

PLU

plan local d'urbanisme

2. PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES

DOSSIER APPROUVÉ
27 SEPTEMBRE 2019

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

Table des matières

PRÉAMBULE 1

Les fondements du projet de territoire pour l'Eurométropole de Strasbourg à l'horizon 2030 3

Le contexte 3
Un lien fort avec le SCOTERS 4
Des éléments de constats qui questionnent... 5
... et des enjeux qui en découlent 6

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES 9

1. Les orientations générales du projet d'aménagement et de développement durables 11
1.1. Une métropole attractive, d'influence européenne et rhénane 13
1.2. Une métropole des proximités 17
1.3. Une métropole durable 20

2. L'organisation de l'espace 27
2.1. Les politiques d'aménagement, d'équipement et d'urbanisme 27
2.2. La protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques 33
2.3. La maîtrise des risques, pollutions et nuisances 37

3. Les orientations thématiques 39
3.1. Le développement économique et l'équipement commercial 39
3.2. La politique d'habitat 47
3.3. Les politiques de transport et de déplacements 49
3.4. Le développement des communications numériques 51
3.5. La politique en matière de loisirs 53

4. Les objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain 55



Préambule

Les fondements du projet de territoire pour l'Eurométropole de Strasbourg à l'horizon 2030

Le contexte

Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) a été prescrit par le Conseil de la Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) le 27 mai 2011, suite à la Loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement national pour l'environnement dite "Grenelle 2".

Par ailleurs, la CUS compétente en matière de Programme Local de l'Habitat (PLH) et de Plan de Déplacements Urbains (PDU), en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, a décidé d'élaborer un document couvrant l'ensemble de son territoire, conformément à la loi, et qui intègre le PLH et le PDU au moyen des outils que sont les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) et le programme d'orientations et d'actions (POA).

La CUS s'est également engagée dans l'élaboration et la mise en œuvre de nombreux autres documents et réflexions stratégiques :

- Le schéma directeur des transports collectifs à l'horizon 2025 ;
- Le Plan Climat Territorial ;
- La démarche Ecocités, Strasbourg-Kehl, Métropole des Deux Rives ;
- Strasbourg Eco 2020 ;
- Une réflexion engagée sur un projet environnemental de trames écologiques ;
- Une stratégie en termes de santé publique ;
- La mise en œuvre d'une politique agricole volontariste en lien avec les partenaires de la profession ;
- Une stratégie en termes de politique temporelle pour réduire les décalages entre l'évolution des modes de vies, des nouveaux rythmes de vie et les politiques publiques.

En 2009/2010, la CUS s'est aussi engagée dans un travail de concertation avec les élus, avec la volonté d'aboutir à une co-construction associant l'ensemble des maires de l'agglomération, dans le cadre de réunions territoriales, d'une réflexion sur le devenir de la CUS à l'horizon 2025/2030. Ces travaux, traduits par les "Schémas de Développement Locaux", ont abouti, sur la base des propositions des élus, à un premier essai de projet de territoire et de Schéma de Développement Métropolitain.

C'est donc dans ce contexte déjà riche en réflexions, alors même que de nombreux PLU communaux étaient en cours d'élaboration, que le Conseil de la Communauté urbaine a décidé de prescrire l'élaboration du PLU intercommunal ; ce document permet de renforcer la portée des documents stratégiques de développement déjà engagés et de définir un projet partagé de développement pour la CUS à l'horizon 2030.

Suite à la loi de réforme territoriale du 27 janvier 2014, qui prévoit que les plus grandes agglomérations françaises passent du statut de Communauté urbaine au statut de Métropole, le PLUi de la Communauté Urbaine de Strasbourg devient au 1er janvier 2015 le PLU de l'Eurométropole de Strasbourg.

Au 1er janvier 2017, le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg s'est agrandi de cinq nouvelles communes issues de la Communauté de Communes les Châteaux : Achenheim, Breuschwickersheim, Hangenbieten, Kolbsheim et Osthoffen. Suite à cette évolution territoriale, le PLU de l'Eurométropole de Strasbourg, approuvé le 16 décembre 2016, est révisé, par délibération du 3 mars 2017, de manière à couvrir l'ensemble du territoire.

Un lien fort avec le SCOTERS

Le PLU métropolitain doit être compatible avec les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg (SCOTERS), approuvé en juin 2006, évalué en juin 2012 (les résultats du bilan ont conduit au maintien des objectifs du SCOTERS), notamment celles qui concernent directement l'Eurométropole de Strasbourg :

- Développer la métropole strasbourgeoise, cœur de la nouvelle Europe, notamment l'axe parc de l'Etoile-Kehl, destiné à accueillir des activités métropolitaines et conforter les sites de développement métropolitain (Parc d'innovation, Espace européen de l'entreprise, accueil de grands évènements à Eckbolsheim) ;
- Structurer l'espace métropolitain en développant les différents pôles urbains mais aussi en développant de nouveaux secteurs de services et d'emplois (en lien avec des pôles d'échange multimodaux) ;
- Assurer une gestion économe de l'espace en respectant notamment des objectifs chiffrés de consommation foncière ;
- Développer une stratégie d'implantation des activités pour créer des emplois et favoriser une offre commerciale équilibrée ;
- Développer un habitat diversifié, répondant aux besoins de la population. Quantitativement, en produisant environ 2 700 logements dans la CUS dont 900 logements par an à Strasbourg et qualitativement, en augmentant l'offre en habitat intermédiaire ;
- Mieux répartir le logement aidé ;
- Développer l'urbanisation à dominante d'habitat dans les secteurs desservis par les transports en commun et promouvoir la desserte par ceux-ci en maillant le réseau et en favorisant l'intermodalité ;
- Favoriser le renouvellement urbain et veiller à la qualité des aménagements ;
- Protéger ou préserver les sites naturels pour leur valeur intrinsèque, maintenir ou créer des corridors écologiques, des zones naturelles "tampon" et préserver les espèces patrimoniales menacées ;
- Préserver le fonctionnement écologique des cours d'eau et intégrer la préservation des zones inondables dans le développement urbain ;

- Préserver les espaces agricoles, notamment les terres les plus fertiles et intégrer la dimension économique de cette activité ;
- Préserver également certains espaces urbains remarquables comme ceux compris dans le périmètre du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur de Strasbourg mais aussi, plus généralement, ceux représentatifs d'une urbanisation traditionnelle ;
- Garantir la qualité paysagère et du bâti des entrées de ville et préserver les éléments majeurs du paysage ;
- Prévenir les risques naturels (dans la construction des infrastructures de transports, dans l'aménagement des zones inondables en milieu urbanisé et dans les secteurs touchés par les mouvements de terrain), les risques technologiques et les risques pour la santé publique (la qualité de l'eau, celle de l'air, les nuisances sonores et le traitement des déchets).

Le SCOTERS liste également les grands projets d'équipements et de services nécessaires à la mise en œuvre de celui-ci, dont bon nombre concerne l'agglomération strasbourgeoise.

L'élaboration du PLU métropolitain s'inscrit en outre dans le même temps que certaines évolutions du SCOTERS. Celui-ci a notamment lancé des réflexions pour élaborer un volet traitant de l'aménagement commercial. Ces éléments sont pris en compte dans le PLU.

Le SCOTERS précise (dans le cadre de sa modification n°2) les conditions de consommation foncière, notamment la production des nouveaux logements dans l'Eurométropole de Strasbourg, qui doivent être localisés dans l'enveloppe urbaine dans une proportion de l'ordre de 60 %.

Des éléments de constats qui questionnent...

Le bilan du développement de la métropole strasbourgeoise et de l'Alsace, avec un retour en arrière sur les 30 dernières années et un focus sur les plus proches années, montre :

- Une perte d'attractivité résidentielle de l'Eurométropole de Strasbourg par rapport au reste du Département du Bas-Rhin, qui se fait dans une logique de périurbanisation, principalement au profit de villages voire de bourgs-centres situés en dehors du territoire métropolitain. Cette tendance semble s'inverser sur les toutes dernières années ;
- Une périurbanisation qui conduit à un élargissement de l'aire urbaine strasbourgeoise, à une augmentation des distances de déplacements avec son impact sur l'environnement et à une forte consommation de foncier ;
- Le développement et l'émergence de certaines villes moyennes qui renforcent leur rôle dans l'armature urbaine alsacienne (Sélestat, Haguenau, Molsheim...) ;
- Sociologiquement, les territoires se sont " fonctionnalisés ", notamment avec une séparation des fonctions activités/habitat et " spécialisés " avec, pour l'habitat, des territoires davantage composés de propriétaires de maisons individuelles, de locataires sociaux... ;
- L'agriculture s'est spécialisée, avec une tendance à la monoculture sur de plus grandes superficies ;
- L'économie se tertiarise et les fonctions métropolitaines et tertiaires supérieures de Strasbourg et de l'agglomération (université, institutions internationales...) se renforcent ;
- Le taux de chômage de l'Alsace, antérieurement bas, a rattrapé, depuis les années 2000, celui de la moyenne nationale ; l'Eurométropole connaît un solde migratoire négatif depuis quelques années, signe d'une baisse d'attractivité économique ;

- L'Eurométropole de Strasbourg est l'espace métropolitain le plus cyclable de France, favorisant les déplacements de proximité. Son attractivité est renforcée par un très bon réseau de transports en commun en première couronne (train TER, tram). L'offre de transport est moins performante au-delà, du fait du plus faible potentiel de population et d'emploi sur ces territoires. A une échelle plus large, l'organisation urbaine à l'échelle SCoT/ Département ne répond pas à toute la demande de déplacements domicile-travail.

... et des enjeux qui en découlent

Un certain nombre d'enjeux découle directement de ces constats. Ils concernent l'Eurométropole de Strasbourg, tant pour son propre territoire que pour son bassin de vie et plus largement son territoire d'influence (Département, Région, Eurodistrict et Rhin Supérieur).

C'est pourquoi les enjeux présentés ci-après viennent tout à la fois répondre aux difficultés rencontrées mais aussi permettent de se projeter dans l'avenir, anticiper un développement qui se veut à l'écoute des enjeux globaux de demain et qui prenne en compte des enjeux territoriaux plus complexes.

Un enjeu d'attractivité du territoire : quelle place donne-t-on à l'Eurométropole de Strasbourg et aux communes qui la composent pour répondre au défi de développement métropolitain ? Quelle ambition métropolitaine ?

L'Eurométropole de Strasbourg souhaite assumer son rôle de moteur à l'échelle de son bassin de vie, de l'Alsace, de la Région Grand Est, et également à l'échelle transfrontalière de l'Eurodistrict et du Rhin Supérieur.

Les fonctions métropolitaines sont un secteur clé de développement économique, sur lequel la concurrence territoriale des agglomérations européennes est très forte. L'Eurométropole de Strasbourg doit tenir toute sa place, en contribuant à l'attractivité de ces territoires. Elle doit donc s'inscrire dans une dynamique métropolitaine, visant à renforcer les rôles de capitale régionale, de métropole et de place majeure des institutions européennes, par une attractivité renouvelée (économique et résidentielle). De nouveaux modes de coopération ou de gouvernance pourraient se développer, en prenant exemple sur le pôle métropolitain Strasbourg/Mulhouse.

Son accessibilité internationale devra être confortée.

Un enjeu d'anticipation des alternatives énergétiques et de la place de la nature dans la société : quel potentiel à l'échelle de notre territoire ? Quelle place pour une nature et une agriculture respectées et utiles ?

L'Eurométropole ambitionne un développement intégrant les objectifs de la loi portant Engagement national pour l'environnement (ENE) :

- Maîtriser la consommation foncière ;
- Considérer l'agriculture comme un atout économique (place des filières courtes), écologique et paysager ;
- Préserver les ressources naturelles notamment l'eau, la biodiversité ;
- S'adapter au changement climatique en réduisant les émissions de gaz à effet de serre (GES);
- Assurer la maîtrise de l'énergie pour diminuer la dépendance énergétique du territoire, par la production énergétique à partir de sources renouvelables, et par l'amélioration des performances énergétiques, en s'appuyant notamment sur le Plan Climat Territorial.

Un enjeu de prise en compte de l'évolution des modes de vie, des temps de la vie donc de la ville (vieillissement, emplois, loisirs, culture, habitat)

L'enjeu est de structurer l'organisation temporelle et spatiale des territoires de l'Eurométropole : anticiper le fonctionnement du territoire ainsi que les nouvelles conditions de son développement à l'horizon 2030, en prenant en compte l'évolution des modes de vie, les " temps de la vie " et le profil des usagers de ce territoire.

Un enjeu d'équité sociale, générationnelle et territoriale

Il s'agit de construire un projet de développement basé sur une solidarité de développement au sein de l'Eurométropole de Strasbourg et avec les territoires hors métropole. Ce projet répond aux besoins des prochaines années, notamment par un accès équitable aux services et aux emplois. Il permet également de répondre à des enjeux susceptibles d'évoluer d'ici 2030 et de garantir la préservation des ressources du territoire pour les générations futures.



Le Projet d'aménagement et de développement durables

1. Les orientations générales du projet d'aménagement et de développement durables

L'ambition du projet de territoire : faire de l'agglomération une "Métropole désirable", à taille humaine, solidaire et riche de ses valeurs locales… "Habiter sa commune, son quartier, vivre son agglomération".

La métropole, la ville sont des notions qui concernent l'ensemble du territoire de l'Eurométropole. Chacun vit dans un contexte urbain, qu'il soit dans une petite commune ou dans la ville-centre. Les aspirations sont les mêmes : trouver à se loger, si possible dans un cadre agréable de verdure, de nature et proche de son emploi et des services. C'est la demande courante exprimée. En cela, le"besoin de ville" est partout ; il n'y a plus de dichotomie entre le rural et l'urbain ; l'agriculture, la nature, la biodiversité sont bien des préoccupations urbaines à part entière.

Sur la base des constats et des enjeux identifiés, le projet fixe le cap d'un développement métropolitain porté par trois grandes orientations transversales et liées les unes aux autres :

• Une métropole attractive, d'influence européenne et rhénane

Capitale de la Région Grand Est et forte de son statut européen, la ville de Strasbourg au sein de l'Eurométropole doit, comme toutes les grandes agglomérations, conforter son positionnement métropolitain.

Afin d'asseoir durablement sa place dans les dynamiques territoriales au sein desquelles elle s'inscrit, la métropole strasbourgeoise se doit de renforcer son attractivité économique et résidentielle, d'attirer aussi bien des entreprises que des hommes.

• Une métropole des proximités

Construire une métropole attractive, ouverte sur le monde et qui veuille aussi rester à taille humaine, ne peut se faire sans répondre aux attentes légitimes de ses habitants et de ses visiteurs, dont l'aspiration première est de pouvoir disposer d'un cadre de vie agréable et de qualité.

