

PLU

plan local d'urbanisme

3. PROGRAMME D'ORIENTATION ET D'ACTIONS

DOSSIER APPROUVÉ
31 MAI 2024

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

THÉMATIQUE « HABITAT » 1

PRÉAMBULE 3

I. UNE POLITIQUE DE L'HABITAT AU SERVICE DU PROJET DE TERRITOIRE. 5

1. LA POLITIQUE DE L'HABITAT AU SERVICE DE L'ATTRACTIVITÉ DE LA MÉTROPOLE 5

2. LA POLITIQUE DE L'HABITAT AU SERVICE D'UNE MÉTROPOLE DES PROXIMITÉS 6

3. LA POLITIQUE DE L'HABITAT AU SERVICE D'UNE MÉTROPOLE DURABLE 6

II. LES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE DE L'HABITAT DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG. 7

1. LES GRANDS INVARIANTS DE LA POLITIQUE DE L'HABITAT DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG 7

1.1. L'ACCROISSEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS 7
1.2. LA DIVERSIFICATION DE L'OFFRE ET DES FORMES DE LOGEMENTS 8
1.3. LA RÉHABILITATION DU PARC EXISTANT 8
1.4. LA RÉNOVATION URBAINE DES QUARTIERS D'HABITAT SOCIAL 8
1.5. LA RÉPONSE AUX BESOINS EN LOGEMENTS POUR TOUS AUX DIFFÉRENTES ÉTAPES DE LA VIE 9
1.6. L'ÉVALUATION À MI-PARCOURS DU QUATRIÈME PLH 9

2. LES POINTS FORTS DE LA POLITIQUE DE L'HABITAT DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG 9

2.1. LA TERRITORIALISATION DE L'OFFRE 9
2.2. L'IMPORTANCE DE LA POLITIQUE FONCIÈRE 9
2.3. LE DÉVELOPPEMENT DU LOGEMENT SOCIAL 10
2.4. LA CONDUITE DES PROJETS DE RÉNOVATION URBAINE 10
2.5. LE DÉVELOPPEMENT DES ÉCO-QUARTIERS ET DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT DURABLES 11
2.6. LE DÉVELOPPEMENT DE L'HABITAT PARTICIPATIF ET L'ENCOURAGEMENT À L'INNOVATION 11
2.7. L'INTÉGRATION DE LA THÉMATIQUE SANTÉ 11
2.8. LES MODES DE GOUVERNANCE 11
2.9. L'INGÉNIERIE AU SERVICE DES COMMUNES 12
2.10. L'INFORMATION DU GRAND PUBLIC 12

3. LES ENJEUX ACTUELS DE LA POLITIQUE DE L'HABITAT 13

3.1. DES ENJEUX SOCIÉTAUX GLOBAUX… 13
3.2. AUX ENJEUX PROPRES À L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG 14

III. LE PROGRAMME D'ACTIONS 17

ANNEXE : FICHES COMMUNALES 79
ACHENHEIM 81
BISCHHEIM 83
BLAESHEIM 85
BREUSCHWICKERSHEIM 87
ECKBOLSHEIM 89
ECKWERSHEIM 91
ENTZHEIM 93
ESCHAU 95
FEGERSHEIM 97
GEISPOLSHEIM 99
HANGENBIETEN 101
HOENHEIM 103
HOLTZHEIM 105
ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN 107
KOLBSHEIM 109
LA WANTZENAU 111
LAMPERTHEIM 113
LINGOLSHEIM 115
LIPSHEIM 117
MITTELHAUSBERGEN 119
MUNDOLSHEIM 121
NIEDERHAUSBERGEN 123
OBERHAUSBERGEN 125
OBERSCHAEFFOLSHEIM 127
OSTHOFFEN 129
OSTWALD 131
PLOBSHEIM 133
REICHSTETT 135
SCHILTIGHEIM 137
SOUFFELWEYERSHEIM 139
STRASBOURG 141
VENDENHEIM 147
WOLFISHEIM 149

ANNEXE : INDICATEURS DE SUIVI. 151

ANNEXE : LISTE ET CARTE DE LOCALISATION DES SECTEURS DE MIXITÉ SOCIALE (SMS) ET DES SECTEURS DE TAILLE DE LOGEMENTS (STL) 157

1. LISTE DES SMS ET STL PAR COMMUNE 159

1.1. LISTE DES SMS (secteurs de mixité sociale) 159

1.2. LISTE DES STL (secteurs de taille de logements) 160

2. CARTE DE LOCALISATION DES SMS ET STL DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG 161

THÉMATIQUE « DÉPLACEMENTS » 163

PRÉAMBULE 165

L'OBJECTIF DU POA : DÉFINIR LA POLITIQUE DES DÉPLACEMENTS ET SON IMPACT SUR LE TERRITOIRE 165

1. LES COMMUNES PÉRIPHÉRIQUES : RÉDUIRE L'USAGE INDIVIDUEL DE LA VOITURE ET PERMETTRE DES ALTERNATIVES EN TRANSPORTS EN COMMUN ET MODES ACTIFS 165

1.1. EXEMPLE N° 1 : LES AMÉNAGEMENTS AUTOUR DE LA RD468 À PLOBSHEIM 166

1.2. EXEMPLE N° 2 : LA DESSERTE DE LA ZONE DE PROJET DE REICHSTETT..... 166

2. DANS L'ESPACE MÉTROPOLITAIN (HORS DU CŒUR DE MÉTROPOLE) : MAILLER LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN ET DE VÉLO STRUCTURANTS 167

3. LE CŒUR MÉTROPOLITAIN : TROUVER UN ÉQUILIBRE ENTRE MAINTIEN DES FAMILLES ET PRESSION SUR LE STATIONNEMENT 167

L'ESPRIT DU POA DÉPLACEMENTS 168

1. DU DÉVELOPPEMENT DE CHAQUE MODE DE DÉPLACEMENTS À UNE VISION D'ENSEMBLE DU SYSTEME MULTIMODAL DE DÉPLACEMENTS 168

2. D'UN BOUQUET D'INFRASTRUCTURES À UN BOUQUET DE SERVICES AUX USAGERS 169

3. UNE RÉFLEXION OUVERTE SUR LES ATTENTES DES PREMIÈRE ET DEUXIÈME COURONNES..... 170

I. POUR UNE POLITIQUE DES DÉPLACEMENTS ADAPTÉE AUX TERRITOIRES 171

1. PARTICIPER À LA CONSTRUCTION DU TERRITOIRE 171

1.1. AMÉLIORER LA GRANDE ACCESSIBILITÉ : MIEUX SE RELIER AU MONDE 171

1.2. CONSTRUIRE UNE AGGLOMÉRATION CONNECTÉE : SE DÉPLACER FACILEMENT DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG..... 172

1.3. FAVORISER LE FONCTIONNEMENT DANS LA PROXIMITÉ : DÉVELOPPER LA MARCHE ET LE VÉLO AU QUOTIDIEN..... 172

1.4. METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE GLOBALE ET DE GESTION DES FLUX DE MARCHANDISES..... 173

2. S'APPUYER SUR UNE POLITIQUE DE DÉPLACEMENTS ENGAGÉE DEPUIS PLUS DE DEUX DÉCENNIES 173

II. DES OBJECTIFS AMBITIEUX D'ICI 2030 175

1. DIMINUER L'USAGE INDIVIDUEL DE LA VOITURE 175

2. RÉDUIRE DE 30 % LE KILOMÉTRAGE PARCOURU EN VOITURE DANS LE CADRE DES DÉPLACEMENTS EN LIEN AVEC L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG 176

3. RÉDUIRE DE MANIÈRE IMPORTANTE LE TRAFIC SUR L'A35 ET SUR LA ROUTE DU RHIN 176

4. FIABILISER LES TEMPS D'ACCÈS À LA MÉTROPOLE TOUS MODES 176

5. L'USAGE DES MODES ACTIFS DOIT CONTRIBUER À 30 MINUTES D'ACTIVITÉ PHYSIQUE QUOTIDIENNE 176

III. SE FIXER DES PRINCIPES POUR RÉUSSIR 177

1. GARANTIR, AU SEIN DE PLUI, LA COHÉRENCE ENTRE LES POLITIQUES D'URBANISME, D'HABITAT ET DE TRANSPORT DURABLES 177

2. VÉRIFIER L'IMPACT SUR LA VIE URBAINE 177

3. GARANTIR LA PERMANENCE ET LA STABILITÉ DES PRINCIPES GÉNÉRAUX ET D'ACTIONS 177

4. AGIR SUR TOUS LES MODES DE DÉPLACEMENT DE MANIÈRE COORDONNÉE 178

5. DÉVELOPPER UNE VISION "SERVICE" 178

6. AGIR SUR LA TOTALITÉ DU TERRITOIRE, DANS ET EN DEHORS DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG 178

7. NE PAS PARIER QUE SUR DES GAINS TECHNOLOGIQUES POUR RÉDUIRE LA POLLUTION 179

8. ÉVALUER EN CONTINU POUR ALIMENTER LE PROCESSUS D'ACTION ET DE RÉFLEXION 179

IV. LE PLAN D'ACTIONS 181

1. RÉDUIRE L'USAGE INDIVIDUEL DE LA VOITURE 181

1.1. OPTIMISER LE MAILLAGE ROUTIER 181

1.2. TROUVER L'ÉQUILIBRE ENTRE BESOINS ET OFFRE DE STATIONNEMENT 183

2. COMPLÉTER LE PANEL DES ALTERNATIVES À LA VOITURE PARTICULIÈRE, À TOUTES LES ÉCHELLES DU TERRITOIRE 184

2.1. AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN 184

2.2. AUGMENTER LE RÔLE DU TRAIN DANS LA DESSERTE DE L'AGGLOMÉRATION 185

2.3. AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT INTERMODAL 186

2.4. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DE LA GARE CENTRALE 186

2.5. AUGMENTER LES DISTANCES PARCOURUES À VÉLO 187

2.6. CONFORTER L'USAGE DU VÉLO AU QUOTIDIEN DANS L'ENSEMBLE DE L'AGGLOMÉRATION 187

2.7. METTRE À NIVEAU L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN POUR LES COMMUNES NOUVELLEMENT INTEGRÉES DANS L'EUROMÉTROPOLE 187

3. REPENSER L'URBANISME EN LIEN AVEC LES TRANSPORTS 189

3.1. AMORCER DES STRATÉGIES D'URBANISME AUTOUR DE LA LOGIQUE DE CONTRAT D'AXE 189
3.2. UTILISER LE STATIONNEMENT PRIVÉ COMME LEVIER DE REPORT MODAL, MAIS ÉGALEMENT DE "CIMENT" DES OPÉRATIONS D'URBANISME 189
3.3. METTRE EN PLACE UNE CHARTE DE DESSERTE DES ZONES D'URBANISATION 191
3.4. AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT DU CŒUR DE MÉTROPOLE POUR RENFORCER SON ATTRACTIVITÉ 192

4. VERS UNE TARIFICATON ET UNE BILLETTIQUE SIMPLES, ÉQUITABLES ET INTÉGRÉES 193

4.1. POLITIQUE TARIFAIRE 193
4.2. SIMPLIFIER LA BILLETIQUE 193

5. SENSIBILISER ET FACILITER LES DIFFÉRENTS USAGES MODAUX 194

5.1. LE PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE ET DE L'ESPACE PUBLIC 194
5.2. POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DES ACTIONS EN FAVEUR DE LA MARCHE 194
5.3. COMMUNIQUER SUR LES ASPECTS SANTÉ, SÉCURITÉ, PORTE-MONNAIE NOTAMMENT, POUR ENCOURAGER L'USAGE DES MODES ACTIFS 195
5.4. ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES ET LES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS (ADMINISTRATIONS, ÉCOLES) DANS LA MISE EN ŒUVRE DE PLANS DE MOBILITÉ 195

6. METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE GLOBALE ET DE GESTION DES FLUX DE MARCHANDISES 195

6.1. AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES À TOUTES LES ÉCHELLES 195
6.2. HOMOGÉNÉISER LES RÈGLEMENTATIONS EN VIGUEUR 196
6.3. METTRE EN PLACE UN OU DES CENTRE(S) DE DISTRIBUTION URBAINE ET UNE NOUVELLE ORGANISATION LOGISTIQUE 196

V. LES FICHES ACTIONS DE LA POLITIQUE DES DÉPLACEMENTS : ORGANISÉE AUTOUR DE DEUX AXES PRINCIPAUX 197

1. POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES OFFRES EN TRANSPORTS AUX DIFFÉRENTES ÉCHELLES DE LA MÉTROPOLE POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DE L'AGGLOMÉRATION ET DE SES HABITANTS 197

1.1. AMELIORER ET GARANTIR L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE, TOUS MODES CONFONDUS 197
1.2. PROPOSER DES ALTERNATIVES EFFICACES À LA VOITURE INDIVIDUELLE ... 198
1.3. TENIR COMPTE DES FLUX EN ÉCHANGES, NOMBREUX ET CROISSANTS 199
1.4. ENCOURAGER L'ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE LIVRAISON SUR L'AGGLOMÉRATION 200

2. ADAPTER LES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS SELON LES ZONES DE PERTINENCE DES MODES DE TRANSPORT AFIN DE PRÉSERVER LE CADRE DE VIE DE L'AGGLOMÉRATION 200

2.1. SENSIBILISER ET ACCOMPAGNER 200

2.2. RATIONALISER LES PRATIQUES AUTOMOBILES (ET PLUS GÉNÉRALEMENT ROUTIÈRES) 201

3. 10 THÈMES ET 25 ACTIONS À L'HORIZON 2030 203

3.1. EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE MOBILITÉ 203

3.2. EN FAVEUR DE L'ADAPTATION DES PRATIQUES 203

3.1. THÈMES ET ACTIONS EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE MOBILITÉ 205

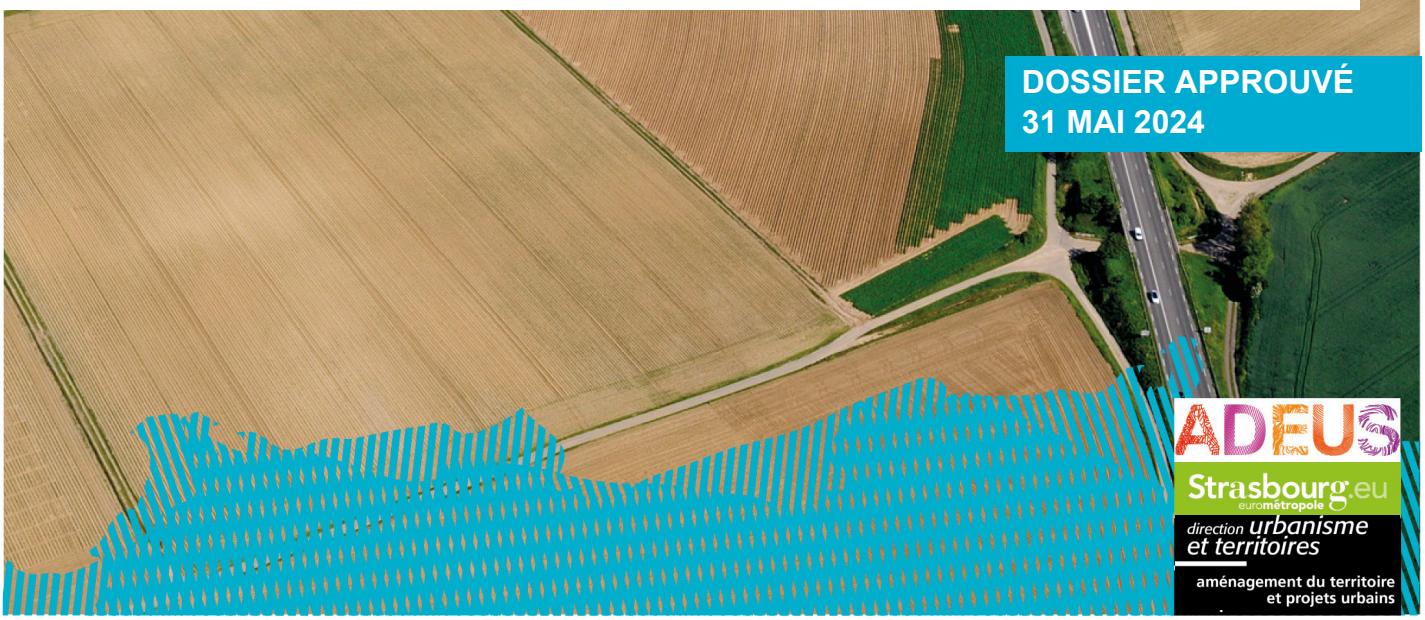
3.2. THÈMES ET ACTIONS EN FAVEUR DE L'ADAPTATION DES PRATIQUES 243



3. PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS

3.1. Thématique Habitat

3.2. Thématique Déplacements



DOSSIER APPROUVÉ
31 MAI 2024

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



PLU

plan local d'urbanisme

3. PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS

3.1. Thématique Habitat



DOSSIER APPROUVÉ
25 JUIN 2021

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

PRÉAMBULE

La politique de l'habitat constitue une priorité du mandat politique que nous ont confié les citoyens de l'agglomération strasbourgeoise devenue Eurométropole depuis le 1er janvier 2015. Cette priorité est d'abord politique car elle constitue une réponse pratique au droit du logement pour tous qui constitue le cœur de notre politique d'égalité urbaine. Ensuite, elle est un élément essentiel du développement urbain de l'agglomération strasbourgeoise nous aide, à travers sa réalisation, à reformuler un projet urbain à la hauteur de l'Eurométropole. Enfin, une politique volontariste de l'habitat est constitutive d'un développement économique dynamique.

Ce nouveau Plan local d'urbanisme part sur les constats suivants :

- une progression démographique liée d'abord au solde naturel ?
- une répartition des logements sur le territoire départemental au profit des territoires périphériques,
- la spécificité de la répartition propriétaires /locataires sur l'Eurométropole, puisque près de 40 % de ménages sont propriétaires contre une moyenne départementale de 57 %,
- plus de 63 % des ménages eurométropolitains sont éligibles au logement social,
- l'Eurométropole, avec plus de 51 000 logements locatifs sociaux, soit près d'un quart de son parc de logements (24,7 %), permet d'offrir des logements financièrement accessibles les ménages modestes,
- malgré ce fort investissement de la collectivité, il y a encore 19 700 demandeurs de logement locatif aidé (52 % de la demande régionale) sur le territoire de l'Eurométropole dont plus de 16 000 sont des demandeurs domiciliés sur le territoire de la métropole.

La politique de l'habitat menée par l'Eurométropole de Strasbourg de 2009 à 2014 a permis à la collectivité de retrouver ainsi son rôle moteur en matière de production de logements.

Rappelons que le marché immobilier de l'Eurométropole constitue le marché le plus dynamique du Grand Est :

- plus de 21 000 logements autorisés (soit une moyenne de 3 750 logements : un dépassement de l'objectif de 3 000 par an inscrit dans le PLH),
- plus de 6 800 logements aidés autorisés (comprenant une part en locatif social et en accession sociale à la propriété) ; le dépassement de l'objectif de 1 500 par an a été dépassé,
- la montée en puissance du nombre de logements agréés : en 2014, 1 260 logements locatifs sociaux ont été ainsi agréés.

Par cette mobilisation des élus et les partenaires en lien avec le logement, l'offre à destination des ménages à faibles ressources a été renforcée, l'offre en matière d'hébergement s'est également améliorée, des projets destinés aux populations spécifiques (étudiants, jeunes actifs, familles, seniors, personnes souffrant d'un problème de santé/handicap) ont pu être initiées en recherchant des modèles innovants de montage, les opérations de rénovation urbaine ont été engagées dans le respect des

importants programmes de rénovation contractualisés avec l'État. Enfin des actions en faveur de l'amélioration du parc privé existant ont été lancées depuis 2012 en matière de réhabilitation énergétique du parc, et de conventionnement privé, d'adaptation au handicap, de lutte contre l'habitat indigne et de lutte contre la vacance. En 2014, 430 logements ont ainsi bénéficiés d'aides aux travaux. Parallèlement, une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) a été spécifiquement lancée sur six copropriétés dégradées ciblant la réhabilitation lourde de 880 logements.

Au-delà de ces résultats encourageants, l'Eurométropole souhaite poursuivre les démarches innovantes qu'elle a initiées en matière d'habitat :

- l'habitat participatif,
- l'innovation dans la construction et l'aménagement dans la dynamique Ecocités,
- le développement des éco-quartiers tels la ZAC Danube, les Rives du Bohrie…

Aujourd'hui, malgré les contraintes budgétaires qui touchent toutes les collectivités au niveau national, l'habitat reste une des priorités de l'Eurométropole de Strasbourg. La prise de délégation des aides à la pierre par l'Eurométropole de Strasbourg en 2006 et la mobilisation parallèle de moyens propres à la collectivité a contribué fortement à ces résultats. Il n'empêche que ces efforts doivent être soutenus, car l'accès à logement pour tous les habitants de l'Eurométropole reste un enjeu permanent.

La réponse est multiple et est décliné au sein du programme d'orientations et d'actions du volet Habitat du Plan Local d'Urbanisme :

- le maintien d'un niveau élevé de construction de logements y compris de logements sociaux et équilibré ; (3 000 logements/an dont 1 500 aidés),
- le développement d'une offre de logements abordables pour tout habitant de l'Eurométropole,
- la construction de logements correspondant à tous les modes de vie,
- l'amélioration de la transparence des attributions de logements sociaux,
- la poursuite des programmes d'amélioration du parc de logements existant,
- la remise sur le marché immobilier des logements vacants,
- la poursuite des expérimentations notamment en matière de logement participatif dans le parc social, nouvelles formes urbaines,
- la sortie des ménages hébergés vers un logement.

À travers cette démarche intercommunale de planification, c'est un regard nouveau que l'Eurométropole se donne en matière de développement urbain. L'ensemble des communes est amenée à échanger sur les constats et les enjeux de leur commune mais aussi sur ceux de l'Eurométropole dont elles sont partie prenante. Cette dimension et cette solidarité intercommunales se construisent petit à petit à travers ce PLU "intercommunal". De nouveaux modes de gouvernance et d'ingénierie seront proposés aux communes pour les aider à mener à bien leurs projets de développement urbains et d'habitat, contribuant à la réponse d'ensemble que l'Eurométropole a définie au sein de ce Plan Local d'Urbanisme.

I. UNE POLITIQUE DE L'HABITAT AU SERVICE DU PROJET DE TERRITOIRE

Le PLU intercommunal de l'Eurométropole de Strasbourg a pour ambition de permettre un "développement métropolitain à taille humaine, solidaire et riche de ses valeurs". Le projet de la collectivité fixe le cap d'un développement porté par trois grandes orientations liées les unes aux autres :

- Une métropole attractive, d'influence européenne et rhénane.
- Une métropole des proximités.
- Une métropole durable.

Cette vision du développement de l'agglomération strasbourgeoise englobe évidemment les problématiques liées à l'habitat et les dépassent également. Les défis auxquels l'Eurométropole de Strasbourg devra se mesurer s'inscrivent dans cette équation d'une "métropole attractive, des proximités et durable".

La politique de l'habitat est l'une des pierres angulaires de l'élaboration du PLU intercommunal. C'est pourquoi elle doit rester lisible et compréhensible par tous. La variété et la diversité des actions relatives au logement et à l'habitat pour répondre aux différents enjeux du projet de territoire s'inscrivent dans la cohérence plus globale de cette nouvelle politique d'aménagement et d'urbanisme.

Le Programme d'orientations et d'actions s'inscrit dans la continuité du Programme local de l'habitat de la Communauté urbaine de Strasbourg (2009), devenue Eurométropole en 2015. Il s'applique à l'ensemble du territoire de l'Eurométropole, y compris le secteur sauvegardé.

1. LA POLITIQUE DE L'HABITAT AU SERVICE DE L'ATTRACTIVITÉ DE LA MÉTROPOLE

Pour être attractive, la métropole doit pouvoir attirer les investissements productifs. Néanmoins, l'attractivité de l'agglomération ne se limite pas à des aspects économiques. Il convient ainsi de retenir les habitants actuels et d'en attirer de nouveaux. La politique de l'habitat participe ainsi de la construction de la métropole attractive en proposant une offre diversifiée pour tous (notamment en fonction de leurs conditions de ressources, de santé, etc.).

Une métropole attractive et compétitive doit de ce fait proposer une large gamme de logements, permettant au plus grand nombre de trouver une solution en fonction de ses besoins, de ses attentes et de ses moyens. Une métropole attractive ne peut se permettre d'ignorer l'un ou l'autre segment du marché du logement, au risque de devenir exclusive. En matière d'habitat, les conditions de la réussite de la construction de la métropole attractive sont le développement quantitatif et qualitatif de l'offre de logements.

2. LA POLITIQUE DE L'HABITAT AU SERVICE D'UNE MÉTROPOLE DES PROXIMITÉS

La métropole des proximités doit assurer à chacun d'y trouver sa place, afin de contribuer à la vie de la cité et de s'y épanouir. En matière d'habitat, cela suppose que la diversité nécessaire de l'offre de logements puisse se retrouver non seulement à l'échelle communautaire, mais aussi aux échelles communales et des quartiers.

La politique de l'habitat participe de la construction de la métropole des proximités en renforçant l'adaptation et la modulation de la densité de logements, qui permet ainsi à la fois d'économiser le foncier, de renforcer la mixité fonctionnelle des secteurs de développement, de favoriser les modes actifs de déplacements, de s'appuyer sur les réseaux existants de transports en commun et plus généralement d'améliorer la qualité de vie et l'offre de services.

3. LA POLITIQUE DE L'HABITAT AU SERVICE D'UNE MÉTROPOLE DURABLE

La construction de la métropole durable implique de diminuer les consommations énergétiques et notamment celles liées à l'habitat, dans la perspective d'une métropole à faibles émissions de carbone, s'inscrivant dans les objectifs du Plan Climat Territorial de l'Eurométropole de Strasbourg de diminution de 30 % des gaz à effet de serre à l'horizon 2020. Cet objectif se matérialise concrètement sur la performance énergétique de l'habitat, le développement des énergies renouvelables et la maîtrise de l'impact carbone des matériaux de construction.

La politique de l'habitat contribue également à la construction de la métropole durable en renforçant la performance du foncier pour réduire la consommation annuelle de surfaces urbanisées au détriment des surfaces naturelles et agricoles. Cette politique doit également s'appuyer sur les principes d'urbanisme durables et sur les approches bioclimatiques compatibles avec des objectifs permettant d'optimiser l'orientation des bâtiments, les masques, apports et protections solaires, la prise en compte des vents dominants …

Elle participe aussi à cet effort en préservant la santé des habitants en localisant les logements en lien avec l'offre de services de santé, en veillant à limiter l'exposition des populations aux pollutions atmosphériques et en favorisant le développement d'un habitat sain.

Enfin, la promotion de la métropole durable doit prendre en compte l'adaptation aux changements climatiques (lutte contre les phénomènes d'îlots de chaleur urbains, inondabilité …) et permettre la remise à niveau du parc existant, afin d'en améliorer les performances énergétiques et lutter durablement contre la précarité énergétique.

II. LES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE DE L'HABITAT DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

La politique de l'habitat est l'un des maillons centraux de la politique d'aménagement et d'urbanisme de l'Eurométropole de Strasbourg. Jusqu'à son intégration dans le PLU intercommunal, la politique de l'habitat constituait une politique sectorielle, quoiqu'articulée avec la politique des déplacements ou encore la politique foncière. Ainsi, sa cohérence résulte de la prise en compte large et transversale de l'ensemble des problématiques qui touchent de près ou de loin aux questions de logement et d'habitat.

L'intégration de la politique de l'habitat dans le PLU intercommunal confère à celle-ci une nouvelle dimension, renforçant les principes qui la constituent déjà, tant quantitatifs que qualitatifs. Ils reprennent et complètent les grands principes ainsi que les orientations élaborées pour le 4ème PLH de l'Eurométropole de Strasbourg, adopté en novembre 2009 et qui ont permis de fluidifier les parcours résidentiels.

La pérennité de ces grands principes et leur évaluation régulière est un gage d'efficacité de mise en œuvre. Leur maintien dans le PLU intercommunal est de ce fait logique et nécessaire.

1. LES GRANDS INVARIANTS DE LA POLITIQUE DE L'HABITAT DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Par essence, les Programmes locaux de l'habitat visent à la fois l'accroissement et la diversification de l'offre en logements ainsi que sa répartition équilibrée entre toutes les communes de l'intercommunalité et les quartiers d'une même commune. Dès leurs origines, les différents PLH de l'Eurométropole de Strasbourg tendaient à répondre à cette exigence réglementaire.

1.1. L'ACCROISSEMENT DE L'OFFRE DE LOGEMENTS

Parce qu'elle concentre environ la moitié des emplois du département et présente une gamme riche et complète de commerces, de services et d'équipements, l'Eurométropole de Strasbourg est de fait un pôle majeur de développement dans le département du Bas-Rhin et demeure une intercommunalité attractive. Cette situation nécessite de développer l'offre de logements et d'hébergements sur son territoire, pour répondre au mieux à l'ensemble des demandes existantes et à venir.

Tous les PLH ont toujours affirmé cet objectif d'accroissement de la production de logements. En effet, les PLH de 1995 et de 2002 fixaient déjà des objectifs compris entre 2 500 à 3 000 logements par an. Quant au PLH de 2009, l'objectif clairement affiché est un accroissement annuel de 3 000 logements (sans indication de fourchette), dont la moitié de logements aidés.

1.2. LA DIVERSIFICATION DE L'OFFRE ET DES FORMES DE LOGEMENTS

Parce qu'elle est une intercommunalité attractive, l'Eurométropole de Strasbourg se doit de continuer de développer une offre diversifiée de logements permettant de proposer des réponses adéquates aux aspirations nombreuses et variées des habitants actuels et futurs.

La diversification de l'offre, corolaire de l'accroissement, s'appuie tant sur la nature des logements (collectifs, intermédiaires et individuels) que sur les statuts d'occupation (propriétaires occupants et accédants à la propriété, locataires du parc privé et du parc social), sur la typologie des logements (petits ou grands logements) ou encore la forme urbaine. Au-delà des aspects quantitatifs, la diversification de l'offre vise à répondre aux besoins en logements de tous, aux différentes étapes de la vie et des parcours résidentiels.

1.3. LA RÉHABILITATION DU PARC EXISTANT

La politique de l'habitat ne se résume pas au développement et à la diversification de l'offre. En effet, elle a aussi vocation à s'intéresser au parc existant, tant public que privé et à encourager voire à impulser sa réhabilitation. L'amélioration du parc existant répond à plusieurs objectifs, tels que la remise sur le marché de logements vacants, la lutte contre les logements indignes et non décents, la maîtrise de l'énergie et par conséquent des charges locatives pour participer à la transition énergétique du territoire et lutter contre la précarité énergétique des ménages.

Si les différentes campagnes d'amélioration de l'habitat ont notamment contribué à procurer un cadre de vie plus agréable, cet aspect "esthétique" ne peut plus se suffire à lui-même. L'approche du parc existant se doit d'être plus globale et de prendre en compte à la fois les abords immédiats des logements améliorés et surtout de viser l'augmentation des performances énergétiques.

1.4. LA RÉNOVATION URBAINE DES QUARTIERS D'HABITAT SOCIAL

L'Eurométropole de Strasbourg et les communes de Strasbourg et de Lingolsheim sont engagées depuis le début des années 1990 dans une politique en faveur des quartiers qui présentaient les plus forts signes de fragilisation sociale et de dysfonctionnements urbains, qui a été renforcée et développée dans le cadre du Programme National de Rénovation Urbaine (PNRU) engagé en 2003 par la loi Borloo.

Cette politique vise à faire de ces quartiers populaires des quartiers attractifs et à les inscrire durablement dans la dynamique de développement de l'agglomération, en intervenant sur le cadre et la qualité de vie des habitants. Elle s'articule directement avec la politique de l'Habitat, tout en dépassant la seule problématique du logement. Selon la composition urbaine d'origine de chaque territoire, les programmes de rénovation urbaine (PRU) sont déclinés autour des trois axes d'intervention suivants :

- le désenclavement, réalisé par l'arrivée ou l'extension de lignes de Transport Commun en Site Propre (TCSP), et la création ou la réorganisation des axes de circulation principaux,
- l'introduction d'une nouvelle mixité urbaine autour de la diversification et de la requalification de l'habitat, et de la diversification des fonctions,
- la recomposition de la trame urbaine et la régularisation des domaines publics et privés, permettant d'engager une démarche structurée de Gestion Urbaine de Proximité (GUP) et garants à terme d'une plus grande mutabilité des territoires.

1.5. LA RÉPONSE AUX BESOINS EN LOGEMENTS POUR TOUS AUX DIFFÉRENTES ÉTAPES DE LA VIE

Enfin, l'attention particulière portée aux populations fragiles et modestes demeure une permanence de la politique de l'habitat de l'Eurométropole de Strasbourg. Malgré les succès divers au fil du temps, cette orientation a été réaffirmée avec force et ambition dans le PLH de 2009 et dans la nouvelle feuille de route Habitat en 2014, avec des objectifs et des moyens de mise en œuvre ciblés tant pour les personnes âgées que pour les jeunes et les étudiants, les personnes handicapées et souffrant de problèmes de santé, que les personnes qui relèvent de l'hébergement d'urgence ou encore les gens du voyage en cours de sédentarisation.

1.6. L'ÉVALUATION À MI-PARCOURS DU QUATRIÈME PLH

Tel que le prévoit le Code de la construction et de l'habitation, le PLH de l'Eurométropole de Strasbourg a fait l'objet d'un bilan-évaluation à mi-parcours. L'année 2012 a ainsi été consacrée aux travaux d'évaluation, qui comportaient deux volets : thématique et territorial.

Le volet thématique a rassemblé les différents partenaires et professionnels de la politique de l'habitat ; autour de 12 sujets liés au programme d'actions. Quant au volet territorial, après mise à jour des données, il a consisté en la rencontre des élus de toutes les communes et de tous les adjoints de quartiers de Strasbourg, ainsi que des Conseils de quartiers, afin d'une part, de partager ces nouveaux éléments de connaissance et d'autre part, de vérifier et de comprendre les éventuels écarts de réalisations, notamment en termes de production de logements et d'échéancier. Cette double approche avait pour objectif de renforcer la dynamique créée autour de la politique de l'habitat depuis l'adoption du 4ème PLH et de réorienter le cas échéant les actions qui devaient l'être.

2. LES POINTS FORTS DE LA POLITIQUE DE L'HABITAT DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

2.1. LA TERRITORIALISATION DE L'OFFRE

Le 4ème PLH de l'Eurométropole de Strasbourg est le premier PLH à avoir décliné territorialement les objectifs de l'offre nouvelle de logements à créer. Ces objectifs territorialisés avaient pour objectif de concrétiser la solidarité intercommunale en faisant jouer à chaque commune son rôle dans le développement et la diversification de l'offre de logements. Ainsi, l'objectif global de production de logements et de logements aidés a été décliné au niveau communal et par quartier de Strasbourg.

Ces objectifs ont été discutés avec les élus des communes, qui les ont validés, marquant ainsi leur accord pour l'engagement de cette ambition de développement de l'offre de logements, en faisant le lien avec les capacités foncières de leurs territoires respectifs.

2.2. L'IMPORTANCE DE LA POLITIQUE FONCIÈRE

L'élaboration du 4ème PLH a en effet permis l'identification des parcelles urbanisables, avec échéancier à l'horizon des six années de mise en œuvre. Plus encore, les potentiels fonciers au-delà de cette échéance ont également été pris en compte, pour ne pas retarder leur aménagement et ni enrayer la dynamique attendue en terme de production de logements neufs.

Conscients des moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs quantitatifs de production de logements, les élus communautaires ont par ailleurs renforcé les moyens de la politique foncière, afin d'agir rapidement et de peser sur la nature des opérations.

2.3. LE DÉVELOPPEMENT DU LOGEMENT SOCIAL

Le développement du logement social (incluant l'accession sécurisée à la propriété, en plus des logements locatifs sociaux " classiques ") a été significativement renforcé depuis l'adoption du 4ème PLH, puisque l'objectif de production correspond à la moitié du développement de l'offre globale, soient 1 500 logements par an.

Depuis que l'Eurométropole de Strasbourg s'est dotée de la compétence Habitat, c'est la première fois que l'objectif de production de logements aidés atteint ce niveau et les résultats indiquent qu'ils ont même été dépassés certaines années.

Ce niveau d'objectif vise à la fois le comblement du retard de production, accumulé depuis plusieurs années dans de nombreuses communes de l'Eurométropole de Strasbourg et la réponse à l'importance du niveau de la demande ainsi qu'au développement de la précarité d'une partie de la population. L'intégration de l'accession sécurisée dans le développement du logement aidé permet aux ménages relativement modestes d'accéder à la propriété, par exemple en quittant le parc locatif social, tout en faisant l'objet de garanties de relogement en cas de difficultés au cours de la période d'acquisition. Cette action fait partie d'un ensemble plus vaste qui vise la fluidité des parcours résidentiels.

2.4. LA CONDUITE DES PROJETS DE RÉNOVATION URBAINE

Engagés lors de la mise en œuvre du précédent PLH, dans le cadre du Programme National de Rénovation Urbaine (PNRU), les programmes de rénovation urbaine (PRU) en cours d'achèvement concernent cinq des dix Zones urbaines sensibles (ZUS) de l'agglomération parmi les plus importants grands ensembles d'habitat social de l'agglomération et comptant 53 400 habitants. 4 des 5 PRU (programmes de rénovation urbaine) font l'objet d'une convention pluriannuelle avec l'ANRU.

Une politique ambitieuse a permis de faire converger des investissements sur ces quartiers dans une temporalité relativement courte. Pour l'ensemble de ces cinq territoires, le montant prévisionnel d'investissements publics est de 816 M€ relayés par 640 M€ d'investissements privés. En 2015, les cinq projets ont engagé leurs dernières phases de mise en œuvre opérationnelle : l'ensemble des opérations est engagé (achevées, en travaux ou à l'étude) et les dernières livraisons vont globalement s'échelonner jusqu'en 2017/2018.

Ces projets ont permis de remodeler structurellement des secteurs en marge du développement urbain. Le retour d'investisseurs privés, avec près de 2 900 logements en accession ou locatifs libre et 116 000 m² de locaux d'activités, témoigne de la réussite des projets et d'une attractivité renouvelée de ces territoires. Deux enquêtes menées auprès des occupants du nouveau parc privé du Neuhof en 2013[1] et des chefs d'entreprises du Neuhof et de Hautepierre en 2012[2] ont permis de confirmer une évolution positive de l'image et des dynamiques autour de ces quartiers.

Ces dynamiques doivent trouver aujourd'hui des prolongements au-delà du terme des projets en cours d'achèvement et sur de nouveaux quartiers, dans le cadre du nouveau Contrat de Ville 2015 - 2020 et du Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine (NPNRU) engagé par la loi LAMY (février 2014).

1. "Étude sur les occupants du nouveau parc privé du Neuhof" ORIV & Strasbourg Eurométropole - 2013,
2. "Étude sur l'implantation d'activités économiques dans les territoires en rénovation urbaine et Zones franches urbaines Neuhof et Hautepierre" ORIV & Strasbourg Eurométropole - 2014/en cours finalisation.

2.5. LE DÉVELOPPEMENT DES ÉCO-QUARTIERS ET DES PROJETS D'AMÉNAGEMENT DURABLES

La sensibilité croissante aux préoccupations environnementales, prises dans leur acception la plus large, favorise l'émergence de projets d'éco-quartiers, qui recouvrent à la fois des problématiques sociales, environnementales et économiques. Le plus abouti en termes méthodologiques et de réflexion amont est l'éco-quartier Danube sur l'axe Heyritz- Deux-Rives à Strasbourg, en cours de labellisation "EcoQuartier" par l'Etat.

D'autres communes se sont engagées également dans ce type d'opérations d'aménagement durables, qui seront certainement amenées à se généraliser dans les années à venir. Tout l'enjeu résidera alors dans leur bonne articulation avec le tissu urbain existant.

Le volet opérationnel s'inscrit plus globalement en cohérence avec la démarche partenariale engagée par l'Eurométropole visant à renforcer la qualité urbaine, architecturale et environnementale des projets urbains de son territoire par le développement de deux outils complémentaires : la charte et le référentiel pour un aménagement et un habitat durable.

2.6. LE DÉVELOPPEMENT DE L'HABITAT PARTICIPATIF ET L'ENCOURAGEMENT À L'INNOVATION

La politique de l'habitat ne se résume pas uniquement à ses objectifs quantitatifs. Les aspects qualitatifs ont trouvé leur place dans les actions engagées dès 2009. Ainsi, l'innovation architecturale est encouragée dans les pratiques, afin de mieux correspondre aux besoins et attentes et de proposer des logements évolutifs. C'est pourquoi les consultations des promoteurs ont pour objet de diversifier la nature de l'offre.

Par ailleurs, et plus spécialement à Strasbourg, l'habitat participatif est porté comme un moyen alternatif à la production classique de logements. En effet, les programmes vendus clés-en-main par les promoteurs traditionnels ne sont pas les seuls moyens de proposer des logements. La Ville de Strasbourg a ainsi retenu 10 terrains proposés à la vente aux groupes d'autopromotion. De plus, ceux-ci bénéficient d'une assistance et d'un accompagnement complet mis à leur disposition. Pour aller plus loin et toucher un public encore plus diversifié, l'Eurométropole souhaite soutenir l'habitat participatif qui s'adresserait à un public plus modeste notamment celui relevant du logement social.

2.7. L'INTÉGRATION DE LA THÉMATIQUE SANTÉ

Affirmant son rôle central dans la politique d'aménagement de la Communauté urbaine de Strasbourg et prenant en compte les politiques transversales, le PLH a pris pour la première fois en considération la thématique de la santé. Celle-ci n'est pas abordée uniquement sous l'angle de la promotion d'un habitat sain mais comporte aussi des préconisations et des moyens de mise en œuvre relatifs à l'implantation de services de santé au plus près des quartiers d'habitat, visant à développer l'activité physique, ou relatif à l'accès ou au maintien dans le logement des personnes souffrant de problèmes de santé.

2.8. LES MODES DE GOUVERNANCE

La co-construction du contenu des orientations et du programme d'actions dès le 4ème PLH de l'Eurométropole de Strasbourg a été un point fondamental de son élaboration. En effet, tout au long de celle-ci, les différentes pièces constitutives de ce document ont été portées et négociées avec les élus, les professionnels de l'aménagement et de l'habitat, ainsi qu'avec le monde associatif.

Ainsi par exemple, les objectifs de production de logements, notamment de logements sociaux, ont été négociés en amont avec les Maires des communes. Le programme d'actions a été soumis à l'avis des professionnels et des acteurs associatifs, qui l'ont amélioré de leurs contributions en groupes de travail.

