementale (81 %) ;
- une faible proportion de grands logements (> 75 m²) dans le PPPI et bien moindre que dans le parc privé de résidences principales du territoire ;
- une forte proportion de ménages isolés comme sur l'ensemble du département (47 %).

1.10. LA RÉHABILITATION DES COPROPRIÉTÉS

L'Eurométropole compte près de 8 000 copropriétés, dont 34 % construites entre 1949 et 1975, sans avoir lancé de programme de réhabilitation.

Dès 2010, une étude pré-opérationnelle a été initiée pour établir une première analyse des copropriétés dégradées. Cette étude a permis d'analyser une trentaine de copropriétés des années 60-70, soit plus de 2 000 logements dans les quartiers en zones urbaines sensibles (ZUS) de Strasbourg sur lesquelles des difficultés avaient été pressenties (Cronenbourg, Hautepierre, Koenigshoffen, Meinau et Neuhof).

Plusieurs problèmes récurrents ont été observés :

- techniques : dégradations importantes des bâtiments par incapacité des copropriétaires à décider les travaux nécessaires ;
- financiers : taux d'impayés envers les copropriétés importants ;
- sociaux : part importante de propriétaires occupants impécunieux, de propriétaires bailleurs modestes, arrivée de marchands de sommeil indélicats ;
- juridiques : organisations complexes, recours en justice fréquents ;
- de gestion : absence de syndic, dysfonctionnements des instances de la copropriété, procédures de recouvrement des impayés de charges collectives ou de travaux inexistantes, etc.

Six de ces copropriétés, particulièrement dégradées, ont pu faire l'objet d'un dispositif opérationnel de rénovation : l'**OPAH** (Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat), actuellement en cours.

Sur la base d'un outil statistique réalisé par le Ministère du Logement, l'Eurométropole a également pu classer les copropriétés selon leur degré de fragilité en utilisant divers indicateurs (revenus des occupants, taille des ménages, suroccupation, etc). Cette étude a permis d'identifier que :

- 42 % des copropriétés étaient potentiellement en bonne santé,
- 37 % étaient de type «moyennes»,
- 12 % comportaient des indices de fragilité,
- **10 % comportaient des indices de grande fragilité**.

D'après ces statistiques, 750 copropriétés sont classées en D et sont concentrées dans 5 communes de l'Eurométropole de Strasbourg : Bischheim, Illkirch-Graffenstaden, Lingolsheim, Schiltigheim et Strasbourg. A Strasbourg, 499 copropriétés comportent des indices de grande fragilité et 24 des 28 communes ont au moins une copropriété classée en D.

Ces copropriétés ayant ce classement énergétique sont caractérisées par leur âge (420 sont construites avant 1949) et leur petite taille (528 comprennent moins de 11 logements).

Parallèlement à l'accompagnement des six copropriétés dégradées de l'OPAH (880 logements), l'Eurométropole a choisi de lancer un programme de prévention auprès des copropriétés, en lien avec l'ANAH.

Ce programme, dénommé POPAC (programme opérationnel de prévention et d'accompagnement en copropriétés) a pour objectif le développement d'une ingénierie opérationnelle susceptible de remédier aux difficultés rencontrées dans les copropriétés, au travers de la mise en place :

- d'un observatoire des copropriétés,
- d'un accompagnement sur des aspects techniques, financiers, juridiques et des problèmes sociaux sur des copropriétés sélectionnées,
- des actions de sensibilisation, information générale et/ou ciblée.

2. LE MARCHÉ IMMOBILIER

2.1. UN RETARD DE PRODUCTION À RATTRAPER

Le développement de l'offre de logements dans l'Eurométropole de Strasbourg s'appuie sur un document cadre sectoriel : le Programme Local de l'Habitat (PLH).

Pour répondre aux besoins de la population, le 3ème PLH de la métropole (2002-2007) affichait un objectif annuel de construction de 2 500 à 3 000 logements. Le taux de réalisation de l'objectif moyen (2 700 logements par an) n'a jamais été atteint et s'élève sur la période 2002-2007 à 68 %.
Ainsi, au cours de la période de mise en oeuvre du 3ème PLH de l'Eurométropole de Strasbourg, il a manqué environ un millier de logements par an, par rapport à l'objectif moyen.

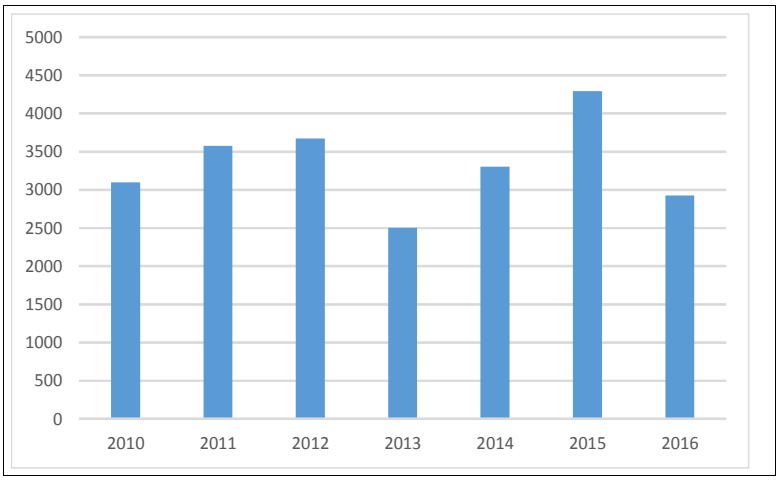
TABLEAU N°13 : **Logements ordinaires commencés dans l'Eurométropole de Strasbourg de 2002 à 2007 (CUS)**

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	TOTAL
Individuel	263	252	204	194	263	171	1 347
Collectif	1 193	1 584	1 343	1 576	2 195	1 781	9 672
Ensemble	1 456	1 836	1 547	1 770	2 458	1 952	11 019
Taux de réalisation 3ème PLH	54 %	68 %	57 %	66 %	91 %	72 %	68 %

Source : DREAL Alsace/CEDD/C/ODE - Sitadel

Le 4ème PLH de l'Eurométropole de Strasbourg, adopté en novembre 2009, vise quant à lui un objectif annuel de production de 3 000 logements, répartis entre toutes les communes de l'intercommunalité, en fonction de leurs possibilités (notamment au regard des services et équipements préexistants dans la commune : l'accent est ainsi mis sur les communes les plus urbaines) et opportunités foncières respectives.

GRAPHIQUE N°12 : **Evolution du nombre de logements ordinaires commencés dans l'Eurométropole de Strasbourg entre 2010 et 2016 (Eurométropole)**



Source : DREAL Alsace/CEDD/C/ODE - Sitadel

La volonté d'augmenter la production de logements dans l'Eurométropole s'est affirmée dès 2008 et commence à porter ses fruits à partir de 2010 avec une progression soutenue jusqu'en 2016.

Sur l'ensemble de la période 2010-2016, plus de 23 370 logements ordinaires[4] ont été commencés dans la métropole, soit une moyenne de 3 300 logements par an, atteignant ainsi l'objectif de production que le territoire s'est fixé. A noter également que pour la première fois de la décennie, en 2010, la production totale dépasse régulièrement le seuil de 3 000 logements, voire franchit la barre des 4 000 logements commencés en 2015.

- **Une production de logements concentrée dans les communes urbaines...**

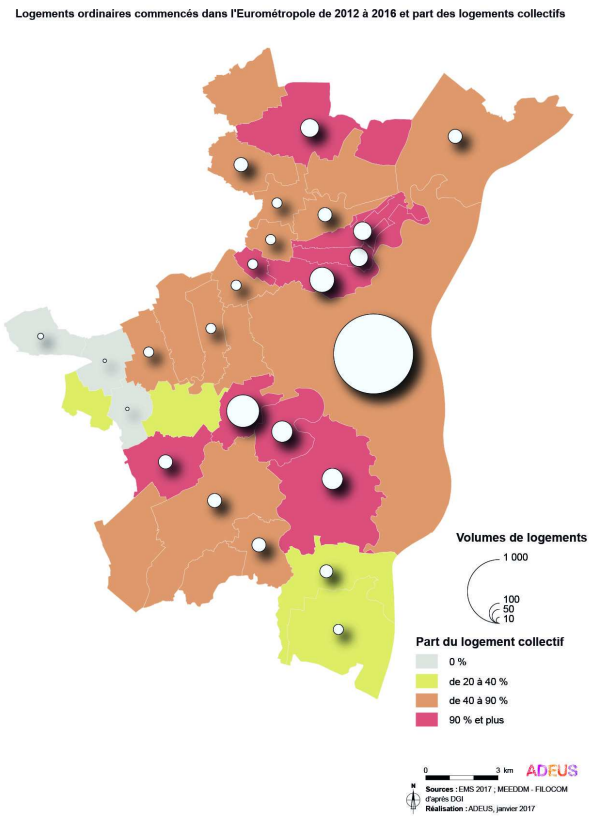
Ces logements commencés se répartissent de manière cohérente sur le territoire, majoritairement dans les communes les plus urbaines. Cependant, le poids de Strasbourg est plus important sur la dernière période (2010-2016) avec 58 % des logements construits contre 55 % pendant la période précédente. Les communes urbaines de première couronne sont stables avec 22 % des logements construits alors que les communes de seconde couronne reculent avec seulement 20 % des logements construits contre 23 % auparavent.

- **... et portée essentiellement par le logement collectif**

Le parc de logements de la métropole est fortement marqué par l'importance du collectif puisque plus de 80% des logements sont des appartements. Cependant, à mesure que l'on s'éloigne de la ville centre, l'individuel devient plus important.

Le développement de l'offre neuve de logements a tendance à reproduire ce mécanisme, dans des proportions beaucoup plus mesurées. Ainsi, au cours de la décennie, les communes de la 2ème couronne proposent davantage de collectif que par le passé. Cette nouvelle impulsion contribue à une gestion économe de l'espace.

CARTE N°21 : **Logements ordinaires commencés dans l'Eurométropole de Strasbourg de 2004 à 2013 et part des logements collectifs (CUS)**



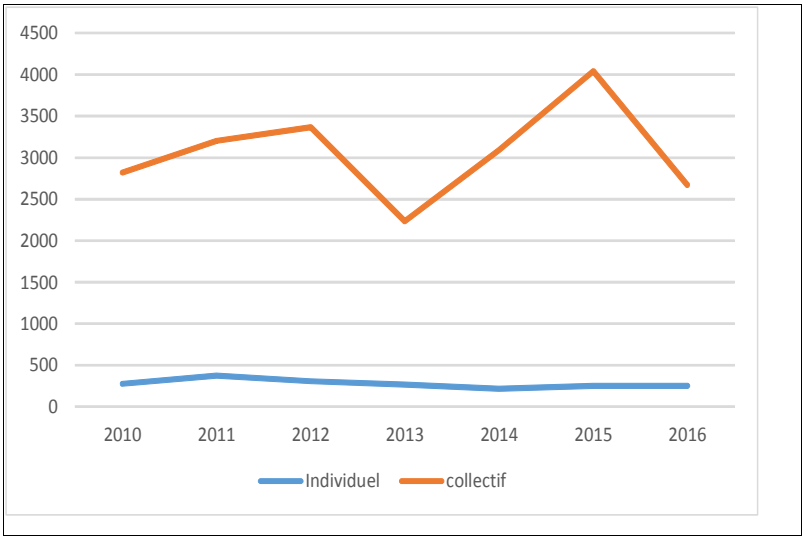
De 2004 à 2013, dans toutes les communes de la métropole, le collectif représente au minimum 55 % des logements commencés. C'est toutefois dans le cœur de l'agglomération que cette proportion est la plus importante (95 % à Strasbourg), et elle décroît à mesure que l'on s'en éloigne.

De 2010 à 2016, la progression du collectif et surtout son extension à l'ensemble du territoire sont très marquées. Ainsi, la plupart des communes de la première couronne se rapproche du niveau strasbourgeois voire le dépasse avec un record de 99 % de logements construits en collectif à Schiltigheim.

4. Les logements ordinaires peuvent être soit des maisons, soit des appartements. Ils se distinguent des logements en résidences (pour personnes âgées, pour étudiants, pour touristes, ...) qui se caractérisent par la fourniture de services individuels en sus du gîte (loisirs, restauration, soins ou autres). Par logement ordinaire, on entend un type d'habitation qui n'est ni communautaire, ni d'hébergement (hôtel, motel, ...).

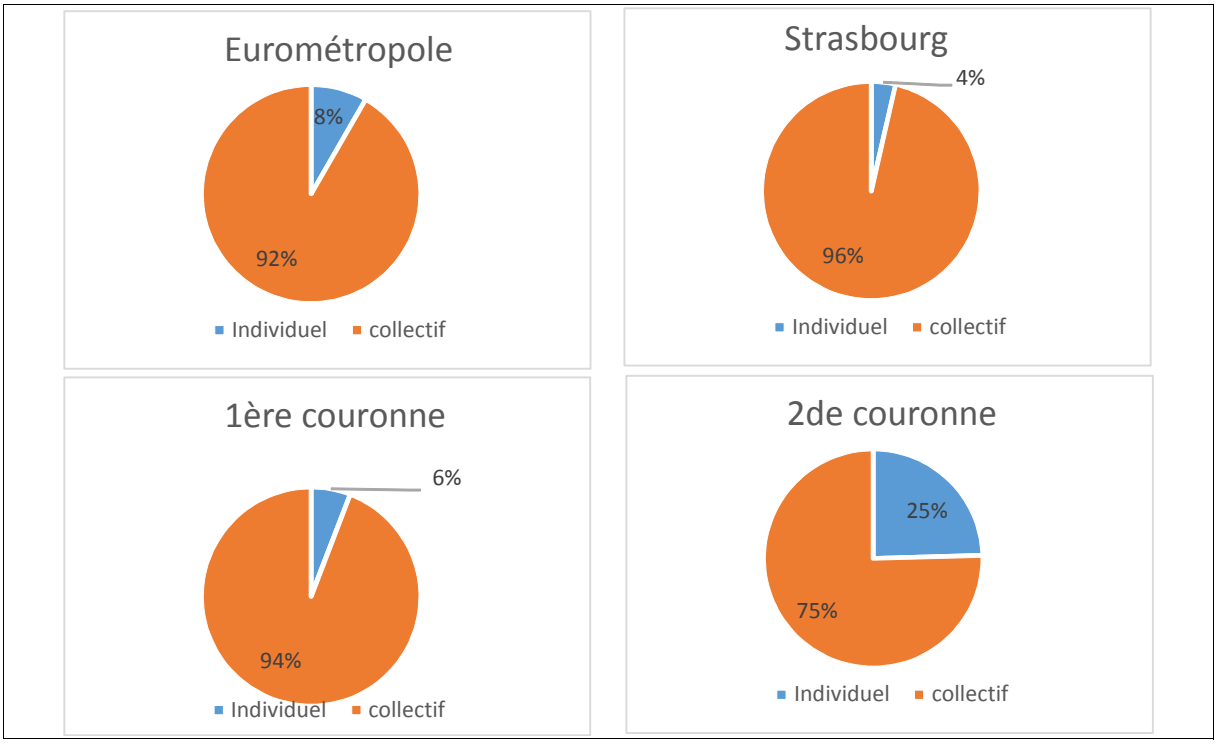
Mais, c'est surtout dans la seconde couronne que le changement est le plus marqué. En moyenne, 75 % des logements qui y ont été construits entre 2010 et 2016 sont en collectif. Et parmi les 25 communes qui la composent,10 communes atteignent une proportion de collectifs équivalente à celle de la 1ère couronne (entre 80 et 93 %).

GRAPHIQUE N°13 : **Nombre de logements ordinaires commencés dans l'Eurométropole de Strasbourg, en individuel et collectif entre 2010 et 2016(CUS)**



Source : DREAL Alsace/CEDD/C/ODE - Sitadel

GRAPHIQUE N°14 : **Nature des logements commencés de 2010 à 2016 (Eurométropole)**



Source : DREAL Alsace/CEDD/C/ODE - Sitadel

Le développement du collectif en 2ème couronne permet d'offrir à la population une gamme de logements plus étendue que par le passé. Ceci constitue un atout pour la promotion de l'intensité urbaine.

A l'inverse, la part de la maison individuelle, à laquelle aspire une partie non négligeable de la population et qui correspond à des choix de modes de vie spécifiques, continue à être très limitée diminuant même à Strasbourg et en première couronne et restant stable en seconde couronne.
Ce phénomène, conjugué à la croissance des prix de l'immobilier, contraint nombre de ces ménages, et notamment les (jeunes) familles, à quitter le territoire métropolitain, alors que, pour la plupart, ils continuent d'y exercer leur activité professionnelle, générant ainsi une augmentation des flux de déplacements. Les moyens du développement de l'habitat individuel dense restent ainsi à explorer.

- **Le logement de taille intermédiaire : le produit phare sur le territoire métropolitain**

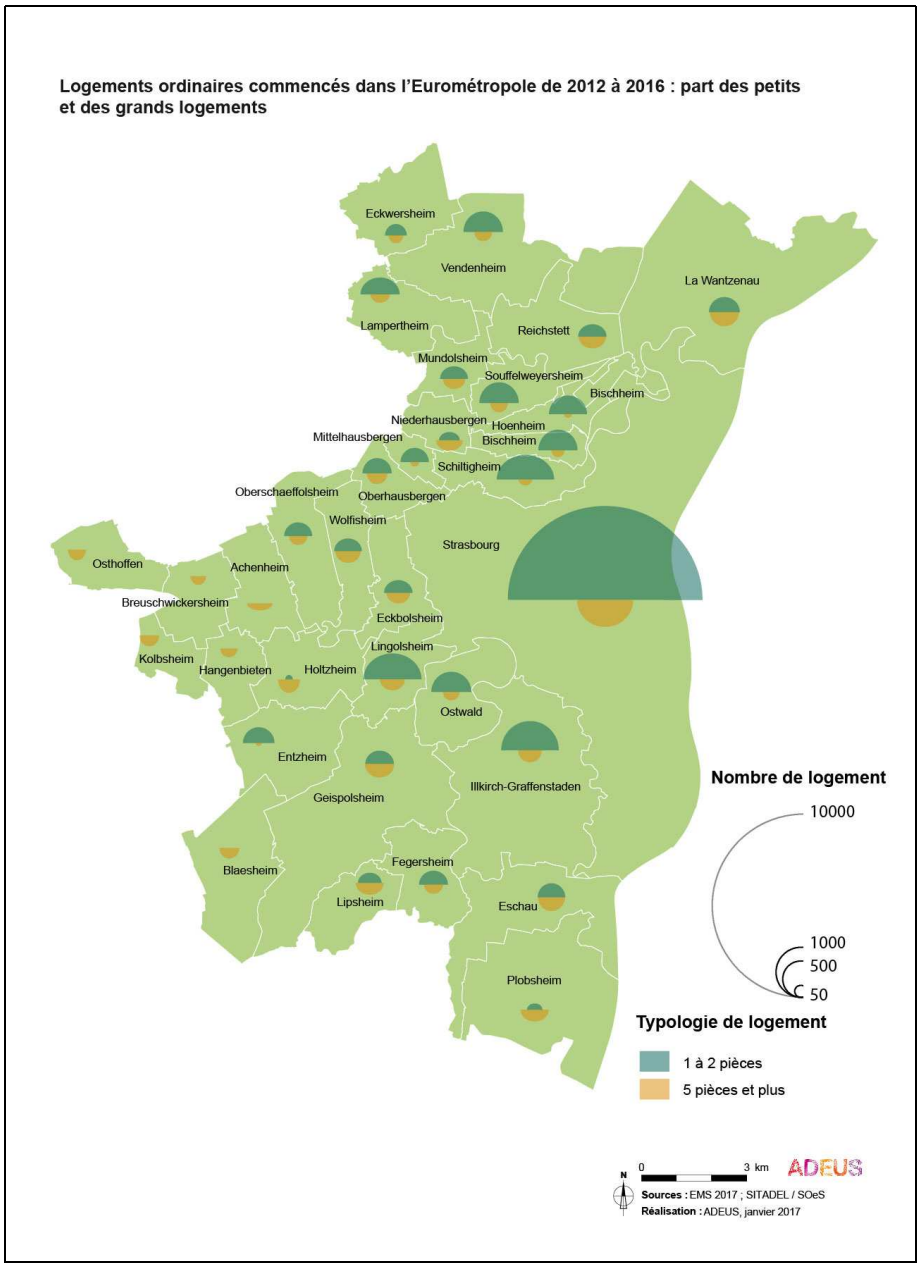
Au cours de la période 2004-2013, plus de la moitié des logements ordinaires commencés dans l'Eurométropole de Strasbourg sont des logements de taille intermédiaire (56 % de logements de 3 ou de 4 pièces). Cette part tend à baisser sur la dernière période, se situant aux alentours de 50 % en 2015 et 2016.

Les grands logements sont particulièrement rares, probablement moins du fait d'un manque de besoin que de capacités financières pour leurs acquéreurs, qui s'orientent préférentiellement vers le parc ancien pour ce type de biens, traditionnellement moins cher. Leur part dans la construction neuve diminue inéxorablement pour atteindre à peine 6 % en 2016.

Les petits logements de 1 et 2 pièces ont par contre beaucoup augmenté, de 30 % de l'offre nouvelle dans la métropole début des années 2000, ils passent à 40 puis à 46 % en 2015 et 2016.

Ces moyennes masquent cependant des diversités selon les communes. Ainsi, les communes périphériques construisent davantage de grands logements (en lien avec l'offre en maison individuelle) que les communes les plus urbaines et Strasbourg.

CARTE N°22 : **Logements ordinaires commencés dans l'Eurométropole de 2004 à 2013 : part des petits et des grands logements (CUS)**



Le rééquilibrage de l'offre de logements sur le territoire communautaire avec notamment la construction de davantage de petits logements en 2ème couronne contribuerait à la réalisation des parcours résidentiels pour les jeunes et les seniors. A l'inverse, le développement de l'offre de grands logements dans le cœur de l'agglomération pourrait inciter les familles à s'y établir durablement. Toutefois, pour chacun de ces enjeux, l'une des conditions de la réussite est la modération des prix, ajustés aux capacités financières des ménages.

2.2. UN RENCHÉRISSEMENT GÉNÉRAL DES PRIX, QUI SE STABILISENT À UN NIVEAU ÉLEVÉ

Une bonne connaissance des marchés foncier et immobilier est essentielle pour la compréhension des phénomènes à l'œuvre et pour guider l'action publique.

D'une manière générale, tous les segments de marchés immobiliers ont connu un renchérissement exponentiel de leurs prix sur les dernières décennies. Les crises successives, immobilières et ou financières ont certes freiné ces envolées, mais ne les ont pas inversées, laissant les prix pratiqués, qu'il s'agisse de la vente ou de la location, culminer à des niveaux qui restent importants.
Ces niveaux de prix pénalisent bon nombre de ménages du territoire rendant délicat leur accès, voire leur maintien dans un logement.

- **Stabilisation des prix des terrains à bâtir à un niveau important**

La Déclaration d'Intention d'Aliéner (DIA), imposée à tout propriétaire qui souhaite vendre un bien existant ou un terrain nu dans les périmètres où existe un droit de préemption urbain, est une source de données et d'information notamment au regard des prix proposés, même si chaque DIA n'est pas systématiquement suivie d'une vente.

Le volume de DIA déposées par an pour des terrains nus est très variable suivant la commune et d'une année sur l'autre, sans que la taille de la commune soit un facteur explicatif de ces variations. C'est dans les communes de seconde couronne, où les disponibilités foncières sont les plus importantes, que sont déposées le plus grand nombre de DIA.

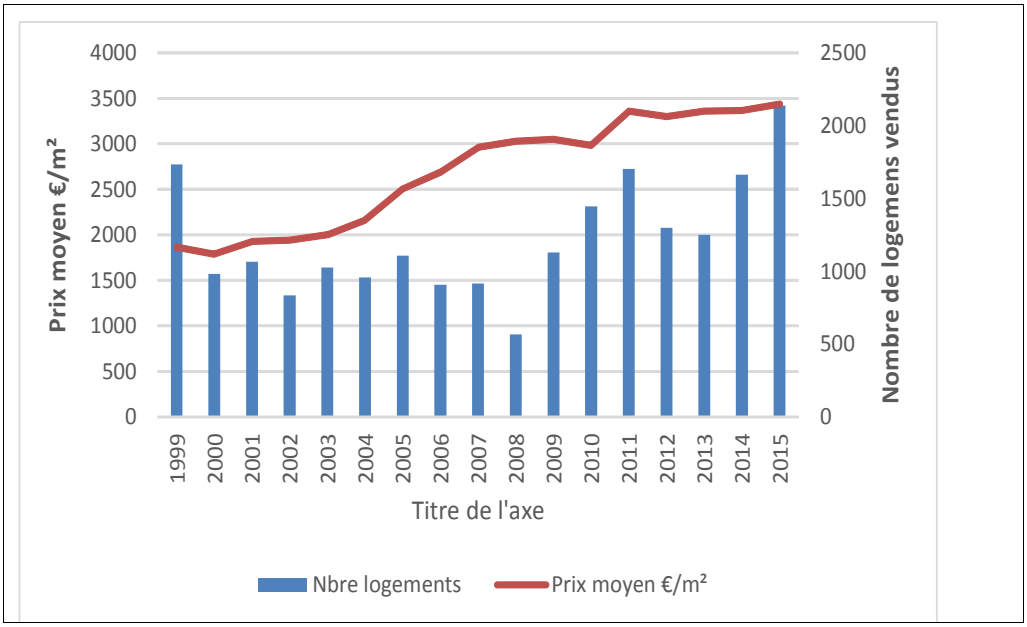
De plus, on peut constater que la taille des terrains, ainsi que leur localisation, qui conditionne leur vocation (classement dans le PLU), déterminent leur valeur. Enregistrant une forte augmentation depuis 1999, et ce jusqu'en 2008, les terrains à bâtir s'échangeant depuis l'avènement de la crise financière à des niveaux plus stabilisés. Ainsi, en 2013, le prix moyen des terrains à bâtir à vocation d'habitation de 4 à 12 ares dans l'Eurométropole s'établit à 24 800 € l'are en moyenne.

- **Une hausse des prix modérée à la vente dans le neuf comme dans l'ancien sur une période récente**

Concernant les ventes de logements dans le neuf comme dans l'ancien, si les effets des crises successives se sont fait ressentir, elles ont surtout affecté les volumes de logements vendus (division du nombre de transactions par deux entre 2008 et 2011 dans l'ancien), voire les délais d'écoulement de ces derniers (pouvant être supérieurs à un an dans le neuf). Par contre, elles ont moins affecté la définition des prix pratiqués pour lesquels on constate au mieux une certaine stabilité sur une période récente, mais là à un niveau élevé.

Dans le neuf, l'atonie de la construction neuve au cours des dernières années pouvait de plus être l'un des facteurs explicatifs de la hausse des prix. Or, la reprise de la construction neuve ne contribue pas à la modération. Ainsi, le prix moyen au m² a augmenté de 12 % entre 2009 et 2015. Les prix moyens des appartements neufs s'établissent à 3 425 €/m² dans l'Eurométropole en 2015. A Strasbourg, ils se vendent à plus de 3 494 €/m² et à plus de 3 350 €/m² dans les communes les plus périphériques de l'Eurométropole. La dispersion des prix selon la localisation des logements neufs n'est donc pas significative.

GRAPHIQUE N°15 : **Evolution des ventes et des prix moyens des logements neufs dans l'Eurométropole de Strasbourg entre 1999 et 2015**



Source : DREAL Alsace - ECLN

Dans l'ancien, les biens se vendent à des niveaux de prix sensiblement inférieurs à ceux affichés pour le neuf. En moyenne dans l'Eurométropole de Strasbourg, ils s'échangent à 2 800 €/m², les prix les plus importants étant pratiqués là aussi à Strasbourg (plus de 3 000 €/m² en moyenne),

TABLEAU N°14 : **Prix moyen des logements anciens en 2013 dans le réseau FNAIM**

	1-2 pièces en €/m²	3-4 pièces en €/m²	5 pièces et + en €/m²	Ensemble en €/m²
Strasbourg	2 783	2922	3 255	3 012
Schiltigheim, Bischheim, Hoenheim	2 299	2 264	1 851	2 180
Illkirch-Graffenstaden, Lingolsheim, Ostwald, Eckbolsheim	2 454	2 446	2 381	2 440
Toutes les autres communes	2 682	2 701	2 845	2 742
TOTAL Eurométropole de Strasbourg	**2 571**	**2 729**	**2 903**	**2 794**

Source : FNAIM 2013

- **Les loyers dans le privé connaissent aussi un resserrement vers le haut**

La hausse des loyers est une tendance générale observée au niveau national depuis de nombreuses années. Après une longue période d'augmentation importante, un tassement des hausses pratiquées à la location est constaté dans le privé depuis 2006. Malgré des niveaux de hausses plus mesurées depuis, les loyers continuent de croître chaque année. Ce constat conforte la persistance de tensions sur le marché locatif local, notamment dans un contexte de crise économique et financière qui réduisent la solvabilité des ménages et engendrent une difficulté croissante pour les ménages modestes et les jeunes ménages d'accéder au logement dans de bonnes conditions.

Dans l'agglomération strasbourgeoise, le loyer médian s'établit à 9,3 €/m² en 2016, soit un prix parmi les plus faibles par rapport à des agglomérations comparables comme Bordeaux ou Nantes.

Les loyers de relocation, qui correspondent aux loyers fixés lors d'un changement de locataire durant l'année de l'enquête, sont les véritables indicateurs du marché. Ce sont en effet ces situations locatives qui reflètent au mieux les prix des logements disponibles à la location. Dans l'agglomération strasbourgeoise, un locataire ayant déménagé en 2015 a déboursé en moyenne 10,5 €/m² (hors charges)[5].

Les loyers pratiqués se situant depuis de nombreuses années à des niveaux élevés et la solvabilité des ménages se réduisant, la marge de progression pour les propriétaires notamment pour éviter une vacance jugée trop importante se resserre.
Malgré les aides au logement, les taux d'effort consenti par les ménages pour se loger sont importants : près d'un quart des bénéficiaires des aides au logement tous parcs confondus consacrent plus d'un tiers de leurs revenus au logement en 2010 (hors charges locatives).

La taille du logement est un des principaux facteurs explicatifs du niveau de loyers. Plus un logement est petit, plus il est cher au m². Dans l'agglomération strasbourgeoise, un logement d'une pièce se louera en 2016 à 14 €/m² contre 8,2 €/m² pour un logement de cinq pièces et plus, soit un écart de près de 6 euros au m². Ce constat est par ailleurs encore exacerbé selon la localisation du logement. Ainsi, un studio dans l'hypercentre coûte plus du double au m² qu'un T5 dans une commune de 2ème couronne.

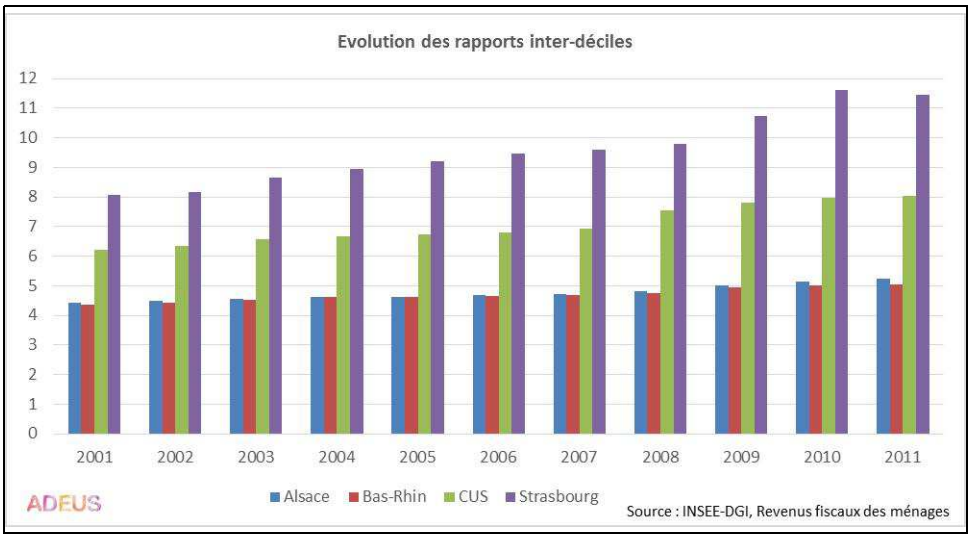
2.3. UN ACCÈS AU LOGEMENT DE PLUS EN PLUS DIFFICILE

En 2001, les revenus fiscaux[6] médians des ménages par unité de consommation[7] de la métropole s'établissaient à 15 937 €. En dix ans, ils ont augmenté de 20 % pour s'établir à 19 064€ en 2011. Au-delà de cette augmentation moyenne, c'est davantage le rapport interdécile, c'est-à-dire le rapport entre le premier et le neuvième décile de revenus qui est important et qui se caractérise par un creusement des écarts entre les 10 % de la population les moins riches et les 10 % les plus riches.

Les rapports interdéciles à différentes échelles de territoire indiquent que les écarts se creusent. Dans l'Eurométropole et à Strasbourg, ce rapport est plus important que dans le département du Bas-Rhin ou l'Alsace. A titre d'illustration, en 2001 dans la métropole, les revenus fiscaux des 10 % des ménages les plus pauvres étaient 6 fois inférieurs à ceux des 10 % des ménages les plus riches. En 2011, ils sont 8 fois inférieurs.

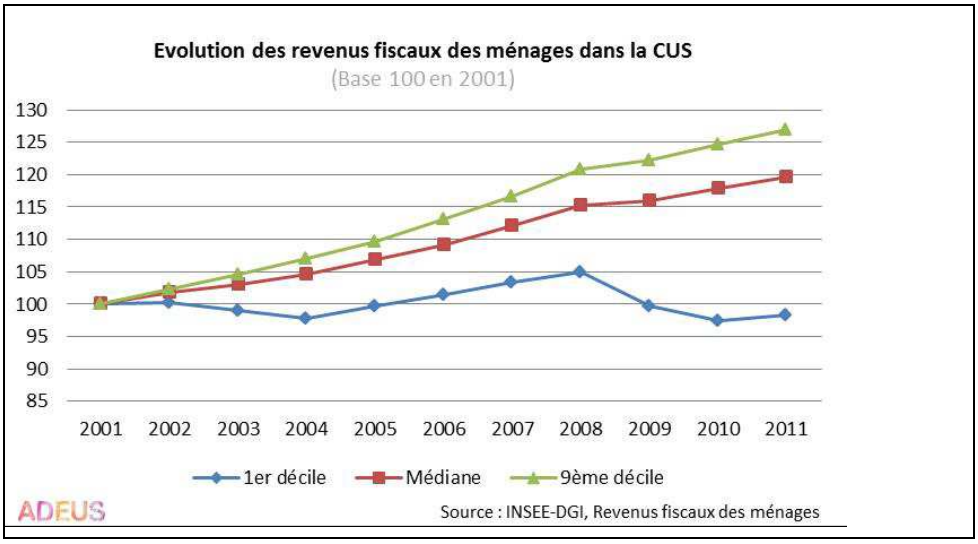
5. A partir de 2015, les données sur les loyers sont fournies par l'Observatoire local des loyers (OLL)
6. Le dispositif Revenus fiscaux localisés (RFL) est une exploitation exhaustive des déclarations de revenus (déclarations fiscales). Les revenus fiscaux localisés sont établis à partir du fichier des déclarations de revenus des personnes physiques et du fichier de la taxe d'habitation fournis par la Direction Générale des Finances Publique (DGFiP) à l'INSEE. Ces données permettent la production de statistiques locales sur les revenus fiscaux des ménages à l'échelle infra-communale, communale et supra-communale.
7. Système de pondération attribuant un coefficient à chaque membre du ménage et permettant de comparer les niveaux de vie de ménages de tailles ou de compositions différentes. Avec cette pondération, le nombre de personnes est ramené à un nombre d'unités de consommation (UC).

GRAPHIQUE N°16 : **Evolution des rapports interdéciles**

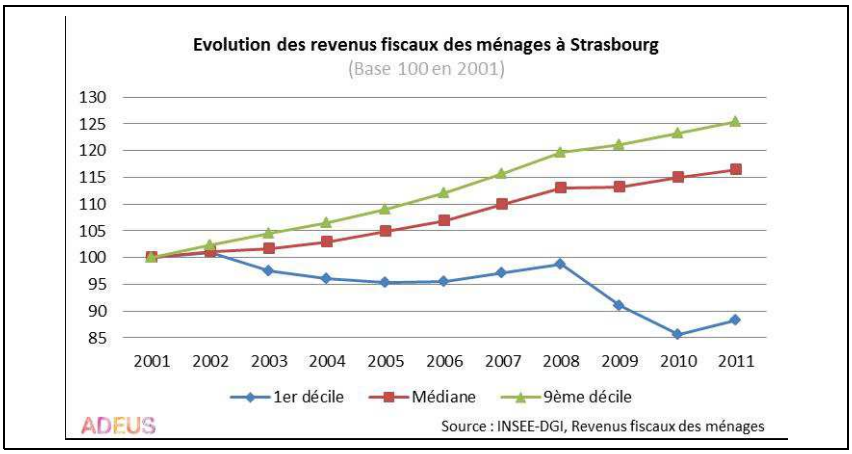


Que ce soit dans la métropole ou de manière encore plus marquée à Strasbourg, les écarts se creusent entre ces populations. Pour les plus riches, leurs revenus ont continué de progresser, plus fortement encore que les revenus médians, tandis que pour la part de la population la moins aisée, les revenus ont même baissé entre 2001 et 2011.

GRAPHIQUE N°17 : **Evolution des revenus fiscaux des ménages entre 2001 et 2011 (CUS)**



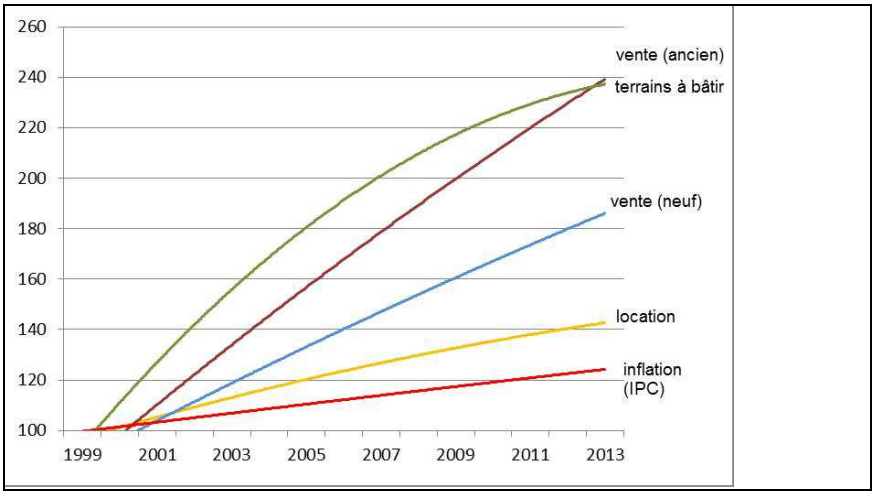
GRAPHIQUE N°18 : **Evolution des revenus fiscaux des ménages à Strasbourg**



Par ailleurs, la hausse des coûts liés à l'habitation dépasse largement l'évolution des prix à la consommation.

Et dans ces circonstances, il est évident que tous les ménages ne peuvent pas réaliser un parcours résidentiel ascendant, du fait de la diminution importante de leurs revenus et de l'augmentation concomitante et continue des prix des biens immobiliers, tant à l'achat qu'à la location.

GRAPHIQUE N°19 : **Tendances d'évolution des prix fonciers et immobiliers**



2.4. UN PARC SOCIAL QUI PARAIT INSUFFISANT...

2.4.1. ... au regard de la loi

La Direction Départementale des Territoires du Bas-Rhin (DDT 67) comptabilise le nombre de logements conventionnés qui entrent dans le décompte de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU), modifiée par la loi Duflot du 18 décembre 2012. Ainsi, dans les communes de l'Eurométropole de Strasbourg concernées par les dispositions de la loi, les services de l'Etat dénombrent 52 992 logements qui répondent aux critères du logement social au 1er janvier 2013.

Toutefois, toutes les communes ne sont pas en conformité avec la loi et manquent de logements sociaux pour satisfaire à leurs obligations. En effet, 16 communes sur les 19 concernées ne disposent pas au 1er janvier 2013 du nombre suffisant de logements pour atteindre le seuil de 25 % de logements sociaux dans le parc de résidences principales. Au 1er janvier 2013, les nouvelles dispositions de la loi Duflot impliquent que 5 833 logements sociaux sont à construire dans l'Eurométropole avant 2025.

TABLEAU N°15 : **Les logements sociaux dans l'Eurométropole : estimation du nombre de logements sociaux manquants dans l'Eurométropole de Strasbourg au 1er janvier 2013 (CUS)**

Communes	Résidences principales au 1er janvier 2013	Logements sociaux au 1er janvier 2013	Taux de logements sociaux	Logements sociaux manquants au 1er janvier 2013
Blaesheim	512	0	-	-
Niederhausbergen	604	0	-	-
Eckwersheim	560	0	-	-
Mittelhausbergen	883	0	-	-
Entzheim	807	81	10,04 %	-
Oberschaeffolsheim	916	16	1,75 %	-
Lipsheim	1 056	46	4,36 %	-
Lampertheim	1 286	23	1,79 %	-
Holtzheim	1 517	138	9,10 %	-
Plobsheim	1 675	47	2,81 %	371
Wolfisheim	1 733	176	10,16 %	257
Reichstett	1 921	186	9,68 %	294
Eschau	2 016	51	2,53 %	453
Oberhausbergen	2 130	378	17,75%	154
Mundolsheim	2 102	113	5,38 %	412
Fegersheim	2 177	204	9,37 %	340
Vendenheim	2 275	156	6,86 %	412
La Wantzenau	2 354	38	1,61 %	550
Eckbolsheim	3 055	268	8,77 %	495
Geispolsheim	2 717	255	9,39 %	424
Souffelweyersheim	3 254	317	9,74 %	496
Hoenheim	4 885	810	16,58 %	411
Ostwald	5 017	1 006	20,05 %	248
Lingolsheim	7 612	1 647	21,64 %	256
Illkirch-Graffenstaden	12 755	2 928	22,96 %	260
Bischheim	8 012	3 202	39,97 %	-
Schiltigheim	14 467	4 826	33,36 %	-
Strasbourg	126 521	36 384	28,76 %	-
CUS	**214 819**	**53 341**	**24,83%**	**5 833**

Source : DDT Bas-Rhin 2014

2.4.2. ... mais surtout au regard des importants besoins en logements sociaux

Les prix du marché de l'immobilier excluent de fait de l'accession à la propriété une frange de la population et bloquent ainsi les parcours résidentiels ascendants.

La demande de logements sociaux se maintient à un niveau élevé (environ 20 500 ménages demandeurs en 2015, selon l'exploitation du fichier unique de la demande par l'AREAL), dans un contexte de ralentissement du taux de rotation dans ce segment du parc.

Une part de ces demandeurs réside par conséquent dans le parc privé, plus coûteux que le parc social. L'ensemble de ces constats militent en faveur du développement d'une offre locative privée à loyers encadrés. Cela peut se faire dans le cadre de l'amélioration des logements.

L'Eurométropole de Strasbourg concentre environ 80 % de l'offre locative sociale du département et Strasbourg concentre à peu près 70 % de l'offre de l'Eurométropole. Au cours de la précédente décennie, la production de logements locatifs sociaux était largement orientée vers le financement en PLUS[8]. Les logements locatifs sociaux financés en PLS ont connu un essor important et les logements très sociaux, financés en PLA-I, représentaient moins de 10 % du total depuis 2003. Avec l'adoption du 4ème PLH de l'Eurométropole de Strasbourg, cette tendance s'est inversée, avec un effort particulièrement soutenu en faveur du développement de l'offre en logements très sociaux, qui répondent mieux aux capacités financières des ménages.

Les demandes de logements sociaux : une pression sur le parc social qui reste importante

Au 1er janvier 2016, 20 500 demandes de logements sociaux sont actives dans la métropole (source : fichier partagé de la demande de logements sociaux, AREAL), dont 61 % sont originaires de Strasbourg. L'importance de la demande de logements sociaux est très fortement corrélée à l'offre existante. L'offre étant majoritairement concentrée à Strasbourg, les demandes portent principalement sur cette commune.

Parmi ces demandeurs, 23 % ne disposent pas d'un logement au moment de leur demande et sont hébergés soit chez des parents, des amis ou à l'hôtel, voire sont à la rue. Un quart des demandes dans la métropole émane de locataires du parc privé. Cette proportion s'élève même à près d'un tiers (30 %) dans les communes de deuxième couronne, où l'offre est la moins développée.

Les taux d'effort que doivent consentir les locataires du parc privé en deuxième couronne sont particulièrement élevés et en contraignent donc une partie à s'orienter vers le logement social.

Les personnes isolées représentent 36 % des demandeurs de logements sociaux et les familles monoparentales 26 %. Plus généralement, les familles nombreuses et les familles monoparentales sont sur-représentées parmi les demandeurs de logements sociaux (et dans le logement social) étant plus souvent exposées que les autres à des situations de précarité.

En moyenne dans la métropole, au moins 70 % des demandeurs de logements sociaux, dont le niveau de revenu est renseigné, disposent de ressources inférieures à 60 % des plafonds HLM, c'est-à-dire, qu'ils relèvent des PLA-I. Moins de 1 % des demandeurs ont des revenus supérieurs aux plafonds de ressources. Fort de ces constats, le programme d'actions du quatrième PLH de la métropole impose de rééquilibrer l'offre nouvelle vers davantage de logements très sociaux, afin de permettre au plus grand nombre de se loger.

L'importante augmentation du nombre de demandeurs de logements sociaux ces dernières années fait qu'il y a désormais plus de quatre fois plus de demandes que de possibilités réelles d'emménagements dans le parc social (4 700 attributions en 2015). Cette forte pression s'exprime sur la quasi-totalité du territoire de la métropole.

8. PLUS : le prêt locatif à usage social est le principal dispositif de financement du logement social.

2.4.3. Un ménage sur quatre en grande difficulté

En 2014, dans l'Eurométropole de Strasbourg, 106 000 ménages fiscaux déclarent des ressources inférieures ou égales aux plafonds de ressources HLM (PLUS). Ils représentent plus de 53 % des ménages fiscaux de l'agglomération, soit une proportion comparable à la moyenne départementale.

Parmi eux, plus de la moitié dispose de ressources inférieures à 60 % des plafonds de ressources HLM (éligibles au PLA-I). Ces ménages à faibles revenus sont sur-représentés à Strasbourg et en 1ère couronne.

Il y a dans l'Eurométropole en 2013 plus de 54 500 ménages bénéficiaires d'une aide au logement (APL, ALS, etc.), soit plus d'un ménage sur quatre. Les bénéficiaires des aides au logement se répartissent majoritairement dans le parc locatif social puis le parc locatif privé.
Sauf en 2ème couronne où la faiblesse du parc locatif social contraint les ménages précaires à résider dans le parc locatif privé. Ils y acquittent des loyers plus importants et par conséquent, la solvabilisation apportée par les aides au logement y est moins flagrante.

CARTE N°23 : **Part des ménages à faibles revenus en 2013**

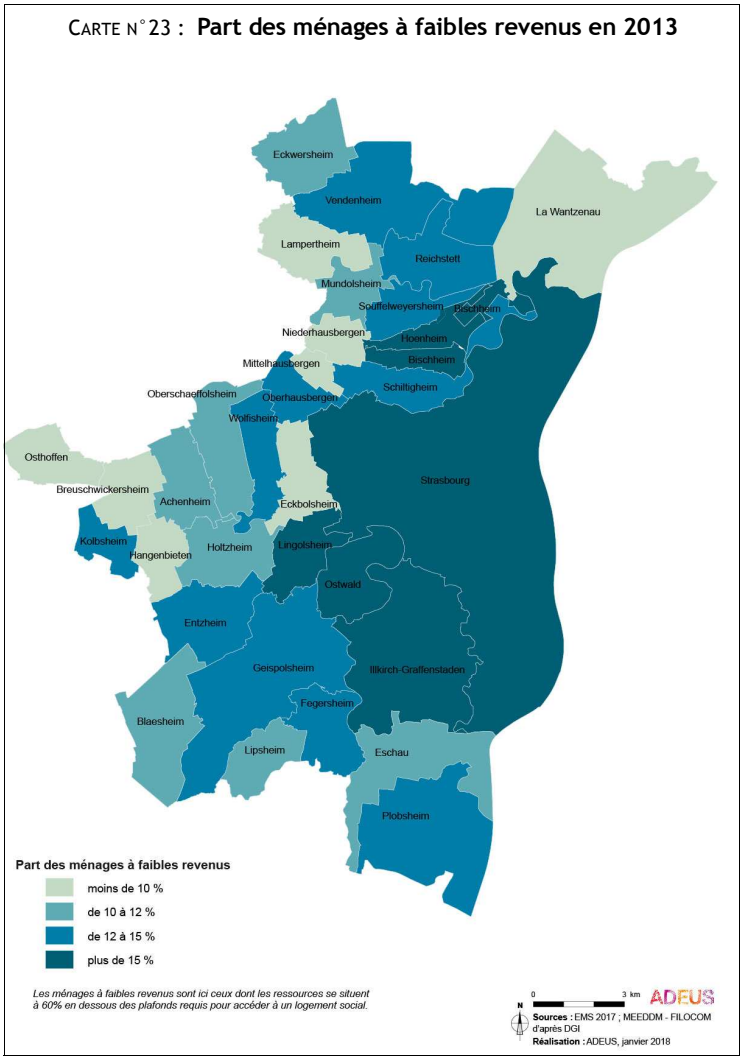


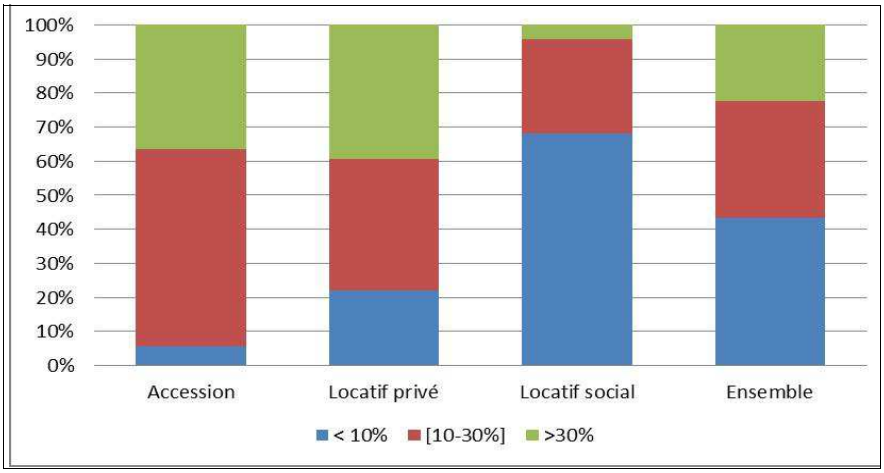
TABLEAU N°16 : **Répartition des allocataires logement par parc en 2013 (CUS)**

	Nombre d'allocataires	Parc privé	Parc social	Accession à la propriété	Collectivités (foyers, etc.)
Strasbourg	38 139	43 %	48 %	3 %	6 %
Première couronne	13 750	40 %	49 %	5 %	5 %
Deuxième couronne	2 777	49 %	33 %	11 %	7 %
TOTAL CUS	**54 666**	**43 %**	**47 %**	**4 %**	**6 %**

Source : CAF du Bas-Rhin 2013

Malgré les aides au logement, 40 % des locataires du parc privé consacrent encore au moins 30 % de leur budget pour se loger, ce qui est le signe d'une tension sur ce segment de marché.

GRAPHIQUE N°20 : **Taux d'effort net des allocataires logements dans l'Eurométropole de Strasbourg en 2013 (CUS)**



Source : CAF du Bas-Rhin, 2013

Afin de garantir aux populations actuelles et futures de la métropole une meilleure fluidité des parcours résidentiels, le programme d'actions du 4ème PLH propose de diversifier l'offre de logements, en insistant notamment sur une répartition plus orientée vers les logements très sociaux que par le passé, compte tenu de la faiblesse des revenus d'une part importante et croissante de la population.

Une part importante de ménages totalement dépendants des prestations sociales

En 2013, la métropole concentre 64 % des allocataires CAF du Bas-Rhin, alors qu'elle ne représente qu'un peu plus de 40 % de sa population.

Cette concentration est également forte à Strasbourg, qui accueille 70 % des allocataires CAF de la métropole.

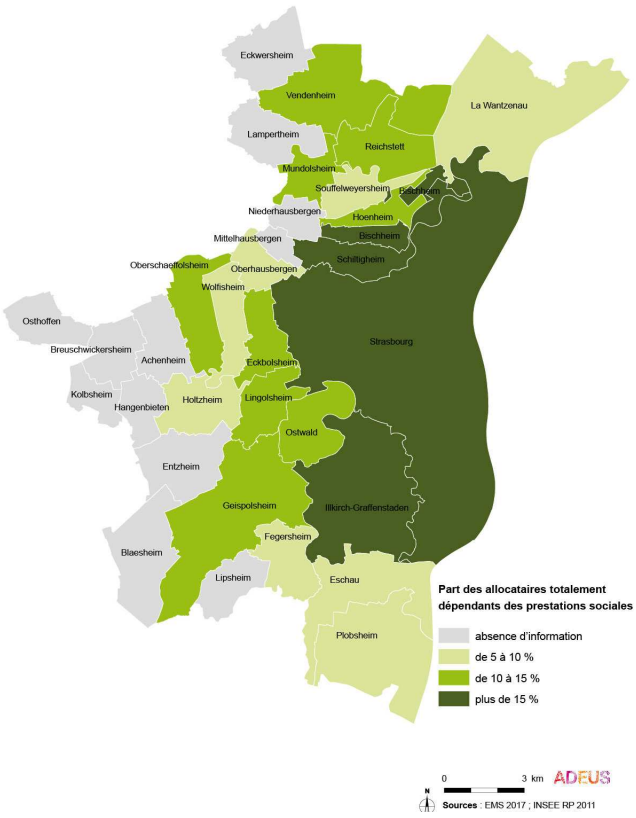
Les trois quarts des allocataires du département dont les ressources dépendent intégralement des transferts sociaux résident dans la métropole, où 21 % des ménages dépendent totalement des allocations versées par la CAF.

En 2ème couronne, 8 % des bénéficiaires des aides de la CAF sont totalement dépendants de ces prestations.

Cette part monte à 17 % pour la 1ère couronne, pour atteindre 23 % à Strasbourg (niveau le plus élevé de la métropole).

A l'intérieur de la commune de Strasbourg, les situations sont contrastées selon les différents quartiers.

CARTE N°24 : **Part des allocataires totalement dépendants des prestations sociales**



3. LES ÉLÉMENTS DE CONTEXTE ET LES RÉPONSES APPORTÉES AUX BESOINS SPÉCIFIQUES DES POPULATIONS LES PLUS FRAGILES

L'appréhension des besoins en logements peut être déclinée en plusieurs volets.

Si la première privilégie d'une manière plus globale une approche au vu des ressources financières des ménages, mis en regard avec le marché immobilier local (elle intègre ainsi de fait les besoins des populations modestes, ayant des difficultés à se loger sur le marché libre ainsi qu'une analyse concernant le logement social présentée dans la partie précédente), il est aussi primordial de répertorier de manière la plus exhaustive possible les besoins spécifiques, nécessitant de fait une approche particulière.
L'objectif de cette approche est d'apporter les réponses les mieux adaptées aux populations les plus fragiles : les populations en hébergement d'urgence, les gens du voyage, les étudiants, les personnes dépendantes...

3.1. L'HÉBERGEMENT D'URGENCE

L'hébergement d'urgence et temporaire est une compétence de l'État. Depuis le 1er janvier 2007, l'Eurométropole de Strasbourg a élargi sa compétence logement à l'hébergement d'urgence et temporaire.

En 2007, dans le cadre de sa compétence et à son initiative, l'État a engagé la transformation de 80 % des places d'hébergement d'urgence existantes en places de stabilisation et dans les Centres d'Hébergement de Réinsertion Sociale (CHRS). Avec le Plan d'Action Renforcé à destination des Sans Abri (PARSA), l'État a voulu améliorer l'accompagnement social, amener progressivement les publics concernés vers l'autonomie et leur permettre de sortir du dispositif.

Depuis l'adoption du PLH de l'Eurométropole en novembre 2009, deux évolutions majeures ont impacté le paysage de l'hébergement :

- la loi MOLLE (MObilisation pour le Logement et la Lutte contre l'Exclusion) du 25 mars 2009 dont l'une des conséquences a été de fondre dans le PDALHPD, le Plan d'accueil d'hébergement et d'insertion des personnes sans domicile et les différents instruments de planification antérieurs ;
- la politique du « logement d'abord », qui a remplacé le PARSA.

L'hébergement d'urgence et les logements d'insertion ont continué à être positionnés principalement à Strasbourg : cette localisation est cohérente avec la proximité des services sociaux pour les structures d'urgence. Mais des logements d'insertion pourraient trouver, au regard de ces mêmes critères leur place également dans le reste de l'Eurométropole de Strasbourg, voire au-delà.

Un public au statut particulier (débouté du droit d'asile...) reste dans des dispositifs précaires, sans perspective d'évolution vers le logement : ce public n'ayant pas pour vocation à rester sur le territoire, la politique du « Logement d'abord » n'offre aujourd'hui pas de réponse.

A l'opposé, le public « de droit commun » est bien pris en charge par les dispositifs existants : évolution possible de l'hébergement vers le logement.

L'évolution de ce public vers le logement nécessite toutefois de porter une attention particulière à l'évolution des loyers (importance de préserver des loyers bas à la fois dans le parc public neuf et ancien).

La question du loyer n'est cependant pas le seul enjeu pour l'accès au logement de ce public : de nombreux refus sont signalés dans le cadre de l'Accord Collectif Départemental.

L'analyse de la situation de l'hébergement d'urgence dans le département et l'Eurométropole a mis en évidence la saturation du dispositif, en grande partie imputable au manque de solutions de sortie « par le haut » (logements d'insertion ou autonomes) qui permettraient de rétablir la fluidité dans le dispositif et ainsi de rétablir le parcours résidentiel des occupants prêts à le quitter.

Le public de l'hébergement d'urgence et du logement temporaire augmente de manière importante ces dernières années. Ce public évolue et se diversifie rapidement, avec l'arrivée d'immigrants venus de pays de l'Est, de jeunes souvent en rupture familiale, de personnes âgées qui se retrouvent pour la première fois à la rue, des travailleurs pauvres, des femmes avec enfants. De ce fait, il devient difficile de quantifier précisément les besoins et de les traduire en solutions d'hébergement et de logements adaptés. Il s'agit de l'un des enjeux du SIA (Service Intégré d'Accueil et d'orientation).

L'offre présente dans l'Eurométropole est bien connue et les projets de développement sont d'ores et déjà identifiés. En revanche, la connaissance des besoins permettra d'alimenter la réflexion sur l'urgence.

TABLEAU N°17 : **Tableau de synthèse des structures d'hébergement dans l'Eurométropole de Strasbourg**

Urgence						
N° Plan	**Structure**	**Adresse**	**Gestionnaire**	**Nbre de places (hors plan hivernal)**	**Mode d'hébergement**	**Public accueilli / Observations**
7	Remparts	1 rue des Remparts STRASBOURG	CCAS Ville et CUS	30	Collectif	Hommes (Chbres de 3 à 5 personnes)
8	CAHM	2 rue Fritz Kiener STRASBOURG	CCAS Ville et CUS	34	Collectif	Hommes (dortoirs)
9	ANTENNE	Neuhof	Antenne		Regroupé	H/F - couples (chiens acceptés)
10	Horizon Amitié - Action Neuhof	Neuhof	Horizon Amitié		Regroupé	Tout public
11	Regain	13 rue de Rhinau STRASBOURG	Regain		Collectif	Femmes avec enfants
12	CEFR	CUS			Eclaté	Familles
13	AAHJ	2a rue de Koenigshoffen	AAHJ		Regroupé	Isolés
14	Femmes de paroles (Home Pro)	STRASBOURG			Collectif	Femmes isolées
15	AAHJ Château d'O	2a rue de Koenigshoffen STRASBOURG	AAHJ	80	Collectif + éclaté + regroupé	Tout public
16	Accueil Koenigshoffen	STRASBOURG	Horizon Amitié	19	Collectif + éclaté	Hommes seuls avec ou sans chien
17	AHPF	CUS	Horizon Amitié	16	Eclaté	Familles
18	Club des jeunes l'Etage	19 quai des Bateliers STRASBOURG	Etage	10	Eclaté	Tout public
19	Home protestant	7 rue de l'Ail STRASBOURG	Home Protestant	5	Collectif	Femmes avec ou sans enfants
20	Regain	13 rue de Rhinau STRASBOURG	Regain	30	Collectif	Femmes avec ou sans enfants
21	Les Berges de l'Ain	STRASBOURG	Adoma		Collectif	Personnes très destructurées accompagnées de chiens

Urgence						
N° Plan	**Structure**	**Adresse**	**Gestionnaire**	**Nbre de places (hors plan hivernal)**	**Mode d'hébergement**	**Public accueilli / Observations**
22	Accueil des deux Rives (structure innovante plan Pinte)	rue de Lübeck STRASBOURG			Collectif	Personnes à la rue depuis longtemps
23	Antenne Meinau	33 avenue de Normandie STRASBOURG	Antenne	18	Eclaté	Hommes (passé judiciaire)
24	Maison d'accueil	20 rue de la Montagne Verte STRASBOURG	Entraide le Relais	40	Eclaté	Isolés ou couples
25	Flora Tristan	2 rue de Phalsbourg STRASBOURG	SOS Femmes solidarité	39	Eclaté	Femmes victimes de violences
26	SARS	34 rue Thomann STRASBOURG	Horizon Amitié	80	Eclaté	Familles
27	Prechter	36 rue du Gal Offenstein STRASBOURG	Horizon Amitié	20	Eclaté	Hommes et femmes seuls (-30 ans)
28	Millot	12 rue Thomas Mann STRASBOURG	Horizon Amitié	37	Collectif et Eclaté	Hommes seuls
29	Cité Relais	5 rue Eugène Delacroix STRASBOURG	La Cité Relais	42	Collectif et Eclaté	Hommes / Femmes isolés
30	CEFR				Eclaté	Familles rapatriées
31	Home Protes-tant	7 rue de l'Ail STRASBOURG	Home Protes-tant	42	Regroupé	Femmes avec ou sans enfants
32	Femmes de paroles	15 Petite rue de la Course STRASBOURG	Femmes de paroles	15	Collectif	Femmes seules (dont 8 en urgence)
33	Regain	13 rue de Rhinau STRASBOURG	Regain	4	Collectif et Eclaté	Femmes avec ou sans enfants
34	Club des jeunes L'Etage	19 quai des Bateliers STRASBOURG	Etage	29	Eclaté	Jeunes isolés et jeunes familles
35	AAHJ	2a rue de Koenigshoffen STRASBOURG	AAHJ	50	Eclaté	Tout public
Total nombre de places				**640**		

Source : CUS 2012

TABLEAU N°18 : **Tableau de synthèse des structures de logements temporaires sur l'Eurométropole**

Résidences sociales					
N° Plan	**Structure**	**Adresse**	**Gestionnaire**	**Nombre de places**	**Public accueilli / observations**
36	Kibitzenau	1 route de Neuhof STRASBOURG	ADOMA	130	-
37	La Courronne	19 rue du Marais Vert STRASBOURG	ADOMA	18	-
38	Lausanne	2 rue de Lausanne STRASBOURG	ADOMA	93	-
39	Les Romains	146 - 148 route des Romains STRASBOURG	ADOMA	51	-
40	METZGERAU	300 avenue de Colmar STRASBOURG	ADOMA	195	-
41	STOCKFELD	18 rue Welsch STRASBOURG	ADOMA	211	-
42	Fondation St Vincent de Paul	15 rue de la Toussaint STRASBOURG	Fondation St Vincent de Paul Saint Charles	35	-
Sous-total				**733**	

FJT Résidences sociales					
N° Plan	**Structure**	**Adresse**	**Gestionnaire**	**Nombre de places**	**Public accueilli / Observations**
43	Foyer du Jeune Travailleur	24 rue Mâcon STRASBOURG	ADOMA	90	-
44	Résidence sociale	8 rue de Soleure STRASBOURG	AMITEL	147	-
45	FJT résidence sociale	6-8-10 rue de l'Arc-en-ciel STRASBOURG	La cité relais	36	-
46	FJT résidence sociale	ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN	Foyer Notre Dame	14	-
Sous-total				**287**	

Foyer travailleur migrant					
N° Plan	**Structure**	**Adresse**	**Gestionnaire**	**Nombre de places**	**Public accueilli / observations**
47	KOENIGSHOFFEN	64 rue des Petites Fermes STRASBOURG	ADOMA	274	-
48	Le Ried	1 avenue du Général de Gaulle HOENHEIM	ADOMA	150	-
49	ZIEGELWASSER	50 rue de Soultz STRASBOURG	ADOMA	309	-
50	Foyer de L'Ill	SCHILTIGHEIM	La Strasbourgeoise Habitat	86	-
Sous-Total				**819**	

Maisons relais					
N° Plan	Structure	Adresse	Gestionnaire	Nombre de places	Public accueilli / Observations
51	AAHJ	6 rue St Exupéry STRASBOURG	AAHJ	20	-
52	L'ETAPE	6 rue du Dépôt MUNDOLSHEIM	Horizon amitié	24	-
53	THOMAS MANN	12 rue Thomas Mann STRASBOURG	Horizon amitié	21	-
54	La Couronne	Faubourg de Saverne STRASBOURG	ADOMA	25	-
Sous Total				**90**	
Total nombre de places				**1 929**	

Source : CUS 2012

TABLEAU N°19 : **Tableau de synthèse des projets de restructuration d'offre en cours de l'Eurométropole**

CHRS						
N° Plan	Structure	Adresse	Gestionnaire	Nombre de place (hors plan hivernal)	Mode d'hébergement	Public accueilli / Observations
1		100 route de Schirmeck STRASBOURG	CCAS de Strasbourg	6	Logements d'insertion	-
2		1 rue des Forgerons STRASBOURG	Association Flora Tristan	17	Maison Relais	-
3		8 rue de l'Abbé Lemire STRASBOURG	Home Protestant	15	CHRS	Projet de logements passerelles en PLAI
4		8 rue de l'Abbé Lemire STRASBOURG	Home Protestant	8	Urgence	-
5		12 rue de Wasselone STRASBOURG	CCAS	8	Logements d'insertion	-
6	Château d'eau	2/4 rue de Koenigshoffen STRASBOURG	AAHJ (Association d'Accueil d'Hébergement des Jeunes)	20	Urgence	-
Total nombre de places				**74**		

Source : CUS 2012

L'ensemble des données liées à l'hébergement font actuellement l'objet d'un diagnostic « 360° » établi par l'Etat. Cette étude alimentera les programmes d'orientations et d'actions du futur Plan Départemental d'Actions pour le Logement et l'Hébergement des Personnes Défavorisées (PDALHPD) 2015 - 2010. Ce PDALHPD, soumis au Conseil de l'Eurométropole fin 2015, déclinera notamment :

- l'actualisation de données quantitatives,
- la territorialisation des structures,
- leur niveau d'intervention en matière d'hébergement.

Eclairage

Depuis l'adoption du 4ème PLH, la métropole avec ses partenaires a mis en place six grandes catégories d'actions, en faveur de l'hébergement d'urgence et du logement temporaire :

- le développement d'une politique globale, avec l'intégration au niveau départemental du PDAHI (Plan Départemental d'Accueil, d'Hébergement et d'Insertion) dans le PDALHPD (Plan Départemental d'Action pour le Logement et l'Hébergement des Personnes Défavorisées) et la mise en place d'un comité de suivi ;
- la requalification des structures d'hébergement d'urgence et de logement temporaire, en restructurant une partie de l'offre, notamment en confiant par baux emphytéotiques à des bailleurs sociaux des immeubles du patrimoine de la Ville de Strasbourg et en adossant ces structures à un projet social ;
- le développement de logements à loyers faibles pour les revenus modestes, consistant en la programmation d'une offre en logements passerelles (financés en PLA-I), en lien avec des structures d'hébergement, ainsi que par l'intégration par les bailleurs sociaux d'une part de petits logements en PLA-I dans leur programmation ;
- la mise en relation des demandeurs et de l'offre avec la mise en place du SIAO ;
- les dispositifs spécifiques dans le cadre du plan hivernal, par la mise à disposition de logements avec l'aide de bailleurs sociaux et la mobilisation du patrimoine de la collectivité ;
- le renforcement de l'accès au logement, par le biais de la mise en place d'un nouvel Accord Collectif Départemental (ACD).

Qu'est-ce que l'ACD ?

L'ACD est destiné à apporter une solution de logement aux ménages confrontés à des difficultés économiques et sociales et qui relèvent du Plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées (PDALPD). La priorité est donnée à ceux définis dans la loi DALO en formalisant les engagements pris par les différents signataires qui sont l'Etat, l'Eurométropole de Strasbourg, le Département du Bas-Rhin, l'Association Régionale des Organismes de logement social d'Alsace (AREAL) et l'ensemble des bailleurs sociaux disposant d'un patrimoine locatif dans le département du Bas-Rhin.
L'accord collectif 2010-2012, prorogé sur 2013 jusqu'à la signature du nouvel accord, a été approuvé par la CUS par délibération du 18 décembre 2009.
Son objectif annuel est de 1000 relogements par an, à répartir au prorata de logements respectifs de chaque bailleur. Ces relogements se sont effectués grâce à la mobilisation de trois contingents, celui du Préfet (le DRP), une partie de celui du Conseil général (le RDLS) et une partie de celui de la CUS (le PPCUS).

Bilan de l'ACD 2010-2012

Nombre total de relogements : 2 582 (sur un objectif de 3 000) dont :
- 1609 au titre du DRP
- 419 au titre du PPCUS
- 128 au titre du RDLS
- 426 au titre du Dalo.

La contribution du Conseil Général et de l'Eurométropole de Strasbourg est volontariste, les objectifs poursuivis spécifiquement par l'ACD étant partagés par les deux collectivités (aide à l'accès aux ménages en grande difficultés visés par le Plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées et la Programme local de l'Habitat).
L'accord collectif 2014-2016 a été approuvé par la CUS par délibération du 20 décembre 2013. Son objectif annuel est de 1 250 attributions par an, répartis au prorata de logements respectifs de chaque bailleur, et à hauteur de 850 attributions pour l'Etat (DRP), 200 pour l'Eurométropole de Strasbourg (PPCUS) et 200 pour le Conseil Général (RDLS).

Bilan 2014

Nombre total d'attribution : 1 303 (sur un objectif de 1250) dont :
- 756 au titre du DRP
- 292 au titre du PPCUS
- 113 au titre du RDLS
- 142 au titre du Dalo.

460 attributions (sur les 1303) ont été faites à des personnes sortantes de structures d'hébergement.

3.2. LES BESOINS DES PERSONNES ÂGÉES

En 2014, près de 21 % de la population de l'Eurométropole a 60 ans et plus (contre 19 % en 2009). A l'horizon 2035, un habitant sur quatre sera âgé de 60 ans et plus.

En 1999, seule une commune présentait un taux de personnes âgées de 60 ans et plus supérieur à 20 %. En 2009, 23 communes dépassent ce taux passant à 31 communes en 2014.
Les communes les plus fortement vieillies sont celles où le parc de résidences principales est le moins diversifié, c'est-à-dire, à forte présence de propriétaires.

Au regard de ces évolutions, le besoin en logements émane de plus en plus des communes de la deuxième couronne de la métropole sur ce segment.

Par ailleurs, les seniors aux revenus modestes rencontrent des difficultés grandissantes. En effet, 80 % des bénéficiaires de l'Allocation Personnalisée d'Autonomie (APA) disposent de ressources inférieures au plafond PLA-I.

Cela participe à une augmentation des besoins en logements financièrement accessibles : preuve en est le nombre grandissant des demandeurs âgés dans le parc social. Pour ceux qui y sont déjà logés, des difficultés croissantes apparaissent dans le règlement de leur loyer, en particulier lors d'augmentations engendrées par des rénovations du parc de logements.

Malgré les difficultés éventuellement rencontrées, les seniors souhaitent rester le plus longtemps possible chez eux (l'âge moyen d'entrée en institution se fait aux alentours de 85 ans), engendrant régulièrement des situations de sous-occupation et des demandes d'adaptation de logement au cas par cas.

Ce comportement des seniors questionne la stratégie d'adaptation des logements, dans des immeubles eux-mêmes accessibles, ainsi que les relocations successives à des personnes âgées, pour éviter les investissements ponctuels non pérennes.

La mobilité résidentielle des seniors devient un réel enjeu.

Cela suppose toutefois au préalable de trouver des produits concurrentiels. Dès lors, encourager la mobilité des personnes âgées, notamment au sein du parc social suppose de trouver des produits attractifs et concurrentiels, aussi bien en termes de coût qu'en variété de services : le développement de « concepts » logements prenant en compte la dépendance et adossé à un ensemble de services (loisirs, restauration, etc.) va en ce sens.

Car globalement, la réponse aux besoins des personnes âgées ne peut se décliner uniquement en termes de maintien à domicile.

Sous l'effet du nombre croissant de seniors très âgés, les besoins en structures d'hébergement existent et au rythme actuel de progression du nombre de personnes âgées et très âgées, les besoins (notamment de lits médicalisés) vont encore croître à l'avenir.

Néanmoins, le développement des EHPAD (Etablissement d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes) doit être mesuré et une réflexion sur leur spécialisation est à entreprendre, notamment pour répondre à des pathologies précises (unités Alzheimer).

En 2012 dans la métropole, 16 communes proposent des établissements pour personnes âgées, soient au total 4 082 lits et places répartis dans 50 établissements, dont 40 EHPAD (Etablissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes).

Strasbourg compte 29 de ces établissements, dont 22 EHPAD sur son territoire. En nombre de lits et de places, Strasbourg concentre 60 % de cette offre et les communes de l'espace métropolitain (1ère couronne) 82 %.

Les établissements relèvent soit du public (8), soit du privé (38), ou sont encore classés non habilités « aide sociale » (4).

Les types d'accueil ne sont pas de nature équivalente et se partagent entre soins de longue durée, maisons de retraite, dont unités Alzheimer, hébergement temporaire et enfin en accueil de jour. Dans ce dernier cas, on parle en nombre de places et non en nombre de lits.

Les établissements les plus courants sont les maisons de retraite, qui totalisent 3 666 lits (2 961 en établissements privés soient 81 %), dont 261 en unités Alzheimer. Les 416 places restantes se partagent en 199 lits de soins de longue durée, 94 lits d'hébergement temporaire et en 123 places d'accueil de jour.

Cependant, force est de constater que l'offre nouvelle en EHPAD connaît un relatif désaveu ; les personnes âgées préfèrent en effet repousser le plus loin possible leur entrée en établissement ou, avec le recul de l'âge, se retrouvent trop dépendantes pour y accéder.

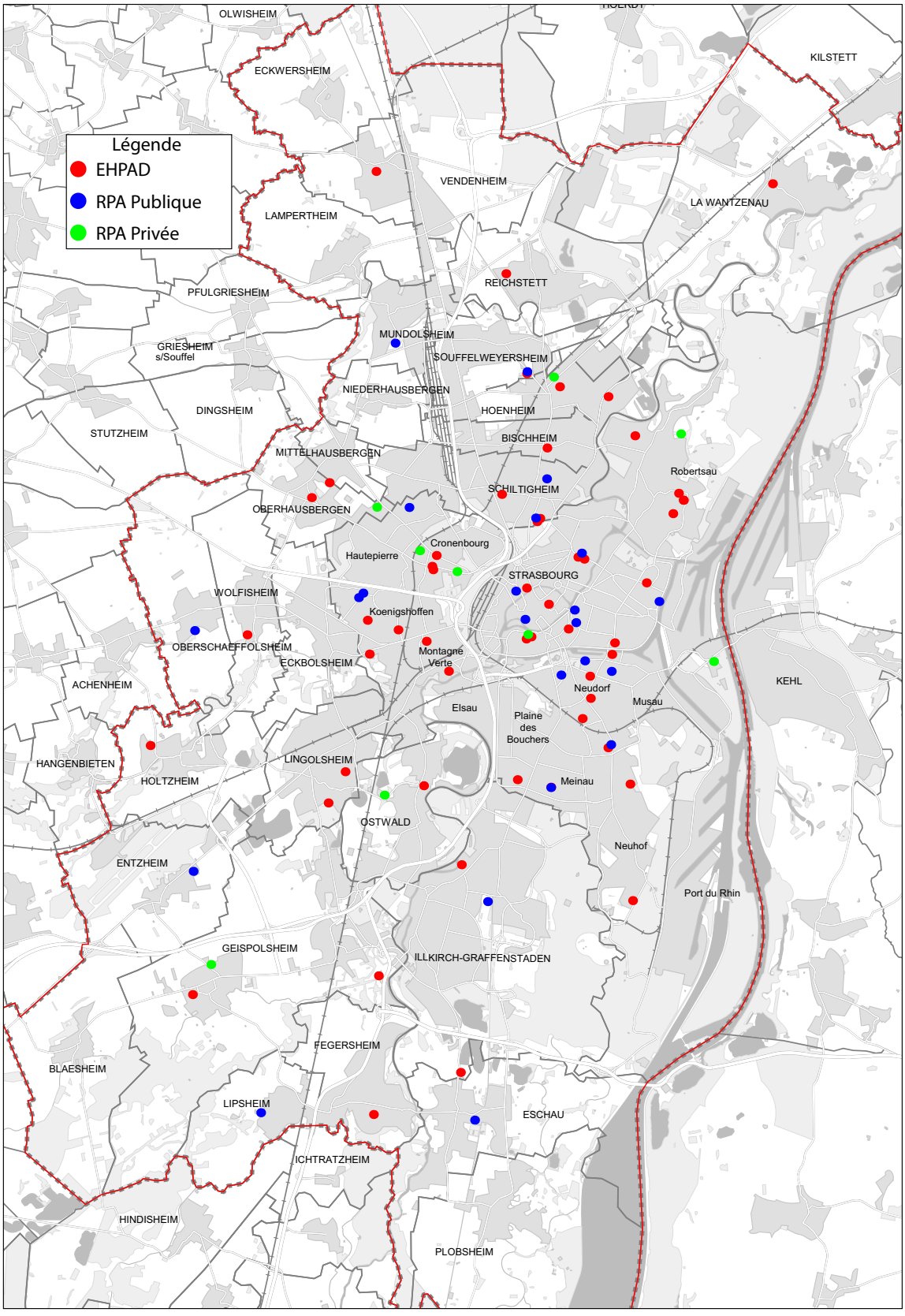
De plus, elles ne sont plus en mesure d'assumer le coût du séjour (de l'ordre qui reste important de 67 € par jour), ce qui est d'autant plus problématique dans un contexte d'augmentation de la précarité dans l'ensemble de la population, posant la question des solidarités familiales et de la prise en charge financière des personnes âgées les plus fragiles.

Eclairage

La métropole a mis en place différents types d'actions en faveur des personnes âgées, telles que :

- le renforcement et la diversification de l'offre globale de logements (construction d'EHPAD et de résidences spécialisées développant de nouveaux concepts, mobilisation de foncier public privilégiant l'accessibilité pour développer ce type d'habitat) ;
- l'offre à destination des personnes âgées modestes, par la cession de foncier en vue de la production de logements conventionnés, ainsi que la mise en relation des bailleurs sociaux et des gestionnaires de structures ;
- les actions en faveur du maintien à domicile par la création d'une coordination gérontologique et le soutien aux services d'aides à domicile ;
- l'organisation de plateformes gérontologiques ouvertes sur les quartiers.

CARTE N°25 : **L'offre en hébergement pour personnes âgées**



Source : CUS 2014

3.3. LES BESOINS DES PERSONNES HANDICAPÉES[9]

La loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005 définit le handicap comme «toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable, ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant».

Ainsi, le handicap recouvre une réalité multiple tant par sa nature, son origine ou encore sa gravité et de fait, il n'y a pas de réponse unique à la question : «combien y a-t-il de personnes handicapées en France ?» (in «*Le handicap se conjugue au pluriel*», P. Morniche).

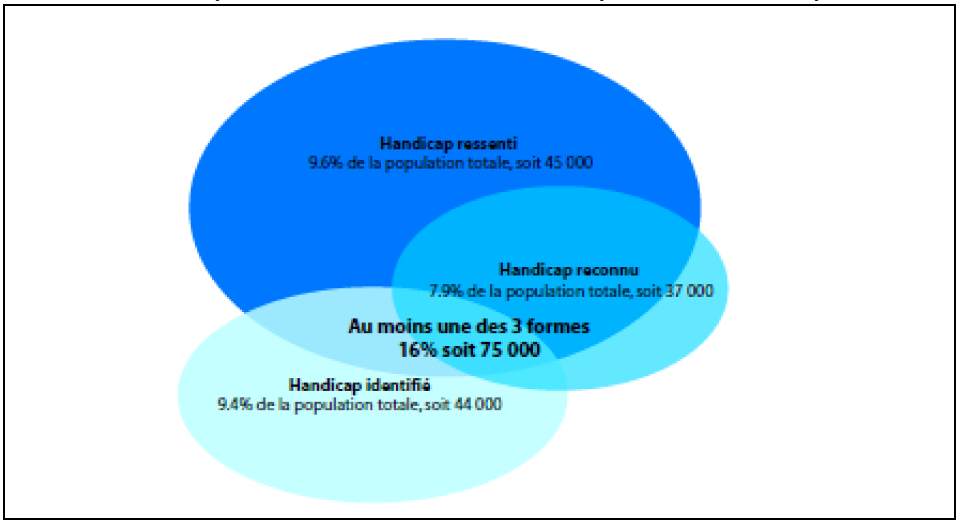
Plusieurs approches permettent toutefois de l'estimer, passant par les taux de prévalence (INSEE), les reconnaissances administratives (MDPH CG67) ou encore les allocations perçues par les personnes en situation de handicap.

- **Au regard de ces éléments :**

- On estime à près de 75 000 les habitants de l'Eurométrople de Strasbourg présentant au moins une des trois formes de handicap, soit 16 % de la population totale.
  Le handicap ressenti (tel que la personne le vit et le déclare) concerne environ 45 000 personnes, le handicap identifié (le fait de présenter un caractère manifeste de handicap) près de 44 000 personnes et le handicap reconnu près de 37 000 personnes.

  Même si ces chiffres sont à appréhender avec précaution (extrapolation), ils constituent un ordre de grandeur et une fourchette haute à prendre en considération.

GRAPHIQUE N°21 : **Prévalence des personnes en situation de handicap dans l'Eurométropole de Strasbourg**

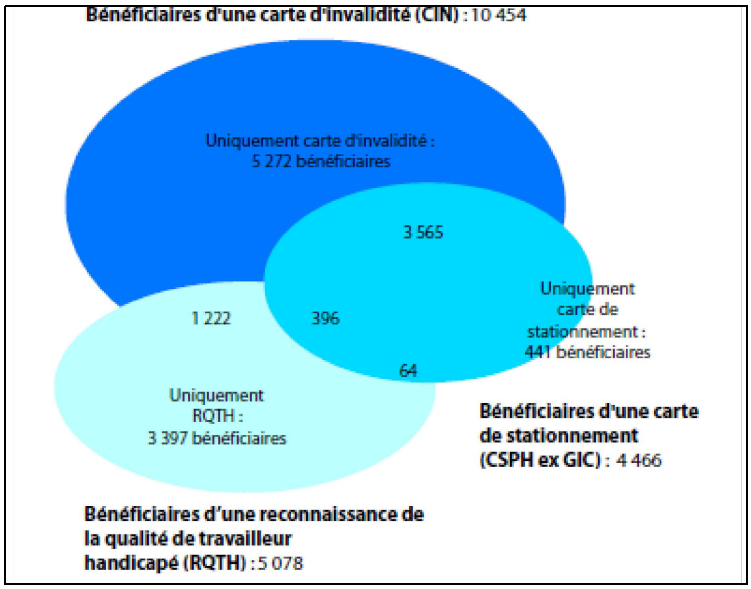


Source : Estimation COMPAS à partir des taux de prévalence de la France métropolitaine issus de l'nequête Handicap-Santé-Ménages, 2008 (in « DDOC - Handicap, septembre 2011 CUS)

- Plus de 14 300 adultes habitant sur le territoire de l'Eurométropole bénéficient d'au moins une reconnaissance administrative du handicap.
  Cela représente près de 4% de la population âgée de 15 ans ou plus.
  La ville de Strasbourg rassemble près d'un tiers des bénéficiaires d'une reconnaissance administrative (alors qu'elle ne représente qu'un quart des habitants de l'Eurométropole).

9. in : Document de Diagnostic et d'Orientations Communautaires, Handicap - Septembre 2011 OSCAR - CUS

GRAPHIQUE N°22 : **La population adulte bénéficiant d'au moins une reconnaissance administrative du handicap au 12/13/07**



Source : MDPH, INSEE 2007 (in « DDOC - Handicap, septembre 2011 CUS)

- Enfin, près de 5 860 bénéficiaires de l'Allocation aux Adultes Handicapés sont recensés sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.
  Plus des deux tiers d'entre eux résident sur la ville de Strasbourg ; près de 800 bénéficiaires de la Prestation de Compensation du Handicap sont dénombrés ; et environ 1 180 enfants sont couverts par l'Allocation d'Education de l'Enfant Handicap.
  Au regard de leur revenus, plus de 40 % des bénéficiaires de l'AAH et/ou d'un complément ainsi que des bénéficiaires de l'AEEH ou retour au foyer disposent de ressources inférieures au seuil de pauvreté.

Au regard des besoins en logement, se pose d'emblée un problème de définition : «logement accessible... pour qui ?». En effet, des logements considérés par des organismes comme adaptés à certains handicaps se révèlent inadaptés pour d'autres. Selon les handicaps, les contraintes diffèrent.

De fait, «d'un point de vue quantitatif, il existe une grande diversité de besoins : logements diffus ou regroupés, aménagements d'unité de vie, accessibilité, structure spécialisée... [ ]. Ces besoins concernent une grande variété de personnes tant au niveau de l'âge que de la nature des difficultés.» (in 4ème PLH de l'Eurométropole de Strasbourg.
Aussi, faute de lisibilité, il parait particulièrement délicat d'avoir une analyse de l'offre de logements accessibles (et adaptés ou adaptables) sur le territoire de l'Eurométropole.

Concernant la demande, on comptabilise 665 demandes de logements adaptés ou adaptables sur l'Eurométropole de Strasbourg (Handilogis 67, depuis 2007), soit 56 % des demandes départementales : 390 logements adaptés et 274 logements accessibles ont été demandés. La majorité des demandes portent sur la ville de Strasbourg (294).

Les demandes portent essentiellement sur les rez-de-chaussée, les étages avec ascenseur, les rampes extérieures, l'accès aux transports en commun, les fauteuils roulants manuels et les douches extra-plates. Près de trois demandes de logement sur cinq concernent des logements de taille intermédiaires (F2 ou F3).
En 2010, sur l'ensemble des demandes portant sur le territoire, 145 ont abouti à un relogement.

En résumé, si la législation a évolué et différents outils ont été mis en oeuvre au cours des dernières années au niveau départemental (notamment la Maison départementale des personnes handicapées, Handilogis 67 et Psylogis), force est de constater que ces structures et ces dispositifs rencontrent des difficultés persistantes à faire se rencontrer l'offre et la demande.

- **Le handicap : un problème de représentation ?**

Les représentations liées à l'adaptation du logement renvoient très souvent à une stigmatisation du handicap, comportant le risque d'une spécialisation vue comme irréversible des locaux. Cela est d'autant plus vrai dans le parc privé. De fait, c'est également la perspective de la vacance d'un bien «déprécié» qui inquiète les propriétaires et les aides existantes pour l'adaptation sont largement méconnues (souvent de l'ensemble des acteurs de l'immobilier).

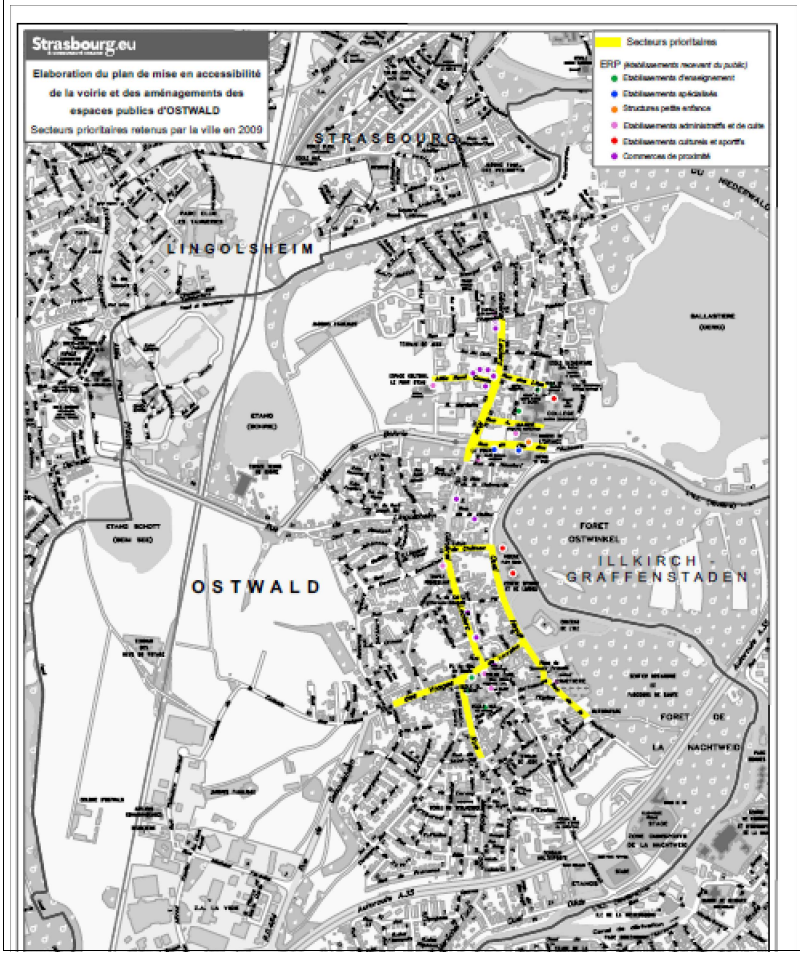
Ainsi seuls cinquante logements ont bénéficié d'une aide de l'ANAH suite à une demande de subvention pour la réalisation de travaux d'adaptation entre 2007 et 2010. Dans sept cas sur dix, il s'agit de l'adaptation de la salle de bain, dont la grande majorité des bénéficiaires sont des personnes âgées.

L'accessibilité du logement et de son environnement : des questions essentielles pour le devenir du territoire.

Une démarche, s'inscrivant dans les objectifs du 4ème PLH de l'Eurométropole de Strasbourg et dans les missions de la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées vise à recenser la diversité de l'offre de logements selon le degré de dépendance de leurs occupants potentiels et les aménagements/accompagnements qu'ils proposent.

Cette démarche, portée par le Service Habitat et le Service du Soutien à l'autonomie de l'Eurométropole de Strasbourg, a cherché à identifier les concepts de logements qui pourraient être promus pour répondre à la demande/aux besoins, ainsi que les secteurs sur lesquels des implantations pourraient être privilégiées. Les critères retenus sont notamment la localisation des établissements recevant du public et des services ainsi que l'accessibilité des transports en commun. Ces critères ont permis de dégager des zones à prioriser pour l'implantation de logements à destination des personnes âgées et/ou handicapées.

Illustration de définition de zones à prioriser pour l'implantation de logements à destination des personnes âgées et/ou handicapées : exemple de la commune d'Ostwald



Source : DDOC Handicap, CUS 2011

3.4. LES BESOINS DES JEUNES ADULTES

3.4.1. Les étudiants

On dénombre dans l'Eurométropole de Strasbourg environ 53 000 étudiants, soit plus de 80 % des effectifs de l'Académie de Strasbourg. L'attractivité des établissements d'enseignement supérieur pose la question du logement des étudiants.

Si plusieurs solutions s'offrent à eux, à des tarifs très variés, l'une des plus économiques reste l'offre gérée par le CROUS, soit environ 4 600 places. A côté de cette offre publique, existe un ensemble de foyers et de résidences dédiées. La plupart des étudiants se tournent vers le parc locatif privé.

Le parc du CROUS fait l'objet d'un important programme de réhabilitation depuis la fin des années 1990 et près de 70 % du parc est rénové.

Les réhabilitations englobent la mise aux normes et le confort (équipement sanitaire individuel, possibilité d'accès Internet, etc.).

En améliorant le confort des chambres, les réhabilitations des cités universitaires ont eu pour corollaire d'une part d'augmenter les loyers restant à la charge des étudiants, d'autre part de diminuer les capacités d'accueil des étudiants. L'offre en cités universitaires est ainsi passée de 3 430 lits en 1997 à 3 240 lits en 2007 et de fait, l'offre financièrement la plus accessible a été entamée en priorité.

L'évolution des modes de vie des étudiants ainsi que le développement de l'alternance, de l'apprentissage et des échanges (type ERASMUS) entraînent une modification des besoins (durée de location plus courtes, demandes de logements en cours d'années). Une offre nouvelle et diversifiée se développe en réponse : colocation (bailleurs publics et privés), grands logements partagés en unité de vie (CROUS), FJT (AMITEL). Le besoin va également aujourd'hui vers une offre plus pointue, destinée aux étudiants en 3ème cycle ainsi qu'aux chercheurs, avec la possibilité d'occupations ponctuelles.

Ce développement ne devra toutefois pas se faire au détriment d'une offre à destination des plus modestes, qu'il conviendra de continuer à préserver.

Eclairage

L'Eurométropole de Strasbourg a initié et/ou entrepris avec ses partenaires un ensemble d'actions à destination des étudiants, telles que :

- le renforcement de l'offre de logements par le développement de résidences étudiantes supplémentaires et l'identification de fonciers publics mobilisables ;
- la production spécifique de logements à destination des étudiants modestes, par la cession de foncier et la mise en relation de bailleurs sociaux avec les promoteurs ;
- l'amélioration qualitative de l'offre existante, par l'engagement de réhabilitations lourdes.

3.4.2. Les besoins des jeunes actifs

Le Plan Départemental pour le Logement des Jeunes (PDLJ), piloté par l'État et le Conseil Départemental du Bas-Rhin a été adopté en décembre 2007.

L'offre de logements pour les jeunes (Foyer du jeune travailleur, internats pour jeunes en formation qualifiante, etc.) n'a jamais été aussi basse, comme le révèle une enquête de l'URHAJ (Union Régionale pour l'Habitat des Jeunes). Ce constat se fonde sur la fermeture d'un FJT à Strasbourg et sur la suppression de l'offre d'internat de certains établissements scolaires qui se recentrent sur leur mission d'enseignement.

Parallèlement, le parc locatif privé n'est pas toujours accessible aux jeunes, actifs ou en mobilité professionnelle (apprentissage, mutation, etc.) et parfois isolés, du fait du niveau élevé des loyers d'une part et de la faiblesse de leurs revenus, de la difficulté de faire l'avance du dépôt de garantie et de l'absence de cautionnaire d'autre part.

Les jeunes en formation ou les jeunes actifs, qui débutent leur parcours professionnel, souvent ne disposent pas de ressources financières suffisantes et supportent des taux d'efforts trop importants pour être éligibles au Fonds de solidarité logement (FSL), ou perçoivent une rémunération équivalente au SMIC et dépassent les plafonds de ressources pour être éligibles au FSL.

Les besoins en logements s'établissent sur le nombre de stagiaires (7 000 à 8 000) et sur le nombre d'apprentis (environ 5 000 dans les 18 CFA de la métropole) et sont estimés à environ 900 places.

Les difficultés de logement rencontrées par certaines catégories de jeunes appellent une intervention de la puissance publique complémentaire aux dispositifs existants.

Les résultats d'une enquête menée en mars 2011 auprès d'un échantillon représentatif de jeunes de 16 à 30 ans apportent un éclairage sur leurs besoins en matière de logement : les niveaux de loyers et de garanties financières demeurent ainsi les principaux écueils mis en avant, de même que la méconnaissance des dispositifs institutionnels favorisant l'obtention d'un logement. Ils attendent ainsi d'être mieux accompagnés sur le sujet.

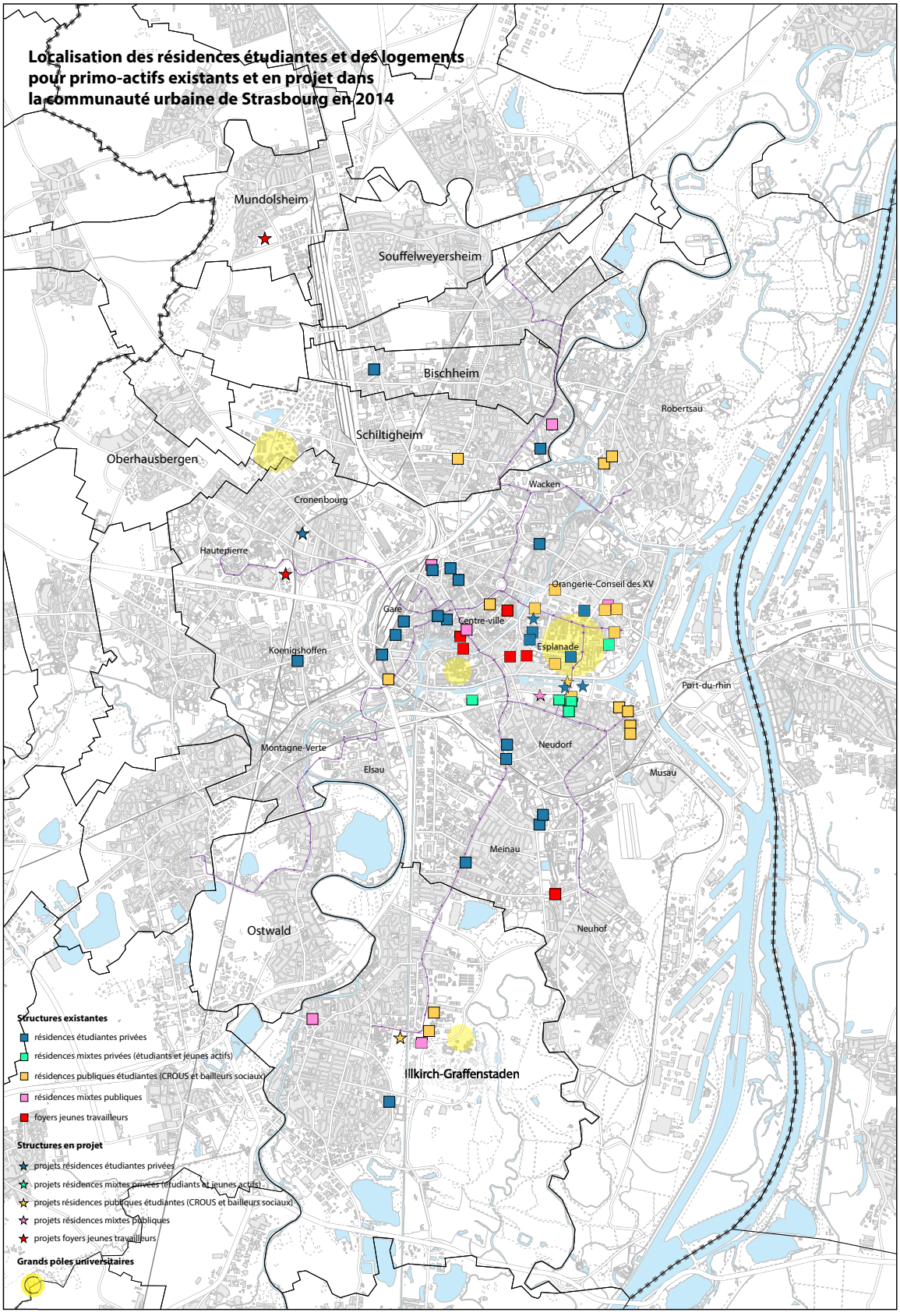
La catégorie des primo-actifs reste néanmoins aujourd'hui difficile à cerner : l'offre proposée doit répondre à la fois à un public de primo-actifs en début de parcours résidentiel et à un public qui relève du PDALPD, donc beaucoup plus modeste. Les FJT (Foyers de Jeunes Travailleurs) correspondent bien au besoin de ce premier public. Le CROUS développe également une offre destinée aux apprentis (public à mi-chemin entre étudiants et primo-actifs) sur le site d'Illkirch-Graffenstaden.

Eclairage

Au cours des dernières années, l'Eurométropole de Strasbourg et ses partenaires ont entrepris de mettre en œuvre diverses actions à destination de ce public spécifique :

- la production de logements via l'engagement de nouveaux projets de FJT et de logements passerelles, de logements en lien direct avec les lieux professionnels de l'apprentissage et l'étude du projet de résidence sociale à vocation hôtelière (RHVS) ;
- la production de petits logements, dont une part en loyers conventionnés, avec des promoteurs et les bailleurs sociaux ;
- la mise en place d'une Garantie des Risques Locatifs pour les ménages modestes.

CARTE N°26 : **Les résidences étudiantes et les logements pour primo-actifs existants et en projet en 2014**



Source : CUS - DUAH, 2014

3.5. LE LOGEMENT DES GENS DU VOYAGE

3.5.1. Définition

La catégorie juridique « Gens du Voyage » a été créée par la loi de 1969, qui règlemente le régime applicable aux personnes circulant en France sans domicile ni résidence fixe, et qui exercent une activité économique ambulante.

Cette loi a introduit les livrets de circulation - qui remplacent notamment le carnet anthropométrique institué par la loi de 1912 - et a institué la notion de commune de rattachement.

La loi du 5 juillet 2000, dite loi Besson, précise quant à elle dans son article 1er que les communes participent à l'accueil des Gens du Voyage dont l'habitat traditionnel est constitué de résidence mobile.

Elle impose de ce fait la création dans chaque département d'un schéma départemental d'accueil des Gens du voyage prévoyant les secteurs géographiques d'implantation des aires d'accueil permanentes. **Les communes de plus de 5 000 habitants figurent obligatoirement au Schéma départemental des gens du voyage.**

3.5.2. Le Schéma départemental d'accueil des gens du voyage du Bas-Rhin 2011-2017 (SDAGV)

La loi du 5 juillet 2000 relative à l'accueil et à l'habitat des gens du voyage vise à définir un équilibre entre, d'une part, la liberté constitutionnelle d'aller et venir et par conséquent la possibilité pour les gens du voyage de stationner dans des conditions décentes, et d'autre part, le souci des pouvoirs publics d'éviter des installations illicites, source de difficultés éventuelles avec les habitants sédentaires.

Le SDAGV 2011-2017 co-piloté par le Préfet du Bas-Rhin et le Président du Conseil Départemental a été signé le 29 juin 2012. Trois axes principaux structurent la réflexion qui se décline en 17 fiches actions sur 3 principaux thèmes : l'aménagement et le fonctionnement des aires, l'intervention sociale et la scolarisation.

En matière d'aménagement, le SDAGV prévoit ainsi :

- la création de 708 à 758 places d'accueil sur le département dont 358 sur la métropole ;
- 3 aires de grand passage ;
- sur le département dont 1 sur l'Eurométropole de Strasbourg ;
- la prise en compte des familles sédentarisées (ou en voie de sédentarisation) et en situation précaire[10].

Le dispositif actuel d'accueil des Gens du voyage de la métropole comporte 8 aires d'accueil permanentes - soit 281 places de stationnement - et 1 aire de grand passage située sur le ban communal d'Eschau pouvant accueillir les grands groupes de 50 à 100 caravanes.

Afin d'être en conformité avec le SDAGV, l'Eurométropole doit encore réaliser 3 aires d'accueil pour un total de 77 places :

- Fegersheim : 15 places ;
- Mundolsheim / Souffelweyersheim : 21 places ;
- Strasbourg 2 : 41 places.

3.5.3. Evolution du mode de vie des voyageurs

La tendance à l'ancrage territorial et à la sédentarisation des Gens du voyage est de plus en plus forte. Cette évolution s'explique par différents facteurs :

- l'augmentation du coût du voyage ;
- la précarisation de l'activité économique et ambulante ;

10. cf. page 31 du SDAGV 2011-2017

- la perception des minimas sociaux nécessitant des formalités administratives trimestrielles, voire mensuelles ;
- le vieillissement de la population ;
- et les difficultés de santé.

Dans ce contexte, une réflexion nationale a vu le jour afin d'envisager une offre d'accueil alternative à celles proposées dans le cadre des SDAGV : les terrains familiaux.

Les terrains familiaux, qu'ils soient privés ou publics, ont pour objectif de répondre à des situations intermédiaires entre itinérance et habitat fixe.

En effet, si les publics concernés restreignent considérablement leur pratique du voyage, ils n'ont pas pour autant renoncé à la vie en résidence mobile, où la caravane reste l'habitat principal.

Beaucoup d'entre eux souhaitent donc pouvoir acquérir ou louer une parcelle de terrain viabilisée leur permettant de séjourner sur place.

Pour ces voyageurs, la métropole est un point d'ancrage important, en particulier pendant la période hivernale durant laquelle la durée des séjours sur plusieurs aires d'accueil augmente d'année en année. Cette situation s'observe notamment sur l'aire de Strasbourg, située au niveau de la rue de Dunkerque.

A ce jour, les aires d'accueil ne permettent pas de répondre de façon pertinente aux besoins d'ancrage territorial. Ces équipements publics ont en effet été conçus de manière à assurer une rotation entre l'ensemble des groupes de voyageurs pour des séjours d'une durée limitée (1 mois renouvelable une fois en été, 6 mois maximum en hiver).

L'allongement de la durée des séjours force ainsi la Collectivité à échelonner les périodes de fermeture des aires d'accueil de manière à proposer des solutions de rabattement sur les aires en service, tout en garantissant l'accueil des groupes itinérants.

Non content de créer des tensions entre les voyageurs qui sont restés mobiles et ceux qui ne quittent plus leur emplacement, la congestion du dispositif d'accueil augmente le risque de stationnement illicite.

Les aménagements de terrains familiaux locatifs réalisés par la Collectivité dans les conditions prévues par la circulaire du 17 décembre 2003 permettraient de répondre d'une manière plus adaptée aux besoins des gens du voyage ancrés sur l'Eurométropole.

Contrairement aux aires d'accueil qui sont des équipements publics, les terrains familiaux sont occupés à titre privé par un groupe de locataires dont les modalités d'occupation (loyer et règlement intérieur) sont définies par une convention établie pour une durée d'un an minimum. Les terrains familiaux se caractérisent en outre par un habitat mixte où les constructions en dur (sanitaires, pièce à vivre avec coin cuisine) sont complétées par des caravanes faisant office de chambres à coucher.

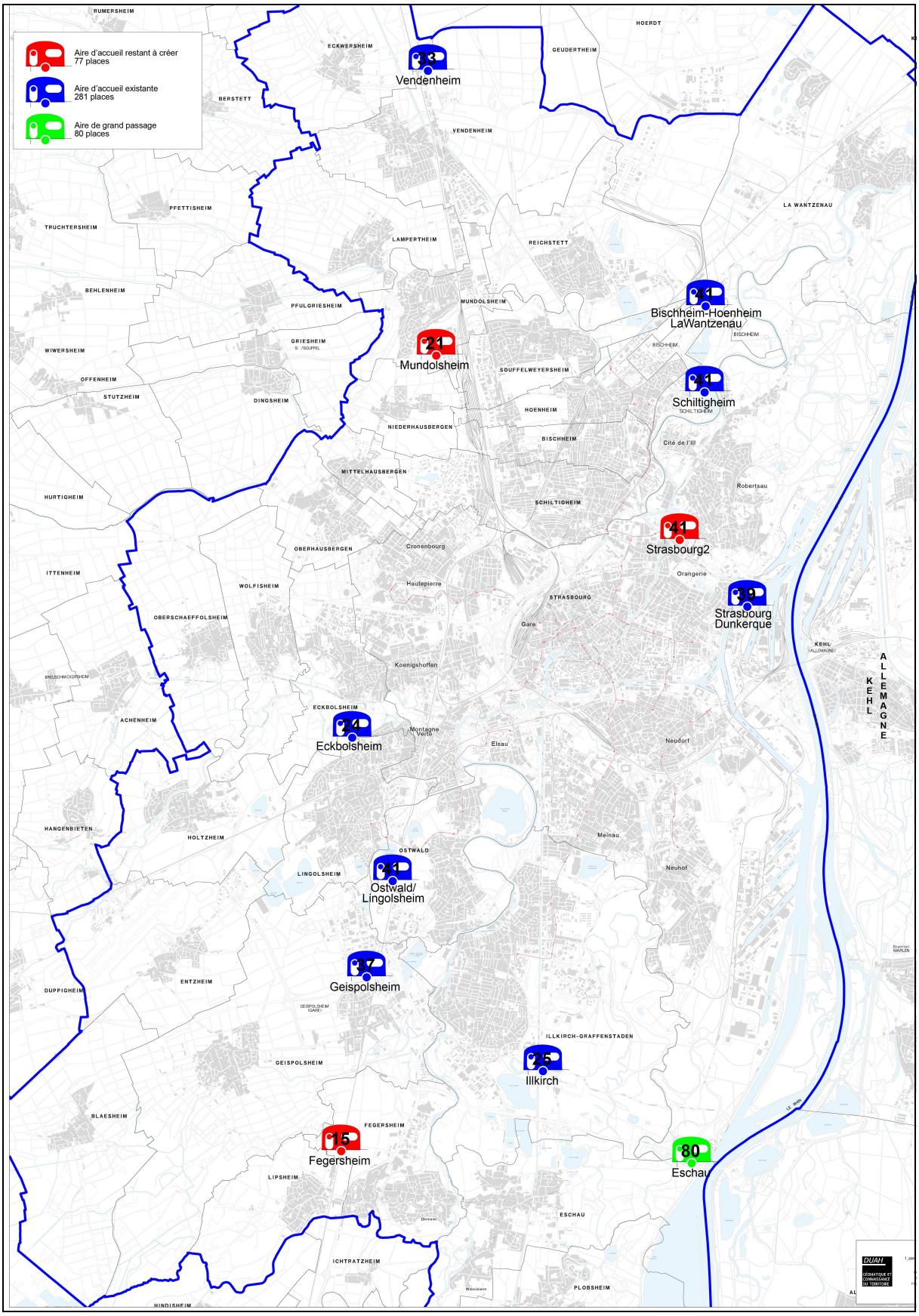


Résorption de l'habitat insalubre des terrains du 45 rue de l'Aéropostale au Polygone

Suite à l'arrêté d'insalubrité de juillet 2000, une concession d'aménagement a été confiée à DOMIAL prévoyant l'éradication du bidonville et la construction de 150 pavillons en PLAI.

A ce jour, 100 familles sur 150 ont été relogées. L'ensemble des opérations de résorption de l'habitat insalubre s'achèvera fin 2017.

CARTE N°27 : **Dispositif d'accueil des gens du voyage existant et à venir de l'Eurométropole de Strasbourg**



Source : CUS - Service des gens du voyage 2014

Eléments de synthèse :

« Besoins en logements »

En termes d'offre de logements (stock) et de fonctionnement du marché immobilier (flux), l'Eurométropole de de Strasbourg se caractérise par une forte différenciation entre Strasbourg, les communes de 1ère couronne et celles de la 2ème couronne.

Dans l'Eurométropole, concernant l'offre de logements, on observe :

- une progression différenciée du nombre de logements en plus de 45 ans (entre 1968 et 2014). Il a ainsi été multiplié par 3 dans les communes de la 2ème couronne et par 1,7 à Strasbourg qui compte néanmoins encore plus de 60 % des logements de la métropole en 2014 ;
- un taux de vacance qui augmente sensiblement en volume entre 2009 et 2014 (+ 2 285 logements), mais en proportion, il se situe toujours au bon niveau permettant le fonctionnement normal du marché immobilier (autour de 7 %) ;
- une prédominance des appartements, essentiellement à Strasbourg (93 % des logements). Les maisons individuelles sont majoritaires en 2ème couronne (62 %), ce qui a une incidence sur le vieillissement de ces territoires, compte tenu de la faible rotation dans ce type de parc, lié en grande partie au statut d'occupation (propriétaire) majoritaire dans ce dernier. Cependant, les tendances récentes (2009-2014) montrent une forte dynamique de diversification avec + 47 % de création d'appartements alors que l'augmentation des maisons y reste la plus modérée.
- Près de la moitié des résidences principales sont de taille intermédiaire (3 et 4 pièces). La part des grands logements est plus importante à mesure que l'on s'éloigne du cœur de métropole. Cette distribution des résidences principales explique en partie les difficultés à loger les familles dans les communes urbaines ;
- la proportion de propriétaires est en augmentation constante malgré des niveaux de prix élevés, qui ne permettent pas à toutes les franges de la population d'accéder à la propriété ;
- une mobilité résidentielle des ménages relativement forte, corrélée au type de logement (maison ou appartement) et moins importante parmi les occupants de maisons individuelles ;
- 30 % de logements privés potentiellement indignes repérés au niveau départemental se concentre sur la métropole sans toutefois relever de véritables poches où se concentre ce type de parc ;

L'analyse des flux et de la vitalité du marché immobilier dans la métropole indique :

- après une longue période d'atonie au cours de la décennie 2000, la construction neuve connaît un net redressement à partir de 2010. Ainsi, la moyenne des logements commencés entre 2010 et 2016 atteint et dépasse même les objectifs du PLUI avec plus de 3 300 logements construits par an.
- plus de 60 % des logements neufs ont été construits à Strasbourg entre 2010 et 2016. Sur la même période, la 1ère et la 2ème couronne ont concentré approximativement la même part de la construction (20 %) ;
- les logements collectifs dominent la production de logements, signe de réels efforts de diversification de l'offre, particulièrement dans les communes de 2ème couronne, où ils constituent 75 % des logements commencés ;
- selon les années, la part de maisons individuelles oscille entre 6 et 11 % de la production totale dans la métropole entre 2010 et 2016. Ce phénomène conjugué à la croissance des prix de l'immobilier contraint certains ménages et notamment les jeunes familles à quitter la métropole ;
- les loyers du parc privé continuent à augmenter même si le loyer médian observé dans l'Eurométropole reste modéré par rapport à celui pratiqué dans des agglomérations comparables comme Nantes. Les tensions sur le marché locatif demeurent néanmoins importantes au regard de la paupérisation des ménages ;
- Malgré une augmentation sensible, le parc social demeure insuffisant au regard des obligations instaurées par la Loi SRU et des besoins persistant de la population (un ménage sur quatre en grande difficulté financière).

[...]

[...]

En matière de réponse à des besoins spécifiques, on peut retenir :

- la saturation du dispositif d'hébergement d'urgence mais aussi des objectifs de restructuration, d'amélioration et d'humanisation des dispositifs et des réponses existantes ;
- l'émergence et la croissance de besoins pour les personnes âgées, parfois difficiles à satisfaire en matière de logement social, de structures médicalisées accessibles type EHPAD, de maintien à domicile ;
- l'évolution de la législation pour une meilleure prise en compte de l'habitat des personnes handicapées, mais des difficultés à faire coïncider offre et demande entre les différents outils mis en œuvre ;
- une bonne structuration de l'offre à destination des étudiants, avec des objectifs d'amélioration et de déploiement de celle-ci, mais en revanche des difficultés accrues pour les apprentis et les jeunes adultes pour lesquels le parc locatif privé n'est pas toujours accessible ;
- les réponses limitées en termes d'aires d'accueil des gens du voyage, qui ne répondent pas totalement aux besoins, impliquant des reports vers d'autres sites non prévus pour cet usage.

Enjeux

Avoir une réponse aux besoins nécessite la production d'environ 3 000 logements par an pour atteindre l'ambition démographique de 50 000 habitants.

Les enjeux de mixité et de diversité sociale, correspondant aux objectifs affichés du PLH en vigueur, se déclinent largement en termes de politique de l'habitat, notamment via la répartition des statuts d'occupation du logement (propriétaire, locataire, accédant, locataire social), mais aussi au travers de l'équilibre des différents types de logement (grands, petits).

Ces enjeux sont différents suivant les territoires. Ainsi, le développement de l'offre en grands logements à Strasbourg pourrait participer au maintien des familles dans la métropole, alors que le développement de logements sociaux en deuxième couronne participerait d'une intégration solidaire de l'offre sociale sur le territoire.

Au-delà des enjeux généraux de la politique de l'habitat, il est nécessaire d'identifier et de répondre à certains besoins spécifiques (notamment les personnes âgées avec de faibles ressources, les personnes handicapées, les jeunes adultes ou les gens du voyage).

Enfin, au-delà de la faible part de l'habitat potentiellement indigne, il existe un enjeu à veiller à la qualité et à la durabilité du parc, qu'il soit existant ou futur.

Durant les dernières années (2010-2016), des changements sensibles sont à noter :

D'abord, la construction neuve atteint et dépasse les objectifs du PLH, franchissant même la barre des 4 000 logements en 2015.

Ensuite, l'accroissement des logements sociaux est également à noter avec + 1 800 logements entre 2014 et 2015 contre une moyenne de 750 logements les années précédentes.

Enfin, des signes de rééquilibrage sont également sensibles entre les différentes entités de l'Eurométropole avec la confirmation de l'augmentation des propriétaires à Strasbourg et la diversification de l'offre en logements dans les petites communes avec plus d'appartements en locatif notamment social.

Ces changements vont dans le sens des objectifs du PLUI. Ils méritent cependant d'être confirmés dans le temps pour avoir l'impact souhaité sur le marché du logement et sur le rééquilibrage entre communes et quartiers de l'Eurométropole.

III. LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE

L'Eurométropole de Strasbourg représente un poids économique important au sein de la région tant par la présence d'un tissu économique diversifié que par le nombre d'emplois implantés sur son territoire. Elle connaît actuellement comme les autres métropoles françaises de profondes mutations de son tissu économique. L'offre immobilière et foncière à vocation d'activités devra dans ce contexte permettre de répondre aux besoins des entreprises présentes et à venir.

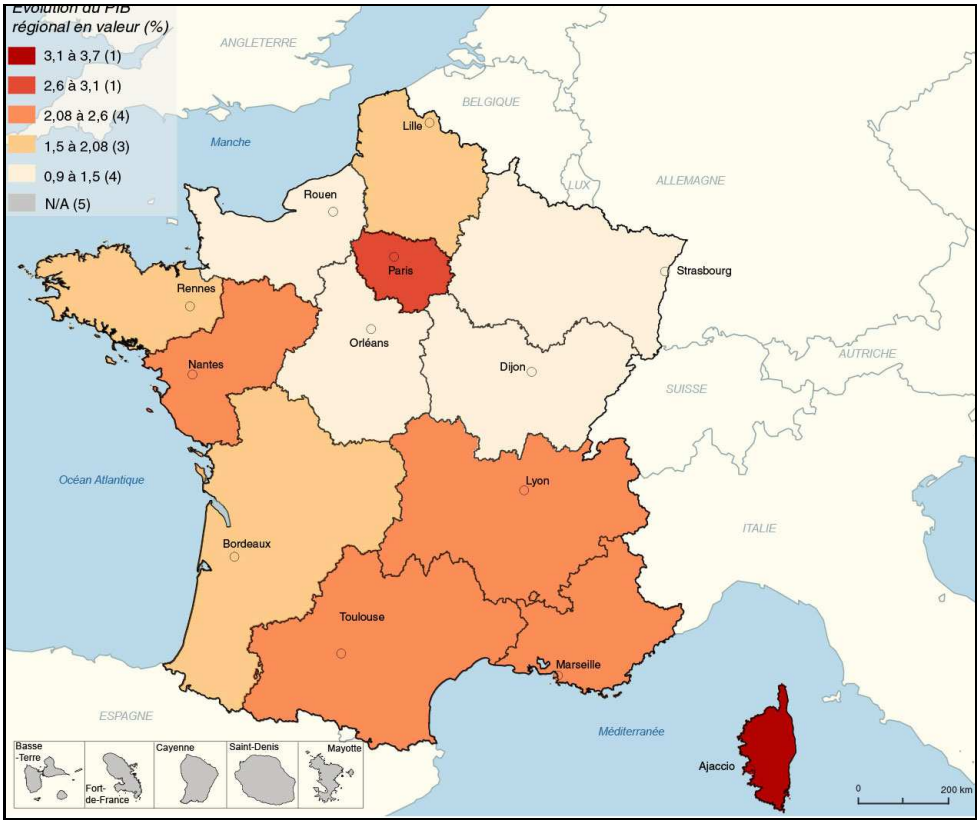
1. UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE À CONFORTER

1.1. DES COMPARAISONS NATIONALES DONT LES EVOLUTIONS SONT MOINS FAVORABLES AU COURS DE LA DERNIÈRE DÉCENNIE

- Une moindre performance de l'évolution de la richesse

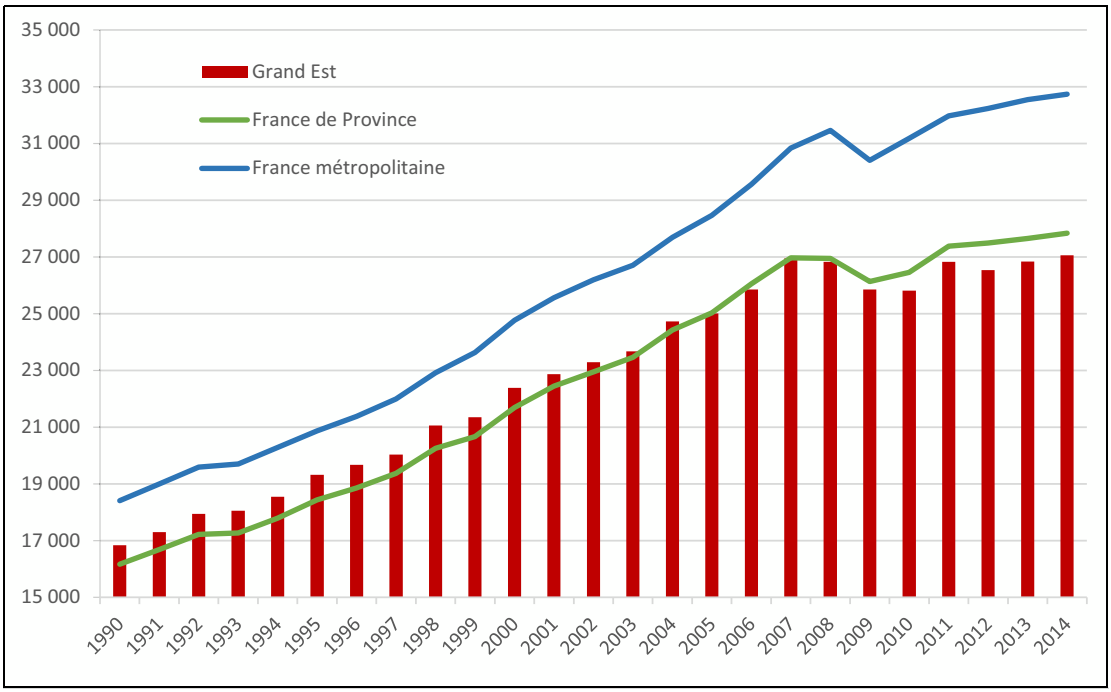
Le PIB par habitant en région Grand Est s'élève à 27 059 € par habitant en 2014, pour une moyenne en province (ensemble des régions de la France métropolitaine hors Île-de-France) de 27 836 €. La région Grand Est est en 7e position du classement des régions en fonction du PIB par habitant, hors Île-de-France.

CARTE N°28 : **Evolution annuelle moyenne du PIB en valeur, entre 2004 et 2014**



*Source : INSEE **2004-2014***

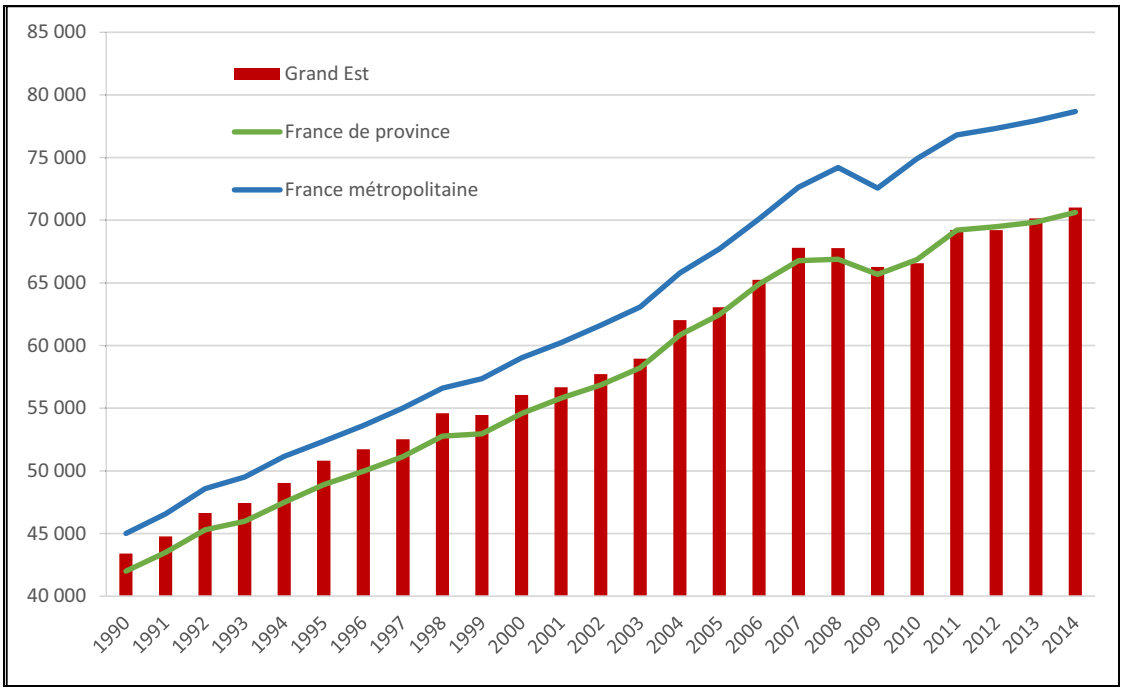
GRAPHIQUE N°30 : **Produit intérieur brut régional en euros par habitant, de 1990 à 2014**



Source : INSEE

La région Grand Est se classe en 4e position au classement des régions en fonction du PIB par emploi (hors Île-de-France). Elle est devancée par les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Auvergne-Rhône-Alpes et Normandie.

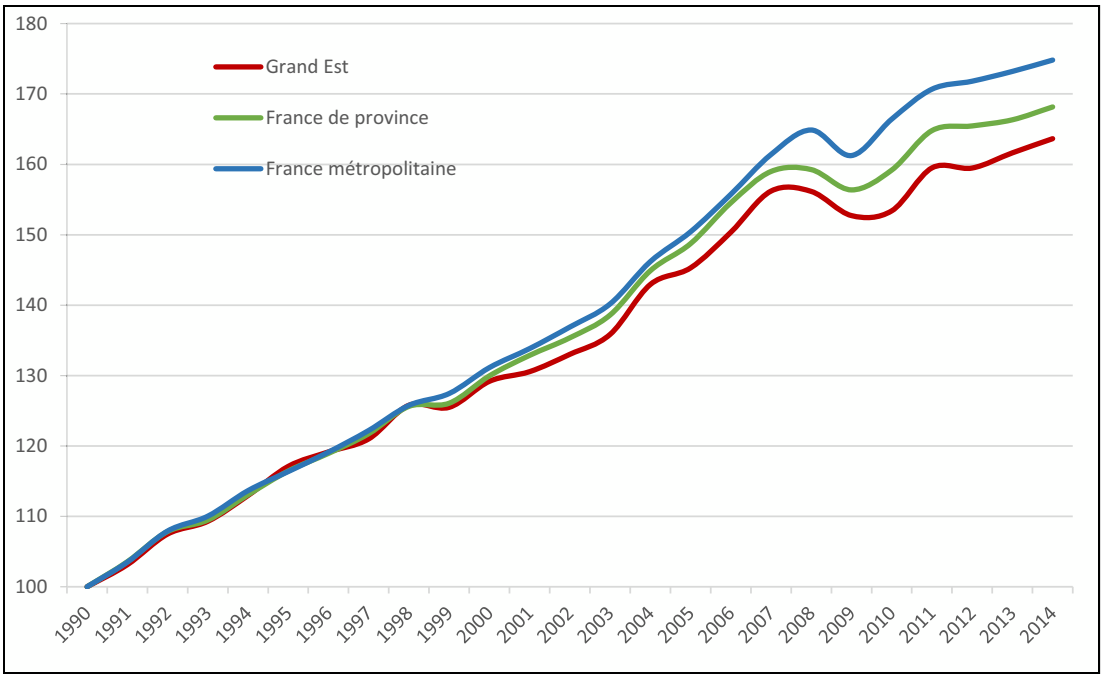
GRAPHIQUE N°31 : **Produit intérieur brut régional en euros par emploi, de 1990 à 2014**



Source : INSEE

La progression du PIB par emploi en région Grand Est est inférieure à celle de la France métropolitaine depuis plus d'une quinzaine d'années.

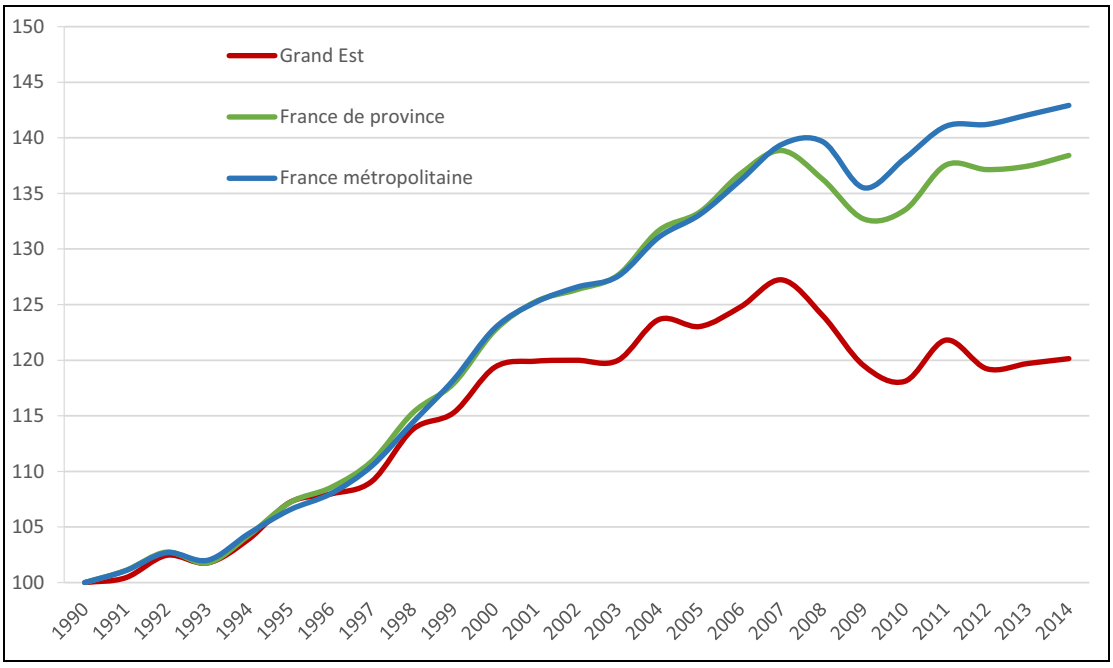
GRAPHIQUE N°32 : **Evolution du produit intérieur brut régional par emploi (base 100 en 1990)**



Source : INSEE

L'évolution comparée du PIB en volume en région Grand Est, en province (métropole hors Île-de-France) et en France métropolitaine confirme cette moindre performance de la région Grand Est.

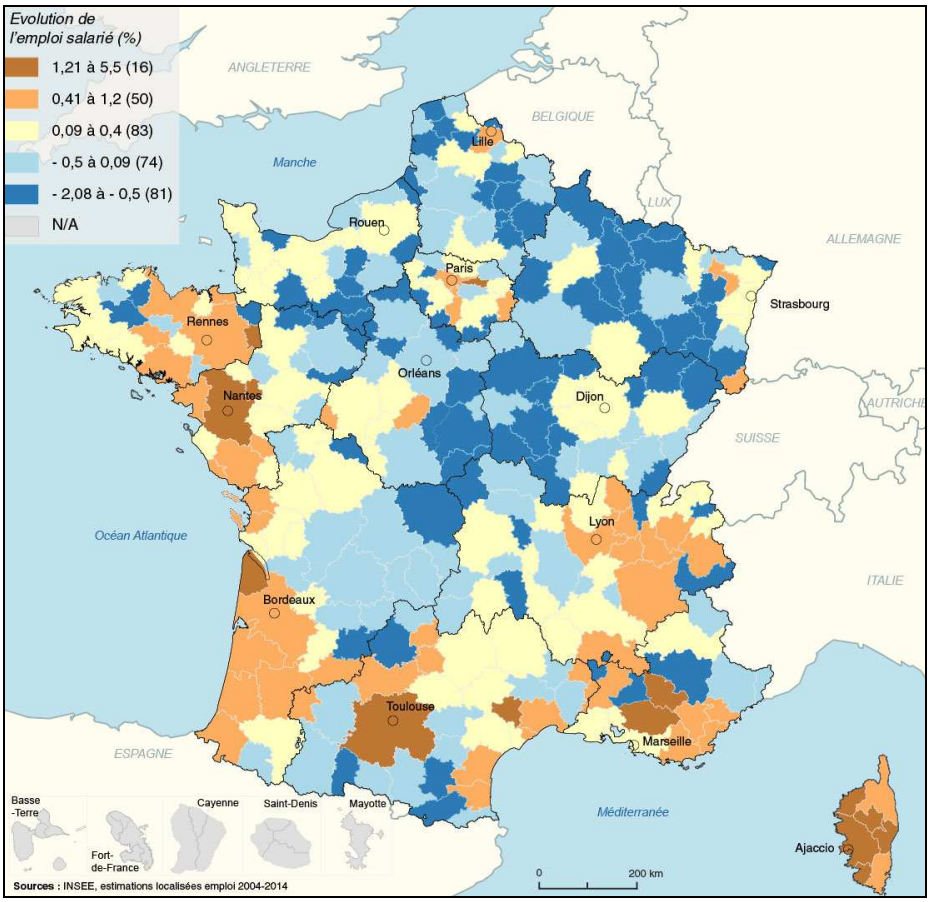
GRAPHIQUE N°33 : **Evolution du produit intérieur brut régional en volume (base 100 en 1990)**



Source : INSEE

- une dynamique de création d'emplois plus modérée que dans la plupart des métropoles au cours des dernières années

CARTE N°29 : **Evolution annuelle moyenne de l'emploi salarié par zone d'emploi entre 2004 et 2014**



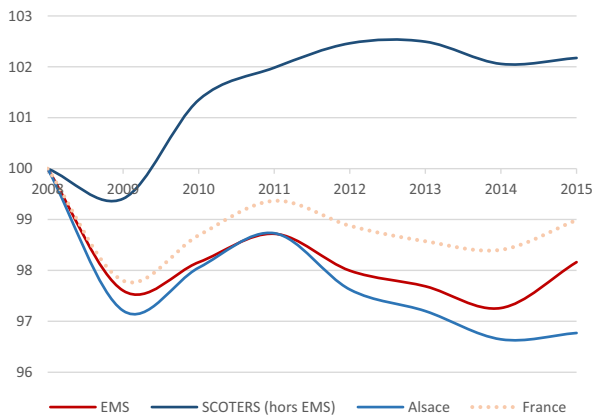
La carte de l'évolution de l'emploi salarié entre 2004 et 2014 fait apparaître une opposition entre d'une part, un «grand Sud» et un arc atlantique dynamiques, et d'autre part un grand quart nord-est caractérisé par un mouvement global de baisse de l'emploi.