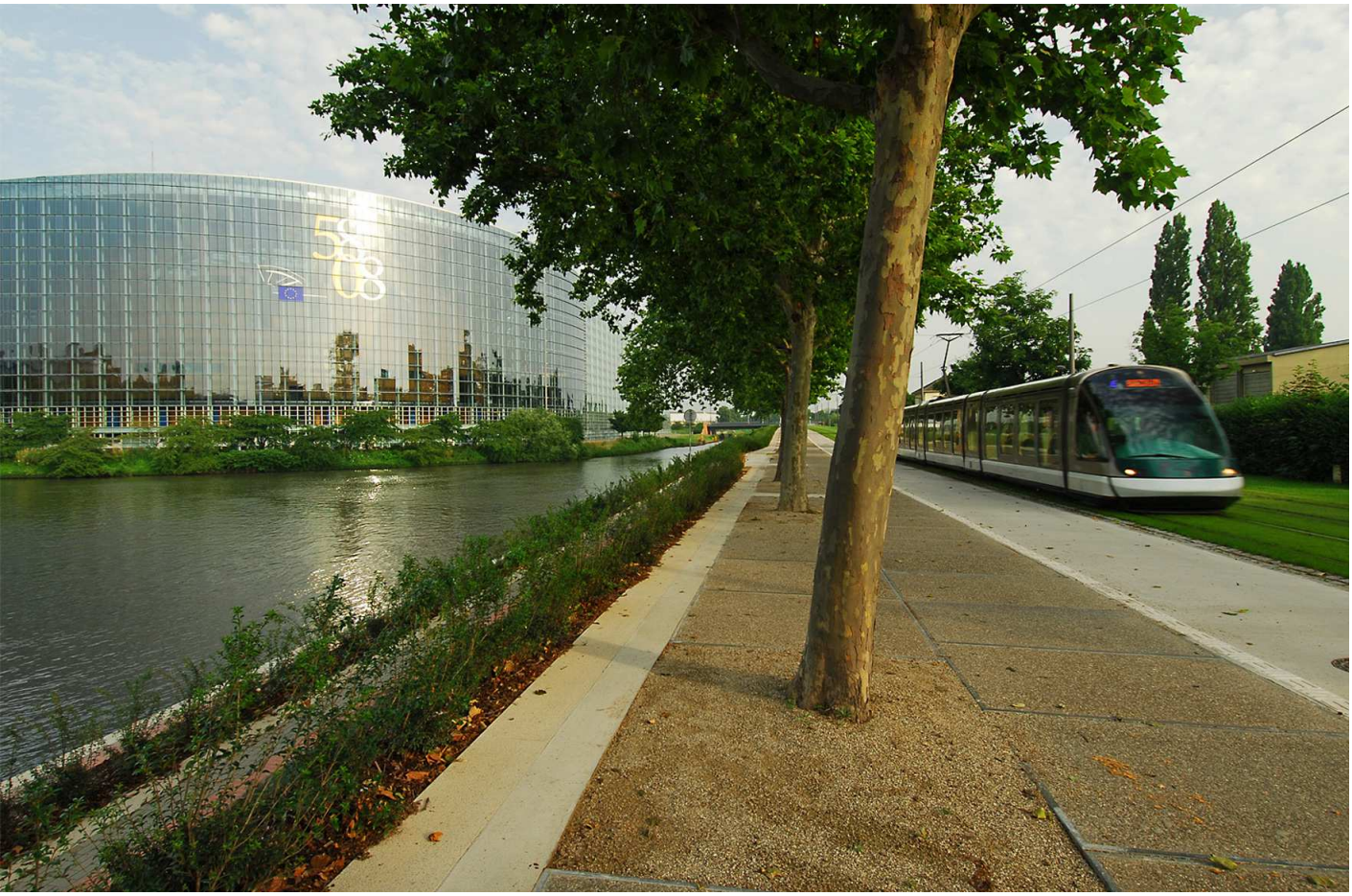
Cette métropole des proximités devra répondre aux besoins de logement, de mobilité, d'accès à l'emploi et de services du quotidien, tout en préservant des espaces de respiration, de nature en ville et des espaces publics de qualité.

• Une métropole durable

Une métropole attractive et des proximités ne peut se concevoir sans la prise en compte et l'intégration des objectifs de développement durable. Ce développement doit en effet répondre aux besoins sociaux, économiques et environnementaux de la métropole strasbourgeoise à l'horizon du PLU, sans compromettre la capacité des générations futures à répondre à leurs propres besoins.

La métropole durable nécessite donc d'anticiper le risque de crise énergétique et de mettre en œuvre la transition énergétique, de prendre en compte l'évolution des modes de vie et de maîtriser la consommation foncière, au bénéfice des espaces agricoles et naturels.

Le projet préfigure ainsi l'Eurométropole strasbourgeoise de 2050, celle des générations futures et des possibles.



1.1. Une métropole attractive, d'influence européenne et rhénane

Renforcer l'attractivité régionale et internationale de l'Eurométropole

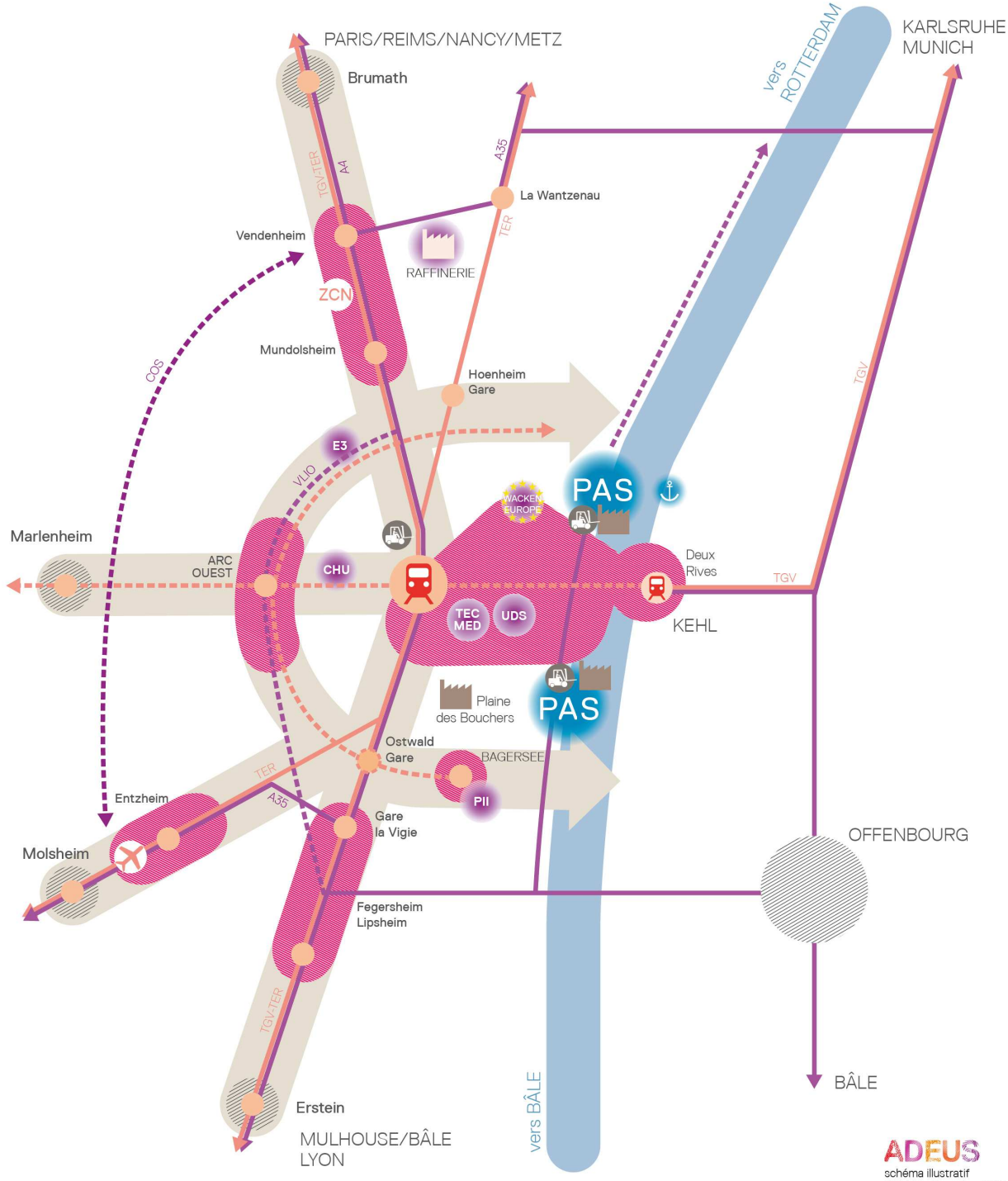
L'Eurométropole de Strasbourg s'est engagée depuis plusieurs années dans un véritable processus refondateur de sa stratégie de développement économique.

La métropole souhaite renforcer son attractivité économique régionale et internationale en prenant appui sur le développement d'activités métropolitaines supérieures, qui sont les moteurs d'une métropole forte et rayonnante, tout en veillant à soutenir l'ensemble de son tissu économique. Dans cette perspective, elle souhaite en particulier valoriser un de ses atouts maîtres, qui réside dans son potentiel universitaire et de recherche. Son ouverture internationale est largement impulsée par la présence des institutions européennes qui entraînent dans leurs sillages d'autres équipements de rang métropolitain (ambassades, consulats, pharmacopée européenne…).

Toutefois, pour faire face à une faible dynamique de création et de renouvellement de l'emploi constatée tant sur le territoire métropolitain que dans l'ensemble de l'Alsace, et ce depuis le début des années 2000, il importe à présent d'améliorer et de donner une nouvelle impulsion à la compétitivité économique du territoire. L'enjeu pour la métropole strasbourgeoise est d'augmenter significativement la création d'emplois dans toutes les composantes de son tissu d'activités d'aujourd'hui, tout en veillant à son adaptabilité pour l'accueil des emplois de demain.

Les feuilles de route stratégiques Strasbourg ECO 2020, puis 2030 ont d'ores et déjà permis d'encourager et soutenir les économies innovantes parmi lesquelles : l'économie verte, l'économie solidaire et sociale, le secteur des technologies médicales et des thérapies nouvelles, les mobilités innovantes, l'économie numérique et les activités créatives.

De par son poids démographique, la métropole strasbourgeoise se positionne comme le premier centre urbain de l'Alsace, lui donnant une responsabilité imposant une croissance économique et démographique à soutenir. En effet, compte tenu du phénomène national de vieillissement de la population, disposer d'un poids démographique consistant est un gage pour conforter l'emploi et pour maintenir les services existants, comme par exemple le réseau de transports en commun qui facilite la mobilité sur le territoire. Une croissance démographique et économique soutenue permet également d'attirer de nouveaux services ou équipements, parfois rares, qui renforceront l'influence de l'Eurométropole de Strasbourg et qui contribueront à valoriser l'ensemble de son territoire.



UNE MÉTROPOLE ÉCONOMIQUE D'INFLUENCE EUROPÉENNE ET RHÉNANE

- **réseau fonctionnel métropolitain** à organiser
- **secteur de développement métropolitain** (cœur de métropole, site et pôle de développement économique et de services) à développer et à mettre en réseau
- **pôle majeur hors Eurométropole de Strasbourg** à mettre en réseau avec l'Eurométropole de Strasbourg
- **site majeur économique métropolitain** à mettre en réseau
- **site majeur industriel** à conforter ou à développer
- **gare nationale, régionale, pôle intermodal**
- **aéroport** rayonnement à conforter
- **pôle d'échanges de marchandises métropolitain MIN/PAS**
- **rayonnement portuaire** à conforter
- **rayonnement des institutions européennes** à assurer
- **réseau TCSP interurbain et de couronne existant** à compléter
- **réseau routier structurant existant** à compléter
- **réseau fluvial de marchandises** à développer

Inscrire le développement de l'Eurométropole dans un bassin de vie plus large et transfontalier

En termes institutionnels, le projet de territoire de l'Eurométropole de Strasbourg s'inscrit au sein et en complémentarité avec d'autres entités territoriales, notamment parce que le rôle de la métropole y est moteur. De la réussite du développement métropolitain dépendent le bon fonctionnement des territoires du SCoT, du département mais aussi le développement transfrontalier à l'échelle de l'Eurodistrict et du Rhin Supérieur, notamment à travers l'université, les grandes infrastructures de déplacements nationales et internationales. Le projet de territoire a également un impact sur le développement économique, notamment celui du Port Autonome de Strasbourg, ainsi que sur la gestion commune des enjeux environnementaux et énergétiques. Le développement de "pôles métropolitains", tel que celui initié avec Mulhouse, permet par exemple de développer une nouvelle échelle de gouvernance avec ces territoires.

En termes de fonctionnement, l'attractivité de l'agglomération nécessite que celle-ci participe au développement d'un bassin de vie et d'emploi plus vaste et transfrontalier. Le territoire de fonctionnement métropolitain ne peut donc se limiter au seul territoire de l'Eurométropole et doit se structurer autour d'un réseau de villes plus large, allant de Brumath au Nord à Erstein au Sud et de Molsheim à l'Ouest à Offenburg à l'Est. Pour garantir le fonctionnement de ce bassin de vie, l'agglomération s'appuie sur des infrastructures de transports (notamment ferrées) performantes, au service de cette armature urbaine structurante. En s'inscrivant de la sorte dans son bassin de vie, la métropole assume également sa responsabilité de moteur économique à l'échelle du Bas-Rhin et de l'Alsace.

L'ensemble des communes de l'agglomération bénéficie du fonctionnement métropolitain. Le projet de développement concilie proximité et enjeux métropolitains ; l'atout régional et européen de l'agglomération strasbourgeoise profite de fait à l'ensemble des habitants.

Renforcer l'attractivité résidentielle et répondre aux évolutions des modes de vie

L'attractivité de l'Eurométropole de Strasbourg n'est pas seulement liée à l'offre économique et aux capacités d'accueil d'entreprises (notamment issues de domaines d'activités d'excellence), mais aussi à son attractivité résidentielle ; celle-ci se caractérise à travers la qualité d'accueil des populations, par l'offre d'habitat, de cadre de vie, d'espaces de nature et d'équipements (notamment universitaires, de santé et culturels). En effet, une métropole de taille moyenne comme l'agglomération strasbourgeoise doit miser sur les atouts qui la différencient.

Le projet permet et anticipe le fonctionnement du territoire métropolitain à l'horizon 2030, en prenant en compte la future sociologie des habitants et des usagers. Il anticipe le vieillissement de la population, l'évolution du travail et les différents modes de vie (les diverses aspirations de cadre de vie en lien avec les formes urbaines et les lieux de vies).



1.2. Une métropole des proximités

Proposer une offre d'habitat suffisante et diversifiée pour tous

L'offre d'habitat doit répondre aux besoins identifiés, de manière à permettre à chacun de trouver le type de logement qui lui convient sur le territoire qu'il souhaite. Ceci suppose de mettre en place une offre en matière d'habitat, qui soit à la fois quantitative et qualitative ; suffisamment diversifiée et bien répartie pour permettre de répondre aux différents modes de vie qui coexistent au sein de la métropole strasbourgeoise.

Une offre quantitative doit permettre d'accueillir 50 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030. Pour ce faire, le foncier devra être mobilisé en conséquence et la production de logements répartie de façon solidaire sur l'ensemble du territoire.