La concertation liée au PLH ne s'est toutefois pas limitée à son élaboration. Pour ne pas rompre cette nouvelle dynamique, sa mise en œuvre fait l'objet de retours et de réunions régulières entre l'Eurométropole de Strasbourg et les différents acteurs qui participent au succès renouvelé de la politique de l'habitat (réunions régulières avec les promoteurs et avec les bailleurs sociaux).

2.9. L'INGÉNIERIE AU SERVICE DES COMMUNES

La mise en œuvre du PLH passe par des actions concrètes et territorialisées, parfois différentes d'une commune à l'autre. Pour autant, l'approche doit être transversale et faire appel aux solidarités communales. Cela privilégie la mutualisation des moyens humains, techniques et financiers, en particulier pour les communes dont les services ne peuvent s'étoffer de toutes les compétences spécifiques nécessaires.

La mise à disposition de l'ingénierie aux communes s'est concrétisée jusqu'à ce jour, selon les cas, par la mise en place de Directions de projets, qui permettent d'apporter une expertise en matière de montage et de conduite de projets d'aménagement, par l'assistance à maîtrise d'ouvrage aux communes pour la réalisation de leurs projets d'aménagement, ou encore par la diffusion d'informations et de formations aux communes (notamment en matière de logements sociaux et d'amélioration du parc privé), et enfin par la réorganisation de l'administration pour mieux prendre en compte cette dimension.

De plus, dans le cadre du PLUi, le choix a été fait d'expérimenter la mise en place fin 2015 /début 2016 d'un "atelier des Communes", véritable lieu d'échanges, sur la base des préoccupations des communes, d'information, de formation et de ressources pour les communes. Cet atelier a pour vocation d'être alimenté par les projets et les préoccupations des communes.

Politique des équipements publics : une évolution visée, est notamment la perspective de réfléchir à d'autres échelles (grands secteurs par exemple) pour la mutualisation et/ou la réalisation des équipements publics, notamment liés au logement ou rendus nécessaire par la production nouvelle de logements.

2.10. L'INFORMATION DU GRAND PUBLIC

Lors de l'élaboration du PLH, le constat a été fait que l'ensemble des aides et des dispositifs qui s'offrent à la population étaient encore trop largement méconnus. C'est pourquoi de nombreuses actions ont été menées afin d'améliorer la diffusion d'informations au grand public. Ces actions sont passées par des réunions de sensibilisation aux économies d'énergie, des réunions à destination des propriétaires bailleurs privés, des réunions à destination des investisseurs, l'assistance au montage de dossiers de financement (dans le cadre du PIG Habitat durable par exemple), par la mise en place de points relais autour de la Garantie des risques locatifs (GRL), par la création du Point information-logement en lien avec l'ADIL du Bas-Rhin, par la parution de documents grand public (aussi bien des articles dans la presse locale et spécialisée, ou encore dans les journaux d'informations communales), par la présence au Salon régional de l'immobilier et plus largement par le soutien aux associations d'information et de conseil aux habitants. Les actions seront conduites et confortées afin que tous les habitants de l'Eurométropole puissent être le mieux informés possible sur les dispositifs.

3. LES ENJEUX ACTUELS DE LA POLITIQUE DE L'HABITAT

Sur la base des constats et enjeux identifiés au rapport de présentation, le PADD du PLU intercommunal définit les orientations à suivre pour atteindre l'objectif d'un "développement métropolitain à taille humaine" de l'agglomération strasbourgeoise. La problématique de l'habitat revient à plusieurs niveaux dans le projet de territoire, étant au cœur de nombreux enjeux liés au fonctionnement et au développement du territoire et à son attractivité. Elle doit à la fois participer au développement et à l'aménagement de l'agglomération et répondre à ceux intrinsèques de la politique de l'habitat.

Ces enjeux peuvent être de deux ordres : soit ils relèvent d'évolutions survenues à des échelles plus larges que la seule agglomération strasbourgeoise, soit ils découlent des spécificités locales et de son environnement immédiat. Les actions mises en œuvre dans le cadre du PLU intercommunal et plus spécifiquement de la politique de l'habitat, devront répondre à ces différents enjeux afin d'atteindre les ambitions définies dans le projet de territoire.

3.1. DES ENJEUX SOCIÉTAUX GLOBAUX…

Les évolutions sociétales, environnementales et économiques, d'échelle mondiale comme nationale ont des impacts sur la vie des habitants de l'Eurométropole de Strasbourg et sur les politiques mises en place par la puissance publique. Parmi ces évolutions, certaines doivent être prises en compte dans l'élaboration de la politique de l'habitat.

- Prendre en compte les évolutions des modes de vie

L'évolution des besoins et de la demande de logements et d'hébergement découle des modes de vie et de leur constante évolution.

Ainsi, le vieillissement de la population risque de modifier substantiellement les attentes des personnes âgées. Actuellement et depuis de nombreuses années, le maintien à domicile des seniors est privilégié. Pour autant, l'arrivée massive des générations du "baby-boom" à des âges avancés risque d'augmenter les besoins en termes de structures médicalisées, avec l'accroissement de la dépendance.

En parallèle, l'explosion du modèle familial traditionnel et la complexification des structures familiales (familles recomposées), le développement de ménages composés de personnes isolées, la diminution de la taille moyenne des ménages ainsi que le desserrement des ménages, concourent à l'augmentation des besoins en logements. En effet, même en l'absence de croissance démographique, le besoin en logements s'accroît sous les effets conjugués de ces modifications.

De plus, l'insécurité socio-économique est également liée au recours toujours plus fréquent au travail atypique, comme les emplois à temps partiels, emplois temporaires, qui demande aux ménages plus de mobilité avec des besoins en logement plus courts (développement du meublé, des baux à la semaine, etc).

Enfin, la prise de conscience environnementale est susceptible de s'ajouter et de compléter les nouvelles demandes et attentes, dont les besoins doivent être anticipés et pour lesquels l'offre globale de logements doit s'adapter.

- Lutter contre la précarite énergétique

La prise en compte de l'évolution de la demande de logements et des nouvelles exigences associées des ménages doit se faire en prenant en considération l'augmentation réelle du coût des énergies fossiles. Les réponses proposées pour accompagner l'amélioration de l'habitat et la production d'une offre nouvelle répondant aux nouvelles exigences de la réglementation thermique doit intégrer la nécessité d'aider les ménages à limiter à la fois leurs besoins en énergie primaire et leurs émissions de gaz à effet de serre (GES).

Toutes les possibilités de production d'énergies alternatives n'ayant pas encore été exploitées et les incertitudes planant sur ces énergies de substitution, ce défi encourage d'abord la modération de la consommation énergétique et répond à un risque social majeur de fragmentation.

Car en effet, le coût de l'énergie, qui est en constante augmentation, pèse de plus en plus significativement sur le budget des ménages, qu'ils soient locataires ou propriétaires. Ce phénomène est encore accru pour les ménages les plus précaires, du fait de leurs difficultés financières.

Il s'agit également d'assister les ménages dans leur appropriation des nouveaux moyens de chauffage, de mettre en place des systèmes de régulation à distance, de sensibiliser les copropriétaires sur le nécessaire entretien des réseaux privés et des sous stations de chauffage urbain.

■ Participer à une politique transversale de santé publique

Un autre défi consiste en la préservation de la santé des habitants, en limitant notamment la pollution de l'air ou le nombre d'habitants exposés à des pollutions excessives de toute nature (sonores, industrielles, olfactives, etc.), de même qu'en favorisant les modes actifs de déplacements (marche à pied et usage du vélo), d'autant plus susceptibles d'être promus que la densité, agissant sur la proximité, encourage la limitation du recours à la voiture.

La question de la santé, comme de nombreuses politiques publiques, est transversale. L'habitat participe de celle-ci en veillant à produire :

- des logements sains (isolation thermique, ventilation, utilisation de matériaux "sains", lutte contre les pollutions, etc.),
- un habitat localisé en lien avec l'offre médicale et plus généralement avec des services de proximité (pour éviter le recours systématique à la voiture particulière),
- une offre adaptée aux personnes de santé fragile (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, sortie d'hôpital, grande dépendance, affection longue durée etc.), associant habitat et services.

■ Développer la mixité sociale

L'enjeu de la mixité sociale réside dans une production urbaine qui ne soit pas vecteur de spécialisation du territoire, mais qui permette au contraire le brassage de populations diverses : que cette diversité soit sociale, démographique mais aussi au regard de l'évolution des modes de vie.

Outre la typologie des logements, l'un des moyens de parvenir à cet objectif réside dans l'objectif renouvelé et renforcé de production de logements sociaux (Loi Besson en 1991, Loi SRU en 2000, Loi Duflot en 2012 puis Loi Lamy en 2014). Ainsi, en proposant des logements accessibles (locatifs et en accession sociale) sous conditions de ressources, l'objectif est de permettre aux populations modestes de pouvoir continuer de vivre dans les espaces urbains qui offrent une large gamme d'équipement et de services, notamment sociaux.

3.2. AUX ENJEUX PROPRES À L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Si certains enjeux sont largement partagés, d'autres sont propres au territoire à et son fonctionnement. Plusieurs de ces enjeux locaux, en lien avec la politique de l'habitat, ont ainsi pu être identifiés.

■ Agir sur l'ensemble de la chaîne du logement

La dégradation de la situation sociale et économique d'une partie des ménages de l'Eurométropole de Strasbourg, de même que la poursuite de la croissance des prix du foncier et de l'immobilier contribuent à générer des dysfonctionnements sur le marché du logement. Les trajectoires résidentielles ne sont plus linéaires, et chaque ménage peut être soumis à des aléas susceptibles d'affecter plus ou moins durablement sa situation face au logement. Agir sur l'ensemble de la chaîne du logement a pour but d'apporter des réponses à l'ensemble des besoins, sans générer d'effets pervers.

Les efforts engagés en faveur du développement et de la diversification de l'offre de logements doivent ainsi être poursuivis afin de garantir au mieux la fluidité des parcours résidentiels, de sorte que chacun, en fonction de sa situation et de ses moyens puisse trouver facilement et rapidement une réponse à ses besoins, notamment dans le parc social.

L'opportunité, participant à l'esprit d'innovation sociale de l'Eurométropole de Strasbourg, de poursuivre les politiques incitatives d'autopromotion et d'habitat participatif doit être saisi et développées dans le parc social. Car, au-delà de permettre une appropriation de l'espace par les habitants et de permettre la production de logements adaptés aux besoins de la population, par sa dimension d'espaces communs, l'habitat participatif permet de renouer avec la coopération et le lien social.

En parallèle, il convient également d'agir sur le parc existant, en favorisant l'amélioration de l'ensemble du parc privé et public ancien et en poursuivant les opérations de recomposition urbaine du territoire.

Enfin, une attention particulière sera portée à la remise sur le marché des logements vacants. Cette remise sur le marché sera encouragée par des actions incitatives et coercitives, en complément de la taxe d'habitation sur le logement vacant déjà mise en œuvre.

■ Produire un nombre suffisant et varié de logements

L'un des moyens d'agir sur l'ensemble de la chaîne du logement est de produire un nombre suffisant de logements (3 000 logements par an en moyenne) pour, d'une part proposer une gamme diversifiée qui permette de répondre aux besoins des ménages actuels et futurs, et d'autre part pour permettre à l'Eurométropole de Strasbourg au minimum de conserver son rôle dans le département, voire de le renforcer.

Ce développement d'une offre variée de logements s'accompagne aussi par la poursuite des efforts déjà engagés pour accroître encore l'offre de logements sociaux (1 100 logements locatifs sociaux en moyenne par an), non seulement dans les communes qui en sont déjà pourvues, mais aussi dans celles qui accusent encore un retard au regard de la loi, pour rééquilibrer cette offre et garantir la mixité sociale.

■ Retenir et attirer les familles

L'évolution de la structure démographique des communes de l'Eurométropole de Strasbourg indique un vieillissement marqué du territoire, particulièrement dans les communes de seconde couronne. Plus globalement, le territoire départemental est marqué par l'étalement urbain, lié à l'ouverture à l'urbanisation dans de petites communes, où le foncier est souvent assez significativement moins cher que dans les grandes agglomérations. L'éloignement d'une partie des ménages est en partie lié à leurs possibilités financières d'accession à la propriété, de même qu'à la gamme de produits-logements auxquels ils peuvent accéder.

L'accroissement de l'offre de logements, et plus encore sa diversification, doit permettre de proposer des logements à des tarifs accessibles, qui conviennent aux aspirations des ménages et plus particulièrement à celles des familles, qui pour certaines ont aujourd'hui des difficultés à rester dans l'Eurométropole de Strasbourg. Cet enjeu est d'autant plus crucial pour les communes de seconde couronne que la pérennité d'un certain nombre d'équipements publics, comme les écoles par exemple, est soumise au renouvellement de la population, et notamment à la présence de familles avec enfants.

C'est pourquoi, en cohérence avec le défi d'une action sur l'ensemble de la chaîne du logement et celui de la production d'un nombre suffisant de logements, le développement d'une offre à destination des familles, tant en locatif qu'en accession est primordial.

■ Lutter contre la spécialisation des territoires

Le type et la nature de l'offre en logements déterminent largement la structure et le type de population d'un territoire. Dans l'Eurométropole de Strasbourg, une segmentation assez forte s'opère depuis de très nombreuses années et ne parvient que lentement à modifier ou à transformer la structure démographique : les grands logements susceptibles d'accueillir les familles dans les communes périphériques, les petits logements dans le centre-ville de Strasbourg et les logements locatifs sociaux dans les quartiers ANRU.

Le défi est donc de développer plus la diversité et la mixité de l'offre produite pour limiter l'entre soi et favoriser le brassage des populations, et rompre la spirale de la spécialisation sociale du territoire.

■ Améliorer les performances énergétiques des logements

L'essentiel du parc est constitué de logements existants, dont certains sont déjà très anciens et ne répondent plus aux normes thermiques en vigueur et de confort auquel aspirent les habitants, même si différentes campagnes d'amélioration des logements, tant publics que privés, ont déjà permis d'améliorer les performances énergétiques de certains logements.

Dans un contexte de précarisation d'un nombre important de ménages (plus de la moitié des ménages du territoire pourraient prétendre à un logement social au regard de leurs revenus) et d'incertitudes sur le coût des énergies fossiles, l'amélioration des performances énergétiques du parc de logements est un défi supplémentaire auquel l'Eurométropole de Strasbourg, en partenariat avec l'ensemble des acteurs de l'habitat, doit se consacrer dans la mise en œuvre de sa politique de l'habitat. Il s'agit notamment de lutter contre la précarité énergétique, et par extension contre le risque d'augmenter le nombre de logements indignes et non décents.

III. LE PROGRAMME D'ACTIONS

Le Programme d'orientations et d'actions est articulé autour de grandes orientations de la politique de l'habitat de l'Eurométropole de Strasbourg.

Il comporte 21 actions qui assurent la traduction concrète des orientations générales proposées par le PADD, ainsi que des actions de gouvernance, de suivi et d'information.

Veiller à une production de logements suffisante, variée et territorialement équilibrée	
1	**Produire de l'ordre de 3 000 logements par an, répartis sur l'ensemble du territoire métropolitain**
2	**Intégrer de l'ordre de 1 100 logements locatifs sociaux par an dans la production du territoire**
3	**Intégrer de l'ordre de 400 logements en accession "abordable" par an dans la production du territoire**
4	**Mobiliser et optimiser le foncier nécessaire**
Répondre aux besoins en logements pour tous aux différentes étapes de la vie	
5	**Développer une offre diversifiée en logements**
6	**Rendre plus transparente la gestion de la demande et des attributions de logements sociaux à l'échelle de l'Eurométropole**
7	**Répondre aux besoins des populations spécifiques ou fragiles**
7.1	Personnes relevant de l'hébergement d'urgence ou en sortie de dispositif
7.2	Etudiants
7.3	Jeunes actifs
7.4	Personnes âgées
7.5	Personnes souffrant de problèmes de santé
7.6	Gens du voyage
Assurer la qualité et la durabilité du parc	
8	**Accompagner la transition énergétique du territoire**
9	**Prendre en compte la santé dans l'habitat et les projets d'aménagement**
10	**Veiller à la qualité et à la durabilité de l'offre nouvelle**
10.1	Veiller à la qualité des opérations d'aménagement
10.2	Veiller à la qualité des constructions nouvelles
11	**Veiller à la qualité et à la durabilité du parc existant**
11.1	Renouveler la Politique de la ville et Poursuivre la rénovation urbaine des quartiers prioritaires
11.2	Améliorer l'ensemble du parc public et privé ancien
Mettre en œuvre, suivre et évaluer la politique de l'Habitat	
12	**Mettre l'ingénierie à disposition des communes**
13	**Mettre en œuvre, suivre et évaluer la politique de l'Habitat dans le projet de territoire**
14	**Evaluer les moyens nécessaires à la mise en œuvre du volet Habitat du PLUi**

Veiller à une production de logements suffisante, variée et territorialement équilibrée	
1	***Produire de l'ordre de 3 000 logements par an, répartis sur l'ensemble du territoire métropolitain***

CONTEXTE

Les constats

Les différents indicateurs de l'évolution des marchés foncier et immobilier de l'Eurométropole de Strasbourg montrent une tension généralisée sur l'ensemble des segments.

Le renchérissement des prix des terrains à bâtir est constant et les prix des logements neufs poursuivent leur croissance. Après de nombreuses années d'atonie de la construction neuve dans l'Eurométropole de Strasbourg, accusant un déficit annuel de l'ordre de 1 000 logements par rapport aux objectifs, la production de logements est - depuis le début des années 2010 - à nouveau orientée à la hausse, dans un objectif de réponse à l'ensemble des besoins.

Les besoins à l'horizon 2030 restent importants et la production doit être à la hauteur de l'ambition démographique. C'est pourquoi il est nécessaire de poursuivre les efforts d'accroissement de l'offre de logements (de l'ordre de 3 000 logements supplémentaires par an), en veillant à sa diversification, afin de permettre à chacun et à chaque âge de la vie, de trouver à se loger.

Les pratiques

En termes quantitatifs, les résultats à mi-parcours du 4ème PLH (Programme Local de l'Habitat) sont encourageants et montrent qu'il est possible d'atteindre voire de dépasser les objectifs, malgré un contexte peu favorable à la production de logements. Toutefois, cette offre neuve reste encore largement concentrée dans le cœur métropolitain, et particulièrement sur Strasbourg.

L'Eurométropole de Strasbourg, au travers de son PLU intercommunal, doit organiser la distribution territoriale de la production de logements. En effet, il s'agit de programmer la répartition de l'accroissement de l'offre de logements selon plusieurs critères : la nature des logements (individuel, collectif), l'équilibre entre renouvellement et extension, de même que la densité des formes urbaines de logements souhaitée.

OBJECTIFS

- Produire une offre de l'ordre de 45 000 logements sur la durée du PLU (soit 3 000 par an) pour répondre à l'ensemble des besoins actuels et futurs.

- Répartir de manière équilibrée cette production nouvelle sur l'ensemble du territoire en fonction des potentialités foncières, immobilières et en matière d'équipements et d'infrastructures, ainsi qu'en fonction des besoins identifiés, par commune et par quartier de Strasbourg.

- Veiller à la modération de la consommation foncière et privilégier les développements dans l'enveloppe urbaine : faire évoluer le rapport actuel de 1/3 en renouvellement (dans le tissu existant) et 2/3 en extension urbaine (hors enveloppe urbaine) vers un rapport de 40/60.

TABLEAU N°1 : **Répartition de la production de logements sur le territoire métropolitain** (par communes et quartiers de Strasbourg)

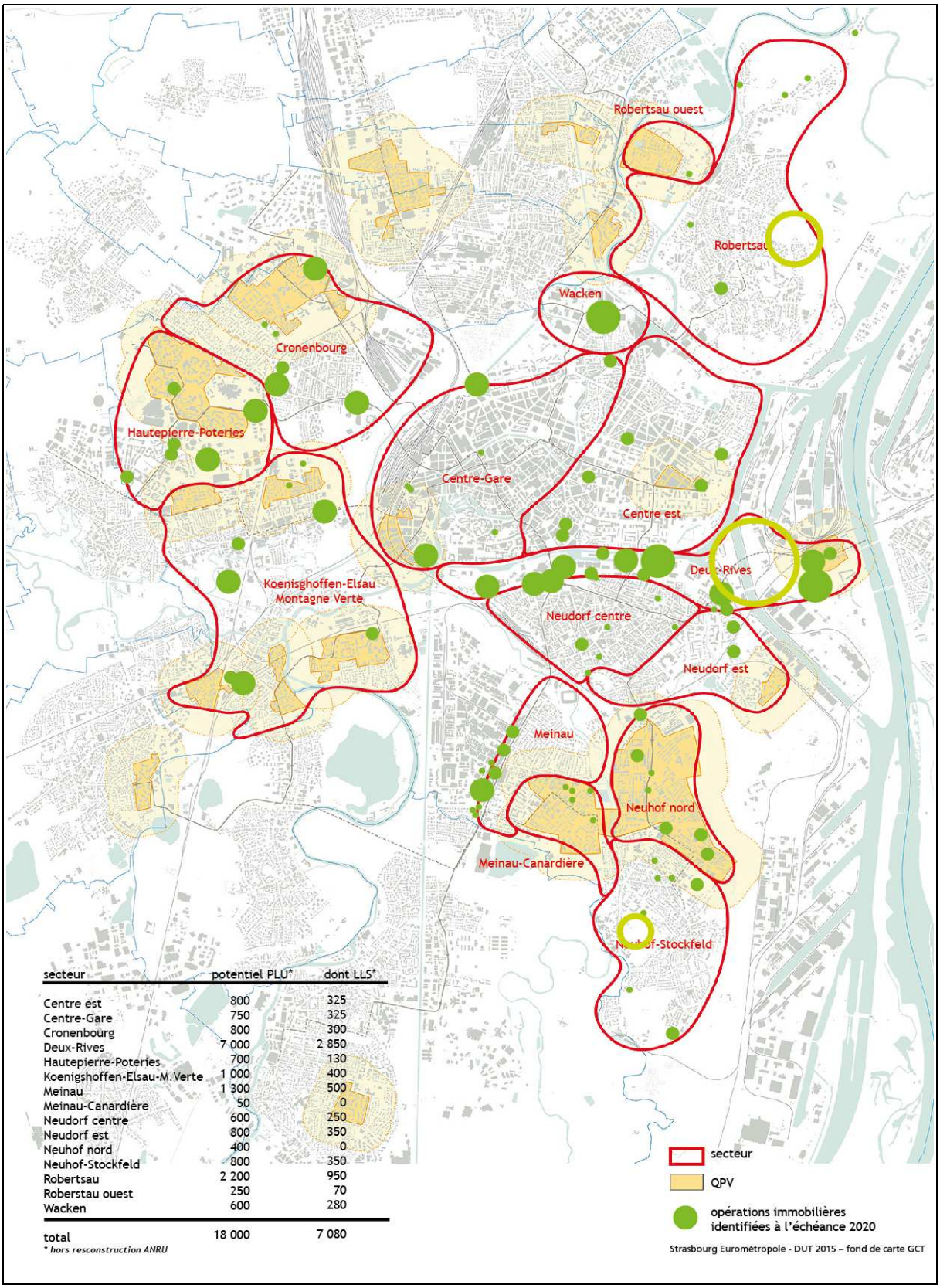
Communes	Production de logements (proposition de répartition - globale)	Production moyenne de logements / an (objectif)
Achenheim	200	13
Bischheim	800	53
Blaesheim	90	6
Breuschwickersheim	180	12
Eckbolsheim	2 000	133
Eckwersheim	90	6
Entzheim	160	11
Eschau	730	49
Fegersheim	90	6
Geispolsheim	1 000	67
Hangenbieten	150	10
Hoenheim	1 010	67
Holtzheim	330	22
Illkirch-Graffenstaden	5 000	330
Kolbsheim	150	10
Lampertheim	400	27
Lingolsheim	550	37
Lipsheim	200	13
Mittelhausbergen	300	20
Mundolsheim	200	13
Niederhausbergen	210	14
Oberhausbergen	1 300	87
Oberschaeffolsheim	200	13
Osthoffen	160	11
Ostwald	2 000	133
Plobsheim	950	63
Reichstett	1 200	80
Schiltigheim	2 200	147
Souffelweyersheim	650	43
Strasbourg	18 000	1 200
Vendenheim	2 000	133
Wantzenau (La)	750	50
Wolfisheim	710	47
TOTAL Eurométropole de Strasbourg	environ 45 000	environ 3 000
		Commune SRU/Duflot

Source : ADEUS - Eurométropole de Strasbourg.

Quartiers de Strasbourg	Production de logements (proposition de répartition - global)	Production moyenne de logements / an (objectif)
Centre Est	800	53
Centre - Gare	750	50
Cronenbourg	800	53
Deux-Rives	7 000	467
Hautepierre - Poteries	700	47
Koenigshoffen - Elsau - Montagne Verte	1 000	67
Meinau	1 250	83
Meinau Canardière	50	3
Neudorf Centre	600	40
Neudorf Est	800	53
Neuhof Nord	400	27
Neuhof Stockfeld	800	53
Robertsau Ouest	250	17
Wacken	600	40
Total STRASBOURG	**18 000**	**1 200**

Source : ADEUS - Eurométropole de Strasbourg.

CARTE N°1 : **La production de logements à l'échelle des quartiers de Strasbourg**



secteur	potentiel PLU*	dont LLS*
Centre est	800	325
Centre-Gare	750	325
Cronenbourg	800	300
Deux-Rives	7 000	2 850
Hautepierre-Poteries	700	130
Koenigshoffen-Elsau-M.Verte	1 000	400
Meinau	1 300	500
Meinau-Canardière	50	0
Neudorf centre	600	250
Neudorf est	800	350
Neuhof nord	400	0
Neuhof-Stockfeld	800	350
Robertsau	2 200	950
Roberstau ouest	250	70
Wacken	600	280
total	18 000	7 080

** hors resconstruction ANRU*

Source : Eurométropole de Strasbourg, 2015.

TRADUCTION DANS LES PIÈCES DU PLU

- Règlement graphique : inscription des espaces nécessaires et suffisants pour la production de logements (zones IAU et IIAU).

- Règlement écrit : dispositions règlementaires permettant la mutation du tissu bâti existant et les réhabilitations

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Urbaniser prioritairement les terrains contenus dans l'enveloppe urbaine et en second lieu en extension urbaine.

- Echelonner l'urbanisation à court, moyen et long termes, en fonction des objectifs communautaires et des objectifs communaux.

- Systématiser la réflexion préalable à leur urbanisation.

- Produire les logements en fonction de la répartition indiquée dans le tableau ci-avant.

- Suivre et évaluer tous les 3 ans le volume global de logements à produire par commune en fonction des réalisations et des besoins estimés.

PARTENAIRES

- Etat

- Conseil Départemental

- Eurométropole de Strasbourg

- Communes

- Caisses des dépôts et consignations

- AREAL

- Bailleurs sociaux

- Promoteurs

- Aménageurs / lotisseurs

LIEN VERS LES AUTRES FICHES

Fiches 2, 3, 4, 5, 7.1, 7.2, 9, 10.1, 10.2, 12.

Veiller à une production de logements suffisante, variée et territorialement équilibrée	
2	***Intégrer de l'ordre de 1 100 logements locatifs sociaux par an dans la production du territoire***

CONTEXTE

Les constats

Le parc de logements locatifs des bailleurs sociaux continue de s'accroître dans l'Eurométropole de Strasbourg et a franchi le seuil des 50 000 logements, dont plus 90 % sont conventionnés. Ce parc reste toutefois encore largement concentré à Strasbourg et dans les communes de l'espace métropolitain.

Les objectifs de la loi Duflot (relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social) sont remplis de manière très inégale entre les communes de l'Eurométropole de Strasbourg et seules trois d'entre elles répondent aujourd'hui aux nouvelles conditions imposées par la loi (Strasbourg, Bischheim et Schiltigheim).

En 2014, la demande de logements sociaux restait importante sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg (environ 15 000 demandeurs). Le besoin persiste majoritairement pour les logements financés en PLUS (Prêt locatif à usage social) et en PLA-I (Prêt locatif aidé d'intégration). La diminution des ressources d'un nombre croissant de demandeurs de logements sociaux rend même difficile l'accès à cette dernière catégorie et milite pour le développement d'une offre de PLAI à bas loyer (ex : appels à projet de l'Etat en matière de PLAI adaptés ou équivalents, lancés en 2013 et 2014).

Les pratiques

La Communauté urbaine de Strasbourg, devenue depuis le 1er janvier 2015 l'Eurométropole de Strasbourg, a augmenté dès 2009 ses subventions aux opérations de logements locatifs sociaux et a élargi ses conditions de garanties d'emprunts. Elle consent par ailleurs des réductions de prix sur les terrains qu'elle possède, lorsqu'ils visent la production de logements locatifs sociaux. Elle prévoit à ce titre, dans ses consultations foncières destinées à la production de logements, une part obligatoire de logements locatifs sociaux.

L'Eurométropole de Strasbourg abonde également depuis 2009 les aides de l'ANAH, favorisant ainsi le conventionnement de logements dans le parc privé et le développement d'une offre sociale complémentaire.

OBJECTIFS

- Mettre en œuvre une démarche de mutualisation des objectifs de production des logements locatifs sociaux à l'échelle de l'Eurométropole en :
  - favorisant la mixité sociale par une répartition géographique équilibrée et diversifiée de cette offre à l'échelle métropolitaine,
  - modulant la répartition de cette offre nouvelle en fonction des capacités et des spécificités de chaque territoire de l'Eurométropole de Strasbourg,
  - encourageant la solidarité intercommunale à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg pour répondre aux besoins identifiés en matière de logements.

- Intégrer dans la production globale de 45 000 logements de l'ordre de 17 000 logements locatifs sociaux sur la durée du PLU, soit environ 1 100 logements locatifs sociaux[1] par an, dont :
  - 1 000 logements locatifs dans le parc public (acquisition amélioration ou construction neuve).
  - 100 logements locatifs dans le parc privé (via le conventionnement ANAH).

- Diversifier cette offre afin de répondre aux besoins de la population (typologie, statut…).

TABLEAU N°2 : **Répartition de la production de logements locatifs sociaux à l'échelle des communes de l'Eurométropole et des quartiers de Strasbourg**

Communes	Production globale de LLS (objectif)	Production LLS / an (objectif)
Achenheim	30	2
Bischheim	200	13
Blaesheim	20	au moins 1
Breuschwickersheim	15	au moins 1
Eckbolsheim	800	53
Eckwersheim	20	au moins 1
Entzheim	45	3
Eschau	290	19
Fegersheim	35	2
Geispolsheim	405	27
Hoenheim	405	27
Holtzheim	120	8
Hangenbieten	30	2
Illkirch-Graffenstaden	2 000	133
Kolbsheim	15	au moins 1
Lampertheim	100	7
Lingolsheim	225	15
Lipsheim	45	3
Mittelhausbergen	75	5
Mundolsheim	80	5
Niederhausbergen	55	4
Oberhausbergen	520	35
Oberschaeffolsheim	45	3
Osthoffen	15	au moins 1
Ostwald	800	53
Plobsheim	380	25
Reichstett	450	30
Schiltigheim	550	37
Souffelweyersheim	255	17

1. Tels que définis par la loi SRU/Duflot.

Communes	Production globale de LLS (objectif)	Production LLS / an (objectif)
Strasbourg	7 080	472
Vendenheim	800	53
Wantzenau (La)	300	20
Wolfisheim	285	19
TOTAL Eurométropole de Strasbourg	environ 17 000	environ 1 100
		Commune SRU/Duflot

Quartiers de Strasbourg	Production globale de LLS (proposition de répartition - global)	Production moyenne de LLS/an (objectif)
Centre est	325	22
Centre - Gare	325	22
Cronenbourg	300	20
Deux-Rives	2850	190
Hautepierre - Poteries	130	9
Koenigshoffen - Elsau - Montagne Verte	400	27
Meinau	500	33
Meinau Canardière	0	0
Neudorf centre	250	17
Neudorf est	350	23
Neuhof nord	0	0
Neuhof Stockfeld	350	23
Robertsau	950	63
Robertsau ouest	70	5
Wacken	280	19
TOTAL STRASBOURG	**7 080**	**472**

TRADUCTION DANS LES PIÈCES DU PLU

Règlement écrit et graphique :

- Inscription des espaces nécessaires et suffisants pour la production de logements locatifs sociaux et mobilisation des outils permettant le développement de l'offre (servitudes de mixité sociale, emplacements réservés dits de mixité sociale).

OAP Habitat :

- Inscription d'un objectif de solidarité dans la production de logements locatifs sociaux entre les communes et les quartiers de Strasbourg.

- Réalisation dans les zones d'extension :
  - de 35 % de logements locatifs sociaux pour les communes qui ne remplissent pas leurs obligations au regard de la loi SRU /Duflot,
  - de l'ordre de 25 % de logements locatifs sociaux pour les autres communes.

Remarque : la production de logements locatifs sociaux par an et par territoire constitue un objectif.

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Définir une gouvernance partagée entre l'Eurométropole de Strasbourg et les communes afin de mettre en œuvre, suivre, évaluer et adapter cette production mutualisée.

- Moduler si nécessaire cet objectif de production lors de chaque période triennale afin de tenir compte des faisabilités opérationnelles des territoires (opportunité foncières et immobilières).

- Privilégier la production de logements locatifs sociaux nouveaux en financements PLUS et PLA-I (ou leur équivalent) : soit 30 % de PLA-I et 60 % de PLUS dans la production totale annuelle du territoire.

- Moduler les marges de loyer afin de développer une offre de logements sociaux neufs plus accessible financièrement.

- Privilégier la production directe de logements locatifs sociaux par les bailleurs, le rachat de programmes privés en VEFA restant une possibilité.

- Encourager le développement de l'offre de logements sociaux dans le diffus.

- Développer une offre sociale dans le parc privé en accompagnant le conventionnement (avec ou sans travaux) : objectif d'environ 100 logements locatifs privés par an.

- Mobiliser les outils de maîtrise foncière par exemple les Déclarations d'Intention d'Aliéner (DIA) pour les bailleurs sociaux et les accompagner le cas échéant dans leur montages financiers pour les opérations situées dans les communes en déficit Duflot.

- Céder prioritairement aux bailleurs sociaux des emprises publiques (Villes et Eurométropole de Strasbourg) en vue de la construction de logements sociaux.

- Moduler les prix des terrains communaux et de l'Eurométropole de Strasbourg en fonction du caractère social du projet, ou céder les emprises sous forme de baux emphytéotique.

- Moduler les subventions de l'Eurométropole de Strasbourg pour les logements financés en PLUS et en PLA-I ainsi qu'en fonction du caractère social des opérations (résidences seniors, résidences étudiantes, etc).

PARTENAIRES

- Etat
- Conseil Départemental
- Eurométropole de Strasbourg
- Communes
- Caisses des dépôts et consignations
- AREAL
- Bailleurs sociau
- Promoteurs
- Aménageurs / lotisseurs

LIEN VERS LES AUTRES FICHES

Fiches 1, 4, 5.

Veiller à une production de logements suffisante, variée et territorialement équilibrée	
3	***Intégrer de l'ordre de 400 logements en accession "abordable" par an dans la production du territoire***

CONTEXTE

Les constats

Si le niveau de production nouvelle de logements est devenu satisfaisant depuis 2010 sur le territoire de l'Eurométropole, on constate toutefois un décalage entre les niveaux de prix pratiqués et les capacités des ménages à y accéder.

Avec des coûts de construction qui augmentent plus vite que le pouvoir d'achat des citoyens, les normes réglementaires de plus en plus complexes et instables dans le temps, les niveaux d'apports personnels exigés par les banques sur des périodes de plus en plus courtes, posent nécessairement la question du logement en accession "abordable".

En conséquence, la notion de logement en accession "abordable" devient une préoccupation majeure pour le territoire de l'Eurométropole qui enregistre en entre 2012 et 2014 un prix de l'immobilier de l'ordre de 3 400 €/m².

Cette problématique se posera avec plus de force encore demain, si un nouveau modèle économique n'est pas trouvé rapidement Le nombre de constructions en cours et les prix de vente pratiqués, mis au regard des ressources des habitants, doivent inciter l'ensemble des partenaires à imaginer d'autres modèles économiques en sus des leviers déjà mis en œuvre aujourd'hui (foncier, forme, densité, promotion,…).

Les pratiques

Depuis l'adoption de son 4ème PLH, l'Eurométropole encourage le développement de logements en accession sociale sécurisée qui permet aux acquéreurs d'acheter un logement à prix réduit, mais aussi de bénéficier de garanties de rachat du bien et de relogement pour le ménage en cas d'accident de la vie. Seule condition pour en bénéficier, que les ressources de ce dernier ne dépassent pas un plafond défini.

Sur le territoire de l'Eurométropole des opérations en accession sociale sécurisé se développent principalement sous deux formes : type PSLA et type coopérative. Le prix de vente est en moyenne à 2 650 € HT/m² et offre la possibilité à certain ménage d'accéder à la propriété.

OBJECTIFS

- Développer une offre de logement en accession "abordable" de l'ordre de 400 logements par an dont :
  - 100 logements en accession sociale sécurisée
  - 300 logements en accession à coût "maîtrisé"
  - Répartir de manière équilibrée cette offre sur l'ensemble du territoire métropolitain
  - Intégrer dans cette offre de l'ordre de 20 % de grands logements (T3 et +) pour les ménages

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Cadrer annuellement la notion de logement à coût maitrisé à l'échelle de l'Eurométropole.
- Intégrer de l'ordre de 10 à 15 % de logements en accession "abordable" dans les opérations d'aménagement.
- Moduler les prix des terrains publics cédés aux promoteurs, en contrepartie de l'engagement à réaliser des opérations en accession "abordable".
- Définir en lien avec les opérateurs un dispositif encourageant le développement de logements à coût abordable tant en accession sociale sécurisée qu'en accession à coût maîtrisé.
- Réfléchir aux dispositifs d'accompagnement (ex : garantie d'emprunt) de l'accession sociale sécurisée de type Prêt Social Location Accession (PSLA).
- Poursuivre les groupes de travail réunissant respectivement la promotion immobilière privée et les bailleurs sociaux afin d'améliorer et partager la connaissance des dynamiques de "parcours résidentiels" sur l'Eurométropole de Strasbourg.

PARTENAIRES

- Etat
- Eurométropole de Strasbourg
- Communes
- Bailleurs sociaux
- Promoteurs
- Aménageurs / lotisseur
- Associations

LIEN VERS LES AUTRES FICHES

Fiches 1, 4.

Veiller à une production de logements suffisante, variée et territorialement équilibrée	
4	***Mobiliser et optimiser le foncier nécessaire***

CONTEXTE

Les constats

Une bonne connaissance des marchés foncier et immobilier est essentielle pour la compréhension des phénomènes à l'œuvre et pour guider l'action publique. La taille des terrains, ainsi que leur localisation, qui conditionnent leur vocation (classement dans le PLU), déterminent leur valeur. Enregistrant une forte augmentation depuis 1999, le prix moyen des terrains à bâtir de 4 à 12 ares dans l'Eurométropole de Strasbourg s'établit à 24 800 € l'are en 2013.

La question centrale de la production de logements est inséparable de celle de la production foncière. Il convient en conséquence de poursuivre et de renforcer la stratégie foncière afin de disposer des emprises foncières suffisantes, de pouvoir les mobiliser en temps utile, tout en recherchant la maîtrise des prix fonciers, qui conditionnent à son tour les prix de sortie des logements.

Il s'agit pour cela d'organiser le repérage, l'acquisition, l'aménagement, la priorisation et la mise à disposition des secteurs d'urbanisation potentiels, aussi bien dans l'enveloppe urbaine qu'en extension.

La reconstitution et la mobilisation de réserves foncières devra accompagner la production de logements sur tout le territoire.

Le PLU de l'Eurométropole strasbourgeoise prévoit par ailleurs d'optimiser la consommation de foncier et de maîtriser l'étalement urbain, tel que préconisé par le SCOTERS. Ainsi, outre la production de logements collectifs, le développement de l'urbanisation devra par conséquent réserver à l'habitat de forme urbaine intermédiaire une part significative qui ne pourra être inférieure à 25 % du nombre de logements, en dehors des zones destinées à accueillir principalement des immeubles collectifs.

Afin de proposer une alternative à l'utilisation de la voiture, il est préconisé de privilégier dès que possible l'urbanisation, par voie de densification ou d'extension, à proximité des haltes de transports publics structurants (train et tramway) et lignes de bus performantes.

Les pratiques

Depuis 2009, l'Eurométropole de Strasbourg s'est lancée dans l'étude et la mise en œuvre d'une vingtaine d'opérations d'aménagement d'initiative publique sur son territoire, représentant plus de 14 300 logements. Des procédures d'acquisitions foncières amiables ou contraintes (expropriations) sont par ailleurs menées sur ces sites (avec l'objectif notamment de contenir les prix). Une démarche de réserves foncières est en cours, en vue de reconstituer des stocks de terrains judicieusement positionnés pour les aménagements et développements futurs.

OBJECTIFS

- Prioriser le renouvellement urbain (construire la ville sur la ville).
- Adapter et moduler la densité aux objectifs de consommation foncière, pour une gestion économe de l'espace.
- Céder les emprises publiques pertinentes afin d'encourager la production de logements de qualité.
- Reconstituer l'offre foncière publique en achetant très en amont des terrains bien situés en fonction des projets, notamment de l'offre en transports publics.

TRADUCTION DANS LES PIÈCES DU PLU

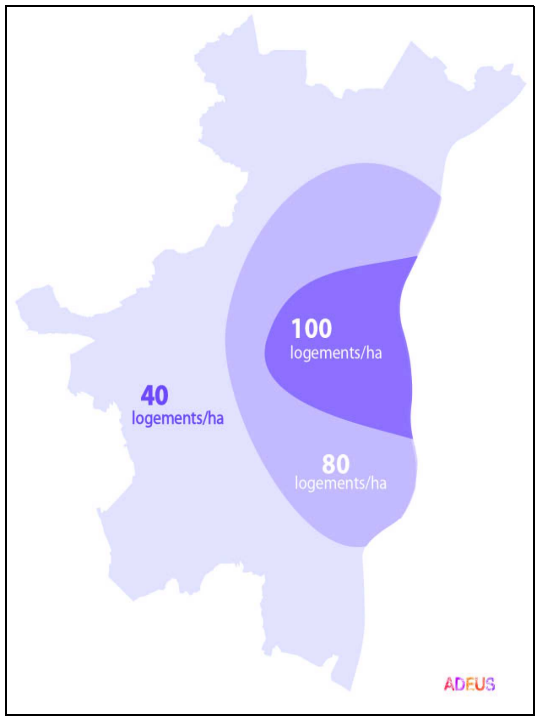
- Règlement graphique : inscription des espaces nécessaires et suffisants pour la production de logements (zones IAU et IIAU).