Le taux de croissance annuel moyen de l'emploi salarié est moins soutenu dans la zone d'emploi de Strasbourg que dans celles des autres grandes métropoles françaises.

Concernant l'évolution de l'emploi salarié privé à l'échelle de l'Eurométropole, le niveau de 2015 est toujours en dessous de ce qu'elle connaissait en 2008, avant la crise.

A l'inverse, le niveau d'emploi du SCOTERS hors Eurométropole se stabilise depuis 2012, à un niveau supérieur à celui de 2008.

GRAPHIQUE N°34 : **Evolution comparée de l'emploi salarié privé (base 100 en 2008)**



Source : ACOSS-URSSAF

La comparaison avec les principales métropoles françaises confirme la difficulté de la zone d'emploi strasbourgeoise à retrouver son niveau d'emploi d'avant la crise.

TABLEAU N°29 : **Evolution de l'emploi salarié privé dans les zones d'emploi des principales métropoles françaises**

Zones d'emploi	Emploi salarié en 2015	Évolution entre 2008 et 2015	
		en nombre	en %
Toulouse	449 558	34 800	8,4
Bordeaux	373 540	22 420	6,4
Nantes	340 650	20 415	6,4
Montpellier	183 412	10 889	6,3
Lyon	672 006	29 468	4,6
Lille	293 441	10 095	3,6
Rennes	233 380	7 839	3,5
Marseille - Aubagne	383 033	7 810	2,1
Strasbourg	209 010	-2 633	-1,2
Grenoble	235 802	-5 749	-2,4
Rouen	218 462	-11 015	-4,8
Nancy	133 264	-7 537	-5,4
Mulhouse	115 879	-9 642	-7,7

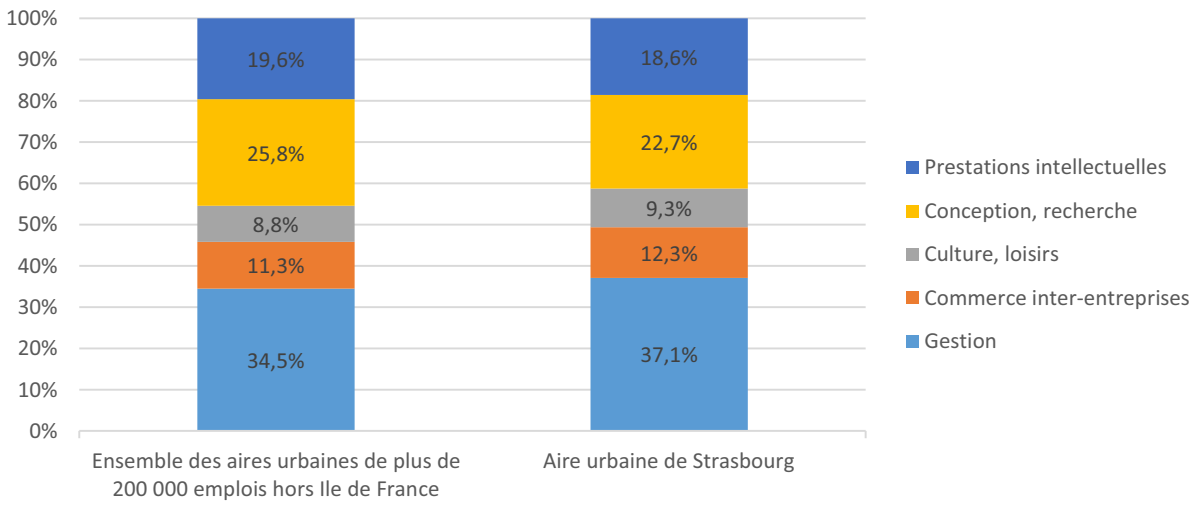
Source : ACOSS-URSSAF

■ Des fonctions métropolitaines qui restent dans la moyenne des autres agglomérations

L'INSEE a réparti l'ensemble des actifs en 15 fonctions métropolitaines définies à partir de la profession exercée. Sur cette base, 5 fonctions sont spécifiquement présentes dans les grandes aires urbaines françaises : commerce inter-entreprises, conception-recherche, culture-loisirs, gestion et prestations intellectuelles. Au sein de ces 5 fonctions, seuls les cadres ont été retenus pour approcher les fonctions stratégiques et constituent les cadres des fonctions métropolitaines (CFM). Cette approche se substitue à celle des emplois métropolitains supérieurs (Eurométropole de Strasbourg) en vigueur dans les années 90.

.

GRAPHIQUE N°35 : **Répartition des CFM en 5 fonctions en 2014**

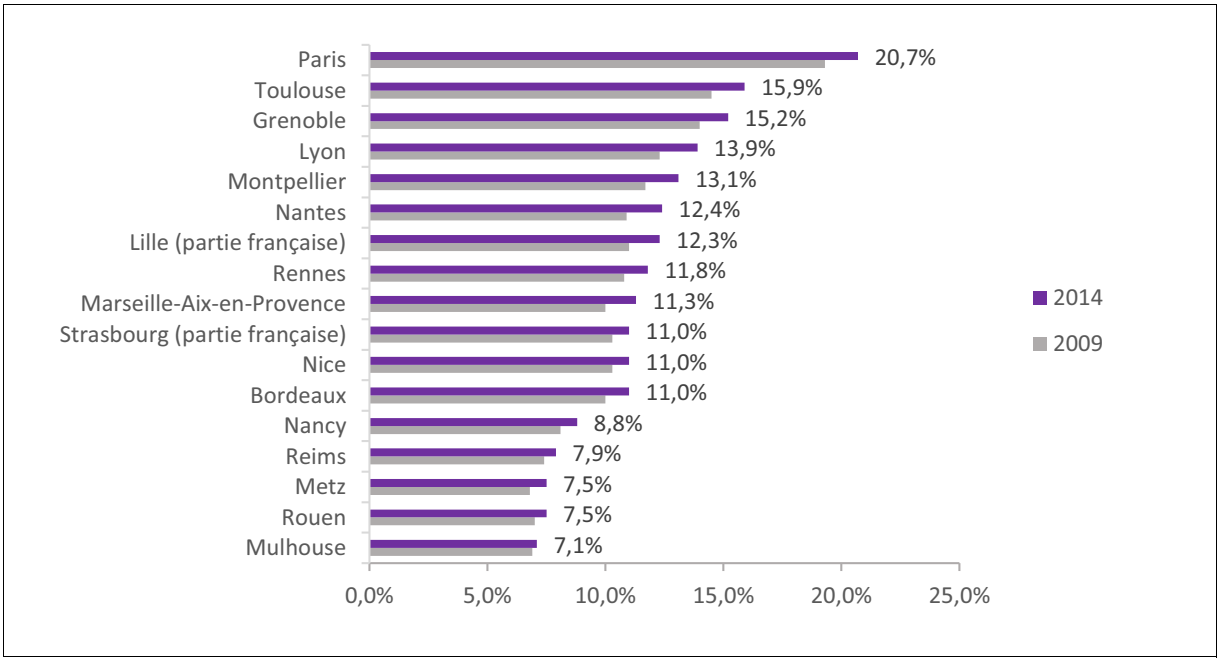


Source : INSEE (recensement de la population)

En 2014, les cadres des fonctions métropolitaines représentent 11,0 % des emplois de l'aire urbaine strasbourgeoise, ce qui la positionne en-dessous de la moyenne des aires urbaines de plus de 200 000 emplois (hors Ile-de-France), qui est 12,1 %.

Strasbourg reste bien positionnée par rapport aux autres métropoles françaises dans les fonctions de gestion, commerce inter-entreprises et loisirs-culture.

GRAPHIQUE N°36 : **Part des cadres des fonctions métropolitaines dans les emplois en 2009 et 2014**

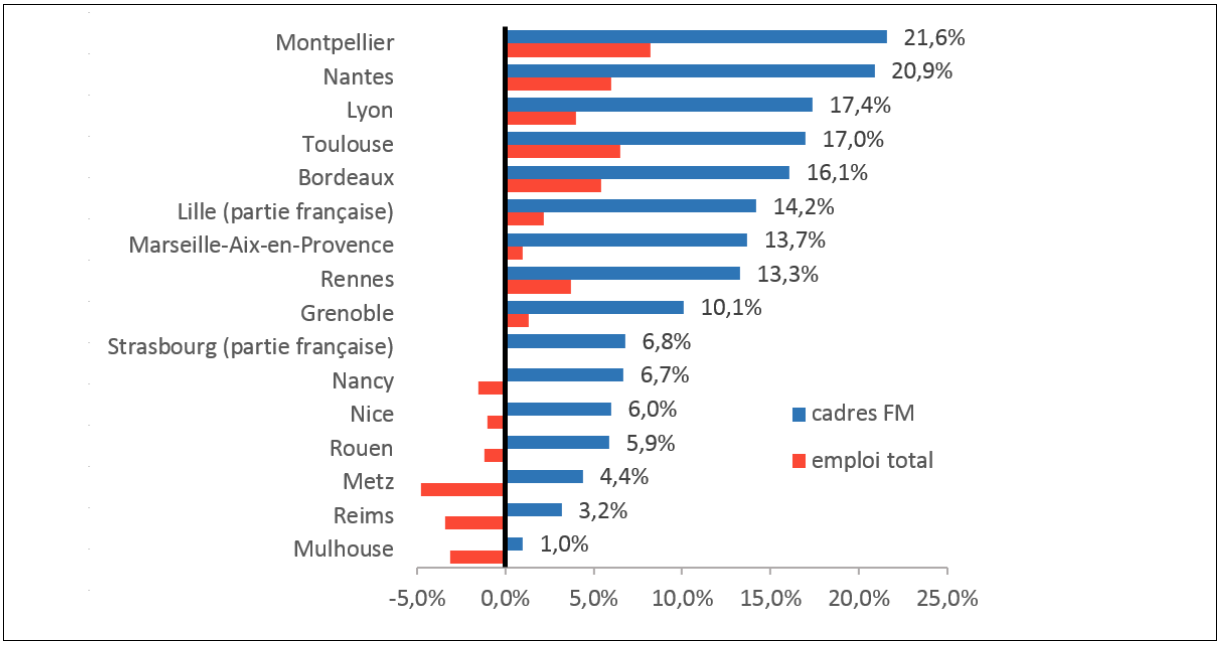


Source : INSEE (recensements de la population)

Au sein des fonctions métropolitaines, la part des cadres des fonctions métropolitaines (CFM) constitue un indicateur de l'insertion des villes dans l'économie de la connaissance et de leur attractivité. Même si Paris maintient sa prépondérance, la part des cadres des fonctions métropolitaines progresse dans les principales aires urbaines françaises. L'aire urbaine de Strasbourg voit sa part de cadres des fonctions métropolitaines progresser, passant de 10,3 % de l'emploi total en 2009 à 11,0 % en 2014. Cette progression a été continue au cours des dernières décennies. L'INSEE recensait 14 600 emplois CFM dans l'aire urbaine strasbourgeoise en 1982. En 2014, on y dénombre 37 400 emplois CFM.

L'emploi CFM augmente nettement plus vite que l'emploi total. Dans l'aire urbaine strasbourgeoise, alors que l'emploi total est resté relativement stable durant la période 2009-2014, l'emploi des cadres des fonctions métropolitaines a augmenté de 6,8 %. Ceci souligne l'importance du rôle de la métropole dans l'accueil de fonctions supérieures.

GRAPHIQUE N°37 : **Evolution de l'emploi total et de l'emploi des cadres des fonctions métropolitaines entre 2009 et 2014**



Source : INSEE (recensements de la population)

1.2. UNE FEUILLE DE ROUTE : STRASBOURG ECO 2030

L'Eurométropole de Strasbourg a présenté en 2009 sa stratégie de développement économique qui vise à affirmer Strasbourg comme « le laboratoire européen où se construit l'avenir ». Prenant acte du constat que Strasbourg a perdu du terrain au niveau économique par rapport aux autres métropoles françaises et européennes ces dernières années, la collectivité a identifié :

- **5 valeurs caractéristiques de la métropole strasbourgeoise - les 5E** : Strasbourg européenne, entreprenante, expérimentale, écologique et éthique ;
- **4 secteurs clés** : technologies médicales et thérapies nouvelles, mobilités innovantes et multimodales, tertiaire supérieur international et activités créatives ;
- **5 axes opérationnels transversaux** déclinés chacun en plusieurs actions : entreprenariat, innovation, équipements et infrastructures, rayonnement et attractivité, emploi et compétences ;
- **7 projets phares** à inscrire dans la durée : un quartier d'affaires international, un grand projet urbain transfrontalier, une stratégie d'accessibilité internationale, un parc d'innovation international, un pôle technologies médicales au sein de l'hôpital, une pépinière franco-allemande, un dispositif complet d'accompagnement à la création d'entreprise.

En 2015, un important travail d'actualisation de la stratégie de développement économique a été réalisé, dans le but de renforcer l'approche collective et collaborative de la démarche, sans créer toutefois de rupture avec les grandes lignes de la stratégie initiale. La stratégie de développement économique «Strasbourg Eco 2030» affiche l'ambition de s'appuyer sur les singularités du territoire, d'une part, et sur une gouvernance en réseau par les acteurs économiques locaux, d'autre part. L'objectif est de créer 27 000 emplois à l'horizon 2030, tel qu'il est inscrit dans le plan local d'urbanisme intercommunal.

La feuille de route Strasbourg Eco 2030 se compose ainsi d'une trentaine de stratégies opérationnelles, visant notamment à accroître l'attractivité du territoire, favoriser l'innovation, promouvoir l'entrepreneuriat, ou encore optimiser la fluidité du marché du travail d'après les besoins en main-d'œuvre des entreprises locales et les ressources en compétences du territoire.

2. LE MARCHÉ DU TRAVAIL DANS L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG

En 2014, l'Eurométropole de Strasbourg représente 42 % des actifs, 53 % des emplois et 54 % des chômeurs du département.

TABLEAU N°30 : **Population active et emploi en 2014**

	Actifs	Actifs occupés	Emplois	Chômeurs	Taux de chômage	Emplois /actifs
Strasbourg	129 044	104 491	160 631	24 554	19,0%	1,24
Première couronne	59 155	50 508	51 627	8 646	14,6%	1,02
Deuxième couronne	42 393	38 831	34 526	3 562	8,4%	0,81
EMS	**230 592**	**193 830**	**246 784**	**36 762**	**15,9%**	**1,07**
SCOTERS hors EMS	44 670	41 097	22 555	3 573	8,0%	0,5
SCOTERS	275 262	234 927	269 339	40 335	14,7%	0,98
Bas-Rhin hors SCOTERS	269 764	242 312	194 591	27 452	10,2%	0,72
Bas-Rhin	545 026	477 239	463 930	67 787	12,4%	0,85
Poids de l'EMS dans le Bas-Rhin	**42,3%**	**40,6%**	**53,2%**	**54,2%**		

Source : INSEE (recensement de la population) ; Champ : actifs, actifs occupés et chômeurs âgés de 15 à 64 ans

Deux sources principales, dont le champ et la périodicité diffèrent, permettent d'appréhender l'emploi :

- le **Recensement de la Population (RP)** qui permet de connaître l'ensemble des emplois présents sur un territoire **(dernières données disponibles :** 2014).

Avertissement méthodologique : Le recensement de la population a fait l'objet d'une rénovation en 2004. Depuis cette date, la méthode du recensement est basée sur des cycles de collecte de 5 ans. Le millésime 2009 est ainsi obtenu à partir des enquêtes annuelles de 2007, 2008, 2009, 2010 et 2011. De la même manière, le millésime 2014 est obtenu à partir des enquêtes des années 2012 à 2016. La comparaison des recensements 2009 et 2014 est rendue rigoureuse dans la mesure où les deux cycles (2007-2011 et 2012-2016) sont strictement distincts.
La rénovation du recensement permet en outre de mieux prendre en compte les actifs ayant un emploi, même occasionnel ou de courte durée, et qui sont par ailleurs étudiants, retraités ou chômeurs.

- **l'Union de Recouvrement pour la Sécurité Sociale et les Allocations Familiales (URSSAF)** qui appréhende l'emploi salarié privé avec une périodicité annuelle. Le champ de l'URSSAF couvre l'ensemble des cotisants exerçant leur activité en France (Métropole et Dom) dans le secteur concurrentiel qui comprend tous les secteurs d'activité économique sauf les administrations publiques (codes 841 et 842 de la NACE), l'éducation non marchande (établissements d'enseignement relevant de l'Etat ou des collectivités locales), la santé non marchande et l'emploi par les ménages de salariés à domicile.

2.1. L'EMPLOI TOTAL

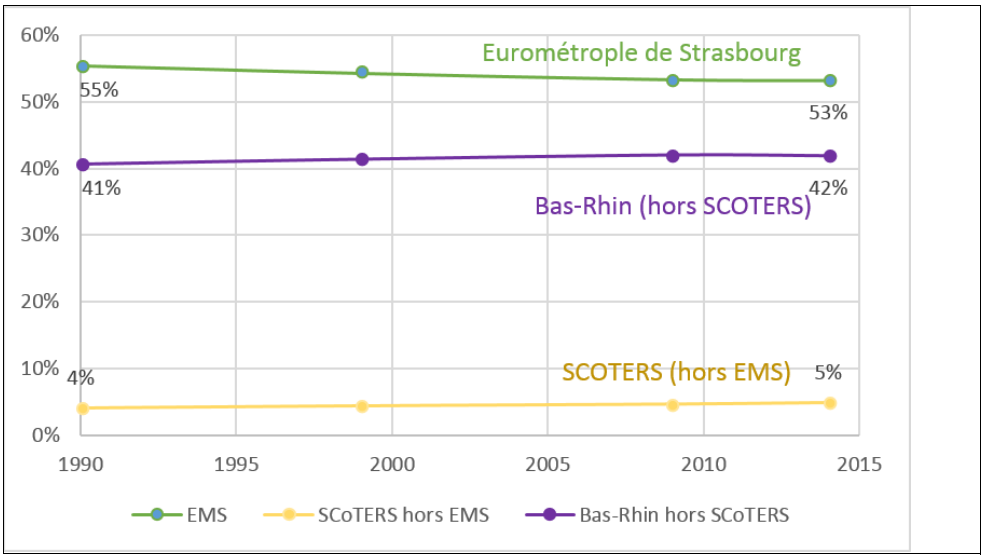
2.1.1. L'Eurométropole de Strasbourg : un poids majeur dans l'emploi du département qui reste stable

L'Eurométropole tient une place prépondérante dans l'économie bas-rhinoise, avec en 2014 près de 247 000 emplois, soit 53 % de l'ensemble des emplois du département et 92 % des emplois de la région de Strasbourg.

Depuis 1990, la part des différents territoires (Eurométropole, SCOTERS hors Eurométropole et Bas-Rhin hors SCOTERS) dans l'emploi du Bas-Rhin reste quasiment stable :

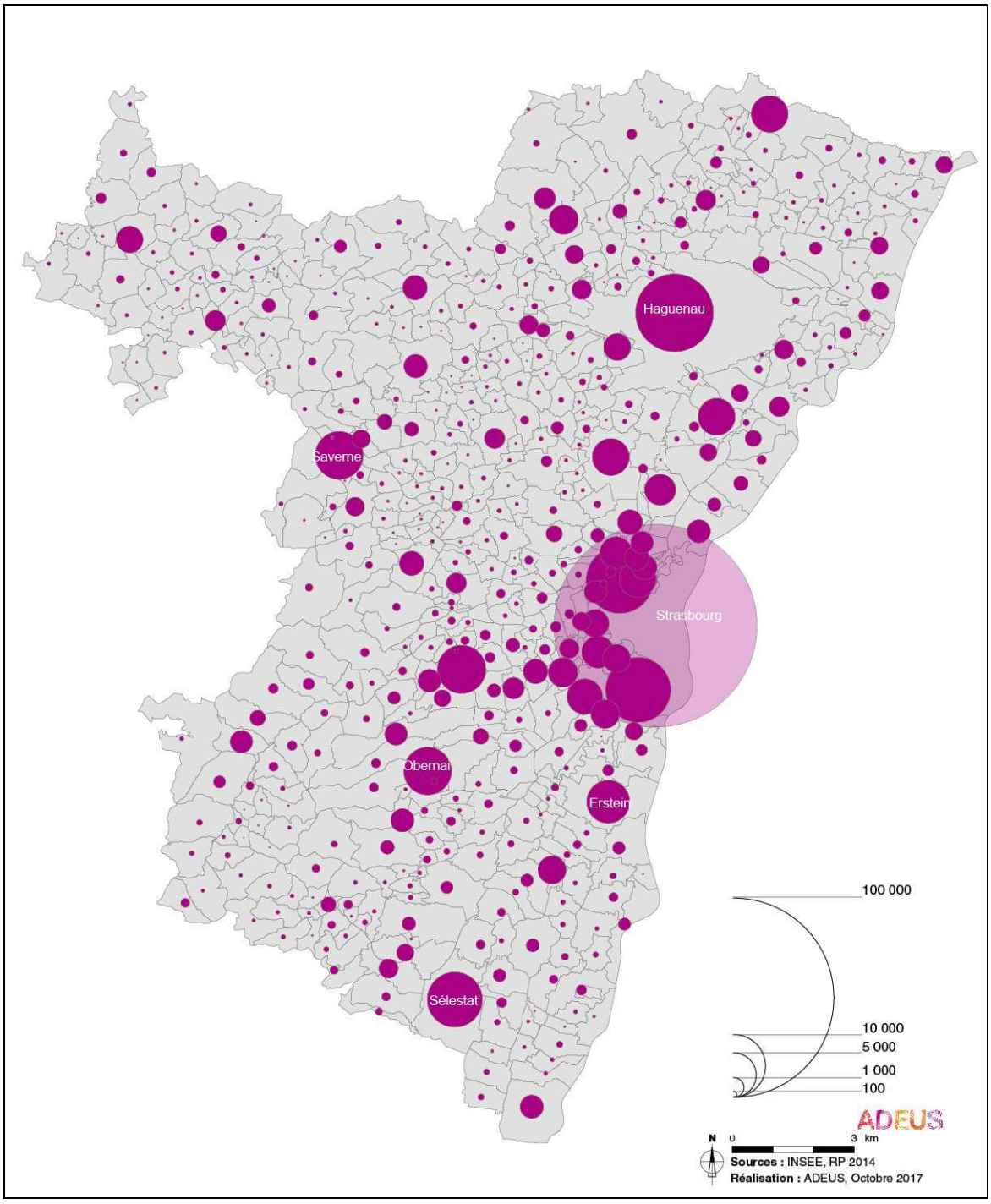
- 53 % pour l'Eurométropole en 2014 contre 55 % en 1990,
- 5 % pour le SCOTERS hors Eurométropole contre 4 % en 1990,
- 42 % pour le Bas-Rhin hors SCOTERS contre 41 % en 1990.

GRAPHIQUE N°38 : **Part dans l'emploi du Bas-Rhin**



Source : INSEE (recensements de la population)

CARTE N°30 : **Nombre d'emplois par commune dans le Bas-Rhin en 2014**



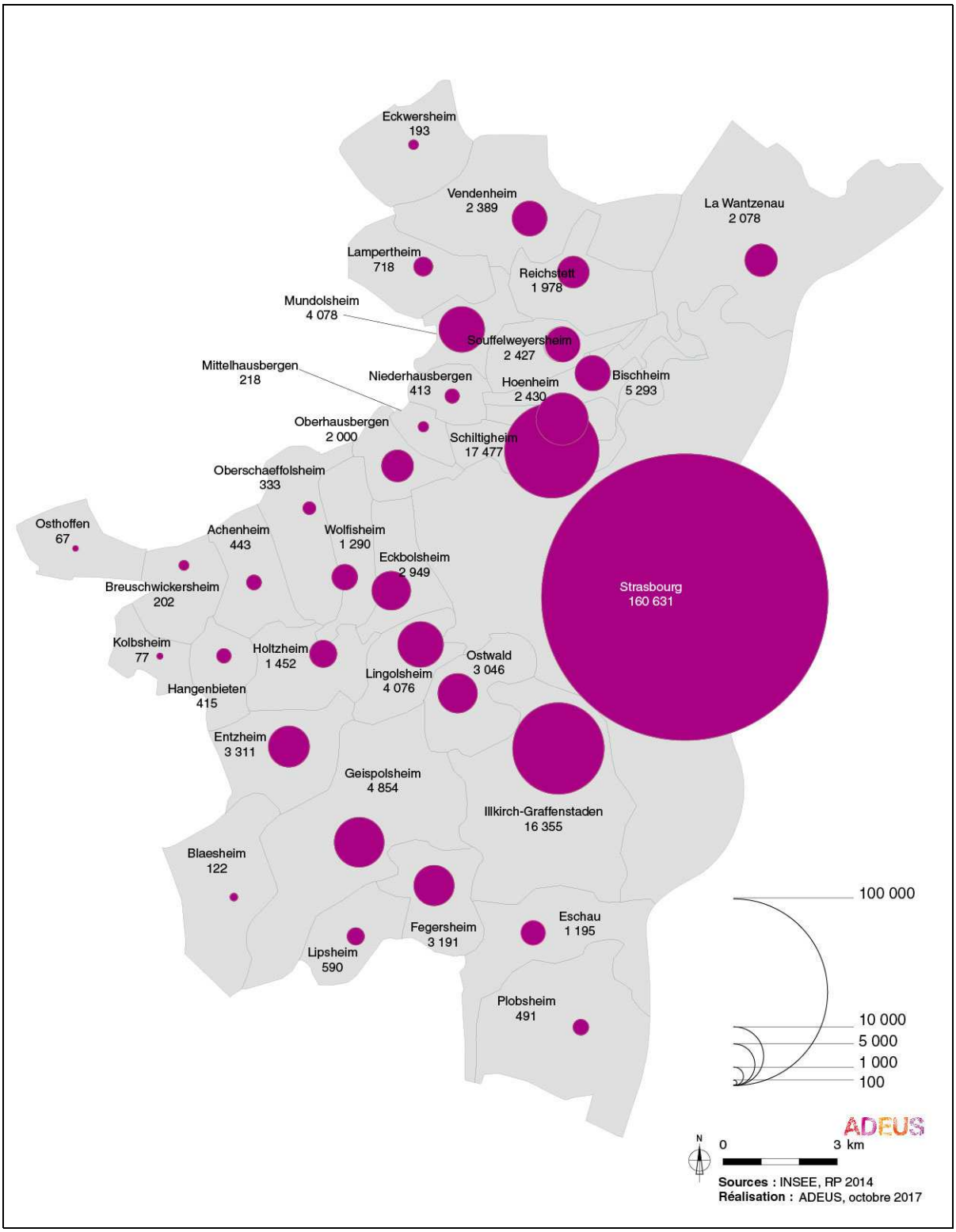
2.1.2. Une nouvelle répartition des emplois au sein de l'Eurométropole de Strasbourg

Dans l'Eurométropole, la commune de Strasbourg reste un pôle majeur avec 160 600 emplois salariés et non salariés.

La première couronne concentre 51 600 emplois, soit 21 % des emplois de l'Eurométropole. Schiltigheim (17 500 emplois) et Illkirch-Graffenstaden (16 400) sont les deux autres principaux pôles d'emplois, suivis par Bischheim (5 300) et Lingolsheim (4 100).

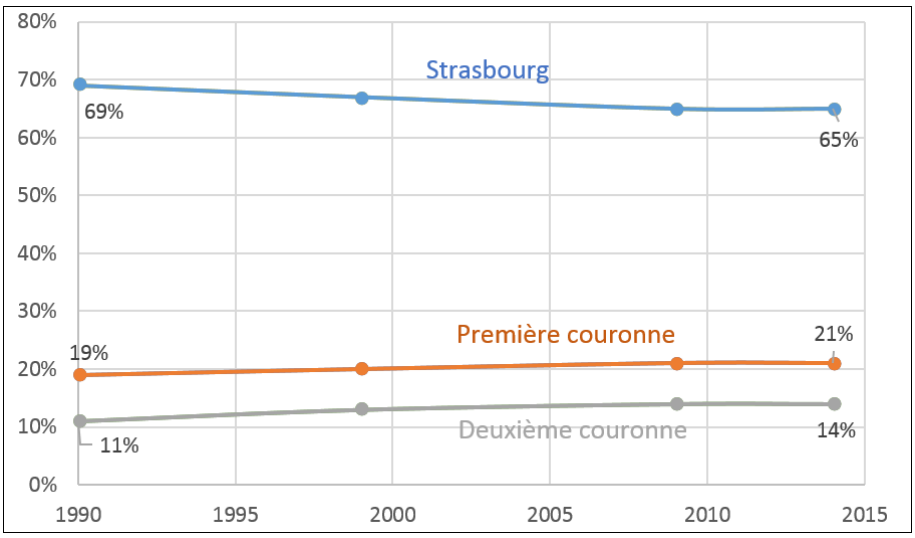
La deuxième couronne regroupe, quant à elle, 34 500 emplois (soit 14 % des emplois) notamment à Geispolsheim (4 900 emplois), Mundolsheim (4 100), Entzheim (3 300) et Fegersheim (3 200).

CARTE N°31 : **Nombre d'emplois par commune dans l'Eurométropole de Strasbourg en 2014**



Toutefois, au sein du territoire de l'Eurométropole, la géographie des emplois a beaucoup évolué depuis 1990. Ainsi, le poids de Strasbourg a diminué de façon continue, passant de 69 % des emplois de la métropole en 1990 à 65 % en 2014. Ce sont donc les premières et deuxièmes couronnes qui ont progressé, chacune gagnant respectivement deux et trois points sur la période.

GRAPHIQUE N°39 : **Part dans l'emploi de l'Eurométropole de Strasbourg**



Source : INSEE (recensements de la population)

2.2. L'EMPLOI SALARIÉ PRIVÉ

2.2.1. Une légère augmentation de l'emploi salarié privé sur 6 ans

En 2015, l'Eurométropole compte 181 151 emploi salariés privés, soit 0,7 % de plus qu'en 2009.

TABLEAU N°31 : **Evolution des emplois salariés privés 2009-2015**

	2009	2015	Evolution 2009-2015	
			Nombre	%
Strasbourg	99 934	101 991	2 057	+2,1 %
Première couronne	45 779	46 009	230	+0,5 %
Deuxième couronne	34 238	33 151	-1 087	- 3,2 %
Eurométropole	179 951	181 151	1 200	0,7 %
SCOTERS hors Eurométropole	16 187	16 627	440	+ 2,7 %
SCOTERS	196 138	197 778	1 640	+ 0,8 %
Bas-Rhin hors SCOTERS	136 284	138 273	1 989	+ 1,5 %
Bas-Rhin	332 422	336 051	3 629	+ 1,1 %

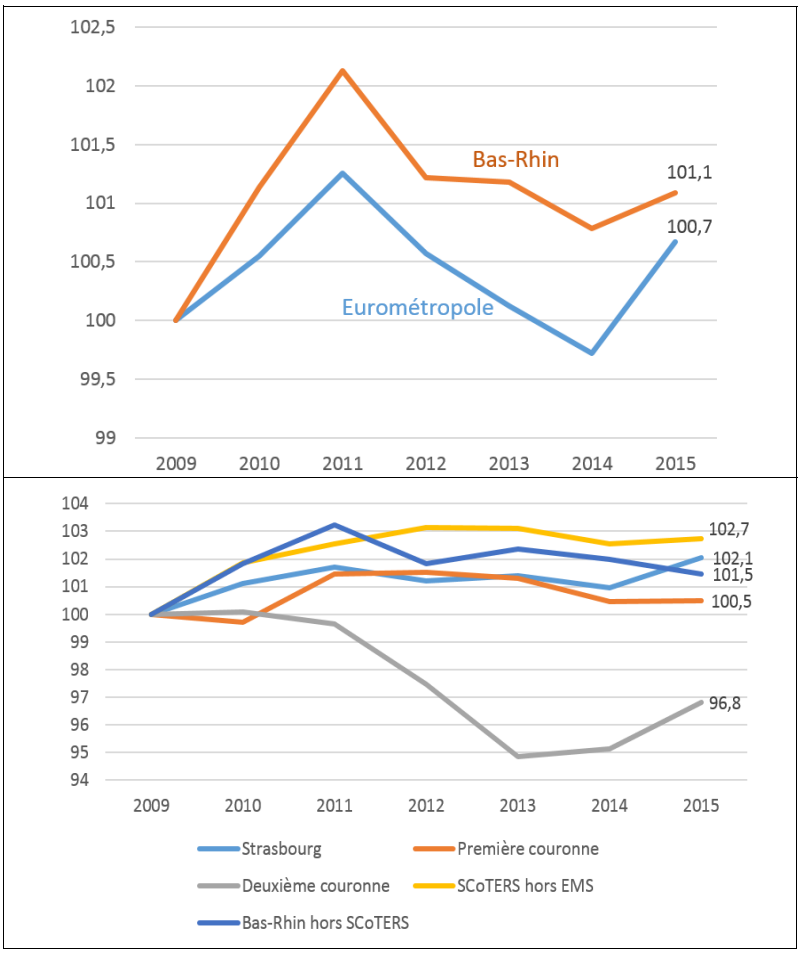
Source : URSSAF 2009-2015

2.2.2. Une tendance qui masque des fluctuations et des situations contrastées selon les territoires et les secteurs d'activités

La tendance globale relevée sur les six dernières années masque cependant une période de croissance de 2009 à 2011 suivie de trois années orientées à la baisse, avant une reprise en 2015. De plus, les situations apparaissent contrastées entre les territoires.

En effet, seule la deuxième couronne perd des emplois sur l'ensemble de la période (- 1 087 emplois). Au contraire, la commune de Strasbourg (+ 2,1 %) ainsi que le reste du département gagnent des emplois salariés, comme c'est le cas du SCOTERS hors Eurométropole (+ 2,7 %).

GRAPHIQUE N°40 : **Evolution du nombre d'emplois salariés privés entre 2009 et 2015 (base 100 en 2009)**

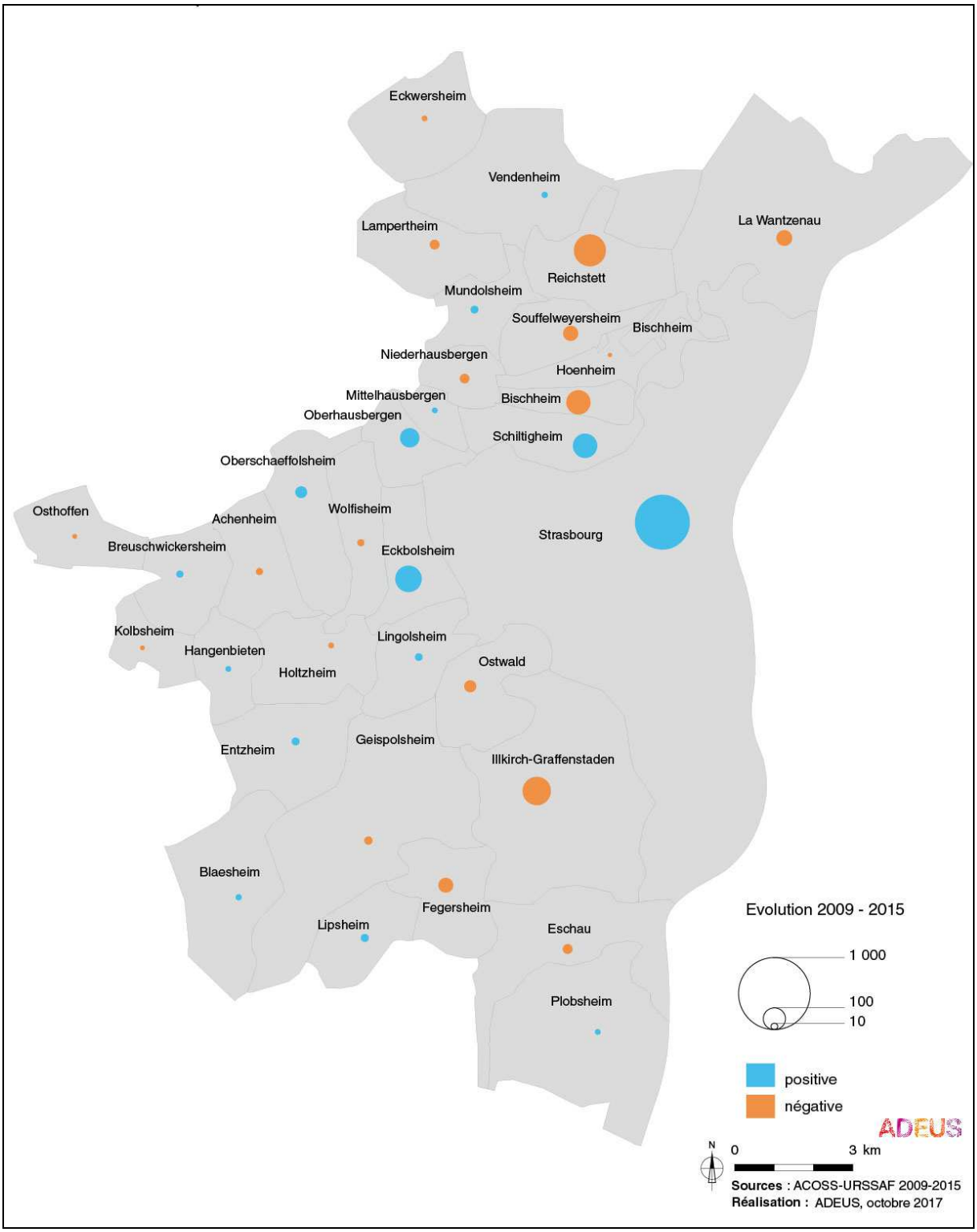


Source : ACOSS-URSSAF

Au sein de l'Eurométropole, c'est la deuxième couronne qui affiche des pertes d'emplois importantes. Elle perd en effet 1 087 emplois de 2009 à 2015 (soit - 3 %) alors que la première couronne reste quasiment stable et que Strasbourg progresse (+ 2 057).

Parmi les communes qui gagnent le plus d'emplois, on peut notamment retenir Strasbourg (+ 2 057 emplois) et Eckbolsheim (+ 530). A l'inverse, Reichstett (- 776) et Illkirch-Graffenstaden (609) sont les deux communes qui ont perdu le nombre le plus important d'emplois sur l'ensemble de la période.

CARTE N°32 : **Evolution du nombre d'emplois salariés privés entre 2009 et 2015**



En 6 ans, si l'Eurométropole enregistre des pertes importantes dans l'industrie (- 3 251 emplois) et la construction (- 1 057), ces pertes ont été compensées par les gains dans les services (+ 6 057 emplois). Ainsi, la mutation des process industriels a pu conduire certaines entreprises à se repositionner sur leurs activités de production et à externaliser des missions d'appui.

TABLEAU N°32 : **Emplois salariés privés par secteur d'activités en 2015**

	Strasbourg	Première couronne	Deuxième couronne	Eurométro-pole	SCOTERS hors EMS	SCOTERS	Bas-Rhin hors SCOTERS	Bas-Rhin
Commerce	12 522	7 894	9 253	29 669	5 708	35 377	24 987	60 364
Construction	4 941	3 744	3 381	12 066	2 185	14 251	13 653	27 904
Industrie	7 810	5 516	6 622	19 948	4 597	24 545	48 741	73 286
Services	76 718	28 855	13 895	119 468	4 137	123 605	50 892	174 497
Ensemble	**101 991**	**46 009**	**33 151**	**181 151**	**16 627**	**197 778**	**138 273**	**336 051**

Source : ACOSS-URSSAF

L'analyse à une échelle plus fine montre que la deuxième couronne perd des emplois dans tous les secteurs d'activités à l'exception du commerce (+ 398). A Strasbourg, les gains en emplois dans le tertiaire (+ 5 350) parviennent à compenser largement les pertes d'emplois dans les autres secteurs et notamment l'industrie (- 2 150). Il est par ailleurs intéressant de consater que dans le Bas-Rhin, seuls les territoires du SCOTERS hors Eurométropole ont connu une augmentation des effectifs dans l'industrie.

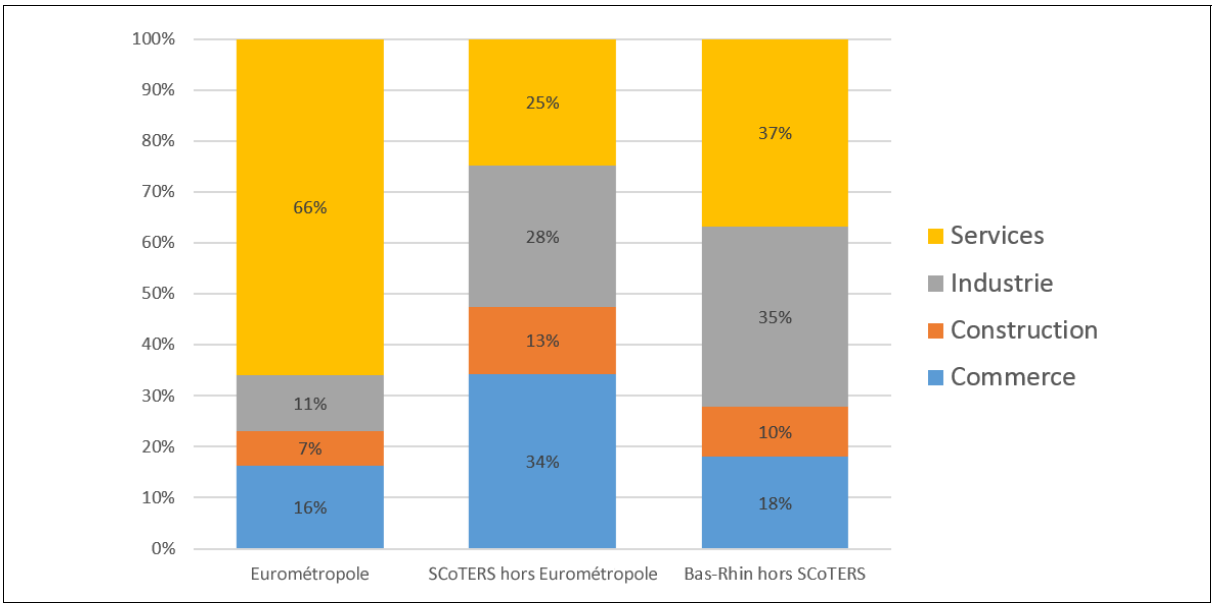
TABLEAU N°33 : **Evolution des emplois salariés privés par secteur d'activités entre 2009 et 2015**

	Strasbourg	Première couronne	Deuxième couronne	Eurométro-pole	SCOTERS hors EMS	SCOTERS	Bas-Rhin hors SCOTERS	Bas-Rhin
Commerce	-530	-417	398	-549	-103	-652	344	-308
Construction	-613	-62	-382	-1 057	-63	-1 120	-1 676	-2 796
Industrie	-2 150	-434	-667	-3 251	481	-2 770	-1 354	-4 124
Services	5 350	1 143	-436	6 057	125	6 182	4 675	10 857
Ensemble	**2 057**	**230**	**-1 087**	**1200**	**440**	**1 640**	**1 989**	**3 629**

Source : ACOSS-URSSAF

La structure du tissu économique se modifie progressivement. Ainsi, dans la métropole, l'industrie ne regroupe plus qu'un emploi sur treize (contre un emploi sur six il y a douze ans) ; et ce, au profit des services et plus particulièrement le tertiaire supérieur et le secteur «santé-social-éducation-culture».

GRAPHIQUE N°41 : **Répartition des emplois par secteur d'activités en 2015**



Source : ACOSS-URSSAF

2.3. LES ACTIFS

2.3.1. Un nombre d'actifs qui reste quasiment stable mais dont la structure évolue

En 2014, l'Eurométropole compte plus de 230 000 actifs, soit presque 1 500 de plus qu'en 2009. Cette évolution (+ 1,1 %) est inférieure à celle observée dans le reste de la région strasbourgeoise (+ 3,9 %) et dans le Bas-Rhin hors SCOTERS (+ 2,1 %).

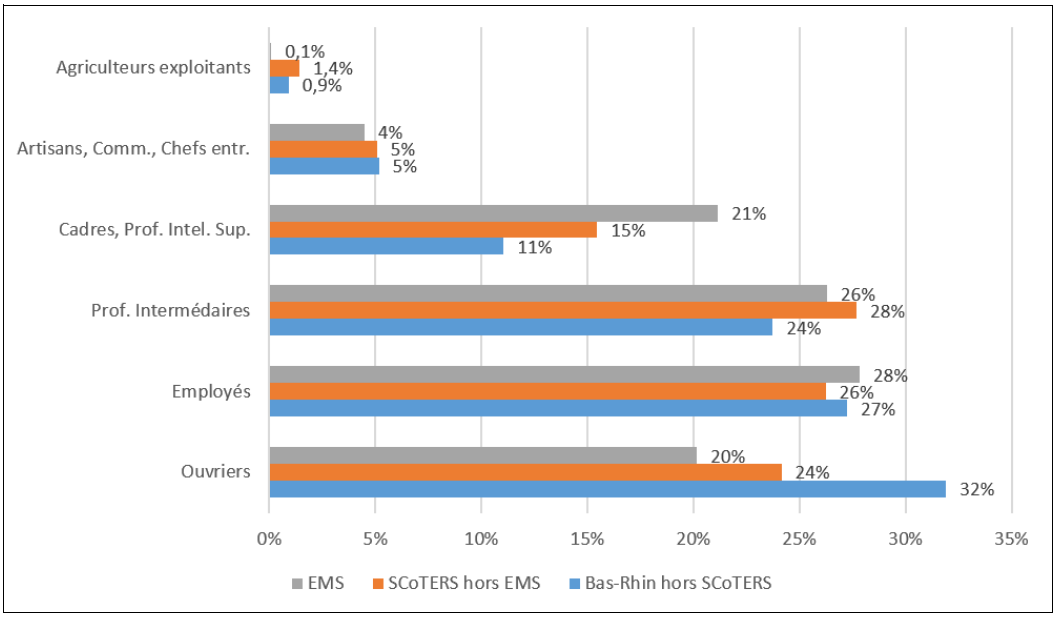
TABLEAU N°34 : **Evolution des actifs 2009-2014**

	2009	2014	Evolution 2009-2014	
			Nombre	%
Strasbourg	127 579	129 044	1 465	+ 1,1%
Première couronne	59 165	59 155	-10	0,0%
Deuxième couronne	41 447	42 393	946	+ 2,3%
EMS	228 191	230 592	2 401	+ 1,1%
SCOTERS hors EMS	42 906	44 585	1 679	+ 3,9%
SCOTERS	271 097	275 177	4 080	+ 1,5%
Bas-Rhin hors SCOTERS	266 247	271 725	5 478	+ 2,1%
Bas-Rhin	537 344	546 902	9 558	+ 1,8%

Source : INSEE (recensements de la population) ; Champ : actifs âgés de 15 à 64 ans

Les employés et les professions intermédiaires représentent plus de la moitié des actifs occupés résidant la métropole.

GRAPHIQUE N°42 : **Répartition des actifs occupés en 2014**

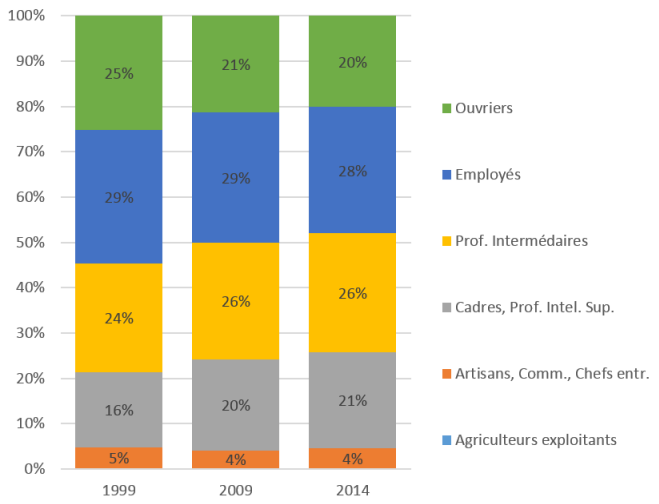


Source : INSEE (recensement de la population) ; Champ : actifs occupés âgés de 15 à 64 ans

La structure par catégorie socioprofessionnelle des actifs occupés du territoire diffère de celle du reste du département. Ainsi, la métropole compte davantage de cadres et de professions intellectuelles supérieures (21 % contre 15 % dans le SCOTERS hors Eurométropole et 11 % dans le Bas-Rhin hors SCOTERS) et moins d'ouvriers (20 % contre 24 % dans le reste du SCOTERS et 32 % dans le Bas-Rhin hors SCOTERS).

Le profil des actifs occupés évolue. En quinze ans, si le nombre d'ouvriers est resté important, leur poids a diminué au profit des cadres et des professions intermédiaires. Cette tendance se confirme également dans les autres territoires.

GRAPHIQUE N°43 : **Les actifs occupés par CSP dans l'Eurométropole**



Source : IINSEE (recensement de la population) ; Champ : actifs occupés âgés de 15 à 64 ans ; Note : les agriculteurs exploitants représentent 0,1 % des actifs occupés dans l'Eurométropole

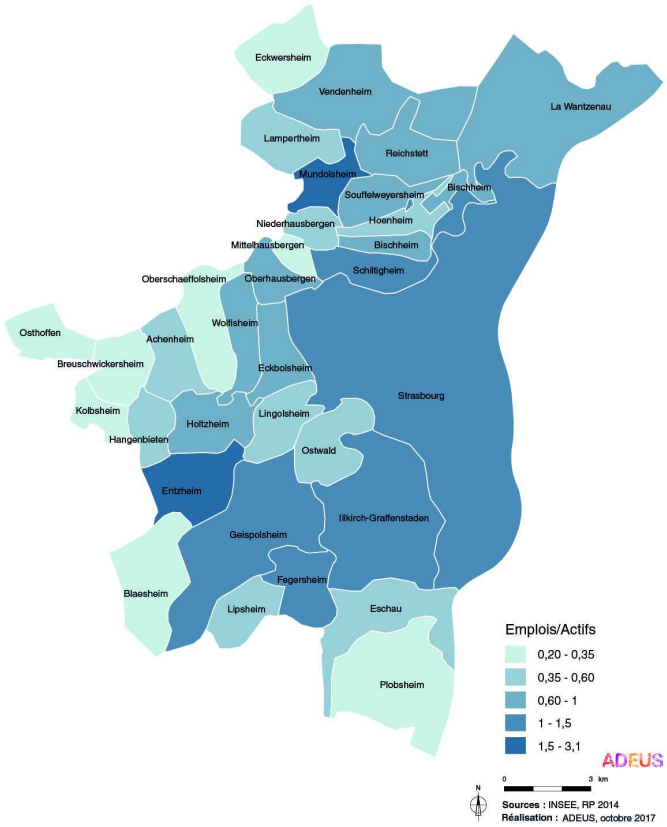
2.3.2. Davantage d'emplois que d'actifs notamment à Strasbourg

L'Eurométropole compte plus d'un emploi pour un actif (1,07 contre 0,98 emploi par actif dans le SCOTERS et 0,85 dans le Bas-Rhin). Le ratio emplois / actifs est utilisé afin de définir la capacité d'un territoire à proposer des emplois pour ses actifs.

Strasbourg concentre davantage d'emplois que d'actifs et présente toujours un net excédent en emplois (avec 1,24 emploi par actif). Les communes des 1ère et 2ème couronnes de la métropole présentent, quant à elles, un déficit en emploi (avec 0,87 emploi par actif pour l'ensemble des communes de la première couronne, et 0,81 pour celles de la deuxième couronne). Six communes sont toutefois excédentaires :

- deux en première couronne : Illkirch-Graffenstaden (1,25 emploi par actif) et Schiltigheim (1,12),
- quatre en deuxième couronne : Entzheim (2,85), Mundolsheim (1,79), Geispolsheim (1,39) et Fegersheim (1,18).

CARTE N°33 : **Nombre d'emplois/nombre d'actifs par commune en 2014**



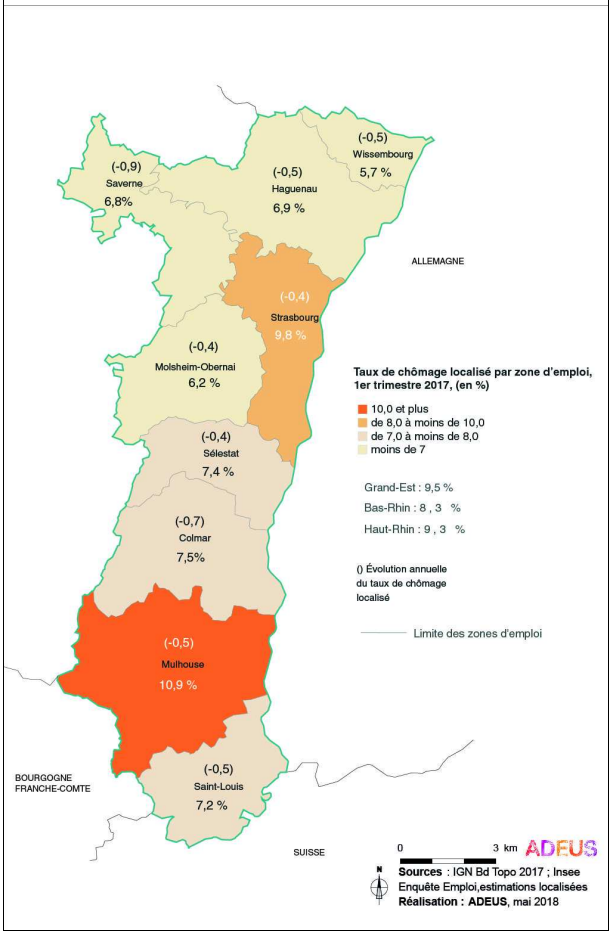
2.3.3. Un taux de chômage plus important que dans le reste du département

Au 1er trimestre 2017, le taux de chômage de la zone d'emploi de Strasbourg s'établissait à 9,8 %, en légère diminution par rapport à l'année précédente (-0,4 points). Ce taux est nettement supérieur aux taux observés dans les autres zones d'emploi alsaciennes (à l'exception de Mulhouse).

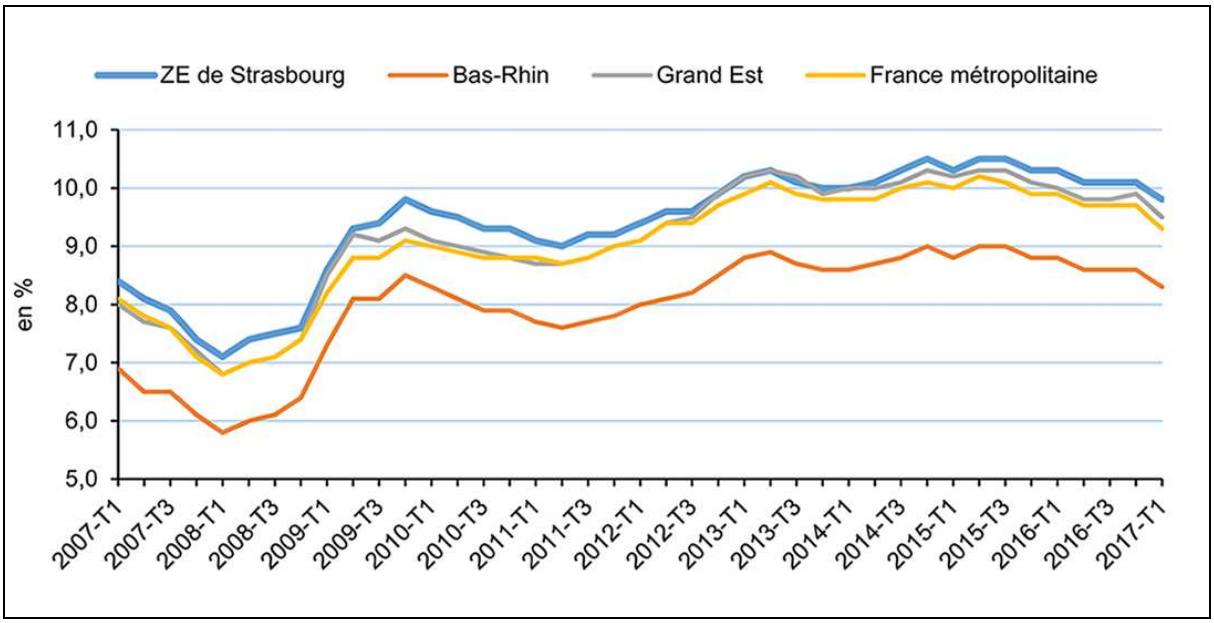
Le taux de chômage est donc proche de 10 % dans les grandes agglomérations alsaciennes tandis qu'il ne dépasse pas 7,5 % dans les autres zones d'emploi. Cette configuration est habituelle en France où les agglomérations ont tendance à capter le sous-emploi par rapport à l'ensemble du territoire. Cela s'explique par l'existence dans ces zones urbanisées d'un marché du travail plus actif, avec de nombreux grands employeurs mais également par la densité de logements sociaux propres aux communes les plus urbanisées.

Après une progression constante de 2011 à 2014, le taux de chômage diminue légèrement depuis 2015. La zone d'emploi strasbourgeoise conserve un taux de chômage supérieur à ceux du Bas-Rhin, de l'Alsace et de France métropolitaine.

CARTE N°34 : **Taux de chômage localisé par zone d'emploi en Alsace au 1er trimestre 2017**



GRAPHIQUE N°44 : **Evolution du taux de chômage du 1er trimestre 2007 au 1er trimestre 2017**



Source : INSEE (taux de chômage localisés - données CVS)

3. LE TISSU ÉCONOMIQUE

3.1. UN TISSU ÉCONOMIQUE EN MUTATION DOMINÉ PAR LE TERTIAIRE ET LES PETITS ÉTABLISSEMENTS

En 2016, l'Eurométropole compte 38 000 établissements relevant du secteur marchand non agricole, soit une progression de 10 600 unités en 7 ans.

La métropole regroupe la moitié des établissements bas-rhinois :

- 30 % à Strasbourg ;
- 11 % en première couronne ;
- 9 % en deuxième couronne.

TABLEAU N°35 : **Evolution des établissements dans l'Eurometropole entre 2009 et 2016**

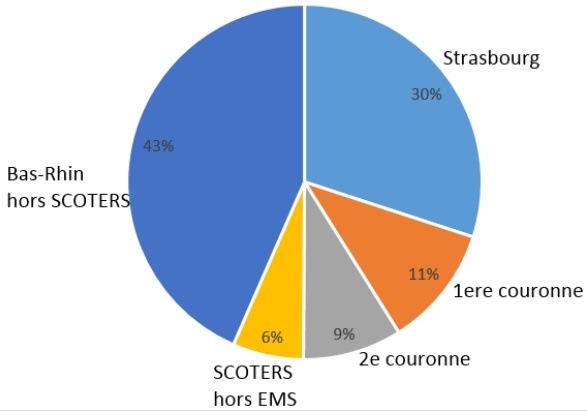
	2009	2016	Evolution 2009-2016	
			Nombre	%
Eurométropole	27 494	38 152	10 658	39 %
Industrie	1 519	1 979	425	27 %
Construction	2 070	3 300	1 230	59 %
Commerce	6 382	11 193	4 811	75 %
Services	17 488	21 680	4 192	24 %
SCOTERS	30 814	43 073	12 259	40 %
Bas-Rhin	54 702	76 143	21 441	39 %

Source : INSEE (REE-Sirene - champ marchand non agricole)

Cette progression (+ 39 %) est équivalente à celle du Bas-Rhin mais légèrement inférieure à celle observée dans le SCOTERS (+ 40 %). Elle concerne tous les secteurs d'activités mais davantage les commerces (+ 75 %) et la construction (+ 59 %).

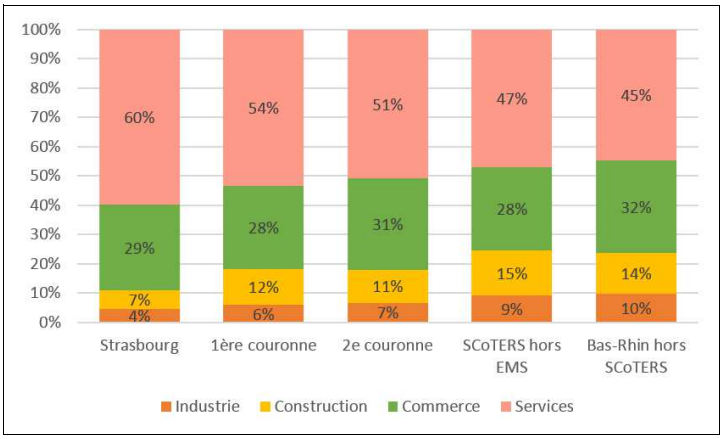
Dans la métropole plus qu'ailleurs, les services dominent. Ils représentent aujourd'hui 60 % des établissements contre 47 % dans le SCOTERS hors Eurométropole, et 45 % dans le Bas-Rhin hors Eurométropole.

GRAPHIQUE N°45 : **Répartition géographique des établissents dans le Bas-Rhin en 2016**



Source : INSEE (REE-Sirene - champ marchand non agricole)

GRAPHIQUE N°46 : **Répartition sectorielle des établissements en 2016**



Source : INSEE (REE-Sirene - champ marchand non agricole)

En termes de taille, la plupart des établissements comptent peu de salariés : en effet, plus de neuf établissements sur dix ont un effectif inférieur à dix salariés.

TABLEAU N°36 : **Répartition des établissements par tranche d'effectif salarié en 2015**

	Strasbourg	Première couronne	Deuxième couronne	Eurométropole	
				Nombre	%
Moins de 10 salariés	21 588	7 763	6 262	35 613	93,0 %
10 à 49 salariés	1 096	546	530	2 172	5,7 %
50 à 199 salariés	206	122	81	409	1,1 %
200 à 499 salariés	34	28	14	76	0,2 %
500 salariés et +	12	5	6	23	0,1 %
Ensemble des établissements	22 936	8 464	6 893	38 293	100,0 %

Source : INSEE (REE-Sirene - champ marchand non agricole)

3.2. UN TISSU ÉGALEMENT CARACTÉRISÉ PAR UNE DIVERSITÉ IMPORTANTE ET LA PRÉSENCE DE GRANDS ÉTABLISSEMENTS

L'Eurométropole de Strasbourg présente des secteurs secondaires et tertiaires diversifiés, avec l'industrie (agro-alimentaire, mécanique, pharmaceutique, automobile, électronique et informatique, papier…), le BTP, la logistique, le tourisme, le tertiaire supérieur et le commerce.

Si le tissu industriel reste une composante forte de l'économie du territoire, son caractère généraliste le rend néanmoins peu visible. Un tournant s'opère actuellement au sein des économies strasbourgeoise et alsacienne, avec la mutation des secteurs traditionnels vers de nouveaux secteurs de pointe. Les cinq pôles de compétitivité présents en Alsace (innovation thérapeutique, mobilité innovante, efficacité énergétique, eau et fibres) ainsi que les autres filières soutenues par la métropole (numérique, clean-tech, activités tertiaires et créatives) témoignent de cette évolution (cf. partie D, II-1.“Des filières économiques d'excellence”, page 411).

Les 150 plus grandes structures (établissements de plus de 200 salariés) concentrent plus du tiers des emplois présents dans la métropole. Parmi elles, une cinquantaine d'établissements de plus de 500 salariés concentrent un quart de l'ensemble des emplois.
Les plus grands employeurs sont essentiellement implantés à Strasbourg.

CARTE N°35 : **Localisation des établissements de plus de 5 salariés dans l'Eurométropole de Strasbourg à fin février 2017**

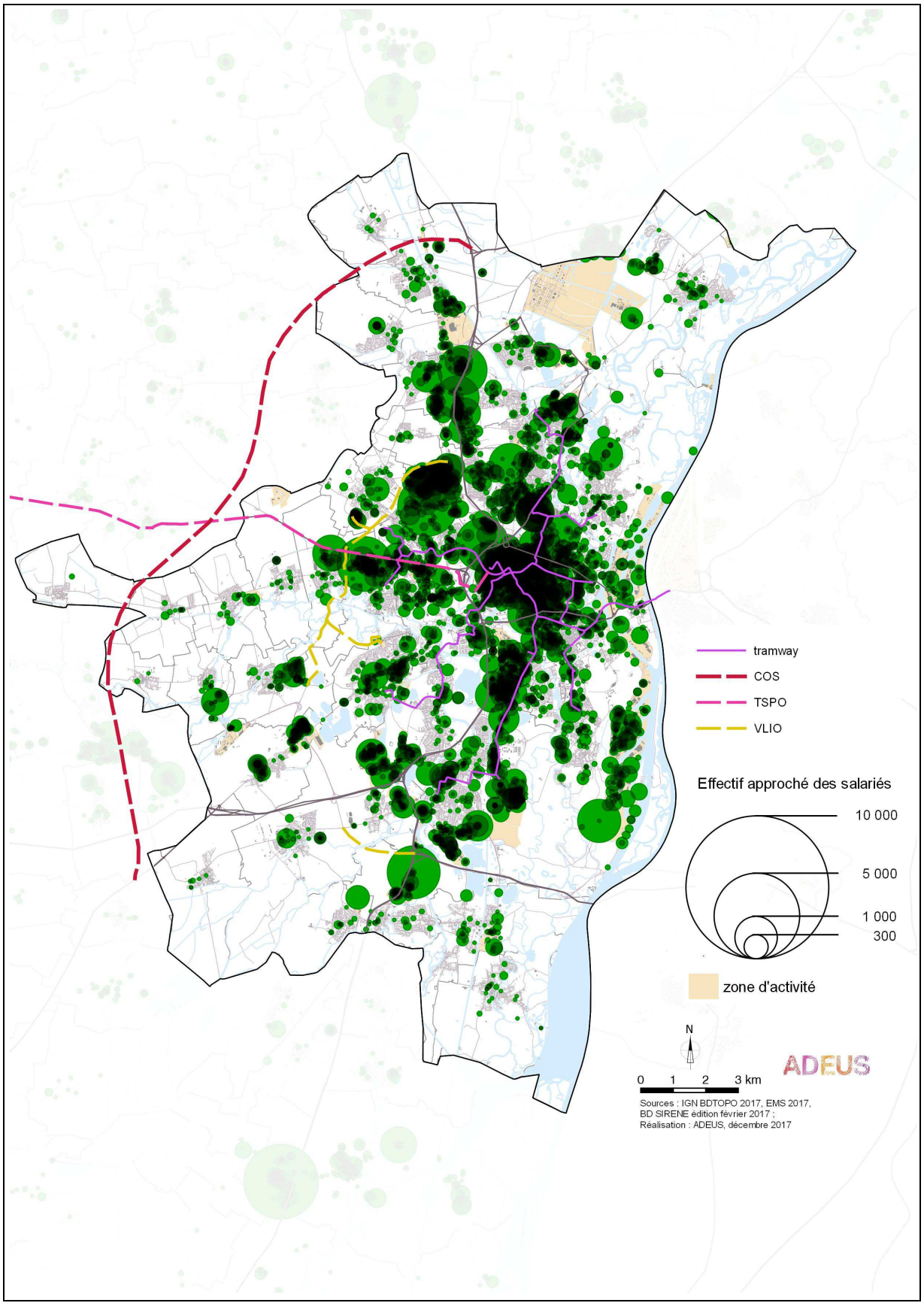


TABLEAU N°37 : **Répartition des établissements par secteur d'activités en 2015**

Secteur d'activités (38 postes)	Eurométropole	Bas-Rhin	Part de l'EMS dans le Bas-Rhin
Industries extractives	9	61	15%
Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac	421	1 228	34%
Fabircation de textiles, industries de l'habillement, industrie du cuir et de la chaussure	120	303	40%
Travail du bois, industries du papier et imprimerie	243	625	39%
Fabrication de meubles	70	242	29%
Cokéfaction et raffinage	3	4	75%
Industrie chimique	23	64	36%
Industrie pharmaceutique	18	25	72%
Fabication de produits en caoutchouc et en plastique et d'autres produits minéraux non métalliques	68	340	20%
Métallurgie et fabrications de produits metalliques à l'exception des machines et des équipements	110	466	24%
Fabrication de produits informatiques, éléctroniques et optiques	32	64	50%
Fabrication d'équipements électriques	22	71	31%
Fabrication de machines & équipements n.c.a.	46	154	30%
Fabrication de matériels de transport	24	67	36%
Autres industries manufacturières : réparation et installation de machines et d'équipements	335	857	39%
Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné	296	799	37%
Production et distribution d'eau ; assainissement, gestion des déchets et dépollution	143	339	42%
Secteur industriel	**1 983**	**5 709**	**35%**
Construction	**3 322**	**8 610**	**39%**
Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles	**7 764**	**16 315**	**48%**
Transports et entreposage	1 077	2 042	53%
Hébergement et restauration	2 396	4 799	50%
Edition, Audiovisuel et diffusion	433	618	70%
Télécommunications	74	105	70%
Activités informatiques et services d'information	1 120	1 732	65%
Activités financières et d'assurance	1 893	3 369	56%
Activités immobilières	1 914	3 478	55%
Activités jurdiques, comptables, de gestion, d'architecture, d'ingegnérie, de contrôle et d'analyses techniques	4 347	6 823	64%
Recherche-développement scientifique	133	159	84%
Autres activités spécialisées, scientifiques et techniques	1 547	2 618	59%
Activités de services administratifs et de soutien	1 764	3 453	51%
Enseignement	1 606	2 665	60%
Activités pour la santé humaine	4 064	7 750	52%
Hébergement médico-social et social et Action sociale sans hebergement	203	428	47%
Arts, spectacles et activités récréatives	721	1 415	51%
Autres activités de services	1 932	4 324	45%
Secteur tertiaire (hors commerce)	**25 224**	**45 778**	**55%**
Ensemble des établissements	**38 293**	**76 412**	**50%**

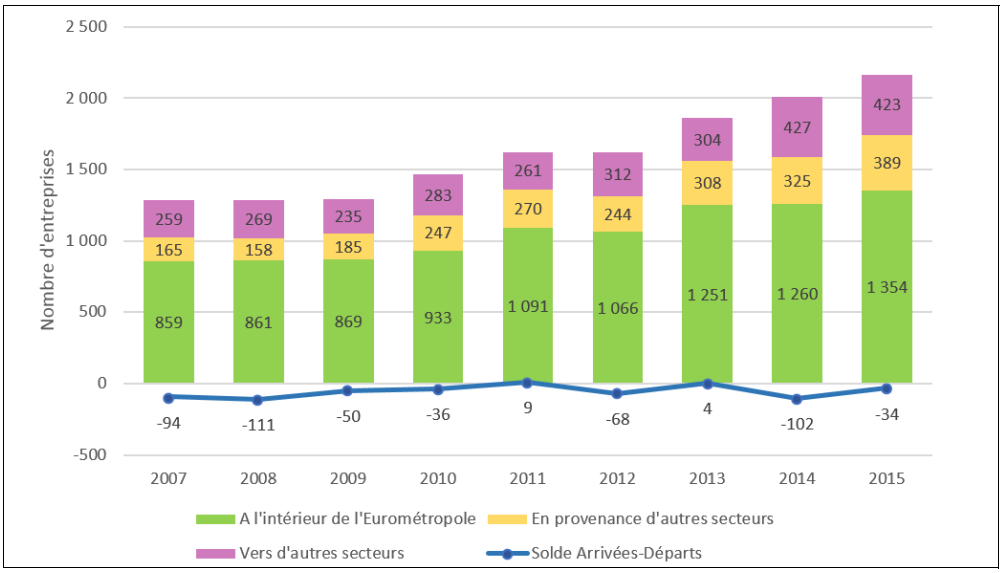
Source : INSEE (REE-Sirene - champ marchand non agricole)

3.3. UNE PERTE D'ÉTABLISSEMENTS LIÉE AUX TRANSFERTS DANS L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG

Le mouvement de desserrement urbain se traduisant par des mouvements d'établissements du centre-ville vers la périphérie se poursuit. La saturation des centres urbains, le besoin d'espace, la recherche d'une meilleure accessibilité et/ou de locaux moins onéreux sont autant de facteurs qui incitent les établissements à changer de site.

3.3.1. Une augmentation du nombre des transferts

GRAPHIQUE N°47 : **Evolution des transferts de 2007 à 2015 dans l'Eurométropole**



Source : INSEE - Sirène 2007-2015

L'année 2015 confirme la progression des transferts concernant l'Eurométropole de Strasbourg, passant d'une moyenne de 1 000 mouvements par an au début des années 2000 à 1 500 en 2010 et à plus de 2 000 déménagements en 2015.

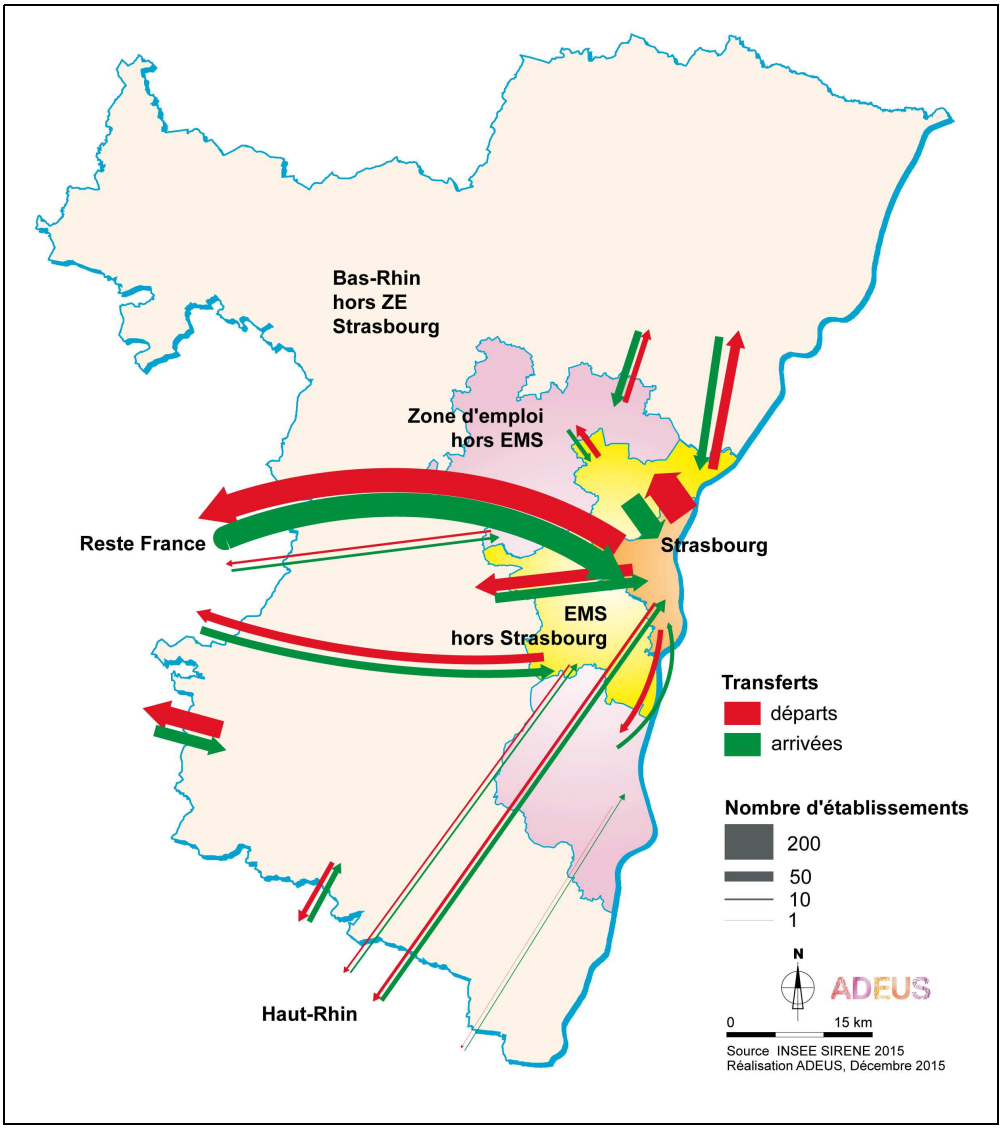
Les mouvements internes à l'Eurométropole de Strasbourg demeurent majoritaires (environ deux tiers depuis plusieurs années) et s'opèrent le plus souvent au sein de la même commune. 17 % sont des mouvements intra-départementaux, 7 % des mouvements sont intra-régionaux et et 14 % concernent le reste de la France. Cette répartition reste relativement stable au fil des années.

TABLEAU N°38 : **Transferts d'établissements depuis ou vers l'Eurométropole en 2015**

	Etablissements	Répartition (en %)
Internes à l'Eurométropole	**1 354**	**63 %**
Intracommunaux	864	40 %
Intercommunaux mais intra-Eurométropole	490	23 %
Entre l'Eurométropole et le reste du Bas-Rhin	**359**	**17 %**
De l'Eurométropole vers le Bas-Rhin	198	9 %
Du Bas-Rhin vers l'Eurométropole	161	7 %
Intrarégionaux	**147**	**7 %**
De l'Eurométropole vers le reste du Grand Est	77	4 %
Du reste du Grand Est vers l'Eurométropole	70	3 %
Entre l'Eurométropole et le reste de la France	**307**	**14 %**
De l'Eurométrople vers le reste de la France	148	7 %
Du reste de la France vers l'Eurométropole	158	7 %
Total des transferts	**2 166**	**100 %**

Source : INSEE - Sirène 2015

CARTE N°36 : **Transferts d'établissements entre les territoires en 2015**



3.3.2. Un déficit qui tend à s'accroître principalement à cause de Strasbourg

En 2015, l'Eurométropole est en déficit avec la perte de 34 établissements par le jeu des transferts :

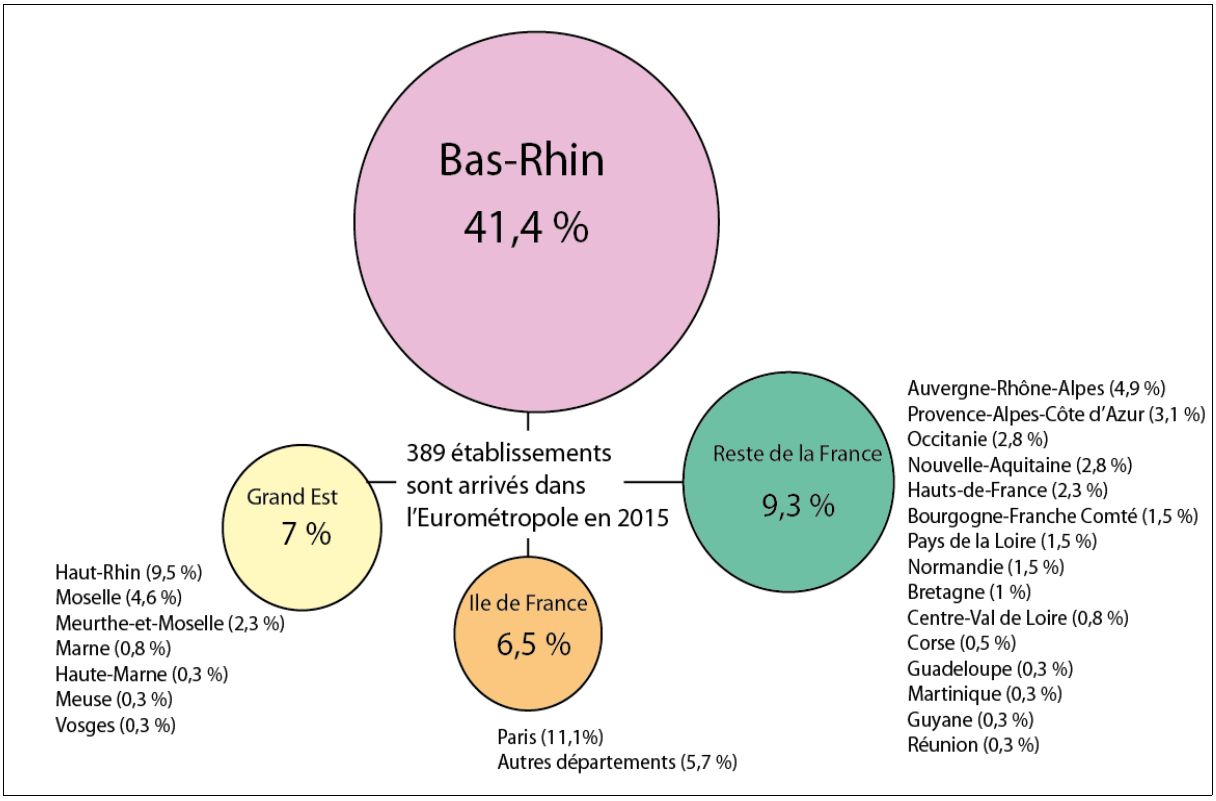
- 423 établissements (20 % de la totalité des transferts) ont quitté la métropole (198 se sont installés dans le reste du Bas-Rhin, 77 dans le reste du Grand Est et 148 dans le reste de la France),
- 389 établissements (18 % des transferts) se sont installés dans la métropole (161 venant du reste du Bas-Rhin, 70 du reste du Grand Est et 158 du reste du territoire national).

TABLEAU N°39 : **Solde des transferts d'établissements en 2015 (hors transferts internes)**

	Départs	Arrivées	Solde
Strasbourg	458	377	- 81
1e couronne	217	218	1
2e couronne	145	191	46
Eurométropole	**423**	**389**	**- 34**

Source : INSEE, Sirène 2015

CARTE N°37 : **Origine des établissements arrivés dans l'Eurométropole de Strasbourg en 2015**

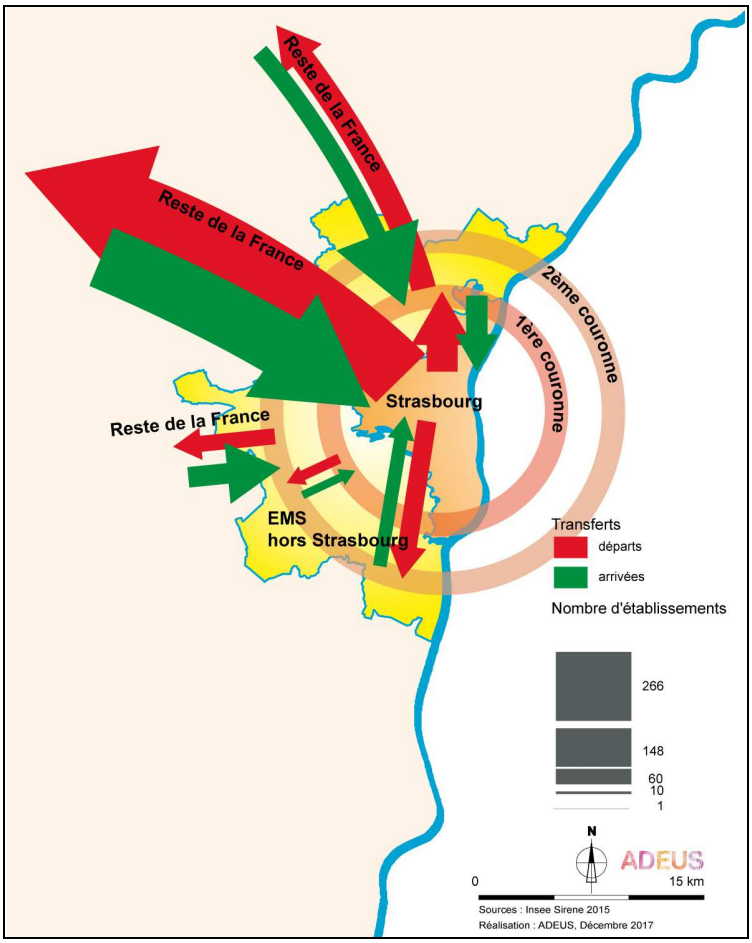


Les premières et deuxièmes couronnes présentent un solde de transferts positif (+ 1 établissement en première couronne, + 46 établissements en seconde).

Strasbourg, avec un déficit de 81 établissements, continue de perdre des unités au profit :

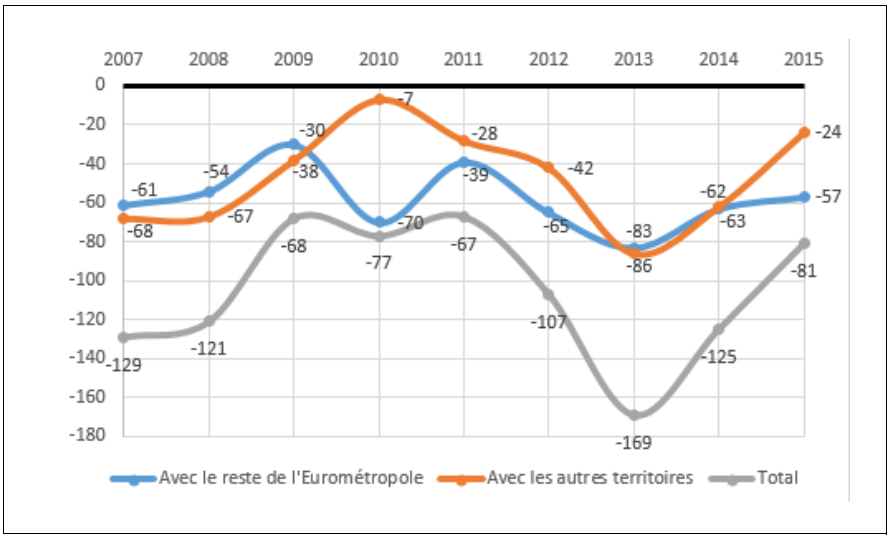
- du reste de la métropole (+ 57 établissements, dont 36 en première couronne et 21 en deuxième couronne),
- et des autres territoires (+ 24 établissements).

CARTE N°38 : **Transferts d'établissements en 2015 - zoom sur l'Eurométropole (hors transferts internes)**



Ce déficit tend à s'accroître par rapport aux années précédentes.

GRAPHIQUE N°48 : **Evolution des soldes de transferts d'établissements (arrivées - départs) de Strasbourg avec le reste de l'Eurométropole de Strasbourg et les autres territoires entre 2007 et 2015**



Source : INSEE - Sirène 2007-2015

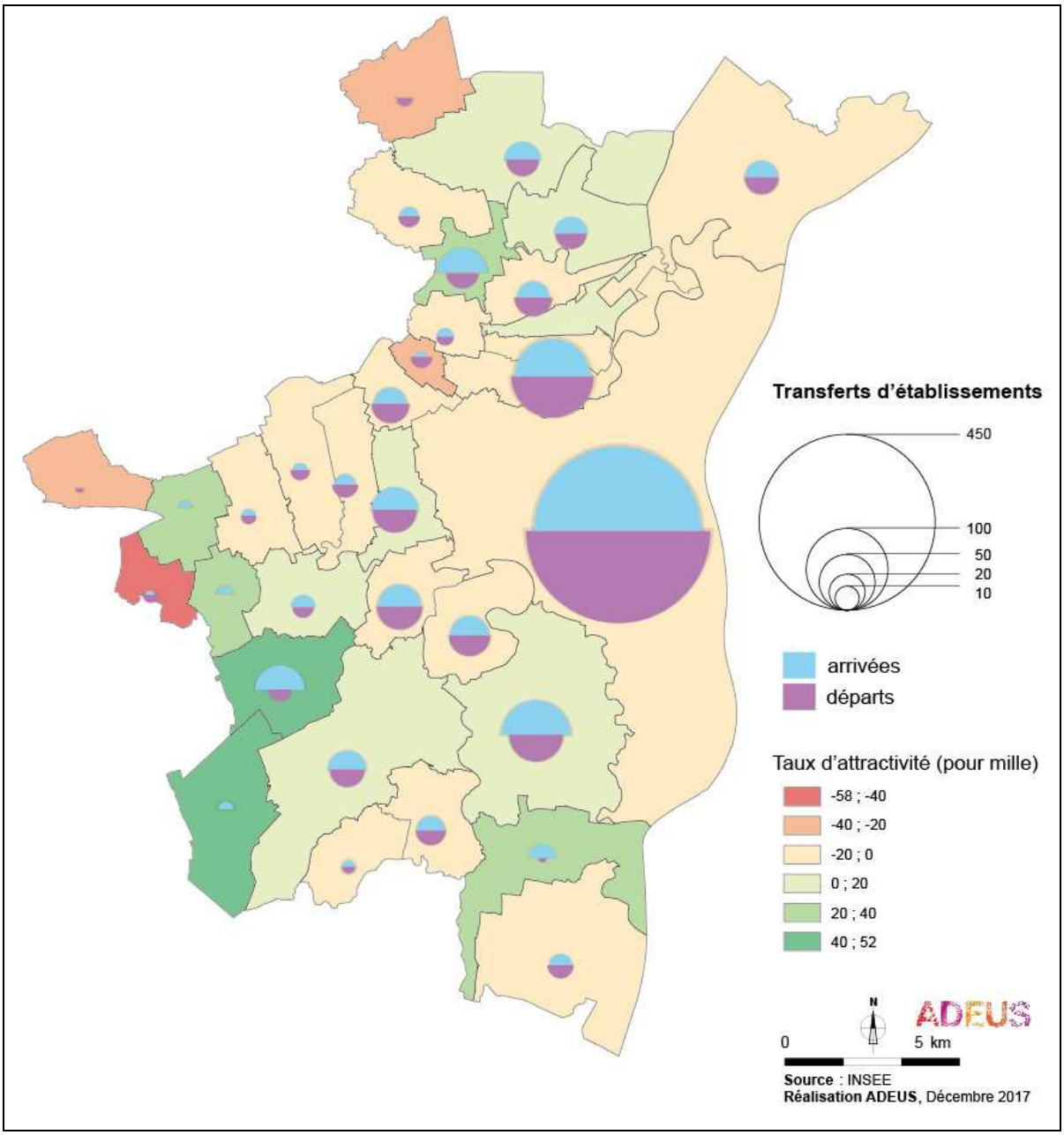
En 2015, 13 communes gagnent des établissements par le jeu des transferts. Les communes les plus attractives (dont le solde arrivées d'établissements - départs d'établissements est le plus élevé) sont : Entzheim (+ 26 établissements), Illkirch-Graffenstaden (+ 24) et Mundolsheim (+ 19).

Les communes les moins attractives sont : Strasbourg (- 81 établissements), Schiltigheim (- 15) et Bischheim (- 9).

L'attractivité (ou la non attractivité) apparaît cependant très variable d'une année sur l'autre, sauf pour Strasbourg.

Les transferts d'établissements peuvent résulter de nombreux facteurs : agrandissement, minimisation des coûts, besoin d'un accès aux réseaux de communication et aux infrastructures, rapprochement des clients, des fournisseurs ou des concurrents, etc… Ce phénomène n'engendre pas d'hémorragie économique : l'impact sur le stock d'établissements et sur l'emploi est globalement faible (souvent des unités jeunes et de petite taille). Néanmoins, il reflète l'attractivité d'un territoire. Les transferts ont une dynamique essentiellement locale et traduisent une tendance au desserrement urbain.

CARTE N°39 : **Arrivées et départs d'établissements et taux d'attractivité en 2015**



3.4. ZOOM PAR GRANDS SECTEURS D'ACTIVITÉS

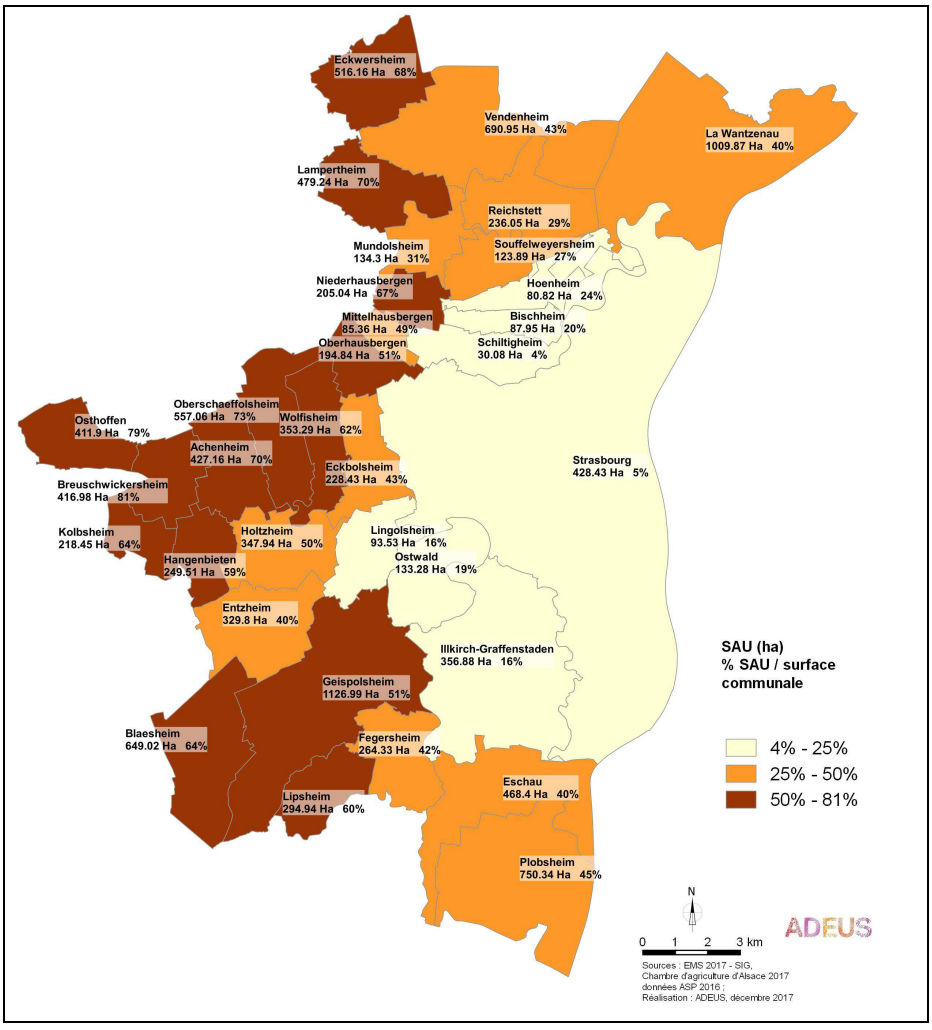
Eclairage sur la méthodologie

Concernant les données : l'agriculture est analysée ici à partir des données de la Chambre d'agriculture. Les autres secteurs d'activités sont analysés à partir des données de l'INSEE (REE-Sirene ; champ marchand non agricole) et de l'ACOSS (emploi salarié privé hors agriculture).

3.4.1. L'agriculture

L'Eurométropole de Strasbourg compte 200 exploitations, couvrant près de 12 000 hectares de surface agricole utile (SAU)[1].

CARTE N°40 : **Surface agricole commune dans l'Eurométropole**



Source : Chambre d'agriculture du Bas-Rhin

1. La SAU est un concept statistique destiné à évaluer le territoire consacré à la production agricole. La SAU est composée de terres arables, des surfaces toujours en herbe et des cultures pérennes. Elle n'inclut pas les bois et les forêts et comprend en revanche les surfaces en jachère comprises dans les terres arables.

■ Des chefs d'exploitation plus âgés et plus souvent double-actifs que dans le département

Eclairage sur la méthodologie

Une enquête réalisée auprès des agriculteurs de la métropole en février-mars 2009, par la Chambre d'agriculture en collaboration avec la métropole, permet de mieux caractériser les exploitants, les exploitations, les systèmes et les modes de production, les circuits de commercialisation et les circuits courts ainsi que les difficultés rencontrées par les exploitants. 76 % des exploitants, représentant 76 % des surfaces agricoles, ont répondu.

Le nombre total de chefs d'exploitation est estimé à 214, dont trois quarts d'hommes (ce qui est comparable à la moyenne départementale).

La moyenne d'âge est de 49 ans, avec 53 ans pour les agriculteurs exclusifs et 46 ans pour les double-actifs. Ainsi, 48 % des exploitants ont plus de 50 ans dans l'Eurométropole contre 39 % dans le département. Avec peu d'installations ces dix dernières années, les jeunes agriculteurs sont en effet moins nombreux dans la métropole que dans le Bas-Rhin.

La part des double-actifs (45 %) est beaucoup plus importante que dans le reste du département (30 %). Face à la diminution des terres agricoles en zone périurbaine, certains agriculteurs ont cherché une activité complémentaire qui a ensuite pu devenir leur activité principale.

Une exploitation sur cinq emploie des salariés, de façon annuelle (avec une moyenne de 2 salariés par exploitation) ou saisonnière (en moyenne 4 salariés saisonniers par exploitation).

■ Une surface moyenne par exploitation supérieure à la moyenne départementale

La surface moyenne des exploitations est de 52 hectares (contre 29 hectares dans le département). Elle est de 72 hectares pour les exploitants à titre exclusif et de 29 hectares pour les double-actifs. Cette différence s'explique notamment par une quasi absence de viticulture sur le territoire de la métropole.

■ Très peu de surfaces en propriété

11 % des surfaces exploitées sont la propriété de leurs exploitants. 89 % sont en fermage, dont 13 % appartiennent à un membre de la famille de l'exploitant, 55 % appartiennent à un tiers et 21 % à une collectivité territoriale ou à une institution (comme l'œuvre Notre-Dame par exemple).

■ Une prédominance des grandes cultures

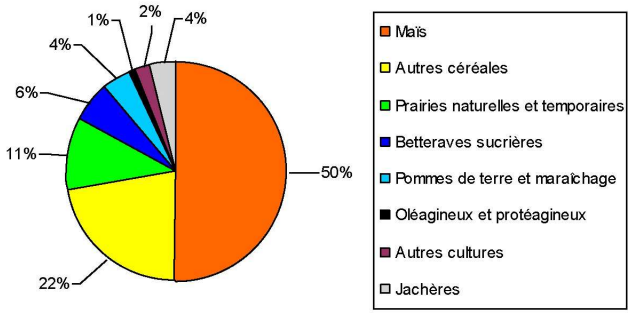
Les productions végétales se répartissent de la façon suivante :

- Céréales : 72 % de la SAU contre 53 % dans le département ;
- Prairies naturelles et temporaires : 11 % contre 26 % dans le Bas-Rhin ;
- Betteraves sucrières : 6 % des surfaces contre 3 % dans le département ;
- Pommes de terre, maraîchage et arboriculture : 4 % des surfaces, proche de la moyenne départementale.

Le reste se répartit entre les oléagineux-protéagineux, les autres cultures et les jachères.

La part de maïs est importante sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg puisqu'elle est de 50 %, contre 37 % dans le département. Les autres céréales, le blé principalement, sont également très présentes sur le territoire avec 22 % des surfaces.

GRAPHIQUE N°49 : **Les productions végétales (en % de la SAU)**



Source : Chambre d'agriculture du Bas-Rhin

La production de céréales est particulièrement développée dans la métropole car c'est une production mécanisable (nécessitant peu de main d'œuvre, qui convient donc aux contraintes des double-actifs) où le territoire est compétitif. L'essentiel de la production est destiné à de grands groupes, notamment locaux, de la transformation pour l'alimentation humaine. Parmi ces entreprises locales, certaines sont d'envergure mondiale : Costimex, Tereos Syral, Roquette, Cargill pour le maïs et les Grands Moulins de Strasbourg pour le blé. Costimex, par exemple, spécialisée dans la première transformation du maïs, produit et commercialise des gritz, des semoules et des farines de maïs à destination de brasseurs, de producteurs de snacks et de céréales pour le petit déjeuner en Alsace ainsi qu'en Europe et dans le monde entier. Il faut en outre souligner que 50 % de la production du maïs produits en Alsace sont consommés ou transformés en Alsace.

Le Port Autonome de Strasbourg joue un rôle déterminant dans la filière agro-alimentaire avec la présence des silos du Comptoir agricole, les Grands moulins de Strasbourg, Costimex, Fala, Bio Springer, les Malteries d'Alsace ou encore Cargill, et son offre de transport multimodale avec notamment l'acheminement sur le Rhin. Celui-ci achemine 73 % de la production céréalière bas-rhinoise vers le grand marché de consommation rhénan, déficitaire pour son approvisionnement.

Les prairies sont moins présentes que dans le reste du département, ceci s'explique par la faible présence d'activité d'élevage dans l'Eurométropole.

Un tiers des exploitations cultivent des légumes, des choux ou des pommes de terre sur 4 % de la SAU. Mais seules 6 exploitations sont spécialisées dans le maraîchage. Le maraîchage constitue une activité complémentaire aux cultures de céréales pour la majorité des exploitations.

■ Peu d'exploitations d'élevage

32 exploitations ont une activité d'élevage, essentiellement consacrée aux bovins et aux volailles.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer la faible présence d'activités d'élevage dans la métropole dont :

- la part importante de double-actifs sur le territoire,
- la difficulté à faire cohabiter un élevage en zone périurbaine (nuisances pour le voisinage),
- la gestion des effluents d'élevage.

■ Une diversification des activités

Un tiers des exploitations exercent une activité de diversification : travaux agricoles, déneigement, entretien des chemins communaux, accueil-visites, vente en circuits courts, fourniture d'énergie, hébergement, restauration… Cette proportion est très supérieure à la moyenne départementale. Les exploitations de la métropole ont diversifié leurs activités pour compléter leurs revenus face à la perte ou la difficulté à trouver des terres agricoles et à répondre à la demande des habitants et des collectivités.

Parmi ces exploitations, 42 ont une activité de vente directe, à la ferme (82 %), sur les marchés (19 %) et également en paniers (5 %), ou encore libre-cueillette, de fruits et légumes en majorité.

■ Atouts et contraintes de la périurbanité

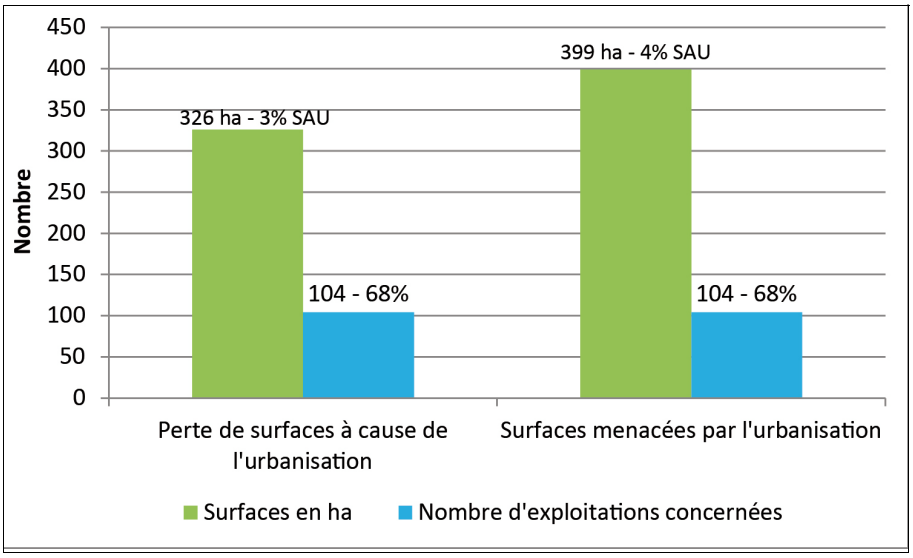
- **Pertes de surfaces agricoles**

L'urbanisation récente a conduit à la consommation d'espaces agricoles. Ainsi, en 10 ans, 3 % de la SAU ont été consommés, concernant deux tiers des exploitations.

2 800 hectares de forêts et de terres agricoles ont ainsi été perdus au profit des espaces urbanisés sur le territoire de la métropole au cours des quarante dernières années pour la construction de zones d'habitat, de zones économiques et d'infrastructures de transport. L'urbanisation a consommé des emprises en masse, linéaires et a également conduit à l'érosion des espaces dédiés à l'agriculture.

Sur les 153 exploitations ayant répondu à l'enquête, 104 exploitations, soit 68 %, ont perdu des surfaces agricoles dans les dix années passées. 326 hectares ont été perdus, ce qui représente 3 % de la surface agricole utile. Les exploitants craignent que cette tendance perdure, puisque 68 % d'entre eux déclarent redouter de perdre des surfaces agricoles dans les cinq années à venir. Cette perte est estimée à 399 hectares, soit près de 4 % de la SAU.

GRAPHIQUE N°50 : **Besoins répertoriés en surfaces agricoles**



Source : Chambre d'agriculture - Eurométropole

Ce sont donc près de 7 % des surfaces d'exploitation qui ont soit disparu, soit sont menacées de disparition. Les périmètres de captage et les mesures compensatoires environnementales ont également été cités comme des problèmes émergents pouvant engendrer d'importantes contraintes économiques sur les exploitations.

- **Difficulté de circulation**

Après les pertes de terres agricoles, la question de la circulation est l'autre difficulté rencontrée par les agriculteurs (aménagements non adaptés au matériel agricole, densité du trafic, cohabitation avec les piétons et les cyclistes sur les chemins agricoles…).

- **La situation en zone péri-urbaine, facteur de lien privilégié**

80 % des exploitations ont des échanges réguliers avec les habitants de leur commune. Et 30 % d'entre elles reçoivent régulièrement des groupes sur leur exploitation (écoles, touristes…).

3.4.2. L'industrie, la construction et les transports

Plus de 5 300 établissements relèvent de l'industrie, de la construction et des transports dans la métropole. Plus particulièrement génératrices de flux, ces activités sont principalement implantées à

Strasbourg (notamment au centre-ville, à la Plaine des Bouchers et au Port Autonome), à Illkirch-Graffenstaden, Geispolsheim, Schiltigheim, Bischheim et Mundolsheim.

■ L'industrie

L'Eurométropole de Strasbourg compte près de 2 000 établissements industriels, soit un tiers des établissements actifs dans l'industrie bas-rhinoise.
En six ans, elle a gagné 400 établissements industriels, soit une hausse de 28 % essentiellement liée à la progression des établissements relevant de l'énergie (électricité, gaz) et de l'industrie textile.
Toutefois, malgré la progression du nombre d'unités économiques, 3 250 emplois industriels ont été perdus dans l'Eurométropole pendant cette période, dont les deux tiers à Strasbourg. A l'exception de l'énergie (eau, assainissement et déchets), tous les secteurs ont été touchés et plus particulièrement les industries agro-alimentaires, la fabrication de matériels de transport, les industries du bois et du papier et le raffinage.

Le mouvement de désindustrialisation, conséquence du progrès technique (et donc de gains de productivité) et de la globalisation de l'économie, s'explique également par le développement des activités de services à l'industrie. Cette tertiarisation correspond à l'externalisation des activités de services des entreprises manufacturières qui leur permet de se concentrer sur leur coeur de métier, mais également au changement qualitatif de la production qui intègre de plus en plus de contenu en services.

TABLEAU N°40 : **Evolution des activités industrielles dans l'Eurométropole entre 2009 et 2015**

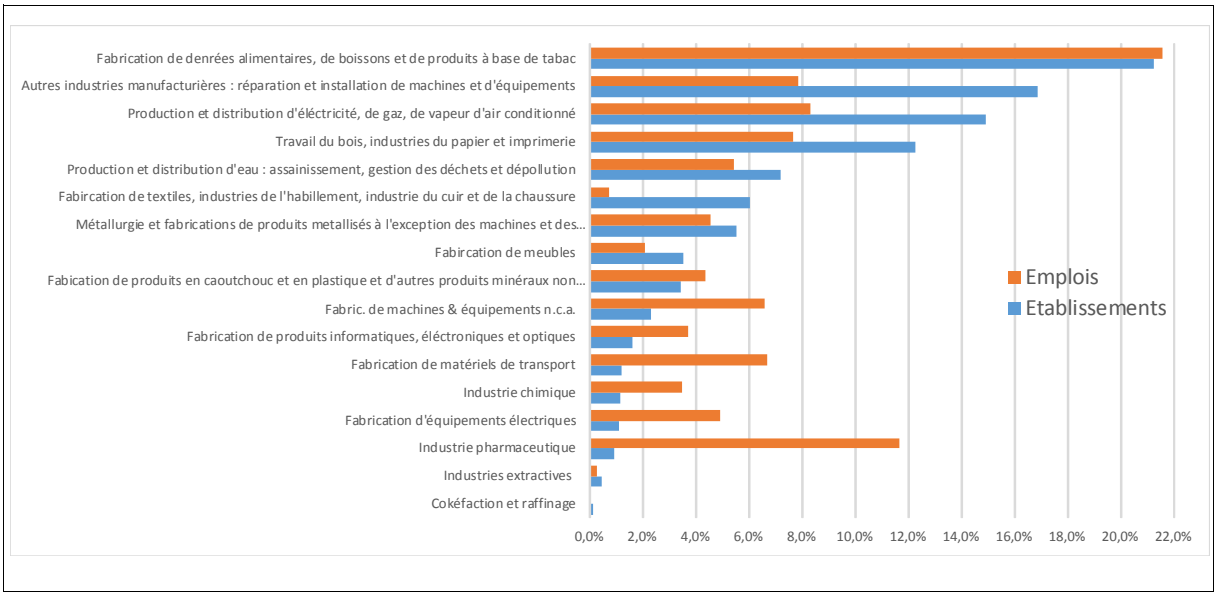
	Etablissements			Nombres d'emplois privés		
	Ensemble 2015	Evolution 2009-2015		Ensemble 2015	Evolution 2009-2015	
		Nombre	%		Nombre	%
Industries extractives	9	0	0%	56	-20	-26%
Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac	421	51	14%	4 305	-638	-13%
Fabircation de textiles, industries de l'habillement, industrie du cuir et de la chaussure	120	59	97%	144	3	2%
Travail du bois, industries du papier et imprimerie	243	46	23%	1 529	-785	-34%
Fabrication de meubles	70	-31	-31%	420	-90	-18%
Cokéfaction et raffinage	3	0	0%	0	-266	-100%
Industrie chimique	23	0	0%	696	-75	-10%
Industrie pharmaceutique	18	2	13%	2 326	129	6%
Fabication de produits en caoutchouc et en plastique et d'autres produits minéraux non métallisés	68	13	24%	872	-92	-10%
Métallurgie et fabrications de produits metallisés à l'exception des machines et des équipements	110	28	34%	911	-252	-22%
Fabrication de produits informatiques, éléctroniques et optiques	32	2	7%	737	-134	-15%
Fabrication d'équipements électriques	22	-7	-24%	986	-101	-9%
Fabric. de machines & équipements n.c.a.	46	-13	-22%	1 317	-81	-6%
Fabrication de matériels de transport	24	4	20%	1 336	-585	-30%
Autres industries manufacturières : réparation et installation de machines et d'équipements	335	90	37%	1 570	-225	-13%
Production et distribution d'éléctricité, de gaz, de vapeur d'air conditionné	296	128	76%	1 662	-95	-5%
Production et distribution d'eau : assainissement, gestion des déchets et dépollution	143	57	66%	1 081	56	5%
Industrie	1 983	429	28%	19 948	-3 251	-14%

Source : INSEE (REE-Sirene - champ marchand non agricole) ; ACOSS-URSSAF

Les activités industrielles de l'agglomération strasbourgeoise ont la particularité d'être diversifiées. A l'exception des industries agro-alimentaires qui concentrent un cinquième de l'ensemble des emplois industriels, aucune activité ne regroupe plus de 12 % des emplois.

Parmi les grands établissements industriels, figurent notamment : Lilly (environ 1 500 emplois), Punch Powerglide-General Motors (1 000), le Syndicat Mixte des Eaux et de l'Assainissement d'Alsace-Moselle (600), Alcatel-Lucent (500), Electricité de France (500), les Dernières Nouvelles d'Alsace (400), Octapharma (400), Electricité de Strasbourg (300), Legrand (300), Gaggenau Industrie (300), Flender-Graffenstaden (300), Herta (300), Gebo Cermex (300).

GRAPHIQUE N°51 : **Poids de chaque filière industrielle dans l'ensemble de l'industrie de l'Eurométropole de Strasbourg en 2015**



Source : INSEE (REE-Sirene - champ marchand non agricole) ; ACOSS-URSSAF

Les branches les plus importantes sont :

- les industries agro-alimentaires avec des entreprises de renom dans des branches diversifiées : pâtisserie-chocolaterie (Kraft, Dr Oetker, Société Industrielle de Levure Fala, CSM France, Compagnie Française de chocolaterie, Lesaffre), bière (les brasseries Kronenbourg et Heineken, Sté des malteries d'Alsace), charcuterie (Herta, Kirn, Copvial, Feyel Artzner, Escal) ;
- l'industrie pharmaceutique (Lilly, Octapharma, Bio-Rad, Boiron, Biosynex) accompagnée du commerce de gros de produits pharmaceutiques (W&H France, Ortho-clinical diagnostics, OCP, CERP, Euromedex, Meditor) ;
- l'industrie automobile et ses équipementiers (Punch Powerglide, Cockpit Automotive,, Spitzer) ;
- les équipements mécaniques et autres industries manufacturières : Flender-Graffenstaden, Bongard, Huron-Graffenstaden, Timken, Sidel, Steelcase, Axima Refrigeration, Endel… ;
- les industries du papier, l'édition-imprimerie : Blue Paper, Ds Smith Packaging Fegersheim, Lana Papiers Speciaux, Autajon Labels Strasbourg.

■ La construction

En 2015, le secteur du bâtiment et des travaux publics regroupe 3 300 unités économiques dans l'Eurométrople, soit un gain de plus de 1 200 établissements (+ 60 %) en six ans. Les emplois restent quant à eux globalement stables (environ 10 000 emplois salariés).

Ce secteur compte de nombreux artisans qui travaillent seuls ou avec quelques employés. Seule une dizaine d'entreprises emploie plus de 100 salariés : Spie est, Soprema, Génie climatique de l'Est, Eiffage, KS construction, Urban Dumez, Bougues Batiment Nord, Loeber Georges SA, Scar, Pertuy, Clemessy, Axima... La métropole accueille plus d'un tiers des établissements bas-rhinois actifs dans le domaine de la construction.

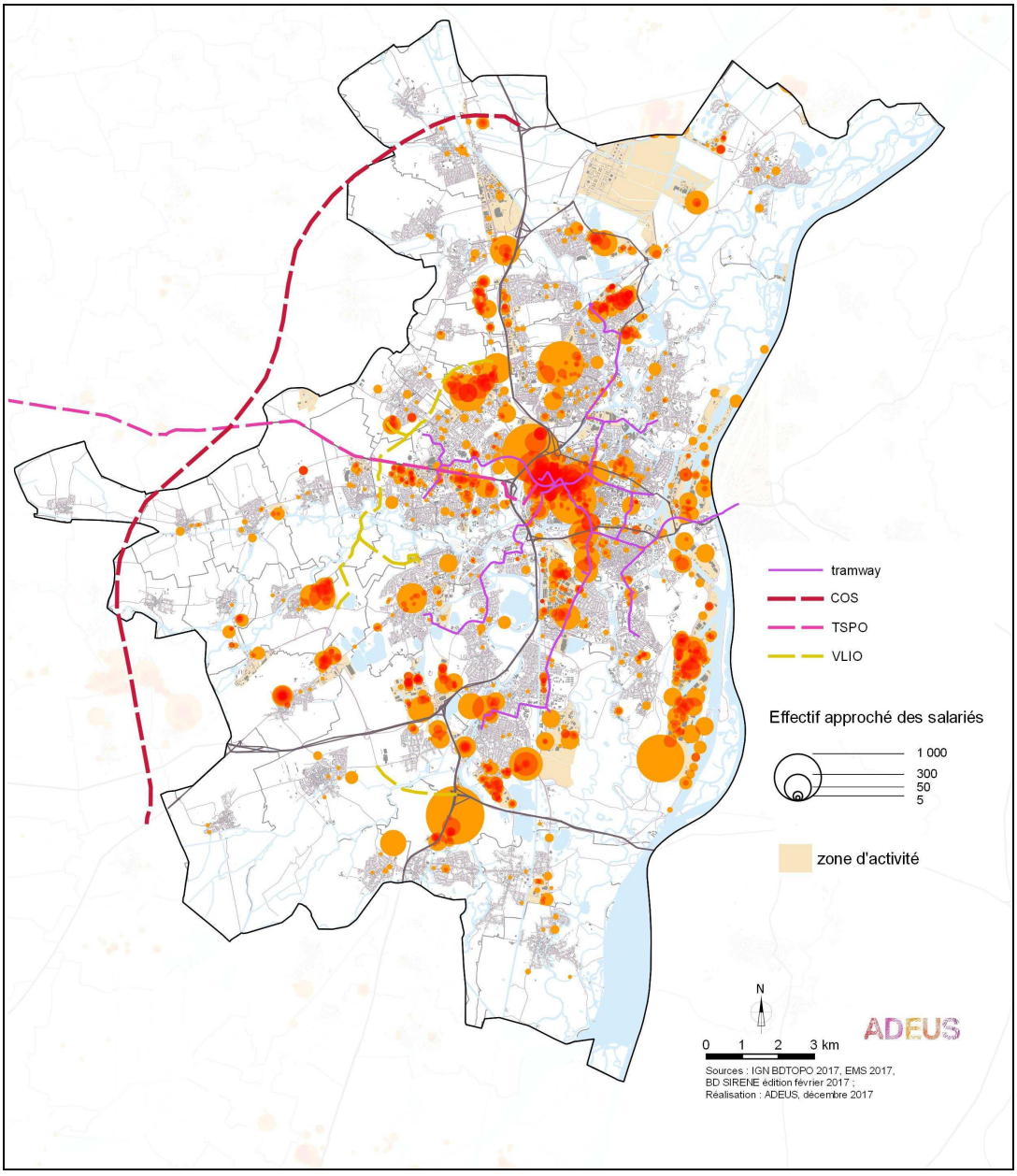
■ Les activités liées au transport-logistique

La métropole regroupe plus de 1 000 établissements de transport-logistique (un peu plus de la moitié des unités présentes dans le département) et 15 000 emplois. Si le nombre d'établissements est resté stable, le nombre d'emplois a diminué de 6 %, soit 1 000 emplois perdus en six ans.
La logistique fait l'objet de bouleversements profonds, liés au développement de processus déjà engagés : massification des flux, externalisation des prestations logistiques à la hausse, globalisation des systèmes d'information, développement du e-commerce, renforcement de la logistique multimodale... Ces évolutions ne sont pas sans conséquence sur l'organisation des entreprises et l'emploi.

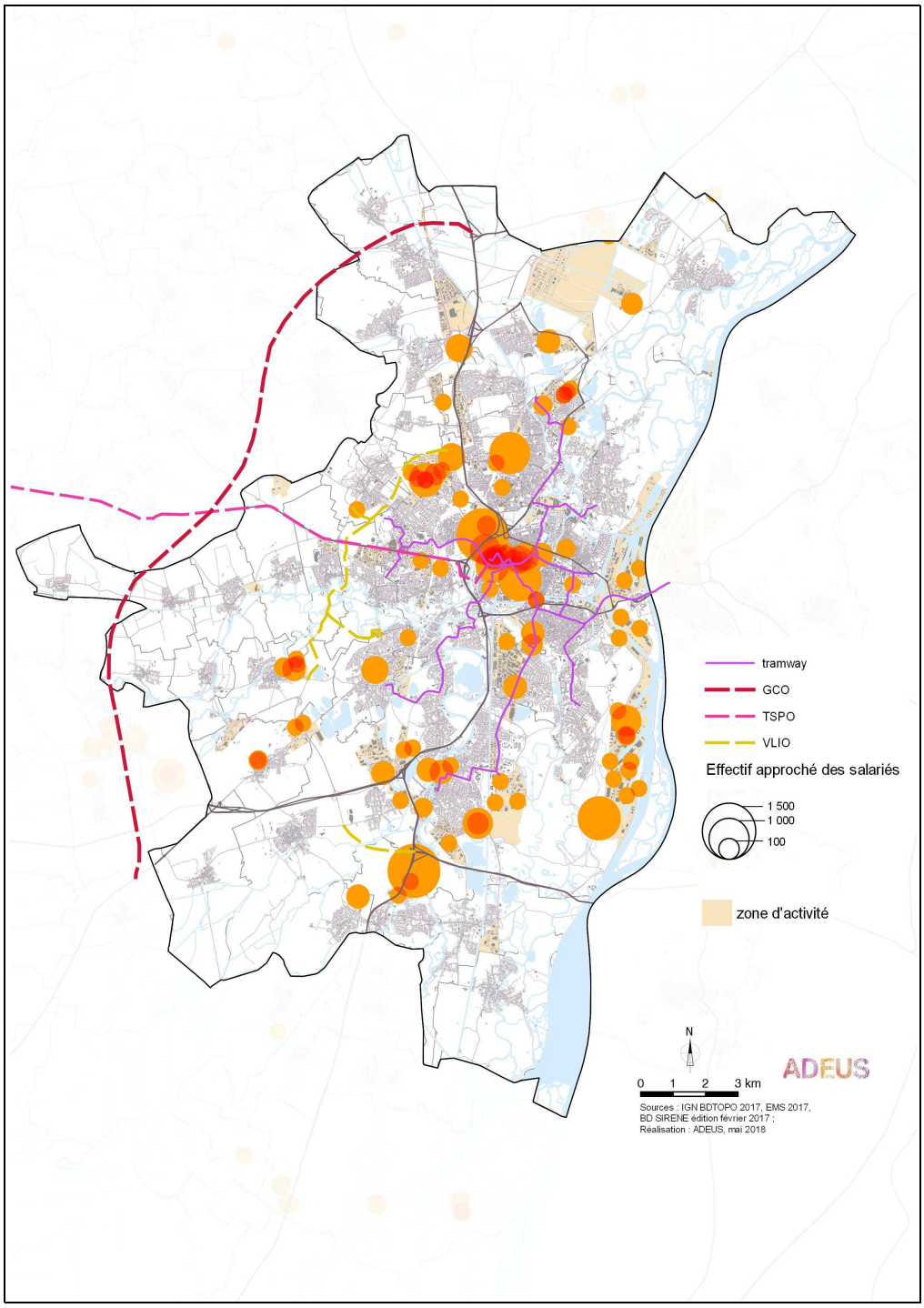
Les activités liées au transport de voyageurs sont, avec la SNCF (environ 6 000 emplois), la CTS (1 500) et Alsace Croisières (1 000) notamment, de très gros employeurs. Sont également présents dans ce domaine, Air France et l'Aéroport de Strasbourg-Entzheim.

Dans le transport de marchandises, les principaux établissements implantés dans la métropole sont : Heppner, Rhénus Logistics-Mondia, le Port Autonome de Strasbourg, Mauffray, Chalot, TFE, Kunegel, Bourgey Montreuil, Dachser, Kuehne.

CARTE N°41 : **Les établissements de plus de 5 salariés dans l'industrie, la construction, la logistique**



CARTE N°42 : **Les établissements de plus de 100 salariés dans l'industrie, la construction et la logistique**



3.4.3. Le commerce et l'hôtellerie-restauration

Le commerce et l'hôtellerie-restauration représentent environ 10 000 établissements et près de 41 000 emplois dans l'Eurométropole de Strasbourg.

TABLEAU N°41 : **Evolution des activités liées au commerce et à l'hôtellerie-restauration dans l'Eurométropole entre 2009 et 2015**

	Etablissements			Emplois salariés privés		
	Ensemble	Evolution 2009-2015		Ensemble	Evolution 2009-2015	
		Nombre	%		Nombre	%
Commerce de détail	4 623	899	24,1%	15 428	82	0,5%
Commerce de gros	2 176	144	7,1%	11 212	-432	-3,7%
Commerce et réparation d'automobiles et de motocycles	965	345	55,6%	3 029	-199	-6,2%
Commerce	**7 764**	**1 388**	**21,8%**	**29 669**	**-549**	**-1,8%**
Hôtellerie-restauration	**2 396**	**640**	**36,4%**	**10 973**	**980**	**9,8%**
Commerce-Hôtellerie-Restauration	**10 160**	**2 028**	**24,9%**	**40 642**	**431**	**1,1%**

Source : INSEE (REE-Sirene - champ marchand non agricole) ; ACOSS-URSSAF

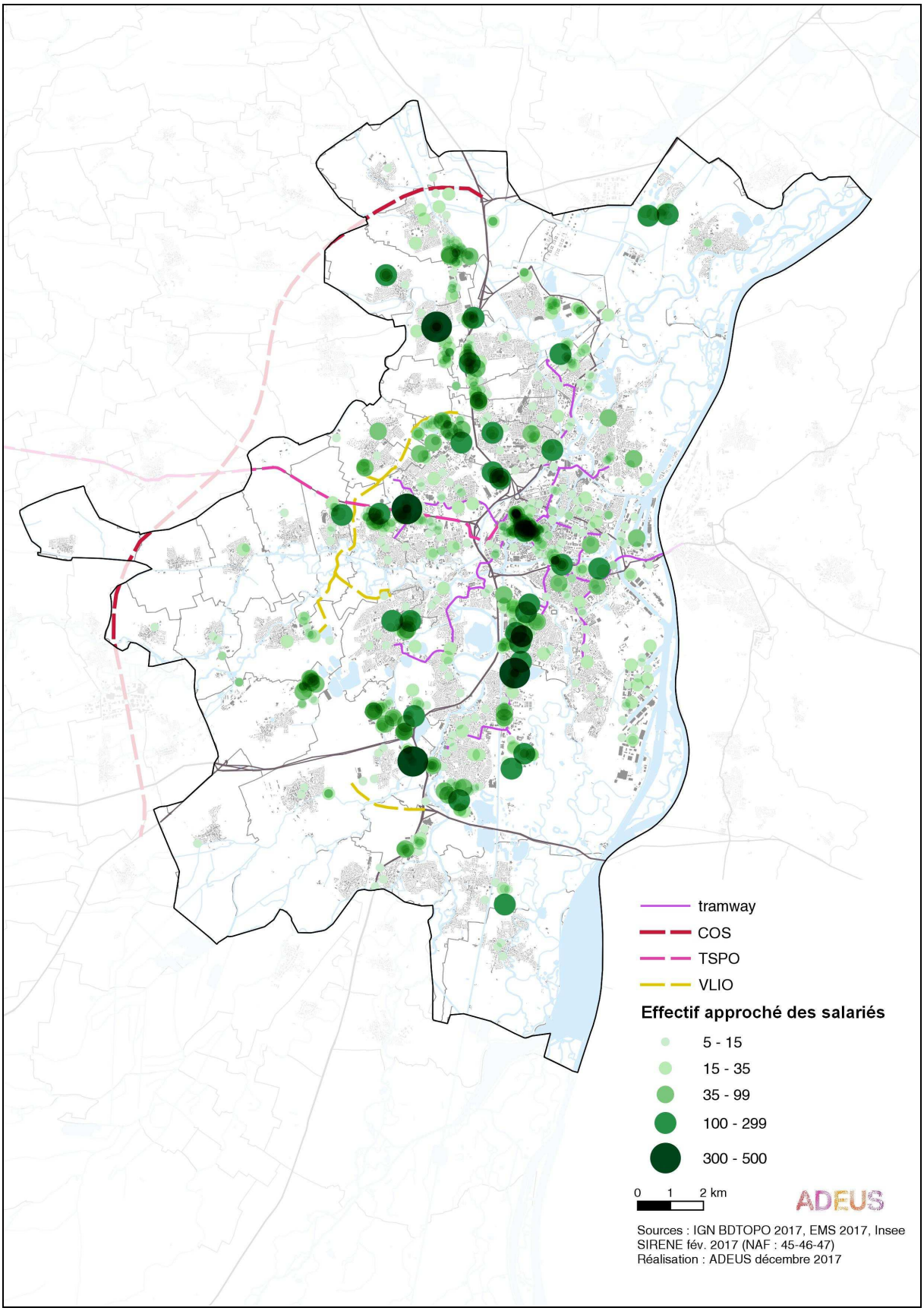
L'ensemble du secteur apparaît globalement stable. En effet, la croissance en emplois dans l'hôtellerie-restauration compense les pertes dans le commerce.
Au sein du commerce, le commerce de détail a perdu 80 emplois en six ans mais se porte mieux que le commerce de gros, qui en perd 400 sur la même période.

La métropole strasbourgeoise concentre la moitié des commerces et des hôtels-restaurants du Bas-Rhin (cf. partie C, I-2 "L'armature commerciale", page 299).

Un nombre important de petits commerces est implanté au centre-ville de Strasbourg. Cette offre est complétée par la présence de grands magasins (Galeries Lafayette, Printemps), de grandes surfaces alimentaires et spécialisées (La FNAC, Mr Bricolage...) et de centres commerciaux (Les Halles, Rive-toile et l'Aubette).

Des polarités commerciales majeures se distinguent autour de Cora à Vendenheim, Auchan à Illkirch-Baggersee et à Strasbourg Hautepierre et Leclerc à la Vigie. L'agglomération accueille les principales enseignes commerciales d'équipement de la maison, de culture-loisirs (Ikea, Castorama, Leroy Merlin, Brico dépôt, Boulanger, Darty...) ou encore automobiles (notamment au pôle automobile à Bischheim avec plus d'une dizaine de marques représentées.

CARTE N°43 : **Les établissements commerciaux de plus de 5 salariés**



3.4.4. Les services

Plus de la moitié des activités tertiaires implantées dans le Bas-Rhin sont concentrées dans l'Eurométropole de Strasbourg. Celle-ci compte en effet près de 22 000 établissements sur les 38 000 établissements bas-rhinois relevant des services (hors commerce, hôtellerie-restauration et transport-logistique).

TABLEAU N°42 : **Evolution des activités tertiaires (hors commerce, hôtellerie-restauration et transport-logistique) dans l'Eurométropole de Strasbourg entre 2009 et 2015**

	Etablissements			Nombres de salariés privés		
	Ensemble 2015	Evolution 2009-2015		Ensemble 2015	Evolution 2009-2015	
		Nombre	%		Nombre	%
Edition, Audiovisuel et diffusion	433	175	68%	2 032	397	24%
Télécommunications	74	-14	-16%	1 491	-364	-20%
Activités informatiques et services d'information	1 120	503	82%	5 091	917	22%
Activités financières et d'assurance	1 893	338	22%	11 385	172	2%
Activités immobilières	1 914	160	9%	2 633	-105	-4%
Activités jurdiques, comptables, de gestion, d'architecture, d'ingegnérie, de contrôle et d'analyses techniques	4 347	1 376	46%	9 733	938	11%
Recherche-développement scientifique	133	63	90%	1 319	-31	-2%
Autres activités spécialisées, scientifiques et techniques	1 547	799	107%	2 434	-108	-4%
Activités de services administratifs et de soutien	1 764	392	29%	24 537	1 989	9%
Administration publique				2 864	-387	-12%
Enseignement	1 606	991	161%	3 761	115	3%
Activités pour la santé humaine	4 064	991	32%	7 210	443	7%
Hébergement médico-social et social et Action sociale sans hebergement	203	159	361%	14 020	1 523	12%
Arts, spectacles et activités récréatives	721	419	139%	1 990	316	19%
Autres activités de services	1 932	615	47%	5 668	120	2%
Services	21 751	6 967	47%	96 168	5 935	7%

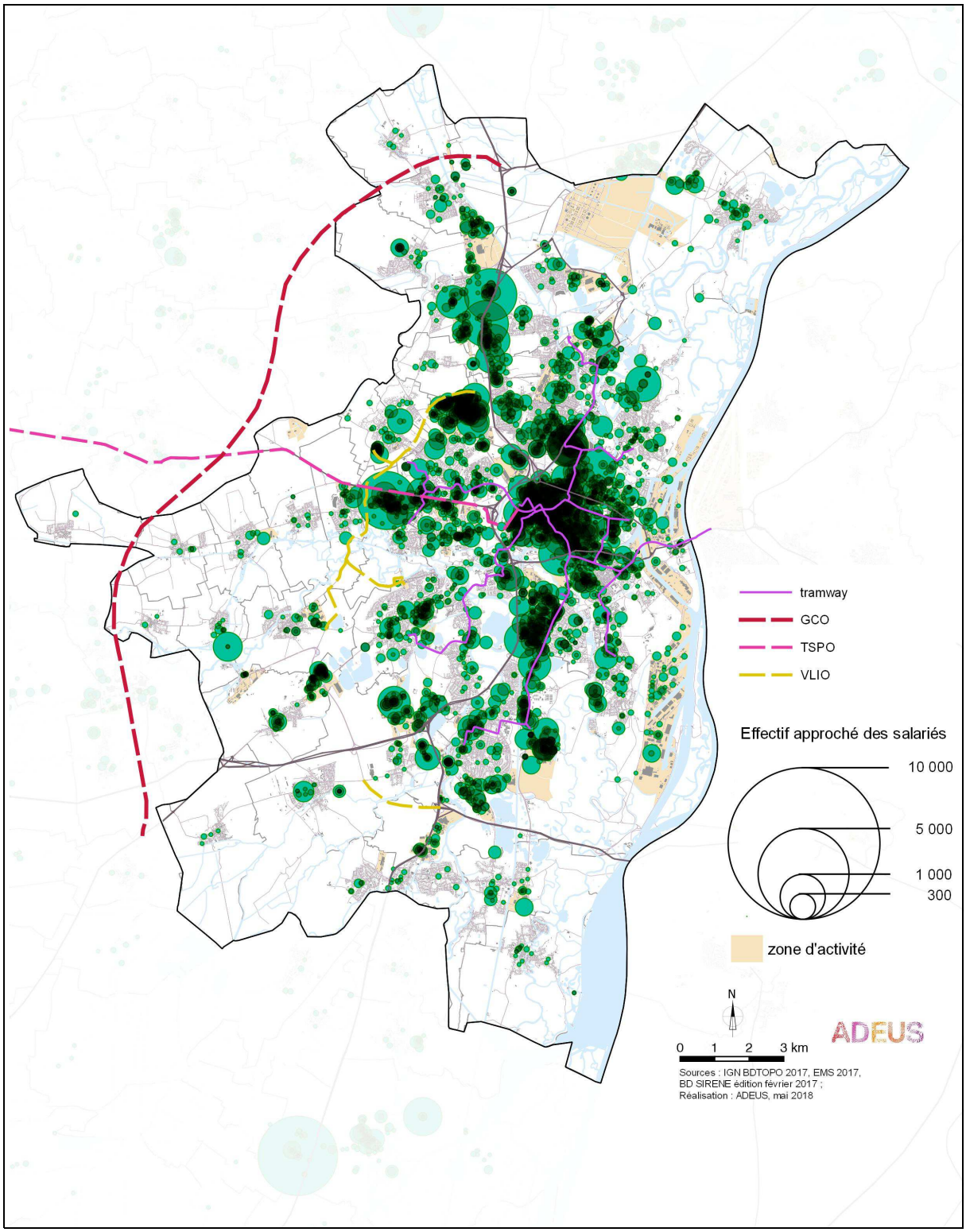
Source : INSEE (REE-Sirene - champ marchand non agricole) ; ACOSS-URSSAF

La métropole est bien positionnée dans les activités liées au tertiaire supérieur avec notamment :

- les activités de recherche et développement (avec 84 % des établissements bas-rhinois implantés dans la métropole) : IGBMC, CERBM, Transgène, CNRS, Fondation Européenne de la Science, INSERM, IRCAD Novalix ;
- les activités spécialisées (64 % dans la métropole) : juridiques, comptables, de gestion, d'architecture, d'ingénierie, de contrôle et d'analyses techniques ;
- les activités financières (56 %) et immobilières (55 %) : Strasbourg est l'une des principales places financières et bancaires de France, avec une dizaine de sièges sociaux de banques (Crédit Mutuel, CIC Est, Crédit Agricole Alsace-Vosges, Banque Populaire d'Alsace, Crédit Foncier et Communal d'Alsace et de Lorraine) et de nombreux établissements étrangers (HSBC, Swisslife, UBS, Allianz...) ;
- l'information et la communication : comprenant les télécommunications (70 %), l'édition-audiovisuel (70 %) et les activités informatiques (65 %).