Une offre qualitative et diversifiée suppose d'être adaptée aux différents modes et moments de la vie, et de répondre ainsi aux besoins spécifiques de chacun, allant de l'hébergement d'urgence à celui de standing et de la maison individuelle à l'appartement.

Améliorer la qualité de vie et l'offre de services

La qualité de vie dans la métropole ne se limite pas à celle du logement. Disposer d'une offre de services et d'équipements de proximité, facilement accessibles pour une majorité d'habitants, est également un atout essentiel à son attractivité, permettant à chacun de vivre dans une agglomération à taille humaine, dans des centres-villes et dans des quartiers animés.

Le renforcement du développement dans l'enveloppe urbaine permet de proposer une offre de services de proximité, plus adaptée et au plus proche des habitants. L'implantation de certains services et équipements nécessite une densité de population minimale à atteindre. Elle permet de construire une "métropole des proximités" où la plupart des déplacements sont réalisables à pied ou à vélo. Ceux-ci sont rendus possibles, agréables et sécurisés, par la mise en place d'un réseau d'espaces publics de qualité et une accessibilité facilitée aux espaces verts publics et aux espaces naturels.

La mise en œuvre d'un cadre de vie de qualité, s'appuyant sur les espaces de nature et renforcé par une offre de services tournée vers les familles et les jeunes actifs, constitue un atout majeur permettant de renforcer l'attractivité économique et résidentielle.

Par ailleurs, les services, les équipements de rang métropolitain ou de proximité, dont l'offre culturelle et de loisirs, devront être accessibles (physiquement et socialement) à l'ensemble de la population et équitablement répartis sur le territoire métropolitain.

S'enrichir de la diversité des territoires

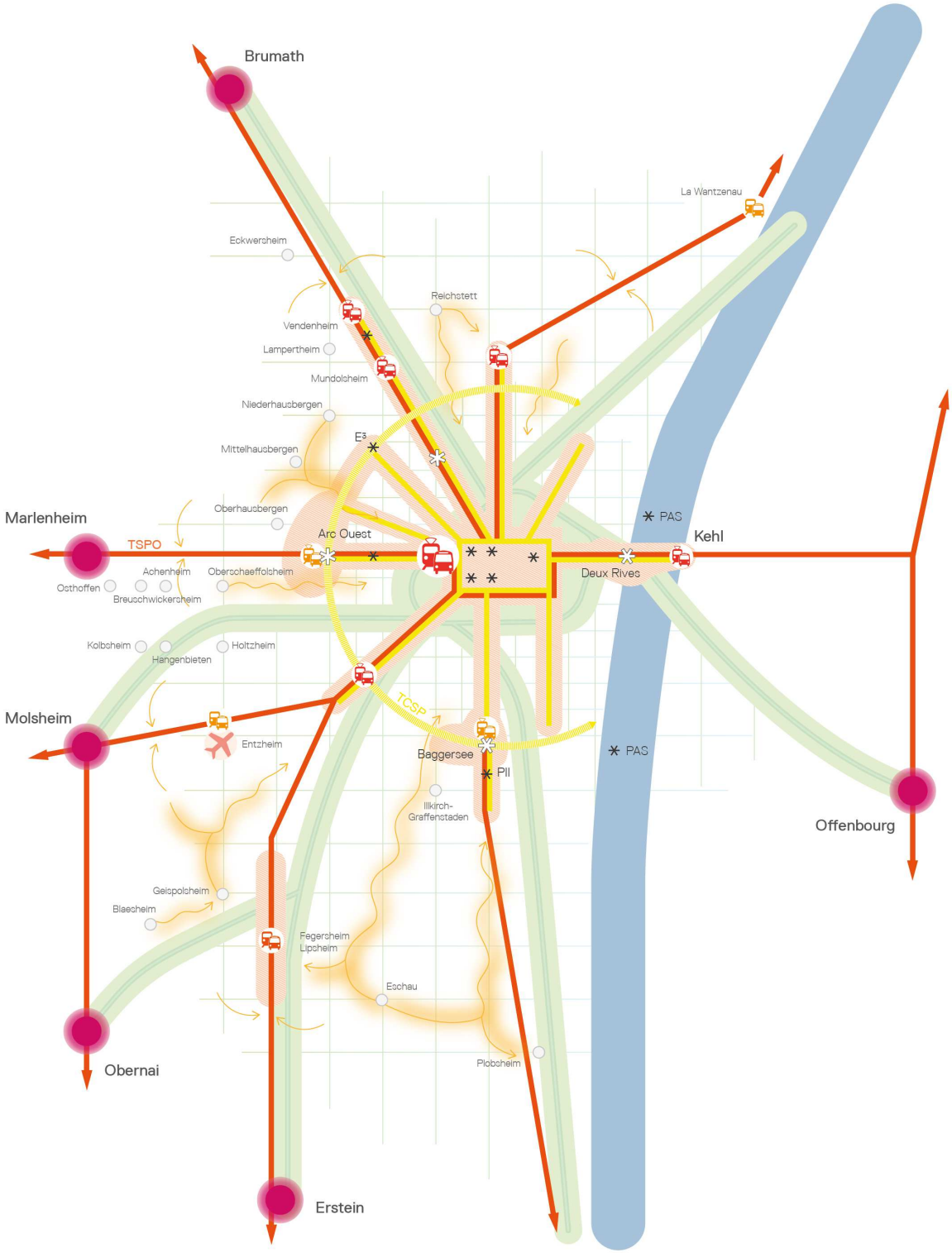
Le respect et la prise en compte de la diversité des territoires de l'Eurométropole de Strasbourg sont traduits dans le projet, aussi bien à l'échelle du quartier, de la commune qu'à l'échelle intercommunale. La valorisation du patrimoine bâti et naturel, des paysages mais aussi de la qualité de vie (y compris dans sa dimension sociale) dans les communes, est de nature à garantir un cadre de vie attractif pour les habitants et renforcent le sentiment d'appartenance.

Donner toute leur place aux espaces naturels et constituer la trame verte et bleue

Une des principales ambitions du projet est de s'appuyer sur le maillage vert déjà existant. Cette composante identitaire du territoire, structurée par les cours d'eau, la végétation qui l'accompagne et les forêts, traverse la métropole du Sud au Nord et d'Ouest en Est, à proximité des espaces urbains les plus denses. Plus encore que sa préservation, c'est son renforcement qui est recherché dans le projet de territoire. En effet, au-delà des enjeux de maintien de la biodiversité, les espaces naturels jouent un double rôle :

- un rôle d'amélioration du cadre de vie, offrant aux habitants des espaces de calme, de respiration, des espaces de loisirs et de récréation, ou d'interface avec la nature en ville ;
- un rôle social pour l'ensemble de la population, support de cohésion sociale, en permettant les rencontres ainsi que les déplacements piétons - cycles (modes actifs).

Cette cohabitation entre développement urbain et nature en ville est une des conditions de la réussite du projet de territoire. Elle joue un rôle central dans la mise en œuvre d'une métropole des proximités.



UNE MÉTROPOLE DURABLE DES PROXIMITÉS/CONNECTÉE

armature urbaine supportée par les principaux réseaux de transports en commun structurant, notamment Deux Rives, Baggersee et Arc Ouest

transport en commun structurant d'accès rapide à la métropole (BHNS - train)

transport en commun en site propre

réseau des modes actifs structuré par la trame verte et bleue, et plus particulièrement Vélostras

maillage d'espace public par la trame verte et bleue, à l'échelle du piéton et du vélo

gare nationale et régionale, pôle intermodal

pôle et site métropolitain :
existant
à créer ou à organiser

principe de réorganisation de l'offre de bus en lien avec les TCSP/rail

ADEUS
schéma illustratif
ADEUS, décembre 2017



1.3. Une métropole durable

Préparer le territoire à une société sobre en carbone

Dans un contexte d'incertitude sur le risque de crise énergétique, le projet de développement permet de proposer aux habitants une mobilité moins axée sur l'automobile, en développant notamment les possibilités de déplacements piétons et cyclables ou en transports en commun.

Le projet vise un fonctionnement plus économe en énergie que celui induit par les pratiques antérieures, particulièrement par la promotion de performances énergétiques renforcées dans la production de constructions à usage d'habitat et d'activités tertiaires.

Les objectifs environnementaux légaux, enrichis des spécificités locales, servent également de base à la construction du projet de territoire. Plus généralement, c'est l'ensemble des ressources naturelles qui sont à préserver. Pour atteindre l'objectif de devenir une métropole durable, l'aménagement du territoire doit donc se faire par une gestion économe de son fonctionnement, par l'incitation à l'utilisation des énergies renouvelables et par la cohérence du développement urbain.

La préservation et le renforcement de la trame verte et bleue participent activement à la préservation des espaces naturels et de la biodiversité, en identifiant les continuités écologiques nécessaires à la protection de certaines espèces emblématiques. La trame verte et bleue joue également un rôle important pour la régulation thermique du territoire et la qualité de l'air.

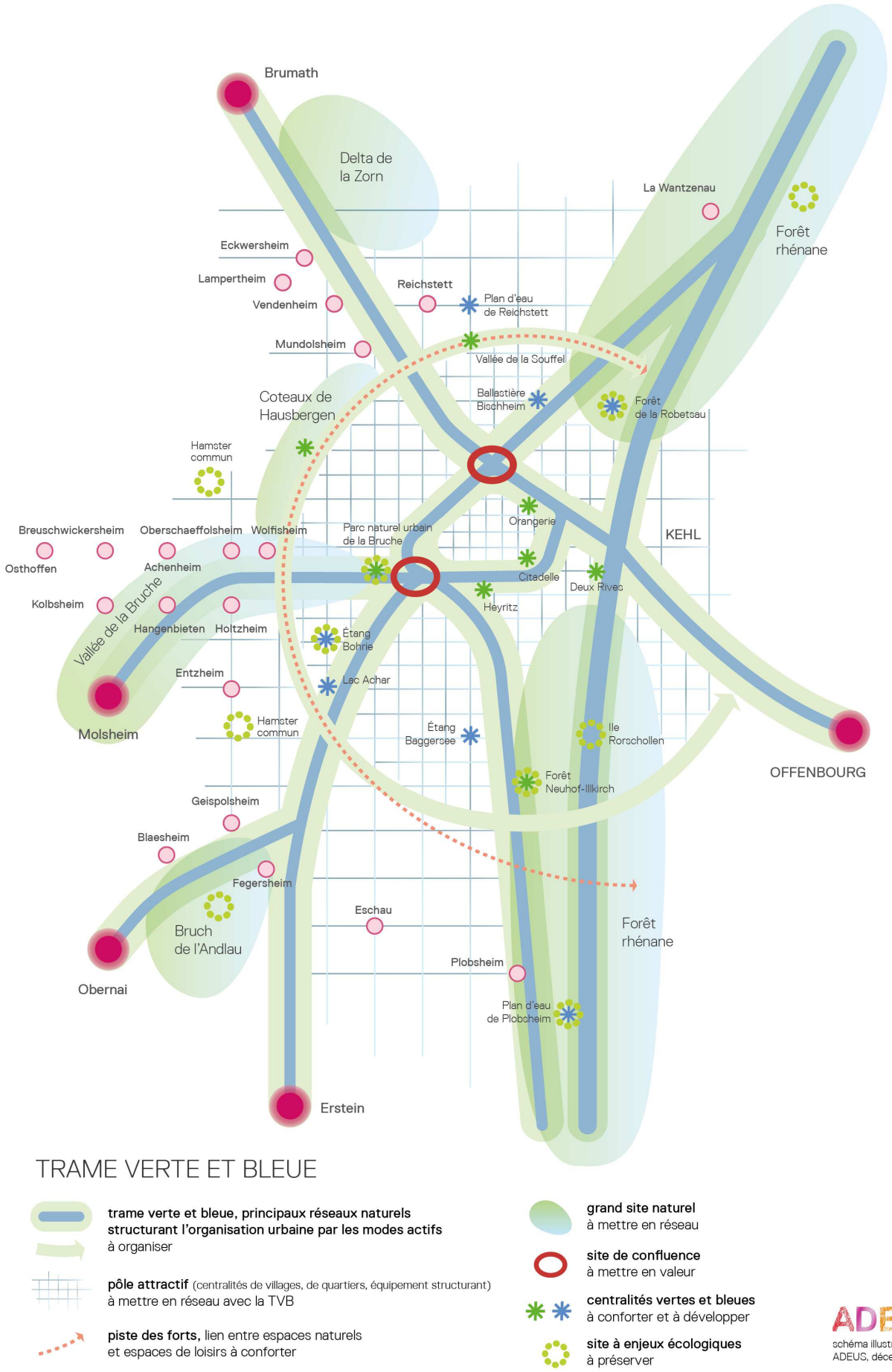
Enfin, la construction d'une métropole durable nécessite de protéger les personnes et les biens des nuisances et des risques, qu'ils soient naturels ou technologiques. Cela implique notamment de préserver les périmètres de captage d'eau, d'encadrer le développement urbain dans les territoires soumis à des risques industriels ou naturels ainsi que dans ceux où les niveaux de pollutions sont les plus élevés.

Donner toute sa place à l'agriculture

La gestion de l'agriculture dépasse la seule échelle de la métropole. Néanmoins, la politique agricole de l'agglomération strasbourgeoise vise à garantir :

- la pérennité des activités agricoles (grande culture, viticulture, élevage, maraîchage, ...) ;
- le développement économique de la profession agricole, par la mise en œuvre de circuits courts producteurs - consommateurs ;
- la possibilité pour les agriculteurs de s'orienter vers l'agriculture biologique et les productions maraîchères ;
- une cohabitation harmonieuse entre développement urbain et gestion des espaces agricoles.

Le projet de territoire identifie l'agriculture comme partie intégrante du fonctionnement de l'agglomération, aux niveaux économique, écologique et paysager, et vise à réduire la consommation des terres agricoles.