- Règlement écrit : dispositions règlementaires permettant la mutation du tissu bâti existant et les réhabilitations

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Mettre en œuvre les servitudes de mixité sociale (SMS) et les emplacements réservés dits de mixité sociale (ERMS) inscrits pour tempérer les prix du marché dans les secteurs où une production de logements aidés est souhaitée.

- Poursuivre l'action foncière / d'aménagement, pour une mise sur le marché continue de terrains :
  - Identifier les friches et les "dents creuses" dans l'enveloppe urbaine (hors celles à pré-server en espace de respiration), identifier leurs contraintes de constructibilité et estimer le potentiel consécutif.
  - Viser, pour la production globale de logements (de l'ordre de 3 000 logements par an), les densités moyennes suivantes, à l'horizon 2030
    - 100 logements à l'hectare en moyenne à Strasbourg,
    - 80 logements à l'hectare en moyenne dans les grandes communes urbaines,
    - 40 logements à l'hectare en moyenne sur le reste du territoire.



  - Viser une programmation plus élevée dans les secteurs proches (300 m) des transports en commun structurants (arrêt de tramway et TCSP), qui se traduira au zonage et au règlement.

- Mobiliser les procédures adéquates en fonction des temporalités (ZAD, ZAC, etc.).

- Développer des actions pédagogiques à destination du grand public, des élus et des professionnels, afin d'illustrer les objectifs de densité.

PARTENAIRES

- Etat
- Eurométropole de Strasbourg
- Communes
- Bailleurs sociaux
- Promoteurs
- Aménageurs / lotisseurs

LIEN VERS LES AUTRES FICHES

Fiches 1, 2, 3, 5.

Répondre aux besoins en logements pour tous aux différentes étapes de la vie	
5	***Développer une offre diversifiée en logements***

CONTEXTE

Les constats

Les évolutions démographiques et sociétales (diminution de la taille des ménages, vieillissement, séparations, précarisation, etc.) tendent à diversifier les besoins en logements et à complexifier les parcours résidentiels.

La dégradation de la situation sociale et économique d'une partie des ménages de l'Eurométropole de Strasbourg, de même que la poursuite de la croissance des prix des biens fonciers et immobiliers contribuent par ailleurs à générer des difficultés sur le marché du logement.

Les trajectoires résidentielles ne sont plus linéaires et chaque ménage peut être soumis à des aléas susceptibles d'affecter plus ou moins durablement sa situation face au logement (maladie, décès du conjoint, perte d'emploi, séparation, etc.).

Dans l'Eurométropole de Strasbourg, malgré une réorientation menée dans le cadre du dernier PLH, la nature de l'offre de logements existants ne paraît pas suffisamment diversifiée pour permettre à tout un chacun de trouver une réponse à ses besoins spécifiques.

C'est notamment le cas pour les familles, qui ont encore tendance à s'installer dans le reste du département (pour des questions de type d'offre et de prix), alors qu'elles continuent de travailler dans l'Eurométropole de Strasbourg.

Or, l'offre en logements détermine fortement la structure de la population qui compose le territoire. Plus de 80 % des logements sont des logements collectifs et les locataires représentent près des deux-tiers des ménages.

D'importantes différences entre statuts d'occupation et nature de l'offre de logements existent au sein de l'Eurométropole de Strasbourg. Schématiquement, le centre de l'agglomération concentre les petits logements locatifs en collectif, tandis que les grands logements individuels occupés par leurs propriétaires sont majoritaires en deuxième couronne.

Les pratiques

La production annuelle de l'ordre de 3 000 logements dans l'Eurométropole de Strasbourg, dont une partie de logements en locatifs sociaux et en accession à coût abordable, constitue l'un des moyens d'apporter des réponses concrètes, dans chaque commune de l'Eurométropole de Strasbourg, et permet de fluidifier les parcours résidentiels aux différentes étapes de la vie.

Le réajustement de l'offre sur le territoire, par le développement de produits-logements innovants ou peu présents dans les différentes communes s'avère également nécessaire afin de proposer une gamme diversifiée de logements, répondant ainsi aux besoins de l'ensemble de la population.

OBJECTIFS

- Proposer une gamme diversifiée de logements, pour couvrir l'ensemble des besoins (typologie, statut, forme d'habitat, accessible financièrement…).

- Permettre la fluidité des parcours résidentiels.

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Développer des opérations immobilières attractives :
  - en proposant des formes d'habitat intermédiaires, alternative crédible à la maison individuelle,
  - en intégrant des espaces publics de qualité
  - en privilégiant une implantation à proximité des équipements publics et des réseaux de transport.

- Développer une part de petits et de grands logements en fonction des besoins répertoriés sur le territoire (10 % maximum de petits logements de moins de 2 pièces soit environ 300 logements par an et 10 % minimum de grands logements de 5 pièces soit de l'ordre de 300 logements par an).

- Définir les modalités d'accompagnement de l'accession sociale sécurisé et développer une offre de logements à coût abordable à la fois en location et en accession social :
  - Développer une offre de logement à loyer le plus attractif possible
  - Développer une offre de logement en accession sociale sécurisée
  - Développer une offre de logement en accession à " à prix abordable "
  - Etudier la pertinence de développer une offre le logement intermédiaire.

- Poursuivre le développemet d'une offre "sociale" dans le parc privé complémentaire à l'offre du parc public.

- Moduler les prix des terrains publics cédés aux promoteurs, en contrepartie de l'engagement à limiter les prix de sortie des logements.

- Poursuivre les groupes de travail réunissant respectivement la promotion immobilière privée et les bailleurs sociaux afin d'améliorer et partager la connaissance des dynamiques de "parcours résidentiels" sur l'Eurométropole.

- Poursuivre le développement de projets en habitat participatif tant dans le parc public que le parc privé : tendre vers un objectif de 10 % d'habitat participatif dans les projets d'aménagement.

- Développer la sécurisation des propriétaires pour l'accès au logement pour les ménages modestes, via la garantie des risques locatifs.

- Poursuivre les actions d'intermédiation locative ainsi que le soutien à l'Agence immobilière à vocation sociale (AIVS).

- Diffuser l'information sur les différents outils et les aides à destination directe des ménages, via notamment le Point d'Information Logement.

PARTENAIRES

- Etat
- Eurométropole de Strasbourg
- Communes
- Bailleurs sociaux
- Promoteurs
- Aménageurs / lotisseurs
- Associations

LIEN VERS LES AUTRES FICHES

Fiches1, 2, 3, 4.

Répondre aux besoins en logements pour tous aux différentes étapes de la vie	
6	***Rendre plus transparente la gestion de la demande et des attributions de logements sociaux à l'échelle de l'Eurométropole***

CONTEXTE

Les constats

L'information du grand public concernant la gestion de la demande et l'attribution d'un logement sociale est pour l'instant insuffisante et non harmonisée sur le territoire de l'Eurométropole. Ce manque de lisibilité peut être source d'inégalité et surtout source d'interprétation des différents protagonistes.

En effet, les demandeurs de logements sociaux manquent d'information sur le processus d'instruction et d'attribution des logements locatifs sociaux. Ce constat local fait écho aux dispositions prises dans la loi ALUR.

Les pratiques

En 2011, l'Association Régionale des bailleurs sociaux alsaciens (AREAL) a mis en place le fichier unique de la demande. Cette première étape a permis de simplifier les démarches pour les demandeurs mais ne permet pas encore d'harmoniser les pratiques et de rendre transparente la gestion de la demande et des attributions.

OBJECTIFS

- Réformer le système d'attribution de logements locatifs sociaux
- Améliorer l'information des demandeurs
- Intégrer / préserver la mixité sociale dans la ville et ses quartiers
- Elaborer une politique d'attribution à l'échelle de l'Eurométropole
- Guider les politiques d'attribution des logements sociaux en fonction des critères spécifiques des demandeurs (contingent réservataire, Accord Collectif Départemental…) et des caractéristiques de l'offre en logements,
- Définir un ou des critères de santé à prendre en compte lors de l'attribution des logements sociaux.

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Elaborer et mettre en œuvre avec les partenaires (bailleurs, communes, associations…) un plan partenarial de gestion de la demande et d'information pour le demandeur.
- Définir avec les partenaires (communes, Etat, bailleurs, associations) les orientations en matière d'attribution de logements sociaux à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg
- Mettre en place une conférence intercommunale du logement (CIL).

- Elaborer et mettre en œuvre avec les partenaires (Etat, bailleurs, communes, associations…) une convention intercommunale de mixité sociale notamment pour les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

PARTENAIRES

- Etat
- Eurométropole de Strasbourg
- Communes
- Bailleurs sociaux
- Associations

LIEN VERS LES AUTRES FICHES

Fiches 2, 13, 14.

Répondre aux besoins en logements pour tous aux différentes étapes de la vie	
7	*Répondre aux besoins des populations spécifiques ou fragiles*
7.1	*Personnes relevant de l'hébergement d'urgence ou en sortie de dispositif*

CONTEXTE

Les constats

L'hébergement d'urgence demeure une compétence de l'Etat. Depuis le 1er janvier 2007, l'Eurométropole de Strasbourg, anciennement CUS, a toutefois élargi sa compétence logement à l'hébergement d'urgence.

L'offre en hébergement d'urgence et en logements d'insertion est principalement positionnée à Strasbourg, de manière cohérente à proximité des services sociaux pour les structures d'urgence. Des logements d'insertion pourraient toutefois trouver leur place également dans les autres communes de l'Eurométropole de Strasbourg, en réponse aux besoins locaux.

Le public de l'hébergement d'urgence et du logement temporaire augmente de manière importante ces dernières années. Ce public évolue rapidement et se diversifie : personnes migrantes dont les demandeurs d'asile, jeunes 18-25 ans (souvent en rupture familiale), personnes âgées (se retrouvant à la rue), travailleurs pauvres, femmes seules avec enfants,…

Il devient difficile de quantifier et anticiper les besoins et de les traduire en solutions d'hébergements et de logements adaptées (besoins évolutifs dans le temps). Il s'agit de l'un des enjeux du SIAO (service intégré d'accueil et d'orientation), qui permettra l'amélioration de la connaissance des besoins et la réflexion menée sur l'évolution des différents modes d'hébergement et de logement.

Une des problématiques rencontrées aujourd'hui concerne un public au statut particulier (déboutés du droit d'asile notamment), public en nette augmentation. Ce public n'ayant pas ou peu de droits ouverts et n'ayant pas pour vocation - pour l'Etat - à rester sur le territoire national, il ne dispose d'aucune perspective d'évolution vers le logement. De ce fait, il se maintient aujourd'hui - pour les personnes isolées - dans des dispositifs précaires d'hébergement, et - pour les familles - dans des dispositifs d'hébergement à visée humanitaire, pris en charge notamment par l'Etat, le Département, l'Eurométropole de Strasbourg et la Ville de Strasbourg.

A l'opposé, le public "de droit commun" peut bénéficier des divers dispositifs existants pour accéder au logement. Il convient cependant de fluidifier encore davantage les parcours de l'hébergement au logement. De plus, l'accès au logement de ce public nécessite de porter une attention particulière à l'évolution des prix des loyers (importance de préserver des loyers bas à la fois dans le parc public neuf et ancien). La question du loyer n'est cependant pas le seul frein pour l'accès au logement.

Les questions de santé sont également de plus en plus souvent présentes. Elles peuvent être liées à l'âge des personnes, à leur parcours de rue, voire pour certaines à des pathologies lourdes. On rencontre par ailleurs de plus en plus de personnes présentant des troubles psychologiques et psychiatriques. Ces situations interrogent l'adaptation des réponses actuelles en matière d'hébergement et les modalités d'accompagnement vers le logement.

Les pratiques

En lien avec les évolutions nationales, qui ont conduit à la refonte des différents documents relatifs à l'hébergement d'urgence et à la fusion du Plan Départemental d'Accueil, d'Hébergement et d'Insertion (PDADI) et du Plan Départemental d'Action pour le Logement des Personnes Défavorisées (PDALPD) en un document unique le PDALHPD, l'Eurométropole de Strasbourg s'engage dans le développement d'une politique globale à destination de ces publics spécifiques.

L'implication de l'Eurométropole de Strasbourg et des communes passe également par la requalification des structures d'hébergement d'urgence et temporaire, de même que par le développement de logements à faibles loyers pour les revenus modestes, permettant ainsi les sorties de dispositif (CHRS, Maison relais, résidence sociale) avec un accompagnement sociale spécifique en particulier pour les publics présentant des troubles psychiatriques.

Un accord collectif départemental a été signé en 2010 pour 3 ans, entre l'Etat, l'Eurométropole de Strasbourg et le Département du Bas-Rhin dont l'objectif est le relogement de 1 000 ménages par an par l'ensemble des bailleurs sur tout le département. Il a été prorogé en 2014 pour 3 ans. Ce dispositif a permis de prioriser les ménages accompagnés socialement et notamment les sortants de structures.

Opérationnel en 2010, le SIAO permet de recenser et identifier les personnes en rupture d'hébergement et/ou sans logement afin de leur proposer la solution la plus adaptée.

Suite au projet territorial de sortie du plan hivernal 2013, l'Etat et les collectivités ont mis en place des dispositifs d'hébergement humanitaires durables en faveur des familles aux statuts complexes. Le manque de places d'hébergement se situe aussi au niveau des personnes isolées à la rue en perte d'autonomie.

OBJECTIFS

- Mettre à l'abri les personnes en situation d'urgence
- Prendre en compte les besoins du public de l'hébergement en proposant des solutions adaptées aux différentes situations, en évolution constante et rapide
- Permettre au tant que possible aux personnes et ménages de sortir des dispositifs d'urgence pour aller vers la stabilisation et le logement.

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Améliorer les connaissances des besoins.
- Améliorer les conditions d'accueil des populations par la poursuite de la requalification des structures existantes.
- Adapter les structures d'hébergement en fonction des besoins des nouvelles populations à héberger (familles avec enfants, femmes seules et les isolées).
- Développer une offre en logement d'insertion (y compris hors Strasbourg).
- Réserver une part pouvant aller jusqu'à 10 % de petits logements (1 et 2 pièces) dans le patrimoine des bailleurs sociaux dans les communes de l'espace métropolitain pour permettre les sorties du dispositif d'urgence.
- Assurer une veille permanente, notamment en lien avec le SIAO, pour disposer d'une connaissance du public et des besoins, de sorte à adapter l'offre.
- Identifier les potentiels de logements provisoires à ouvrir pour permettre des mises à l'abri.
- Poursuivre les dispositifs d'accompagnement vers le logement (AVL, PLAI,…).
- Renforcer le rôle du SIAO comme coordonnateur offre/demande.

PARTENAIRES

- Etat
- Eurométropole de Strasbourg
- Communes
- Bailleurs sociaux
- Promoteurs
- Aménageurs / lotisseurs
- Associations

LIEN VERS LES AUTRES FICHES

Fiches 2, 4, 6.

Répondre aux besoins en logements pour tous aux différentes étapes de la vie	
7	***Répondre aux besoins des populations spécifiques ou fragiles***
7.2	***Etudiants***

CONTEXTE

Les constats

Strasbourg se classe au huitième rang national des villes françaises pour les formations post-bac. Dans l'Eurométropole de Strasbourg, les principaux lieux d'enseignement supérieur sont concentrés à Strasbourg, ainsi que sur le campus d'Illkirch, et proposent de nombreuses formations universitaires, dont certains établissements supérieurs de renom (ENA, ESAD, etc.).

Strasbourg et sa Métropole manifestent la volonté de poursuivre ce développement, notamment dans les secteurs de pointe. L'attractivité des formations et des campus dépasse ainsi le seul cadre régional, pour "recruter" des étudiants originaires d'autres académies et de l'étranger (53 000 étudiants, soit plus de 80 % des effectifs académiques et près de 10 % de la population de l'Eurométropole de Strasbourg).

Attirer autant d'étudiants suppose également de pouvoir les loger (environ les deux-tiers d'entre eux ne résident plus chez leurs parents), dans des conditions financières accessibles, du fait de la poursuite de la démocratisation des études supérieures et de l'arrivée de plus en plus nombreuse d'étudiants d'origine modeste.

Le CROUS (Centre régional des œuvres universitaires et scolaires) gère environ 5 700 chambres et logements, principalement ouverts aux étudiants boursiers. Des foyers privés permettent aussi à une partie des étudiants de trouver une solution de logement, mais la majorité d'entre eux doit se tourner vers le parc locatif, le plus souvent privé. Ces logements, bien que le plus souvent idéalement situés à proximité des lieux d'enseignement, sont aussi plus petits et plus chers au m² que les autres.

La pression des étudiants sur le parc public et sur le parc privé se manifeste particulièrement au moment de la rentrée universitaire de septembre et tend à se résorber par la suite. Le développement de la colocation montre la difficulté à trouver ces petits logements.

Les pratiques

Depuis 2009 (dernier PLH), l'Eurométropole de Strasbourg et ses partenaires ont permis le développement de l'offre de logements à destination des étudiants, accompagnée d'aménagements et d'équipements permettant de valoriser cette offre complémentaire. En plus du développement quantitatif de l'offre de logements, un développement qualitatif a été mis en œuvre, par des réhabilitations lourdes.

L'évolution des modes de vie des étudiants ainsi que le développement de l'alternance, de l'apprentissage et des échanges internationaux (type ERASMUS) entraînent une modification des besoins (durée de location plus courtes, demandes de logements en cours d'année).Une offre nouvelle et diversifiée se développe en réponse : colocation (bailleurs publics et privés), grands logements partagés en unité de vie (CROUS), etc.

Le besoin va également aujourd'hui vers une offre plus pointue, destinée aux étudiants en 3ème cycle ainsi qu'aux chercheurs, avec la possibilité d'occupations ponctuelles.

Ce développement ne doit pas se faire au détriment d'une offre à destination des plus modestes qu'il convient de préserver.

OBJECTIFS

- Poursuivre l'amélioration de l'offre publique existante de logements à destination des étudiants.
- Développer l'offre de logements pour les étudiants, notamment les plus modestes.
- Prendre en compte les nouveaux besoins des étudiants.

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Réhabiliter les places et logements universitaires gérés par le CROUS.
- Créer une offre nouvelle adaptée (localisation, typologie, service, prix) en fonction des besoins spécifiques des étudiants (modestes, apprentis, boursiers ou non, 3ème cycles).
- Développer un conventionnement privé spécifique.
- Promouvoir les dispositifs de garanties de risques locatifs.
- Aider à la création et à la réhabilitation des logements à destination des étudiants, notamment par la mise à disposition de foncier, d'aide au montage des opérations, etc.
- Améliorer la rencontre entre l'offre et la demande (bourse aux logements etc.).
- Encourager les dispositifs d'accompagnement à la colocation.
- Expérimenter de manière spécifique la colocation dans le parc social.
- Améliorer la connaissance des besoins en logements des étudiants.

PARTENAIRES

- Etat
- Eurométropole de Strasbourg
- Communes
- Bailleurs sociaux
- Promoteurs
- Aménageurs / lotisseurs
- Associations

LIEN VERS LES AUTRES FICHES

Fiches 2, 5.

Répondre aux besoins en logements pour tous aux différentes étapes de la vie	
7	***Répondre aux besoins des populations spécifiques ou fragiles***
7.3	***Jeunes actifs***

CONTEXTE

Les constats

Les niveaux de loyers et les garanties financières demandées aux jeunes actifs et a fortiori les jeunes en formation professionnelle, demeurent les principaux écueils auxquels ils sont confrontés dans leur recherche de logement autonome.

Parallèlement, l'offre spécialisée est encore insuffisante (foyers du jeune travailleur, internats pour jeunes en formation qualifiante, etc.) et nécessite l'intervention de la puissance publique. Leur méconnaissance des dispositifs institutionnels favorisant l'obtention d'un logement les conduisent à une demande d'un meilleur accompagnement sur le sujet.

La catégorie des primo-actifs reste encore difficile à cerner : l'offre proposée doit répondre à la fois à un public en début de parcours résidentiel et à un public "PDALPD" (Plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées) beaucoup plus modeste. Les FJT (Foyer de jeunes travailleurs) étant une réponse correspondant bien au besoin de ce dernier public.

Le CROUS (Centre régional des œuvres universitaires et scolaires) développe également une offre destinée aux apprentis (public à mi-chemin entre étudiants et primo-actifs) sur le site d'Illkirch-Graffenstaden. La question du logement des apprentis (mineurs entre autres) reste toutefois posée.

Les centres de formation d'apprentis (CFA) comptent 5 000 inscrits dont l'appréciation des besoins en logement est difficile. La complémentarité entre les offres nouvelles créées dans ce domaine (CROUS/ FJT) et leur répartition sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg est un enjeu important.

Les solutions logements pour le public des primo-actifs très modestes restent difficiles à trouver : elles interrogent sur les moyens de la solvabilisation de ce public, sur le type de logements à développer (résidences sociales, maisons relais, colocation, etc.), ainsi que sur leur accompagnement social le cas échéant.

Les pratiques

L'Eurométropole de Strasbourg s'engage pour le logement des jeunes ménages en contribuant à la production d'une offre de logements spécifiques, tant en FJT qu'en RHVS (Résidence hôtelière à vocation sociale). Les actions entreprises en faveur du développement de l'offre de logements, notamment de petite taille, principalement financés en PLA-I, contribuent également à apporter des solutions à ces populations.

L'Eurométropole de Strasbourg soutient les associations qui accompagnent les jeunes ménages dans la recherche et l'accès d'un logement (prospection, étude du budget).

Enfin, l'Eurométropole de Strasbourg met en place, jusqu'à la fin de l'année 2015, la GRL (Garantie des risques locatifs), afin de sécuriser les propriétaires contre les risques d'impayés et de dégradations de leurs biens.

Dans ce contexte, l'effort devra être poursuivi localement sur le développement d'une offre adaptée (accessibilité financière, proximité des sites de formation, des plates-formes d'activités ou des transports en commun) pour les jeunes en formation continue, en alternance, en apprentissage et en entrée dans la vie active.

Un renforcement de l'accompagnement des jeunes et des nouveaux arrivants (information sur les dispositifs d'aide auxquels ils peuvent prétendre) est également à prévoir.

OBJECTIFS

- Permettre l'insertion des jeunes en début de parcours résidentiel via le logement.
- Proposer une offre de logements aux jeunes ménages de passage.

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Développer des projets favorisant l'implantation des jeunes (RHVS, FJT, etc.).
- Développer des projets spécifiques répondant aux problématiques des jeunes actifs "fragiles" (places d'hébergement, etc.).
- Etudier le projet d'un lieu d'accueil unique pour ce public.
- Examiner annuellement les demandes de logements sociaux émanant spécifiquement de cette population afin d'adapter l'offre.
- Développer la sécurisation des propriétaires pour l'accès au logement privé des jeunes actifs modestes notamment par le développement de la garantie des loyers impayés.

PARTENAIRES

- Etat
- Eurométropole de Strasbourg
- Communes
- Bailleurs sociaux
- Promoteurs
- Aménageurs / lotisseurs
- Associations

LIEN VERS LES AUTRES FICHES

Fiches 1, 2, 3, 5.

Répondre aux besoins en logements pour tous aux différentes étapes de la vie	
7	*Répondre aux besoins des populations spécifiques ou fragiles*
7.4	*Personnes âgées*

CONTEXTE

Les constats

Environ une personne sur cinq dans l'Eurométropole de Strasbourg est âgée de 60 ans et plus. A l'horizon 2035, selon les projections, c'est un habitant sur quatre qui sera âgé de 60 ans et plus. Depuis la fin des années 1990, le nombre de communes de l'Eurométropole de Strasbourg dont la proportion de personnes âgées est supérieure ou égale à 20 % a significativement augmenté. En effet, alors qu'il n'y avait qu'une seule commune dans ce cas, ce sont 17 communes sur 28 qui présentent une importante part de personnes âgées. Ce sont principalement les communes de la seconde couronne qui sont confrontées à cette situation.

Malgré les difficultés éventuellement rencontrées, la majorité des personnes âgées souhaitent rester le plus longtemps possible chez elles, engendrant régulièrement des situations de sous-occupation et des demandes d'adaptation de logement au cas par cas. Ainsi, la question d'une véritable stratégie d'adaptation des logements se pose par conséquent (adaptation des logements dans les immeubles eux-mêmes accessibles, pérennité des adaptations, coûts, etc.).

Le développement d'une offre attractive, accessible financièrement et concurrentielle aux logements classiques apparaît comme une nécessité pour permettre et faciliter la mobilité des personnes âgées et les encourager à quitter les logements sous-occupés. Ceci peut passer par la création de résidences capables de prendre en compte un début de perte d'autonomie, tout en proposant un ensemble de services (sécurisation des logements, animations diverses, menus travaux, etc.).

Le rôle de la plate-forme Handilogis pourrait pour finir être renforcé dans la mise en relation de l'offre et de la demande des personnes âgées.

En cas de dépendance, les établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD) restent une forme de réponse, même s'ils semblent connaître une forme de désaveu, lié à un ensemble de facteurs, notamment financier et personnel.

Le développement d'unités spécialisées en vue de l'accueil de personnes âgées souffrant de problèmes cognitifs de type d'Alzheimer et la création de places d'hébergement temporaires en EHPAD (par exemple pour soulager les aidants familiaux ponctuellement) doivent être poursuivi.

Les pratiques

L'Eurométropole de Strasbourg s'engage dans l'adaptation des logements existants ainsi que dans le renforcement de l'offre nouvelle en résidences séniors. Ainsi en 2013, l'Eurométropole de Strasbourg a lancé un appel à projets conjoints avec le conseil général du Bas-Rhin afin de développer de nouveaux concepts d'habitat, alliant logements et services favorisant le maintien à domicile. Huit projets ont ainsi été labellisés dans ce cadre et devraient compléter l'offre de logements à destination des personnes âgées ces prochaines années.

La cession de fonciers à prix réduits permet aussi le développement d'une offre en logements conventionnés, à destination des personnes âgées aux revenus modestes.

OBJECTIFS

- Poursuivre les actions de maintien dans le logement des personnes âgées (adaptation du logement, accompagnement au maintien à domicile…).
- Permettre l'émergence de solutions innovantes pour le logement des personnes âgées encore autonomes.

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Affiner la connaissance des publics vieillissants et de leurs besoins en lien avec les partenaires (la CARSAT, Caisses de retraite complémentaires, la maison de l'autonomie…).
- Poursuivre l'adaptation des logements existants pour le maintien à domicile.
- Améliorer la coordination des services et professionnels en gérontologie intervenant à domicile pour favoriser le maintien dans le logement.
- Poursuivre le développement de solutions de logements innovantes, diversifiées et accessibles financièrement, en particulier dans les communes les plus vieillissantes (par exemple résidences séniors de logements locatifs sociaux, cohabitation intergénérationnelle, etc.).
- Céder des terrains publics idéalement placés (proximité des transports et des services), à prix réduits aux bailleurs sociaux en contrepartie du développement d'une offre conventionnée à destination des personnes âgées notamment.
- Poursuivre la mise en relation des bailleurs et des gestionnaires de structures, permettant le montage de projets intégrant des services intégrés ou à proximité.
- Améliorer la mise en relation entre l'offre et la demande (notamment extension et amélioration de la plate-forme Handilogis, etc.).
- Développer des actions de coordination gérontologique à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg.
- Améliorer la communication avec des outils adaptés pour sensibiliser et faire connaître les dispositifs à destinations de ces catégories de population (adaptation des logements, etc.) et aux associations d'aide aux personnes âgées.
- Encourager l'utilisation des nouvelles technologies de communication pour faciliter le maintien à domicile.

PARTENAIRES

- Etat
- Eurométropole de Strasbourg
- Communes
- Bailleurs sociaux
- Promoteurs
- Aménageurs / lotisseurs
- Associations

LIEN VERS LES AUTRES FICHES

Fiches 1, 2, 3, 4, 9, 10.2, 11.1, 11.2.

Répondre aux besoins en logements pour tous aux différentes étapes de la vie	
7	*Répondre aux besoins des populations spécifiques ou fragiles*
7.5	*Personnes souffrant de problèmes de santé*

CONTEXTE

Les constats

La détection des personnes souffrant de problèmes de santé impactant leur accès ou leur maintien dans un logement reste à perfectionner. Les besoins des personnes souffrant de handicaps lourds sont les mieux cernés. La Maison de l'autonomie (anciennement Maison départementale des personnes handicapées) estime à environ 1 200 le nombre de ménages dans cette situation.

Les personnes souffrant de problèmes de santé restent encore trop souvent dans un logement inadapté par manque d'information sur les différentes solutions alternatives qui pourraient leur être proposées et répondre ainsi à leur besoin spécifique.

Les bailleurs sociaux semblent disposer d'une bonne connaissance des besoins des demandeurs souffrant de problèmes de santé, même si des difficultés persistent dans le repérage des personnes souffrant de pathologies plus "invisibles" (pathologies psychiatriques, …),apparaissant a posteriori et dépassant les compétences propres des bailleurs.

L'offre en logements adaptés est le plus souvent proposée dans les constructions neuves. Cependant, ces logements sont aussi les plus chers et peuvent difficilement bénéficier aux personnes touchant l'allocation pour adultes handicapés (faute de ressources suffisantes).

Du fait d'une connaissance partielle des besoins, les solutions logements proposées se font le plus souvent au gré des opportunités. Malgré un meilleur repérage et le développement d'une offre adaptée, des demandes de logements spécifiques restent encore parfois sans réponse.

Les pratiques

La création d'un observatoire dédié à la santé (piloté par la Ville de Strasbourg), en lien avec la plateforme régionale d'observation sanitaire et sociale, doit permettre d'affiner la connaissance globale des besoins et de la partager avec les différents acteurs de l'habitat et de la santé, de même que l'étude menée par l'Agence régionale de santé (ARS).

La création du Conseil local de la santé mentale (CLSM) en 2013 sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, chargé notamment d'harmoniser les pratiques des trois établissements de santé psychiatrique travaillant sur l'Eurométropole de Strasbourg, a identifié la thématique de l'habitat et de la santé mentale comme un axe prioritaire d'actions. Un groupe de travail "Accès à l'hébergement et au logement" a ainsi été créé.

Les solutions de logements à développer devront être adaptées aux différents problèmes de santé. La répartition de cette offre est recherchée aussi bien dans le diffus qu'en structure et ce, pour tous les types de handicaps (psychiques, physiques, sensoriels). Les bailleurs sociaux développent de plus en plus une offre répondant aux différents besoins des demandeurs (logements adaptés, adaptables et spécialisés).

Le dispositif Handilogis du Conseil général du Bas-Rhin permet de mieux caractériser la demande et de l'articuler avec l'offre existante.

La politique de maintien à domicile nécessite de développer une offre sanitaire de proximité. Un travail avec les partenaires doit être mené afin de définir le niveau d'accès aux soins et les coopérations à envisager. Les maisons urbaines de santé constituent un format de réponse possible.

OBJECTIFS

- Permettre l'accès et le maintien dans les logements dans les meilleures conditions pour les personnes souffrant d'un problème de santé.

- Développer la mise en œuvre de projets innovants.

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Développer l'Observatoire de la santé, en lien avec la plateforme régionale d'observation sanitaire et sociale, afin d'affiner la connaissance globale des besoins et de la partager avec les différents acteurs.

- Affiner la connaissance des besoins dans le parc social, en lien avec l'AREAL-HLM (fichier unique de la demande) et le Conseil général du Bas-Rhin (dispositif Handilogis), tant du point de vue quantitatif que qualitatif.

- Développer une offre adaptée dans les secteurs accessibles et disposant de services de soins en soutenant la production de 20 à 30 logements adaptables par an sur l'ensemble du territoire.

- Accompagner les propriétaires occupants ainsi que les bailleurs, privés et sociaux, dans l'adaptation des logements au handicap et l'amélioration de leur accessibilité pour favoriser le maintien à domicile.

- Améliorer la mise en relation entre l'offre et la demande (via la plateforme Handilogis notamment).

- Poursuivre et accompagner l'action du Conseil local de la santé mentale (CLSM), chargé de coordonner l'action des établissements de santé psychiatrique afin de définir les besoins prioritaires.

- Soutenir l'accompagnement des bailleurs sociaux dans le repérage et la gestion de locataires souffrant de "pathologies invisibles" notamment psychiatriques.

- Poursuivre le développement de structures (type Maison urbaine de santé) permettant le rapprochement des services de santé dans les quartiers d'habitat.

- Poursuivre les actions engagées par l'intermédiaire du Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE - en lien avec l'OAP Déplacements), et faire le lien avec les diagnostics accessibilités des bailleurs sociaux, afin d'améliorer l'accessibilité globale de la chaîne de déplacement (du transport à la rue, puis à l'immeuble et de l'immeuble au logement) en lien avec la Commission intercommunale pour l'accessibilité (CIPA).

- Améliorer la communication avec des outils adaptés pour sensibiliser et faire connaître les dispositifs à destination de ces catégories de population (ex : guide des dispositifs en matière d'accompagnement vers un logement adapté) et aux associations en lien avec ces publics.

- Etablir une stratégie de communication à destination des professionnels relais (médecins, kinés, infirmières libérales, SSIAD…) et du monde associatif en lien avec ce public.

PARTENAIRES

- Etat
- Eurométropole de Strasbourg
- Communes
- Bailleurs sociaux
- Promoteurs
- Aménageurs / lotisseurs
- Associations

LIEN VERS LES AUTRES FICHES

Fiches 1, 2, 6.

Répondre aux besoins en logements pour tous aux différentes étapes de la vie	
7	*Répondre aux besoins des populations spécifiques ou fragiles*
7.6	*Gens du voyage*

CONTEXTE

Les constats

La notion de "voyage" recouvre diverses réalités : les besoins des gens du voyage sont en conséquence très variés. Les problématiques des nomades restent le plus souvent liées à l'histoire de chaque famille et aux réseaux de solidarité, nécessitant par conséquent une réponse au cas par cas.

En partie du fait de sa précarisation, une part importante des gens du voyage de l'Eurométropole de Strasbourg n'a plus les moyens de se déplacer. Certains de ces ménages occupent les aires d'accueil dont la vocation n'est pas de contribuer à la sédentarisation.

Les sites identifiés dans l'Eurométropole de Strasbourg (parfois de longue date) posent toujours des problèmes réglementaires (dans le cadre de l'occupation des sols) et de décence (insuffisance des équipements).

Enfin, les réponses apportées dans le cadre des demandes de décohabitation des jeunes, posent encore quelques problèmes (des demandes qui n'aboutissent pas chez le bailleur, une image du collectif "idéalisée", un usage qui s'avère inadapté dans le temps).

Les pratiques

L'Eurométropole de Strasbourg s'inscrit dans la réalisation et la mise en œuvre du SDAGV co-piloté par l'Etat et le Conseil Général (Schéma départemental d'accueil des gens du voyage), cadre règlementaire pour la création et la gestion des dispositifs d'accueil des gens du voyage (aires d'accueil, aire de grands passage, terrains familiaux, etc…).

La Communauté urbaine de Strasbourg met également en œuvre diverses actions pour traiter les situations des nomades sédentarisés, avec par exemple la construction de logements adaptés, financés en PLA-I sur le site du Polygone (opérations conduites par CUS Habitat et par DOMIAL), et accompagnée d'aménagements structurants (assainissement, aménagement de voiries, etc.).Dans ce cadre, les nomades sédentarisés bénéficient d'une MOUS (Maîtrise d'œuvre urbaine et sociale), accompagnement spécifique, notamment dans le cadre de leur relogement.

Les réponses pouvant être apportées aux familles souhaitant séjourner sur des "terrains familiaux", avec des parcelles mises en location par la puissance publique ou sur des terrains privés dont ils seraient propriétaires, sont souvent complexes. Une prise en charge plus globale des différents sites est nécessaire à l'échelle communautaire, en articulation avec l'ensemble des partenaires : communes, associations, etc.

OBJECTIFS

- Développer les aires d'accueil et de grand passage, en lien avec le SDAGV.
- Limiter les occupations illicites.
- Développer une réponse adaptée aux besoins, notamment en proposant des logements très sociaux, pour les populations sédentarisées ou des terrains familiaux publics ou privés favorables à un ancrage territorial des familles.

TRADUCTION DANS LES PIÈCES DU PLU

- Réservation des terrains publics suffisants pour la réalisation des terrains d'accueil communaux ou intercommunaux des gens du voyage
- Dispositions règlementaires permettant la réalisation de terrains familiaux publics.

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Construire et aménager les aires d'accueil des gens du voyage en fonction des besoins identifiés dans le Schéma départemental d'accueil des gens du voyage (SDAGV) :
  - Strasbourg : 41 places.
  - Mundolsheim et Souffelweyersheim = 24 places.
  - Fegersheim = le long de la RD1083 en face du rond-point de Lilly et en face du cimetière Israélite pour 15 places.
- Poursuivre l'opération de résorption de l'habitat insalubre au Polygone.
- En fonction des besoins recensés, décliner les réponses possibles (régularisation, terrains familiaux privés..) lorsque leur mise en œuvre est pertinente.
- Favoriser l'aménagement de terrains familiaux publics ou privés si cette solution parait pertinente : ces derniers sont composés de parcelles individualisées permettant le stationnement des caravanes (chambres à coucher) et la construction d'un pavillon comprenant douche et toilettes mais aussi une pièce de vie (cuisine, salle à manger).
- Assurer une veille permanente des sites d'occupation illicite et décrire les situations des ménages (préciser localisation).
  Les stationnements illicites étant localisés sur l'ensemble du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, en particulier sur :
  - Fegersheim (site Babou),
  - La Wantzenau (site Wolf lingerie),
  - Vendenheim (le long de la RD 263),
  - Strasbourg (Zone portuaire du port du Rhin et rue du Verdon et de l'Ardèche).
- Développer un accompagnement spécifique dans la mise en œuvre des réponses apportées aux gens du voyage (ex : favoriser l'inclusion par un accompagnement à la scolarisation, alphabétisation, accès au droit commun)
- Développer une offre de logements locatifs très sociaux en PLA-I en vue de permettre l'accès à un logement aux gens du voyage en voie de sédentarisation.

PARTENAIRES

- Etat
- Eurométropole de Strasbourg
- Communes
- Bailleurs sociaux
- Promoteurs
- Aménageurs / lotisseurs
- Associations

LIEN VERS LES AUTRES FICHES

Fiches 1, 2, 4.

Assurer la qualité et la durabilité du parc	
8	*Accompagner la transition énergétique du territoire*

CONTEXTE

Les constats

Le tarissement des ressources naturelles et singulièrement des sources d'énergie est clairement inscrit à l'horizon des prochaines décennies et a déjà commencé à produire ses effets.

L'augmentation des charges énergétiques des ménages est constatée depuis 10 ans.

Les grandes agglomérations urbaines constituent une des échelles les plus pertinentes pour décliner localement les engagements pris au travers des traités nationaux, internationaux et des directives européennes. Les compétences exercées par les intercommunalités les placent désormais aussi en situation d'organiser la transition énergétique de leur territoire.

Entre 2000 et 2012, la consommation d'énergie sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg a baissé de 9 % tout en accueillant des habitants supplémentaires et la part des énergies renouvelables est restée assez stable autour des 10-11 %. Le secteur résidentiel est le deuxième plus gros secteur en matière de consommation d'énergie en 2012.

L'amélioration des technologies ne suffit pas à atteindre les objectifs. La collectivité devra donc amplifier ses efforts en menant des actions de sobriété et des actions d'efficacité énergétique tout en encourageant le développement des énergies renouvelables.

La transition énergétique du territoire passera nécessairement par des incontournables qui sont la rénovation des bâtiments et le renforcement de l'isolation thermique des logements, le développement d'un urbanisme durable, conciliant et optimisant les enjeux urbains, de densité et de bioclimatisme, la mise en place d'une planification urbaine tenant compte de l'énergie et une ingénierie technique et financière pour accompagner les acteurs.

Les pratiques

En février 2010, l'Eurométropole de Strasbourg a adopté un Plan Climat Energie Territoire (PCET), plan d'actions stratégique garant d'une action politique globale et transposée dans tous les domaines de l'action publique de l'agglomération, afin d'atteindre d'ici 2020, les objectifs suivants :

- baisser de 30 % les émissions de gaz à effets de serre par rapport à 1990,
- baisser de 30 % la consommation d'énergie,
- porter de 20 % à 30 % la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie.

Sur le volet urbanisme et habitat, la collectivité s'est dotée de 2 documents complémentaires : la charte de l'aménagement et l'habitat durables et le référentiel pour un aménagement et un habitat durables. Ces documents permettent désormais de décliner les enjeux environnementaux dans les constructions neuves du territoire et de fédérer l'ensemble des acteurs autour de ces sujets. Par exemple, la performance énergétique des logements constitue un élément déterminant des programmes. En cohérence et en application du PCET les opérations d'aménagement doivent désormais proposer un minimum de 30 % minimum d'énergie renouvelable.

Le programme local de l'habitat (PLH) et les programmes ANRU (rénovation urbaine des grands ensembles) ont initié des réhabilitations thermiques sur 8 600 logements (avec un gain d'au moins 2 classes d'énergie) sur les 4 dernières années.

Les programmes d'intérêt généraux axés sur l'amélioration énergétique des logements privés depuis 2009 ont permis la réhabilitation de plusieurs centaines de logements. L'OPAH copropriété a permis de rénover des copropriétés au niveau BBC compatible.

Avec la création d'une agence spécialisée dans la réhabilitation thermique des bâtiments tertiaires ("EnerD2", la 2ème du genre en France), l'Eurométropole de Strasbourg ouvre la voie et va permettre à d'autres acteurs de profiter des compétences locales pour se lancer dans la rénovation des bâtiments anciens.

La mise en place, fin 2014, d'une plateforme énergétique animée par l'ADEUS, devrait également aider l'Eurométropole de Strasbourg à définir une approche systémique, coordonnant la planification urbaine et la programmation des outils d'approvisionnement et de consommation d'énergie.

OBJECTIFS

- Établir une stratégie de transition énergétique du territoire dans la perspective d'une agglomération à énergie positive,
- Proposer une stratégie d'autonomie territoriale partagée, croisant sobriété énergétique, performance et production en mobilisant l'ensemble des acteurs du territoire (sur le modèle de la démarche Strasbourg Eco 2020) ;
- Passer d'une dimension thématique à une approche globale et transversale dans la perspective de la transition énergétique de notre territoire et de la croissance verte.
- Proposer, mettre en œuvre et accompagner une gouvernance énergétique du territoire métropolitain en cohérence avec les projets à venir

TRADUCTION DANS LES PIECES DU PLU

- Intégration des principes de l'habitat sain dans le PLU, à la fois dans le règlement et par l'élaboration d'une OAP "Energie, Climat, Air".