Avec quasiment 7 000 établissements supplémentaires en 6 ans, ce secteur connaît une progression supérieure (47 %) à celle de l'ensemble du tissu économique. Ce sont les activités relevant du tertiaire supérieur (et notamment les activités juridiques, comptables et de gestion, les activités informatiques, les activités scientifiques et techniques) et celles liées au social, à l'éducation et à la culture qui ont connu les plus fortes croissances. Parallèlement, les plus fortes progressions en termes d'emplois concernent le secteur santé-social-éducation-culture, l'intérim, les activités juridiques, comptables et de gestion ainsi que les activités informatiques.

CARTE N°44 : **Les établissements tertiaires (hors transport-logistique et étab. publcs) de plus de 5 salariés**



3.4.5. L'artisanat

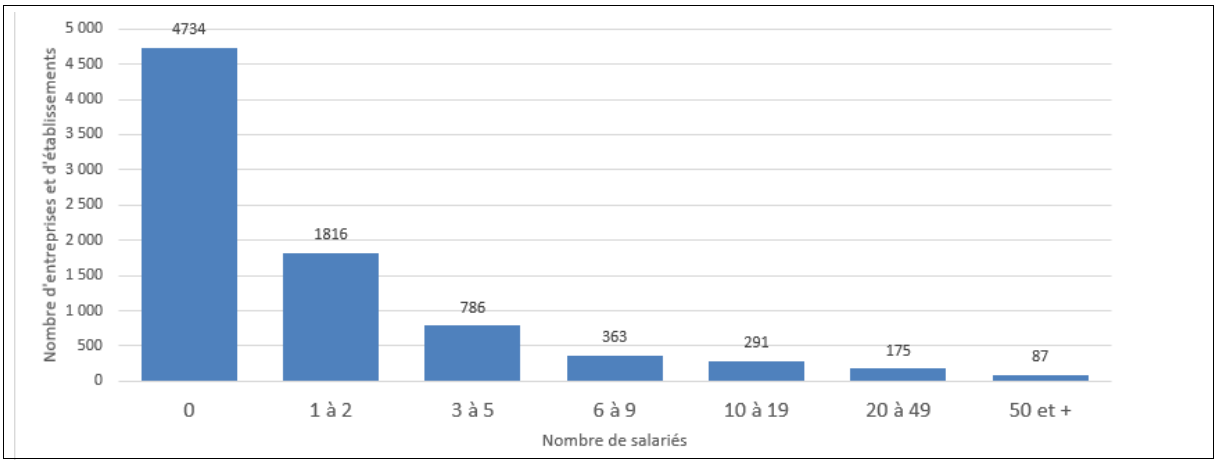
L'Eurométropole de Strasbourg compte plus de 8 200 entreprises et établissements relevant de l'artisanat, qui emploient 28 000 salariés.

La plupart sont de petites structures :

- 3 salariés en moyenne par entreprise ;
- plus de la moitié n'ont pas de salarié ;
- près de 9 établissements sur 10 ont moins de 6 salariés.

L'année 2016 a connu 1 096 immatriculations contre 725 radiations, soit un solde positif de 371 entreprises.

GRAPHIQUE N°52 : **Nombre d'entreprises et établissements par tranche d'effectifs salariés**



Source : Chambre des métiers d'Alsace 2016

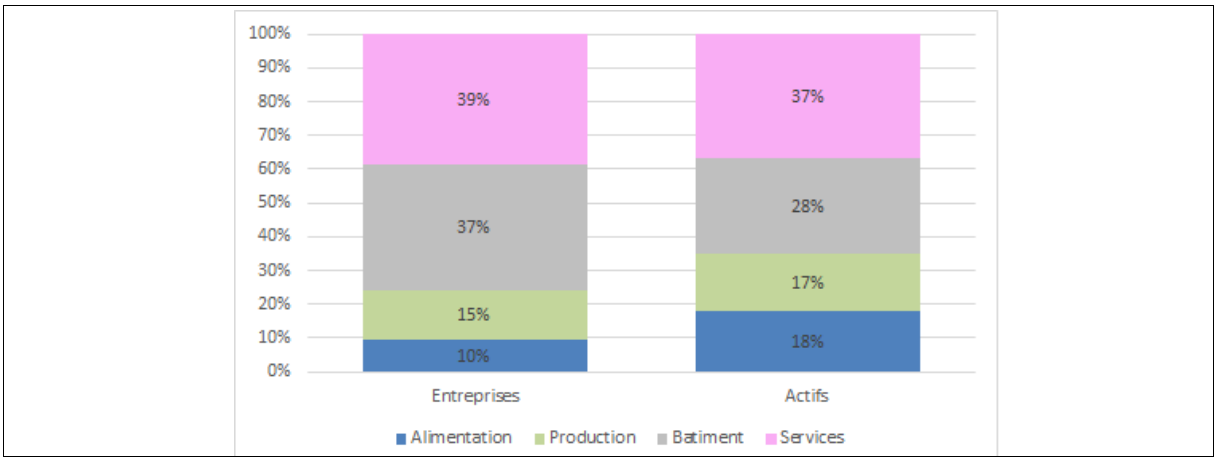
Les services, avec des activités très diversifiées, regroupent le plus grand nombre d'entreprises et d'effectifs. Les activités les plus présentes relèvent de la coiffure, de la réparation automobile et du transport taxi - ambulance.

Le bâtiment (peinture-plâtrerie, plomberie - chauffage, maçonnerie, électricité, menuiserie) vient en seconde position avec 37 % des entreprises et 28 % des effectifs.

Les activités de production (travail des métaux, bijouterie, imprimerie - arts graphiques, meubles, textile - habillement) regroupent 15% des entreprises et 17 % des effectifs.

L'alimentation regroupe quant à elle surtout les boulangeries, pâtisseries et les boucheries.

GRAPHIQUE N°53 : **Répartition des entreprises/établissements artisanaux et estimation du nombre d'actifs par secteur d'activité en 2016**



Source : Chambre des métiers d'Alsace 2016

4. L'ACCUEIL DES ACTIVITÉS

4.1. ZONES D'ACTIVITÉS ET TISSU URBAIN DIFFUS

4.1.1. 3 400 hectares de zones d'activités

L'Eurométropole de Strasbourg compte 85 zones d'activités représentant une emprise totale de 3 400 hectares, soit 11 % du territoire. 35 % de ces surfaces sont situées à Strasbourg, 22 % dans les communes de la première couronne et 43 % en seconde couronne.

La part de l'emprise bâtie s'élève quant à elle à 17 %.

Presque toutes les communes ont une zone d'activités, à l'exception de Blaesheim, Kolbsheim et Osthoffen.

Leur taille est très hétérogène :

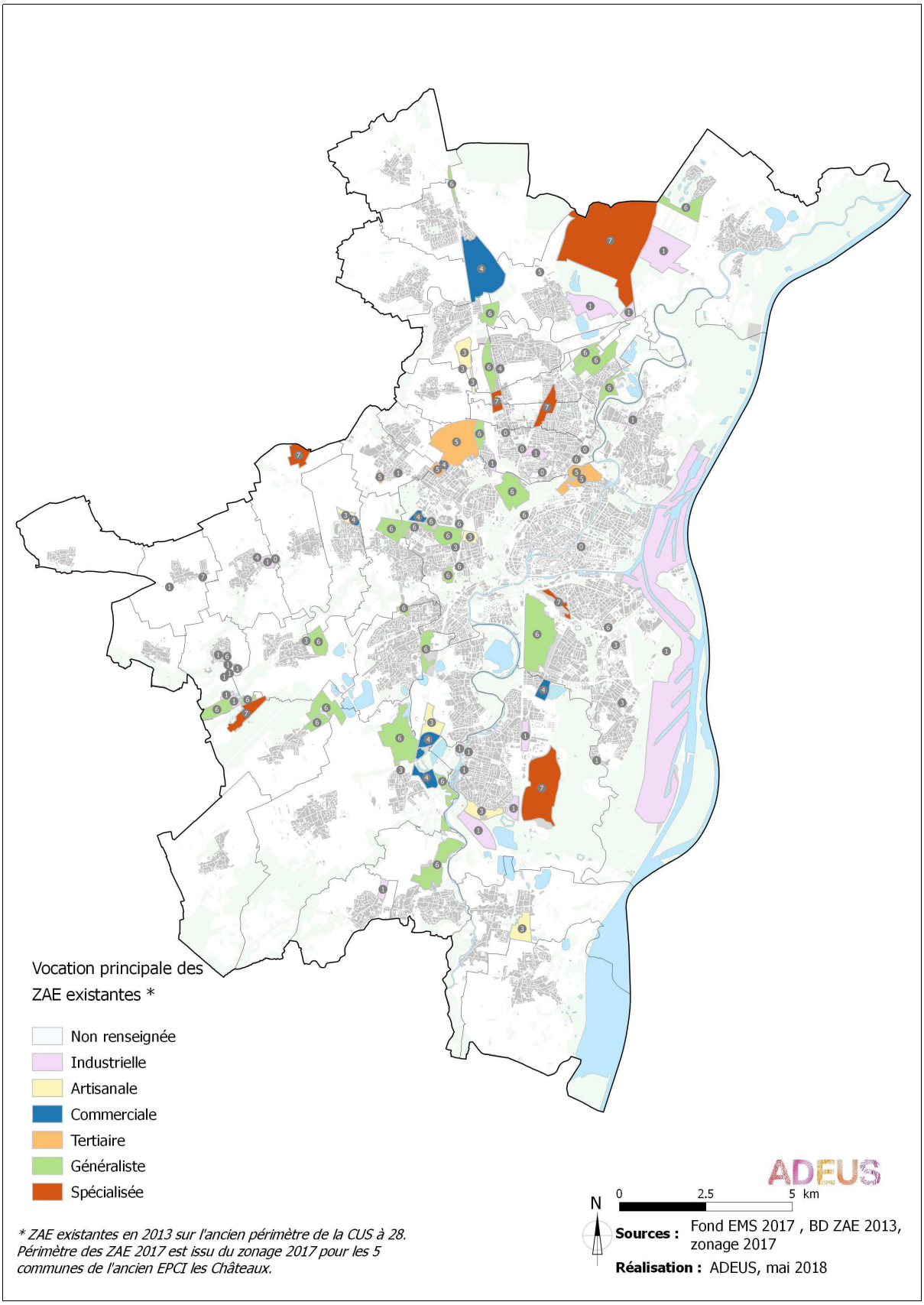
- la moitié d'entre elles ont une surface inférieure à 15 hectares mais ne couvrent que 7 % (soit 250 hectares) de l'emprise de l'ensemble des zones ;
- il existe par ailleurs sept zones de grande taille, dont la superficie dépasse 100 hectares. Deux sont situées à Strasbourg : le Port Autonome de Strasbourg (800 ha) et la Plaine des Bouchers (145 ha) ; une à Illkirch-Graffenstaden, le Parc d'Innovation d'Illkirch (170 ha) ; une à La Wantzenau, la zone industrielle de La Wantzenau (114 ha) ; l'Espace Européen de l'Entreprise de Schiltigheim (130 ha), un site implanté sur plusieurs communes, la zone commerciale Strasbourg Nord à Vendenheim-Lampertheim et Mundolsheim (145 ha) et la zone industrielle Forlen à Geispolsheim (104 ha).

TABLEAU N°43 : **Caractéristiques des zones d'activités dans l'Eurométropole de Strasbourg et le Bas-Rhin**

	Nombre de zones	Surface totale (ha)	Surface bâtie (ha)	Part de la surface bâtie	Part des surfaces en zones d'activité
Strasbourg	22	1 194	256	21%	15,3%
Première couronne	27	747	155	21%	13,4%
Deuxième couronne	36	1 488	188	13%	8,3%
Eurométropole de Strasbourg	**85**	**3 429**	**600**	**17%**	**10,9%**
Bas-Rhin hors Eurométropole de Strasbourg	297	5 037	986	20%	1,1%
Bas-Rhin	382	8 466	1 586	19%	1,8%
Poids de l'Eurométropole de Strasbourg dans le Bas-Rhin	*22%*	*41%*	*38%*		

Source : Recensement CG67, Adira, Adeus 2012-2013, CUS 2014

CARTE N°45 : **Les zones d'activités économiques (ZAE) dans l'Eurométropole de Strasbourg**



Source : Fond SIG CUS - BD ZAE, DDEA, CUS 2013

4.1.2. Les établissements et les emplois

- Un poids modeste des zones d'activités en termes d'établissements mais plus significatif en termes d'emplois

Les zones d'activités accueillent 6 000 établissements et 94 000 emplois (soit une moyenne de près de 2 établissements et de 27 emplois à l'hectare), ce qui représente environ 14 % des établissements et 38 % des emplois de l'Eurométropole. De telles proportions démontrent un attrait significatif en termes d'emploi. Egalement, on en déduit que ce sont essentiellement des établissements de grande taille qui ont tendance à s'implantater dans les zones d'activités.

TABLEAU N°44 : **Etablissements en zones d'activités dans l'Eurométropole de Strasbourg**

	Etablissements en ZA	Nb d'établissements par zone	Nb d'établissements à l'ha	Surface moyenne par établissemnt	Part des établissements en ZA
Strasbourg	1 669	75,9	1,4	0,72	6%
Première couronne	2 376	88,0	3,2	0,31	26%
Deuxième couronne	2 002	55,6	1,3	0,74	29%
Eurométropole de Strasbourg	**6 047**	**71,1**	**1,8**	**0,57**	**14%**
Poids de l'Eurométropole de Strasbourg dans le Bas-Rhin	*58%*				

Source : Recensement CG67, Adira, Adeus 2012-2013, CUS 2014 - INSEE Sirène 2013

TABLEAU N°45 : **Emplois en zones d'activités dans l'Eurométropole de Strasbourg**

	Emplois en ZA	Nb d'emplois en moyenne par zone	Nb d'emplois à l'ha	Part des emplois en ZA
Strasbourg	31 400	1 427	26	20%
Première couronne	35 540	1 316	48	68%
Deuxième couronne	26 732	743	18	79%
Eurométropole de Strasbourg	93 672	1 102	27	38%
Poids de l'Eurométropole de Strasbourg dans le Bas-Rhin	*51%*			

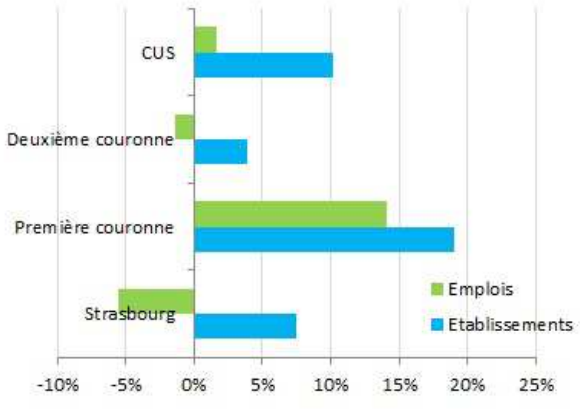
Source : Recensement CG67, Adira, Adeus 2012-2013, CUS 2014 - INSEE Sirène 2013

Parmi les zones d'activités majeures de l'agglomération, figurent notamment les sites suivants :

- l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim (700 établissements et 9 400 emplois) : parc d'activités à vocation essentiellement tertiaire développé aux côtés d'une zone d'activités plus ancienne et plus industrielle, le « Mittelfeld ». L'enseignement y joue également un rôle important (lycée IUT, école de Chimie, CNRS) ;
- la Plaine des Bouchers (600 établissements et 8 800 emplois) : zone industrielle et de services ;
- le Port Autonome de Strasbourg (400 établissements et 8 300 emplois) : hub de connexion de différents modes de transport de marchandises (deuxième port fluvial de France, un des dix principaux pôles logistiques de France) et aussi zone d'activités logistiques et industrielles majeure ;
- le quartier du Wacken à Strasbourg (120 établissements et 7 000 emplois) : espace dédié aux rencontres économiques et au tertiaire supérieur, en interaction avec le quartier des institutions internationales voisin ;
- le Parc d'Innovation à Illkirch (100 établissements et 3 400 emplois) : espace orienté vers la recherche et l'innovation au service du développement des entreprises de hautes technologies ;
- le Parc d'activités à Eckbolsheim (350 établissements et 4 500 emplois) : site généraliste.

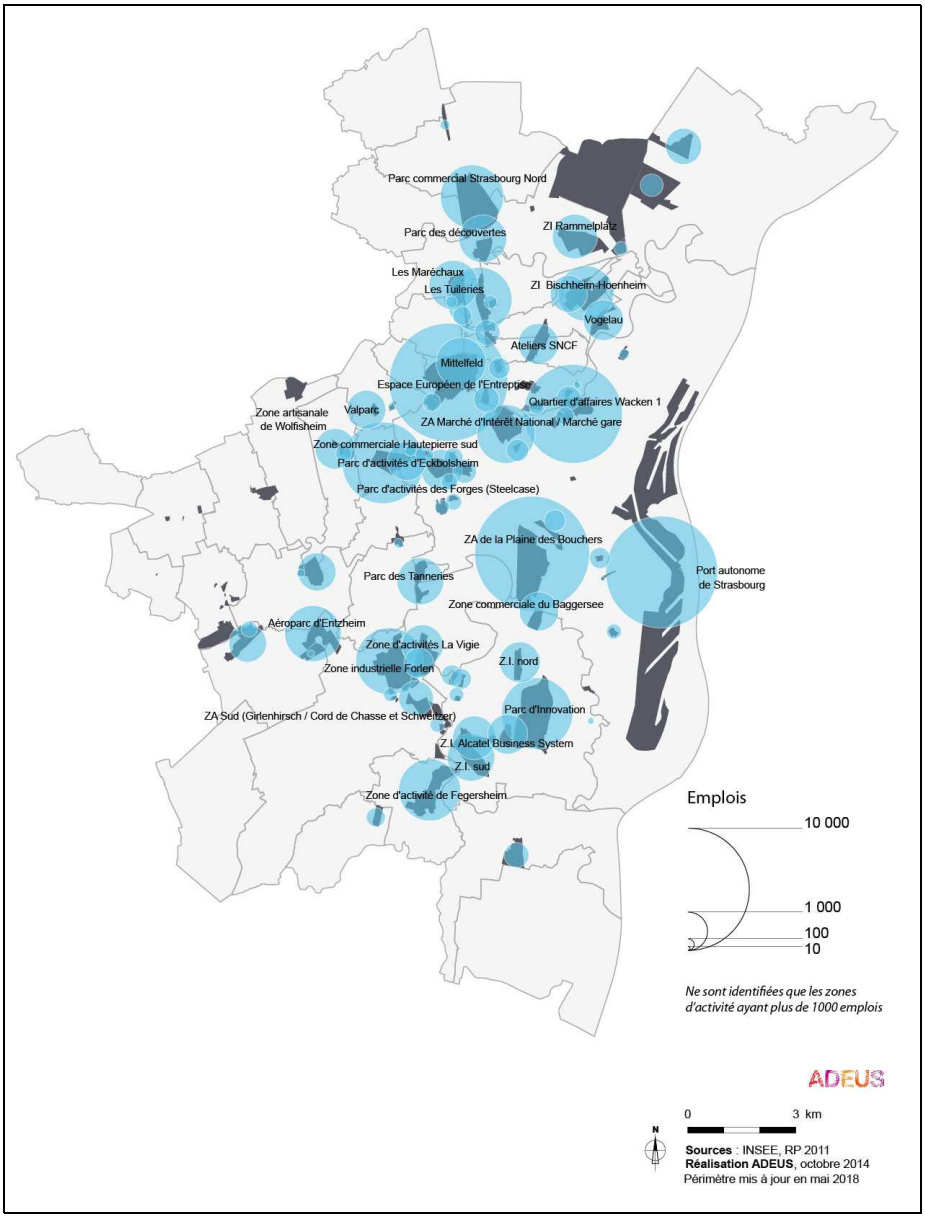
En conservant les zonages de 2009 (date de la dernière analyse sur les ZAE de la métropole), les zones d'activités gagnent 10 % d'établissements et 2 % d'emplois en 4 ans. La première couronne connaît la plus forte progression tant en termes d'établissements (+ 19 %) que d'emplois (+ 14 %). Quant à la deuxième couronne et à Strasbourg, malgré la croissance du nombre de leurs établissements, elles voient leurs emplois diminuer respectivement de 1 % et 6 %..

GRAPHIQUE N°54 : **Evolution des établissements et des emplois en zones d'activités entre 2009 et 2013**



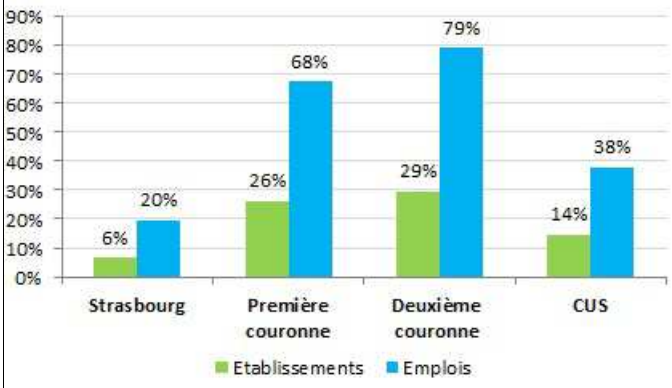
Source : Recensement CG67, Adira, Adeus 2012-2013, CUS 2014 - INSEE Sirène 2009-2013

CARTE N°46 : **Les emplois par zone d'activités en 2013**



■ Le poids des zones d'activités variable selon les territoires

GRAPHIQUE N°55 : **Part des emplois et des établissements en ZA en 2013 (CUS)**



Source : Recensement CG67, Adira, Adeus 2012-2013, CUS 2014 - INSEE Sirène 2013

Le poids économique de Strasbourg reste important mais diminue au profit des communes de 1ère et 2ème couronnes. Ce phénomène se vérifie également en zones d'activités. Sur la période 2009-2013, la part des zones d'activités strasbourgeoises diminue en passant de 33 % des établissements à 28 % alors que celle des communes périphériques augmente (de 34 % des établissements pour la première couronne à 39 %).

Parallèlement, plus on s'éloigne de Strasbourg, plus le poids des zones d'activités est important. En effet, les zones d'activités strasbourgeoises regroupent 6 % de l'ensemble des établissements alors que dans le reste de la métropole, les sites d'activités concentrent plus du quart du parc.

Pour les emplois, le phénomène est encore plus marqué avec 20 % des emplois en sites d'activités à Strasbourg, près de 70 % en première couronne et près de 80 % en deuxième couronne.

■ Une implantation en ZA conditionnée par la taille et l'activité de l'établissement

Certaines activités sont particulièrement concentrées en sites d'activités. Ainsi, 70 à 80 % des emplois industriels, de commerce de gros ou des garages sont implantés dans une ZAE.

La taille d'un établissement influence également sa localisation. Dans l'ensemble, les établissements implantés en zones d'activités ont des effectifs plus importants que ceux situés dans le tissu urbain.

■ Une densité d'emplois variable selon la spécialisation des sites d'accueil d'activités

A l'échelle de la métropole, la densité moyenne d'emplois dans les zones d'activités s'établit à 27 emplois à l'hectare (32 si l'on exclut le site de la raffinerie à Reichstett).

Cette densité varie fortement selon les sites et notamment selon leur vocation, avec :

- 15-20 emplois/ha dans les zones d'activités logistiques ou industrielles ;
- 20-30 emplois/ha dans les zones commerciales ;
- 40-50 emplois/ha dans les zones artisanales ou généralistes ;
- 100 emplois dans les sites tertiaires.

Ainsi, à titre d'exemples, la Zone Commerciale Nord, 20 emplois à l'hectare ; le Parc d'Innovation d'Illkirch, 20 emplois à l'hectare : la zone commerciale de la Vigie à Ostwald-Geispolsheim, 30 emplois à l'hectare ; l'Aéroparc à Entzheim, 50 emplois à l'hectare ; la Plaine des bouchers à Strasbourg, 60 emplois à l'hectare l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim, 70 emplois à l'hectare et le Parc d'Activités à Eckbolsheim, 120 emplois à l'hectare.

4.1.3. Le tissu urbain diffus

Le tissu urbain accueille, avec plus de 80 % des établissements et 60 % des emplois, une part majeure de l'activité économique. Si certaines activités s'implantent préférentiellement en zones d'activités, d'autres sont, par contre, très majoritairement dans l'urbain diffus. C'est notamment le cas du commerce de détail, de l'hôtellerie-restauration et des autres activités tertiaires, avec environ 90% des établissements et plus de 70% des emplois dans le tissu urbain.

4.2. LES DISPONIBILITÉS FONCIÈRES ET LES SITES EN PROJET

4.2.1. Des disponibilités foncières faibles

Selon les acteurs du développement économique (ADIRA, Eurométropole de Strasbourg, Port Autonome de Strasbourg), 26 hectares sont disponibles et commercialisables en 2017, notamment au Parc Joffre II d'Holtzheim et à l'Ecoparc de Vendenheim.

Le rythme de commercialisation des terrains viabilisés en zones d'activités est d'une quinzaine d'hectares en moyenne chaque année, avec actuellement environ 6 hectares par an sur les zones gérées en régie par l'Eurométropole. La quasi pénurie de foncier économique ne permet plus aujourd'hui de répondre aux besoins de développement des entreprises déjà présentes sur le territoire et à l'accueil d'entreprises de l'extérieur. En effet, le territoire de l'agglomération présente une offre actuellement composée de lots de 50 à 80 ares. Il est donc confronté à une absence de foncier de plusieurs hectares d'un seul tenant.
Il n'y a par ailleurs pas de disponibilité foncière au Nord de la métropole, qui n'est pas en mesure de répondre aux demandes d'entreprises désireuses de s'y s'implanter, ces dernières étant dans ce cas amenées à sortir de la métropole.

4.2.2. Une vingtaine de projets à l'étude

Plusieurs sites sont actuellement en cours de développement (le Parc des Forges à Strasbourg, l'extension du Parc Joffre à Holtzheim, l'extension du Quadrant II à Entzheim, et Sury à Vendenheim) ou à l'étude (l'extension de la Vigie à Ostwald, l'extension de la Redoute à Niederhausbergen et Mundolsheim) et représentent à court ou moyen terme 75 hectares de foncier d'activités.

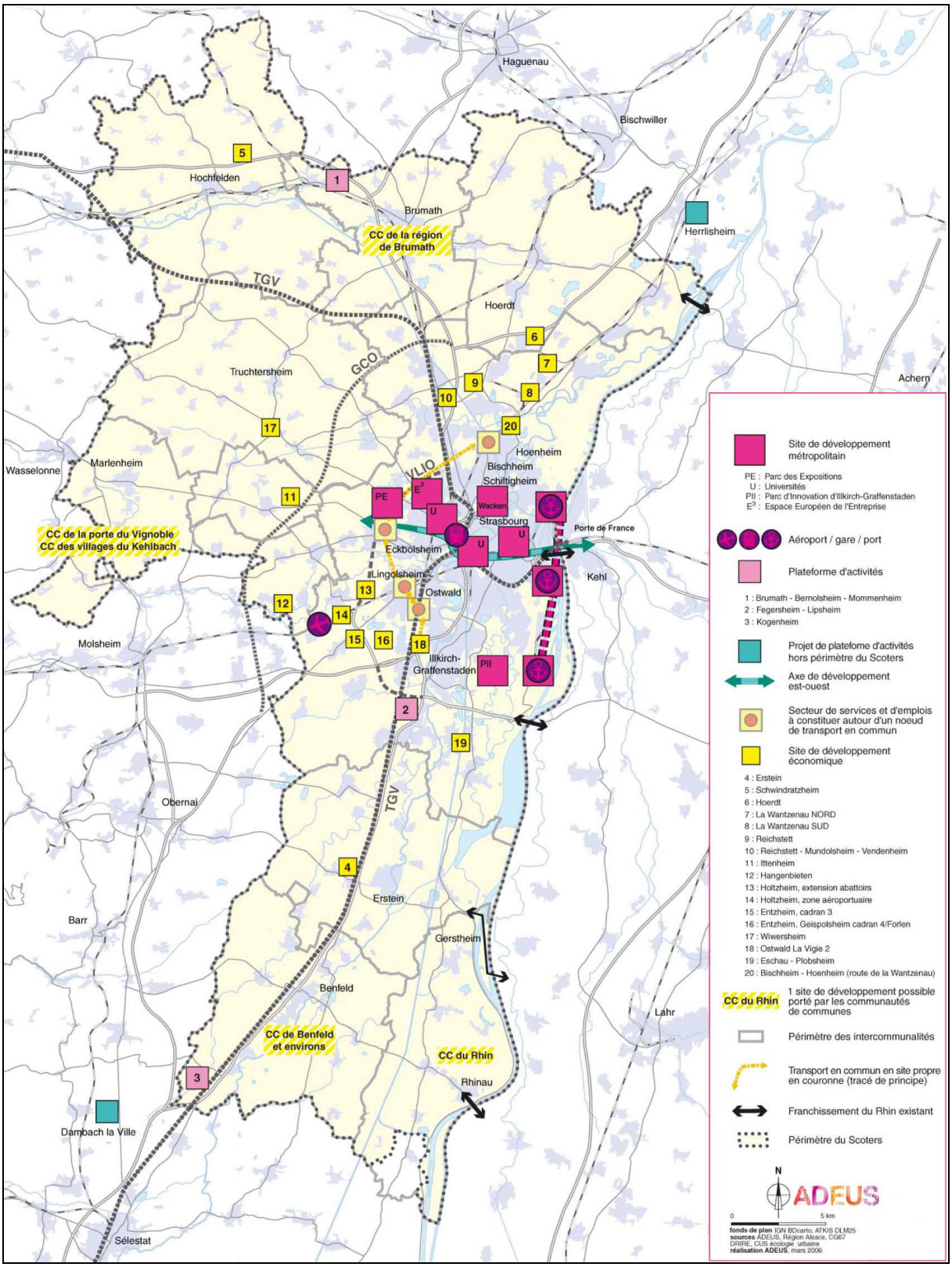
D'autres sites, couvrant plus de 300 hectares, constituent en outre un potentiel de développement économique à long terme (Plateforme d'activités à Reichstett, Porte Ouest à Eckbolsheim...).

4.2.3. Le SCOTERS : un Document Cadre à prendre en compte dans la stratégie d'implantation des zones d'activités

La stratégie d'implantation des zones d'activités de la métropole doit prendre en compte les orientations du SCoT de la Région strasbourgeoise, à savoir que le développement économique doit s'appuyer sur :

- les zones existantes à optimiser ;
- les sites de développement métropolitain à conforter (port, PII, EEE, Wacken, Parc des expositions à Eckbolsheim, HUS, site universitaire à Cronenbourg) ;
- les plateformes d'activités (Brumath-Mommenheim, Fegersheim, Kogenheim, Dambach) ;
- une vingtaine de nouveaux sites de développement économique, dont 11 sur la métropole (d'une vingtaine d'hectares, voire 60 si proches de la voie ferrée ou de la voie d'eau ou dans une commune bien desservie par les transports en commun) ;
- des petits sites à l'échelle des communes ;
- des zones dédiées à une activité précise de service public.

CARTE N°47 : **SCOTERS : les activités économiques à développer**



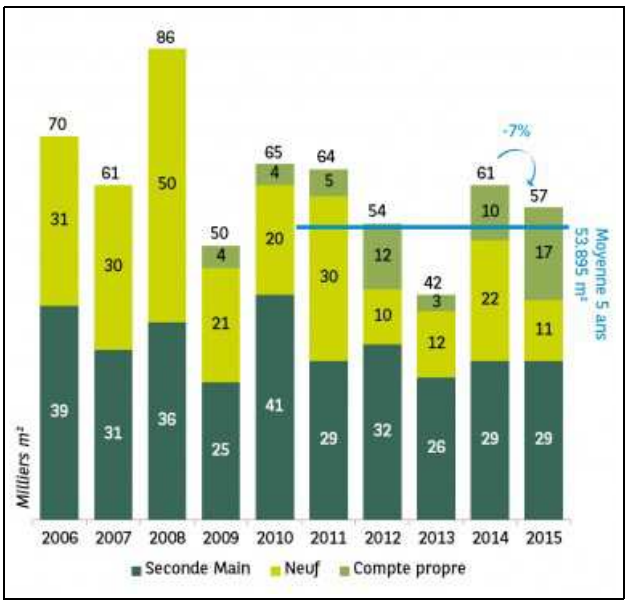
Source : SCOTERS Document d'Orientations Générales - Adeus mars 2006

4.3. L'IMMOBILIER D'ENTREPRISES

4.3.1. Le marché des bureaux

Le marché de l'immobilier de bureaux est l'apanage des métropoles avec le renforcement en leur sein des activités tertiaires, au coeur de leurs ambitions.
Les indicateurs clés qui permettent d'appréhender la dynamique locale du marché l'immobilier de bureaux sont : les transactions ou le nombre de mètres carrés de bureaux commercialisés et l'offre disponible.

GRAPHIQUE N°56 : **Les transactions de bureaux dans l'agglomération strasbourgeoise**



Dans l'agglomération strasbourgeoise, ce sont en moyenne, au cours des cinq dernières années, près de 54 000 m2 qui sont commercialisés annuellement dont 17 000 m2 de bureaux neufs. En 2012 et 2013, cette activité était impactée par la crise économique que traversait l'ensemble du pays. Ce qui a induit, surtout en 2013, une réduction de la demande et en conséquence une baisse du volume des transactions. Cependant, en 2014, le nombre de transactions repart à la hausse avant de diminuer à nouveau en 2015.

Ces niveaux de transaction positionnent l'agglomération strasbourgeoise au même niveau que Nice/Sophia-Antipolis mais en dessous de Grenoble et Rennes qui connaissent aujourd'hui une dynamique importante dans leur marché de l'immobilier de bureau.

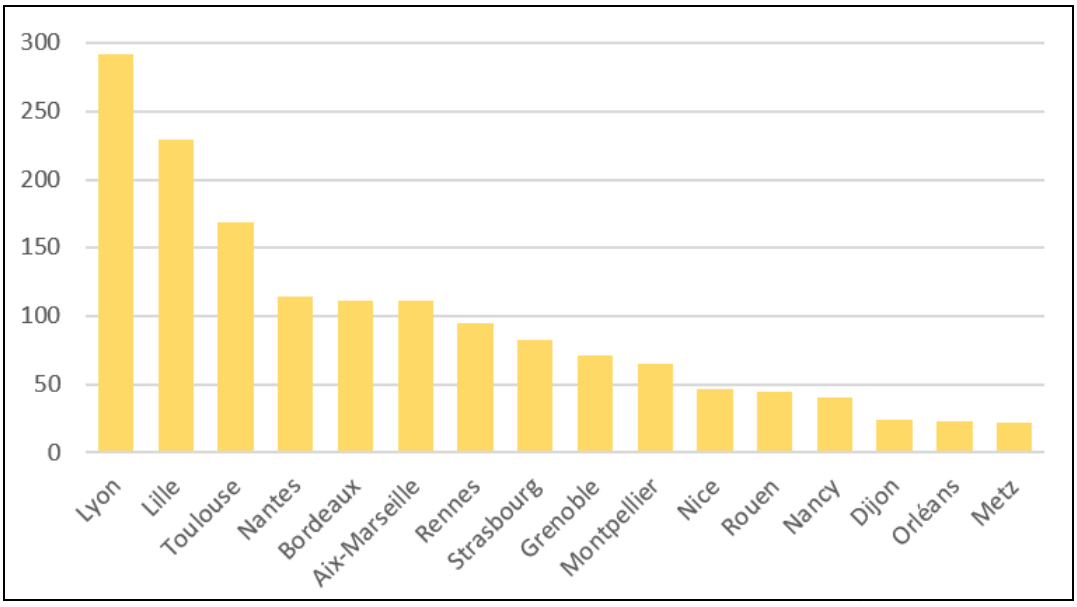
Source : BNP Paribas Real Estate

L'offre disponible à un an représente à fin 2015 un volume de 135 000 m², légèrement en dessous de la moyenne décennale.

L'offre est globalement stable depuis 2013. Cependant, on remarque que la part de bureaux disponibles de seconde main augmente parmi l'ensemble de l'offre de bureaux disponibles.

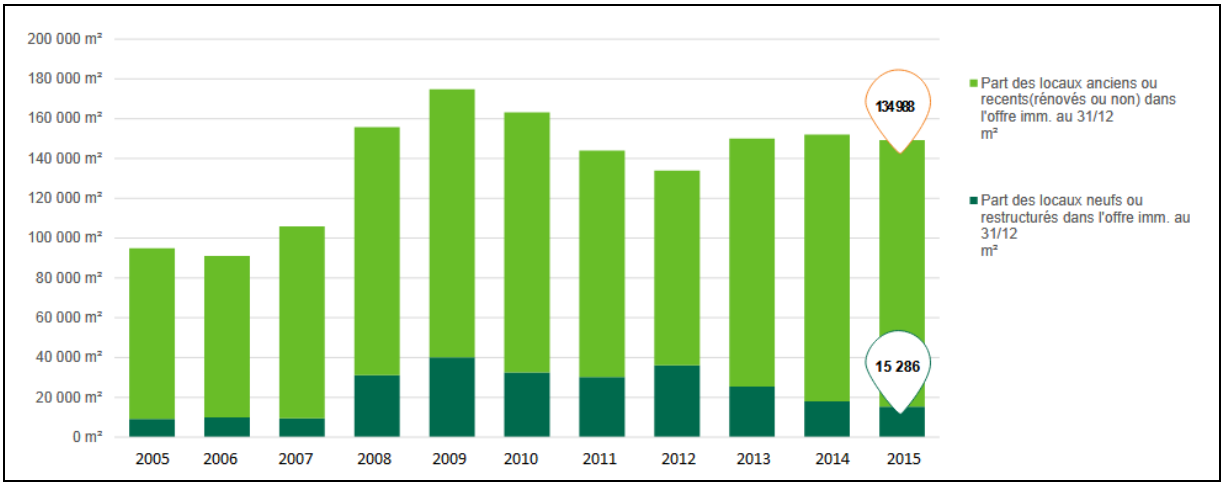
Cette augmentation de l'offre de seconde main peut s'expliquer par le fait que les libérations de sites tertiaires existants, souvent au profit d'une offre neuve, ont été nombreuses ces dernières années, en grande partie pour des raisons liées à l'optimisation des surfaces et parfois à l'obsolescence de certains immeubles. Face à ce constat se pose et se posera à l'avenir -notamment avec le développement d'une offre neuve avec le quartier d'affaires international- la question de la restructuration de sites tertiaires qui ne répondent plus aux attentes du marché.

GRAPHIQUE N°57 : **Transactions de bureaux dans les grandes agglomérations françaises en 2016** (en milliers de m²)



Source : BNP Paribas Real Estate

GRAPHIQUE N°58 : **L'offre de bureaux disponibles dans l'Eurométropole au 31 décembre**

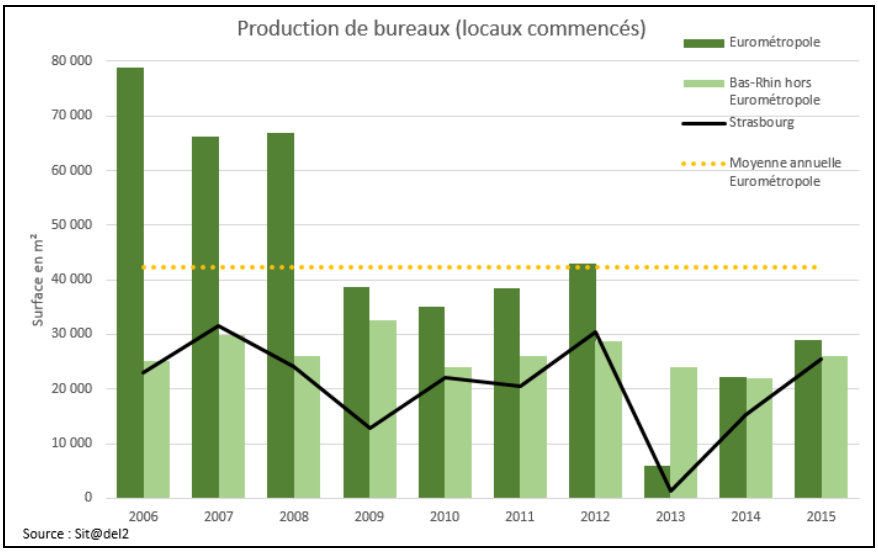


Source : CBRE Rive Gauche

4.3.2. La production de locaux d'activités

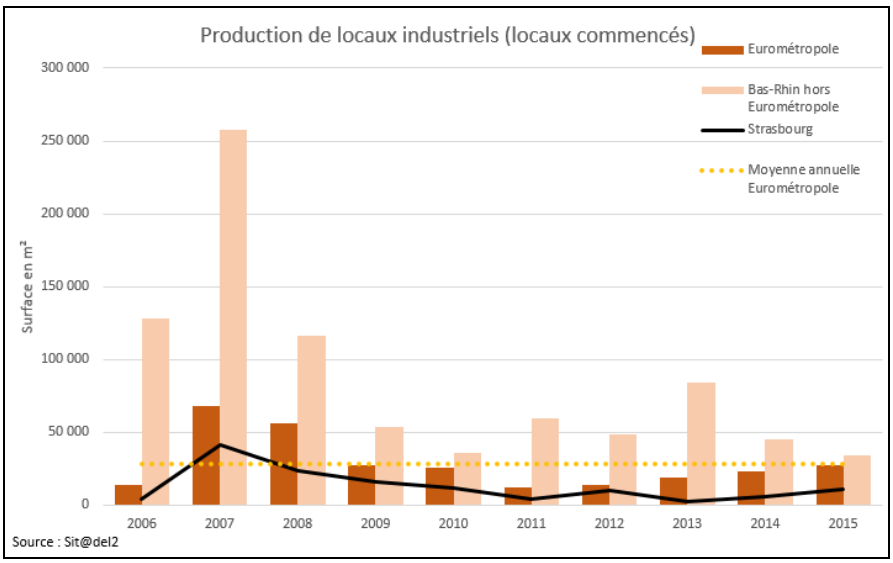
Le suivi de la production des locaux d'activité (bureaux, entrepôts et locaux industriels) fait partie des indicateurs permettant d'appréhender le dynamique économique du territoire. En lien étroit avec la consommation foncière, cette approche qui repose sur l'analyse des locaux commencés (permis de construire) complète celle des commercialisateurs qui n'appréhendent que le marché.

Au cours des dix dernières années, ce sont en moyenne 213 000 m² de surface de locaux d'activité (tous types confondus) qui ont été produits annuellement dans le Bas-Rhin. Le territoire de la métropole en concentre un peu plus de 40 % ; cette proportion s'élève à 62 % pour la production de bureaux (69 000 m² de bureau/an en moyenne dans le département). La faiblesse de l'offre foncière en zones d'activité sur le territoire métropolitain constitue une facteur explicatif quant au différentiel territorial constaté pour les locaux industriels et logistiques dont les implantations se font majoritairement dans les territoires hors Eurométropole. A ce manque de foncier s'ajoute un effet prix, qui joue en faveur des territoires hors métropole.

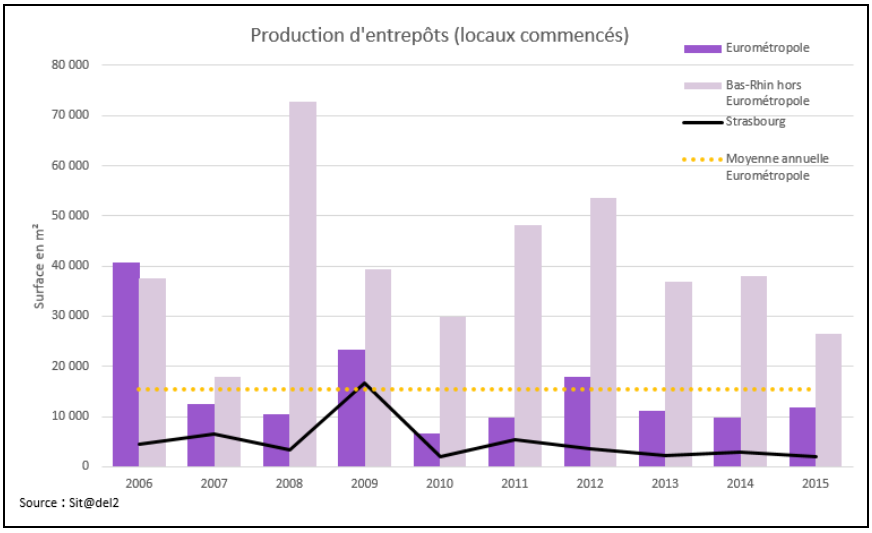


Au cours des dix dernières années, les bureaux se sont largement développés hors du coeur métropolitain avec le renforcement des sites tertiaires d'Enztheim (Aéroparc), de Schilitigheim (E3), et d'Illirch-Graffenstaden (PII).

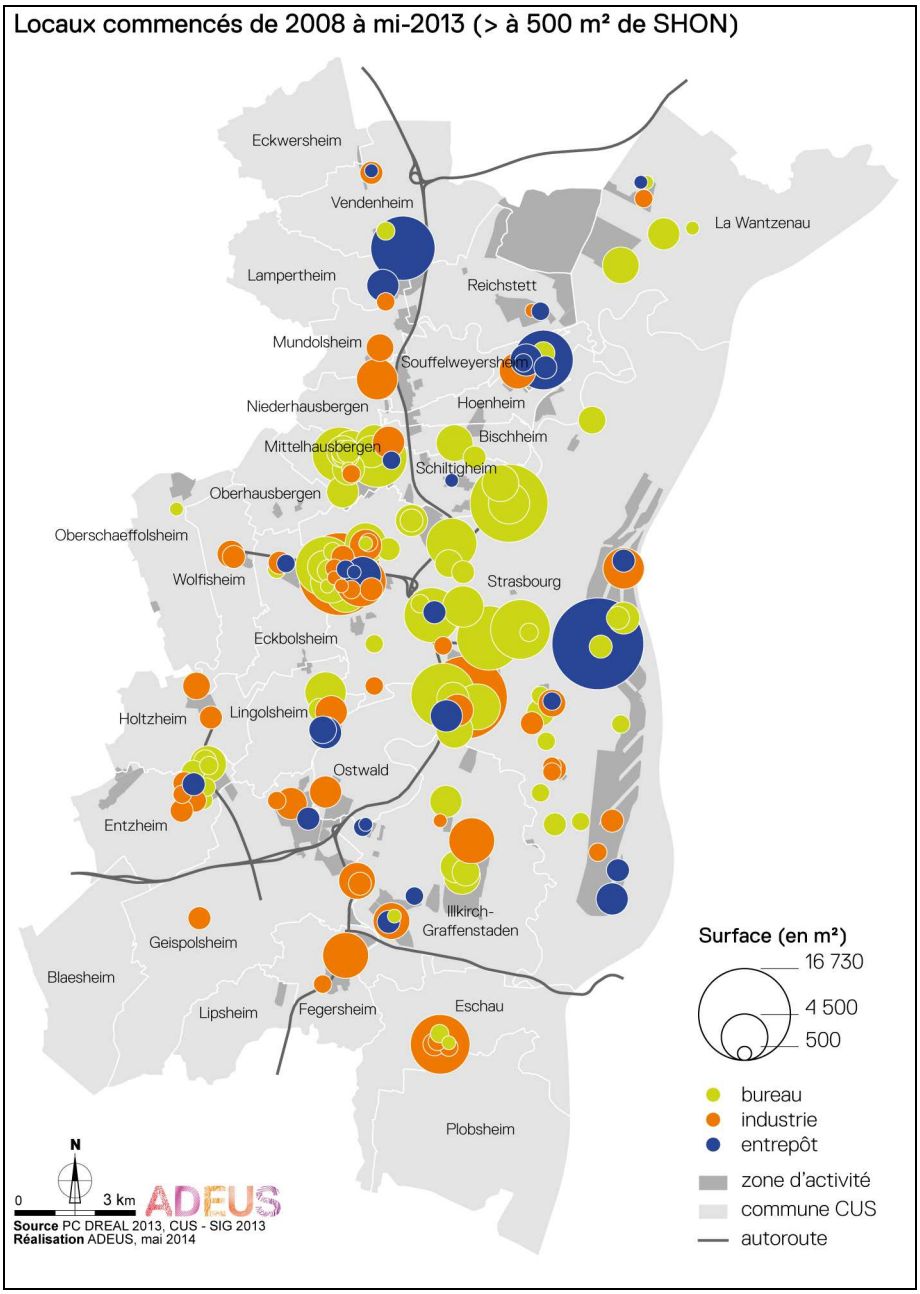
Moyenne annuelle de production calculée sur les dix dernières années :
42 408 m² pour la métropole et 26 450 m² pour la Bas-Rhin hors Eurométropole.



Moyenne annuelle de production de locaux industriels calculée sur les dix dernières années : 28 664 m² pour la métropole et 86 349 m² pour le Bas-Rhin hors Eurométropole.



Moyenne annuelle de production d'entrepôts (hors stockage agricole) calculée sur les dix dernières années : 15 446 m² dans la Eurométropole et 40 051 m² dans le Bas-Rhin hors Eurométropole.



Entre 2008 et mi 2013, ce sont près de 476 000 m² de locaux d'activité qui sont mis en chantier dans la métropole. Ces locaux viennent conforter les principaux sites d'activité de la métropole et renforcer le tertiaire dans le coeur métropolitain. La logistique (entreposage, stockage...) traditionnellement canton-née dans le port s'est également développée dans les zones d'activité de Vendenheim et de Bischheim.

Eléments de synthèse :
« L'économie »

L'Eurométropole de Strasbourg perd du terrain sur ses concurrents français ou européens et son positionnement se dégrade. La moindre performance de l'évolution de la richesse depuis plus d'une dizaine d'années et la moindre capacité à créer des emplois que la plupart des métropoles traduisent ce phénomène. En somme, l'agglomération strasbourgeoise manifeste une perte de compétitivité et une difficulté prolongée à créer des emplois malgré des fonctions métropolitaines bien présentes.

Du fait de comparaisons nationales peu favorables, l'Eurométropole s'est dotée en 2009 d'une stratégie de développement économique visant à stimuler la création d'entreprises, l'activité et l'emploi et s'incarnant dans la feuille de route Strasbourg Eco 2020. En 2015, un important travail d'actualisation a été réalisé dans le but de renforcer l'approche collective et collaborative de la démarche. La feuille de route Strasbourg Eco 2030 se compose ainsi d'une trentaine de stratégies opérationnelles et affiche l'ambition de s'appuyer sur les singularités du territoire, d'une part, et sur une gouvernance en réseau par les acteurs économiques locaux, d'autre part. L'objectif est de créer 27 000 emplois à l'horizon 2030.

L'Eurométropole reste le pôle économique majeur du département, puisqu'avec 42 % des actifs, elle accueille 53 % des emplois et ce, malgré un taux de chômage élevé. Contrairement à la dynamique démographique, cette proportion dans l'emploi départemental est restée très stable sur les 14 dernières années. En revanche, la répartition à l'intérieur de la métropole a fortement évolué, avec un renforcement du rôle des 1ère et 2ème couronnes aux dépens de Strasbourg dont la part diminue de 69 % à 65 %.

En termes d'activités, sur les dernières années, l'industrie est en perte de vitesse, tout comme (à un degré moindre) le commerce, et plus particulièrement le commerce de gros. Ces deux secteurs connaissent en effet d'importantes pertes d'emplois. Outre la situation conjoncturelle difficile, l'industrie et la logistique sont amenées à faire face à d'importantes mutations dans leurs processus de production et d'organisation. Néanmoins, le développement du secteur santé-social-éducation-culture, du tertiaire supérieur, de l'intérim et du tourisme compense presque entièrement ces pertes d'emplois. Corollaire de ces variations, le profil des actifs a évolué. Si le nombre d'ouvriers est resté important, leur poids a diminué au profit des professions intermédiaires et des cadres.

La métropole compte 38 000 établissements du secteur marchand non agricole. Ce sont essentiellement des petites structures où les services dominent davantage que dans le reste du Bas-Rhin. Le tissu économique se caractérise par sa grande diversité, ainsi que par le développement de nouvelles filières. Malgré la perte de vitesse de l'industrie, il subsiste de grandes unités dont la part dans l'emploi est loin d'être négligeable.

Le mouvement de desserrement urbain qui se traduit par des migrations d'établissements du centre-ville vers la périphérie se poursuit. La saturation des centres urbains, le besoin d'espace, la recherche d'une meilleure accessibilité et/ou de locaux moins onéreux sont autant de facteurs qui incitent les établissements à quitter la métropole.

En termes d'agriculture, malgré la consommation d'espaces agricoles dans certaines extensions urbaines, celle-ci reste importante dans la métropole puisqu'on y recense 200 exploitations sur près de 12 000 hectares.

La métropole dispose de sites à vocation d'activités diversifiés et attractifs. Recouvrant des réalités fort différentes en termes de taille, de vocation ou encore de densité d'emplois, ils représentent des atouts essentiels dans la stratégie de développement de la métropole. Les zones d'activités regroupent 40 % des emplois du territoire, proportion restant assez stable depuis 2004. En seconde couronne, les zones d'activités jouent un rôle plus structurant encore puisqu'elles accueillent 80 % de l'emploi. Les densités d'emplois varient fortement selon le type d'établissement (de 20 emplois / ha dans les zones d'activités logistiques et industrielles jusqu'à 100 emplois / ha dans les sites tertiaires).

La présence de zones d'activités diversifiées a permis d'accompagner le développement d'un tissu économique industriel, commercial, logistique et tertiaire. Mais, ces dernières années, la consommation foncière pour l'économie est restée faible, notamment en raison de la crise économique et de la faiblesse de l'offre foncière à vocation économique. En effet, la quasi pénurie de foncier en zones d'activités ne permet plus de répondre au besoin des entreprises de la métropole et à l'accueil de nouvelles entreprises.

La production de locaux d'activités de tous types (bureau, industrie, entrepôt) de ces dernières années est venue conforter ou diversifier les principaux sites d'activités existants.
La métropole concentre l'essentiel du marché de bureaux bas-rhinois. La crise a conduit à une diminution de la demande et du volume des transactions, et par conséquent à une augmentation de l'offre disponible. Se pose donc la question, face au développement d'une offre neuve notamment au Wacken, de la restructuration des sites existants, parfois obsolètes.
Les locaux industriels et les entrepôts se concentrent quant à eux majoritairement en dehors de la métropole, pour des raisons financières et/ou de pénurie de foncier.

Enjeux

Au niveau de l'économie et de la dynamique de l'emploi, le principal enjeu est de renforcer l'attractivité régionale et internationale de l'agglomération, ce qui suppose à la fois de permettre aux entreprises existantes de se développer et d'être en capacité d'accueillir de nouveaux établissements, tant dans les filières traditionnelles que dans les filières plus innovantes. Cela implique de disposer d'une offre foncière et immobilière adaptée aux différents besoins des entreprises et ce, selon les territoires de l'Eurométropole de Strasbourg.

Le tissu industriel en mutation doit bénéficier d'un soutien particulier car il demeure une composante majeure du territoire. Une industrie forte représente un moteur de croissance incontestable qui se diffuse à l'ensemble de l'économie. L'appui aux filières traditionnelles et innovantes contribuera à accroître leur compétitivité et leurs capacités d'exportation.

La base industrielle forte et diversifiée du territoire a engendré une logistique de distribution puissante, à toutes les échelles. Le port, atout majeur de l'Eurométropole, doit voir sa vocation de plateforme industrielle et multimodale consolidée.

Le commerce contribue également à la dynamique économique de l'agglomération. L'armature commerciale dispose d'équipements qui doivent avoir la possibilité d'être modernisés ou renouvelés, participant ainsi au renforcement du rayonnement de la métropole.

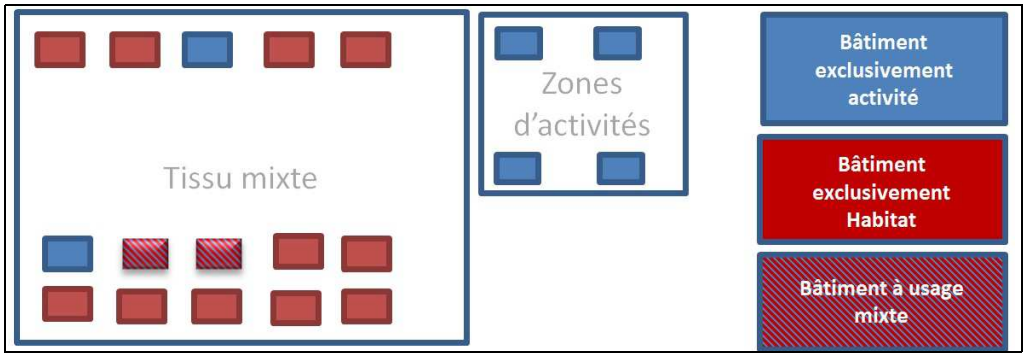
Quant à l'agriculture, elle participe aussi du monde économique et la conforter est également un enjeu majeur. Cela implique notamment de pérenniser l'espace agricole à long terme, de conforter les filières en place, de faciliter leur évolution pour répondre aux besoins d'approvisionnement et de favoriser le développement des activités agro-industrielles au sein de sites dédiés aux activités économiques.

IV. EVOLUTION DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE

1. ELÉMENTS DE MÉTHODE

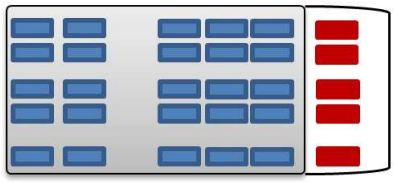
Les données utilisées dans cette partie sont le résultat de traitements du fichier MAJIC en lien avec les données cadastrales (géographie). Il s'agit du millésime 2016. La période étudiée va de 2003 à 2015 pour la consommation foncière et de 2007 à 2015 pour les liens avec le logement.

Ces données permettent à la fois, de distinguer la consommation foncière entre tissu mixte et zones d'activités, et de décrire la nature du bâti qui les compose.

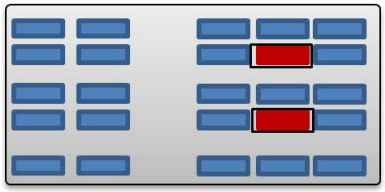


Concernant le bâti, outre les logements générés par **les extensions** et ceux générés par **la densification**, la distinction porte également sur des logements créés sans donner lieu à une consommation foncière issues de **la mutation** du tissu.

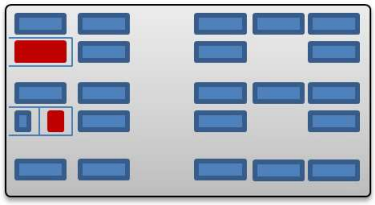
- **L'extension**
  Il s'agit des unités foncières situées en bordure de l'enveloppe urbaine qui indique l'accroissement périphérique de l'emprise spatiale de cette enveloppe urbaine.



- **La densification**
  Il s'agit de l'urbanisation des unités foncières composées exclusivement de terrains nus et situées à l'intérieur de l'enveloppe urbaine.



- **La mutation**
  Il s'agit de l'urbanisation des unités foncières déjà urbanisées soit par modification de la structure des bâtiments déjà existants, soit par démolition reconstruction soit encore par rajout de bâtiments (division parcellaire).



Si la méthode prend en compte l'essentiel des surfaces et des bâtis qui composent le tissu urbain, il n'a pas été possible en l'état actuel des investigations menées de prendre en compte les bâtiments et surfaces relevant du domaine agricole, des équipements publics ainsi que les réseaux interurbains. Des difficultés demeurent également pour intégrer la voirie liée aux projets (celle-ci a été réalisée sur la base d'estimations statistiques).

L'analyse permet de répondre aux questions suivantes :

- Quantifier la consommation foncière : combien ?
- La localiser : où ?
- La qualifier par destination (habitat, activités) : pourquoi faire ?
- La qualifier par type de consommation (densification, extensions) : comment ?
- Mesurer les densités générés par l'urbanisation : avec quelle efficacité ?
- Quantifier la création de logements qui ne donne pas lieu à une consommation foncière : quel usage de l'existant ?

2. ANALYSE DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE

2.1. UNE CONSOMMATION FONCIÈRE GLOBALE EN RECUL LES DERNIÈRES ANNÉES

Entre 2003 et 2012, la consommation foncière moyenne annuelle à des fins d'urbanisation a été d'une quarantaine d'hectares.

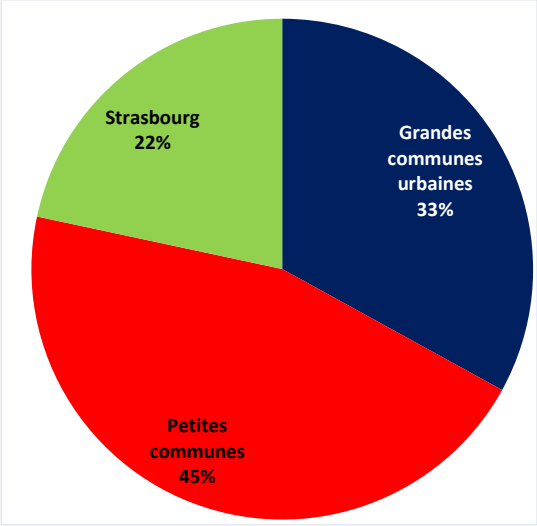
Stable entre 2003 et 2009, autour de 43,5 ha, la consommation foncière a baissé depuis. Cette baisse a été de l'ordre de -16 %. Soit, en moyenne, 7 hectares consommés en moins chaque année.

TABLEAU N°1 : **Consommation foncière annuelle moyenne entre 2003 et 2015 dans l'Eurométropole et dans le département du Bas-Rhin**

Période	Consommation annuelle moyenne Eurométropole (en ha)	Conaommation annuelle moyenne Bas-Rhin (en ha)	part de l'Eurométropole
2003-2006	43,5	274,3	16%
2007-2009	43,3	275,1	16%
2010-2012	33,9	226,7	15%
2013-2015	39,3	221,6	18%
2003-2015	**40,3**	**251,3**	**16%**

Source : DGFIP - MAJIC 2013-2014-2015, 2016

GRAPHIQUE N°1 : **Répartition de la consommation foncière dans l'Eurométropole entre 2003 et 2015**



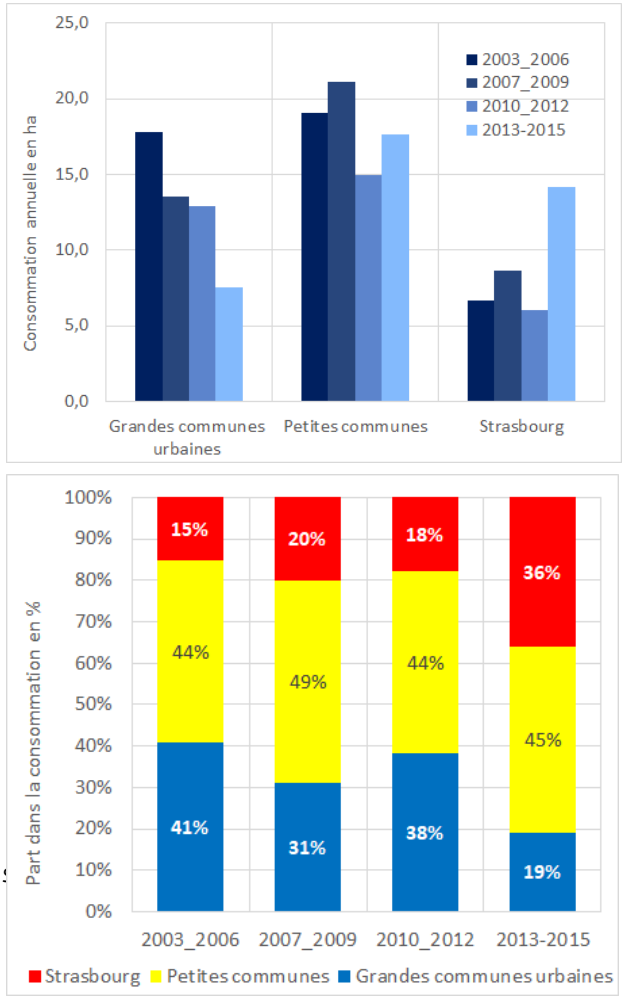
Source : DGFIP - MAJIC 2013, 2014, 2015, 2016

Sur l'ensemble de la période, la part de l'Eurométropole dans la consommation foncière départementale est restée relativement stable autour de 16 %.

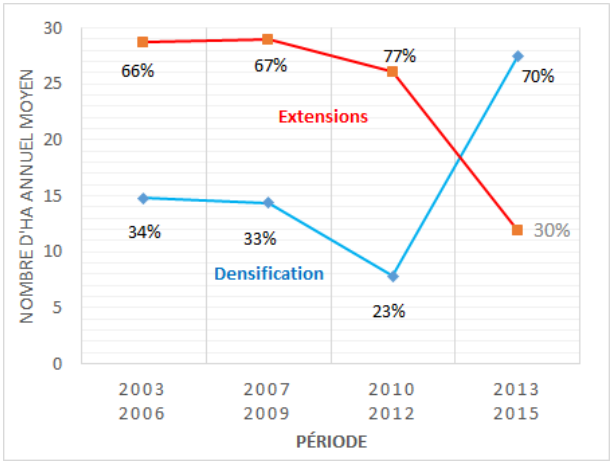
Les 396 hectares consommés dans l'Eurométropole sur l'ensemble de cette période s'est réparti ainsi :

- 45 % de la consommation foncière dans les petites communes ;
- 33 % dans les grandes communes urbaines ;
- 22 % dans Strasbourg.

GRAPHIQUE N°2 : **Evolution de la consommation foncière entre 2003 et 2015**



GRAPHIQUE N°3 : **Destination de la consommation foncière selon l'extension ou le remplissage du tissu urbain dans l'Eurométropole entre 2003 et 2015**



Les évolutions sont contrastées suivant les territoires.

La consommation foncière suit des rythmes différents dans les différents territoires de l'Eurométropole.

C'est dans les grandes communes urbaines que la baisse a été la plus marquée particulièrement pendant la dernière période (2013-2015). Elle a été divisée par deux par rapport à la moyenne des années 2003-2012.

A l'inverse, à Strasbourg, la consommation foncière a fortement augmenté durant la dernière période (2013-2015). Elle a doublé par rapport à la moyenne des années précédentes.

Ces évolutions font que la part de Strasbourg dans la consommation totale a bondi de 18 % en moyenne à 36 %.

2.2. L'ESSENTIEL DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE S'EST FAIT PAR EXTENSIONS

Au total, les extensions ont représenté 60 % de la consommation foncière réalisée entre 2003 et 2015. Entre 2003 et 2012, cette part a oscillé entre 66 % et 77 %.

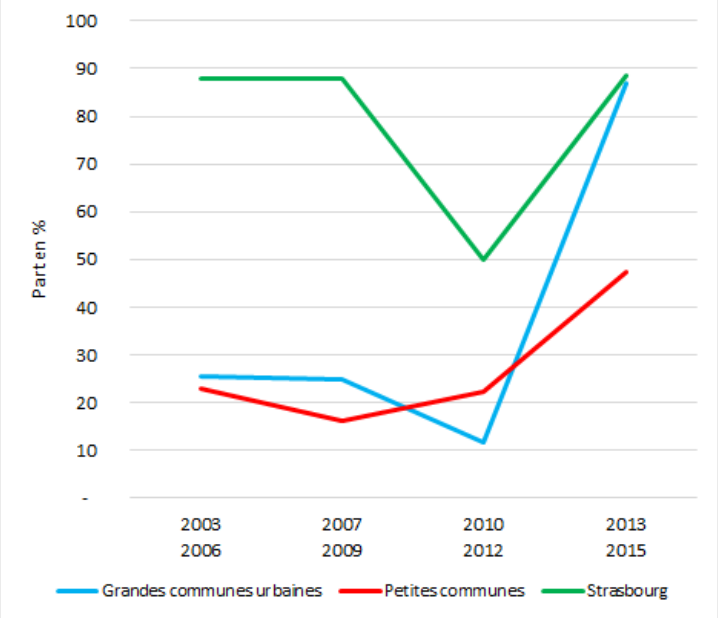
Cette prédominance des extensions dans la consommation foncière totale s'est estompée durant la dernière période. Les extensions n'ont représenté que 30 % des espaces consommés dans l'Eurométropole entre 2013 et 2015. La part, plus grande, prise par Strasbourg dans la consommation totale explique cet accroissement de la part de la densification. Cependant, ce n'est pas la seule explication. La part des densifications a également fortement augmenté en première et en deuxième couronne.

La consommation foncière au sein de la tache urbaine est représentative des espaces les plus urbanisés, c'est le cas de Strasbourg, où le développement de l'urbanisation est majoritairement le fruit d'une consommation réalisée par le remplissage du tissu existant. 9 hectares consommés sur 10, à Strasbourg, le sont en densification sauf pendant la période 2010-2012.

A l'inverse, au sein des petites communes, la part de la densification était faible (autour du quart de l'ensemble de la consommation foncière). Mais cette part ne cesse d'augmenter. Aujourd'hui, elle représente la moitié de l'ensemble de l'urbanisation nouvelle.

Dans les grandes communes urbaines, la part de la densification était faible jusqu'en 2012, à l'image de ce qui s'est passé dans les petites communes. Mais depuis 2013, cette part est identique à celle de Strasbourg : 90 %

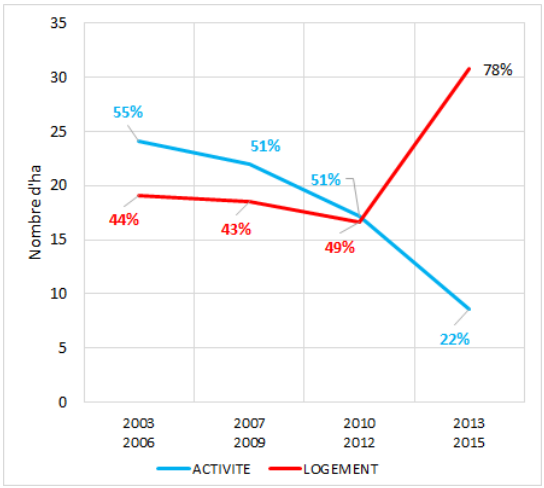
CARTE N°1 : **Part de la densification dans l'ensemble de la consommation foncière dans l'Eurométropole 2003-2015**



Source : DGFIP - MAJIC 2013, 2014, 2015, 20165

2.3. LA PART DES ACTIVITÉS DANS LA CONSOMMATION ETAIT MAJORITAIRE ET ELLE BAISSE

GRAPHIQUE N°4 : **Evolution de la consommation foncière par destination entre 2003 et 2015**



Source : DGFIP - MAJIC 2013, 2014, 2015,2016

Si la consommation consacrée au foncier d'activité est la plus importante sur l'ensemble de la période 2003-2012 (54 % de la consommation totale lui est dédiée), sa dynamique est largement négative depuis 2013, puisqu'elle enregistre un très fort recul de l'ordre de - 60 % entre les périodes 2003-2012 et 2013-2015. A titre comparatif, la consommation foncière relative à l'habitat enregistre pour sa part un net rebond de de + 69 % au cours de la même période.

Le recul de la consommation foncière dédiée aux activités s'est effectué progressivement. En effet, si le foncier d'activité représentait toujours la majorité des surfaces consommées au cours des périodes 2003-2006 et 2007-2010, cette part n'a cessé de décroître pour atteindre l'équivalent de la consommation dédiée au logement entre 2010 et 2012 puis seulement 22 % ces dernières années.

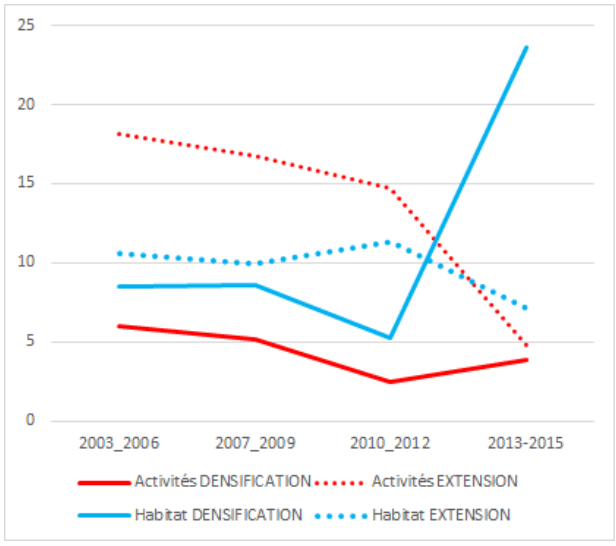
La consommation foncière dédiée aux activités a baissé partout. A Strasbourg, sa part est passée de 66 % à 12 %. Dans les grandes communes urbaines, elle est passée de 79 % à 31 % de la consommation foncière totale.

2.4. UNE CONSOMMATION FONCIÈRE EN EXTENSION TOURNÉE VERS L'HABITAT

Nous avons vu que :

- la consommation foncière s'est en grande partie réalisée en extension ;
- que sur l'ensemble de la période 2003-2012 les extensions foncières sont réalisées à hauteur de 60 % pour les activités.

GRAPHIQUE N°5 : **Consommation foncière par destination et par type entre 2003 et 2015**



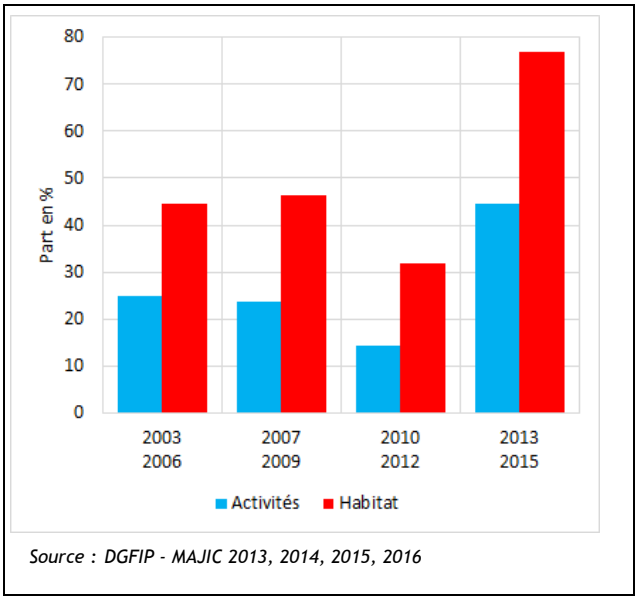
Source : DGFIP - MAJIC 2013, 2014, 2015, 2016

A l'image de la consommation foncière globale on observe une baisse progressive de la consommation en extension dédié aux activités. Aujourd'hui, l'urbanisation dédiée aux activités a, d'une part, baissé et, d'autre part, elle se fait à parts égales entre densification et extension. S'il a existé, un infléchissement de cette tendance en ce qui concerne l'habitat jusqu'en 2012, celui-ci s'est brutalement arrêté à partir de 2013.

Globalement, si les volumes consommés en densification du tissu ont eu tendance à baisser plus fortement sur la dernière période que ce soit pour l'habitat ou pour les activités, il n'en est plus de même depuis 2013. L'urbanisation dédiée à l'habitat se fait désormais très majoritairement en densification.

In fine, quelle que soit la période et la destination, les extensions représentaient plus de la moitié de la consommation foncière jusqu'en 2012. Désormais (depuis 2013), la densification du tissu existant domine.

GRAPHIQUE N°6 : **Part de la densification entre 2003 et 2012**



Source : DGFIP - MAJIC 2013, 2014, 2015, 2016

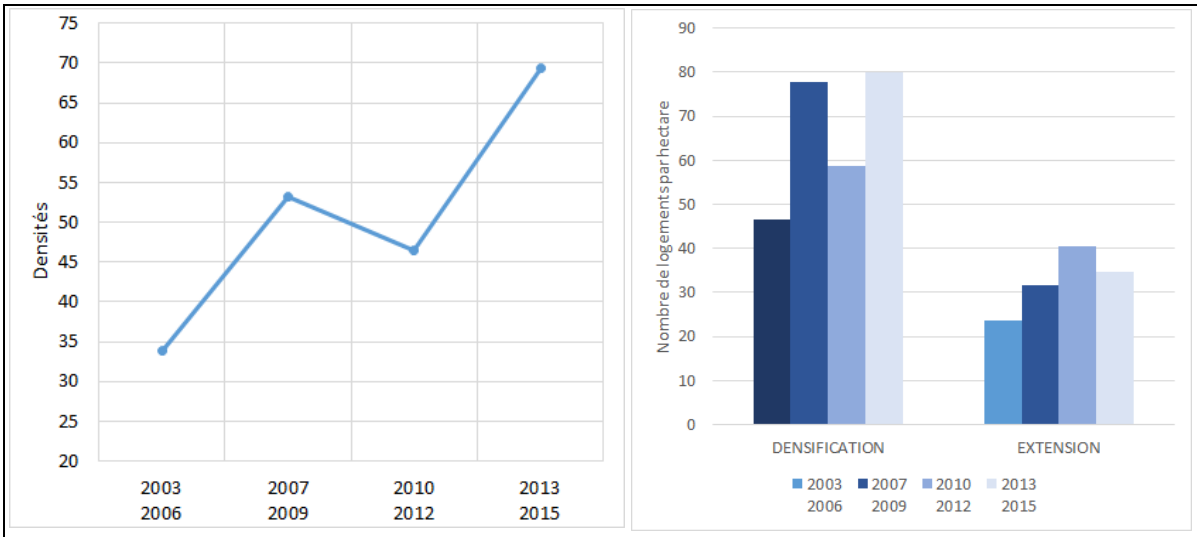
2.5. LES DENSITÉS GÉNÉRÉES PAR L'URBANISATION NOUVELLE

Au-delà de la consommation foncière et de la façon dont elle s'opère, son évolution mise en regard avec la production de logements va-t-elle dans le sens d'un usage optimisé du foncier ?

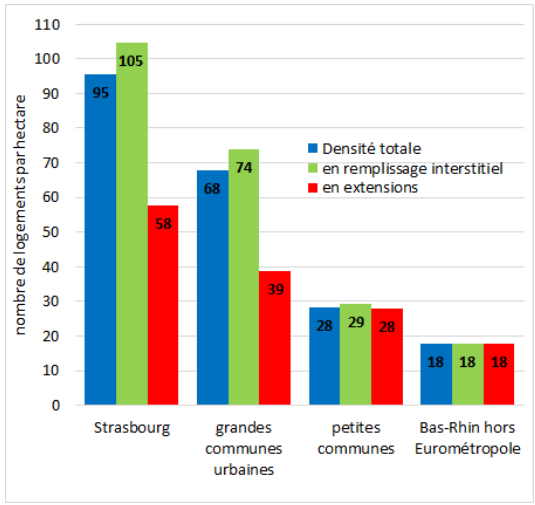
L'analyse des densités de logements générée par l'urbanisation nouvelle porte sur la période 2007-2012.

2.5.1. Une densité décroît du centre vers la périphérie

GRAPHIQUE N°7 : **Densités générées par l'urbanisation nouvelle entre 2007 et 2015**



Source : DGFIP - MAJIC 2013, 2014, 2015, 2016



Source : DGFIP - MAJIC 2013, 2014, 2015, 2016

Les densités générées par l'urbanisation nouvelle sont passées de 34 logements par hectare entre 2003 et 2006 à 69 logements par hectare entre 2013 et 2015. Soit un gain de 35 logements par hectare ou encore un doublement des densités générées. Dit autrement, entre les deux périodes, pour construire le même nombre de logements, le foncier utilisé a été divisé par deux. Ce qui, en termes d'optimisation de l'usage du foncier, est remarquable.

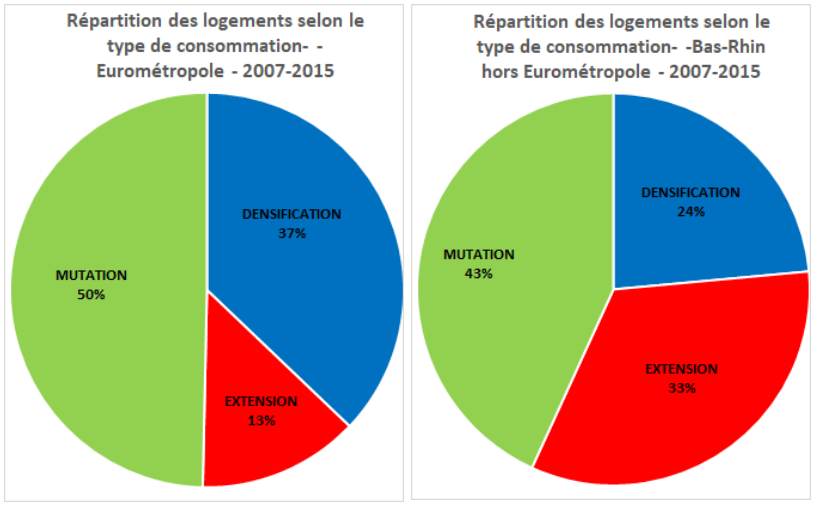
Les densités sont variables selon les territoires. C'est à Strasbourg que les densités générées par l'urbanisation nouvelle sont les plus élevées : une centaine de logements par hectare. Dans les grandes communes urbaines de l'Eurométropole, ces densités s'élèvent à une moyenne de 68 logements par hectare et elles plafonnent à 28 logements par hectare dans les petites communes. En tout état de cause, quel que soit le territoire, les densités dans l'Eurométropole sont plus élevées que dans le département hors Eurométrpole.

Par ailleurs, les densités sont plus élevées dans les zones de remplissage interstitiel que dans les secteurs en extension. Une seule exception : dans les petites communes de l'Eurométropole, les densités sont identiques en extension et en remplissage interstitiel, à l'image de ce que l'on observe hors Eurométropole.

2.5.2. Les mutations du tissu assurent plus de la moitié de la production des logements dans l'Eurométropole

Les densités générées décrites ci-dessus, mettent en regard les surfaces consommés et les logements

GRAPHIQUE N°8 : **Répartition de la consommation foncière entre 2007 et 2015 dans l'Eurométropole et dans le département du Bas-Rhin**



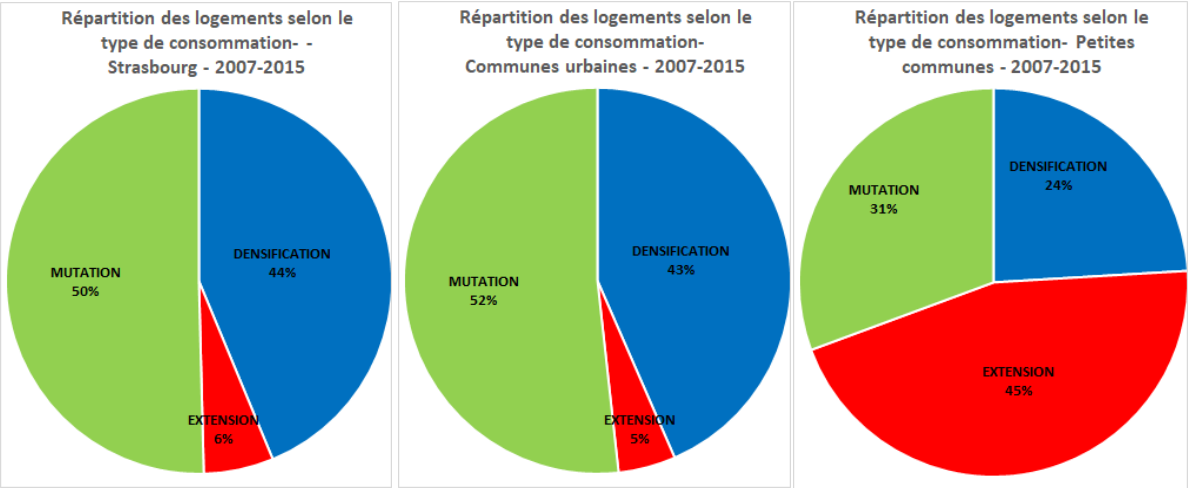
Source : DGFIP - MAJIC 2013,2014, 2015, 2016

produits sur ces surfaces. Néanmoins, une part importante des logements produits ne donnent lieu à aucune consommation foncière. Il s'agit soit de divisions parcellaires soit de recyclage de terrains déjà urbanisés soit encore de changements de la structure interne des bâtiments.

Entre 2007 et 2015, plus d'un millier de logements par an, en moyenne, n'ont pas donné lieu à une consommation de foncier. C'est la moitié de la production annuelle moyenne sur cette période dans l'Eurométropole (50 %). C'est également plus que ce qui se fait en moyenne dans le reste du département (43 %).

La part des logements produits en extension distingue aussi l'Eurométropole du reste du territoire départemental. Seulement 2 logements sur 10 produits dans l'Eurométropole le sont en secteur d'extension, contre 4 logements sur 10 dans le reste du département.

GRAPHIQUE N°9 : **Répartition de la consommation foncière selon la structuration urbaine des communes**



Source : DGFIP - MAJIC 2013, 2014, 2015, 2016

Au sein même de l'Eurométropole, on observe des différences notables entre les territoires :

- Strasbourg se distingue par une faiblesse de la part des logements construits en extension (moins d'un logement sur seize) alors que la production de logements dans la tache urbaine y est importante soit par remplissage interstitiel (44 %) soit par mutation du tissu (50 %) ;
- Les autres grandes communes urbaines où le foncier disponible est souvent rare (Lingolsheim, Schiltigheim, Bischheim…), le profil est proche de celui de Strasbourg.
- Dans les petites communes, 44 % des logements nouveaux sont produits en extension de la tache urbaine existante. La part des mutations n'est que de 31 %.

Eléments de synthèse :

« Evolution de la consommation foncière »

La consommation foncière pour le développement urbain est en net recul depuis les années 2000, traduisant une densification importante doublé d'une remontée du rythme de la cosntruction depuis 2010.

Par ailleurs, la part du développement dans l'enveloppe urbaine a augmenté sensiblement.

Au total, la consommation foncière par rapport aux années 1970-1990 a été divisée par deux.

En lien avec le ralentissement économique, la diminution de la consommation foncière a été plus importante pour les zones d'activités que pour les zones mixtes.

Enjeux

En termes de consommation foncière, le principal enjeu concerne la préservation des ressources, notamment agricoles, la modération de la consommation de l'espace et la poursuite de la dynamique observée de lutte contre l'étalement et l'extension en dehors de l'enveloppe urbaine. Cela implique la limitation et l'optimisation de la consommation foncière et conduit à devoir trouver un équilibre entre le renforcement de l'agriculture à travers la pérennisation des espaces agricoles et le développement économique et démographique de l'agglomération nécessitant des extensions urbaines.

D'autre part, un autre enjeu passe par la disponibilité d'une offre foncière et immobilière adaptée selon les caractéristiques des territoires.

V. POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DANS LE TISSU URBAIN

La ville est en transformation permanente : sous forme d'expansion (phénomène d'étalement urbain très marqué ces dernières décennies) et sous forme de renouvellement sur elle-même.

C'est ce dernier type de développement, au sein de l'enveloppe urbaine, que la collectivité a déjà engagé et entend privilégier dans les années qui viennent afin de ménager les ressources naturelles que forment le sol, la végétation, l'eau, l'énergie...

Pour atteindre cet objectif et grâce à une réglementation adaptée, la collectivité utilisera tous les leviers à sa disposition, à savoir la mutation des tissus constitués (dont la démolition / reconstruction), la transformation du bâti existant, les changements d'affectation, la mixité des fonctions, la reconquête des friches urbaines, éventuellement la construction en cœur d'îlots...

Nous entrons donc dans l'aire de la modification de la ville existante. La ville dont nous héritons a été construite très rapidement (par exemple, la superficie de la tâche urbaine a doublé entre 1960 et 2000 sur le territoire du SCOTERS), souvent au détriment de la qualité urbaine. Les préoccupations environnementales actuelles et les principes du développement durable nous donnent l'opportunité d'enrichir le territoire, d'améliorer, voire de réparer la ville produite dans la seconde moitié du XX^{e} siècle, de lui apporter l'urbanité qui lui fait souvent défaut.



L'extension urbaine ces dernières décennies. Ici, la partie Ouest de l'agglomération, de part et d'autre de l'A351 où l'extension urbaine est liée à la construction d'infrastructures, de zones commerciales et d'activités, de lotissements...

1. LES ESPACES NON BÂTIS

1.1. LES GRANDS SECTEURS NON BÂTIS

Au sein de l'enveloppe urbaine actuelle, on distingue plusieurs grands secteurs non bâtis.

- **Secteur la Fontaine**

Le secteur La Fontaine totalise 150 hectares à cheval sur les communes de Bischheim, Hoenheim et Souffelweyersheim. Il s'agit aujourd'hui d'un secteur d'agriculture intensive qui sera, à terme, desservi sur sa façade Ouest par un transport en commun performant. Dans le cadre des réflexions sur l'urbanisation éventuelle de ce secteur, les discussions avec les élus des communes concernées ont débouché sur le choix de n'urbaniser que marginalement ce secteur. Les contraintes liées à une saturation prévisible de certaines voies de communication ont conduit à n'envisager l'urbanisation qu'en frange. L'effort sera mis sur le type d'agriculture à développer qui devrait évoluer vers de « l'agriculture de proximité » via des cultures maraîchères, plus qualitatives et à valeur ajoutée.

- **Secteur les Fronts d'Illkirch / Baggersee**

Les Fronts d'Illkirch/Baggersee présentent un potentiel foncier de 27 hectares très bien desservis par le tramway et la route. Ils sont identifiés comme un site d'enjeux du Sud de l'agglomération et figurent parmi les grands sites métropolitains de la démarche Ecocité.

Une étude urbaine a été lancée sur ce secteur en 2010, laquelle a débouché sur des propositions programmatiques qui demandent encore à être confirmées. L'enjeu consiste, sur ce site, à développer une véritable polarité du Sud de l'agglomération. Pour atteindre cet objectif, le projet d'urbanisation prendra appui sur le centre commercial existant restructuré, la présence du site de loisirs Baggersee, un équipement public de niveau métropolitain, un pôle multimodal et de nombreux logements (3 000 logements sont évoqués).

- **Secteur Bohrie / Krittweg**

Le secteur Bohrie / Krittweg constitue un important secteur en terme de superficie (plus d'une centaine d'hectares). Il est désormais desservi par la ligne B du tramway, ce qui a conduit la collectivité à envisager son urbanisation.

Le projet sur le secteur Rives du Bohrie est déjà très avancé puisqu'il est entré en phase de chantier dernièrement. Il a fait l'objet d'une procédure de ZAC (superficie de 49 hectares). Construit autour d'un étang, le nouveau quartier prévoit la construction de 1 000 logements en plusieurs tranches. La programmation est complétée par des équipements tels qu'une école, un gymnase, une maison de l'enfance, une bibliothèque de quartier et une maison de l'environnement. S'il s'agit d'un secteur principalement d'habitat, la programmation prévoit en complément environ 10 % d'activités sous forme de commerces et de bureaux.

Le secteur Krittweg est situé au Sud du précédent et au Nord de l'extension prévue du quartier d'activités et commercial de la Vigie. Le Krittweg, d'une superficie d'une cinquantaine d'hectares est destiné à l'urbanisation à plus long terme. Il devrait accueillir un programme mixte de logements, d'activités et de services. L'implantation d'un équipement de niveau d'agglomération est envisagée.

La démarche Ecocité

La démarche ECOCITÉ a été initiée en 2008 par le Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire afin de dynamiser la réalisation de projets d'aménagement en phase avec les engagements du Grenelle de l'Environnement. Elle visait à identifier les agglomérations qui, en partenariat avec les acteurs économiques, sociaux et institutionnels, se portent volontaires pour initier une démarche résolument novatrice en matière de conception et de réalisation urbaine et à accompagner les projets les plus aptes à constituer les emblèmes de la ville durable. L'Eurométropole de Strasbourg a été retenue lors de cet appel à projets et a pu, grâce à cette démarche, appuyer le développement exemplaire de plusieurs sites.

1.2. LES COEURS D'ÎLOTS

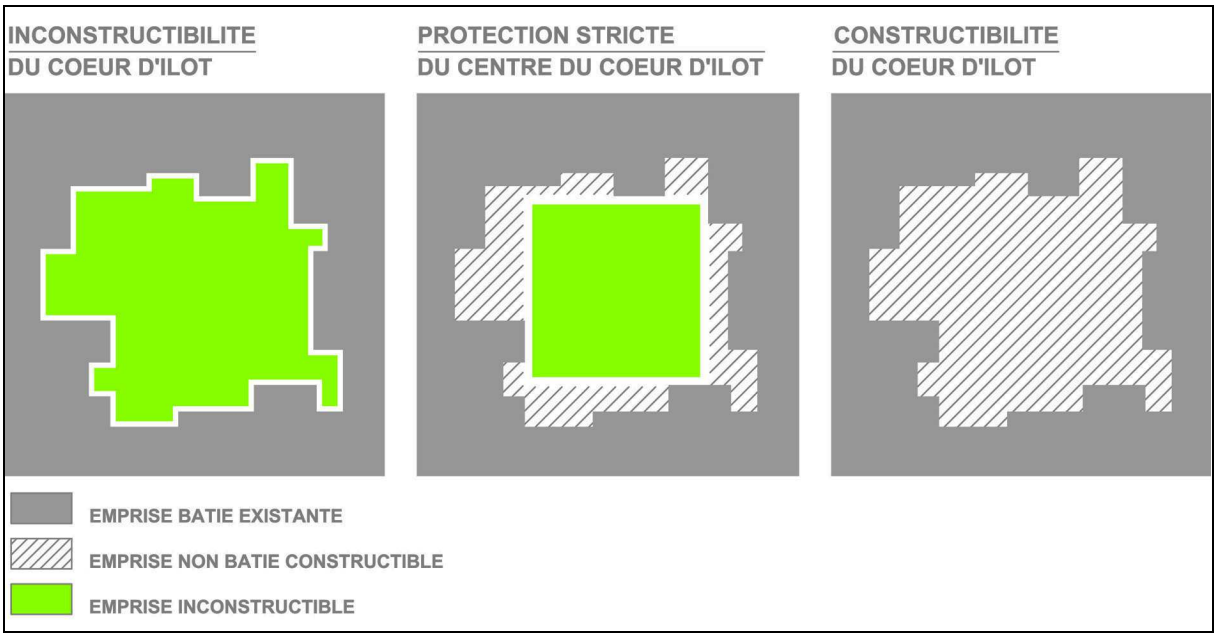
1.2.1. Définition du concept

Les cœurs d'îlots correspondent aux fonds de jardins et aux parcelles enserrées dans le tissu urbain bâti. Ils font partie des espaces relativement méconnus de la ville : privatifs, intimes, peu visibles depuis l'espace public, difficiles d'accès, fragmentés par le morcellement parcellaire et les clôtures, généralement de taille modeste...

Souvent végétalisés, ils participent à la biodiversité en milieu urbain. Véritable respiration au sein des tissus les plus denses, ils sont complémentaires du pourtour bâti de l'îlot. Ils participent fortement au cadre de vie des riverains. Dans le cadre du renouvellement de la ville sur elle-même, ils constituent un enjeu qui reste à évaluer.

L'urbanisation des cœurs d'îlots peut être appréhendée au regard des qualités et des fonctions assurées par ces espaces (valeur écologique et biodiversité, valeur ajoutée dans le cadre de vie des riverains, accessibilité, disponibilité foncière…). Un arbitrage sera à faire sur leur vocation et sur leur capacité de constructibilité.

LES COEURS D'ÎLOTS : UN ENJEU DE DÉVELOPPEMENT URBAIN À ÉVALUER



Source : ADEUS

1.2.2. Les principaux coeurs d'îlots dans l'Eurométropole de Strasbourg

Les coeurs d'îlots non bâtis d'une surface supérieure à 30 ares sont principalement situés dans les communes et les quartiers périphériques. En effet, ces secteurs plus éloignés du centre ont été moins soumis aux pressions foncière et immobilière et se sont moins densifiés. Plusieurs communes et secteurs présentent des coeurs d'îlots conséquents : les communes Sud (Lipsheim, Fegersheim, Eschau), les communes Ouest (Lingolsheim, Wolfisheim, Obershaeffolsheim), les communes Nord (Vendenheim, la Wantzenau) ainsi que les quartiers de la Robertsau et du Neuhof à Strasbourg.





A gauche, un coeur d'îlot à Wolfisheim qui participe à la qualité du cadre bâti,
et à droite, un coeur d'îlot à Holtzheim où s'opposent des formes urbaines radicalement différentes.

1.3. ESPACES RÉSIDUELS ET NON BÂTIS

Les espaces résiduels et non bâtis, sorte de délaissés urbains, se présentent sous différentes formes et se déclinent à différentes échelles. Il s'agit de ces espaces « oubliés », laissés en déshérence, non bâtis de la ville, sans vocation ni fonction particulières. Dans un contexte de raréfaction du foncier, ces espaces gagneraient à être utilisés pour des usages qui restent à imaginer.

Certains tronçons de la ceinture des anciens glacis, fortement contraints par la présence d'infrastructures autoroutières et ferroviaires, font partie de cette catégorie d'espaces. Longtemps classés en zone *non aedificandi,* leur constructibilité a été réévaluée en 1990 permettant l'aménagement, la reconquête et la requalification de certaines parties.

L'ensemble de ces espaces résiduels et non bâtis présentent aujourd'hui un potentiel non négligeable à réinvestir au travers de projets urbains de qualité.

Les zones non aedificandi

Depuis les années 60, l**a ceinture des glacis**, sorte de " no man's land " a été en partie investie de manière opportuniste par des infrastructures structurantes de circulation (rocade autoroutière A35, bretelles d'entrée et de sortie des autoroutes, voies ferrées, canal…), des zones portuaires, des équipements divers et des secteurs laissés en friche.

En 1990, la loi a été abrogée ce qui a permis l'aménagement, la reconquête et la requalification d'une partie de ces espaces. En effet, l'Assemblée Nationale a adopté un amendement destiné à limiter à 20 % la surface constructibles des zones non aedificandi.

La loi d'abrogation énonce que « dans les zones de servitudes concernées par les dispositions législatives abrogées…, l'implantation des constructions, c'est-à-dire de la surface hors œuvre brute du niveau édifié sur le sol, ne peut couvrir une surface totale supérieure à 20 % de la superficie globale de chacune de ces zones non construites à la date de promulgation de la présente loi ».

Ces 20% sont à comptabiliser dans les parties non construites des secteurs concernés par les lois, ce qui signifie que les parties déjà construites (à la date de la promulgation de la loi d'abrogation) ne sont pas prises en compte dans le calcul et donc se surajoutent aux 20 % encore constructibles.

Le territoire des anciens glacis est un lieu d'articulation entre les faubourgs et les quartiers centraux, mais constitue également une coupure urbaine forte dans le tissu urbain. Ces espaces représentent un potentiel foncier à réinvestir au travers de projets urbains d'envergure alliant valorisation et/ou reconstitution de la trame verte et développement à hauteur de 20 % encore constructibles.

2. LES SECTEURS DE RENOUVELLEMENT URBAIN

Le renouvellement urbain, contrairement à l'extension urbaine, consiste à reconstruire la ville sur elle-même. Il consiste à saisir les nombreuses opportunités qui se présentent en milieu urbain pour adapter la ville (le contenant) aux nouvelles demandes sociétales (le contenu).

2.1. LES FRICHES URBAINES

Dans le cadre de la lutte contre l'étalement urbain, les emprises libérées au sein de l'enveloppe urbaine sont devenues précieuses.

Les friches, anciennes zones fonctionnelles devenues obsolètes, se sont multipliées, les mutations des systèmes productifs et la délocalisation des usines entraînant la fermeture de celles-ci. Ainsi, des communes traditionnellement industrielles et ouvrières comme Schiltigheim, Bischheim, Illkirch-Graffenstaden... héritent de sites très centraux souvent de taille considérable.

De vastes zones sont ainsi rendues disponibles à l'urbanisation et au développement de projets. Elles se présentent souvent sous forme de terrains bien situés, à proximité du centre, accessibles et desservis par les transports en commun, déjà viabilisés, dont le bâti peut présenter un intérêt patrimonial, voire économique (l'exemple de la Manufacture des Tabacs à la Krutenau est révélateur du potentiel de certaines friches).

Cependant, leur urbanisation est souvent pénalisée par la complexité des contraintes telles que la pollution des sols, la démolition et gestion des déchets pollués induisant des surcoûts, la présence de galeries souterraines ou de caves qui affaiblissent le sous-sol...

Parallèlement, certaines infrastructures de transport ont périclité, produisant des friches ferroviaires, routières, portuaires (par exemple le tunnel des Halles, le bassin de la Citadelle...). L'enjeu consiste à trouver à ces sites une nouvelle vocation en s'appuyant sur les valeurs montantes de la société, à savoir le recyclage, l'hybridation et le décalage entre forme et fonction.





Le tunnel routier des Halles : une friche en coeur de ville, vestige de la logique « tout voiture » (à gauche) et friche du site Bourgeois à Illkirch-Graffenstaden (à droite).

2.2. SITES POTENTIELLEMENT MUTABLES

Les sites potentiellement mutables sont des sites actuellement occupés par des fonctions non pérennes dont la mutation peut être envisagée.

Lorsqu'il s'agit du départ d'entreprises, la délocalisation de ces dernières du milieu urbain vers des zones d'activités se fait à l'initiative des entreprises. La collectivité défend le principe de la ville de proximité, basée sur un tissu urbain diversifié, mixte, où travail et habitat savent cohabiter.

Cependant, la collectivité se doit d'anticiper le départ des entreprises et des sociétés ayant pris cette décision, afin de limiter le temps d'inutilisation des friches. La mutabilité des sites ne présage en rien de leur vocation future (mixte, tertiaire, habitat, équipements,...).

On dénombre plusieurs activités et entreprises au sein de l'Eurométropole susceptibles de libérer des emprises foncières conséquentes et/ou stratégiques.

Le Sud de la commune de Schiltigheim, occupé notamment par plusieurs brasseries dont certaines ont déjà fermé, constitue un secteur à enjeux. On soulignera ici la valeur patrimoniale de plusieurs d'entre elles, certaines étant très visibles sur le plan paysager et participant fortement à l'identité strasbourgeoise (exemple de la brasserie Fischer, particulièrement visible depuis l'A35 et les voies ferrées).

D'autres sites sont susceptibles d'être libérés, comme, par exemple, celui de la raffinerie de Reichstett d'une superficie considérable, celui de la gare basse en position très centrale et très bien desservie par tous modes, ceux des entreprises Quiri, Alsia, Sebim à l'entrée Sud de Schiltigheim,...

Plusieurs sites initialement à vocation militaire seront libérés en totalité ou en partie dans les années à venir et présentent un indéniable potentiel de développement : la caserne Marcot, la caserne Turenne, la caserne Lecourbe, l'hôpital Lyautey… Certains d'entre eux, situés sur la ceinture métropolitaine, sont de fait des sites particulièrement stratégiques mais la collectivité ne dispose pas, à ce jour, de visibilité sur les échéances de libération de ces sites.

D'autres types de sites appartenant aux acteurs institutionnels (Etat, RFF, etc) sont susceptibles d'être libérés.





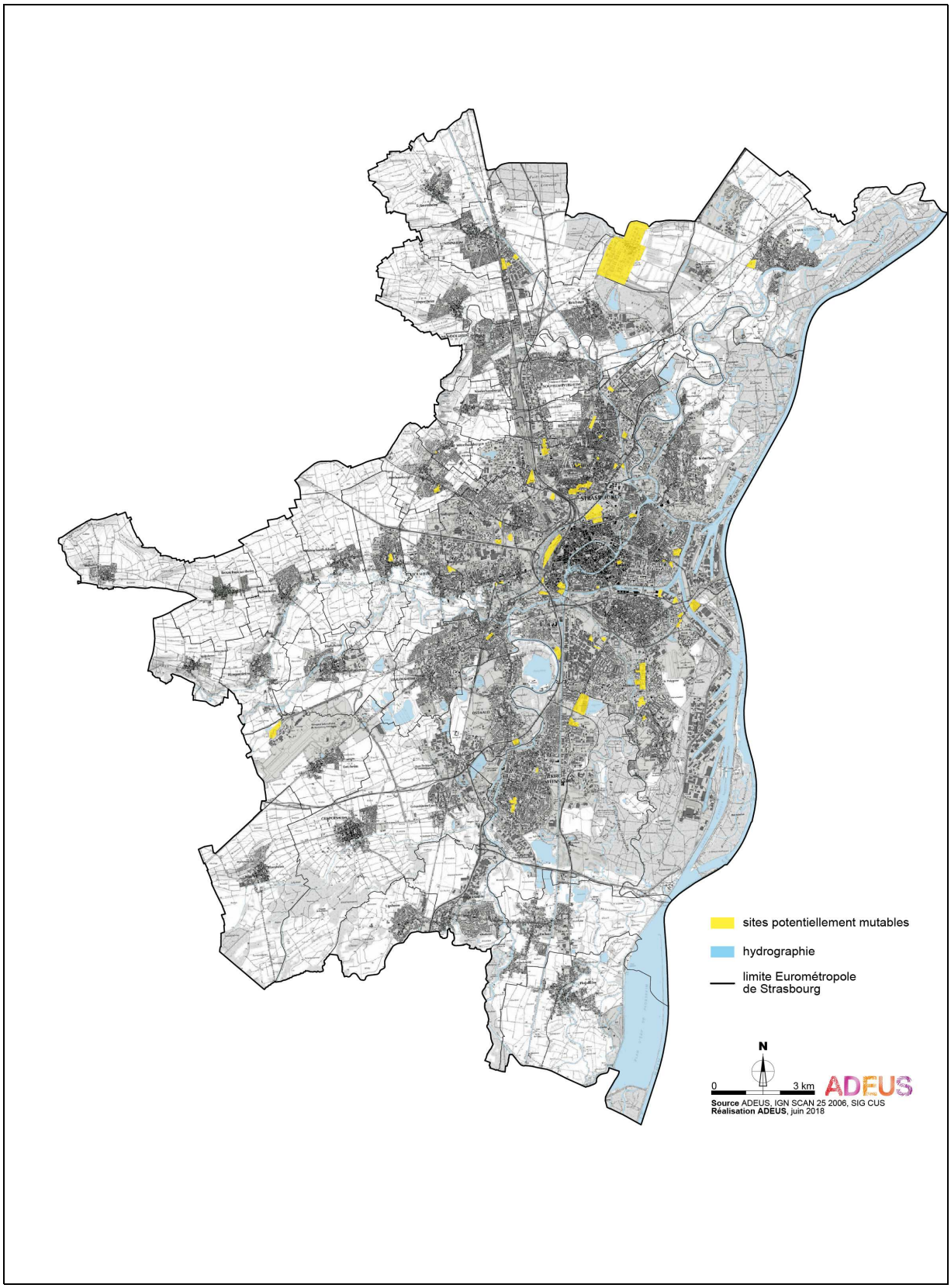
Caserne Lecourbe (à gauche) et caserne Marcot (à droite).

La carte ci-après " Sites potentiellement mutables dans la métropole " recense à la fois les sites délaissés, sans fonction actuellement (les friches) et les sites encore en activité mais dont la fin d'activité ou le changement d'affectation ont été annoncés officiellement.

Les informations figurant sur cette carte sont basées sur les "dires d'experts", à savoir les élus et techniciens des communes de l'Eurométropole de Strasbourg, interrogés de façon exhaustive au début de la démarche du PLU communautaire.

Les informations recueillies ont été relayées par les chargés d'étude ADEUS et cartographiées. Les données et la carte sont remises à jour régulièrement en fonction des informations à disposition.

CARTE N°1 : **Les sites potentiellement mutables dans l'Eurométropole de Strasbourg**

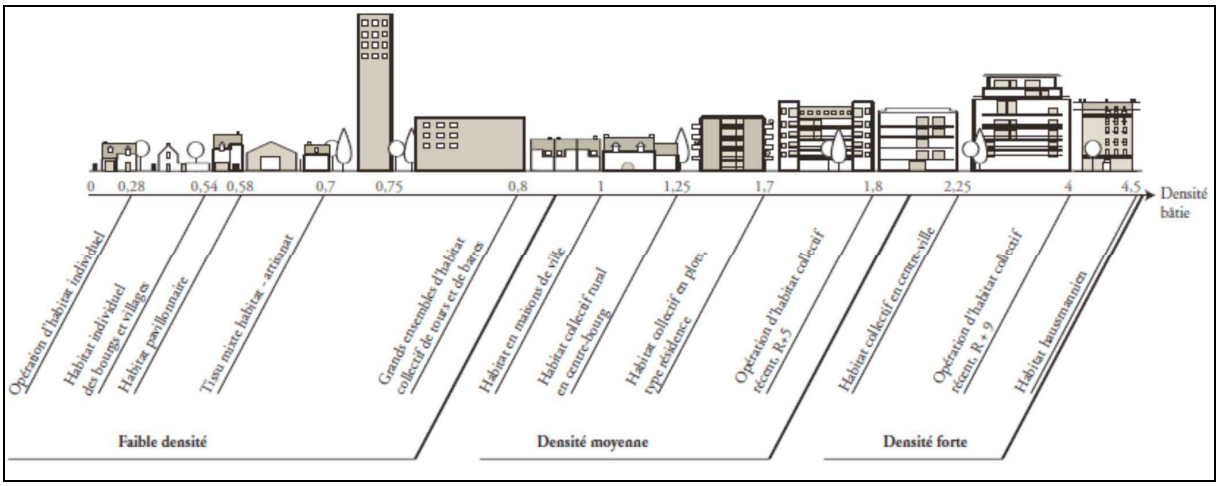


2.3. LA MUTATION DES TISSUS CONSTITUÉS

Un des principaux gisements fonciers affiché dans le PLU est localisé dans l'enveloppe urbaine existante. Certains tissus constitués seront appelés à muter et à se densifier.

Les tissus les moins denses, par nature peu intenses, présentent un potentiel de mutabilité non négligeable. C'est le cas du tissu des grands ensembles, du tissu diffus et du tissu de maisons individuelles de type lotissement.

COMPARAISON DE DENSITÉS DES DIFFÉRENTS TISSUS URBAINS



Source : Cristina Conrad, La question urbaine

Le tissu des grands ensembles présente un fort potentiel, en terme de renforcement de l'urbanité, et de la complexité urbaine. L'évolution généralement souhaitée pour ces quartiers tend à les rapprocher de la ville ordinaire : connexion aux quartiers avoisinants, maillage de cheminements diversifiés, accroche aux formes urbaines limitrophes, diversification des typologies bâties, mixité fonctionnelle dont services et commerces, résidentialisation, appropriation du sol... La réhabilitation du quartier du Neuhof illustre ces principes et fait référence en matière de requalification de ce type de quartier.

Le tissu diffus et le tissu de maisons individuelles (ce dernier ayant très peu évolué) représentent un véritable gisement foncier. C'est ce que démontre la démarche Bimby[1], initiée à l'échelle nationale, dont l'objectif est de promouvoir la densification des zones pavillonnaires. L'importance des superficies[2] occupées dans l'agglomération strasbourgeoise par les maisons individuelles montre tout l'enjeu du renouvellement urbain.

Le tissu industriel ancien ainsi que les délaissés effectifs d'activité, en fonction de leur localisation, peuvent présenter un potentiel de renouvellement. Initialement situés en périphérie urbaine, il peuvent avoir été rattrapés par la ville. Il arrive qu'ils bénéficient aujourd'hui d'une localisation privilégiée, très urbaine, qui rende légitime la diversification de ses fonctions dans certaines parties. C'est le cas, par exemple, de la façade Est de la Plaine des Bouchers, qui longe sur plus d'un kilomètre une ligne de tramway ou la partie du port située sur l'axe de développement Est-Ouest. Cependant, le caractère irréversible de certaines mutations, comme par exemple, la fragmentation parcellaire de ces espaces initialement à vocation économique, doit être souligné.

Le tissu de faubourg, par nature contrasté et hétérogène, présente encore une capacité d'évolution, laquelle peut aboutir, à terme, à une forme urbaine très dense, homogène en terme de gabarit, de type îlot fermé / haussmannien. On note encore des marges de densification possibles dans le tissu de faubourg comme, par exemple, à Neudorf où de nombreux cœurs d'îlots sont occupés par des garages qui pourraient muter.

1. Bimby : « Build in my back yard » est une démarche qui vise à densifier les tissus pavillonnaires existants.
2. Le territoire urbanisé de la métropole est occupé à 20% par du tissu de maisons individuelles.

La collectivité pourra favoriser leur évolution vers une densité plus forte en fonction de leur localisation. Les tissus situés à proximité des centralités, des stations de transport en commun, des équipements, des commerces et services… pourront évoluer vers des formes urbaines denses. Les autres n'évolueront qu'au fil de l'eau (extension, surélévation, construction en deuxième rang…). Dans les deux cas de figure, la question du stationnement des voitures particulières sera posée alors que cet aspect peut s'avérer être un paramètre limitant la densification du bâti.

Dans les années 90, la commune de Lingolsheim a pris conscience du manque de centralité sur son territoire et a souhaité en développer une sur son axe principal, la rue du Maréchal Foch. Cette volonté politique s'est traduite dans le POS qui a été l'outil de renouvellement du tissu. Les nouvelles densités et hauteurs autorisées ont permis de basculer d'un tissu hétérogène peu dense à un tissu de logements collectifs dotés, en pied d'immeubles, de services, de commerces et d'activités.



La rue du Maréchal Foch à Lingolsheim : une mutation rapide du tissu grâce à un document d'urbanisme incitatif (photo de gauche : année 2000 ; photo de droite : année 2012).

■ La transformation du bâti

Sur le long terme, les considérations écologiques, économiques, voire éthiques (rejet d'une « architecture jetable ») plaident pour la transformation et la rénovation du bâti existant. Les enjeux énergétiques de demain poussent à prendre en compte l'énergie fixée dans les bâtiments (énergie grise des matériaux de construction et énergie employée pour l'édification). La substance bâtie existante s'avère être un potentiel avec lequel composer peut être stimulant pour la créativité.

Le parc immobilier de la métropole comprend certaines typologies bâties représentées en grand nombre sur le territoire. Certains pans de ce parc présentent un potentiel d'évolution non négligeable :

- Les bâtiments construits dans les années 50 / 60 / 70 sont souvent grands consommateurs d'énergie et présentent généralement peu de qualité patrimoniale. Ainsi, certains d'entre eux se prêtent assez bien à la transformation. Les immeubles de logements peuvent gagner en performance énergétique (isolation par l'extérieur, toiture terrasse végétalisée…), en qualité d'usage (augmentation des surfaces habitables par fusion de logements, ajout de jardins d'hiver, création de duplex…) et en qualité architecturale (façade double peau, structure rapportée de balcons…). Les bailleurs sociaux se sont déjà attachés à la rénovation de ce parc, particulièrement sur le plan de l'isolation thermique.
- Les maisons individuelles, qui se sont beaucoup développées ces dernières décennies, peuvent évoluer. Leur transformation peut porter sur l'extension horizontale ou verticale et sur la subdivision (faire deux logements ou plus à partir d'un seul), conformément à la typologie de maison bi-familiale assez répandue localement.
- Les bâtiments industriels témoignent d'un pan de l'histoire du territoire. Souvent porteurs d'une valeur patrimoniale, ils gagnent à être reconvertis. Quand leur volumétrie et leur localisation le

permettent, certains sont reconvertis en logements (de type lofts). D'autres, de taille conséquente, s'avèrent être plus adaptés à des programmes d'équipements.

Plusieurs exemples remarquables de ce type, en cours d'étude, vont dans ce sens : l'ancienne chaufferie d'Illkirch-Graffenstaden qui sera transformée en équipement culturel (la Vill'A), la Manufacture des Tabacs, dans le quartier de la Krutenau à Strasbourg, qui accueillera notamment des fonctions universitaires.

- Les bâtiments de type haussmannien / wilhelminien sont sur le point d'être protégés (élargissement des périmètres PSMV et UNESCO). Pourtant et contrairement aux idées reçues, ces immeubles présentent encore un potentiel en terme de constructibilité. C'est ce qui a été démontré à Vienne en Autriche où la libéralisation des toitures au profit d'un traitement contemporain des combles a été menée avec succès. Ce type d'intervention s'inscrit dans un objectif de renouveau architectural et d'adoption d'une stature contemporaine.
- Les corps de ferme sont encore nombreux dans l'agglomération, particulièrement dans les communes périphériques de tradition agricole. Cette typologie bâtie, concentrée dans les centres anciens bien équipés, présente un potentiel en faveur de la création de logements. Les surfaces et les volumes conséquents hérités de l'activité agricole (étables, granges, séchoirs à tabac, remises,...) en font un gisement pour l'habitat. Leur mutation est cependant conditionnée par la capacité de ce tissu à offrir, en parallèle, des capacités de stationnement (facteur limitant). Un exemple de ce type d'opération vient d'être réalisé à Eckbolsheim où 20 petits logements sociaux, moins gourmands en nombre de places de stationnement, ont été créés dans un corps de ferme.



Un corps de ferme restructuré à Eckbolsheim.

■ La mixité des fonctions et les changements d'affectation

Les principes du zoning, théorisés par le mouvement moderne et la Charte d'Athènes, sont à l'œuvre sur le territoire strasbourgeois depuis la deuxième moitié du XX^{ème} siècle. Ils ont produit une ville sectorisée en zones monofonctionnelles : commerciales (la zone commerciale nord à Vendenheim, la Vigie,...), d'activité (Espace européen de l'entreprise à Schiltigheim, PII à Illkirch,...), campus (celui de l'Esplanade ou d'Illkirch,...), industrielles (le Port, la plaine des Bouchers,...), pavillonnaires,…

Contrairement à la « ville des proximités », ce modèle d'urbanisation a eu tendance à isoler les fonctions les unes des autres, à allonger les parcours des citadins tout en les rendant dépendants à l'automobile. En favorisant la ségrégation spatiale, ce modèle a généré de la ségrégation sociale (phénomène d'entre soi et d'évitement entre groupes sociaux). Il a produit une ville sans vie faite de quartiers dortoirs vides dans la journée et de quartiers de bureaux ou d'activités vides le soir et les week-ends.

- **La mixité au sein des quartiers**

Si certaines fonctions sont antinomiques (industrie / logistique et habitat par exemple), d'autres peuvent facilement cohabiter entre elles, comme par exemple l'activité tertiaire et l'habitat. Cette disposition, favorable à la ville des proximités, permet de fabriquer des quartiers plus vivants, plus intenses, où les flux sont plus importants et mieux répartis dans le temps. Les espaces publics et les services (transports en commun, aires de stationnement, équipements, commerces, services…), utilisés en continu, y sont plus viables et mieux « rentabilisés ». Le sentiment de sécurité, grâce au contrôle social que seul un quartier habité en continu assure naturellement, y est plus important.



Les tissus monofonctionnels : quartier tertiaire Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim (à gauche) et lotissement de maisons individuelles à Eckwersheim (à droite).

- **La mixité au sein des bâtiments**

A l'instar d'un quartier, un bâtiment peut accueillir plusieurs fonctions. Si cette évidence s'est quelque peu raréfiée depuis les années 60, rappelons par exemple que nombre d'immeubles de la Neustadt sont conçus ainsi et encore utilisés aujourd'hui selon ce modèle, abritant du commerce en rez-de-chaussée, de l'activité (professions libérales) dans les étages inférieurs et des logements dans les étages supérieurs. Ce type de disposition présente plusieurs avantages qui répondent aux préoccupations de la ville durable :

- cohabitation multi-fonctionnelle qui participe à la vitalité du quartier et à l'optimisation des équipements, tout en favorisant la vie dans la proximité.
- flexibilité des fonctions qui permet plus facilement la réversibilité entre surfaces de bureaux et surfaces de logements, en fonction des besoins et de la conjoncture.
- performance énergétique grâce à la mutualisation de la chaleur produite (chaleur produite par les bureaux dans la journée reconduite dans les logements en période nocturne).

- **Changements d'affectation**

Plusieurs types de tissus ou de bâti identifiés dans l'Eurométropole de Strasbourg sont touchés par une certaine désaffectation : c'est le cas des annexes agricoles des corps de fermes (dont les granges et les fumoirs), des bâtiments industriels, des bâtiments tertiaires plus récents… La libéralisation des fonctions à travers une plus grande permissivité des changements d'affectation dans ces bâtiments peuvent contribuer à vivifier les tissus, à mieux répondre à la demande et à produire des réponses originales sur le plan architectural.

3. LES PRINCIPAUX PROJETS D'AGGLOMÉRATION

Des projets urbains de toutes tailles et de toutes natures sont développés sur l'ensemble de l'agglomération. La majorité d'entre eux s'inscrivent dans la politique de renouvellement urbain, priorité de la collectivité malgré la complexité de leur mise en oeuvre. Les projets visent à créer les conditions d'accueil des nouvelles constructions en s'appuyant sur les principes de mixité fonctionnelle, de desserte par les transports en commun et d'optimisation ou création d'aménités paysagères.

3.1. LES DEUX RIVES

Le projet Deux Rives a l'ambition de construire l'avenir de Strasbourg vers le Rhin afin de renforcer sa vocation européenne et transfrontalière. Il constitue le plus grand projet urbain mené depuis la construction de la Neustadt entre 1871 et 1918.

Au travers de la reconquête des 250 hectares de friches portuaires le long de la route du Rhin, des 20 000 nouveaux habitants et des 8 500 emplois attendus sur cet axe, ce grand projet urbain manifeste la volonté de constituer une agglomération transfrontalière autour du Rhin et de raccrocher le quartier de Neudorf au centre historique.

Le projet Deux Rives est constitué d'un chapelet de projets articulés autour des bassins et de l'avenue du Rhin. La desserte en transport en commun performant (tramway ligne D prévu jusqu'à Kehl pour 2017) a été pensée en amont du développement urbain ainsi que les itinéraires cyclistes et piétons laissant un véritable choix aux riverains pour leur mode de déplacement.

Les secteurs de projet de l'axe Strasbourg Deux Rives se déclinent de la façon suivante :

- Heyritz

Le projet prend la forme d'un parc de 7,5 hectares ouvert sur le bassin du Nouvel Hôpital Civil qui par une passerelle relie le parc à l'Hôpital et au centre-ville. Un cadre exceptionnel qui accueille habitants, étudiants, activités et hôtel dans le prolongement de la ville historique et qui offre par la présence de l'eau et du parc un cadre de vie agréable aux futurs habitants.

- Étoile

Le projet s'organise autour du parc de l'Etoile où des logements sont programmés, notamment sur les fronts de Neudorf, ainsi que des bureaux et des activités.

- Presqu'île Malraux

Site exceptionnel au bord de l'eau, la presqu'île Malraux s'est imposée, en seulement quelques années, comme un pivot incontournable de l'agglomération. Son identité de pôle culturel et créatif est amené à être renforcé dans les années qui viennent, grâce au développement d'un équipement universitaire (plateforme d'accueil pour étudiants étrangers), de lieux de vie nocturne (péniches, restaurants,...), de commerces, logements, bureaux,...





Source : Agence Architectures Anne Demians

- Danube

Le futur quartier Danube est un des éco-quartiers pilote de l'agglomération. L'innovation porte sur les bâtiments aux standards BBC, passifs ou à énergie positive, sur la proportion élevée de logements sociaux (50 % en accession sociale ou en location), sur la place laissée à l'autopromotion (10 % des opérations). Le projet fait une place d'honneur aux mobilités douces et à l'autopartage, réduisant la place de la voiture individuelle.



Source : Agence Devillers

- Avenue du Rhin, Bruckhof, Aristide Briand

Le quartier Bruckhof / avenue du Rhin / Aristide Briand est basé sur une mixité et une diversité des fonctions, avec la volonté de créer autour de la station de tramway un lieu d'intensité urbaine. Le site du Bruckhof accueillera un programme immobilier de construction de bâtiments basse consommation (BBC) et de très haute performance énergétique (THPE). La programmation prévoit des logements, des équipements de proximité (loisir, sport), des activités, des commerces et de l'hôtellerie.

- Citadelle

La forte valeur ajoutée du site est due à sa géographie singulière et à la forte présence de l'eau. Le site a vocation à accueillir un port de plaisance, des activités de loisirs et de tourisme, des logements,...

- Starlette

Ce site présente un linéaire important sur l'eau où il est prévu d'y développer des logements (à l'Ouest), ainsi que des activités, des équipements et des services complémentaires aux entreprises du port.

- Coop

Ce site est marqué par la présence des anciens bâtiments de la Coopérative qui présentent un certain intérêt par rapport à la mémoire des lieux. La présence des ateliers d'artistes pourrait être pérennisée, ainsi qu'une programmation culturelle en complément de logements et d'activités.

- Port du Rhin

La programmation est basée sur une mixité de fonctions intégrant des logements, des activités, des services et un pôle composé de plusieurs cliniques regroupées.

- Autour du Rhin

Le projet est basé sur les résultats du concours international d'urbanisme organisé en 2012 avec la ville de Kehl (2 lauréats nommés en janvier 2013). La programmation intègre des espaces publics, des logements, des activités tertiaires,...

3.2. LE PROJET WACKEN EUROPE

L'objectif de la Ville et de l'Eurométropole est de créer sur le secteur du Wacken un pôle économique métropolitain, dédié à deux axes de développement, la rencontre économique et le tertiaire supérieur, conformément à la feuille de route « Strasbourg Eco 2020 ».

Le projet est structuré autour de trois éléments : le Palais de la Musique et des Congrès (PMC), le Parc des expositions et un projet de quartier d'affaires international, qui agiront en synergie. Réunis sur un même site, ils ont vocation à fonctionner en interaction avec le quartier des institutions internationales voisin.

Le nouveau Parc des Expositions (PEX), compact et qualitatif, est conçu pour répondre aux nouveaux standards et aux exigences du marché. Offrant une synergie de fonctionnement avec le PMC, le nouveau PEX s'installera de part et d'autre de l'avenue Herrenschmidt. Il répondra ainsi aux exigences actuelles du marché des congrès et de l'événementiel qui se caractérise par une mixité de manifestations et une combinaison des fonctions congrès et expositions. Il développera 50 000 m² de halles couvertes, en partie sur deux niveaux, proposant 30 000 m² de surface nette d'exposition. Ces dernières seront complétées par 2 hectares de surfaces extérieures pour la mise en place de chapiteaux.

Sa réalisation aura nécessité l'acquisition de terrains auprès de l'Armée avec reconstitution de leur stade sur les terrains qu'elle conserve et, de la même manière, le déplacement des installations du SUC - Strasbourg Université Club - sur le site Coubertin (stade de l'Ill / Île aux sports). Cette reconfiguration permettra de créer un véritable « Parc des sports », auquel s'adossera le projet Wacken - Europe comportant également un palais de la musique et des congrès restructuré sur la quasi - totalité de ses bâtiments existants, soit 29 000 m². À l'horizon 2016, l'agglomération disposera ainsi d'un outil modernisé avec trois amphis (2 000, 1 200 et 600 places), des salles de commission et de réunion modulables, de larges espaces dévolus aux banquets et à la restauration, complétés par une surface d'exposition dédiée.

Le quartier d'affaires international répond à l'objectif de la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg qui consiste à proposer une nouvelle offre immobilière d'entreprise en coeur d'agglomération, permettant de conforter son image internationale et de se doter des moyens d'attirer de grandes signatures dans le tertiaire supérieur.

Les espaces libérés sur le site du Wacken par le Parc des Expositions relocalisé seront donc destinés à accueillir, de manière phasée, un quartier d'affaires international, qui prolongera le « quartier des banques » jusqu'au pied du Parlement européen.

Il pourra ainsi, à la fois répondre aux besoins que pourront exprimer les institutions européennes, de manière à favoriser leur ancrage sur Strasbourg et accueillir des implantations internationales relevant des fonctions tertiaires supérieures, sans omettre que l'ensemble des opérations répondra aux exigences du développement durable et de la qualité environnementale.

3.3. LE QUARTIER DU BAGGERSEE

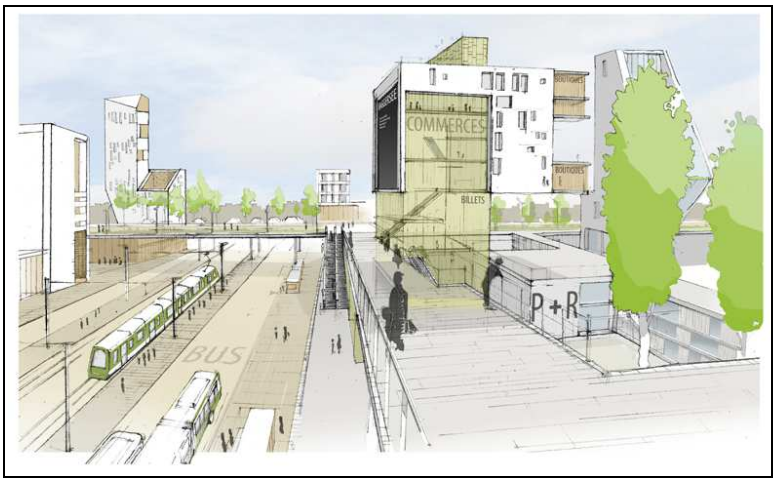
Le projet dit des « Fronts d'Illkirch » (rebaptisé en « quartier Baggersee »), attendu depuis quinze ans, est entré dans une nouvelle phase de réflexion en 2009. Le site bénéficie de nombreux atouts conduisant la collectivité à envisager un projet d'urbanisation d'envergure et emblématique pour l'agglomération. Il présente une situation géographique stratégique, entre les centre-villes d'Illkirch-Graffenstaden et de Strasbourg. Il est desservi par le tram A et est à proximité de voies rapides. A l'interface du Canal du Rhône au Rhin, du Baggersee et de la forêt de Neuhof-Illkirch, ce secteur bénéficie d'un grand potentiel paysager et environnemental. De plus, la collectivité maîtrise aujourd'hui quasiment l'ensemble du foncier du secteur.

Constituer un nouveau pôle urbain attractif accueillant logements, commerces, activités et équipements publics est l'un des objectifs de ce projet. Il tente également de veiller à une mixité fonctionnelle et sociale au sein du quartier, vecteur de qualité de vie et de vitalité, de renforcer le rôle des transports en commun, de réorganiser la circulation de transit pour un quartier apaisé favorisant les circulations douces et permettant une bonne diffusion des flux circulatoires entre les différents pôles d'attractivité du Sud de l'agglomération.

De plus, ce projet vise à s'insérer dans son environnement de manière à préserver un corridor écologique intégrant des fonctionnalités liées à l'agriculture périurbaine. Ce projet offre aussi l'opportunité de retravailler les transitions entre l'espace urbanisé et l'espace naturel / agricole, aujourd'hui peu mis en valeur, pour les rendre les plus naturelles possibles.

L'Eurométropole de Strasbourg a lancé des études début 2010 afin d'identifier les besoins, les contraintes, les enjeux et l'organisation possible de ce secteur. Cette étude a été menée en concertation avec les organismes partenaires et les forces vives et a permis d'aboutir à un schéma d'aménagement en 2011.

Aujourd'hui, l'Eurométropole, en concertation avec la Mairie d'Illkirch-Graffenstaden, souhaite faire entrer le projet en phase opérationnelle sous forme de ZAC (Zone d'Aménagement Concerté).



Source : Site internet de la ville de Illkirch-Graffenstaden

3.4. LA REQUALIFICATION DE LA ZONE COMMERCIALE NORD

La « Zone Commerciale Nord » ou ZCN est une zone commerciale monofonctionnelle qui s'étend aujourd'hui sur une centaine d'hectares répartie sur quatre communes (Vendenheim, Mundolsheim, Lampertheim, et Reichstett). De par sa taille, c'est l'une des plus grandes zones commerciales de France. Cette zone connaît actuellement des difficultés dans son fonctionnement (vieillissement des équipements commerciaux, coût du foncier élevé, perte d'attractivité et de chiffre d'affaires, présence de friches importantes, difficultés de circulation au sein de la zone,…). Cependant, le site bénéficie de nombreux atouts (rayonnement et zone de chalandise d'échelle régionale, accessibilité routière optimale, emprise foncière lui permettant d'accueillir un nombre important de commerces et d'activités, chiffre d'affaires supérieur aux autres zones commerciales présentes dans la métropole, atout paysager grâce à la présence du canal,…).

En 2008, un schéma directeur d'aménagement exposant des principes de réorganisation a permis de définir un état des lieux complet du site et de proposer des orientations et des scénarii d'aménagement. La collectivité a, par la suite, envisagé un projet de restructuration et d'urbanisation du secteur.

Les enjeux de la restructuration de la ZCN visent à renforcer l'attractivité de la zone en dissociant les flux, afin de rendre le trafic automobile plus fluide.

Cette requalification devra intégrer l'arrivée des transports en commun tel que le Transport en Commun en Site Propre, à développer une stratégie commerciale aidant à la reconversion de certaines friches d'activités, tout en favorisant l'arrivée de nouvelles enseignes, d'artisans-commerçants, à développer une mixité sociale et fonctionnelle, à améliorer et sécuriser les cheminements piétons et les cycles peu présents dans la zone, à améliorer l'insertion de cette urbanisation dans l'environnement, à valoriser l'environnement existant (les berges du canal) tout en créant des espaces publics de qualité qui permettent de favoriser le lien social.

3.5. LE PROJET DE RÉNOVATION DES HALLES

Les enjeux de restructuration des Halles relèvent à la fois de problématiques d'agglomération (pôle de transport, pôle commercial) et de qualité de vie pour ses habitants.

Ces enjeux expliquent la complexité du projet qui a nécessité beaucoup de concertation pour aboutir aux grandes orientations qui doivent encore faire l'objet d'études complémentaires. Conscientes des enjeux, la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg souhaitent améliorer le cadre de vie des habitants, faciliter les accès et les mobilités, valoriser l'image du site pour développer son attractivité commerciale et mieux intégrer le centre commercial dans la ville.