TRAME VERTE ET BLEUE

trame verte et bleue, principaux réseaux naturels structurant l'organisation urbaine par les modes actifs
à organiser

pôle attractif (centralités de villages, de quartiers, équipement structurant)
à mettre en réseau avec la TVB

piste des forts, lien entre espaces naturels et espaces de loisirs à conforter

grand site naturel
à mettre en réseau

site de confluence
à mettre en valeur

centralités vertes et bleues
à conforter et à développer

site à enjeux écologiques
à préserver

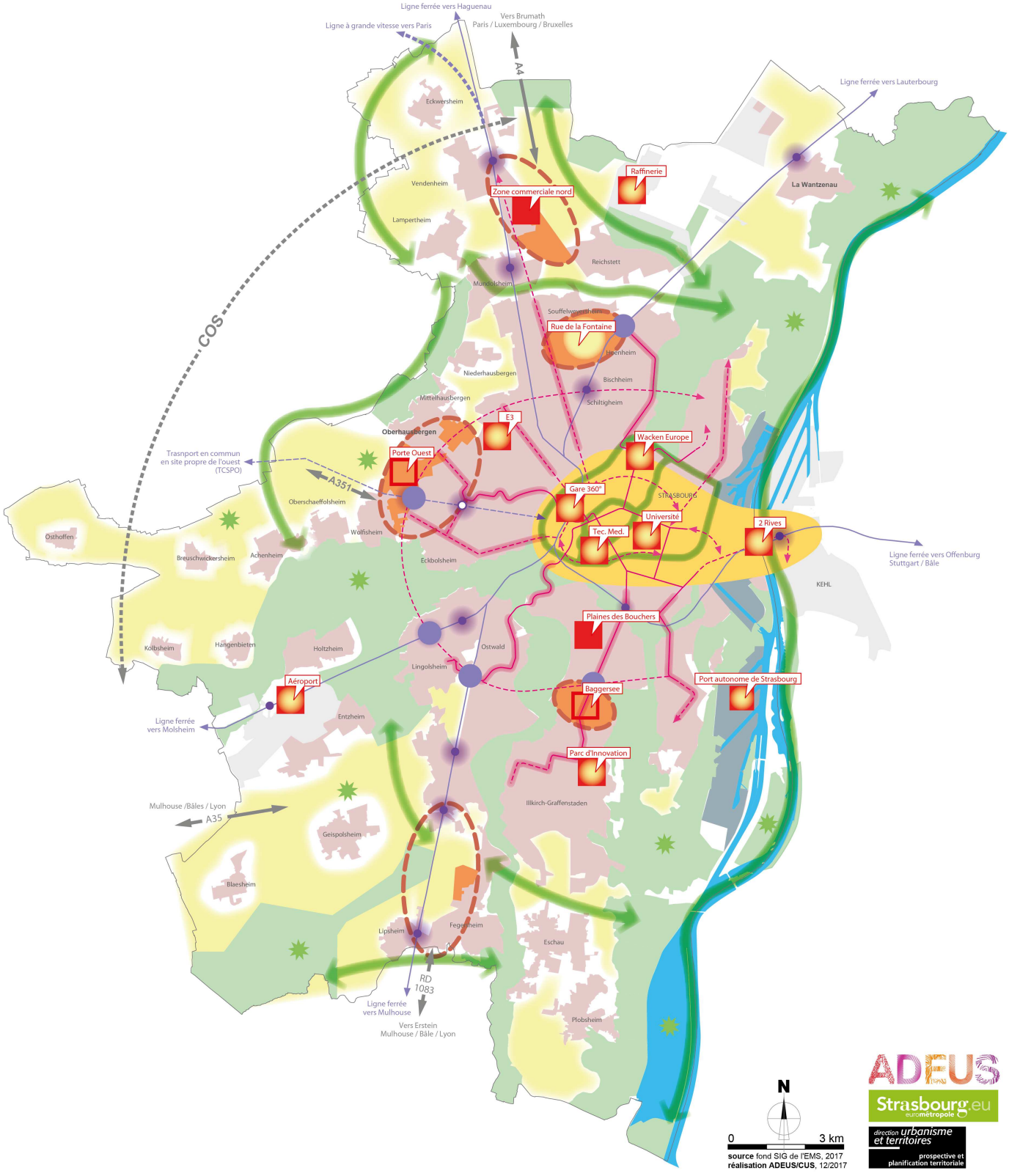
ADEUS
schéma illustratif
ADEUS, décembre 2017

Développer le territoire en maîtrisant l'étalement urbain et la consommation foncière

La consommation foncière sera maîtrisée afin de limiter l'étalement urbain, de maintenir l'agriculture et les espaces naturels au sein de la métropole, et donc de parvenir à un équilibre entre préservation des terres agricoles, des espaces naturels et développement urbain. Le développement est privilégié dans l'enveloppe urbaine et des densités optimisées, au regard de la qualité du cadre de vie, sont définies en fonction de plusieurs critères relevant notamment du paysage urbain et naturel, de la proximité avec les transports en commun et les services, des conditions de faisabilité technique et des enjeux de santé publique.

Ce choix permet non seulement de rationaliser la consommation du foncier mais également de rendre plus efficients les déplacements dans l'agglomération, notamment en transports en commun.

CARTE ILLUSTRATIVE DES ORIENTATIONS GÉNÉRALES DU PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES



LÉGENDE

MÉTROPOLE DURABLE ET DE PROXIMITÉ

Développement à privilégier dans l'enveloppe urbaine

Trame verte et bleue

Milieu écologique majeur à préserver et à mettre en réseau

Terres agricoles à protéger / Agriculture de proximité à favoriser

Principaux corridors écologiques et paysagères d'agglomération à valoriser et/ou à renforcer

Espace à enjeux écologiques et de biodiversité majeurs

Armature des transports en commun

réseau structurant / tram / TCSP : réseau existant / extension en projet

réseau interurbain : réseau existant / réseau à l'étude

gare / haltes ferroviaires : existante / projetée ou à l'étude

Intensité urbaine à rechercher à proximité des gares / haltes ferroviaires

Pôle de services et d'emplois à constituer autour d'un noeud de transport en commun

Densification à rechecher autour des axes TCSP

MÉTROPOLE ATTRACTIVE

Attractivité du coeur métropolitain à renforcer (secteur d'intensité urbaine à vocation métropolitaine)

Site métropolitain

Site majeur de développement économique

Site susceptible d'accueillir des équipements métropolitains

Vocation industrielle et logistique du PAS à pérenniser

Secteur d'enjeux d'agglomération

Carte illustrative

Les sites de développement communaux ne sont pas identifiés sur cette carte



2. L'organisation de l'espace

2.1. Les politiques d'aménagement, d'équipement et d'urbanisme

Rappel des enjeux :

Ancrer le projet sur les trames qui structurent le territoire

La qualité de l'offre en transports en commun et la forte présence de nature en ville, liée à la traversée du territoire par la trame verte et bleue, sont des spécificités fortes de l'Eurométropole. Le premier enjeu est de pouvoir asseoir le projet sur ces caractéristiques à la fois performantes et construisant l'identité du territoire.

Limiter la consommation de foncier et organiser le développement du territoire

Quoiqu'en nette diminution par rapport aux décennies précédentes, il reste un enjeu fort à limiter la consommation de foncier (dans une optique de préservation des ressources). Cela implique de trouver un équilibre entre la pérennisation des espaces agricoles et naturels d'une part et le développement économique et démographique de la métropole d'autre part. Cela pose la question de l'équilibre entre développement dans l'enveloppe urbaine et extensions urbaines, mais aussi plus généralement celle du fonctionnement du territoire et de son organisation.

Favoriser la mixité fonctionnelle et améliorer le cadre de vie

Les quartiers mono-fonctionnels, qu'il s'agisse d'habitats ou d'activités limitent la possibilité de "vivre dans la proximité", aboutissent à des paysages urbains homogènes niant parfois l'identité des territoires. Il existe donc un enjeu fort à aller vers davantage de mixité fonctionnelle, tant pour des questions de fonctionnement que de cadre de vie. Le patrimoine urbain et paysager de la métropole, très spécifique, contribue très fortement à l'identité des territoires. Cet atout est à valoriser dans le projet de territoire.

Organiser le développement du territoire

Orientation n°1 : s'appuyer sur trois trames transversales et complémentaires

Le projet de territoire s'appuie sur trois trames transversales et complémentaires qui guident le développement durable du territoire métropolitain :

- **La trame sociale**, qui prend en compte des besoins actuels et futurs des habitants et des usagers en termes de services, d'équipements et d'emplois ;
- **La trame verte et bleue**[1], qui est l'armature structurante de l'urbanisation, de la valorisation des espaces naturels et agricoles et d'un cadre de vie de qualité pour les habitants ;
- **La trame des transports en commun et des modes actifs**[2], qui est un support privilégié de la densification et de l'urbanisation et permet la mobilité à toutes les échelles.

Orientation n°2 : prioriser le développement dans l'enveloppe urbaine

Le développement urbain se réalise prioritairement dans l'enveloppe urbaine. Il est différencié de manière à prendre en compte les critères urbains, notamment en fonction des axes de déplacements desservis par les transports en commun en site propre, les enjeux environnementaux et de santé publique, ainsi que le rôle de chaque commune dans le développement de la métropole.

Orientation n°3 : valoriser le cœur métropolitain

Les projets métropolitains d'échelle régionale, nationale ou européenne sont prioritairement situés dans le cœur de métropole, correspondant aux quartiers centraux de Strasbourg.

L'axe allant du quartier Wacken-Europe à la liaison Heyritz-Kehl est particulièrement support de développement. Cette logique de développement de la métropole, amorcée en direction du Rhin, suppose une évolution de la zone centrale du port vers une vocation plus mixte, garantissant une bonne cohabitation entre habitat et activités. Le secteur "Deux-Rives" concrétise ce rapprochement entre fonctions portuaires et urbaines, mais aussi la dimension transfrontalière de l'Eurométropole, en permettant une continuité urbaine de qualité jusqu'à Kehl, à laquelle le tramway servira de support.

Orientation n°4 : développer des sites majeurs dans l'espace métropolitain

Les sites de la Porte Ouest et du Baggersee complètent cette offre métropolitaine, grâce à leur bonne accessibilité actuelle et future et à leur situation urbaine, à l'articulation de la ville " intense " et des territoires périurbains. Ils participent au sein de l'espace métropolitain à une offre répondant à la fois à l'enjeu métropolitain et à l'enjeu de proximité, au plus près des besoins des habitants.

1. La trame verte et bleue est définie précisément en introduction de la partie 2.2
2. Les modes «actifs» définissent les déplacements piétons et cyclables

Orientation n°5 : structurer le territoire métropolitain en lien avec les orientations du Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg

Le SCOTERS propose une structuration de l'espace métropolitain, notamment à travers l'identification de pôles urbains :

- la ville de Strasbourg et plus particulièrement le centre-ville étendu aux quartiers les plus proches ;
- le Nord de l'agglomération strasbourgeoise : Schiltigheim, Bischheim, Hoenheim ;
- le Sud-Ouest de l'agglomération strasbourgeoise : Illkirch-Graffenstaden, Ostwald, Lingolsheim ;
- l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise : Eckbolsheim, dont le développement est lié à celui des quartiers strasbourgeois les plus proches à savoir Cronenbourg, Hautepierre et Koenigshoffen ; cet ensemble constitue un quatrième pôle urbain au sein de l'agglomération strasbourgeoise, pôle qui pourra s'appuyer sur le nouveau secteur d'urbanisation de la "Porte Ouest", situé entre Wolfisheim, Oberhausbergen et Mittelhausbergen ;
- l'Est de Strasbourg, autour du môle de la Citadelle et du bassin Vauban, et jusqu'au quartier "Deux-Rives".

Les autres communes se développent également pour participer à l'effort métropolitain, pour répondre à leurs besoins démographiques, de proximité et pour maintenir voire renforcer l'offre de services, d'équipements et commerciale. Certaines communes jouent un rôle renforcé dans le projet de territoire de l'Eurométropole en matière de développement urbain, en lien avec leur niveau d'équipements (en services, infrastructures ou emplois).

Orientation n°6 : organiser le développement économique

Les emplois sont majoritairement inscrits et développés dans le tissu urbain existant de l'espace métropolitain et plus particulièrement dans les sites d'intérêt métropolitain : le Campus central et le Campus Tec Med de l'Université de Strasbourg, le quartier d'affaires international de Wacken-Europe, le Parc d'innovation, le quartier "Deux-Rives", l'Espace européen de l'entreprise, l'Aéroport, le site de l'ancienne raffinerie de Reichstett, le Port Autonome de Strasbourg.
Ceux-ci sont renforcés ou se développent notamment en lien avec l'offre en infrastructures de très grande accessibilité tels que l'aéroport, les infrastructures autoroutières, la gare TGV ou la voie d'eau pour le port de Strasbourg.

Les zones artisanales et industrielles existantes visent à accueillir, par renouvellement urbain, de nouvelles entreprises. De nouvelles zones viendront compléter l'offre existante, notamment le Parc Joffre et Nord aéroport à Holtzheim, la zone économique de Hangenbieten et la zone d'activités intercommunale de Plobsheim/Eschau.

Certains sites développés autour d'un nœud de transport en commun, offrent des pôles structurés par une mixité fonctionnelle d'habitats, de services et d'emplois.

Hors des pôles économiques, exception faite des activités génératrices de nuisances, l'offre économique peut être accompagnée d'une offre d'habitat et de services.

Orientation n°7 : Mettre en place les conditions d'une transition énergétique et s'adapter aux conséquences du changement climatique

Le Schéma Régional Climat Air Energie d'Alsace fixe des orientations sur lesquelles s'appuie le projet de l'Eurométropole et qui rejoignent les objectifs de la loi Engagement National pour l'Environnement (ENE) :

- réduire les émissions de gaz à effet de serre et maîtriser la demande énergétique (actions sur les transports, l'industrie, l'agriculture, la construction neuve et la réhabilitation) ;
- adapter les territoires et les activités socio-économiques aux effets du changement climatique et réduire la pollution atmosphérique ;
- promouvoir des performances énergétiques renforcées dans les constructions à usage d'habitat et d'activités tertiaires existantes ou projetées ;
- protéger les espaces verts et favoriser leur développement, pour lutter contre les îlots de chaleur urbains ;
- développer la production et l'usage d'énergies renouvelables, notamment à travers l'élargissement des réseaux de chaleur urbains et leur transition vers un mix énergétique s'appuyant sur les ressources locales et à faible impact environnemental : biomasse, chaleurs fatales, méthanisation et géothermie…

Assurer les conditions d'une vie de proximité

Orientation n°1 : assurer la mixité des fonctions et renforcer les centralités urbaines et les axes structurants

La mixité des fonctions urbaines est développée à l'échelle du quartier ou de la commune. Elle se décline notamment entre habitat, activités et équipements, plus particulièrement dans les centralités urbaines et aux abords des axes structurants existants, ainsi qu'au sein des futurs quartiers avec :

- l'implantation de commerces, d'équipements et de services de proximité ;
- l'implantation d'activités ne générant pas de nuisances incompatibles avec la proximité résidentielle ;
- l'aménagement des espaces publics visant à renforcer le rôle de centralité et la lisibilité de ces lieux de vie.

Cette mixité des fonctions est une des conditions permettant la vie dans la proximité et offrant la possibilité de répondre à l'évolution des modes de vie. Les orientations générales de la politique de l'habitat (Partie 3.2) et des politiques de transports et de déplacements (Partie 3.3) précisent les orientations complémentaires à mettre en œuvre pour répondre à l'évolution des modes de vie et faciliter la vie des habitants dans la proximité.

Proposer un cadre de vie agréable et attractif

Orientation n°1 : développer la nature en ville sous toutes ses formes, comme support d'aménités urbaines

L'offre de nature en ville est complétée pour permettre à tous les territoires de bénéficier d'espaces de nature facilement accessibles. Ce sont autant d'espaces verts de proximité, de respiration, de calme, de rencontres et de loisirs offerts aux habitants, pour améliorer la qualité du cadre de vie de l'Eurométropole.