MODALITÉS DE MISE ŒUVRE

- Engager la révision de son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) adopté en 2009 intégrant les enjeux de la qualité de l'air.
- Réaliser un schéma directeur de transition énergétique notamment via l'évolution des réseaux de chaleur pour augmenter la couverture de logements.
- Répondre aux différents appels à projet nationaux.
- Créer une plateforme de rénovation énergétique.
- Développer des scénarii de rénovation énergétique, d'approvisionnement, de production et de distribution énergétique en s'appuyant notamment sur le schéma directeur de l'énergie basé en partie sur le développement des réseaux de chaleur.
- Profiter des projets d'aménagement urbain et de rénovation urbaine pour mener une réflexion sur l'approvisionnement énergétique de ces projets en élargissant la réflexion aux quartiers et équipements situés à proximité et amenés à conduire leur propre transition énergétique.

- Coordonner et articuler les différentes actions contribuant à la transition énergétique (approvisionnement énergétique, construction de logements, réhabilitation de logements, transports, etc.).

- Fédérer l'ensemble des acteurs (communes, citoyens, entreprises ...).

PARTENAIRES

- État
- Eurométropole de Strasbourg
- Communes
- Bailleurs sociaux
- Promoteurs
- Aménageurs / lotisseurs
- Associations

LIEN VERS LES AUTRES FICHES

Fiches 1, 2, 3, 10.1, 10.2, 11.1, 11.2.

Assurer la qualité et la durabilité du parc	
9	*Prendre en compte la santé dans l'habitat et les projets d'aménagement*

CONTEXTE

Les constats

L'aménagement de l'espace urbain est un déterminant de santé, c'est-à-dire, que les choix opérés au sein d'un projet d'aménagement ou de bâtiments d'habitation influeront à divers degrés les modes de vie et la santé des habitants. Par exemple, un projet d'aménagement qui favorise la circulation à pied et à vélo aura un impact positif sur la santé de ses habitants (le rôle de l'activité physique au quotidien étant reconnu). Cela suppose de rendre l'entourage des habitations favorable et agréable : d'agir sur le sentiment de sécurité, d'identifier les parcours cyclables, de proposer des solutions de stationnement vélo, de proposer des espaces de rencontre et des espaces verts (places, aires de jeux, parcs, berges), de faciliter l'accès aux services de proximité, de créer des cheminements piétons (parcours santé urbains et ludiques), etc.

Ainsi la conception de l'aménagement urbain peut impacter la santé des futurs habitants. Il est démontré que les personnes en situation de vulnérabilité socio-économique cumulent les facteurs de risque d'exposition aux nuisances.

De même, la qualité intérieure du logement est également une condition essentielle du maintien en bonne santé, à savoir la qualité de l'air, de l'eau, des sols, la qualité sonore, etc. En effet, l'environnement intérieur et extérieur des logements n'est pas exonéré de polluants, qu'il s'agisse d'éléments physiques (particules fines, dioxyde d'azote, bruit), de contaminants chimiques (monoxyde de carbone, formaldéhyde, …) ou d'agents microbiologiques (moisissures, acariens, ...),

Ils sont liés tant aux bâtiments eux-mêmes (conception et mise en œuvre), qu'à l'équipement des logements (mobilier notamment), à leur environnement extérieur immédiat (présence d'infrastructures routières, ferroviaires …) ou au comportement de leurs occupants.

L'air respiré peut avoir des effets sur le confort et la santé, depuis la simple gêne (odeurs, irritation des yeux et de la peau, stress, …) jusqu'au développement ou à l'aggravation de pathologies comme les allergies respiratoires.

La qualité de l'habitat est donc une condition essentielle du maintien en bonne santé de ses occupants, d'autant qu'une personne passe en moyenne de 70 à 90 % de son temps dans des espaces clos et une grande partie de ce temps dans son logement.

Les pratiques

Dès 2009, l'Eurométropole de Strasbourg a inscrit la santé comme un élément prioritaire de sa Politique Habitat à travers un axe dédié dans son Programme Local de l'Habitat, décliné en 3 objectifs principaux :

- Faciliter l'obtention d'un logement pour les personnes de santé précaire.
- Mettre les services de santé au cœur des quartiers d'habitation.
- Développer un habitat favorable à la santé et anticiper les risques sanitaires.

Ainsi, depuis 2009, des actions d'information et de sensibilisation des professionnels ont pu être menées comme l'organisation d'un atelier de travail "Santé environnementale et logement social", organisé en novembre 2010 dans le cadre du Forum "Hébergement, logement social et santé", qui a permis l'échange entre les bailleurs sociaux et les professionnels de la santé sur le sujet, puis un atelier de travail "Habitat sain : concept et pratiques nouvelles", organisé en mai 2011 dans le cadre des 4èmes Rencontres de l'Habitat, qui a permis d'élargir l'échange à l'ensemble des acteurs de l'immobilier.

Via le cofinancement d'associations ou l'organisation de sensibilisation collective, des actions d'information et de sensibilisation du grand public ont également pu être menées.

La signature du plan de protection de l'atmosphère en 2014 (PPA), la réalisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE) accompagné de cartes bruit, la modélisation de l'impact de la qualité de l'air extérieur et du bruit sur les bâtiments lors de projets d'aménagements, etc. ont permis d'amorcer le développement de bonnes pratiques pour une meilleure prise en compte des nuisances dans les projets d'aménagements.

OBJECTIFS

- Prévenir les risques liés aux expositions dans l'habitat, notamment au regard de la qualité de l'air intérieur, du bruit, de l'eau, des toxiques, etc., au sein des constructions nouvelles et des bâtiments existants

- Prendre en compte les impacts sur la santé dès la conception des projets d'aménagements et à une échelle plus fine lors de la conception des logements

- Renforcer la sensibilisation de l'ensemble des partenaires de l'habitat

- Renforcer la sensibilisation et le conseil au grand public sur les enjeux de la qualité de l'environnement intérieur (en particulier les populations fragiles en quartier politique de la ville)

MODALITÉS DE MISE ŒUVRE

- Veiller à la qualité acoustique des constructions nouvelles en proposant le cas échéant, des études acoustiques de modélisation en en particulier dans les secteurs exposés au bruit (comme cela a été effectué pour optimisation de la volumétrie et de l'implantation de l'école sur le programme de la ZAC Danube).

- Veiller à l'impact de la qualité de l'air sur les constructions nouvelles et proposer des études de modélisation via l'ASPA notamment pour les projets situés à proximité des axes générateurs de nuisances (et notamment dans les zones de vigilance et dépassement de seuil).

- Prendre en compte les nuisances, dans les zones de vigilance et de dépassement de seuil identifiées dans le PPA, en veillant à maitriser les échanges d'air intérieur/extérieur des nouvelles constructions et en privilégiant notamment les implantations des prises d'air des logements sur les façades les moins exposées aux sources de pollution et en proposant les systèmes de ventilation les plus adaptés (simple ou double flux, choix du filtre, …).

- En cas de projet d'implantation de petites chaufferies (non soumise à déclaration ICPE), utiliser des techniques performantes permettant de réduire ces émissions en cohérence avec les préconisations du PPA.

- Privilégier la préservation et l'implantation d'espaces naturels (points d'eau, végétation arbustive) lorsqu'ils peuvent contribuer au confort d'été du bâti (végétation le long des façades) et des espaces extérieurs.

- Favoriser l'expérimentation d'un projet d'Evaluation d'Impact sur la Santé (EIS) dans un projet d'aménagement neuf ou en renouvellement urbain de construction et aménagement pour évaluer dès la conception des logements l'impact sur la santé du projet, en allant encore plus loin dans les préconisations et l'évaluation.

- Expérimenter la sensibilisation et le conseil sur les enjeux de la qualité de l'environnement intérieur pour les locataires du parc public.

- Prendre en compte l'activité physique des futures occupants dans la construction des nouveaux logements et des projets d'aménagements (sécuriser les parcours à pieds et à vélo, proposer des stationnements vélo ou des stations Velhop à proximité, etc.).

PARTENAIRES

- État
- Hôpitaux Universitaires de Strasbourg
- Conseil Départemental
- MDPH
- Eurométropole de Strasbourg
- Communes
- ARS
- Professionnels de santé
- Bailleurs sociaux
- Propriétaires privés
- Promoteurs
- Aménageurs / lotisseurs
- Associations
- Structures médico-sociales
- Union régionale des médecins libéraux d'Alsace

LIEN VERS LES AUTRES FICHES

Fiches 7.1, 7.4, 7.5, 10.2, 11.2.

Assurer la qualité et la durabilité du parc	
10	*Veiller à la qualité et à la durabilité de l'offre nouvelle*
10.1	*Veiller à la qualité des opérations d'aménagement*

CONTEXTE

Les constats

À l'échelle de la ville, l'application des principes de développement durable et notamment des enjeux de transition énergétique constituent désormais la référence obligée des politiques d'aménagement urbain. L'émergence et le foisonnement des projets d'éco-quartiers et de quartiers urbain durables montrent que la recherche d'un aménagement et d'un urbanisme plus soutenable constitue un enjeu majeur et transversal qui dépasse les seules thématiques environnementales. Ainsi de la gouvernance des projets au suivi de l'opération en passant par les thématiques de mobilité, de mixité sociale et fonctionnelle, de performances énergétiques … c'est le mode de penser et de fabriquer la ville qui doit être revisité.

L'enjeu actuel consiste à aller au-delà des démarches expérimentales menées sur certains projets très innovants et en quelque sorte "laboratoires" pour identifier les mécanismes et les leviers permettant de mettre en œuvre et diffuser plus largement les principes d'un urbanisme durable, qui conjugue l'échelle du projet avec celle de la ville et/ou de l'agglomération.

La démarche mise en place par l'Eurométropole à travers la charte et le référentiel pour un aménagement et un habitat durables s'inscrit pleinement en cohérence avec le label national EcoQuartier mis en place par l'Etat depuis décembre 2012 afin d'accompagner et de promouvoir les projets d'aménagement et d'urbanisme durables au niveau national.

Les pratiques

Depuis 2009, un certain nombre d'actions ont été engagées par la ville et l'Eurométropole de Strasbourg afin de contribuer à l'amélioration de la qualité des projets urbains :

- L'élaboration d'une démarche "aménagement et habitat durables" destinée à renforcer le partenariat entre l'Eurométropole de Strasbourg, les promoteurs, les aménageurs et les bailleurs sociaux dans le domaine de la qualité urbaine, architecturale, environnementale et sociale des projets. Cette démarche s'est déclinée en 2 documents complémentaires :
  - La Charte : document partenarial qui a permis de co-construire avec les opérateurs locaux volontaires un cadre de travail partagé pour aborder l'ensemble des thématiques de l'aménagement urbain durable en définissant un certain nombre d'engagements réciproques et qui améliore les connaissances sur la qualité des opérations d'initiative publique et privée.
  - Le Référentiel constitue la déclinaison opérationnelle de la Charte, il a pour principal objectif de contribuer à améliorer la qualité des opérations menées sur le territoire et initiées par la collectivité. Il synthétise dans un seul document, les orientations et les objectifs principaux portés par les politiques publiques communautaires et préfigure concrètement le contenu des cahiers des charges pour les opérations d'aménagement et d'habitat engagées par l'Eurométropole (ZAC, consultations des promoteurs, …). Il propose pour cela une méthodologie d'élaboration de projets et définit également les principales thématiques à traiter. Il fixe surtout des engagements qualitatifs et quantitatifs précis.

- La promotion et le développement d'éco-quartiers et plus largement des projets d'aménagement urbain durable et de qualité sur le territoire métropolitain, qui respectent les documents cadres locaux (PDU, Plan Climat, biodiversité et démarche zéro-phytosanitaire, …) : Danube et Brasseries à Strasbourg, Adelshoffen à Schiltigheim, Rives du Bohrie à Ostwald, les portes du Kochersberg à Vendenheim, Tanneries à Lingolsheim, Baggersee à Illkirch-Graffenstaden, Schwemmloch à La Wantzenau, quartier du Parc à Mundolsheim, ZAC Entrée Nord à Reichstett ….

- Le développement d'ilots immobiliers démonstrateurs à énergie positive dans le cadre du projet Ecocité : une tour de logements à énergie positive et un ilot à gestion énergétique intelligente via smart grids sur l'écoquartier Danube, l'ilot bois à ossature bois et matériaux biosourcés sur le port du Rhin, l'utilisation de pieux géothermiques pour l'îlot ZD5 … L'ensemble de ces projets permet de développer des bâtiments très performants (passifs sur le volet thermique) et proposant des énergies renouvelables locales. Ces projets immobiliers constituent des "laboratoires" permettant de mettre au point des technologies amenées à se développer plus largement sur le reste du territoire à moyen terme.

- La généralisation de la mise en concurrence des opérateurs et concepteurs pour des projets d'envergure et/ou sur des secteurs à enjeux, dont l'Eurométropole ou l'une de ses communes, si elle le souhaite, a la maitrise foncière (projets Le Grand Angle sur le secteur Aristide Briand, projet immobilier Rotonde à Cronenbourg, Maille Athéna à Poteries, îlot Mercure sur Port du Rhin, …). Cette pratique a permis de créer un émulation entre les opérateurs et d'améliorer la qualité des projets développés avec l'émergence de certaines innovations technologiques ou d'usage

- Le lancement en 2010 par la Ville de Strasbourg d'une consultation promoteurs "10 terrains pour 10 immeubles innovants" a été mené avec le même objectif : expérimenter des projets d'habitat innovant (développant des espaces mutualisés notamment) et performants (tendant vers le passif et proposant des énergies renouvelables), tout en démontrant leur faisabilité (rapport coût / qualité environnementale).

OBJECTIFS

- Renforcer l'attractivité de la ville par la qualité des projets et le soin apporté à l'aménagement.

- Promouvoir un mode de production de la ville plus durable : mieux équilibré et intégrant les objectifs du développement durable tout en maitrisant les coûts de construction.

- Améliorer la qualité des projets, plus particulièrement en veillant à la production et à la gestion énergétique, à l'impact environnemental et sanitaire des projets, et en intégrant les principes d'urbanisme durable, de bioclimatisme et de biodiversité.

- Poursuivre le développement de projets innovants.

- Favoriser l'appropriation du sujet par les habitants en développant la participation citoyenne et la concertation lors de la conception des projets.

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Tirer le bilan des projets et des opérations déjà menées afin de généraliser les bonnes pratiques actuelles à l'ensemble des opérations d'aménagement futures.

- Recueillir un maximum d'informations sur les projets par les opérateurs via les fiches d'identité définies dans la "Charte de l'aménagement et de l'habitat durables" et remplies pour chaque projet.

- Suivre la mise en œuvre de la Charte et du Référentiel pour un aménagement et un habitat durables ainsi que leur mise à jour future.

- Promouvoir auprès des communes et des professionnels de l'aménagement et de la construction la Charte et le Référentiel pour faciliter le partage des bonnes pratiques et des objectifs.

- Poursuivre le travail partenarial engagé avec les opérateurs (aménageurs, promoteurs et bailleurs) dans le cadre de la Charte et du Référentiel pour un aménagement et un habitat durables.

- Améliorer encore la qualité des projets, et plus particulièrement sur les thématiques suivantes :
  - Respecter les objectifs du Plan climat de l'Eurométropole de Strasbourg et expérimenter des modes de production et de gestion énergétique locales, optimisée.
  - Evaluer l'impact environnemental et notamment carbone des matériaux de construction et développer au maximum l'usage des matériaux dits biosourcés (dont le bois) et locaux pour soutenir les filières locales.
  - Mieux intégrer la prise en compte de la santé dans les projets d'ensemble (activité physique de proximité, proximité de services de santé ou intégration de maisons urbaines de santé si besoin, etc.).
  - Mieux intégrer la prise en compte de la biodiversité et la place de la nature.
  - Mieux intégrer les principes d'urbanisme durable et de bioclimatisme permettant d'atteindre des objectifs de qualité et de performance environnementales à moindre coût en optimisant les formes urbaines pour :
    - favoriser l'accès à la lumière naturelle et les apports solaires thermiques tout en développant les protections solaires adaptées aux différentes façades des bâtiments,
    - tenir compte de l'implantation des bâtiments et des caractéristiques du site et notamment des vents dominants,
    - limiter les déperditions thermiques des bâtiments en favorisant la compacité.
  - Mieux intégrer les expositions et les nuisances dans la conception des projets : qualité de l'air intérieure des logements, exposition aux nuisances acoustiques, …

- Identifier de nouvelles thématiques à travailler afin de développer des projets innovants (maitrise et optimisation de l'électricité dans les logements, gestion des déchets et compostage, qualité sanitaire des matériaux …).

- Proposer des démarches adaptées à chaque projet pour accompagner les habitants et fédérer les parties prenantes à travers : la mise en place d'ateliers participatifs, la production et la diffusion d'un guide par projet témoignant des bonnes pratiques, la mise en place de visites de chantier, …

- Elaborer un outil d'évaluation de la durabilité des projets urbains permettant d'assurer le suivi des projets urbains en allant plus loin dans la transversalité des projets.

PARTENAIRES

- État
- Eurométropole de Strasbourg
- Communes
- Bailleurs sociaux
- Promoteurs
- Aménageurs / lotisseurs
- Associations
- Habitants

LIEN VERS LES AUTRES FICHES

Fiches 1, 2, 3, 8.

Assurer la qualité et la durabilité du parc	
10	*Veiller à la qualité et à la durabilité de l'offre nouvelle*
10.2	*Veiller à la qualité des constructions nouvelles*

CONTEXTE

Les constats

Renforcer la qualité des constructions nécessite de prendre en compte la diversité des dimensions que recoupe la notion de qualité. On peut principalement évoquer les questions :

- de la qualité architecturale et constructive.
- de la qualité d'usages (modularité et superficie des logements, mutualisation d'espaces et de ressources,…).
- de la qualité des matériaux et questions sanitaires.
- des performances énergétiques.
- de la gouvernance dans la conception du logement.

Il est évident que ces dimensions restent intimement liées et ne peuvent être considérées séparément. L'innovation dans la qualité des constructions passe donc inévitablement par une prise en compte aussi transversale que possible.

Si les normes sont nécessaires pour favoriser des sauts qualitatifs dans l'acte de construire, elles peuvent également limiter parfois l'expérimentation. Du côté des bailleurs sociaux, la réglementation ainsi que l'équilibre financier des opérations ne laissent pas toujours assez de place pour expérimenter, notamment sur les questions d'ingénierie sociale (implication des futurs habitants dans la conception du projet) ou de financement des espaces communs. Néanmoins, les bailleurs sociaux n'en demeurent pas moins attentifs à la durabilité et à la qualité de leur patrimoine et restent ouverts à l'expérimentation.

Il est donc important de rendre possible cette expérimentation dans les opérations, à travers la définition de cadres innovants (appels à projets, consultations…) et/ou en fixant un certain nombre d'objectifs à atteindre.

Les pratiques

La Ville et l'Eurométropole de Strasbourg mènent depuis plusieurs années, parfois en partenariat avec d'autres acteurs, des initiatives qui s'inscrivent dans ce sens :

- Les consultations promoteurs ont été pensées pour créer un cadre nouveau d'expérimentation visant, sur des terrains et des thématiques pré-fléchés, à susciter l'innovation et des engagements plus performants de la part des opérateurs.
- L'étude et l'engagement opérationnel d'actions innovantes techniquement et technologiquement, reproductibles et développées dans le cadre partenarial élargi, via la démarche Ecocité (soutien financier de l'Etat), notamment dans les domaines de la sobriété énergétique des constructions, de la production d'énergies renouvelables locales, des matériaux, des mobilités innovantes.

Le lancement d'appels à projets dédiés à l'habitat participatif visant à attribuer des terrains à Strasbourg pour faire émerger des projets, sous l'impulsion de la Ville. Cette démarche s'est accompagné également de réservation foncière au sein des différentes opérations d'aménagement (notamment ZAC Danube, Etoile, …) pour faire émerger d'autres projets en habitat participatif qui constitue une troisième voie d'accès au logement aux côtés de la promotion immobilière classique et des bailleurs. Portés par des ménages réunis pour concevoir et réaliser leur futur collectif d'habitation, ces projets sont le plus souvent porteurs d'innovations sociales, écologiques et de gouvernance qui confèrent à la "valeur d'usage" du logement une place centrale dans la conception du projet.

OBJECTIFS

- Renforcer la qualité générale des opérations
- Développer des approches qui tiennent compte de l'enjeu de maîtrise des coûts
- Promouvoir des projets innovants sur le plan énergétique et architectural
- Remettre la question de qualité d'usage et de l'évolutivité des logements au cœur des démarches de production pour répondre aux nouvelles attentes des habitants ; parvenir, dans la conception, à privilégier des approches transversales dans la mise en œuvre des dimensions propres à la qualité (usages, matériaux, énergie, architecture, gouvernance)
- Veiller, par l'atteinte de performances énergétiques, à lutter contre le phénomène de précarité énergétique
- Proposer un habitat sain (en veillant à la qualité des matériaux, à maitriser les échanges d'air intérieur / extérieur, etc.) afin de diminuer les risques sanitaires liés au logement

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Intégrer les principes d'un habitat sain dans les projets bâtis (attention à porter sur les nuisances sonores, la qualité de l'air, la qualité des matériaux, les échanges d'air intérieur / extérieur en privilégiant notamment les implantations des prises d'air des logements à l'opposé des sources de pollution et en proposant les systèmes de ventilation les plus adaptés, etc.)
- Permettre des expérimentations portant sur la qualité de conception des projets et minimisant leur coût final
- Privilégier l'utilisation des énergies renouvelables en application opérationnelle du Plan Climat
- Privilégier l'accès à la lumière naturelle et favoriser les apports solaires passifs dans la conception des logements
- Encourager le recours aux entreprises engagées dans une démarche environnementale
- Réserver à l'habitat participatif et aux opérations d'autopromotion des terrains ou une part de la constructibilité dans les opérations immobilières d'envergure et les opérations d'aménagement (type ZAC)
- Constituer un bilan des productions réalisées pour mesurer les évolutions atteintes et les définir les marges de progression à viser (dans le cadre de la Charte notamment)

- Assurer une veille sur la qualité sanitaire des logements ainsi réalisés et leur impact sur la santé des occupants

- Assurer une veille sur les nouvelles filières susceptibles d'alimenter l'innovation (matériaux notamment biosourcés et locaux, techniques de construction,…)

- Développer la coordination et la priorisation des actions menées par les partenaires autour de l'habitat sain (du diagnostic à la prise en charge)

- Créer un observatoire des projets pour diffuser l'information et sensibiliser les opérateurs la qualité des constructions

- Apporter un accompagnement adapté (administratif, juridique, technique et logistique) aux groupes d'habitat participatif ou d'autopromotion

- Poursuivre la démarche d'aménagement et habitat durables mise en place avec la Charte et le Référentiel et œuvrer à assurer une mise à jour appropriée des préconisations

- Développer des démarches de communication destinées à favoriser la compréhension des enjeux et l'appropriation, par les habitants et les usagers, des questions de qualité et d'innovation mises en œuvre (guide, plaquette, visites, formation, expositions…)

PARTENAIRES

- État
- Eurométropole de Strasbourg
- Communes
- Bailleurs sociaux
- Promoteurs
- Aménageurs / lotisseurs
- Associations

LIEN VERS LES AUTRES FICHES

Fiches 9, 10.1, 10.2, 11.2.

Assurer la qualité et la durabilité du parc	
11	***Veiller à la qualité et à la durabilité du parc existant***
11.1	***Renouveler la Politique de la ville et poursuivre la rénovation urbaine des quartiers prioritaires***

CONTEXTE

Les constats

La politique de la ville concerne 25 % des Strasbourgeois et 16 % de la population de l'Eurométropole. Elle constitue une priorité pour la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg en faveur de l'égalité urbaine.

Depuis plus de 10 ans, la Ville et 'Eurométropole de Strasbourg sont engagées dans une politique en direction des quartiers qui présentent des signes de fragilisation sociale et urbaine.

Depuis 2005, dans le cadre du premier Programme National de Rénovation Urbaine (PNRU), parmi les dix secteurs anciennement inscrits en ZUS (Zone urbaine sensible), l'Eurométropole de Strasbourg a choisi de retenir cinq territoires de projets de rénovation urbaine. Au total, quatre territoires font l'objet d'une contractualisation avec l'ANRU (Agence nationale pour la rénovation urbaine) : à Strasbourg, les quartiers du Neuhof, de la Meinau et de Hautepierre, et à Lingolsheim, le quartier des Hirondelles.

Les conventions avec l'ANRU ont été signées progressivement, au fil de l'avancement des dossiers :

- le 7 novembre 2005 pour le Neuhof.
- le 12 décembre 2006 pour la Meinau-Canardière.
- le 22 octobre 2007 pour Les Hirondelles (Lingolsheim).
- le 15 décembre 2009 pour le PRU de Hautepierre.

Le quartier de Cronenbourg fait également l'objet de la mise en œuvre d'un projet urbain d'ensemble de rénovation urbaine, financé partiellement par l'ANRU au titre d'opérations dites isolées. Le dispositif de financement des opérations isolées engage également l'ANRU ponctuellement au sein d'autres ZUS.Les PRU (Programmes de rénovation urbaine) impactent le cadre de vie de près de 53 400 habitants à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg (11,4 % de la population totale) et près de 52 000 habitants pour la seule ville de Strasbourg, soit environ 19 % de la population totale. Le périmètre d'intervention porte sur environ 380 hectares dans l'Eurométropole de Strasbourg (1,2 % du territoire) et sur environ 374 hectares à Strasbourg (4,8 % du territoire municipal).

Ces projets visent à inscrire durablement ces quartiers dévalorisés, mais possédant de nombreux atouts et qualités, dans la dynamique de développement de l'agglomération.

De plus, la loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014 (dite loi LAMY) a pour ambition de réformer la Politique de la ville et de permettre une intervention plus efficace et cohérente sur ces quartiers populaires. Le nouveau Contrat de Ville 2015-2020 se caractérise donc par :

- une nouvelle géographie prioritaire simplifié et mieux ciblée : au 1er janvier 2015, l'Eurométropole compte 18 "quartiers prioritaires de la politique de la ville" (QPV) dont 13 sur Strasbourg,
- un contrat unique intégrant les dimensions sociale, économique et urbaine,
- une action publique qui se déploie à l'échelle intercommunale,
- la mobilisation prioritaire du droit commun de l'Etat et des collectivités territoriales,
- la participation des habitants à la construction des contrats et à leur pilotage.

Les pratiques

Les interventions portent particulièrement sur la diversification des modes d'habiter et celle des fonctions, sur le désenclavement à partir des transports en commun, des espaces publics et des trames vertes, et sur la requalification des pôles et centres de quartiers. La mise en œuvre de ces projets s'inscrit en cohérence avec l'ensemble des politiques de développement urbain de la collectivité.

Le montant total des investissements publics inscrits aux conventions est de 839.8 M€ TTC sur la période conventionnelle 2005-2015, auxquels s'ajoutent des investissements privés (estimés à 640 M€ pour la création de logements privés et d'activités). Fin 2014, 82 % des dépenses prévisionnelles sont engagées et les dernières opérations s'achèveront progressivement jusqu'en juin 2019, date de clôture du PNRU.

Ces projets ont permis de remodeler structurellement des secteurs en marge du développement urbain. Le retour d'investisseurs privés, avec près de 2 900 logements en accession ou locatifs libre et 116 000 m² de locaux d'activités, témoigne de la réussite des projets et d'une attractivité renouvelée de ces territoires.

Deux enquêtes menées auprès des occupants du nouveau parc privé du Neuhof en 2013[2] et des chefs d'entreprises du Neuhof et de Hautepierre en 2014[3] ont permis de confirmer une évolution positive de l'image et des dynamiques autour de ces quartiers.

Ces dynamiques doivent trouver aujourd'hui des prolongements au-delà du terme des projets en cours d'achèvement et sur de nouveaux quartiers.

En effet, au sein des territoires où la rénovation urbaine est engagée, de nombreux secteurs n'ont pas bénéficié d'interventions dans le cadre des conventions actuelles et apparaitront, par contraste, dévalorisés si aucune intervention complémentaire n'y est initiée. Les projets urbains engagés ne trouveront leur pleine efficacité que dans une durée plus longue permettant de pérenniser les investissements et d'accompagner habitants et usagers dans l'appropriation durable des changements.

Par ailleurs, à l'échelle de l'agglomération, d'autres territoires prioritaires de la Politique de la Ville présentent aujourd'hui des dysfonctionnements urbains importants nécessitant des opérations de restructuration lourde, fortement attendues des habitants.

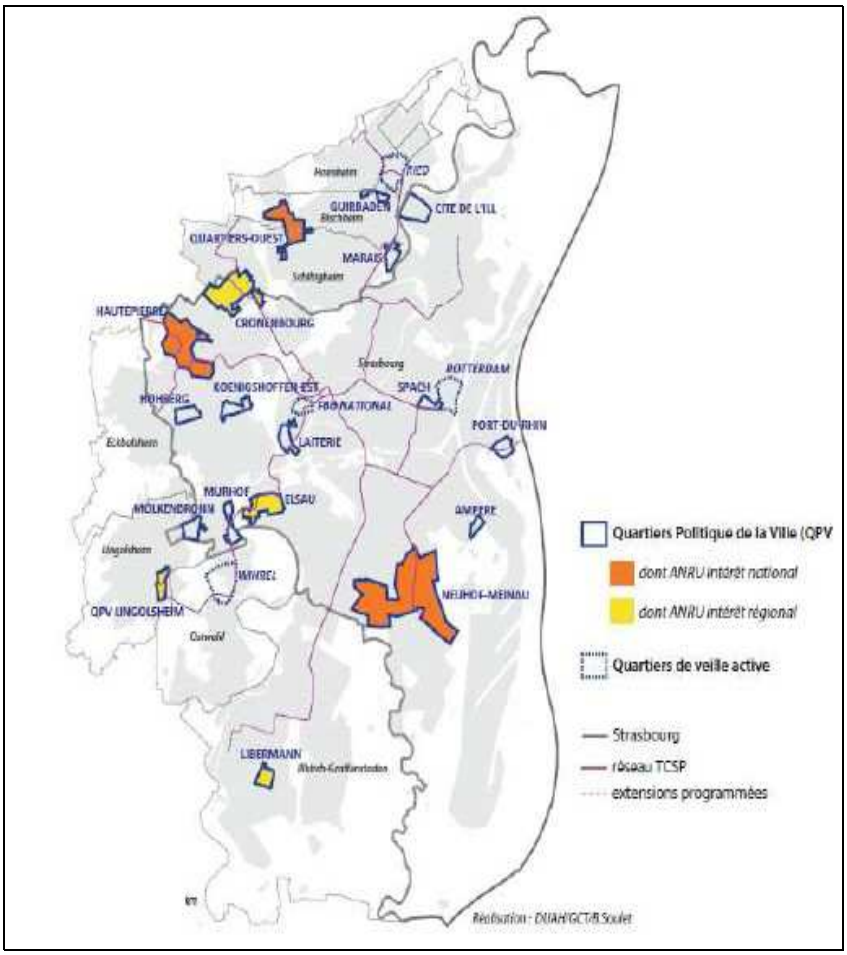
Le nouveau Contrat de ville 2015-2020 sera le cadre de la mise en œuvre du Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine (NPNRU) engagé par la loi de programmation pour la Ville et la Cohésion Urbaine du 21 février 2014. Dans le cadre de cette réforme, la géographie prioritaire de l'Eurométropole de Strasbourg est modifiée : les 10 Zones urbaines sensibles (ZUS) et les 11 Autres quartiers du CUCS sont éteints, et 18 Quartiers prioritaires de la Politique de la Ville (QPV) et 4 Quartiers de veille active sont définis.

Le 16 décembre 2014, l'ANRU a retenu parmi les QPV de l'Eurométropole, 3 QPV éligibles pour des opérations d'intérêt national : Neuhof - Meinau et Hautepierre à Strasbourg, et Quartiers Ouest (Ecrivains) à Schiltigheim-Bischheim. En complément, l'Eurométropole a sollicité auprès du Préfet l'inscription de 4 QPV complémentaires en opérations d'intérêt régional : Elsau et Cronenbourg à Strasbourg, Les Hirondelles à Lingolsheim et Libermann à Illkirch-Graffenstaden. Ce périmètre de mise en œuvre du NPNRU permettra de poursuivre la rénovation urbaine sur les 4 territoires où elle a été engagée et d'en intégrer 3 nouveaux présentant des dysfonctionnements urbains importants. Il sera confirmé par le Contrat de Plan Etat-Région et la convention cadre du Contrat de Ville dans le courant de l'année 2015.

2. "Étude sur les occupants du nouveau parc privé du Neuhof" ORIV & Strasbourg Eurométropole - 2013.
3. "Étude sur l'implantation d'activités économiques dans les territoires en rénovation urbaine et Zones franches urbaines Neuhof et Hautepierre" ORIV & Strasbourg Eurométropole - 2014/en cours finalisation.

La contractualisation du NPNRU avec l'ANRU et l'ensemble des parte-naires sera menée en trois étapes distinctes qui permettront de construire progressi-vement et en lien avec les habitants le nouveau programme de rénova-tion urbaine de l'Euro-métropole pour les dix pro-chaines années :

- convention cadre du Contrat de ville : signature prévisionnelle juin 2015,
- protocole de préfigu-ration ANRU (intersites) : signa-ture prévisionnelle décembre 2015,
- conventions ANRU plurian-nuelles (une par site) : signatures prévi-sionnelles fin 2016/2017



Source : Eurométropole de Strasbourg, 2015.

Les projets seront élaborés en adéquation avec les orientations du PLH de l'Eurométropole et celles de la Convention intercommunale de stratégie d'attribution de logements sociaux (CISA). La durée initiale des conventions est fixée à 5 ans.

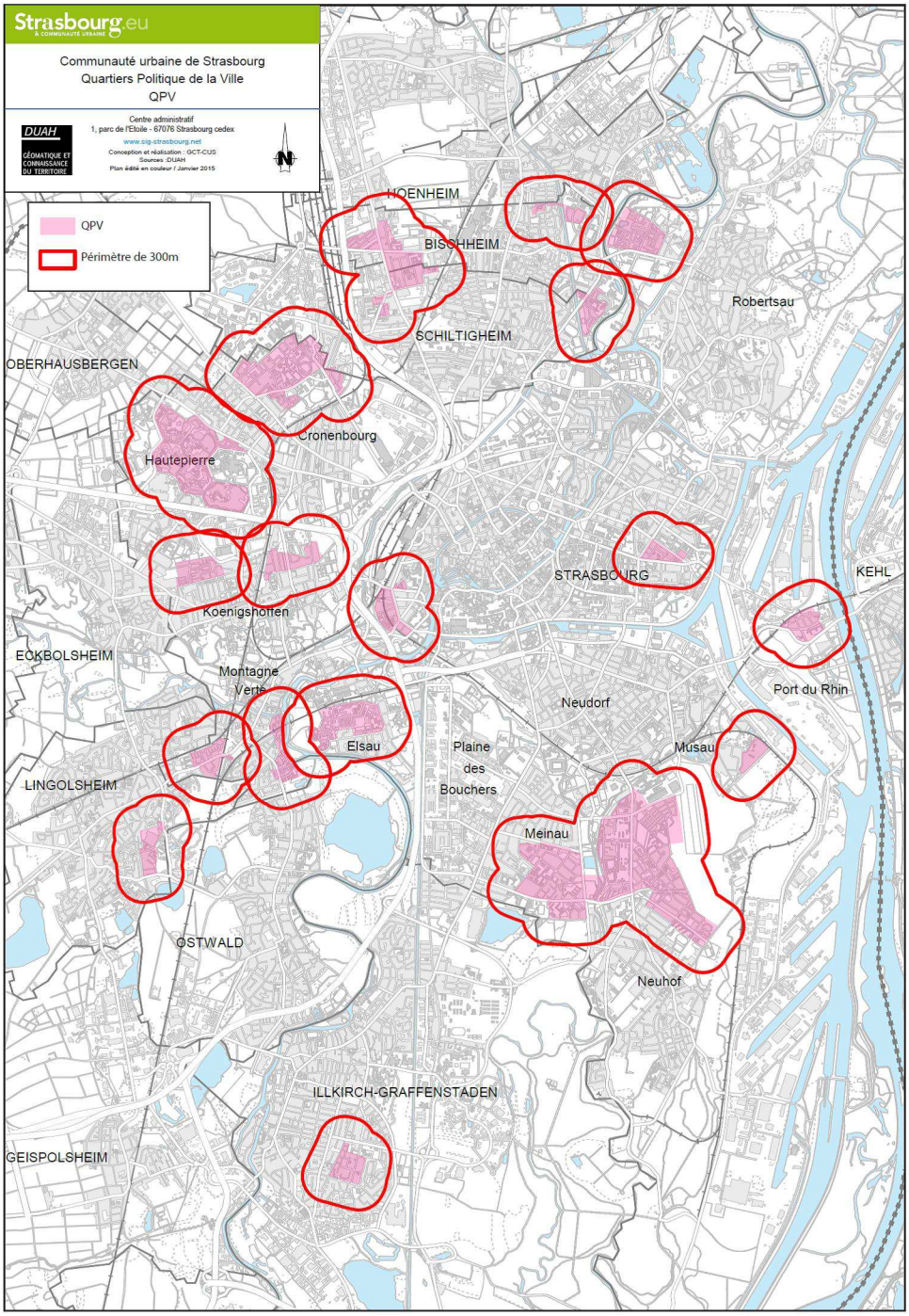
La mise en œuvre des opérations s'étalera sur une période allant de 5 à 10 ans selon les projets urbains. En synthèse, les négociations et les études préalables à l'engagement du NPNRU seront menées de 2015 à début 2017, et la phase opérationnelle s'engagera à compter de 2017/2018 pour une durée contractuelle initiale de 5 ans et une durée opérationnelle jusqu'en 2024 / 2025.

OBJECTIFS

- Définir des stratégies et des plans d'action partagés pour :
  - favoriser, pour chacune et chacun, et en priorité les jeunes, un parcours qui lui permette de trouver sa place, dans la formation, dans la vie sociale et culturelle, et dans l'emploi.
  - faire de chaque territoire un cadre de vie et d'activité plaisant et attractif
  - restaurer le lien de confiance entre institutions, acteurs, et habitants-es
- Développer, renouveler et maintenir une attractivité résidentielle des quartiers d'habitat social pour une meilleure intégration dans la dynamique de développement de l'Eurométropole.
- Mettre en œuvre les projets de rénovation autour des 4 axes suivants :

- le désenclavement et une meilleure intégration des quartiers d'habitat social dans leurs environnements et dans la dynamique de développement de l'Eurométropole,
- la diversification de l'habitat et des fonctions ; l'amélioration de l'offre de logements existante, publique comme privée,
- la qualité du cadre de vie et de l'accès aux services publics,
- l'amélioration de la gestion urbaine de proximité.

CARTE N°2 :



Source : Eurométropole de Strasbourg, 2015.

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Accompagner les volets " logement " des projets de rénovation urbaine en cours et à venir.
- Poursuivre un programme de réhabilitation et de résidentialisation permettant la valorisation des logements et l'amélioration du cadre de vie des habitants.
- Affiner l'évaluation des PRU par l'analyse de l'évolution des parcours résidentiels en particulier des dynamiques d'implantation des ménages.
- Assurer une veille sur l'évolution socio-démographique des communes et des quartiers de Strasbourg afin de repérer rapidement d'éventuels signes de dégradations sociale et urbaine.
- Travailler en lien avec les partenaires (Etat, bailleurs, communes, associations…) sur les politiques d'attribution dans le parc social, de manière à renforcer les mixités.
- Poursuivre les OPAH copropriétés et développer une veille active au travers du Programme Opérationnel de Prévention et d'Accompagnement aux Copropriété (POPAC).

PARTENAIRES

- État
- Eurométropole de Strasbourg
- Communes
- Bailleurs sociaux
- Propriétaires privés
- Promoteurs
- Aménageurs / lotisseurs
- Associations

LIEN VERS LES AUTRES FICHES

Fiches 5, 6, 7.4, 7.5, 8, 9, 11.2.

Assurer la qualité et la durabilité du parc	
11	*Veiller à la qualité et à la durabilité du parc existant*
11.2	*Améliorer l'ensemble du parc public et privé ancien*

CONTEXTE

Les constats

Selon les données du recensement de 2009, avec un peu moins de 170 000 logements, le parc privé (propriétaires occupants et propriétaires bailleurs) représenterait environ 80 % des résidences principales dans l'Eurométropole de Strasbourg. Le parc locatif privé (hors meublés), constitue à lui seul 58 % du parc locatif et est pour près des trois-quarts à Strasbourg (71 %).

Les trois-quarts des résidences principales du parc privé ont été construits avant 1982. Le potentiel de réhabilitation est donc important.

Dans l'Eurométropole de Strasbourg, les données 2011 de la FNAIM permettent d'établir les classements des biens mis en vente ou en location selon leur étiquette énergétique. Il ressort que plus de la moitié des appartements, tant à la vente qu'à la location ressortent des classes D et E et qu'environ un logement sur cinq présente des performances énergétiques faibles voire très faibles (classes F et G). A l'inverse, les logements dont les performances énergétiques sont très bonnes (classes A et B) sont très peu nombreux.

La combinaison de l'inflation énergétique et des performances énergétiques médiocres des logements a accéléré la précarité énergétique des ménages aux revenus les plus modestes.

Concernant le **parc public**, les objectifs du Grenelle de l'environnement fixe à 800 000 le nombre de logements sociaux à réhabiliter d'ici 2020 afin de les amener à une consommation énergétique inférieure à 150 kWh/m² an.

Une étude menée par l'AREAL en 2012 sur la réhabilitation thermique du parc HLM alsacien conclue que près de 21 000 logements nécessitent une réhabilitation lourde sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg (du fait d'une consommation énergétique ou d'une dépense énergétique élevée).

En effet, un tiers du parc social de l'Eurométropole de Strasbourg se situe en classeS E, F, G (consommation d'énergie primaire en chauffage et eau chaude sanitaire supérieure à 230 KWh/m²/an) et 82 % datent d'avant 1990, ce qui en fait un patrimoine relativement ancien et énergivore et avec des risques - à terme - d'explosion de charges pour les locataires.

Les pratiques

La collectivité a lancé en 2012, pour une période de 5 ans, une Opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH) copropriétés dégradées portant sur les quartiers de la Meinau, Koenigshoffen, Cronenbourg et Hautepierre (884 logements concernés) visant à assainir la gestion de ces immeubles et à stopper le processus de dévalorisation et de dégradation du bâti débuté .

Dès 2009 et en lien avec l'ANAH, l'Eurométropole de Strasbourg a mis en œuvre un Programme d'Intérêt Général (PIG) (reconduit depuis 2012 sous le nom de PIG "Habiter Mieux") dont les principaux objectifs sont le développement d'une offre à loyer maîtrisé pour les ménages modestes, l'amélioration énergétique des logements et la lutte contre l'habitat dégradé.