Le projet est construit autour de trois axes majeurs :

- **Requalifier les espaces publics et privés, ouverts au public :** afin de développer l'attractivité de la partie Nord du quartier, il est envisagé de démolir l'actuel P3 et de réaliser en lieu et place un programme immobilier à plusieurs usages (stationnement en sous-sol, gare routière en rez-de-chaussée, commerces, services, logements, bureaux…). Cela permettra de libérer la place des Halles - actuellement occupée par la gare routière - et de réaliser sur cet espace un véritable jardin. A l'avant, le parvis Kléber et le square de l'ancienne Synagogue seront réaménagés de façon à les rendre plus confortables, plus verts et mieux reliés aux berges. Enfin, une partie des toits terrasses du centre commercial pourra devenir accessible aux habitants.
- **Faciliter les déplacements tous modes :** le secteur des Halles se trouve au cœur d'un important pôle de mobilité composé de la Gare TGV, de la station d'échanges tramway Place de l'Homme de Fer et des axes routiers de la place de Haguenau. Le devenir du quartier des Halles passera par une réorganisation des déplacements et par une meilleure circulation avec plus de confort pour les cyclistes et les piétons. Pour faciliter les déplacements, il conviendra également de renforcer la desserte en transport en commun, d'améliorer le fonctionnement de la nouvelle gare routière, de revoir les entrées et les sorties des parkings et de fermer partiellement ou en totalité les trémies routières en complément de places de stationnement complémentaires créées aux abords du secteur.
- **Restructurer le bloc immobilier des Halles et son ouverture sur le quartier :** l'actuel centre commercial qui date des années 70 doit être rénové pour renforcer l'attractivité économique du secteur tout en améliorant son intégration dans le tissu urbain. C'est ainsi que le centre commercial sera revu sur le plan architectural permettant une meilleure circulation des flux entrants et sortants. Le projet de rénovation prévoit également des possibilités d'extension côté Boulevard de Sébastopol et Place des Halles en lien avec la construction d'un nouveau programme immobilier à la place de l'actuel P3.

3.6. L'ÉCO-QUARTIER BRASSERIE CRONENBOURG

L'arrêt des installations de production et de conditionnement des Brasseries Kronenbourg en 2000 a amené la désaffection de la partie Nord du site, située au cœur du quartier de Cronenbourg. Cette friche de 3,6 hectares, au centre d'un faubourg animé de Strasbourg, à proximité des commerces et du tramway, offre l'opportunité de construire de nouveaux logements à forte valeur environnementale, ainsi que des programmes en autopromotion. L'opération est menée par la SERS.



Source : SERS

3.7. L'ÉCO-QUARTIER ADELSHOFFEN, SCHILTIGHEIM

La reconversion de la friche brassicole Adelshoffen est une opportunité pour le développement du cœur de la ville de Schiltigheim, en articulation avec l'offre de commerces et de services de la route de Bischwiller. Le quartier formera un pôle attractif à l'échelle de la commune et une nouvelle centralité urbaine, fédérant les quartiers à l'Est et à l'Ouest mais aussi les populations des communes voisines de Bischheim, Hœnheim et Strasbourg.

3.8. L'ÉCO-QUARTIER LES TANNERIES, LINGOLSHEIM

La réalisation de ce nouveau morceau de ville va redonner vie à un secteur industriel abandonné depuis plusieurs années. Les 1 100 logements et les locaux d'activités qui seront construits au sein d'immeubles collectifs sont intégrés à leur environnement (à l'Ouest le Parc Club des Tanneries, espace arboré de qualité et lieu d'activités en pleine modernisation et au Sud l'Ostwaldergraben, rivière faisant l'objet d'un projet de renaturation). Au Nord, il sera au contact du quartier strasbourgeois de la Montagne Verte et longé à l'Est par la voie ferrée Strasbourg / Mulhouse. L'Éco-quartier Tanneries sera desservi par de nombreux transport en commun : tramway, train (permettant de rejoindre en 8 minutes la gare de Strasbourg), plusieurs lignes de bus dont une traversant le quartier complété d'un réseau de pistes cyclables.

3.9. LES RIVES DU BOHRIE

Situé à Ostwald au cœur d'un environnement exceptionnel, le quartier des Rives du Bohrie accueillera à terme plus de 1 000 logements, une crèche, un groupe scolaire, une bibliothèque, un gymnase, des commerces et des services. Il est desservi par le tramway depuis 2008.

Depuis les années 2000, l'Eurométropole de Strasbourg, en collaboration avec la Ville d'Ostwald mène des études sur le secteur, en vue d'y réaliser un nouveau quartier. Ces études et les échanges lors de la concertation ont permis de faire émerger un projet ambitieux mettant en œuvre les piliers du développement durable. Les principes directeurs de ce projet ont été actés en octobre 2009 par le Conseil de communauté avec la création d'une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) même si depuis janvier 2011, l'Eurométropole de Strasbourg a confié l'opération à un concessionnaire d'aménagement.

La conception a été guidée par les six grands objectifs ci-dessous :

- **Une qualité paysagère autour de l'eau :** le quartier est structuré autour de l'eau avec l'étang du Bohrie, le cours d'eau de l'Ostwaldergraben et les zones humides saisonnières et permanentes. L'eau est ainsi mise en scène dans les espaces naturels (fossés, mares, prairies humides, etc…) développant une végétation particulière. Les fossés peu profonds (« noues ») seront secs en temps normal et remplis d'eau après les pluies. L'eau s'évacuera par la suite vers l'Ostwaldergraben. Les circulations piétonnes, chemins sur digues, pontons d'accès aux berges de l'étang, permettront de profiter de ce paysage. La végétalisation importante du site participera au déploiement de la trame verte sur le territoire.
- **Habiter la nature :** une large place est laissée libre de toute urbanisation. Sur les 50 hectares du périmètre du projet, un maximum de 30 % de la surface seront urbanisées. Les espaces libres seront occupés par une prairie hygrophile (végétaux qui ont besoin de beaucoup d'humidité pour se développer) en légère dépression par rapport aux espaces bâtis et permettant de stocker les eaux en cas de crue, un espace de renaturation permettant à la biodiversité de se développer, deux bois existants et conservés par le projet, un espace dédié à 90 jardins familiaux, un espace de maraîchage, l'étang du Bohrie et ses berges aménagées en espace de promenade.

- **Des espaces publics de qualité :** le projet offre une large place aux espaces publics de qualité et à la rencontre. Outre les espaces naturels accessibles aux habitants, des espaces publics seront aménagés au sein des espaces urbanisés laissant aux habitants une véritable occasion de s'approprier places, rues et cheminements.**Des formes urbaines garantes de confort :** les formes urbaines et architecturales ont été pensées pour offrir un maximum de confort et d'économie d'énergies. Les bâtiments ont été positionnés de façon à éviter les caches solaires. Les façades les plus ensoleillées offriront un maximum d'ouvertures et accueilleront les pièces de vie.
- **Un quartier animé et ouvert sur la ville :** le quartier accueillera commerces et services de proximité, facilement accessibles, le long du tram, au rez-de-chaussée des bâtiments situés sur l'allée du Bohrie. L'arrivée d'environ 3 000 habitants à terme nécessitera également la réalisation d'un groupe scolaire, d'une crèche et d'une bibliothèque situés au cœur du nouveau quartier. Un nouveau gymnase à l'interface du quartier du Wihrel et du centre culturel du Point d'Eau apportera une attraction et un service supplémentaire à ce secteur.
- **Priorité aux mobilités douces :** la conception du quartier a été réalisée de manière à limiter l'impact de la voiture sur le paysage et sur la qualité de vie. C'est pourquoi le quartier contient un minimum de voies routières et les stationnements regroupés des véhicules à l'intérieur de parkings silos ou en socles d'immeubles ont été choisis.

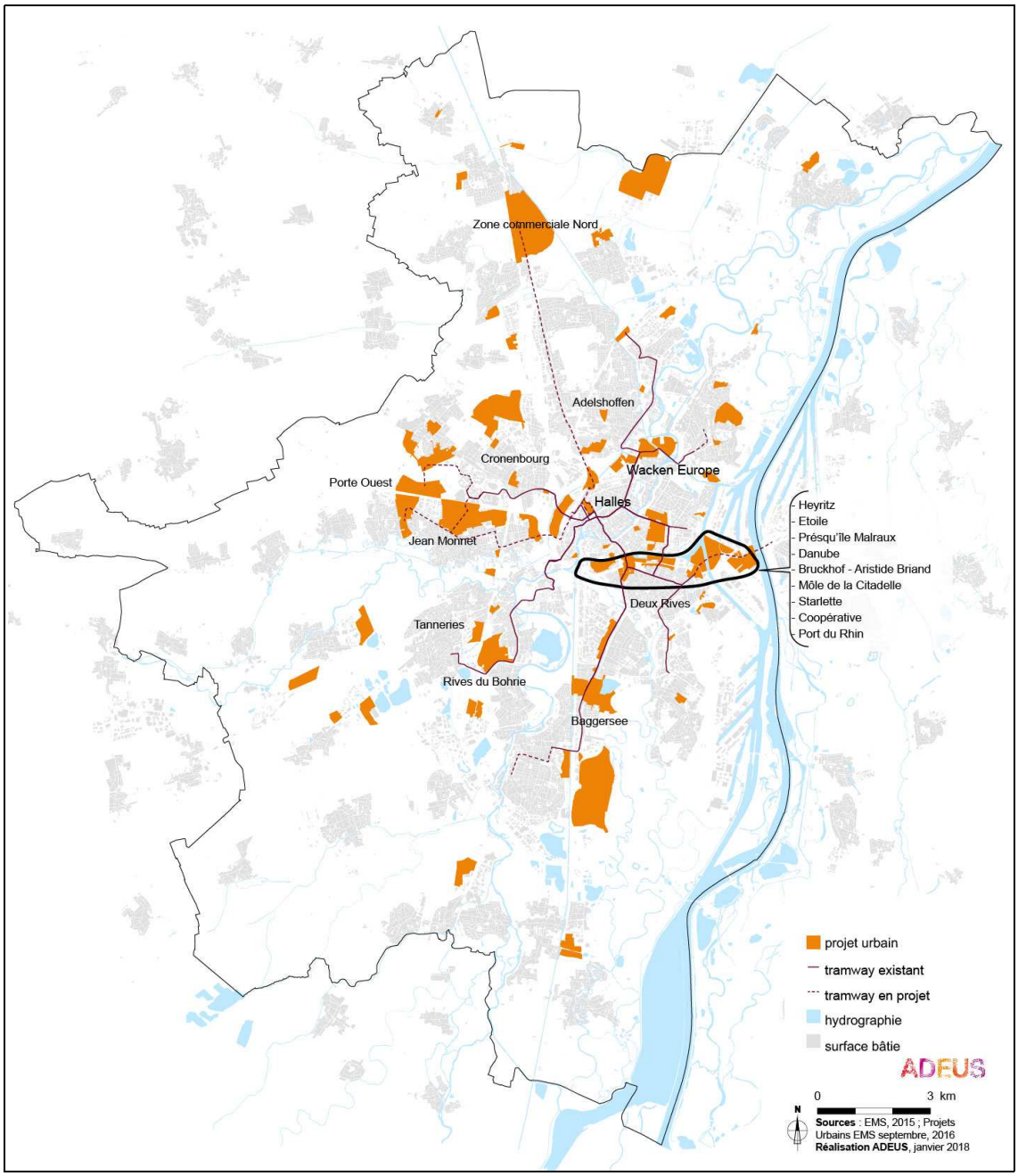


Source : Linder Paysage

3.10. LE QUARTIER JEAN MONNET

Le futur quartier Jean Monnet (d'une superficie de 4,4 hectares environ), au cœur d'un environnement très urbain entre le centre d'Eckbolsheim et le quartier des Poteries constitue une opportunité d'urbanisation. À l'heure où l'agglomération, et particulièrement la commune d'Eckbolsheim, manquent de logements, ce secteur bénéficie d'une localisation idéale, à proximité de deux futures lignes de transports en commun en site propre, de commerces et d'équipements publics. L'Eurométropole a donc entrepris des études préalables visant à déterminer un schéma d'aménagement pour ce nouveau quartier à dominante d'habitat, d'une capacité de 350 logements environ.

CARTE N°2 : **Les projets urbains dans l'Eurométropole**



3.11. PORTE OUEST DE L'AGGLOMÉRATION

La collectivité a lancé des études pour définir et cadrer le développement urbain du secteur Ouest de l'agglomération. L'évolution de ce secteur présente un intérêt stratégique pour la métropole et les communes d'Eckbolsheim, d'Oberhausbergen et de Strasbourg. En effet, l'opération se trouve à la confluence de projets importants tels que la Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO), l'extension de la zone d'activités de l'Espace Européen de l'Entreprise, l'extension du tramway et la réalisation d'un Transport en Site Propre Ouest (TSPO) et, par conséquent, rassemble de nombreux atouts pour la collectivité (un des derniers grands espaces à urbaniser, future accessibilité en transport en commun, voie routière optimale…).

Au regard de son importance, l'aménagement de la Porte Ouest est réfléchie par le biais d'un Schéma Directeur Ouest en cours d'élaboration dont l'objectif est de donner une cohérence et du sens aux opérations futures d'urbanisation.

La superficie (145 hectares) et le positionnement stratégique de ce secteur amené à se développer sur des échéances de court, moyen et long termes, requiert une vision prospective globale et ambitieuse dont les objectifs sont les suivants :

- garantir une organisation cohérente du territoire et une utilisation économe du foncier ;
- garantir une bonne connexion entre les projets de transport et l'urbanisation ;
- inscrire la programmation des constructions et des espaces publics dans l'économie générale de la métropole ;
- assurer la cohérence entre les différentes interventions ;
- assurer le lien le plus naturel avec le tissu existant (Eckbolsheim, Hautepierre, Oberhausbergen) et les autres opérations en cours ;
- constituer une vitrine pour l'entrée d'agglomération, sans oublier de mettre en œuvre les principes de développement durable.

Le potentiel global de développement au sein de l'enveloppe urbaine

Le travail d'analyse urbaine a permis de recenser les zones potentiellement urbanisables dans l'enveloppe urbaine (c'est-à-dire au sein du tissu urbain existant) et n'intègre que les zones de plus de 30 ares.

Trois groupes de zones ont été identifiées :
- les zones déjà urbanisées et qui pourraient muter (recyclage de terrains) ;
- les zones en cœurs d'îlots ;
- les terrains vides (dents creuses, vides urbains…).

Au total, l'ensemble de ces zones représentent un potentiel global de 617 hectares.

Type de terrains	Zonage actuel	Surfaces en hectares
Coeurs d'îlots	U	17
Vides urbains et dents creuses	U	40
	INA des POS + IAU	380
Recyclage de terrains urbanisés	U	180
Total		617
Total hors coeurs d'îlots		600

Plus loin, les calculs du potentiel urbanisable dans le tissu n'intègrent pas les cœurs d'îlots qui présentent une problématique particulière.

Ce sont donc 600 hectares qui ont été retenus dans les simulations de foncier à mobiliser pour atteindre les objectifs de construction de logements.

En résumé, ces zones représentent 840 hectares au total dont 600 situés au sein de l'enveloppe urbaine et 240 hectares en extensions.

Eléments de synthèse :
« Potentiel de développement dans le tissu urbain »

Les enjeux de limitation de la consommation foncière (notamment les terres agricoles) poussent à identifier les potentiels de développement dans l'enveloppe urbaine existante. Ceux-ci existent sous forme de :

- grands secteurs urbains non bâtis, certains ayant vocation à le rester, pour permettre des espaces de respiration dans l'agglomération ;
- cœurs d'îlots, dont certains contribuent au maintien de la biodiversité, au cadre de vie des habitants ou plus généralement à la qualité du paysage urbain. D'autres en revanche ne bénéficient pas de ces qualités et leur développement urbain peut être envisagé ;
- délaissés urbains et d'espaces résiduels, comme certains secteurs de la ceinture des glacis, qui peuvent parfois représenter un fort potentiel de valorisation de projets urbains ;
- friches urbaines dont l'évolution est importante en termes d'image et de qualité de vie des riverains mais dont l'urbanisation est souvent pénalisée par d'importantes contraintes ;
- sites potentiellement mutables actuellement occupés par des entreprises souhaitant se délocaliser ;
- tissus constitués qui peuvent muter et notamment se densifier comme les tissus de faubourgs ou ceux de bâtiments collectifs.

Au total, ce potentiel de développement cerné à l'intérieur de l'enveloppe urbaine est important, même s'il ne pourra être que partiellement mobilisé, du fait de certains éléments de protection et/ou de blocage (patrimonialisation de la ville, taille des grandes copropriétés, règlements de lotissement,...).

Par ailleurs, les principes du zoning à l'œuvre sur l'Eurométropole ont participé à la production d'une ville sectorisée en zones largement monofonctionnelles, provoquant des risques d'isolement et de ségrégation sociale dans certaines parties du territoire.

Enjeux

Un des enjeux prioritaires est de limiter la consommation foncière, notamment les terres agricoles et les espaces naturels, tout en permettant à la métropole de se développer et de produire un nombre de logements suffisants. Ceci implique de pouvoir augmenter la part de la construction dans l'enveloppe urbaine, que ce soit dans les actuels espaces non bâtis ou dans les secteurs de renouvellement urbain.

Un second enjeu concerne la nature du développement urbain qui sera proposé et notamment la part de mixité fonctionnelle sur un quartier ou une commune nécessaire à son fonctionnement pour créer les conditions d'une vie dans la proximité.

VI. FORCES ET FAIBLESSES DU TERRITOIRE « EVOLUTIONS SOCIO-ÉCONOMIQUES DU TERRITOIRE

Thématiques	Forces du territoire	Faiblesses du territoire
I. EVOLUTIONS DEMOGRAPHIQUE		
Evolutions démographiques récentes	Une croissance démographique principalement générée par le solde naturel.	Perte d'attractivité démographique de la métropole par rapport au reste du département.
Des transformations importantes dans la structure des ménages		Dans la métropole, la taille moyenne des ménages ne cesse de baisser. Le territoire métropolitain peine à attirer et à garder les familles.
Une population jeune	Des jeunes populations beaucoup plus présentes dans la métropole que dans le reste du département notamment à Strasbourg et Illkirch-Graffenstaden...	... Mais ce point fort ne concerne que peu les autres communes.
Une population qui vieillit	La population de la métropole est plus jeune que dans le reste du département...	... mais elle vieillit, principalement dans la 2ème couronne.
II. LE PARC DE LOGEMENTS : CARACTERISTIQUES, FONCTIONNEMENT ET BESOINS		
1. Un accroissement régulier du parc de logements		
Une progression différenciée du nombre de logements	Forte croissance du parc de logements dans les communes de 2ème couronne en 40 ans.	Perte de poids de Strasbourg, une tendance en cours d'inversion ces dernières années.
Une évolution des résidences principales en cohérence	Quoiqu'en léger retrait, l'évolution du nombre de résidences principales est conforme à celle du nombre de logements.	
Un taux de vacance permettant la fluidité du marché immobilier	Un niveau de vacance autour de 7 % : seuil admis par la majorité des professionnels de l'immobilier	
Prédominance des appartements, surtout à Strasbourg	Strasbourg reste dynamique dans la production d'appartements. Un effort conssenti par les communes de 2ème couronne dans la diversification de l'offre en logements...	... mais une offre d'appartements encore insuffisante dans les communes les moins urbaines.
Des petits logements majoritairement dans les communes les plus urbaines		Les grandes communes concentrent les petits logements et les petites communes les grands logements.
Un parc de logement plutôt ancien	Strasbourg : le parc le plus dynamique malgré son ancienneté	Un enjeu de réhabilitation énergétique fort pour un parc relativement ancien.
Un tiers des ménages propriétaires de leur logement	Progression du nombre de propriétaires dans la métropole.	Un nombre plus important de propriétaires en 2ème couronne qui accentue le phénomène d'éloignement du lieu de travail et d'accroissement des distances à parcourir.
Une forte mobilité résidentielle des ménages avec des disparités sur le territoire	Strasbourg permet une forte mobilité résidentielle..	... à l'inverse des communes de la 2ème couronne, impliquant le vieillissement de la population dans ces dernières.
L'habitat indigne	Un repérage de plus en plus performant des logements indignes et non décents grâce à l'Observatoire mis en place dès 2011.	En termes de proportion, un habitat indigne plus présent au Nord-Ouest de l'agglomération.

Thématiques	Forces du territoire	Faiblesses du territoire
2. Les éléments de marché du logement		
Un retard de production à rattraper	En 2010-2011-2012, la production annuelle totale dépasse le seuil de 3 000 logements, objectif du 4ème PLH de la métropole.	Sur la période de mise en oeuvre du 3ème PLH, on observe dans la métropole un manque de près de 1 000 logements par rapport à l'objectif moyen fixé.
Une production de logements concentrée dans les communes urbaines...	La moitié de la production de logements est concentrée à Strasbourg, l'autre moitié en 1ère et 2ème couronne.	
...et portée essentiellement par le logement collectif	Au cours de la dernière décennie, les communes de 2ème couronne proposent davantage d'habitat collectif que par le passé...	... mais la spécialisation des types de logements selon le territoire demeure.
Le logement de taille intermédiaire : le produit phare sur le territoire métropolitain	Plus de la moitié des logements ordinaires commencés dans la métropole, sur la dernière période, sont des logements de taille intermédiaire.	La construction neuve poursuit les grandes tendances : les grands logements dans les petites communes et inversement.
Un renchérissement général des prix qui se stabilisent à un niveau élevé... ...et un accès au logement de plus en plus difficile	Ralentissement de la hausse des prix de l'ensemble des segments du marché immobilier.	Poursuite de la hausse des prix de vente des logements neufs. Un accès au logement de plus en plus difficile, notamment pour les moins fortunés. Pour une part importante de la population, les revenus baissent depuis 2001.
Un parc social qui paraît insuffisant... ...au regard de la loi ...mais surtout au regard des importants besoins en logements sociaux	...mais la métropole concentre 80% de l'offre locative sociale du département. ... et un développement de l'offre en logement social s'effectue progressivement en 2ème couronne.	Strasbourg concentre environ 70% de l'offre de la métropole. Encore 3 communes qui ne respectent pas le seuil légal de 25% de logements sociaux. Un besoin en logements sociaux encore important : 1 ménage sur 4 en grande difficulté financière dans la métropole.

Thématiques	Forces du territoire	Faiblesses du territoire
3. Les éléments de contexte et les réponses apportées aux besoins spécifiques des populations les plus fragiles		
Les besoins spécifiques :		
- liés à l'hébergement d'urgence	Un dispositif existe...	... mais est saturé.
- des personnes âgées	Une offre qui se diversifie, des solutions adaptées aux besoins spécifiques.	Une demande croissante de logements sociaux des seniors. Des seniors aux difficultés croissantes à régler leur loyer, notamment, dans le parc social. Des structures spécialisées (type EHPAD) majoritairement concentrées à Strasbourg.
- des personnes handicapées	Différents outils mis en oeuvre au cours des dernières années au niveau départemental...	... mais une difficulté à faire se rencontrer l'offre et la demande spécifique.
- des jeunes adultes : *...étudiants* *...primoactifs*	Les réhabilitations de cités universitaires par le CROUS ont été réalisées...	...mais engendrent une augmentation des loyers restant à la charge des étudiants et une diminution des capacités d'accueil. La plupart des étudiants se tourne vers le locatif privé. L'offre de logements pour les jeunes adultes n'a jamais été aussi basse.Un parc locatif privé difficilement accessible.
- des gens du voyage	En vigueur un Schéma départemental d'Accueil des Gens du Voyage traitant des questions des aires d'accueil et de passage. Des aires spécialisées offrant de bonnes conditions d'accueil.	Un manque d'aires d'accueil, d'où un report vers d'autres sites non prévus pour cet usage
Les besoins en logements pour répondre à l'ambition démographique		
	Le redéploiement résidentiel hors métropole qui atteint un maximum durant les années 2000, stoppe dès la mise en oeuvre du PLH actuel. Cette inversion durable des tendances nécessite de maintenir les objectifs du PLH actuellement en vigueur. Une part du logement collectif et des logements de petite taille en augmentation participant au rééquilibrage progressif du marché.	Une insuffisance quantitative de l'offre dans la métropole quels que soient les territoires et les segments du parc engendrant une baisse et un vieillissement de la population de certaines communes. Par rapport aux objectifs fixés entre 1999 et 2009, le déficit cumulé dépasse les 11 000 logements. Une offre de logements encore trop peu diversifiée pour répondre aux besoins de l'ensemble de la population. Les coûts d'acquisition des logements demeurent élevés et limitent les capacités d'accès à la propriété des ménages.

Thématiques	Forces du territoire	Faiblesses du territoire
III. LE CONTEXTE ECONOMIQUE		
1. Un développement économique à conforter		
	Une stratégie de développement économique définie et basée sur une feuille de route Strasbourg Eco 2020...	...mais un modèle économique à conforter. Des comparaisons nationales peu favorables avec une moindre performance de l'évolution de la richesse des habitants, une moindre capacité à créer des emplois que la plupart des métropoles.
	Une forte présence de capitaux étrangers confortant une prédominance des échanges avec l'Europe et notamment avec l'Allemagne..	... un solde du commerce extérieur désormais négatif.
2. Le marché du travail dans l'Eurométropole de Strasbourg		
L'emploi total	La métropole : un poids majeur dans l'emploi du département, qui reste stable mais une nouvelle répartition des emplois au sein de la métropole. Strasbourg reste un pôle d'emploi majeur.	Le poids de Strasbourg diminue de façon continue de 1982 à 2011 au profit des communes de 1ère et 2ème couronnes.
L'emploi salarié privé	Une relative stabilité de l'emploi salarié privé sur 4 ans dans la métropole. Progression du tertiaire dans tous les territoires...	Des fluctuations importantes et des situations contrastées selon les territoires de la métropole et les secteurs d'activités. La structure du tissu économique de la métropole se modifie : perte d'emplois dans le secteur industriel au profit du tertiaire ... sauf en deuxième couronne.
Les actifs	Un nombre d'actifs qui reste quasiment stable et dont la structure évolue. La métropole compte davantage de cadres et de professions intellectuelles supérieures... Davantage d'emplois que d'actifs, notamment à Strasbourg, Schiltigheim, Illkirch-Graffenstaden, Entzheim, Mundolsheim, Geispolsheim, Fegersheim et Reichstett...	L'évolution des actifs reste inférieure à celle observée dans le reste de la région strasbourgeoise et du département. ... mais moins d'ouvriers. ... mais les autres communes de 1ère et 2ème couronne présentent un déficit en emplois. Un taux de chômage élevé et plus important dans la métropole que dans le reste du département.
3. Le tissu économique		
Un tissu économique en mutation dominé par le tertiaire et les petits établissements...	Dans la métropole plus qu'ailleurs, le poids des services augmente...	... au détriment de l'industrie.
... Et aussi par une diversité importante et la présence de grands établissements	Mutation des secteurs traditionnels vers de nouveaux secteurs de pointe avec la présence de 5 pôles alsaciens de compétitivité, ainsi que les autres filières soutenues par la métropole.	Les 150 plus grandes structures (notamment industrielles) concentrent plus du tiers des emplois présents dans la métropole.
Une perte d'établissements liés aux transferts dans la métropole	**Des mouvements internes à la métropole qui restent majoritaires** **Un phénomène dont l'impact sur le stock d'établissements et sur l'emploi est faible**	La perte annuelle d'établissements dans la métropole tend à s'accroître principalement à cause de Strasbourg dont la situation se dégrade. La migration d'établissements du centre-ville vers la périphérie se poursuit.

Thématiques	Forces du territoire	Faiblesses du territoire
Zoom par grands secteurs d'activités	La métropole compte 32 000 établissements du secteur marchand non agricole : essentiellement des petites structures relevant du commerce et des services. Un tissu économique caractérisé par une grande diversité.	
4. L'accueil des activités		
Zones d'activités et tissu urbain diffus	Une importante offre relative aux zones d'activités (14 % des établissements et 38 % des emplois présents sur la métropole)... Les zones d'activités de la métropole : une croissance de 10 % en termes d'établissements...	... mais moins d'une trentaine d'hectares (y compris au Port Autonome de Strasbourg) sont disponibles et commercialisables immédiatement. ...et de 2 % en termes de nombre d'emplois.
Les disponibilités foncières et les sites en projet	Des projets à l'étude et d'autres constituant un potentiel de développement économique à long terme.	Actuellement, des disponibilités foncières faibles ne répondant pas aux besoins de développement des entreprises présentes et extérieures.
L'immobilier d'entreprises	Une offre tertiaire importante qui permet d'accueillir des entreprises...	... mais qui pose la question de la restructuration des bureaux de seconde main ne répondant plus aux attentes du marché. Une production de locaux industriels et d'entrepôts majoritairement dans le Bas-Rhin hors métropole.
IV. EVOLUTION DE LA CONSOMMATION FONCIERE		
Une consommation foncière en net recul	Une consommation foncière en net recul depuis le début des années 2000. De moins en moins d'extensions, de plus en plus de remplissage interstitiel dans l'enveloppe urbaine (densification et mutation)... Une densité de logements en forte augmentation.	Le contexte de baisse de la construction de logements, particulièrement dans les communes de 2ème couronne. ...mais les extensions représentent néanmoins l'essentiel de la consommation foncière
V. POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT DANS LE TISSU URBAIN		
	Des possibilités de transformation de la ville existent sous forme de renouvellement sur elle-même (friches urbaines, sites potentiellement mutables, mutation des tissus constitués, transformation du bâti, mixité des fonctions et changements d'affectation). Certains coeurs d'îlots végétalisés, participent à la biodiversité en milieu urbain... La zone non aedificandi : un espace non bâti représentant un potentiel de développement d'une ceinture d'équipements métropolitains.	Les principes de zonage de la seconde moitié du XXe siècle, toujours à l'oeuvre sur certains pans de la métropole, produisent une ville sectorisée en zones monofonctionnelles. .. mais ne sont pas comptabilisés dans le potentiel de renouvellement de la ville sur elle-même. Seul 20% des zones non aedificandi est constructible.

C- FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE

I. Organisation des grands pôles attractifs

II. Organisation des transports

III. Articulation avec les territoires d'échelle supérieure

IV. Forces et faiblesses du territoire

I. ORGANISATION DES GRANDS PÔLES ATTRACTIFS

Le fonctionnement urbain est fortement lié à la fois aux caractéristiques physiques en place de la ville (socle physique, historique du développement urbain, morphologie urbaine et typologie bâtie), mais également aux usages qui en sont faits par les habitants et la manière dont ils organisent leur vie. L'organisation territoriale est en effet également le reflet des pratiques des résidants de l'Eurométropole de Strasbourg. Elle se fait à deux échelles distinctes : échelle communautaire et échelle de proximité.

1. LES ÉQUIPEMENTS

1.1. LES ÉQUIPEMENTS MÉTROPOLITAINS, DE RAYONNEMENT NATIONAL ET INTERNATIONAL

1.1.1. Les équipements européens : une aura rayonnante sur l'ensemble de l'Eurométropole

(source : www.strasbourg-europe.eu, avril 2012)



Ville frontière sur le Rhin qui changea par quatre fois de nationalité en 75 ans (entre 1870 et 1945), Strasbourg est devenue le symbole de la réconciliation franco-allemande et de l'aspiration des nations européennes à s'unir sur les décombres du dernier conflit mondial. Strasbourg et son agglomération se sont progressivement spécialisées dans les fonctions politiques, institutionnelles et culturelles. Strasbourg est une des rares villes, à l'instar de Genève et de New-York, à accueillir le siège d'institutions et d'organisations internationales sans être une capitale. La ville a vu ses fonctions métropolitaines se renforcer depuis 1949, date de la construction du Conseil de l'Europe et qui lui vaut, depuis, le statut de capitale européenne au même titre que Bruxelles, Luxembourg ou Francfort.

Le sommet européen d'Edimbourg de décembre 1992 confirme la métropole dans ses fonctions de capitale européenne à travers le siège du Parlement Européen, puis celui du Palais des Droits de l'Homme en 1998.

Strasbourg est la deuxième ville diplomatique française avec 75 représentations diplomatiques auprès du Conseil de l'Europe, dont une ambassade et 41consultats, ainsi qu'une centaine d'ONG à caractère international.

- Les institutions européennes

- le Parlement Européen (créé en 1949 et conforté en 1992),
- le Conseil de l'Europe,
- le Système d'Information Schengen,
- la Cour Européenne des Droits de l'Homme (CEDH, créé en 1949),
- le Médiateur Européen, organe de l'Union Européenne.

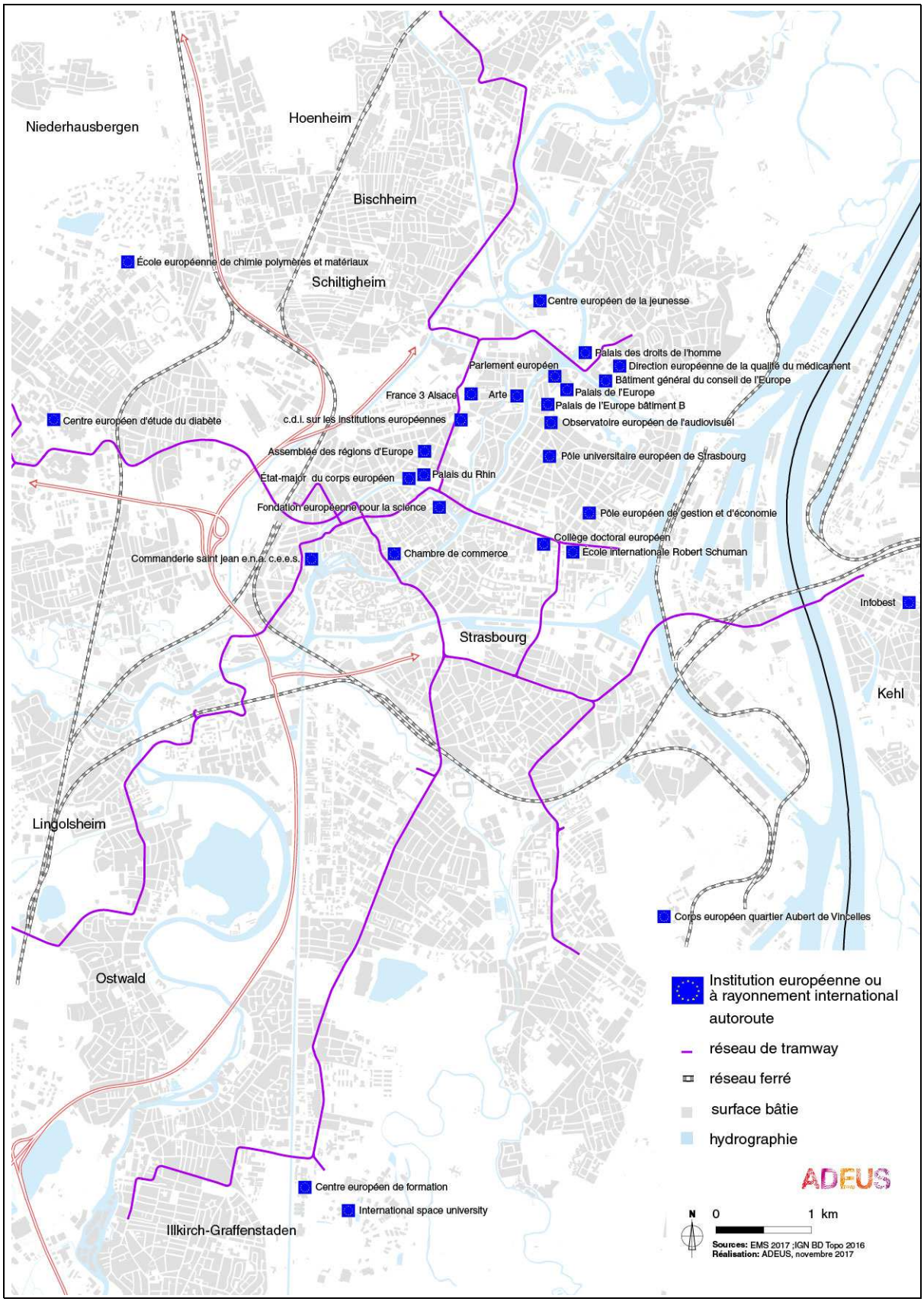
- Les relais d'information de l'Union Européenne

- le Centre d'Information sur les Institutions Européennes (CIIE),
- l'Entreprise Europe Network, au sein de la CCI de Strasbourg,
- l'antenne MEDIA,
- les Centres de Documentation Européenne (CDE) présents au sein de l'ENA, de l'Institut des Hautes Etudes Européennes et du Centre des Etudes Internationales et Européennes.

- Aux fonctions institutionnelles se sont progressivement ajoutés d'autres organismes à vocation européenne

- l'Etat Major de l'Eurocorps, corps d'armée européen,
- la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin, historiquement la toute première institution européenne créée en 1920 après les accords de Versailles,
- la Fondation Européenne pour la Science, ayant pour but de promouvoir la science et la recherche au sein des formations européennes, notamment par un programme d'aide à la mobilité des chercheurs,
- la Chaîne culturelle européenne et franco-allemande ARTE,
- l'Assemblée des Régions de l'Europe, qui est un large réseau indépendant des régions d'Europe (230 régions dans 33 pays) à travers un forum de coopération,
- l'Assemblée des Régions Viticoles d'Europe,
- l'Institution des Hautes Etudes Européennes (IHEE),
- l'Institut International des Droits de l'Homme,
- le Centre Européen de la Jeunesse, qui héberge des groupes de jeunes et organise des séminaires et des échanges,
- le Secrétariat Permanent du programme scientifique international «Frontières humaines»,
- le Centre des Etudes Européennes,
- l'Observatoire Européen Audiovisuel, qui collecte, traite et diffuse des informations relatives au secteur audiovisuel dans ses Etats membres ainsi qu'à l'action des organisations internationales,
- l'International Space University (ISU), école d'ingénieurs formant aux métiers du secteur spatial,
- la Pharmacopée Européenne, ayant pour vocation d'harmoniser les références médicales entre ses Etats membres,
- le fond EURIMAGE, dont la mission est de financer et de promouvoir le cinéma européen,
- les centres informatiques d'EUROPOL,
- la Commission Internationale de l'Etat Civil (CIEC), organisation intergouvernementale dont le but est de promouvoir la coopération internationale en matière d'état civil et d'améliorer le fonctionnement des services nationaux d'état civil,
- la Plate-Forme Européenne des Instances de Régulation (EPRA),
- la Coopérative Internationale de Recherche en matière de COMmunication (CIRCOM), qui étudie les télévisions des régions d'Europe et contribue au développement de la culture et des identités régionales,
- l'Institut Européen de la Propriété Intellectuelle.

CARTE N°1 : **Les institutions européennes ou à rayonnement international dans l'agglomération**



■ Organisme de coopération transfrontalière

- Infobest Kehl-Strasbourg,
- EURES-T transfrontalier Oberrhein / Rhin supérieur,
- Euro-info-consommateurs,
- Euro Institut pour la collaboration transfrontalière.

■ Le Jardin des Deux-Rives ou Garten des Zwei Ufer

C'est un parc transfrontalier de 150 ha, liant Strasbourg à Kehl via la passerelle à double tablier dédiée aux piétons et aux cyclistes. Le projet initié en 1995 a été conçu par le paysagiste allemand Rüdiger Brosk, la passerelle étant confiée à l'architecte parisien Marc Mimram. Le parc est aujourd'hui un élément symbolique fort dans le quotidien des habitants des deux rives du Rhin qui s'y retrouvent à l'occasion de fêtes et de spectacles.

■ Une localisation centralisée et lisible

La concentration des sièges institutionnels et des équipements européens confère aux quartiers du Wacken et de l'Orangerie une fonction diplomatique lisible et clairement identifiée au sein de la métropole. Leur proximité aux grands équipements de transports, à l'offre hôtelière et aux panels de services du centre-ville, mais également leur qualité urbaine, en lien direct avec l'écrin des tissus anciens de la ville historique, conforte Strasbourg dans son rôle de capitale européenne. Leur localisation au cœur géographique de la métropole, en vitrine sur l'Ill et ses canaux, leur confère une symbolique forte associée au Rhin et ses passerelles vers l'Allemagne et plus largement vers l'Europe.

Au-delà de leurs fonctions politiques d'échelle internationale, l'aura des institutions européennes et le rang diplomatique de Strasbourg rayonne très largement sur l'ensemble de l'Eurométropole, à travers les 23 000 emplois métropolitains supérieurs de l'agglomération et d'autres fonctions métropolitaines comme le pôle médical et de recherche (CNRS) de Cronenbourg ou les campus universitaires d'Illkirch-Graffenstaden et du quartier de l'Esplanade à Strasbourg.

1.1.2. L'enseignement supérieur : un large panel de disciplines

L'académie de Strasbourg a accueilli 69 800 étudiants en 2012-2013. Leur nombre progresse ainsi de 1,2 % par rapport à l'année précédente. L'agglomération strasbourgeoise en compte 56 000, soit 80 % des étudiants alsaciens. Plus de 43 000 d'entre eux sont inscrits à l'université, dont 20 % sont de nationalité étrangère. Le tiers des étudiants étrangers sont des ressortissants de l'Union Européenne.

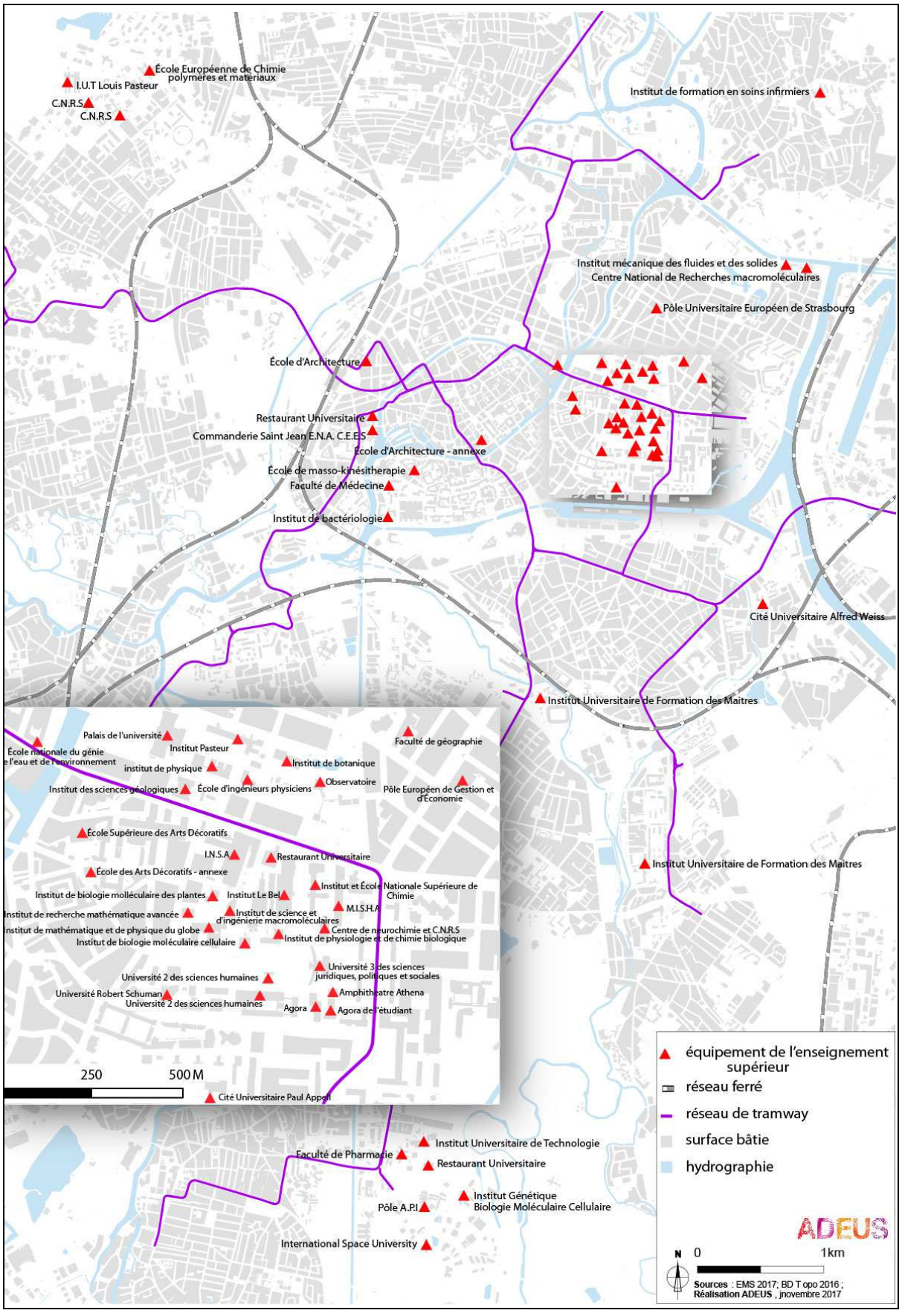
Les université Louis Pasteur (sciences et santé), Marc Bloch (sciences humaines et sociales) et Robert Schuman (droit et sciences politiques) sont réunies depuis le 1er janvier 2009 pour former l'Université de Strasbourg (37 unités de formation et 79 unités de recherche), entité unique favorisant la pluridisciplinarité et la transversalité entre les formations. La fusion des anciennes facultés est également un atout pour accroître la lisibilité de la vocation universitaire de la métropole sur le plan international. Elle représente un gisement de plus de 4 800 emplois.

L'Université de Strasbourg repose sur 37 UFR (Unité de Formation et de Recherche), facultés, écoles et instituts, s'articulant autour de cinq domaines : Arts, lettres, langues ; Droit, économie, gestion et sciences politiques et sociales ; Sciences humaines et sociales ; Sciences, technologies ; Santé.

L'agglomération offre un large panel de formations post-bac, notamment :

- de grandes écoles : on peut citer parmi les plus emblématiques l'Ecole de management de Strasbourg (EM Strasbourg), l'Ecole nationale d'administration publique (ENA), l'Institut national des études territoriales (INET) et plusieurs écoles artistiques, dont la Haute école des arts du Rhin (HEAR) ;
- des formations post-bac type STS, écoles paramédicales et sociales ou d'autres spécialités (essentiellement sur Strasbourg, mais également à Ilkirch-Graffenstaden, Schiltigheim et Eckbolsheim) ;
- plusieurs formations d'enseignement supérieur privées (dont certaines font partie du réseau des grandes écoles Alsace Tech comme le Centre d'études supérieures industrielles -Cesi- ou l'Ecam Strasbourg-Europe) ;
- 10 établissements proposant des classes préparatoires aux grandes écoles (CPGE) localisés sur Strasbourg .

CARTE N°2 : **Localisation des fonctions universitaires dans l'agglomération**



Enfin, l'agglomération strasbourgeoise dispose également d'un dispositif étoffé de 14 établissements ou organismes de formation continue (à Bischheim, Eschau, Geispolsheim et Strasbourg) dont le GRETA (formation continue des adultes, organisme de l'Education Nationale), basé à Strasbourg.

- Les campus *(source : CROUS 2011)*

Implanté historiquement à proximité du quartier de l'Esplanade, le campus universitaire strasbourgeois s'est étiré vers les quartiers voisins dès les années 70, tissant des liens forts avec les tissus urbains alentour, comme la Krutenau.

Le campus d'Illkirch-Graffenstaden a été développé comme deuxième site universitaire suite à l'augmentation des effectifs estudiantins et du panel des disciplines enseignées.

Cinq restaurants universitaires (Strasbourg et Illkirch-Graffenstaden) dont quatre agréés (Strasbourg) permettent aux étudiants de se restaurer.

Cinq cités universitaires localisées sur Strasbourg pour un total de plus de 1 800 chambres en résidence universitaire, auxquelles se rajoutent six résidences étudiantes (sur Strasbourg, Illkirch-Graffenstaden et Schiltigheim) pour un parc presque équivalent de plus de 1 500 studios et logements étudiants conventionnés.

- Les projets s'articulant autour d'un Plan Campus *(source : site de l'Université de Strasbourg)*

De nombreux projets visent à renforcer les fonctions universitaires de l'agglomération à travers son plan campus :

- La maison de l'étudiant : nouvelle structure qui regroupera les services utiles aux étudiants en y ajoutant une mission d'orientation et d'animation du campus (lieu pour évènements et manifestation tout au long de l'année). Elle accueillera un learning center, bibliothèque multimédia favorisant la production de document et les travaux de groupe ;
- Nouveau centre sportif sur l'Esplanade ;
- Rénovation du parc de logements étudiant de la tour de chimie (réaménagement intérieur, agrandissement de chambres) ;
- Rénovation de la cité universitaire Paul Appell autour d'un parc et de services de restauration ;
- Hôtel des chercheurs, parc résidentiel à destination des unités de recherche, à l'interface du quartier Krutenau et du campus universitaire central ;
- Création d'une résidence de 15 logements pour les chercheurs à proximité du jardin botanique ;
- L'Insectarium : rénovation de l'Institut de Biologie Moléculaire et Cellulaire (IBMC) dans une logique de lisibilité renforcée et d'ouverture sur le campus ;
- Pavillon des arts et des sciences : équipement en lien au jardin des Sciences, au coeur d'un parc ouvert sur le boulevard de la Victoire et le tram. Cet équipement doit conforter la couture entre le campus historique, la ville et l'Esplanade. Il sera doté d'un nouveau Planétarium et d'une salle d'expositions temporaires ;
- La maison de l'accueil internationale : localisée sur la presqu'Île Malraux, en lien direct avec le tramway, la médiathèque et la cité universitaire Paul Appell, cet équipement regroupera les services d'accueil des étudiants étrangers pour faciliter leur intégration. Il aura pour mission d'être un lieu de ressources, de partages et d'échanges de cultures et d'expériences qui abritera un centre de ressources de langues et les services dédiés aux relations internationales de l'université et des collectivités partenaires.

1.1.3. Les équipements métropolitains culturels, évènementiels et de spectacle

■ Le Palais des Congrès, la Foire-Exposition et le Zénith

L'agglomération strasbourgeoise dispose d'une offre conséquente en équipement d'accueil d'évènements et de grandes manifestations. Les trois principaux sont le Parc d'Exposition du Wacken, le Palais de la Musique et des Congrès dans le quartier du Wacken et également le Zénith entre Strasbourg et Eckbolsheim.

- le Parc des Expositions du Wacken offre 24 000 m² d'exposition répartis en trois halls. Il accueille la foire européenne (plus de 1 000 exposants / 220 000 visiteurs) et les différents grands salons régionaux (Créativa, St'art, Maison de printemps, etc...) ;
- le Palais de la Musique et des Congrès regroupe sur plus de 50 000 m² deux auditoriums (2 900 places assises), 9 000 m² d'espaces d'exposition et 26 salles de réunion.

Ces deux premiers équipements accueillent 900 000 visiteurs, à travers 350 évènements annuels. Leur fonctionnement complémentaire est un élément stratégique du plan « Strasbourg Eco 2020 », à travers lequel la municipalité de Strasbourg souhaite conforter et affirmer l'attractivité économique et le rayonnement du quartier du Wacken, résolument tourné vers l'Europe, en créant un quartier d'affaires européen dans lequel s'inscrivent les projets d'extension du Palais des congrès et la construction d'un nouveau Parc des expositions.

- le Zénith, inauguré fin 2007 sur la commune d'Eckbolsheim, est une structure polyvalente pouvant accueillir plus de 12 000 personnes sur un site de 26 hectares (dont 3 500 emplacements de parking), hors des zones d'habitation. Sa localisation privilégiée sur les axes autoroutiers, facile d'accès pour la logistique des grands spectacles et des concerts d'artistes de renommée internationale. Chaînon manquant de l'offre diversifiée de salle de spectacle sur l'agglomération, sa surface de 7 000 m² est entièrement modulable avec une acoustique lui permettant d'accueillir des grands concerts, des spectacles vivants, des salons ou des évènements sportifs. Le Zénith devrait être desservi, à terme, par le biais du prolongement de la ligne A du tramway.

Ces trois équipements contribuent au rayonnement métropolitain de l'Eurométropole de Strasbourg dans l'ensemble de la zone Eurodistrict. La diversité de leurs espaces d'accueil, leur modularité et leur accessibilité (tant du point de vue des transports que de l'offre hôtelière) renforce l'attractivité culturelle, touristique et économique de l'ensemble de l'agglomération.

■ Les théâtres, lieux de scènes et spectacles vivants

Le rayonnement des scènes et la diversité des programmations font que l'offre culturelle strasbourgeoise dépasse largement les frontières de son agglomération pour rayonner sur le plan national, voire internationale. Notamment en termes d'enregistrement, de diffusion et d'enseignement. Parmi les pôles d'excellence qui fondent le dynamisme de la vie culturelle de l'Eurométropole de Strasbourg, on peut citer :

- l'Opéra National du Rhin, créé en 1972 sous l'égide des trois principales villes d'Alsace (Strasbourg, Mulhouse et Colmar) dans l'optique de se doter d'un opéra de dimension internationale, il deviendra Opéra National en 1997. Son ballet regroupe 36 artistes internationaux permanents ;
- l'Orchestre Philarmonique de Strasbourg, fondé en 1855 et devenu Orchestre National en 1994, sa notoriété internationale s'est bâtie sur de nombreuses tournées à l'étranger et des festivals, parmi les plus prestigieux. Il donne en moyenne une trentaine de représentations par an, pour près de 70 000 spectateurs ;
- le Conservatoire National de Région, également fondé en 1855 a intégré les locaux de la Cité de la musique et de la danse, qui accueille également le siège de MUSICA et l'administration du pôle des écoles de musique. Ce site est doté d'un auditorium et d'une salle pour orgue, qui fait sa spécificité. Le conservatoire enseigne les arts à environ 1 600 élèves ;
- le Théâtre National de Strasbourg est le premier Théâtre National implanté en région. Il accueille une troupe permanente et une école supérieure d'art dramatique. Cet équipement draine un public nombreux à travers une programmation riche de 150 à 200 représentations annuelles, pour plus de 50 000 spectateurs.

■ Les musées : quasi exclusivement à Strasbourg

L'offre muséographique, largement concentrée sur l'hyper-centre strasbourgeois contribue au rayonnement touristique et culturel de l'Eurométropole en Alsace à travers 21 établissements.

TABLEAU N°1 : **Répertoire des musées**

Typologie	Musée	Commune
Histoire et traditions	Musée archéologique	Strasbourg
	Musée historique	Strasbourg
	Musée alsacien	Strasbourg
	Musée de la conscription	Strasbourg
	L'Aubette 1928	Strasbourg
Histoire de l'art	Musée de l'oeuvre Notre Dame	Strasbourg
	Musée d'art moderne et contemporain	Strasbourg
	Musée des arts décoratifs	Strasbourg
	Musée des beaux arts	Strasbourg
	Cabinet des estampes et dessins	Strasbourg
	Centre Tomi Ungerer	Strasbourg
	Galerie de l'Ancienne Douane	Strasbourg
Sciences et techniques	Le Vaisseau	Strasbourg
	le Jardin Botannique	Strasbourg
	l'Herbier de l'Institut botanique	Strasbourg
	Musée de la sismologie et du magnétisme terrestre	Strasbourg
	Le Planétarium	Strasbourg
	Musée zoologique	Strasbourg
	Naviscope Alsace	Strasbourg
Savoir-faire et traditions	Musée du chocolat	Geispolsheim
	Brasserie Kronenbourg	Strasbourg

Source : Museo, Ministère de la culture et Observatoire régional du tourisme

La fréquentation des musées est étroitement liée à la découverte du patrimoine strasbourgeois (cathédrale, quartier de la Petite France, etc ...). Le tourisme est une composante importante de l'agglomération strasbourgeoise, Strasbourg demeurant la ville alsacienne la plus visitée avec 50 lieux de visite (sur les 390 lieux recensés dans la région) et cumulant près d'1/3 de la fréquentation des lieux remarquables de la région, soit un peu plus de 1,8 million de visiteurs en 2010. Les lieux les plus fréquentés en 2010 étaient, par nombre d'entrées : la découverte de la Grande Île en bateau mouche (partie de la ville classée au patrimoine mondial de l'humanité), la montée sur la plateforme de la Cathédrale et le Vaisseau, très fréquenté par les enfants dont le public scolaire.

Le Vaisseau, 166 000 entrées en 2010, est le musée le plus fréquenté de l'agglomération et le 8ème lieu le plus visité de la région. L'offre muséographique labellisée, bien que diversifiée n'a qu'un poids relatif si on la compare aux grands musées nationaux. Le Musée d'Art Moderne et Contemporain de Strasbourg totalisait moins de 135 000 entrées en 2009 (131 000 en 2010), 51ème musée français en termes de fréquentation, loin derrière le musée de l'automobile de Mulhouse (36ème rang national, 192 800 entrées) et le musée d'Unterlinden de Colmar (37ème rang, 192 500 entrées). A titre de repère, la découverte de Strasbourg en bateau mouche, 1er lieu de fréquentation du tourisme en Alsace représente 705 300 entrées en 2010.

1.1.4. Les équipements métropolitains de sports et de loisirs

■ Les principaux clubs sportifs

- Football : le Racing Club de Strasbourg Alsace (RCSA), fondé en 1906, est basé au stade de la Meinau,
- Basketball : le Strasbourg-Illkirch-Graffenstaden Basket (SIG), évolue en Pro-A,
- Hockey sur glace : l'Etoile Noire, basée à la patinoire de l'Iceberg, évolue en ligue Magnus,
- Handball : Equipe de la Robertsau, qui évolue au niveau national,
- Water-polo : la Société de Natation de Strasbourg (SNS), basée à la piscine de la Kibitzenau, évolue en championnat de France Elite.
- Badminton : 3 clubs (Robertsau, ASPTT et le CEBA) évoluent en nationale 1.

■ Principaux évènements

- les Internationaux féminins de Strasbourg : second tournois professionnel de tennis féminin après l'Open de Paris et qui se déroulent au Wacken,
- les rallyes de France qui se déroulent en Alsace et dont le départ est donné Place Kléber à Strasbourg.

L'ensemble de ces disciplines et ses évènements drainent un public de spectateurs qui contribue à accroître la couverture médiatique de l'agglomération et participe à son rayonnement métropolitain, en particulier à travers les sports populaires que sont le hockey et le basketball et jusqu'aux dernières années, le football, avant que le Racing ne subisse une série de crises le reléguant en National.

■ Les équipements sportifs d'échelle métropolitaine

- **Le stade de la Meinau**

27 500 places dont 24 000 assises (12ème stade français en terme de places assises en 2010). Il jouxte le centre de formation du Racing (construit en 2000) et deux terrains d'entraînement. Entièrement rénové en 1984 pour répondre à l'homologation UEFA, sa vétusté nécessiterait des investissements importants et sa localisation demeure enclavée.

- **Patinoire l'Iceberg**

Inaugurée en 2005, elle remplace l'ancienne patinoire du Wacken en offrant deux espaces de glisse : une piste olympique de 1 830 m², polyvalente et une piste ludique de 1 500 m². Les tribunes ont une capacité de 1 200 places, extensible à 2 400 places selon l'évènement.

- **Rhénus Sport**

Salle omnisports inaugurée en 2003 au coeur du quartier européen du Wacken, elle offre une capacité de 15 000 m² et entre 4 800 (handball) et 6 200 (basket) places assises, selon la configuration du terrain.

- **Le complexe sportif de Hautepierre**

Il comprend un centre sportif qui accueillait les internationaux féminins de Strasbourg (tennis) jusqu'à leur relocalisation au Wacken, doublé d'un stade d'athlétisme (meeting de Strasbourg, DNA d'athlétisme, etc.)

- **Le Zénith (voir les équipements évènementiels)**

Sa modularité et sa grande capacité lui permet d'accueillir de grands évènements sportifs «indoor» (comme l'X-trial 2010 ou des tournois de catch).

Ces grands équipements s'inscrivent à l'échelle de l'Eurodistrict, et sont complétés par un panel d'infrastructures outre-Rhin, comme par exemple, l'inauguration récente hall d'athlétisme couvert de Strasbourg-Ortenau, à Offenbourg, ou encore l'offre abondante en bassins de natation dans l'Ortenau.

1.2. LES ÉQUIPEMENTS D'AGGLOMÉRATION, DE RAYONNEMENT RÉGIONAL OU DÉPARTEMENTAL

1.2.1. L'enseignement secondaire : les collèges

L'agglomération dispose de 33 collèges publics couvrant la totalité de l'agglomération. Leurs effectifs atteignaient plus de 18 100 élèves en 2016, soit près de 40 % des effectifs des collèges publics du Bas-Rhin.

Les collégiens de l'Eurométropole de Strasbourg étaient de 17 800 en 2006, soit une progression de 1.7 %. Si de nombreux collèges enregistrent des baisses régulières d'effectifs, l'évolution est très différente selon les secteurs. La plupart des collèges ne sont pas saturés, si l'on se réfère à leur capacité théorique *(source : CG 67)*. On note cependant des exceptions pour les collèges de Schiltigheim (103 % pour Leclerc et 109 % pour Rouget de l'Isle en 2016), le collège d'Achenheim (114 %) et le collège d'Eckbolsheim (107 %).

L'Eurométropole de Strasbourg compte 9 établissements classés en ZEP (Zone d'Education Prioritaire). Leur image « d'établissement difficile » peut expliquer en partie leur faible taux d'effectifs par rapport à leur capacité maximale théorique. 3 d'entre eux ont ainsi des taux inférieurs à la moitié de leur capacité maximale sur Strasbourg (Lezay Marnesia, Solignac et Stockfeld). D'autres ne sont qu'au trois-quarts pleins (Lamartine à Bischheim, Leclerc à Schiltigheim, Truffaut à Strasbourg…). Cette fuite des élèves tend à renforcer la pression sur d'autres établissements tout en stigmatisant ces collèges.

TABLEAU N°2 : **Effectifs et taux d'occupation des collèges de l'Eurométropole de Strasbourg pour la rentrée scolaire 2016**

Collèges publics	Effectifs 99/00	Effectifs 09/10	Evolution effectifs 99-2009	Taux d'occupation 2009
BISCHHEIM Lamartine	340	379	10,3 %	76 %
BISCHHEIM Le Ried	729	642	- 13,6 %	71 %
ECKBOLSHEIM Katia et Maurice Krafft	435	441	1,4 %	147 %
ESCHAU Sébastien Brant	650	644	- 0,9 %	81 %
GEISPOLSHEIM Jean de la Fontaine	877	551	- 59,2 %	61 %
ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN du Parc	355	382	7,1 %	64 %
ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN des Roseaux	575	487	- 18,1 %	81 %
LA WANTZENAU André Malraux	504	567	11,1 %	81 %
LINGOLSHEIM Galilée	484	515	6,0 %	86 %
LINGOLSHEIM Maxime Alexandre	566	490	- 15,5 %	82 %
MUNDOLSHEIM Paul-Emile Victor	677	484	- 39,9 %	81 %
OSTWALD Martin Schongauer	505	415	- 21,7 %	52 %
SCHILTIGHEIM Leclerc	478	520	8,1 %	74 %
SCHILTIGHEIM Rouget de Lisle	658	673	2,2 %	96 %
SOUFFELWEYERSHEIM Les Septs Arpents	567	441	- 28,6 %	74 %
STRASBOURG Hans Arp	749	559	-34,0 %	62 %
STRASBOURG Sophie Germain	667	545	- 22,4 %	68 %
STRASBOURG Erasme	484	358	- 35,2 %	90 %
STRASBOURG Esplanade	347	867	60,0 %	96 %

Collèges publics	Effectifs 99/ 00	Effectifs 09/ 10	Evolution effectifs 99-2009	Taux d'occupation 2009
STRASBOURG Foch	503	436	-15,4 %	87 %
STRASBOURG Fustel de Coulanges	699	533	- 31,1 %	67 %
STRASBOURG Kléber	596	643	7,3 %	80 %
STRASBOURG Lezay Marnesia	449	383	- 17,2 %	48 %
STRASBOURG Jean Monnet	612	450	- 36,0 %	113 %
STRASBOURG Louis Pasteur	629	583	- 7,9 %	83 %
STRASBOURG Robertsau	482	452	- 6,6 %	75 %
STRASBOURG Solignac	508	306	- 66,0 %	51 %
STRASBOURG Stockfeld	552	537	- 2,8 %	54 %
STRASBOURG François Truffaut	627	553	- 13,4 %	79 %
STRASBOURG Jacques Twinger	596	683	12,7 %	98 %
STRASBOURG Vauban	428	338	- 26,6 %	48 %
STRASBOURG Louise Weiss	479	491	2,4 %	70 %
STRASBOURG La Pierre Polie	423	322	- 31,4 %	81 %
TOTAL	18 230	16 670	- 9,4 %	75 %

Source : Conseil Général du Bas-Rhin 2011

A ces effectifs des collèges publics se rajoutent près de 4 700 élèves de l'enseignement privé (rentrée 2016) se répartissant en 8 établissements, tous localisés à Strasbourg.

TABLEAU N°3 : **Liste des établissements privés - Effectifs en 2009**

Collège épiscopal St Etienne	773
Ecole Aquiba	189
Ecole libre St Anne	422
Jean Sturm	717
Institution de la doctrine chrétienne	339
Institution la Providence	1 039
Institution Notre Dame	238
Notre Dame de Sion	566
TOTAL	4 283

Source : Conseil Général du Bas-Rhin 2011

- Les lycées publics généraux et lycées publics professionnels

En 2010, on dénombrait sur la métropole quatre lycées de filières générales et technologiques, quatre lycées d'enseignement général, trois lycées polyvalents et quatre lycées professionnels regroupant plus de 17 300 lycéens dans les établissements publics. La concentration des lycées d'enseignement général et technologique sur Strasbourg (45 % des effectifs lycéens) contraint les élèves à se rendre quotidiennement au centre de l'agglomération. Le lycée Marc Bloch de Bischheim reste une exception pour les communes du Nord de l'agglomération. Si Illkirch-Graffenstaden dispose de lycées professionnels (notamment hôtellerie), il n'existe aucune filière générale dans les communes du Sud de l'agglomération.

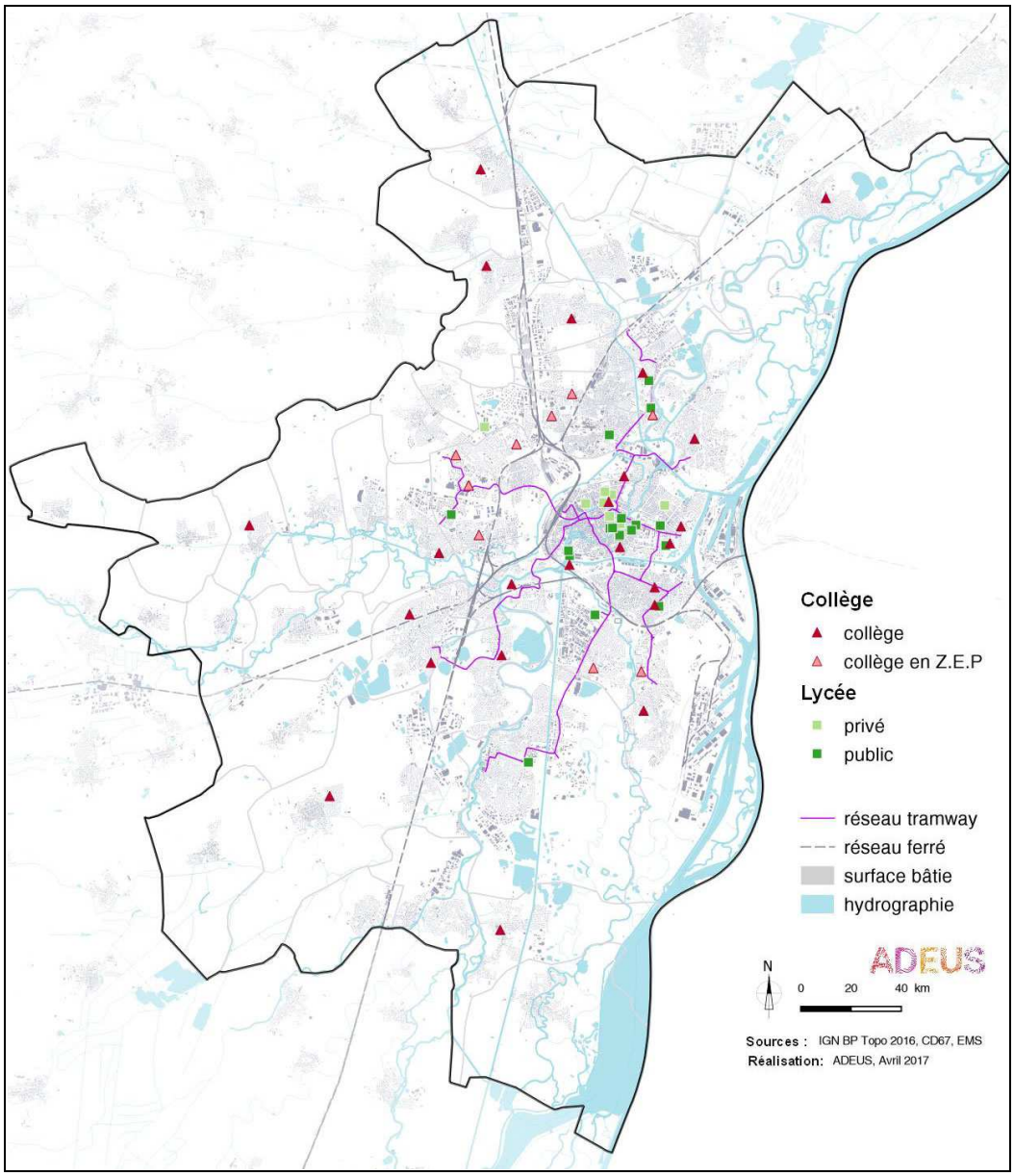
TABLEAU N°4 : **Effectifs des lycées de l'Eurométropole de Strasbourg, rentrée 2009-2010**

Etablissements	Enseignements	Commune	Effectifs 2009	Demi-pensionnaires	Internes
Marc Bloch	Lycée général et technologique	BISCHHEIM	1 144	663	68
Gutenberg	Lycée professionnel	ILLKIRCH	447	243	77
Le Corbusier	Lycée professionnel	ILLKIRCH	1 229	570	187
Alexandre Dumas	Lycée professionnel	ILLKIRCH	1 060	271	281
Emile Mathis	Lycée polyvalent	SCHILTIGHEIM	807	350	1
Marcel Rudloff	Lycée polyvalent	STRASBOURG	1 161	482	0
Fustel de Coulanges	Lycée général	STRASBOURG	1 077	470	13
Kléber	Lycée général	STRASBOURG	2 037	356	258
Marie Curie	Lycée général	STRASBOURG	746	9	1
Section internationale	Lycée général	STRASBOURG	1 057	0	47
Jean Monnet	Lycée général et technologique	STRASBOURG	1 000	273	46
Louis Pasteur	Lycée général et technologique	STRASBOURG	883	446	0
Jean Rostand	Lycée polyvalent	STRASBOURG	2 078	802	257
René Cassin	Lycée technologique	STRASBOURG	1 51	96	1
Louis Couffignal	Lycée professionnel	STRASBOURG	1 367	766	187
TOTAL			**17 344**	**5 797**	**1 424**

Source : Site de l'inspection académique du Bas-Rhin

On dénombre par ailleurs 7 établissements privés, également concentrés sur Strasbourg.

CARTE N°3 : **Localisation collèges et lycées de l'agglomération**



1.2.2. Équipements de santé et de solidarité hôpitaux et cliniques

Le CHU de Strasbourg comptabilise plus de 1 880 lits, assurant plus de 76 000 séjours par an. Il regroupe 6 sites : l'hôpital civil (975 lits), La Robertsau (près de 400 lits), Hautepierre (plus de 860 lits), l'Elsau (12 lits), une maison de retraite médicalisée au Neuhof (95 lits) et à Illkirch, le centre de chirurgie orthopédique et de la main (75 lits). Le CHU est un des principaux employeurs d'Alsace, avec près de 11 500 emplois, dont près de 25 % de personnel médical. Il contribue à la formation de 1 200 professionnels à travers 7 écoles et instituts. *(source : CHU de Strasbourg)*

Le Nouvel Hôpital Civil (NHC) a fait l'objet d'une extension de 715 lits entre 2000 et 2007 (architecte : Vasconi) pour une surface totale de 90 000 m² répartis sur 8 niveaux, il accueille 2 700 agents des hôpitaux universitaires dont 500 médecins.

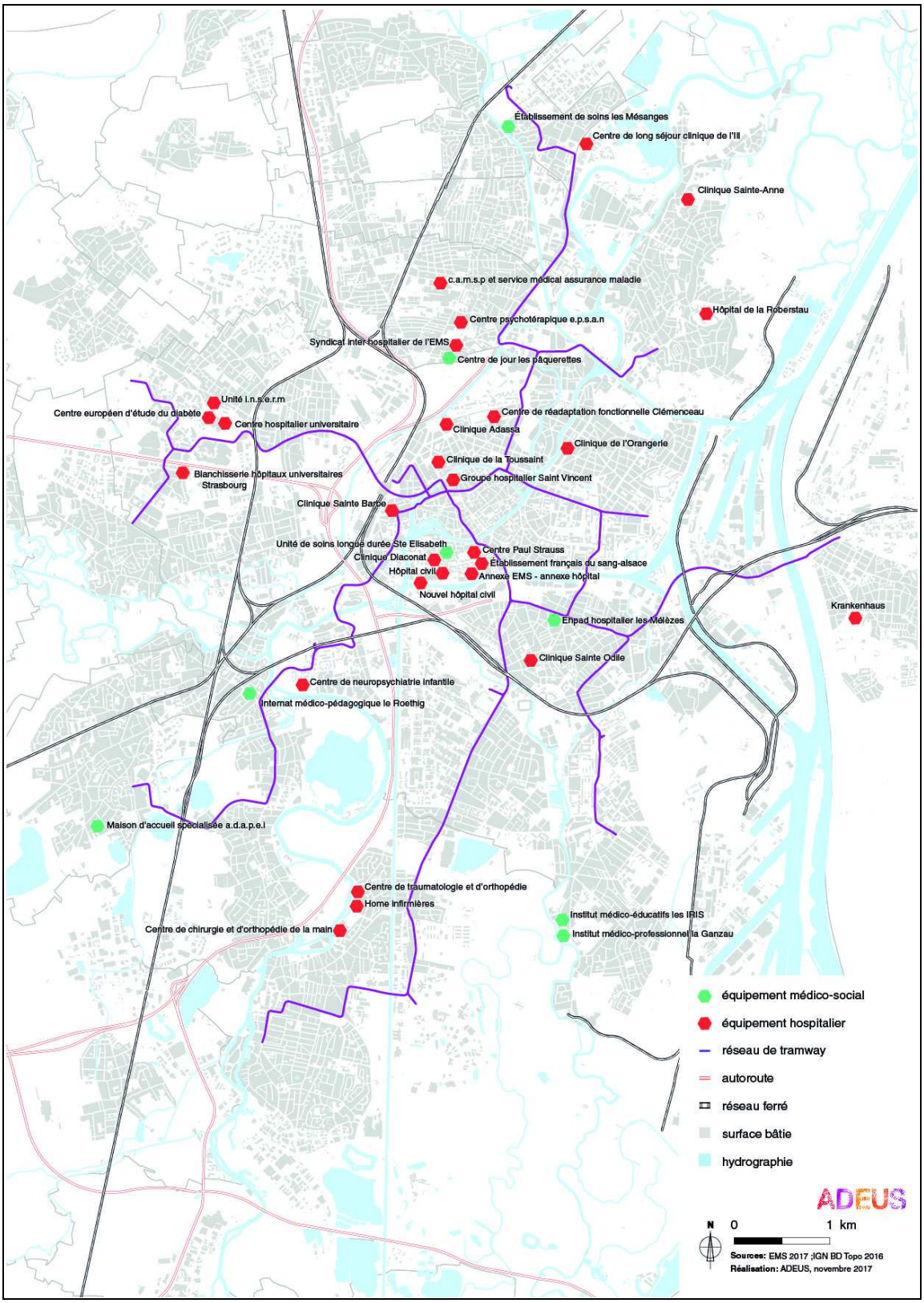
Le rayonnement des équipements hospitaliers dépasse très largement les limites de la métropole. 45 % des hospitalisations (hors séances) concernaient des patients habitants en dehors de l'agglomération et principalement domiciliés dans les secteurs de Saverne, Haguenau, Molsheim et Obernai. Ainsi que près de 10 % venant d'autres régions. Cette polarisation est particulièrement marquée pour la chirurgie et dans certains segments d'activités spécialisées comme l'hématologie, la chimiothérapie, la transfusion ou la radiothérapie. Elle est bien moindre en obstétrique. *(source : ORS Alsace 2008)*

Concernant les séances (consultations régulières ou prestations thérapeutiques itératives nécessitant moins de 24h d'hospitalisation et une administration programmée, comme la chimiothérapie anticancéreuse par exemple), elles confirment là encore l'attractivité de l'équipement hospitalier de l'agglomération strasbourgeoise puisque 6 patients sur 10 sont domiciliés en dehors de la métropole.

- en dehors du CHU l'offre hospitalière se concentre sur Strasbourg à travers plusieurs établissements publics et privés : le centre Paul Strauss, la clinique de l'Orangerie, la clinique St Anne et la clinique Bethesda transférée sur le même site, la clinique Adassa, la clinique des Diaconesses, la clinique St Odile, la clinique Ste Barbe, la clinique de la Toussaint, les hôpitaux de jour Michel Philibert et Germaine Bord.
- Schiltigheim : la clinique du Ried et la clinique de l'Ill (unité de soins longue durée uniquement devenu EHPAD) et le CMCO (100 lits).
- Oberhausbergen : Etablissement de soin Ambreso Bethel.
- Illkirch-Graffenstaden : le centre de réadaptation fonctionnelle Clémenceau.

  (source : FINESS 2012)

CARTE N°4 : **Localisation des hôpitaux et cliniques de l'Eurométropole**



1.2.3. Les équipements culturels

- Théâtres, lieux de scènes et spectacles vivants

- le théâtre de Hautepierre, reconstruit en 2007, accueille de nombreux spectacles en donnant la part belle aux arts du cirque,
- Graine de cirque, à Strasbourg est à la fois un lieu de spectacle et de formation aux brevets d'initiateur aux arts du cirque,
- le Maillon à Strasbourg est une scène européenne créé en 1978 qui combine les arts du spectacle et de la danse grâce à une salle de 600 places et un projet de seconde salle de 150 places,
- le Théâtre Jeune Public, dédié à la marionnette entre autre,
- le Théâtre Actuel - Productions Strasbourgeoise (TAPS), se produit sur deux sites (la Laiterie et le Scala à Neudorf),
- le trois 14, scène de théâtre amateur favorisant l'accès à la culture pour tous,
- Schiltigheim Culture organise des spectacles à la salle du Cheval Blanc et à la salle des fêtes de Schiltigheim,
- l'Espace Culturel de Vendenheim, propose près de 70 spectacles annuels,
- le Cercle à Bischheim qui propose une programmation variée,
- le PREO, salle de spectacle à Oberhausbergen,
- le Pôle Sud, salle de 350 places à Strasbourg contribue à la sauvegarde et la diffusion de la langue régionale par des adaptations d'oeuvres en alsacien,
- la salle autogérée du Molodoï à Strasbourg offre une programmation orientée vers les musiques actuelles,
- le Camionneur à Strasbourg est réputé pour la variété et la convivialité de sa programmation donnant la part belle au café-théâtre,
- le Kafteur est un théâtre d'humour à Strasbourg,
- la Choucrouterie à Strasbourg dispose d'une salle d'une centaine de places et offre des spectacles de cabaret en français comme en alsacien,
- la salle du Point d'Eau à Ostwald accueille une programmation variée notamment à destination du jeune public,
- l'Illiade à Illkirch-Graffenstaden est devenu un centre culturel dynamique de l'agglomération qui s'est renforcé par la création d'une salle supplémentaire en 2006,
- la Friche et la Laiterie, haut-lieux des cultures actuelles à Strasbourg dispose d'espaces polyvalents dont certains peuvent accueillir jusqu'à 300 personnes (le Hall des Chars),
- l'Espace Culturel Django Reinhardt inauguré en 2010 combine médiathèque, école de musique et salle de spectacle.

Ce panel d'équipement de spectacle aux capacités d'accueil et aux champs artistiques variés se complète par des parcs pouvant accueillir des manifestations de plein air et des concerts. Au rang des principaux on peut citer : le Jardin des Deux Rives, qui accueillent des spectacles de cirque et diverses manifestations (comme le pique-nique européen) peut se prêter à des festivals et des concerts, le Parc de l'Orangerie et le Parc de Pourtalès mettant en relation art et nature.

■ Le patrimoine écrit et multimédia

La ville de Strasbourg jouit d'un patrimoine écrit exceptionnel qui se situe pour l'essentiel au sein de :

- la Bibliothèque Municipale de Strasbourg (BMS), en particulier la médiathèque André Malraux et son fond de 200 000 livres anciens et incunables ;
- la Bibliothèque des Musées (MAMCS), une des plus importantes bibliothèques d'art en France avec un fond documentaire de 190 000 oeuvres d'art moderne et contemporain. Elle conserve la documentation des différents musées d'art et d'histoire de l'agglomération et dispose d'un fond de 130 000 volumes, 50 000 catalogues d'exposition, 30 000 monographies d'artistes ;
- les archives municipales de Strasbourg et les archives de l'Eurométropole de Strasbourg conservent les fonds de la ville depuis le Moyen-Âge et les plans de la métropole depuis 1968, ainsi que de nombreux fonds privés et une importante collection iconographique ;
- la Bibliothèque Universitaire de Strasbourg (BNU), haut-lieu de la conservation de documents avant 1870. Avec plus de 15 000 inscrits pour 220 000 prêts (en 2009) et une collection de plus de 3 millions de volumes, elle est la seconde structure de ce type dans l'hexagone, après la Bibliothèque Nationale de France (BNF) de Paris. Sa rénovation, dont la réflexion s'est amorcée dans les années 90, devrait s'achever en 2014 ;
- le portail de la documentation de l'université de Strasbourg : ce portail permet de consulter en ligne les catalogues de l'ensemble des bibliothèques universitaires de l'université de Strasbourg.

L'Eurométropole de Strasbourg est pourvue d'un important réseau de bibliothèques et de médiathèques, le réseau Pass'relle, s'appuyant sur 16 bibliothèques municipales, 4 médiathèques et 9 bibliothèques municipales de la ville de Strasbourg, complété par un bibliobus. Soit un fond de près d'un million de documents (tous supports confondus) accessible au public grâce à une carte Pass'relle unique. Une dizaine d'entre elles ont été aménagées ou rénovées durant les 10 dernières années, dont la médiathèque André Malraux.

TABLEAU N°5 : **Etablissements du réseau Pass'relle**

Médiathèques	Surface	Fond documentaire	Commune	Statut
Bibliothèque de Lampertheim	100 m²	3 700	Lampertheim	Bibliothèque municipale
Bibliothèque de Mundolsheim	270 m²	15 000	Mundolsheim	Bibliothèque municipale
Bibliothèque de Reichstett	430 m²	17 400	Reichstett	Bibliothèque municipale
Bibliothèque de la Wantzenau	nc	nc	La Wantzenau	Bibliothèque municipale
Bibliothèque de Souffelweyersheim	200 m²	11 000	Souffelweyersheim	Bibliothèque municpale
Bibliothèque de Wolfisheim	nc	12 000	Wolfisheim	Bibliothèque municipale
Bibliothèque de Fegersheim	400 m²	35 000	Fergersheim	Bibliothèque municipale
Bibliothèque de Plobsheim	200 m²	12 000	Plobsheim	Bibliothèque municipale
Bibliothèque de Lipsheim	130 m²	13 000	Lipsheim	Bibliothèque municipale
Bibliothèque de Blaesheim	nc	8 000	Blaesheim	Bibliothèque municipale
Bibliothèque d'Eckbolsheim	200 m²	27 000	Eckbolsheim	Bibliothèque municipale
Bibliothèque d'Holtzheim	300 m²	14 300	Holtzheim	Bibliothèque municipale
Bibliothèque de Bischheim	nc	25 000	Bischheim	Bibliothèque municipale
Médiathèque d'Eschau	460 m²	7 200	Eschau	Bibliothèque municipale
Médiathèque d'Oberhausbergen	600 m²	18 300	Oberhausbergen	Bibliothèque municipale
Point lecture d'Eckwersheim	100 m²	4 700	Eckwersheim	Bibliothèque municipale
Médiathèque Sud	2 000 m²	120 000	Illkirch-Graffenstaden	Médiathèque Métropole

Médiathèques	Surface	Fond documentaire	Commune	Statut
Médiathèque Ouest	nc	126 000	Lingolsheim	Médiathèque Métropole
Médiathèque Malraux	nc	160 000 et 200 000 livres anciens	Strasbourg	Médiathèque Métropole
Médiathèque Neuhof	300 m²	15 000	Strasbourg	Bibliothèque municipale de Strasbourg
Médiathèque de la Meinau	970 m²	27 000	Strasbourg	Bibliothèque municipale de Strasbourg
Médiathèque Neudorf/ Artothèque	1 830 m²	71 000	Strasbourg	Bibliothèque municipale de Strasbourg
Médiathèque d'Elsau	190 m²	18 000	Strasbourg	Bibliothèque municpale de Strasbourg
Médiathèque de Haute Pierre/Adulte	170 m²	16 000	Strasbourg	Bibliothèque municipale de Strasbourg
Médiathèque de Haute Pierre/Jeunesse	70 m²	nc	Strasbourg	Bibliothèque municipale de Strasbourg
Médiathèque de Cronenbourg	480 m²	32 000	Strasbourg	Bibliothèque municipale de Strasbourg
Médiathèque Robertsau	430 m²	28 000	Strasbourg	Bibliothèque municipale de Strasbourg
Médiathèque Olympe de Gouges	2 600 m²	150 000	Strasbourg	Bibliothèque municipale de Strasbourg
Le bibliobus	na	5 000	na	Bibliothèque municipale de Strasbourg

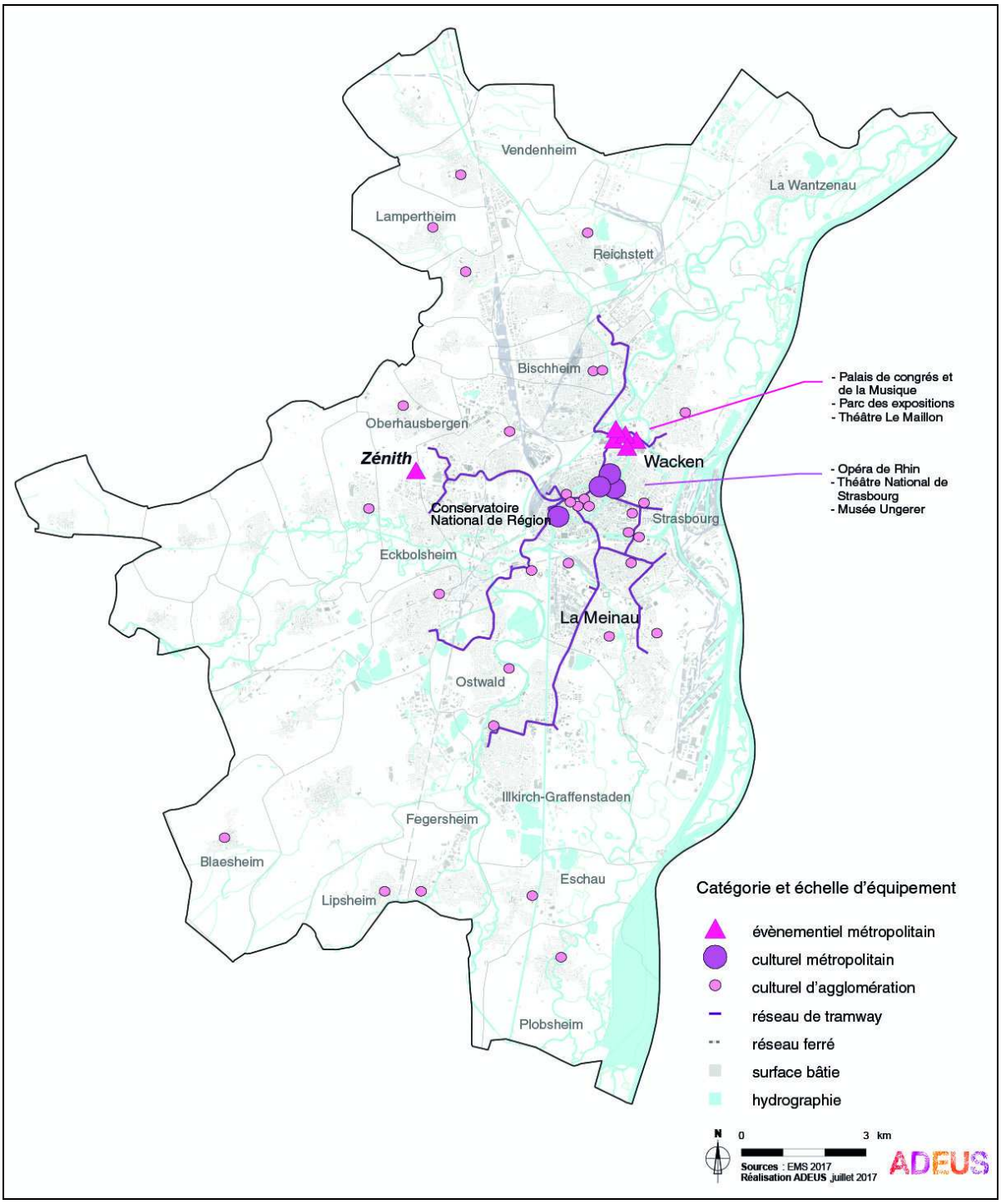
Source : CUS 2012

■ L'équipement cinématographique

L'agglomération dispose de 5 cinémas, dont un multiplex et deux établissements d'art et d'essai, totalisant 40 salles pour 7 900 places, soit la moitié de l'offre en fauteuils du département (2011). L'offre en équipement cinématographique est satisfaite dans la mesure où avec un fauteuil pour 60 habitants, l'Eurométropole de Strasbourg est identique à la moyenne nationale *(source : INSEE/Ministère de la culture 2009)*.
Cette moyenne a décru depuis ces dernières années (un fauteuil pour 54 habitants sur Strasbourg en 2004) mais il faut noter que deux multiplex, accessibles en moins de 30 minutes en voiture, renforcent l'offre avec le Pathé Brumath (9 salles, 1 730 fauteuils à Brumath), pour les communes Nord et avec le multiplexe du Trèfles à Dorlisheim (12 salles, plus de 2 800 fauteuils), pour les communes du Sud et de l'Ouest de l'agglomération.

Les cinémas strasbourgeois enregistraient en 2009, 2,4 millions d'entrées, soit une progression de + 8 % sur les années précédentes, dont 1,9 million d'entrées pour le multiplex UGC Ciné Cité. Cette progression ne s'est pas faite au détriment du cinéma d'art et d'essai, les entrées au Star et au Star Saint Exupéry ayant progressé de + 4,8 % dans le même intervalle. Avec 5,78 entrées par habitant (moyenne nationale à 3,28), l'indice de fréquentation des cinémas strasbourgeois est supérieur aux agglomérations françaises de taille comparables que sont Valenciennes (2,25), Toulon (4,13) et quasi identique à Grenoble (5,30). Mais elle reste inférieure à celle des cinémas de Colmar par exemple (7,39 entrées par habitants, + 13,7 % d'entrées).

CARTE N°5 : **Equipements culturels métropolitains d'agglomération**



(source : Ministère de la culture, 2012

1.2.4. Les équipements sportifs d'agglomération

- **La Rotonde**

Le quartier de Cronenbourg dispose d'un ensemble d'équipements sportifs dont la patinoire de l'Iceberg, un skate-park de 4 500 m², des stades (dont 2 gazons synthétiques et 6 pistes d'athlétisme) et un gymnase inauguré fin 2007. Ce quartier en pleine rénovation urbaine s'affirme comme un des premiers pôles sportifs de l'agglomération. Doté d'une capacité de 1 300 spectateurs, le gymnase de la Rotonde est la seconde salle omnisport de l'agglomération après Rhénus Sport. Elle accueille de nombreux évènements sportifs de haut niveau (sports de combat, escrime, badminton, basketball, etc.).

- **Les terrains de golfs**

L'agglomération est largement pourvue à travers quatre circuits. Deux sur la commune d'Illkirch-Graffenstaden (le golf de Strasbourg et le golf des forts), le golf de Kempferhof à Plobsheim (avec hôtellerie et clubhouse) et le golf de la Wantzenau.

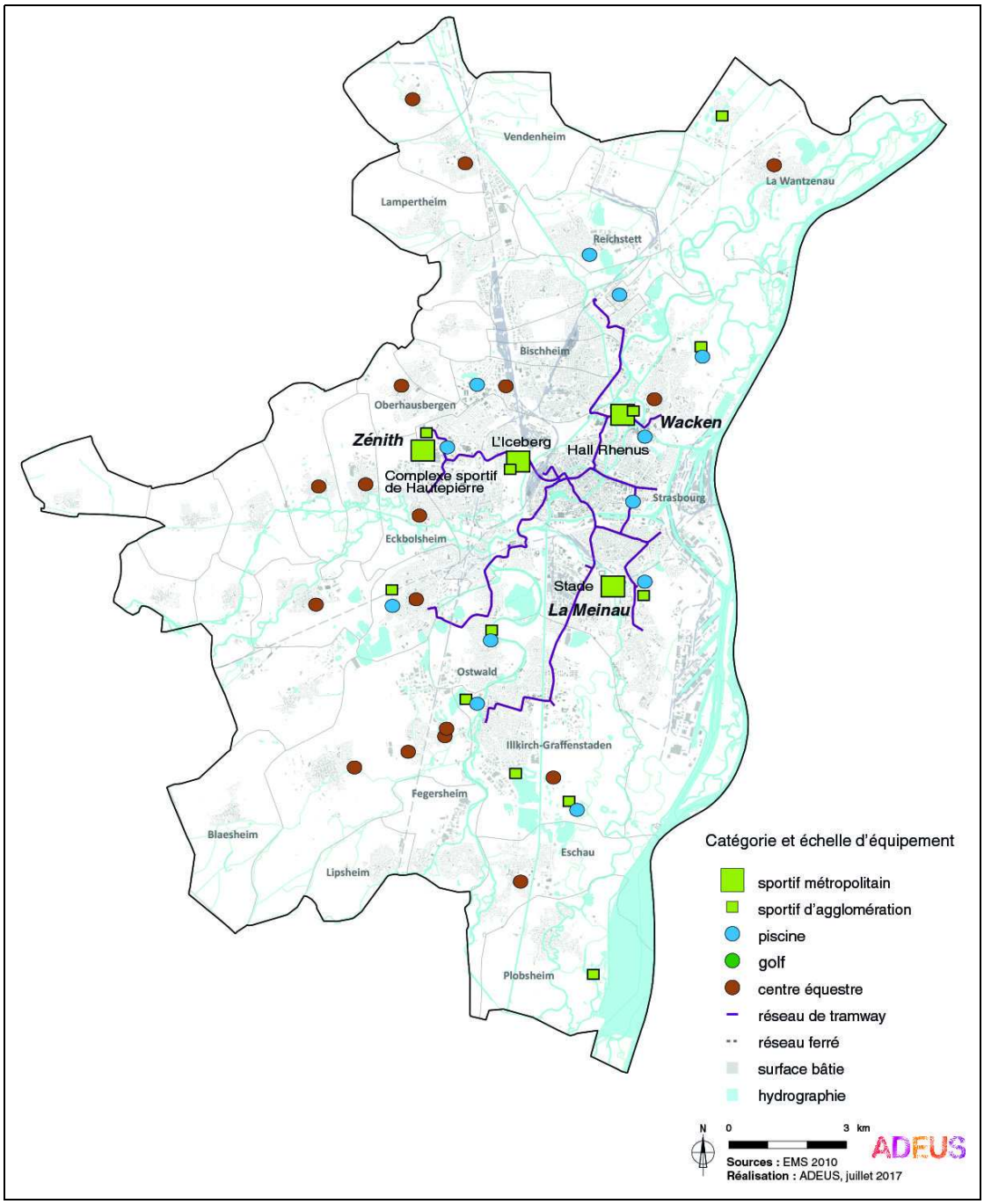
- **Les piscines**

L'Eurométropole de Strasbourg dispose de 9 piscines publiques totalisant près d'1,3 million de passages par an. A Strasbourg, la piscine d'Ostwald (capacité d'accueil de 250 personnes / construite en 1965), les Bains Municipaux (2 bassins et thermes, capacité d'accueil de plus de 400 personnes / construite en 1908), le Wacken (construite en 1981, projet de bassin extérieur en travaux pour une ouverture été 2012), Hautepierre (capacité de plus de 400 personnes / construite en 1987), la Robertsau (capacité de 250 personnes / construite en 1977), Illkirch : La Hardt (capacité d'accueil de 200 personnes / construire en 1976), Lingolsheim : piscine tournesol (capacité d'accueil de 250 personnes / construite en 1980).

Globalement, le parc de piscine de l'Eurométropole est un parc vieillissant bien que des bassins aient été rénovés (piscine ludique de Hautepierre) ou soient en cours de travaux (concept de piscine nordique du Wacken, rénovation de la piscine d'Ostwald). L'Eurométropole a adopté un « plan piscine 2010-2020 » pour adapter ses équipements à l'offre familiale et de loisirs qui a beaucoup évoluée depuis la dernière décennie et qui permettra d'accroître les normes d'hygiène et de sécurité autour des bassins. Les rénovations des piscines de Lingolsheim et de la Kibitzenau devraient suivre d'ici 2013.

A l'instar d'équipements tels que les multiplexes de cinéma, l'offre en bassins se renforce par la présence de plusieurs établissements récents hors Eurométropole proposant des activités ludiques à destination d'un public familial (toboggans, jets, bassins d'extérieurs, etc.) et à moins de 30 minutes de l'agglomération, soit dans l'Eurodistrict soit dans le département comme à Obernai, voire Haguenau ou Sélestat.

CARTE N°6 : **Localisation des équipements sportifs d'échelle métropolitaine**



1.2.5. Les parcs urbains et plans d'eau publics : des équipements aux multiples enjeux

L'Eurométropole de Strasbourg compte 7 parcs urbains à l'échelle de l'agglomération et de nombreux parcs à l'échelle de ses quartiers. Ces équipements ne sont qu'une des multiples composantes du paysage urbain, des réseaux écologiques et des réseaux d'espaces publics de l'agglomération. C'est la raison pour laquelle le recensement qui suit s'est volontairement limité à l'échelle globale de la métropole en ne traitant que les principaux parcs mais sans vocation à dresser une liste exhaustive des espaces publics ou des espaces de nature en ville.

- **Le Jardin des Deux Rives** *(voir 1.1.1. ci-dessus)*

- **Le Parc de l'Orangerie**

Situé dans le quartier du Conseil des XV, créé au XVIII^{ème} siècle, ses allées furent dessinées par Le Nôtre. Le parc doit son nom aux 140 orangers confisqués au Château de Bouxwiller par les révolutionnaires et dont il reste encore 3 plans en vie.

- **Le Parc de la Citadelle**

Situé dans le quartier de l'Esplanade, il a été érigé autours des vestiges des ouvrages défensif de Vauban, dont il reste deux branches de fortifications et leurs douves.

- **Le Parc de Pourtalès**

Il s'étend sur 24 hectares au Nord Est du quartier de la Robertsau. Il est réputé pour son château éponyme du XVIII^{ème} siècle et sa collection de sculpture installée à partir de 1988 par le projet du Centre Européen d'Actions Artistiques Contemporaines (CEAAC).

- **Le Jardin botanique**

Fondé en 1619 pour les besoins de l'université, il demeure le second jardin botanique universitaire le plus ancien de France après celui de Montpellier, érigé 26 ans plus tôt. On doit sa pérennité à Jean Hermann, médecin alsacien qui sacrifia sa fortune pour sauver le jardin après la Révolution. Le parc a conservé sa superficie originelle de 3,5 hectares. La serre dite « du Barry » est classée monument historique.

- **Le Parc du Contades**

Il structure le quartier du même nom, dès sa création par Louis George Erasme de Contades en 1764. Il est bordé par des bâtiments et des espaces publics emblématiques de Strasbourg, dont la synagogue de la Paix, la villa Osterloff (ou manoir du Contades) et la Place de la République.

- **Les Glacis de Cronenbourg**

Ils offrent un itinéraire de promenade au fil de l'eau (le fossé des remparts), à travers des jardins ouvriers pour rejoindre le Canal de la Bruche. Cet espace vert reste néanmoins considéré par les habitants comme un espace relictuel souffrant d'une coupure urbaine, de par sa localisation entre l'autoroute et les remparts et lui conférant une ambiance urbaine dissuasive selon les heures de la journée.

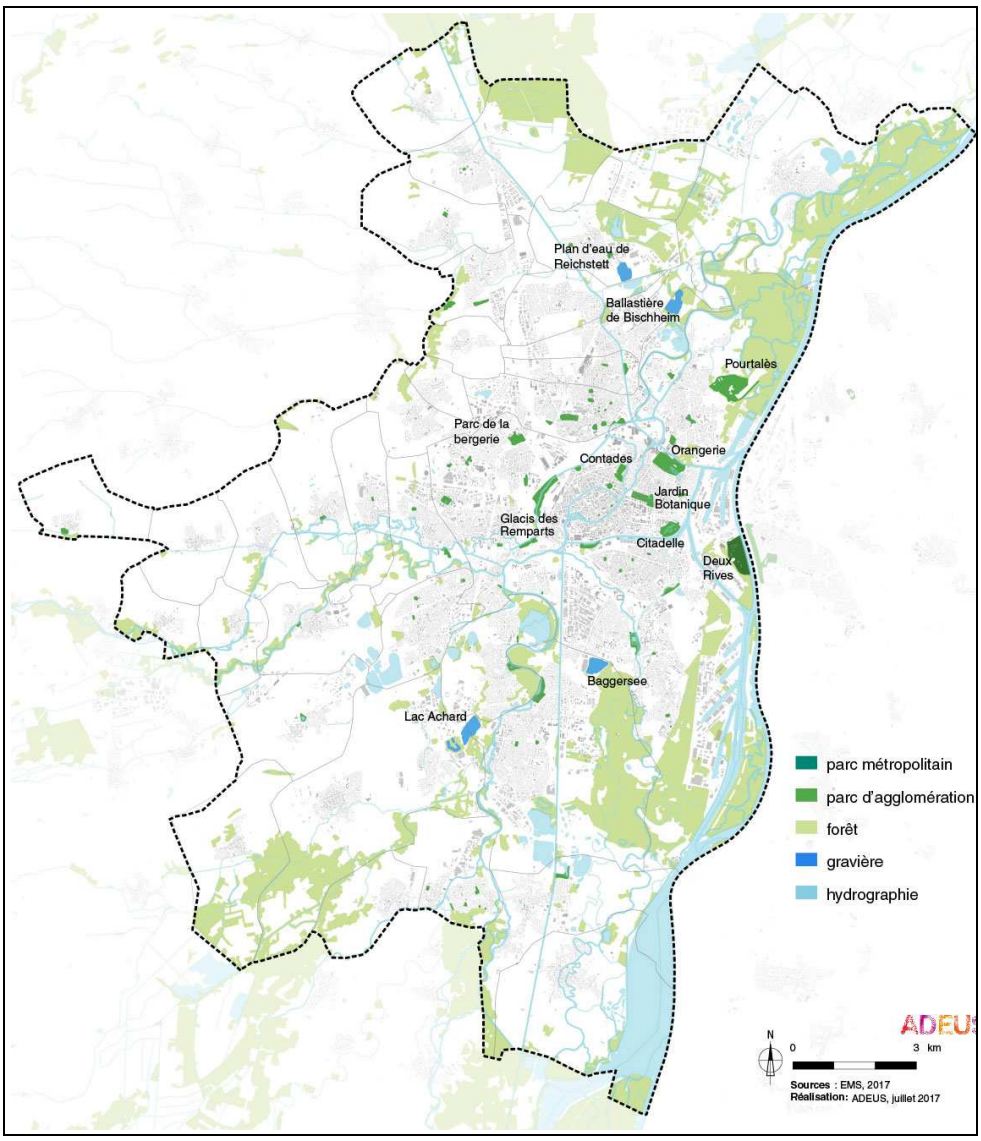
Ces équipements se localisent exclusivement sur Strasbourg, plutôt dans sa partie Est. Ces parcs d'agglomération, par leur rayonnement, leurs animations ou la place qu'ils tiennent dans le développement historique du centre ancien, se doublent de parcs fonctionnant à l'échelle du quartier (Parc de Hautepierre en lien avec les équipements sportifs, Parc de la Bergerie ou du Rieth à Cronenbourg, Parc de la Meinau) ou d'espaces verts conséquents pouvant avoir des fonctions similaires en termes de promenades ou d'organisation d'évènement conviviaux, sous réserve d'aménagement pour certains, tels les espaces verts qui enserrent les lacs et les gravières dans le couloir du Rhin (forêt de la Robertsau, forêt du Neuhof, lac Hachard, lac du Baggersee, base nautique de Plobsheim, forêt du Rhin Tortu ou des boucles de l'Ill, Bruch de l'Andlau, plan d'eau de la Hardt).

L'ensemble de ces espaces, parcs d'agglomération inclus, ont fait l'objet de réflexions et d'aménagements successifs mis en œuvre, entre autre, dans les « plans verts » de 1974, reconduits en 1996. Ces parcs s'inscrivent dans une démarche de grand parc naturel urbain allant du Canal de la Bruche à l'Ouest, du Bruch de l'Andlau au Sud et la Vallée de la Zorn au Nord, jusqu'aux rives du Rhin à l'Est. Cette démarche, initiée en 2010, vise à articuler les espaces publics urbains aux espaces de nature fortement présents, dont la trame verte et bleue, tout spécialement les forêts qui pénètrent jusqu'aux portes du cœur de métropole et qui demeurent une spécificité de la métropole au plan national. Le tout dans un souci de gestion durable et de valorisation de la diversité exceptionnelle des paysages urbains de l'agglomération.

En 2012, la métropole disposait de plusieurs plans d'eau aménagés et ouverts au public dont deux plans d'eau : le lac Achard, lieu de promenade et de loisirs en lien avec des équipements sportifs dont la piscine de la Hardt ainsi que le lac du Baggersee, ancienne gravière réaménagée dans le secteur de la Meinau.

La métropole dispose également de deux gravières : la Balastière de Bischheim et celle de Reischtett. Une troisième gravière, à Holtzheim appelée « gravière du Fort » fait l'objet d'un projet de requalification en plan d'eau de plongée sous-marine.

CARTE N°7 : **Localisation des grands parcs historiques et plans d'eau de rayonnement d'agglomération**



1.3. LES ÉQUIPEMENTS DE PROXIMITÉ, RAYONNEMENT À LA COMMUNE OU AU QUARTIER

1.3.1. L'enseignement primaire et maternelle

L'agglomération dispose de 126 écoles maternelles et 108 écoles primaires, publiques et privées confondues (Académie de Strasbourg, rentrée 2016-2017). Soit, pour la rentrée 2016 plus de 44 000 écoliers, dont plus 17 000 en maternelle et près de 27 000 en primaire. La moitié des établissements environ se localise sur Strasbourg (47 % des maternelles, 50 % des écoles primaires). Exception faite des communes de 1ère couronne (Schiltigheim, Illkirch-Graffenstaden, Bischheim, Ostwald, Lingolsheim…) qui en comptent plusieurs, la plupart des communes de l'agglomération n'ont qu'une ou deux écoles de chaque cycle.

Les effectifs augmentent régulièrement. Ainsi, depuis la rentrée 2010-2011, on observe un accroissement en 7 ans de 14 % des effectifs en maternelle et de 10 % pour le primaire), à l'échelle de l'Eurométropole. Strasbourg, qui compte près de la moitié des établissements, voit ses effectifs augmenter deux fois plus vite dans le primaire (+ 12 %) qu'en maternelle (+ 5 %). L'accroissement des effectifs est plus marqué sur la métropole que sur le reste du département (+ 0.05 % en maternelle et + 2.4 % dans le primaire, sur la même période).

(source : Académie de Strasbourg, rentrée 2010 à 2016, effectifs hors CLIS et CLAD)

Les besoins globaux en matière d'écoles maternelles et primaires semblent couverts à l'échelle de la métropole si l'on s'en réfère aux effectifs par classe. La moyenne constatée sur la métropole pour la rentrée 2015 était de 25.5 enfants par classes de maternelles (soit 0.3 enfant de plus que la moyenne départementale) et 24.3 enfants par classes de primaire (soit 1 enfant de plus que la moyenne départementale).

Il est à noter que certaines écoles de Strasbourg accueillent des enfants de moins de 3 ans. En se basant sur une norme maximale de 30 enfants par classe, on dénombre 5 écoles maternelles approchant leur capacité de saturation avec plus de 29 enfants par classes. Seule la maternelle de Kolbsheim dépassait ce seuil (31 enfants par classe en moyenne, rentrée 2016-2017).

La moyenne sur l'Eurométropole était de 24 élèves par classe en primaire pour la rentrée 2016 (1.2 de plus que la moyenne du Bas-Rhin). Cette moyenne est légèrement plus élevée dans les écoles de Strasbourg (24.8 enfants / classe) mais stable depuis la rentrée de 2010 (25 enfants / classe).

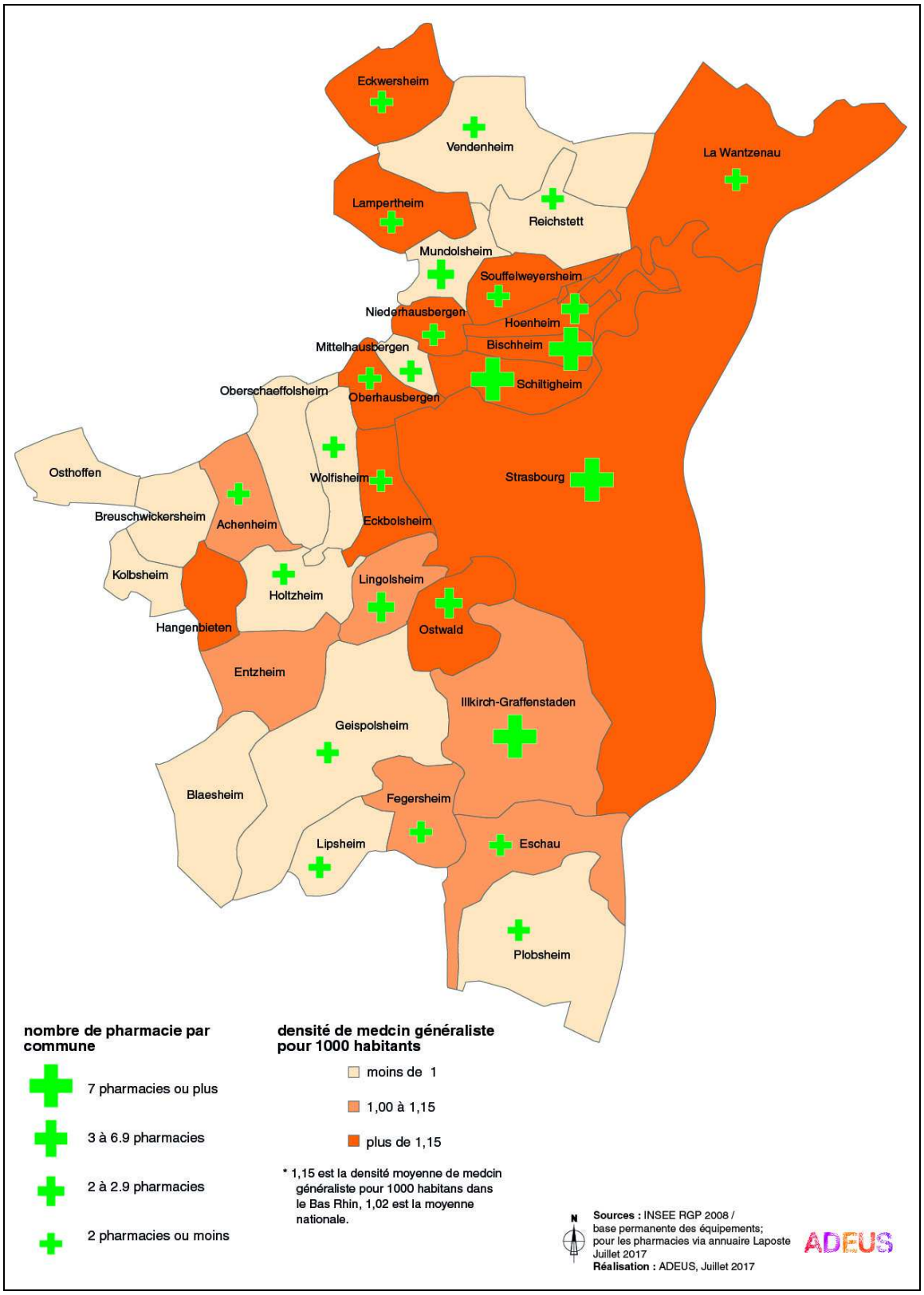
1.3.2. L'offre médicale de proximité inégalement répartie sur l'agglomération

Strasbourg occupe une place singulière dans la région Alsace en matière de soins libéraux. L'Eurométropole de Strasbourg comptait 629 médecins généralistes *(source : INSEE/BPE2010)*, soit une densité de 1,34 médecin pour 1 000 habitants, ce qui la situe bien au dessus de la moyenne nationale et départementale (respectivement 1,02 et 1,15 médecin pour 1 000 habitants). C'est également le secteur où la distance de consultation d'un praticien est la plus faible de toute la région. *(source : ORS Alsace 2008)*

Toutes les communes disposent d'au moins un omnipraticien, mais leur concentration est inégalement répartie sur l'agglomération : Strasbourg, qui dispose de la plus forte concentration de généralistes (1,5 pour 1 000 habitants) et les communes au Nord et à l'Est de sa première couronne, bien pourvues, avec une offre bien souvent supérieure à la moyenne départementale. L'offre médicale s'avère plus limitée au Sud de l'agglomération et inférieure aux moyennes nationales dans les communes les plus éloignées du Nord et de l'Ouest.

Sans surprise, les médecins spécialistes se concentrent sur Strasbourg (85 % des praticiens spécialistes de la métropole) et dans une moindre mesure dans sa première couronne (Illkirch-Graffenstaden, Lingolsheim, Ostwald, Bischheim et Schiltigheim). Leur rayonnement dépasse les limites de l'agglomération puisque les patients habitants hors des limites de la métropole pèsent pour une consultation de spécialiste sur cinq. C'est également le territoire du Bas-Rhin le mieux doté en chirurgiens dentistes et en soins infirmiers.

CARTE N°8 : **Offre médicale de proximité**



1.3.3. La petite enfance : un rééquilibrage spatial de l'offre nécessaire

Le nombre de naissances domiciliées dans l'Eurométropole de Strasbourg reste stable après le pic observé en 2000, oscillant entre 6 200 et 6 400 naissances par an. Ces naissances se concentrent pour 62 % sur Strasbourg et représentent près d'1/3 des naissances du Bas-Rhin. L'Eurométropole comptait en 2007 plus de 33 000 enfants de moins de 6 ans, soit 43 % des moins de 6 ans du département. Ils se répartissaient pour moitié entre la tranche des moins de 3 ans et la tranche des 3-6 ans, en âge d'être scolarisés. Leur part dans la population devrait rester stable (environ 7 %) d'ici 2031 selon les projections OMPHALE, leur effectif passant à près de 36 000, avec un accroissement jusqu'en 2021, pic après lequel leurs effectifs devraient progressivement diminuer.

■ Les structures d'accueil *(source : DDOC, OSCAR CUS 2011)*

- **Les structures collectives**

En 2010, la métropole totalise 3 500 places permettant l'accueil potentiel de 5 600 enfants. Ce socle d'équipements regroupe les crèches collectives et multi-accueil (2 600 places), les crèches parentales (260 places), les micro-crèches (plus de 65 places), les haltes garderies (560 places pour l'accueil de plus de 1 500 enfants) et les jardins d'enfants associatifs (540 places). Soit un taux d'équipement de 183 places pour 1 000 enfants nés au cours des 3 dernières années, largement supérieur au taux constaté dans le Bas-Rhin (106 places) et en France métropolitaine (115 places). Les communes de Strasbourg, Lampertheim, La Wantzenau, Geispolsheim se distinguent avec un taux supérieur à 200 places, voire supérieur à 300 places à Eckbolsheim. A l'inverse, 7 communes n'ont aucune structure collective d'accueil (Blaesheim, Eckwersheim, Entzheim, Lipsheim, Mittelhausbergen, Niederhausbergen et Oberschaeffolsheim).

- **L'accueil familial**

Il correspond au mode d'accueil des enfants non scolarisés en dehors des structures d'accueil collectives. Il s'agit des crèches familiales et des assistantes maternelles. 9 communes de la métropole disposent de crèches familiales (1 100 places pour l'accueil de 1 150 enfants). Il existe près de 3 200 assistantes maternelles agréées au sein de la métropole pour une capacité d'accueil théorique de plus de 9 300 enfants (source CG67, mai 2011). Le nombre d'enfants de moins de 3 ans accueillis par une assistante maternelle (moins de 2 500) est très largement inférieur à leur capacité d'accueil cumulée (plus de 9 400) d'une assistante maternelle en raison d'une part des contrats périscolaires et d'autre part du fait qu'un certain nombre d'assistantes n'accueillent pas d'enfants malgré un agrément actif. 12 communes disposent d'un relais d'assistantes maternelles (RAM), dont 4 sur Strasbourg qui fonctionnent en réseau. Un 5ème relai est en projet à l'horizon 2012 pour les quartiers strasbourgeois de la Meinau, Elsau, Montagne Verte et Koenigshoffen. Ces relais bénéficient à 57 % des assistantes maternelles disposant d'un agrément.

■ Estimation de l'offre au regard des besoins

Le Document Diagnostic d'Orientations Communautaire *(source : DDOC, septembre 2011)* mené par la métropole a établi une méthodologie pour estimer le taux de couverture des besoins pour l'accueil de la petite enfance. Structures collectives et accueil familial confondu, il apparaît que 73 % des besoins seraient couverts au sein de l'agglomération. Ce taux semble témoigner d'une bonne couverture des équipements et des services dans la mesure où l'INSEE estime que la famille, et dans une moindre mesure le voisinage, couvre 25 % du volume total d'heures d'aides reçues par les ménages.

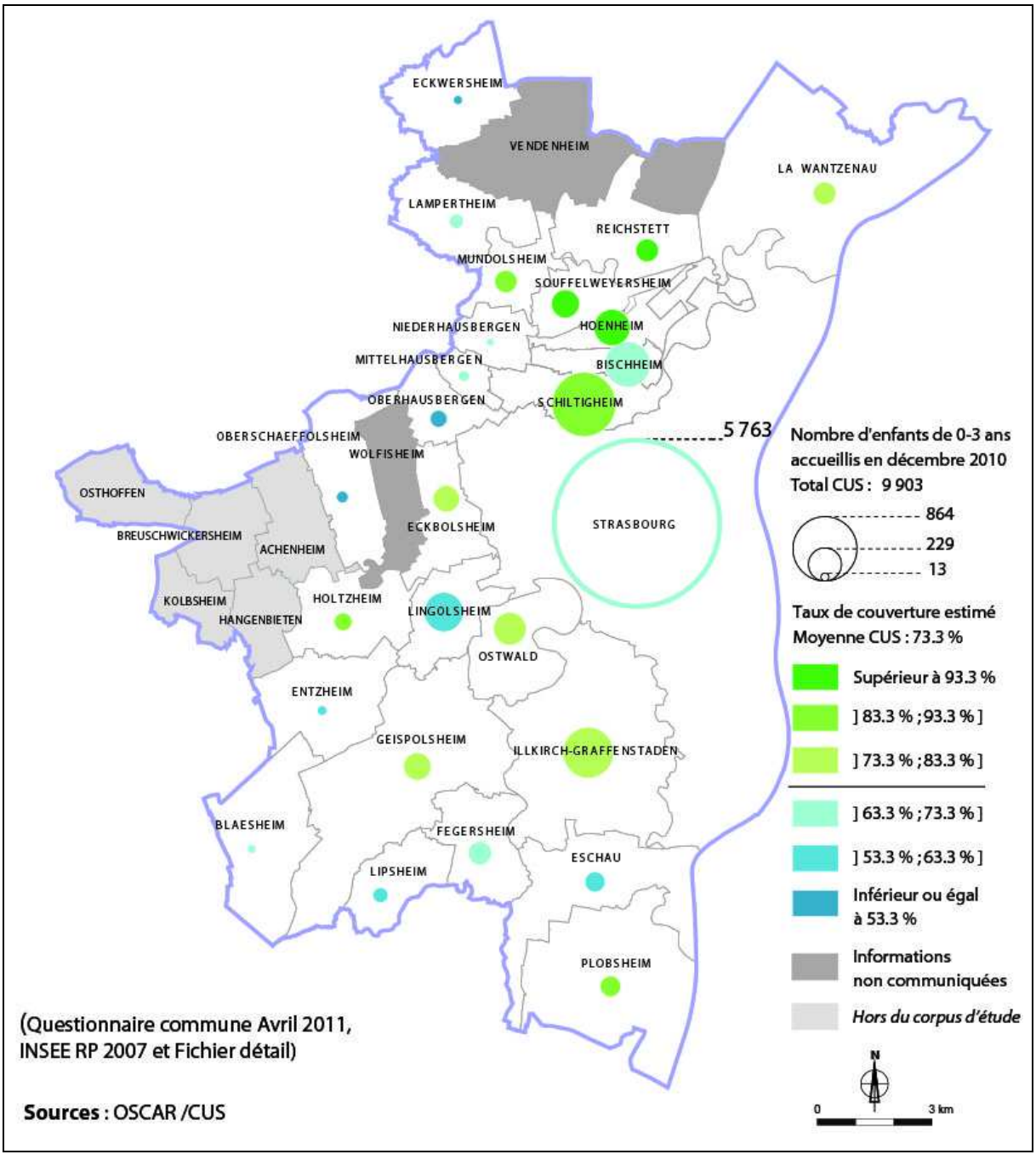
La répartition de la satisfaction des besoins en garde d'enfants n'est pas homogène dans la métropole. 3 communes ont une offre largement supérieure à leurs besoins (Hoenheim, Souffelweyersheim et Reichstett) du fait de leur capacité à accueillir des enfants résidants dans d'autres communes, y compris extérieures à la métropole. A l'inverse, 4 communes (Oberhausbergen, Oberschaeffolsheim, Entzheim et Eckwersheim) ont un taux de couverture proche de 50 %. Les structures collectives satisfont 45 % des besoins, sachant que 10 communes de la métropole n'ont aucune structure collective. Cette offre a progressé de 25 % depuis 2007. L'accueil familial assure plus de 25 % des besoins et s'avère plus développé dans les communes de seconde couronne, où il compense l'absence de structures d'accueil collectives. Le nombre d'assistantes maternelles a lui aussi augmenté, dans les mêmes

proportions (+25 %), depuis 2007, compensant largement la légère régression des places en crèches familiales (perte de 36 places).

Les projets : 11 communes disposent de projets de création ou d'augmentation de leur capacité d'accueil en structures collectives, cumulant plus de 500 places à horizon 2015. Il s'agit pour la majorité des projets de crèches multi-accueil (360 places dont 220 sur Strasbourg et 30 places attribuées à Kehl dans le cadre du projet de la maison de la petite enfance du Port du Rhin) mais aussi 50 places en micro-crèche, 40 place en crèches inter-entreprises, 28 places en crèches parentales, 50 places en halte-garderie et 9 places en accueil d'urgence.

7 communes ont des projets de places d'accueil en périscolaire pour un cumul de près de 590 places à horizon 2015, essentiellement en restauration scolaire (476 places).

CARTE N°9 : **Taux de couverture des besoins accueil petite enfance**



Source : DDOC Oscar CUS, septembre 2011

1.3.4. Des structures d'accueil pour les personnes âgées à étoffer

En 2013, l'agglomération compte 50 structures d'hébergement pour personnes âgées et pour personnes âgées dépendantes (recensement du CG 67 2012), qu'il s'agisse d'hospices, de foyers, de foyers médicalisés ou de structures d'hébergements temporaires. Soit un total cumulé de plus de 4 200 places financées (accueil de jour inclus et hébergement provisoire).

Strasbourg rassemble 29 établissements contre 21 dans les autres communes de l'Eurométropole, dont 25 EHPAD (20 EHPAD dans les autres communes). Les Hôpitaux Universitaires de Strasbourg couvre l'essentiel des soins longue durée (124 lits) et l'on ne compte que deux cliniques privées offrant des soins de ce type (30 lits à Oberhausbergen et 45 lits à Schiltigheim, cette dernière n'étant pas habilitée « aide sociale »).

90% de l'offre d'hébergement se fait en maisons de retraite et représente un volume de 3 770 places. Les établissements strasbourgeois représentent 60% de l'offre alors que le secteur privé représente 80 % de cette offre.

L'offre sur l'Eurométropole est de 12,1 places pour 100 personnes âgées de 75 ans et plus. Soit légèrement supérieure à la moyenne du Bas-Rhin (11,9 places) elle-même supérieure à la moyenne nationale (10,6 places). Toutefois, l'offre de cette couverture est très inégalement répartie au sein de l'agglomération : Oberhausbergen, Holtzheim, Geispolsheim et Mittelhausbergen se distinguent par leur offre en lit double ou supérieure au double de la moyenne du département. Dans le dernier cas, Mittelhausbergen offre jusqu'à 5 fois plus de lits que cette moyenne. Mais ce constat est à relativiser d'une part par le fait que le cumul des lits de ces communes ne représente que 13 % de l'offre de la métropole, mais aussi par le fait que la moyenne départementale de 11,9 lits est jugée insuffisante au regard des besoins du département. *(source : Conseil général du Bas-rhin)*

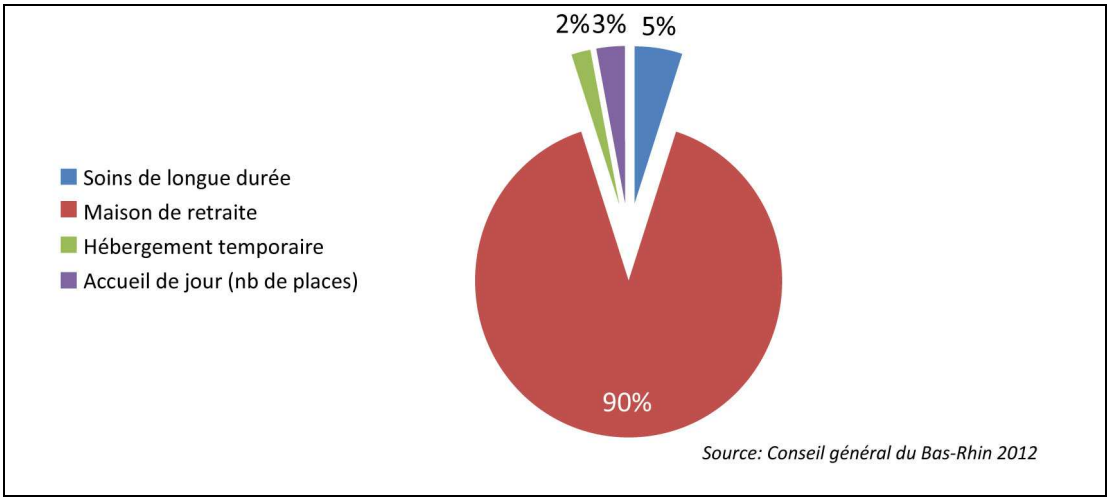
L'offre apparaît plutôt réduite sur Strasbourg (12,8 places pour 100 personnes âgées de 75 ans et plus) et relative au regard de sa population et des unités de gériatrie de ses équipement hospitaliers. L'offre en structure d'accueil est peu importante au Nord et au Sud de la métropole. La métropole est, à ce titre identifiée par le département comme un territoire à densifier en structures d'hébergement. Son action pour l'amélioration du taux d'équipement (Axe 5.1 du CG 67 en 2011), portait sur la création de 160 places sur la métropole, en particulier sur le Sud de l'agglomération.

TABLEAU N°6 : **Répartition des établissements d'accueil pour les personnes âgées dans l'Eurométropole de Strasbourg en 2012**

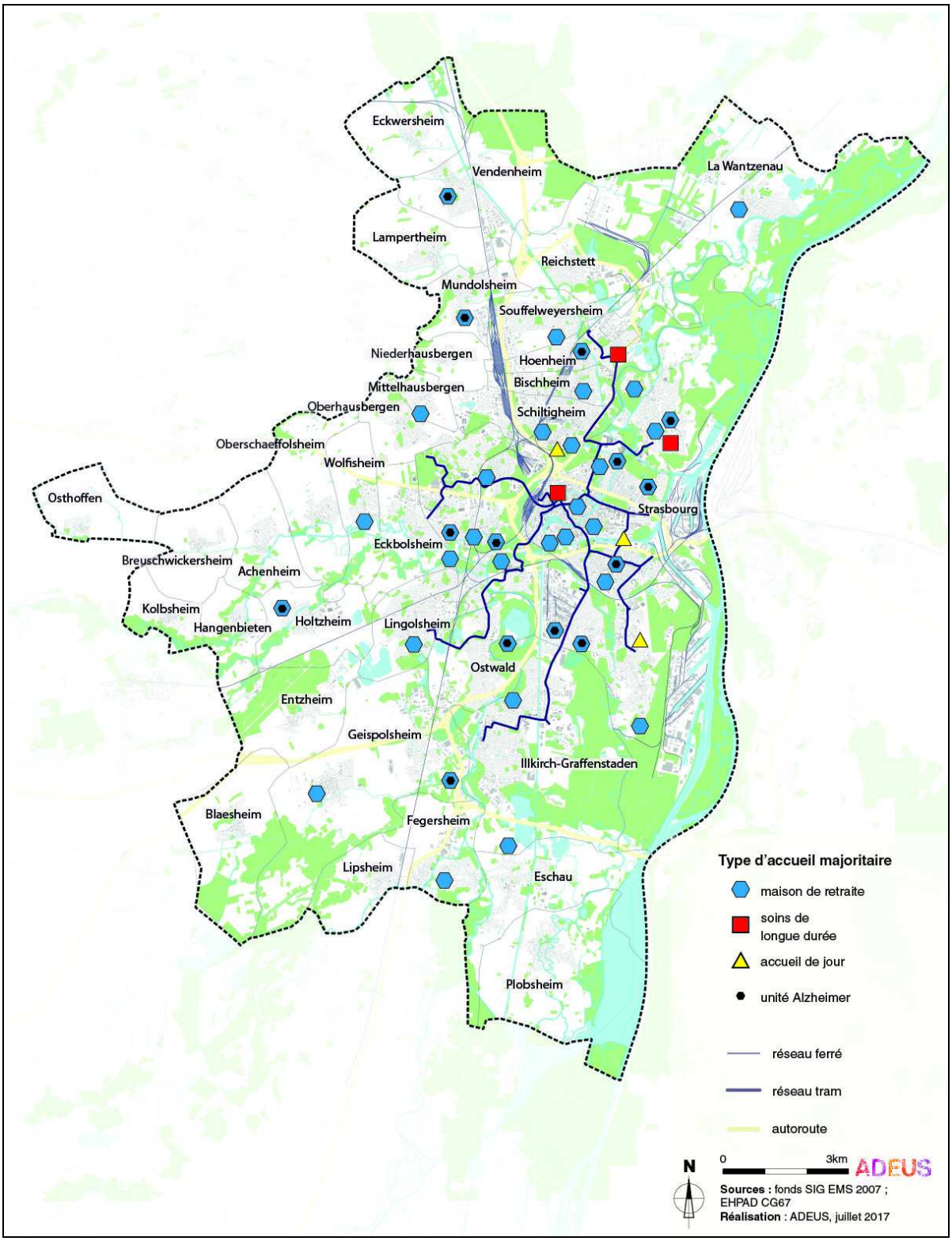
	TOTAL des places financées en établissements					TOTAL GENERAL
	Soins de longue durée	Maison de retraite	*Dont unité Alzheimer*	Dont héberge-ment temporaire	Accueil de jour (nb de places)	
Strasbourg	124	2 216	*168*	57	47	2 444
Fegersheim		40				40
Geispolsheim		169		1		170
Lingolsheim		84		12	15	111
Reichstett		42	*14*			42
Wolfisheim		40		2		42
Bischheim		89	*13*	5		94
Hoenheim		54	*14*			54
Holtzheim		53	*15*	2		55
Illkirch-Graffenstaden		209		2	0	211
Oberhausbergen	30	203			15	248
Ostwald		64	*14*	6		70
Schiltigheim	45	320		4	15	384
Souf-felweyersheim		84		2		86
La Wantzenau		45	*9*	2		47
Vendenheim		60	*12*	0	8	68
TOTAL	**199**	**3 772**	***259***	**95**	**100**	**4 166**

Source : Conseil Général du Bas-Rhin, 2012

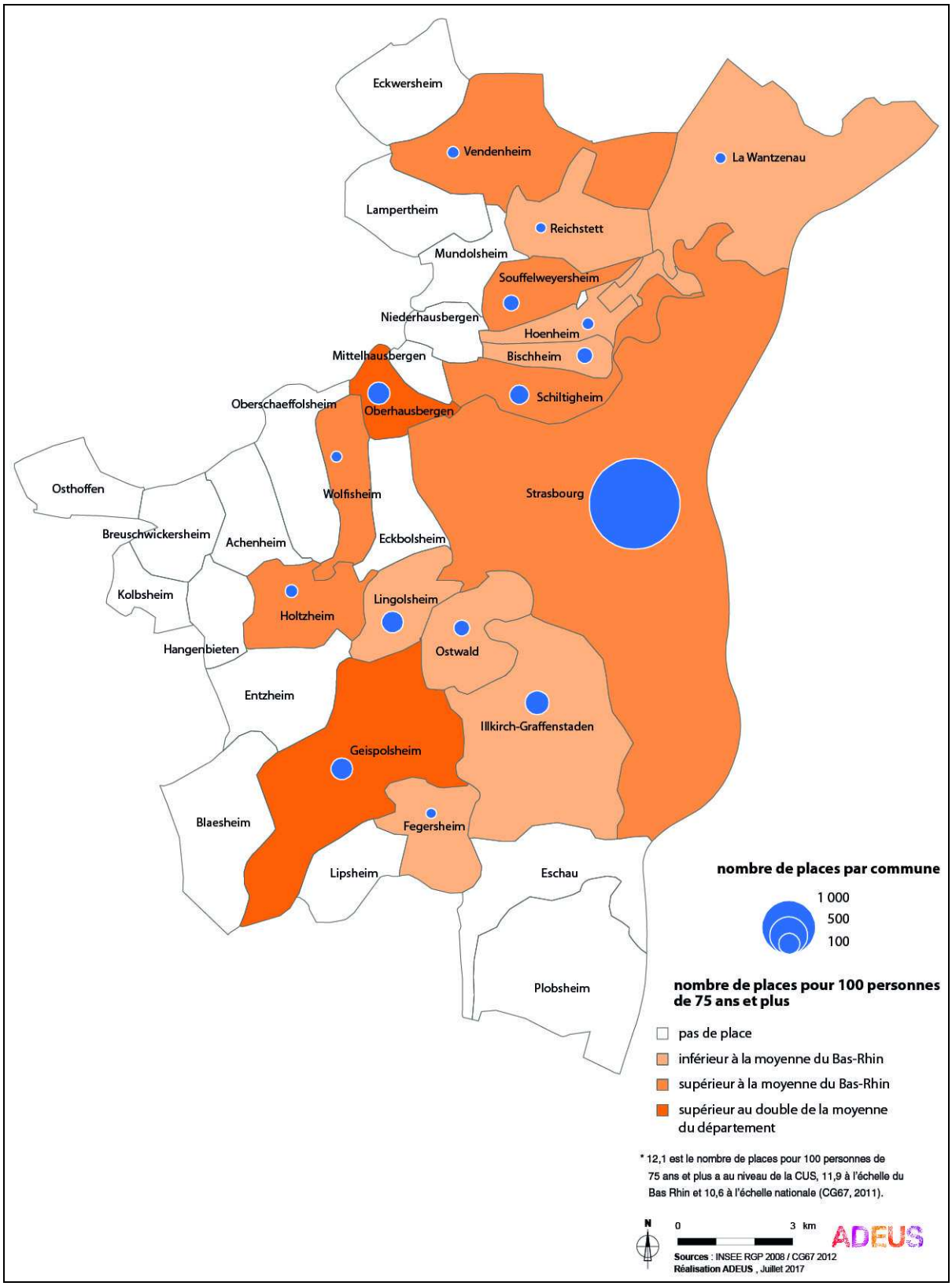
GRAPHIQUE N°1 : **Types d'établissements pour personnes âgées dans l'Eurométropole de Strasbourg en 2012**



CARTE N°10 : **Localisation des établissements d'accueil pour personnes âgées**



CARTE N°11 : **Nombre de places pour l'accueil des personnes âgées**



1.3.5. Equipements sociaux : l'aide sociale concentrée sur le coeur strasbourgeois

- Prise en charge du handicap

En 2013, 'agglomération dispose de 17 foyers et centres d'accueil pour enfants handicapés, pour une capacité d'hébergement proche de 900 places (localisées à 80 % sur Strasbourg). Les foyers et les établissements dédiés aux adultes sont au nombre de 23 pour un nombre de places en hébergement moindre (de l'ordre de 800 places). Mais leur répartition est plus homogène au sein de la métropole dans la mesure où Strasbourg ne regroupe que la moitié des hébergements en foyer. La forme de ces hébergements n'est pas à proprement parlé quantifiable en termes "d'équipements" puisqu'il peut s'agir de placements en famille d'accueil autant que de structures comme des foyers privés médicalisés, des institutions ou des foyers d'hébergement. La prise en charge du handicap est relayée par une dizaine de services d'aide à domicile et d'aide à la mobilité pour les enfants, comme les centres médico-psycho-pédagogiques. Leur nombre est équivalent pour les adultes.