Orientation n°2 : préserver et valoriser le patrimoine paysager

Le projet de développement veille à préserver et valoriser le grand paysage, défini par des lignes de forces à prendre en compte dans la composition des projets urbains :

- les perspectives sur les Vosges et la Forêt Noire, dont les reliefs donnent à voir les limites perçues du territoire rhénan ;
- son réseau hydrographique et son cortège végétal qui irriguent l'agglomération jusqu'au cœur de la métropole ;
- deux grands massifs forestiers de la plaine rhénane (la forêt de la Roberstau et la forêt de Strasbourg-Neuhof/Illkirch-Graffenstaden), à proximité immédiate des espaces urbanisés ;
- la présence d'une ceinture verte héritée des anciens glacis des fortifications, à l'interface du cœur d'agglomération et des faubourgs, dont la continuité paysagère et fonctionnelle devra rester lisible dans la ville ;
- la présence d'une ceinture des forts qui assure une articulation entre l'espace métropolitain et les territoires périurbains ;
- la présence de reliefs marqués des coteaux de Hausbergen, à l'Ouest de l'Eurométropole (coteaux de Hausbergen se poursuivant jusqu'à Breuschwickersheim), qui constituent des belvédères à valoriser sur le territoire métropolitain.

Orientation n°3 : protéger et valoriser le patrimoine architectural et urbain

Le projet de territoire protège le patrimoine architectural et urbain, dont certains espaces publics et des éléments de végétation participant à la composition du paysage urbain. Ce patrimoine est le reflet des identités des communes et quartiers de l'agglomération strasbourgeoise. Sa mise en valeur contribue au développement du dynamisme culturel, touristique et commercial de la métropole.

Plus spécifiquement, la valeur patrimoniale des quartiers de Strasbourg est reconnue à travers plusieurs distinctions :

- l'inscription de la Grande Ile et de la Neustadt au patrimoine mondial de l'Unesco ;
- le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) et son projet de révision/extension ;
- une démarche spécifique et exhaustive de repérage et de protection du patrimoine dans l'ensemble des quartiers de la ville.

Orientation n°4 : construire le patrimoine de demain

Les projets urbains participent à la promotion de formes urbaines et architecturales innovantes, pour renforcer l'identité du territoire. Il s'agit notamment :

- du quartier " Deux-Rives " et du quartier " Wacken-Europe " à Strasbourg ;
- des friches brassicoles de Schiltigheim ;
- du secteur Baggersee à Illkirch ;
- de la Porte Ouest.

D'initiatives publiques et basés sur les qualités patrimoniales du territoire, ces projets contribuent à faire évoluer la silhouette et le paysage urbain de la métropole strasbourgeoise, à produire de nouvelles références urbaines et à créer une émulation vers plus de qualité urbaine, architecturale et environnementale, pour toutes les opérations d'aménagement du territoire.

Orientation n°5 : mettre en valeur les entrées d'agglomération

Les entrées de l'agglomération, qu'il s'agisse d'axes autoroutiers, de routes nationales ou départementales, du Pont de l'Europe ou des anciens axes de faubourgs, doivent bénéficier d'un traitement urbain et paysager qualitatif, qui permette de produire une image emblématique et agréable de l'agglomération. Un effort plus particulier devra porter sur la qualité des fronts bâtis et des espaces publics.

Dans cette même logique, les voies ferrées et une partie du réseau hydrographique doivent également être considérées comme des entrées sur l'agglomération. A ce titre, le développement du quartier "Deux-Rives" donne une nouvelle image de Strasbourg depuis le fleuve, plus valorisante notamment pour le tourisme fluvial.

Valoriser les espaces naturels du territoire

Orientation n°1 : prendre en compte les espaces naturels et l'agriculture

L'Eurométropole et les communes qui la composent, partagent la même ambition en termes de prise en compte de l'agriculture, de la biodiversité et de la nature en ville. Les modalités de cette prise en compte sont variables en fonction du degré "d'urbanité" et d'implication des différents territoires dans le développement urbain de l'Eurométropole.

Orientation n°2 : définir des objectifs environnementaux lisibles et clairement exprimés

La protection de la biodiversité et notamment du Hamster commun d'Alsace doit être traitée à une échelle supérieure. L'Eurométropole veille néanmoins à identifier sur son territoire des espaces dédiés à sa préservation.

La trame verte et bleue prend en compte le Schéma Régional de Cohérence Écologique. Son rôle est écologique mais aussi social et elle est un des axes transversaux du projet de développement. Il s'agit également d'augmenter la part du végétal dans le milieu urbain.

2.2. La protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques

Rappel des enjeux :

Un patrimoine naturel de grande qualité qui demande protection et valorisation

La forte présence de l'eau sous toutes ses formes (grands massifs forestiers humides, confluences de cours d'eau, prairies humides, berges, gravières…) et les éléments de nature au cœur même de la métropole sont une des spécificités les plus fortes de la métropole strasbourgeoise. Elle s'organise autour d'une trame verte et bleue qui maille le territoire et dont l'enjeu principal est la préservation, le renforcement et la valorisation, tant dans une logique de patrimoine naturel et paysager que de maintien de la biodiversité.

Valoriser et préserver le patrimoine naturel

Orientation n°1 : protéger les espaces naturels

Pour protéger les espaces naturels, le projet décline cette orientation :

Protéger les forêts rhénanes et les massifs forestiers périurbains

Les milieux naturels et les forêts en particulier, véritables richesses du territoire sont non seulement protégés mais aussi valorisés notamment en améliorant leur accessibilité au public. Toutefois, dans les milieux particulièrement sensibles, ce sont les besoins de protection qui sont privilégiés.

Préserver les zones humides

En lien avec le respect du cycle de l'eau, le fonctionnement global des zones humides est assuré. Elles participent à l'équilibre écologique et hydrologique des bassins versants aussi bien par leur capacité de filtration des eaux, leur rôle épurateur et leur accueil de la biodiversité.

Assurer la dynamique naturelle liée à la présence de l'eau sur le territoire

La position de la métropole à la confluence du réseau hydrographique lui confère une responsabilité dans la qualité et le fonctionnement hydrologique et écologique du fossé rhénan et du bassin de l'Ill en particulier.

Afin de maintenir ce fonctionnement, la dynamique actuelle des zones inondables est préservée à travers :

- une occupation des sols adaptée selon les zones d'expansion des crues ;
- la préservation et le développement du réseau de fossés et d'éléments de végétalisation d'accompagnement dans les projets urbains, qui permettent une gestion alternative des eaux de pluie (infiltration, collecte et drainage) ;
- la prise en compte des points bas ou en cuvette afin de préserver leur rôle de régulateur hydraulique et thermique ;
- la gestion des eaux pluviales à la parcelle dans les conditions déterminées par le règlement.

Orientation n°2 : améliorer la qualité des interfaces entre le milieu urbain, les espaces agricoles et naturels

Pour conforter les espaces de transition nécessaires à la qualité des milieux naturels, le projet décline cette orientation :

Préserver et valoriser les lisières forestières

Les lisières forestières font l'objet d'une précaution supplémentaire consistant à ménager une zone tampon périphérique pour assurer une transition écologique et paysagère.

Rendre perméables les lisières urbaines

Pour conforter leur rôle d'échange écologique et leur lisibilité, le traitement de ces espaces de transition doit répondre à une double exigence :

- permettre le prolongement ou la diffusion des espaces naturels et agricoles au cœur du tissu urbain ;
- valoriser la zone de contact entre la ville et les espaces agricoles, pour conforter des espaces favorables à la biodiversité.

Cette transition peut être traitée par des aménagements légers ou prendre préférentiellement la forme d'espaces naturels ou d'espaces verts, privés ou publics. Elle peut également servir d'appui au développement des pratiques de loisirs et promenades.

Conforter le "végétal relais" existant dans le bâti et augmenter le taux de végétal

Le réseau des espaces végétalisés dans la ville est développé en :

- veillant à leur création dans les extensions urbaines ;
- protégeant les espaces existants les plus intéressants ;
- améliorant leur répartition dans la ville.

Sans sanctuariser chaque élément de végétation, le projet met en place un réseau cohérent d'espaces verts ou naturels, de parcs, de jardins familiaux ou privés, ces espaces étant mis au service de la biodiversité et de l'amélioration du cadre de vie (espace de respiration, de loisirs, qualité paysagère du cadre de vie, adaptation aux changements climatiques, lutte contre la canicule...).

Orientation n°3 : mettre en place les conditions pour la protection des espèces patrimoniales

Le projet vise à la protection des espèces pour lesquelles la collectivité a une responsabilité particulière, notamment le Hamster commun d'Alsace et le Crapaud vert.

Par ailleurs, les orientations précédentes (protection des espaces naturels et amélioration de la qualité des espaces de transition entre l'urbain et les espaces naturels et agricoles) participent également à la préservation des espèces protégées et ordinaires, en maintenant leurs milieux et leurs habitats.

Valoriser et développer la trame verte et bleue pour garantir le bon fonctionnement écologique à toutes les échelles

La trame verte et bleue est constituée :

- **de réservoirs de biodiversité**, composés des espaces naturels protégés d'importance européenne comme les grandes forêts rhénanes, ainsi que des autres espaces importants pour la biodiversité comme les massifs boisés secondaires, les espaces prairiaux, d'intérêt plus local ;
- **de corridors écologiques** structurés principalement par le réseau hydrographique.

Orientation n°1 : valoriser et développer la trame verte et bleue

La valorisation et le développement de la trame verte et bleue vise à améliorer le fonctionnement écologique et les dynamiques environnementales du territoire. Cela consiste, d'une part, en la protection des réservoirs de biodiversité majeurs et d'autre part, en leur mise en réseau via des corridors écologiques, l'ensemble formant des continuités écologiques favorables à la survie et au déplacement des espèces.

L'intégration de la biodiversité dans les futurs aménagements et opérations d'urbanisation doit également contribuer au développement de la trame verte et bleue.

Orientation n°2 : construire un maillage écologique du territoire

L'organisation du développement du territoire doit par ailleurs garantir un maillage écologique à différentes échelles :

- **au niveau national et européen, supra régional** : en visant la reconnexion des milieux naturels le long du Rhin et en garantissant la préservation des forêts rhénanes périurbaines et des noyaux de populations d'espèces protégées qu'elles abritent ;
- **au niveau régional** : en assurant les continuités écologiques le long des cours d'eau (les vallées de la Bruche et de la Souffel) et des corridors secs (notamment les coteaux de Hausbergen), en les protégeant et en les reconstituant là où elles sont discontinues ;
- **au niveau de l'Eurométropole** : en confortant la nature en ville et au sein des espaces agricoles, sous toutes ses formes, pour faciliter le déplacement des espèces au sein de l'agglomération.

Maintenir l'agriculture au sein de l'agglomération

Orientation n°1 : pérenniser l'espace agricole à long terme

Pour garantir dans le temps le maintien de l'activité agricole au sein du territoire de la métropole, le projet définit les espaces agricoles pérennes à long terme et fixe les limites du développement urbain.

Différents types d'espaces à vocation agricole affirmée sont identifiés :

- des espaces agricoles à valeur de production reconnue, fondamentaux pour l'économie agricole et agro-alimentaire. Les terres nécessaires aux exploitations agricoles sont préservées sur le long terme, pour garantir des conditions d'exploitation satisfaisantes ;
- des espaces agricoles dont l'activité (prairies, verger et vignoble ...) contribue également à la valorisation paysagère et écologique et dont le rôle agro-environnemental est à valoriser.

Orientation n°2 : gérer la constructibilité de l'espace agricole

L'implantation de nouvelles constructions agricoles ainsi que le développement et l'évolution des exploitations existantes sont autorisées dans certains secteurs spécifiques.

Ces secteurs, dits "agricoles constructibles", permettent en outre aux agriculteurs de diversifier leurs activités sur le lieu de leur production (vente directe, cueillette, serres, tourisme vert...).

Ils sont définis avec le souci de prendre en compte à la fois les besoins des agriculteurs, les projets de développement et la qualité paysagère et environnementale des milieux.

Orientation n°3 : maintenir l'accessibilité aux espaces agricoles

Les circulations agricoles sont maintenues sur le territoire. Dans cette logique, l'accès aux emprises agricoles est intégré dans le cadre des opérations d'aménagement ou d'urbanisation future. L'aménagement des nouvelles voies qui assurent également un rôle d'accès aux espaces agricoles doit permettre le passage des engins agricoles.

Dans un objectif d'économie de foncier et de maillage du territoire, l'utilisation des chemins ruraux par les cyclistes ou les piétons est permise, sous réserve qu'elle ne perturbe pas l'usage principal dédié aux pratiques agricoles.

Orientation n°4 : développer une agriculture de proximité

L'agriculture de proximité est encouragée pour répondre aux attentes sociétales en évolution. Elle satisfait notamment à la demande accrue de jardins familiaux, à la volonté exprimée d'une agriculture biologique et au besoin d'un rapprochement entre le producteur et le consommateur.

Pour ce faire, le PADD fixe comme orientation d'une part le maintien ou la relocalisation des jardins familiaux en fonction des logiques de développement urbain et, d'autre part, la réservation de nouvelles emprises cultivables en milieu urbain et à sa périphérie proche.

2.3. La maîtrise des risques, pollutions et nuisances

Rappel des enjeux :

La protection des habitants face aux différents risques, pollutions et nuisances

La métropole strasbourgeoise étant partiellement soumise à des risques naturels (notamment d'inondations) et technologiques, à la pollution des sols et de l'air, ainsi qu'au risque de pollution de l'eau, un des enjeux forts du projet de territoire concerne la protection des personnes et des biens et donc l'équilibre à trouver entre développement urbain et nuisances ou risques, pour ne pas augmenter la vulnérabilité du territoire.

Maîtriser les risques

La maîtrise des risques, pollutions et nuisances concerne à la fois les personnes habitant et fréquentant la métropole mais également les territoires limitrophes de celle-ci, qu'ils soient situés en France ou en Allemagne.

Orientation n°1 : se prémunir face aux risques naturels

L'Eurométropole est reconnue comme territoire à risque important d'inondation (TRI). La préservation des dynamiques du réseau hydrographique au sein du territoire communautaire est un élément essentiel de la prévention des risques naturels. La protection des personnes et des biens est assurée par un encadrement de l'urbanisation dans les secteurs soumis aux risques d'inondation, notamment à travers les Plans de Prévention du Risque Inondation (PPRI). Tout nouvel aménagement prend donc en compte la place de l'eau, dans un souci de ne pas aggraver les risques en amont ou en aval.

Les secteurs présentant un risque de mouvements de terrain lié aux coulées d'eaux boueuses sont identifiés. Les nouvelles zones d'urbanisation sont limitées dans ces secteurs et l'ouverture à l'urbanisation y est soumise à conditions.

Orientation n°2 : prendre en compte les risques technologiques

Certaines activités, engendrant des risques technologiques, imposent des périmètres de maîtrise de l'urbanisation :

- les sites SEVESO sont essentiellement regroupés au niveau du port autonome et du port aux pétroles, ainsi que dans le Nord du territoire métropolitain. Les risques technologiques liés à ces activités sont encadrés par des Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) ;
- certaines autres Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE), comme les chaufferies, les silos, peuvent également induire des restrictions d'usage et d'occupation des sols, à l'image de la malterie située au Port du Rhin.