En 2014, l'Eurométropole de Strasbourg a également lancé un programme opérationnel de prévention et d'accompagnement des copropriétés, dont l'objectif est d'éviter aux copropriétés de basculer en OPAH.

Dans le parc public, des actions de rénovations urbaines isolées ont permis aux bailleurs de financer une trentaine d'opérations de réhabilitation et résidentialisation (Port du Rhin, Koenigshoffen, Montagne Verte).

Les opérations de rénovation et de requalification du secteur d'habitat social existant du Port du Rhin s'inscrivent dans un projet urbain plus large de développement et d'extension du quartier, dépassant très largement le périmètre de la ZUS (zone urbaine sensible). Ce projet s'inscrit dans le cadre du projet de développement d'agglomération du Schéma Directeur des Deux Rives.

Plus largement, 1 355 logements sociaux, qui ne font pas l'objet de programmes de rénovation urbaine, ont été réhabilités entre 2010 et 2011 afin d'éviter leur dégradation énergétique, urbaine ou sociale.

L'enjeu réside ainsi dans l'amélioration des performances énergétiques des logements, aussi bien dans le parc privé que dans le parc social, ainsi que pour les propriétaires occupants que les locataires. Il s'agit d'une part de contribuer ainsi à limiter, voire à diminuer les charges liées au logement, et à réduire les situations de précarité énergétique.

OBJECTIFS

- Améliorer la performance énergétique du parc existant et faire évoluer les mixtes énergétiques vers les énergies renouvelables
- Détecter et limiter les situations de précarité énergétique
- Intervenir sur les copropriétés dégradées et lancer des programmes de travaux permettant la maîtrise des charges
- Lutter contre les logements vacants et l'habitat indigne et non décent
- Poursuivre l'amélioration du parc public, en plus des projets de rénovation urbaine

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Parc privé
  - Réhabiliter le parc privé en lien avec l'ANAH en veillant plus particulièrement à l'amélioration des performances énergétiques : de l'ordre de 80 logements de propriétaires bailleurs par an et 200 logements de propriétaires occupants modestes et très modestes par an (objectif à redéfinir en fonction des enveloppes déléguées)
  - Encourager les réhabilitations également hors public ANAH
  - Poursuivre les programmes de réhabilitation des copropriétés dégradées et anticiper l'intervention sur les copropriétés fragiles (15 copropriétés accompagnées par an),
  - Repérer les copropriétés fragiles via le POPAC (observatoire des copropriétés)
  - Rendre attractifs les logements vacants afin de les remettre sur le marché de la location
  - Organiser le relogement des ménages qui n'ont pas le moyen de rester propriétaires et relèvent de la responsabilité de la puissance publique
  - Faciliter la remise en location des logements vacants grâce à la création d'un "boîte à outils" spécifique et dédiée. Cette dernière doit permettre aux propriétaires bailleurs d'identifier les différents dispositifs existants sur le territoire (Anah, conventionnement, primes, avantages fiscaux, solution d'intermédiation locative, accompagnement possible sur les démarches travaux, etc).

- Parc public
    - Mettre en place avec les bailleurs sociaux une stratégie d'amélioration du parc public : réhabiliter de l'ordre de 2 000 logements sociaux par an, en veillant à l'amélioration des performances énergétiques, pour avoir aussi bien un impact écologique qu'économique (maîtrise des charges).
    - Encourager les résidentialisations dans le cadre de réhabilitations afin de viser une amélioration plus globale du parc de logements sociaux.
    - Accompagner les bailleurs sociaux dans la veille technique et sociale des quartiers d'habitat social, en lien avec l'AREAL-HLM.
    - Poursuivre les aides financières incitatives en matière de réhabilitation "énergétique" du parc public.
    - Mettre en place un système de suivi des consommations et des impacts de la rénovation énergétique.

- Habitat indigne
    - Affiner le repérage des logements potentiellement indignes et non décents.
    - Mobiliser plus fortement les mesures incitatives et coercitives en matière de lutte contre l'habitat indigne et non décent, déclencher des travaux d'office.
    - Renforcer le partenariat des acteurs autour du traitement des logements indignes et non décents.
    - Améliorer l'identification des publics concernés par la précarité énergétique.
    - Faire connaître les programmes ainsi que les aides de l'Eurométropole de Strasbourg et de ses partenaires en matière d'amélioration du parc privé.
    - Poursuivre l'information et la sensibilisation des habitants aux bonnes pratiques d'usage du logement (écogestes, etc.).
    - Développer le métier de conseillers en environnement intérieur.
    - Améliorer le système de renseignement des particuliers et les accompagner dans leur projet (projet de mise en place d'une plateforme énergétique, etc.).

PARTENAIRES

- Etat
- Eurométropole de Strasbourg
- Communes
- Bailleurs sociaux
- Propriétaires privés
- Promoteurs
- Aménageurs / lotisseurs
- Associations

LIEN VERS LES AUTRES FICHES

Fiches 8, 9, 11.1.

Mettre en œuvre, suivre et évaluer la politique de l'Habitat	
12	*Mettre l'ingénierie à disposition des communes*

CONTEXTE

Les constats

La mise en œuvre de la Politique Habitat passe par des actions concrètes et territorialisées, qui peuvent être différentes d'une commune à l'autre. Pour autant, l'approche doit être transverse et faire appel aux solidarités communautaires.

Il est nécessaire de mettre en place des moyens humains, techniques et financiers partagés, en particulier pour les communes dont les services ne peuvent s'étoffer de toutes les compétences spécifiques nécessaires.

Les objectifs sont d'apporter un appui méthodologique et technique aux Communes pour la mise en œuvre du projet de PLUi et des différentes actions la politique Habitat (acquisition foncière, réalisation de nouveaux logements, intervention sur l'habitat existant,..) mais également de diffuser les informations et expériences d'intérêt communautaire au niveau de chaque Commune.

Les pratiques

Depuis 2008, l'ingénierie mise à disposition des communes permet :

- de proposer une Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) aux communes qui le souhaitent, pour la réalisation de leurs projets d'aménagement,
- d'apporter une expertise dans le montage de projet et permettre également de faire le lien avec les différents services thématiques de la collectivité,
- d'offrir une aide spécifique aux communes dans leurs divers projets liés au logement (montage d'opérations, préemptions, recherche d'opérateur, etc.).

Des réunions d'informations régulières, destinées aux communes ont permis :

- de sensibiliser ces dernières sur les questions du logement locatif social au travers d'exposés (situation du logement social dans l'Eurométropole de Strasbourg, montage d'opérations, etc.) et de visites de sites,
- d'informer les communes sur les dispositifs d'aide à l'amélioration du parc privé.

OBJECTIFS

- Poursuivre l'accompagnement des communes dans leurs projets par le développement d'une ingénierie en matière d'habitat et d'urbanisme

- Adapter cette ingénierie aux nouveaux besoins du territoire exprimés par les communes

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Soutenir les communes pour la définition et la réalisation de leurs propres projets d'aménagement (études préalables, assistance à la mise en œuvre).

- Instruire des autorisations d'urbanisme à délivrer par les Maires (permis de construire, d'aménager…).

- Développer en lien avec les communes des actions foncières (acquisitions amiables, préemptions, lancement de réserves foncières avec les communes).

- Aider les communes à la mobilisation de leur propre patrimoine foncier et immobilier, avec minoration de son prix de vente en cas de reconversion en logement aidé.

- Aider à l'orientation de la production de logements des bailleurs sociaux vers les besoins du territoire.

- Apporter un appui aux démarches innovantes en matière d'habitat (appel à projets expérimentaux, réalisation ou assistance à la réalisation d'éco-quartiers, opérations en autopromotion…).

- Etablir des référentiels partagés (collectivité, aménageurs, promoteurs, bailleurs) en matière d'aménagement et de construction durable.

- Animer une dynamique et fédérer un réseau d'acteurs autour de la problématique du logement (ex : Rencontres de l'habitat, Ateliers des communes).

- Activer les partenariats (Conseil Départemental du Bas-Rhin, Région Alsace, Agence Régionale de Santé, Caisse des Dépôts et Consignations, Action Logement, Agence Nationale de l'Habitat…) au service du montage de projets.

- Poursuivre et développer la mise en place sur le territoire d'un service de renseignement unique des habitants pour leurs questions ou leurs problématiques liées au logement (Point Infos Logement confié à l'ADIL 67).

PARTENAIRES

- Eurométropole de Strasbourg
- Communes
- État
- Bailleurs
- Promoteurs
- Associations
- Aménageur

LIEN VERS LES AUTRES FICHES

L'ensemble des fiches.

Mettre en œuvre, suivre et évaluer la politique de l'Habitat	
13	*Mettre en œuvre, suivre et évaluer la politique de l'Habitat dans le projet de territoire*

CONTEXTE

Les constats

Le logement constitue l'une des priorités de l'Eurométropole : la mise en œuvre de la politique habitat nécessite à ce titre, un plan d'action soutenu et partagé avec les acteurs du domaine (maîtres d'ouvrage, financeurs, associations, communes…).

La mise en place des lieux/moments d'échanges entre l'Eurométropole et les acteurs de l'habitat sont essentiels pour permette le partage de ces actions.

De plus la politique Habitat croise plusieurs autres politiques publiques (déplacements, santé, environnement,…), avec lesquelles elle doit s'articuler. Le projet de territoire traduit le PLUi permet de favorises cette articulation.

L'efficacité d'une politique menée passe également par son suivi et son évaluation, à même de détecter les évolutions à y apporter. Un dispositif permettant de vérifier régulièrement l'adéquation de ces actions avec les besoins du territoire est donc indispensable. Poursuivre une veille constante sur le territoire au travers de l'Observatoire de l'Habitat déjà en place, compléter la connaissance de certains besoins, notamment des populations les plus fragiles, réaliser des bilans annuels ainsi que des évaluations des actions menées sont nécessaires de manière à pouvoir adapter les réponses lorsque nécessaire.

Ce suivi est d'autant plus important dans le cadre de la mutualisation des objectifs de production de logements sociaux à l'échelle de l'Eurométropole.

Les pratiques

Depuis 2009, la mise en œuvre et le suivi de la politique Habitat a été partagé avec les partenaires au travers de différentes instances (Rencontres de l'Habitat, comités de liaisons,…).

Concernant le suivi, a été réalisé :

- Un **bilan annuel** des actions menées fait l'objet d'une délibération de l'Eurométropole qui permet annuellement de faire un point d'information sur l'avancement du programme d'actions et les perspectives à venir.

- **Une évaluation à mi-parcours** :
  - Le Service Habitat de l'Eurométropole, accompagné de l'ADEUS et du service Contrôle de Gestion, a engagé en 2012 l'évaluation à mi-parcours du PLH, afin de tirer un bilan de sa première partie d'exercice (trois ans de mise en œuvre) et de réajuster si nécessaire son programme d'actions sur ses trois années suivantes.
  - La méthodologie retenue a consisté à aborder tous les champs du PLH, en croisant deux approches, l'une thématique et l'autre territoriale.

OBJECTIFS

- Mettre en œuvre la politique habitat en lien avec les partenaires (Etat, communes, bailleurs, promoteurs, associations…) et en particulier la mutualisation des objectifs de production de logements locatifs sociaux.

- Suivre et évaluer les différentes actions de la politique habitat en lien avec les partenaires, au regard du projet de territoire et notamment la démarche de mutualisation en lien avec les communes afin de vérifier la pertinence des principes de mutualisation retenus.

MODALITÉS DE MISE EN ŒUVRE

- Mettre en œuvre des actions de la politique de l'habitat en veillant à la bonne articulation avec les autres politiques publiques (développement urbain, santé, social,) ; à ce titre, et dans un souci de cohérence, les démarches de transversalité seront privilégiées avec l'ensemble des acteurs et partenaires concernés.

- Mettre en œuvre les principes de mutualisation :
  - Toutes les communes de l'Eurométropole de Strasbourg participent à la production de logements locatifs sociaux donc à la mutualisation à l'échelle du territoire,
  - La mutualisation est mise en œuvre sur la durée du PLUi de la production de logements : la répartition des objectifs est ré évaluée tous les 6 ans, avec possibilité de modulation à chaque période triennale au regard des efforts réalisés et des perspectives de réalisation,
  - Les communes SRU déficitaires (cf. liste fiche-action 2 : intégrer de l'ordre de 1 100 logements locatifs sociaux par an dans la production du territoire) doivent s'engager chacune à atteindre les objectifs de production de logements locatifs sociaux inscrits dans le PLUi,
  - En complément, chaque commune SRU doit réaliser les objectifs de production de logements sociaux qui lui sont assignés pour chaque période triennale conformément aux articles L.302-8 et suivants du Code de la Construction et de l'Habitation (CCH).
  - En complément et sous réserve des conditions précédentes, les autres communes de l'Eurométropole participent à la mutualisation de la manière suivante :
    - Les communes SRU qui dépassent les 25 % (Bischheim Schiltigheim et Strasbourg) participent à hauteur de 10 % de leur objectif global de logements locatifs sociaux,
    - Les communes non SRU participent à la hauteur de leur production de logements locatifs sociaux.

- Évaluer la politique habitat: réaliser un bilan annuel et une évaluation tous les trois ans des objectifs de productions de logements, dont les logements locatifs sociaux.

- Ajuster si nécessaire au regard de l'évaluation les principes et les conditions de mutualisation.

- En vue de cette évaluation, définir des indicateurs quantitatifs et qualitatifs pertinents partagés avec les communes (ex : nombre de décisions d'attribution de subvention, part des logements locatifs sociaux dans la production globale de logement, type de financement (PLAI, PLUS, PLS), nombre de conventionnement ANAH, participations financières de la commune...).

- Mettre en place des instances d'échanges avec les partenaires (Etat, communes, bailleurs, promoteurs…) sur la mise en œuvre et le suivi de la politique Habitat (ex : Rencontres de l'habitat…).

- Organiser une conférence intercommunale du logement (CIL) au minimum une fois par an, regroupant l'ensemble des acteurs de l'habitat.

- **Concernant le service aux habitants :**
  - Harmoniser et organiser l'information destinée au grand public autour d'un « Guichet unique Habitat » ;
  - Formaliser une stratégie en matière de communication et information du grand public sur les questions d'habitat ;
  - Poursuivre et évaluer l'impact des actions pédagogiques réalisées, en particulier sur les champs de la santé et de l'énergie liés au logement ;
  - Réfléchir à une méthode d'association des habitants à la mise en oeuvre de la politique habitat.

PARTENAIRES

- État
- Eurométropole de Strasbourg
- Communes
- Syndicat mixte du SCOTERS
- Bailleurs sociaux
- Promoteurs
- Aménageurs / lotisseurs
- Associations
- ADEUS
- Bureaux d'études

LIEN VERS LES AUTRES FICHES

L'ensemble des fiches.

Mettre en œuvre, suivre et évaluer la politique de l'Habitat	
14	*Evaluer les moyens nécessaires à la mise en œuvre du volet Habitat du PLUi*

CONTEXTE

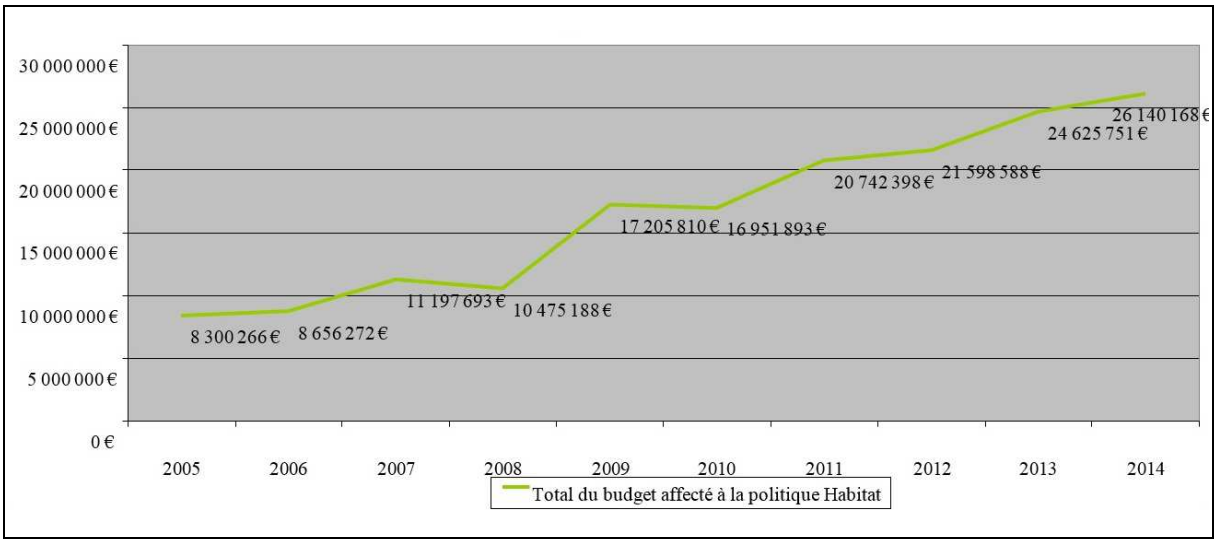
Les constats et les pratiques

Depuis la mise en œuvre de son 4ème PLH, l'Eurométropole consacre un budget important et en constante augmentation en matière d'habitat, passant de 8,6 M€ en 2006 à 26 M€ en 2014., Au titre de la politique volontariste de l'Eurométropole de Strasbourg, ce budget 2014 se décline, en moyenne de la manière suivante :

- près de 12 M€ affectés au parc public de logement,
- près de 1 M€ affecté au parc privé,
- près de 6 M€ ciblés sur les actions d'accompagnement.

En 2014, près de 7,3 M€ dépensés étaient des crédits délégués de l'Etat.

GRAPHIQUE N°1 : **Evolution du budget consacré à l'habitat dans l'Eurométropole entre 2006 et 2014**



Source : Eurométropole de Strasbourg, 2015.

La prise de la délégation des aides à la pierre de l'Etat en 2006 a également conforté le rôle important de l'Eurométropole de Strasbourg, dans la politique Habitat menée. L'instruction des aides Etat depuis 2009 pour le parc public et depuis 2014 pour le parc privé s'illustre par une dotation spécifique, revue chaque année par l'Etat, via la DREAL, après discussion entre les quatre délégataires. Les crédits sont ainsi affectés selon les priorités de l'Etat, celles des collectivités délégataires et selon l'enveloppe régionale consacrée en la matière. Ces derniers contribuent à la mise en œuvre de la politique habitat de l'Eurométropole.

MODALITÉS DE MISE EN OEUVRE

L'évaluation des moyens financiers nécessaires à la mise en œuvre du volet Habitat du PLUI sur les prochaines années ne peut être qu'approximative car elle dépend :

- des ajustements budgétaires annuels de l'Eurométropole de Strasbourg mais également de l'évolution des crédits nationaux délégués et des ceux des partenaires de la collectivité affectés à la mise en œuvre de la politique Habitat,
- des moyens dédiés à la mise en œuvre des autres politiques publiques (déplacement, sociale, etc.).

Au regard des arbitrages connus en 2015, l'Eurométropole a la volonté de maintenir un niveau d'engagement financier soutenu, d'environ 20 M€ par an.

Ce budget sera consacré au financement :

- de l'aide aux bailleurs sociaux à la production de logements locatifs aidés et à la réhabilitation du parc social,
- de l'aide aux propriétaires du parc privé, notamment en copropriété, pour la réhabilitation de leur propre logement, pour des travaux préalables à la mise en location d'un logement (notamment vacant),
- des travaux de rénovation urbaine, dans le cadre des programmes nationaux ANRU,
- du soutien aux associations en lien avec l'habitat,
- de l'aide aux candidats à l'accession sociale à la propriété.

Parallèlement, l'Eurométropole de Strasbourg souhaite conforter sa politique habitat par une politique foncière volontariste. A ce titre, un budget foncier d'environ 4,3 M€ par an sera affecté à l'habitat :

- 3 M€ pour les réserves foncières et les opportunités d'acquisition,
- 1,3 M€ pour les préemptions et l'aide aux communes pour le logement social.



3. PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS

Annexes 3.1. Thématique Habitat

Fiches communales



DOSSIER APPROUVÉ
27 SEPTEMBRE 2019

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

TERRITORIALISATION DU PLU

ACHENHEIM

Caractéristiques

Achenheim est la commune la plus peuplée de l'ancienne Communauté de Communes Les Châteaux. Elle se situe dans l'aire urbaine de Strasbourg. Achenheim possède de nombreux équipements et services : collège et supermarché notamment. Après des années de très faible production de logements, la commune a lancé plusieurs opérations, notamment pour pérenniser ses équipements scolaires et enrayer la baisse de sa population.

Enjeux

L'absorption des nouveaux habitants constitue l'enjeu essentiel. Toutefois, il s'agit de maintenir une possibilité de croissance dans les années à venir, en garantissant des réserves foncières suffisamment dimensionnées. La diversification du parc est également un enjeu, notamment le parc social.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 200 logements,
  soit en moyenne 13 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 30 logements, soit en moyenne 2 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 3,3 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 100 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine
55 % hors enveloppe
45% dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

/

TERRITORIALISATION DU PLU

BISCHHEIM

Caractéristiques

Bischheim est la commune ayant le taux d'urbanisation le plus élevé de l'Eurométropole. C'est également la commune ayant la part de logements locatifs sociaux la plus élevée. Elle fait partie des trois communes ayant plus de 25 % de logements locatifs sociaux dans son parc de logements. Elle bénéficie d'une liaison ferroviaire avec Strasbourg peu usitée.

Enjeux

Le ban communal est très limité en termes de développement. Toutefois le tissu existant connait une mutation qui ira en grandissant. De plus, l'augmentation importante de la présence de personnes âgées participera à ce développement.
Eu égard à son important parc de logements locatifs sociaux vieillissants, la commune souhaite également le redynamiser.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 800 logements,
  soit en moyenne 53 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 200 logements,
  soit en moyenne 13 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 4,2 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 100 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 0 % hors enveloppe
- 100 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

/

TERRITORIALISATION DU PLU

BLAESHEIM

Caractéristiques

Blaesheim est une commune rurale périurbaine située au sud-ouest de l'Eurométropole de Strasbourg. Le centre du village est caractérisé par un patrimoine traditionnel ancien, alors que les extensions sont majoritairement résidentielles (pavillonnaire). Toutefois, la dernière opération d'aménagement mixte a accueilli des logements individuels (denses) et des petits collectifs. Quelques réhabilitations de corps de ferme ont permis la création de logements, et notamment de logements sociaux.
Blaesheim fait partie des communes constituant la zone du noyau historique des populations de grand hamster.

Enjeux

Blaesheim a perdu des habitants ces dernières années, elle est aussi confrontée à un vieillissement de sa population.
Par ailleurs, la commune est fortement contrainte dans ses possibilités de développement. Le sud du ban communal est entièrement inondable et rend impossible toute extension. Le nord du ban communal est largement protégé, notamment en raison de la présence du grand hamster.
Les enjeux pour Blaesheim consistent d'une part à attirer des jeunes familles, permettant ainsi d'éviter la fermeture de classes, et d'autre part à loger les personnes âgées.
La réalisation de logements se fera d'une part dans le tissu urbain existant, par des réhabilitations ou par la densification du tissu, et d'autre part dans les secteurs d'extension non contraints en frange Est du village, tout en visant une diversification des logements.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 90 logements,
  soit en moyenne 6 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 20 logements,
  soit au moins un logement par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 12,4 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 18 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 40 % hors enveloppe
- 60 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

/

TERRITORIALISATION DU PLU

BREUSCHWICKERSHEIM

Caractéristiques

Breuschwickersheim se situe au centre de l'ancienne Communauté de Communes Les Châteaux. Elle regroupe ainsi quelques équipements intercommunaux (déchèterie, accueil petite enfance).
Le centre du village est caractérisé par un patrimoine traditionnel ancien, alors que les extensions sont majoritairement résidentielles (pavillonnaire).

Enjeux

Les enjeux pour Breuschwickersheim consistent, d'une part, à attirer des jeunes familles, permettant ainsi de conserver ses équipements scolaires, et, d'autre part, à loger les personnes âgées.
La réserve foncière disponible au Nord constitue la principale opportunité de développement. Cependant, la réhabilitation des corps de ferme demeure une source de développement de l'habitat non négligeable.
La diversification de l'offre est un enjeu important.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 180 logements,
  soit en moyenne 12 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 15 logements,
  soit au moins un logement par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 5,9 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 100 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine
85 % hors enveloppe
15 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

/

TERRITORIALISATION DU PLU

ECKBOLSHEIM

Caractéristiques

Eckbolsheim est une commune limitrophe de Strasbourg, située à l'Ouest de l'agglomération. La commune fait partie du secteur dit "Arc Ouest" qui correspond à un site de développement Métropolitain inscrit au SCOTERS. A ce titre, la commune dispose d'un large potentiel foncier en extension. Le projet s'articule autour d'importants projets d'infrastructure, dont la VLIO et le TSPO. La réalisation du Zénith a marqué le début de la concrétisation de cette ambition métropolitaine.
Eckbolsheim fait l'objet d'un constat de carence par rapport à ses obligations SRU depuis 2014.

Enjeux

La commune doit conjuguer dans son développement la préservation de l'identité villageoise et les aspirations métropolitaines.
L'enjeu pour Eckbolsheim est la mise en synergie des projets structurants comme la VLIO et le TSPO, tout en permettant un développement urbain.
La conception et le phasage des opérations programmées sur l'Arc Ouest sont essentiels pour ce projet ambitieux. L'urbanisation doit notamment être réalisée de façon à dépasser la coupure que constitue à terme l'A 351.
En outre, la commune doit poursuivre la diversification de son parc de logements, et notamment la réalisation de logements locatifs sociaux.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 2 000 logements,
  soit en moyenne 133 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 800 logements,
  soit en moyenne 53 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 47,3 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 53 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 0 % hors enveloppe
- 100 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

La ZAC Jean Monet, projet de 350 logements dont 35 % de LLS minimum

TERRITORIALISATION DU PLU

ECKWERSHEIM

Caractéristiques

Commune située à l'extrémité Nord-Ouest de l'Eurométropole de Strasbourg, elle constitue une des portes d'entrée de l'Eurométropole de Strasbourg. Fondée autour d'un centre de village traditionnel, elle s'est développée au cours des années 1970-1980 sous la forme de lotissements pavillonnaires.
La commune est entourée d'espaces agricoles de qualité, qui marquent le caractère rural de la commune. Ils offrent un cadre de vie agréable pour la population, malgré la traversée de son ban par la nouvelle LGV Est, infrastructure indispensable pour l'attractivité de l'agglomération, par ailleurs

Enjeux

L'uniformité de la typologie d'habitat (grands logements individuels) et le vieillissement de sa population ont induit une perte de population entre 2006 et 2011. Si ce processus se poursuit, la commune sera confrontée à des difficultés de fonctionnement, notamment au niveau de ses équipements publics (baisse des effectifs scolarisés, fermeture de classes,…).
Le principal enjeu pour Eckwersheim dans son développement futur consiste à diversifier son offre de logements et à permettre à de jeunes ménages de s'installer dans la commune. Dans cet objectif, deux secteurs de développement ont été définis : l'un au centre du village, à proximité immédiate du groupe scolaire, le second en bordure Est du tissu villageois. Son urbanisation sera phasée dans le temps et permettra à terme de développer un nouveau réseau viaire entre la route de Hoerdt et la RD.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 90 logements,
  soit en moyenne 6 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 20 logements,
  soit au moins un par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 11,5 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 20 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 40 % hors enveloppe
- 60 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

/

TERRITORIALISATION DU PLU

ENTZHEIM

Caractéristiques

Entzheim est située à l'Ouest de l'Eurométropole de Strasbourg. Elle est caractérisée par la présence de l'Aéroport international de Strasbourg Entzheim au Nord de son ban communal. La Gare d'Entzheim-Aéroport et la proximité de l'autoroute A 35 lui confère une situation privilégiée en termes d'accès et de desserte.
La zone d'activités de l'Aéroparc se développe progressivement, elle compte près d'une centaine d'entreprises. Des commerces et services sont également implantés, faisant le lien entre le village et la zone d'activités.
Entzheim fait partie des communes constituant la zone du noyau historique des populations de grand hamster

Enjeux

La commune se développe par tranches successives en direction du Sud, à partir de la RD 392. l'urbanisation se fait en continuité avec le tissu urbain existant et en cohérence avec l'aménagement des réseaux de voiries et de cheminements piétons - cycles.
Le développement de la commune s'éloigne des pistes aéroportuaires et des nuisances engendrées et s'organise en dehors de la zone de protection du grand hamster.
Les opérations d'aménagement sont phasées dans le temps afin de prévoir les équipements publics liés à l'arrivée de nouveaux habitants. Ces opérations intègrent une part de logements sociaux.
La création de logements se fait également dans le tissu urbain existant par des réhabilitations et par des constructions sur des parcelles non urbanisées à ce jour.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 160 logements,
  soit en moyenne 11 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 45 logements,
  soit en moyenne 3 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 30,4 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 13 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 40 % hors enveloppe
- 60 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

Aménagement du site de l'ancienne Choucrouterie : opération d'environ 30 logements dont 20 % de LLS.

TERRITORIALISATION DU PLU

ESCHAU

Caractéristiques

Eschau est située au sud de l'Eurométropole de Strasbourg. La commune est constituée d'un noyau ancien à vocation agricole et deux anciens hameaux, Wibolsheim au Sud et Hetzlader à l'Est. A la suite d'extensions successives, ces deux hameaux ont pratiquement fusionnés avec l'ancien village. La commune s'est ensuite agrandie avec la réalisation de plusieurs lotissements pavillonnaires (les Vergers, les grands prés).
Ce type de développement a engendré un potentiel de densification élevé dans le tissu urbain constitué, avec la présence de nombreuses parcelles libres.
Eschau continue de se développer progressivement avec des opérations d'habitat et la réalisation d'équipements et de services dans le tissu urbanisé

Enjeux

La réalisation de logements locatifs sociaux constitue un enjeu essentiel pour Eschau afin de répondre aux objectifs de la loi SRU/Duflot. Ainsi chaque opération d'habitat intègre une part de logements locatifs sociaux.
La réalisation de logements se fera d'une part dans le tissu urbanisé (dents creuses et parcelles libres), et d'autre part dans les zones d'extension.
La commune souhaite phaser les opérations futures dans le temps afin de prévoir les équipements publics liés à l'arrivée de nouveaux habitants. Il s'agit également de viser une diversification de logements dans les programmes d'habitat.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 730 logements,
  soit en moyenne 49 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 290 logements,
  soit en moyenne 19 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 18,0 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 100 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 0 % hors enveloppe
- 100 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

La commune d'Eschau priorise la création de logements dans la rue des Fusiliers Marins (parcelles communautaire et communale section 3 n°14-15-16-17) pour environ 30 logements et la 2ième tranche de la rue des Erables – terrain des anciens ateliers – section 29 n°178-181 pour environ 20 logements

TERRITORIALISATION DU PLU

FEGERSHEIM

Caractéristiques

Fegersheim est une commune de l'entrée Sud de l'agglomération. Elle est constituée de deux types de zones urbanisées à vocation d'habitat : le village ancien, scindé en deux noyaux villageois (Fegersheim et Ohnheim) et la zone pavillonnaire. Elle possède sur son ban communal une zone d'activités mixte, ainsi qu'une zone commerciale. Cette zone d'activité a vocation à être étendue à l'Ouest de la RD 1083.
La commune est bien desservie par les transports en commun, avec la proximité du pôle multi modal de Lipsheim - Fegersheim. Strasbourg est accessible en train en moins de 10 minutes.
La RD 1083 fait l'objet d'un réaménagement entre Ichtratzheim et Fegersheim dans l'objectif de fluidifier les flux par la création d'un boulevard urbain et de nouveaux carrefours.

Enjeux

Fegersheim n'a plus de zone d'extension, à l'exception d'une zone à urbaniser d'un hectare dans le village à proximité du château d'eau. Toutefois, elle doit poursuivre la création de logements afin notamment de répondre aux obligations de la loi SRU/Duflot. L'enjeu consiste à produire des logements dans le tissu urbain déjà constitué, non seulement dans les dents creuses et parcelles libres, mais également par la mutation du bâti et les réhabilitations. La commune souhaite mettre en œuvre une urbanisation modérée et encadrée, afin d'éviter la sur-densification et la sur-construction.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 90 logements,
  soit en moyenne 6 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 35 logements,
  soit en moyenne 2 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 1 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 100 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 0 % hors enveloppe
- 100 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

/

TERRITORIALISATION DU PLU

GEISPOLSHEIM

Caractéristiques

La commune, située au Sud-Ouest de l'Eurométropole de Strasbourg, est constituée de deux entités distinctes : Geispolsheim-village et Geispolsheim-gare, comptant chacune environ 3 500 habitants.
La commune est dynamique en termes d'activités, avec la présence de plusieurs zones industrielles (Z.I. du Fort, Forlen) et la zone commerciale de la Vigie.
La présence d'une gare, avec l'aménagement en 2014 d'un PEM à Geispolsheim-gare, ainsi que la proximité de l'autoroute A 35, en font une commune bien desservie.
Par ailleurs, Geispolsheim fait partie des communes constituant la zone du noyau historique des populations de grand hamster.
La dernière grande opération d'habitat a été réalisée en extension à l'Ouest de Geispolsheim-village.

Enjeux

La commune souhaite absorber la dernière opération d'habitat réalisée à l'Ouest du village, avant de débuter l'urbanisation de la grande zone d'extension future située à l'Ouest de Geispolsheim-gare. Celle-ci comportera plusieurs phases, afin de prévoir les équipements publics liés à l'arrivée de nouveaux habitants. La localisation de cette zone a notamment été choisie en fonction des contraintes d'urbanisation présentes sur le ban communal (zones inondables, lignes haute tension, projet autoroutier, grand hamster).
La commune doit néanmoins continuer à réaliser des logements, y compris des logements sociaux, afin de répondre aux obligations de la loi SRU/Duflot. Geispolsheim-village compte deux petites zones d'extension pour l'habitat. De plus, la commune a de réelles potentialités de réhabilitation de corps de ferme, l'enjeu étant de conjuguer réhabilitations et préservation du patrimoine ancien villageois. Geispolsheim-gare a également un potentiel foncier dans le tissu urbanisé, notamment les cœurs d'ilots, dont l'urbanisation doit être modérée.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 1 000 logements,
  soit en moyenne 67 ogements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 405 logements,
  soit en moyenne 27 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 21,6 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 100 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 85 % hors enveloppe
- 15 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

/

TERRITORIALISATION DU PLU

HANGENBIETEN

Caractéristiques

Hangenbieten se situe dans un environnement contraint, coincée entre les contreforts du Kochersberg et la plaine, souvent inondable, de la Bruche.
Elle bénéficie toutefois d'une proximité de la gare d'Entzheim-Aéroport, située à moins de 2 km et du canal de la Bruche, mettant Strasbourg à moins de 10 km à vélo.
Le développement récent de la commune s'est effectué sur les derniers terrains aménageables, vers le Nord-est, le long du canal.

Enjeux

Avec des ressources foncières limitées, les enjeux pour Hangenbieten consistent, d'une part, à attirer des jeunes familles, permettant ainsi de conserver ses équipements scolaires, et, d'autre part, à loger les personnes âgées.
Ce développement passera quasiment exclusivement par des opérations ponctuelles de densification, soit dans des dents creuses, soit par la réhabilitation des corps de fermes

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 150 logements,
  soit en moyenne 11 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 30 logements,
  soit en moyenne 2 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 2 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 100 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine
40 % hors enveloppe
60 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

/

TERRITORIALISATION DU PLU

HOENHEIM

Caractéristiques

La commune de Hœnheim est située à 4 km au Nord de Strasbourg. Elle constitue un pôle urbain offrant de nombreux services, commerces et équipements de proximité. Elle bénéficie d'une bonne desserte par les transports en commun (train, tram et lignes de bus 4 et 6). Soumise à la loi SRU, elle compte 16,9 % de logements aidés en 2014. Son taux d'urbanisation (plus des 2/3 du ban communal) est l'un des plus élevé de l'Eurométropole de Strasbourg.

Enjeux

La Ville de Hœnheim a engagé une politique de requalification et de densification au sein de son tissu urbain, notamment avec la reconversion de la friche des anciennes Emailleries d'Hœnheim. Aujourd'hui, elle poursuit cette politique en priorité à proximité du pôle multimodal d'Hœnheim-gare, et dans une moindre mesure au sein de son centre-ville et à proximité de la route de Brumath. Au travers de ces différentes opérations (projets d'ensemble ou projets plus ponctuels), elle vise à diversifier son offre de logements.
Un de ces principaux enjeux pour le futur sera d'articuler déplacements et développement urbain. Comme les communes de Bischheim, Schiltigheim et Souffelweyersheim, son urbanisation future devra être conçue de manière à participer à l'amélioration des déplacements Est/Ouest et en lien avec ses communes limitrophes.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 1 010 logements,
  soit en moyenne 67 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 405 logements,
  soit en moyenne 27 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 8,7 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 100 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 0 % hors enveloppe
- 100 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

/

TERRITORIALISATION DU PLU

HOLTZHEIM

Caractéristiques

Située à l'Ouest de l'Eurométropole de Strasbourg, Holtzheim est fortement contrainte par la présence de zones inondables, de périmètres de protection liés à un captage d'eau et à des exploitations agricoles, de corridor de lignes électriques ou encore du cône d'envol de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim. En outre, la commune a connu un fort accroissement de sa population durant les dernières années, dépassant prochainement le seuil de 3 500 habitants. Deux zones d'activités, en projet ou en cours d'aménagement, participent au dynamisme de la commune.

Enjeux

Soumise dans un futur proche aux dispositions de la loi SRU/ Duflot, la commune a pour objectif de développer un parc social dans un environnement contraint. Aussi, plusieurs secteurs ont été identifiés, principalement des fermes traditionnelles permettant d'accueillir plusieurs nouveaux logements en réhabilitation, et participeront ainsi au rattrapage nécessaire vis-à-vis de la loi. Les secteurs en extension sont limités et tributaires d'une réduction des contraintes pesant sur eux. Ils seront mobilisés à plus long terme.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 330 logements,
  soit en moyenne 22 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 120 Logements,
  soit en moyenne 8 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 3,9 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 100 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 0 % hors enveloppe
- 100 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

La friche Dickely est une opération en centre-ville, sur l'ancien garage, elle compte une trentaine de logements restructurant le centre bourg.

TERRITORIALISATION DU PLU

ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN

Caractéristiques

La commune représente un pôle urbain attractif pour le Sud de l'agglomération. Son rayonnement repose sur un important pôle d'activités (Parc d'innovation) et sur la présence d'un site du campus strasbourgeois (Faculté de Pharmacie, IUT, ISU). Son offre commerciale (Baggersee) draine une vaste zone de chalandise.
La commune conduit depuis des années une politique d'habitat qui lui permet de s'approcher de l'objectif SRU. Cet effort se porte maintenant sur l'avenir de principaux sites stratégiques : Les Prairies du Canal, le long du canal à proximité du Lycée Le Corbusier, le Baggersee, en entrée de ville à l'interface avec Strasbourg et le site Huron, route de Lyon.
Ces opérations permettent d'envisager une importante production de logements.

Enjeux

Compte tenu de l'importance des opérations programmées, les enjeux résident dans :

- l'organisation des équipements publiques et de leur capacité. Il manque notamment un lycée d'enseignement général dans le secteur Sud de Strasbourg. Son implantation pourrait s'envisager à Illkirch-Graffenstaden ou à Ostwald.
- Le lien entre urbanisation et transport. L'extension du tramway est une réelle opportunité.

Le phasage des opérations et leur chainage sont essentiels pour réussir l'intégration des nouveaux habitants.
Parallèlement à ces opérations de développement, la ville agit sur son parc de logements locatifs existant. Le quartier Liebermann constitue un Quartier Prioritaire de la Ville (QPV).

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 5 000 logements,
  soit en moyenne 333 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 2 000 logements,
  soit en moyenne 133 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 57,5 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 100 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 0 % hors enveloppe
- 100 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

Environ 400 logements seront réalisés lors de la livraison de la première tranche du lotissement Les Prairies du Canal (SERS) à l'Est d'Illkirch.

TERRITORIALISATION DU PLU

KOLBSHEIM

Caractéristiques

Kolbsheim se situe sur les terrasses loessiques de la plaine d'Alsace, en surplomb de la Bruche.
Le centre du village est caractérisé par un patrimoine traditionnel ancien, marqué également par la présence d'un château classé ; les extensions sont quant à elles majoritairement pavillonnaires.
La commune est marquée par un environnement contraint : protection du Grand hamster et ligne de crête au Nord, versant abrupt au Sud, projet de contournement ouest de Strasbourg à l'Ouest et risque de coulées d'eaux boueuses à l'Est.

Enjeux

Les enjeux pour Kolbsheim consistent à conserver un développement régulier de sa population, notamment par l'apport de jeunes ménages, tout en offrant de nouvelles possibilités de logements pour ses séniors.
La réserve foncière disponible au Nord constitue la principale opportunité de développement. Cependant, la réhabilitation des corps de ferme demeure une source de développement de l'habitat non négligeable.
La diversification de l'offre est un enjeu important.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 150 logements,
  soit en moyenne 10 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 15 logements,
  soit en moyenne au moins 1 logement par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible :4 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 100 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine
70 % hors enveloppe
30 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

/

TERRITORIALISATION DU PLU

LA WANTZENAU

Caractéristiques

La commune est située à l'extrémité Nord-Est de l'Eurométropole de Strasbourg. Elle fait l'objet d'un constat de carence par rapport à ses obligations SRU depuis 2014. Elle dispose d'un bon niveau d'équipement et notamment d'une gare SNCF qui la place à 12 min du centre-ville de Strasbourg. Le ban communal est contraint, tant par les risques SEVESO (Lanxess, Butagaz) que par les enjeux environnementaux et plus particulièrement le risque inondation. Le PPRI de l'Eurométropole est en cours d'élaboration et les opérations d'aménagement sont tributaires de l'analyse de l'aléa inondation porté à la connaissance de l'Eurométropole de Strasbourg le 24 avril 2015.

Enjeux

La population de la commune augmente légèrement, elle est passée de 5 809 habitants à 5 837 habitants entre 2006 et 2011. Toutefois, cette augmentation s'accompagne, comme souvent en milieu périurbain, d'une augmentation de la part des plus de 60 ans qui représentent 21 % de la population en 2011. L'enjeu est l'accueil d'une population plus jeune tout comme l'adaptation des logements aux besoins des personnes âgées. Ce double objectif rejoint l'obligation de création de logements locatifs sociaux. La commune mise sur deux opérations d'aménagement : la Trissermatt et le Schwemmloch pour répondre aux besoins en logements et aux objectifs SRU. Elle s'appuie également sur une politique de densification par l'urbanisation des dents creuses, la valorisation des corps de fermes et la réhabilitation du bâti existant.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 750 logements,
  soit en moyenne 50 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 300 logements,
  soit en moyenne 20 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 29 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 65 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 80 % hors enveloppe
- 20 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

Lotissement Schwemmloch : environ 350 logements dont 30 % de LLS (en fonction de l'aléa inondation).