Une dizaine de sites travaille à l'insertion des personnes handicapées ou des personnes en grande difficulté sociale à travers près de 900 emplois protégés, par ordre décroissant d'effectifs à Strasbourg, Illkirch-Graffenstaden, Schiltigheim, Mundolsheim et Bischheim. Ces emplois ont lieu au sein d'ateliers de travail ou de centres d'aide par le travail.

- Aide et protection à l'enfance

20 établissements, dont 14 sur Strasbourg dispensent une aide à l'enfance à travers un réseau d'établissements d'accueil mère-enfant ou bien de foyers de l'enfance, de villages et maisons d'enfants ou de centres de placement familiaux socio-éducatifs. Ces différents équipements, aux statuts et fonctionnements variés, totalisent plus de 850 places aux ¾ situées sur Strasbourg, mais aussi à Illkirch-Graffenstaden et Bischheim.

- Réinsertion sociale et demandeurs d'asile

Concernant les adultes en réinsertion ou en grande difficulté sociale, l'agglomération dispose de 13 centres d'hébergement exclusivement localisés à Strasbourg (432 places), à l'exception du centre d'Eckbolsheim (65 places). Strasbourg dispose également d'un centre provisoire d'hébergement d'une centaine de places.

L'Eurométropole compte 3 centres d'accueil pour demandeurs d'asile dont les deux principaux se situent à Strasbourgs (285 places) et Hoenheim (105 places), complétés par le centre de Schiltigheim (35 places).

Strasbourg concentre également l'essentiel des foyers sociaux autres, tels que les foyers pour jeunes travailleurs, les logements pour les familles accompagnant des malades ou encore les foyers non-spécialisés.

En somme, l'aide sociale dans l'agglomération se concentre en grande partie sur le cœur strasbourgeois, relayée, selon les publics ciblés, au Sud par Illkirch-Graffenstaden et au Nord par les communes de Bischheim, Schiltigheim et Hoenheim. Elle demeure absente dans la plupart des autres communes, exception faite du handicap (en particulier du public adulte) qui bénéficie d'une couverture plus homogène sur le territoire.

1.3.6. Les équipement socio-culturels

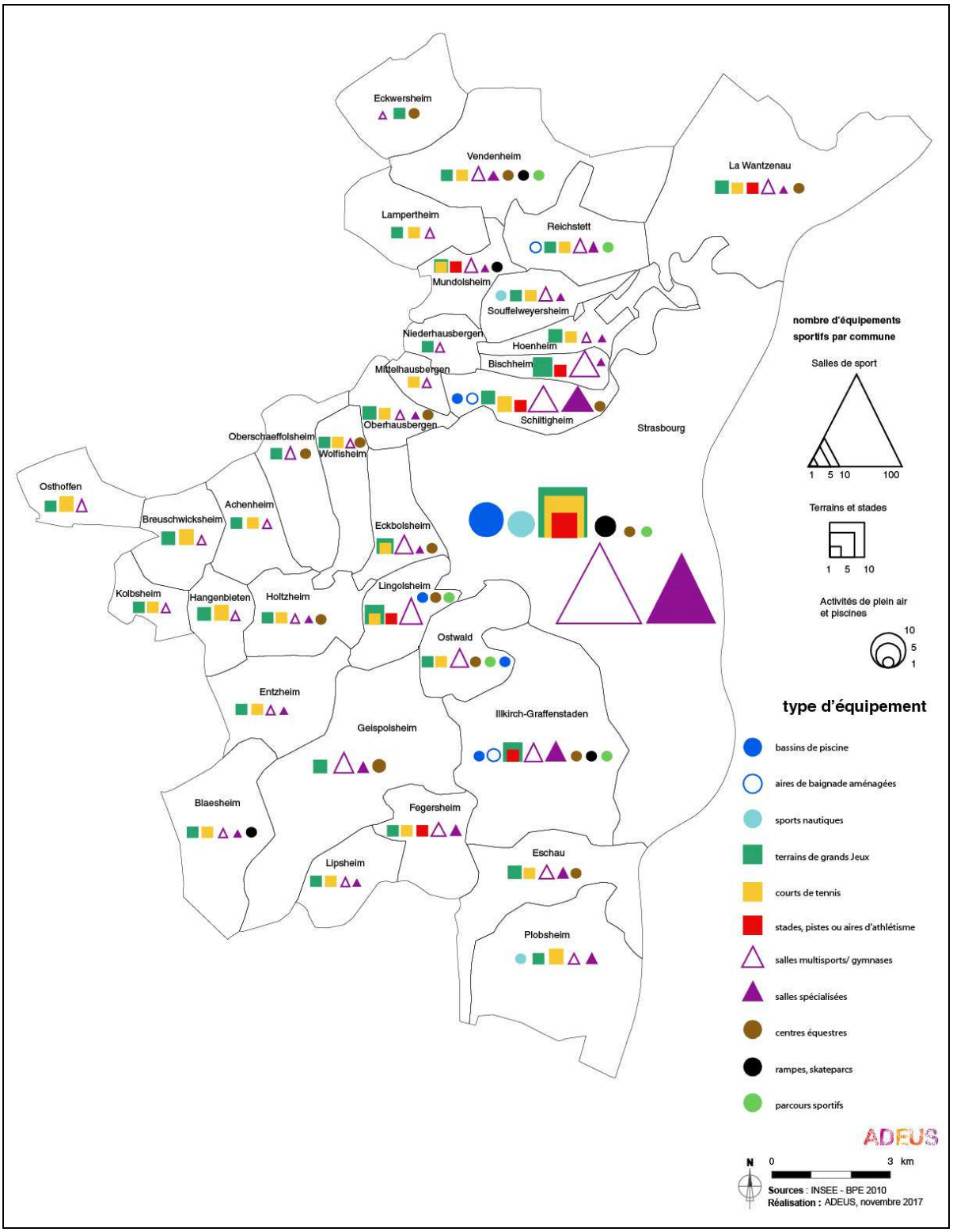
L'agglomération compte une trentaine de centres sociaux-culturels, de structures dédiées aux associations ou à la jeunesse (comme les MJC et les centres de loisirs). Ces structures sont présentes des quartiers strasbourgeois périphériques au centre ancien ainsi que les communes de la 1ère couronne, en particulier au Sud et au Nord-Est. Ils sont en revanche plus rares dans l'hypercentre et quasiment absents dans les communes de la seconde couronne et au-delà, du fait du réemploi de bâtiments scolaires ou de salles polyvalentes plutôt que la création d'équipements dédiés.

Ces équipements renforcent l'offre des services de proximité, en lien avec les équipements sportifs et les équipements culturels et scolaires tels que les bibliothèques / médiathèques ou les cantines scolaires (dans le cas des centres de loisirs par exemple). Nombre d'entre eux (à la Meinau, Ostwald, Eschau, Schiltigheim…) s'ouvrent sur des espaces de nature ou des équipements sportifs en lien avec des berges ou des espaces de nature, ce qui leur confèrent un rôle structurant dans le fonctionnement des espaces publics et le développement des trames de nature en ville.

1.3.7. Équipements de proximité de sport et de loisirs

L'Eurométropole de Strasbourg est globalement bien pourvue en terrains de jeux et équipements sportifs avec plus de 4 750 000 usagers et 73 000 licenciés sportifs. Les secteurs les mieux équipés et offrant le plus large panel sont les quartiers de Strasbourg suivis des communes de première couronne, en particulier Illkirch-Graffenstaden et Schiltigheim.

CARTE N°12 : **Panel des catégories d'équipements sportifs**



2. L'ARMATURE COMMERCIALE

2.1. L'OFFRE COMMERCIALE DANS LE SCOTERS

2.1.1. La typologie des pôles commerciaux avec 5 grands types de polarités

ECLAIRAGE METHODOLOGIQUE SUR L'ARMATURE COMMERCIALE DANS LE SCOTERS ET DANS L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG

Cette partie renvoie au diagnostic établi dans le cadre de la démarche d'élaboration de la stratégie de développement du volet commercial du SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS). Le SCOTERS comprend dix communautés de communes, dont celle de l'Eurométropole de Strasbourg.
La construction des grandes orientations relatives à l'aménagement commercial s'est faite en trois étapes : réalisation du diagnostic, élaboration de la stratégie et déclinaisons réglementaires. L'ensemble des acteurs ont été associés à la démarche pour prendre en compte les stratégies de chacun et construire un document partagé par tous.

Cinq grands types de pôles, classés selon leur niveau de rayonnement, sont identifiés à l'échelle de la région strasbourgeoise (source : Diagnostic commercial SCOTERS - Bérénice, septembre 2013) :

- 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. Ce dernier se caractérise par ses performances économiques, le nombre de ses unités marchandes, sa 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 : rayonnant sur des zones de 60 000 à 200 000 habitants, ils se composent d'une cinquantaine d'activités marchandes autour d'une grande surface de type hypermarché dont la surface de vente est supérieure à 8 000 m². 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 vieillissante conçue sur un modèle de périphérie, aujourd'hui rattrapée par la ville et qui pâtit de la montée en puissance des formats intermédiaires.
- Les pôles intermédiaires : 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 m² à 6 000 m², complétée par une petite galerie de services et quelques commerces spécialisés. Onze pôles intermédiaires maillent le territoire du SCOTERS, soit un pôle pour 55 000 habitants. Il propose une offre moderne qui répond aux besoins d'une proximité élargie : on y trouve à la fois des activités alimentaires et non alimentaires (textile, bricolage…).
- Les pôles de proximité : ils correspondent à un regroupement à minima de 3 activités commerciales, 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 m². Au total sur le territoire du SCOTERS, on compte 73 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 Eurométropole. Une analyse détaillée en terme 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.

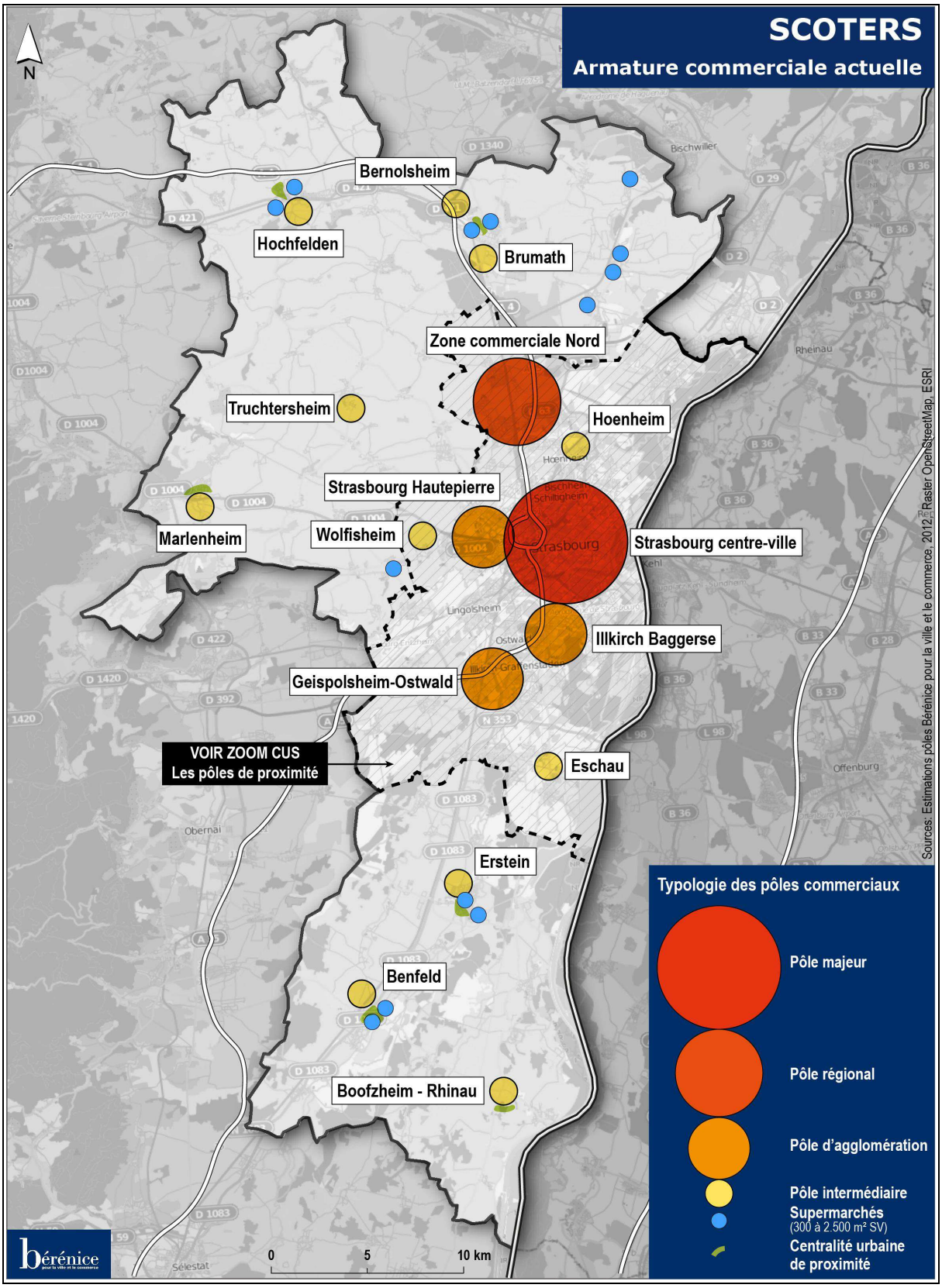
TABLEAU N°7 : **Typologie des pôles commerciaux du SCOTERS**

Type de pôle		Niveau de chalandise	Caractéristiques	Pôles concernés	Correspondance avec l'armature urbaine
Pôles majeurs		600 000 hab. et plus	Concentration de plus de 200 unités marchandes. Échelle de rayonnement large. Vocation shopping : équipement de la personne, culture-loisirs...	*Centre-ville de Strasbourg **	Coeur de l'espace métropolitain
Pôles structurants	Régional	200 000 à 600 000 hab.	Concentration de plus de 100 unités marchandes. Échelle de rayonnement large. Moyennes surfaces : alimentaire, équipement de la maison, bricolage, jardinage... Locomotive alimentaire puissante : + 12 000 m²	*Zone commerciale Nord **	Au sein de la métropole, prochainement desservi par un axe de transport en commun
	Agglomération	60 000 à 200 000 hab.	Concentration de plus de 50 unités marchandes autour d'une locomotive alimentaire dont la surface est supérieur à 8 000 m². Échelle de rayonnement métropolitain. Équipement généraliste : alimentaire, équipement de la personne, de la maison...	*Auchan Hautepierre *,* *Auchan Baggersee, Leclerc ** *Geispolsheim-La Vigie **	Au sein de la métropole, sur l'axe de développement est-ouest Au sein de la métropole, pôle urbain de l'agglomération strasbourgeoise Au sein de la métropole, pôle urbain de l'agglomération strasbourgeoise
Pôles intermédiaires		15 000 à 60 000 hab.	Concentration d'au moins 10 unités marchandes autour d'une locomotive alimentaire dont la surface est comprise entre 2 500 m² et 6 000-7 000 m². Échelle de rayonnement intercommunal ou interquartier. Hypermarché complété par une petite galerie et quelques moyennes surfaces : alimentaire, services et offre complémentaire.	Leclerc Erstein Simply Marlenheim Super U Bernolsheim Intermarché Brumath *Super U Eschau ** *Super U Hoenheim ** Super U Truchtersheim Intermarché Benfeld Intermarché + Match Hochfelden Super U Boofzheim *Super U Wolfisheim **	Pôles situés soit sur les franges de l'espace métropolitain, soit au sein des bourgs centres Cas particulier : pôle urbain Hoerdt-Weyersheim dispose d'une chalandise >15 000 habitants mais l'offre commerciale est aujourd'hui limitée
Pôles de proximité		< à 15 000 hab.	Centralité urbaine : concentration à minima de 3 commerces de proximité dans le tissu urbain avec ou sans locomotive alimentaire (surface inférieure à 2 500 m²). Échelle de rayonnement communal ou de quartier. Offre alimentaire et services	73 sur le territoire du SCOTERS	Pôles insérés dans le tissu urbain, présents sur l'ensemble du territoire, accessibles par tous les modes de transport : 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 : Diagnosticcommercial SCoTERS, Bérénice septembre 2013

** : dans la métropole*

CARTE N°13 : **Les pôles commerciaux dans le SCOTERS**



Source : Diagnostic commercial SCoTERS, Bérénice septembre 2013

2.1.2. Une armature commerciale équilibrée

■ Une densité commerciale légèrement inférieure à la moyenne nationale

Le niveau d'équipement commercial de la région strasbourgeoise se situe à un niveau globalement « moyen » :

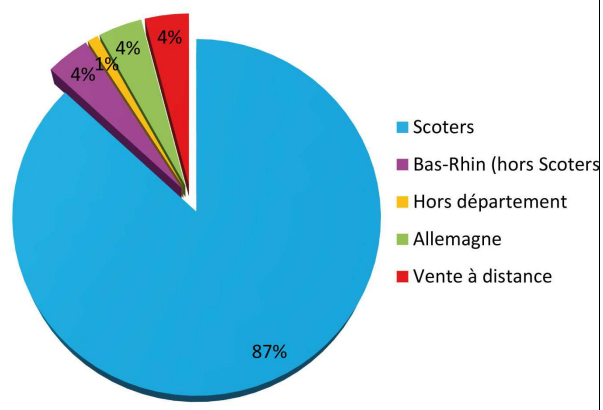
- légèrement en deçà de la moyenne nationale pour la grande distribution alimentaire (grands hypermarchés exceptés) et le petit commerce de proximité,
- proche de la moyenne nationale pour l'ensemble des grands secteurs d'activités (bricolage-jardinage excepté).

Il n'existe donc pas de sur-équipement manifeste de cette armature commerciale mais, à 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).

■ Une réponse correcte aux besoins de consommation et d'équipement de la population résidente

L'armature commerciale de la région strasbourgeoise couvre les besoins de consommation de la population résidente de manière satisfaisante : 87 % des dépenses des ménages[1] (92 % des dépenses alimentaires et 84 % des dépenses non alimentaires) sont en effet réalisées sur le territoire du SCOTERS. L'évasion, relativement modeste avec 13 % des dépenses, s'oriente notamment vers l'Allemagne (4 %), vers les pôles commerciaux du Bas-Rhin qui exercent une influence sur les franges du territoire (Alsace du Nord : 2 %, Sélestat et sa région : 1 % et Région de Saverne : 1 %) et vers la vente à distance (4 %).

GRAPHIQUE N°2 : **Destination des dépenses des ménages du SCOTERS en 2011**



Source : Enquête consommation des ménages - CCISBR2011

Le niveau d'évasion sur le territoire correspond aux moyennes nationales. Ce phénomène n'est donc pas accentué par la situation transfrontalière du territoire. L'attractivité de l'Allemagne sur le territoire du SCOTERS repose sur l'achat de certains produits spécifiques (en hygiène beauté, en électroménager-électroloisirs, en bricolage…) et n'impacte pas la structuration commerciale du territoire.

1. Source : Enquête Consommation des ménages - CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin, 2011.

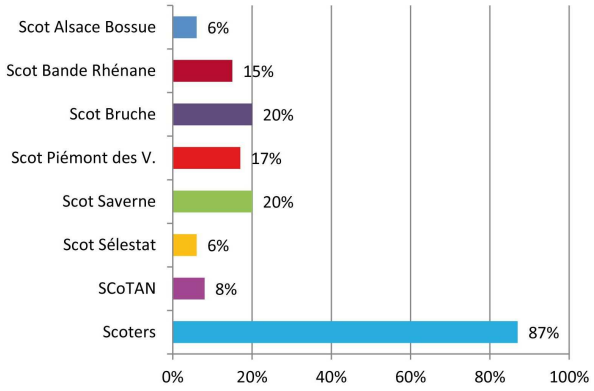
■ Une forte attractivité sur les territoires voisins

La région strasbourgeoise exerce par ailleurs une forte attractivité sur les territoires voisins. Elle capte ainsi de 6 % à 20 % des dépenses des ménages des SCoTs bas-rhinois :

- 20 % des dépenses des ménages des SCoTs de la Bruche et de Saverne,
- 17 % des dépenses des ménages du SCoT du Piémont des Vosges,
- 15 % des dépenses des ménages du Scot de la Bande Rhénane,
- 8 % des dépenses des ménages du SCoT de l'Alsace du Nord,
- 6 % des dépenses des ménages des SCoTs de Sélestat et d'Alsace bossue.

Note de lecture : les commerces du SCOTERS attirent 8 % des dépenses des ménages du SCoTAN, 6 % des dépenses des ménages du SCoT de Sélestat et sa région, 20 % des dépenses des ménages du SCoT de Saverne...

GRAPHIQUE N°3 : **Origine des dépenses des ménages réalisées dans le SCOTERS en 2011**



Source : Enquête Consommation des ménages - CCISBR 2011

■ Une situation paradoxale dans la qualité du maillage commercial

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

- la présence à une relative proximité d'une centralité urbaine de proximité (5 à 10 minutes de trajet automobile), souvent complétée (concurrencée) par une surface alimentaire généraliste de type supermarché,
- 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,
- la possibilité d'accéder en moins de 25 minutes de trajet automobile à l'un des 3 pôles structurants d'agglomération localisés sur la métropole,
- la possibilité d'accéder en moins de 35 à 40 minutes à la Zone Commerciale Nord pour des besoins spécifiques (équipement de la maison),
- la possibilité d'accéder en moins de 35 minutes à l'offre exceptionnelle du centre-ville de Strasbourg.

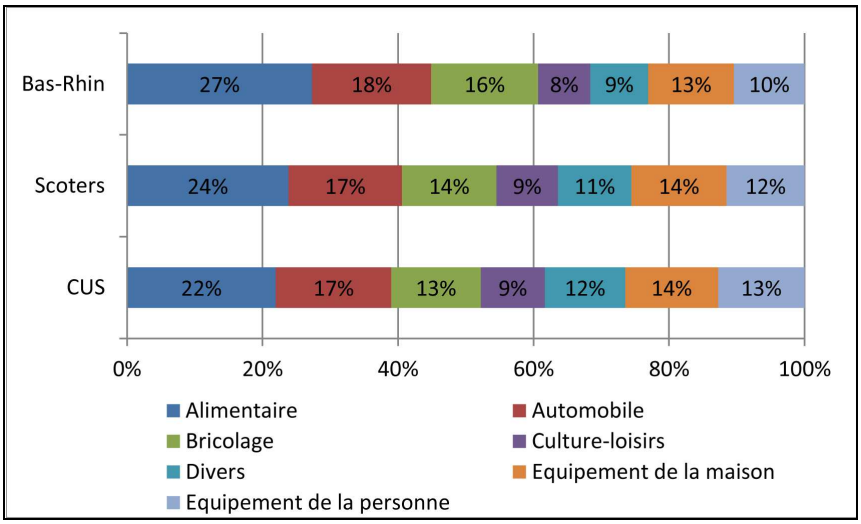
D'autre part, il convient de relever le déséquilibre classique qui découle de la hiérarchie urbaine du SCOTERS et de la répartition de la densité de la population :

- 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,
- hors Eurométropole, l'armature commerciale 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.

2.2. L'OFFRE COMMERCIALE DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG : UNE OFFRE ATTRACTIVE

La métropole compte plus de 400 grandes surfaces (dont une centaine de grandes surfaces alimentaires) pour plus de 600 000 m² de surface de vente et 2 700 petits commerces traditionnels[2]. Les grandes surfaces et le petit commerce représentent une surface totale estimée à plus de 910 000 m².

GRAPHIQUE N°4 : **Répartition des surfaces commerciales**



Source : Observatoire du commerce bas-rhinois - CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin 2011

2.2.1. Les principaux pôles commerciaux

Le territoire concentre plus de la moitié des surfaces commerciales du Bas-Rhin et 85 % des surfaces du SCOTERS. Au sein de l'Eurométropole, Strasbourg regroupe près de la moitié des surfaces, la première couronne 18 % et la deuxième couronne un tiers des pôles commerciaux majeurs.

La métropole dispose d'une offre commerciale qui rayonne à une large échelle. Ses grands pôles commerciaux majeurs sont clairement hiérarchisés[3] :

- **Le centre-ville de Strasbourg**

Exceptionnel par son offre commerciale et ses performances, il est la seule destination «shopping» de la métropole et de la région strasbourgeoise. En effet, il demeure le pôle leader à l'échelle régionale en termes d'offre, de chiffre d'affaires et de rayonnement. Le centre-ville, qui recouvre la Grande Île, le centre commercial de la Place des Halles et la zone de Rivétoile, regroupe plus d'un millier de commerces, services et restaurants et génère un chiffre d'affaires de l'ordre de 800 millions d'euros. En nombre d'unités, cette dimension est très proche d'autres grandes agglomérations rayonnant sur des zones de 600 000 habitants.
Mais le chiffre d'affaires est supérieur, plaçant Strasbourg tout près des meilleurs pôles urbains français : la Presqu'Ile de Lyon, les centres-villes de Lille, Bordeaux et Toulouse, générant 800 millions d'euros à 1 milliard d'euros de chiffre d'affaires.

2. Services et commerces non sédentaires exclus
3. Source : Diagnostic commercial SCOTERS, Bérénice, avril 2012(données Codata et Bérénice).

- **La zone commerciale Nord (ZCN)**

Avec 150 000 m² de surface de vente, elle constitue le premier pôle commercial de périphérie de l'agglomération strasbourgeoise. Elle regroupe l'hypermarché Cora et sa galerie marchande, ainsi que de nombreuses grandes et moyennes surfaces spécialisées. Elle demeure la référence en équipement de la maison. Pourtant, son aspect en partie déqualifié, le vieillissement de ses structures commerciales et sa perte d'attractivité ont conduit au lancement d'une vaste opération de rénovation et de restructuration de l'ensemble de la zone.

- **Le sud de l'agglomération**

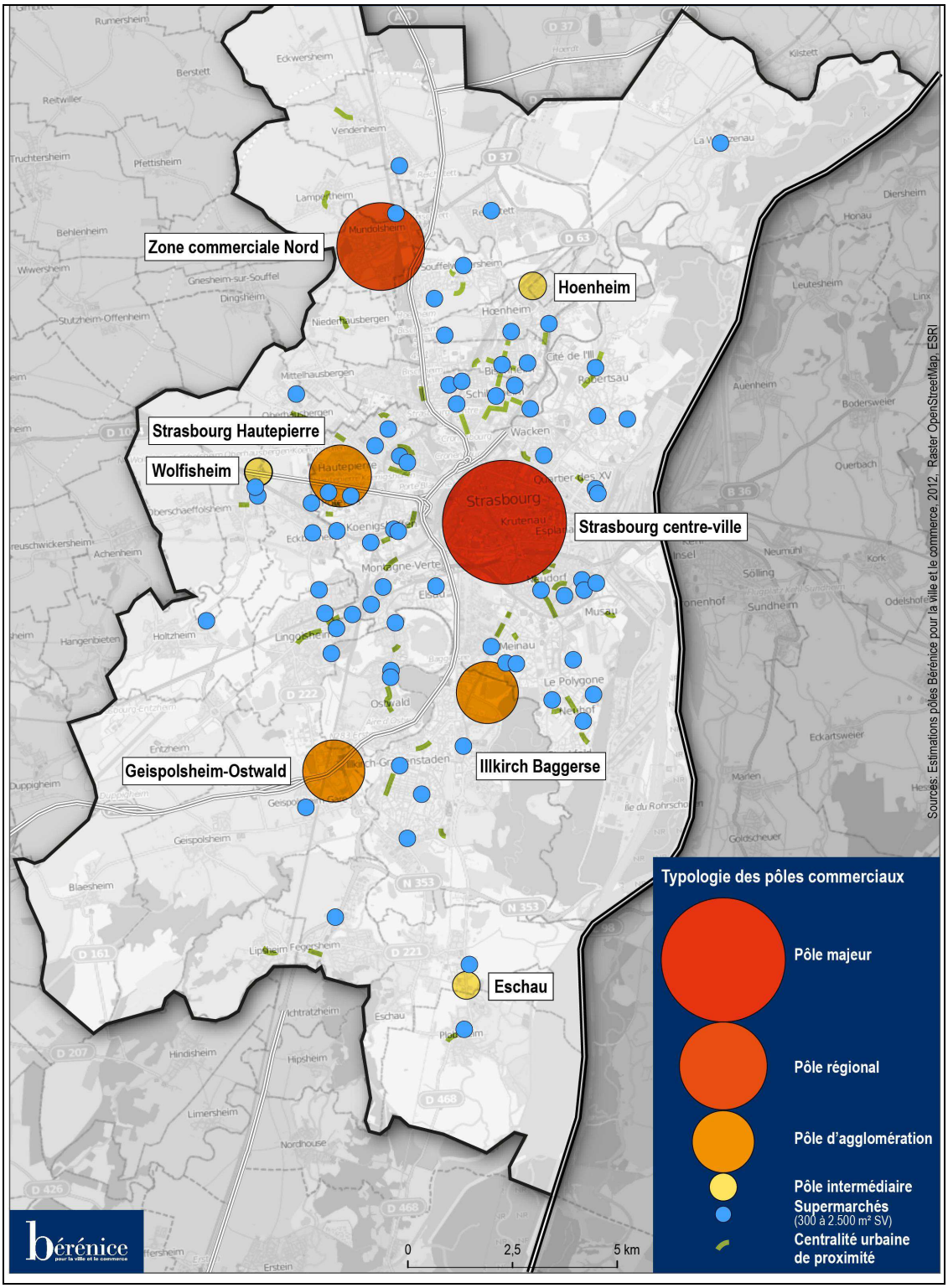
Il existe une offre éclatée géographiquement, avec le centre commercial Auchan-Baggersee et le pôle Ostwald-Geispolsheim (zone de la Vigie et Leclerc Geispolsheim). Elle parvient à se constituer en pôle d'équilibre face à la Zone Commerciale Nord pour l'alimentaire et les offres d'équipement classique/ basique (sport, mode, équipement du foyer...) et joue un rôle structurant du Sud de la région strasbourgeoise.

- **Le pôle Auchan-Hautepierre à l'Ouest**

Le pôle de Hautepierre, situé de part et d'autre de l'A351, présente le rayonnement le plus limité mais propose une réelle alternative aux pôles périphériques du Nord et du Sud puisque davantage axé sur des besoins de proximité. Tout comme le centre Auchan-Baggersee, il bénéficie d'une desserte par le tramway.

Deux caractéristiques sont à souligner : le commerce rayonnant reste concentré dans un petit nombre de sites (au regard de la taille de l'agglomération et de sa chalandise : le centre-ville et quatre polarités périphériques) et les trois principaux hypermarchés périphériques qui ont connu une érosion significative de leur activité, ce qui est également une tendance nationale.

CARTE N°14 : **Les pôles commerciaux de l'Eurométropole de Strasbourg**



Source : Diagnostic commercial SCOTERS - Bérénice septembre 2013

2.2.2. Un relatif sous-équipement en commerce de proximité

L'analyse du tissu de proximité dans l'Eurométropole de Strasbourg met en lumière un relatif sous-équipement pour une grande partie des activités recensées (15,8 commerces pour 10 000 habitants) en comparaison des moyennes régionales (17,1) et nationales (22,2).

Les différents territoires présentent peu de disparités :

- la métropole a une densité globale égale à celle du SCOTERS (15,8),
- Strasbourg a une densité légèrement supérieure (16,9) à celle du reste de la métropole (14,3), avec notamment une densité d'épiceries plus importante.

Toutes les communes de l'Eurométropole comptent au moins un commerce alimentaire.

TABLEAU N°8 : **Densité commerciale du commerce de proximité (en nombre de commerces pour 10 000 habitants)**

	Strasbourg	CUS hors Strasbourg	CUS	SCOTERS hors CUS	SCOTERS	Alsace	France
Supérette	0,8	0,9	0,8	1,0	0,9	0,8	0,8
Epicerie	4,2	1,6	3,1	1,5	2,7	2,5	4,3
Boulangerie	6,5	5,3	6,0	7,5	6,4	6,7	7,7
Boucherie Charcuterie	1,7	1,9	1,8	2,1	1,9	2,6	4,0
Produits Surgelés	0,2	0,5	0,3	0,1	0,3	0,2	0,2
Poissonnerie	0,0	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,5
Fleuriste	2,6	2,7	2,7	2,3	2,6	2,8	3,1
Droguerie Quincaillerie	0,7	1,3	1,0	1,3	1,0	1,3	1,5
Proximité	**16,9**	**14,3**	**15,8**	**15,9**	**15,8**	**17,1**	**22,2**

Source : INSEE- Base permanente des équipements (2009) dans le Diagnostic commercial SCOTERS, Bérénice avril 2012

Les quartiers centraux de Strasbourg ont une offre de proximité importante, tant en petit qu'en grand commerce. Les commerces sont concentrés dans l'hypercentre (secteur piétonnier) et les pôles commerciaux rattachés au centre élargi (Les Halles, Rivétoile) ou péri-centraux (Esplanade) permettent de répondre aux besoins des populations environnantes. Ils bénéficient par ailleurs d'une grande qualité de desserte par tous les modes.

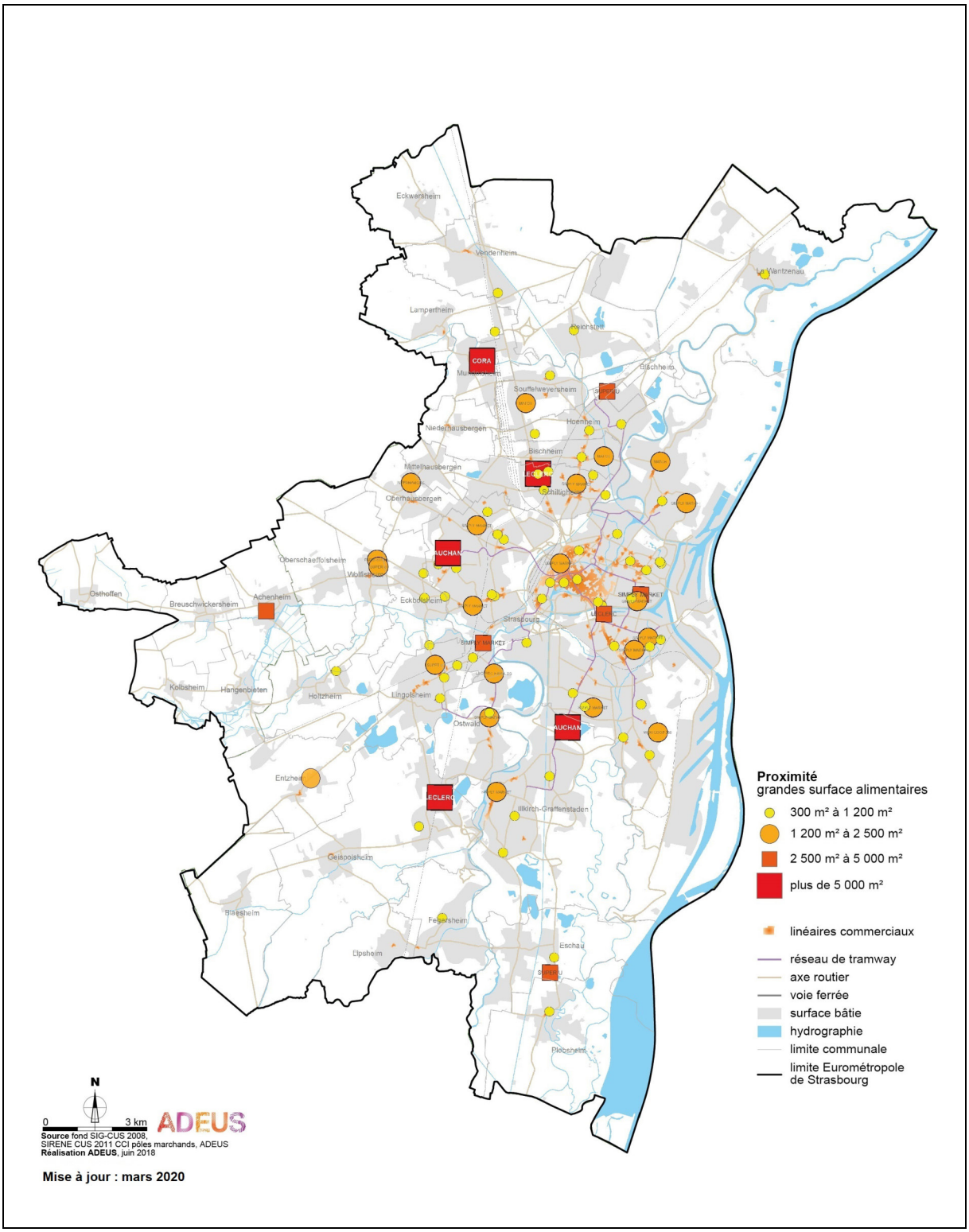
Les autres quartiers de Strasbourg - pris en tenaille entre le centre et ses pôles centraux ou péri-centraux, et les grands centres commerciaux rapidement accessibles (Auchan Hautepierre et Baggersee)- ont un maillage commercial tout juste satisfaisant. Tous les quartiers bénéficient néanmoins de la présence d'un ou plusieurs pôles de proximité, souvent sous forme de linéaires commerciaux : route du polygone à Neudorf, route des romains à Koenigshoffen, route de Mittelhausbergen à Cronenbourg, rue Boecklin à la Robertsau...

Les communes du reste de la métropole présente la densité en commerces de proximité la plus faible. Toutefois, toutes les communes de plus de 3 000 habitants accueillent au moins une centralité urbaine marchande relativement structurée. Illkirch-Graffenstaden et Schiltigheim (notamment route de Bischwiller) accueillent les polarités commerciales les plus puissantes. Quant aux communes de moins de 3 000 habitants comme Niederhausbergen ou Eckwersheim, elles présentent un tissu commercial dans leur coeur historique. Les cinq autres (Lipsheim, Oberschaeffolsheim, Entzheim, Mittelhausbergen et Blaesheim) bénéficie de l'existence d'un commerce de proximité, mais qui ne peut pas être réellement qualifié de polarité commerciale.

Il faut noter que la tendance générale est au renforcement de la proximité. Ce retour en grâce se traduit par le maintien du nombre de commerces de proximité et un regain de croissance de certaines activités

(boulangerie, fleuriste, supérette...). Le poids des formats de proximité tend ainsi à progresser, notamment avec le développement des réseaux des supérettes franchisées dans les tissus urbains denses.

CARTE N°15 : **Proximité et linéaires commerciaux**



Source : Diagnostic commercial SCOTERS, Bérénice avril 2012

Eléments de synthèse :
« Organisation des grands pôles attractifs »

La métropole possède un large panel de pôles attractifs d'échelle nationale ou internationale et qui renforcent largement son rayonnement. On retient plus particulièrement comme équipements majeurs :

- La présence d'institutions européennes (avec les fonctions institutionnelles et diplomatiques qui y sont liées), principale spécificité de l'agglomération par rapport aux autres métropoles françaises ;
- L'Université Unique de Strasbourg (UDS) mais également les nombreuses écoles et formations post BAC qui renforcent la vocation universitaire de l'agglomération à l'échelle internationale. Elles proposent non seulement un large panel de disciplines mais accueillent également un grand nombre d'étudiants étrangers (20 %) ;
- De nombreux équipements métropolitains culturels, évènementiels et de spectacle, souvent d'échelle régionale, parfois même nationale (opéra et théâtre, notamment) ;
- Les parcs urbains et les forêts qui ont parfois une articulation et une connexion possible avec la trame verte et bleue et qui pénètrent jusqu'aux portes du cœur de la métropole.

D'autres équipements d'envergure métropolitaine participent au rayonnement de l'agglomération à l'échelle régionale ou départementale (lycées et collèges, hôpitaux, équipements culturels ou sportifs,...).

L'équipement de proximité du territoire (écoles et petite enfance, médecins,...) est d'un bon niveau même si des disparités existent sur le territoire avec une offre parfois insuffisante dans certaines communes de seconde couronne.

En termes de commerces, le centre-ville de Strasbourg et les polarités périphériques jouent un rôle majeur dans la dynamique commerciale du territoire. La métropole dispose en effet d'une offre qui répond aux besoins de ses habitants et qui rayonne à une échelle large. Ses zones périphériques vieillissantes renvoient toutefois une image peu qualitative sur les grandes portes d'entrée de l'agglomération. La densité commerciale du territoire, légèrement inférieure à la moyenne nationale, offre des opportunités pour contribuer à la modernisation des équipements existants et accompagner le développement urbain de l'agglomération.

Enjeux

Compte tenu de sa taille, l'Eurométropole de Strasbourg bénéficie d'un niveau d'équipements élevé qu'il convient de maintenir pour renforcer son attractivité. Au-delà du maintien des institutions européennes, cela implique de conforter l'attractivité de l'université (notamment en lien avec les secteurs innovants) et de renforcer le dynamisme commercial de la métropole, notamment en le modernisant.

Si les équipements métropolitains participent du rayonnement et de l'image de la métropole, ceux de proximité sont tout aussi importants pour la qualité de vie des habitants au quotidien. Leur développement en lien avec la densité de population et le renforcement des centralités urbaines font donc également partie des enjeux en termes d'organisation et d'attractivité des pôles.

Le commerce croise de multiples enjeux liés à la proximité, au rayonnement ou encore au dynamisme économique. Il faut donc mailler le territoire en commerces de proximité, préserver un centre-ville fort et rechercher un équilibre entre centre-ville et périphérie mais également moderniser l'armature commerciale pour préserver son attractivité.

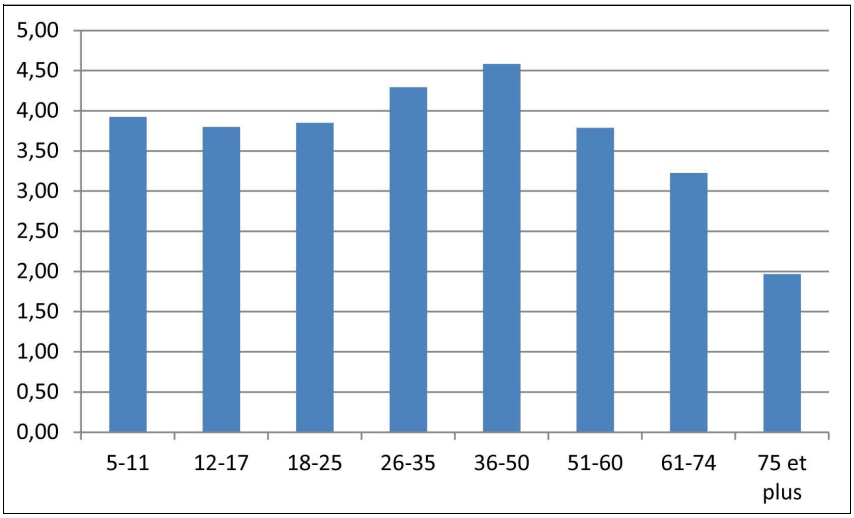
II. ORGANISATION DES TRANSPORTS

L'organisation des transports est un point central de l'organisation du territoire car c'est elle qui permet de relier entre eux les principaux pôles de la vie quotidienne. La territorialisation de ces derniers ne peut donc se faire qu'en lien avec l'offre de transport permettant aux habitants de les rejoindre. Trois grands types d'organisation des transports sont à étudier spécifiquement :

- l'organisation des déplacements dans la proximité, où l'usage des modes actifs[1] est préconisé,
- l'organisation des déplacements sur des distances plus importantes, où l'usage des transports en commun, quand il est compétitif, est préconisé,
- l'organisation des transports de marchandises, qui permet d'alimenter le bassin de vie, tant pour les commerces que pour les entreprises.

En moyenne, un habitant de l'Eurométropole de Strasbourg effectue 3,87 déplacements chaque jour[2]. Ce chiffre place l'Eurométropole de Strasbourg parmi les agglomérations les « plus mobiles » de France. Néanmoins, derrière cette moyenne se cachent des pratiques très différentes, qui sont notamment structurellement liées à la position de chaque personne dans la vie.

GRAPHIQUE N°5 : **Mobilité (nombre de déplacements par jour et par personne) dans l'Eurométropole de Strasbourg en 2009 en fonction de l'âge**



Source : Enquête Ménages Déplacements 2009

1. L'appellation « modes actifs » concerne le vélo et la marche à pied. Synonyme de « modes doux », cette notion permet également d'illustrer l'importance de ces pratiques dans le cadre d'une activité physique régulière propre à améliorer la santé des personnes.
2. Source : Enquête Ménages Déplacements 2009. Le déplacement est défini par un motif à l'origine et un autre à la destination. Par exemple, prendre sa voiture depuis le domicile, la stationner sur un parking-relais et rejoindre son lieu de travail en tramway ne représente qu'un seul déplacement... mais deux voyages.

Pendant l'enfance, la mobilité est assez proche de la moyenne. En revanche, lorsque les couples se composent et particulièrement lorsque de jeunes enfants arrivent dans le ménage, le nombre de déplacements par personne augmente fortement (notamment chez les femmes).

Cela traduit la prise en charge de la mobilité des enfants par leurs parents (accompagnement mais aussi achats spécifiques). Avec l'indépendance des enfants, la mobilité des adultes revient à des niveaux plus réduits, qui ne cesseront de diminuer avec l'augmentation de l'âge, d'abord avec la retraite (qui supprime mécaniquement les déplacements liés au travail), puis avec les difficultés à se déplacer qui surviennent aux âges plus élevés.

Cette trajectoire de mobilité au cours de la vie se retrouve dans tous les milieux, sur tous les territoires, quels que soient les modes de déplacements utilisés. Elle ne traduit pas tant les pratiques de déplacements que la quantité de motifs réalisés quotidiennement par les habitants au cours de leur vie.

1. LES MODES ACTIFS : LES COMPOSANTES POUR VIVRE À L'ÉCHELLE DES PROXIMITÉS

1.1. UNE OFFRE PERMETTANT DE RÉALISER DE NOMBREUX DÉPLACEMENTS DANS LA PROXIMITÉ

Souvent, l'accessibilité d'un territoire est définie en terme de temps de déplacement vers le centre-ville de l'agglomération. Cette façon de faire sous-entend de manière implicite l'impératif de sa fréquentation. Or, un habitant de la périphérie, s'il ne travaille pas au centre-ville, ne fréquentera en général celui-ci que de manière marginale.

Dès lors, l'important - du point de vue du citoyen - n'est pas le temps d'accès vers un nœud central mais le nombre d'opportunités (de motifs, de « choses à faire ») réalisables au départ du domicile dans un temps donné (et jugé acceptable). Dit autrement, avoir une bonne accessibilité, c'est pouvoir réaliser facilement (en termes de confort, de temps d'accès, de lisibilité, d'agréments, …) un maximum « d'opportunités », régulières ou non.

Un certain nombre de ces « opportunités » s'inscrivent dans les pratiques quotidiennes, qui sont du domaine de la « ville élémentaire ». Il s'agit :

- des écoles primaires et élémentaires,
- des commerces alimentaires (boulangerie, supérette, …),
- des équipements de santé (médecin, pharmacie), qui peuvent induire une fréquentation régulière (pas forcément quotidienne) pour certaines catégories de personnes (notamment les personnes âgées),
- d'autres commerces du quotidien (tabac-journaux et bar-restaurant) qui offrent un potentiel d'interaction sociale.

Compte tenu de l'excellente couverture territoriale du réseau de transport en commun (94 % de la population est à moins de 400 mètres d'un arrêt de bus ou de tramway), on peut estimer que ce service est presque généralisé sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.

La carte suivante précise, à l'échelle de la première couronne de l'Eurométropole, les territoires qui sont à moins de 300 mètres, 500 mètres ou 1 kilomètre de la totalité de ces services et où il est possible de vivre dans une "certaine forme de proximité" au quotidien.

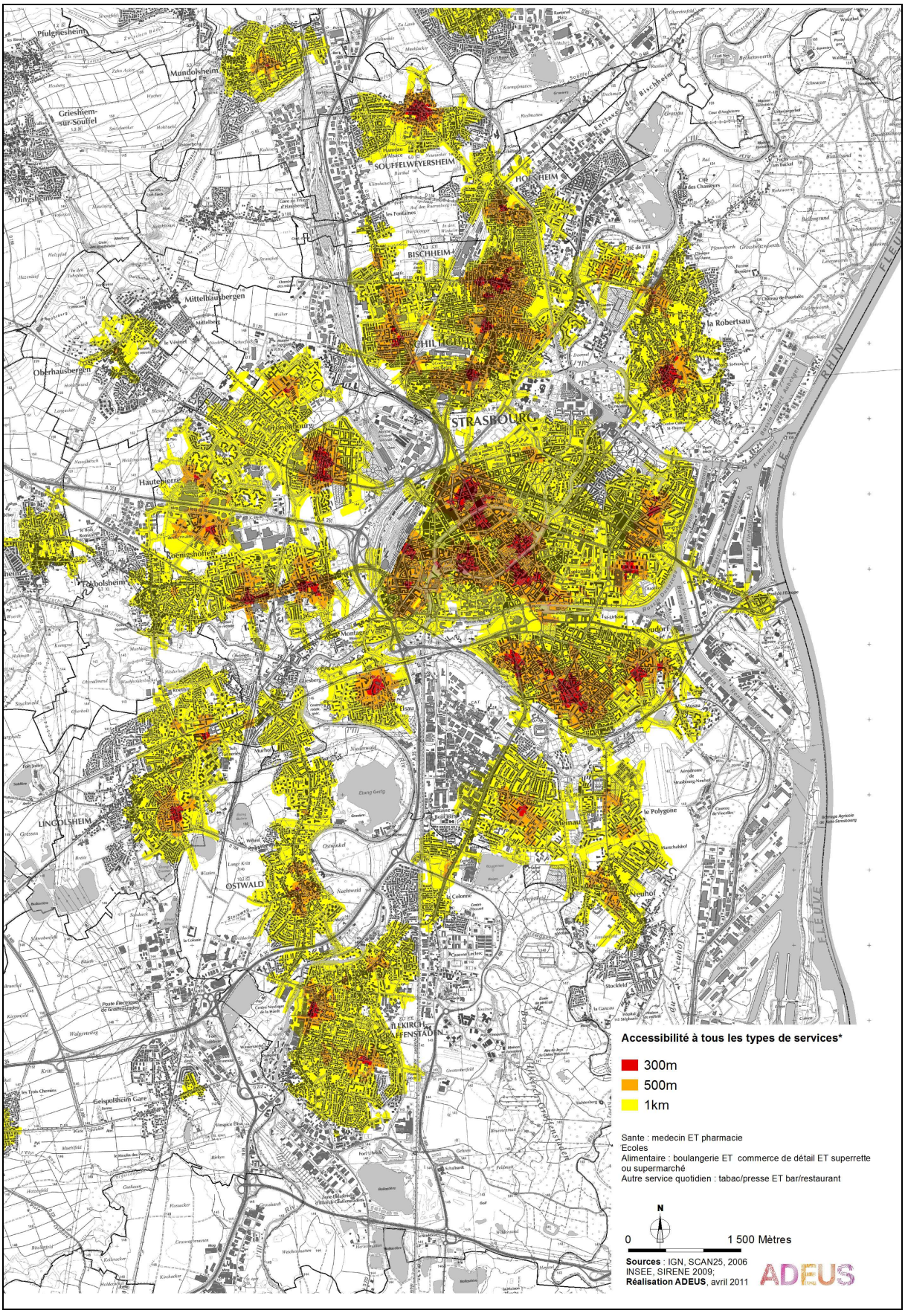
C'est ainsi que :

- seulement 15 000 personnes (3 % de la population de la métropole) ont accès à l'ensemble des services élémentaires à moins de 300 mètres de leur domicile,
- 110 000 personnes (23 % de la population de la métropole) ont accès à l'ensemble des services élémentaires à moins de 500 mètres de leur domicile,
- et 340 000 personnes (72 % de la population de la métropole) ont accès à l'ensemble des services élémentaires à moins de 1 kilomètre de leur domicile.

Ces données confirment bien que les pratiques quotidiennes des habitants de la métropole dans la proximité sont permises par une organisation territoriale permettant ce fonctionnement (à l'exception des relations entre le domicile et le travail, qui structurent le territoire sur des distances plus importantes).

Notons que les services élémentaires sont de nature privées (à l'exception des écoles) et ne s'installent que dans des conditions de densité et de masse critique garantissant une clientèle suffisante pour le modèle économique du service. Pour les secteurs qui ne peuvent être irrigués par une voie de communication apportant une clientèle « au-delà de la proximité », une densité approximative de 40 logements par hectare, avec un minimum de 1 000 logements est suffisante pour permettre à l'ensemble de ces services de trouver un équilibre financier permettant leur implantation sur le territoire.

CARTE N°16 : **Accessibilité aux services de proximité en première couronne**



Vivre dans la proximité n'est cependant pas possible systématiquement, malgré l'existence des services élémentaires dans un périmètre restreint autour du domicile. L'existence d'aménagements cyclables ou de trottoirs agréables et confortables à fréquenter est, en effet, une condition de l'usage de ces modes de déplacement dans la proximité. D'une manière générale, la qualité des espaces publics est fondamentale dans l'utilisation des modes actifs.

Permettre un accès à pied ou à vélo, qui soit rapide et performant vers les services de proximité, est donc aussi une condition de leur fréquentation. C'est pour répondre à cet objectif que l'Eurométropole de Strasbourg a développé dans les dernières décennies une politique ambitieuse de développement des modes actifs, qui répond à un double objectif :

- limiter l'usage de la voiture individuelle (principale responsable de la pollution atmosphérique en lien avec les transports) sur les déplacements les plus courts et favoriser l'usage de la marche et du vélo ;
- améliorer le cadre de vie des riverains en requalifiant autant que possible les axes, en limitant les emprises dédiées à la voiture et en augmentant les surfaces dédiées aux modes alternatifs à la voiture individuelle ainsi que les espaces verts.

Cette amélioration du cadre de vie participe de la création d'un cercle vertueux : en renforçant l'attractivité d'un secteur en mode actif par la qualité de son espace public, cela génère davantage de passages et contribue à rendre ce territoire attractif pour l'installation de services ou d'équipements, qui eux-mêmes participeront de la construction d'une centralité commerciale et des services de proximité.

En termes d'offre cyclable, l'évolution annuelle du réseau cyclable a été importante. Ce sont 15 km d'infrastructures cyclables qui ont été réalisés par an en moyenne. La continuité de l'action publique pour le développement d'un réseau cyclable permet de disposer aujourd'hui de 710 km d'aménagements cyclables en 2016 dans la métropole, contre un peu plus de 600 km en 1997[3]. Ce principe a permis d'améliorer rapidement et à moindre coût, la situation mais, n'a pas encore réussi à produire l'image d'un véritable réseau continu, car les opérations réalisées hors projet tramway se font souvent au coup par coup, en fonction d'opportunités et par un saupoudrage d'opérations sur l'ensemble des communes de la métropole. De nombreuses coupures demeurent, tant dans les liaisons radiales que périphériques. Dans la situation actuelle, le vélo constitue une option performante et agréable pour des déplacements internes au coeur métropolitain ou entre le centre et une première couronne plutôt bien connectée mais la situation reste à améliorer pour :

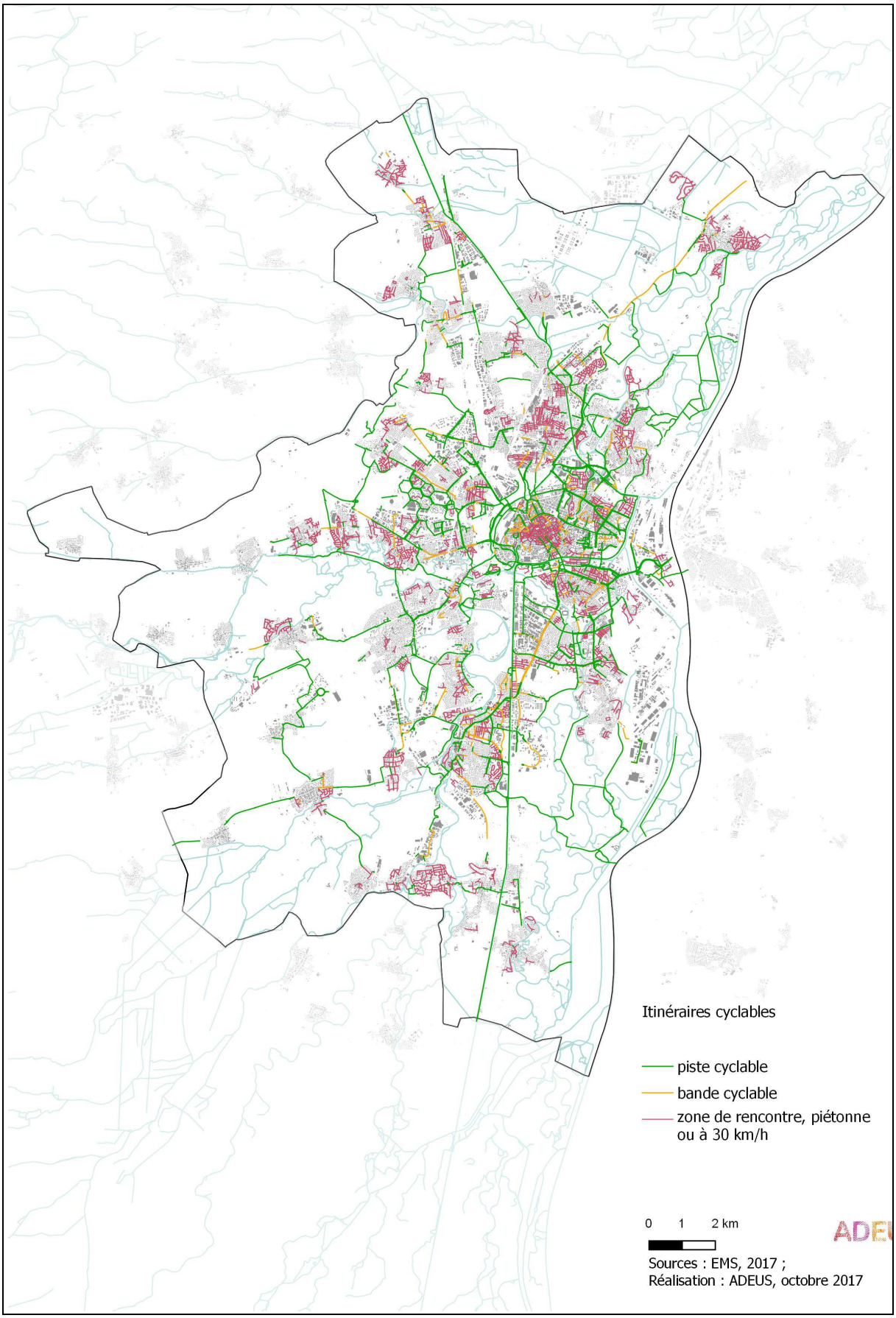
- les déplacements de périphérie à périphérie, en première couronne (ex : Schiltigheim / Cronenbourg / Lingolsheim) ainsi qu'en deuxième couronne (ex : Holtzheim / Wolfisheim) ;
- les déplacements radiaux de la seconde couronne vers le centre, qui au regard des distances en jeu, requièrent des aménagements plus qualitatifs et performants que ceux qui existent aujourd'hui (largeurs, éclairages, services, confort du revêtement, jalonnement...) ;
- la desserte des équipements publics de proximité en première couronne de type poste, mairie, commerce de proximité et gymnase ;
- l'accès des collèges puisque 20 % des collèges ne sont pas desservis ;
- et l'accessibilité cyclable des zones d'activités.

Les principaux points forts du réseau cyclable de la métropole sont :

- l'accessibilité cyclable des équipements structurants : lycées, équipements universitaires, hôpitaux (quasiment tous sont desservis),
- la couverture démographique : près de 80 % de la population de la métropole se situe à moins de 200 mètres d'un aménagement cyclable,
- l'intégration des parcs urbains au réseau cyclable.

3. Ces éléments sont issus du diagnostic du PDU.

CARTE N°17 : **Réseau cyclable (2016) dans l'Eurométropole de Strasbourg**



L'analyse du réseau fait apparaître :

- un réseau en étoile avec une prédominance d'itinéraires continus en radiale ; hormis le Port du Rhin, les quartiers proches du centre de Strasbourg sont connectés directement au centre-ville dans des conditions de sécurité et de confort satisfaisantes,
- des liaisons radiales non structurantes dans les quartiers périphériques,
- une carence en liaisons transversales Est-Ouest dans l'agglomération Nord et à un moindre degré dans l'agglomération Sud,
- une carence en liaisons Nord-Sud dans les communes Ouest de l'Eurométropole, ainsi qu'au Port du Rhin,
- un morcellement des itinéraires en deuxième couronne.

1.2. DES PRATIQUES DE VIE INSCRITES DANS LA PROXIMITÉ MAIS AVEC UN USAGE DU VÉLO QUI RESTE RÉDUIT

L'essentiel des pratiques de vie est en lien direct avec cette offre urbaine et se fait dans la proximité. Ainsi à l'échelle de la vie quotidienne, y compris en intégrant les modes de vie des scolaires, des étudiants et des retraités en plus de ceux des actifs, le territoire de vie usuel[4] des habitants de la métropole reste en général circonscrit dans un périmètre réduit, le plus souvent autour du domicile et dans une moindre mesure à proximité du lieu de travail. C'est ainsi que près d'un déplacement sur deux se fait à moins d'un kilomètre du domicile ou du lieu de travail. Cette proportion monte à 78 % à moins de 3 kilomètres de ces deux grands pôles structurants de la vie quotidienne.

Il est intéressant de noter que le développement de la pratique des modes actifs va dans le sens d'une amélioration de la santé publique en favorisant la pratique quotidienne d'un exercice physique, celui-ci devant atteindre les 30 minutes quotidiennes pour avoir un impact majeur, notamment dans la lutte contre l'obésité.

Ces pratiques sont structurelles dans les grandes agglomérations, puisque des observations à Lyon et Lille aboutissent aux mêmes conclusions. Elles sont directement le fruit de la densité et de la mixité fonctionnelle qui offrent un grand nombre d'opportunités (d'habitats, d'emplois, de services, d'équipements, de commerces...) dans la proximité et qui conduisent les habitants à les utiliser prioritairement.

TABLEAU N°9 : **Part des déplacements dans la proximité**

	du domicile	du domicile ou du travail[a]
A moins de 500 mètres	24 %	29 %
A moins d'un kilomètre	42 %	48 %
A moins de deux kilomètres	60 %	67 %
A moins de trois kilomètres	70 %	78 %
A moins de cinq kilomètres	83 %	88 %
A moins de dix kilomètres	94 %	95 %

a. pour les habitants s'étant déplacés pour aller travailler

Source : Enquête Ménages Déplacements 2009

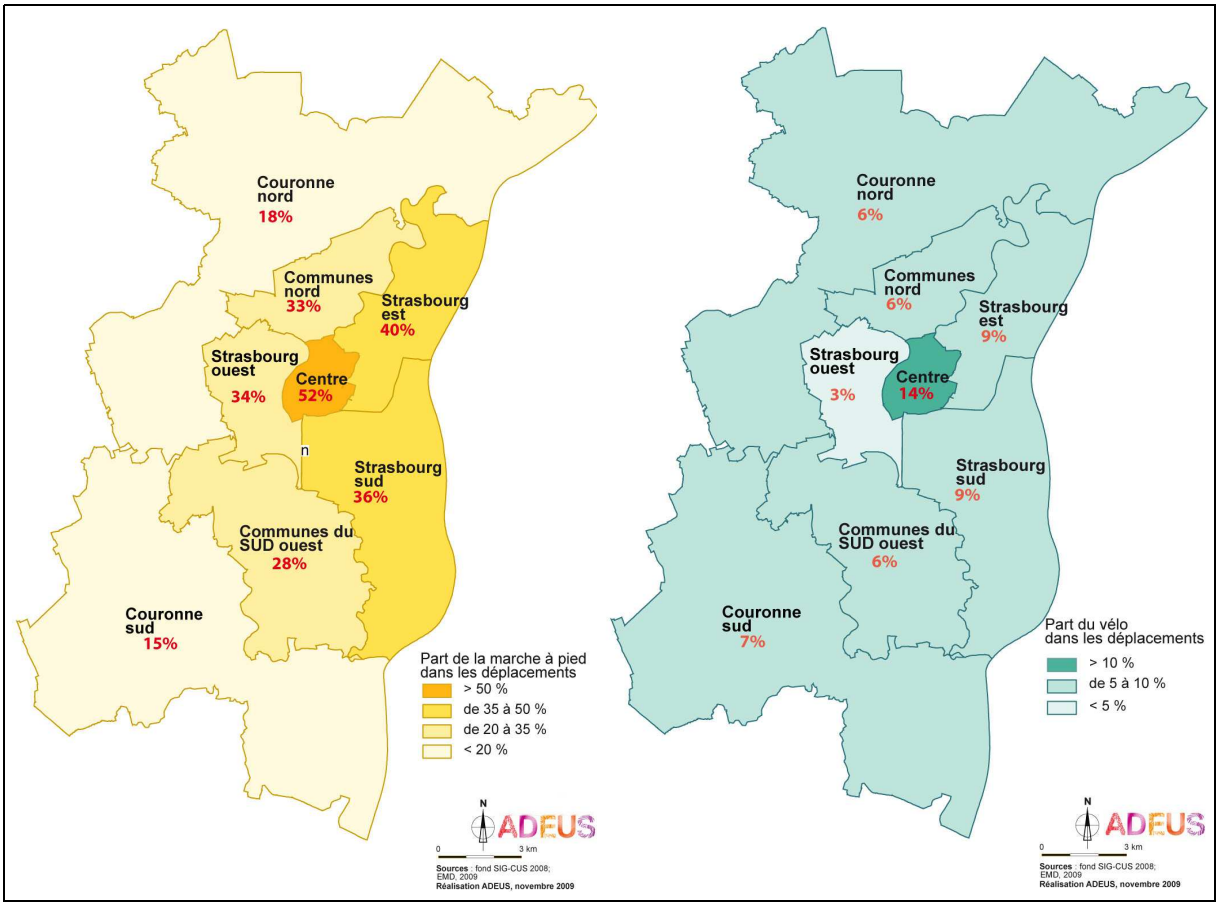
Ainsi, plus la densité et la mixité fonctionnelle sont élevées, plus le nombre d'opportunités de déplacements dans la proximité sont élevés et plus les habitants auront tendance à utiliser ce type de déplacement. Pour autant, même si les habitants se déplacent dans la proximité, les modes actifs ne sont pas forcément privilégiés pour se déplacer.

4. Il s'agit du territoire de vie « quotidien » et n'intègre pas des activités plus occasionnelles mais qui peuvent être très importantes pour les usagers.

L'usage de la marche à pied et du vélo sont logiquement particulièrement élevés au centre ville (un déplacement sur trois à pied et 14 % à vélo), tandis qu'ils sont beaucoup plus réduits en périphérie (en seconde couronne, la part modale de la marche est de l'ordre de 15 % et celle du vélo de l'ordre de 5 %). Cette densité urbaine est le premier des facteurs explicatifs de l'importance de l'usage des modes actifs, usage qui varie du simple au double selon les secteurs.

Ces données issues de l'enquête ménages déplacements menée en 2009 (non seulement sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg mais plus largement à l'échelle du département du Bas Rhin), illustrent bien ces différenciations territoriales dans l'usage des modes actifs.

CARTE N°18 : **Répartitions modales de la marche et du vélo dans l'Eurométropole de Strasbourg en 2009**



Source : Enquête Ménages Déplacements 2009

Seule exception, le faible usage du vélo dans les quartiers Ouest de Strasbourg qui connait encore quelques discontinuités :

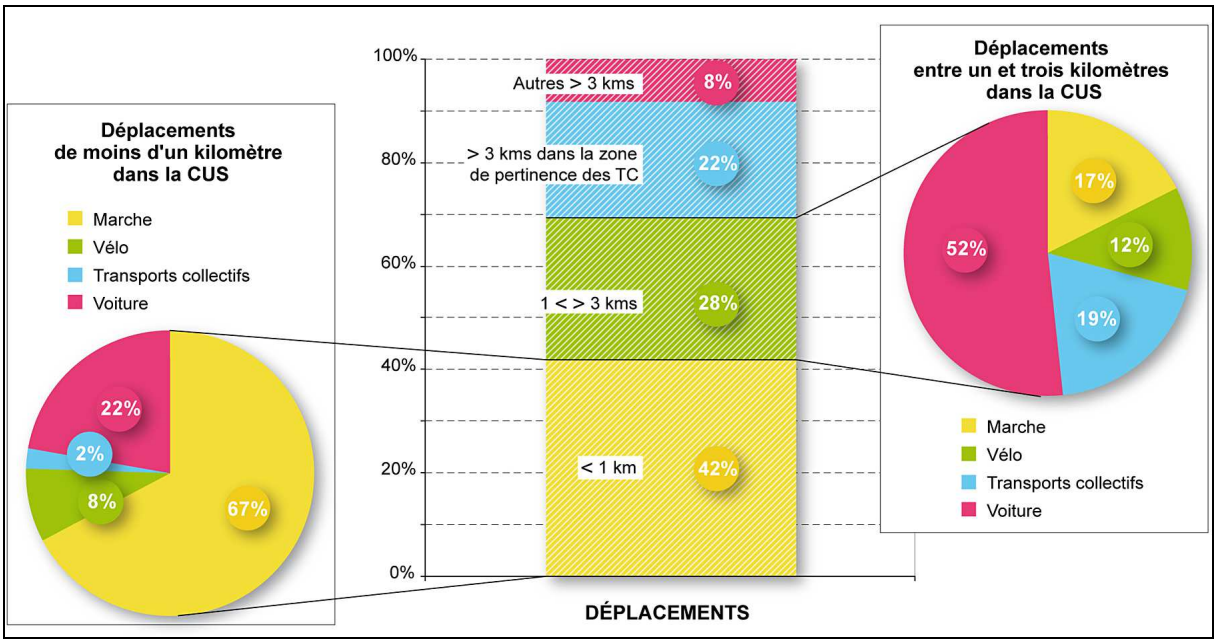
- un réseau cyclable morcelé sur ces territoires et une rupture urbaine forte avec le centre ville,
- des populations plus défavorisées qui sont plus utilisatrices des transports en commun que du vélo.

Ces résultats restent très positifs à l'échelle nationale, en terme d'usage de la marche à pied et surtout du vélo, puisque l'Eurométropole de Strasbourg est - et de loin - l'agglomération la plus cyclable de France. Pour autant, quand on rappelle que 70 % des déplacements se font à moins de 3 kilomètres du domicile, il semble que l'usage des modes actifs pourrait être encore plus élevé et atteindre les niveaux connus dans les grandes métropoles européennes cyclables (Copenhague, Amsterdam....).

Ainsi, sur les déplacements inférieurs à un kilomètre, la marche à pied pourrait être utilisée de manière systématique (pour les personnes en bonne santé). Or, sur ce type de déplacements, la marche à pied est certes utilisée dans deux tiers des cas mais la voiture est également utilisée dans près d'un quart des déplacements.

Entre un et trois kilomètres, dans ce qui est le « domaine de pertinence du vélo », on constate que le potentiel de croissance de ce mode est encore bien plus important. En effet, concernant le «domaine de pertinence du vélo», plus d'un déplacement sur deux est effectué en voiture, tandis que la bicyclette ne représente que 12 % sur ces distances.

GRAPHIQUE N°6 : **Répartition des déplacements en fonction de la distance et répartition modale des déplacements de moins de trois kilomètres pour les habitants de l'Eurométropole de Strasbourg**



Source : Enquête Ménages Déplacements 2009

Différents éléments peuvent expliquer cet écart entre un potentiel cyclable important et un usage du vélo qui reste largement en deçà. D'une part, culturellement, il continue d'exister des réticences à l'usage de la bicyclette : sociales mais aussi liées à une perception d'une pratique peu confortable (température, pluie, obscurité, sentiment de dangers et de sécurité), sont autant de freins à l'usage du vélo). D'autre part, certains choix en matière de politique d'aménagement et de déplacements peuvent avoir un impact réduisant la possibilité même de vivre dans la proximité pour les habitants :

- **l'offre en stationnement automobile** : les pratiques de stationnement sont un des leviers les plus puissants du choix modal. Quand il est facile de stationner, au départ comme à l'arrivée, y compris sur de très faibles distances, la voiture sera souvent privilégiée.

  En outre, plus l'espace dédié au stationnement est important, plus il y a de chances qu'il soit pris aux dépens des modes actifs, ce qui limite donc l'attractivité de ces espaces pour les piétons et les cyclistes. L'offre de stationnement automobile est donc directement liée à la fois à la qualité des espaces publics mais aussi à la qualité des aménagements piétons et cyclables (et à l'offre de stationnement vélo).
- **impasses et forme du réseau de voirie adaptée ou non à la proximité** : de nombreuses extensions urbaines sont organisées de manière à minimiser le coût de la voirie dans le programme, ce qui implique parfois des choix de système de voiries faiblement connectées et peu maillées. A ce titre, le nombre élevé d'impasses dans la plupart des communes de la métropole allonge « artificiellement » un certain nombre de déplacements et les rend ainsi plus attractifs en voiture qu'en modes actifs. Les cheminements piétons/cycles régulièrement créés visent à limiter les effets de ces choix de voirie.

2. LES MODES MOTORISÉS : DES PERFORMANCES INÉGALES SELON LES MODES ET LES TERRITOIRES

Si une part importante des déplacements pourrait être réalisée à pied ou à vélo, certains nécessitent l'utilisation de modes motorisés et plus particulièrement de la voiture ou des transports en commun. Ce résultat est largement une des conséquences de la sectorisation de la ville qui conduit notamment à l'augmentation des distances entre le domicile et le travail. Ainsi, entre 1975 et 1999, les distances entre domicile et travail des alsaciens ont été multipliées par deux.

Les relations domicile-travail restent importantes sur les relations de plus longue distance

La plupart des déplacements domicile-travail, exception faite de ceux des habitants de Strasbourg, dépassent la dimension communale et s'intègrent à une échelle plus large, impliquant de nombreux déplacements complémentaires. En effet, les actifs occupés qui habitent et travaillent dans la même commune ne représentent que 43% des habitants d'Illkirch-Graffenstaden, un tiers des habitants de Schiltigheim et de la Wantzenau, un quart des habitants de Geispolsheim, Vendenheim, Bischheim, Entzheim, Fegersheim, et Lingolsheim. Pour les autres communes de l'Eurométropole, généralement de seconde couronne, la proportion d'actifs occupés travaillant dans leur commune de résidence est encore plus faible.

S'ils travaillent de moins en moins dans leurs communes de résidence, les actifs occupés exercent leur activité majoritairement à Strasbourg. Pour toutes les communes de la métropole, Strasbourg est la première destination des actifs occupés. 67 % des habitants de la métropole, ayant un emploi, l'exercent à Strasbourg. Les deux autres principaux pôles sont Illkirch-Graffenstaden et Schiltigheim (7 % chacun).

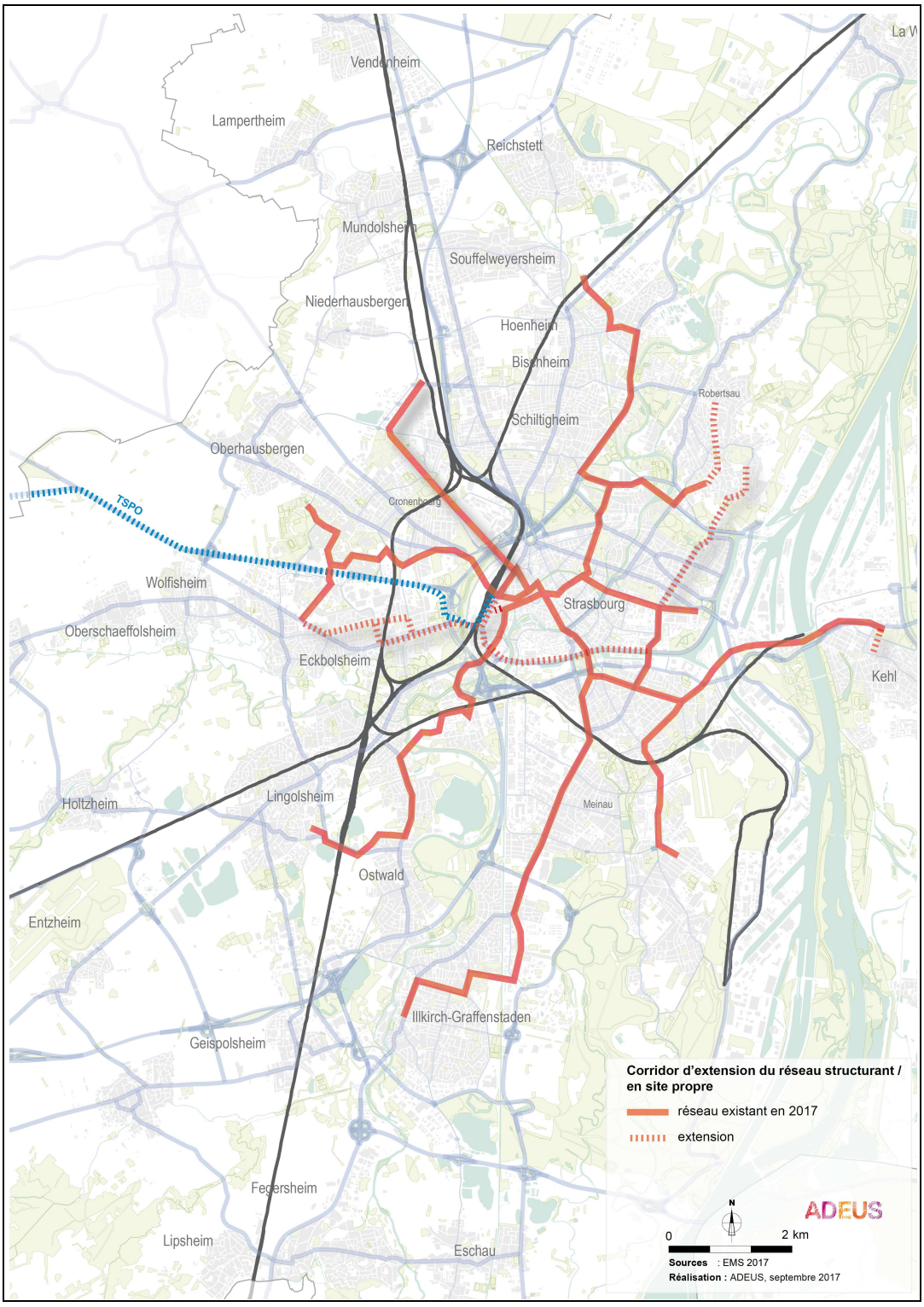
Dans une logique de réponse à une demande majoritaire de déplacements, les politiques d'offre de transport en commun ont donc logiquement privilégiées une réponse à travers des lignes de transports collectifs à haute fréquence (tramway et bus) orientées majoritairement vers Strasbourg et desservant également Schiltigheim et Illkirch-Graffenstaden.

La sectorisation et la spécialisation de la ville ont donc impliqué la nécessité de se déplacer sur des distances importantes, entre communes ou quartiers. C'est pour répondre à ce besoin que, dès les années 90, l'Eurométropole de Strasbourg s'est lancée dans une politique ambitieuse des déplacements visant à limiter l'usage de la voiture au profit des alternatives à celle-ci, notamment le tramway.

2.1. SE DÉPLACER EN TRANSPORTS EN COMMUN... EFFICACE DANS LA PREMIÈRE COURONNE

35 ans après la fermeture de la dernière ligne du tramway historique de Strasbourg, un nouveau réseau s'est développé à partir de 1994. En 1994, la première ligne de tramway (ligne A), d'une longueur de 9.8 km a été mise en service entre Hautepierre et Baggersee. Elle a été prolongée de 2,7 km en 1998 vers Illkirch Lixenbuhl. En 2000, les lignes B et C, d'une longueur totale de 12,5 km ont permis de relier le quartier de l'Elsau à l'Ouest, d'une part à l'Esplanade et notamment à son Campus Universitaire et d'autre part à la commune d'Hoenheim. En 2007 et 2008, 13,6 km d'extensions ont été réalisées permettant de rejoindre les communes de Lingolsheim et d'Ostwald à l'Ouest, le quartier de la Robertsau et les institutions européennes au Nord, le quartier du Neuhof au Sud. En outre, ces extensions ont permis la création d'un premier maillage du réseau tramway, permettant à certaines lignes de ne plus obligatoirement passer par le noeud central de la place de l'Homme de Fer (notamment la ligne E entre la Robertsau et Baggersee), permettant de redonner davantage de « souplesse » au fonctionnement du système des transports en commun. En 2014, la ligne A a été prolongée de 0.9 km en direction de «Parc des Sports» à Strasbourg - Hautepierre, et la ligne D, de 0.8 km en direction de «Poteries» à Strasbourg - Koenigshoffen. En 2017, la ligne D a été prolongée de 2.7 km vers le «Port du Rhin» et la ville allemande de Kehl (à hauteur de sa gare).

CARTE N°19 : **Le réseau tramway de 2017 tel que défini dans le cadre du Schéma Directeur des Transports Collectifs 2025**

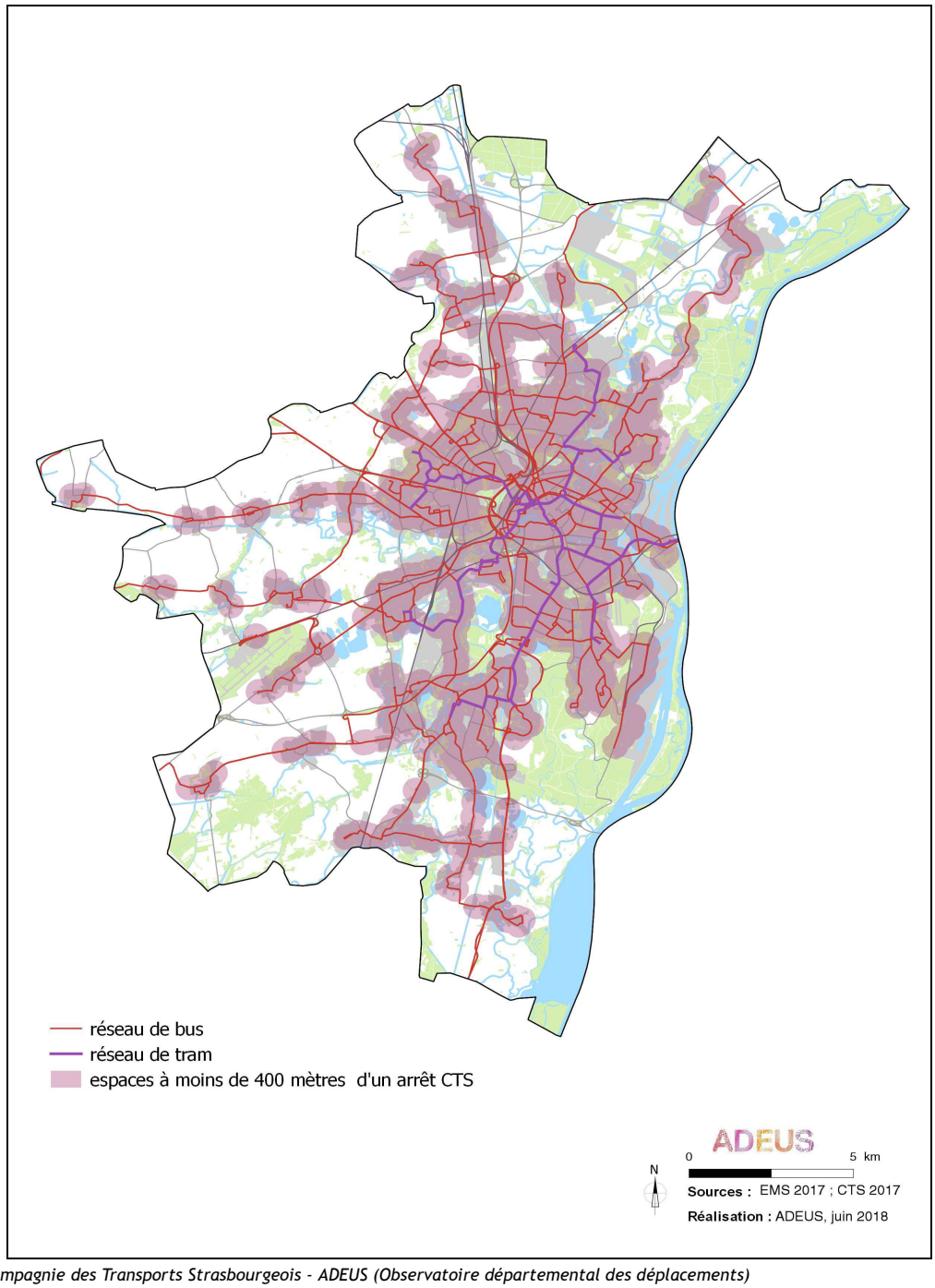


Source : Schéma Directeur des Transports Collectifs 2025

Au-delà des infrastructures en site propre, il est important d'offrir aux usagers un réseau complet, basé également sur des lignes de bus, permettant une bonne desserte de l'ensemble du territoire. Avec les lignes de bus existantes, la couverture géographique du territoire par le réseau de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS) est dorénavant très performante, puisqu'on peut estimer qu'une très grande majorité de la population et des emplois de la métropole se situe à moins de 400 mètres d'un arrêt de bus ou de tramway. On estime ainsi qu'environ 94 % de la population et 90 % des emplois de la métropole sont situés à moins de 400 mètres d'un arrêt de bus ou de tramway (cf. carte ci-après).

Pour autant, cette réalité ne doit pas occulter que les niveaux d'offres restent très différenciés sur le territoire et que la présence d'un arrêt de transports en commun à proximité de son domicile ne garantit ni une fréquence de desserte élevée, ni que les destinations desservies soient celles incluses dans le territoire de vie de l'habitant.

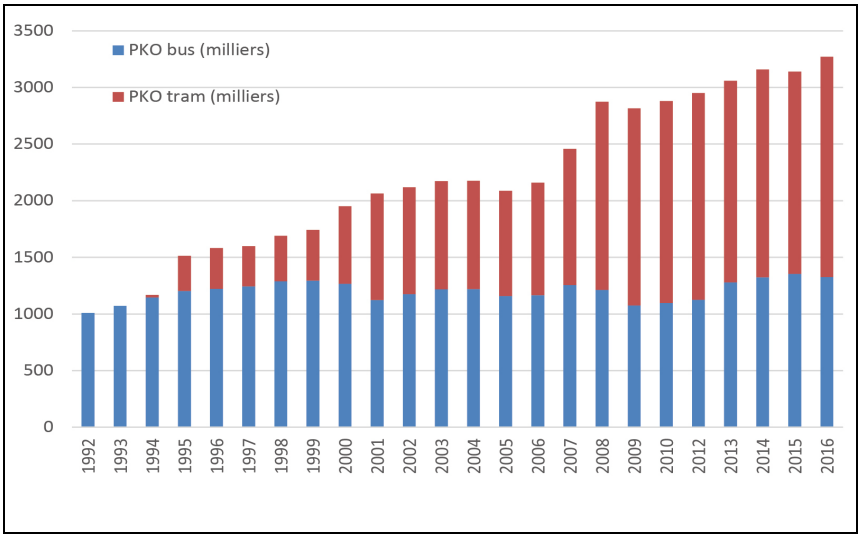
CARTE N°20 : **Couverture du réseau de transports en commun de l'Eurométropole de Strasbourg**



Source : Compagnie des Transports Strasbourgeois - ADEUS (Observatoire départemental des déplacements)

Avec le développement du tramway, c'est donc l'ensemble de l'offre en transports collectifs qui s'est accrue, permettant d'améliorer les liaisons entre différents territoires, notamment en première couronne. Le nombre de « places-Kilomètres-Offertes » (pKO, qui est un indicateur agrégeant à la fois les kilomètres parcourus par les différentes lignes et la capacité de chacune de ces lignes) a été multiplié par près de trois entre 1992 et 2013 (+ 203 %), traduisant bien cette augmentation majeure de l'offre, qui fait aujourd'hui du réseau urbain de l'Eurométropole l'un des plus performants de France.

GRAPHIQUE N°7 : **Offre en transports en commun dans l'Eurométropole de Strasbourg depuis 1992, mesurée par les millions de « places Kilomètres Offertes »**[5]



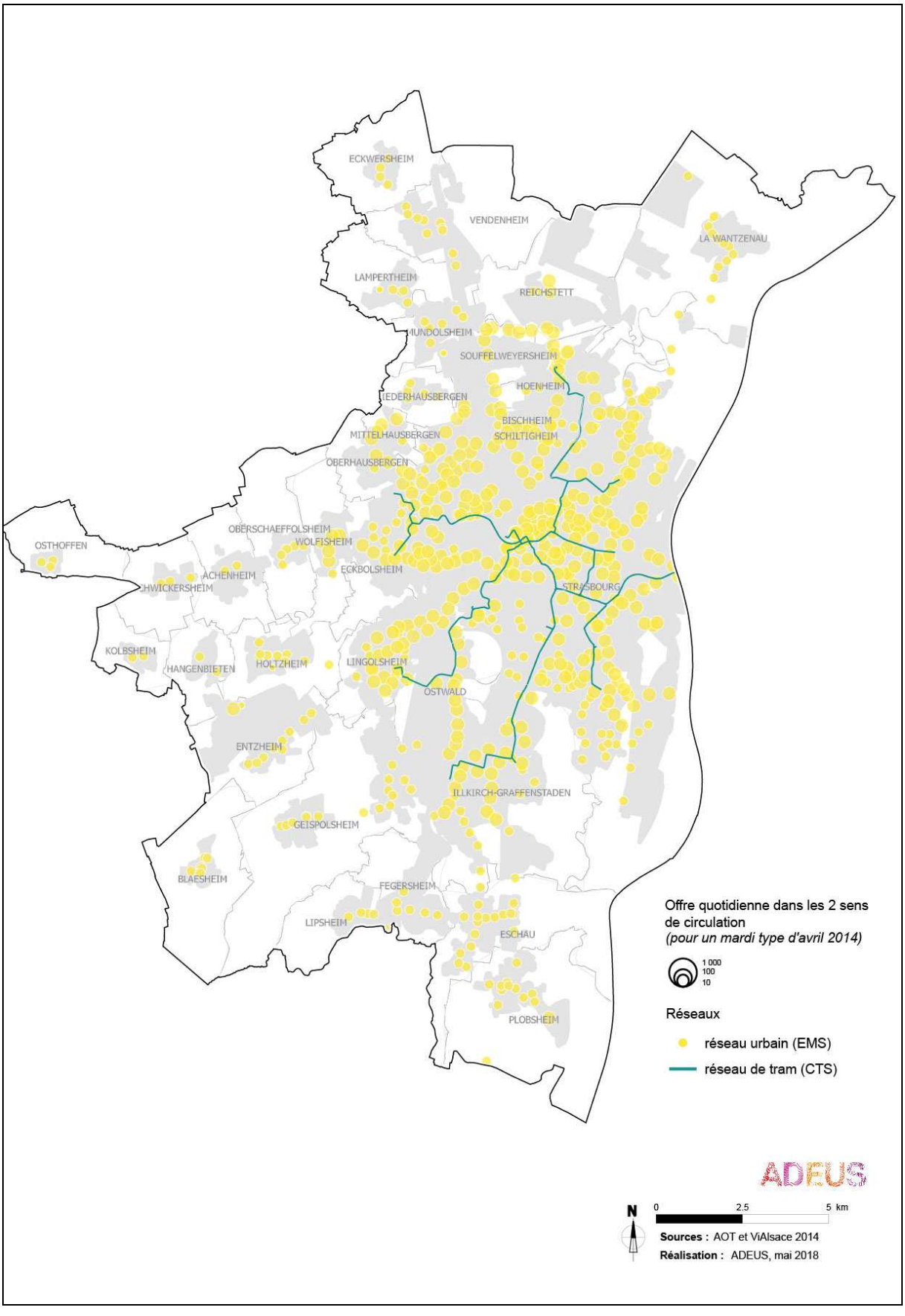
Source : CTS 2017

Il convient de noter que si les lignes de tramway ont remplacé sur le territoire d'anciennes lignes de bus, l'offre totale en bus n'a pas ou peu diminué pour autant. Celle-ci a en effet été redistribuée sur le territoire, notamment dans d'autres secteurs anciennement beaucoup moins bien desservis. De ce point de vue, la mise en place du tramway a permis non seulement d'améliorer l'accessibilité des secteurs directement desservis mais aussi de l'ensemble du territoire de l'Eurométropole qui a bénéficié d'un report de l'offre en bus.

Par ailleurs, l'offre en transport urbain est transfrontalière, puisqu'il existe une ligne de tramway performante permettant de relier le centre-ville de Strasbourg à celui de Kehl.

5. Les «places kilomètres offertes» sont un indicateur agrégé, déterminé comme le produit de la capacité du véhicule utilisé (places assises et debouts) par le nombre de kilomètres commerciaux. L'offre ici calculée correspond à la somme des pKO pour l'ensemble des véhicules du parc de la Compatnie des Transports Strasbourgeois.

CARTE N°21 : **Offre en transports en commun (niveau de service) dans l'Eurométropole de Strasbourg**



Suivant les territoires, le niveau d'offre en transports en commun, mesuré par le nombre de passages par jour, montre de grandes disparités délicates à quantifier mais qui sont pour autant structurellement très fortes :

- le centre ville élargi dispose des fréquences de passage les plus élevées, avec une forte densité d'arrêts de bus et de tramway. Son accessibilité en transports en commun peut être qualifiée d'excellente ;
- en première couronne, l'offre se concentre sur les grands axes radiaux et notamment aux noeuds de correspondance entre bus et tramways. La mise en réseau des lignes de tramway et de lignes structurantes (type L1) conduit ces territoires à être bien desservis vers l'ensemble de la première couronne, ainsi que vers les territoires voisins en seconde couronne ;
- en seconde couronne, l'offre en transports en commun reste réduite et limitée aux artères principales des communes. Elle est principalement orientée vers la desserte du centre ville, ainsi que vers les secteurs de première couronne directement limitrophe.

Ces résultats sont à mettre en regard avec les densités de ces différents territoires, les niveaux de desserte offerts par la CTS étant très liés aux potentiels de déplacements et donc aux potentiels d'emplois et de population sur le territoire, ainsi qu'aux migrations pendulaires et aux contraintes budgétaires que posent l'exploitation d'un réseau de transports collectifs performant (voir encadré ci-après).

Les contraintes budgétaires du système de transports collectifs

(source : Diagnostic du PDU - 2013)

Le budget du système de transports collectifs s'équilibre à 146 M€ en 2016. Les dépenses se composent d'une part du coût d'exploitation (126 M€ en 2016) qui suit une tendance croissante du fait des salaires et des indexations, et d'autre part des charges liées aux investissements antérieurs (19 M€ en 2016) tendance décroissante à réseau constant liée au remboursement des emprunts ainsi qu'au renouvellement depuis 2009 induit par le vieillissement du réseau.

Les recettes se composent d'une part des recettes commerciales (48.8 M€ en 2016) dépendant de l'évolution de la fréquentation et des tarifs, et d'autre part d'une contribution annuelle d'exploitation versée par la collectivité (110 M€ en 2016) financée à hauteur d'environ 98 millions par le versement transport (entreprises).

Ces éléments financiers posent la question récurrente du financement du réseau de transport collectif et des faibles marges de manoeuvre dont dispose la collectivité pour poursuivre le développement de son réseau.

Il est à noter que la question du financement des réseaux de transports collectifs n'est pas propre à l'Eurométropole de Strasbourg. Dans une étude publiée en septembre 2007, le Groupement des Autorités Organisatrices de Transport indiquait que les réseaux de transport en commun en site propre (tramway notamment) avaient connu une augmentation de leurs coûts de plus de 5 % par an de 1995 à 2005, inflation déduite. La hausse des recettes commerciales est en général restée au niveau de l'inflation. De plus, il a été constaté un fort désengagement de l'Etat dans le financement des transports publics locaux. Ainsi, les autorités organisatrices ont du fortement mobiliser leur budget propre pour financer le transport. C'est pourquoi, celui-ci a augmenté en moyenne de plus de 8 % par an sur cette période.

De ce fait, l'augmentation du budget transport des collectivités ne pourra plus croître à des rythmes aussi élevé, ce qui implique des marges de manoeuvre financières plus réduites.

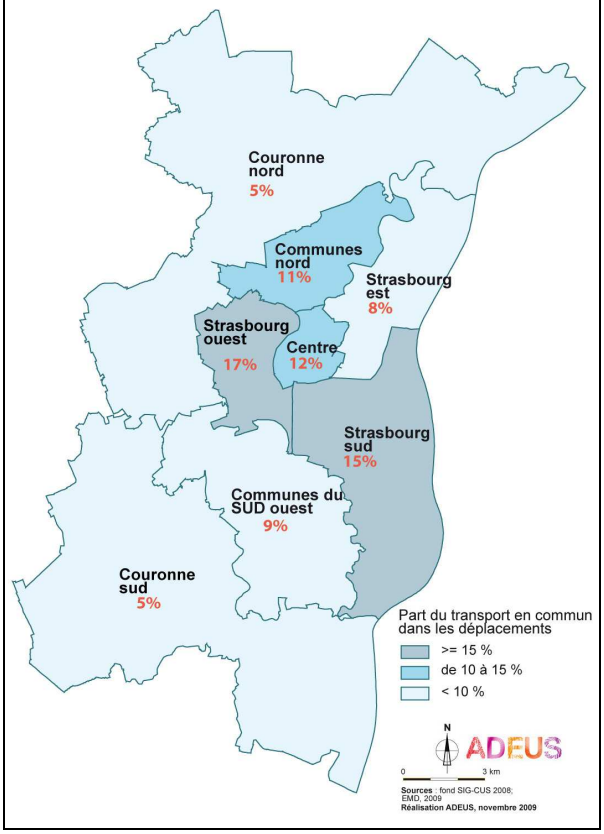
Le développement progressif d'un réseau de tramway performant, associé à l'amélioration de l'offre bus, a abouti à une forte croissance de l'usage, qui a crû de 176 % entre 1992 et 2016. Le nombre de voyages sur le réseau est ainsi passé de 42 millions à 116 millions par an. En 2016, un habitant de la métropole a effectué en moyenne 246 voyages sur le réseau CTS. Ces résultats positionnent la métropole parmi les collectivités les plus exemplaires de France, tant dans les volumes de déplacements effectués en transports en commun que dans les parts modales de ceux-ci dans le total des déplacements.
Ainsi, là, où en 1988, un habitant de la métropole ne faisait qu'en moyenne 7,4 % de ses déplacements en transports en commun, cette proportion est passée à 8,7 % en 1997 et surtout à 12,5 % en 2009.

Pour autant, la part modale des transports en commun est très différente suivant les territoires de la métropole. Dans les secteurs denses et bien desservis, elle dépasse largement les 10 %, tandis qu'elle ne reste aux environs de 5 % en seconde couronne.

Ce résultat traduit une double réalité de la seconde couronne :

- ce sont des secteurs peu denses où il est très coûteux pour la collectivité de développer une offre de transports en commun de qualité compte tenu des faibles potentiels de population et d'emplois présents ;
- ce sont aussi des secteurs où la contrainte sur la voiture (notamment à travers le stationnement) est également plus faible qu'en première couronne et surtout qu'au centre-ville, rendant l'usage de la voiture d'autant plus attractif comparativement aux transports collectifs.

CARTE N°22 : **Usage des transports en commun urbains en 2009**



2.2. SE DÉPLACER EN VOITURE... ENCORE LA RÈGLE

Si un réseau de transports en commun pour se développer nécessite de forts investissements, le réseau routier, lui, est beaucoup plus constitutif de la ville, puisqu'à chaque extension urbaine correspond une création de voirie. De ce fait, le réseau de voirie existant est directement hérité du mode d'urbanisation retenu. A titre d'exemples, on peut retenir :

- un réseau très hiérarchisé dans les « quartiers allemands » (la Neustadt), passant du boulevard dépassant les trente mètres de large à des rues environ deux fois plus étroites ;
- un réseau centré sur les grandes et larges radiales dans les faubourgs, qui étaient (et sont encore) les principaux axes d'accès au cœur de la métropole ;
- un réseau souvent moins hiérarchisé, notamment dans les extensions urbaines récentes de première et seconde couronne, où les impasses de lotissement sont parfois aussi larges que les voies de distribution.

Source : Etude de hiérarchisation du réseau viaire sur le périmètre de la Communauté Urbaine - CUS - PTV France - Décembre 2010

La hiérarchie du réseau routier, essentiellement orientée sur les transports, doit également intégrer l'environnement urbain direct. Ainsi, en milieu bâti, pour le réseau hyper-structurant, éloigner les bâtiments de la voirie est indispensable tant pour des raisons environnementales (pollution de proximité) et de bruit, que de sécurité routière. En revanche, pour les voies structurantes d'agglomération et de distribution, une forme urbaine basée sur des bâtiments de plusieurs étages contribuera à renforcer la lisibilité du niveau du réseau. Cette hiérarchisation est explicitée dans le POA déplacements.

Par ailleurs, il existe fréquemment un décalage entre la fonction des différentes voies et leurs caractéristiques géométriques. On peut notamment citer :

- pas ou peu de continuité dans les largeurs de voirie. Cette absence de continuité gêne la lisibilité d'un réseau structurant ;
- absence de rapport entre la largeur de la voie et le trafic qu'elle supporte. Ainsi, certains axes comme la départementale 63 supportent un trafic routier important sans disposer d'une largeur de voie supérieure aux autres voiries qui l'entourent ;
- absence de rapport entre la fonction de la voie et le tissu bâti qui l'entoure. Dans plusieurs cas d'extensions urbaines, notamment de lotissement, une seule voie permet la desserte du quartier… assurant de fait cette fonction de distribution. Pour autant, le tissu bâti autour de cette voie est souvent identique au reste du quartier, niant ainsi le caractère structurant de la voirie et conduisant à des conflits entre d'un coté la perception visuelle d'une voie qui a toutes les caractéristiques d'une voie de desserte de lotissement et de l'autre la fonction réelle de la voie qui est bien de distribuer les flux du quartier et de leur permettre de rejoindre un réseau structurant d'agglomération.

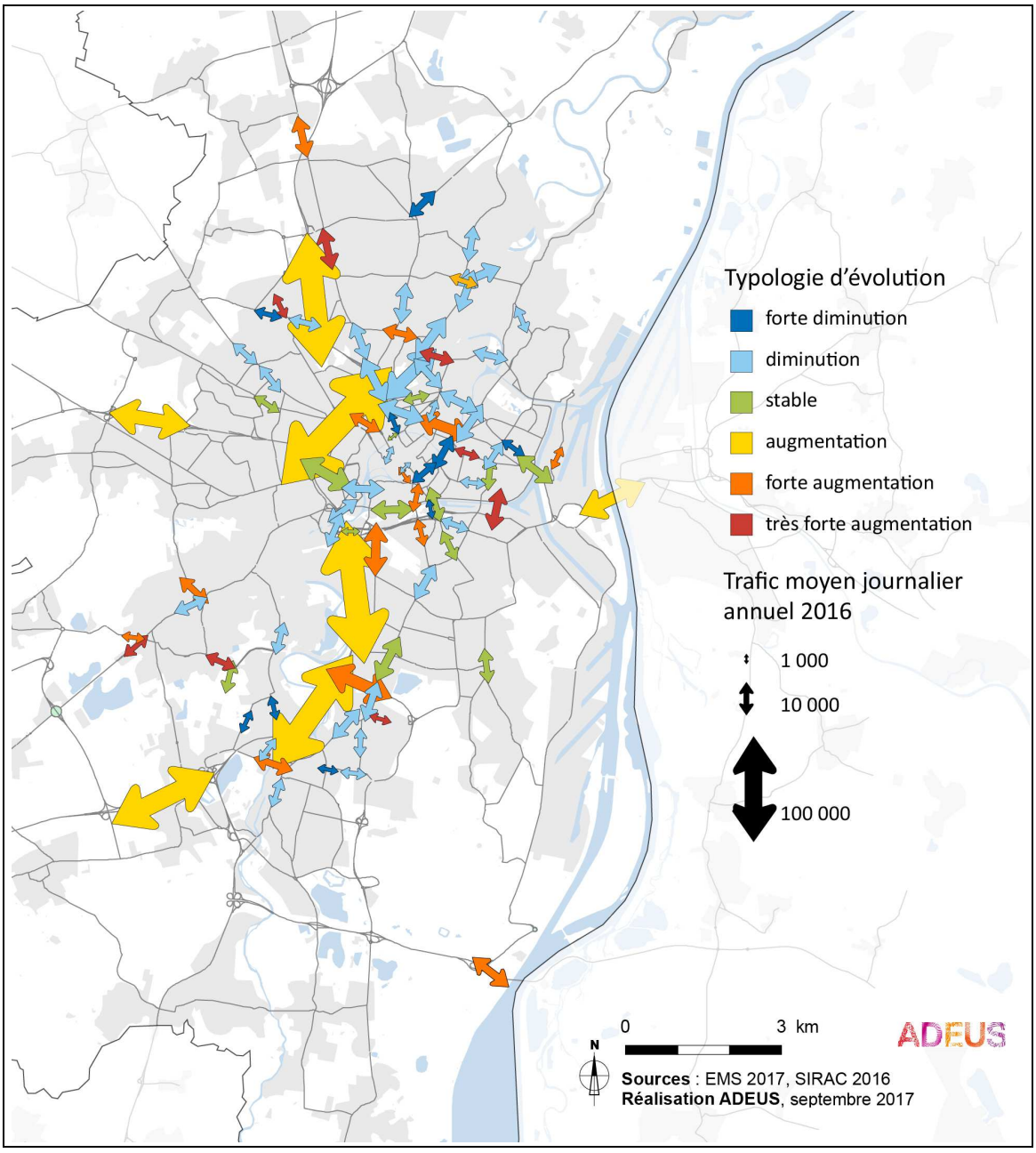
Les trafics les plus importants s'observent sur l'A35 à hauteur de Strasbourg avec plus de 160 000 véhicules/jour au niveau de Cronenbourg. C'est l'une des autoroutes françaises où le trafic est le plus important. Ceci s'explique par le fait que cette autoroute répond à plusieurs types de déplacements distincts. En effet, elle accueille à la fois le trafic de transit (environ 10 %), le trafic d'accès à l'Eurométropole depuis l'extérieur de la métropole (45 %) mais elle sert aussi de colonne vertébrale à de nombreux déplacements internes à la métropole (45 %). Cette importance est renforcée par son rôle privilégié dans l'accès au centre-ville. (*Cf. Partie C-III. 2.2.4*). Notons néanmoins qu'après une dizaine d'années sans réelle augmentation, le trafic routier sur l'A35 réaugmente depuis 2012 (environ 1 à 2 % par an).

Les voies d'accès à Strasbourg comme la RD 1004 ou la RD 1083 connaissent également des trafics élevés, respectivement de plus de 20 000 véhicules/jour (entre Marlenheim et Wasselonne) et 40 000 véhicules/jour (à Ichtratzheim). Au-delà des problèmes de fonctionnement général de l'agglomération que pose la congestion, ces trafics élevés, quand ils traversent des villages ou des quartiers d'habitation génèrent des nuisances pour la qualité de vie des riverains. Ce constat s'aggrave encore quand le trafic est supporté par une voie dont ce n'est pas la vocation première.

Côté Rhin, il n'existe que deux franchissements routiers majeurs permettant de rejoindre l'Allemagne en voiture : le pont de l'Europe entre Strasbourg et Kehl, souvent saturé, qui permet de rejoindre directement le réseau autoroutier allemand et le Pont Pflimlin au Sud. Au Nord, il faut rejoindre Gambsheim pour pouvoir franchir le fleuve.

A l'échelle du centre de Strasbourg, les plus gros volumes de trafic s'observent d'une part sur la ceinture des boulevards qui joue un rôle de distribution des flux routiers à l'échelle de l'ensemble du centre et, d'autre part, sur les principales voies d'accès au centre, notamment dans des tissus de faubourg (Route de Bischwiller, de Brumath et avenue Mendes France au Nord, Route d'Oberhausbergen, de Mittelhausbergen, des Romains et de la Montagne Verte à l'Ouest et avenue de Colmar et route du Polygone au Sud).

CARTE N°23 : **Evolution des trafics par jour dans l'Eurométropole de Strasbourg (2012-2016)**



En terme d'évolution du trafic routier dans la métropole, la majorité des points ayant fait l'objet de comptages routiers montre une diminution ou une stagnation du trafic, notamment au centre de Strasbourg et sur les grandes radiales. Ce résultat est naturellement à mettre en parallèle avec l'augmentation importante de l'offre en transports en commun qui est intervenue sur ces périmètres. Pour autant, on recense certaines hausses de trafic, ponctuellement importantes, notamment en première et seconde couronnes, tout particulièrement sur des liaisons périphériques.

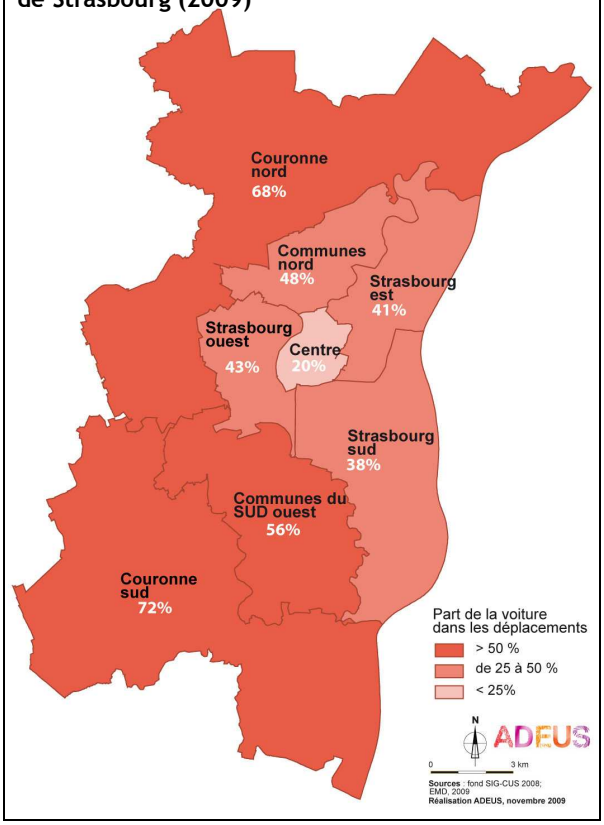
L'enquête ménages déplacements réalisée en 2009 confirme néanmoins cette nette tendance à la diminution de l'usage de la voiture. En 1997, 53 % des déplacements des habitants de la métropole se faisaient en automobile. Cela ne représente plus que 46 % en 2009. Ce report modal a profité à part presqu'égale aux transports en commun d'une part et aux modes actifs d'autre part.

Malgré le développement important de l'offre en transports en commun, la voiture reste le mode le plus utilisé par les habitants de la métropole (dans 46 % des cas en 2009) pour se déplacer.

Il convient de rappeler que structurellement, avec l'augmentation de la population, si la mobilité individuelle reste stable, le nombre total de déplacements à gérer par la collectivité augmente. La tendance naturelle des flux routiers aurait donc due être à la croissance. La diminution globale observée des trafics ces dernières années (tant dans les comptages que dans les enquêtes ménages déplacements réalisées) est donc un phénomène fragile qui s'explique de deux manières :

- d'une part une diminution du nombre de déplacements quotidiens (tous modes) réalisés par les habitants de la métropole (passant d'une moyenne de 4,5 déplacements par jour à 3,8 en dix ans) ;
- d'autre part le report modal observé depuis la voiture vers d'autres modes alternatifs (transports en commun, mais aussi vélo).

CARTE N°24 : **Part modale de la voiture dans le total des déplacements des habitants de l'Eurométropole de Strasbourg (2009)**



Les disparités territoriales mesurées dans l'évolution des trafics se retrouvent également dans l'usage qui est fait de la voiture selon les territoires. En seconde couronne, la voiture reste un mode très majoritaire utilisé dans plus de deux déplacements sur trois. Dans les communes de première couronne et les faubourgs, elle est moins utilisée, environ une fois sur deux. Dans les quartiers strasbourgeois, cette proportion diminue encore pour atteindre un déplacement seulement sur cinq en voiture dans le centre ville de Strasbourg.

2.3. LE STATIONNEMENT ET L'INTERMODALITÉ

2.3.1. Le stationnement automobile

Le stationnement des voitures est une problématique complexe qui répond à plusieurs enjeux et dont l'impact sur l'attractivité de l'agglomération est important. En effet, il est à la fois :

- Une composante de l'offre automobile au même titre que la route : tout déplacement en voiture commence et se termine par un stationnement. La plus ou moins grande facilité à trouver une place influe sur le choix d'utiliser ou non la voiture. Agir sur le stationnement (notamment en le régulant) permet d'influer sur le choix du mode de transport et d'encourager l'usage des

transports collectifs ou des modes actifs. C'est donc aussi un outil de la politique des déplacements et du PLUi.

- Un élément d'attractivité et de développement économique des communes : des capacités de stationnement adaptées doivent donc être garanties à la fois pour les résidents et pour les activités des communes, notamment les commerces. Agir sur le stationnement et sa réglementation permet d'influer sur le type d'usages des places de stationnement et donc sur le type d'usagers pour lesquels on souhaite privilégier l'offre de stationnement : résidents, clients, visiteurs, pendulaires...
- Une composante du paysage et de l'environnement urbain car il occupe en partie l'espace public, une voiture étant immobile la grande majorité du temps. Agir sur le stationnement permet d'influer sur la qualité du cadre de vie des habitants en limitant l'espace occupé par la voiture là où elle rend difficile d'autres usages.

La demande en stationnement des habitants

La demande en stationnement des habitants de l'Eurométropole de Strasbourg est très différente selon les différents territoires. Le taux de motorisation (nombre de voitures possédées en moyenne par ménage) varie en effet dans un rapport de un à trois :

- il est de 0,63 voiture par ménage dans le centre-ville strasbourgeois, où la voiture n'est utilisée que dans 20 % des cas,
- il est de 0,92 voiture par ménage dans le reste de Strasbourg, où la voiture n'est utilisée que dans 41 % des cas,
- il est de 1,08 voiture par ménage dans la première couronne, où la voiture est utilisée dans 52 % des cas,
- il atteint 1,58 voiture par ménage dans la seconde couronne, où la voiture est utilisée dans 71 % des cas.

Notons qu'il n'y a aucune commune où le taux de motorisation par ménage est supérieur à 2.

Néanmoins, derrière ces moyennes se cachent parfois des conflits d'usage, notamment :

- quand les places de stationnement sur le secteur privé ne sont pas utilisées, le stationnement automobile est généralement transféré sur l'espace public ce qui peut poser des conflits quand il n'a pas été conçu dans cette optique.
- au cours de la vie d'un ménage, il y a une période, assez courte où les enfants sont majeurs et habitent encore chez leur parent. Durant cette période, un ménage peut parfois posséder plus de deux voitures. Si les caractéristiques des ménages sont homogènes, cela peut aboutir à une sous évaluation ponctuelle de l'offre en logement et à des conflits d'usage.

Source : EMD 2009

L'offre en stationnement se dissocie entre d'une part le stationnement privé, souvent issu des normes de stationnement imposées par les documents d'urbanisme et sur lequel la collectivité n'a que peu de connaissance et d'autre part le stationnement public. Celui-ci prend plusieurs formes, notamment le stationnement libre ou régulé sur voirie mais aussi les parcs de stationnement en ouvrage.

Concernant le stationnement régulé, il est principalement présent dans le centre de Strasbourg mais également dans certaines communes limitrophes comme Schiltigheim. Au total, plus 14 300 places de stationnement sont payantes. Il permet, en limitant la durée possible de stationnement, d'organiser la « rotation » des voitures sur ces places et d'éviter que des voitures ne restent toute la journée au même endroit, acccentuant ainsi la pression sur le stationnement. Seuls les résidents avec un titre de stationnement spécifique ont la possibilité de laisser leur voiture sur l'espace public sur une longue durée.

Concernant le stationnement en ouvrage, il existe plus de 10 000 places de stationnement dans les différents parcs de stationnement de la métropole. Ceux-ci sont tous localisés à proximité immédiate de l'hypercentre strasbourgeois, là où la pression sur le stationnement est la plus élevée, à la fois parce que c'est le principal pôle mais également parce que l'offre de stationnement sur voirie y est plus réduite (piétonnisation, voies étroites, ...). Ils accueillent en moyenne plus de 230 000 véhicules tous les mois.

CARTE N°25 : **Les principaux parkings en ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg**

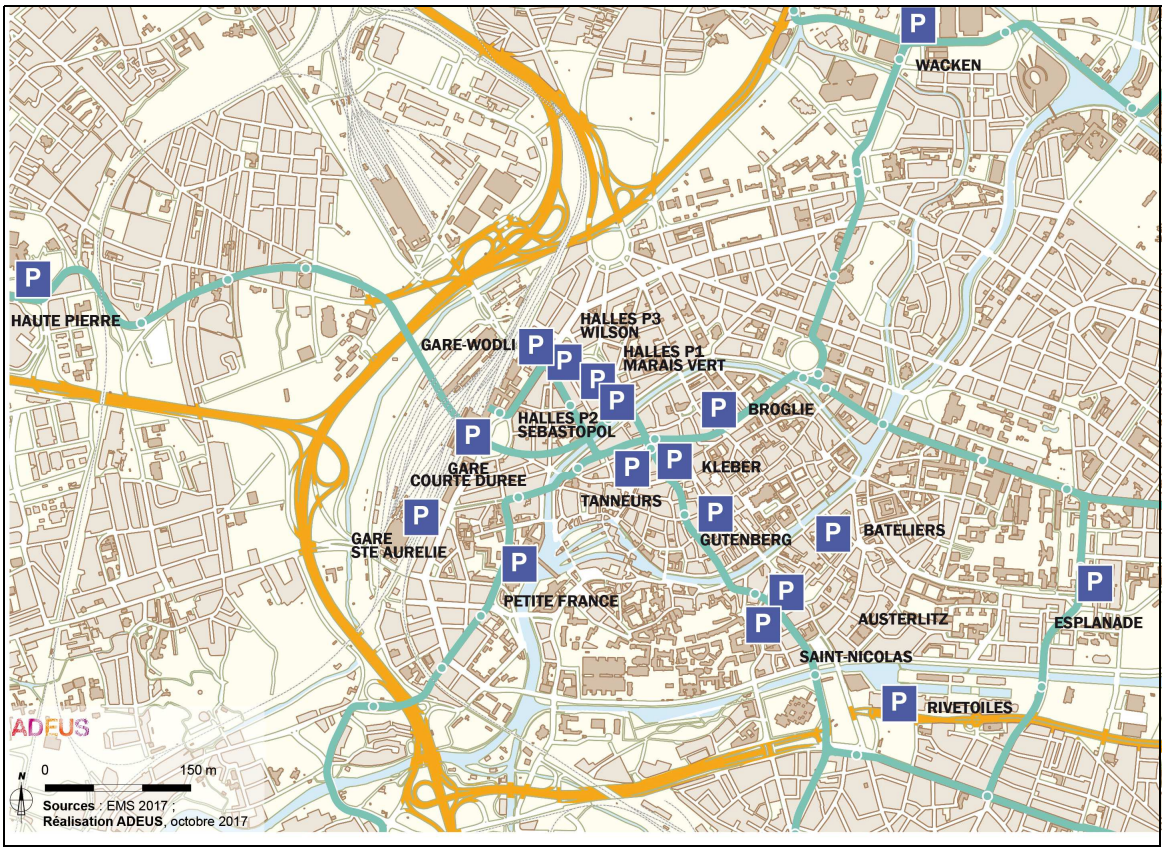


TABLEAU N°10 : **Offre et usage en stationnement dans les parkings en ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg**

	Offre[a] 2016	dont moto[b]	Usage 2013[c]
Austerlitz	482	6	266 938
Bateliers	279		62 421
Gare courte durée	188	20	623 805
Gutenberg	253	4	396 961
Halles P1, P2, P3	2566		1 000 696
Kléber	437		388 295
Broglie	445	15	114 688
Printemps	En travaux		
Gare - Ste Aurélie	734	10	96 493
Petite France	999		131 976
Tanneurs	160		92 110
Gare Wodli	955	20	223 112
Saint Nicolas	400		521 183[d]
Total	7898	75	3 918 678

a. Nombre de places de stationnement disponible par parking
b. Données 2013
c. Fréquentation annuelle horaire des parkings en ouvrage strasbourgeois
d. Données 2012

TABLEAU N°11 : **Capacité de stationnement des véhicules hybrides et électrique et de vélos dans les parkings en ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg**

	Vélo (2016)	Véhicules hybrides et électriques (2016)
Austerlitz	180	2
Bateliers	0	2
Gare courte durée	850	0
Gutenberg	0	1
Halles P1, P2, P3	40	2
Kléber	0	4
Broglie	100	2
Printemps	En travaux	En travaux
Gare - Ste Aurélie	750	2
Petite France	0	2
Tanneurs	300	0
Gare Wodli	105	2
Saint Nicolas	40	2
Total	2365	21

L'offre globale en stationnement est globalement suffisante sur le territoire de l'Eurométropole. Néanmoins, il existe certains secteurs avec de fortes contraintes, principalement dans les quartiers centraux de Strasbourg, ainsi que, dans une moindre mesure, dans certains coeurs de communes ou de quartier. Cette contrainte ne rend pas le stationnement impossible (soit en acceptant un rabattement piéton un peu plus long, soit en stationnant dans un parking en ouvrage pour les personnes à destination du centre-ville) mais le complique. Cela aboutit, d'une part, à renforcer l'attractivité des transports en commun mais, également, dans le même temps à réduire l'attractivité, notamment résidentielle pour les familles, dans ces secteurs.

L'intermodalité concerne l'ensemble des déplacements s'effectuant avec des modes de transports différents. Ainsi, les pôles d'intermodalité sont non seulement les parkings relais mais aussi certaines gares également desservies par les transports en commun ou les parcs de stationnement vélo au droit des arrêts de tramway. L'intermodalité reste une pratique rare. Dans le Bas-Rhin, sur les 3 900 000 déplacements quotidiens, un peu plus de 100 000 sont intermodaux, soit 2,5 %. Si l'on considère qu'à l'intérieur de la métropole, les échanges entre bus et tramway ne constituent pas des déplacements intermodaux, on ne compte plus que 62 000 déplacements intermodaux représentant 1,5 % du total des déplacements.

Cette pratique est avant tout liée à l'accès à l'agglomération strasbourgeoise et concerne des déplacements sensiblement longs. Les modes les plus fréquemment associés sont la voiture et le réseau CTS, d'une part, la voiture et le train, d'autre part.

L'offre intermodale la plus emblématique dans la métropole reste celle des parkings relais. Il en existe 10, permettant l'accueil de plus de 4 200 véhicules. Ces parkings permettent de stationner sur le P+R et de disposer d'un aller-retour en transports en commun pour chaque occupant du véhicule.

Compte tenu du mode de tarification, ces parkings sont financièrement particulièrement intéressants pour des ménages se déplaçant en famille et sont donc plutôt utilisés pour des déplacements « exceptionnels » du type achat en ville, déplacements qui ont lieu principalement aux heures creuses. Cela conduit à un taux de remplissage de ces parkings bien plus important le samedi (et dans une moindre mesure le mercredi) que les autres jours de la semaine.

Les usagers P+R représentent 4 à 5 % des usagers tramway et utilisent ce mode de manière très majoritaire pour rejoindre le centre-ville, puisqu'ils descendent principalement aux arrêts de tramway situés dans l'hypercentre (« Homme de Fer », « Halles », « Grand'Rue », « Broglie » et « République »).

Les utilisateurs des parkings relais font ce choix, d'abord, car ils ont la certitude de trouver une place de stationnement, ensuite, pour l'avantage financier qu'ils en retirent. Ils estiment en outre que cette intermodalité leur permet de gagner du temps et d'éviter les bouchons.
Pour autant, il existe d'importantes disparités dans l'usage qui est fait des différents parkings :

- Baggersee et Rotonde ont des taux de remplissage extrêmement élevés, où chaque place de stationnement est occupée en moyenne 3 jours sur 4,
- Rives de l'Aar, Boecklin, Hoenheim Gare et Ducs d'Alsace ont des taux de remplissage intermédiaire, chaque place étant occupée en moyenne entre 20 et 40 % des jours.
- Elsau et Krimmeri ont des usages beaucoup plus réduits.

Accidentologie : des déplacements plus sûrs mais des points de vigilance et des marges de progressions

(source : Diagnostic du PDU - 2013 et données SIRAC 2016)

Le nombre d'accidents de la circulation et de blessés a fortement baissé cette dernière décennie sur l'agglomération strasbourgeoise, malgré une légère ré-augmentation depuis 2006. Le nombre de personnes blessées est ainsi passé de plus de 1 500 en 2001 à moins de 1 000 depuis 2005. Le nombre de décès reste très fluctuant d'une année sur l'autre et le faible échantillonnage ne permet pas de tirer de conclusions. Les principales explications de ces résultats positifs sont la réduction des vitesses en ville, une meilleure prise en compte des piétons et des vélos, le traitement des points noirs identifiés, le renforcement de la réglementation, des contrôles et la lutte contre les pratiques dangereuses.

Du fait de leur forte part modale, les automobilistes sont les responsables majoritaires des accidents. Ils sont relativement moins vulnérables que les autres modes.

Les usagers des deux roues motorisées sont aussi à l'origine de nombreux accidents (dont ils sont souvent eux-mêmes victimes) malgré une très faible part modale : une meilleure compréhension de ce mode et de ses usagers semble indispensable pour endiguer ce problème.

Les vélos se caractérisent par une forte vulnérabilité au risque : 8 % des déplacements mais 15 % des blessés et 15 % des tués. La sécurisation de la pratique du vélo reste donc un enjeu d'actualité. La marche à pied est un mode « plutôt » sûr : 33 % de déplacements pour 8 % des accidents. Leur vulnérabilité reste cependant extrême, notamment pour les catégories de population les plus fragiles (enfants, seniors).

2/3 des accidents sont dus au non respect du Code de la route : on y retrouve les non respects des priorités et des feux, les dépassements et les changements de file dangereux, le non respect des distances de sécurité. En plus des pratiques ouvertement dangereuses, d'autres explications peuvent aussi être avancées comme un espace encore parfois insuffisamment lisible pour l'usager (renvoyant à la question de la hiérarchisation du réseau viaire et de la cohérence de son aménagement) ou une réglementation qui intègre encore insuffisamment les spécificités des piétons et des cyclistes, justifiant les démarches conduites ses dernières années autour du « Code de la rue ». La vitesse excessive intervient dans 28 % des accidents. Elle est à l'origine de 30 % des personnes blessées et de 35 % des personnes tuées. La vitesse excessive est particulièrement le fait de jeunes, âgés de 18 à 30 ans et notamment des jeunes hommes. L'alcool intervient dans 6 % des accidents, pour 8 % des blessés et 30 % des tués. Le problème est essentiellement masculin en particulier des sujets âgés entre 25 et 59 ans. En matière de pratique à risque, la prise de stupéfiants est également à prendre en compte : dans 8 % des accidents mortels survenus en France en 2005, 8 % des conducteurs étaient sous l'emprise des stupéfiants.

Sans surprise, les axes les plus utilisés concentrent également les accidents de circulation. Des configurations ont néanmoins été identifiées comme plus particulièrement accidentogènes : les abords de certaines écoles (eu égard à l'enjeu de vulnérabilité de l'enfant), certaines discontinuités du réseau cyclable à fort trafic automobile (boulevards), certains franchissements piétons insuffisamment sécurisés, certains passages à niveaux identifiés comme « préoccupants » par SNCF Réseau.

Enfin, les derniers chiffres disponibles en 2016 faisaient état de 539 accidents ayant entrainé 652 blessés et 9 victimes tuées (4 cyclistes,1 piéton, 3 automobilistes, 1 usager 2 Roues Motorisées). Parmi les victimes blessées (652), la répartition entre mode était la suivante :

- 129 piétons,
- 126 cyclistes,
- 104 usagers 2 Roues Motorisées,
- 283 automobilistes,
- 3 conducteurs Poids-Lourd,
- 3 usagers transport en commun,
- 1 usager tramway,
- 3 autres usagers.

L'Eurométropole de Strasbourg, une collectivité engagée en faveur du développement des pratiques émergentes en matière de mobilité automobile.

L'autosolisme - usage individuel d'un véhicule particulier, largement majoritaire dans les flux automobiles sur la métropole est une pratique qui génère d'importantes nuisances et qui remet en question l'accessibilité même du territoire.

Face à ce constat, l'Eurométropole de Strasbourg a souhaité, dans le cadre global de sa politique des déplacements et en cohérence avec les nombreuses autres actions menées, engager une démarche de soutien aux pratiques automobiles émergentes. Par là même, la collectivité dépasse le principe simpliste de guerre des modes qui voudrait que la voiture soit un mal à éradiquer et s'inscrit au contraire dans une démarche d'optimisation des usages :

- la voiture reste pertinente sur certains trajets mais aussi pour certains usages notamment lorsque son occupation est optimisée… réduisant d'autant le nombre de véhicules en circulation ainsi que les nuisances générées. Le covoiturage, qui peut prendre différentes formes, mérite à ce titre d'être encouragé.
- la voiture n'est utilisée en moyenne que 5 % du temps (ordre de grandeur national), le reste étant du temps de garage. La question du découplement entre possession et usage de la voiture se pose donc réellement. L'autopartage apparaît comme un service efficace et économique permettant de se passer de la possession en propre d'un véhicule tout en gardant l'usufruit en cas de besoin.
- comme les voitures continueront de rouler longtemps encore, il est également important d'encourager le développement de motorisations moins polluantes. L'Etat français milite en faveur du développement des véhicules électriques. La métropole s'est portée volontaire pour être une collectivité pilote en matière de déploiement des infrastructures et véhicules électriques à l'échelle nationale.

En raison de la pertinence de ces problématiques en matière de mobilité durable, l'Eurométropole de Strasbourg s'est engagée à soutenir leur développement. Elle est par exemple aux côtés de la structure Autotrement devenue «Citiz» depuis sa création en 1999. Cette structure, en charge du service d'autopartage strasbourgeois connaît, ces dernières années, une croissance très forte de son nombre d'adhérents.

Eléments de synthèse : « Organisation des transports »

Les habitants de la métropole de Strasbourg se déplacent légèrement plus que le reste de la population française. Ceci traduit une activité importante des habitants mais génère également davantage de flux à gérer. Une majeure partie des habitants de la métropole peut réaliser l'essentiel de ses activités quotidiennes à proximité de son domicile, ce qui répond à une des aspirations majeures en termes de mode de vie des habitants. Cette proximité est permise par l'organisation du territoire mais aussi par des niveaux suffisants de densité de logements et de mixité fonctionnelle, notamment en première couronne. En outre, le bon maillage cyclable de l'agglomération - bien qu'encore incomplet, notamment en seconde couronne - facilite ces déplacements de proximité.

Toutefois, si la métropole est l'agglomération la plus cyclable de France et profite de l'impact positif sur l'environnement et le cadre de vie de ce mode de transport, elle est encore loin d'exploiter tout son potentiel dans ce domaine (contrairement à d'autres villes alémaniques).

Pour les déplacements plus longs effectués par les habitants de la métropole, majoritairement orientés vers Strasbourg, l'offre en transports en commun est globalement performante même si d'importantes disparités demeurent entre la première et la seconde couronne. Fruit de cette politique, l'usage des transports en commun n'a cessé d'augmenter au cours des 20 dernières années. Néanmoins, cette politique d'amélioration de l'offre trouve aujourd'hui une limite financière qui contraint fortement son développement.

En matière d'infrastructures routières, à quelques exceptions près, la plupart des voies de la métropole ont une vocation claire (soit « hyper-structurante » pour les échanges, soit « structurante à l'échelle de l'agglomération », soit de « distribution à l'échelle du quartier », soit de « desserte locale »). Il subsiste cependant des difficultés dans la diffusion des flux routiers dans la première couronne et la saturation autoroutière peut poser, à terme, des problèmes d'attractivité de l'agglomération.

L'offre de stationnement automobile est également centrale pour l'attractivité de l'agglomération. Les problèmes de stationnement, s'ils existent, sont loin d'être généralisés. A l'exception du centre-ville strasbourgeois, ils sont souvent davantage le fruit d'un problème de traitement de l'espace public dans le projet, que d'une sous-évaluation des normes de stationnement.

Enjeux

Le premier grand enjeu est de permettre à tous les habitants de la métropole, y compris les personnes à mobilité réduite, de pouvoir se déplacer au quotidien dans l'agglomération quels que soient les modes de déplacements auxquels ils ont accès.

Cela implique de faciliter les déplacements dans la proximité, qui répond par ailleurs aux attentes de la population. Les conditions pour permettre aux habitants une vie dans la proximité nécessitent le développement d'une mixité fonctionnelle et de densités minimales de populations. Elles supposent également une amélioration du cadre de vie et des infrastructures piétonnes et cyclables, l'implantation d'équipements dans les communes et touchent également aux problèmes de stationnement ou de forme du réseau de voirie.