Orientation n°3 : prendre en compte les risques liés à la présence de cavités souterraines

Les contraintes d'usage des sols tiennent compte de la présence de cavités et galeries souterraines provenant des anciennes pratiques industrielles historiques de certaines communes de l'Eurométropole.

Maîtriser les pollutions et nuisances

Orientation n°1 : prendre en compte la pollution des sites et sols

Le renouvellement urbain peut concerner d'anciens terrains industriels. Dans ce cas, la qualité des sols doit être compatible avec les nouveaux usages envisagés. Le cas échéant, le changement de vocation de ces secteurs peut être soumis à des prescriptions particulières pour prévenir l'exposition des personnes à des risques éventuels.

Les anciennes décharges sont identifiées au document réglementaire graphique. Afin de limiter leur impact sur les populations, elles sont inconstructibles ou soumises à des prescriptions particulières lorsque leur ouverture à l'urbanisation est rendue possible suite à un programme de dépollution.

Orientation n°2 : réduire l'exposition aux pollutions atmosphériques

Le projet applique les mesures du Plan de Protection de l'Atmosphère de l'agglomération strasbourgeoise qui conditionne l'urbanisation de certains secteurs encore exposés à des dépassements de seuils de pollution.

La limitation de l'exposition de la population et plus particulièrement certains publics sensibles à des niveaux de pollution de l'air trop importants est également une des orientations poursuivies. Dans cette logique, certaines opérations devront être organisées et conçues en fonction des objectifs de réduction de la pollution de l'air, dans un enjeu de santé publique.

Ces orientations se traduisent notamment :

- par la réduction du nombre de véhicules circulant sur l'axe autoroutier A35/A4 qui traverse la métropole et plus généralement à travers les orientations générales des politiques de transport et déplacements (Partie 3.2) ;
- par une conception urbaine adaptée à la protection des personnes les plus sensibles, dans les secteurs impactés par les seuils de dépassement de pollution ;
- par l'aménagement d'un accès nord au Port, inscrite au SCoTERS, via l'aménagement de la voie EDF située en bordure du Rhin. Cet accès est sécurisé et réservé à la desserte du Port, pour diminuer le trafic poids lourds au niveau de la route du Rhin, ayant pour origine et destination le port autonome. Cet aménagement devra tenir compte des sensibilités environnementales liées aux milieux naturels proches.

Orientation n°3 : limiter l'exposition aux nuisances sonores.

L'aéroport d'Entzheim, les infrastructures ferroviaires ainsi que les principaux axes routiers de la métropole constituent des sources de nuisances sonores importantes. Ces infrastructures de transports et de déplacements définissent des secteurs contraignants en termes d'isolation acoustique destinés à réduire l'exposition des habitants.

Orientation n°4 : garantir la qualité de l'eau

La protection du réseau d'approvisionnement en eau potable est assurée par la diversification des pompages et interconnectée par un maillage, de façon à sécuriser la distribution et à répondre aux besoins actuels et futurs. Dans les secteurs de captage d'eau, les usages sont restreints et l'occupation des sols est adaptée à la protection de la ressource en eau.

D'autre part, la gestion des eaux pluviales traitée au plus près possible du cycle naturel de l'eau évitera la surcharge du réseau d'assainissement unitaire, ce qui participe à l'amélioration de la qualité générale des eaux superficielles et est une réponse face à l'aggravation des épisodes pluvieux intenses.



3. Les orientations thématiques

3.1. Le développement économique et l'équipement commercial

Rappel des enjeux :

Conforter la stratégie de développement économique de l'Eurométropole par le renforcement de l'attractivité régionale et internationale, tout en assurant une dynamique de développement de l'emploi et un équilibre de l'armature commerciale.

Les enjeux et les besoins en termes de stratégie de développement économique supposent la création de l'ordre de 27 000 emplois à l'horizon 2030.

Cela implique à la fois d'agir sur la capacité des entreprises existantes sur le territoire à se développer, mais également d'être en mesure d'en accueillir de nouvelles. Développer l'emploi et accueillir de nouveaux établissements implique de disposer d'une offre foncière et immobilière adaptée, prioritairement au sein de l'enveloppe urbaine mais également sur du foncier en extension.

L'enjeu est d'accompagner l'ensemble des filières dans leur développement, tant les filières traditionnelles que les plus innovantes.
L'agriculture est également un enjeu du développement économique de l'Eurométropole qu'il s'agit de conforter, en pérennisant l'espace agricole à long terme afin de pouvoir répondre aux besoins d'approvisionnement local et au développement des activités agro-industrielles.

La dynamique économique de l'Eurométropole se trouve aussi dans les enjeux liés à son tissu commercial. Cela passe par une armature commerciale qui se doit d'être équilibrée pour permettre à la fois le rayonnement des grandes polarités commerciales déjà présentes sur le territoire, et de répondre aux besoins en commerces de proximité et en services du quotidien.

Développer l'emploi

Le pari pour le territoire de la métropole d'une augmentation de la dynamique de création d'emplois, d'une réduction significative du niveau de chômage et d'un regain de son attractivité économique génère des besoins nouveaux qui impliquent de nouvelles orientations en matière d'aménagement et d'urbanisme.

Pour ce faire, l'Eurométropole de Strasbourg se fixe pour ambition de développer environ 27 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2030, en lien avec l'objectif de croissance démographique et l'évolution de l'emploi attendu pour les quinze prochaines années.

Orientation n°1 : permettre l'accueil et le développement des activités économiques grâce à une offre foncière et immobilière adaptée

Dans un contexte où les territoires doivent s'adapter aux conditions nouvelles des productions et des échanges, l'Eurométropole de Strasbourg engage une politique volontariste pour susciter le développement de l'emploi en proposant une offre foncière et immobilière adaptée aux besoins des entreprises présentes, en créant les conditions favorables pour l'implantation d'activités nouvelles et en anticipation des besoins pour l'activité de demain.
Les activités économiques trouvent leur place tant dans le tissu urbain que dans des zones dédiées.

La présence dans le tissu urbain d'activités économiques joue un rôle fondamental en particulier dans l'animation et l'attractivité du territoire. Il s'agit ainsi de privilégier l'insertion des activités prioritairement au sein des communes et des quartiers tout en proposant une offre complémentaire de sites plus périphériques pour répondre à des besoins qui ne pourraient pas trouver leur place dans le tissu urbain.

Les zones d'activités existantes participent à l'offre d'accueil. Elles sont maintenues et des projets de requalification et de modernisation seront engagés pour :

- optimiser l'usage de leur foncier ;
- améliorer les accès, signalétique, traitement des espaces publics ;
- favoriser l'implantation de nouveaux services, nécessaires aux salariés (restaurants, équipements de proximité), aux entreprises (sous-traitance, nettoyage, entretien, maintenance), ainsi que de services communs (informatique, reproduction, conseil…) ;
- accroître leur accessibilité, notamment par des moyens alternatifs à la voiture.

Par ailleurs, il est nécessaire de créer une offre foncière nouvelle, en sites dédiés, pour pouvoir répondre, d'une part aux besoins des entreprises déjà implantées sur le territoire et, d'autre part, pour attirer et accueillir des activités exogènes.

Dans cette perspective, il s'agit :

- de réserver des sites (tels que l'ancienne raffinerie de Reichstett) pour accueillir des activités industrielles et logistiques nécessitant de grandes emprises. Dans le cadre de cette offre, la relocalisation d'activités implantées dans la zone portuaire, dont la proximité à la voie d'eau n'est pas prioritaire, pourrait être envisagée ;
- de faciliter la transformation des friches industrielles du territoire ;
- de disposer de terrains de tailles plus réduites à destination des PME/PMI ;
- de privilégier des regroupements par filières pour impulser le rapprochement des acteurs d'une même filière en les incitant à se fédérer ;
- de permettre le desserrement de l'activité artisanale dans de petites zones communales compatibles avec les orientations du SCOTERS ;

- de valoriser la desserte par les transports en commun, lorsque les zones d'activités sont situées à proximité d'une gare ferroviaire, d'une station de tramway ou équivalent.

Pour compléter l'offre en foncier et pour accueillir et développer des activités relevant des services et du secteur tertiaire qui constituent les principaux vecteurs de créations d'emplois aujourd'hui, il conviendra :

- de proposer une offre renforcée et de qualité en immobilier d'entreprise dans les programmes d'extension et de renouvellement urbains ;
- d'offrir différents modes d'hébergement adaptés, pour compléter les parcours résidentiels des entreprises, notamment des pépinières, hôtels d'entreprises, petits locaux…

Enfin, pour pérenniser l'espace agricole en tant qu'activité économique, les filières agricoles en place sont confortées. Elles pourront s'ouvrir à des activités annexes et complémentaires pour les agriculteurs. En lien avec l'objectif de rapprocher les consommateurs et les producteurs, des filières de distribution courtes sont mises en place et le développement de points de vente en ville est favorisé.

Les activités agro-industrielles participent à la qualité du tissu économique local et leur développement se fait au sein de sites dédiés aux activités économiques.

Orientation n°2 : s'appuyer sur un appareil de formation et les compétences adaptées et construire une synergie entre l'ensemble des acteurs

Le fondement du développement économique et de l'emploi de demain, repose pour l'essentiel sur l'innovation, appuyée fortement sur la recherche et l'enseignement supérieur.

Il devient ainsi capital de tisser des liens forts entre l'Université et le monde de l'entreprise, de manière à avoir une meilleure connaissance réciproque des attentes et des besoins (notamment en termes de métiers et de compétences) et de faciliter les coopérations et synergies positives entre les entreprises, le monde de la formation (au sens large) et de la recherche et les collectivités territoriales.

Cette démarche s'inscrit pleinement dans la stratégie économique "Strasbourg Eco 2020", puis "Strasbourg Eco 2030", qui repose sur un partenariat avec l'ensemble des acteurs du monde économique.

Soutenir l'armature commerciale et les services aux habitants

Les orientations générales de la politique d'équipement commercial visent, d'une part à favoriser un développement commercial équilibré et durable et, d'autre part, à répondre aux défis majeurs du commerce et de la consommation, en veillant à ne pas entraver la modernisation permanente des structures commerciales, nécessaires à l'attractivité et au rayonnement économique de la métropole strasbourgeoise.

Elles doivent aussi permettre d'accompagner l'évolution des modes de vie et de participer à l'anticipation des enjeux environnementaux.

Les équilibres territoriaux existants entre armature commerciale et hiérarchie urbaine s'avèrent satisfaisants et doivent être maintenus. Pour ce faire, les orientations suivantes doivent guider le développement commercial :

- Le centre-ville de Strasbourg constitue la centralité urbaine majeure du territoire. Sa fonction commerciale doit être préservée et renforcée, notamment en favorisant son renouvellement, sa modernisation et sa diversification. Le centre-ville strasbourgeois constitue un site prioritaire d'implantation de nouveaux commerces de tout type de format.

- Les centralités urbaines existantes ou futures (centres-villes, centres de quartier, centres-villages, axes de faubourg…) accueillent préférentiellement tous les types d'activités commerciales, notamment ceux qui répondent à des besoins courants et quotidiens.

  Les pôles de transports en commun, notamment ceux en lien avec les pôles d'emplois et de services définis par le SCOTERS, constituent également des localisations préférentielles pour le commerce.

- Les zones commerciales périphériques rayonnant sur l'agglomération ou plus largement (Zone Commerciale Nord, Hautepierre, La Vigie et Baggersee) font l'objet d'une modernisation progressive. Il s'agit notamment :
  - de rationaliser l'usage du foncier ;
  - d'introduire de nouvelles fonctions urbaines (services et équipement, habitat…) ;
  - de développer une meilleure accessibilité tous modes ;
  - de privilégier l'implantation de concepts innovants ;
  - de favoriser la qualité et l'insertion urbaine et paysagère ainsi que la performance énergétique des zones existantes ou à créer.
- Les zones commerciales périphériques de taille plus réduite (Eschau, Hœnheim et Wolfisheim) ont vocation à compléter l'offre structurante, sans déstabiliser l'armature existante. Leur affectation prioritaire concerne les activités commerciales qui peuvent difficilement s'implanter dans le tissu urbain dense et qui répondent, par leur taille, à des besoins d'équipement occasionnels des ménages.
- Les autres zones d'activités économiques sont confortées dans leur vocation "classique" par l'interdiction de nouvelles implantations commerciales, afin de limiter le mitage progressif et les conflits d'usages.

Assurer le rayonnement européen et international de l'Eurométropole

L'Eurométropole de Strasbourg a défini une stratégie ambitieuse - "Strasbourg Eco 2020", puis en pleine continuité "Strasbourg Eco 2030"- qu'elle met en œuvre pour conforter l'attractivité du territoire, accompagner le développement des entreprises et faire rayonner la métropole à l'international.

Ainsi, pour favoriser l'implantation d'entreprises nouvelles et permettre le maintien d'un tissu économique dynamique, les actions de l'Eurométropole de Strasbourg s'opèrent à plusieurs niveaux :

- structurer et animer les filières d'excellence du territoire telles les technologies médicales et les thérapies nouvelles, les mobilités innovantes et multimodales, le tertiaire supérieur international, les activités créatives, l'économie sociale et solidaire et l'économie numérique ;
- mettre en œuvre un quartier d'affaires international, un grand projet urbain transfrontalier, une stratégie d'accessibilité internationale, un parc d'innovation, un pôle technologies médicales au sein de l'hôpital, une pépinière franco-allemande, un dispositif complet d'accompagnement à la création d'entreprise ;
- renforcer la vocation économique, notamment industrielle, en développant une offre foncière et immobilière adaptée.