Création d'une AFUL sur le secteur du Trissermatt pour 112 logements dont 42 LLS (en fonction de l'aléa inondation).

Terrain de la rue du petit Magmod (30 ares) : 22 logements dont 30 % de LLS.

TERRITORIALISATION DU PLU

LAMPERTHEIM

Caractéristiques

Commune du Nord-Ouest de l'Eurométropole de Strasbourg de moins de 3 500 habitants en 2015, la commune de Lampertheim présente un centre ancien préservé et des quartiers résidentiels qui se sont développés en périphérie, depuis les années 1970. Situé au nord des Coteaux de Hausbergen et en bordure de la Souffel, elle bénéficie d'espaces agricoles et naturels qui offrent un cadre agréable pour ses habitants.

Enjeux

Essentiellement constituée de grands logements occupés en majorité par des propriétaires, Lampertheim est confrontée, depuis quelques années, à un vieillissement de sa population.
Les qualités de son environnement nécessitent de penser son développement urbain en intégrant les sensibilités qu'il présente (protection de captage d'eau potable, préservation des champs d'expansion des crues de la Souffel, espaces agricoles vallonnés et rythmés par un réseau de fossés et la Souffel…).
Pour concilier ces enjeux, la commune a choisi de se développer à l'Ouest du ban communal et de mener des opérations ponctuelles au sein de son tissu. A l'ouest, la première phase du projet "Le Parc de Lamper" est en cours. Cette opération a été conçue de manière à diversifier l'offre de logements sur la commune tout en préservant la qualité du cadre de vie.
L'urbanisation se poursuivra essentiellement vers le nord, par phases successives, une fois la population nouvelle absorbée.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 400 logements,
  soit en moyenne 27 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 100 logements,
  soit en moyenne 7 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 17,2 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 58 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 40 % hors enveloppe
- 60 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

/

TERRITORIALISATION DU PLU

LINGOLSHEIM

Caractéristiques

Lingolsheim est une commune limitrophe de Strasbourg, située à l'Ouest de l'agglomération. Elle est engagée dans un programme de rénovation urbaine de grande ampleur depuis 2007 avec l'opération ANRU sur l'ancien quartier des Hirondelles.
L'ambition de ce projet est double : répondre à une forte demande en logements dans l'agglomération Strasbourgeoise et remplacer un parc de logements obsolètes.
La commune a également engagé une démarche volontariste de diversification de l'ensemble de son parc de logements.
Les logements locatifs sociaux représentent aujourd'hui un peu plus de 20 % du parc de logements.

Enjeux

Les enjeux en termes d'urbanisation résident dans l'intégration des nouveaux habitants suite aux diverses opérations d'aménagement réalisées (ancien quartier des hirondelles / quartier Européen, lotissement BBC rue du Lac, Eco quartier des Tanneries, etc.). la production de logements va maintenant se poursuivre via le renouvellement urbain et la mutation du bâti existant.
L'augmentation de la population dans les années à venir conduit la collectivité à enrichir ses services et équipements (école, petite enfance, personnes âgées, commerces), et réorganiser l'accès aux transports en communs.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 550 logements,
  soit en moyenne 37 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 225 logements,
  soit en moyenne 15 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 0,3 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 100 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 0 % hors enveloppe
- 100 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

/

TERRITORIALISATION DU PLU

LIPSHEIM

Caractéristiques

Lipsheim est située à l'entrée sud de la l'Eurométropole. La commune dispose d'un pôle multimodal sur son ban, ainsi Strasbourg est accessible en train en moins de 10 minutes.
La RD 1083 fait l'objet d'un réaménagement entre Ichtratzheim et Fegersheim dans l'objectif de fluidifier les flux par la création d'un boulevard urbain et de nouveaux carrefours.

Enjeux

La commune souhaite calibrer l'urbanisation future de façon à préserver son identité villageoise. Ainsi, deux secteurs d'extension sont inscrits.
L'urbanisation du secteur de la Niedermatt doit composer avec la présence de la voie ferrée et de la RD 1083 de part et d'autre. L'aménagement devra être réalisé en cohérence avec le tissu pavillonnaire environnant et prendre en compte les entreprises présentes sur le site ou à proximité.
Le lotissement Chopin est étendu de façon modérée à l'Ouest du village, il devra prendre en compte la zone humide à proximité immédiate.
En outre, l'urbanisation des cœurs d'ilots dans le village est limitée en densité et en hauteur afin de préserver des poumons verts dans la commune.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 200 logements,
  soit en moyenne 13 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 45 logements,
  soit en moyenne 3 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 13,6 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 37 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 0 % hors enveloppe
- 100 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

/

TERRITORIALISATION DU PLU

MITTELHAUSBERGEN

Caractéristiques

Mittelhausbergen est située à l'Ouest de l'Eurométropole de Strasbourg. Limitrophe de Strasbourg, elle présente la particularité d'avoir le plus petit ban communal de l'Eurométropole de Strasbourg. Mittelhausbergen est concernée par le projet de la VLIO.

Enjeux

L'opération "Jardins des Sources" engagée en 2015 (environ 300 logements au total) permet de répondre aux besoins de la commune à court terme, en particulier l'accueil de jeunes ménages et de familles constituées.

A long terme, le développement d'un nouveau quartier en frange nord-ouest de la commune permettrait de dévier le trafic de transit traversant le centre ancien sur une nouvelle voie, support d'urbanisation, mieux calibrée. Cette zone constitue la principale réserve foncière (environ 17 hectares) pour le développement de la commune.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 300 logements,
  soit en moyenne 20 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 75 logements,
  soit en moyenne 5 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 28,4 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 26 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 40 % hors enveloppe
- 60 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

Tranche 2 de l'opération "Jardins des Sources" : environ 100 logements dont 20 % de LLS et 20 % d'accession sociale sécurisée.

TERRITORIALISATION DU PLU

MUNDOLSHEIM

Caractéristiques

La commune de Mundolsheim se situe à 8 kilomètres au Nord de Strasbourg.
Par sa situation géographique, elle est rapidement passée du statut de commune rurale à celui de petite ville dynamique. Elle présente une bonne accessibilité à Strasbourg, elle est bien desservie par de nombreux axes de communication : le chemin de fer avec sa gare, l'autoroute et la route de Brumath. Mundolsheim bénéficie également d'un bon niveau d'équipements et de services à la population ainsi que d'un bassin économique dynamique en lien avec la zone commerciale nord et trois zones d'activités : les Maréchaux, les Floralies et le Parc des découvertes.

Enjeux

La commune est confrontée à un vieillissement et à une diminution de la population depuis 2006. Mundolsheim, comme d'autres communes de l'Eurométropole, ne répond pas aux objectifs de la loi SRU. Le projet de quartier du Parc doit permettre à la commune de diversifier son offre en logements et d'attirer de nouveaux habitants sur la commune.
Contrainte dans son développement par les enjeux environnementaux et les coupures marquées par les infrastructures, la commune poursuivra son renouvellement au sein de son tissu actuel. Outre les opérations privées de requalification de corps de ferme dans le centre villageois, des réflexions sont en cours sur le secteur des Floralies.
Par ailleurs, la commune souhaite engager une recomposition de son centre autour de ces équipements proche de la mairie.
A plus long terme, des espaces ponctuels dans le tissu pourraient être intéressants dans une logique de requalification.
Elle a également à cœur de valoriser davantage l'atout que représente la desserte ferrée pour la commune et la zone commerciale nord.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 200 logements,
  soit en moyenne 13 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 80 logements,
  soit en moyenne 5 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 12,4 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 41 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 0 % hors enveloppe
- 100 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

Le lotissement du Parc compte 240 logements dont 72 en LLS et 72 en ASS.

L'opération Les Floralies compte 90 logements dont 35 % de LLS (IAUA rue du Général Leclerc).

TERRITORIALISATION DU PLU

NIEDERHAUSBERGEN

Caractéristiques

Commune résidentielle de 1 350 habitants, située à 8 km au Nord-Ouest de Strasbourg, Niederhausbergen est adossée aux coteaux de Hausbergen.

Enjeux

Les grands axes de développement urbain de la commune consistent à maîtriser son développement démographique et à maintenir une ceinture verte autour du village.
La principale extension urbaine se situe au sud de la commune.
Par ailleurs, la réhabilitation en 2015 de l'ancienne école intègre un programme de logements aidés.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 210 logements,
  soit en moyenne 14 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 55 logements,
  soit en moyenne 4 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 4,6 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 100 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 80 % hors enveloppe
- 20 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

Lotissement des Terres du Sud :projet privé de 140 logements (3,37 ha) dont 28 LLS (secteur IAUA).

TERRITORIALISATION DU PLU

OBERHAUSBERGEN

Caractéristiques

Oberhausbergen est une commune limitrophe de Strasbourg, située à l'Ouest de l'agglomération. Tout comme Eckbolsheim, elle fait partie du secteur de projet "Porte Ouest" qui est inscrit au SCOTERS.
Ce projet constitue l'une des principales zones de développement en extension urbaine de l'Eurométropole de Strasbourg. A ce titre de nombreuses zones d'extension ont été identifiées. Ce secteur conjugue de nombreuses opportunités car il s'articule autour des projets de VLIO et de TSPO.
Oberhausbergen a fait un effort de diversification de son parc de logements, notamment avec les opérations réalisées ces dernières années sur le secteur central du Stade et sur le secteur dit "SOGENAL" à l'entrée Est de la commune, en lien avec Strasbourg. Les logements locatifs sociaux représentent aujourd'hui près de 18 % du parc de logements.

Enjeux

La conception et le phasage de la programmation du secteur "Arc Ouest" sont essentiels pour un projet de cette ampleur, en lien avec la VLIO et le TSPO.
Il s'agit pour Oberhausbergen de développer une urbanisation maitrisée, notamment au regard de flux de circulation (interne à la commune, en lien avec Strasbourg, avec l'Ouest de l'agglomération et le Kochersberg).
En outre, le développement doit être équilibré entre les quartiers, notamment sur le secteur Ouest de la commune, en lien avec les équipements sportifs.
Les espaces naturels, paysagers et ludiques qui bénéficient à l'ensemble de l'agglo (coteaux...) doivent être préservés et mis en valeur.
Par ailleurs, Oberhausbergen doit poursuivre la logique de diversification de l'habitat, afin d'augmenter encore la part de logements locatifs sociaux dans son parc de logements.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU
- Production globale : 1 300 logements,
  soit en moyenne 87 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 520 logements,
  soit en moyenne 35 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 67,5 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 48 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine
- 20 % hors enveloppe
- 80 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

L'usine Caddie sera aménagée après dépollution mais de manière raisonnable (petits immeubles seulement) soit 60 à 70 logements.
Dans le quartier de la Société Générale une opération de 80 logements avec des bureaux pour la SG et une résidence de tourisme de 160 chambres.
Dans le quartier du stade, la commune souhaite acquérir une partie du terrain pour faire un parc. Sur le reste il y a un projet de 80 logements.

TERRITORIALISATION DU PLU

OBERSCHAEFFOLSHEIM

Caractéristiques

Située à l'Ouest de l'Eurométropole de Strasbourg, Oberschaeffolsheim a connu une mutation progressive, passant d'un village rural à une commune périurbaine, à la suite de la construction successive de plusieurs lotissements de maisons individuelles.

Enjeux

L'augmentation et la diversification du parc de logement, à destination principalement des jeunes ménages, sont les enjeux principaux de la commune. L'opération prévue à l'Ouest constitue la première mise en œuvre de cette politique de rééquilibrage. Elle accueillera également une part de logements aidés. Ceux-ci pourront aussi être disséminés dans le tissu urbain, au gré des opérations de réhabilitations.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 200 logements,
  soit en moyenne 13 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 45 logements,
  soit en moyenne 3 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 16,3 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 30 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 40 % hors enveloppe
- 60 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

Aménagement de la porte ouest du village avec une opération d'environ 110 logements dont 15 LLS.

TERRITORIALISATION DU PLU

OSTHOFFEN

Caractéristiques

Osthoffen se situe à l'extrême Ouest de l'Eurométropole, sur les terrasses loessiques du Kochersberg.
Le centre du village est caractérisé par un patrimoine traditionnel ancien, configuré autour de rues étroites et parfois sinueuses.
Le sud de la commune est marqué par la présence d'un château classé, inscrit dans un environnement paysager de qualité.

Enjeux

Les enjeux pour Osthoffen consistent à conserver un développement régulier de sa population, en permettant notamment aux jeunes ménages de rester sur la commune.
La façade Est de la commune présente des opportunités suffisantes de développement pour répondre à cet enjeu.
La réhabilitation des corps de ferme demeure une source de développement de l'habitat non négligeable. La diversification de l'offre est un enjeu important.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 160 logements,
  soit en moyenne 11 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 15 logements,
  soit en moyenne au moins 1 logement par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 5 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 100 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine
70 % hors enveloppe
30 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

TERRITORIALISATION DU PLU

OSTWALD

Caractéristiques

Ostwald est une commune ne bénéficiant que d'accès indirects à son territoire, soit par le quartier de la Montagne Verte à Strasbourg, soit par Illkirch-Graffenstaden, par la Vigie. L'arrivée du tramway en 2008 a amélioré cet état de fait et une liaison vers Illkirch et Strasbourg à hauteur du projet Baggersee est à l'étude pour mieux désenclaver Ostwald.

Enjeux

La commune connaît un grand développement en termes d'habitat. L'aménagement des rives du Bohrie permet ainsi la construction de plus de 1 000 logements.
Les potentiels de développement restent importants, tant dans le renouvellement urbain que dans les zones d'extension.
A ce titre, il y a plusieurs possibilités, notamment à l'ouest en limite de ban avec Lingolsheim.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 2 000 logements,
  soit en moyenne 133 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 800 logements,
  soit en moyenne 53 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 65,5ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 38 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 0 % hors enveloppe
- 100 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

Dernières tranches des Rives du Bohrie, environ 700 nouveaux logements.

TERRITORIALISATION DU PLU

PLOBSHEIM

Caractéristiques

Plobsheim est située au sud de l'Eurométropole de Strasbourg, le long du Rhin.
Du fait de sa situation en bout de ligne du réseau urbain de la CTS, les transports en commun sont peu attractifs pour se rendre au cœur de l'agglomération. En outre, Plobsheim est confrontée à une problématique de gestion de la circulation. La commune est congestionnée aux heures de pointe du matin et du soir, en raison du transit sur la RD 468 (Nord - Sud) et la RD 222 (Est - Ouest). Les difficultés de circulation sont également liées à la configuration de la commune, tous les quartiers se greffant sur ces deux voies.
Plobsheim doit également faire face à la saturation des équipements scolaires et périscolaires.

Enjeux

L'enjeu essentiel pour Plobsheim réside dans la maîtrise de sa stratégie de développement pour améliorer son fonctionnement urbain.
Le développement de la commune s'oriente à l'Ouest du village, à court et moyen termes. Plobsheim se développera ensuite à l'Est du village à plus long terme. Le secteur d'extension Est (Banau) nécessite des franchissements sur le Dorfwasser.
L'urbanisation future ne devra pas aggraver la situation de congestion du trafic automobile dans le village. Des aménagements adéquats lors de l'urbanisation des zones d'extension devraient permettre de fluidifier la circulation.
Les opérations d'aménagement doivent être phasées dans le temps afin de programmer les équipements publics nécessaires à l'arrivée de nouveaux habitants. Il est à noter que la réalisation d'un nouveau groupe scolaire est à l'étude en 2015.
Enfin, l'un des enjeux pour Plobsheim est la réalisation de logements locatifs sociaux, tant dans le tissu urbain déjà constitué que dans les zones d'extension, afin de répondre aux objectifs de la loi SRU/Duflot.
La majorité du potentiel foncier étant privé, la commune souhaite avoir des leviers d'action pour la mobilisation du foncier afin de faciliter l'urbanisation des secteurs d'extension.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 950 logements,
  soit en moyenne 63 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 380 logements,
  soit en moyenne 25 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 22,4 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 100 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 75 % hors enveloppe
- 25 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

/

TERRITORIALISATION DU PLU

REICHSTETT

Caractéristiques

Commune située au Nord de l'Eurométropole de Strasbourg, Reichstett se situe au cœur d'un bassin d'emploi déjà constitué (ZA du Ramelplatz, Parc de la Découverte et Zone Commerciale Nord ou ZCN) et amené à se renforcer avec la requalification de la raffinerie et la restructuration de la ZCN. Elle bénéficie d'une bonne accessibilité grâce à l'autoroute. En termes de développement, la commune a engagé, avec l'Eurométropole de Strasbourg, une ZAC "les Vergers de Saint Michel" pour développer un nouveau quartier au Nord de son tissu.
Reichstett fait l'objet d'un constat de carence par rapport à ses obligations SRU depuis 2014.

Enjeux

Depuis la moitié des années 2000, la commune voit sa population diminuer et est confrontée à un vieillissement de sa population.
Au travers de son développement futur et en particulier de la ZAC, l'enjeu principal de la commune sera de diversifier son parc de logements, notamment en locatif et en accession sociale à la propriété. Le développement urbain au nord de la commune devra relever le défi de créer une nouvelle centralité et de concilier habitat et déplacements, en lien avec la RD 63 qui marque la limite de l'urbanisation future et la réorganisation de la desserte par les transports en commun.
Outre ce projet d'envergure, la commune de Reichstett poursuit la réflexion engagée sur des espaces ponctuels au sein de son tissu de manière à analyser l'opportunité de réaliser des opérations de renouvellement urbain, en cohérence avec son tissu urbain.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 1 200 logements,
  soit en moyenne 80 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 450 logements,
  soit en moyenne 30 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 27,5 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 100 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 90 % hors enveloppe
- 10 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

La ZAC "Vergers de St Michel" est une opération sur la période 2017/2021.
La première tranche compte environ 200 logements dont 70 logements locatifs sociaux.

TERRITORIALISATION DU PLU

SCHILTIGHEIM

Caractéristiques

Deuxième commune de l'Eurométropole de Strasbourg, Schiltigheim a une longue tradition industrielle et commerciale. Son taux d'urbanisation (plus de 2/3 du ban communal) est l'un des plus élevé de l'Eurométropole de Strasbourg. Elle est l'une des trois communes ayant plus de 25 % de logements locatifs sociaux dans son parc de logements. Le grand ensemble de logements sociaux des Ecrivains (au nord de la commune et en partie sur le ban de Bischheim) pourrait être identifié comme un quartier ANRU.

Enjeux

La commune de Schiltigheim vise à rétablir une mixité sociale plus cohérente qu'aujourd'hui, notamment en encourageant la création de nouvelles résidences privées. La requalification des friches existantes est un des grands enjeux de la commune en termes de nouvel habitat.
Les liaisons Est-Ouest, ainsi que l'amélioration de la desserte de l'espace européen des entreprises sont également à l'ordre du jour. Enfin, l'animation commerciale des axes Nord-Sud sont prioritaires.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 2 200 logements,
  soit en moyenne 147 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 550 logements,
  soit en moyenne entre 37 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 21,5 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 100 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 0 % hors enveloppe
- 100 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

La brasserie Fisher au sud de la commune, proche de la place de Haguenau est l'objet d'un projet privé d'environ 500 logements, dont 20 % en LLS. Des équipements publics ainsi que des axes de circulation Est-Ouest sont prévus.

Une opération rue Ste Hélène / route de Bischwiller compte environ 100 logements et fera face à l'aménagement de l'ancien site de France Télécoms sur la route de Bischwiller

L'opération route de Bischwiller (emplacement du magasin Simply) comptera environ 200 logements, en grande partie en locatifs sociaux et en accession sociale sécurisée.

TERRITORIALISATION DU PLU

SOUFFELWEYERSHEIM

Caractéristiques

Souffelweyersheim est une commune située au Nord de l'agglomération. Orientée Est-Ouest, elle est traversée par de nombreuses infrastructures (autoroute, faisceau ferroviaire, canal de la Marne au Rhin, routes de Brumath et de Bischwiller). Limitée au Nord par la Souffel, elle présente un cadre de vie agréable et comporte des services et commerces de proximité ainsi qu'un bon niveau d'équipements.

Enjeux

La commune a connu un fort développement au cours des années 2000. Cette croissance lui a permis de renouveler sa population et de ralentir son vieillissement. Aujourd'hui, la commune marque une pause dans son essor. Par le futur, plusieurs options de développement s'offriront à elle : le long de la route de Brumath, le long de la rue de la Ville. Les enjeux des opérations futures résident dans leur articulation avec les politiques en matière de déplacement et la diversification du parc de logements à l'échelle communale. Elles devront être pensées en lien avec les communes voisines de Hoenheim et de Bischheim.
Par ailleurs, la commune de Souffelweyersheim, comme d'autres communes de l'Eurométropole, est en retard par rapport aux objectifs de la loi SRU. Les opérations réalisées ces dernières années lui ont permis de diversifier son parc de logements. Cet enjeu sera poursuivi dans les futurs projets.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 650 logements,
  soit en moyenne 43 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 255 logements,
  soit en moyenne 17 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 12,3 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 100 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

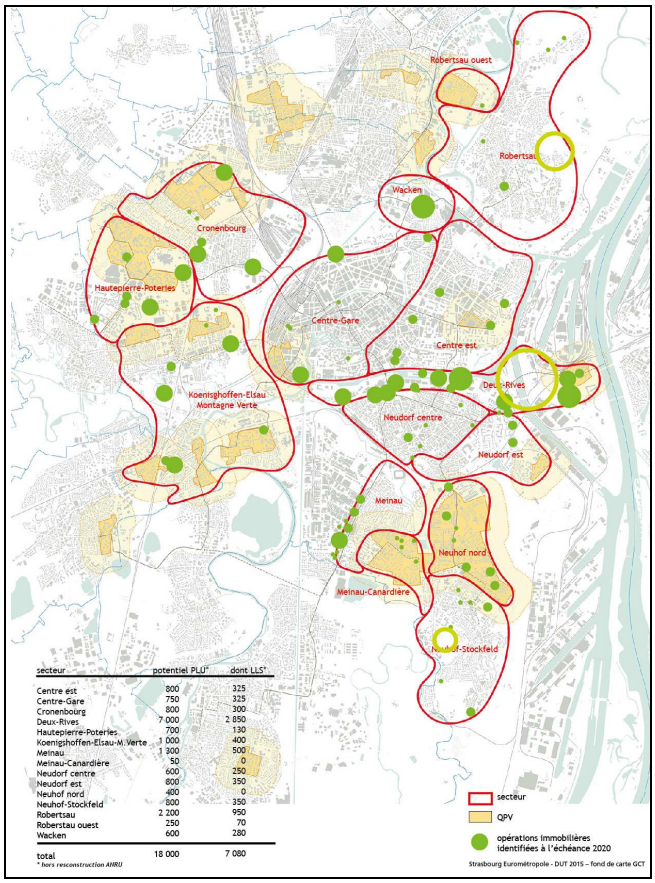
- 0 % hors enveloppe
- 100 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

/

TERRITORIALISATION DU PLU

STRASBOURG



secteur	potentiel PLU*	dont LLS*
Centre est	800	325
Centre-Gare	750	325
Cronenbourg	800	300
Deux-Rives	7 000	2 850
Hautepierre-Poteries	700	130
Koenigshoffen-Elsau-M. Verte	1 000	400
Meinau	1 300	500
Meinau-Canardière	50	0
Neudorf centre	600	250
Neudorf est	800	350
Neuhof nord	400	0
Neuhof-Stockfeld	800	350
Robertsau	2 200	950
Robertsau ouest	250	70
Wacken	600	280
total	18 000	7 080

* hors reconstruction ANRU

Caractéristiques

Le quartier **Centre-Est** de Strasbourg, constitué d'une partie de la Neustadt ainsi que du secteur Orangerie - Conseil des XV, sont densément urbanisés. Ce dernier comporte en outre deux grands espaces verts : le parc de l'Orangerie et le jardin botanique. Quant au secteur Bourse-Esplanade-Krutenau, il comporte de nombreux bâtiments publics et ne possède pas de grande emprise foncière à aménager.
A l'ouest se situe le quartier **Centre-Gare**, il comprend le cœur historique du centre-ville de Strasbourg qui fait l'objet en partie du classement sur la liste du patrimoine mondial de l'UNESCO et en partie d'un PSMV, ainsi que de secteurs entourant cet ensemble urbain.
Le quartier de **Cronenbourg** est traversé ou longé par d'importants réseaux routiers et ferrés, il est composé d'un tissu bâti très diversifié (le vieux-Cronenbourg, le secteur des villas et la Cité du Nucléaire).
Au sud-ouest de celui-ci se trouve le quartier **Hautepierre-Poteries**, secteur séparé en deux par l'autoroute A351. L'ensemble de ce quartier à dominante sociale est maillé par un important réseau de tramway depuis les extensions des lignes A et D.
Au sud, le quartier de **Koenigshoffen-Elsau-Montagne Verte** est traversé par d'importantes radiales routières en direction du centre de Strasbourg. Le quartier de l'Elsau est le seul quartier de Strasbourg qui ne comporte qu'une seule entrée/sortie. Il est traversé par la ligne B du tramway, qui file vers Ostwald et Lingolsheim. Le terminus de la ligne F se trouve à l'Elsau, ainsi qu'un dépôt bus-tram.

Caractéristiques (suite)

Le quartier de la **Meinau** est composé de plusieurs entités distinctes : à l'ouest la Plaine des Bouchers (une des plus ancienne zone d'activités industrielles de Strasbourg), à l'Est l'avenue de Colmar, desservie par les lignes A et E du tramway, et au Nord du quartier, se situe le secteur résidentiel composé d'imposantes villas. Dans la partie Sud du secteur, le quartier **Meinau-canardière** est composé de grands ensembles d''habitat social construits à la fin des années 50.
Le quartier de **Neudorf** est le quartier le plus fortement peuplé de Strasbourg (environ 40 000 habitants). Il est desservi par les lignes A, C et D du tramway, et partiellement par la ligne E. La partie **Neudorf-Est** est quant à elle moins dense et moins desservie en transports en commun que sa voisine, avec un tissu bâti plus diversifié. L'aérodrome civil du Polygone occupe une emprise foncière très importante.
Au sud-est de Strasbourg, le quartier du Neuhof comporte diverses entités. Dans la partie Nord se situent les grandes cités d'habitat social construites entre les années 1950 et 1970. Le quartier abrite également le terrain des gens du voyage sédentarisés et un ensemble d'emprises militaires (Quartier Lizé). Au Sud du quartier du Neuhof se trouvent deux entités plus anciennes : le secteur des villas de la Ganzau et la cité-jardin du **Stockfeld**, en bordure du Rhin-Tortu et de la forêt classée.
Le quartier des **Deux-Rives** est un axe majeur de développement urbain de l'agglomération pour les années à venir, il est structuré d'Est en Ouest par un boulevard urbain qu'est la route du Rhin, et par l'extension de la ligne D du tramway vers Kehl, les deux épines dorsales du projet d'aménagement vers le Rhin. Le secteur se trouve essentiellement sur d'anciennes emprises portuaires et industrielles à requalifier.
A l'extrémité nord-est de Strasbourg se situe la Robertsau qui est un quartier au bâti hétérogène et peu dense, du fait notamment de la place historiquement importante du maraîchage et de la présence de l'eau (sols marécageux). Le quartier de la Robertsau-ouest est composé principalement par la Cité de l'Ill, identifié comme quartier prioritaire de la politique de la Ville.
Situé au nord du centre de Strasbourg, le quartier du **Wacken** est le plus hétérogène de la commune en termes de fonctions urbaines, constitué à la fois par une cité-jardin d'habitat social (Cité Ungemach), par la présence du Parlement Européen et d'autres institutions publiques et financières. Se trouvent également au Wacken d'importantes installations sportives métropolitaines et un parc des expositions en pleine mutation.

Enjeux

Les quartiers **Centre-Est, Centre-Gare**, **Neudorf-centre**, ainsi que les secteurs Ouest et Nord de **la Meinau** n'offrent guère de possibilité d'aménagement de grandes emprises foncières. L'essentiel des opportunités de développement de l'offre de logements passera donc par le renouvellement urbain, la transformation de l'existant et le comblement de dents creuses. Dans ce secteur de la Meinau, seule l'avenue de Colmar peut encore être amenée à évoluer vers une relative densification dans les années à venir en s'appuyant sur la bonne desserte en tramway. Dans le quartier de la **Robertsau-ouest**, la Cité de l'Ill ne présente pas d'opportunités de développement importantes dans la mesure où aucune réserve foncière n'existe.

A Cronenbourg, la Cité Nucléaire a fait l'objet d'une réflexion dès 2004 dans ce cadre. Cette dynamique de transformation du quartier et de désenclavement a été renforcée par l'arrivée de la ligne G du BHNS en 2013, reliant le cœur de la cité au centre-ville. Elle est amenée à être poursuivie dans la reconduction du dispositif mis en place dans le cadre du contrat de ville, avec un second PRU couvrant la période 2014-2024.
Le quartier **Meinau-Canardière** a également fait l'objet d'un programme de rénovation urbaine financé par l'ANRU, avec une convention couvrant la période 2005-2013. Cette dynamique se prolonge dans le cadre de la mise en place du nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) et s'échelonne sur la période 2014-2024 dans le cadre des dispositifs pour les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Enjeux (suite)

Le quartier du **Neuhof-nord** fait également l'objet depuis une dizaine d'années d'un important PRU articulé autour de l'arrivée du tramway en 2007, terminus de la ligne C. Dans ce cadre, l'entrée Nord a été totalement reconfigurée, et de nombreux immeubles dans les cités d'habitat social ont fait ou vont faire l'objet de démolition et de reconstruction. Cette dynamique amorcée à partir de 2005 se poursuit dans le cadre d'une seconde phase de renouvellement urbain, à travers le dispositif financé par l'ANRU. Cette partie du Neuhof ne comporte par ailleurs que très peu d'opportunités foncières, la quasi-totalité des opérations de développement de logement se faisant donc en renouvellement urbain.
Les quartiers de **Hautepierre** - **Poteries** et de **Koenigshoffen** - **Elsau** - **Montagne Verte** sont classés quartiers prioritaires de la politique de la ville. Le premier a fait l'objet d'une première phase de réaménagement dans le cadre du projet de rénovation urbaine (PRU) entre 2009 et 2013. La mutation du quartier est amenée à se poursuivre dans le cadre du démarrage d'un second PRU. Les méandres de l'Ill, entre les quartiers de la Montagne Verte et de l'Elsau rendent certaines emprises foncières inconstructibles du fait de leur caractère inondable. Le quartier de l'Elsau fait par ailleurs l'objet d'un dispositif d'aide au renouvellement urbain spécifique, qui permettra à terme une transformation en profondeur, tant sur le plan socio-économique que sur le plan urbain.

Le développement en extension urbaine de la ville pourra se faire dans les zones suivantes, où les opportunités et les projets d'aménagements sont nombreux.
Les quartiers du **Neuhof-Stockfeld** et de la **Robertsau** (dont l'entrée Sud est desservie par la ligne E du tramway en phase d'extension) constituent d'importants gisements d'opportunités foncières pour le développement de l'habitat.
Dans le secteur de **Neudorf-Est**, plusieurs délaissés subsistent et constituent là aussi des emprises foncières valorisables pour y développer du logement et d'autres types d'activités. Le développement dans ce secteur du Neudorf (la Musau en particulier) est cependant conditionné à la prise en compte de la pollution des sols.
Le quartier des **Deux-Rives** est amené à se développer par de multiples opérations d'aménagement conjointes, notamment sous la forme de plusieurs ZAC (Etoile, Danube, Deux-Rives). L'urbanisation de ce secteur constitue le projet de développement de l'agglomération le plus important pour les années à venir. Le développement de l'offre en logements le long d'un axe routier majeur et sur d'anciennes emprises industrielles génère des enjeux forts en termes de pollutions (air et sol) et de nuisances.
Le **Wacken** fait quant à lui l'objet d'un important projet de Quartier d'Affaires International qui combinera logements, bureaux et commerces. Dans le cadre de ce projet phare, le quartier offre des possibilités d'aménagement de grandes emprises foncières grâce à la démolition de plusieurs sites en friches. Le développement de l'offre de logements passe donc essentiellement par le renouvellement urbain.

L'enjeu pour Strasbourg en tant que ville centre de l'Eurométropole consiste à poursuivre la production de logements, territorialisée selon un principe d'équilibre entre les différents quartiers. Strasbourg a ainsi un rôle moteur pour l'ensemble du territoire.

Avec plus de 28 % de logements locatifs sociaux au 1er anvier 2013, Strasbourg répond aux objectifs de la loi SRU. Néanmoins, la production de logements locatifs sociaux doit être répartie sur l'ensemble du territoire de l'agglomération, visant une forme de rééquilibrage vers les autres communes membres de l'Eurométropole, selon un principe de solidarité et de mutualisation des objectifs.

Strasbourg, ville mixte, accueille de nombreux étudiants et de jeunes actifs. L'enjeu consiste à proposer une offre résidentielle suffisante et variée, notamment pour retenir et accueillir les jeunes familles.

En outre, en tant que ville innovante, Strasbourg vise l'exemplarité en matière de transition énergétique, notamment en ce qui concerne l'habitat. L'accent sera donc mis sur la qualité des logements et en particulier leurs performances énergétiques, dans le cadre d'un programme ambitieux de rénovation des logements, qu'ils relèvent des bailleurs sociaux ou du privé.

Afin de continuer à produire des logements, tout en limitant l'étalement urbain, un des enjeux pour Strasbourg est de conjuguer "densité" avec préservation de la nature en ville.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 18 000 logements,
  soit en moyenne 1 200 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 7 080 logements,
  soit en moyenne 472 logements par an

Quartiers de Strasbourg	Objectif production logements global	Objectif production logements par an	Objectif production LLS global	Objectif production LLS par an
Centre est	800	53	325	22
Centre gare	750	50	325	22
Cronenbourg	800	53	300	20
Deux-Rives	7 000	467	2 850	190
Hautepierre Poteries	700	47	130	9
Koenigshoffen, Elsau, Montagne Verte	1 000	67	400	27
Meinau	1 250	83	500	33
Meinau Canardière	50	3	0	0
Neudorf centre	600	40	250	17
Neudorf est	800	53	350	23
Neuhof nord	400	27	0	0
Neuhof Stockfeld	800	53	350	23
Robertsau	2 200	147	950	63
Robertsau ouest	250	17	70	5
Wacken	600	40	280	19

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 223,6 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 80 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 20 % hors enveloppe
- 80 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

Quartiers de Strasbourg	Echéancier 2017 - 2019
Centre est	L'opération Maison de l'Habitat rue Kablé comprend environ 195 logements. L'opération Banque Populaire place de Bordeaux compte environ 190 logements dont 40 % de LLS. La transformation de l'immeuble de bureaux France Télécoms, rue Fritz Kiener en 200 à 250 logements dont 40 % de LLS
Centre gare	
Cronenbourg	
Deux-Rives	L'opération Heyritz 2 (2017/2021) compte environ 400 logements dont 40 % de LLS. La ZAC Danube, à la fin de l'opération, comptera environ 150 logements dont 75 LLS. l'aménageur SPL lancera sur l'axe des 2 rives, plusieurs opérations (Citadelle, Starlette, Port du Rhin et 2 Rives) comprenant environ 980 logements dont 40 % de LLS.
Hautepierre Poteries	
Koenigshoffen, Elsau, Montagne Verte	Le lotissement Porte des Romains tranche 1 compte 130 logements dont 20 % de LLS.
Meinau	L'opération à l'angle de l'avenue de Colmar et de la rue du Languedoc (emplacement Darty), sur environ 44 ares pour 90 à 100 logements.
Meinau Canardière	
Neudorf centre	L'opération Sopredi comprend environ 120 logements dont 30 % de LLS.
Neudorf est	
Neuhof nord	
Neuhof Stockfeld	
Robertsau	L'éco-quartier Mélanie tranche 1 compte environ 500 logements dont 45 % de LLS.
Robertsau ouest	
Wacken	

TERRITORIALISATION DU PLU

VENDENHEIM

Caractéristiques

Commune située au nord de l'Eurométropole de Strasbourg, Vendenheim bénéficie de nombreux avantages, tant en terme de desserte (autoroute proche, gare ferroviaire à desserte de Strasbourg), qu'en terme d'emplois (bassin d'emplois de la zone commerciale Nord).
Vendenheim fait l'objet d'un constat de carence par rapport à ses obligations SRU depuis 2014.

Enjeux

La commune connaît une extension par le biais du lotissement des Portes du Kochersberg au nord de la commune.
La restructuration de la zone commerciale Nord va amener la création d'une tranche d'habitat en continuité du lotissement des Perdrix au sud du ban communal vers le canal.
Enfin, la possibilité d'étendre la commune vers l'est (par-delà le canal) est en étude et sera possible après la création de nouveaux axes de communication.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 2 000 logements,
  soit en moyenne 133 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 800 logements
  soit en moyenne 53 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 42,0 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 100 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 75 % hors enveloppe
- 25 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

Le lotissement SERS Les Portes du Kochersberg (tranche 2) compte environ 120 logements dont 40 LLS.

L'aménagement de la zone commerciale Nord comporte 150 logements.

TERRITORIALISATION DU PLU

WOLFISHEIM

Caractéristiques

La commune se situe à l'Ouest de l'agglomération, à l'interface de deux territoires singuliers : la première couronne très urbanisée et le projet "Arc Ouest" d'un côté, et des espaces périurbains marqués par une agriculture plus présente de l'autre.
Wolfisheim est également un carrefour de plusieurs voies de communication qui engendrent d'importantes contraintes circulatoires au sein du village. L'aménagement du COW et de la future VLIO désengorgeront la commune.

Enjeux

L'enjeu primordial pour la commune est de répondre aux objectifs de la loi SRU/Duflot. A ce titre, plusieurs secteurs ont été identifiés, à la fois dans le tissu urbain ou en extension, pour permettre un développement de l'habitat social. Le bâti traditionnel ou les friches sont des secteurs privilégiés. Le secteur au Nord-Ouest du Fort Kléber constitue le principal site de développement. Une attention particulière devra être portée à l'insertion paysagère de ce secteur, situé en entrée immédiate d'agglomération.

Objectifs de production de logements sur la durée du PLU

- Production globale : 710 logements,
  soit en moyenne 47 logements par an
- Dont production de logements locatifs sociaux : 285 logements,
  soit en moyenne 19 logements par an

Potentiel foncier à vocation d'habitat disponible : 22,0 ha

Potentiel foncier à vocation d'habitat consommé au regard des objectifs de production de logements : 81 %

Répartition des objectifs de production de logements hors enveloppe urbaine et dans l'enveloppe urbaine

- 85 % hors enveloppe
- 15 % dans l'enveloppe urbaine

Échéancier 2017-2019

/



3. PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS

Annexes 3.1. Thématique Habitat

Indicateurs de suivi



DOSSIER APPROUVÉ
27 SEPTEMBRE 2019

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

ORIENTATIONS ET ACTIONS			ENJEUX A EVALUER	INDICATEURS POTENTIELS (existants et/ou à développer) *Liste non exhaustive susceptible d'évoluer selon la disponibilité ou la pertinence des indicateurs proposés.* *Quand disponibles : volumes, taux, évolution, adéquation avec les objectifs, coûts*
Orientation	**N° Fiche**	**Action**		
Veiller à une production suffisante, variée et territorialement équilibrée	**1**	Produire de l'ordre de 3 000 logements par an, répartis sur l'ensemble du territoire métropolitain	* L'effort de production sur l'Eurométropole atteint-il le niveau visé ? * Est-il correctement réparti sur le territoire eurométropolitain ?	- Caractéristiques de la production de logements (production globale, répartition public/privé, statut d'occupation, prix, etc.) - Evolution annuelle du nombre de logements produits sur le territoire de l'Eurométropole (production globale, répartition public/privé, statut d'occupation, prix, etc. - Adéquation de la répartition territoriale de la production de logements avec les objectifs affichés dans le PLUi, par rapport aux besoins
	2	Intégrer de l'ordre de 1 100 logements locatifs sociaux par an dans la production du territoire	* Quels types de logements sont produits ? * Cette production répond-elle aux besoins ? * Influe-t-elle favorablement sur le marché ?	
	3	Intégrer de l'ordre de 400 logements en accession "abordable" par an dans la production du territoire		
	4	Mobiliser et optimiser le foncier nécessaire	* Quel foncier a été consommé ?	- Actions engagées (mobilisation de foncier, accompagnement à la programmation, aides financières à la production de logements aidés...) - et coût pour l'Eurométropole - Taux et caractéristiques des logements produits grâce au foncier mobilisé par la collectivité (cession immédiate, opérations d'aménagement, préemptions...).