Le second grand enjeu est de réduire les pollutions et le risque énergétique que fait poser un usage trop important de la voiture, notamment en développant les alternatives à l'automobile quand elles existent et sont pertinentes.

La première de ces alternatives est l'amélioration de l'offre en transports en commun, qui (pour centrale qu'elle soit dans le projet de territoire) doit prendre en compte l'impact de la politique des déplacements sur les finances publiques. Il y a donc un enjeu à lier, davantage encore, l'offre en transports en commun à la demande (notamment en termes de potentiel de population, d'emplois, de scolaires et de densité).

Développer les transports en commun nécessite également de maîtriser les flux automobiles, en les limitant quand il existe d'autres alternatives (notamment en TC). Néanmoins, là où il ne peut y avoir d'offre performante en transports en commun, les difficultés de diffusion des flux routiers (en première couronne, notamment dans l'Ouest strasbourgeois, mais aussi à l'échelle du réseau autoroutier) posent la question d'un maillage routier complémentaire

Enfin, compte tenu du caractère central du stationnement dans l'attractivité de l'agglomération, il y a un enjeu fort à trouver un équilibre entre, d'une part, la réponse aux différents besoins de stationnement notamment pour les résidents et le commerces et, d'autre part, la limitation de l'usage de la voiture et l'amélioration de la qualité du cadre de vie et des espaces publics.

3. ORGANISATION LOGISTIQUE DE L'AGGLOMÉRATION ET TRANSPORT DE MARCHANDISES

3.1. UNE AGGLOMÉRATION LARGEMENT SPÉCIALISÉE ET SECTORISÉE

L'agglomération strasbourgeoise s'organise - comme la plupart des agglomérations françaises - de manière largement sectorisée, c'est-à-dire que les lieux d'habitat sont largement séparés de ceux d'emplois ou d'équipements, sinon à l'échelle de la commune, au moins à l'échelle du quartier ou de l'îlot. En outre, les différentes activités se répartissent de manière hétérogène sur le territoire, en fonction de divers critères tels que les besoins d'accessibilité ou de surface, la localisation par rapport aux fournisseurs ou aux clients, etc... Cette organisation territoriale va avoir des effets importants sur les flux de personnes mais aussi de marchandises, nécessaires au fonctionnement de l'agglomération.

3.1.1. Un fonctionnement économique de l'agglomération qui façonne le territoire et organise les flux

- Poids et localisation des différentes activités économiques et impact sur le fonctionnement du territoire

L'Eurométropole de Strasbourg comptait environ 38 000 établissements économiques en 2011, dont les activités se répartissent de manière diversifiée. Le tertiaire de bureau représente ainsi environ 62 % des établissements, l'artisanat et les services près de 17 % et les petits commerces environ 9 %. Les 12 % restant regroupant l'industrie (5 %), le commerce de gros (4 %), l'agriculture (2 %), le transport et l'entreposage (0,8 %) ou la grande distribution (0,3 %). Près de 9 établissements économiques sur 10 relèvent sur la métropole du petit commerce, d'activités dites de « bureau » ou de l'artisanat.
Sur ces 38 000 établissements, 39 % sont localisés sur la métropole en dehors de la commune de Strasbourg. Quant aux 61 % d'établissements localisés sur la commune de Strasbourg, il s'agit à hauteur de 93 % d'activités tertiaires, de petit commerce ou d'artisanat.

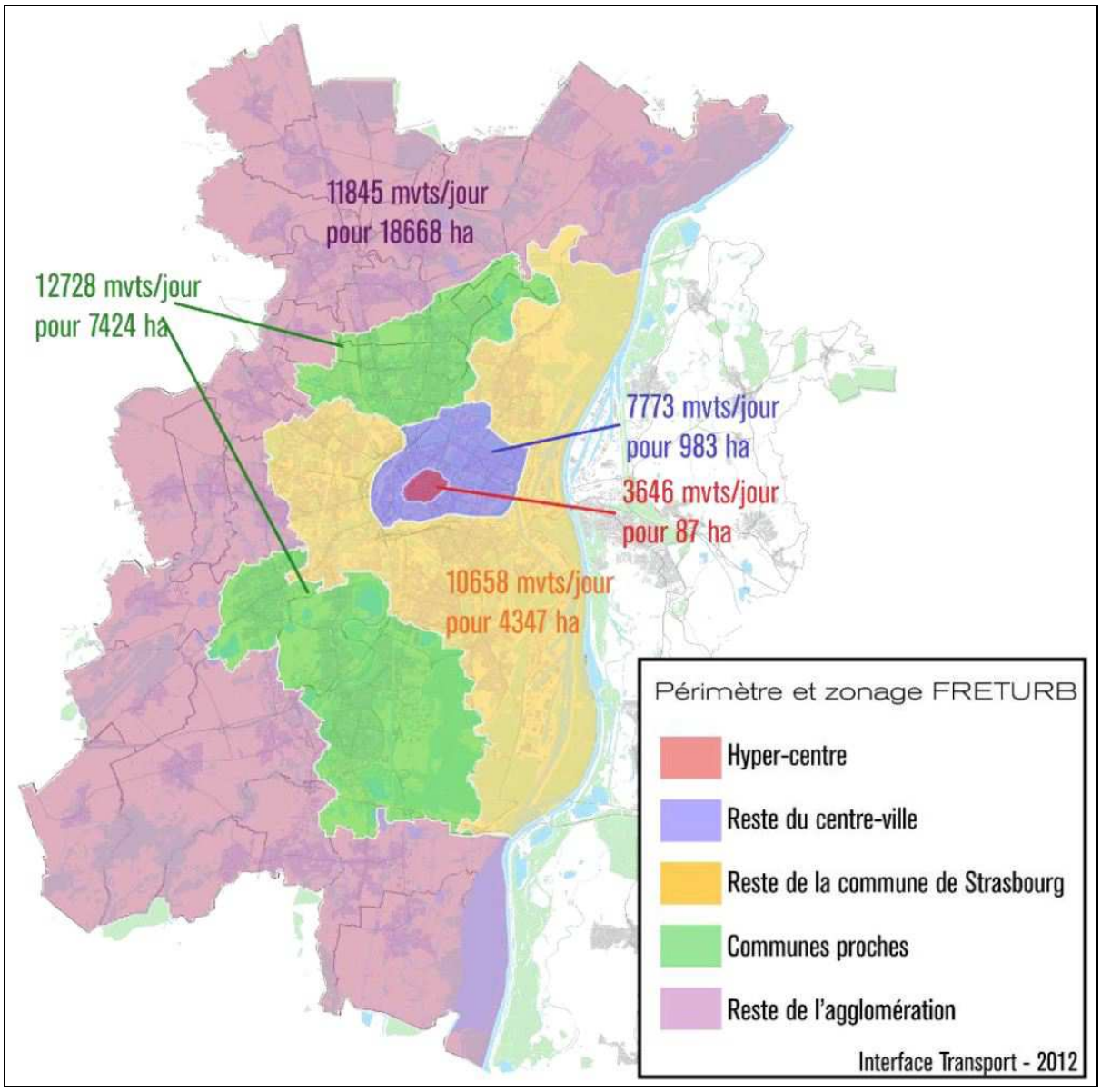
Selon les analyses FretUrb[6] réalisées en 2011, les 38 000 établissements de la métropole génèrent en moyenne quelques 233 000 opérations de livraisons et/ou enlèvements par semaine, soit un peu plus de 44 000 mouvements quotidiens.
De part la nature de son activité et malgré le faible nombre d'établissements concernés, le commerce de gros représente à lui seul plus du quart des mouvements générés sur la métropole. Les activités de petit commerce, artisanat-services et tertiaire de bureau représentent quant à elles près des 2/3 des mouvements générés.

Sur ces quelques 142 000 mouvements hebdomadaires, 50 000 environ concernent les commerces de proximité (soit près d'1/5 de l'ensemble des mouvements de marchandises réalisés par semaine sur la métropole par des acteurs économiques).

Environ 20 % de ces opérations liées aux commerces de proximité concernent le seul hyper-centre de Strasbourg. L'importance des opérations de livraisons/enlèvements selon les secteurs dépend en effet logiquement du nombre d'établissements économiques présents ainsi que de leur activité. En raison de la densité d'établissements présents, l'hyper-centre représente ainsi 8 % des activités économiques pour seulement 0,8 % du territoire de la métropole.

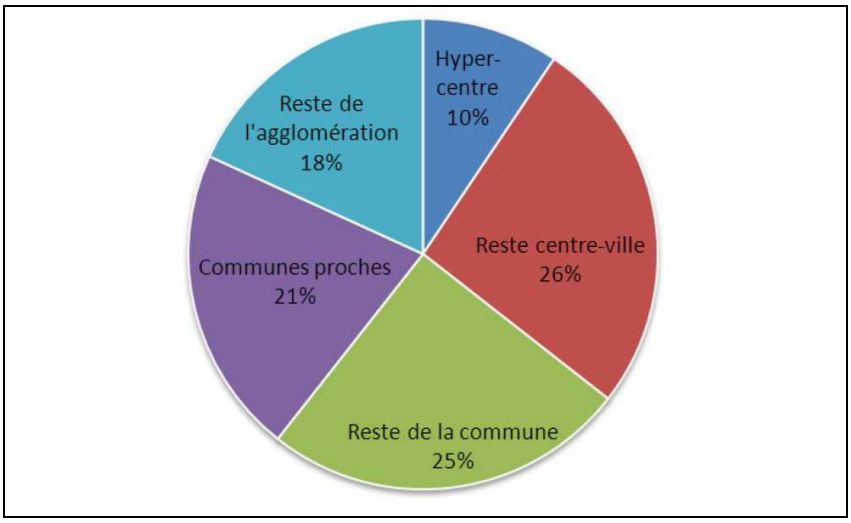
6. Logiciel de simulation de l'activité logistique dans les agglomérations françaises développé par le Laboratoire d'Economie des Transports, basé sur les données SIRENE (2011 ici)

CARTE N°26 : **Périmètres de l'Eurométropole de Strasbourg et nombre de mouvements générés quotidiennement**



Source : Diagnostic sur le transport et la distribution de marchandises sur la CUS, Interface Transport, 2012

GRAPHIQUE N°8 : **Répartition des activités économiques sur l'agglomération**



Source : Diagnostic sur le transport et la distribution de marchandises sur la CUS, Interface Transport, 2012

Plusieurs secteurs se distinguent en raison du profil et du nombre d'établissements implantés sur leur territoire. Le centre-ville de Strasbourg tout d'abord en raison de son grand nombre d'établissements mais aussi le Port dont les activités sont fortement génératrices de mouvements de marchandises ou encore certains secteurs regroupant des zones d'activités importantes : Plaine des Bouchers, ZI Forlen Activa, ZI Bishheim-Hoenheim, etc... (les zones d'activités représentent à elles seules 34 % des mouvements générés sur l'Eurométropole).

Selon la modélisation réalisée grâce à FretUrb, les différentes livraisons opérées quotidiennement sur la métropole produisent environ 426 000 km Equivalent Véhicule Particulier (km.EVP). Les importantes distances parcourues pour permettre le bon fonctionnement économique de l'agglomération sont par conséquent à l'origine de l'émission de près de 33 800 tonnes de CO_2 par an pour la seule métropole.

3.1.2. La desserte du centre-ville, stratégique mais complexe

Le coeur de l'agglomération (centre-ville élargi à la Grande Île) contribue à lui seul à près du quart des mouvements de transports de marchandises générés sur le périmètre de la métropole. Ce secteur représente donc le premier pôle générateur de mouvements de marchandises en ville.

Ceci s'explique par la forte densité commerciale du secteur qui représente 411 471 m² de surface ; soit 940 m² pour 1 000 habitants, faisant de la commune de Strasbourg la 3e ville française en terme de densité commerciale[7]. L'attractivité qui résulte de la qualité et de la diversité de cette offre commerciale et des services proposés dépasse largement le territoire de la métropole.

Cette dynamique commerciale induit par conséquent :

- d'une part, des déplacements pour le motif « achats » nombreux et concentrés sur ce secteur,
- d'autre part, une concentration importante des approvisionnements des commerces situés majoritairement dans un tissu urbain contraint, où l'intégration du véhicule de livraison en plus des nombreux autres usages de la voirie est particulièrement complexe (TC, vélos, marche à pied, automobile…).

7. Source : Modélisation FRETURB 2010 sur la base de valeurs SIRENE 2008.

Or, les bonnes dessertes et accessibilités de ce coeur d'agglomération sont primordiales pour le fonctionnement urbain, qu'il s'agisse de l'approvisionnement des commerces ou des entreprises du centre-ville (si le secteur secondaire génère davantage de transport de marchandises, le secteur tertiaire n'en est pas exempt) ou encore des visites des nombreux clients ou des déplacements des résidents. De fait, le fonctionnement logistique du centre-ville génère de nombreux conflits avec les autres usages qui y sont pratiqués et rencontre nombre de contraintes : capacités routières réduites (pour favoriser les modes actifs ou le tramway) qui pénalisent les véhicules de livraison à fort encombrement, zones de livraison peu opérationnelles (et pas toujours conformes aux normes en vigueur et qui se trouvent en concurrence avec le stationnement automobile dans des zones à forte pression), forte densité riveraine incitant à l'usage de véhicules moins polluants mais aussi moins efficaces, réglementations multiples et peu lisibles, etc...



Exemple de livraisons gênantes pour la circulation des cycles rue Kuhn.

Le coeur de l'agglomération apparaît donc comme un secteur d'enjeux spécifiques forts en termes de fonctionnement et d'approvisionnement.

3.1.3. Le port, principale plate-forme logistique de l'Eurométropole de Strasbourg

La présence du Port et dans une moindre mesure la frontière franco-allemande expliquent la grande concentration des activités liées à la logistique et au transport sur le territoire. Sur le domaine portuaire, 600 000 m² d'entrepôts sont ainsi implantés pour répondre au besoin logistique[8].

La zone Eurofret, d'une surface de 110 ha, offre notamment à elle-seule une capacité de stockage de 350 000 m².
Malgré cette offre, la pression sur le foncier exercée par ces activités reste forte en raison notamment des surfaces importantes dont elles ont besoin. Cette pression liée aux activités logistiques s'explique par leur diversité mais aussi par leurs zones de chalandise qui dépassent, dans certains cas, très largement le périmètre de l'Eurométropole. On trouve ainsi :

- la logistique de distribution européenne, à la recherche d'implantations paneuropéennes et surtout euro-régionales permettant de desservir de façon optimale des territoires transfrontaliers,
- la logistique de distribution inter-régionale, fortement présente en raison de la présence de plateformes logistiques de la grande distribution,
- la logistique de distribution régionale qui bénéficie des fonctions métropolitaines de Strasbourg (notamment le commerce de gros),
- la logistique industrielle très puissante en raison de la richesse de l'activité de production et du poids des grands groupes (dont le devenir parfois difficilement prévisible rend les perspectives d'évolution incertaines).

8. Source : Port Autonome de Strasbourg.



Ces activités profitent des nombreuses infrastructures qui desservent le Port et qui en font un véritable pôle multimodal. Outre la voie fluviale qui drainait en 2014 près de 8 000 000 de tonnes de marchandises sur les 12 zones portuaires du Port Autonome de Strasbourg (situées pour certaines en dehors de la métropole) et faisait du Port de Strasbourg le premier port fluvial français pour les conteneurs. La zone portuaire de Strasbourg est également desservie par la route et par le fer.
Le mode routier reste le principal mode utilisé pour l'évacuation du fret issu du mode fluvial. Le trafic ferroviaire représente ainsi plus de 1,5 millions de tonnes de fret contre 18 millions de tonnes pour le routier (dont 25 % seulement sont des marchandises issues de l'activité fluviale). Actuellement, des liaisons ferroviaires existent entre Strasbourg et les ports du Havre, Marseille et Lyon. La volonté du Port de Strasbourg est de développer le mode ferroviaire mais, si le potentiel existe, la vétusté de certaines lignes demandera un lourd investissement.

Ainsi, malgré les opportunités que représentent la voie fluviale ainsi que le réseau ferroviaire pour les établissements logistique implantés sur le Port, notamment sur le site d'Eurofret, plusieurs n'utilisent aujourd'hui pas les modes alternatifs à la route.

3.1.4. Le Marché d'Intérêt National (MIN) de Strasbourg, un important potentiel multimodal



L'ancienne gare de marchandises, le dépôt CTS et le MIN à Cronenbourg.

Le MIN, implanté à l'Est du quartier de Cronenbourg, s'étend sur une surface de 15 ha et se situe à moins d'1 km du centre-ville de Strasbourg. C'est une situation particulièrement optimale pour la desserte du coeur de l'agglomération.

150 000 tonnes de marchandises ont été acheminées par compte d'autrui sur le marché gare en 2008 contre 183 000 tonnes en 2004. Cette baisse des chiffres ne traduit cependant pas une baisse de l'activité économique du MIN mais le report d'une partie des volumes vers du transport en compte-propre effectué par les grossistes eux-mêmes et donc non comptabilisés par le MIN.

Une vingtaine d'entreprises sont implantées sur le site : grossistes en fruits et légumes, centrales d'achats fruits et légumes, pôle fleurs de négoce livré une fois par jour, grossistes alimentaires, traiteurs ou encore entreprises de transport. Le MIN de Strasbourg est ouvert 24 h sur 24 et livre tout le quart Nord-Est de la France, le Luxembourg et l'Allemagne.

Si le mode ferroviaire était utilisé auparavant, la route - grâce à l'excellente accessibilité autoroutière du MIN - a finalement pris le pas sur le fer, au point que ce dernier mode n'est plus aujourd'hui utilisé à destination du « marché-gare ».

Pourtant, les infrastructures ferroviaires existent toujours et pourraient permettre un report conséquent des flux routiers vers le fer si les besoins (volumes et origines-destinations) le permettaient.
En outre, à l'échelle locale, aucune mutualisation des flux à destination de la métropole et, en particulier, du coeur d'agglomération, n'est aujourd'hui réalisée entre les entreprises du MIN pour livrer les clients finaux. Le principe de mutualisation des tournées présente a priori un potentiel de rationalisation de l'activté de livraison sur la métropole intéressant et cela d'autant plus que le MIN est situé aux portes de Strasbourg centre.

L'Eurométropole a initié en 2011, avec plusieurs partenaires dont le MIN et la CTS, une réflexion autour de la problématique de la desserte de l'agglomération par l'intermédiaire d'un ou plusieurs centres de distribution urbaine. Le MIN a ainsi été identifié comme un site particulièrement adapté présentant notamment l'avantage de permettre une éventuelle desserte de la métropole en « Fret-Tram ».

3.1.5. Des surfaces commerciales périphériques qui impactent surtout les flux de visiteurs

L'Eurométropole concentre la moitié des surfaces commerciales du département. A l'exception du centre-ville, évoqué précédemment, les grandes zones commerciales sont toutefois implantées en périphérie des centres-urbains de la métropole. Les flux de marchandises qu'elles génèrent sont donc moins problématiques, en plus d'être moins importants. En effet, avec 3 400 opérations de livraisons et enlèvements de marchandises réalisées par semaine (dont 93 % sont des réceptions de marchandises), les générations de mouvements sont relativement faibles pour ce type d'activités. Par ailleurs, le volume de marchandises livrées est tel que ces établissements sont le plus souvent approvisionnés par des véhicules à gros gabarit et relèvent de trajets longues distances (les flux sont donc optimisés).

En revanche, ce faible impact des livraisons/enlèvements liés aux surfaces commerciales est inversement proportionnel aux flux de voitures particulières générés par les clients qui se rendent dans ces zones commerciales ; d'une part parce que ces centres commerciaux ont une zone de chalandise qui dépasse largement le périmètre de la métropole et d'autre part, parce qu'ils sont très souvent peu accessibles autrement qu'en voiture particulière. En outre, la spécialisation de la ZCN en équipement de la maison contribue à générer des flux de véhicules.

3.2. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES, UNE PROBLÉMATIQUE À INTÉGRER DAVANTAGE DANS LES POLITIQUES PUBLIQUES À L'AVENIR ?

Le transport de marchandises en ville est une composante majeure du fonctionnement métropolitain et donc participe à l'attractivité de l'agglomération mais, contrairement aux transports de personnes, les actions envisageables et leurs effets sont moins maîtrisés par la puissance publique, faute d'expériences emblématiques aux résultats convaincants.

3.2.1. Une prise en compte progressive du transport de marchandises dans les documents de planification

Jusqu'ici, afin d'apaiser les différents usages de la voirie, la réglementation de la circulation et du stationnement des véhicules de livraison a été un levier important de la politique de déplacements des marchandises de l'Eurométropole et à l'échelle municipale de Strasbourg. Les différentes mesures qui se sont succédées depuis les années 1990, ont permis de réduire la circulation de transit des marchandises au centre-ville, tout en développant l'accessibilité et l'attractivité de la ville. La piétonisation du centre historique a permis de préserver le patrimoine historique et le cadre de vie des strasbourgeois, tout en favorisant la cohabitation avec les différents usages du secteur de la Grande Ile.

Dès 2012, la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg ont engagé un dialogue avec les acteurs concernés. Il a permis d'instaurer une confiance mutuelle consolidée au fil des années. Cette dynamique a entrainé la réalisation d'études partenariales qui ont débouché sur une connaissance partagée de la thématique :

- une étude diagnostic a été menée avec le soutien du groupe La Poste, de la Société d'Aménagement du Marché d'Intérêt National de Strasbourg (SAMINS), de la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin, de l'Observatoire Régional des Transports d'Alsace (ORTAL), du Port Autonome de Strasbourg (PAS) et de la CTS.

A l'issue de ce diagnostic, des études complémentaires et prioritaires ont été engagées dès 2014 pour évaluer l'opportunité et la faisabilité :

- de services de logistique urbaine. L'étude de faisabilité d'un centre de distribution urbain a été portée avec le soutien du groupe La Poste, de la SAMINS, de la CCI de Strasbourg et du Bas-Rhin, du Port Autonome de Strasbourg et des Voies Navigables de France ; les potentiels de mutualisation sur les filières " produits frais " et " messagerie " ont été confirmés,

- d'un tram-fret pour la distribution des marchandises du dernier kilomètre. L'action a été portée par la CTS, avec le soutien de l'Eurométropole de Strasbourg. Les difficultés de mise en œuvre n'ont, pour l'instant, pas permis d'aboutir sur cette thématique.

Parallèlement, la maturation de la réflexion a également permis une meilleure prise en compte de la problématique des marchandises dans les projets d'aménagement de voirie ou urbains et dans des projets phares comme la requalification des quais Sud de la Grande Ile.

Dans ce contexte, l'Eurométropole de Strasbourg a réaffirmé dans le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi), que les livraisons sont un axe fondamental de la politique des déplacements et contribuent fortement à l'attractivité économique du territoire. En particulier, le Programme d'Orientations et d'Actions déplacements du PLUi prévoit de faire évoluer la réglementation et en particulier d'harmoniser les réglementations à l'échelle métropolitaine, de promouvoir de nouvelles formes de desserte du centre-ville (centres de distribution urbain sur le MIN et sur le Port de Strasbourg) et d'encourager le report modal (possibilité de recourir à la voie d'eau et au ferroviaire).

- A l'image de certaines filières de distribution déjà bien optimisées, l'évolution souhaitée doit encourager les livreurs, entreprises de transports et indépendants à optimiser voire mutualiser leurs volumes afin d'utiliser moins de véhicules. Cette évolution doit permettre :
- d'augmenter l'attractivité commerciale en limitant l'impact des livraisons sur le domaine public pendant les heures d'ouverture des commerces,
- d'améliorer la qualité de l'air et la préservation du patrimoine historique,
- de faciliter le travail des livreurs,
- de favoriser une meilleure cohabitation entre les usages et modes de déplacements.

3.2.2. La desserte poids-lourds de l'agglomération : une approche en rangs dispersés

La question de la desserte en poids-lourds est essentiellement traitée à l'échelon local et les différents maires ont fréquemment adopté des stratégies « défensives » de limitation d'accès aux poids-lourds afin de préserver les coeurs de commune et les zones d'habitation. Cette approche ne permet pas d'élaborer une stratégie globale et cohérente et peut mettre en difficulté les chauffeurs-livreurs qui se heurtent à des réglementations parfois incohérentes en limite de commune et ne parviennent pas toujours à identifier des itinéraires adaptés à leur profil et leur destination.

- Des réglementations communales sans cohérence globale

Sur l'Eurométropole de Strasbourg, la réglementation portant sur la circulation et l'arrêt des véhicules de transport de marchandises est basée sur le tonnage. La plupart des réglementations concernant le transport de marchandises prises par les communes de la métropole visent à assurer une protection vis-à-vis des flux poids lourds. Elles sont peu lisibles car sans cohérence entre elles. Le critère tonnage utilisé se décline ainsi en 8 seuils différents sur la métropole avec parfois des écarts d'une tonne seulement entre deux communes voisines.

D'une manière générale, ces réglementations sont basées sur des paramètres peu pertinents eu égard à l'organisation des transports de marchandises (organisations logistiques des commerces) et aux objectifs visés par les communes (principalement la limitation des nuisances liées aux transports de marchandises). Ce constat souligne la difficulté, que représente pour les collectivités, la réglementation de cette activité de transport de marchandises qu'elles connaissent mal et sur laquelle elles ont peu de prise. La mise en cohérence de ces réglementations apparaît ainsi comme une première étape indispensable.

L'accès au centre-ville de Strasbourg pour les livraisons se distingue en outre à plusieurs niveaux :

- l'existence de seuils de tonnage spécifiques et de plages horaires,
- le découpage du centre-ville en trois secteurs aux règles différentes (ce qui rend difficile l'optimisation de certaines tournées - ou pousse les livreurs à l'infraction - et complique le contrôle du respect de ces réglementations par les forces de l'ordre).

- Des itinéraires poids-lourds jalonnés inexistants

Très peu de jalonnements spécifiques pour les poids lourds sont mis en place sur les grandes intersections et les principaux axes de circulation de la métropole. Pourtant, des réglementations sont en vigueur avec l'indication d'un itinéraire obligatoire pour les trafics de transit et le transport de matières dangereuses. Ces itinéraires doivent également simplifier les flux de desserte locale en conseillant l'itinéraire le mieux adapté pour atteindre les principales zones logistiques de la collectivité.

La mise en place de ces informations à l'attention des chauffeurs doit pourtant permettre d'éviter la diffusion des poids-lourds dans des secteurs de l'agglomération sensibles ou peu adaptés. Ce constat de l'usage par les poids lourds d'itinéraires non-adaptés s'est renforcé au cours des dernières années avec l'apparition des GPS et des smartphones qui proposent parfois des itinéraires plus directs mais qui ne tiennent pas compte du gabarit du véhicule.

Eléments de synthèse : « Organisation logistique de l'agglomération et des transports de marchandises »

L'organisation logistique et du transport de marchandises de l'agglomération est largement liée au fonctionnement économique (sectorisé) du territoire. Compte tenu du nombre important d'entreprises, on estime à environ 44 000 le nombre de livraisons quotidiennes dont près des 2/3 sont liés aux petits commerces, aux entreprises d'artisanat-services, ainsi qu'aux activités tertiaires.

Trois secteurs jouent un rôle particulièrement important et concentrent des enjeux spécifiques :

- le cœur de l'agglomération, qui cumule une forte fréquentation de personnes mais aussi de transports de marchandises compte tenu de la forte densité d'établissements qui y sont installés ;
- le port, qui est la principale plateforme logistique, non seulement de la métropole mais plus largement de la région, permettant l'intermodalité entre la route, le fleuve et le fer ;
- le Marché d'Intérêt National de Strasbourg qui accueille de nombreux grossistes, notamment en produits frais ;

Pour autant, les marges d'actions de la collectivité sur l'organisation des flux de marchandises sont beaucoup plus limitées que celles concernant les transports de personnes. Cette thématique est en effet soumise directement aux lois du marché et son échelle de fonctionnement dépasse largement la seule métropole. Néanmoins, l'harmonisation des réglementations communales (limitation de tonnage, …) et le jalonnement d'itinéraires pour les poids lourds sont des moyens d'action envisageables à court terme et qui contribueraient à faciliter et à optimiser cette activité de transport de biens.

Enjeux

Le principal enjeu en termes d'organisation logistique et de transports de marchandises dans l'agglomération concerne tout d'abord le fonctionnement du territoire lui-même (notamment compte tenu de la saturation du réseau autoroutier). En effet, la performance des livraisons impacte directement l'accessibilité de l'agglomération et donc son attractivité économique.

Compte tenu de l'importance des flux de marchandises, il y a un second enjeu de santé publique (à travers les émissions de polluants) et de lutte contre le réchauffement climatique (à travers la limitation des émissions de gaz à effet de serre) qui peut trouver une réponse dans l'optimisation de l'organisation du transport de marchandises et l'incitation au développement des pratiques de livraisons plus vertueuses (massification des flux, motorisations moins polluantes, etc.).

A ce titre, la pérennisation d'un équilibre entre vocation logistique et industrielle du port constitue un enjeu majeur pour l'agglomération strasbourgeoise.

III. ARTICULATION AVEC LES TERRITOIRES D'ÉCHELLE SUPÉRIEURE

1. RÔLE DE L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG COMME MOTEUR DÉMOGRAPHIQUE RÉGIONAL

Avec plus de 484 000 habitants en 2014 et ses 247 000 emplois, l'Eurométropole de Strasbourg est bien la grande métropole alsacienne. Elle représente le quart de la population d'Alsace et le tiers de ses emplois.

La place qu'occupe la métropole est très particulière. C'est la grande métropole régionale : grand pôle universitaire, culturel et économique. Ce statut lui fait jouer un rôle important dans le fonctionnement global du territoire. Au delà, du côté quantitatif, la métropole joue un rôle très important dans les dynamiques résidentielles et dans l'accueil et la redistribution des populations.

Ce rôle particulier s'observe autant dans l'accueil des populations, dans les liens avec les autres territoires et dans la spécificité de sa participation dans les parcours résidentiels des Bas-Rhinois et plus généralement des Alsaciens.

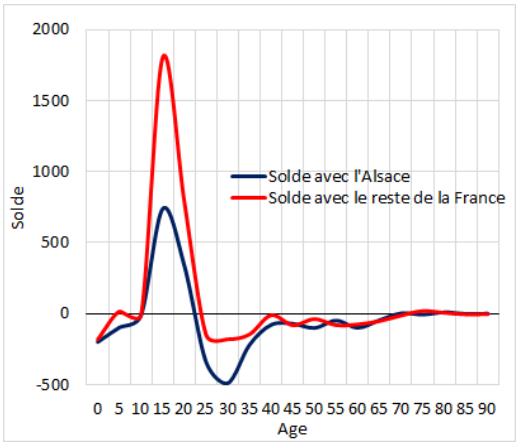
En effet, du point de vue démographique, la métropole joue le rôle du poumon de la région. C'est particulièrement le coeur de la métropole (Strasbourg) avec la présence d'une grande université et du plus grand pôle d'emplois qui permet à la métropole d'attirer des jeunes de la région (étudiants et jeunes actifs) mais aussi des régions limitrophes (Lorraine, Franche Comté et au delà). Plus tard, quand les études sont terminées, une partie des étudiants repartent vers d'autres régions.

Pour ceux qui demeurent dans la région, une fois les familles constituées et à partir de la naissance des enfants, une partie des jeunes ménages repartent s'installer soit en deuxième couronne de la métropole soit dans le reste du département.

Les échanges de l'Eurométropole avec les communes alsaciennes et avec les autres régions montrent une proximité des profils. Dans les deux cas, l'intensité des échanges est très importante pour deux catégories d'âge :

- les 18-25 ans : il s'agit dans ce cas d'étudiants et de jeunes actifs. Les échanges profitent à la métropole, puisqu'il s'agit de la seule tranche d'âge où le solde est positif pour la métropole.
- Tous les autres âges et particulièrement les 25-40 ans : il s'agit ici de migrations économiques ou résidentielles, avec un profil dominant de familles. Dans les deux cas, la métropole présente un déficit migratoire.

GRAPHIQUE N°9 : **Solde des échanges de l'Eurométropole entre 2009 et 2014**



Source : INSEE, RR 2014

De fait, l'Eurométropole de Strasbourg présente un solde migratoire négatif pour les actifs, les familles et pour toutes les catégories de populations et toutes les CSP sauf une : les étudiants et les jeunes actifs. Ils sont contributeurs nets à la démographie du territoire.

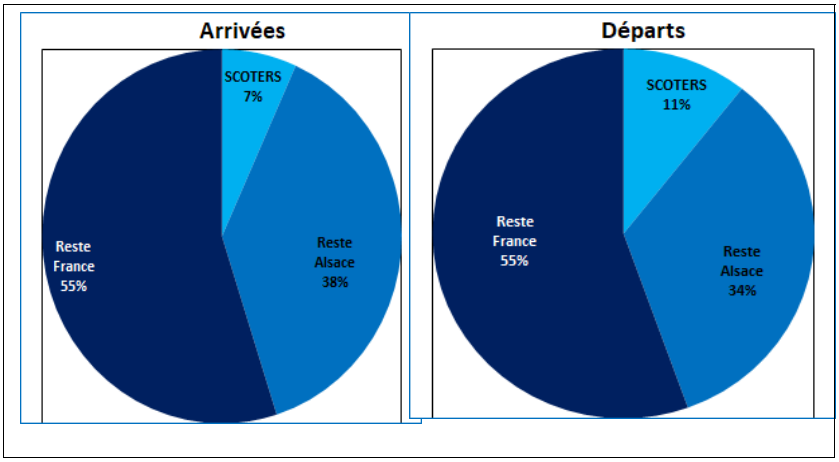
Seulement, si l'Université a un rôle important dans l'attractivité et la visibilité de la métropole strasbourgeoise, elle est en revanche plus importante en termes de rayonnement que le marché local de l'emploi. Ce qui explique le déficit migratoire relativement important autour des 25-29 ans (jeunes actifs ayant terminés leurs études), particulièrement en termes d'échanges avec le reste de la France.

Les échanges migratoires (avec la France métropolitaine), sont très intenses. 6 arrivants sur 10 habitaient une autre région française. De même, 6 partants sur 10 vont s'installer dans une autre région française.

Avec le territoire régional, les échanges ont une structure différente :

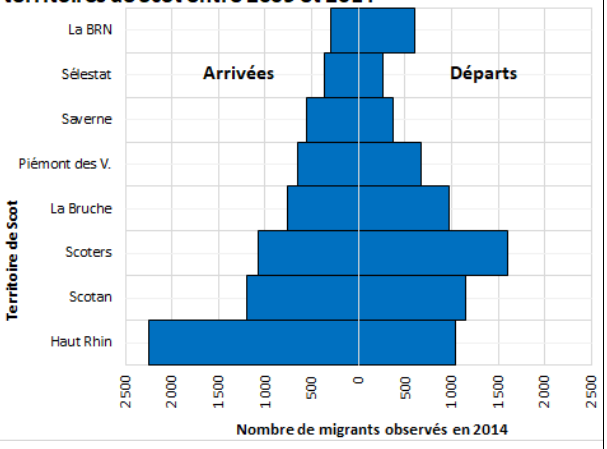
- le reste du SCOTERS qui représente 7 % des arrivées dans la métropole, capte 11 % des départs.
- le reste du territoire régional représente respectivement 38 % des arrivées contre seulement 34 % des départs.

GRAPHIQUE N°10 : **Arrivées et départs dans/de l'Eurométropole de Strasbourg entre 2009 et 2014**



Source : INSEE, RR 2014

GRAPHIQUE N° 11 : **Echanges mirgratoires de l'Eurométropole de Strasbourg avec les territoires de Scot entre 2009 et 2014**

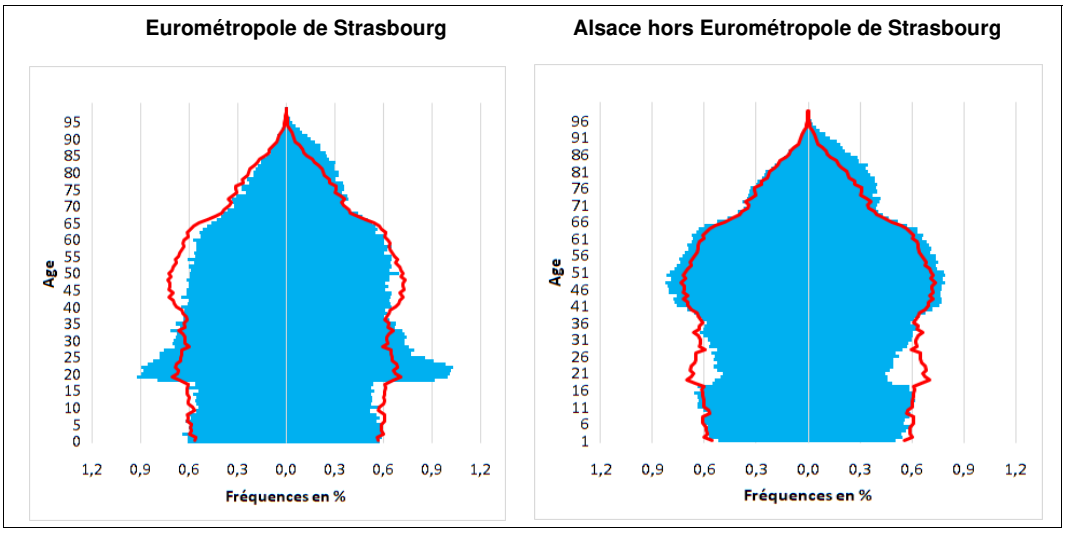


Source : INSEE, RR 2014

Dans ses échanges avec le reste du SCOTERS, l'Eurométropole perd de la population. Dans une moindre mesure, c'est également le cas, avec les Territoires de la Bruche, et de la Bande Rhénane Nord. Les échanges migratoires avec le Haut-Rhin compensent dans une certaine mesure ces pertes. C'est le seul territoire régional avec lequel la métropole présente un solde significativement positif. C'est également le cas, dans une moindre mesure, avec le SCOTAN, le territoire de Sélestat et celui de Saverne. L'ensemble de ces éléments montrent que le rôle de la métropole est extrêmement important dans le fonctionnement des territoires. Elle joue un rôle déterminant dans le parcours résidentiel des alsaciens.

La comparaison des structures par âge de l'Eurométropole de Strasbourg et du reste de la région montre bien une spécialisation dans l'accueil des populations, avec un rôle majeur de la métropole dans l'accueil des jeunes actifs et des étudiants.

GRAPHIQUE N°12 : **Structure par âge de l'Eurométropole de Strasbourg et du reste de la région en 2014**



Source : INSEE, RR 2014

Aucun autre territoire au sein de la région ne joue de rôle équivalent. Cette spécificité est une constante depuis les années 1970. Néanmoins, si ce rôle de la métropole dans le fonctionnement démographique de la région (profil des arrivants et des sortants) est d'une remarquable stabilité, la densité des échanges (nombre d'arrivants), le résultat de ces échanges avec les autres territoires de la région (soldes migratoire), ainsi que la répartition de la population et l'équilibre des territoires qui en résulte, ont été impacté entre 1999 et 2010 par la baisse du rythme de la construction de logements dans la métropole.

Si Strasbourg et sa 1ère couronne continuent de jouer un rôle important, la 2ème couronne ne joue plus le sien autant qu'auparavant. Au sein de l'Eurométropole, la 2ème couronne jouait un rôle primordial d'accueil de familles en général et de jeunes familles en constitution en particulier. Depuis 2000, le volume de mises en chantier de logements dans la 2ème couronne a fortement baissé. Ces logements ont été construits en grande partie dans le périurbain de plus en plus lointain.

Ces tendances se sont faites dans un contexte où la métropole continue de concentrer une part importante de l'emploi régional, largement supérieur à son poids démographique.

Eléments de synthèse :
« Rôle de l'Eurométropole de Strasbourg comme moteur démographique régional »

Avec ses 484 000 habitants et son bassin de 250 000 emplois, l'Eurométropole de Strasbourg représente la grande métropole régionale sans équivalent en Alsace.

La métropole joue le rôle du poumon de la région alsacienne. Dans ses échanges intra-régionaux notamment avec les territoires du SCOTERS, du SCoTAN, de la Bruche, de Saverne et du Piémont des Vosges, la métropole perd néanmoins de la population, phénomène lié principalement à la baisse du rythme de construction de logements.

Elle présente un solde migratoire positif pour les étudiants et les jeunes actifs, notamment grâce à la présence de l'université qui attire les jeunes de la région mais aussi des régions limitrophes. En revanche le solde est négatif pour les actifs, les familles et toutes les autres catégories de population.

Cette situation a toujours prévalu. Elle s'est néanmoins accentuée depuis le début des années 2000 notamment parce que les petites communes de l'Eurométropole ne jouent plus, comme avant, leur rôle d'accueil des familles.

Enjeux

Le rôle de la métropole comme moteur démographique de la région alsacienne renvoie à la fois à l'attractivité de l'agglomération mais aussi à sa responsabilité à l'échelle régionale. En effet, l'Alsace a besoin du moteur qu'est la métropole, elle-même dépendante de sa capacité à accueillir des populations n'étant pas forcément originaires de l'agglomération.

Ainsi, le premier enjeu concerne le maintien de l'attractivité économique de l'agglomération.

Celui-ci se décline :

- par la capacité à attirer les jeunes (étudiants ou actifs) notamment à travers le renforcement de l'offre d'enseignement supérieur et de sa qualité ;
- par le développement d'une offre d'habitat à l'intérieur de la métropole suffisante et diversifiée et notamment adaptée aux familles en voie de constitution (avec de jeunes enfants).

Un second enjeu, qui dépasse la seule Eurométropole de Strasbourg, renvoie à la capacité des différents schémas de cohérence territoriale (SCoT) à favoriser le développement urbain prioritairement dans les communes des niveaux supérieurs de l'armature urbaine plutôt que dans les villages, évitant ainsi de favoriser l'étalement urbain et ses conséquences environnementales .

2. L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG : UN ESPACE FORTEMENT CONNECTÉ AVEC LES TERRITOIRES EXTÉRIEURS

Une métropole performante ne peut fonctionner seule, repliée sur elle-même. S'ouvrir sur l'extérieur, permettre des échanges rapides et performants avec les territoires alentours sont des conditions de l'attractivité de l'Eurométropole de Strasbourg et ce, à l'échelle mondiale, pour des échanges d'affaires ou de tourisme mais aussi pour accueillir les flux quotidiens de pendulaires et autres migrants entrant dans la métropole sans y résider.

2.1. DES ÉCHANGES NOMBREUX ENTRE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG ET LE RESTE DU DÉPARTEMENT ET DE LA RÉGION

2.1.1. Une métropole qui dépasse largement les frontières de l'Eurométropole de Strasbourg

- Une attractivité génératrice d'importantes migrations alternantes liées au travail

Le motif travail ne représente que 17 % des motifs de déplacements réalisés quotidiennement dans le Bas-Rhin selon l'Enquête Ménages Déplacements 2009. Considérer que ce motif n'en est qu'un parmi de nombreux autres et que ses impacts sur la mobilité des individus ne se différencient finalement que peu de ceux des autres motifs serait toutefois passer à côté d'une réalité bien plus complexe. Le motif travail est en effet le motif le plus structurant de la mobilité parce qu'il est quasi quotidien (pour les actifs ayant un emploi tout du moins), contraint dans le temps et dans l'espace (on ne choisit que rarement la localisation de son emploi ou de ses horaires) et parce que, de fait, l'ensemble du programme d'activités va devoir se construire en fonction du déplacement vers / depuis le travail.
Le mode de transport utilisé pour se rendre au travail sera ainsi bien souvent celui utilisé pour l'ensemble des autres déplacements de la journée. En raison des caractéristiques spécifiques de ce motif travail, la problématique des migrations alternantes sera traitée indépendamment des autres motifs dans l'analyse des relations entre l'Eurométropole et le territoire départemental.

Les migrations alternantes peuvent être appréhendées à partir du lieu de travail comme du domicile. Les flux pendulaires qui concernent la métropole sont donc de deux sortes : les entrants (personnes résidant en dehors de l'Eurométropole de Strasbourg et y travaillant) et les sortants (personnes résidant dans la l'Eurométropole et travaillant en dehors).

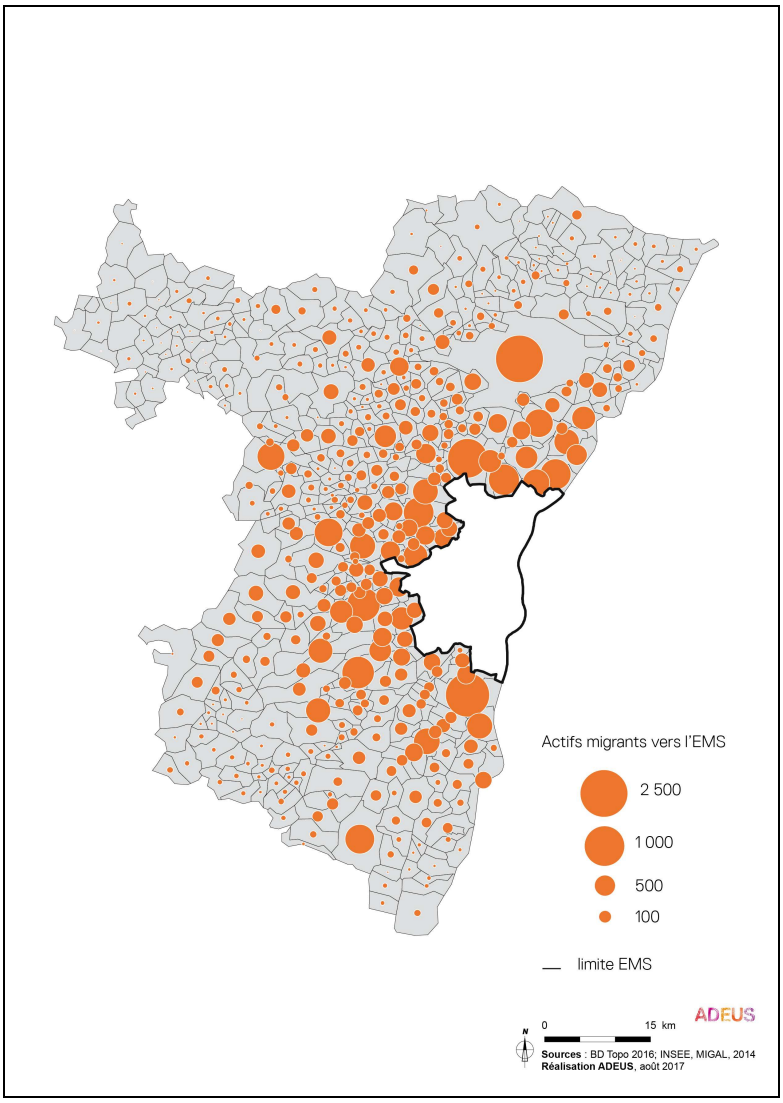
L'Eurométropole de Strasbourg propose globalement plus d'emplois qu'elle ne compte d'actifs travaillant. Elle a par conséquent une force d'attraction importante qui va avoir un impact jusque dans des secteurs reculés du département. Les mouvements pendulaires des sortants, bien que proportionnellement moins importants, restent malgré tout conséquents.

- **Des migrations alternantes à destination de l'Eurométropole principalement**

•Origine des actifs entrant dans l'Eurométropole de Strasbourg

L'Eurométropole de Strasbourg abrite environ 243 000 emplois. 167 000 de ces emplois sont occupés par des habitants de la métropole et donc 77 000 le sont par des personnes habitant à l'extérieur, dont 67 000 (soit plus du quart de l'ensemble des emplois : 27 %) le sont par des personnes résidants dans le reste du Bas-Rhin.

CARTE N°32 : **Migrations pendulaires à destination de l'Eurométropole**



Sur ces 67 000 personnes, seule une minorité (9 000 individus environ) vient des autres pôles urbains importants du département :

- Haguenau et sa couronne émettent ainsi quotidiennement seulement 4 100 actifs à destination de la métropole ;
- Molsheim et Dorlisheim 1 500 actifs ;
- Saverne et sa couronne 1 300 actifs ;
- Obernai 1 100 actifs ;
- Sélestat 1 000 actifs ;
- Wissembourg, 100 actifs.

Bien que loin d'être neutres, ces valeurs interrogent le principe d'un fonctionnement en réseau des pôles urbains du département ; fonctionnement qui profiterait notamment des dessertes ferroviaires lourdes reliant ces différents pôles à la gare de Strasbourg ainsi qu'aux autres gares de la métropole. Les seuls flux quotidiens des actifs résidant dans les pôles ne suffisent pas, en effet, à alimenter ce réseau ferroviaire et ce sont donc également sur les nombreux actifs en provenance des centralités secondaires et surtout des nombreuses petites communes du département qu'il faut compter en soignant par conséquent les rabattements vers le réseau ferroviaire ou l'offre en cars interurbains.

Les actifs résidant dans les petites communes du département et qui entrent quotidiennement dans la métropole représentent un véritable enjeu tant d'un point de vue social qu'environnemental, sur le court terme (saturation des voies d'accès à la métropole) comme sur le long terme (situation en cas de crise énergétique).

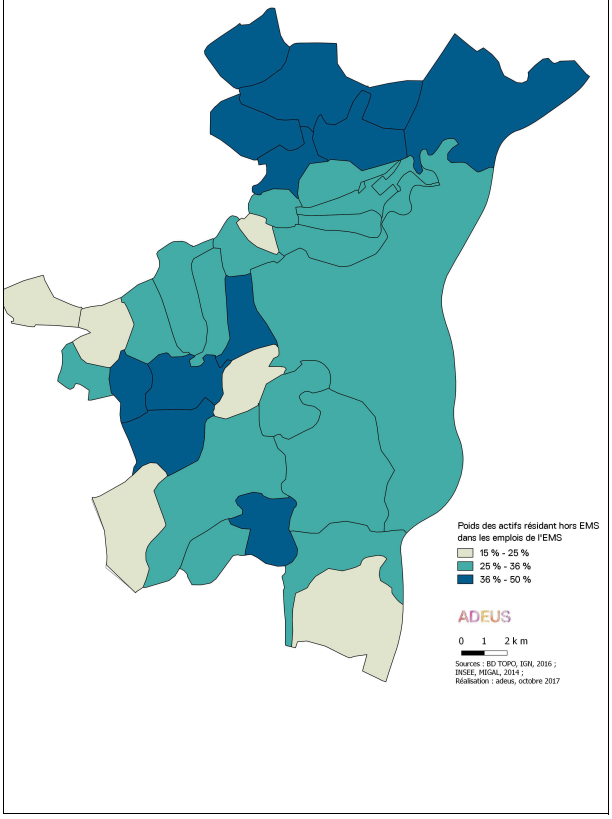
Au total, sur les 67 000 actifs bas-rhinois entrant dans la métropole quotidiennement, près de 20 000 proviennent d'une commune du SCOTERS hors Eurométropole. S'ils ne disposent pas tous d'alternatives efficaces à la voiture, l'existence de ce Schéma de Cohérence Territoriale garantit cependant une meilleure prise en compte des problématiques relatives aux échanges entre la métropole et le reste du territoire du SCOTERS.

Un certain nombre d'actifs travaillant dans la métropole vient également de départements autres que le Bas-Rhin : le Haut-Rhin est logiquement le second département d'origine de ces migrants longues distances avec près de 4 000 pendulaires par jour. Le reste du Grand Est vient ensuite avec 12 000 migrants quotidiens, puis l'Ile-de-France avec 900.

•Destination des migrants entrants dans l'Eurométropole de Strasbourg

Si l'Eurométropole se révèle être un important pôle d'emplois dont l'attractivité dépasse les limites départementales, les 33 communes de l'Eurométropole n'attirent pas de la même manière les actifs migrants.

CARTE N°33 : **Poids des actifs résidant hors-Eurométropole de Strasbourg dans les emplois de l'Eurométropole de Strasbourg**



Plusieurs profils de commune apparaissent :

- les communes de seconde couronne qui ont une offre d'emplois importante sont également celles qui ont la part la plus forte de pendulaires originaires de l'extérieur de la métropole. Ainsi, près d'un emploi sur deux à Entzheim est occupé par une personne habitant en dehors de la métropole. Outre Entzheim, à un degré inférieur, on peut noter Fegersheim, Mundolsheim, La Wantzenau, Reichstett, Holtzheim et Vendenheim (un minimum de 38 % d'emplois occupés par des personnes n'habitant pas dans la métropole). Ces communes ont également des caractéristiques de desserte proches : elles sont situées en périphérie extérieure de la seconde couronne et sont bien connectées aux infrastructures de transport d'échelles régionales voire nationales ;
- enfin, les communes qui accueillent la part la plus faible de personnes habitant hors Eurométropole sont principalement des communes de seconde couronne avec très peu d'emploi (le taux d'occupation par des actifs résidant « hors Eurométropole » chute alors à moins de 26 %), ainsi que la ville de Strasbourg (29 %).
  Strasbourg accueille ainsi 65 % des emplois de la métropole mais « seulement » 60 % des emplois occupés par des bas-rhinois habitant hors Eurométropole.

Ces caractéristiques s'expliquent notamment par les vocations différentes des communes : celles profitant de pôles d'emplois importants (de zones d'activités ou commerciales en particulier) attirent logiquement davantage les actifs, y compris venant de l'extérieur, que celles qui ne proposent que les emplois locaux de base (commerces de proximité).

- **Des migrations d'habitants de l'Eurométropole de Strasbourg à destination du hors-Eurométropole non négligeables**

Si l'on inverse le regard et que l'on s'intéresse aux migrations pendulaires des 197 000 actifs résidant dans la métropole, plusieurs constats peuvent également être dressés.

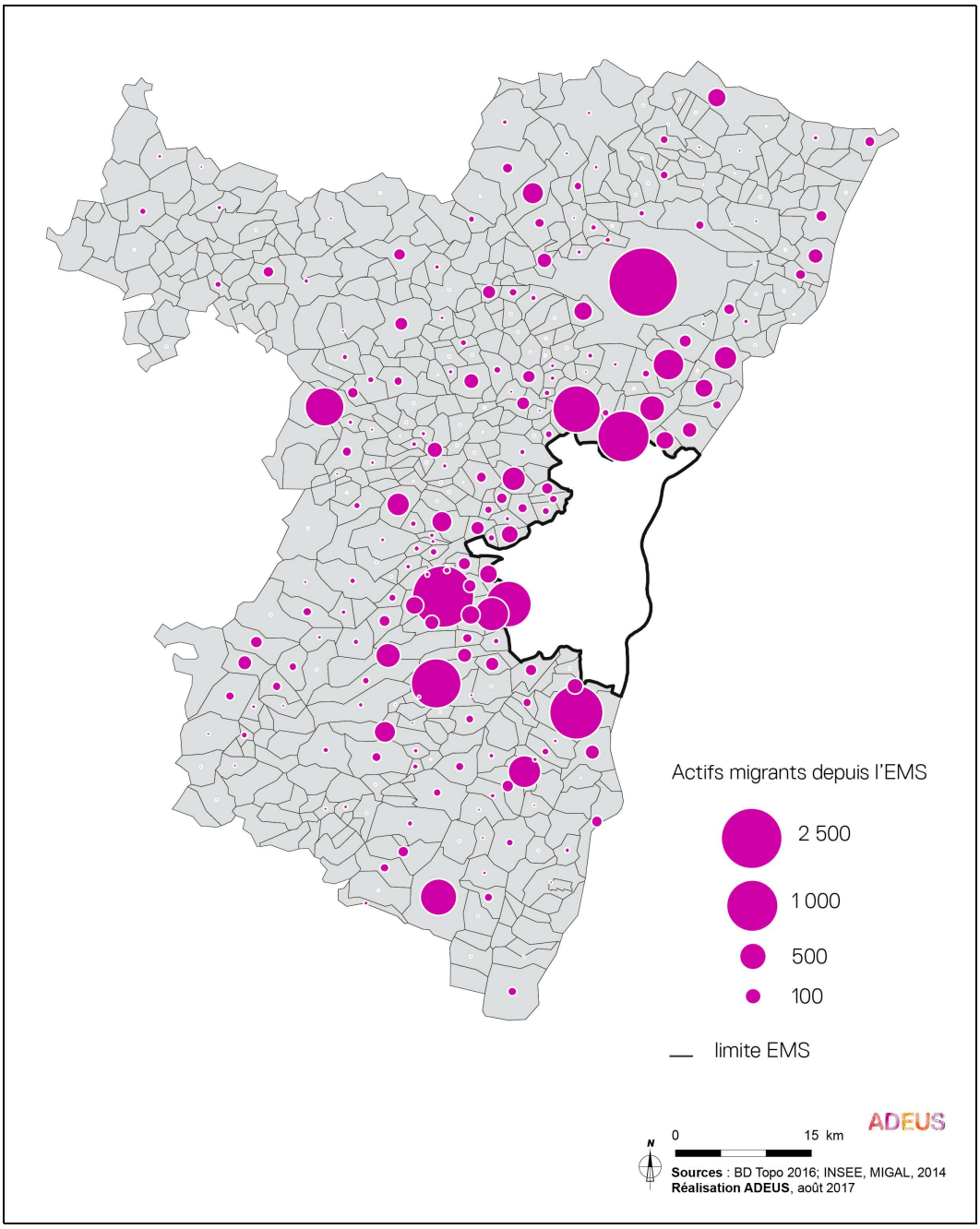
•Destinations

Sur les 195 000 résidents actifs, 86 % travaillent dans la métropole (et 58 % dans sa commune de résidence), les 14 % restants (27 000 personnes environ) quittent l'Eurométropole de Strasbourg pour rejoindre leurs emplois situés majoritairement ailleurs dans le Bas-Rhin (9 %), mais aussi dans le Haut-Rhin (1 %), dans le reste de la France (près de 2 %) ou encore en Allemagne (plus de 1 %) ou ailleurs à l'étranger (0,1 %). Bien que n'étant pas en équilibre avec les flux d'actifs entrants quotidiennement dans l'Eurométropole (77 000), ces migrations pendulaires sortantes n'en restent pas moins nombreuses et importantes à prendre en compte dans les politiques de transport.

L'analyse des flux, générés quotidiennement par les 17 000 actifs sortant de la métropole pour une autre destination du Bas-Rhin, met en exergue le poids des polarités secondaires du département : Haguenau, Molsheim, Obernai, Erstein, Sélestat et Saverne mais aussi de l'un ou l'autre secteurs d'activités importants : Duppigheim, Duttlenheim, Bischwiller, Brumath ou encore Hoerdt. Ces déplacements se révèlent, au moins pour une majeure partie d'entre eux, particulièrement compatibles avec les offres de transports en commun proposées à l'échelle interurbaine.

Selon qu'ils habitent à Strasbourg ou dans une autre commune de l'Eurométropole, les migrants pendulaires qui sortent de la métropole ne se rendent toutefois pas dans les mêmes endroits. Ainsi, si les pôles d'accueil sont globalement les mêmes à l'échelle du Bas-Rhin (avec de légers écarts de volume toutefois), le département apparaît cependant proportionnellement moins attractif pour les résidents de la commune de Strasbourg que pour ceux des autres communes de la métropole.

CARTE N°34 : **Destinations hors Eurométropole de Strasbourg (CUS) des migrants habitant dans l'Eurométropole de Strasbourg (CUS) en 2014**



•Origines

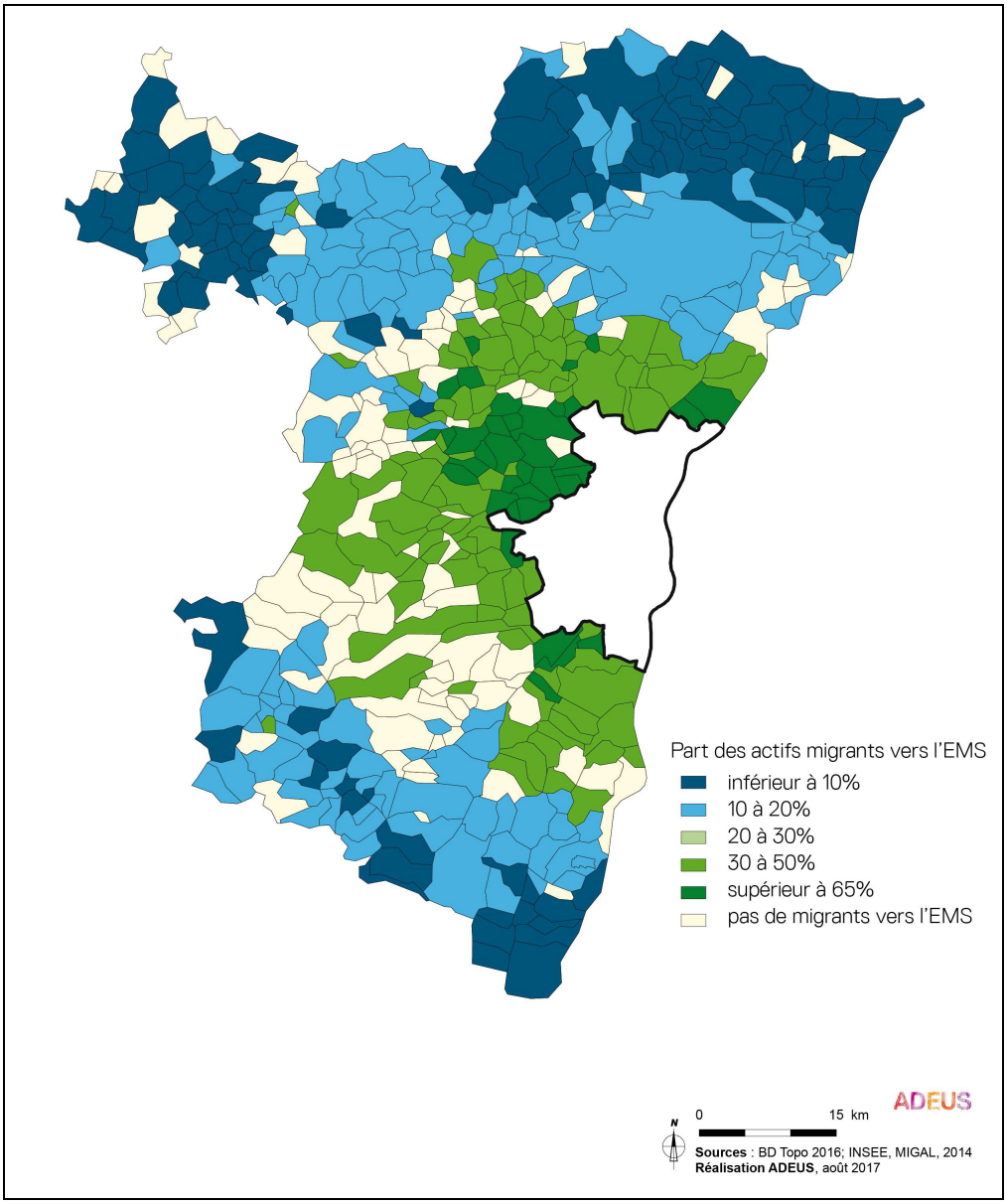
Une analyse plus fine de ces migrations sortantes permet en outre de montrer que des écarts importants existent entre les différentes communes de l'Eurométropole. Si les écarts sont moins marqués que pour les migrations entrantes, les taux varient toutefois selon les communes de 12 % à 27 % d'actifs quittant quotidiennement l'Eurométropole pour aller travailler. Logiquement, ces taux sont dépendants de la localisation des communes avec des valeurs plus élevées dans les communes de seconde couronne.

- **Des migrations pendulaires nombreuses et en croissance**

En moyenne sur le département du Bas-Rhin, les communes (en dehors des 33 communes de l'Eurométropole de Strasbourg) voient un peu moins du quart de leurs actifs (23 %) rejoindre l'Eurométropole de Strasbourg pour travailler. Ce taux varie fortement en fonction de la localisation des communes et

en particulier de leur éloignement de la métropole. Les pôles urbains secondaires, bien qu'émettant un volume important d'actifs, restent malgré tout souvent en deçà de la moyenne départementale d'émissions d'actifs vers la métropole (ou alors légèrement au-dessus lorsqu'ils sont proches de l'Eurométropole comme Obernai ou Molsheim). Leur fonction de pôle urbain, proposant par nature un nombre important d'emplois, leur permet ainsi de se défaire en partie de l'influence de l'Eurométropole en comparaison à d'autres communes de taille inférieure. Notons néanmoins que cette influence est toutefois loin de disparaître puisque même dans les pôles les moins liés à la métropole, plus de 10 % y travaillent encore .

CARTE N°35 : **Poids des migrations vers l'Eurométropole (CUS) selon les communes du département**



Au total, les migrations pendulaires en lien avec la métropole concernent donc approximativement 100 000 actifs dont 3/4 sont des « résidents hors Eurométropole » qui viennent occuper un emploi dans la métropole et 1/4 des « résidents Eurométropole » qui en sortent.

Pris indépendamment du reste des déplacements quotidiens observés à l'échelle du département (près de 4 millions), les flux domicile - travail générés par ces 100 000 actifs (dont 3 sur 4 seulement travaillent sur un jour moyen de semaine selon l'Enquête Ménages Déplacements 2009) peuvent sembler négligeables ; c'est toutefois sans compter sur le recours quasi intégral à la voiture sur ces déplacements et sur leur grande concentration dans le temps qui, bien que les heures de pointe aient tendance

à se lisser dans le temps, continuent de participer à l'importante saturation des voies de circulation observée chaque matin et chaque soir aux portes de l'agglomération strasbourgeoise.

En outre, ces flux domicile - travail représentent également - en raison de leur fréquence et de leur dimension structurante à l'échelle de la mobilité quotidienne des individus - un véritable enjeu en matière de report modal. En effet, en raison de leurs longueurs, ces déplacements sont encore très largement réalisés en voiture particulière tant dans les sens entrant, du hors Eurométropole vers l'Eurométropole (80 % de part modale pour la voiture), que dans le sens sortant (83 %). Si les modes actifs semblent peu adaptés pour ces flux, les transports en commun peuvent quant à eux se révéler particulièrement pertinents notamment pour les déplacements entre pôles. Toutefois, leur part modale (18 % en entrant et 14 % en sortant) reste encore relativement faible et souligne par conséquent :

- d'une part que l'offre en transports en commun est encore peu adaptée à certaines demandes de déplacements ;
- d'autre part, que le niveau de contrainte sur l'usage de la voiture est encore insuffisant concernant certains déplacements pour lesquels, pourtant, une offre efficace en transports en commun existe.

Offrir une alternative crédible à la voiture sur ces flux peut ainsi avoir des impacts particulièrement positifs sur l'ensemble de la chaîne de déplacements des individus concernés (y compris sur les déplacements autres que domicile - travail). Ces offres alternatives efficaces (TER, cars interurbains, P+R) existent pour une part conséquente des Origines - Destinations (des pôles du département vers certains pôles de la métropole, en particulier Strasbourg centre et inversement), elles se révèlent par contre encore largement insuffisantes à destination / en provenance de la première et de la seconde couronne de la métropole ou des nombreuses communes non desservies - et difficile à desservir - du département. La voiture y est donc largement et logiquement plébiscitée.

En complément de la nécessité de développer des offres de transports collectifs efficaces, une attention particulière doit également être portée aux facilités d'usage de la voiture. En effet, lorsque les conditions de circulation, de stationnement et d'équipement le permettent, les usagers s'orientent encore quasi-intégralement vers ce mode de transport. La régulation de l'usage de la voiture (par les politiques de stationnement, la hiérarchisation du réseau viaire, la réservation de voies sur l'A35, etc.) est donc centrale pour construire une métropole fonctionnelle, accessible et responsable.

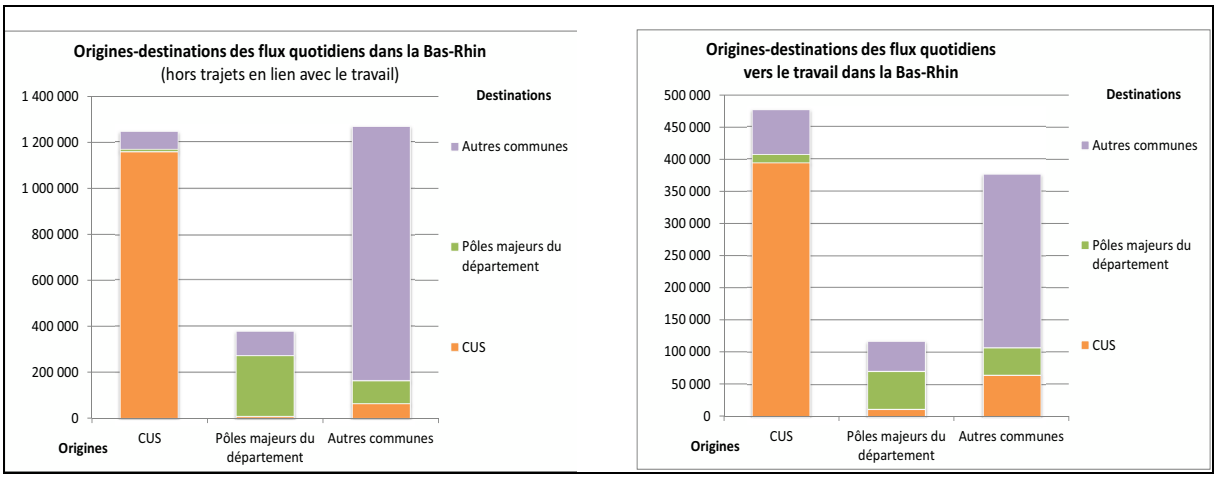
■ Une attractivité qui s'appuie également sur d'autres motifs que le travail

Aussi structurant que soit le motif travail dans la mobilité quotidienne des individus, les flux domicile - travail des quelques 450 000 actifs que compte le Bas-Rhin ne représentent malgré tout que 17 % des motifs de l'ensemble des déplacements réalisés chaque jour dans le département. La problématique des échanges entre l'Eurométropole de Strasbourg et les territoires alentours ne se limite donc pas qu'à ces seuls déplacements mais doit intégrer l'attractivité de l'agglomération pour d'autres motifs également.

En dehors des déplacements en lien avec le travail, les bas-rhinois réalisent ainsi quotidiennement environ 2,9 millions de déplacements. 1,25 millions sont réalisés par des habitants de la métropole et 1,65 millions par des habitants d'autres communes du département.

Parmi l'ensemble de ces flux, environ 160 000 se font en échange entre l'Eurométropole de Strasbourg et le hors Eurométropole (soit à peine 5,5 % des flux sans lien avec le travail. Ce chiffre passant à 16,5 % pour les seuls flux liés au travail).

GRAPHIQUE N°13 : **Origines -destinations des mobiles suivant les motifs**



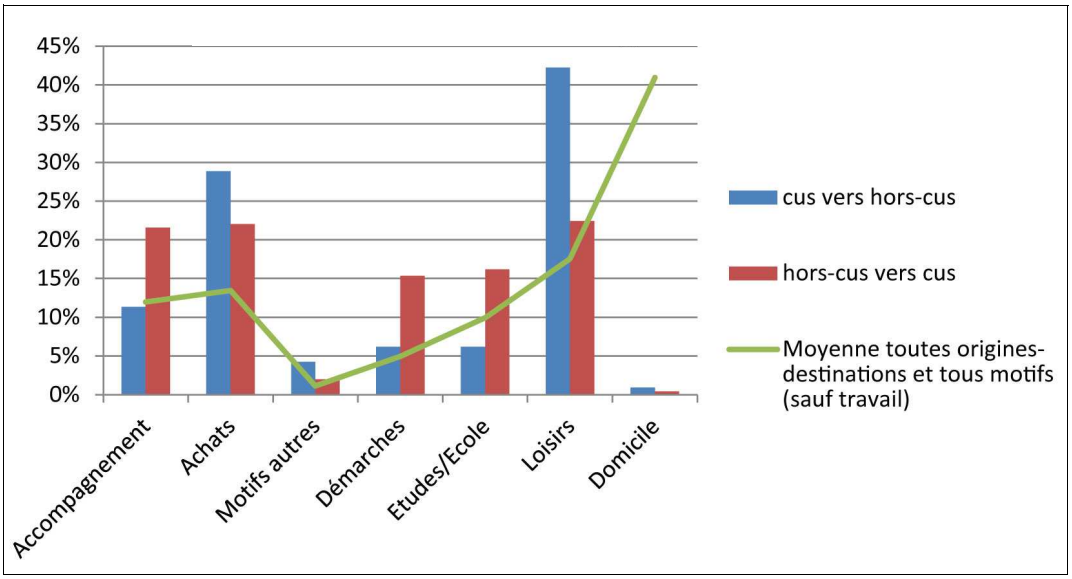
Source : EMD 2009

Comme l'illustre le premier graphique schématisant les origines - destinations des flux quotidiens sans lien avec le travail réalisés par les habitants du Bas-Rhin, les échanges entre grands secteurs du département sont relativement peu nombreux. Les flux au départ de l'Eurométropole de Strasbourg se terminent à 93 % dans la métropole, ceux aux départ des autres pôles majeurs du département se font à hauteur de 70 % à destination d'un pôle majeur (le même très largement) et les déplacements au départ des autres communes du Bas-Rhin s'achèvent quant à eux à 87 % dans une commune hors pôles urbains y compris Eurométropole.
Une analyse fine permet d'identifier que sur ces 160 000 déplacements, également pendulaires, en échange avec l'Eurométropole (qu'ils résident dans ou en dehors de la métropole, les individus retournent chez eux en effectuant le chemin inverse), 110 000 sont effectués par des résidents du « hors Eurométropole » et 50 000 par des habitants de la métropole.

L'attractivité de l'Eurométropole sur le reste du Bas-Rhin pour des motifs autres que le travail paraît ici relativement peu marquée. L'agglomération, pôle administratif, commercial, culturel et d'enseignement pourrait en effet drainer une part bien plus importante des déplacements des habitants des autres communes du Bas-Rhin. L'analyse des motifs liés aux 160 000 déplacements pendulaires hors travail réalisés chaque jour confirme pourtant bien le rôle de la métropole strasbourgeoise et apporte une explication au volume proportionnellement réduit de déplacements pendulaires générés : les activités associées (hors travail toujours) ne sont, le plus souvent, pas des activités quotidiennes mais réalisées plus ponctuellement. C'est le cas notamment des loisirs, des démarches personnelles, d'un certain type d'achats, qui représentent à eux trois 77 % des déplacements sortants des résidents de la métropole et 60 % des déplacements entrants des résidents du hors-Eurométropole.

En comparaison à la moyenne départementale pour chacun des motifs, certains sont effectivement surreprésentés sur les flux en échange entre Eurométropole et « hors Eurométropole ». Les flux entrants réalisés par des résidents du « hors Eurométropole » se répartissent de manière relativement homogène sur l'ensemble des motifs, excepté le domicile, tout en étant sur-représentés sur chacun d'eux en comparaison à la moyenne départementale. A l'inverse, les habitants de la métropole se rendant en dehors de celle-ci le font principalement pour deux motifs : les achats et surtout les loisirs, les autres motifs étant proches de la moyenne départementale voire nettement en dessous, à l'image de l'activité « étude/école » largement sous-représentée dans les flux sortants de la métropole.

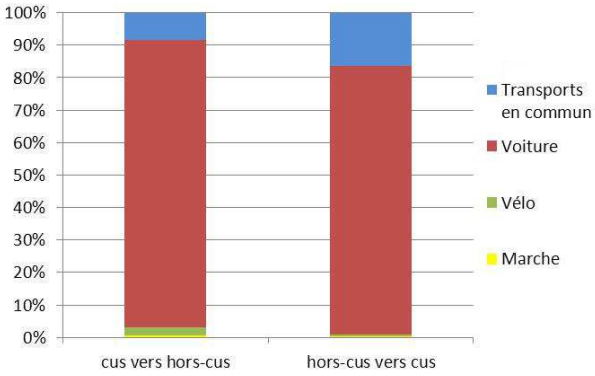
GRAPHIQUE N°14 : **Motifs des flux en échange avec l'Eurométropole de Strasbourg (CUS) hors travail**



Source : EMD 2009

Ainsi, bien que les flux en échange avec la métropole pour les motifs autres que le travail ne représentent « que » 5,5 % des déplacements à l'échelle du Bas-Rhin, leur volume n'en reste pas moins élevé - plus élevé que celui des flux en lien avec le travail - et interroge donc lui aussi le fonctionnement de la région urbaine strasbourgeoise. Cette problématique est d'autant plus importante que les parts modales sur ces flux pendulaires sont également très largement orientées vers la voiture en raison des distances à parcourir qui rendent les modes actifs inefficaces et d'une offre en transports en commun qui ne peut satisfaire l'ensemble des origines-destinations. La voiture est donc utilisée dans 89 % des cas par les résidents de la métropole pour en sortir et dans 83 % par les résidents du « hors Eurométropole » pour entrer dans l'Eurométropole.

GRAPHIQUE N°15 : **Parts modales des flux en échange avec l'Eurométropole de Strasbourg (CUS) hors travail**



Source : EMD 2009

Si la desserte de l'ensemble des communes du département en transports en commun se révèle impossible en raison du faible niveau de densité de population de certains secteurs, l'amélioration du maillage des lignes de transports collectifs sur la métropole apparaît a contrario comme nécessaire et efficace. En effet, loin de se concentrer que sur quelques polarités de la métropole, les demandes de déplacements des résidents du « hors Eurométropole » entrants dans la métropole tendent à se diffuser assez largement sur Strasbourg bien entendu mais aussi sur les communes de la première couronne et sur certains secteurs de la seconde couronne. Le développement de nouvelles gares ferroviaires, l'amélioration des dessertes existantes, la mise en place de nœuds d'intermodalité ou encore la création de nouveaux points d'arrêts sur certaines des lignes existantes sont autant de leviers pour développer l'offre et encourager le report modal. En complément de ce développement, il reste toutefois nécessaire d'inciter à l'usage de ces modes alternatifs en simplifiant l'intermodalité (intégration tarifaire par exemple) et l'information aux usagers, ainsi qu'en faisant évoluer le niveau de contrainte sur la voiture.

■ Le Rhin, une frontière ?

Loin d'être imperméable, la frontière que constitue le Rhin est traversée quotidiennement par des milliers de personnes. Ce sont ainsi plus de 30 000 migrants qui traversent le fleuve chaque jour entre 6h et 20h[1] sur l'un des franchissemments (cf. 1.2.5) entre l'Ortenau-Kreis et l'Eurométropole de Strasbourg, générant près de 60 000 déplacements dans les deux sens sur un jour moyen de semaine. Ces 30 000 personnes sont très largement des pendulaires résidant soit en France (74 %) soit en Allemagne (25 %). La majeure partie de ces flux est réalisée directement entre Strasbourg et Kehl (46 %) tandis qu'une autre part importante (22 %) concerne soit Strasbourg soit Kehl depuis ou à destination respectivement de l'Ortenau ou de l'Eurométropole de Strasbourg et encore 7 % des déplacements sont en lien entre l'Eurométropole et l'Ortenau hors Strasbourg et Kehl.
Trois déplacements sur quatre effectués par dessus le Rhin au niveau de la métropole sont donc inscrits localement. Le quart restant reste très largement lié à Strasbourg ou à Kehl mais une des extrémités du déplacement est alors plus éloignée, soit dans le Bas-Rhin ou la Région Alsace, soit dans le reste de l'Allemagne. Le transit (déplacement sans aucun lien avec la métropole ou l'Ortenau) sur les franchissements du Rhin au niveau de la métropole n'est que de 3 %.

Les motifs justifiant les déplacements transfrontaliers sont principalement de trois types :

- des déplacements pour achats en premier lieu. Ceux-ci expliquent plus de 41 % des flux et sont principalement l'oeuvre de français se rendant à Kehl puis rentrant à leur domicile (37 %) ;
- des déplacements domicile - travail représentant 14 % des flux et présentant un certain équilibre entre migrants français et allemands ;
- des déplacements liés aux loisirs (voire des déplacements de loisirs, à vélo notamment) expliquant également près de 14 % des flux transfrontaliers avec une représentation plus importante des français (10 %) allant en Allemagne pour leurs loisirs.
- le tiers des déplacements restant concerne divers motifs secondaires regroupant les activités telles que les démarches personnelles ou professionnelles, les visites, les études, etc.

Pour réaliser ces déplacements transfrontaliers, les migrants utilisent très majoritairement la voiture particulière (part modale de 86 %) dont le taux de remplissage se révèle toutefois particulièrement élevé (1,6 personne par voiture contre 1,2 en moyenne dans l'Enquête Ménages Déplacements 2009). Les autres modes de transport sont peu utilisés malgré des offres qui semblent en grande partie adaptées aux Origines-Destinations identifiées. Les transports en commun voient ainsi leur part atteindre 9 % (bus 6 %, train 3 %) et le vélo ne dépasse que de peu la barre des 5 %.
En moyenne, entre 6h et 20h pour un jour moyen de semaine, ce sont donc plus de 18 000 véhicules particuliers qui entrent dans la métropole en provenance de l'Allemagne. Cet important volume de voitures est à l'origine d'une forte saturation des axes d'entrée dans la métropole depuis l'Est.

Deux autres caractéristiques de ces échanges transfrontaliers sont à noter :

- leur volume croît fortement le samedi (+ 39 %) avec une explosion du motif achat qui compense très largement la réduction du motif travail ;
- le poids du motif achat - relativement peu contraint - dans l'ensemble des motifs identifiés (tant en semaine que le samedi) permet une plus grande homogénéité des déplacements au cours de la journée. Ce relatif étalement des déplacements transfrontaliers rend d'autant plus efficace l'exploitation d'un transport en commun, en particulier si celui-ci est bien fréquencé et dessert, sans correspondance, les coeurs des deux villes voisines. A ce titre, l'arrivée du tramway D à l'horizon 2017 devrait permettre un conséquent report modal depuis la voiture, pour les trajets entre Strasbourg et Kehl en particulier (46 % des déplacements).

1. En plus de ces 30 000 migrants identifiés entre 6h et 20h, des comptages réalisés ultérieurement indiquent que 7 000 automobilistes supplémentaires traversent le pont de l'Europe quotidiennement entre 20h et 6h et 2 500 autres le Pont Pflimlin, amenant en réalité ce chiffre à près de 40 000 migrants transfrontaliers par jour ouvré.

2.1.2. Des échanges entre l'Eurométropole de Strasbourg et les territoires alentours qui profitent d'une offre de transport développée

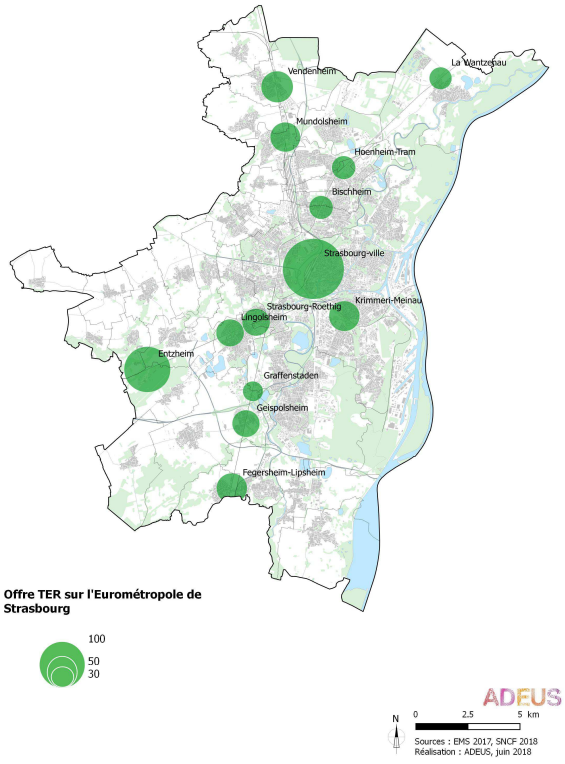
- Une offre TER de qualité entre les principales communes du département

En comparaison à la plupart des autres départements français, l'offre TER (Train Express Régional) se révèle particulièrement bien développée sur le département du Bas-Rhin, bien qu'inégalement répartie sur le territoire. Le réseau se déploie en étoile depuis la gare de Strasbourg et dessert les principaux axes de communication et vallées du département. L'ensemble des pôles majeurs ainsi que la plupart des centralités secondaires sont connectés au réseau et le principal creux, en dehors des reliefs vosgiens, se situe sur l'Ouest strasbourgeois. C'est cependant sur cet axe que le Transport en commun en Site Propre Ouest (TSPO) du Conseil Départemental du Bas-Rhin améliore grandement les performances d'accès à la métropole.

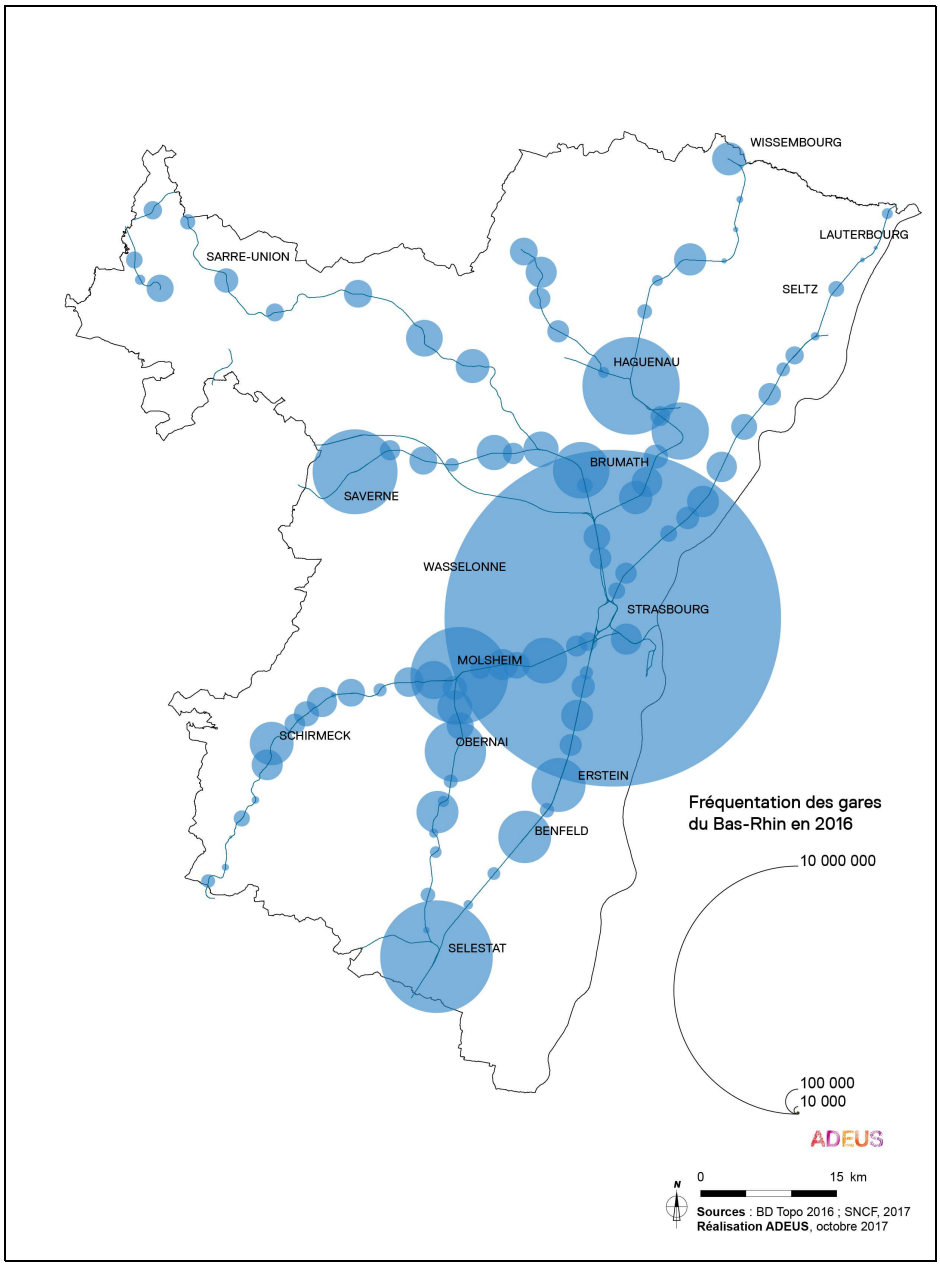
L'offre ferrée existante permet aujourd'hui de rejoindre Strasbourg en approximativement une heure maximum depuis l'ensemble des gares du département. Dans un contexte d'étalement urbain massif, lié à une périurbanisation qui se poursuit ainsi qu'à une armature urbaine marquée par l'histoire agricole riche de la région, cette offre ferrée apparaît comme une véritable opportunité pour la desserte et le fonctionnement de la métropole strasbourgeoise.

Depuis la régionalisation du transport ferroviaire intervenue en 1997, l'offre TER a été très largement améliorée au sein de l'Eurométropole de Strasbourg. Il y a ainsi aujourd'hui près de deux fois plus de TER qui arrivent en gare de Strasbourg qu'en 1996 et trois fois plus en gare de Lipsheim-Fegersheim et Geispolsheim. En gare d'Entzheim, en raison notamment de la présence de l'aéroport, le nombre de passages de TER a même quintuplé en 15 ans.

CARTE N°36 : **Offre TER dans les différentes gares de l'Eurométropole de Strasbourg (nombre de TER par jour)**



CARTE N°37 : **Fréquentation des gares du département (Nombre de voyageurs TER/jour)**



Au cours des dernières années, après les importantes réorganisations du réseau liées à l'arrivée du TGV Est, de nouveaux ajustements de desserte ont eu lieu sur les lignes alsaciennes et quelques gares de l'Eurométropole ont ainsi vu leur offre évoluer soit de manière légèrement négative (baisse du nombre de passages sur Bischheim et Hœnheim de quelques trains) soit très positivement (Vendenheim, Mundolsheim, Fegersheim-Lipsheim, Geispolsheim).

Avec la mise en service, fin 2011 du TGV Rhin-Rhône, de nouvelles modifications des dessertes ont été opérées, en particulier sur l'axe Strasbourg-Mulhouse sur lequel circulent les TGV. L'analyse fine des évolutions de desserte n'a pas encore été réalisée à l'échelle de la métropole.

- Le réseau 67, un complément efficace à l'offre TER dans le périurbain

En complément des lignes du réseau TER, le département du Bas-Rhin est également parcouru par les 64 lignes du « Réseau 67 » dont la compétence a été transférée au 1er janvier 2017 à la région Grand Est. Ce réseau de cars interurbains est organisé sur six bassins de déplacements : Alsace-Centrale, Piémont des Vosges, Plaine du Kochersberg, Plaine de la Bruche, Saverne Alsace Bossue, Alsace du Nord Bande

Rhénane et Haguenau Moder-Zorn. Il a été réorganisé en 2009 afin de permettre une meilleure desserte de certains secteurs dont les environs de Wasselonne, Erstein, Molsheim et le Sud de l'Eurométropole.

Bien qu'il soit subdivisé en six bassins, le Réseau 67 reste encore très largement centré sur Strasbourg. De nombreuses lignes pénètrent ainsi dans l'Eurométropole mais le nombre de dessertes assurées au sein de celle-ci reste relativement réduit et concentré sur certains axes majeurs, notamment celui du TSPO, sur certaines communes de seconde couronne, sur les bouts de ligne de tram et surtout au terminus de la place des Halles.

- Un réseau routier majeur dense, qui se concentre sur l'Eurométropole de Strasbourg

Le département du Bas-Rhin bénéficie d'un maillage routier dense qui permet d'accéder à la métropole par plusieurs voies au gabarit important : un réseau autoroutier composé de l'A4 et de l'A35 principalement ainsi que de nombreuses voies nationales et départementales qui irriguent le département et pénètrent dans l'Eurométropole en divers points.

Le réseau autoroutier, fort de ses quatre branches, joue un rôle central dans la desserte routière de la métropole et dans ses relations avec les territoires extérieurs *(cf. ci-dessous 2.2 Grande accessibilité)*. Une de ses principales fonctions reste pourtant bien de supporter les nombreux flux d'échanges entre la métropole et les territoires limitrophes identifiés précédemment. Sa fréquentation est telle que son niveau de saturation génère quotidiennement des embouteillages aux heures de pointe du matin et du soir.

Les voies nationales et départementales radiales (RN4 / D1004, D41, D223, D468, D1083) connaissent régulièrement le même sort. Toutefois, ces niveaux de saturation élevés sur des axes desservis par les transports en commun participent de l'efficacité de ces derniers lorsque la priorité leur est suffisamment donnée. Cette problématique est donc très largement interrogée à travers des projets de contrats d'axe mais aussi plus simplement par l'amélioration des vitesses commerciales des transports en commun passant par des sites propres, des priorités aux feux et autres aménagements du même type.

Depuis le PDU approuvé en 2000, le développement de ces axes routiers radiaux est très largement contraint ; la logique de pénétrante étant ciblée sur les transports en commun, y compris avec rabattement amont dans des parkings-relais.

En matière d'itinéraires de rocade, la métropole est globalement moins bien pourvue malgré la croissance continue de ces flux sur lesquels les transports en commun ne peuvent que difficilement s'avérer efficaces. Quelques projets d'infrastructures nouvelles ont ainsi vu le jour (rocade Sud) et devraient être complétés dans les années à venir par la création notamment de la Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO) qui servira également de voie de support à un futur transport structurant de rocade.

- Un réseau cyclable très développé dans l'Eurométropole de Strasbourg mais aussi au-delà

L'Eurométropole de Strasbourg est l'un des territoires français les plus cyclables. L'Enquête Ménages Déplacements de 2009 a toutefois montré que, loin d'être une spécificité de l'Eurométropole, ce fort taux de pratique du vélo se retrouvait en réalité également à l'échelle départementale où la part modale du vélo y est ainsi de 6 %.

Au-delà de la probable influence culturelle de l'Allemagne, ce fort niveau d'usage du vélo repose également sur un réseau d'infrastructures cyclables développé. Avec un maillage déjà très dense de près de 600 km d'itinéraires cyclables et d'importants projets et en particulier le réseau REVE, la métropole souhaite toujours davantage encourager cette pratique qui apparaît comme particulièrement pertinente au regard de la longueur de la plupart des déplacements réalisés quotidiennement (70 % des déplacements font moins de 3 kilomètres) (cf. partie C II-1, "Les modes actifs : les composantes pour vivre à l'échelle des proximités").

A l'échelle du département, le maillage des infrastructures cyclables, bien que moins dense, reste malgré tout important et permet une bonne desserte des principaux pôles urbains majeurs et en particulier de la métropole. Plusieurs aménagements qualitatifs (pistes cyclables jalonnées) suivent ainsi les prin-

cipaux axes de circulation pénétrants dans l'agglomération strasbourgeoise et se connectent avec le réseau dense de la métropole. Cette interconnexion des réseaux interurbains et urbains ainsi que la bonne desserte de grands bassins de déplacements donnent la possibilité de réaliser les flux d'échanges entre l'Eurométropole et le « hors Eurométropole » à vélo. Les distances à parcourir sont toutefois importantes et, bien souvent, l'usage du vélo pour les déplacements à destination de la métropole va davantage se faire en rabattement vers les gares TER. Des aménagements pour le stationnement des vélos (abris, arceaux) sont par conséquent de plus en plus nécessaires et la Région Alsace s'attache à en développer dans la majorité des gares.

- Une offre transfrontalière qui s'enrichit progressivement

Malgré l'importance des flux transfrontaliers, la desserte de l'agglomération vers l'Est reste relativement faible, tous modes de transport confondus. Actuellement, quatre ouvrages d'art franchissent le Rhin au niveau de l'Eurométropole de Strasbourg :

- le Pont de l'Europe, axe routier central accueille la majeure partie des flux routiers et dispose de bandes cyclables et de trottoirs (dont la qualité reste cependant toute relative). Malgré l'objectif de reconversion de la route du Rhin, qui mène au pont côté français, en boulevard urbain, cet axe assure différentes fonctions allant du transit (de véhicules particuliers mais aussi de camions) à la desserte locale en modes actifs. La cohabitation de ces différents modes est complexe à assurer en l'état actuel des choses. L'évolution de cet axe, objectif affiché du Schéma Directeur des Deux Rives, semble nécessaire pour sa meilleure intégration urbaine et pour encourager l'usage des modes actifs sur les flux transfrontaliers ;
- le Pont Pflimlin, au Sud de l'Eurométropole, a un profil routier et une vocation de soulagement de la Route du Rhin. Bien qu'efficacement connecté au réseau autoroutier strasbourgeois, le pont ne draine que peu de flux en comparaison au pont de l'Europe en raison de sa localisation au Sud de l'agglomération ;
- la Passerelle des Deux-Rives, au coeur du Jardin des Deux-Rives, réservée aux cyclistes et piétons ;
- le pont ferroviaire de la ligne Strasbourg-Kehl, parcourue quotidiennement par 23 trains desservant les gares de Strasbourg et de Kehl (temps de trajet : 12 minutes) avant de poursuivre pour une majeure partie d'entre eux vers Offenbourg.

A ces infrastructures, s'ajoute la ligne D du tramway.

L'offre transfrontalière de transport existe et permet la réalisation de nombreuses interactions observées entre l'Eurométropole et l'Ortenau. Cette offre reste toutefois principalement centrée sur le réseau routier mais aussi de plus en plus par les transports en commun. Les modes actifs restent encore peu utilisés en raison des distances élevées à parcourir pour franchir le Rhin depuis Strasbourg et d'aménagements qualitativement peu attractifs (le pont du Rhin).

Les aménagements prévus sur le secteur des Deux-Rives dans les années à venir devraient largement renforcer l'attractivité des transports en commun et des modes actifs pour la réalisation de ces déplacements transfrontaliers. Les interactions entre les deux villes voisines s'en trouveront alors d'autant plus renforcées.

2.2. GRANDE ACCESSIBILITÉ : STRASBOURG, CARREFOUR DE L'EUROPE

L'Eurométropole de Strasbourg dispose de plusieurs portes d'accès avec les territoires d'échelles supérieures (nationales ou internationales), qu'il s'agisse de transports de personnes ou de marchandises. Sa position stratégique au coeur de l'Europe, son statut de capitale européenne, sa visibilité sur la scène touristique, etc. sont autant d'arguments pour renforcer ces portes d'entrée du territoire dans un contexte de concurrence entre les villes du Rhin supérieur qui ne cesse de croître.

2.2.1. Le réseau ferroviaire à grande vitesse et la gare TGV de Strabourg

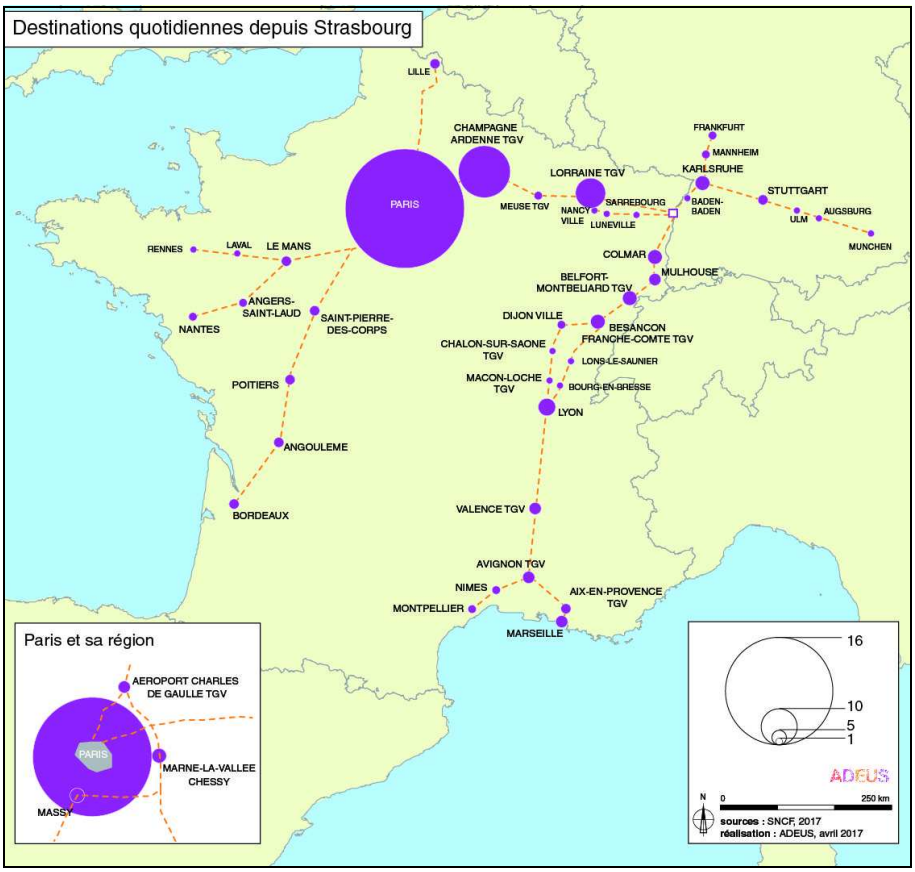
Sur l'axe Est-Ouest, la ligne LGV Est a considérablement modifié l'accessibilité de Strasbourg depuis/à destination de la région parisienne et du Grand Ouest français. Au-delà de la seule métropole stras-

bourgeoise, c'est l'ensemble de l'Alsace qui a pu bénéficier d'une amélioration très sensible des temps d'accès à Paris (trajet raccourci de près de moitié entre Paris et Strasbourg depuis 2007). Sur l'axe Nord-Sud, l'ouverture de la première phase de la LGV Rhin-Rhône fin 2011 a également permis une amélioration de l'offre grande vitesse depuis/à destination de Strasbourg.

La seconde phase de la LGV Est (prévue pour 2016 et qui amènera Paris à 1h50 de Strasbourg) ainsi que les phases ultérieures de la LGV Rhin-Rhône vont contribuer à encore améliorer l'offre grande vitesse de la région et en particulier de la gare de Strasbourg dans les années à venir. Celle-ci se trouvera ainsi positionnée au croisement stratégique de deux axes ferroviaires à grande vitesse qui structureront l'Europe : l'axe Londres-Paris-Strasbourg-Munich-Vienne-Bratislava et l'axe Mer du Nord-Méditerranée.

Cette offre, aussi structurante soit-elle à l'échelle européenne est néanmoins encore aujourd'hui très largement tournée vers le territoire français et les liaisons vers l'Allemagne au départ de la gare de Strasbourg nécessitent généralement encore une ou plusieurs correspondances en Allemagne.

CARTE N°38 : **Dessertes TGV quotidiennes au départ de la gare de Strasbourg**



2.2.2. L'aéroport international de Strasbourg-Entzheim

La fréquentation de l'aéroport de Strasbourg a été très fortement impactée par l'ouverture de la LGV Est qui a donné au train une grande pertinence pour les trajets à destination de Paris notamment, tant en temps de parcours qu'en coût de trajet. On estime ainsi que dès 2007, les services TGV ont capté plus de la moitié des voyageurs entre Strasbourg et Paris. Le trafic passager global de l'aéroport a fortement chuté jusqu'en 2010, passant de 1 700 000 passagers par ans à 1 061 000. La tendance s'est inversée entre 2010 et 2013 arrivant à 1 181 000 passagers annuels. En 2016, la fréquentation est redescendue à 1 070 000 passagers, notamment à cause de l'arrêt (probablement momentané) de la ligne vers Londres.

L'aéroport propose actuellement des destinations régulières, l'essentiel se situant en Europe et plus particulièrement en France. Notons néanmoins que pour les habitants de l'Eurométropole de

Strasbourg, l'offre aéroportuaire ne saurait se limiter au seul aéroport de Strasbourg / Entzheim. Il convient en effet d'y ajouter les aéroports de Baden - Baden et Bâle / Mulhouse et, encore plus loin (mais toujours accessible et attractif, notamment pour des vols transatlantiques, avec un nombre de destinations bien plus riche), les aéroports internationaux de Francfort et Paris.

2.2.3. Le Rhin, porte d'entrée sur l'Europe et le monde pour les marchandises

Le Rhin est le premier fleuve commercial européen. Avec un trafic global d'environ 290 millions de tonnes par an, il offre à l'Alsace une place privilégiée au cœur de l'espace fluvial européen. Il est la colonne vertébrale du vaste réseau fluvial à grand gabarit et permet notamment de relier Strasbourg aux grands ports maritimes nord-européens (Rotterdam, Anvers, Amsterdam et Zeebrugge) en seulement 44 heures.

Contrairement aux autres infrastructures de transport plus couramment utilisées (routières, ferroviaires), le Rhin pourrait supporter un trafic fluvial jusqu'à deux fois supérieur à ce qu'il est aujourd'hui sans nécessité d'investissements importants. Le fleuve est donc une véritable opportunité pour Strasbourg et les autres régions qu'il traverse. En Alsace, la part de transport de marchandises réalisée par le mode fluvial atteint ainsi 15 % là où la moyenne française ne dépasse pas 4 %.

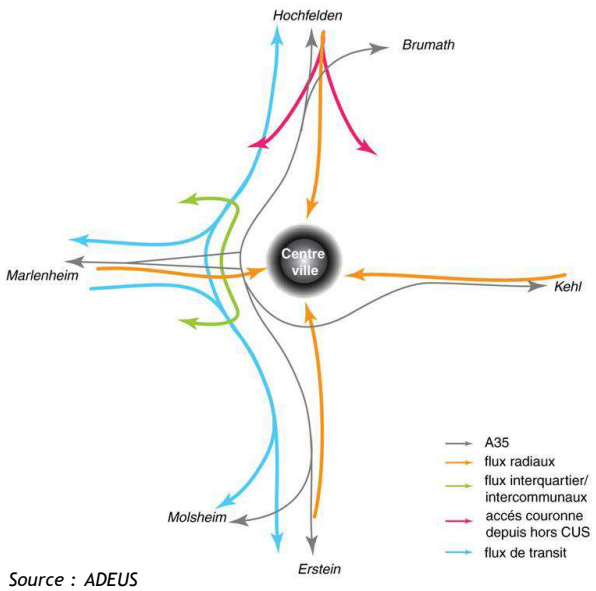
Ces atouts ont fait du Port Autonome de Strasbourg (PAS) le deuxième port fluvial français (après Paris). Celui-ci constitue un atout majeur du développement de la métropole tant en termes de transport - avec un trafic fluvial d'environ 8 millions de tonnes en 2013 (légèrement moins en 2012) - qu'en termes d'emplois puisque l'espace portuaire du Port Autonome de Strasbourg, d'une superficie de près de 1 050 hectares sur Strasbourg dont près de 700 sont occupés par 350 entreprises, propose quelques 13 000 emplois.

Par ailleurs, en tant que plateforme de redistribution, le PAS génère également un trafic terrestre conséquent avec un trafic routier annuel d'environ 18 millions de tonnes et un trafic ferroviaire qui atteint 1,5 million de tonnes. Sur son domaine, le PAS dénombre ainsi plus de 100 km de voies ferrées (qui lui ont été rétrocédées en partie) et dispose de la plus importante gare de fret de la région Alsace au Port du Rhin.

2.2.4. Le réseau autoroutier

Le réseau autoroutier strasbourgeois est directement relié à trois autoroutes en direction de l'Ouest (A4) vers Paris et en direction du Sud (A35), vers Lyon et les métropoles suisses, ainsi qu'en direction du Nord (A35) vers Karlsruhe mais aussi Francfort. Avec une fréquentation moyenne de plus de 160 000 véhicules/ jour sur ses principaux tronçons (163 000 en 2012), ce réseau autoroutier est l'une des voies routières françaises les plus « chargées » après le périphérique parisien. Naturellement, ce statut et la grande proximité du coeur de l'agglomération strasbourgeoise génèrent d'importants problèmes environnementaux, sanitaires et d'attractivité économique.

CARTE N°39 : **Caractéristiques de fonctionnement du système autoroutier strasbourgeois**



Source : ADEUS

Cette importante fréquentation, le système autoroutier strasbourgeois la subit en raison des nombreuses fonctions qu'il assume. Bien qu'étant un objet unique, il remplit quatre rôles bien différents, certains n'étant pas du domaine des relations avec des territoires d'échelle supérieure :

- l'accès au centre de Strasbourg (flux radiaux), intégrant pour partie des flux Eurométropole - hors Eurométropole à dominante pendulaire ;

- des liaisons interquartiers ou intercommunales à l'échelle de l'Eurométropole sans lien avec la grande accessibilité ;
- des accès depuis l'extérieur de la métropole vers Strasbourg mais aussi vers les première et seconde couronnes de la métropole, accès pour lesquels les alternatives en transports en commun sont aujourd'hui peu concurrentielles par rapport à l'usage de la voiture, même lorsque l'autoroute est en voie de saturation ;
- les transits régionaux, nationaux et internationaux, qu'il s'agisse de transport de marchandises ou de personnes. Une part importante du trafic routier (notamment de marchandises) qui passe par la plaine du Rhin utilise le réseau autoroutier strasbourgeois (en concurrence avec l'A5 en Allemagne).

Il est intéressant de noter que l'autoroute ne joue que très partiellement son rôle d'infrastructure d'échange avec des territoires d'échelle supérieure. En effet, les autres fonctions qu'assume ce réseau autoroutier concernent une part bien plus importante de déplacements[2] :

- échanges : relations entre hors Eurométropole et Eurométropole : 45 % des flux supportés,
- trafic interne à la métropole (relations entre communes et quartiers de la métropole) : 45 % des flux,
- trafic de transit : 10 %.

Toutefois, les échanges comptabilisés ci-dessus sont très largement ceux des pendulaires, si bien que la part des usagers venant d'au-delà du département est inférieure à 4 %.

2. Données : Diagnostic du PDU de la CUS, 2011, sur la base de données DRE, 2003.

Eléments de synthèse :

« L'Eurométropole, un espace fortement connecté avec les territoires extérieurs »

La métropole se révèle être un important pôle d'emplois dont l'attractivité dépasse les limites départementales. Les migrations Domicile - Travail sont nombreuses et en croissance puisqu'au total celles en lien avec la métropole concernent approximativement 100 000 actifs. Les trois-quart sont le fait de résidents hors Eurométropole venant travailler dans la métropole et un quart de résidents de la métropole travaillant en dehors, principalement vers les villes moyennes du département.

Les différentes communes de la métropole n'ont pas la même importance en terme d'attractivité. Les grands pôles d'emplois sont d'abord à Strasbourg, dans la première couronne, ainsi que dans certaines communes de seconde couronne accueillant des zones d'activités ou commerciales importantes. Les demandes de déplacements des résidents du « hors Eurométropole » entrants dans la métropole ne se diffusent donc pas exclusivement vers le centre de Strasbourg mais sur un territoire plus large, notamment en première couronne.

La problématique des échanges entre la métropole et les territoires alentours ne se limite pas cependant aux seuls déplacements liés au travail mais intègre l'attractivité de l'agglomération pour d'autres motifs (loisirs, démarches personnelles, achats…).

Le recours fréquent à la voiture sur ces déplacements (utilisée dans 89 % des cas par les résidents de la métropole pour en sortir et dans 83 % par les résidents du « hors Eurométropole » pour y entrer) participe à la saturation des voies de circulation aux portes de l'agglomération strasbourgeoise. Celle-ci est liée aux nombreuses fonctions que le réseau routier majeur doit assumer (non seulement l'accès au centre de Strasbourg, au trafic de transit mais également à des liaisons internes à la métropole).

L'offre en TC ne peut pas satisfaire l'ensemble des origines / destinations, malgré une offre TER de qualité et particulièrement développée entre les principales communes du département, bien qu'inégalement répartie sur le territoire. Cette offre est complétée par le réseau 67, réseau de cars interurbains du Conseil Départemental du Bas-Rhin, complément efficace à l'offre TER dans le périurbain. Pour autant, ces liaisons sont presqu'exclusivement vers Strasbourg et ne permettent pas toujours une bonne desserte des première et seconde couronnes de la métropole.

Si le réseau cyclable est très fortement développé, tant dans la métropole que dans le reste du département, les distances à parcourir rendent les modes actifs généralement difficiles pour rejoindre la métropole depuis l'extérieur.

Parallèlement, elle est connectée non seulement au reste du département mais également à l'Ortenau voisin. La frontière que constitue le Rhin est traversée quotidiennement par plus de 30 000 migrants générant près de 60 000 déplacements dans les deux sens et par jour, participant à la saturation des axes d'entrée dans la métropole depuis l'Est. La majeure partie de ces flux est réalisée directement entre Strasbourg et Kehl (46 %).

A une échelle plus large, la métropole est également un véritable carrefour européen, dont les relations les plus performantes sont généralement orientées vers la France (en train comme en avion ou en voiture). La complémentarité entre les offres (notamment au niveau aéroportuaire ou ferroviaire) dans la métropole et celles dans le reste du Rhin Supérieur sont encore peu organisées. Enfin, le Port Autonome de Strasbourg, deuxième port fluvial français bénéficie (grâce au Rhin) d'un accès rapide et performant vers les plus grands ports maritimes Nord-européens.

Enjeux

En terme de connexion avec les territoires extérieurs, le premier enjeu est de réussir à maintenir l'accessibilité de la métropole, voire à l'améliorer, en proposant des alternatives à l'usage de la voiture pour les flux en lien avec la métropole. Cela implique :

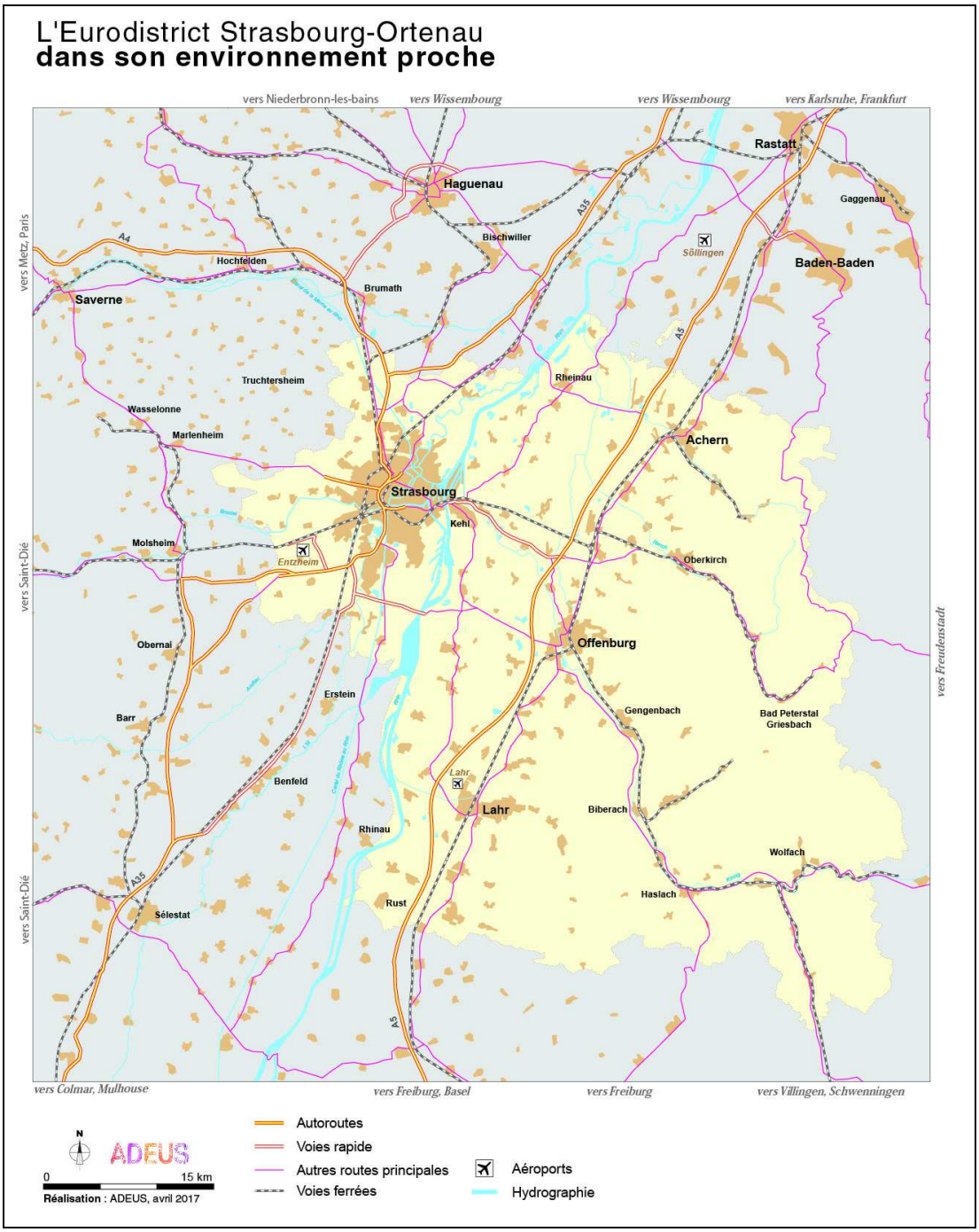
- d'améliorer l'offre en transports en commun, notamment dans les relations entre l'extérieur de la métropole et les grands pôles urbains (de première voire de seconde couronne), dans une logique de maillage des offres urbaines et interurbaines de transport ;
- au-delà des seuls transports en commun, d'améliorer l'offre multimodale par des infrastructures adaptées ;
- de réguler l'usage de la voiture pour construire une métropole à la fois fonctionnelle, accessible et responsable ;
- de renforcer la grande accessibilité à la métropole.

Au-delà de cette question, il y a un enjeu de limitation de la périurbanisation (notamment pour des raisons de santé publique). Or, celle-ci est favorisée par une bonne accessibilité à la métropole. C'est donc un équilibre qu'il est nécessaire de construire entre d'une part une bonne connexion avec les territoires extérieurs et, d'autre part, la limitation de l'étalement urbain hors métropole (avec un rythme de construction suffisant dans la métropole).

3. L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG AU SEIN DE L'EURODISTRICT STRASBOURG-ORTENAU

3.1. AMBITIONS DE L'EURODISTRICT STRASBOURG-ORTENAU

CARTE N°40 : **L'Eurodistrict Strasbourg - Ortenau**



L'Eurométropole de Strasbourg est l'une des composantes de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau, au côté de l'Ortenaukreis et des villes d'Offenburg, Lahr, Kehl, Achern et Oberkirch. Une extension de l'Eurodistrict aux trois communautés de communes d'Erstein, du Rhin et de Benfeld est en cours d'approbation, se rapprochant ainsi du périmètre du SCOTERS pour sa partie française.

L'initiative de la création d'un Eurodistrict a été lancée par le Président de la République Jacques Chirac et le Chancelier allemand Gerhard Schröder le 22 janvier 2003, à l'occasion du 40ème anniversaire du Traité de l'Elysée. L'idée était la *« création d'un Eurodistrict Strasbourg - Kehl, bien desservi, ayant vocation à explorer de nouvelles formes de coopération et d'accueillir des institutions européennes »*.

Depuis le 1er février 2010, l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau dispose d'un statut de Groupement Européen de Coopération Territoriale (GECT) qui le dote d'une autonomie politique, opérationnelle et financière, qui lui faisait cruellement défaut. De droit français, avec son siège à Strasbourg et son secrétariat à Kehl, ce nouveau groupement dispose d'une structure juridique et d'un budget propre.

Parmi les objectifs prioritaires qu'il s'est assigné, on relève :

- apporter une plus-value à tous les habitants du territoire, qu'ils aient ou non une vie transfrontalière, plus particulièrement dans les domaines des transports, de l'emploi, de la santé, de l'environnement, des sports ou encore de la culture
- fonder les bases d'un Eurodistrict innovant, ayant vocation à se transformer en une réelle intercommunalité transfrontalière reposant sur le principe de la codécision,
- conforter la dimension européenne de la Ville de Strasbourg, siège d'institutions et d'organisations européennes,
- et de continuer à développer la coopération transfrontalière existante et d'oeuvrer pour l'élargissement géographique de son périmètre aux intercommunalités françaises du SCOTERS.

L'Eurodistrict intervient principalement dans les domaines d'action suivants : la formation professionnelle et l'emploi, l'enseignement et le bilinguisme, la santé, les aînés, le sport, la culture, les télécommunications, l'environnement et les transports.

La coopération transfrontalière se traduit par des réalisations qui concernent principalement :

- l'emploi, avec le Service de Placement Transfrontalier (SPT) Haut-Rhin - Strasbourg - Ortenau, un projet conjoint de Pôle-Emploi et de l'*Agentur für Arbeit ;*
- des équipements mutualisés, à l'instar de la crèche franco-allemande ouverte en 2014 au Port du Rhin ou du stade d'athlétisme couvert d'Offenbourg ;
- l'emploi, avec la possibilité de suivre un apprentissage binational pour une vingtaine de métiers ;
- la santé, avec la mise en place d'une plateforme transfrontalière de prise en charge des personnes épileptiques ;
- la facilitation des démarches administratives ;

Parallèlement à la concrétisation de ces différents projets, sont organisées annuellement des manifestations transfrontalières visant à renforcer l'identité territoriale (pique-nique européen, fête du vélo, journée de la randonnée…). L'ensemble de ces réalisations semblent parfois minimes au regard des ambitions affichées à l'origine de la création de cette entité administrative…

3.2. DEUX ENTITÉS CONTRASTÉES AU SEIN DE L'EURODISTRICT

3.2.1. Sur la rive gauche du Rhin : un territoire fortement métropolisé

L'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau comprend de part et d'autre du Rhin deux entités nettement contrastées: celles de l'Eurométropole de Strasbourg et du Kreis de l'Ortenau.

- Sur la rive gauche du Rhin, on trouve une agglomération fortement polarisée qui concentre un des taux d'emplois stratégiques parmi les plus important du Grand Est français ; Strasbourg et son agglomération organisent ainsi une vaste aire urbaine.
- L'Ortenaukreis voisin échappe en grande partie aux effets de cette métropolisation et s'organise autour d'un réseau de centres moyens et de centres inférieurs qui s'égrènent le long du Rhin.

La population augmente des deux côtés du Rhin. Cette croissance est plus forte sur la rive gauche que sur la rive droite. Le rythme est près de deux fois plus important.

Dans l'Ortenau, c'est la composante migratoire qui est le moteur de la croissance démographique particulièrement dans les centres urbains (Lahr, Offenburg, Achern et Kehl). Sur la rive gauche du Rhin, c'est le mouvement naturel qui contribue à l'évolution démographique.

Les relations Est-Ouest se caractérisent quant à elles par un net déficit. Les fonctions centrales, de part et d'autre du Rhin, sont peu connectées. Seule, la liaison Strasbourg-Kehl se développe : Kehl se situant dans la continuité spatiale de l'agglomération strasbourgeoise.

La région Strasbourg-Ortenau se distingue des autres espaces du Rhin supérieur par une forte prégnance du centre supérieur sur son aire d'influence. Alors que les aires des migrations pendulaires des centres supérieurs dominants dans le Nord (Karlsruhe) et dans le Sud (Bâle) s'étendent en toute liberté par dessus la frontière du voisin voire des pays voisins, celle de l'agglomération strasbourgeoise reste limitée à son arrière-pays français.

3.2.2. Une structure économique riche et diversifiée et un potentiel de formation et de recherche important ...

L'ensemble de la région transfrontalière est un pôle d'emplois important. Comparativement à la région strasbourgeoise, le tissu économique de l'Ortenau est davantage marqué par la présence du secteur industriel. Ici, contrairement à d'autres territoires bas-rhinois ou alsaciens, les échanges transfrontaliers sur le marché du travail restent réduits.

La région Strasbourg-Ortenau est un pôle d'emplois important à l'échelle du Rhin supérieur. Elle compte 434 000 actifs et 432 000 emplois.
Elle présente une structure d'activités riche, alliant industries exportatrices et services spécialisés. Malgré la présence dominante du tertiaire, son tissu industriel est diversifié et ce, de part et d'autre de la frontière. La plupart des branches économiques majeures y sont présentes, avec notamment l'industrie automobile, la fabrication de machines et d'équipements, la chimie et les plastiques, la construction mécanique et l'agro-alimentaire.

TABLEAU N°11 : **Population et emploi**

	Population	Actifs	Actifs occupés	Emplois	Emploi salarié privé	Chômeurs	Taux de chômage
ZE Strasbourg	569 332	276 492	244 086	277 457	191 997	32 406	9,9 %
Ortenaukreis	417 600	157 593		154 849		8 160	3,6 %
Strasbourg-Ortenau	986 932	434 085		432 306		40 566	
Bas-Rhin	1 091 015	535 965	482 054	463 031	320 893	53 911	8,1 %
Alsace	1 837 087	897 226	802 136	752 012	514 735	95 090	8,5 %

Source : INSEE-RP2008 (population, actifs, emplois, chômeurs), INSEE-Taux de chômage localisé 4e trimestre 2011 et Pôle emploi 2010 (Emploi salarié)/ Agentur für Arbeit (données allemandes) 2011

Grâce aux équipements d'enseignement supérieur et de recherche strasbourgeois, que viennent compléter les Fachhochschulen d'Offenbourg et de Kehl orientées vers des formations plus professionnalisantes, la région Strasbourg-Ortenau dispose incontestablement d'un fort potentiel en matière de formation et de recherche. Un dispositif d'apprentissage transfrontalier permet par ailleurs aux apprentis français et allemands d'effectuer la formation pratique de leur apprentissage dans le pays voisin.

Le territoire se distingue également par l'existence de nombreux pôles d'excellence. Ainsi, à l'échelle du Rhin supérieur, plus de 230 réseaux[3] existent entre le monde économique, la formation et la recherche dans les sciences de la vie, l'automobile, les matériaux, les TIC, l'énergie-environnement, l'ingénierie et l'agro-alimentaire.

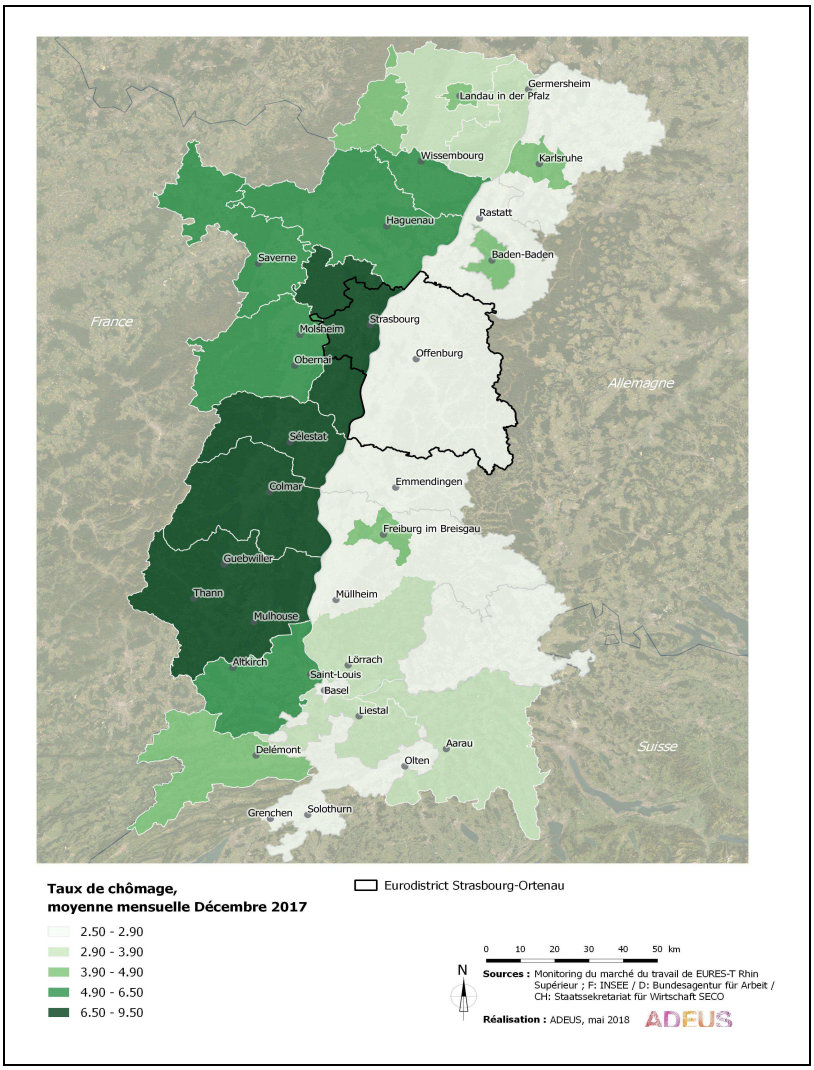
3.2.3. ... mais de forts contrastes territoriaux

- Une situation économique allemande plus favorable

En comparaison de ses voisins européens, l'économie allemande paraît florissante, avec un taux de croissance de 3 % et un taux de chômage inférieur à 6 % (3,6 % dans l'Ortenau). Elle est parvenue à traverser la crise, à s'appuyer sur les forces traditionnelles du pays et à s'adapter aux demandes des pays émergents, notamment avec ses exportations haut de gamme.

Dans l'Ortenau, la structure industrielle s'appuie principalement sur un réseau dense de moyennes entreprises et industries à caractère familial. Alors que dans la région strasbourgeoise, le tissu industriel à l'image de celui de l'Alsace, est fortement internationalisé. Cette internationalisation, si elle est révélatrice de l'attractivité de la région, est néanmoins source de vulnérabilité puisque les centres de décision sont parfois localisés hors du territoire.

CARTE N°41 : **Nombre de demandeurs d'emploi et taux de chômage**



Source : Office Statistique du canton de Bâle-ville, INSEE, Statistisches Landesamt Baden-Wurttemberg

3. Source : Adira.

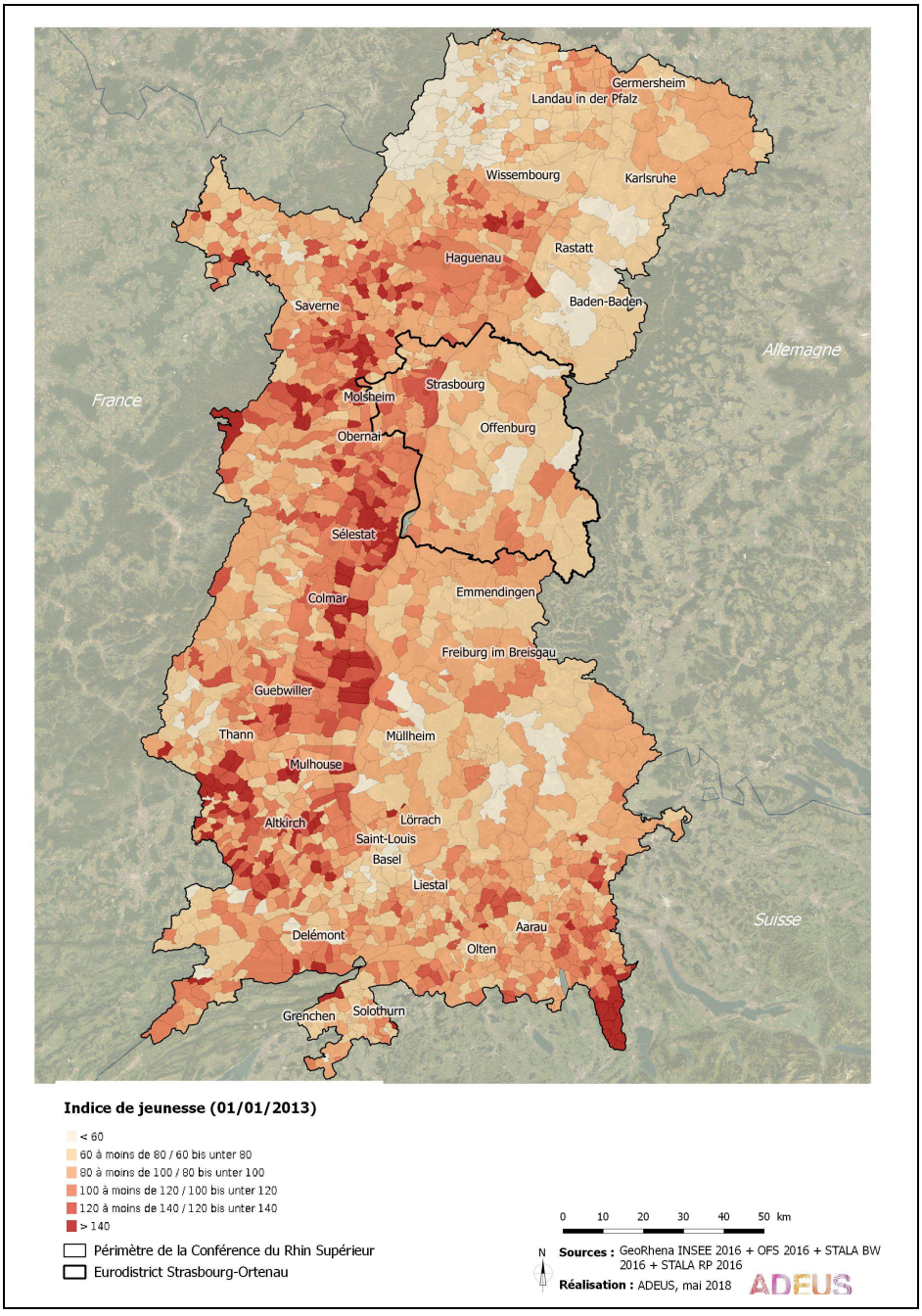
■ Un vieillissement de la population particulièrement marqué Outre-Rhin

A l'échelle du Rhin supérieur, les projections de population à horizon 2030 indiquent une dynamique importante pour la Suisse du Nord-Ouest (+ 17 %) et l'Alsace (+ 12 %). Par contre, l'évolution démographique de l'Allemagne connaîtrait une tendance inverse : Bade (- 2 %) et Palatinat du Sud (- 4%).

L'évolution démographique future sera marquée par un vieillissement continu. Les 65 ans et plus constitueraient 25 % de la population du Rhin supérieur en 2030, contre 18 % actuellement. La part des moins de 15 ans perdrait par contre un point et demi et passerait à 14 % de cette même population.

L'indice de jeunesse (part des moins de 15 ans/plus de 65 ans) est particulièrement révélateur du contraste entre les territoires français et allemand.

CARTE N°42 : **Indice de jeunesse**

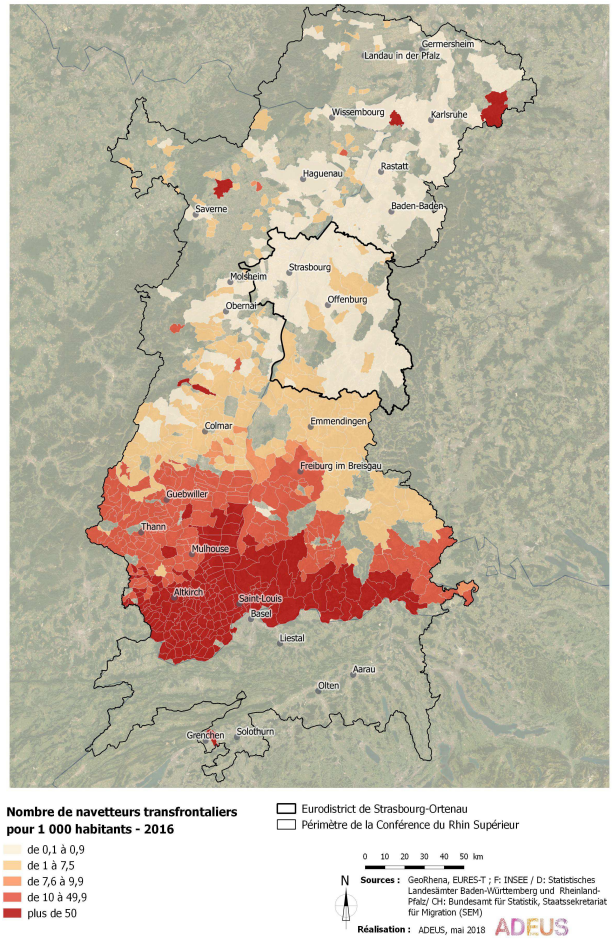


■ Un travail frontalier faible au sein de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau

A l'échelle du Rhin Supérieur, plus de 90 000 travailleurs font la navette avec les pays limitrophes, en provenance pour 66 % d'Alsace et pour 33 % du Pays de Bade.