Orientation n°1 : développer les sites d'intérêt métropolitain

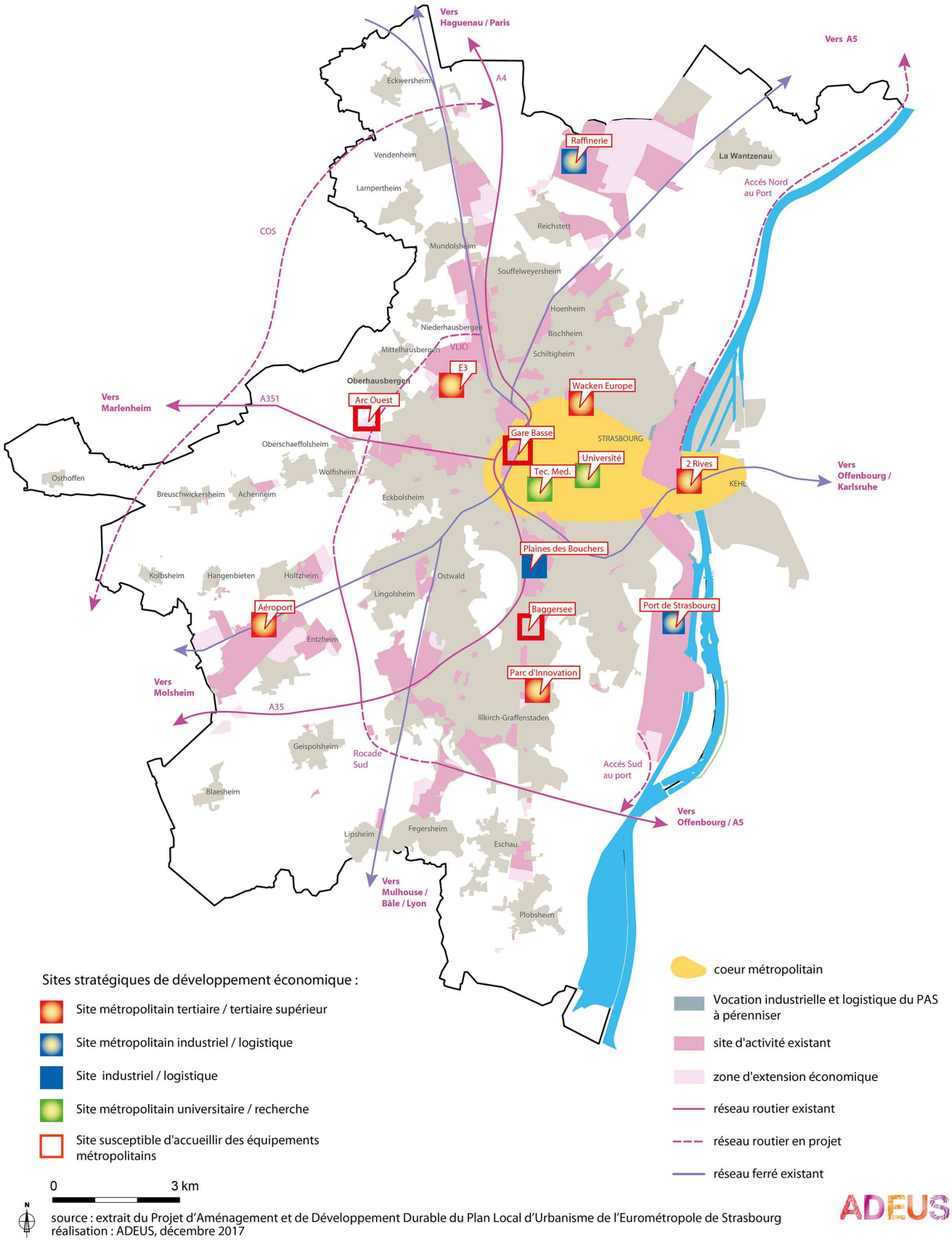
Les sites d'intérêt métropolitain jouent un rôle clé pour l'attractivité du territoire. Ils proposent un haut niveau d'accueil et un rayonnement d'envergure nationale et européenne.

L'Eurométropole a pour objectif de conforter et développer 13 sites stratégiques pour le développement économique, dont 9 sites d'intérêt métropolitain qui s'appuient sur des domaines d'excellence présents ou à venir.

9 sites d'intérêt métropolitain :

- L'ancienne raffinerie de Reichstett, site potentiel pour le développement industriel et logistique ;
- La zone d'activité du port de Strasbourg, site dédié au développement industrialo-portuaire ;
- Le Parc d'innovation, site dédié au développement des activités tertiaires supérieures, des technologies de l'environnement aux technologies médicales, biotechnologies… ;
- Le quartier d'affaires international Wacken-Europe ;
- L'Espace européen de l'entreprise et l'Aéroport, 2 sites dédiés aux activités tertiaires et au tertiaire supérieur ;
- Le campus des technologies médicales et l'Université de Strasbourg, 2 sites dédiés aux fonctions de formation et de recherche ;
- Les "Deux-Rives", site potentiel d'implantations économiques franco-allemandes.

SITES STRATÉGIQUES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE



source : extrait du Projet d'Aménagement et de Développement Durable du Plan Local d'Urbanisme de l'Eurométropole de Strasbourg
réalisation : ADEUS, décembre 2017

Autres sites stratégiques pour le développement économique de la métropole :

- La Plaine des Bouchers
- La gare basse, la Porte Ouest et Baggersee, 3 sites potentiels qui pourront accueillir des activités métropolitaines.

Ces sites stratégiques constituent l'ossature principale de l'accueil des activités économiques de la métropole.

Leur fonctionnement nécessite le maintien et le développement des infrastructures de très grande accessibilité tels que l'aéroport, la gare TGV et le port.

Orientation n°2 : renforcer l'attractivité de l'université de Strasbourg

L'université et plus généralement les établissements de formation supérieure sont au cœur de l'attractivité de la métropole strasbourgeoise. L'attractivité de l'université est renforcée en confortant la vocation des sites universitaires et en permettant leur développement territorial à travers :

- l'ouverture du campus central sur la ville, notamment à travers la requalification de ses entrées et de ses espaces publics ;
- un renforcement qualitatif visant également à une meilleure ouverture des campus d'Illkirch et de Cronenbourg sur l'agglomération ;
- la recomposition universitaire et urbaine du site de l'Hôpital Civil : campus des technologies médicales.

En favorisant la requalification des différents sites universitaires, le PLU participe à l'amélioration des conditions d'accueil des étudiants. Ainsi, cette attention portée à un environnement de qualité pour l'enseignement supérieur, contribue également à la formation d'une main d'œuvre qualifiée, permettant de répondre aux besoins de main d'œuvre issus des filières économiques d'excellence.

Orientation n°3 : conforter la fonction portuaire

Site industriel majeur, deuxième port fluvial français et première plateforme logistique multimodale d'Alsace, le port constitue un atout vital pour le développement économique de la métropole qu'il convient de conforter.

Afin de pérenniser les vocations logistiques et industrielles présentes sur la plateforme portuaire, il convient d'assurer des conditions d'accès efficaces à la zone d'activités portuaire :

- l'amélioration des conditions de circulations internes à la zone portuaire, notamment par la mise en œuvre de la liaison interports (infrastructure routière assurant la liaison entre le port Nord et le port Sud de Strasbourg) ;
- un accès nord du Port, réservé à la desserte poids-lourds et en fonction des contraintes du PPRT, comme il est prévu au SCoTERS. L'aménagement de cet accès devra tenir compte des sensibilités environnementales liées aux milieux naturels proches ;
- l'adaptation au trafic poids-lourds du profil et du gabarit de l'accès sud, en adéquation avec les enjeux environnementaux locaux.

Orientation n°4 : faire de Strasbourg une destination phare du tourisme d'affaires et des rencontres économiques

L'activité foires-salons-congrès est un secteur économique important de l'agglomération strasbourgeoise qui implique de multiples activités dont l'hôtellerie-restauration, le commerce... Ce secteur étant extrêmement concurrentiel, tant à l'échelle nationale qu'européenne, l'ambition est de maintenir l'Eurométropole de Strasbourg dans la concurrence des destinations du tourisme d'affaires et, pour ce faire, s'appuie sur une stratégie volontaire et des outils modernes.

En ce sens, la restructuration du Wacken en un quartier d'affaires international, qui va s'accompagner de la création d'un pôle de rencontres économiques, va permettre une synergie fonctionnelle avec le Palais de la Musique et des Congrès restructuré et modernisé.

En corollaire et afin d'accompagner le fonctionnement et le rayonnement économique et touristique de la métropole, le développement de l'offre hôtelière doit se poursuivre dans trois types de localisations prioritaires :

- le centre-ville de Strasbourg avec une densification de l'offre hôtelière ;
- les projets urbains importants, qui peuvent être accompagnés de création d'hôtels (notamment les secteurs Wacken et "Deux Rives") ;
- le renouvellement et la diversification de l'offre dans les zones d'activités et les zones commerciales.

Veiller à la qualité des projets et des aménagements

Dans un contexte de mondialisation croissante de l'économie, la concurrence entre les territoires se fait de plus en plus forte. Les entreprises soumises à une intense compétition, sont plus que jamais à la recherche d'une localisation optimale de leur activité, cette dernière étant déterminée par de multiples facteurs.

Un certain nombre de ces facteurs sont liés à l'aménagement de l'espace, qui se doit d'être attractif et performant pour les entreprises.

Dans ce contexte, il s'agit de répondre :

- à des aspirations de qualité de l'accueil : des aménagements qualitatifs et paysagers seront recherchés afin d'intégrer au mieux les fonctions d'activités au sein de la ville et les rendre compatibles avec les autres fonctions urbaines ;
- aux attentes des actifs en faveur d'un environnement et des conditions de travail améliorés, s'agissant de l'accessibilité des sites d'emploi, mais également la proximité de services : commerces, restaurants, etc.

3.2. La politique d'habitat

Rappel des enjeux :

Des besoins de production de logements nécessitant une réponse quantitative, mais aussi qualitative avec une offre diversifiée pour couvrir la situation de chacun à chaque étape de la vie et assurer la qualité et la durabilité du parc, qu'il soit neuf ou ancien.

La réponse aux besoins démographiques nécessite la production de l'ordre de 3000 logements par an pour atteindre l'ambition démographique de 50 000 habitants supplémentaires.
Les enjeux en termes de politique de l'habitat sont différents suivant les territoires. La difficulté de maintenir les familles sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg est notamment liée à une offre en grands logements insuffisante à Strasbourg. La répartition du logement social n'est pas équitablement répartie dans les communes, l'effort étant bien plus soutenu dans les communes les plus centrales et moindre dans les petites communes, générant des enjeux d'intégration solidaire de l'offre sociale sur le territoire.

Au-delà des enjeux généraux de la politique de l'habitat, la réponse à certains besoins spécifiques (notamment les personnes âgées avec de faibles ressources, les personnes handicapées, les jeunes adultes et les gens du voyage) est également un point à prendre en compte. 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.

Orientation n°1 : répondre aux besoins en logements par une production soutenue et équitablement répartie

L'ambition démographique étant d'accueillir 50 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030, l'Eurométropole de Strasbourg doit produire annuellement environ 3 000 logements. Cette offre se répartit territorialement selon :

- le rôle de la commune dans le projet de territoire de la métropole ;
- la bonne accessibilité aux transports en commun ou aux réseaux de déplacements actifs ;
- la bonne accessibilité aux équipements et services de proximité et d'agglomération ;
- la bonne accessibilité aux espaces de nature en ville.

Orientation n°2 : diversifier la production de logements pour couvrir les besoins de tous aux différentes étapes de la vie

L'offre de logements programmée est ajustée pour couvrir l'ensemble des besoins de la population et proposer une gamme diversifiée, tant en termes de tailles de logement qu'en termes de types de logement, individuel ou collectif, et en particulier :

- une offre locative à loyer encadré à destination notamment des jeunes ménages en début de parcours résidentiel ;
- une offre suffisante de logements en accession sécurisée, pour permettre aux familles et aux jeunes actifs de pouvoir se loger sur le territoire métropolitain.

Territorialement, cette offre peut varier selon :

- le type de logements à privilégier (individuel, intermédiaire, collectif), sachant que les communes périurbaines ont un rôle à jouer pour accueillir les familles et les jeunes actifs, en développant de l'habitat individuel dense ou intermédiaire ;
- le développement de l'offre sociale, celle-ci devant être maintenue dans les communes déjà bien pourvues et renforcées dans celles insuffisamment dotées au regard de la loi ou des besoins.

Pour les populations les plus fragiles (économiquement et/ou socialement), une offre adaptée de logement (éventuellement expérimentale) est localisée de manière pertinente, particulièrement dans les secteurs disposant d'une offre de services, notamment de proximité. Cette offre concerne plus particulièrement :

- les personnes en situation très précaire relevant de l'hébergement d'urgence ;
- les personnes aux ressources modestes ;
- les personnes âgées ;
- les personnes handicapées ;
- les étudiants et les apprentis ;
- les gens du voyage (en lien avec le Schéma départemental d'accueil des gens du voyage).

Orientation n°3 : assurer la qualité et la durabilité du parc

Les offres nouvelles et existantes doivent s'inscrire dans une logique de développement durable et qualitatif.

Pour l'offre nouvelle, la qualité, l'innovation architecturale et la durabilité des bâtiments et des logements sont favorisées. La conception qualitative et durable des logements doit promouvoir en particulier :

- la performance environnementale et notamment énergétique[3] ;
- l'insertion architecturale des constructions dans leur environnement ;
- l'innovation, la modularité, voire la mutualisation des espaces, pour tenir compte de l'évolution des modes de vie ;
- la préservation de la santé des occupants.

Pour le parc existant, une veille permanente des quartiers présentant des signes de fragilisation sociale et urbaine est assurée afin d'engager une intervention préventive ou curative lorsqu'elle s'avère nécessaire.

Cinq territoires font l'objet de projets de rénovation urbaine. Il s'agit des quartiers de Neuhof, de la Meinau, de Hautepierre et de Cronenbourg à Strasbourg et de celui des Hirondelles à Lingolsheim. Les interventions portent particulièrement sur la diversification des modes d'habiter, le désenclavement à partir des transports en commun, la requalification des espaces publics et des espaces verts, ainsi que sur la restructuration des pôles et centres de quartiers. L'engagement et la mise en œuvre de ces programmes sont l'occasion de diversifier l'offre en logements, tout en respectant des objectifs de répartition et d'accroissement du parc. La réhabilitation de l'existant donne l'occasion d'améliorer les performances énergétiques des constructions.

Les autres grands quartiers d'habitat social existants (qu'ils soient institutionnels ou privés) nécessitent également une vigilance renforcée quant à leur évolution.

Pour les parcs anciens de l'agglomération, qu'ils soient publics ou privés, une attention particulière est portée. Le projet vise à la lutte contre la vacance indue, celle contre l'habitat indigne et non décent mais également l'amélioration des copropriétés dégradées et celle de la performance énergétique des logements.

Cela nécessite notamment d'engager progressivement la réhabilitation énergétique du parc locatif public ancien, de manière à contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à obtenir des charges locatives raisonnables pour les occupants.

3. dans un souci à la fois écologique (préservation des ressources, limitation des pollutions) et économique (maîtrise des charges liées au logement)

3.3. Les politiques de transport et de déplacements

Rappel des enjeux :

L'équilibre à trouver entre la limitation des pollutions liées à l'usage de la voiture et l'efficacité des déplacements dans la métropole

Malgré les indéniables succès en matière de développement de l'usage du vélo et des transports en commun liés aux efforts mis en place par l'Eurométropole de Strasbourg, la voiture reste de loin le mode le plus utilisé en dehors du centre strasbourgeois. Cet usage important génère pollutions, consommation énergétique élevée, nuisances et congestions, faisant peser des risques sanitaires et énergétiques, des risques sur le cadre de vie des habitants et aussi sur l'efficacité du système de déplacements (et notamment sa régularité).

Il y a donc un enjeu fort à développer, lorsque c'est possible, l'usage des alternatives à la voiture, à la fois dans la proximité (qui réponde aux attentes de la population), mais aussi en améliorant l'efficacité du système de transports en commun. Cela pose également l'enjeu de la rationalisation des transports de marchandises en ville, à hauteur des capacités réglementaires et financières de l'Eurométropole de Strasbourg. Cela implique enfin d'améliorer aussi la grande accessibilité de la métropole, fondamentale pour l'attractivité du territoire.

Le stationnement illustre bien cet équilibre à trouver entre d'un coté être un outil au service de la régulation de la circulation automobile et du report modal, et de l'autre être un des vecteurs de l'attractivité économique de la métropole.