ORIENTATIONS ET ACTIONS			ENJEUX A EVALUER	INDICATEURS POTENTIELS (existants et/ou à développer) *Liste non exhaustive susceptible d'évoluer selon la disponibilité ou la pertinence des indicateurs proposés. Quand disponibles : volumes, taux, évolution, adéquation avec les objectifs, coûts*
Orientation	**N° Fiche**	**Action**		
Répondre aux besoins en logements pour tous aux différentes étape de la vie	**5**	Développer une offre diversifiée en logements	* Quels types de logements sont produits ? * Cette production répond-elle aux besoins ? * Influe-t-elle favorablement sur le marché ?	- Caractéristiques de la production nouvelle de logements (quantité, type, typologies, localisation, prix de sortie, etc.) - Adéquation de la production nouvelle de logements par rapport aux besoins
	6	Rendre plus transparente la gestion de la demande et des attributions de logements sociaux à l'échelle de l'Eurométropole	* Quelle harmonisation des pratiques de gestion de la demande de logements sociaux ? * Quelle politique d'attribution à l'échelle de l'Eurométropole ? * L'attribution de logements locatifs sociaux est-elle facilitée ?	- Caractéristiques des demandeurs (quantité, profil demandeurs, origine, souhait, etc.) - Attributions (quantité, localisation, profil candidats, souhait, etc.)
	7	Répondre aux besoins des populations spécifiques	* Quelle production de logements à destination des populations spécifiques ou fragiles ? * Cette production répond-elle aux besoins ? * Quelles mesures supplémentaires ou correctives nécessaires ?	- Personnes relevant de l'hébergement d'urgence ou en sortie de dispositif : coordination offre/demande, requalification des structures existantes, adéquation avec les besoins, part des petits logements dans le parc public réservé, logements provisoires pour mises à l'abri, dispositif d'accompagnement vers le logement, ...
		7.1 Personnes relevant de l'hébergement d'urgence ou en sortie de dispositif		- Etudiants : réhabilitation des places et logements universitaires, garantie des risques locatifs, colocation dans le parc public...
		7.2 Etudiants		- Jeunes actifs : projets spécifiques favorisant l'implantation des jeunes, dispositif de sécurisation des propriétaires pour l'accès au logement privé, attributions dans le parc public, ...
		7.3 Jeunes actifs		- Personnes âgées : adaptation des logements, solutions de logements innovants, services intégrés ou à proximité des structures d'accueil, coordination gérontologique...
		7.4 Personnes âgées		- Personnes souffrant de problèmes de santé : adaptation au handicap dans le parc privé et public, accessibilité de l'offre, services de santé dans les quartiers d'habitat...
		7.5 Personnes souffrant de problèmes de santé		- Gens du voyage : suivi SDAGV, régularisation, terrains familiaux privés, site d'occupation illicite, attributions de logements locatifs très sociaux.
		7.6 Gens du voyage		Plus généralement, pour toutes les populations spécifiques et fragiles ciblées : - Caractéristiques de la production nouvelle de logements (quantité, types, typologies, niveaux de loyers, localisation). - Adéquation de l'offre nouvelle avec la demande (besoins spécifiques, ressources...) - Connaissance des besoins - Evolution du besoin

ORIENTATIONS ET ACTIONS			ENJEUX A EVALUER	INDICATEURS POTENTIELS (existants et/ou à développer) *Liste non exhaustive susceptible d'évoluer selon la disponibilité ou la pertinence des indicateurs proposés. Quand disponibles : volumes, taux, évolution, adéquation avec les objectifs, coûts*
Orientation	**N° Fiche**	**Action**		
Assurer la qualité et la durabilité du parc	**8**	Accompagner la transition énergétique du territoire	* Quelles actions menées ? * Quelles améliorations pour les habitants ? * Quelles améliorations pour leur cadre de vie? * Quels critères d'aménagement durable privilégiés par la collectivité ?	- Mise en oeuvre du schéma directeur de l'énergie, dont couverture de logements par des réseaux de chaleur - Approvisionnemet énergétique des projets d'aménagement urbain et de rénovation urbaine
	9	Prendre en compte la santé dans l'habitat et les projets d'aménagement		- Nombre et caractéristiques des interventions de la CMEI, de l'APPA, de l'UDCSF - Evolution des pathologies liées au logement (nombre de personnes : de la prise en charge à l'amélioration de sa situation)
	10	Veiller à la qualité et à la durabilité de l'offre nouvelle		- Caractéristiques des actions d'habitat innovant menées (nombre de logements, principales caractéristiques), points forts / faibles pour chaque action (autopromotion, projets innovants et performants, projets écocités, etc.)
		10.1 Veiller à la qualité des opérations d'aménagement		- Cohérence entre le développement des réseaux de transports et la localisation des nouvelles zones de logements
		10.2 Veiller à la qualité des constructions nouvelles		- Cohérence entre développement des réseaux de chaleur vertueux (alimentés à plus de 50 % par des énergies renouvelables) et localisation des nouvelles zones de logements
	11	Veiller à la qualité et à la durabilité du parc existant		- Encouragement de l'activité physique et développement de modes de transport alternatifs à proximité des zones de logements (dont extension de tramway, stations vel'hop, autopartage, développement des infrastructures cyclables, sécurisation des parcours à pied et à vélo, etc.)
		11.1 Renouveler la Politique de la ville et poursuivre la rénovation urbaine des quartiers prioritaires		- Politique de la Ville : mixité et qualité des programmes: réalisation (démolition-reconstruction LLS et logements privés + hors site), typologie, part des logements labellisés BBC dans la reconstruction; nombre de logements réhabilités/résidentialisés.
		11.2 Améliorer l'ensemble du parc public et privé ancien		- Nombre de signalements, dossiers traités - Corrélation entre niveau d'insalubrité détecté et la procédure mise en place - Nombre de réhabilitations en lien avec l'ANAH - Corrélation avec les améliorations énergétiques visées - Programmes de réhabilitations des copropriétés dégradées - Repérage des copropriétés fragiles : résultats POPAC - Nombre de logements ayant bénéficiés d'opérations de rénovation énergétique financées dans le parc public.

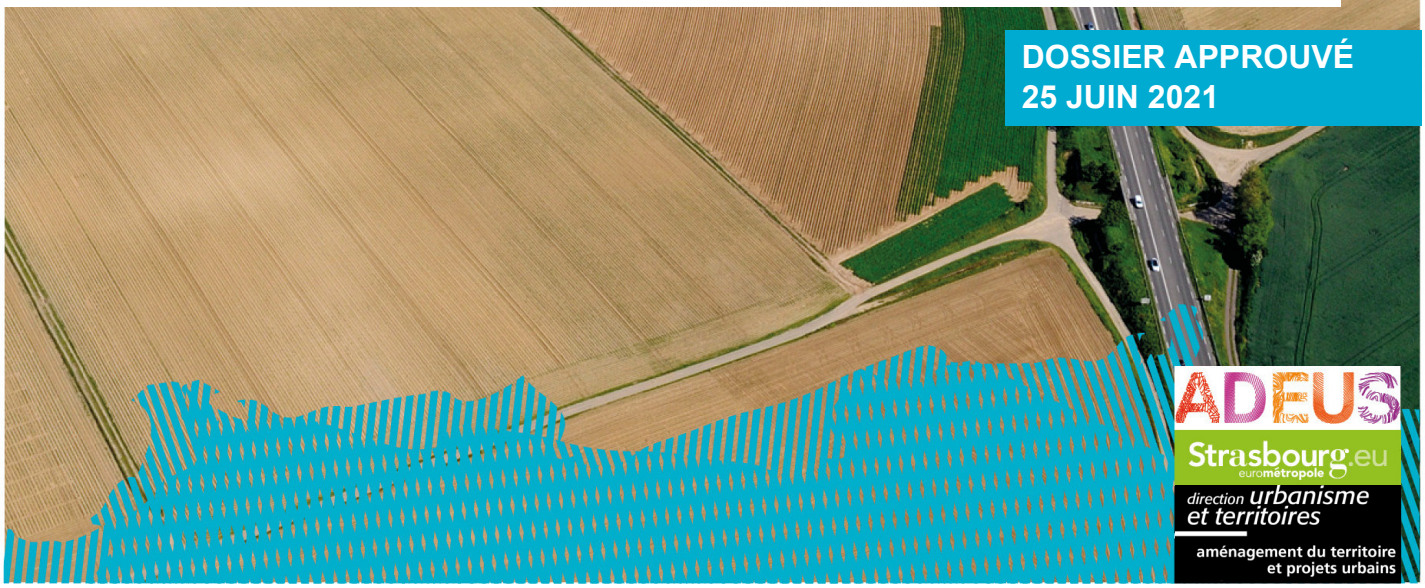
ORIENTATIONS ET ACTIONS			ENJEUX A EVALUER	INDICATEURS POTENTIELS (existants et/ou à développer) *Liste non exhaustive susceptible d'évoluer selon la disponibilité ou la pertinence des indicateurs proposés. Quand disponibles : volumes, taux, évolution, adéquation avec les objectifs, coûts*
Orientation	**N° Fiche**	**Action**		
Mettre en œuvre, suivre et évaluer la politique de l'Habitat	**12**	Mettre l'ingénierie à disposition des communes	* Quelle assistance aux communes développée par l'Eurométropole ? * Quels résultats pour le territoire ? * L'association des partenaires est-elle suffisante pour mettre en œuvre efficacement le volet Habitat du PLUi ? * La mutualisation de la production de logements locatifs sociaux est elle effective ? * Le dispositif de suivi permet-il d'évaluer le volet Habitat du PLUi ?	- Nombre et types d'assistance aux communes (appui aux démarches innovantes, référentiels partagés, actions foncières, etc.) - Nombre et type de réunions organisées avec les partenaires - Satisfaction des partenaires quant à leur association à la mise en œuvre du volet Habitat du PLUi - Répartition territoriale de la production de logements locatifs sociaux
	13	Mettre en œuvre, suivre et évaluer la politique de l'Habitat dans le projet de territoire		
	14	Evaluer les moyens nécessaires à la mise en œuvre du volet Habitat du PLUi	* Quelle mobilisation de l'Eurométropole en faveur de la production de logements (privés, aidés) ? * Quels effets leviers dans la production de logements ? * Quelles mesures supplémentaires ou correctives ?	- Moyens financiers mobilisés par an (par orientation, action, etc.)



3. PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS

Annexes 3.1. Thématique Habitat

Liste et carte de localisation des Secteurs de mixité sociale (SMS) et des Secteurs de taille de logements (STL)



DOSSIER APPROUVÉ
25 JUIN 2021

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

1. LISTE DES SMS ET STL PAR COMMUNE

1.1. LISTE DES SMS (SECTEURS DE MIXITÉ SOCIALE)

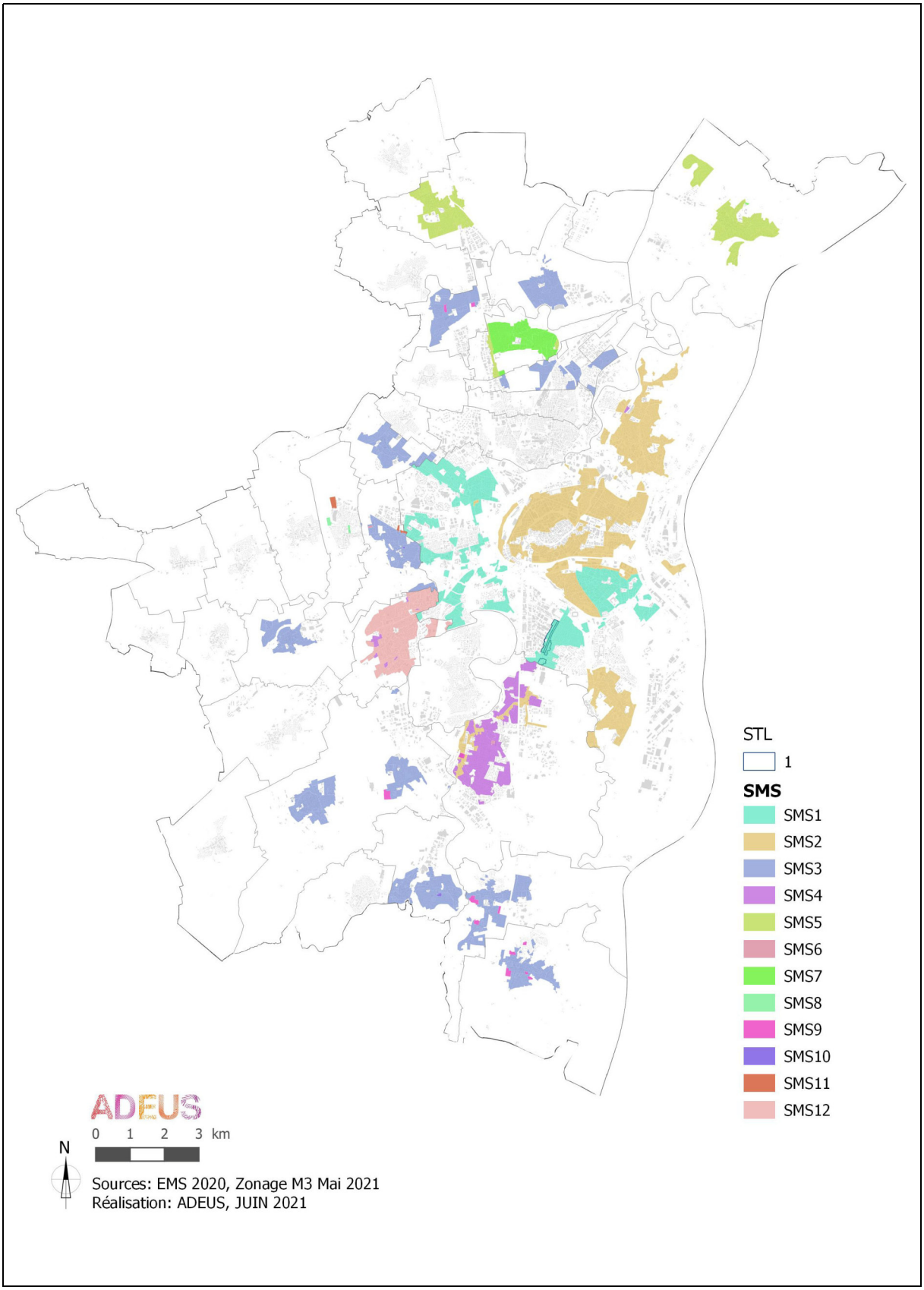
	Seuil de déclenchement	Pourcentage de logements locatifs sociaux à produire	Commune concernée	Zones concernées
SMS 1	Programme supérieur ou égal à 12 logements	25% maximum	Strasbourg	Hors QPV Hors zones UE, UF, UG, UX, UY, AU Meinau (secteur de l'avenue de Colmar et secteur des villas) ; Cronenbourg (hors cité nucléaire) ; Montagne verte (en partie) ; Koenigshoffen (en partie) ; Elsau (hors cité) ; Neudorf quartier Musau (en partie) Neuhof Nord-Ouest
	Programme inférieur ou égal à 25 logements porté par un bailleur social	100%		
SMS 2	Programme supérieur ou égal à 12 logements	35% minimum	Strasbourg	Hors QPV Hors zones UE, UF, UG, UX, UY, AU Robertsau, (hors Cité de l'Ill et Wacken) ; Quartiers centraux (en partie) ; Neudorf Ouest (délimité par la route du Polygone) et Secteur des Deux Rives (hors périmètres des ZAC) ; Neuhof centre et Stockfeld Cronenbourg Est (délimité par la route Marcel Proust et la rue Jacob Mayer)
SMS 3	Programme supérieur ou égal à 6 logements	35 % minimum	Eckbolsheim	UAA1, UB4, UB5, UCA2, UCA3, UCA6, UCB2
			Eschau	UAA2, UB5, UCA5, UCA6, UCB2
			Fegersheim	UAA1, UB4, UCA4, UCA6, UCB2
			Geispolsheim	UAA1, UB5, UCA3, UCA6, UCB2, IAUA2 (Entrée Nord, route d'Entzheim)
			Holtzheim	UAA2, UB4, UCA2, UCB2
			Mundolsheim	UAA1, UB4, UCA3, UCB2
			Oberhausbergen	UAA1, UB4, UCA2, UCA6, UD2
			Plobsheim	UAA2, UCA5, UCB2
			Reichstett	UAA1, UCA2, UCB2
SMS 4	Programme supérieur ou égal à 6 logements	25% minimum	Illkirch-Graffenstaden	UAA2, UCA1, UCA4
			Lingolsheim	UB4, UCA2, UCA3, UCB2
			Strasbourg	UD1 (Roberstau - chemin de l'Anguille)
SMS 5	Programme supérieur ou égal à 5 logements	40% minimum	La Wantzenau	UAA1, UB4, UCA2, UCA3, UCB2
			Souffelweyersheim	UB4 (route de Brumath) UCA3 (route de Bischwiller) UCB2 (route de Bischwiller)
			Vendenheim	UAA1, UB5, UCA2, UCA3
SMS 6	Programme supérieur ou égal à 4 logements	40% minimum	Illkirch-Graffenstaden	IAUA2 (Rue de la ceinture) UD2 (rue de l'Industrie)
			Eckbolsheim	UCB2 (Rue des Champs - Avenue du Général de Gaulle)

	Seuil de déclenchement	Pourcentage de logements locatifs sociaux à produire	Commune concernée	Zones concernées
SMS 7	Programme de 5 à 9 logements	25% minimum	Souffelweyersheim	UAA1, UB4, UCA3, UCB2
	Programme supérieur ou égal à 10 logements	40% minimum		
SMS 8	Opération d'aménagement d'ensemble	30 % minimum	Wolfisheim	IAUA2 (Rue du Général Leclerc - Impasse des roses) IAUA2 (Rue du Général Leclerc - Fort)
SMS 9	Opération d'aménagement d'ensemble	35 % minimum	Eschau	IAUA2, IAUB
			Plobsheim	IAUA2
			Mundolsheim	IAUA1 (rue Furchgaessel - secteur centre village, en bordure de la Souffel) IAUA2 (rue du Général Leclerc - secteur à l'ouest de la rue des Floralies)
			Illkirch-Graffenstaden	UD2 (Route de Lyon)
			Geispolsheim	IAUA2 (Gare Entrée Ouest)
SMS 10	Opération d'aménagement d'ensemble	40% minimum	Fegersheim	IAUB UCA4 (Rue du Bourg - Rue de l'Amiral Ronarc'h)
			Eckbolsheim	UB5 (Rue Schott - Avenue du Général de Gaulle)
SMS 11	Opération d'aménagement d'ensemble	50 % minimum	Wolfisheim	IAUA2 (rue de la 2ème DB - RN4)
SMS 12	Programme supérieur ou égal à 12 logements	25 % minimum	Lingolsheim	Toutes les zones urbaines à vocation d'habitat sauf autres SMS

1.2. LISTE DES STL (SECTEURS DE TAILLE DE LOGEMENTS)

	Seuil de déclenchement	Pourcentage et taille de logements à produire	Commune concernée	Zones concernées
STL 1	Programme supérieur ou égal à 12 logements	50 % de logements devront comporter au moins 3 pièces principales (1 séjour et 2 chambres minimum)	Strasbourg	Avenue de Colmar

2. CARTE DE LOCALISATION DES SMS ET STL DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG





3. PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS

3.2. Thématique Déplacements

DOSSIER APPROUVÉ
31 MAI 2024

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

PRÉAMBULE

L'OBJECTIF DU POA : DÉFINIR LA POLITIQUE DES DÉPLACEMENTS ET SON IMPACT SUR LE TERRITOIRE

1. LES COMMUNES PÉRIPHÉRIQUES : RÉDUIRE L'USAGE INDIVIDUEL DE LA VOITURE ET PERMETTRE DES ALTERNATIVES EN TRANSPORTS EN COMMUN ET MODES ACTIFS

Dans les plus petites communes de l'Eurométropole de Strasbourg, l'objectif est de répondre aux besoins des habitants en leur proposant une combinaison de solutions en matière de mobilité, selon les destinations qu'ils souhaitent rejoindre.

Le principe global est d'abord de favoriser l'utilisation des transports en commun en développant ou valorisant une offre en lien avec le nombre et la densité d'habitants et d'emplois. Ceci se fait en favorisant une accessibilité performante au cœur de métropole, en s'appuyant sur les réseaux interurbains ou ferrés, généralement plus rapides que les transports urbains. Parallèlement, le rabattement à pied, à vélo ou en transports en commun doit être performant vers ces réseaux. En outre, des liaisons en transports en commun ou à la demande, permettent une mobilité vers les territoires voisins, notamment de l'espace métropolitain. Plus lents, ils permettent en revanche une desserte plus fine des territoires.

Tous les déplacements ne pouvant s'effectuer en transports en commun, les infrastructures automobiles complémentaires nécessaires aux besoins et au bon fonctionnement du territoire (notamment à son maillage) sont développées, en cohérence avec les principes globaux de maitrise de l'usage de la voiture, et notamment le principe de capacité radiale constante inscrit au SCOTERS qui n'exclut cependant pas le renforcement des capacités de déplacements en "rocade" (telles que la VLIO associée à un BHNS par exemple). Au-delà des infrastructures routières, il est nécessaire de répondre aux besoins de stationnement des habitants et des usagers de ces territoires, à la fois en proposant dans le règlement des normes adaptées et en traitant l'espace public pour maitriser le stationnement sur celui-ci.

Compte tenu de la part importante de déplacements de faible distance, de son impact positif sur la santé, l'usage du vélo est développé, à deux échelles :

- à la fois en tant que mode de transport principal à l'échelle de proximité, notamment en lien avec les centralités (échelle de la commune ou entre deux communes limitrophes),
- mais aussi sur de plus longues distances, notamment vers le cœur métropolitain, à l'aide de Vélostras, réseau cyclable à haut niveau de service et du développement des vélos à assistance électrique.

De la même manière, l'usage de la marche est encouragé, notamment en lien avec les centralités.

Enfin, le développement d'un tel éventail de modes de déplacements suppose la mise en place de solutions innovantes d'intermodalité, expérimentées à travers des rabattements vélo ou voiture vers les transports en commun, des parkings de covoiturage, ou du transport à la demande.

1.1. EXEMPLE N° 1 : LES AMÉNAGEMENTS AUTOUR DE LA RD468 À PLOBSHEIM

Compte tenu du fort trafic actuel sur la RD468, notamment lié à des personnes originaire de l'extérieur de l'Eurométropole, et se rendant dans l'Eurométropole, les solutions suivantes ont été développées pour favoriser le report vers les transports en commun :

- Renforcement de l'offre interurbaine en lien avec l'autorité organisatrice de la mobilité, notamment sur le tronçon situé dans le ressort des transports urbains et non urbains ;
- Mise en place de voie réservée bus dans les secteurs les plus congestionnés ;
- Mise en place de priorité bus aux feux ;
- Aménagement de points d'arrêts supplémentaires à Plobsheim et Eschau.

Pour faciliter le report des habitants de Plobsheim vers les arrêts de bus interurbains, des solutions de rabattement sont identifiées notamment à travers la mise en place d'itinéraires piétons, cycles permettant des accès directs et confortables vers ces arrêts. Le projet pourrait être complété par des solutions de rabattement de proximité, à l'instar du vélo-parc mis en service sur la place de la Mairie.

1.2. EXEMPLE N° 2 : LA DESSERTE DE LA ZONE DE PROJET DE REICHSTETT

La desserte qui sera mise en place dépendra directement du potentiels d'habitants et d'emplois qui seront envisagés. Il est possible d'évaluer grossièrement le lien entre qualité de desserte et rayonnement du transport en commun. La fréquentation d'un arrêt de bus considéré comme " rentable " est de 50 personnes/arrêt en seconde couronne (avec arrêt tous les 400 m).

Etant donné que la part modale en 2nde couronne est d'environ 5 % pour les TC, cela implique la présence de 1000 personnes (habitants+emplois). En termes d'habitat, avec une taille moyenne des ménages de 2,5, cela suppose la présence de 400 logements. La programmation est ainsi un facteur important dans le niveau de desserte, à coupler avec les formes urbaines, le lien avec le tissu urbain déjà constitué ainsi que la mixité des fonctions présentes.

Selon le type d'emplois proposés dans cette zone, des lignes de transports en commun pourraient être organisées depuis Vendenheim et les communes du Nord de l'Eurométropole de Strasbourg. La desserte peut également s'organiser depuis l'extérieur du territoire métropolitain, notamment Hoerdt, à travers une offre interurbaine à développer ou valoriser en lien avec le potentiel de population de la zone à développer.

Des itinéraires cyclables pourraient également être proposés vers Reichstett, La Wantzenau ou selon l'opportunité vers Vendenheim.

2. DANS L'ESPACE MÉTROPOLITAIN (HORS DU CŒUR DE MÉTROPOLE) : MAILLER LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN ET DE VÉLO STRUCTURANTS

Dans les communes de taille plus importante, compte tenu de la plus forte densité de population et d'emploi, le premier objectif est d'améliorer le fonctionnement du réseau de transport en commun y compris au-delà de ses bonnes performances vers le cœur métropolitain.

Pour faciliter les déplacements de personnes sur l'ensemble de l'espace métropolitain, le réseau de transport en commun est développé vers le cœur de métropole avec des extensions radiales en transports en commun en site propre vers Oberhausbergen, La Robertsau, Kehl, Koenigshoffen et Eckbolsheim. Par ailleurs, un maillage est mis en place, notamment dans les communes limitrophes de Strasbourg, afin de les relier rapidement sans nécessiter un passage par le cœur métropolitain. L'objectif est d'améliorer non seulement l'accessibilité des habitants mais aussi celles des emplois, y compris pour les habitants des petites communes dans ou hors de l'Eurométropole de Strasbourg. Ceci implique la mise en place de correspondances efficaces entre transports en communs radiaux (vers le cœur métropolitain) et " périphériques ".

D'une manière générale, l'amélioration de l'offre en transports en commun doit se faire en cohérence et en concomitance avec les potentiels urbains existants ou futurs, de manière à proposer une réponse en matière de déplacements qui soit efficiente au regard tant des besoins des habitants que des coûts de fonctionnement pour l'Autorité Organisatrice de la Mobilité.

Ce développement est accompagné d'une politique de stationnement en lien avec la qualité de l'offre en transports en commun, tant au niveau des normes que de la mise en place de stationnement réglementé. Cette politique doit permettre le maintien des familles, mais aussi favoriser l'utilisation des transports en commun notamment pour rejoindre les lieux d'emplois quand des alternatives efficaces en transports en commun existent.

Des infrastructures routières complémentaires et adaptées au "besoin" du territoire sont mises en place, en cohérence avec les principes globaux de maitrise de l'usage de la voiture, et permettent également de structurer le développement urbain, comme par exemple la VLIO, infrastructure multimodale permettant de mailler le réseau routier sur le secteur Ouest de l'agglomération.

Enfin, compte tenu de l'efficacité de l'usage du vélo dans l'espace métropolitain, l'usage de celui-ci est développé, en tant que mode de transport principal à l'échelle de proximité, notamment en lien avec les centralités et sites métropolitains. Le développement de Vélostras et les connexions avec des itinéraires cyclables secondaires, associés à la politique cyclable visant à changer l'image du vélo, permettent d'accroitre fortement son utilisation. Pour y parvenir, l'Eurométropole de Strasbourg souhaite aussi accompagner le développement de l'usage des vélos à assistance électrique (VAE).

3. LE CŒUR MÉTROPOLITAIN : TROUVER UN ÉQUILIBRE ENTRE MAINTIEN DES FAMILLES ET PRESSION SUR LE STATIONNEMENT

Le POA déplacements s'applique sur l'ensemble du territoire de l'Eurométropole strasbourgeoise, y compris en son cœur. Or, le cœur métropolitain a une responsabilité particulière dans le bon fonctionnement de la métropole, d'une part compte tenu du fort nombre d'emplois qu'il abrite, et d'autre part vu son rôle de porte d'entrée pour la grande accessibilité à la métropole (notamment autour de la gare centrale). Il a donc vocation à accueillir les flux interurbains et ferrés de manière efficace, à redistribuer ces flux rapidement vers l'ensemble du territoire métropolitain, ce qui implique d'accueillir de nombreuses liaisons rapides vers les grandes et plus petites communes, tant dans l'Eurométropole de Strasbourg qu'en dehors.

Par ailleurs, un maillage en transports en commun en site propre permet d'éviter la saturation des nœuds centraux que sont notamment la Gare Centrale ainsi que la Place de l'Homme de Fer et la Place de la République.

L'usage de l'automobile sur l'A35 doit être réduit pour des raisons de qualités de l'air et de vie pour les habitants du cœur métropolitain, une part importante de ceux-ci étant situés dans une zone de vigilance du Plan de Protection de l'Atmosphère. La requalification de l'A35 est un projet indispensable pour limiter les populations exposées pour atteindre les objectifs de qualité de l'air, en cohérence avec le futur maillage routier de l'agglomération. Un effort important est mené en vue de rationaliser les livraisons de marchandises, notamment dans un objectif de limitation des nuisances.

Le tissu urbain déjà constitué ne répond pas toujours aux besoins de stationnement, notamment des familles. Une nouvelle offre est donc constituée autour de nouveaux parkings relais résidants (P2R), en bordure du cœur métropolitain, permettant le stationnement des habitants, ceux-ci pouvant les rejoindre en transports en commun.

Enfin, le développement de l'usage du vélo et de la marche peut passer par un nouveau partage de la voirie. Dans l'hyper-centre, afin d'apaiser la circulation, notamment pour les piétons, certaines voiries - dites de desserte - pourront être aménagées dans le sens d'une pacification de la voirie. Au-delà, les aménagements cyclables seront développés pour aboutir à un maillage dense et continu, permettant de desservir habitants et sites métropolitains de manière efficace.

L'ESPRIT DU POA DÉPLACEMENTS

1. DU DÉVELOPPEMENT DE CHAQUE MODE DE DÉPLACEMENTS À UNE VISION D'ENSEMBLE DU SYSTEME MULTIMODAL DE DÉPLACEMENTS

La politique de déplacements de l'Eurométropole de Strasbourg est continue depuis les années 90 avec la volonté de répondre aux nouveaux défis de cette époque, que ce soit le besoin d'urbanité, la préservation des espaces naturels, les considérations de santé publique et le réinvestissement nécessaire du centre-ville pour l'économie locale et pour des raisons d'identité.

Face à ce constat d'allongement des distances, de croissance de la mobilité et d'avènement de l'autosolisme, il faut provoquer un " saut " dans l'offre en mobilités alternatives. La mise en service de la première ligne de tramway en 1994 amorce une nouvelle ère de recomposition de l'offre en transports collectifs et de reconquête des espaces publics.

L'objectif étant de donner le choix de son mode de déplacements à chaque habitant de l'Eurométropole de Strasbourg, chaque offre est développée selon sa zone de pertinence, son temps de trajet, son confort et sa facilité d'usage… le tout en tenant compte des contraintes budgétaires.

2. D'UN BOUQUET D'INFRASTRUCTURES À UN BOUQUET DE SERVICES AUX USAGERS

Les années 2000 connaissent le développement massif d'infrastructures alternatives à la voiture, qui changent profondément le paysage urbain de l'Eurométropole de Strasbourg. Le tramway devient alors le moteur d'un apaisement des espaces publics au profit d'un dynamisme économique et d'une identité patrimoniale, touristique, vers un meilleur cadre de vie. Ces investissements lourds dans le tramway s'accompagnent de services aux usagers avec les prémices d'une tarification adaptée à tous, le développement du vélo ou encore des réflexions sur l'intermodalité à la gare de Strasbourg.

Le PDU approuvé en 2000 est orienté davantage schéma d'infrastructures plus que bouquet de services. La marche, non identifiée comme un mode structurant dans les déplacements n'est pas prise en compte dans les réflexions. Par contre, la coordination des modes VP et TC est la clé de voûte de cette politique avec des principes pivots comme la réservation de création de voirie aux seules liaisons entre quartier ou contournement, et de conservation de capacité radiale VP constante.

Le tram est alors conçu comme outil de requalification et de désenclavement de l'espace urbain. Plébiscité par un grand nombre de citoyens, ce moyen de transport est aujourd'hui un élément structurant des déplacements. Il participe pleinement à la politique de la collectivité en matière de mobilité, qui vise à organiser les déplacements de chacun dans un espace urbain en perpétuelle évolution. Les orientations du POA " Déplacements 2030 " continuent dans cette logique en privilégiant un travail fin du maillage vers une meilleure diffusion de l'offre en transports collectifs.

Aujourd'hui, les tendances de mobilité ayant évolué, notre politique des déplacements doit s'adapter pour répondre au mieux à ce nouveau panel de besoin de déplacements. Tout en s'inscrivant dans le contexte économique qu'est le nôtre, l'Eurométropole de Strasbourg doit changer de braquet et se tourner vers les services aux usagers. La vision " services " offre un éventail d'orientations, que ce soit la billettique complète multimodale, les usages partagés, le management de la mobilité. Les services concernent également des solutions " plus légères " et plus adéquates à certains tissus urbains telles que l'augmentation de la fréquence des transports collectifs, les couloirs bus, les vélo-écoles, le marquage des vélos ou l'intégration tarifaire pour mieux relier l'offre urbaine avec le réseau ferré.

Afin d'encourager l'utilisation des moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle, Strasbourg ne cesse de développer de nouveaux services de mobilité comme l'autopartage, le vélo partagé et le véhicule hybride rechargeable.

Avec de grosses marges de manœuvre sur l'usage des modes actifs dans les déplacements de 0 à 3 km, l'Eurométropole de Strasbourg s'engage à redonner de l'espace aux piétons et cyclistes. La mise en place d'un code de la rue nous permet de repenser la ville en attribuant plus d'espace public aux modes actifs que sont le vélo et la marche à pied. La hiérarchisation du réseau viaire est un bon outil permettant de traduire cette logique d'apaisement des voies de desserte.

Enfin, Vélostras, le vélo à haut niveau de service, est un des choix proposés aux habitants pour leurs déplacements de plus de 3 km. Par des aménagements qualitatifs sur des itinéraires dédiés, il entend augmenter significativement la part modale du vélo dans la première et seconde couronne, du vélo à assistance électrique (VAE) en seconde couronne, et allonger la distance des déplacements vélos.

3. UNE RÉFLEXION OUVERTE SUR LES ATTENTES DES PREMIÈRE ET DEUXIÈME COURONNES

L'enjeu du POA "Déplacements" consiste à continuer le développement des infrastructures de déplacements pour parvenir à un maillage cohérent sur l'ensemble de l'Eurométropole de Strasbourg. Mais c'est aussi et surtout de développer une bonne articulation entre les différents réseaux, que ce soit par l'articulation tram/bus ou articulation transports en commun urbains et interurbains. En 1ère et 2ème couronnes, il s'agit de favoriser le rabattement vers le train, le TSPO ou le tram. Chaque nœud multimodal doit rayonner grâce à une diffusion en périphérie par des TC plus légers, des modes actifs ou un réseau viaire hiérarchisé. De plus, il s'agit également de diffuser de périphérie à périphérie par des transports en commun de rocade, dont on voit les prémices avec les lignes de bus 50 et 70, qui seront complétées par des systèmes de BHNS. Le centre-ville, territoire déjà très maillé, doit également évoluer vers une meilleure distribution des flux.

Le POA "Mobilités 2030" s'inscrit dans une logique de développement durable affirmée. L'organisation des déplacements et leur avenir faisant partie d'une vision globale de la ville, les élus doivent élaborer des projets sur le moyen et le long terme. Pour tenir compte de l'évolution des modes de vie, de la reconfiguration de notre agglomération, dans la logique de développement durable affirmée, cette projection sur les 15 prochaines années décrite dans le présent POA "Déplacements 2030" est indispensable.

I. POUR UNE POLITIQUE DES DÉPLACEMENTS ADAPTÉE AUX TERRITOIRES

L'organisation du développement du territoire telle que définie dans le Projet d'aménagement et de développement durables (PADD) s'appuie notamment sur la trame des transports et des modes actifs " qui permet la mobilité de la proximité tout comme la grande accessibilité du territoire métropolitain au monde qui l'entoure ". La politique des déplacements est donc un des pivots centraux du projet de territoire, elle le structure et le rend possible. C'est cette trame qui sert de support privilégié de la densification et de l'urbanisation.

A ce titre, le PADD précise les orientations générales des politiques de transport et de déplacements, en poursuivant un double objectif : d'une part faciliter les déplacements de toutes les personnes et marchandises fréquentant l'Eurométropole de Strasbourg, et d'autre part réduire les impacts de ceux-ci sur l'environnement et la qualité de vie, en lien avec la transition énergétique. Ceci implique de favoriser l'usage de chaque mode de déplacement dans sa "zone de pertinence", là où il est le plus efficace.

1. PARTICIPER À LA CONSTRUCTION DU TERRITOIRE

1.1. AMÉLIORER LA GRANDE ACCESSIBILITÉ : MIEUX SE RELIER AU MONDE

Pour être attractive, une métropole doit pouvoir attirer aussi bien de nouveaux habitants (en étant agréable à vivre) que les investissements productifs. Le développement métropolitain ne saurait donc se limiter au seul agrément de tous, sans y intégrer une dimension économique et commerciale.

Une métropole compétitive doit intégrer une notion de performance en matière de transport, notamment en termes de temps de trajet et surtout de régularité, tant à l'intérieur de l'Eurométropole de Strasbourg qu'en échange avec ses bassins de vie et d'emploi et son réseau métropolitain.

La compétitivité de l'agglomération strasbourgeoise passe par le fait de jouer pleinement son rôle de capitale européenne. En terme de transports, cela implique de conserver voire d'améliorer la grande accessibilité à la métropole, et de garantir des liaisons performantes entre les différentes institutions européennes ainsi que les quartiers d'affaires (comme le Wacken) et les grands pôles intermodaux d'agglomération que sont la gare et l'aéroport.

Enfin, cette compétitivité nécessite un bon fonctionnement économique, notamment basé sur le maintien des activités artisanales et industrielles dans les secteurs centraux comme le Port Autonome de Strasbourg ou la Plaine des Bouchers, mais aussi celui d'un pôle commercial fort en centre-ville de Strasbourg et le développement du commerce de proximité (en lien avec le concept de métropole de la proximité). En termes de transports, le bon fonctionnement de l'agglomération passe aussi par le maintien de l'accessibilité de l'agglomération pour les transports de marchandises en ville.

L'offre en matière de grande accessibilité ne rentre pas directement dans les compétences d'autorité organisatrice de la mobilité de l'Eurométropole de Strasbourg. Néanmoins, des actions sont engagées, que ce soit à travers des négociations avec les autorités compétentes pour moduler l'offre (y compris autoroutière), ou par une amélioration de l'accessibilité à ces grands pôles de mobilité que sont :

- l'aéroport et ses destinations nationales et internationales,
- la gare centrale et les différentes lignes à grande vitesse qui la desservent,
- ou le port de Strasbourg, relié aux grands ports maritimes européens

Cette orientation participe naturellement au renforcement de l'attractivité économique de la métropole strasbourgeoise.

1.2. CONSTRUIRE UNE AGGLOMÉRATION CONNECTÉE : SE DÉPLACER FACILEMENT DANS L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Il est essentiel de pouvoir circuler facilement à l'intérieur de l'agglomération. C'est à la fois un gage d'efficacité et d'attractivité pour la métropole strasbourgeoise, et une condition pour organiser le projet de territoire. Cette orientation implique à la fois de développer les offres donnant rapidement accès au cœur de la métropole, prioritairement en transport en commun, mais aussi de faciliter les déplacements de commune périphérique à communes périphériques. Elle intègre également une notion de performance en matière de transport, notamment en termes de temps de trajet et surtout de régularité. Elle se traduit par un développement de l'offre de transport dans les territoires aux plus fortes densités et potentiels de déplacements :

- L'amélioration de l'efficacité des réseaux de transports en commun, à la fois par le développement de l'offre urbaine mais aussi par une meilleure coordination avec les offres interurbaines, tant routière que ferrée, afin de passer de 13% des déplacements effectués en transports en commun à 17% ; l'aménagement prioritaire des gares ferroviaires situées dans des tissus urbains denses (Bischheim, Lingolsheim) de même que l'aménagement, à plus long terme, de nouvelles haltes ferroviaires d'Hausbergen et Otswald, relève de cette problématique ;
- Une bonne cohérence entre développement urbain et développement de l'offre de transport, notamment transports en commun en site propre (BHNS, tramway, réseau ferroviaire) ;
- L'amélioration du maillage routier ;
- Le développement d'un usage partagé et éco-responsable de la voiture ;
- Le développement de l'usage du vélo pour les déplacements de plus de 5 km grâce au projet Vélostras et au soutien à l'usage des vélos à assistance électrique VAE ;
- Une meilleure adéquation entre besoins et offre de stationnement, en lien avec les qualités de desserte en transports en commun ;
- La mise en accessibilité pour tous, notamment pour les personnes handicapées, des services de transports publics, de la voirie et des espaces publics.
- La densification du maillage des équipements d'intermodalité : P+R et pôles d'échanges multimodaux.

1.3. FAVORISER LE FONCTIONNEMENT DANS LA PROXIMITÉ : DÉVELOPPER LA MARCHE ET LE VÉLO AU QUOTIDIEN

La vie dans la proximité correspond à une forte demande sociale. La politique des déplacements doit donc la rendre possible, en favorisant l'usage des modes actifs (vélo et marche à pied) qui sont plus économes financièrement, en émissions de polluants et de gaz à effet de serre, ainsi qu'en énergie, et qui ont un impact très positif en termes de santé publique. Les déplacements de proximité se font prioritairement sur des distances inférieures à trois kilomètres pour le vélo et un kilomètre pour la marche à pied.

Compte tenu de la part importante de déplacements qui s'effectuent dans la proximité, et de l'efficacité de la marche et du vélo, l'objectif est d'augmenter quantitativement l'usage de ces modes :

- en passant de 33 % des déplacements à pied à 37 % ;
- en passant de 8 % des déplacements à vélo à 16 %.

Ce fonctionnement dans la proximité est dépendant de l'urbanisme. Le développement de la marche et du vélo sont très largement liés à la densité et la masse critique de population et d'emploi, ainsi qu'à des éléments plus qualitatifs permettant au territoire de faire " vie locale ".

Ceci implique, outre des actions de sensibilisation, une politique quantitative de développement du réseau cyclable, le renforcement qualitatif et quantitatif de la part d'espace public consacré aux modes actifs par rapport à celle dédiée à la voiture, et la mise en place de services favorisant et sécurisant l'usage et le stationnement des vélos.

1.4. METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE GLOBALE ET DE GESTION DES FLUX DE MARCHANDISES

En complément indispensable de la politique des déplacements des personnes, l'amélioration de la desserte et de la gestion des flux de marchandise est une des conditions de l'amélioration de l'attractivité économique du territoire. Répondre à cette orientation implique :

- d'homogénéiser la réglementation en vigueur,
- de développer des services dédiés pour améliorer l'efficacité de la logistique urbaine (services localisés en entrée d'agglomération pour massifier l'approvisionnement et rationaliser les livraisons, mais aussi des espaces dans le tissu urbain pour assouplir les contraintes de livraison),
- d'encadrer le système de livraison permettant à la fois d'améliorer le cadre de vie des habitants sans nuire au dynamisme et à l'équilibre concurrentiel des activités économiques,
- de préserver une plate-forme d'accueil d'installations d'un pôle de ferroutage d'envergure régionale et transfrontalière.

2. S'APPUYER SUR UNE POLITIQUE DE DÉPLACEMENTS ENGAGÉE DEPUIS PLUS DE DEUX DÉCENNIES

Si l'inscription réglementaire de la politique des déplacements de l'Eurométropole de Strasbourg prend une forme nouvelle avec son intégration dans le Plan Local d'Urbanisme métropolitain, ses grands principes demeurent, et s'appuient sur des bases solides et éprouvées. Le recensement des acquis et les principaux enseignements issus de la mise en œuvre du PDU approuvé en juillet 2000 permettent ainsi de tracer les grandes lignes de la politique des déplacements et de continuer à les mettre en application dans le cadre de l'élaboration du PLUi :

■ La constitution d'un réseau de transports en commun maillé performant

L'offre en transports en commun (TC), notamment en site propre -tramway et BHNS-, s'est fortement développée de 1994 à 2013. Cette politique de développement de l'offre a porté ses fruits, générant une forte augmentation de l'usage des TC, passant de 9 % à 13 % de part modale des TC dans la CUS entre 1997 et 2009. . En revanche, cette croissance importante s'est accompagnée d'une forte augmentation des coûts d'exploitation du réseau (par 5 sur les 20 dernières années) imposant la recherche d'une meilleure adéquation entre niveau d'offre et usage.

■ Le développement de l'offre et surtout des services cyclables (stationnement, Vélhop, etc.)