Par contre, dans la région strasbourgeoise, le travail frontalier vers le pays voisin reste moins important comparativement au reste de l'Alsace. Les échanges avec l'Ortenau, quoi qu'importants, restent encore en deça de ce que le potentiel de population et d'emploi de part et d'autres du Rhin pourrait générer. Ainsi, moins de 2 % des actifs de la métropole traversent la frontière pour aller travailler (contre 7 % à l'échelle alsacienne).

CARTE N°43 : **Travailleurs frontaliers en 2008**



Source : Travailleurs transfrontaliers - CPAM, Bundesamt für Statistik, Bundesagentur für Arbeit, recensements et estimations

■ Une coopération économique encore limitée

La région Strasbourg-Ortenau est un espace globalement bien positionné et présente indéniablement des atouts à valoriser en commun. Toutefois, force est de constater que chaque entité territoriale a ses propres logiques de fonctionnement et exploite opportunément les avantages liés à sa situation sans véritable stratégie partagée. Ainsi, les coopérations dans le domaine économique restent faibles. Il existe de nombreux pôles d'excellence et réseaux économiques mais ils sont rarement transfrontaliers. Il n'existe pas encore de politique transfrontalière concertée en matière de recherche et développement. Quant aux ports, si des représentants du port de Kehl siègent au Conseil d'Administration du Port Autonome de Strasbourg et réciproquement, leur coopération se limite à une information réciproque sur leurs activités et projets.
Cependant, une coopération entre l'ensemble des ports rhénans du Rhin supérieur est en cours.

La frontière représente une rupture :

- physique, qui limite les liaisons transversales,
- linguistique du fait du problème de la langue, avec la diminution du bilinguisme, est un problème culturel majeur qui constitue une source de blocage et un frein aux échanges dans le domaine de l'emploi,
- sociale puisque les différentiels de salaire et avantages sociaux ne sont plus forcément favorables aux flux vers l'Allemagne.

4. RÉGION TRANSFRONTALIÈRE DU RHIN SUPÉRIEUR

4.1. LE RHIN SUPÉRIEUR : UN ESPACE TRANSFRONTALIER RICHE D'ATOUTS ET DE POTENTIALITÉS

L'Eurométropole de Strasbourg est située au coeur d'un territoire franco-germano-suisse situé entre Jura, Vosges, Forêt-Noire et forêt du Palatinat. Il regroupe l'Alsace, la partie occidentale du Land de Bade-Wurtemberg, le sud de la Rhénanie-Palatinat et les cantons suisses de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Soleure, Jura et Argovie et totalise 5,9 millions d'habitants pour 21 000 km² : c'est le territoire sous mandat de la Conférence du Rhin supérieur.

Cette région transfrontalière est le siège d'institutions publiques européennes et nationales et d'entreprises internationales disposant de réelles fonctions de décision et de contrôle (Parlement Européen, Conseil de l'Europe, Cour européenne des droits de l'homme à Strasbourg, Cour fédérale de Cassation et Conseil Constitutionnel fédéral à Karlsruhe, Banque des règlements Internationaux et entreprises Novartis et Roche à Bâle…). Il compte plus de 3 millions d'actifs. Parmi eux, 90 000 franchissent chaque jour la frontière pour travailler dans le pays voisin, en provenance pour 66 % d'Alsace et pour 33 % du Pays de Bade.

4.1.1. Une organisation territoriale polycentrique

Le Rhin supérieur se caractérise par une organisation polycentrique structurée par une armature urbaine de grandes agglomérations dynamiques (Karlsruhe, Strasbourg, Freiburg, Mulhouse, Bâle), mais aussi de moyennes et petites villes. Elles sont bien reliées entre elles par un réseau de transports performant, et solidaires de leur espace rural environnant.

4.1.2. Un tissu économique dynamique, diversifié, internationalisé et à forts potentiels

Les relations entre régions du Rhin supérieur sont souvent inscrites dans une forme de complémentarité, tant à l'échelle des personnes (travailleurs transfrontaliers), que des entreprises (en implantant des entreprises dont le siège social peut être dans un pays voisin). Il bénéficie d'une économie saine, avec un nombre élevé de petites et moyennes entreprises - l'artisanat y est bien représenté - et un tissu industriel solide et diversifié, avec des entreprises tournées vers la recherche et l'international.

Il compte des secteurs clés qui contribuent à sa notoriété en Europe et dans le monde, parmi lesquels son industrie chimique et pharmaceutique, les sciences de la vie mais aussi la construction mécanique, l'électronique, l'électrotechnique, la construction automobile, les nanotechnologies, la photonique, les énergies renouvelables. Dans le secteur tertiaire, le Rhin supérieur est marqué par une spécialisation dans les services financiers et les transports.

4.1.3. Une région du savoir et un fort potentiel en termes de recherche et d'innovation

Le Rhin supérieur se caractérise par une forte densité d'établissements d'éducation, d'enseignement technique et supérieur couvrant un large spectre de thématiques. Il se distingue par une variété de structures de haute qualité. Pas moins de 7 universités sont réparties dans ce territoire, très orientées sur l'international, bénéficiant d'une reconnaissance nationale, européenne et internationale dans de nombreuses disciplines. Elles ont une forte attractivité, et entretiennent entre elles des liens fructueux depuis une vingtaine d'années.

Ces coopérations entre établissements de formation valorisent et renforcent le potentiel bilingue et interculturel du Rhin supérieur. Elles regroupe 107 000 étudiants au sein d'EUCOR (Confédération Européenne des Universités du Rhin supérieur), plus de 11 000 enseignants et chercheurs, 167 institutions de recherche.

Elle dispose d'une renommée internationale dans les sciences de l'ingénierie, la physique, l'informatique, les sciences de la vie, la pharmacie, les sciences de l'environnement… D'autres domaines d'activités performants contribuent également à sa valeur ajoutée, notamment l'électronique, l'électrotechnique, l'automobile, la construction mécanique et les services financiers.

4.1.4. Une région dotée d'une infrastructure bien développée pour tous les types de transports

Grâce à sa situation centrale, au carrefour d'importants axes de transports européens, le Rhin supérieur bénéficie d'un niveau d'accessibilité supérieur à la moyenne et donc d'une attractivité remarquable. Il dispose d'un réseau dense d'aéroports, d'une infrastructure portuaire très performante, d'un fleuve, le Rhin, qui le relie aux grands ports maritimes et lui permet de profiter de l'accroissement du commerce mondial, de liaisons ferroviaires à grande vitesse qui le rapprochent encore davantage des grandes métropoles européennes. En son sein, le Rhin supérieur se caractérise par la présence d'un réseau routier et ferroviaire dense et performant qui favorise une bonne mobilité intra-régionale, entre les métropoles et entre celles-ci et leur hinterland, ainsi que de systèmes de transports en commun efficaces, dont certains sont d'ailleurs mis en réseau dans le cadre de zones tarifaires transfrontalières.

4.1.5. Un patrimoine naturel et environnemental remarquable

Près de la moitié (40 %) de la surface du Rhin Supérieur est couverte par des forêts et des surfaces agricoles exploitées, qui confèrent à cette région un fort caractère naturel, avec un riche patrimoine en termes de paysages, d'écosystèmes, de ressources naturelles, dont sa nappe phréatique qui, avec ses 300 milliards de m3, est la plus importante d'Europe. Conscients de la vulnérabilité de ce patrimoine, qui est soumis à de fortes pressions, la population et les décideurs de l'espace rhénan sont, de longue date, très sensibilisés à la préservation de l'environnement au sens large, comme en témoigne, entre autres, le développement plus rapide qu'ailleurs de la promotion et de l'usage des énergies renouvelables (bois, énergie solaire, photovoltaïque).

4.1.6. Une offre culturelle et touristique dense et diversifiée

Berceau historique de l'Humanisme, le Rhin supérieur se caractérise par son riche patrimoine naturel, historique, culturel, architectural, par la vitalité de sa création artistique dans de nombreuses disciplines, par le foisonnement de son offre en terme de manifestations, congrès, expositions, foires et salons. L'activité touristique y occupe une place de choix, d'autant que la région dispose d'atouts supplémentaires, tels de nombreux lieux de cure et stations thermales.
La richesse culturelle de l'espace se traduit par ailleurs par la présence de la chaîne de télévision franco-allemande ARTE, du Festspielhaus de Baden-Baden et de la Fondation Beyerle près de Bâle mais aussi par un nombre important de musées, de scènes et de festivals. En ce sens, il existe un Passeport des Musées du Rhin Supérieur permettant d'accéder à plus de 190 musées en France, en Suisse et en Allemagne.

4.2. UN TERRITOIRE PIONNIER DANS LE DOMAINE DE LA COOPÉRATION TRANSFRONTALIÈRE

Dans le Rhin supérieur, zone de contact et charnière entre trois pays et deux espaces linguistiques, une coopération territoriale pour favoriser son intégration à l'échelle transfrontalière a été mise en oeuvre dès le lendemain du deuxième conflit mondial et s'est largement développée depuis.

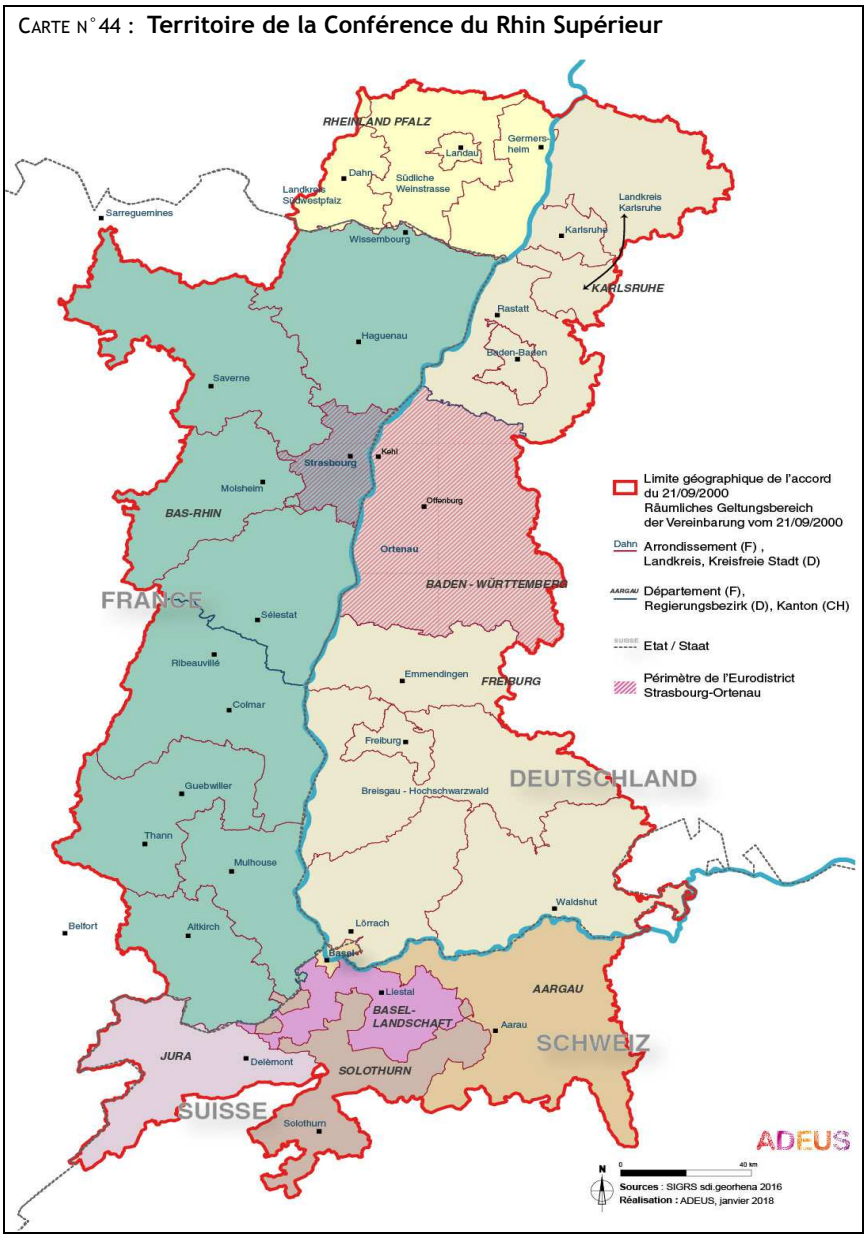
4.2.1. La coopération transfrontalière institutionnelle

L'Alsace et l'agglomération strasbourgeoise s'inscrivent dans un territoire et une dynamique rhénane forts de 6 millions d'habitants. La coopération avec l'Allemagne ou la Suisse est ancienne et revêt une portée particulière. Cette dimension transfrontalière est intégrée dans de nombreux domaines, qu'il s'agisse de la sécurité et de la protection des populations, des transports, de l'éducation et de la forma-

tion, de la protection de l'environnement, de la culture, de la santé, de l'économie ou de l'aménagement du territoire.

- La Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur

CARTE N°44 : **Territoire de la Conférence du Rhin Supérieur**



La Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur institutionnalise la coopération transfrontalière dans l'espace du Rhin supérieur. Elle a pour objectif de soutenir le développement de cet espace et de contribuer ainsi à l'intégration européenne. Elle promeut une coopération de proximité destinée à rapprocher les habitants et à faciliter leurs relations dans tous les domaines, notamment : la sécurité et la protection des populations, la vie économique, la politique des transports, la communication, à travers l'apprentissage de la langue du voisin et les échanges des élèves et des maîtres, l'environnement ,l'accès à la culture du voisin, la santé, l'aménagement du territoire et les jeunes.
Elle est compétente pour les affaires à portée régionale d'intérêt transfrontalier concernant les territoires sous son mandat qui sont les suivants :

- En Allemagne, dans le Land de Bade-Wurtemberg : le territoire des régions Mittlerer Oberrhein, Südlicher Oberrhein et les Landkreise Lörrach et Waldshut ; dans le Land de Rhénanie-Palatinat : dans la région Palatinat rhénan, l'espace Palatinat-Sud avec les Landkreise Südliche

Weinstraße et Germersheim ainsi que la ville indépendante de Landau in der Pfalz, et dans la région Palatinat-Ouest les groupements communaux de Dahner Felsenland et Hauenstein ;
- En France, la Région Alsace (Départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin) ;
- En Suisse, les Cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Argovie, Jura et Soleure.

En tant qu'institution d'information et de coordination des exécutifs de l'espace transfrontalier, elle peut se saisir elle-même de certaines questions, ou encore, à la demande de la Commission intergouvernementale (cf. Accords de Bonn 1975) lui présenter des propositions ou lui soumettre des projets d'accord. Elle crée des groupes de travail transfrontaliers dont la tâche est définie par un mandat.
De leur côté, ceux-ci peuvent créer des groupes d'experts. La Conférence traite les dossiers examinés par les groupes de travail et élabore des propositions de décisions pour les autorités régionales ou nationales.
Les Villes de Strasbourg, Colmar, Mulhouse en France ont le statut de membres associés de la Conférence depuis juin 1996.

■ La Région Métropolitaine Trinationale du Rhin supérieur

La Région Métropolitaine Trinationale (RMT) du Rhin Supérieur est une région européenne transfrontalière qui se situe entre l'Allemagne, la France et la Suisse. Elle comprend l'Alsace en France, le Pays de Bade et le Sud du Palatinat en Allemagne ainsi que les cantons suisses de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Soleure, Jura et Argovie et totalise 5,9 millions d'habitants pour 21 000 km².

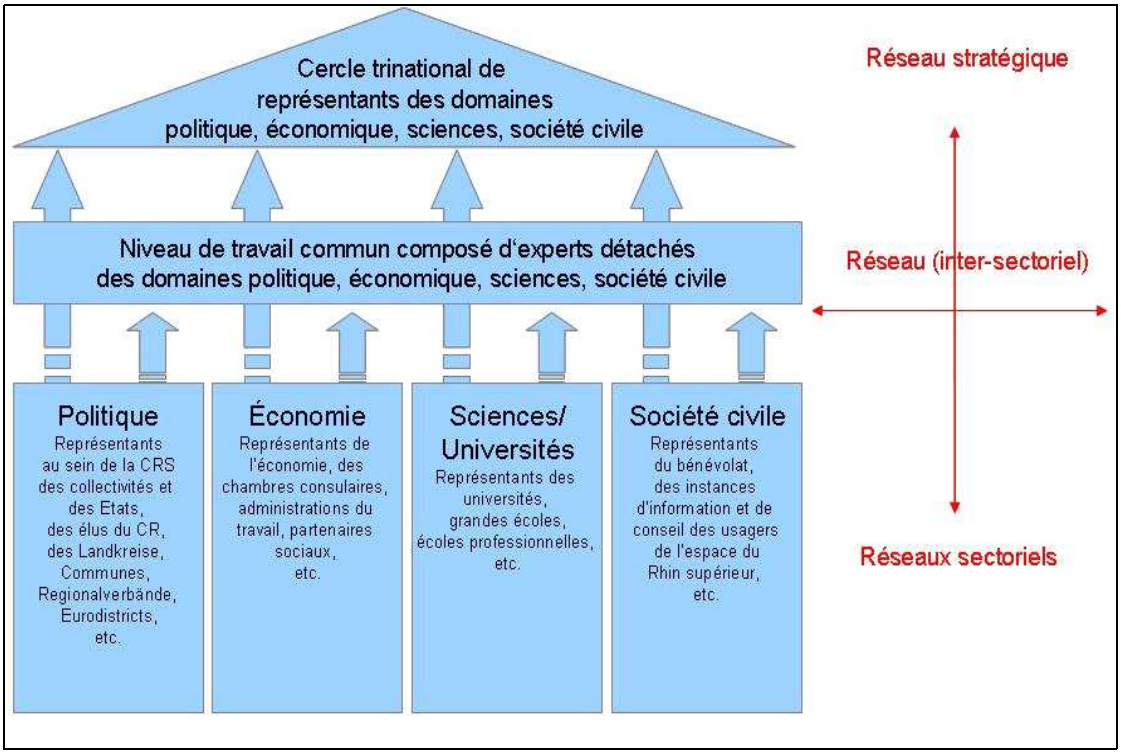
Depuis plus de 40 ans, cet espace a favorisé la coopération transfrontalière et mis en œuvre de nombreux projets communs. Dans ce contexte, s'est développée depuis 2006 la région métropolitaine Trinationale du Rhin supérieur avec un but affiché : placer le Rhin supérieur au premier rang des régions européennes et internationales et en faire un lieu de vie unique et un espace dont l'attractivité économique est incomparable.

Cette démarche a été officialisée lors du 11ème congrès tripartite de janvier 2008 par une déclaration commune signée par les principaux acteurs politiques, économiques et universitaires du Rhin supérieur appelant à la constitution d'une Région Métropolitaine Trinationale fondée sur des synergies et partenariats renforcés. Cette déclaration a conduit deux ans plus tard à la création de la Région Métropolitaine Trinationale du Rhin Supérieur. Ainsi, créée en décembre 2010, la Région Métropolitaine Trinationale du Rhin supérieur a pour vocation d'être le cadre d'une coopération renforcée entre les acteurs publics et privés, les centres de compétences et de ressources, les entreprises, les forces vives et les citoyens du Rhin supérieur.

Ses objectifs sont :
- la réalisation, dans les domaines de la recherche-développement, de l'industrie, de l'environnement, de la culture, du tourisme, de projets innovants à haute et très haute valeur ajoutée, conférant au Rhin supérieur une identité, une compétitivité et une attractivité de niveau européen et international qu'aucune de ses composantes ne pourrait seule atteindre ;
- de renforcer la cohésion économique, sociale et territoriale du Rhin supérieur et d'en faire un espace modèle de développement équilibré et durable, offrant à ses habitants et à ses entreprises, où qu'ils se trouvent, les meilleures conditions de réaliser leurs projets dans un cadre de vie préservé et valorisé.

Pour mettre en œuvre ses objectifs, la RMT s'est structurée en quatre piliers - politique, économie, sciences et société civile - dont les axes stratégiques sont les suivants :
- la mise en place d'une région de la connaissance « Rhin supérieur » : intensifier la mise en réseau des acteurs pour renforcer la coopération dans les domaines de la formation, de la recherche et de l'innovation ;
- le développement d'une économie compétitive et durable : assurer une croissance durable, soutenir le développement des clusters transfrontaliers, favoriser la création d'emplois dans un marché mieux intégré, développer les coopérations économiques dans des domaines d'avenir dont l'économie verte, soutenir une promotion économique commune ;

- l'implication de la population et le renforcement d'une identité commune : (re)découverte de l'identité commune des habitants, soutien à la culture en tant qu'élément fédérateur et au bilinguisme, intégration de la jeunesse ;
- la mise en place d'une gouvernance multi-niveaux pour le pilotage d'une indispensable coopération à différentes échelles : avec un mode de fonctionnement plus rationnel et efficace.



■ Le Conseil rhénan

Le Conseil Rhénan a été créé en 1997 par voie de convention. Il est composé de 71 élus issus de l'Alsace, du pays de Bade, du Sud-Palatinat et du Nord-Ouest de la Suisse.
Son objectif premier est de renforcer l'échange d'informations et le dialogue entre les élus sur les thématiques qui concernent le Rhin supérieur.

■ Le Réseau des villes du Rhin supérieur

Fondé en 2002, le Réseau des Villes du Rhin s'est fixé comme objectif de porter les intérêts spécifiques des grandes villes dans le cadre de la coopération transfrontalière du Rhin supérieur et de mutualiser les potentiels communs.

La gouvernance politique est assurée par des rencontres régulières des Maires ou de leurs représentants. C'est une association informelle de partenaires égaux et comprend actuellement les villes de Baden-Baden, Basel, Colmar, Freiburg, Karlsruhe, Lahr, Landau, Lörrach, Mulhouse, Offenburg et Strasbourg.

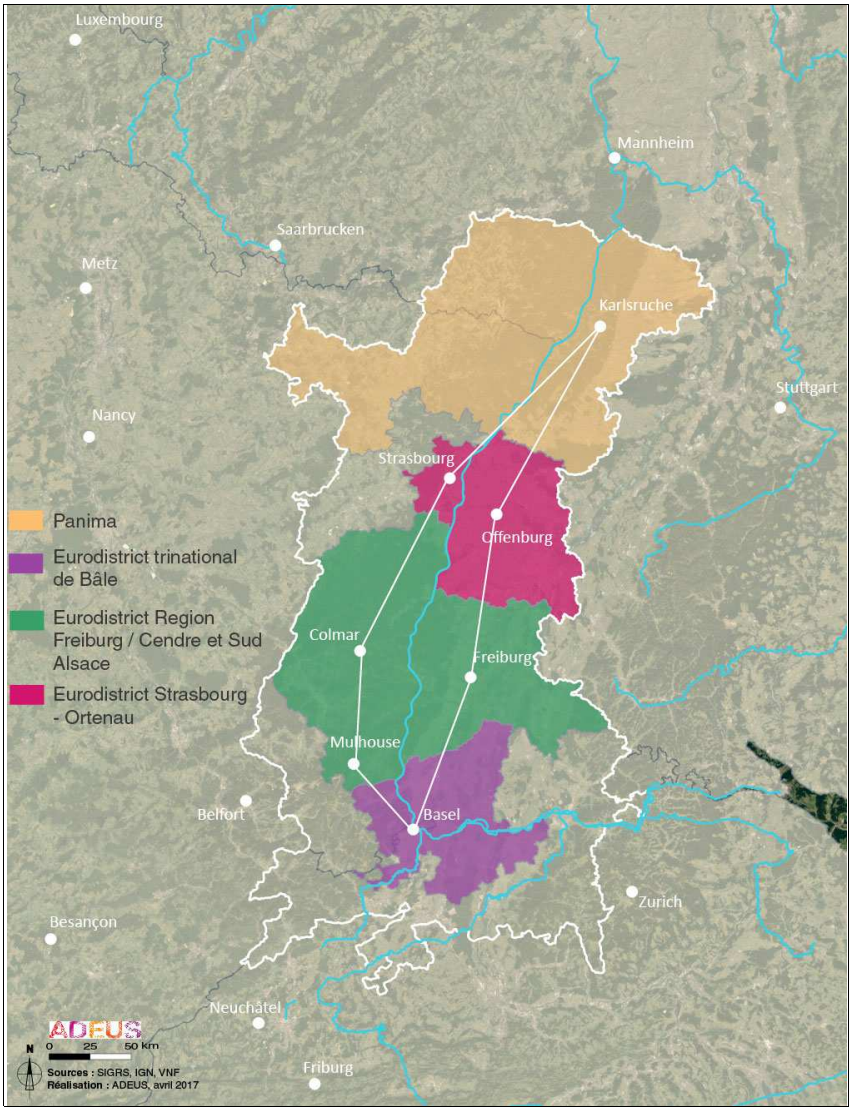
■ Les Eurodistricts

Toutes les communes ou intercommunalités du Rhin supérieur appartiennent désormais à ce type de structure de coopération transfrontalière dont la forme juridique est pour la majeure partie d'entre eux celui d'un GECT (Groupement européen de coopération transfrontalière). Du nord au sud, on relève ainsi les structures suivantes :

- PAMINA ;
- Eurodistrict Strasbourg-Ortenau est un territoire transfrontalier qui couvre l'Eurométropole de Strasbourg et l'Ortenaukreis. Il rassemble près de 870 000 habitants et constitue un pôle d'attractivité économique de première importance au sein du bassin rhénan ;

- Eurodistrict Région de Freiburg, Centre et Sud Alsace ;
- Eurodistrict Agglomération trinationale de Bâle.

CARTE N°45 : **Les structures de coopération dans le Rhin Supérieur**



Source : ADEUS

4.2.2. Autres structures de coopération transfrontalière

Parmi les autres structures de coopération transfrontalière, on peut relever :

- Les infobest

L'Infobest Kehl/Strasbourg qui est instance publique subventionnée par l'État Français, la Région Alsace, le Département du Bas-Rhin, l'Eurométropole de Strasbourg, la ville de Kehl, l'Ortenaukreis et le Land de Bade-Wurtemberg. Elle a été créée en 1993 pour répondre aux divers besoins recensés en zone frontalière et pour informer sur l'administration, l'économie, la société du pays voisin et promouvoir les initiatives régionales. Aidant à mieux se connaître les uns les autres, à être conscients et respectueux des particularités du pays voisin, elle contribue au rapprochement des citoyens et à l'approfondissement des mesures d'intégration européenne dans notre région frontalière.

- L'Euro-Institut

Créé en 1993, c'est un organisme de formation continue et de conseil entièrement franco-allemand. Ses membres sont : le Land de Bade-Wurtemberg, la Région Alsace, le Département du Bas-Rhin, l'Ortenaukreis (en 1996), l'Eurométropole de Strasbourg, la Ville de Kehl, l'Université de Strasbourg et la Fachhochschule Kehl / Hochschule für öffentliche Verwaltung.

Ses objectifs sont :

- Améliorer par la formation continue et le conseil la coopération au-delà des frontières sur des secteurs spécifiques ;
- Sortir des cadres de référence nationaux; dépasser les difficultés engendrées par des systèmes et des réglementations différents ;
- Faire avancer les méthodologies et/ou créer des outils et des méthodes pour les actions transfrontalières et interrégionales ;
- Faire évoluer les mentalités vers une plus grande efficacité dans la conception et la gestion de projets transfrontaliers par une connaissance et une pratique des spécificités interculturelles.

- Euro-info consommateurs

Cette agence franco-allemande d'information et de conseil aux consommateurs a été créée en 1993. Elle a pour mission d'informer les consommateurs sur les réglementations nationales française et allemande et sur la réglementation communautaire en matière de consommation (achat d'un bien à l'étranger, placements financiers, assurances…). Cette association a également un rôle de conseil juridique aux particuliers impliqués dans des litiges transfrontaliers. Quand certains litiges mettent en cause de manière récurrente des administrations nationales, elle peut même intenter des recours devant la Commission européenne. Elle a enfin un rôle d'observatoire du marché européen, et de médiateur entre professionnels et consommateurs. Cette structure de proximité rencontre un succès croissant. Elle s'est également adaptée au développement du commerce électronique.

4.3. LA MÉTROPOLE STRASBOURGEOISE

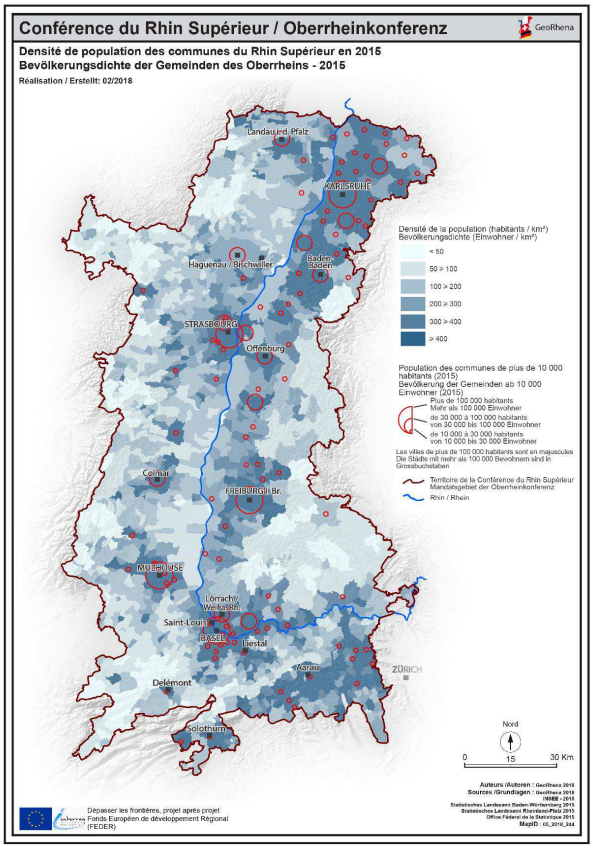
4.3.1. Un centre supérieur rhénan

TABLEAU N°12 : **Population des principales villes du Rhin Supérieur**

VILLE	POPULATION en nombre d'habitants
Strasbourg	274 394 (INSEE 2012)
Karlsruhe	297 500 (au 1.1.2012)
Freiburg	229 114 (au 1.1.2012)
Basel	193 300 (au 1.1.2012)

Source : INSEE - Karlruhe-Fribourg-Bâle

CARTE N°46 : **Population et armature urbaine du Rhin Supérieur**



L'armature urbaine du Rhin supérieur est un réseau polycentrique composé de plusieurs centres supérieurs, moyens et inférieurs remplissant chacun des fonctions spécifiques.
Sa principale spécificité repose sur sa diversité (sur un territoire relativement étroit), sur les différentes identités et les particularités des villes concernées : chacune ayant sa propre histoire, culture identité, structure urbaine ; mais également sur leur rapport toujours différent au fleuve et au paysage.

Relativement équilibrée, cette armature se caractérise par l'absence d'un pôle urbain dominant. Les agglomérations majeures qui le composent : Strasbourg, Karlsruhe, Freiburg et Basel ont des poids démographiques comparables, des rôles importants de structuration de leur territoire et ont pour vocation d'étendre leur rayonnement à un niveau suprarégional, voire international.

Strasbourg et son agglomération jouent incontestablement un rôle de centre supérieur à l'échelle du Rhin supérieur au même titre que Karlsruhe, Freiburg et Basel. L'agglomération strasbourgeoise est structurante pour une grande partie du territoire départemental notamment grâce aux flux domicile-travail. Mais force est de constater qu'elle exerce de ce point de vue, une emprise limitée de l'autre côté du Rhin contrairement à Karlsruhe et Basel dont les bassins d'emploi draînent une main d'oeuvre par dessus les frontières.

Elle connaît une notoriété internationale adossée à la présence des institutions européennes, de nombreux organismes de coopération internationale ainsi qu'à son attrait touristique, culturel, à son université et aux centres de recherche.

Si les plans régionaux allemands déterminent explicitement les niveaux hiérarchiques des pôles urbains, en France en raison de l'égalité fondamentale de toutes les collectivités territoriales, cette détermination précise n'existe pas. La hiérarchie de la forme urbaine du côté français du Rhin supérieur est nettement moins prononcée qu'en Allemagne et en Suisse. On constate une forte polarisation vers les centres supérieurs et un poids plus faible des centres moyens, nettement moins nombreux en Alsace.

TABLEAU N°13 : **Hiérarchie des centres dans la planification allemande**

	Définition	Types d'équipements
Oberzentren Centres supérieurs	Correspondant aux grandes villes, les centres supérieurs desservent une aire d'influence de plusieurs milliers d'habitants (en règle générale qui couvre le territoire régional) en équipements hautement qualifiés et en emplois.	Universités et autres écoles supérieures techniques, théâtres, salles de concert, bibliothèques, musées ; Hôpitaux, spécialistes ; Services administratifs du Land et de la Région Grands magasins, magasins spécialisés Implantation principale de la Banque Centrale au niveau du Land et d'autres succursales des assurances et d'organisation diverses à l'échelle du Land et de la Région
Mittelzentren Centres intermédiaires	Les centres intermédiaires proposent une offre variée d'emplois et d'équipements de niveau supérieur qui leur permet de répondre à des besoins pointus. Dans les territoires ruraux, la population de l'aire d'influence des centres intermédiaires doit au minimum compter 35 000 habitants afin de garantir l'offre des équipements d'un lieu central.	Lycées polyvalents, écoles professionnelles, établissements d'enseignement spécialisé, organisation des différentes formations pour adultes ; Hôpitaux pour les soins médicaux de base, spécialistes Grands complexes sportifs, gymnases, piscines couvertes et en plein air Divers commerces (grands magasins, magasins spécialisés), centres commerciaux, commerces de détail (vielschichtiges handwerkliches Dienstleistungsangebot), agences d'assurance, associations commerciales et économiques, plusieurs grandes banques
Kleinzentren Centres inférieurs	Les centres inférieurs ont des niveaux d'équipement qui permettent de couvrir les besoins courants de la population de leur aire d'influence.	Organisation scolaire jusqu'à la Realschule Magasins spécialisés Soins médicaux ne nécessitant pas d'hospitalisation Poste Succursales bancaires Entreprises artisanales

4.3.2. Le pôle métropolitain Strasbourg- Mulhouse

Concernant la coopération métropolitaine, le 10 février 2012, la Communauté d'agglomération de Mulhouse (M2A) et l'Eurométropole de Strasbourg se sont alliées au sein d'un pôle « métropolitain ». Ce pôle, le deuxième créé en France après celui de Metz-Nancy-Thionville-Epinal en septembre 2011, forme un ensemble de 727 000 habitants (40 % de la population de l'Alsace).

À travers cette initiative, il s'agit pour les deux agglomérations de renforcer leur rayonnement européen et international, en confortant notamment le rôle de Strasbourg comme capitale européenne, et de consolider leur ancrage dans l'espace du Rhin Supérieur.

Les deux agglomérations et leurs deux villes centres - l'une et l'autre portes d'entrée sur le territoire alsacien, avec chacune un port sur le Rhin, un aéroport et une gare TGV - ont ainsi fait le choix de conjuguer leurs efforts en matière de développement économique et universitaire, de transports et de promotion de leur territoire.

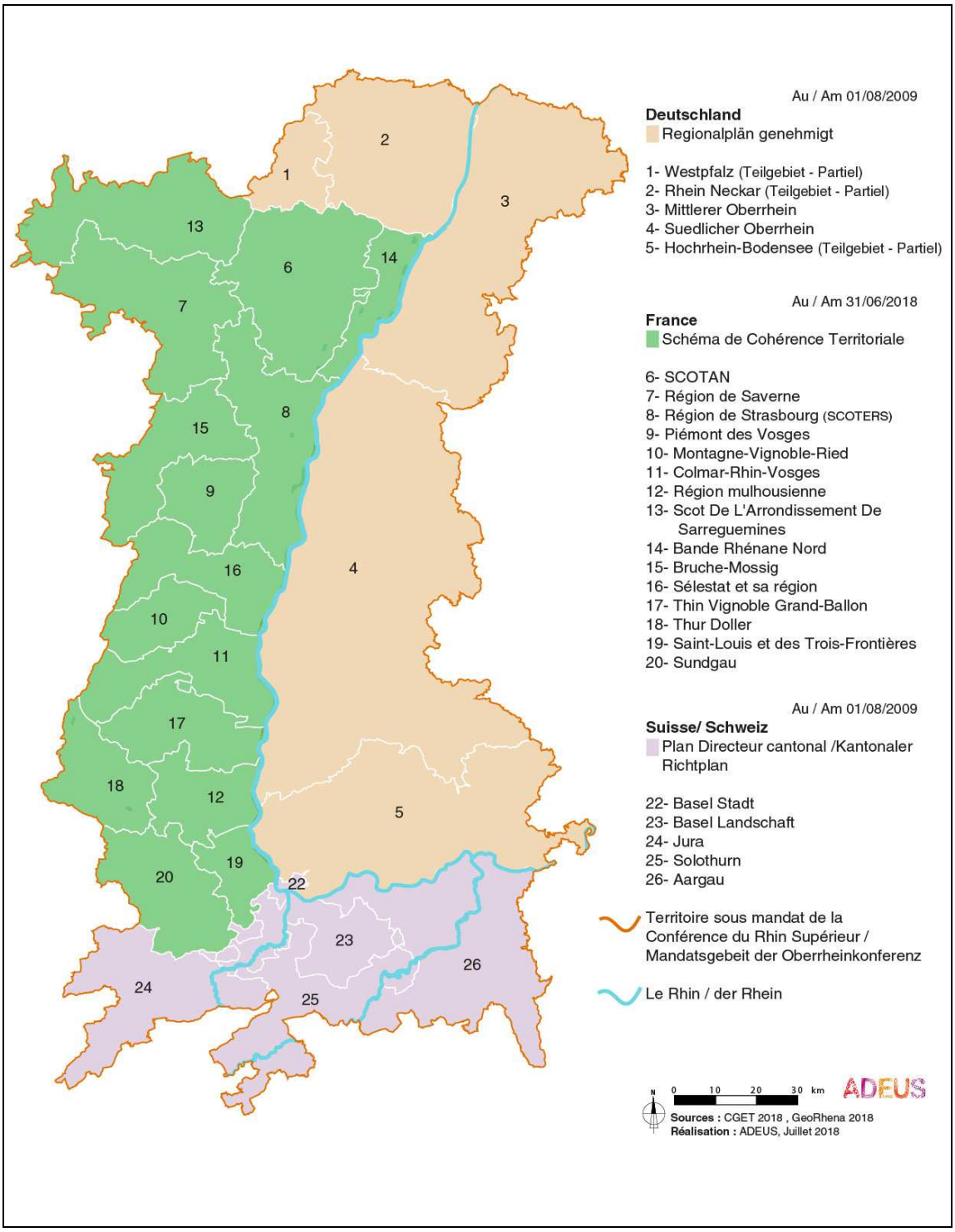
Le pôle métropolitain travaillera autour de quatre axes l'économie de la connaissance, l'innovation et l'université ; l'aménagement et le développement ; les infrastructures de transport et enfin les équipements et les manifestations à rayonnement métropolitain. Il sera question aussi des infrastructures relevant de la santé.

Au niveau ferroviaire, il doit notamment optimiser la position de Strasbourg et de Mulhouse sur les axes Nord-Sud (Francfort-Barcelone) et Est-Ouest (Nantes-Budapest-Suisse-Milan). Le pôle doit également améliorer la complémentarité des deux aéroports alsaciens, en confortant les rôles de l´EuroAirport Bâle-Mulhouse et de celui de Strasbourg face à leurs concurrents suisse ou allemand.

4.4. PRESCRIPTIONS PRÉCONISÉES PAR LA PLANIFICATION FÉDÉRALE ALLEMANDE ET RÉGIONALE DU BADE-WURTEMBERG POUR INTÉGRER LE TERRITOIRE DU PAYS VOISIN

En remarque préalable, il est utile de préciser qu'une différence significative avec nos voisins allemands et suisses porte sur les périmètres des documents de planification qui se basent : pour la France, sur une adhésion volontaire des EPCI aux SCoTs, alors que chez nos voisins les périmètres d'élaboration des documents sont figés et beaucoup plus vastes.

CARTE N°47 : **Périmètres des SCoTs, Plans d'aménagement Régionaux allemands et Plans cantonaux suisses**



4.4.1. Dispositions préconisées dans le Plan de développement du Bade-Wurtemberg 2002 (Landesentwicklungsplan - LEP 2002) pour intégrer le territoire du pays voisin

■ Règles fondamentales du développement spatial

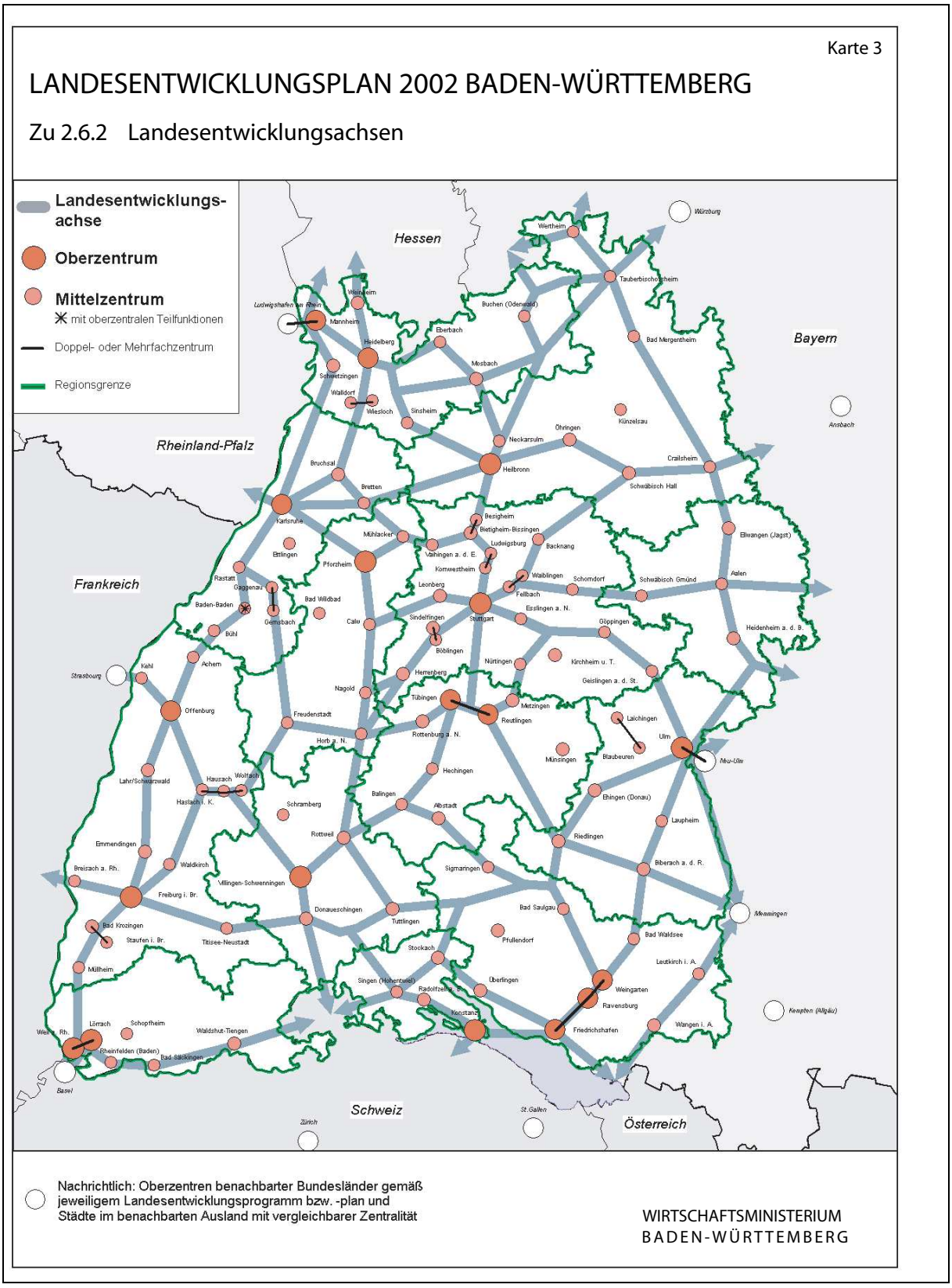
Le développement du Land doit prendre en considération l'intégration progressive de l'Europe et la mondialisation accrue des zones d'imbrication, et contribuer au développement durable de l'aménagement du territoire et de l'urbanisation, ainsi qu'à la cohésion sociale en Europe. A cet effet, il convient de développer les infrastructures du Land en vue d'en faire des segments performants des réseaux transeuropéens, de consolider la place et le rôle du Land par le biais de coopérations transfrontalières, d'étendre et de renforcer la région métropole européenne de Stuttgart et la **zone d'imbrication européenne du Rhin supérieur** comme espaces économiques et moteurs du développement européen.

■ Objectifs de développement particuliers

En vue d'assurer les performances du Land, en particulier de promouvoir son intégration nationale et internationale, et d'intensifier la coopération régionale et transfrontalière, des objectifs de développement régionaux ont été déterminés pour trois grandes zones du Land :

- la Région métropole européenne de Stuttgart ;
- la zone du lac de Constance ;
- *et la zone d'imbrication européenne du Rhin supérieur (Cf. Encart Eclairage).*

CARTE N°48 : **Axes de développement préconisés dans le plan de développement du Bade-Wurtemberg (2002)**



Zone d'imbrication européenne du Rhin supérieur

La zone d'imbrication européenne du Rhin supérieur doit être développée au niveau suprarégional par une intensification de la coopération et de la coordination entre ses régions comme zone d'habitat, comme espace économique et comme paysage culturel d'importance européenne (dans le Bade-Wurtemberg, la zone d'imbrication européenne du Rhin supérieur englobe la région du Rhin-Neckar, la région de Karlsruhe/ Pforzheim, la région d'Offenbourg, la région de Fribourg et la région des Trois-Frontières).

Les besoins de développement régionaux particuliers sont les suivants :

- intensification de la coordination transfrontalière et harmonisation des planifications et projets ;
- développement des coopérations et réseaux régionaux transfrontaliers, renforcement des villes et communes ayant des imbrications transfrontalières ;
- développement qualitatif de l'ensemble du territoire, en tenant compte des articulations entre urbanisation, économie, circulation, écologie, paysage, tourisme, détente et sport ;
- développement comme site économique et de recherche européen, via l'exploitation des forts potentiels économiques, technologiques et scientifiques ;
- préservation, extension et implantation d'institutions et d'infrastructures à vocation internationale et nationale ;
- aménagement respectueux de l'environnement des réseaux routier, ferroviaire, hydrique et aérien dans le Rhin supérieur comme carrefour du trafic européen ;
- développement d'une structure transfrontalière dans les aéroports ;
- protection, revitalisation et développement des zones alluviales du Rhin comme espace de régénération essentiel de la nappe rhénane dans le fossé rhénan supérieur et comme paysage naturel et de repos ;
- mesures adaptées pour garantir un niveau de protection suffisant contre les crues ;
- accélération et concrétisation du projet " programme intégré du Rhin ".

Des objectifs de développement particuliers ont en outre été fixés pour la région d'Offenbourg comme segment de la zone d'imbrication du Rhin supérieur située à proximité de la ville européenne de Strasbourg :

- concept de partenariat transfrontalier avec Strasbourg, en particulier par les villes de Kehl et d'Offenbourg ;
- intensification de la coopération et de la répartition du travail au sein de la zone, en considération des imbrications étroites avec les parties voisines de la zone rurale et de l'Alsace ;
- exploitation de la situation favorable du site pour l'extension des liaisons transfrontalières régionales et nationales dans le secteur routier et ferroviaire.

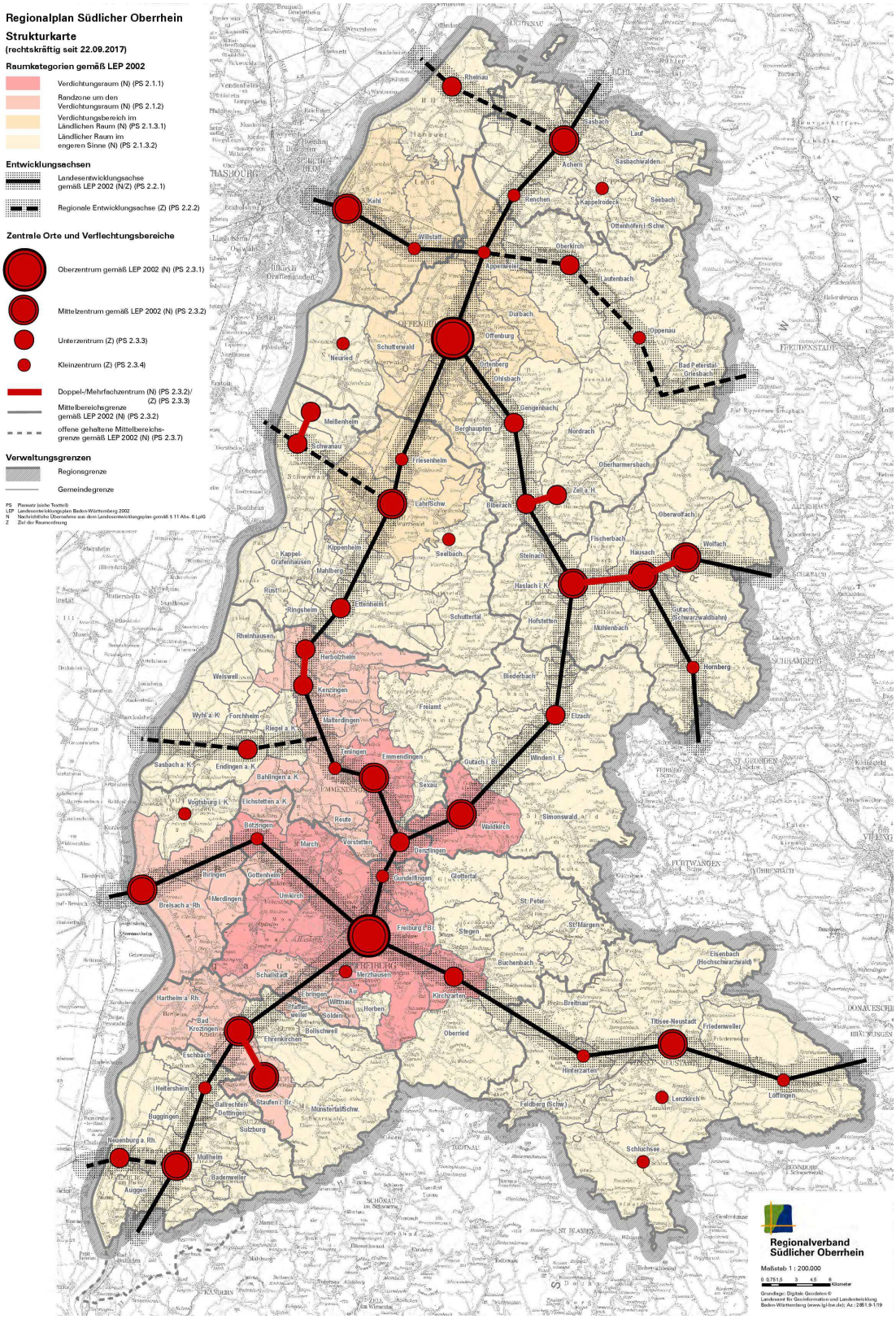
Le développement des coopérations transfrontalières dans l'espace transfrontalier franco-allemand, notamment la concrétisation du concept de l'aménagement du territoire dans l'espace PAMINA, fait partie des objectifs de développement régionaux de la région de Karlsruhe/Pforzheim.

Le renforcement de la centralité d'Offenburg et de celle de Kehl contribue à une meilleure articulation transfrontalière du territoire de l'Ortenau avec la métropole strasbourgeoise.

4.4.2. Dispositions préconisées dans le Regionalplan (plan régional) Suedlicher Oberrhein

Le Regionalplan élaboré par le Regionalverband Suedlicher Oberrhein reprend les directives du Land pour renforcer la zone d'imbrication européenne du Rhin supérieur. Ainsi pour une meilleure articulation entre Offenbourg, Kehl et Strasbourg, ces centres allemands bénéficient d'un positionnement très favorable dans la hiérarchie des centres urbains compte tenu de leur poids de population:

- Offenbourg est élevé au rang de centre supérieur (pour les fonctions voir tableau Hiérarchie des centres)
- Kehl est classé comme centre moyen.


Regionalplan Südlicher Oberrhein
Strukturkarte
(rechtskräftig seit 22.09.2017)
Raumkategorien gemäß LEP 2002
Verdichtungsraum (N) (PS 2.1.1)
Randzone um den Verdichtungsraum (N) (PS 2.1.2)
Verdichtungsbereich im Ländlichen Raum (N) (PS 2.1.3.1)
Ländlicher Raum im engeren Sinne (N) (PS 2.1.3.2)
Entwicklungsachsen
Landesentwicklungsachse gemäß LEP 2002 (N/Z) (PS 2.2.1)
Regionale Entwicklungsachse (Z) (PS 2.2.2)
Zentrale Orte und Verflechtungsbereiche
Oberzentrum gemäß LEP 2002 (N) (PS 2.3.1)
Mittelzentrum gemäß LEP 2002 (N) (PS 2.3.2)
Unterzentrum (Z) (PS 2.3.3)
Kleinzentrum (Z) (PS 2.3.4)
Doppel-/Mehrfachzentrum (N) (PS 2.3.2)/ (Z) (PS 2.3.3)
Mittelbereichsgrenze gemäß LEP 2002 (N) (PS 2.3.2)
offene gehaltene Mittelbereichsgrenze gemäß LEP 2002 (N) (PS 2.3.7)
Verwaltungsgrenzen
Regionsgrenze
Gemeindegrenze
PS Plansatz (siehe Textteil)
LEP Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002
N Nachrichtliche Übernahme aus dem Landesentwicklungsplan gemäß § 11 Abs. 6 LplG
Z Ziel der Raumordnung
Regionalverband Südlicher Oberrhein
Maßstab 1 : 200.000
0 0,75 1,5 3 4,5 6 Kilometer
Grundlage: Digitale Geodaten © Landesamt für Geoinformation und Landesentwicklung Baden-Württemberg (www.lgl-bw.de); Az.: 2851.9-1/19

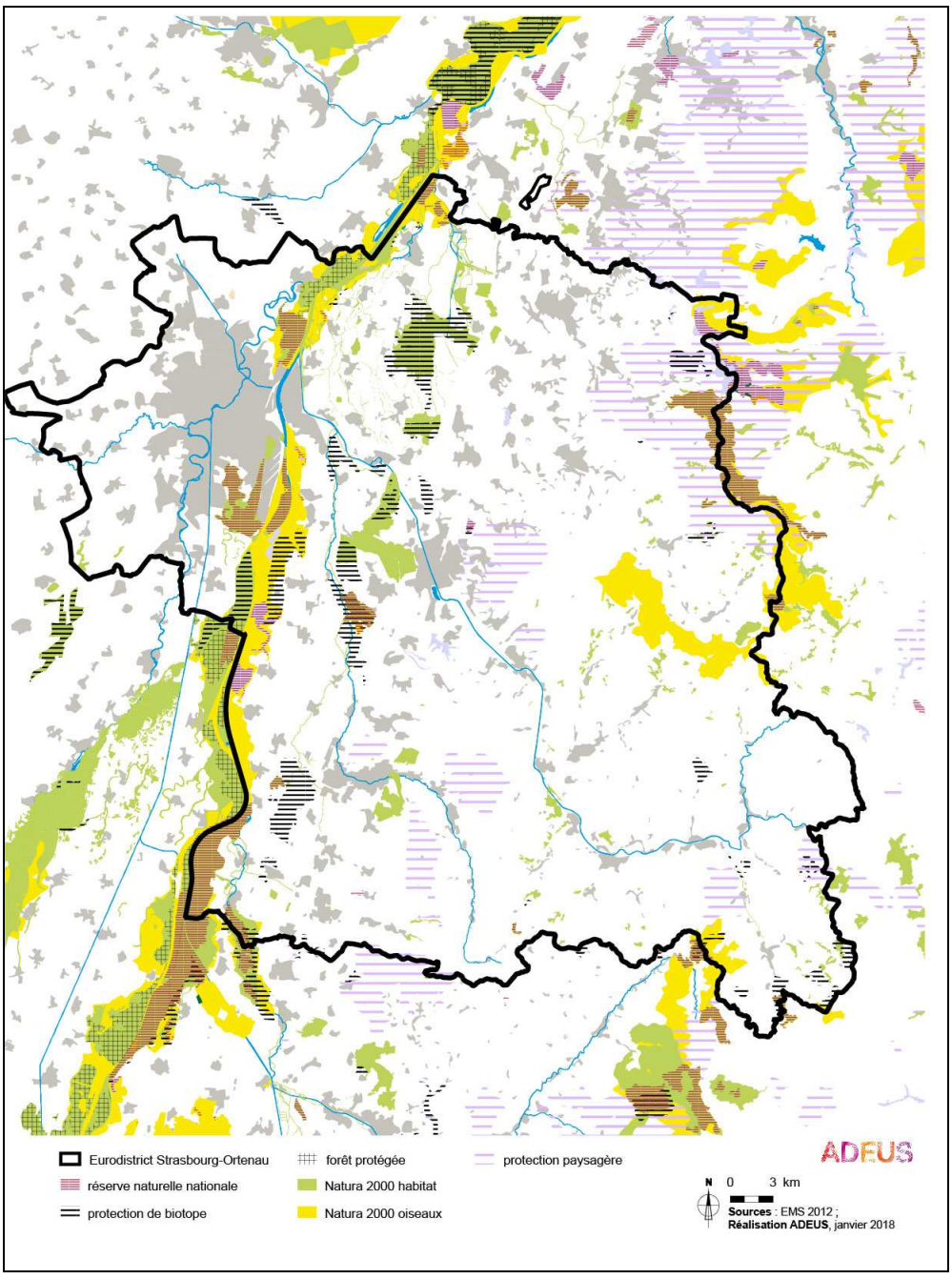
4.4.3. Dispositions préconisées pour des projets ayant des incidences notables sur l'environnement du pays voisin au sein du Rhin supérieur

L'information et la consultation mutuelle sur des projets susceptibles d'engendrer des incidences transfrontalières sur l'environnement sont à présent encouragées et réglementées. C'est le « Guide de procédures des consultations transfrontalières sur les projets ainsi que sur les plans et programmes ayant des incidences notables sur l'environnement » mis en place par la Conférence du Rhin supérieur en 2010 qui préfigure les différentes étapes, recommandations et procédures à respecter.

Le guide (dernière version 2010) est téléchargeable sur le site de la Conférence du Rhin supérieur.

Dans l'Ortenaukreis, les protections réglementaires liées à la biodiversité (échelons européen, fédéral et du land) présentent des formes et des localisations plus nombreuses que côté français (protection des biotope, réserve naturelle, protection du paysage...).

CARTE N°49 : **Protections règlementaires transfrontalières liées à la biodiversité**



■ Quelques éléments environnementaux

• Qualité de l'air dans le fossé rhénan

Un système d'information permettant de représenter de manière simple et rapide sur l'ensemble du domaine d'étude les données en direct des mesures de qualité de l'air, ainsi que des grandeurs récapitulatives, a été développé et mis à la disposition des citoyens et des citoyennes et des partenaires du projet.

Elaboré dans le cadre de la Conférence du Rhin supérieur, le projet Atmo-rhenA est à la croisée :

- des enjeux communs liés à la pollution de l'air sans frontières,
- des défis locaux transfrontaliers de réductions locales des précurseurs de l'ozone dans l'entité de l'espace du Rhin supérieur.

Le volet information du projet, doté d'un site Internet commun, a donné à chaque citoyen la possibilité de se tenir informé de la qualité de l'air et des différents indices d'exposition de la population sur l'ensemble du Rhin supérieur. Le volet évaluation du projet, doté d'un outil de prévision à court terme et de simulation prospective, améliore l'aide à la décision des autorités en charge des politiques de lutte contre la pollution de l'air.

L'évaluation de la qualité de l'air repose sur une comparaison des concentrations de polluants mesurées dans l'air ambiant avec des valeurs réglementaires de référence.

L'unité géographique que forme l'espace du Rhin supérieur est sur le plan physique à la fois une cuvette et un couloir. Par temps stable avec ou sans brouillard, les épaulements que forment les massifs montagneux des Vosges et de la Forêt Noire favorisent la stagnation des masses d'air et par là-même celle de la pollution émise localement. Le fait que les agglomérations soient plus chaudes (production d'énergie et inertie thermique) crée sous l'inversion de température un dôme de pollution urbaine dans lequel l'air se brasse sans pouvoir s'échapper. A ce phénomène d'encaissement s'ajoute celui de la canalisation des masses d'air selon les deux directions de l'axe de la plaine : Sud-Ouest et Nord-Est. Cette quasi-permanence de vent de l'une ou l'autre de ces deux directions conditionne fortement à l'échelle régionale les transports de pollution et à l'échelle locale les impacts des panaches (y compris d'odeurs) sous le vent d'une industrie, d'un axe routier voire d'une grande agglomération. A l'échelle interrégionale voire continentale, ce couloir rhénan est emprunté par des masses d'air pollué d'origine plus lointaine.

L'évolution des niveaux de dioxyde de soufre (SO_2), principalement d'origine industrielle, montre un assainissement incontestable pour le fond de pollution comme pour les épisodes, hormis quelques pics localisés et ponctuels sous le vent d'installations industrielles.

En revanche, sans franche tendance à la baisse, la pollution par le dioxyde d'azote (NO_2) et par les particules (PM10) principalement issue du trafic routier, montre que nombre de niveaux moyens observés restent au-dessus des valeurs limites européennes et que l'espace du Rhin supérieur n'est pas, pour ces composés, à l'abri d'épisodes de pollution lors de situation d'inversion de température.

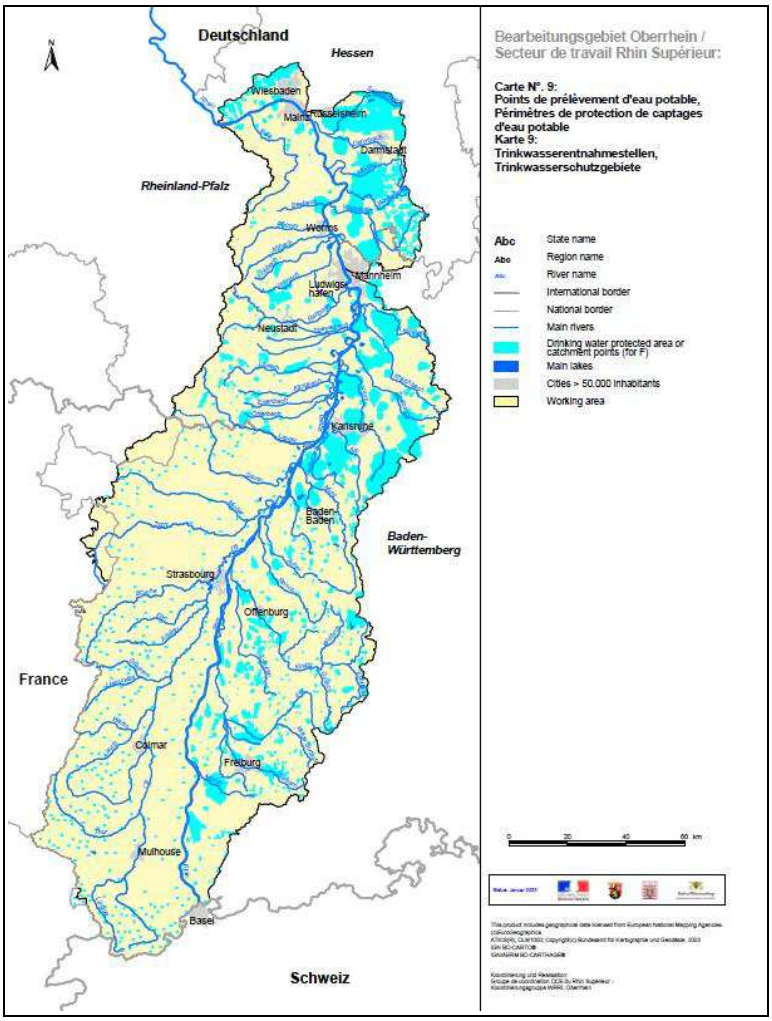
La pollution par l'ozone se caractérise par fond annuel d'ozone O_3 qui reste stable depuis 1998. L'occurrence fréquente des pics de pollution, appréhendée par les dépassements de seuils (180 µg/m^3 sur 1 heure) présente une grande variabilité liée aux conditions météorologiques. De plus, les valeurs cibles européennes de protection de la santé humaine (120 µg/m^3 sur 8 heures) ou de protection de la végétation (AOT : *assessment over threshold*) sont largement dépassées sur l'ensemble du Rhin supérieur.

• Qualité de l'eau au sein du Rhin supérieur

La gestion de la ressource en eau est celle qui a bénéficié le plus des directives européennes et d'échanges transfrontaliers, tant sur les eaux superficielles que souterraines, à une échelle pertinente.

Ainsi, la Directive Cadre sur L'Eau (Directive 2000/60CE - DCE) constitue le premier accord à l'échelle européenne fixant l'ensemble des conditions que doit respecter le patrimoine eau. L'objectif est d'atteindre le « bon état » de la qualité des eaux d'ici 2015.

CARTE N°50 : **Captages Rhin supérieur**



La DCE prévoit le principe d'une approche par bassin versant hydrographique, les « districts », aussi, le patrimoine eau est-il considéré par-delà les frontières politiques. Pour chaque district hydrographique, un état des lieux, un programme de surveillance, un programme de mesures et un plan de gestion sont établis. Dans cette approche, une place centrale est accordée à l'étude des multiples utilisations de l'eau qui constituent autant de facteurs potentiels de pollution.

Coté alsacien, le Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux Ill-Nappe-Rhin favorise la concertation des acteurs dans l'unité fonctionnelle du bassin-versant. Côté allemand, le Regionalplan classifie les zones inondables et les zones de protection de la nappe phréatique.

Les eaux souterraines sont exposées dans la plaine du Rhin à des pressions notables d'origine diffuse liées notamment à l'agriculture. Les paramètres concernés à ce titre sont principalement les nitrates et les produits phytosanitaires.

D'un point de vue quantitatif, on ne note aucune pression excessive sur la ressource.

Toutes les masses d'eau du Rhin supérieur sont considérées comme n'atteignant probablement pas le bon état attendu fixés par la DCE pour 2015. Ceci est essentiellement dû à l'état morphologique du fleuve (biefs, berges artificialisées). En outre, des pollutions chimiques contribuent également à ce pronostic.

Pour les affluents du Rhin, la majorité des masses d'eau n'atteindront également pas les objectifs.

D'ailleurs des programmes communs visant à réalimenter en eau les anciens bras du Rhin et à réinonder certains massifs forestiers sont actuellement en cours de part et d'autre de la frontière avec le double objectif de protection des populations riveraines contre les crues et de restauration des milieux alluviaux rhénans.

- **La traduction allemande de la trame verte et bleue**

Depuis 1995, le Regionalplan Südlicher Oberrhein considère la mise en réseau des biotopes comme une priorité. Les préconisations sont fonction d'un réseau hiérarchisé défini par :

- de grands espaces d'habitats protégés (d'une taille d'au moins 100 à 200 hectares),
- des biotopes relais entre les grands espaces d'habitats protégés (d'une taille de quelques hectares),
- l'extension de ces éléments au sein des espaces agricoles et des espaces urbanisés.

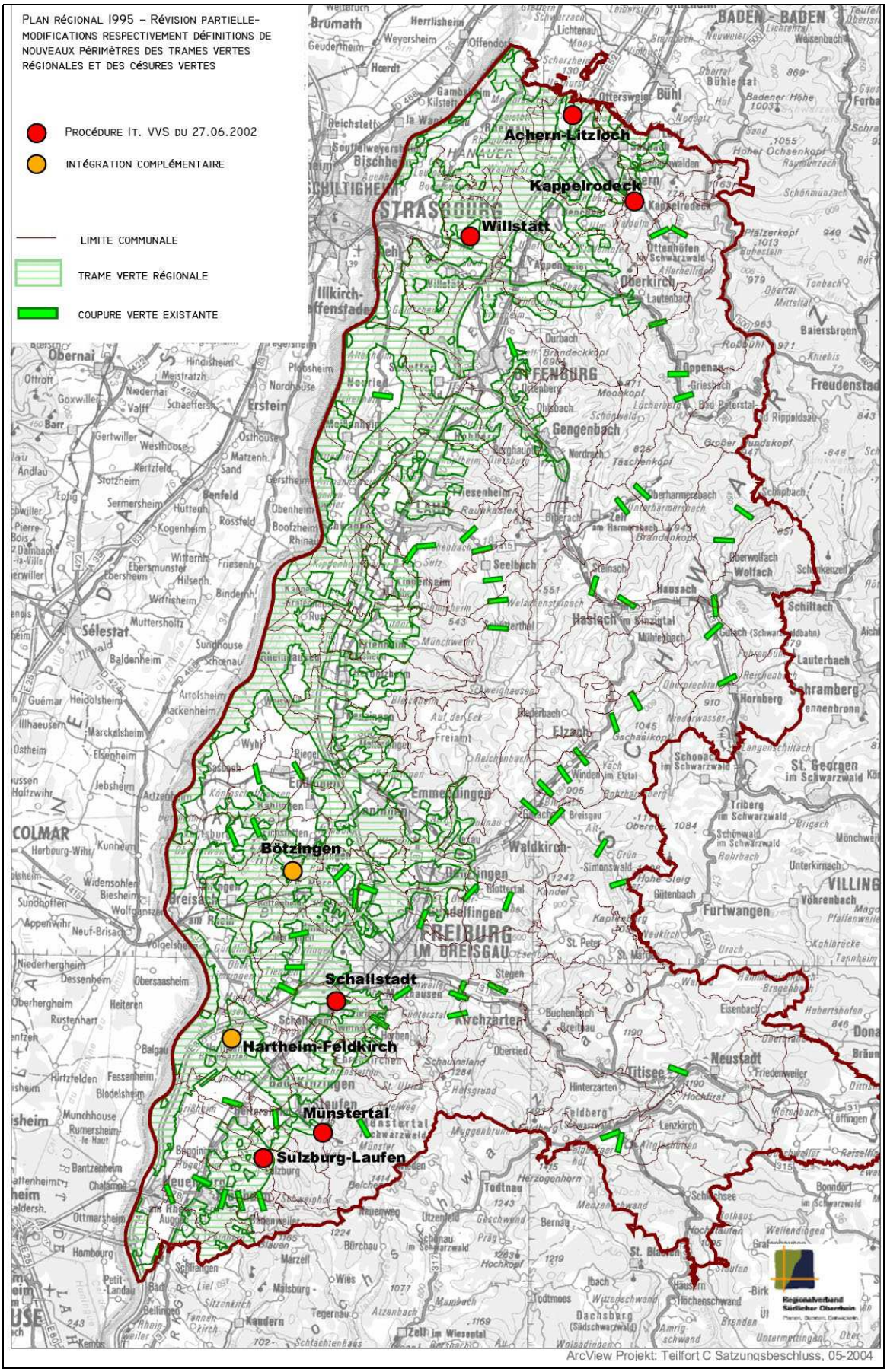
Les coupures ou césures vertes s'ajoutent à ces mesures en préversant les circulations de la faune via un cadrage de l'urbanisation. Définies par le Regionalplan, elles ne peuvent être modifiées que par dérogations exceptionnelles et sous certaines conditions.

Depuis 2002, la loi fédérale de conservation de la nature encadre la problématique des réseaux écologiques. En guise d'orientations nationales, l'état fédéral a identifié des grandes continuités écologiques nationales (*nationalen biotopverbund*) afin de permettre une déclinaison cohérente et transfrontalière entre les lands.

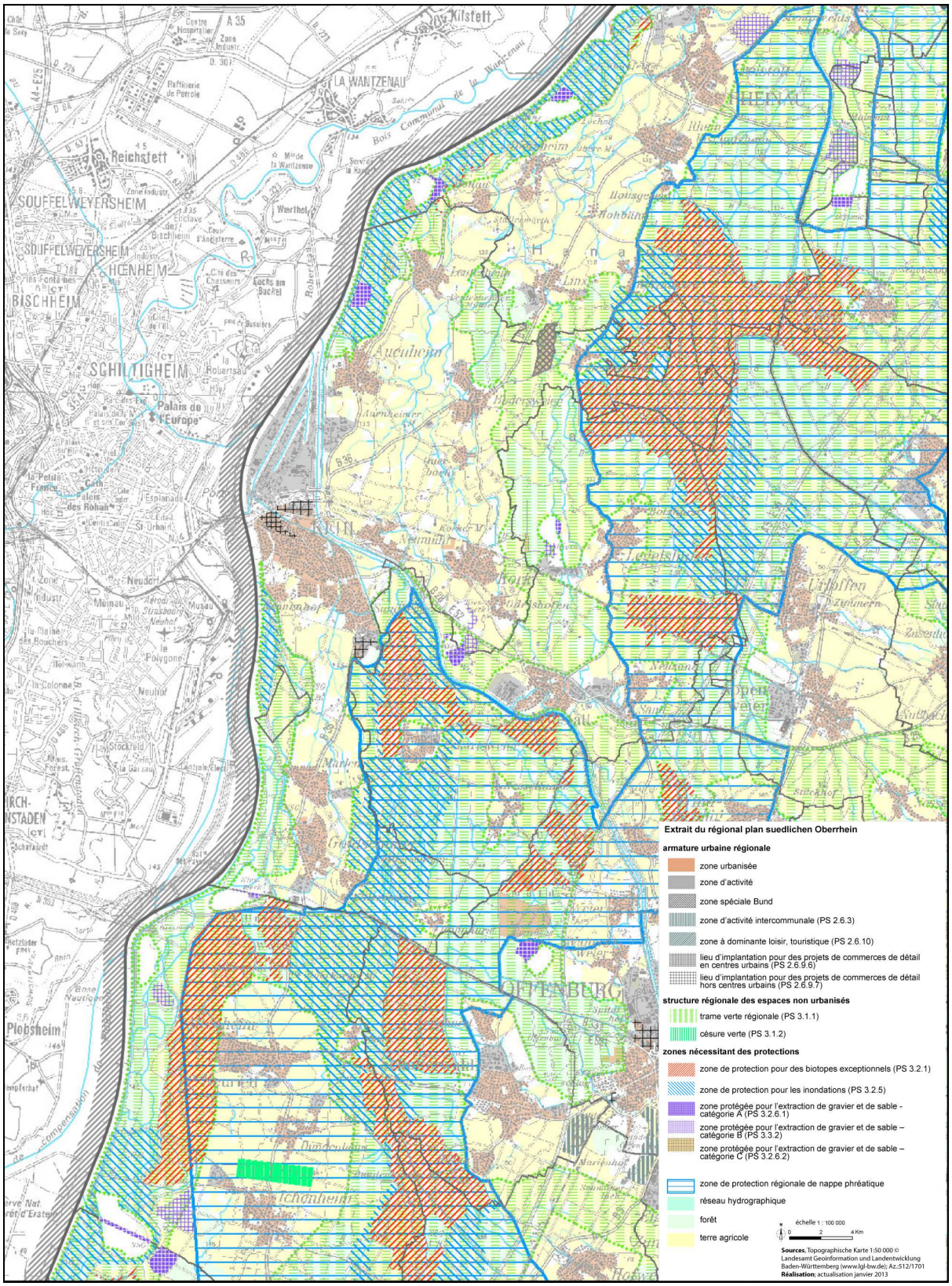
Il est ensuite de la responsabilité de chaque land d'identifier dans son Regionalplan (L*andschaftsrahmenplan*) le réseau écologique, qui doit comprendre au moins 10 % du territoire. Celui-ci se compose de zones noyaux (réserves naturelles...) et de zones de liaisons qui devront être protégées strictement et sur le long terme par des lois ou des accords contractuels. Une mise à jour du Regionalplan a été réalisée pour prendre en compte l'évolution législative en 2005.

La zone de contact entre l'Eurométropole de Strasbourg et l'Ortenau se matérialise essentiellement par la bande forestière composée des forêts rhénanes relictuelles. Aussi, la métropole a une responsabilité transfrontalière de préserver les continuités écologiques de part et d'autre du Rhin au niveau de ces forêts.

CARTE N°51 : **Trame verte régionale - Ortenau**



CARTE N°52 : **Extrait du Regional Plan Suedlichen Oberrhein**



4.4.4. Orientations et projets pour un aménagement commun du territoire transfrontalier

Force est de constater que dans le domaine de l'aménagement du territoire, les cadres nationaux restent fortement prégnants et avant de parler d'aménagement commun du territoire, l'ambition première aujourd'hui est la cohérence entre les projets de part et d'autre du Rhin. Trois études et une démarche en cours l'attestent.

- Le Cadre d'orientation pour l'aménagement du territoire et le futur accord trinational pour l'aménagement du territoire du Rhin supérieur

Elaboré à la fin des années 2000, à la demande du Groupe de travail aménagement du territoire de la Conférence du Rhin supérieur, ce document cadre jette les premières pistes pour construire un aménagement du territoire cohérent à cette échelle. Cinq pistes de travail pour aller vers un aménagement commun du territoire ont ainsi été esquissées sous forme de scénarios pour le Rhin Supérieur :

- Un espace charnière, d'ouverture et de rencontre des cultures, reliant le Nord et le Sud de l'Europe ; creuset culturel et politique, laboratoire de la démocratie et de l'urbanité avec une pratique transfrontalière quotidienne.
- Une métropole trinationale décentralisée, dépassant la simple conurbation.
- Un jardin de villes avec le Rhin, épine d'un parc régional métropolitain.
- Le lieu d'un projet économique mobilisant les partenaires de l'entreprise, de la recherche et les partenaires publics mais capable de maintenir une cohérence sociale.
- Un territoire équilibré, articulé et accessible en l'espace d'une heure, permettant les échanges et les liaisons entre les centres urbains.

- La future déclaration d'intention pour promouvoir l'aménagement du territoire dans le Rhin supérieur

Dans le prolongement du Cadre d'orientation et de la Charte pour l'aménagement du territoire déjà initiés par la Conférence du Rhin supérieur, il s'agit de franchir une nouvelle étape en tissant des liens réguliers entre les acteurs de l'aménagement du territoire de part et d'autre de la frontière pour tendre vers davantage de cohérence et créer progressivement une vision commune pour son développement. La déclaration d'intention devrait être signée avant la fin de l'année 2013 par les Chefs des trois délégations de la Conférence du Rhin supérieur.

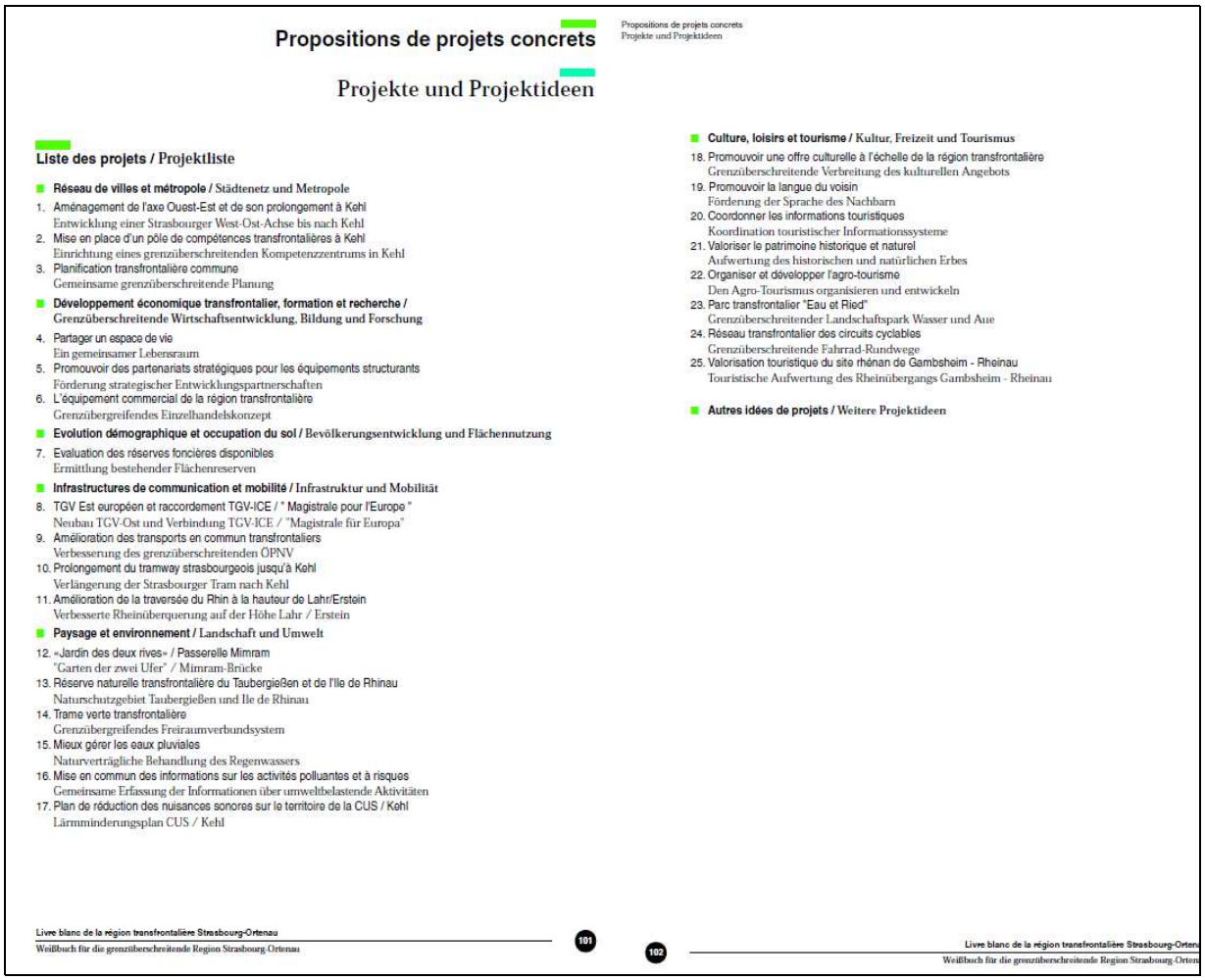
- Le livre blanc transfrontalier Strasbourg - Ortenau (2005)

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 ». 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. Dans sa conception, il est avant tout l'expression d'une volonté politique qui souhaite promouvoir une stratégie d'initiatives pour engager des projets concrets permettant de construire progressivement une véritable région urbaine transfrontalière tirant parti de ses différentes composantes territoriales.

Concrètement, 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 et son agglomération dans sa fonction de métropole européenne et internationale.

Extrait du livre Blanc Strasbourg-Ortenau



Propositions de projets concrets
Projekte und Projektideen

Propositions de projets concrets
Projekte und Projektideen

Liste des projets / Projektliste

- **Réseau de villes et métropole / Städtenetz und Metropole**
1. Aménagement de l'axe Ouest-Est et de son prolongement à Kehl
Entwicklung einer Strasbourger West-Ost-Achse bis nach Kehl
2. Mise en place d'un pôle de compétences transfrontalières à Kehl
Einrichtung eines grenzüberschreitenden Kompetenzzentrums in Kehl
3. Planification transfrontalière commune
Gemeinsame grenzüberschreitende Planung
- **Développement économique transfrontalier, formation et recherche / Grenzüberschreitende Wirtschaftsentwicklung, Bildung und Forschung**
4. Partager un espace de vie
Ein gemeinsamer Lebensraum
5. Promouvoir des partenariats stratégiques pour les équipements structurants
Förderung strategischer Entwicklungspartnerschaften
6. L'équipement commercial de la région transfrontalière
Grenzübergreifendes Einzelhandelskonzept
- **Evolution démographique et occupation du sol / Bevölkerungsentwicklung und Flächennutzung**
7. Evaluation des réserves foncières disponibles
Ermittlung bestehender Flächenreserven
- **Infrastructures de communication et mobilité / Infrastruktur und Mobilität**
8. TGV Est européen et raccordement TGV-ICE / " Magistrale pour l'Europe "
Neubau TGV-Ost und Verbindung TGV-ICE / "Magistrale für Europa"
9. Amélioration des transports en commun transfrontaliers
Verbesserung des grenzüberschreitenden ÖPNV
10. Prolongement du tramway strasbourgeois jusqu'à Kehl
Verlängerung der Strasbourger Tram nach Kehl
11. Amélioration de la traversée du Rhin à la hauteur de Lahr/Erstein
Verbesserte Rheinüberquerung auf der Höhe Lahr / Erstein
- **Paysage et environnement / Landschaft und Umwelt**
12. «Jardin des deux rives» / Passerelle Mimram
"Garten der zwei Ufer" / Mimram-Brücke
13. Réserve naturelle transfrontalière du Taubergießen et de l'Ile de Rhinau
Naturschutzgebiet Taubergießen und Ile de Rhinau
14. Trame verte transfrontalière
Grenzübergreifendes Freiraumverbundsystem
15. Mieux gérer les eaux pluviales
Naturverträgliche Behandlung des Regenwassers
16. Mise en commun des informations sur les activités polluantes et à risques
Gemeinsame Erfassung der Informationen über umweltbelastende Aktivitäten
17. Plan de réduction des nuisances sonores sur le territoire de la CUS / Kehl
Lärmminderungsplan CUS / Kehl
- **Culture, loisirs et tourisme / Kultur, Freizeit und Tourismus**
18. Promouvoir une offre culturelle à l'échelle de la région transfrontalière
Grenzüberschreitende Verbreitung des kulturellen Angebots
19. Promouvoir la langue du voisin
Förderung der Sprache des Nachbarn
20. Coordonner les informations touristiques
Koordination touristischer Informationssysteme
21. Valoriser le patrimoine historique et naturel
Aufwertung des historischen und natürlichen Erbes
22. Organiser et développer l'agro-tourisme
Den Agro-Tourismus organisieren und entwickeln
23. Parc transfrontalier "Eau et Ried"
Grenzüberschreitender Landschaftspark Wasser und Aue
24. Réseau transfrontalier des circuits cyclables
Grenzüberschreitende Fahrrad-Rundwege
25. Valorisation touristique du site rhénan de Gambsheim - Rheinau
Touristische Aufwertung des Rheinübergangs Gambsheim - Rheinau
- **Autres idées de projets / Weitere Projektideen**

Livre blanc de la région transfrontalière Strasbourg-Ortenau
Weißbuch für die grenzüberschreitende Region Strasbourg-Ortenau
101
102
Livre blanc de la région transfrontalière Strasbourg-Ortenau
Weißbuch für die grenzüberschreitende Region Strasbourg-Ortenau

- Le projet métropolitain de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau (2007)

En juin 2004, l'Etat français a lancé un « appel à coopération métropolitaine », dans le cadre de la politique engagée pour accroître le rayonnement européen des métropoles françaises. Cette politique poursuivait deux objectifs : d'une part, renforcer la compétitivité des grandes villes françaises, à l'heure où la concurrence entre les métropoles européennes est de plus en plus forte, d'autre part, développer l'économie nationale et les économies régionales dans lesquelles les grandes agglomérations jouent un rôle moteur car elles concentrent la plupart des emplois métropolitains supérieurs.

L'Eurométropole de Strasbourg a choisi d'y répondre en associant ses partenaires allemands de l'Eurodistrict.

Les travaux ont permis de faire ressortir quatre axes pour adosser le développement métropolitain du territoire de l'Eurodistrict :

- Faire vivre l'Europe sur le territoire de l'Eurodistrict,
- Valoriser les initiatives et les manifestations culturelles sur l'ensemble du territoire,
- Favoriser les conditions d'accueil pour la formation et la recherche,
- Accroître la sobriété et l'efficacité énergétique du territoire.

Eléments de synthèse :
« L'Eurométropole de Strasbourg au sein de l'Eurodistrict Strasbourg - Ortenau»
« Région transfrontalière du Rhin supérieur »

L'agglomération strasbourgeoise est pionnière dans le domaine de la coopération transfrontalière et métropolitaine, avec des objectifs ambitieux dans des domaines tels que la compétitivité, la formation et l'innovation contribuant à renforcer le rayonnement européen et international du territoire.

L'agglomération strasbourgeoise est incontestablement un centre supérieur rhénan au même titre que Bâle, Karlsruhe et Freiburg. Elle adhère aux principaux réseaux de coopération transfrontalière du Rhin supérieur.

La région Strasbourg-Ortenau représente un pôle d'emploi important à l'échelle du Rhin supérieur. Bien que très faibles actuellement, les échanges sur le marché du travail pourraient à l'avenir se développer ; l'Ortenaukreis, qui connaît une situation de quasi-plein emploi, pourrait constituer une véritable opportunité pour les actifs strasbourgeois. A cela s'ajoute, le vieillissement de la population outre-Rhin et la faiblesse de la natalité qui risquent à l'avenir de conduire à une pénurie de main d'oeuvre dans les secteurs de l'industrie, de la santé et de la restauration ...

Toutefois, force est également de constater que l'apport métropolitain de la partie allemande de l'Eurodistrict est sinon faible, en cours de consolidation notamment avec la nouvelle qualification d'Offenburg en centre supérieur.

Kehl, située à présent dans un véritable continuum urbain avec Strasbourg représente quant à elle une véritable opportunité pour renforcer l'agglomération grâce à ses nombreux atouts : offre commerciale, offre résidentielle, offre culturelle et de loisirs ...

Enjeux

Le principal défi pour la métropole réside toujours dans la construction et consolidation d'une véritable région urbaine transfrontalière. Dans cette perspective, on notera des enjeux en particulier dans le domaine des transports et de la mobilité ainsi que ceux concernant le marché du travail.

Le principal enjeu est donc lié à la dimension européenne de l'Eurométropole, métropole transfrontalière dont l'intégration est une nécessité pour la prospérité de toute la région de part et d'autre du Rhin. Le renforcement des partenariats avec nos voisins transfrontaliers doit permettre de développer des synergies et des complémentarités et de conforter une assise internationale avec l'Ortenau.

IV. FORCES ET FAIBLESSES DU TERRITOIRE « FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE »

Thématiques	Forces du territoire	Faiblesses du territoire
I. ORGANISATION DES GRANDS POLES ATTRACTIFS		
Les équipements	Les équipements européens : une aura rayonnant sur l'ensemble de l'Eurométropole. Un large panel d'équipements métropolitains culturels, évènementiels et de spectacle. Les parcs urbains peuvent être des équipements articulés à la trame verte et bleue pénétrant jusque dans le coeur de métropole.	Une carence en lycées publics généraux sur certains secteurs de l'agglomération notamment au Sud. Une offre médicale de proximité inégalement répartie sur l'agglomération. Une offre relative à la petite enfance spatialement déséquilibrée. Des structures d'accueil pour personnes âgées insuffisantes. L'aide sociale quasi exclusivement concentrée sur le coeur strasbourgeois.
L'armature commerciale	La métropole dispose de polarités commerciales majeures qui rayonnent à une échelle métropolitaine ou régionale. Des possibilités de modernisation du tissu permises par l'absence d'un sur-équipement commercial.	Le commerce se développe au détriment des autres activités dans les zones d'activités mixtes.
II. ORGANISATION DES TRANSPORTS		
Modes actifs et modes motorisés	Le réseau urbain de la métropole, l'un des plus performants de France, efficace en 1ère couronne ... L'offre en termes de modes actifs et l'organisation territoriale permettent de se déplacer dans la proximité... Un réseau cyclable avec comme points forts l'accessibilité des équipements structurants de l'agglomération, la couverture démographique et l'intégration des parcs urbains en son sein. Un réseau viaire performant connectant le centre-ville de Strasbourg aux quartiers proches...	... malgré des niveaux d'offre différenciés sur le territoire, notamment en 2ème couronne où l'offre est réduite. ... mais avec un usage du vélo qui reste réduit. Vivre dans la proximité n'est pas possible en dessous d'une densité de 40 logements/ha. Des flux domicile/travail éclatés qui engendrent une augmentation des distances. Se déplacer en voiture... encore la règle. ... mais une carence de liaisons transversales.

Thématiques	Forces du territoire	Faiblesses du territoire
Organisation logistique et transport de marchandises	2 grandes plates-formes logistiques : le Port Autonome de Strasbourg et le Marché d'Intérêt National (MIN).	La desserte du centre-ville en marchandises, stratégique mais complexe, génère de nombreux conflits avec les autres usages. Les activités logistiques sont souvent insérées de façon incommode et pénalisante dans le tissu urbain. La disponibilité d'espaces spécialisés et dédiés à la logistique fait actuellement défaut. Jusqu'ici, une faible prise en compte du transport de marchandises dans les documents de planification. La desserte des PL : des réglementations communales sans cohérence globale et des itinéraires jalonnés inexistants.
III. ARTICULATION AVEC LES TERRITOIRES D'ECHELLE SUPERIEURE		
1. Rôle de l'Eurométropole de Strasbourg comme moteur démographique régional		
	Du point de vue démographique, la métropole joue le rôle de poumon de la région. Elle attire les étudiants et les jeunes actifs... L'Université a un rôle important dans l'attractivité et la visibilité de la métropole strasbourgeoise...	... mais présente un solde migratoire négatif pour les actifs, les familles et toutes les catégories de populations. ... mais le marché de l'emploi local ne propose pas une offre à la hauteur du nombre d'étudiants et de leur qualification. Un déficit migratoire relativement important autour des 25-29 ans, particulièrement en termes d'échanges avec le reste de la France. La 2ème couronne de la métropole accueille moins de jeunes familles en constitution que par le passé. Celles-ci vont dans des territoires de plus en plus éloignés au-delà de la métropole.
2. L'Eurométropole de Strasbourg, un espace fortement connecté avec les territoires extérieurs		
Des échanges nombreux entre la métropole et le reste du département et de la région	Une métropole qui dépasse largement les frontières de la métropole... Un réseau routier majeur dense... Les échanges entre la métropole et les territoires alentours profitent : - d'une offre de TER de qualité entre les principales communes du département; - du réseau 67, un complément efficace à l'offre TER dans le périurbain; - d'un réseau cyclable très développé, dans la métropole mais aussi au-delà - et d'une offre transfrontalière qui s'enrichit progressivement.	... générant d'importantes migrations alternantes liées au travail. ... mais concentré sur la métropole et moins bien pourvu en itinéraires de rocade.

Grande accessibilité : Strasbourg, carrefour de l'Europe ?	Une position stratégique de la métropole au coeur de l'Europe, un statut de capitale européenne, une visibilité sur la scène touristique. Un réseau ferroviaire à grande vitesse et la gare TGV de Strasbourg : une offre performante... Une offre aéroportuaire qui ne se limite pas au seul aéroport de Strasbourg/ Entzheim (Baden-Baden, Bâle/Mulhouse, Francfort ou Paris). Le Rhin et le Port, porte d'entrée sur l'Europe et le monde pour les marchandises.	... encore aujourd'hui très largement tournée vers le territoire français. Le réseau autoroutier ne joue que très partiellement son rôle d'infrastructure d'échange avec des territoires d'échelle supérieure, et du fait d'une fréquentation élevée, il génère d'importants problèmes environnementaux et sanitaires.
3. L'Eurométropole de Strasbourg au sein de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau		
	La métropole, un territoire pionnier dans la coopération métropolitaine et transfrontalière.	Une coopération métropolitaine à conforter.
4. Région transfrontalière du Rhin supérieur		
	Le Rhin supérieur : un espace transfrontalier riche d'atouts et de potentialités et un territoire pionnier dans le domaine de la coopération transfrontalière. La métropole strasbourgeoise : un centre supérieur rhénan. Une situation économique allemande favorable de quasi plein emploi combinée avec un vieillissement de la population particulièrement marqué Outre-Rhin.	De forts contrastes territoriaux. Le tissu industriel de la métropole est fortement internationalisé, ce qui est une source de vulnérabilité. Un travail frontalier peu développée au sein de la région Strasbourg-Ortenau et une coopération transfrontalière dans le domaine économique encore limitée.

D- LES ATOUTS MÉTROPOLITAINS DU TERRITOIRE

I. Enseignement supérieur, recherche et innovation

II. Une stratégie de développement économique

III. Tourisme, patrimoine et culture : éléments d'attractivité

IV. L'aménagement numérique du territoire

V. Forces et faiblesses du territoire

I. ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, RECHERCHE ET INNOVATION

L'Eurométropole de Strasbourg dispose de nombreux facteurs lui permettant de s'inscrire avantageusement dans un environnement concurrentiel. La présence d'une offre de formation plurisdisciplinaire de qualité, d'une recherche tournée vers l'international, de filières économiques d'excellence et d'investissements étrangers importants ainsi que l'opportunité d'un développement économique transfrontalier font partie de ces atouts. Pourtant, certains indicateurs laissent envisager une dégradation de son positionnement par rapport à d'autres métropoles.

1. L'UNIVERSITÉ DE STRASBOURG (UNISTRA) : UN DES ATOUTS MAJEURS DE L'AGGLOMÉRATION

Strasbourg est devenue en 2009 l'un des plus grands pôles universitaires de France après la fusion de ses trois universités. L'Unistra propose une offre de formation initiale et continue qui couvre l'ensemble des principaux champs disciplinaires de l'enseignement supérieur et constitue un opérateur international de la recherche. Elle compte plus de 50 000 étudiants, dont environ 20 % de nationalité étrangère. L'académie de Strasbourg fait partie des académies dont l'effectif universitaire est le plus internationalisé, après celle de Paris (Campus France, 2017).

Le projet stratégique «Dépasser les frontières» définit un cadre aux ambitions de l'Université de Strasbourg depuis 2012. Parmi ces dernières, on peut notamment citer l'envie d'insuffler un esprit d'innovation, de viser l'excellence, tout en conservant une dynamique soutenable et durable en maîtrisant les coûts de fonctionnement.

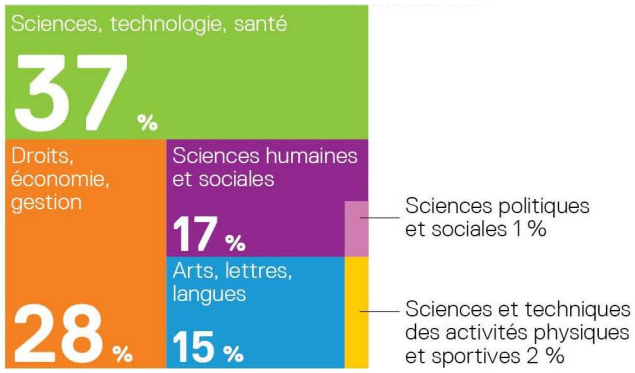
L'Université de Strasbourg, créée au 1er janvier 2009, résulte de la fusion des universités Louis Pasteur, Marc Bloch et Robert Schuman et de l'intégration de l'IUFM. Elle rassemble sur ses principaux campus (Campus centre - Esplanade, Campus historique, Forêt-Noire et Argonne, Hôpital civil, Cronenbourg, Schiltigheim et Illkirch-Graffenstaden) plus de 50 000 étudiants et emploie plus de 5 200 personnes. Elle regroupe 36 unités de formation et de recherche (UFR), facultés, écoles, instituts et 85 unités de recherche. Relèvent notamment de l'Unistra : le Centre d'études internationales de la propriété intellectuelle (CEIPI), le Centre universitaire d'enseignement du journalisme (CUEJ), le Centre de formation des musiciens intervenants (CFMI), l'Ecole de management Strasbourg (EM Strasbourg), l'Ecole et observatoire des sciences de la Terre (EOST), l'Ecole européenne de chimie, polymères et matériaux (ECPM), Télécom Physique Strasbourg, l'Ecole supérieur de biotechnologie de Strasbourg (ESBS), l'Institut d'études politiques (IEP) et l'Institut de préparation à l'administration générale (IPAG).

Les trois universités strasbourgeoises ont été les premières en France à créer un pôle universitaire européen, puis à fusionner en janvier 2009 pour former l'« Université de Strasbourg (Unistra) ». Cette fusion a été réalisée dans un souci de visibilité à l'international et d'interdisciplinarité dans les formations et la recherche.

Les champs disciplinaires de l'Université de Strasbourg couvrent les secteurs de formation suivants :

- Arts, lettres, langues (15 % des étudiants),
- Droit, économie, gestion (28 %),
- Sciences, technologies, santé(37 %),
- Sciences humaines, sciences politiques et sociales (18 %),
- Sciences et techniques des activités physiques et sportives (2 %).

GRAPHIQUE N°1 : **Répartition par domaine de formation des étudiants inscrits à l'Unistra en 2013-2014**



Source : Université de Strasbourg -Année universitaire 2013-2014

Les missions de l'université s'articulent autour de cinq axes :

- une formation initiale et continue interdisciplinaire ;
- une recherche d'envergure internationale et une politique scientifique innovante : membre de la Ligue européenne des universités de recherche (LERU), l'Université de Strasbourg est reconnue pour sa recherche au niveau international. Plus d'une centaine de laboratoires de recherche publics et privés se sont développés autour d'elle ;
- la diffusion de la culture et l'information scientifique : sur le socle que constituent la formation et la recherche, l'Université a pour missions la diffusion de la culture scientifique et technique et, participant de son ouverture vers la ville et le monde socio-économique, le transfert de technologie et sa valorisation ;
- la coopération internationale : l'Université de Strasbourg favorise l'accueil et la mobilité des étudiants et enseignants-chercheurs. Sa politique internationale donne une place importante à l'Europe et l'espace francophone tout en entretenant des relations fortes avec le Japon et les Etats-Unis et en se tournant vers la Chine, l'Inde, l'Amérique latine et les pays dits « émergents ».
  Les universités alsaciennes - Unistra et Université de Haute-Alsace - sont parties prenantes d'EUCOR (Confédération européenne des universités du Rhin supérieur) avec les universités allemandes de Karlsruhe et de Fribourg et l'Université suisse de Bâle ;
- la réussite, en particulier en Licence et en DUT, et l'insertion professionnelle des étudiants.

1.1. DES ATOUTS IMPORTANTS

Pour assurer sa compétitivité, elle bénéficie d'atouts importants : des compétences scientifiques reconnues, une réelle pluridisciplinarité, une culture européenne et internationale bien ancrée. Forte d'équipes de recherche couvrant l'ensemble des grands champs disciplinaires et relevant pour près de 50 % d'entre elles d'un partenariat avec des organismes de recherche, l'Université de Strasbourg bénéficie d'une renommée mondiale, notamment en chimie avec un réseau thématique de recherche avancée (RTRA) Centre international de recherche aux frontières de la chimie (ICFR) et de deux prix Nobel en activité (2013 et 2016), et constitue un pôle scientifique de premier rang au niveau national et européen. Elle peut également se prévaloir de deux autres prix Nobel (en médecine, 2011 et en chimie, 1987), d'un prix Kavli en nanosciences (2014), de trois médailles d'or CNRS (2011, 1981 et 1979) et d'une médaille Fields (1958).

L'omnidisciplinarité de son offre de formation, ses partenariats avec les établissements d'enseignement supérieur et de recherche (INSA, ENGEES et Université de Haute Alsace), les organismes de recherche (CNRS, INSERM et INRA) et les Hôpitaux Universitaires de Strasbourg, la politique d'ouverture sur la ville affirmée lors de l'opération Campus, son expérience des enjeux transfrontaliers avec l'Allemagne et la Suisse, sont autant de facteurs d'excellence de l'Université de Strasbourg. Ils en font un opérateur déterminant du paysage universitaire régional et lui confèrent une large responsabilité dans la structuration de l'enseignement supérieur et de la recherche en Alsace. Elle est signataire avec l'Université de Haute Alsace (UHA), l'Institut national des sciences appliquées (INSA) de Strasbourg et

la Bibliothèque nationale et universitaire de Strasbourg (BNU) du contrat pluriannuel de site alsacien 2013-2017. Ce dernier vise notamment à clarifier la carte de l'enseignement supérieur en Alsace, à renforcer son excellence scientifique et à affirmer à l'international la présence des établissements alsaciens. Bien intégrée dans le tissu local, l'Université de Strasbourg contribue directement à la notoriété de la métropole strasbourgeoise. Elle se pose en acteur de son développement économique, comme l'illustre sa participation aux pôles de compétitivité du Grand Est.

Lauréate de l'opération Campus initiée par le Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche, l'Unistra cherche à conforter sa place dans le paysage universitaire international avec l'ouverture d'une Maison de l'accueil international. En choisissant l'Université de Strasbourg, l'Etat a donné un signal fort de reconnaissance de son excellence dans ses missions fondamentales de recherche, de formation et de diffusion des savoirs et témoigne de son soutien pour affirmer sa nouvelle identité issue de la fusion des trois universités strasbourgeoises. Dans le cadre de l'opération Campus, l'objectif est de construire un campus plus vert et plus ouvert s'appuyant sur un héritage historique et patrimonial emblématique en cœur de ville.

1.2. UN POSITIONNEMENT CORRECT DANS LES CLASSEMENTS INTERNATIONAUX

Selon les classements, l'Université de Strasbourg se situe, en 2014, entre la 100ème et la 226ème place au niveau international. En 2018, Strasbourg perd des places mais son positionnement reste correct.

- 95ème au classement mondial de Shanghaï ; (144 ème en 2018) ;
- Entre 201 et 225ème du Times Higher Education ; (entre 351 et 400 en 2018) ;
- entre 200 et 225ème au classement des 400 meilleures universités mondiales de Thomson Reuters ;
- 226ème dans l'analyse de 700 universités du QS World University Rankings ; (303 ème en 2018).

2. D'AUTRES FORMATIONS SUPÉRIEURES DE HAUT NIVEAU

Les autres formations supérieures - STS, classes préparatoires aux grandes écoles, écoles juridiques et administratives, écoles supérieures d'art et culture, écoles paramédicales et sociales, écoles d'ingénieurs et autres écoles de spécialités diverses - accueillent environ 12 500 étudiants.

Parmi elles, sont à noter : l'Ecole Nationale d'Administration (ENA), l'Institut National des Etudes Territoriales (INET), l'Institut des Hautes Études Européennes (IHEE), l'Ecole Régionale des Avocats du Grand Est, l'Ecole Nationale du Génie de l'Eau et de l'Environnement de Strasbourg (ENGEES), l'Institut National des Sciences Appliquées (INSA), l'Université Internationale de l'Espace (ISU), l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg (ENSAS), la Haute école des arts du Rhin (HEAR) l'ETMA (European Television and Media Management Academy), l'Ecole Européenne de langues et civilisations…

Douze grandes écoles alsaciennes, l'Ecole de management de Strasbourg et l'Ecole nationale supérieure d'architecture de Strasbourg sont fédérées au sein du réseau Alsace Tech. Celui-ci représente plus de 8 000 étudiants issus de 50 spécialités de formation d'ingénieurs, architectes et managers, niveaux masters et doctorats. Il a pour vocation première d'accroître la lisibilité des écoles membres au niveau régional, national et international, par l'échange de bonnes pratiques et d'expériences, la réalisation de projets communs et la mutualisation de moyens.

Il faut toutefois souligner qu'au palmarès 2017 de L'Usine Nouvelle, les écoles d'ingénieurs de Strasbourg sont loin de figurer au sommet des classements : sur les 106 écoles ayant répondu au questionnaire, l'ECPM, l'INSA Strasbourg et l'ECAM Lyon-Strasbourg-Europe se situent respectivement aux 36ème, 90ème et 94ème places.

3. UNE RECHERCHE DE RENOMMÉE INTERNATIONALE

Strasbourg et l'Alsace forment avec les régions voisines du Bade-Wurtemberg et du Nord de la Suisse un véritable « triangle d'or » de la recherche et de l'innovation technologique. Cet espace géographique concentre l'une des plus fortes densités de laboratoires et de chercheurs en Europe.

Strasbourg est fortement tournée vers l'international dans des domaines comme la biologie, la biotechnologie, le médicament, la chimie, la physique des matériaux, les sciences de l'espace.

Strasbourg est par ailleurs la première ville de France pour le nombre de chercheurs, d'ingénieurs, de techniciens et d'administratifs du CNRS rapporté à la population de l'agglomération. Elle dispose de centres de recherche de renommée internationale.

Ainsi, L'IRCAD (Institut de Recherche contre les Cancers de l'Appareil Digestif) est aujourd'hui reconnu à travers le monde comme le centre de référence en chirurgie laparoscopique. Fondé en 1994 au sein des Hôpitaux Universitaires de Strasbourg, il réunit des laboratoires de Recherche en Cancérologie Digestive et en Robotique Médicale, un département Recherche et Développement Informatique et un centre de formation en chirurgie mini-invasive. Fort de plus de 2 400 publications et communications scientifiques internationales, 3 500 chirurgiens du monde entier viennent chaque année se former à Strasbourg sous le contrôle d'experts de renommée internationale.

L'IGBMC (Institut de Génétique et de Biologique Moléculaire et Cellulaire) est l'un des tout premiers centres de recherche européens en biomédecine. Inauguré en 1994, il est, depuis janvier 2001, une unité mixte de recherche du CNRS, de l'Inserm et de l'Université de Strasbourg. Il se consacre à l'étude du génome des eucaryotes supérieurs et au contrôle de l'expression génétique ainsi qu'à l'analyse de la fonction des gènes et des protéines. Ces connaissances sont appliquées à l'étude des pathologies humaines (cancer, maladies monogéniques, maladies métaboliques...). Plus de 600 personnes y travaillent dans différents domaines de la biologie. Il a une vocation internationale soulignée par la représentation de plus de 40 nationalités parmi ses chercheurs et étudiants.

L'ISIS (Institut de Science et Ingénierie Supramoléculaires) est une unité mixte de recherche du CNRS et de l'Université de Strasbourg. Site unique pour la recherche pluridisciplinaire fondé par Jean-Marie Lehn (Prix Nobel de Chimie), sa vocation est d'effectuer une recherche pluridisciplinaire aux interfaces entre la physique, la chimie, la biologie.

L'IBMC (Institut de biologie moléculaire et cellulaire) est une unité mixte de recherche de l'université de Strasbourg et du CNRS, spécialisée en biologie moléculaire et cellulaire, Il a été fondé en 1973 par le biochimiste Jean-Pierre Ebel et le virologue Léon Hirth dans le but de réunir au sein d'un même laboratoire des scientifiques de disciplines complémentaires (biologie moléculaire et cellulaire, chimie, biochimie...). Jules Hoffmann, directeur de 1994 à 2005, a reçu le prix Nobel de physiologie ou médecine en 2011.

4. LA PRÉSENCE DE NOMBREUX ACTEURS DE L'INNOVATION

De nombreux acteurs de l'innovation sont présents en Alsace, parmi lesquels :

- **Alsace Innovation** : structure régionale d'accueil et d'ingénierie, dédiée à l'accompagnement et au financement de projets d'innovation déployés au sein des entreprises de la région Alsace, de tous secteurs économiques et de toutes tailles. Créée en 2012, elle est issue de la fusion du Centre Européen d'Entreprise et d'Innovation Alsace (CEEIE Alsace) et l'Agence Régionale de l'Innovation Alsace (ARI) à l'initiative de la Région Alsace et de la CCI de région Alsace. En 2013, plus de 300 entreprises ont été rencontrées, une centaine a été accompagnée et 6,4 millions d'euros de financements ont été obtenus ;
- le **Centre d'Etudes Internationales de la Propriété Industrielle (CEIPI)** : couvre tous les champs de la propriété intellectuelle. Il forme chaque année plus de 2 500 spécialistes et il est, aujourd'hui, reconnu dans tous les milieux spécialisés comme l'un des plus importants centre universitaire en Europe pour l'enseignement et la recherche en droit de la propriété intellectuelle ;
- **la SATT Conectus Alsace** : structure qui a pour vocation d'être une passerelle entre la recherche publique présente en Alsace et les entreprises, en favorisant le transfert de technologies et les partenariats public-privé. Elle est la première SATT (Société d'Accélération de Transfert de Technologies) à être créée en France en 2012. Elle a pour mission de transformer les découvertes issues des laboratoires vers des applications industrielles ou sociales, et la gestion des contrats de partenariats établis avec les laboratoires de recherche. Elle fédère les acteurs alsaciens de la recherche et de l'innovation : le CNRS (Centre National de la Recherche Scientifique), l'INSERM (Institut National de la Santé et de la Recherche Médicale), l'INSA (Institut National des Sciences Appliquées), l'ENGEES (Ecole Nationale du Génie de l'Eau et de l'Environnement), l'Université de Strasbourg, l'Université de Haute Alsace et les Hôpitaux Universitaires de Strasbourg ;
- **la Banque Publique d'Investissement (BPI) France Alsace** : organisme français de financement et de développement des entreprises, elle regroupe OSEO, CDC Entreprises, le FSI et FSI Régions. Elle est en particulier chargée de soutenir les petites et moyennes entreprises, les entreprises de taille intermédiaire et les entreprises innovantes en appui des politiques publiques de l'État et des régions ;
- l'**Institut Européen Entreprise et Propriété Intellectuelle (IEEPI)** : institut de formation à la Propriété Intellectuelle (PI) créé à l'initiative de l'Etat, l'IEEPI propose des formations sur les aspects stratégiques et offensifs de la propriété intellectuelle aux entreprises, aux acteurs de la Recherche publique et aux praticiens (conseil en propriété intellectuelle, avocats) ;
- l'**Institut National de la Propriété Intellectuelle (INPI)** : présent en Alsace depuis 1978, il a pour mission d'accueillir et accompagner les innovateurs dans leurs démarches de protection. En collaboration avec les partenaires régionaux de l'innovation, il anime la politique de propriété industrielle régionale par des actions concrètes et ciblées : aider les PME-PMI en leur proposant des outils d'évaluation personnalisés, comme le "pré-diagnostic propriété industrielle ; soutenir les actions permettant la sensibilisation, la formation et l'accompagnement des entreprises dans leur démarche d'innovation et de mise en pratique de la propriété industrielle ; mener des opérations de sensibilisation et de formation dans les écoles, les universités, les laboratoires et les centres de recherche.

Il existe par ailleurs dans la région six **Centres Régionaux d'Innovation et de Transfert de Technologies (CRITT)** qui assistent les entreprises et en particulier les PME/PMI dans leurs besoins les plus divers en matière de recherche appliquée, expertise, assistance technique et formation. Trois sont implantés dans l'Eurométropole de Strasbourg : AERIAL (agro-alimentaire, lyophilisation et ionisation à Illkirch), CRITT Matériaux Alsace (à Schiltigheim) et IREPA LASER (optique et laser à Illkirch). Les trois autres, situés dans le Haut-Rhin concernent : la mécanique avancée (CETIM-CERMAT à Mulhouse), les mesures optiques (HOLO3 à St Louis) et la fertilisation organique (RITTMO agro-environnement à Colmar).

II. UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

1. DES FILIÈRES ÉCONOMIQUES D'EXCELLENCE

Dans un contexte de compétition accrue entre les territoires, l'Eurométropole de Strasbourg affiche l'objectif de développer la création d'entreprises, l'activité et l'emploi. Cette ambition se matérialise dans la stratégie « Strasbourg Eco 2030 » par un objectif de créer 27 000 emplois à l'horizon 2030 mais aussi par l'identification de secteurs clés pour le futur de l'économie strasbourgeoise. La dynamique de développement lancée par l'Eurométropole doit à la fois bénéficier à la diversité de son tissu économique et porter le développement de secteurs stratégiques pour l'avenir.

1.1. DES FILIÈRES ÉCONOMIQUES TRADITIONNELLES ET UNE DYNAMIQUE ENTREPRENEURIALE FORTE

L'Eurométropole et sa région s'appuient sur des filières économiques traditionnelles et reconnues (*cf. partie B. III-3 Le tissu économique*). L'industrie se compose d'un tissu diversifié notamment dans l'agro-alimentaire, la pharmacie-santé-chimie, l'automobile, les industries du papier et l'édition-imprimerie. Ce tissu est majoritairement constitué de petites unités, mais il se caractérise également par la présence de structures de grande taille dépendant de centres de décision nationaux ou internationaux. Le poids de cette industrie, complété par une position géographique favorable, en font une grande région logistique métropolitaine. L'économie du territoire repose également sur des fonctions tertiaires, notamment supérieures, développées.

Outre le soutien à ses filières traditionnelles, la métropole s'emploie parallèlement à soutenir l'innovation par un accompagnement de nouvelles filières (quatre secteurs-clés et nouvelles filières). Elle renforce son offre de services à la création d'entreprises et crée ainsi une dynamique entrepreneuriale forte. Cette dynamique entrepreneuriale s'inscrit dans la dimension européenne à travers entreprises, PME, start-up, entreprenariat social et solidaire et Université.

1.2. QUATRE SECTEURS CLÉS POUR CONSTRUIRE LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE L'EUROMÉTROPOLE

Quatre secteurs clés, pour lesquels l'agglomération dispose d'atouts déterminants (dimension internationale, écosystème d'acteurs, etc.) et qui se positionnent sur des marchés porteurs, doivent venir renforcer le positionnement de l'agglomération. Il s'agit :

- des technologies médicales et des thérapies nouvelles ;
- des mobilités innovantes et multimodales ;
- du tertiaire supérieur international ;
- des activités créatives et de l'audiovisuel.

1.2.1. Les technologies médicales et thérapies nouvelles

Ce secteur réunit les technologies médicales, la production de biomédicaments et les Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) appliquées à la santé. Les technologies médicales contribuent à améliorer les outils de diagnostic, l'imagerie médicale, les instruments médico-chirurgicaux, la correction fonctionnelle (prothèses, implants…) etc. Les biomédicaments, issus d'organismes vivants ou du génie génétique, complètent l'offre de médicaments issus de la chimie. Enfin, les TIC/santé forment le socle du MAD/HAD (Maintien A Domicile / Hospitalisation A Domicile).

Un projet de nouveau campus, le Campus Tech Med, a pour objectif de positionner Strasbourg comme centre international de référence dans le domaine des technologies et des dispositifs médico-chirurgicaux. Il regroupera au cœur du site des Hôpitaux Universitaires de Strasbourg (HUS) l'ensemble des acteurs impliqués dans le développement de ces produits : chirurgiens, chercheurs, ingénieurs et industriels. Le Campus Tech Med regroupera des activités de soins, des laboratoires de recherche et d'ingénierie, des centres de formation, ainsi que des sites d'accueil d'entreprises.Il sera composé de quatre entités juridiquement indépendantes, conçues de manières complémentaires : deux Instituts thématiques (l'Institut de Chirurgie Mini-Invasive Guidée par l'Image labellisé Institut Hospitalo Universitaire (IHU) et l'Institut des Implants Biomédicaux, dédié à la recherche et au développement de nouveaux Dispositifs Médicaux Implantables) et deux sites d'accueil d'entreprises : le Biocluster, avec un environnement de travail de type administratif en *open space*, et le Technoparc, d'une capacité totale de 30 000 m² proposant des services mutualisés administratif et technique (salle blanche, stérilisation).

L'Eurométropole de Strasbourg compte plus de 10 000 emplois dans le secteur de la santé et plus d'une cinquantaine d'entreprises innovantes dans le secteur des technologies médicales et des thérapies nouvelles. Ce secteur est structuré par le pôle de compétitivité mondiale Alsace Biovalley, très dynamique sur l'agglomération. L'agglomération dispose par ailleurs :

- de compétences fortes en technologies médicales : l'IRCAD, le CHU et ses spécialités médico-chirurgicales,
- de leaders mondiaux de la bioproduction : Transgène, Lilly, Sanofi Aventis, Octapharma...,
- de PME actives dans les TIC pouvant participer aux projets de MAD/HAD.

Les marchés des technologies médicales, des biomédicaments et des applications des TIC pour la santé, constituent des réponses à des besoins croissants du fait du vieillissement de la population. Ces activités dégagent, par ailleurs, de fortes valeurs ajoutées.

1.2.2. Les mobilités innovantes et multimodales

Le secteur des mobilités innovantes et multimodales inclut les transports doux, sobres en énergie et peu coûteux, les véhicules propres (électriques, hybrides, à hydrogène…), écologiques et adaptés à différents modes d'utilisation, ainsi que la logistique multimodale qui s'appuie sur les interfaces portuaires.

L'Eurométropole de Strasbourg a toujours été innovante en matière de politique des transports. Sa stratégie s'inscrit dans une politique de mobilité durable globale centrée depuis les années 90 sur un projet majeur : le tramway. Cette politique a intégré en parallèle la restructuration du réseau de bus, le développement de l'autopartage, la promotion du vélo ou encore l'encouragement de l'intermodalité. L'agglomération s'attache à faire de son territoire un lieu privilégié d'expérimentation de solutions de mobilités innovantes qui répondent aux enjeux liés aux transports collectif, individuel et logistique. En témoignent les projets d'expérimentation suivants :

- en matière de transport collectif : le projet CRISTAL-CATS. Piloté par la société Lohr Industrie, ce projet vise à la mise en place d'un système innovant de véhicules électriques en libre-service pouvant circuler seuls ou en convoi selon les besoins. La première de ces démarches, CRISTAL, vise la mise en œuvre du système sur le long terme alors que la seconde, CATS, vise son expérimentation sur le court terme ;
- en matière de transport individuel : le projet KLEBER-VHR (Véhicule Hybride Rechargeable). Porté par Toyota-EDF et en cours d'expérimentation sur la métropole, ce projet consiste à tester une flotte expérimentale de 100 véhicules Prius hybrides rechargeables avec une infrastructure de charge en site urbain sur une durée de 3 ans. Cette expérimentation réalisée

à Strasbourg en première mondiale conforte la place de pionnier de l'agglomération en matière de mobilité durable.

L'agglomération strasbourgeoise constitue un grand pôle logistique et un pôle industriel important dans un territoire multimodal. Son port autonome constitue la principale plateforme intermodale bas-rhinoise pour le transport de marchandises.

L'expérimentation de transports doux et véhicules propres est encouragée par les réalisations réussies (tram). Le pôle de compétitivité Véhicule du futur constitue un élément clé pour le développement de ce secteur. L'Eurométropole compte de l'ordre de 4 000 emplois dans les transports publics et la logistique.

Le secteur des mobilités innovantes et multimodales répond à la fois à des ambitions européennes et de développement durable de Strasbourg.

1.2.3. Le tertiaire supérieur international

Outre l'important secteur bancaire et tertiaire strasbourgeois, le secteur clé tertiaire supérieur international comprend également la rencontre économique (organisation d'événements à contenu intellectuel, sur des sujets scientifiques, économiques…) ainsi que la propriété intellectuelle et le management public européen.

La modernisation et l'extension du Palais des congrès, la future implantation du Parc des expositions, la tradition de rencontres scientifiques et les capacités hôtelières de l'agglomération constituent des atouts pour le développement de rencontres économiques.

La métropole dispose par ailleurs d'un pôle d'excellence en propriété intellectuelle et en management public, avec la présence d'institutions européennes, du Pôle Européen d'Administration Publique (PEAP, incluant l'ENA, l'INET, le CEES, l'IHEE…), de l'Institut Européen de l'Entreprise et de la Propriété Intellectuelle (IEEPI) et du Centre d'Etudes Internationales de la Propriété Intellectuelle (CEIPI).

Les activités bancaires et de services aux entreprises représentent en outre 50 000 emplois dans l'agglomération, avec une activité importante en matière de droit international. Strasbourg est en effet la 3ème place bancaire française avec 14 sièges d'établissements. Elle dispose de nombreux services ressources et supports (informatique, ressources humaines…) pour les entreprises et également de nombreux cabinets conseils, interprètes et juristes d'affaires internationaux. Divers services dédiés aux flux d'affaires y sont par ailleurs implantés : *Business Angels*, *World Trade Center*, agences de développement, sociétés de capital risque, agences de relocation.

Ce secteur clé offre globalement une réponse forte aux ambitions européennes de Strasbourg.

1.2.4. Les activités créatives et l'audiovisuel

Le secteur des activités créatives regroupent trois domaines principaux :

- arts et patrimoine : arts de la scène, arts visuels, patrimoine, musées, métiers d'art,
- industries culturelles cinéma, livre, disque, audiovisuel, presse, média,
- industries créatives : architecture, design, mode, publicité.

Les professions créatives réunissent 10 000 emplois, au sein d'établissements du secteur créatif ou d'autres secteurs d'activité de l'économie locale, soit 4 % des emplois du territoire.

Ce secteur représente un enjeu majeur pour le développement de la métropole. D'abord, en raison de son poids et de ses caractéristiques propres : composé en majorité de TPE et de PME, le secteur réunit des métiers fortement ancrés dans le tissu économique local, des emplois qualifiés et polyvalents, des activités organisées en réseau, souvent au plan local, national et international.
De plus, à Strasbourg comme à l'échelle européenne, les entreprises créatives sont des moteurs importants de l'innovation économique et sociale dans de nombreux autres secteurs d'activité. Elles contribuent particulièrement à dynamiser le tourisme culturel et la filière des technologies de l'information et de la communication.

Elles participent d'une économie de la créativité qui joue un rôle déterminant pour faire émerger de nouveaux produits et services dans l'ensemble de l'écosystème local.

La stratégie de développement de la filière repose sur trois leviers :

- filières et territoires : consolider les filières et ancrer les entreprises sur le territoire ;
- savoirs et innovation : favoriser l'émergence de projets innovants à travers le rapprochement arts - nouvelles technologies - entrepreneuriat ;
- rayonnement et attractivité : conforter l'image et la visibilité de Strasbourg métropole créative au plan national et international.

Fortement transversale, la mise en œuvre de cette stratégie se développe en lien étroit avec les domaines de la culture, de l'urbanisme, de l'enseignement supérieur, de l'économie numérique, de l'artisanat et de l'économie sociale et solidaire.

Audiovisuel et cinéma : Strasbourg accueille des institutions audiovisuelles européennes ou nationales qui contribuent au développement culturel et économique (Arte, France 3 Alsace, l'Observatoire européen de l'audiovisuel (OEA), Eurimages, INA Grand Est). L'Eurométropole de Strasbourg a par ailleurs une politique originale de soutien à la production audiovisuelle au travers d'un fonds de soutien, d'un accueil des tournages et d'une information sur les soutiens européens (antenne MEDIA Strasbourg). Strasbourg s'affirme également à travers la présence d'une diversité d'acteurs reconnus à l'échelle nationale et européenne, impliqués dans la production culturelle (Opéra du Rhin, TNS, Laiterie, HEAR, Arte…), ainsi que des fonds muséologiques et gisements patrimoniaux de premier plan.

Elle dispose aussi d'un artisanat d'art reconnu avec des savoir-faire spécifiques (travail de la pierre, du verre, de la terre, du bois…), un ancrage territorial fort et des labels prestigieux.

Le secteur des activités créatives présente par ailleurs de bons niveaux de valeur ajoutée - en particulier pour les applications de l'image et du multimédia - mais aussi de création d'emplois.

1.3. LES NOUVELLES FILIÈRES ÉCONOMIQUES STRATÉGIQUES DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

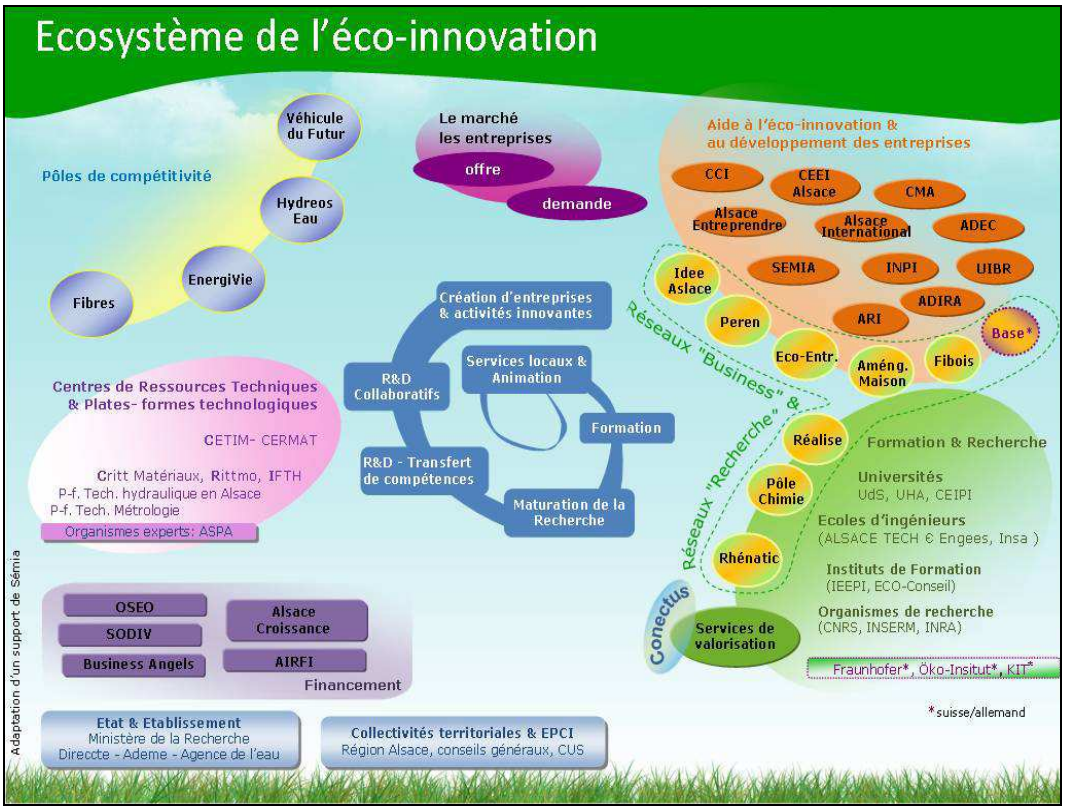
1.3.1. Économie verte

L'économie verte vise à promouvoir un système économique qui, à long terme, utilise moins ou mieux la ressource énergétique et les matières premières non renouvelables. Une économie à la fois sobre et décarbonée, qui doit :

- être moins émettrice de gaz à effet de serre ;
- privilégier les écotechnologies innovantes : ensemble des biens, services ou technologies qui permettent de mesurer, prévenir, limiter ou corriger les impacts sur l'environnement tout en assumant une performance supérieure aux procédés conventionnels ;
- favoriser la production et la consommation responsables ;
- promouvoir les transports raisonnés sur des territoires pensés et gérés durablement.

L'économie verte compte environ 400 entreprises dans l'Eurométropole de Strasbourg dans les secteurs suivants : la valorisation des matières, la gestion de l'eau et la pollution, le bâtiment, les services et études « environnement et énergie », les énergies renouvelables, la mobilité et l'optimisation des flux. Si les activités centrales de l'économie verte restent relativement marginales, les emplois verts ou verdissants se diffusent désormais dans toute l'économie. Et aujourd'hui plus d'un emploi sur huit est concerné par le verdissement de l'économie

GRAPHIQUE N°2 : **Eco-système de l'éco-innovation**



Source : Eurométropole de Strasbourg

Elle dispose sur le territoire d'un véritable éco-système de l'innovation grâce à la présence d'un tissu d'éco-entreprises et à l'existence de pôles de compétitivité ou grappe d'activités axés Cleantech, de structures de transferts de technologies et d'aides à la création d'entreprises ainsi que d'un système de formation et de financements de projets performant. L'Alsace dispose en outre d'une image écologique forte.

Toutefois, ce secteur souffre de la faiblesse de la recherche privée et de la pénurie de leaders dans le domaine des écotechs. Son rayonnement à l'international est faible. Il est donc menacé par la fuite de talents ou par l'absence de grands projets scientifiques, sur une thématique concurrentielle forte.

Le développement de l'économie verte sur le territoire vise à soutenir les initiatives des acteurs économiques autour de projets innovants à forts potentiels économique et écologique. Ainsi, l'Eurométropole ambitionne de développer une économie territoriale basée sur une logique de réseaux d'entrepreneurs et sur l'innovation verte à travers le soutien de trois axes :

- dynamisation des filières Cleantech en soutenant l'entrepreneuriat et l'innovation,
- structuration du territoire au service de la compétitivité des entreprises,
- marketing territorial à destination des entreprises vertes.

Ces axes se déclinent en actions opérationnelles, visant avant tout à appuyer la création, l'implantation et le développement des entreprises.

1.3.2. Économie numérique *(cf. partie D-IV. Le développement du numérique / 2. Economie numérique)*

L'économie numérique se définit comme « l'ensemble des secteurs basés sur les technologies de l'information et des télécommunications, que ce soit en production ou en usage[1] ». Elle relève surtout dans la

1. Faire de la France un leader de l'économie numérique, sous la présidence de Jean MOUNNET, Collection Proposer, Direction des Affaires Economiques Financières de la Recherche et des Nouvelles Technologies, MEDEF, juin 2008.

statistique publique des technologies de l'information et de la communication (TIC), et plus particulièrement des secteurs producteurs. L'Observatoire du Numérique de la CCI Alsace appréhende la filière numérique à partir de 24 codes APE[2], répartis en six groupes d'activités :

- le commerce TIC (de gros et de détail),
- la fabrication TIC,
- le conseil, l'ingénierie et la formation,
- l'infogérance,
- l'édition de logiciels et les services informatiques,
- les télécommunications.

Outre ce cœur numérique, les prestations de services TIC sont significatives pour de nombreuses activités connexes telles que les agences de communication interactives ou les concepteurs multimédia. Loin d'être négligeable, la filière TIC a contribué à près d'un quart de la croissance en 2010 et est à l'origine de la création nette de 700 000 emplois en France de 1995 à 2010.-

En 2013, environ 70 % des emplois salariés privés[3] alsaciens relevant d'établissements de la filière numérique se situent dans le département du Bas-Rhin. La métropole compte à elle seule plus de 1 300 établissements numériques[4], comptabilisant près de 9 000 emplois salariés privés (soit 60 % des effectifs alsaciens du secteur). Elle accueille principalement des activités du domaine de l'infogérance, soit la gestion des systèmes d'information et de communication, et plus particulièrement de la programmation informatique. L'infogérance représente plus du tiers des établissements numérique de la métropole et 15 % de l'emploi salarié privé régional relevant des établissements numériques. L'économie numérique se compose principalement de très petits établissements dont la majorité n'on pas de salariés. Après l'équipementier Alcatel-Lucent, les plus gros employeurs se situent dans le domaine de la télécommunication avec des opérateurs tels qu'Orange ou Bouygues.

L'économie numérique joue un rôle moteur dans la croissance économique. La collectivité s'est fixée quatre objectifs pour développer la filière et renforcer ainsi le positionnement de la métropole :

- soutenir le développement des quatre secteurs clés de sa stratégie économique : technologies médicales et thérapies nouvelles, mobilités innovantes et multimodales, tertiaire supérieur international et activités créatives,
- se positionner comme leader des usages numériques,
- concourir à l'amélioration de la vie quotidienne des citoyens et à la performance des entreprises,
- contribuer au rayonnement et à l'attractivité du territoire.