Orientation n°1 : améliorer la grande accessibilité

La grande accessibilité à la métropole strasbourgeoise est améliorée par :

- le développement de l'Aéroport international de Strasbourg-Entzheim, en complémentarité avec les autres aéroports du Rhin supérieur ;
- le développement d'une coopération autour des offres de transport ferré à grande vitesse dans le Rhin supérieur ;
- le renforcement des fonctions portuaires du Port autonome de Strasbourg.

Orientation n°2 : construire une agglomération connectée

Le déploiement du réseau de transports en commun en site propre se poursuit dans les secteurs les plus denses, non seulement sur certaines liaisons radiales mais également en rocade, dans une logique de maillage.

Dans les communes périurbaines, une nouvelle organisation du réseau de bus permet les rabattements vers les transports en commun en site propre.

Pour les territoires les plus excentrés, la coordination des offres urbaines et interurbaines (hors territoire métropolitain) est confortée, notamment par :

- une amélioration des liaisons vers l'espace métropolitain depuis l'extérieur de la Métropole, en articulant l'offre TER, le projet de Transport en Site Propre Ouest (TSPO) et les principales lignes de cars interurbains avec les transports urbains ;
- une amélioration de la liaison entre l'espace métropolitain et Kehl, par le projet de tramway.

Le développement des infrastructures de transports en commun est accompagné par celui de services à la mobilité spécifiques (avec une dimension intermodale), ainsi que par une simplification de la billettique, une intégration tarifaire et la mise en place d'actions de communications aidant au changement modal.

Ce développement de l'offre en transports en commun se fait conjointement à une modification structurelle du fonctionnement routier de la métropole. Les trafics de transit sont pris en charge par le Contournement Ouest de Strasbourg (COS) et la Rocade sud. Un maillage complémentaire par la VLIO améliore les liaisons intercommunales à l'ouest de la métropole. L'autoroute A35, dans la traversée de la Métropole, est requalifiée au profit d'alternatives à l'usage individuel de la voiture.

Ces actions concourent également à garantir (notamment aux activités économiques) la fiabilisation des temps d'accès dans la métropole.

La politique de stationnement est utilisée de manière complémentaire pour, à la fois répondre aux besoins des habitants, mais aussi faciliter le report modal vers les alternatives à l'automobile, en particulier dans les secteurs les plus contraints et où ces offres alternatives existent.

Orientation n°3 : mettre en œuvre une politique globale et de gestion des flux de marchandises

Les réglementations en matière de circulation des poids lourds sont uniformisées dans l'Eurométropole, pour permettre d'améliorer la lisibilité des itinéraires pour les acteurs du transport.

L'organisation du transport de marchandises s'appuie sur l'existence de plates-formes logistiques urbaines. Leur localisation favorise l'usage du fer et du fluvial pour les transports longue distance et pour les courtes distances, des véhicules électriques, des triporteurs ou du tram-fret. Deux types de "hubs" sont développés :

- des espaces en entrée d'agglomération, qui permettent de "massifier" l'approvisionnement et de rationaliser les livraisons ;
- des espaces réservés dans le tissu urbain, à proximité des destinataires finaux (industriels, commerçants et artisans, riverains…), pour assouplir les contraintes de livraison pour les usagers.

Orientation n°4 : favoriser le fonctionnement dans la proximité

Le développement du réseau cyclable se poursuit, notamment en améliorant les continuités piétonnes et cyclables, là où le réseau est discontinu du fait de coupures urbaines.

La part d'espace public consacrée aux piétons et aux cycles (trottoirs, aires piétonnes, zones de rencontres...) est renforcée, particulièrement dans les centralités de quartier. Bien que les surfaces dévolues à la voiture sur l'espace public diminuent, l'accessibilité globale ne s'en trouve pas affectée.

Des services facilitant l'usage de la bicyclette sont développés, comme la location et le stationnement des vélos. Celui-ci est favorisé sur l'espace public, avec la poursuite de l'implantation d'arceaux à vélos et sur l'espace privé, en imposant des normes de stationnement pour les vélos dans les nouvelles constructions.

3.4. Le développement des communications numériques

Rappel des enjeux :

Adapter l'aménagement numérique du territoire à l'évolution des modes de vies des habitants et aux besoins des acteurs économiques.

Le numérique constitue aujourd'hui un outil incontournable du quotidien. Contribuant à l'attractivité de la Métropole, le premier enjeu repose sur le développement des usages et services liés à internet et à l'émergence des filières économiques d'excellence. Il en va de même de soutenir une politique de solidarité, afin de réduire les disparités territoires et sociales en matière de développement numérique.
Le développement de la "ville intelligente" recouvre ainsi de nombreux enjeux transversaux : attractivité du territoire, développement économique, renforcement des flux d'échanges transfrontaliers, développement durable et protection de l'environnement, cohésion sociale etc.

L'aménagement numérique du territoire, le développement durable et l'innovation, l'entrepreneuriat numérique, la "ville intelligente" et la "e-administration" contribuent au rayonnement et à l'ouverture à l'international de l'Eurométropole.

Orientation n°1 : accompagner la révolution numérique du territoire métropolitain

L'objectif est d'assurer un développement homogène et harmonieux de l'offre numérique sur le territoire métropolitain, par le déploiement de la fibre optique et des autres technologies permettant une couverture très haut débit fixe et mobile (THD). Sa mise en œuvre s'appuie sur les orientations suivantes :

- maîtriser, valoriser et développer les réseaux patrimoniaux des technologies de l'information et de la communication (TIC) dans un cadre métropolitain et mutualiser les investissements publics ;
- favoriser les déploiements d'initiative privée, en coordination avec les acteurs institutionnels du territoire ;
- mettre en œuvre le Schéma Directeur d'Aménagement Numérique, par l'accompagnement des opérateurs hertziens ;
- garantir la desserte THD des entreprises et l'offre de services adaptée à leurs besoins.

Orientation n°2 : concilier développement durable et innovation

Les technologies de l'information et de la communication représentent un champ d'activités particulièrement propice à l'innovation. Le PADD fixe comme orientation de mettre cette capacité au service des grands enjeux économiques, sociaux et environnementaux, auxquels le territoire doit faire face. En effet, des applications numériques sont possibles dans les domaines de la santé, des transports, de l'énergie... et participent en cela à la mise en œuvre des objectifs de développement du territoire. Les TIC permettent également de faciliter, d'accompagner et de renforcer l'émergence de nouveaux comportements. La mise en œuvre d'espaces physiques de travail collaboratif, en créant des lieux d'échange, de partage et d'innovation contribuent au développement économique du territoire.

Orientation n°3 : développer la ville intelligente et l'" e-administration "

Dans le cadre du développement de l'économie numérique, le PADD fixe comme orientations :

- de porter des projets numériques générant des effets induits sur l'activité économique du territoire et la création de valeur ;
- de proposer aux citoyens l'accès à des informations et des services d'" e-administration " dématérialisés ;
- de permettre des expérimentations de technologies innovantes sur le territoire et les équipements de la Métropole. Elles constituent une vitrine technologique pour les entreprises locales, tout en constituant la possibilité de valider les aspects techniques et l'adhésion des utilisateurs.

3.5. La politique en matière de loisirs

Rappel des enjeux :

Une offre de loisirs qui est un outil au service du rayonnement et de l'attractivité de la métropole

Les politiques sportives, de loisirs et culturelles, si elles sont de qualité, participent à l'attractivité notamment résidentielle de la Métropole. A ce titre, elles répondent à la fois aux besoins et aux modes de vie des habitants mais également au positionnement en termes d'image et de rayonnement de la Métropole.

Orientation n°1 : développer une politique sportive

Développer les pratiques sportives se fait notamment :

- en permettant une pratique libre du sport en dehors du cadre associatif, à travers la mise en place de parcours sportifs et de santé, l'amélioration et la valorisation des piscines existantes (piscine de proximité ou à l'échelle de l'agglomération) ainsi que la création d'un nouvel équipement nautique ;
- en réalisant des actions de promotion et de valorisation des différentes activités sportives.

Orientation n°2 : développer une politique de loisirs dans les espaces naturels

Le plan d'eau d'Eschau-Plobsheim avec ses activités nautiques, ainsi que les nombreuses gravières de la Métropole recèlent un important potentiel d'espaces de loisirs, dont le développement se poursuit. Dans les espaces naturels, des pistes cyclables et des promenades piétonnes sont créées. Plus spécifiquement, dans le Parc naturel urbain (PNU) de Strasbourg, des circuits de découverte du patrimoine sont mis en place.

Orientation n°3 : développer une politique culturelle

La politique culturelle rend plus lisible la richesse de l'activité culturelle existante et en facilite l'accès, favorise la rencontre entre les différents publics, crée des liens entre les différentes disciplines et dynamise les relations entre acteurs associatifs et institutionnels. Par nature transversale, cette politique participe :

- à la valorisation des patrimoines, qu'ils soient bâti, paysager ou culturel, ceux-ci participant également au renforcement de l'attractivité des territoires et de l'identité des communes ;
- au rayonnement national et international, en permettant de mieux faire connaître la richesse culturelle et l'attractivité de l'Eurométropole mais aussi en soutenant les activités créatives et d'innovation ;
- à l'irrigation culturelle du territoire, tournée vers les citoyens et plus particulièrement vers les jeunes, afin de favoriser les échanges entre les genres, les publics et les territoires. Pour ce faire, elle s'appuie sur les réseaux de lecture publique, la richesse des pratiques amateurs, les structures culturelles ainsi que celles d'éducation artistique et populaire.



4. Les objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain

Rappel des enjeux :

Maîtriser la consommation de foncier

Quoiqu'en nette diminution par rapport aux décennies précédentes, il reste un enjeu fort à préserver les ressources et donc à limiter la consommation de foncier. Cela implique de trouver un équilibre entre la pérennisation des espaces naturels et agricoles et le développement économique et démographique de la Métropole.

Orientation n°1 : prioriser le développement dans l'enveloppe urbaine

Le développement urbain est planifié prioritairement dans l'enveloppe urbaine, pour lutter contre l'étalement urbain. Il s'agit de mobiliser l'ensemble des possibilités constructibles au sein des espaces urbanisés, tout en tenant compte des milieux naturels et de la qualité des paysages.

La priorisation du développement dans l'enveloppe urbaine permet également de répondre à l'objectif de modération de la consommation de l'espace, par des droits à construire rendant possible une densification du tissu bâti, nuancés suivant le contexte urbain. La maîtrise de la consommation foncière s'appuie également sur une optimisation des capacités constructibles des espaces urbanisés, portée par :

- le renouvellement urbain, qui concerne entre autre la reconversion des friches industrielles, commerciales ou militaires et les opérations de rénovation urbaine ;
- l'urbanisation des espaces non bâtis situés dans le tissu urbain, notamment quand ils ne présentent pas de sensibilité environnementale et ne remplissent pas une fonction d'espace de " respiration " pour les habitants.

Les capacités constructibles mobilisées dans l'enveloppe urbaine contribuent fortement à répondre aux besoins du développement résidentiel, des équipements, des services et de l'activité économique. Le potentiel foncier mobilisable au sein de l'enveloppe urbaine est d'environ 880 hectares, qui se répartissent comme suit :

- de l'ordre de 610 hectares pour le développement urbain mixte (habitat, activités et services), qui permettent à terme de satisfaire plus de 60 % des besoins de logements ;
- environ 250 hectares de potentiel foncier mobilisable spécifiquement pour le développement d'activités économiques ;
- quelques 20 hectares dédiés pour le développement d'équipements.

Orientation n°2 : optimiser les capacités constructibles des territoires

Les possibilités constructibles pour le développement urbain (qu'il s'agisse de développement en extension ou dans l'enveloppe urbaine) au sein de la Métropole sont notamment estimées au regard de densités optimisées, dans le respect de la qualité de vie des habitants.

Dans cette logique, les densités les plus importantes sont attendues dans le cœur de la Métropole ; elles sont progressivement moins importantes dans le reste de l'espace métropolitain et les communes périurbaines.

Les densités peuvent toutefois être modulées en fonction de :

- la typologie du tissu urbain existant et le contexte paysager ;
- la proximité d'une offre performante de transports en commun ;
- la facilité de desserte pour les piétons et les cyclistes ;
- la proximité et l'accessibilité aux espaces de nature en ville ;
- le niveau d'équipement en commerces et services de proximité ;
- la préservation de la biodiversité ;
- les contraintes environnementales ;
- la performance énergétique ;
- la faisabilité technique.

Orientation n°3 : dimensionner les extensions urbaines à vocation d'habitat en fonction des capacités constructibles du tissu urbain

Le développement urbain nécessaire à l'ambition démographique à l'horizon 2030, ne peut s'effectuer uniquement dans le tissu existant. En conséquence, un besoin foncier est identifié, à hauteur de 260 hectares, et réservé en extension pour les fonctions urbaines mixtes (habitat, services et équipements), en complément des capacités constructibles mobilisables au sein de l'enveloppe urbaine.

Comme précisé dans les orientations relatives aux politiques d'aménagement, d'équipement et d'urbanisme (Partie 2.1), le choix des sites d'extension urbaine se fait aussi en fonction de la place de chaque commune dans le projet de territoire de la Métropole, ainsi qu'en fonction de la qualité d'accès aux transports en commun performants et du contexte environnemental.

Orientation n°4 : satisfaire les besoins en foncier économique en limitant la consommation foncière

Comme précisé dans les orientations relatives aux politiques d'aménagement, d'équipement et d'urbanisme (Partie 2.1), ainsi que dans les orientations relatives au développement économique et d'équipement commercial (Partie 3.1), en matière de besoin en foncier économique :

- la localisation des activités économiques dans le tissu urbain est renforcée. Cela concerne plus spécifiquement les entreprises et les emplois de rayonnement métropolitain, situés principalement dans le cœur métropolitain ;
- pour les activités ne trouvant pas leur place dans le tissu urbain, à vocation mixte (habitat, activités, services, équipements…), les zones d'activités existantes sont confortées, dans une logique de développement maîtrisé et de gestion économe de l'espace ;
- de nouvelles zones d'activités sont créées pour répondre, d'une part à la croissance des entreprises locales et, d'autre part, pour proposer une offre en foncier adaptée à destination des entreprises souhaitant s'installer sur le territoire de l'Eurométropole.

La requalification des zones d'activités existantes le nécessitant sera engagée progressivement, pour s'adapter à la demande actuelle et future. La densité du bâti y sera recherchée et adaptée en fonction des activités concernées.

Les zones d'activités plus spécifiques, comme l'Espace européen de l'entreprise et le Parc d'innovation, sont confortées et peuvent se développer, soit en densification, soit en extension.

Pour répondre au besoin de desserrement des entreprises présentes sur le territoire métropolitain, faciliter l'accueil de nouvelles entreprises et atteindre à terme l'objectif de 27 000 emplois supplémentaires, une enveloppe foncière d'environ 850 hectares est dédiée au développement de nouvelles zones d'activités.

Ce besoin foncier est estimé sur la base des tendances relatives aux caractéristiques du tissu économique local, observées durant les décennies passées.