Eclairage

Pour y répondre, l'Eurométropole de Strasbourg a défini en mars 2011 un plan d'actions décliné en 5 axes opérationnels :

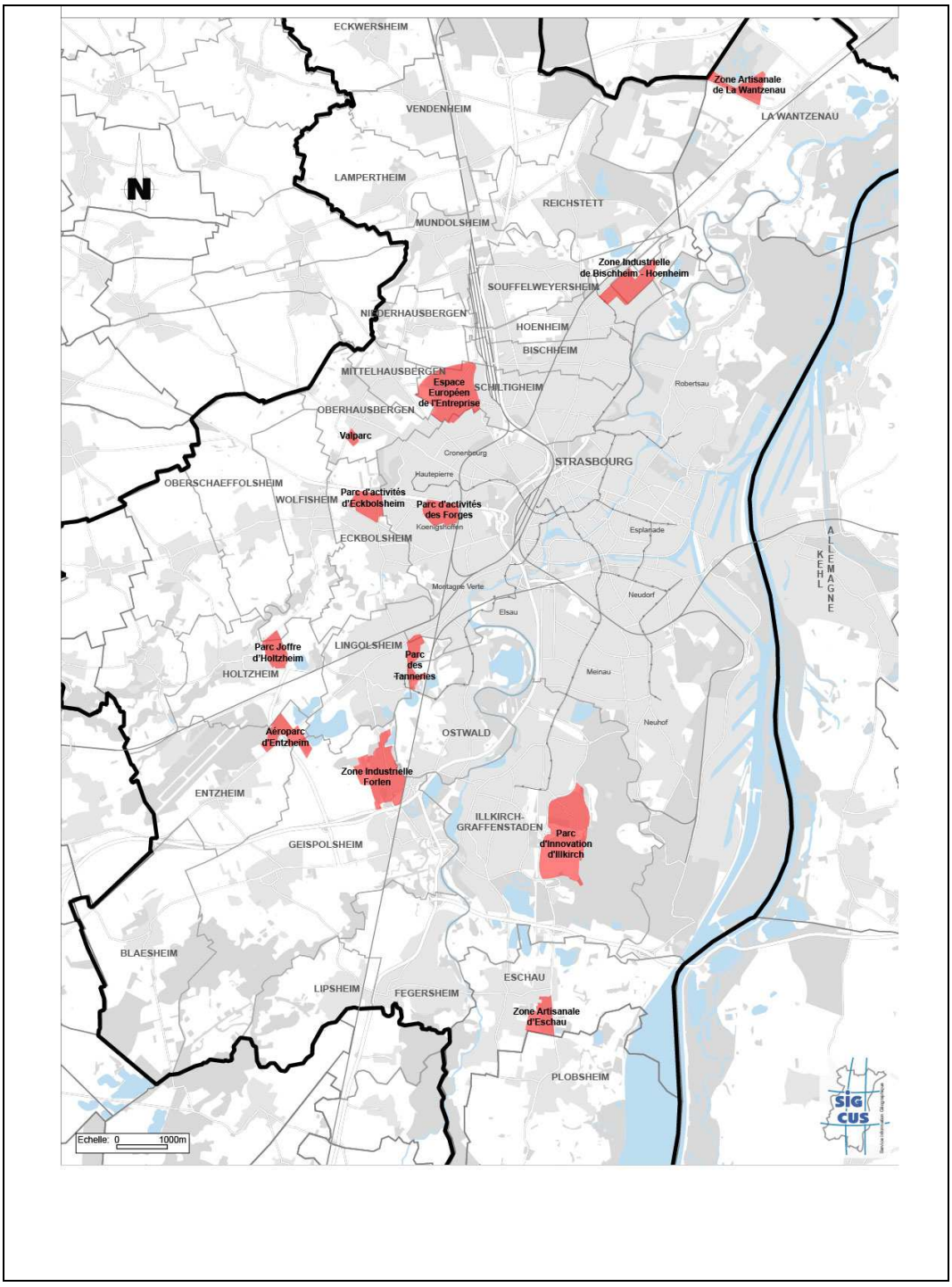
- organiser l'aménagement numérique du territoire ;
- favoriser le rayonnement et l'ouverture à l'international ;
- soutenir le développement durable et l'innovation ;
- encourager l'entrepreunariat numérique ;
- développer la ville intelligente et l'e-administration.

La métropole s'engage dans l'aménagement numérique du territoire avec la mise en œuvre d'un système d'information réseaux de télécommunications et le déploiement d'un réseau métropolitain de fibres optiques. Elle s'est lancée dans une démarche de labellisation Très Haut Débit (THD) des zones d'activités (ZA) pour lesquelles l'accès au THD peut constituer un critère d'implantation. Elles doivent disposer de liaisons optiques d'un débit minimum de 100 Mbit/s pour prétendre au label. Ce dernier a été attribué

2. 46.51Z, 46.52Z, 46.66Z, 47.41Z, 47.42Z, 95.11Z, 58.21Z, 58.29A, 58.29B, 58.29C, 63.12Z, 61.10Z, 61.20Z, 61.30Z, 61.90Z, 95.12Z, 62.01Z, 62.02B, 62.03Z, 62.09Z, 63.11Z, 62.02A, 26.20Z, 26.30Z.
3. Acoss-Urssaf, Dénombrement annuel des effectifs salariés, 2013
4. INSEE, Dénombrement des établissements 2013

à douze zones d'activités dans l'Eurométropole. Ce label est un outil de compétitivité, d'attractivité et de promotion des territoires. Cependant, si le réseau de fibre optique s'étend jusqu'à la ZA, l'entreprise peut être amenée à financer son raccordement.

CARTE N°1 : **Les zones d'activités labellisées THD**



Source : CUS, 2014.

- **Strasbourg : ville-pilote pour l'opération « paiement sans contact » ou technologie NFC (Near Field Communication, également appelée « services mobiles sans contact »).**

La technologie NFC (Communication en champ proche) permet le transfert sans contact de données entre un appareil mobile et un lecteur. Labellisée en janvier 2011 « Territoire leader du mobile sans contact » par le Ministère de l'Industrie, la ville de Strasbourg et l'Eurométropole de Strasbourg ont mis en œuvre un ensemble de services mobiles. Il est ainsi possible de payer sa place de stationnement à l'horodateur directement avec son téléphone portable. Les applications de la technologie NFC se développent dans différentes thématiques : transports et mobilité, culture et tourisme ou encore services à la personne. L'engagement de la collectivité dans le NFC est porté par la volonté de dynamiser la filière numérique autour de cette technologie. Ce projet s'inscrit dans une démarche partenariale avec des opérateurs de téléphonie mobiles, des établissements bancaires ainsi que des acteurs locaux tels que la Compagnie de Transport Strasbourgeois (CTS) ou l'Université. L'engagement de la collectivité dans le NFC est porté par la volonté de dynamiser la filière numérique autour de cette technologie.

Parallèlement, dans l'idée de promouvoir l'entreprenariat numérique, la collectivité tente de détecter puis d'accompagner les projets innovants vers la création d'entreprises. TANGO et SCAN, deux appels à projets innovants initiés par l'Eurométropole en 2012, visent le renforcement de l'innovation et de l'économie numérique en favorisant le croisement entre le secteur créatif, les acteurs de l'économie numérique et des acteurs de secteurs d'activité plus traditionnels. TANGO encourage les acteurs de tous secteurs d'activité hors créatif à faire appel à un acteur des industries créatives pour réaliser un projet commun. SCAN cherche à diffuser l'usage du numérique dans l'ensemble des secteurs d'activité en mobilisant un acteur de l'économie numérique avec un acteur d'un autre secteur d'activité. L'édition 2014 a été enrichie d'un appel à projets Open Data à destination des entreprises numériques, les incitant à développer des applications ou des services innovants à partir des données mises à disposition par la Ville et la CU de Strasbourg.

En termes de développement durable et d'innovation, l'Eurométropole cherche à mobiliser les collectivités et les entreprises du Rhin supérieur autour des usages du numérique. Elle se mobilise pour le déploiement d'un réseau d'espaces de travail collaboratif (télécentres et/ou espaces de coworking). Elle a contribué au projet Ecocentre 2.0 du Cluster Green and Connected Cities dont elle est membre. L'existence d'espaces dédiés aux usages du numérique au sein de l'Université de Strasbourg, le Centre de culture numérique et de l'espace de coworking La Plage s'inscrivent dans cette dynamique.

« Le Cluster Green & Connected Cities » s'inscrit dans une démarche de partenariat public-privé innovante où la collaboration entre villes, entreprises, experts, chercheurs, associations et institutions en France, en Europe et en Méditerranée a pour vocation de créer, expérimenter et faire vivre des initiatives innovantes et opérationnelles : bâtiments intelligents, mobilité, nouveaux modèles économiques, gouvernance, efficacité énergétiques, pour contribuer aux enjeux du développement durable dans les territoires urbains.

Source : Cluster Green and Connected Cities Telecentres, eco-centres et lieux pour les e-activités : construire ensemble les Ecocentres 2.0. Guide méthodologique. Grenoble : GreenICTIES Editions, juin 2011

Le numérique dispose d'un bâtiment emblématique au sein des Dock's de la Presqu'île Malraux. Consacré aux cultures numériques et aux industries créatives, le Shadok se répartit sur trois niveaux de l'ancien entrepôt Seegmuller. Il contient notamment l'espace de coworking La Plage, un fab lab[5], ainsi que des espaces de réunion, de convivialité et d'événements.

Le développement des technologies numériques et le rayonnement de la métropole est soutenu par son insertion dans des réseaux tels que le Cluster Green et Connected Cities. Il est également porté par des partenariats avec des structures représentatives de l'économie numérique. Depuis 2010, la métropole bénéficie notamment de l'accompagnement de Syntec numérique, la Chambre professionnelle des sociétés de conseil et de services informatiques, des éditeurs de logiciels et des sociétés de conseil en technologies. La métropole soutient enfin des événements qui s'inscrivent dans le domaine du numérique. Elle avait ainsi reçu en 2011 le Forum Green and Connected Territories et les Rencontres Mondiales du Logiciel Libre.

5. Ateliers de fabrication numérique

1.3.3. Économie sociale et solidaire

La Ville et l'Eurométropole de Strasbourg souhaitent favoriser les initiatives dans le secteur de l'Economie Sociale et Solidaire (ESS), secteur économique créateur d'emploi, porteur d'innovation et de bien être social.

En France, l'Economie Sociale et Solidaire représente 223 000 établissements (coopératives, mutuelles, associations, fondations), 2,34 millions d'emplois, soit 10,3 % de l'emploi en France. L'ESS a permis des créations d'emplois soutenues et plus importantes que dans le reste de l'économie jusqu'en 2010. Les emplois portés par les coopératives, les mutuelles et les fondations continuent leur croissance en 2011 même si un affaiblissement de l'emploi associatif[6] est constaté.

L'Eurométropole, avec plus de 2 000 établissements et 28 000 emplois, regroupent 36 % des établissements alsaciens relevant de l'ESS et 40 % des emplois. Représentant près de 12 % de l'emploi, ces emplois de proximité ne sont pas délocalisables, ils répondent à une demande locale et favorisent un développement territorial, au service du citoyen.

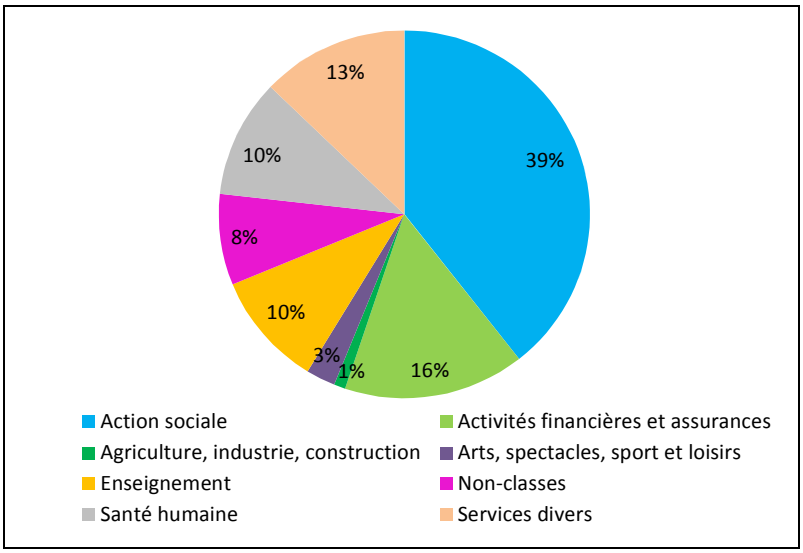
TABLEAU N°1 : **Répartition de l'économie sociale et solidaire dans l'Eurométropole de Strasbourg par type de structure**

	Nombre d'établissements	Effectifs	Effectifs (en ETP)
Coopératives	271	5 591	5 192
Mutuelles	53	1 186	1 076
Associations	1 684	19 093	15 501
Fondations	35	2 127	1 850
Total	**2 043**	**27 997**	**23 619**

Source : INSEE-CLAP 31 décembre 2010

Les associations sont particulièrement présentes puisqu'elles regroupent 80 % des établissements de l'ESS et 70 % des emplois.

GRAPHIQUE N°3 : **Répartition des emplois de l'ESS dans l'Eurométropole par secteur d'activités**



Source : INSEE-CLAP 31 décembre 2010

6. Source : Observatoire national de l'ESS - CNCRES, Panorama national de l'ESS 2012.

Au-delà du nombre d'emplois et d'établissements sur le territoire, des entreprises emblématiques comme le Crédit Mutuel, la Coop d'Alsace ou la Mutuelle de l'Est contribuent, par le nombre de leurs sociétaires ou de leurs adhérents potentiellement impliqués dans la gouvernance de ces entreprises, à populariser une démarche qui fait de leurs clients des acteurs du développement local.

Les priorités de Strasbourg dans le domaine de l'ESS sont :

- développer l'entrepreneuriat social et solidaire et l'emploi ;
- promouvoir le secteur de l'ESS et augmenter sa visibilité ;
- favoriser l'initiative collective des habitants et ll'innovation.

Les objectifs opérationnels se déclinent de la façon suivante :

- mieux connaître et faire connaître l'ESS ;
- développer l'économie sociale et solidaire sur le territoire de l'Eurométropole ;
- favoriser l'émergence de l'innovation sociale sur le territoire de la ville.

1.4. ACTUALISATION DE LA STRATEGIE ECONOMIQUE DE L'EUROMETROPOLE

En 2015, la feuille de route Strasbourg Eco 2020 a été actualisée. Affichant clairement l'objectif d'une création nette de 27 000 emplois d'ici 2030, tel qu'inscrit dans ce PLU métropolitain, Strasbourg Eco 2030 s'inscrit en pleine continuité de la feuille de route précédente. Elle met toutefois un accent plus prononcé sur l'aspect transversal et partenarial de la démarche, qui vise à fédérer les acteurs économiques du territoire pour renforcer l'écosystème de l'innovation et créer de nouvelles entreprises et des emplois.

Ses actions se concentrent autour de deux objectifs complémentaires : **agir sur les fondamentaux économiques** (emplois et compétences, conditions entrepreneuriales, infrastructures économiques, etc.) **tout en renforçant les spécificités de l'Eurométropole** (capitale régionale et européenne, hub d'innovations, nœud de réseaux à la croisée des corridors européens de transport).

Début 2018, l'Eurométropole a dressé un bilan positif de la dynamique économique territoriale, au travers d'éléments concrets :

- 3 765 emplois salariés créés dans le secteur marchand depuis la fin de l'année 2015 (source ACOOSS-URSSAF) ;
- un marché de l'immobilier de bureaux dynamique, tel que l'illustre le succès du quartier d'affaires international Archipel (plus de 70 000 m^2 placés en 2017) ;
- un écosystème d'accompagnement des startups et des PME efficace (près de 47 millions € levés en 2017 pour 17 entreprises innovantes, majoritairement dans le domaine de la santé) ;
- des opérations d'investissement et de développement significatives menées par des entreprises du Port autonome de Strasbourg et du Parc d'innovation de Strasbourg, deux zones d'activités jugées stratégiques.

Le comité stratégique en charge de la gouvernance de la feuille de route a annoncé plusieurs objectifs à moyen terme, notamment :

- trouver des solutions concrètes permettant de répondre à la demande foncière économique forte ;
- mener des actions visant à accroître la concordance entre l'offre d'emploi et les besoins en compétences du territoire, à l'heure où plusieurs secteurs d'activités éprouvent des difficultés à recruter malgré le contexte de chômage élevé ;
- contribuer à répondre à la problématique fiscale spécifique de l'aéroport.

La gouvernance en réseau, associant l'ensemble des collectivités et des institutions du territoire, constitue une démarche innovante qui a été saluée en 2017 par le journal économique *La Tribune*, avec l'obtention du grand prix «Smart City» de l'année.

1.5. 5 PÔLES DE COMPÉTITIVITÉ

Nés en 2005, les pôles de compétitivité sont des « clusters à la française » qui visent à dynamiser l'attractivité des entreprises françaises par le biais de l'innovation. Ils structurent les rapports entre l'industrie, la formation et la recherche. Ainsi, ils regroupent entreprises, centres de recherche et organismes de formation autour de projets collaboratifs et innovants.

Aujourd'hui, les pôles de compétitivité ont pour objectifs de développer l'emploi, d'initier de nouvelles formations, de soutenir la compétitivité de leur filière par l'innovation et de donner à leur territoire une visibilité nationale et internationale. Les partenariats avec d'autres pôles jouent un rôle fondamental.

L'Eurométropole de Strasbourg compte aujourd'hui 5 des 71 pôles de compétitivité français :

- le pôle « Alsace Biovalley » labellisé à dimension mondiale ;
- le pôle « Véhicule du Futur » et le pôle « Fibres » sont classés au niveau national ;
- et, deux nouveaux pôles ont été labellisés en 2010 : Alsace Energivie et Hydreos.

1.5.1. Alsace Biovalley

Avec l'attribution du label « Pôle de compétitivité à vocation mondiale » dans le domaine des innovations thérapeutiques, l'Alsace est devenue pôle international d'excellence au profit de la médecine du futur.

Alsace BioValley regroupe et fédère en Alsace les acteurs (entreprises, laboratoires, hôpitaux, universités) de la filière des sciences de la Vie-Santé : 390 entreprises, 26 400 emplois et 150 laboratoires. Son objectif est d'accompagner leur croissance pour accélérer l'innovation thérapeutique et créer des emplois.

Ses prestations sont les suivantes :

- donner aux acteurs alsaciens l'accès aux financements et aux services d'un pôle de compétitivité à dimension mondiale ;
- accélérer les connexions entre l'industrie, la recherche et les structures d'aide régionales et nationales pour rendre le territoire alsacien encore plus attractif ;
- proposer différents produits et services aux entreprises et laboratoires du territoire (accompagnement de projets, recherche de partenaires, incubation d'entreprises, implantation d'entreprises, accompagnement des acteurs à l'international, intelligence économique, outils de communication, produits d'information, etc.),
- contribuer à la structuration du territoire pour accroître son attractivité et sa compétitivité (immobilier spécialisé, plateformes de services scientifiques, logistique, services mutualisés, etc.),
- offrir une porte d'entrée vers le réseau d'excellence unique du cluster trinational BioValley (Alsace, région de Bâle et de Fribourg).

Il concentre son activité sur deux axes : le développement de nouveaux médicaments (du gène et de la chimie aux médicaments) et l'imagerie et robotique médicale et chirurgicale.

1.5.2. Pôle Véhicule du Futur

Le Pôle Véhicule du Futur favorise la synergie des entreprises, de l'enseignement et de la recherche pour mettre en œuvre des projets de R&D par l'innovation pour les industriels et les équipementiers automobiles. Sa finalité est d'inventer des solutions pour les véhicules et les mobilités du futur dans une perspective de développement durable au service du territoire.

Afin d'anticiper les exigences des marchés futurs et de répondre aux attentes des marchés actuels, le Pôle Véhicule du Futur positionne son activité sur deux dimensions complémentaires :

- le véhicule urbain ou périurbain : l'écoconception, la fabrication, l'utilisation (dont la consommation énergétique), le recyclage ;
- l'organisation des mobilités dans une perspective de développement durable : impact environnemental (intermodalité…).

Le Territoire Alsace-Franche-Comté regroupe plus de 1 000 entreprises, 194 000 salariés, 160 équipes de recherche publique et 200 formations supérieures.

1.5.3. Pôle Fibres

Le Pôle Fibres, réseau de l'innovation des matériaux fibreux, regroupe sur le territoire Alsace-Lorraine plus de 2 500 entreprises (soit 55 000 emplois), 2 000 chercheurs. Ce réseau est complété par les acteurs de la formation et les animateurs du territoire (consulaires, clusters...).

Le Pôle de compétitivité Fibres réunit les acteurs impliqués dans l'élaboration de nouveaux éco-matériaux et procédés dans la logique du développement durable. Le secteur du bâtiment est un secteur privilégié. Le Pôle travaille également à la création de matériaux plus légers, résistants et verts, à destination du marché du transports.

Il positionne son activité sur les ressources d'origine fibreuse pour la production d'éco-matériaux, l'usage des eco-matériaux, l'éco-mutation pour faire évoluer les matériaux.

Multi-marchés, l'écriture de sa nouvelle feuille de route l'oriente désormais à 80 % vers le marché du bâtiment.

1.5.4. Alsace Energivie

Alsace Energivie réunit des acteurs travaillant dans le secteur de l'efficacité énergétique et des énergies renouvelables en Alsace.

Le Territoire Alsace regroupe 50 entreprises, 3 000 emplois, 500 chercheurs et 3 000 étudiants dans ce domaine.

Alsace Energivie positionne son activité sur l'efficacité énergétique par la recherche de solutions innovantes à énergie positive dans le bâtiment, avec un objectif ambitieux pour l'Alsace : diviser par 4 la consommation des bâtiments d'ici 2025. Il travaille sur l'ensemble de la filière bâtiment (conception et construction des bâtiments, alimentation en énergie renouvelables et gestion de la consommation).

L'évolution récente des pôles Alsace Energivie et Fibres, dont les positionnements sont donc devenus extrêmement complémentaires, offre de nouvelles opportunités de collaboration, Pour des raisons de synergies évidentes, une démarche de rapprochement entre les deux pôles est en cours.

1.5.5. Hydreos

Hydreos, le pôle de Compétitivité Alsace/Lorraine sur la qualité et la gestion de l'eau, regroupe des acteurs professionnels de l'eau (industriels, laboratoires de recherche, organismes de formation) dans les deux régions.

Il positionne son activité sur le développement de produits et de services novateurs autour de la qualité de l'eau et des écosystèmes.

La mission d'HYDREOS est d'accélérer le développement des entreprises du Grand Est sur les marchés de l'eau en croissance dans le monde, autour de solutions haut de gamme. 3 domaines : les infrastructures durables pour l'eau, la gestion intelligente de l'eau et les écosystèmes humides.

Le Territoire Alsace-Lorraine regroupe dans le domaine de l'eau plus de 250 entreprises, 18 000 emplois, 2 500 chercheurs publics et privés ainsi que plus de 4 000 étudiants.

1.6. DES PÔLES STRUCTURÉS

Outre les pôles de compétitivité, il existe en Alsace plusieurs pôles structurés dans des filières diverses : les neurosciences, les énergies nouvelles, le textile, la chimie, la photonique...

L'Eurométropole de Strasbourg accueille notamment :

- **NEUREX**

Neurex (Neuroscience Upper Rhine Network) est le plus important réseau européen en neurosciences, à Illkirch-Graffenstaden. Il a pour mission de dispenser une formation de haut niveau, de mettre son expertise au service des entreprises, d'aider au retour des chercheurs et de communiquer ses connaissances au public.

- **ARIA**

L'Association Régionale des Industries Alimentaires à Schiltigheim est le porte-parole des industries alimentaires alsaciennes. Elle les fédère et les représente dans les instances locales et assure la promotion collective des produits alimentaires et de la gastronomie alsacienne

Depuis 20 ans, l'ARIA Alsace accompagne le développement des entreprises du secteur.

- **Pôle Aménagement de la maison (PAMA)**.

Pôle de compétences, le PAMA (Schiltigheim) accompagne les entreprises alsaciennes de l'habitat dans la conception et la promotion des produits qui équiperont la maison de demain et les aide à se positionner sur des marchés en croissance et en particulier celui des seniors.

- **Parmi les autres pôles alsaciens, figurent principalement :**

- COPROTEC (Colmar) : Pôle d'Innovation National de l'artisanat « Efficacité énergétique et énergies renouvelables » ;
- Pôle chimie Alsace (Mulhouse) : dont la mission est de structurer la chimie alsacienne en une filière efficace pour réaliser la chimie de demain, la chimie verte ;
- Pôle textile Alsace (Mulhouse) : qui rassemble les principaux acteurs du secteur textile alsacien et vise à développer les synergies et le travail en réseau entre les différentes entreprises de la filière afin de pérenniser l'activité textile et ses savoir faire ;
- PRISM3 (St Louis) : Pôle Régional et International des Sciences de la Mesure est un réseau d'entreprises, de laboratoires de recherche, d'universités et d'institutions publiques intervenant dans tous les domaines faisant appel à la métrologie industrielle et scientifique ;
- Rhénaphotonics Alsace (Mulhouse) : Pôle Optique et Photonique d'Alsace est initiateur de contacts entre la recherche et l'industrie pour le développement économique de l'Alsace dans les sciences de la lumière : contrôles et mesures optiques, lasers et usinage, image et vision, nanophotonique, matériaux optiques, biophotonique ;
- Rhénatic (Mulhouse) : Pôle de compétences Technologies de l'Information et de la Communication (TIC) - Grand Est.

2. LE MARKETING TERRITORIAL

2.1. STRASBOURG THE EUROPTIMIST

Dans sa démarche de promotion, l'Eurométropole de Strasbourg a choisi la marque «Strasbourg the europtimist».

L'europtimisme, véritable moteur de l'ambition strasbourgeoise, est défini comme :

- l'effervescence de tous les acteurs économiques du territoire,
- le laboratoire d'idées pertinentes et d'innovations brillantes au carrefour des réseaux d'échanges,
- la curiosité, la créativité, l'envie d'aller de l'avant,
- l'étincelle qui transforme les petites idées en grands projets, les rencontres de talents en création de valeur, les expérimentations en réalisations concrètes et profitables à tous.

L'objectif de cette marque est de donner du sens à une ambition et de valoriser un état d'esprit qui se veut singulier. « Strasbourg the europtimist » est un marqueur fort et fédérateur qui symbolise la diversité des acteurs économiques et leurs valeurs : l'Europe des peuples, le carrefour des savoirs, l'entrepreneuriat, la créativité, l'expérimentation, la confiance en l'avenir, l'ambition. Cette marque sous-entend que Strasbourg est une ville attractive où il fait bon investir, vivre et se développer.

2.2. MARQUE ALSACE

Le projet marque partagée Alsace a été initiée par la Région Alsace en 2011, en association étroite avec les collectivités, les universités, les acteurs économiques et touristiques alsaciens.

Dans un contexte de forte concurrence entre les territoires, la « Marque Alsace » vise à mettre en avant une nouvelle image de l'Alsace, plus complète, plus spécifique et plus attractive, avec pour principal objectif de développer l'attractivité et le rayonnement de la région en valorisant ses nombreux atouts. Cette démarche vise à définir une stratégie d'attractivité en cohérence avec l'identité et les spécificités alsaciennes. La marque Alsace a été officiellement présentée le 30 mars 2012.

III. TOURISME, PATRIMOINE ET CULTURE : ÉLÉMENTS D'ATTRACTIVITÉ

1. LE TOURISME

Strasbourg est une destination de tourisme urbain, culturel et patrimonial avec des spécificités. Alsacienne, ancrée dans sa région, porte d'entrée du tourisme alsacien, elle est aussi un carrefour de rencontres européennes, moderne et innovante.

1.1. LE TOURISME EN ALSACE

1.1.1. Une hausse générale de la fréquentation en 2013

L'Alsace a accueilli en 2013 18 millions de visiteurs[1], ce qui place 2013 comme une nouvelle année record. Cette année se révèle exceptionnelle en termes de fréquentation, de taux d'occupation, d'entrées ou de chiffre d'affaires…

L'hôtellerie, premier type d'hébergement marchand en Alsace, a généré 6,4 millions de nuitées en 2013. La fréquentation atteint un record : elle progresse de 3 % par rapport à 2012, avec 180 000 nuitées supplémentaires. Le taux d'occupation (TO) régional, en très légère hausse (+ 0,8 point) par rapport à 2012, est de 58,1 % . C'est le meilleure taux d'occupation de ces treize dernières années.

La clientèle française reste majoritaire, avec 52 % des nuitées. Mais en termes d'évolution, les marchés français et étrangers évoluent différemment. Les nuitées étrangères progressent de 12 % par rapport à 2012. L'Alsace attire donc de plus en plus d'étrangers (de 37 % des nuitées en 2009 à 42 % en 2013). Quant aux nuitées françaises, elles sont en recul de 3 %. Toutefois, même si elles sont moins nombreuses qu'en 2011 et 2012, elles restent supérieures à celles de 2010.

En 2013, la France conserve sa première place du classement des destinations européennes. Avec 400 millions de nuitées dans l'ensemble de ses hébergements collectifs [2], sa fréquentation progresse légèrement (+ 0,7 %) après avoir stagné en 2012. Elle progresse dans les campings, ainsi que dans les résidences hôtelières et de tourisme, mais se tasse dans les hôtels. Comme en 2012, l'afflux de clientèles internationales compense le recul de la clientèle française.

Pourtant, la fréquentation hôtelière a baissé de 0,3 % par rapport à l'année précédente (- 3,1 % de nuitées françaises et + 5,2 % des nuitées étrangères). Cette baisse concerne plus de la moitié des régions, et plus particulièrement celles de Midi-Pyrénées, Limousin, Centre et Basse-Normandie. Les régions Alsace, Lorraine et Champagne-Ardennes présentent les plus fortes progressions.

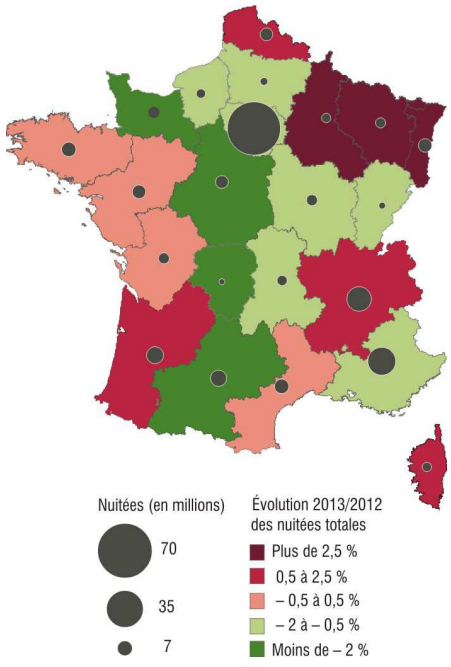
1. source : Observatoire Régional du Tourisme d'Alsace, 2014
2. source : INSEE Première n°497 avril 2014, les hébergements touristiques en 2013,

1.1.2. L'image de l'Alsace : une région de traditions

Pour optimiser son plan de communication, la région Alsace a réalisé une étude d'image[3] auprès de clientèles potentielles pour déterminer le niveau de connaissance et la perception de la destination Alsace et évaluer la façon dont la région est positionnée par rapport à d'autres destinations.
Cette étude révèle les éléments suivants :

- l'Alsace est caractérisée par la typicité de son architecture, de ses villes et villages, de sa gastronomie ;
- dotée d'un patrimoine historique riche, elle est dominée par les valeurs de tradition et d'authenticité ;
- les aspects naturels ne sont pas en reste puisque l'on remarque la qualité de ses paysages, son fleurissement et son cadre préservé ;
- bien que possédant a priori de nombreux atouts, l'Alsace est perçue avant tout comme une région pour des courts séjours, urbains, à vocation culturelle ;
- on la destine plutôt à des personnes attirées par la culture et donc, d'un certain âge, qui ne seront pas rebutées par la tradition et le manque de modernité.

CARTE N°1 : **Evolution du nombre de nuitées dans les régions françaises 2012-2013**



Source : DGCIS - INSEE

Lonely Planet, éditeur de guide de voyage australien fait figurer en 2010 l'Alsace en première place du Top 10 des dix régions mondiales à visiter.
Best in Travel a par ailleurs consacré plusieurs pages à Strasbourg, à la cuisine alsacienne, son authenticité, son caractère, son style de vie transfrontalier et à son vignoble.
La richesse de la culture gastronomique se traduit également par l'une des plus importantes concentrations de restaurants étoilés au guide Michelin en France.

1.2. LE TOURISME DANS L'AGGLOMÉRATION STRASBOURGEOISE

La ville de Strasbourg et son agglomération bénéficient d'un cadre de vie agréable. Différents facteurs y concourent, notamment : une agglomération à taille humaine, des services et équipements consistants (offre culturelle, services de proximité, des réseaux d'accessibilité diversifiés (tramway, réseau cyclable, centre historique en grande partie piétonnier…) ainsi qu'un environnement naturel et urbain remarquable.

1.2.1. Un secteur économique central

Le tourisme est une activité importante pour l'agglomération strasbourgeoise, avec :

- 3 millions de touristes accueillis annuellement dans l'agglomération strasbourgeoise ;
- près de 2,4 millions de nuitées hôtelières, dont plus d'un million de nuitées étrangères ;
- 35 % de l'équipement hôtelier alsacien situés dans l'agglomération strasbourgeoise (37 % des nuitées) ;
- près de 800 000 passagers par an dans les navettes fluviales de Batorama, principale attraction touristique de Strasbourg et d'Alsace ;
- 12 700 emplois salariés et non salariés dans le secteur du tourisme dans l'Eurométropole de Strasbourg, soit 5 % des emplois du territoire (source : ORTA - données 2011) ;
- environ 320 millions d'euros dépensés par les touristes.

3. Source : Altimax-Région Alsace, décembre 2010 - Etude d'image et de notoriété avec l'arrivée du TGV Rhin-Rhône.

1.2.2. Une offre d'hébergement dense et diversifiée

L'Eurométropole de Strasbourg compte près de 370 hébergements touristiques marchands, répartis dans les communes de la métropole, représentant une capacité d'accueil de près de 20 000 lits. L'hôtellerie représente près de 75 % de cette offre et les résidences de tourisme près de 15 %. L'agglomération compte en outre un camping et des hébergements pour jeunes.

- Une offre dominée par l'hôtellerie et la para-hôtellerie

- **Une offre hôtelière importante et atypique**

L'Eurométropole de Strasbourg compte 123 hôtels offrant 7 200 chambres. La taille moyenne des établissements (58 chambres) se situe dans la tendance des métropoles régionales françaises.

L'offre globale est de bonne qualité avec 60 % des chambres classées en 3, 4 et 5 étoiles. L'agglomération compte même 21 % de chambres en catégorie 4 étoiles. L'activité du tourisme d'affaires et les clientèles suisses et allemandes ont un impact incontestable sur la qualité de cette offre. Néanmoins, une part importante de l'offre est vieillissante. Elle ne correspond plus aux standards internationaux de sa catégorie et a besoin de rénovation.

TABLEAU N°2 : **Offre hôtelière dans l'Eurométropole de Strasbourg en 2014**

Catégories	Nombre d'unités	Nombre de chambres
Non classé	23	867
0/1*	4	279
2*	34	1 770
3*	40	2 506
4*	19	1 498
5*	3	284
Total	123	7 204

Source : ORT Alsace, janvier 2014

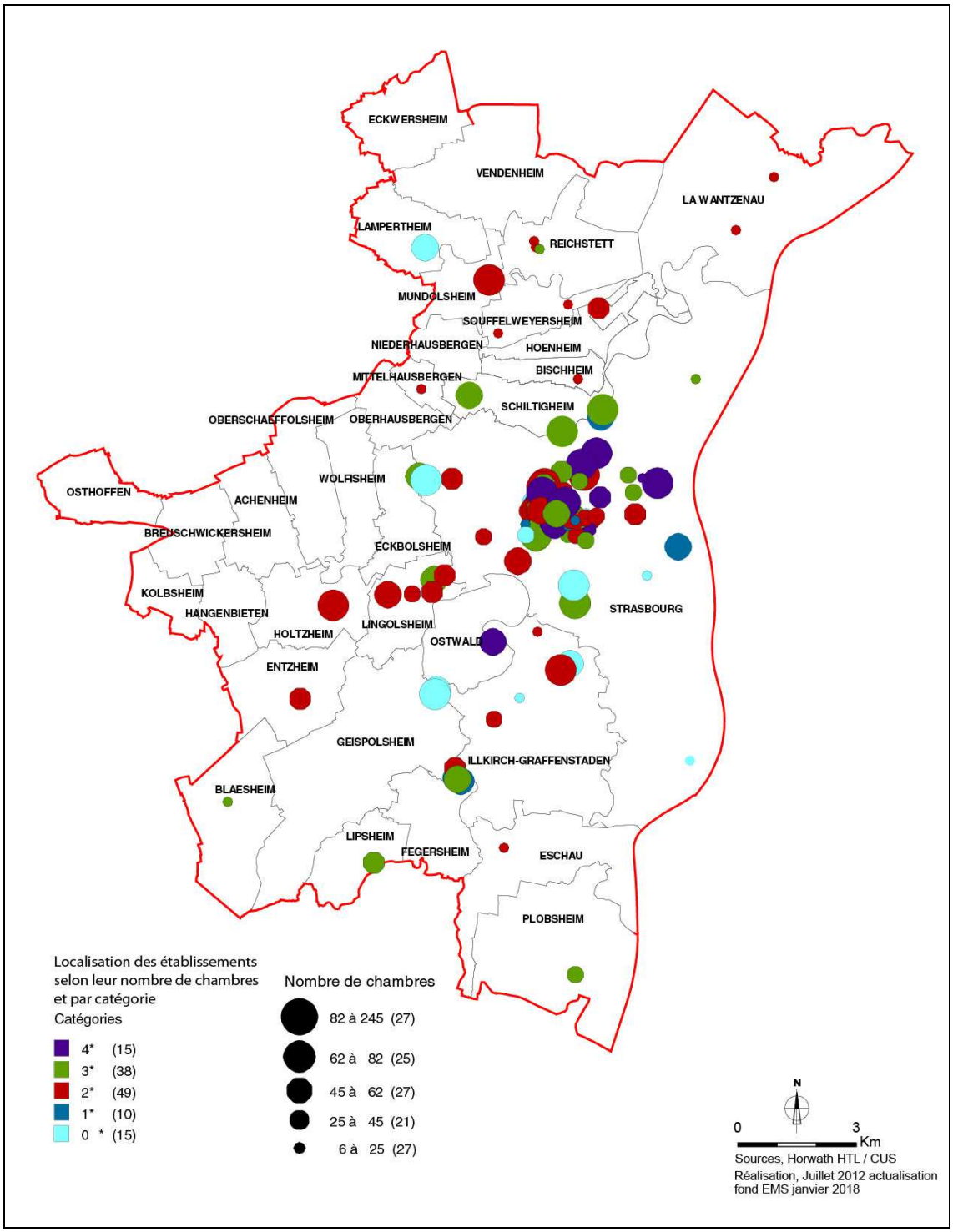
Plus de 60 % du parc hôtelier de l'agglomération, et même 85 % de l'offre haut de gamme (4 et 5 étoiles) se situent à Strasbourg. Celle-ci présente une offre diversifiée avec :

- 35 % d'hôtels de moyen de gamme (3 étoiles), surtout au centre-ville ;
- une forte présence du segment économique (15 % de non classés, 0 et une étoile et 18 % de deux étoiles) en particulier aux abords de la gare ;
- 33 % d'hôtels haut de gamme, essentiellement dans le quartier du Wacken et autour de la place Kléber / Petite France.

Les zones périphériques ont un parc à dominante économique (de 0 à deux étoiles).

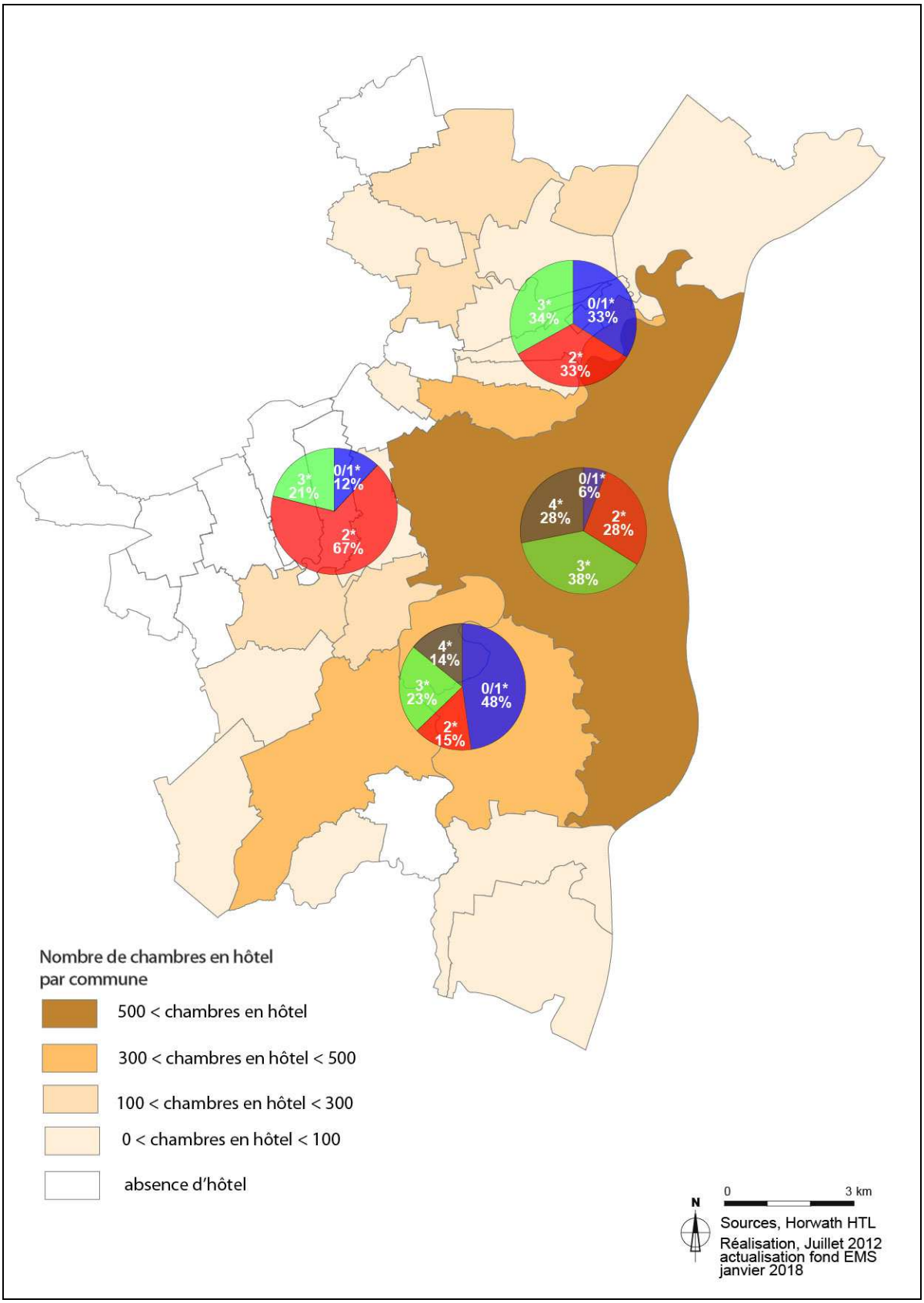
La zone Sud d'Ostwald / Illkich-Graffenstaden représente le deuxième pôle hôtelier de l'agglomération et bénéficie d'une forte attractivité, liée à la présence de zones activités et à la desserte autoroutière.

CARTE N°2 : **Répartition des hôtels dans l'Eurométropole de Strasbourg par catégorie**



Source : CUS

CARTE N°3 : **Répartition des hôtels dans l'Eurométropole de Strasbourg par nombre de chambres**



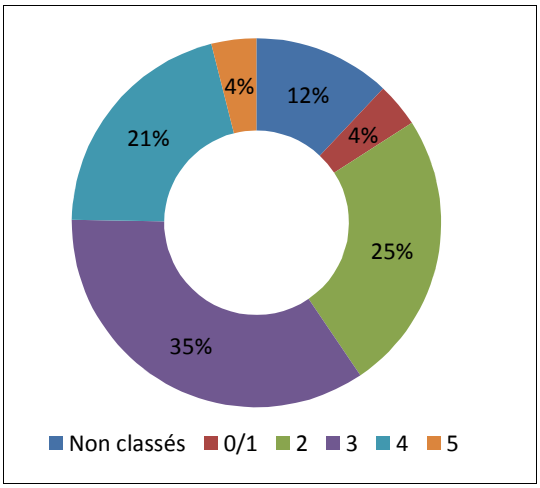
Source : CUS

Ces dernières années, plusieurs centaines de chambres ont été créées, avec une prépondérance des segments trois et quatre étoiles. Le pôle Gare (Effet TGV) et les zones d'activités économiques se sont renforcés.

Les nouvelles normes de classement ont un impact sur la structuration du parc, avec une montée en gamme.

L'offre hôtelière de l'Eurométropole est particulièrement importante par rapport aux agglomérations de taille comparable. Son offre équivaut à l'offre de métropole d'un million d'habitants.
Avec 15 chambres pour 1 000 habitants, la métropole présente un ratio par habitant nettement supérieur aux métropoles françaises : Bordeaux (10,7), Lille (6,2), Lyon (8,9) et Nantes (8,8). Elle est proche de Bruxelles (15) mais reste à un niveau inférieur à celui de Bâle (19).

GRAPHIQUE N°4 : **Nombre de chambres d'hôtels dans l'Euroméropole par classement**



Source : ORT Alsace 2014

- **Une fréquentation à la hausse en 2013 grâce aux touristes étrangers**

L'agglomération de Strasbourg, avec près de 2,4 millions de nuitées hôtelières, réalise plus d'une nuitée hôtelière alsacienne sur trois (37 %).

Comme à l'échelle de l'Alsace, la progression de l'activité hôtelière (+ 1,5 %) est liée à l'augmentation du nombre de nuitées hôtelières étrangères (+ 13 %) alors que la clientèle française reste frileuse (6,0 % du nombre de nuitées).

TABLEAU N°3 : **Nuitées dans l'hôtellerie alsacienne**

	Eurométropole de Strasbourg			Bas-Rhin			Alsace	
	2013	Poids en Alsace	Evolution 2012-2013	2013	Poids en Alsace	Evolution 2012-2013	2013	Evolution 2012-2013
Taux d'occupation	64		+1,5 pt	59,1		+ 0,6 pt	58,1	+0,8 pt
Nuitées françaises (en millions)	1,35	36 %	- 6,0 %	2,1	57 %	- 3,1 %	3,7	- 2,7 %
Nuitées étrangères (en millions)	1,05	39 %	+ 13,2 %	1,5	57 %	+ 11,9 %	2,7	+ 11,8 %
Nuitées totales (en millions)	2,4	37 %	+ 1,5 %	3,6	57%	+ 2,6 %	6,4	+ 2,9 %

Source : Observatoire Régional du Tourisme en Alsace - 2014

- **Des résidences de tourisme**

L'offre hôtelière de l'Eurométropole de Strasbourg est complétée par la présence de 13 résidences de tourisme regroupant près de 2 800 lits. Ces résidences sont essentiellement localisées à Strasbourg.

■ Un camping restructuré

Le camping de la Montagne Verte à Strasbourg est le seul camping présent dans la métropole. Localisé à 3 km du centre-ville, il compte 190 emplacements. Au coeur d'un espace arboré de 3 hectares, il bénéficie d'une bonne accessibilité et d'un cadre environnemental de qualité. Les camping-caristes représentent 70 % de la clientèle, la durée moyenne des séjours est de 2,2 jours et le taux d'occupation annuel moyen est de 30 %.
Ouvert au début des années 1960, il fait l'objet d'une profonde restructuration lui permettant une montée en gamme. Le concept retenu est celui d'un camping urbain, entre camping de loisirs et camping thématique, en offrant des habitations légères de loisirs. Il permet de diversifier l'offre en proposant des séjours de courte, moyenne et longue durées.

La fermeture de l'auberge de jeunesse René Cassin à la Montagne verte lui donne une possibilité d'extension. Par ailleurs, Il faut en outre souligner les opportunités de développement de l'hôtellerie de plein air, actuellement en plein renouveau. Le marché du camping connaît en effet une croissance annuelle moyenne de 5 %.

■ Un hébergement pour jeunes... à restructurer

L'Eurométropole présente aujourd'hui une offre de 800 lits à destination des jeunes.

Avec la fermeture de René Cassin, la métropole compte une seule auberge de jeunesse « Deux rives ». L'état de ses bâtiments est médiocre et demande de lourds travaux de requalification.

Ce site d'accueil est complété par la présence d'un Centre international de Séjour : le CIARUS. Lieu de rencontres de jeunes, essentiellement de groupes scolaires, il réalise 75 000 nuitées annuelles.

■ Une offre diffuse de meublés touristiques

L'offre de meublés et chambres d'hôtes représente environ 3 % des lits et des nuitées de la métropole.

1.2.3. Un tourisme urbain

■ Une offre culturelle et patrimoniale dense et de grande qualité *(cf. partie D-III.3 Une offre culturelle et de loisirs de qualité)*

Strasbourg est une destination de tourisme urbain, alliant culture, patrimoine, gastronomie et shopping. La densité d'offres patrimoniales et culturelles, de restaurants, de commerces répond bien aux attentes des clientèles touristiques.

Strasbourg a su préserver dans ses murs et dans les campagnes qui l'entourent, une identité qui concilie tradition et ambition, typicité et modernité.
La région strasbourgeoise offre en effet la possibilité de passer en quelques minutes de la vie culturelle d'une métropole régionale et capitale européenne, parsemée de monuments architecturaux exceptionnels et de vieux quartiers remarquablement préservés, à de petits villages qui ont su sauvegarder leur caractère rural, leurs traditions et leur animation propre.
Strasbourg a par ailleurs été fondée sur l'Ill : les activités batelières y ont toujours été très importantes. La ville est également un haut lieu du tourisme fluvial, sur le Canal de la Marne au Rhin et surtout sur le Rhin.

L'agglomération strasbourgeoise est une destination phare du tourisme alsacien. Elle accueille quatre des dix sites touristiques les plus fréquentés de la Région : la Visite en bateau de la ville de Strasbourg, la montée à la plate-forme de la cathédrale, Le Vaisseau et Musée d'Art Moderne et Contemporain.

■ Une valorisation touristique traditionnelle

Pourtant, si Strasbourg est une grande destination de tourisme urbain en France, elle ne se différencie pas vraiment des autres destinations urbaines, si ce n'est par son caractère alsacien. Et son rayonnement est essentiellement de proximité ou limité à des niches de marché.

Les touristes[4] sont surtout des couples de 45-50 ans, des seniors, des scolaires et des clients affaires. Ils viennent dans l'agglomération pour :

- y passer un week-end, voire 3 jours ;
- affaires : tourisme d'affaires classique ou événements et manifestations professionnelles ;
- événements spécifiques : marchés de Noël…
- découvrir l'agglomération et rayonner sur l'Alsace.

L'offre et l'attractivité touristique sont aujourd'hui très concentrées sur Strasbourg alors que l'ensemble de l'agglomération compte des offres diverses, présentant un réel intérêt (patrimoine architectural, patrimoine industriel, patrimoine militaire, patrimoine juif, espaces verts et naturels...). La valorisation touristique reste très traditionnelle et orientée sur ses fondamentaux : les 5 C (Cathédrale, Choucroute, Costumes, Cigognes et Colombages) alors que Strasbourg dispose aussi d'un véritable élément différenciateur et facteur d'attractivité : l'Europe et ses institutions.

1.2.4. Un tourisme d'affaires

■ Strasbourg : une ville de congrès et d'affaires

Strasbourg figure parmi les premières villes de congrès et d'affaires en France. L'agglomération compte plusieurs espaces pour accueillir ces manifestations, parmi lesquels figurent le Palais de la Musique et des Congrès (PMC) et le Parc des expositions. Ces deux équipements font l'objet d'un important projet de requalification pour conforter l'attractivité économique de l'agglomération.

A cette offre d'équipements dédiée au tourisme d'affaires, s'ajoutent :

- depuis 2007, le plus grand Zénith de France en terme de capacité et ses 8 000 places assises permettent l'accueil de grandes réunions d'entreprises ;
- quatre lieux et espaces de réunion : le Vaisseau (auditorium de 143 places, salles d'exposition et de réunion), le pôle formation de la CCI de Strasbourg (amphithéâtre de 330 places), l'Illiade (centre culturel d'Illkirch-Graffenstaden, salles modulables jusqu'à 450 personnes) et les terrasses du Lac à Schiltigheim (salle de réunion de 100 places) ;
- trois établissements de prestige : le Château de Pourtalès, le Palais Universitaire, le Pavillon Joséphine ;
- et une vingtaine d'hôtels-restaurants pouvant accueillir des réunions et des soirées de prestige.

Strasbourg Evénements, avec le Parc des Expositions (PEX) et le Palais de la Musique et des Congrès (PMC) a totalisé en 2011 plus de 900 000 visiteurs (dont 200 000 lors de la Foire Européenne de Strasbourg) lors de 350 événements (salons, congrès, spectacles).

■ Un bilan mitigé en 2011

En 2011, 149 manifestations d'affaires ont été organisées au Palais des congrès de Strasbourg[5], dont un tiers ont été d'envergure nationale ou internationale, c'est-à-dire susceptibles de générer des nuitées dans les hôtels de la ville.
Les secteurs d'activités les plus générateurs de congrès et de salons à Strasbourg sont la « santé, médecine, pharmacie, biotechnologies et équipements » avec 18 % des manifestations, viennent ensuite les secteurs des « assurances, banques, services financiers et juridique » et de « l'enseignement, emploi et ressources humaines » qui représentent chacun 17 % des manifestations organisées.

4. Source : Stratégie de développement touristique de l'agglomération strasbourgeoise - Rapport 1, Diagnostic et stratégie - Détentes consultants/CUS, décembre 2010.
5. Source : Strasbourg Convention Bureau et Observatoire Régional du Tourisme.

- **Plus de congrès et de salons internationaux**

Le total de l'activité 2011 compte 7 manifestations de plus par rapport à 2010 ; 32 d'envergure nationale (contre 31 en 2010) et 18 d'envergure internationale (contre 12 en 2010).

- **Des manifestations qui durent plus longtemps**

La durée moyenne des manifestations d'envergure nationale ou internationale est de 2,8 jours contre 2,6 jours en 2010.

- **Une baisse du nombre de journées d'affaires en 2011**

Les 50 congrès et salons nationaux et internationaux ont généré 96 835 journées affaires[6] en 2011 contre 108 533 en 2010, soit une baisse de - 11 %. D'importants congrès avaient eu lieu à Strasbourg en 2010 et n'ont pas été remplacés par d'autres. Le choix d'autres villes que Strasbourg s'explique notamment par le fait que ces manifestations tournent géographiquement en France (notamment le Salon de l'habitat social, congrès E-MRS, congrès national des experts comptables).

Les congrès et les salons ont sans doute généré moins de nuitées dans l'hôtellerie (environ 80 000 en 2011) mais les hôtels ont accueilli davantage de séminaires et de réunions en leurs murs.

■ Des retombées économiques importantes

Le tourisme d'affaires diffère structurellement du tourisme d'agrément, puisque la raison principale du déplacement est professionnelle, non motivée en priorité par les attraits purement « touristiques » de la destination. Il est cependant très connexe puisque les congressistes ou les visiteurs de salons participent à l'activité touristique et sont des « repeaters » potentiels.

Une étude estime les retombées économiques 2010 du secteur foires et salons en France[7] à 5,8 milliards d'euros, à 300 euros de dépenses par jour par visiteur étranger et à 150 euros pour un visiteur français sur un salon professionnel international.

A Strasbourg, les retombées de ce secteur sont estimées à environ 100 millions d'euros (51 millions pour l'activité congrès et 44 millions pour l'activité salons, en 2009[8]).

6. Journées affaires (nombre de jours de la manifestation x nombre de participants).
7. Source : IPSOS, « Les retombées économiques en 2010 de l'activité des salons en France ».
8. Source : Strasbourg Convention Bureau.

2. UN PATRIMOINE RICHE ET DIVERSIFIÉ

2.1. UN PATRIMOINE HISTORIQUE ET ARCHITECTURAL

En 1988, l'intégralité du centre-ville de Strasbourg, « la Grande Île », a été classée au Patrimoine mondial de l'humanité par l'UNESCO en raison de la richesse du patrimoine architectural. Les critères pris en compte pour cette inscription ont été la cathédrale Notre-Dame de Strasbourg et la Grande-île. Ainsi, Strasbourg est la première ville française dont l'inscription ne concerne pas uniquement un monument mais un centre urbain historique dans son ensemble.

Strasbourg a par ailleurs obtenu le label de « ville d'art et d'histoire », attribué par le Ministère de la culture et de la communication aux communes qui s'engagent dans une politique d'animation et de valorisation de leurs patrimoines bâti, naturel et industriel, ainsi que de l'architecture.

Strasbourg présente plusieurs quartiers au patrimoine riche et attractif, notamment la Grande Île - avec la cathédrale et ses alentours, La Petite France et les berges de l'Ill, le quartier allemand de la Neustadt, le quartier européen, ainsi que divers sites remarquables : La Maison Kammerzell, l'Eglise Saint-Thomas, les institutions européennes, l'Eglise protestante Saint-Pierre-le-Jeune, la maison « égyptienne », la place de la République, la Synagogue de la Paix…

Près de 250 monuments sont protégés à Strasbourg au titre des monuments historiques. Quant aux autres communes de l'Eurométropole de Strasbourg, elles comptent 30 monuments historiques et présentent un patrimoine vernaculaire intéressant. La présence d'autres sites patrimoniaux est également à souligner : patrimoine militaire, patrimoine juif, patrimoine industriel, maisons de personnalité…

L'Eurométropole est engagée dans une politique de valorisation de son patrimoine historique et urbain. Elle défend une reconnaissance patrimoniale de la Neustadt de Strasbourg (quartier allemand) et mène, dans cette optique, une réflexion pour l'extension du Classement Unesco à ce quartier. La conduite d'une telle politique a pour objectif de renforcer le rayonnement de la ville et de faire partager sa qualité urbaine au plus grand nombre. Ce faisant, la métropole valorise l'image de l'agglomération et renforce son attractivité économique et touristique.

2.2. UN PATRIMOINE INSTITUTIONNEL

Situé au Nord de la Grande Île de Strasbourg, le quartier Européen accueille les prestigieux et monumentaux édifices des institutions européennes qui siègent dans la capitale alsacienne avec situé à sa marge, le parc de l'Orangerie et ses hectares de verdure.

2.2.1. Strasbourg, capitale européenne

Strasbourg est la seule ville française siège d'institutions européennes et une des rares villes avec New York et Genève à accueillir des institutions internationales sans être la capitale d'un État.


Source : ADEUS

La vocation européenne de Strasbourg, siège du Conseil de l'Europe en 1949, s'est trouvée renforcée par l'implantation du Parlement Européen. Strasbourg est par ailleurs la deuxième ville diplomatique française avec une ambassade, une quarantaine de consulats, près de 50 représentations permanentes d'États membres auprès du Conseil de l'Europe, ainsi qu'une centaine d'organisations non gouvernementales à caractère international.

Elle est donc le siège de nombreuses organisations internationales parmi lesquelles :

- le Parlement européen, composé de 785 députés élus au suffrage universel tous les cinq ans dans les 27 pays formant l'Union Européenne. Il participe à la législation communautaire, adopte le budget et exerce un contrôle général ; il contribue au développement de l'union politique et monétaire.
- le Conseil de l'Europe, créé par le traité du 5 mai 1949. Actuellement, 47 pays membres, représentant environ 800 millions de personnes, font partie de ce « club » des démocraties pluralistes, qui se préoccupe en priorité de la protection des droits de l'homme mais aussi d'affaires sociales, d'éducation, de culture et d'environnement.
- la Commission et la Cour Européenne des Droits de l'homme, chargées d'assurer concrètement le respect des droits individuels des citoyens faisant partie des États membres du Conseil de l'Europe.



Elle abrite aussi le siège de la chaîne de télévision culturelle franco-allemande Arte, l'Observatoire européen de l'audiovisuel, le Secrétariat permanent du programme scientifique international Frontière humaine, la Fondation européenne de la science, la Fondation nationale Alfred Kastler, le Médiateur européen, le Système d'Information Schengen, l'Eurocorps, la Pharmacopée, l'Institut International des Droits de l'Homme, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (née en 1816, c'est la plus ancienne institution européenne), la Commission internationale de l'Etat civil, l'Assemblée des Régions d'Europe, le Centre Européen de Développement Régional.

2.2.2. Un impact économique important

Parallèlement, la présence des institutions européennes à Strasbourg génère d'importantes retombées économiques.

A part les effectifs qu'elles emploient et les achats qu'elles effectuent pour leur fonctionnement, ces institutions ont naturellement un impact sur l'emploi et la production locale. Ainsi, elles sont à l'origine de plus de 11 000 emplois dans la métropole : 5 200 emplois directs et 6 000 emplois indirects dans les secteurs de l'hôtellerie - restauration, le commerce, la culture, la formation, les transports…

Elles induisent en outre des financements spécifiques de l'Etat, de la Région et du Département pour permettre à Strasbourg de jouer pleinement son rôle de capitale européenne (développement de projets structurants dans les domaines de l'accessibilité, de la culture, de la santé, de l'éducation…).

Enfin, l'ensemble de ces organismes contribue à l'image et au rayonnement de la métropole strasbourgeoise et peut favoriser l'implantation d'entreprises, le développement de pôles de formation et de recherche de haut niveau ou encore la tenue de congrès et de manifestations internationales.

3. UNE OFFRE CULTURELLE ET DE LOISIRS DE QUALITÉ

Dans la vie culturelle et artistique des régions françaises, Strasbourg occupe une place de choix. Elle abrite plusieurs établissements renommés, notamment nationaux : l'Opéra National du Rhin, le Théâtre National de Strasbourg, la Bibliothèque Nationale et Universitaire ainsi que l'Orchestre Philharmonique et les Percussions de Strasbourg.

La ville offre une gamme très étendue de spectacles tout au long de l'année. Si la musique est reine, les arts plastiques, le théâtre, la danse, les variétés, la littérature ne sont pas oubliés, au rythme de près de dix spectacles quotidiens présentés en moyenne sur l'année.

3.1. THÉÂTRES ET SALLES DE SPECTACLE

Du Maillon à la Laiterie en passant par le Théâtre Jeune Public, Pôle Sud, le Théâtre Municipal, le Théâtre National de Strasbourg (TNS), chaque établissement apporte sa touche particulière au foisonnement culturel de la ville.

Le Théâtre National de Strasbourg (TNS) est l'un des hauts-lieux culturels de Strasbourg. Premier établissement national décentralisé, c'est le seul théâtre national de France ne se trouvant pas à Paris. Il propose entre 15 et 20 pièces par saison.

Strasbourg abrite d'autres structures, comme le Théâtre Jeune Public, qui est spécialisé dans les pièces pour enfants de 4 à 16 ans. Aujourd'hui centre dramatique national, ce théâtre accueille environ 60 000 spectateurs par an.

Autre scène de qualité essentiellement basée au Wacken (deux salles : 600 et 150 places), le Maillon est un théâtre à la programmation particulièrement contemporaine.

Les scènes du TAPS (Théâtre Actuel et Public de Strasbourg), que l'on retrouve sur le site de la Laiterie (TAPS Gare) et dans le quartier de Neudorf (TAPS Scala) sont gérées par la direction des affaires culturelles de la ville.

Le Hall des Chars est un lieu interdisciplinaire consacré aux arts vivants.

Le café-théâtre et l'humour sont représentés par le Kafteur ainsi que le Camionneur, tous deux situés dans le quartier de la gare. Le Cube noir du CREPS, à Koenigshoffen, est davantage tourné vers le théâtre amateur.

L'activité théâtrale de Strasbourg est aussi orientée vers les traditions régionales, avec la Choucrouterie, cabaret de Roger Siffer. Ce petit théâtre de 80 places accueille 20 000 spectateurs chaque année et propose des spectacles humoristiques sur le thème de l'Alsace.

3.2. MUSIQUE

La ville jouit d'une réputation mondiale dans les registres de la musique classique, lyrique et contemporaine, grâce notamment à l'Orchestre Philharmonique, à l'Ensemble des Percussions de Strasbourg et à l'Opéra National du Rhin.

L'Opéra national du Rhin est né de la fusion des opéras municipaux de Colmar, Mulhouse et Strasbourg. Il a obtenu le statut d'opéra national en 1997 et propose plus de 130 représentations par an avec la collaboration de l'Orchestre philharmonique de Strasbourg. Fondé en 1855, ce dernier est composé de 110 musiciens et donne plus de 30 concerts par an à Strasbourg. L'orchestre se produit également à l'étranger et a obtenu plusieurs récompenses nationales et internationales.

La Cité de la musique et de la danse, consacrée à la musique classique et contemporaine, organise régulièrement des concerts.

Les musiques d'aujourd'hui sont également très diffusées grâce à La Laiterie - salle des musiques actuelles. Ce lieu inauguré en 1994 sur une friche industrielle est devenue, malgré sa taille modeste (deux salles : 1 000 et 300 places), un lieu renommé avec 200 concerts et 100 000 spectateurs par an. Strasbourg abrite d'autres petites salles, comme le Pôle Sud qui est essentiellement consacré au jazz et à la danse et se situe dans le quartier de la Meinau. Ce lieu peut accueillir 320 spectateurs.

Le Molodoï, centre autonome jeune crée en 1988, est pour sa part essentiellement tourné vers les musiques alternatives (hip-hop, punk, hardcore). Le centre culturel de Neudorf possède une salle de 700 places et accueille spectacles de danse, concerts et meetings politiques.

La ville compte aussi trois grandes structures. Le Palais de la Musique et des Congrès, abritant notamment deux auditoriums, accueille aussi bien des concerts de musique classique que des pièces de théâtre. Il s'y déroule environ 350 manifestations pour 320 000 participants chaque année.

Le Rhénus est l'une des plus vastes salles de concerts de la ville. Ce hall peut accueillir 8 000 spectateurs sur 5 000 m² de surface. Il n'est néanmoins pas adapté aux concerts, sa vocation première étant d'accueillir des manifestations sportives et des expositions temporaires. D'où la construction du Zénith Europe à Eckbolsheim. Inauguré en janvier 2008, sa capacité maximale est de 12 000 spectateurs, ce qui en fait le plus grand de France.

Dans un domaine plus éducatif, les Percussions de Strasbourg sont un groupe instrumental créée en 1962 par six percussionnistes et qui se produit régulièrement dans le cadre de manifestations musicales. Les percussions de Strasbourg proposent aussi des cours, des stages et des interventions scolaires.

3.3. CINÉMAS

L'agglomération strasbourgeoise compte une quarantaine de salles dans cinq cinémas.

Le centre-ville de Strasbourg regroupe les petits cinémas indépendants à vocation culturelle : l'Odyssée, le Star (4 salles) et le Star Saint-Exupéry (5 salles, appelé Star Saint-Ex). Le Pathé Vox (6 salles) a une offre plus généraliste.

Le quartier de l'Etoile à Neudorf accueille par ailleurs le plus grand multiplexe UGC d'Europe (22 salles, 5 100 places, un écran de 23,5 mètres).

Cette offre est complétée par la présence d'un multiplexe Pathé (12 salles, 2 750 places) dans la commune de Brumath, à une quinzaine de kilomètres au Nord de Strasbourg.

L'arrivée des multiplexes de cinéma a entraîné le déclin des salles en centre-ville, plus particulièrement dans la rue du Vieux Marché aux Vins : le Pathé Club a fermé ses portes en 1999, le Méliès en 2000 et enfin l'ancien UGC Capitole situé rue du 22 novembre en 2003.

3.4. EVÉNEMENTS CULTURELS

Strasbourg accueille plusieurs festivals musicaux : le Festival de musique de Strasbourg, Jazz d'Or, Musica, le Festival des Artefacts, les nuits électroniques de l'Ososphère et le festival des Nuits Européennes ainsi que plusieurs festivals de danse et de théâtre, dont le festival Nouvelles Strasbourg Danse et le festival de théâtre Premières.

Le Parc des expositions du Wacken accueille notamment la Foire européenne (1 100 exposants et environ 20 000 visiteurs par an) et la foire européenne d'art contemporain St-art (30 000 visiteurs annuels).

Dans le domaine du livre, ont lieu chaque année à Strasbourg les Rencontres Européennes de Littérature et StrasBULLES, manifestation consacrée au 9ème art.

En matière de cinéma, se déroule un événement annuel consacré au cinéma de genre science-fiction, horreur et fantastique : le Spectre Film Festival.

3.5. MUSÉES ET AUTRES ESPACES DE DÉCOUVERTE

Parallèlement, l'offre culturelle est nourrie par un réseau de musées et autres espaces de découverte.

Les musées strasbourgeois accueillent environ 500 000 visiteurs chaque année. En tête des fréquentations, arrivent :

- le Musée d'Art Moderne et Contemporain de Strasbourg (MAMCS), avec plus de 130 000 visiteurs annuels ;
- le Palais Rohan (qui réunit au sein d'un même monument historique trois des principaux musées de Strasbourg : le Musée des Arts Décoratifs, le Musée des Beaux-Arts et le Musée Archéologique) et accueille près de 130 000 visiteurs ;
- le Musée Alsacien, avec près de 60 000 visiteurs.

Le Musée de l'Oeuvre Notre-Dame, le Musée Historique, le Musée Tomi Ungerer - Centre international de l'Illustration et le Musée Zoologique totalisent chacun entre 35 000 et 40 000 entrées.

Dans le classement 2011 des musées français, le MAMCS apparaît en 20ème position (alors qu'il était 9ème en 2010) et le palais Rohan, 22ème (son classement n'est pas connu en 2010).

TABLEAU N°4 : **Nombre de visiteurs dans les musées strasbourgeois en 2009 et 2010**

	2009	2010	Evolution 2009-2010	
			Nombre	%
Musée d'art moderne et contemporain	134 562	131 694	- 2 868	- 2 %
Musée des beaux-arts	40 989	45 630	4 641	11 %
Musée des arts décoratifs	46 854	45 311	- 1 543	- 3 %
Musée archéologique	36 091	38 018	1 927	5 %
Musée alsacien	57 088	58 585	1 497	3 %
Musée de l'oeuvre Notre-Dame	34 371	35 970	1 599	5 %
Musée historique	37 561	38 643	1 082	3 %
Musée Tomi Ungerer - Centre international de l'illustration	38 920	39 408	488	1 %
Musée zoologique	48 016	37 727	- 10 289	- 21 %
Cabinet des estampes et des dessins				
Aubette 1928	5 345	7 853	2 508	47 %
Galerie Heitz	22 727	12 356	- 10 371	- 46 %
Total des visiteurs	502 524	491 195	- 11 329	- 2 %

Source : Direction des musées

D'autres musées sont à signaler : le Musée « Les secrets du chocolat », le Musée de Sismologie et Magnétisme Terrestre et le Musée de Minéralogie.Outre les musées, l'agglomération compte aussi d'autres espaces de découverte. Parmi les principaux, figurent : la cathédrale avec sa plateforme et son horloge astronomique, le Vaisseau - la science en s'amusant, l'Observatoire astronomique avec son Planétarium, la brasserie Kronenbourg, les forts...

- Bibliothèques

Strasbourg possède également la deuxième Bibliothèque Nationale et Universitaire de France (BNUS), avec sa collection de 3 millions de volumes.

Il existe parallèlement dans l'Eurométropole de Strasbourg un réseau des 23 bibliothèques et médiathèques, qui possède un fonds de 600 000 documents. La médiathèque André Malraux, la plus importante de Strasbourg, affiche des ambitions élevées, s'attachant au statut de plus grande médiathèque publique de l'Est de la France. Située près du Centre Administratif et du centre commercial Rivétoile, elle regroupe 160 000 documents en accès libre ainsi que 200 000 livres anciens.

4. CLASSEMENTS 2013-2014

Les classements font partie des éléments permettant de mesurer l'image et l'attractivité d'une ville. L'analyse des résultats de Strasbourg sur plusieurs années révèle une certaine stabilité et un positionnement plutôt correct.

- Des résultats intéressants :

- 1ère académie hors Ile-de-France (après Créteil et Paris) en termes de proportion d'étudiants étrangers (20 %) ;
- 1ère place du top 10 des régions à visiter dans le monde selon le Lonely Planet ;
- 2ème ville française pour l'e-administration au classement Lecko ;
- 3ème ville française au Palmarès des mobilités 2013 ;
- 4ème ville française de l'innovation au classement 2thinknow ;
- 4ème ville française la plus « business friendly » (parmi les 27 agglomérations de 200 000 à 500 000 habitants) au classement de l'Entreprise ;
- 4ème place au niveau national des universités au classement de Shanghaï ; et en chimie, 1ère au niveau national et 17 ème au niveau mondial ;
- 4èmes meilleurs hôpitaux français avec les Hôpitaux Universitaires de Strasbourg ;

- ... et encore des progrès à réaliser

- 2ème ville la plus chère de France après Paris dans l'analyse du coût de la vie pour les expatriés réalisée dans 400 villes dans le monde par ECA International ;
- 78ème ville française au baromètre 2014 de l'accessibilité pour les handicapés

TABLEAU N°5 : **Classements réalisés par des revues en 2013-14**

Revues	Critères analysés	Résultats Strasbourg
L'Express Février 2014	**Baromètre 2014 de l'accessibilité :** - cadre de vie, équipements et transports, politique locale - Classement des 96 préfectures	- **78ème** au classement général (-17 - note de 12,6/20) - 9/21 en cadre de vie - 9/20 en équipements municipaux - 21/21 en politique locale
Le Point Août 2014	**Palmarès des 50 meilleurs hôpitaux :** - Classement pour 64 spécialités	- Hôpitaux universitaires de Strasbourg : 4ème (=) - Hôpitaux civils de Colmar : 34ème (-8)
L'Etudiant Septembre 2014	**Palmarès des villes où il fait bon étudier :** - Offre de formation - Rayonnement international - Culture, sorties, sports - Transports, environnement - Logement, emploi	-**12ème** au classement général (-1) - 2ème pour le rayonnement international (=) - 7ème pour la culture (+2) - 9ème pour les transports (-1) - 9ème pour les études(=) - 13ème pour l'emploi (-1) - 16ème pour les sorties (+3) - 27ème pour l'environnement - 35ème pour le logement - 38ème pour le sport -
L'Entreprise Octobre 2013	**Les villes les plus « business friendly » :** - 27 villes analysées pour les agglomérations de 200 000 à 500 000 habitants	- **4ème** au classement général (=) - 3ème pour les infrastructures - 5ème pour l'éducation - 11ème pour l'écosystème
Ville Rail & Transports Décembre 2013	**Palmarès des mobilités 2013**	**3ème** au classement général (-2)

Source : Revues ci-dessus

TABLEAU N°6 : **Classements réalisés par des bureaux d'études en 2013-14**

Bureaux d'études	Thème et critères d'évaluation	Résultat Strasbourg	Evolution
EY Juin 2014 *http://www.ey.com/fr/*	**Ville entreprenante de demain :** Sondage auprès d'investisseurs internationaux	**8ème** ville française (hors Paris)	**-1**
ECA International Juin 2013 *http://www.eca-international.com/*	**Coût de la vie pour les expatriés :** - Climat, qualité de l'air, - accès aux soins, logement, services publics, éloignement, vie sociale, loisirs, - infrastructures, sécurité des personnes, tensions politiques Analyse de plus de 400 villes dans le monde	- **2ème** ville française (après Paris) - **20ème** ville européenne - **72ème** ville mondiale la plus chère	**-** 2ème ville la plus chère de France après Paris, Strasbourg reste20ème au niveau européen et perd 3 places au niveau mondial
Classement de Shangaï Août 2014 *http://www.shangairanking.com/ARWU2011.html*	**Université :** - Recherche	- **4ème**au classement national - **95ème** au classement mondial - 1ère en chimie au classement national - 17ème en chimie au classement mondial - 1ère en agronomie au classement national - Entre la 51ème et la 75ème place en agronomie au classement mondial - 3ème ex-aequo en sciences naturelles au classement national - Entre la 51ème et la 75ème place en sciences naturelles au classement mondial - Entre la 101ème et la 150ème place en physique au classement mondial	**L'Université de Strasbourg progresse de 2 places au niveau mondial. Elle passe de 151ème/200ème à 101ème/150ème en physique mais perd 1 place en chimie, passe en agronomie de 49ème à 51ème/75ème et sort des 200 premiers en mathématiques.**
QS World University Septembre 2013 *http://www.topuniversities.com/university-rankings*	**Université :** - Réputation académique, - Réputation de l'employeur, - Nombre de citations, -ratio, - Etudiants étrangers, - Facultés internationales Analyse de 700 universités	- **226ème** au classement général - Entre la 51ème et la 100ème place en chimie - Entre la 101ème et la 150ème place en sciences de la vie - Entre la 101ème et la 150ème place en construction - Entre la 101ème et la 150ème place en droit - Entre la 101ème et la 150ème place en science des matériaux - Entre la 151ème et la 200ème place en géographie	**+** Strasbourg gagne 6 places au classement général. Les classements thématiques ne sont plus les mêmes qu'en 2012.

Bureaux d'études	Thème et critères d'évaluation	Résultat Strasbourg	Evolution
Times Higher Education Octobre 2013 Thomson Reuters *www.timeshighereducation.co.uk*	**Université :** - Classement des 400 meilleures universités mondiales	**9ème au classement national - Entre la 201ème et la 225ème** au classement mondial - 69ème pour les sciences de la vie - 87ème pour les sciences physiques	= Strasbourg perd une place au niveau national et se mantient au niveau mondial.
2thinknow Février 2013 *http://www.2thinknow.com/*	**Innovation :** - Qualité des infrastructures, - Nombre de start-up, - Réseaux de formation, - Technologies utilisées, - Mobilité.	- **4ème** ville française - **21ème** ville européenne - **42ème** ville mondiale	**-** Strasbourg perd 15 places au niveau mondial, 5 au niveau européen et 1 au niveau national.

Source : Bureaux d'études ci-dessus

Eléments de synthèse :
« Les atouts métropolitains du territoire »

L'agglomération strasbourgeoise dispose d'atouts incontestables en terme d'offre de formation en accueillant les principaux champs disciplinaires de l'enseignement supérieur, certains étant même renommés internationalement.Grâce à la fusion des universités, l'Université de Strasbourg (Unistra) devient l'un des plus grands pôles universitaires français (en nombre d'étudiants et de personnels) et un facteur important de l'attractivité de l'Eurométropole de Strasbourg.

Dans un contexte de compétition accrue entre les territoires, la métropole doit, aujourd'hui plus qu'hier, démontrer qu'elle est un territoire économique innovant, responsable et résolument tourné vers l'Europe.

Cette dynamique de développement doit bénéficier à la diversité du tissu économique de la métropole. Elle porte également sur le développement de nouvelles filières économique stratégiques (économie verte, économie numérique, économie sociale et solidaire) et sur le déploiement de quatre secteurs clés considérés comme des filières économiques d'excellence (les technologies médicales et thérapies nouvelles, les mobilités innovantes et multimodales, le tertiaire supérieur international, les activités créatives et l'audiovisuel).

Pour accompagner et conforter cette dynamique de développement économique, le marketing territorial constitue un outil stratégique au service de l'image et de l'attractivité du territoire.

Strasbourg est une destination du tourisme urbain, culturel et patrimonial qui peut s'appuyer sur des spécificités fortes.

Strasbourg propose un patrimoine historique et architectural riche et diversifié ainsi qu'une offre culturelle et urbaine de qualité. Même si cette dernière est principalement à destination des habitants de l'Eurométropole et de la région, cela participe à l'image et au rayonnement touristique de l'agglomération.

Si elle est avant tout perçue comme une ville de tradition et de gastronomie, elle est aussi une ville de congrès et d'affaires, avec un élément insuffisamment mis en valeur qui la différencie des autres agglomérations françaises : l'Europe et ses institutions. En effet, Strasbourg, capitale européenne est le siège de nombreuses institutions et organismes internationaux dont la présence a un réel impact économique en terme d'emploi, mais aussi en termes d'image et d'attractivité.

Enjeux

Le principal enjeu est de renforcer l'attractivité régionale et internationale de l'agglomération strasbourgeoise, ce qui peut se faire notamment à travers :

- le maintien et le renforcement de l'attractivité de l'enseignement et de la recherche strasbourgeoise,
- le déploiement des nouvelles filières économiques stratégiques ainsi que le renforcement des filières économiques d'excellence,
- l'accueil des activités liées aux filières d'excellence et aux fonctions métropolitaines au sein des grands sites métropolitains,
- le maintien et le développement des infrastructures de très grande accessibilité (aéroport, gare, port).

En matière d'image et d'attractivité, l'important est de faire de Strasbourg et, plus généralement de la métropole, une destination phare du tourisme et des rencontres économiques. Ceci implique de développer une hôtellerie de qualité et de renouveler et de diversifier l'offre touristique (notamment en valorisant le patrimoine strasbourgeois, ancien et contemporain) afin de susciter la venue de nouvelles clientèles, notamment des jeunes et des familles. Le maintien d'une politique culturelle participe également de ces enjeux.

Cela suppose également de créer un véritable quartier d'affaires international et de requalifier des équipements majeurs tels que le Palais de la Musique et des Congrès et le parc des expositions, pour renforcer l'attractivité congrès-salon-tourisme et pour conforter Strasbourg comme ville de colloques et conférences de haut niveau.

IV. L'AMÉNAGEMENT NUMÉRIQUE DU TERRITOIRE

1. RÉSEAUX NUMÉRIQUES ET TERRITOIRES : CONTEXTE GÉNÉRAL

Depuis quelques années, les nouvelles pratiques et usages liés aux réseaux numériques (internet, messageries électroniques, téléphonie illimitée etc.) se sont imposés auprès du grand public, particuliers et entreprises. Le haut débit est aujourd'hui devenu un service essentiel... mais qui montre déjà ses limites dans un certain nombre de cas. En effet l'ADSL, technologie cuivre, ne pourra plus contenir certains besoins à terme, notamment au regard des usages simultanés, multiples et évolutifs qui se développent de plus en plus.

A l'avenir un nombre croissant de ménages et d'organismes (universités, pôles de recherche, hôpitaux, grands équipements, certains types d'entreprises, collectivités locales...) devront avoir accès au très haut débit (THD), notamment via la technologie de la «fibre optique», offrant des performances bien plus élevées que l'ADSL : débits symétriques de l'ordre de 100 Mbit/s, voire même 1 Gbit/s à terme, contre moins de 25 Mbit/s pour l'ADSL.

La fibre optique, dont le déploiement commence, représente pour les territoires un fort enjeu de développement. Dans un contexte de compétition territoriale permanente, les réseaux de communication numérique offrant le très haut débit constituent un appui de première importance pour gagner en attractivité et compétitivité.

Toutefois, la disponibilité et la richesse de ces services dépendent de l'existence et de la nature des infrastructures locales de communications électroniques, ainsi que de leurs conditions d'exploitations techniques et commerciales. Le déploiement à grande échelle d'infrastructures de communication électroniques offrant le très haut débit constitue ainsi un chantier majeur, nécessitant des investissements considérables, qui s'étalera au moins sur les 15 à 20 années à venir. Il devra être porté non seulement par les opérateurs privés, mais aussi par les collectivités territoriales dont les actions devront s'inscrire dans des stratégies optimisées et articulées.

Pour encadrer et permettre le déploiement du très haut débit fixe, un Programme National Très Haut Débit (PNTHD) a été défini par l'Etat en juin 2010. Dans le cadre du Grand Emprunt, 4,5 milliards d'euros ont été attribués à l'économie numérique, dont 2,5 milliards spécifiquement pour le déploiement des infrastructures. Ce programme fixe un objectif de couverture très haut débit du territoire de 70 % en 2020 et 100 % en 2025.

Il existe en outre des Schémas Directeurs Territoriaux d'Aménagement Numérique (SDTAN) qui ont pour objectif de favoriser la cohérence des initiatives publiques et leur articulation avec l'investissement privé.

En Alsace, le SDTAN a été porté conjointement par le Conseil Régional et les deux Conseils Généraux et adopté le 30 mars 2012. La déclinaison opérationnelle du SDTAN doit se faire avec les intercommunalités. L'objectif de la Région est « le très haut débit pour tous à moyen terme ». Toutefois, ce document de planification ne concerne que les territoires ne faisant pas l'objet d'initiatives privées (zones non AMII - Appel à Manifestations d'Intention d'Investissement), et de ce fait, il n'inclut pas le périmètre de l'Eurométropole de Strasbourg.

2. LES RÉSEAUX DE COMMUNICATION ÉLECTRONIQUE : CONTEXTE LOCAL

2.1. STRASBOURG : UNE SITUATION STRATÉGIQUE AU COEUR DU RÉSEAU DE TÉLÉCOMMUNICATIONS ÉLECTRONIQUES EUROPÉEN

L'Eurométropole de Strasbourg bénéficie d'ores et déjà d'une situation géographique très intéressante, sur une autoroute européenne d'information offrant une forte densité de réseaux de télécommunication électronique, se caractérisant par :

- un réseau en boucle de fibres optiques reliant Strasbourg à Paris, Lille, Francfort, Amsterdam, Bruxelles et Londres ;
- un GIX (nœud d'échange internet haut débit) ;
- des IDC (Internet Data Centers).

En effet, Strasbourg est située sur un axe de transit internet important et, de ce fait, attire de nombreux opérateurs de télécom et fournisseurs d'accès internet. C'est la 2ème ville française et la 15ème ville européenne pour la présence d'opérateurs de télécommunication.

Les principaux opérateurs présents sur le territoire sont : France Télécom, Télé 2, Colt Télécommunications France SAS, Completel, Level 3, Free, GC Pan European Crossing France, Cogent, Noos-Numéricable, Est-Vidéocommunication, Bouygues Télécom, SFR, Orange, Verizon. La quasi-totalité du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg est dégroupée. Il est ainsi possible d'y faire jouer la concurrence entre les offres haut débit.

Mais si Strasbourg est située sur une autoroute d'information, l'enjeu est dorénavant de créer les bretelles...

2.2. ÉTAT DES LIEUX DU DÉPLOIEMENT THD FIXE SUR L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Le cadre réglementaire de mise en œuvre du THD est défini par l'Autorité de Régulation des Communications Electroniques et des Postes (ARCEP), qui a établit un zonage territorialisé s'appuyant sur la densité de population (notons que les zones d'activités ne font pas partie des projets de déploiement des opérateurs privés).

Ce zonage distingue :

- les communes en « zone très dense » où la priorité des investissements est laissée aux opérateurs privés. Les investissements privés y sont théoriquement rentables et aucune régulation n'est, a priori, nécessaire pour faire venir les opérateurs ;
- les communes en « zone moyennement dense » dans lesquelles les opérateurs se sont déclarés intéressés pour le déploiement de la « Fiber To The Home » (FTTH)[1] à moyen terme, dans le cadre de l'AMII lancé par le Commissariat Général à l'Investissement ;
- les communes en « zone peu dense » où la rentabilité est plus faible, voire même insuffisante. Dans ces zones, seules les subventions publiques permettront de mettre en oeuvre le déploiement du THD. Ce sont ces dernières qui ont vocation à être intégrées dans les Schémas Directeurs Territoriaux d'Aménagement Numérique (SDTAN).

1. Un réseau FTTH est une solution qui consiste à déployer la fibre optique jusqu'à l'utilisateur final. Ce réseau diffère du réseau basé sur la boucle locale, le réseau des modems ADSL, qui est constitué de câbles de téléphonie en cuivre. Les débits en FTTH peuvent atteindre 2 Gbit/s dans chaque sens, soit des débits 100 fois supérieurs à ceux accessibles via la boucle locale.

Strasbourg est placée en zone très dense par l'ARCEP. Ainsi, le déploiement du THD doit résulter de la libre concurrence entre opérateurs. Le reste de l'Eurométropole est situé en zone moyennement dense, puisque l'opérateur Orange s'est engagé dans le cadre de l'AMII à déployer le FTTH d'ici 2020. Ainsi, la métropole ne pourra pas bénéficier des aides publiques prévues dans le cadre du SDTAN. De plus, cet engagement de l'opérateur privé ne permettra pas le déploiement libre d'un Réseau d'Initiative Public (RIP) par la collectivité.

Des évolutions ont néanmoins été apportées suite à cette première classification de l'ARCEP, puisque de nombreuses communes situées en zone très dense comportent de fortes disparités de densité au sein de leur territoire : une évolution réglementaire qui tend à préconiser la maille de l'IRIS (lots regroupés pour des indicateurs statistiques) de l'INSEE est en cours. Ce redécoupage vise à garantir le caractère raisonnable des conditions techniques et économiques de l'accès au réseau ainsi que la cohérence et la complétude des déploiements. Cela signifie que ces « poches de basses densités » au sein des zones très denses seront soumises au mêmes contraintes de régulation que les zones peu denses, avec un point de mutualisation très en amont du réseau.

A ce jour, la fibre a été déployée sur environ 70 % de son réseau de collecte à Strasbourg, selon l'opérateur Orange. Toutefois, la desserte des rues et des immeubles n'en est qu'à ses débuts : le déploiement de la fibre jusqu'à l'abonné, la FTTH y a débuté en 2010 par l'opérateur. Sur le reste du territoire de la métropole, le déploiement de la THD ne devrait se faire que de façon très progressive à partir de 2013. Ce déploiement concernera probablement en premier lieu les communes de Schiltigheim, Bischheim et Lingolsheim.

Toutefois, aucun programme précis de travaux n'a été défini à ce jour. De plus, aucun engagement financier concernant les réseaux de desserte n'a été pris, si bien qu'il subsiste une grande incertitude quant au calendrier réel de mise en oeuvre du déploiement THD sur l'ensemble de la métropole. Notons que de nombreuses agglomérations françaises sont confrontées aujourd'hui à cette même situation d'incertitude.

3. LA COLLECTIVITÉ : UN ACTEUR STRATÉGIQUE DANS L'ORGANISATION DU DÉPLOIEMENT DU TRÈS HAUT DÉBIT SUR LE TERRITOIRE DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

3.1. LE POSITIONNEMENT DE LA COLLECTIVITÉ DANS LA STRATÉGIE D'AMÉNAGEMENT NUMÉRIQUE

Compte-tenu des incertitudes qui subsistent quant aux engagements des opérateurs à déployer le THD sur l'ensemble du territoire communautaire, la collectivité pourrait bien être amenée dans les années à venir à jouer un rôle central dans la stratégie d'aménagement numérique, tant pour l'accompagnement de la fibre optique que pour son articulation avec les politiques publiques.

En 2012, des discussions sont en cours afin d'aboutir à la signature d'une convention entre l'Eurométropole et l'opérateur Orange. Les attentes que la collectivité souhaite mettre en avant dans cette négociation sont les suivantes :

- la prise en compte des priorités de déploiement de la collectivité ;
- l'élaboration d'un programme détaillé d'investissement à 3 et 5 ans, afin de pouvoir planifier l'accompagnement des investissements publics et l'information des populations concernées ;
- la possibilité d'un contrôle semestriel de l'avancement des travaux.

La métropole a également engagé des discussions avec la Région et le Département suite à l'approbation du SDTAN, afin de permettre une meilleure prise en compte du territoire communautaire, en cas d'éventuelles défaillances de l'opérateur à l'avenir.
Rappelons par ailleurs que le Préfet de Région a constitué une Commission Consultative Régionale d'Aménagement Numérique du Territoire (CCRANT), dont l'objectif est d'assurer la bonne articulation entre les investissements publics et privés, ainsi que le respect des engagements des opérateurs en zone AMII (qui concerne la métropole).

Parallèlement, la métropole a également lancé une étude d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage, afin de définir une stratégie globale d'aménagement numérique du territoire, des objectifs opérationnels, un calendrier de réalisation, des modalités de financement et de gestion ultérieure des infrastructures.

A ce jour, plusieurs orientations stratégiques ont déjà été prises. La collectivité constitue tout d'abord un gestionnaire du domaine public en charge des grandes infrastructures de réseau et se doit à ce titre d'élaborer progressivement un réseau de fibre optique. Les objectifs poursuivis consistent notamment à :

- améliorer les connaissances du patrimoine existant, en faire un recensement exhaustif (état, occupation...), et aboutir à une architecture globale de réseau,
- disposer d'infrastructures permettant de faciliter l'installation de la fibre optique (y compris en valorisant certains réseaux existants d'assainissement ou de gaz désaffectés),
- réacquérir des réseaux concédés via des DSP par les différentes communes,
- anticiper l'arrivée future de la fibre optique en prévoyant la pose de fourreaux lors des différents aménagements de voirie et d'éclairage public réalisés par la collectivité.

La collectivité vise également à accompagner les opérateurs privés dans le déploiement de la fibre optique, depuis le répartiteur optique jusqu'au fibrage vertical des immeubles (FTTH). Cela permettrait d'accélérer le déploiement dans les zones moins attractives commercialement pour les opérateurs. Le cadre de cet accompagnement reste à définir et les actions mises en oeuvre devront respecter la règlementation en vigueur.

La collectivité cherche aussi à constituer progressivement un réseau optique métropolitain, pour les besoins spécifiques liées aux services publics et différents équipements collectifs, administrations etc... Il pourrait aboutir à la constitution d'une offre de services s'appuyant en grande partie sur des réseaux déjà existants, mais qu'il serait nécessaire de fibrer. La métropole s'est également engagée dans un programme de labellisation THD de certaines zones d'activités économiques, renforçant ainsi son attractivité vis-à-vis d'un certain nombre d'entreprises *(Cf. 2. Economie Numérique).*

Un autre axe fort de la politique de la métropole en matière d'aménagement du territoire, consiste à privilégier davantage le renouvellement de la ville sur elle-même plutôt que son étalement périphérique et de rechercher une plus grande densité urbaine afin de répondre à des objectifs de production de logements ambitieux, de limiter la consommation de terres agricoles et d'optimiser un certain nombre de services urbains. Cette densification peut également participer à rendre plus attractif et rentable le déploiement du THD pour les investisseurs privés et à limiter les linéaires de réseaux à créer.

3.2. LES ENJEUX DU THD POUR LE TERRITOIRE DE L'EUROMÉTROPOLE

Les enjeux du Très Haut Débit sont en lien fort avec de nombreuses politiques publiques menées en faveur de l'attractivité du territoire, son développement économique, sa cohésion sociale ou encore son inscription dans le développement durable. Les TIC en général, et le déploiement du THD en particulier, sont une composante forte du projet de territoire de la métropole, car ils constituent un levier d'action important pour répondre à de nombreux enjeux transversaux, en priorité desquels on retrouve les thématiques suivantes.

3.2.1. Le développement économique et le rayonnement métropolitain

Le THD participe à l'attractivité des entreprises, en particulier les entreprises innovantes. Dans certains cas, il permet également d'améliorer leur productivité et leur compétitivité. Le THD constitue également un enjeu très important - qui pourrait même devenir vital dans les années à venir - pour certaines activités universitaires et de recherche (par exemple les technologies médicales).

3.2.2. La cohésion sociale

Le déploiement du THD (et plus généralement les TIC) doivent constituer des facteurs de cohésion sociale et de désenclavement, à travers par exemple l'accès aux services et aux commerces en ligne, la possibilité du télétravail, la recherche d'emploi, la téléformation etc... L'intervention publique dans le déploiement du THD doit participer à limiter ce risque de fracture numérique.

3.2.3. La mobilité et les échanges

Les TIC offrent tout d'abord des possibilités nouvelles en matière d'alternative aux déplacements en voiture individuelle (ou aux déplacements physiques d'une manière générale) et donc aux nuisances qu'ils peuvent générer et aux ressources énergétiques qu'ils mobilisent. Ces motifs de déplacements concernent le travail (limitation des migrations pendulaires, développement du télétravail), les services (commande de produits, achats en ligne...), l'enseignement et la formation (formation à distance...), les échanges entre les entreprises (visio-conférence...). Le déploiement du THD et l'évolution des pratiques qu'il permettra aura ainsi un impact direct sur le bilan carbone des différents usages. Il constitue également en enjeu fort dans un contexte de renchérissement et de raréfaction énergétique.

3.2.4. L'émergence de services innovants

Ces derniers répondent aux nouveaux usages de notre société, pour lesquels l'ADSL ne sera plus à même de répondre à terme. Le THD offre des marges de progression très importantes, par exemple dans le secteur de l'administration (e-administration, dématérialisation, optimisation des coûts et du fonctionnement des administrations, e-citoyenneté, télégestion d'équipements), de l'enseignement et de la formation, de projets multimédias innovants, du médical (e-santé, dossier médical électronique) etc.

3.2.5. L'attractivité résidentielle

La qualité de la connexion internet apparaît de plus en plus comme un critère (parmi beaucoup d'autres) de choix de logement. L'évolution des pratiques, les usages de plus en plus simultanés et multiples au sein des ménages, font que la technologie ADSL ne sera pas suffisamment performante pour répondre à un certain nombre de besoins à terme.

Elément de synthèse :
« L'aménagement numérique du territoire »

Strasbourg bénéficie d'une position stratégique sur une autoroute numérique et d'information au coeur de l'Europe.

Toutefois la desserte THD du territoire en « FTTH » n'en est qu'à ses débuts et son déploiement constituera un très grand chantier dans les 15-20 années à venir. Les investissements nécessaires sont très importants, et devront être essentiellement portés par les opérateurs privés, du fait de la classification de l'Eurométropole de Strasbourg en zone très dense ou moyennement dense. Rappelons que l'agglomération strasbourgeoise reste relativement compacte par rapport à d'autres agglomérations françaises comparables, et que les politiques publiques en faveur d'une plus grande densité urbaine et d'une construction « de la ville sur la ville » pourraient peut-être constituer un facteur favorable et facilitant dans le cadre du déploiement du THD à moyen et long terme.

Néanmoins, en 2012, aucun engagement précis n'est pris par l'opérateur (financement, calendrier, programme de travaux), si bien qu'il subsiste une grande incertitude quant au calendrier de mise en oeuvre du THD à l'échelle de la métropole. Cette situation nécessite un positionnement d'autant plus fort de la collectivité, qui doit devenir un acteur majeur dans la stratégie d'aménagement numérique, afin d'améliorer les connaissances sur l'ensemble des infrastructures de réseaux qui irriguent son territoire (ce qui facilitera l'installation de la fibre optique), de définir des objectifs opérationnels, d'orienter les priorités de déploiement (par exemple vers certains secteurs d'activité économique, de recherche ou d'enseignement supérieur).

La collectivité est désormais engagée dans ces démarches et une stratégie globale d'aménagement numérique se met progressivement en place. Les politiques publiques qui en découleront (certaines étant déjà à l'oeuvre), ont pour objectif d'améliorer l'attractivité de l'agglomération (économique, institutionnelle, culturelle, résidentielle), d'améliorer la cohésion sociale et limiter la fracture numérique, de permettre l'émergence de services et filières économiques innovantes, d'offrir des alternatives aux mobilités « physiques » et donc de limiter les nuisances et dans une certaine mesure de mieux anticiper les risques de renchérissement et de raréfaction énergétique.

Enjeux

L'aménagement numérique du territoire doit être à la mesure des besoins et des attentes non seulement des habitants (dont les modes de vie ont évolués) mais aussi des acteurs économiques. Les TIC sont aujourd'hui des outils incontournables de la vie professionnelle et quotidienne qui contribuent à améliorer l'attractivité de l'agglomération (économique, institutionnelle, culturelle, résidentielle). Ainsi, un premier enjeu concerne le développement des usages et des services liés à internet et à l'émergence de filières économiques innovantes. Il légitime l'intervention publique et est porté par un double objectif : promouvoir le développement économique et soutenir une politique de solidarité territoriale et sociale, afin de réduire les disparités territoriales et sociales existantes et d'assurer d'ici 2025 un haut niveau de l'offre.

Un autre enjeu réside dans la connexion des réseaux et équipements numériques de part et d'autre des frontières, pour renforcer les flux d'échanges au sein de la région métropolitaine trinationale du Rhin Supérieur, ainsi que dans la valorisation transfrontalière des usages et services dans ce domaine.

Par ailleurs, le développement de la « ville intelligente » recouvre de nombreux enjeux transversaux (attractivité du territoire, développement économique, développement durable et protection de l'environnement, cohésion sociale…) que recouvre cette problématique numérique.

Enfin, la mise en oeuvre d'une politique d'aménagement numérique du territoire, dans la mesure où elle est financée largement par des acteurs privés, est directement liée à la rentabilité de l'investissement. De ce point de vue, il y a un enjeu à renforcer la densité, tant de population que d'emplois, en tant que moyen de trouver un modèle économique permettant ce développement.

V. FORCES ET FAIBLESSES DU TERRITOIRE « LES ATOUTS MÉTROPOLITAINS DU TERRITOIRE »

Thématique	Forces du territoire	Faiblesses du territoire
I. ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, RECHERCHE, INNOVATION		
	L'Université de Strasbourg : un des atouts majeurs de l'agglomération... D'autres formations supérieures de haut niveau. Une recherche de renommée internationale. La présence de nombreux acteurs de l'innovation.	Un positionnement correct dans les classements internationaux... qui tend à s'améliorer.
II. UNE STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE		
	Une stratégie de développement économique définie et basée sur : - des filières économiques d'excellence (technologies médicales et thérapies nouvelles, mobilités innovantes et multimodales, tertiaire supérieur international, activités créatives et de l'audiovisuel), - de nouvelles filières stratégiques (économie verte, économie numérique, économie social et solidaire), - des pôles de compétitivité (5 pôles labellisés en Alsace dont 2 nouveaux pôles écotechnologies).	... mais un modèle économique fragile.
III. TOURISME, PATRIMOINE ET CULTURE : ELEMENTS D'ATTRACTIVITE		
Tourisme	Une hausse de la fréquentation touristique en Alsace en 2013. L'Alsace et Strasbourg perçus comme « une région de traditions ». Une offre d'hébergement dense et diversifiée. Une offre culturelle et patrimoniale dense et de grande qualité.	Des résultats décevants pour le tourisme d'affaires compte tenu du rôle de Strasbourg comme ville de congrès et d'affaires.
Un patrimoine riche et diversifié	Un patrimoine historique et architectural riche et diversifié. Une offre culturelle et urbaine de qualité.	
Une offre culturelle et de loisirs de qualité	Strasbourg, capitale européenne, pôle institutionnel européen et siège d'organisations internationales.	Une attractivité et une offre plus locale que nationale ou internationale.
Classements	Des résultats intéressants...	... et encore des progrès à réaliser.
IV. L'AMENAGEMENT NUMERIQUE DU TERRITOIRE		
	Une position stratégique de l'Eurométropole sur une autoroute numérique et d'informations au coeur de l'Europe. L'économie numérique joue un rôle moteur dans la croissance économique.	La desserte Très Haut Débit (THD) du territoire n'en est qu'à ses débuts.

GLOSSAIRE DES PICTOGRAMMES ET SIGLES

Pictogramme ou sigle	Définition
	Il s'agit d'un éclairage, permettant d'illustrer le propos et d'en améliorer la compréhension
	Il s'agit d'un point de méthodologie, soit d'un point de vue technique, soit d'un point de vue juridique
AAHJ	Association d'Accueil d'Hébergement des Jeunes
ABF	Architectes des Bâtiments de France
ADEUS	Agence de Développement et d'Urbanisme de l'agglomération Strasbourgeoise
ADIRA	Agence de Développement Economique
ALS	Allocation de Logement Sociale
ANAH	Agence Nationale de l'Habitat
ANPE	Agence Nationale Pour l'Emploi
ANRU	Agence National pour le Renouvellement Urbain
APL	Aide Personnalisée au Logement
ARCEP	Autorité de Régulation des Communications Electroniques et des Postes
ARS	Agence Régionale de Santé
BBC	Bâtiment Basse Consommation
BD CARTO	Base de Données cartographique
BD MUTE	Base de données des mutations d'occupation des sols
BD TOPO	Base de Données topographique
BIT	Bureau International du Travail
BNUS	Bibliothèque Nationale Universitaire de Strasbourg
CAF	Caisse d'Allocations Familiales
CC	Communauté de Communes
CCAS	Caisse Centrale d'Activités Sociales
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CCRANT	Commission Consultative Régionale d'Aménagement Numérique du Territoire

Pictogramme ou sigle	Définition
CDD	Contrat à Durée Déterminé
CDE	Centre de Documentation Européen
CEDH	Cour Européenne des Droits de l'Homme
CETE de l'Est	Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement
CFA	Centre de Formation d'apprentis
CFM	Cadres des Fonctions Métropolitaines
CHRS	Centre d'Hébergement de Réinsertion Sociale
CIEC	Commission Internationale de l'Etat Civil
CIIE	Centre d'Information sur les Institutions Européennes
CIRCOM	Coopérative Internationale de Recherche en matière de Communication
CMU(C)	Couverture Maladie Universelle (Complémentaire)
CNRS	Centre National de Recherche Scientifique
COS	Contournement Ouest de Strasbourg
CROUS	Centre Régional des Oeuvres Universitaires et Scolaires
CSP	Catégorie Socio Professionnelle
CTBR	Compagnie des Transports du Bas-Rhin
CTS	Compagnie des Transports Strasbourgeois
CUCS	Contrat Urbain de Cohésion Sociale
CUS	Communauté Urbaine de Strasbourg
DALO (Loi)	(Loi) Droit Au Logement Opposable
DDASS	Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales
DDELIND	Dispositif D'Eradication du Logement Insalubre et Non Décent
DDT	Direction Départementale des Territoires
DIA	Déclaration d'Intention d'Aliéné
DRAC	Direction Régionale des Affaires Culturelles
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DUAH	Direction de l'Urbanisme, de l'Aménagement et de l'Habitat
ECLN	Enquête sur la Commercialisation des Logements Neufs
EEE	Espace Européen d'Entreprise
EFF	Réseau Ferrés de France
EHPAD	Etablissement d'Hébergement pour Personnes Agées Dépendantes
EMD	Enquête Ménages - Déplacements
EMS	Emplois Métropolitains Supérieurs
ENA	Ecole Nationale d'administration
ENL	Engagement National pour le Logement
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
ESAD	Ecole Supérieure des Arts Décoratifs

Pictogramme ou sigle	Définition
FJT	Foyer pour Jeunes Travailleurs
FNAIM	Fédération NAtionale de l'IMmobilier
Fond IGN	Fond de plan venant de l'Institut Géographique National
FSL	Fond Solidarité Logement
GECT	Groupement Européen de Coopération Territorial
HLM	Habitat à Loyer Modéré
HUS	Hopitaux Universitaires de Strasbourg
IBMC	Institut de Biologie Moléculaire et Cellulaire
IHEE	Institution des Hautes Etudes Européennes
INET	Institut National des Etudes Territoriales
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
ISU	International Space University
LHI	Lutte contre l'Habitat Indigne
MAJIC	Mises A Jour des Informations Cadastrales
MIN	Marché d'Intérêt National
MOLLE (Loi)	(Loi) Mobilisation pour le Logement et la Lutte contre l'Exclusion
OCDE	Organisation de Coopération et de Développement Economique
OMPHALE	Outil Méthodologique de Projection d'Habitants, d'Actifs, de Logements et d'Elèves (INSEE)
ONG	Organisation Non Gouvernementale
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durables
PARSA	Plan d'Action Renforcé à destination des Sans Abri
PAS	Port Autonome de Strasbourg
PDALPD	Plan Départemental d'Action pour le Logement des Personnes Défavorisées
PDH	Plan Départemental pour l'Habitat
PDLJ	Plan Départemental pour le Logement des Jeunes
PDU	Plan de Déplacement Urbain
PEX	Parc des EXpositions
PIB	Produit Intérieur Brut
PIG	Programme d'Intérêt Général
PII	Parc d'Industrie d'Illkirch-Graffenstaden
PLA-I	Prêt Locatif Aidé d'Intégration
PLH	Plan Local pour l'Habitat
PLS	Prêt Locatif Social
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUI	Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
PLUS	Prêt Locatif à Usage Social
PMC	Palais de la Musique et des Congrès

Pictogramme ou sigle	Définition
PNRQAD	Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés
PNTHD	Programme National Très Haut Débit
POS	Plan d'Occupation des Sols
PPPI	Parc Privé Potentiellement Indigne
PSMV	Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur
R(G)P	Recensement (Général) de la Population
RR	Recensement Rénové
RSCE	Réseaux et Services de Communications Electronique
SAU	Surface Agricole Utile
SCoTAN	Schéma de Cohérence Territorial d'Alsace du Nord
SCoTERS	Schéma de Cohérence Territorial de la Région de Strasbourg
SDTAN	Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique
SPPT	Service de Prospective et de Planification Territoriale
SRA	Service Régional de l'Archéologie
SRU (loi)	(Loi) de Solidarité et Renouvellement Urbains
SUC	Strasbourg Université Club
TAPS	Théâtre Actuel et Public de Strasbourg
TC	Transport en commun
TER	Train Express Régional
THPE	Très Haute Performance Energétique
TIC	Technologie de l'Information et de la Communication
TNS	Théâtre National de Strasbourg
TSPO	Transport en Site Propre de l'Ouest strasbourgeois
UDS	Université de Strasbourg
UFR	Unité de Formation et de Recherche
UNEDIC	Union Nationale pour l'Emploi et le Commerce
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
URHAJ	Union Régionale pour l'Habitat des Jeunes
VLIO	Voie de Liaison Intercommunale Ouest
ZA	Zone d'activités
ZAC	Zone d'Activité Commerciale ou Zone d'Aménagement Concerté
ZCN	Zone Commerciale Nord
ZE	Zone d'Emploi
ZE	Zone Economique
ZI	Zone Industrielle
ZUS	Zones Urbaines Sensibles



TABLE DES MATIÈRES

TABLE DES MATIÈRES

A- GENESE DU TERRITOIRE 1

I. SOCLE PHYSIQUE ET NATUREL 3

1. Une présence humaine très ancienne dans la vallée du Rhin 3

1.1. D'Argentorate à Argentoratum..... 3

1.2. La naissance et l'essor d'Argentoratum..... 4

2. Les grandes lignes de force du territoire..... 5

2.1. La géographie influence l'histoire 5

2.2. Argentoratum : une importante ville d'échanges qui tire profit de sa situation géographique et de son milieu physique 6

2.3. Le développement des villages en lien avec leur environnement physique et humain 9

Eléments de synthèse : « Socle Physique et naturel » Enjeux 14

II. HISTORIQUE DU DÉVELOPPEMENT URBAIN 15

1. Période avant 1800 : des premiers établissements à la fin du Moyen-Age 15

2. Période de 1800 à 1870 : le Second Empire marqué par la Révolution Industrielle 18

3. Période de 1870 à 1945 : la période allemande et l'entre-deux-guerres 21

4. Période de 1945 à 1975 : la période d'après-guerre et de la reconstruction ... 28

5. Période de 1975 à nos jours : la période contemporaine..... 31

Eléments de synthèse : « Historique du développement urbain » Enjeux 32

III. PAYSAGE URBAIN, ESPACES PUBLICS ET FORMES URBAINES 33

1. Paysage urbain et ambiance urbaine..... 33

1.1. Eléments du grand paysage et silhouette urbaine 33

1.2. Les entrées de ville, composante majeure du paysage urbain de l'agglomération 37

1.2.1. Une fragmentation fonctionnelle de la ville 37

1.2.2. Urbaniser les franges de la ville : un processus au gré des opportunités..... 37

1.2.3. Des vitrines de l'agglomération à échelles multiples..... 38

1.2.4. Un enjeu ciblé par le SCOTERS..... 39

1.2.5. Les secteurs aujourd'hui constitutifs des « entrées de ville » de l'agglomération..... 40

1.2.6. Quelle prise en compte des entrées de ville dans le PLU ?..... 40

1.3. Continuités et ruptures dans la ville..... 41

1.3.1. Le patrimoine urbain, un levier de valorisation des quartiers et des territoires..... 41

1.3.2. Le tramway, une opportunité pour requalifier l'espace public 42

2. Les espaces publics et la nature en ville 43

2.1. Les espaces publics, lieux de centralité 43

2.2. Des centralités en perte de vitesse, des centralités émergentes 44

2.3. Les espaces publics, lieux de promenade, de circulation et de loisirs 45

2.3.1. Les espaces de nature en ville ... 45
2.3.2. Les parcs et jardins ... 46
2.3.3. Des espaces végétalisés abondants mais mal articulés à l'urbain ... 46

3. Typomorphologie : la diversité des formes urbaines, une richesse pour la ville ... 47

3.1. Les tissus mixtes à dominante d'habitat ... 50
3.1.1. Type 1 : Centre ancien d'origine rurale ... 50
3.1.2. Type 2 : Bâti d'origine rurale ... 51
3.1.3. Type 3 : Centre d'origine médiévale ... 52
3.1.4. Type 4 : Tissu urbain formé d'îlots fermés ... 53
3.1.5. Type 5 : Tissu urbain formé d'îlots semi-fermés ... 54
3.1.6. Type 6 : Tissu de faubourg ... 55
3.2. Les tissus d'habitat résidentiel et individuel ... 56
3.2.1. Type 7 : Ensemble organisé de villas ... 56
3.2.2. Type 8 : Ensemble dense de pavillons ... 57
3.2.3. Type 9 : Ensemble organisé de maisons individuelles généralement sous forme d'opérations d'aménagement d'ensemble ... 58
3.2.4. Type 10 : Ensemble de maisons jumelées ... 59
3.2.5. Type 11 : Ensemble de maisons en bande ... 60
3.2.6. Type 12 : Tissu diffus ... 61
3.3. Les tissus d'habitat résidentiel et collectif ... 62
3.3.1. Type 13 : Grands ensembles ... 62
3.3.2. Type 14 : Ensemble d'immeubles collectifs ... 63
3.4. Les tissus à dominante d'activité et/ou d'équipement ... 64
3.4.1. Type 15 : Tissu artisanal, industriel ancien ... 64
3.4.2. Type 16 : Ensemble de bâtiments d'activité ... 65
3.4.3. Type 17 : Tissu d'immeubles de type bureau ... 66
3.4.4. Type 18 : Tissu d'équipement(s) public(s) et/ou collectif(s) ... 67

Eléments de synthèse : « Paysage urbain, espaces publics et formes urbaines » Enjeux ... 70

IV. PATRIMOINE ARCHITECTURAL ET URBAIN ... 71

1. Strasbourg et ses quartiers ... 72

1.1. Ville ancienne, Neustadt et Neudorf : les quartiers centraux ... 72
1.1.1. La Neustadt, un nouveau visage de la ville ... 73
1.1.2. Le Neudorf, urbanisation spontanée et ville planifiée ... 74
1.1.3. Les extensions « modernes » dans les quartiers centraux ... 76
1.2. La ceinture verte, support d'un patrimoine intéressant ... 77
1.3. Les quartiers de Strasbourg au-delà du centre ... 78
1.3.1. Au Sud le Neuhof et la Meinau, un patrimoine peu valorisé ... 78
1.3.2. Au Nord : la Robertsau ... 82
1.3.3. Le port, l'existence d'un patrimoine au bord des bassins ... 83
1.3.4. Les quartiers Ouest : voie romaine et voies ferrées ... 84

2. Les outils de sauvegarde et mise en valeur ... 89

2.1. La Grande Île de Strasbourg labellisée patrimoine mondial de l'UNESCO ... 89
2.2. Le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur de Strasbourg au centre d'un territoire plus vaste et riche en patrimoine ... 90
2.2.1. Les objectifs de la révision du PSMV ... 90
2.3. Les Monuments historiques inscrits ou classés ... 92
2.3.1. Les niveaux de protection ... 92
2.3.2. Impact d'un bâtiment classé sur l'environnement proche ... 92
2.4. Le patrimoine archéologique et historique ... 94

2.5. Le patrimoine et les paysages urbains : l'inventaire en cours 96
2.5.1. Identification du patrimoine des quartiers strasbourgeois 96
2.5.2. Investigations patrimoniales sur les autres communes de l'Eurométropole hors Strasbourg 99
2.5.3. Quelle prise en compte du patrimoine dans le PLU intercommunal ? 99
2.5.4. Les inventaires du patrimoine urbain 99

Eléments de synthèse : « Patrimoine architectural et urbain » Enjeux 101

V. FORCES ET FAIBLESSES DU TERRITOIRE « GENÈSE DU TERRITOIRE » 103

B- EVOLUTIONS SOCIO-ÉCONOMIQUES DU TERRITOIRE : PRÉVISIONS ET BESOINS 105

I. ÉVOLUTIONS DÉMOGRAPHIQUES 107
1. Évolutions démographiques récentes 107
1.1. Un infléchissement récent des dynamiques démographiques 107
1.2. Le solde naturel : moteur de la croissance démographique 109
1.3. Des évolutions en retrait par rapport aux grandes agglomérations 111
2. Des transformations importantes dans la structure des ménages 112
3. Une population plutôt jeune... 114
4. ... Mais qui vieillit 116

Eléments de synthèse : « Evolutions démographiques » Enjeux 118

II. LE PARC DE LOGEMENTS : CARACTÉRISTIQUES, FONCTIONNEMENT ET BESOINS 119
1. Un accroissement régulier du parc de logements 119
1.1. Une progression différenciée du nombre de logements 119
1.2. Une évolution des résidences principales en cohérence 121
1.3. Un taux de vacance permettant la fluidité du marché immobilier 122
1.4. Prédominance des appartements, surtout à Strasbourg 123
1.5. Les petits logements concentrés dans les grandes communes 124
1.6. Un parc de logements plutôt ancien 124
1.7. Un tiers des ménages propriétaires de leur logement 125
1.8. Une forte mobilité résidentielle des ménages avec des disparités sur le territoire ... 126
1.9. L'habitat indigne 127
1.9.1. La lutte contre l'habitat indigne 128
1.9.2. Le potentiel de logements indignes : un indicateur de risque 131
1.10. La réhabilitation des copropriétés 133
2. Le marché immobilier 134
2.1. Un retard de production à rattraper 134
2.2. Un renchérissement général des prix, qui se stabilisent à un niveau élevé 139
2.3. Un accès au logement de plus en plus difficile 141
2.4. Un parc social qui parait insuffisant... 143
2.4.1. ... au regard de la loi 143
2.4.2. ... mais surtout au regard des importants besoins en logements sociaux 144
2.4.3. Un ménage sur quatre en grande difficulté 146

3. Les éléments de contexte et les réponses apportées aux besoins spécifiques des populations les plus fragiles 148
3.1. L'hébergement d'urgence 148
3.2. Les besoins des personnes âgées 154
3.3. Les besoins des personnes handicapées 157
3.4. Les besoins des jeunes adultes 160
3.4.1. Les étudiants 160
3.4.2. Les besoins des jeunes actifs 161
3.5. Le logement des gens du voyage 163
3.5.1. Définition 163
3.5.2. Le Schéma départemental d'accueil des gens du voyage du Bas-Rhin 2011-2017 (SDAGV) 163
3.5.3. Evolution du mode de vie des voyageurs 163

Eléments de synthèse : « Besoins en logements » Enjeux 167

III. LE CONTEXTE ÉCONOMIQUE 169

1. Un développement économique à conforter 169
1.1. Des comparaisons nationales dont les evolutions sont moins favorables au cours de la dernière décennie 169
1.2. Une feuille de route : Strasbourg Eco 2030 175

2. Le marché du travail dans l'EUROMETROPOLE de strasbourg 176
2.1. L'emploi total 177
2.1.1. L'Eurométropole de Strasbourg : un poids majeur dans l'emploi du département qui reste stable 177
2.1.2. Une nouvelle répartition des emplois au sein de l'Eurométropole de Strasbourg 178
2.2. L'emploi salarié privé 180
2.2.1. Une légère augmentation de l'emploi salarié privé sur 6 ans 180
2.2.2. Une tendance qui masque des fluctuations et des situations contrastées selon les territoires et les secteurs d'activités 181
2.3. Les actifs 184
2.3.1. Un nombre d'actifs qui reste quasiment stable mais dont la structure évolue 184
2.3.2. Davantage d'emplois que d'actifs notamment à Strasbourg 186
2.3.3. Un taux de chômage plus important que dans le reste du département 187

3. Le tissu économique 188
3.1. Un tissu économique en mutation dominé par le tertiaire et les petits établissements 188
3.2. Un tissu également caractérisé par une diversité importante et la présence de grands établissements 189
3.3. Une perte d'établissements liée aux transferts dans l'Eurométropole de Strasbourg 192
3.3.1. Une augmentation du nombre des transferts 192
3.3.2. Un déficit qui tend à s'accroître principalement à cause de Strasbourg 194
3.4. Zoom par grands secteurs d'activités 197
3.4.1. L'agriculture 197
3.4.2. L'industrie, la construction et les transports 200
3.4.3. Le commerce et l'hôtellerie-restauration 205
3.4.4. Les services 207
3.4.5. L'artisanat 209

4. L'accueil des activités 210
4.1. Zones d'activités et tissu urbain diffus 210
4.1.1. 3 400 hectares de zones d'activités 210
4.1.2. Les établissements et les emplois 212
4.1.3. Le tissu urbain diffus 214
4.2. Les disponibilités foncières et les sites en projet 215
4.2.1. Des disponibilités foncières faibles 215
4.2.2. Une vingtaine de projets à l'étude 215
4.2.3. Le SCOTERS : un Document Cadre à prendre en compte dans la stratégie d'implantation des zones d'activités 215
4.3. L'immobilier d'entreprises 217
4.3.1. Le marché des bureaux 217
4.3.2. La production de locaux d'activités 218

Eléments de synthèse : « L'économie » Enjeux 222

IV. EVOLUTION DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE 223
1. Eléments de méthode 223
2. Analyse de La consommation foncière 225
2.1. Une consommation foncière globale en recul les dernières années 225
2.2. L'essentiel de la consommation foncière s'est fait par extensions 226
2.3. La part des activités dans la consommation etait majoritaire et elle baisse 227
2.4. Une consommation foncière en extension tournée vers l'habitat 228
2.5. Les densités générées par l'urbanisation nouvelle 229
2.5.1. Une densité décroît du centre vers la périphérie 229
2.5.2. Les mutations du tissu assurent plus de la moitié de la production des logements dans l'Eurométropole 230

Eléments de synthèse : « Evolution de la consommation foncière » Enjeux 232

V. POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DANS LE TISSU URBAIN 233
1. Les espaces non bâtis 234
1.1. Les grands secteurs non bâtis 234
1.2. Les coeurs d'îlots 235
1.2.1. Définition du concept 235
1.2.2. Les principaux coeurs d'îlots dans l'Eurométropole de Strasbourg 236
1.3. Espaces résiduels et non bâtis 236
2. Les secteurs de renouvellement urbain 238
2.1. Les friches urbaines 238
2.2. Sites potentiellement mutables 239
2.3. La mutation des tissus constitués 241
3. Les principaux projets d'agglomération 245
3.1. Les Deux Rives 245
3.2. Le projet Wacken Europe 247
3.3. Le quartier du Baggersee 247
3.4. La requalification de la Zone Commerciale Nord 248
3.5. Le projet de rénovation des Halles 249
3.6. L'éco-quartier Brasserie Cronenbourg 249
3.7. L'éco-quartier Adelshoffen, Schiltigheim 250
3.8. L'éco-quartier Les Tanneries, Lingolsheim 250
3.9. Les Rives du Bohrie 250

3.10. Le quartier Jean Monnet 251
3.11. Porte Ouest de l'agglomération 252

Eléments de synthèse : « Potentiel de développement dans le tissu urbain » Enjeux 254

VI. FORCES ET FAIBLESSES DU TERRITOIRE« EVOLUTIONS SOCIO-ÉCONOMIQUES DU TERRITOIRE 257

C- FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE 263

I. ORGANISATION DES GRANDS PÔLES ATTRACTIFS 265

1. Les équipements 265

1.1. Les équipements métropolitains, de rayonnement national et international 265
1.1.1. Les équipements européens : une aura rayonnante sur l'ensemble de l'Eurométropole 265
1.1.2. L'enseignement supérieur : un large panel de disciplines 268
1.1.3. Les équipements métropolitains culturels, évènementiels et de spectacle 271
1.1.4. Les équipements métropolitains de sports et de loisirs 273
1.2. Les équipements d'agglomération, de rayonnement régional ou départemental 274
1.2.1. L'enseignement secondaire : les collèges 274
1.2.2. Équipements de santé et de solidarité hôpitaux et cliniques 278
1.2.3. Les équipements culturels 280
1.2.4. Les équipements sportifs d'agglomération 284
1.2.5. Les parcs urbains et plans d'eau publics : des équipements aux multiples enjeux 286
1.3. Les équipements de proximité, rayonnement à la commune ou au quartier 288
1.3.1. L'enseignement primaire et maternelle 288
1.3.2. L'offre médicale de proximité inégalement répartie sur l'agglomération 288
1.3.3. La petite enfance : un rééquilibrage spatial de l'offre nécessaire 290
1.3.4. Des structures d'accueil pour les personnes âgées à étoffer 292
1.3.5. Equipements sociaux : l'aide sociale concentrée sur le coeur strasbourgeois 296
1.3.6. Les équipement socio-culturels 297
1.3.7. Équipements de proximité de sport et de loisirs 297

2. L'armature commerciale 299

2.1. L'offre commerciale dans le SCOTERS 299
2.1.1. La typologie des pôles commerciaux avec 5 grands types de polarités 299
2.1.2. Une armature commerciale équilibrée 302
2.2. L'offre commerciale dans l'Eurométropole de Strasbourg : une offre attractive 304
2.2.1. Les principaux pôles commerciaux 304
2.2.2. Un relatif sous-équipement en commerce de proximité 307

Eléments de synthèse : « Organisation des grands pôles attractifs » Enjeux .. 309

II. ORGANISATION DES TRANSPORTS 311

1. Les modes actifs : les composantes pour vivre à l'échelle des proximités .. 313

1.1. Une offre permettant de réaliser de nombreux déplacements dans la proximité 313
1.2. Des pratiques de vie inscrites dans la proximité mais avec un usage du vélo qui reste réduit 317

2. Les modes motorisés : des performances inégales selon les modes et les territoires 320
2.1. Se déplacer en transports en commun… efficace dans la première couronne..... 320
2.2. Se déplacer en voiture... encore la règle..... 326
2.3. Le stationnement et l'intermodalité..... 329
2.3.1. Le stationnement automobile 329

Eléments de synthèse : « Organisation des transports » Enjeux 336

3. Organisation logistique de l'agglomération et transport de marchandises.. 337
3.1. Une agglomération largement spécialisée et sectorisée..... 337
3.1.1. Un fonctionnement économique de l'agglomération qui façonne le territoire et organise les flux 337
3.1.2. La desserte du centre-ville, stratégique mais complexe 339
3.1.3. Le port, principale plate-forme logistique de l'Eurométropole de Strasbourg 340
3.1.4. Le Marché d'Intérêt National (MIN) de Strasbourg, un important potentiel multi-modal 341
3.1.5. Des surfaces commerciales périphériques qui impactent surtout les flux de visiteurs 342
3.2. Le transport de marchandises, une problématique à intégrer davantage dans les politiques publiques à l'avenir ?..... 342
3.2.1. Une prise en compte progressive du transport de marchandises dans les documents de planification..... 342
3.2.2. La desserte poids-lourds de l'agglomération : une approche en rangs dispersés 343

Eléments de synthèse : « Organisation logistique de l'agglomération et des transports de marchandises » Enjeux 345

III. ARTICULATION AVEC LES TERRITOIRES D'ÉCHELLE SUPÉRIEURE . . . 347

1. Rôle de l'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG comme moteur démographique régional 347

Eléments de synthèse : « Rôle de l'Eurométropole de Strasbourg comme moteur démographique régional » Enjeux 350

2. L'Eurométropole de strasbourg : un espace fortement connecté avec les territoires extérieurs 351
2.1. Des échanges nombreux entre l'eurométropole de strasbourg et le reste du Département et de la Région 351
2.1.1. Une métropole qui dépasse largement les frontières de l'Eurométropole de Strasbourg..... 351
2.1.2. Des échanges entre l'Eurométropole de Strasbourg et les territoires alentours qui profitent d'une offre de transport développée..... 361
2.2. Grande accessibilité : Strasbourg, carrefour de l'Europe..... 364
2.2.1. Le réseau ferroviaire à grande vitesse et la gare TGV de Strabourg..... 364
2.2.2. L'aéroport international de Strasbourg-Entzheim..... 365
2.2.3. Le Rhin, porte d'entrée sur l'Europe et le monde pour les marchandises 366
2.2.4. Le réseau autoroutier..... 366

Eléments de synthèse : « L'Eurométropole, un espace fortement connecté avec les territoires extérieurs » Enjeux 368

3. L'Eurométropole de Strasbourg au sein de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau 369
3.1. Ambitions de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau 369
3.2. Deux entités contrastées au sein de l'Eurodistrict 370
3.2.1. Sur la rive gauche du Rhin : un territoire fortement métropolisé 370
3.2.2. Une structure économique riche et diversifiée et un potentiel de formation et de recherche important 371
3.2.3. ... mais de forts contrastes territoriaux 372
4. Région transfrontalière du Rhin Supérieur 375
4.1. Le Rhin Supérieur : un espace transfrontalier riche d'atouts et de potentialités 375
4.1.1. Une organisation territoriale polycentrique 375
4.1.2. Un tissu économique dynamique, diversifié, internationalisé et à forts potentiels 375
4.1.3. Une région du savoir et un fort potentiel en termes de recherche et d'innovation 375
4.1.4. Une région dotée d'une infrastructure bien développée pour tous les types de transports 376
4.1.5. Un patrimoine naturel et environnemental remarquable 376
4.1.6. Une offre culturelle et touristique dense et diversifiée 376
4.2. Un territoire pionnier dans le domaine de la coopération transfrontalière 376
4.2.1. La coopération transfrontalière institutionnelle 376
4.2.2. Autres structures de coopération transfrontalière 380
4.3. La métropole strasbourgeoise 381
4.3.1. Un centre supérieur rhénan 381
4.3.2. Le pôle métropolitain Strasbourg- Mulhouse 383
4.4. Prescriptions préconisées par la planification fédérale allemande et régionale du Bade-Wurtemberg pour intégrer le territoire du pays voisin 384
4.4.1. Dispositions préconisées dans le Plan de développement du Bade-Wurtemberg 2002 (Landesentwicklungsplan - LEP 2002) pour intégrer le territoire du pays voisin 385
4.4.2. Dispositions préconisées dans le Regionalplan (plan régional) Suedlicher Oberrhein 387
4.4.3. Dispositions préconisées pour des projets ayant des incidences notables sur l'environnement du pays voisin au sein du Rhin supérieur 389
4.4.4. Orientations et projets pour un aménagement commun du territoire transfrontalier .. 395

Eléments de synthèse : « L'Eurométropole de Strasbourg au sein de l'Euro-district Strasbourg - Ortenau» « Région transfrontalière du Rhin supérieur » Enjeux 397

IV. FORCES ET FAIBLESSES DU TERRITOIRE « FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE » 399

D- LES ATOUTS MÉTROPOLITAINS DU TERRITOIRE 403

I. ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, RECHERCHE ET INNOVATION 405
1. L'Université de Strasbourg (Unistra) : un des atouts majeurs de l'agglomération 405
1.1. Des atouts importants 406
1.2. Un positionnement correct dans les classements internationaux 407
2. D'autres formations supérieures de haut niveau 408
3. Une recherche de renommée internationale 409
4. La présence de nombreux acteurs de l'innovation 410

II. UNE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE. 411

1. Des filières économiques d'excellence 411

1.1. Des filières économiques traditionnelles et une dynamique entrepreneuriale forte . 411

1.2. Quatre secteurs clés pour construire le développement économique de l'Eurométropole 411

1.2.1. Les technologies médicales et thérapies nouvelles 412

1.2.2. Les mobilités innovantes et multimodales 412

1.2.3. Le tertiaire supérieur international 413

1.2.4. Les activités créatives et l'audiovisuel 413

1.3. Les nouvelles filières économiques stratégiques de l'Eurométropole de Strasbourg 414

1.3.1. Économie verte 414

1.3.2. Économie numérique (cf. partie D-IV. Le développement du numérique / 2. Economie numérique) 415

1.3.3. Économie sociale et solidaire 419

1.4. Actualisation de la stratégie économique de l'Eurométropole 420

1.5. 5 pôles de compétitivité 421

1.5.1. Alsace Biovalley 421

1.5.2. Pôle Véhicule du Futur 421

1.5.3. Pôle Fibres 422

1.5.4. Alsace Energivie 422

1.5.5. Hydreos 422

1.6. Des pôles structurés 423

2. Le marketing territorial 424

2.1. Strasbourg the Europtimist 424

2.2. Marque Alsace 424

III. TOURISME, PATRIMOINE ET CULTURE : ÉLÉMENTS D'ATTRACTIVITÉ . 425

1. Le Tourisme 425

1.1. Le tourisme en Alsace 425

1.1.1. Une hausse générale de la fréquentation en 2013 425

1.1.2. L'image de l'Alsace : une région de traditions 426

1.2. Le tourisme dans l'agglomération strasbourgeoise 426

1.2.1. Un secteur économique central 426

1.2.2. Une offre d'hébergement dense et diversifiée 427

1.2.3. Un tourisme urbain 431

1.2.4. Un tourisme d'affaires 432

2. Un patrimoine riche et diversifié 434

2.1. Un patrimoine historique et architectural 434

2.2. Un patrimoine institutionnel 434

2.2.1. Strasbourg, capitale européenne 434

2.2.2. Un impact économique important 435

3. Une offre culturelle et de loisirs de qualité 436

3.1. Théâtres et salles de spectacle 436

3.2. Musique 436

3.3. Cinémas 437

3.4. Evénements culturels 437

3.5. Musées et autres espaces de découverte 438

4. Classements 2013-2014 440

Eléments de synthèse : « Les atouts métropolitains du territoire » Enjeux 444

IV. L'AMÉNAGEMENT NUMÉRIQUE DU TERRITOIRE 445

1. Réseaux numériques et territoires : contexte général 445

2. Les réseaux de communication électronique : contexte local 446

2.1. Strasbourg : une situation stratégique au coeur du réseau de télécommunications électroniques européen 446

2.2. État des lieux du déploiement THD fixe sur l'Eurométropole de Strasbourg..... 446

3. La collectivité : un acteur stratégique dans l'organisation du déploiement du Très Haut Débit sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg 448

3.1. Le positionnement de la collectivité dans la stratégie d'aménagement numérique.. 448

3.2. Les enjeux du THD pour le territoire de l'eurométropole..... 449

3.2.1. Le développement économique et le rayonnement métropolitain..... 449

3.2.2. La cohésion sociale..... 449

3.2.3. La mobilité et les échanges..... 449

3.2.4. L'émergence de services innovants..... 449

3.2.5. L'attractivité résidentielle..... 449

Elément de synthèse : « L'aménagement numérique du territoire » Enjeux 450

V. FORCES ET FAIBLESSES DU TERRITOIRE « LES ATOUTS MÉTROPOLITAINS DU TERRITOIRE » 451

GLOSSAIRE DES PICTOGRAMMES ET SIGLES 453

TABLE DES MATIÈRES 459