Le développement de l'offre et surtout des services cyclables a permis d'inverser la tendance des années 90 qui voyait l'usage du vélo diminuer (de 8% à 6% de part modale entre 1988 et 1997), pour revenir en 2009 à 8% du total des déplacements qui reste cependant encore éloigné du potentiel cyclable de la métropole.

■ Une politique intégrée des déplacements pour trouver le domaine de pertinence de chaque mode

Les plans de circulation et de régulation des carrefours routiers ainsi que du stationnement ont permis de limiter l'augmentation du trafic automobile sur les principaux axes (et même ponctuellement de les réduire). Ceci impose de chercher toujours un équilibre entre d'une part les contraintes sur les usages " excessifs " de la voiture, et d'autre part le maintien d'une attractivité urbaine et d'un bon fonctionnement de la métropole. Cette recherche impose de penser toutes les actions " ensemble ", en dépassant les politiques sectorielles ou modales. La réduction importante de l'usage de la voiture mesurée dans la CUS entre 1997 et 2009 (de 53 % à 46 % du total des déplacements) est partiellement le fruit de cet effort. Les phénomènes de saturation croissante des grands axes de pénétration dans l'agglomération, ou de son contournement montrent cependant les limites de cette politique.

■ Une politique intermodale des déplacements

Pour valoriser les différentes offres de transports disponibles, un maillage d'équipements et de services d'intermodalités a été mis en place. Il s'appuie notamment sur les parkings-relais permettant un transfert rapide et performant des automobilistes vers le tramway en entrée d'agglomération, mais également des pôles de correspondances fer-tram ou bus-tram conçu pour être performants en terme de correspondance. Néanmoins l'usage du train au sein du ressort des transports urbains et non urbains reste encore loin de son potentiel, notamment compte tenu de la vitesse commerciale du réseau ferré.

■ Une diminution de la place de la voiture

Le PDU 2000 déclinait des principes clairs concernant la place de la voiture dans les migrations pendulaires : réserver la création de voirie aux seules liaisons entre quartier ou de contournement, et conserver une capacité radiale constante. Depuis, une quinzaine d'années, la création de nouvelles voiries radiales est donc dédiée à augmenter l'accessibilité des secteurs centraux en transports en commun.

■ Une politique des déplacements déjà intégrée dans la politique urbaine

Le PDU intégrait dès 2000 les dimensions " planification urbaine " et " habitat " dans ses réflexions, de la même manière que le Plan Local de l'Habitat de la CUS prenait en compte les problématiques transports dans l'élaboration et la hiérarchisation des secteurs à urbaniser. Cette dimension reste naturellement au premier plan dans l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal.

■ Des effets sur les mobilités quantifiés et évalués de façon méthodique et pérenne

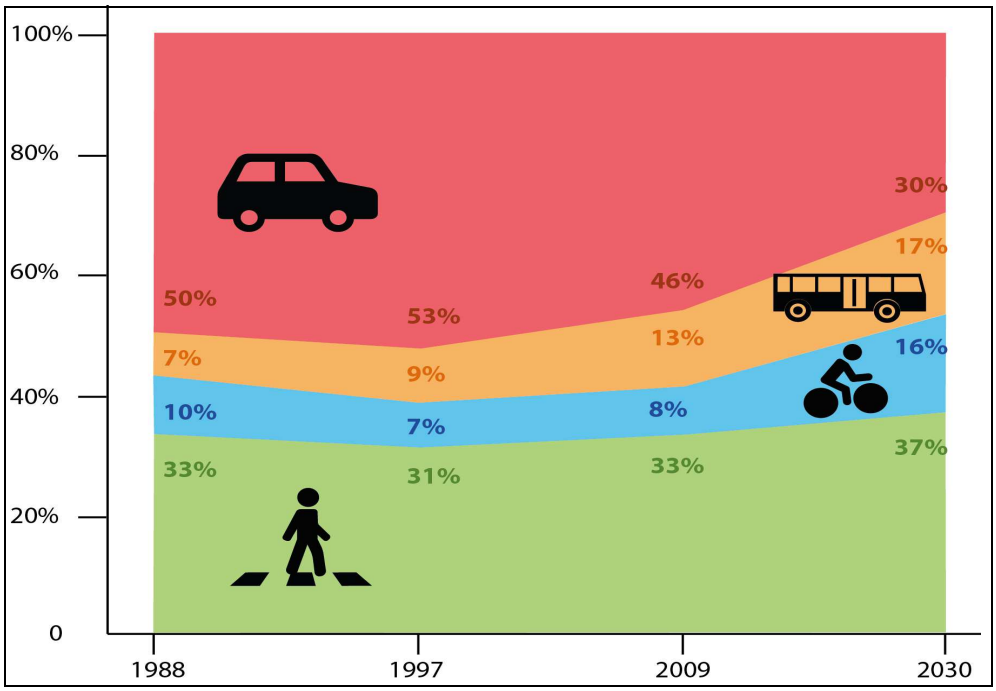
La réalisation d'enquêtes ménages déplacements régulières (1988, 1997 et 2009) objective les impacts sur la mobilité de la politique des déplacements. Ce suivi s'appuie également sur la réalisation depuis 2008 d'un observatoire départemental des déplacements intégrant le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg avec précision. Ces éléments permettent d'alimenter un processus d'action / évaluation permanent offrant notamment la possibilité de développer les "bonnes expériences".

II. DES OBJECTIFS AMBITIEUX D'ICI 2030

Outre les orientations générales définies dans le projet de territoire, le POA déplacements se fixe des objectifs propres aux problématiques de mobilité, à l'horizon 2030.

1. DIMINUER L'USAGE INDIVIDUEL DE LA VOITURE

Des objectifs globaux sont définis à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg dans son ensemble, et doivent naturellement être déclinés territorialement en prenant compte des réalités bien différentes selon les territoires.



Le premier des objectifs, en lien direct avec la loi Solidarité et Renouvellement Urbains est de réduire la part modale de la voiture individuelle de 46 % à 30 % de l'ensemble des déplacements des résidents de l'Eurométropole de Strasbourg et augmenter celles des modes alternatifs dans les proportions suivantes :

- la marche progresse passant de 33 % à 37 % des déplacements (le PDU de 2000 ne se fixait pas d'objectifs relatifs à la marche). Elle devient ainsi le premier mode de déplacement de l'agglomération ;
- l'usage du vélo subit une rupture très forte puisque la part de celui-ci double, passant de 8 % à 16 % du total des déplacements ;
- les transports collectifs continuent de progresser atteignant 17 % des déplacements.

2. RÉDUIRE DE 30 % LE KILOMÉTRAGE PARCOURU EN VOITURE DANS LE CADRE DES DÉPLACEMENTS EN LIEN AVEC L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Réduire le nombre total de déplacements en voiture est important en matière de cadre de vie mais pourrait être compensé en termes d'émissions de polluants et de CO2 par une augmentation des distances de trajet. C'est la raison pour laquelle cet objectif a été retenu. Il traduit les impératifs du Plan Climat Territorial, le kilométrage parcouru en automobile jouant directement sur les émissions de CO2 et les consommations d'énergie induites par les transports. Au-delà des seuls déplacements internes à l'Eurométropole de Strasbourg et liés aux résidents, les flux d'échange en lien avec le reste du territoire sont comptabilisés dans cet objectif ce qui implique un travail en collaboration avec les autres autorités organisatrices de la mobilité.

3. RÉDUIRE DE MANIÈRE IMPORTANTE LE TRAFIC SUR L'A35 ET SUR LA ROUTE DU RHIN

Le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), approuvé par arrêté Préfectoral le 4 juin 2014, requiert un assainissement rapide de la qualité de l'air le long de ces deux axes très chargés de l'agglomération pour réduire les niveaux d'exposition à la pollution de population situées dans la zone de vigilance du PPA. Pour des raisons de santé publique, les niveaux de concentrations de polluants doivent redevenir compatibles avec un développement urbain et avec les directives européennes.

4. FIABILISER LES TEMPS D'ACCÈS À LA MÉTROPOLE TOUS MODES

Les temps d'accès à la métropole strasbourgeoise, notamment en voiture, sont aujourd'hui sujets à de fortes variations suivant les horaires et les jours. L'objectif est de les rendre plus réguliers afin de contribuer à faciliter le fonctionnement logistique et économique de l'agglomération en permettant une prédictibilité correcte des temps de parcours au sein de l'Eurométropole de Strasbourg.

5. L'USAGE DES MODES ACTIFS DOIT CONTRIBUER À 30 MINUTES D'ACTIVITÉ PHYSIQUE QUOTIDIENNE

Seule une minorité de personnes fait aujourd'hui trente minutes d'activité physique quotidienne à travers des déplacements à pied ou à vélo. Or, cette durée réduit pourtant fortement le risque de maladie cardio-vasculaire. Les modes actifs sont donc également développés pour augmenter la part de la population " physiquement active ". Par ailleurs, Vélostras incite à l'augmentation des déplacements vélo de plus de 5 km, dans le cadre des 30 minutes d'activité physique par jour, ainsi que le développement de l’usage des vélos à assistance électrique (VAE).

III. SE FIXER DES PRINCIPES POUR RÉUSSIR

La politique des déplacements est aujourd'hui un des maillons centraux de la politique, plus globale, d'aménagement et d'urbanisme de l'Eurométropole de Strasbourg.

L'intégration de cette politique des déplacements dans le PLUi lui confère une dimension nouvelle, renforçant les grands principes qui la constituent déjà, basés sur les grandes orientations ayant été élaborées et intégrées dès le premier PDU, approuvé en 2000.

La pérennité de ces grands principes méthodologiques, assortie d'une évaluation régulière, est un gage de pertinence et d'efficacité pour les solutions mises en place. Leur maintien dans le PLUi est donc logique et nécessaire :

1. GARANTIR, AU SEIN DE PLUI, LA COHÉRENCE ENTRE LES POLITIQUES D'URBANISME, D'HABITAT ET DE TRANSPORT DURABLES

Dans le but d'augmenter la part des déplacements non dépendants de la voiture, les politiques de l'Eurométropole de Strasbourg devront agir notamment sur le volume et la localisation des générateurs de déplacements. L'organisation même de la ville, l'agencement des quartiers et de leurs différentes fonctions jouent un rôle fondamental sur le nombre et le type de déplacements, impliquant d'élaborer une politique globale du développement urbain intégrant déplacements, habitat et planification.

2. VÉRIFIER L'IMPACT SUR LA VIE URBAINE

Certaines actions en matière de politique des déplacements individuels peuvent avoir un impact fort sur la vie urbaine. Par exemple, la limitation du trafic automobile et le développement de l'usage des modes actifs aura un impact positif sur la santé des habitants de la métropole. Inversement, il conviendra de vérifier que d'éventuelles contraintes sur l'automobile n'obèrent pas le fonctionnement métropolitain, notamment, le transport de marchandises, et n'ont pas d'impact excessif sur le cadre de vie des habitants.

3. GARANTIR LA PERMANENCE ET LA STABILITÉ DES PRINCIPES GÉNÉRAUX ET D'ACTIONS

Pour être efficaces, les grandes directions prises par la collectivité doivent rester cohérentes et soutenues dans le temps. Les phénomènes à l'œuvre résultent de tendances lourdes, anciennes, notamment liées à la périurbanisation et sont basés à la fois sur le développement urbain et sur les modes de vie des habitants. Ils ont conduit à un usage élevé de l'automobile dont les conséquences (bruit, pollution, mais aussi saturation de l'espace public et du système de déplacements) ont conduit les collectivités à agir. Même si l'on a récemment observé une nette inflexion -fruit de cette politique-, de l'usage de

la voiture, atteindre les objectifs fixés dans le cadre de la politique des déplacements ne peut s'envisager que sur le long terme et nécessite de garantir la continuité de l'action de la puissance publique sur les orientations fondamentales.

4. AGIR SUR TOUS LES MODES DE DÉPLACEMENT DE MANIÈRE COORDONNÉE

L'efficacité de l'action publique est renforcée si elle s'exerce conjointement sur tous les modes de déplacements. Par exemple, un accroissement de la contrainte sur l'usage de la voiture ne peut s'envisager qu'avec le développement d'autres alternatives (développement de l'offre TC, celui de la palette des services à la mobilité). Le principe est de favoriser l'usage de chacun des modes de déplacement dans son domaine de pertinence, afin d'atteindre un équilibre évitant que l'usage trop important d'un mode de transport ne nuise à la qualité de déplacements des autres modes (en tenant notamment compte de la vulnérabilité accrue des piétons et cyclistes).

Il conviendra, par ailleurs, de vérifier les interrelations, en termes d'impacts circulatoires des grands projets d'infrastructures : augmentation de l'offre de trafic routier (COS[1], VLIO, Contournement Sud) et réduction des capacités routières induite par les projets TCSP (TCSP, tramway) sur des artères connectées aux précédentes infrastructures.

5. DÉVELOPPER UNE VISION "SERVICE"

Au-delà de la seule création d'infrastructures de transport, les choix en matière de politique des déplacements doivent intégrer les techniques et contraintes d'exploitation, d'entretien, de communication et de sensibilisation. En plus des nouvelles infrastructures à créer, il est nécessaire de penser globalement les services de déplacements offerts, en intégrant les besoins du quotidien dans une vision de service global. Ainsi, des services annexes doivent être intégrés aux fonctionnalités de transport pour influer sur la chaine de déplacements en réduisant l'impact des ruptures de charge, la distance parcourue ou en favorisant l'usage des modes actifs pour tout ou partie de la chaîne de déplacements des personnes et des marchandises.

6. AGIR SUR LA TOTALITÉ DU TERRITOIRE, DANS ET EN DEHORS DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

Pour être efficace, la puissance publique doit préciser pour chaque territoire les alternatives à la voiture disponibles ou à développer, y compris en dehors de l'Eurométropole de Strasbourg (en articulant par exemple offres urbaines,interurbaines et ferrées). Si l'effort de la collectivité a légitimement porté dans un premier temps, plus sur la zone de centralité de l'agglomération que sur les faubourgs ou la périphérie (notamment en lien avec les premiers objectifs de la démarche PDU, il y a 20 ans), les dernières extensions du réseau de tramway inversent cette tendance et les alternatives à la voiture deviennent de plus en plus performantes en première couronne. En revanche, il reste encore beaucoup à faire en périphérie et dans les liaisons entre la première couronne et l'extérieur de l'Eurométropole de Strasbourg.

Agir sur la totalité du territoire, y compris en dehors de celui de l'Eurométropole de Strasbourg suppose une étroite collaboration avec les autorités organisatrices de la mobilité concernées pour construire une offre de service de mobilité plus complète.

1. Contournement Ouest de Strasbourg.

7. NE PAS PARIER QUE SUR DES GAINS TECHNOLOGIQUES POUR RÉDUIRE LA POLLUTION

Les premiers objectifs de la politique des déplacements concernent la diminution de la pollution et des émissions de CO2 et de polluants atmosphériques locaux. Une part de ces objectifs peut être obtenue par des gains technologiques sur la motorisation des automobiles. Néanmoins, répondre à ces objectifs ne résout pas les autres problèmes posés par l'usage excessif de l'automobile et notamment celui de la sécurité routière et de l'encombrement de l'espace public. C'est pourquoi, l'action de la collectivité vise prioritairement les modifications de choix modal plutôt que de s'appuyer sur les progrès technologiques de la motorisation des voitures.

8. ÉVALUER EN CONTINU POUR ALIMENTER LE PROCESSUS D'ACTION ET DE RÉFLEXION

Ce principe se décline d'abord pour les innovations en matière de mobilité, dont l'efficacité et l'acceptation sociale restent des inconnues. Elles seront donc testées, évaluées (notamment au regard de leur impact sur la politique des déplacements dans son ensemble), avant d'être éventuellement généralisées. Ce principe doit également se décliner au fur et à mesure des réalisations majeures, notamment après quelques années d'action. Cela permettra de vérifier l'efficience de l'action de la collectivité, tant sur la question des déplacements, que sur d'autres domaines (notamment le cadre de vie, l'activité économique, la cohésion sociale, …).

IV. LE PLAN D'ACTIONS

1. RÉDUIRE L'USAGE INDIVIDUEL DE LA VOITURE

Les déplacements internes à l'Eurométropole de Strasbourg sont au cœur de la vie quotidienne de ses habitants. Faciliter leurs déplacements sur ce territoire, en lien avec les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air et du cadre de vie est un équilibre qui est central dans le projet de territoire du Plan Local d'Urbanisme métropolitain.

Cette orientation implique de compléter le maillage routier là où n'existent pas d'alternatives crédibles à l'automobile, mais aussi pour faire face à la demande supplémentaire de déplacements induite par les nouvelles urbanisations et de mettre en place une politique de stationnement à même de réguler l'usage de la voiture dans les secteurs les plus contraints. Corolaire de cette maitrise de l'usage de la voiture, l'efficacité des transports en commun (dont la part modale doit passer à 16%), des vélos et du système intermodal doivent encore progresser pour tous.

1.1. OPTIMISER LE MAILLAGE ROUTIER

Le principe de capacité radiale constante inscrit au SCOTERS reste la règle et seuls quelques projets routiers, répondant à des logiques spécifiques, sont prévus pour :

- accompagner des extensions urbaines (auquel cas, une réflexion sera menée sur la vocation et le caractère structurant ou non de la voie à créer) ;
- créer des liaisons entre quartiers ou contournement de communes sous condition de rééquilibrage de l'usage de la voirie existante (et délestée) au profit des modes alternatifs et/ou de limitation des atteintes aux personnes ou à l'environnement.

Le maillage routier de l'Eurométropole de Strasbourg doit à terme être moins dépendant de la seule autoroute A35, sans remettre en cause le rôle central de celle-ci dans le fonctionnement métropolitain. En accompagnement des mesures de requalification de l'A35 qui sont en cours d'étude, plusieurs infrastructures routières d'échelle métropolitaine voire départementale participent de cette logique :

- Contournement Ouest de Strasbourg : cette infrastructure offre une solution efficace pour améliorer les performances des trafics de transit qui passent par l'Eurométropole de Strasbourg, en offrant une alternative à l'A 35 pour traverser la métropole strasbourgeoise.
- La Voie de Liaison Intercommunale Ouest (VLIO) : support d'urbanisation, notamment de la Porte Ouest, cette voie fonctionne comme un boulevard, support -à terme- d'un transport en commun de rocade en site propre. Elle relie Holtzheim (RD 400) et Lingolsheim à Schiltigheim (Chambre des métiers).
- La RN 353 - Rocade Sud : cette voie de 2*2 voie, limitée à 110 km/h entre la RN 353 et la RD 400 permet de finaliser l'itinéraire de transit nord / sud transfrontalier en provenance du Pont Pflimlin (A5 / A35).
- L'accès Nord au Port au Pétrole : inscrit au SCOTERS et compatible sous certaines conditions avec le PPRT du port aux pétrole, il permet de répondre notamment aux objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère qui préconise l'interdiction de desserte urbaine Poids Lourds sur l'avenue du Rhin (support d'urbanisation vers Kehl).

Par ailleurs, l'évolution de l'urbanisation nécessite également la réalisation de voies routières locales structurantes dépassant la seule échelle de l'opération, sous peine de saturer des voies dont la vocation n'est pas d'accueillir du trafic de transit. Afin de traduire ce principe, l'OAP déplacements détaille les modalités de desserte des nouvelles opérations, et notamment que toute nouvelle opération soit en capacité de :

- définir quelles sont les voies structurantes desservant l'opération (dans ou en dehors de celle-ci) ;
- définir un schéma de voirie avec les voies de desserte qui pourront être aménagées en zones de rencontre ou zones 30, les voies structurantes à l'échelle de l'opération, et celles à l'échelle de la commune qui devront être support d'itinéraires cyclables et piétons (en l'absence d'itinéraire existant) ;
- dimensionner les voies en cohérence avec les fonctions circulatoires qui lui sont allouées ;
- repenser le fonctionnement autoroutier de l'agglomération.

La réalisation du Contournement Ouest de Strasbourg (COS) a pour principale vocation d'offrir une alternative pour que le trafic de transit puisse contourner la métropole strasbourgeoise en continuité des autoroutes existantes A4 et A35. Il s'agit d'améliorer la performance de ces déplacements d'échelle régionale, nationale ou internationale, en réponse à des enjeux économiques et de développement du territoire.

La fonction de l'A4/A35 en traversée d'agglomération est amenée à changer dans la mesure où un aménagement multimodal ambitieux est réalisé, celle-ci n'étant plus que le support des flux d'échanges avec l'agglomération et des flux internes à celle-ci.

Par ailleurs, les enjeux de santé publique liés à la pollution atmosphérique imposent une réduction importante du trafic sur cette même infrastructure, de l'ordre de 40 000 véhicules/jour.

La diminution du trafic attendue à la mise en place du COS sera à préserver et à amplifier grâce à des mesures multimodales restant à étudier. Ces mesures devront être prêtes à être mises en œuvre lors de la réalisation du COS. Parmi les pistes à étudier, on peut citer à titre d'exemple :

- la réservation d'une voie dédiée au covoiturage, aux véhicules propres et aux transports en commun, pour offrir une alternative performante à l'usage de la voiture individuelle ;
- la mise en oeuvre du schéma directeur de covoiturage à l'échelle départementale ;
- le renforcement de la desserte en TER en direction de la gare de Strasbourg, à l'intérieur de l'Eurométropole de Strasbourg, mais également au sein du bassin de vie strasbourgeois ainsi que la mise en œuvre de services ferroviaires diamétralisés et l'exploitation par des services "voyageurs", de la voie ferrée de rocade Ouest ;
- une requalification physique de l'infrastructure et de ses accès permettant une amélioration du cadre de vie pour les habitants, et une amélioration de l'attractivité de ces quartiers fortement impactés par le bruit et la pollution de l'A35 ;
- des dispositifs de régulation afin de maîtriser le volume de véhicules en circulation sur l'infrastructure ;
- un dispostif de contrôle/sanction des poids lourds en transit sur l’A4 / l’A35.

Les solutions mises en œuvre devront proposer des alternatives multimodales de réduction du trafic sur tout ou partie des types de flux suivants :

- à destination du cœur métropolitain (qui proviennent de l'intérieur comme de l'extérieur de l'Eurométropole de Strasbourg) ;
- les liaisons interquartiers ou intercommunales à l'intérieur de l'espace métropolitain ;
- les flux provenant de l'extérieur de l'Eurométropole de Strasbourg vers les grandes communes de l'espace métropolitain.

1.2. TROUVER L'ÉQUILIBRE ENTRE BESOINS ET OFFRE DE STATIONNEMENT

Le stationnement est un des leviers les plus efficaces de régulation de la place de la voiture en ville. Il permet par son offre de définir les périmètres où l'autorité organisatrice de mobilité durable souhaite légitimer ou au contraire réduire certains types d'usages automobiles.

1.2.1. LE STATIONNEMENT DES RÉSIDENTS

Les normes de stationnement définies dans l'article 12 du règlement veillent à proposer un minimum de places pour les habitants en fonction des besoins qui sont différenciés selon les territoires.

Dans la cadre de nouveaux projets, dans les zones historiquement denses, l'offre actuelle ne suffit pas toujours à répondre aux besoins de déplacements des familles. Le tissu urbain déjà largement constitué propose en effet un nombre de places de stationnement insuffisant au regard des pratiques de mobilité actuelles. Pour cette raison, des parkings-relais résidants sont mis en place à proximité du cœur métropolitain sur des lignes de transports en commun en site propre, de manière à compléter l'offre actuelle.

1.2.2. LE STATIONNEMENT REGULÉ POUR FAVORISER LES USAGES PONCTUELS DANS LES SECTEURS À FORTE PRESSION

Dans les secteurs qui subissent une pression importante du stationnement des "pendulaires" ou des visiteurs, des modalités de régulation du stationnement (gratuite ou payante) sont mises en œuvre, en accord avec les communes concernées, de manière à faciliter le stationnement des habitants. Ces secteurs peuvent aussi bien être le cœur métropolitain (où le stationnement sur voirie est payant) que des "centralités" de quartier ou de commune que des gares ou des stations de tramway (où une régulation par la zone bleue peut également être envisagée).

1.2.3. LE STATIONNEMENT COMME OUTIL D'INTERMODALITÉ

La mise en place de stationnement régulé, notamment dans le cœur métropolitain, mais éventuellement également dans des secteurs bien desservis en transports en commun conduit à proposer des alternatives en transports en commun et à des modes de rabattement automobiles vers ceux-ci. Le report très en amont du cœur métropolitain vers ces lieux d'intermodalités (parkings relais) est encouragé via des partenariats renforcés pour les réseaux interurbains à l'extérieur de l'Eurométropole de Strasbourg, ainsi qu'en limite de l'Eurométropole (par exemple à l'entrée de Plobsheim vers le réseau interurbain). La possibilité de donner à ces parkings une vocation complémentaire de stationnement pour du co-voiturage est étudiée.

Ces nouveaux parkings-relais s'organisent dans une logique de corridor d'accès au cœur métropolitain et forment une couronne principalement localisée à l'extérieur de la ligne de transports en commun de rocade.

Par ailleurs, des vélo parcs peuvent être installés à proximité de certaines stations de transports en commun en site propre pour favoriser l'intermodalité vélo-train, vélo-tram ou vélo-BHNS.

1.2.4. LE STATIONNEMENT DE COURTE DURÉE POUR AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ AUX COMMERCES

Dans les centralités ou le long des axes support d'une concentration de commerces (hors grandes zones commerciales), le stationnement doit être régulé afin de préserver une rotation dans l'utilisation des places. Un outil efficace peut être la zone bleue, si sa mise en place est associée à des contrôles. Les usages de longue durée ne sont pas à favoriser dans ces secteurs.

1.2.5. LE STATIONNEMENT DES VÉLOS

Le développement de l'usage du vélo suppose la disponibilité d'une offre de stationnement vélo conséquente. Celle-ci doit être disponible et facile d'accès au domicile en prévoyant 3% de la surface plancher pour le stationnement des vélos, autant que possible en rez-de-chaussée. L'offre de stationnement cyclable doit également continuer à être déployée sur l'espace public à proximité des générateurs de flux (équipements, services, commerces, etc.).

2. COMPLÉTER LE PANEL DES ALTERNATIVES À LA VOITURE PARTICULIÈRE, À TOUTES LES ÉCHELLES DU TERRITOIRE

2.1. AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN

Le réseau de transport en commun en site propre urbain se développe en lien avec les potentiels urbains (notamment en termes de nombre et de densité d'habitants et d'emplois) et notamment :

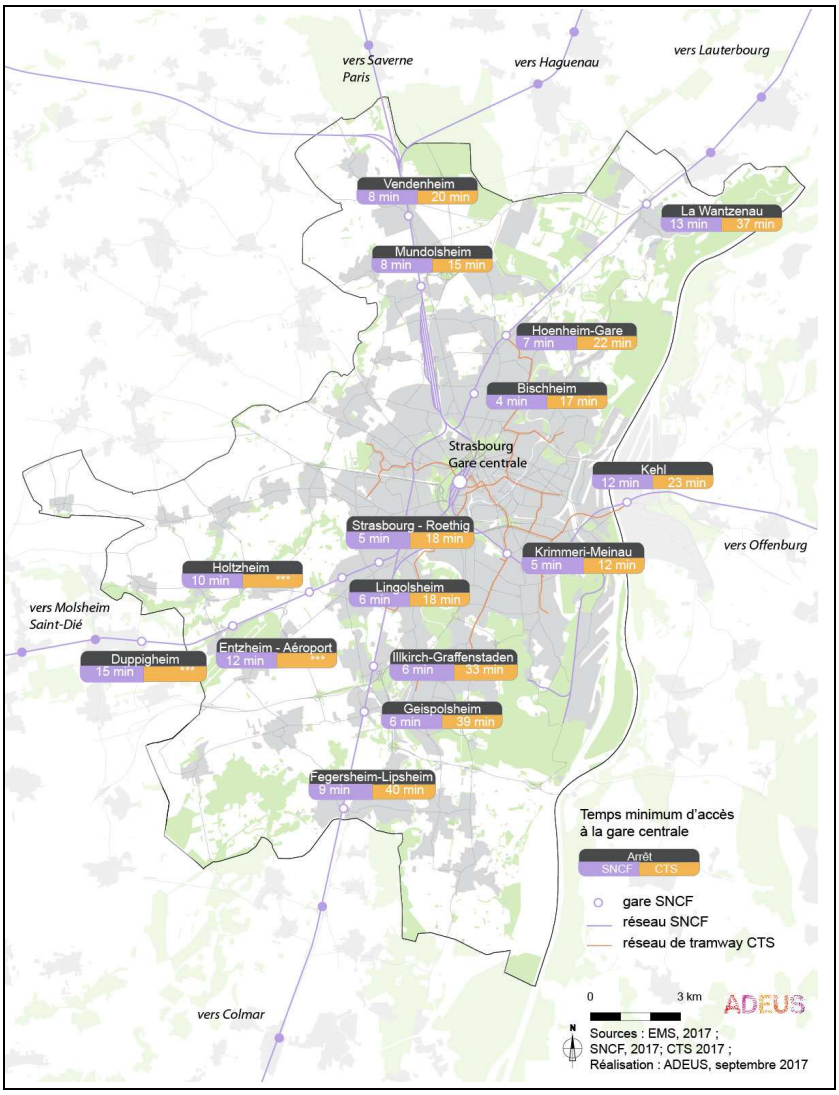
- ligne reliant à terme la Zone commercial nord de Vendenheim, les communes de Souffelweyersheim, Hoenheim, Bischheim et Schiltigheim et Strasbourg (par la route de Brumath) ;
- ligne reliant Eckbolsheim au cœur métropolitain strasbourgeois ;
- ligne de rocade de première couronne, avec la réalisation des éventuelles voies routières qui en seront le support (notamment la VLIO). La première phase de cette ligne de rocade se fera dans le secteur de Neuhof, la Meinau, Illkirch Graffenstaden et Ostwald, notamment à travers une liaison réservée aux transports en commun et modes actifs entre ces deux dernières communes ;
- un aménagement multimodal de l'A351 permettant une circulation rapide du transport en site propre ouest (TSPO) sur celle-ci, tout en rendant possible des correspondances avec les réseaux urbains dans l'ouest de l'Eurométropole de Strasbourg (notamment à Eckbolsheim et Hautepierre-Koenigshoffen) ;
- un maillage du centre-ville, par le nord ou par le sud, visant à limiter la saturation des nœuds centraux du cœur métropolitain que sont notamment la Gare Centrale et la place de l'Homme de Fer ;
- l'amélioration de l'offre en transport en commun ne se limite naturellement pas aux seuls transports en commun en site propre, mais concerne également les lignes de bus ;
- hiérarchiser, structurer le réseau de bus et mettre en œuvre un programme d'amélioration de la vitesse commerciale des principales lignes de bus ;
- optimiser les lignes de bus desservant la seconde couronne à travers des opérations ponctuelles (priorités aux feux, voies réservées, optimisation de l'offre, etc.) ;
- étudier la faisabilité et expérimenter un système de transport à la demande dans tout ou partie des communes périphériques, en complément ou remplacement des lignes de bus existantes ;
- étudier des solutions de transport de proximité en rabattement vers le réseau structurant pour répondre aux besoins des salariés, notamment pour les zones d'activité du Port du Rhin, du Parc d'Innovation d'Illkirch, de la zone de la Vigie Forlen, de la Plaine des Bouchers, de la zone d'activité d'Entzheim, et de celle de Reichstett,-Mundolsheim-Vendenheim.

Des systèmes innovants de covoiturage sont expérimentés lors des réflexions tant sur le devenir de l'A35 que sur une future réorganisation de la desserte en transports en commun des zones les moins denses.

Enfin, l'amélioration de l'efficacité des transports en commun passe aussi par une meilleure intermodalité et une meilleure coordination entre autorités organisatrices de la mobilité (cf. point suivant).

2.2. AUGMENTER LE RÔLE DU TRAIN DANS LA DESSERTE DE L'AGGLOMÉRATION

CARTE N°1 : **Temps minimum d'accès à la gare centrale**



L'étoile ferroviaire de Strasbourg avec ses 5 branches et ses 15 gares, représente un vrai enjeu pour la desserte de zones éloignées du cœur d'agglomération - où une desserte en TCSP n'est pas pertinente. Le réseau ferroviaire se caractérise par une grande compétitivité des temps de parcours pour les déplacements entre la seconde couronne de l'Eurométropole et le centre de Strasbourg, ainsi que des dessertes de périphérie à périphérie.

Notons qu'en termes de comparaison des temps de parcours, le temps de trajet de " gare à gare " est relatif. Les choix modaux s'effectuent sur la base du temps de parcours global " porte à porte ", pour lequel la part du temps de trajet en train peut s'avérer réduire significativement par rapport au temps nécessaire pour le rabattement et la diffusion.

Pour rendre ce type de trajets en transport en commun plus attractif, les différents réseaux (TER - réseau urbain) sont rendus plus cohérents et l'offre ferroviaire intra-Eurométropole est étoffée dans la limite de la capacité des réseaux ferrés et des capacités financières des autorités organisatrices :

- augmenter le nombre de points de contact entre le réseau ferroviaire et le réseau bus, et améliorer la coordination des horaires et tarifs entre les deux réseaux ;
- amélioration de l'accessibilité des gares/haltes par une meilleure articulation avec les transports collectifs urbains, la voiture particulière, le vélo et la marche ;
- l'amélioration de la desserte ferroviaire des gares/haltes du ressort territorial (min. 4 trains par heure et sens dans toutes les gares en heure de pointe) ;
- l'amélioration du rabattement vers les gares le plus en amont possible ;
- la création de haltes nouvelles en lien avec le potentiel de développement urbain et avec la structure du réseau de transport collectif permettant de diffuser la demande ;
- à moyen/long terme, la diamétralisation des trains périurbains (système de type RER/S-Bahn), permettant de réduire les ruptures de charge en gare centrale et d'offrir des trajets directs diversifiés à l'intérieur de l'Eurométropole.Ces améliorations nécessitent de dépasser les contraintes d'organisation des circulations au sein du nœud ferroviaire, pour combiner les différents mouvements de trains rapides (TGV, TER) et lents (fret).

Ceci nécessite une étroite coordination entre Autorités organisatrices de la mobilité, notamment pour planifier l'amélioration de cette offre. A ce titre, l'amélioration de la desserte ferroviaire des gares et haltes ne pourra être effective qu'en procédant dans l'ordre logique suivant :

- d'abord la création de la 4ème voie (nord) à moyen terme (mise en service prévue en 2021) ;
- puis l'aménagement des modalités de retournement des trains dans les gares terminus intermédiaires et diamétralisation des dessertes (à moyen/long terme) ;
- puis enfin, l'augmentation de la fréquence des trains.

2.3. AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT INTERMODAL

L'intermodalité est le moyen de tirer le meilleur parti de deux modes de déplacements différents. Il permet d'utiliser chaque mode dans sa zone de pertinence. Néanmoins, cela suppose d'organiser le passage d'un mode à l'autre, et de veiller à garantir sa lisibilité et sa facilité d'utilisation par les usagers.

Le fonctionnement intermodal est amélioré à travers l'introduction d'une carte de transport multimodale "Pass Mobilité". Ce service doit à terme faciliter l'interopérabilité entre différents modes de transports en commun (notamment TER et interurbain), avec une grille tarifaire commune pour tout ou partie de l'offre de transport. L'objectif est de tendre vers un seul titre de transport lisible et connu de tous à l'intérieur de l'Eurométropole de Strasbourg. Il peut également intégrer des services complémentaires tels que la location de vélo, l'auto partage ou le stationnement dans certains parkings en ouvrage pour les résidents.

Le fonctionnement intermodal est aussi affaire d'infrastructures à développer et notamment de nouveaux parkings-relais situés sur les accès au cœur métropolitain et localisés prioritairement à l'extérieur de la ligne de transports en commun de rocade. Ils sont complétés par des parkings-relais résidents en proximité immédiate du cœur métropolitain et des transports en commun en site propre, d'éventuels parkings de covoiturage situés dans les entrées de l'Eurométropole de Strasbourg, ainsi que des véloparcs sur certaines stations fréquentées des lignes de transports en commun structurantes.

2.4. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DE LA GARE CENTRALE

La grande accessibilité est une des composantes essentielles de l'attractivité du territoire métropolitain. Elle est une des conditions du rayonnement économique et institutionnel strasbourgeois dans un contexte de compétition entre grandes agglomérations européennes. De ce point de vue, disposer d'un avantage concurrentiel en termes d'accessibilité aérienne, ferroviaire, routière et d'infrastructures de transport de marchandise est un atout à valoriser et développer.

L'Eurométropole de Strasbourg peut porter un discours sur le fonctionnement de la grande accessibilité qu'il lui appartient de discuter et négocier avec les autorités compétentes, notamment concernant l'accessibilité autoroutière à l'agglomération. Elle peut aussi, très concrètement, améliorer l'accessibilité dans l'agglomération à certains grands pôles de mobilité :

- l'aéroport et ses destinations nationales et internationales ;
- le port de Strasbourg, porte vers les grands ports maritimes européens ;
- la gare centrale et les différentes lignes à grandes vitesses qui la desservent.

Concernant cette dernière, elle concentre l'essentiel des flux liés à la grande accessibilité. En effet, outre les lignes à grande vitesse, elle accueille également une part importante du trafic aérien via les TER en provenance de l'aéroport d'Entzheim. Il est donc essentiel de pouvoir rejoindre facilement ce pôle depuis l'ensemble du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.

Le maillage du réseau de transports en commun en site propre est développé notamment à travers la mise en place d'une offre sur les boulevards, permettant ainsi une meilleure diffusion des flux depuis la gare dans l'ensemble de l'Eurométropole de Strasbourg. Pour ce même objectif, l'ouverture de la gare centrale vers l'Ouest (gare à 360°) pourra être étudiée.

Pour faciliter la diffusion dans l'Eurométropole de Strasbourg des personnes arrivant en train en gare centrale (TGV comme TER), mais aussi pour faciliter l'accès à la gare aux habitants de l'espace métropolitain souhaitant prendre le train, le stationnement cyclable et des services de mobilité sont développés en gare de Strasbourg. En effet, les très bonnes performances de vitesse du vélo par rapport à la voiture et aux transports en commun dans le coeur métropolitain rendent ces opportunités très attractives en termes de temps de parcours.

2.5. AUGMENTER LES DISTANCES PARCOURUES À VÉLO

Le vélo offrant des performances de vitesses proches voire supérieures à celle de la voiture aux heures de pointes sur de nombreux trajets, son efficacité dépasse les seuls déplacements de proximité.

Pour augmenter les distances parcourues à vélo, un réseau cyclable à haut niveau de service (Vélostras) est développé. Il relie le cœur de métropole aux communes périphériques et permettra également des déplacements efficaces dans la 1ère couronne, par des itinéraires qui se caractérisent par 5 critères :

- efficacité (tous les points du réseau à un maximum de 30 minutes du centre-ville),
- fiabilité (éclairage, déneigement, entretien régulier…),
- sécurité (traitement des principaux points accidentogènes…),
- convivialité (largeur minimum, aménagements paysagers…),
- lisibilité (identité propre, marketing…).

2.6. CONFORTER L'USAGE DU VÉLO AU QUOTIDIEN DANS L'ENSEMBLE DE L'AGGLOMÉRATION

Le réseau cyclable existant est complété, les itinéraires manquants étant programmés sur la base d'opérations spécifiques.

Par ailleurs, dans toute nouvelle extension urbaine, le schéma de fonctionnement de voirie intègre les circulations cyclables que ce soit à travers des zones de rencontre ou des zones 30, ou -sur les axes structurants- des itinéraires cyclables. Des itinéraires piétons-cycles sont envisagés, notamment lorsqu'ils permettent de réduire fortement les distances par rapport à celle du réseau automobile.

La multiplication par deux de l'usage du vélo suppose également une forte croissance de l'offre de stationnement. Celle-ci est partiellement prise en compte dans les constructions neuves par la mise en place de normes de stationnement spécifiques au vélo dans l'article 12 du présent règlement. Elle se réalise également par le déploiement régulier d'arceaux à vélos sur l'espace public, dont le positionnement prend en compte les niveaux de centralités. Une nouvelle offre est développée dans les parkings en ouvrage du centre-ville avec emplacements spécifiques pour vélo électrique ou cargo. Des parkings vélo sont aménagés dans les différents pôles d'échanges (gares TER, certaines stations tram, certains arrêts bus et BHNS).

2.7. METTRE À NIVEAU L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN POUR LES COMMUNES NOUVELLEMENT INTEGRÉES DANS L'EUROMÉTROPOLE

L'intégration d'Achenheim, Breuschwickersheim, Hangenbieten, Kolbsheim et Osthoffen dans le périmètre de l'Eurométropole de Strasbourg les inclus également de fait dans le périmètre des transports urbains. Jusqu'ici ces communes bénéficiaient uniquement de l'offre de transports en commun interurbains dont la compétence était assurée par le Département jusqu'au 1er janvier 2017.

En termes d'offre de transports en commun, en plus de la ligne 240, qui dessert toutes les 10 minutes Osthoffen et Breuschwickersheim, une ligne 41 sera créée en septembre 2018, pour renforcer cette desserte à Achenheim, Oberschaeffolsheim et Wolfishheim. Au contraire de la ligne 240 qui pénètre rapidement au coeur de la métropole en utilisant l'A351, cette ligne 41 desservira toutes les demi-

heures finement Eckbolsheim et les quartiers Ouest strasbourgeois avant de s'articuler avec le terminus de la ligne D et d'être prolongée sur certaines courses en coeur de ville.

Les communes de Kolbsheim et Hangenbieten bénéficient de l'offre interurbaine de la ligne 209 (toutes les 20 minutes) qui rejoint ensuite Holtzheim puis Wolfisheim avant de finir son parcours au coeur de la métropole en utilisant également l'A351, permettant l'accès rapide au centre, mais aussi des correspondances avec la ligne 41 pour desservir plus finement l'ouest strasbourgeois. Ces deux communes bénéficient également d'une navette expérimentale (toutes les 40 minutes) permettant l'accès à la gare d'Entzheim.

Ces communes pourront également bénéficier de l'offre cyclable en cours de construction et notamment du projet de réseau Vélostras dont le tracé passe à proximité de celles-ci, permettant un usage performant de ce mode, et plus encore du vélo à assistance électrique, propre à aider les usagers à franchir les dénivellations pour rejoindre ces communes.

3. REPENSER L'URBANISME EN LIEN AVEC LES TRANSPORTS

3.1. AMORCER DES STRATÉGIES D'URBANISME AUTOUR DE LA LOGIQUE DE CONTRAT D'AXE

L'amélioration de l'offre de transports en commun est une attente légitime et qui est généralisée sur le territoire de l'Eurométropole. Malgré le très fort développement de l'offre TC sur les vingt dernières années, il existe encore d'importants différentiels de niveaux de service sur le territoire.

Pour des raisons financières, le niveau d'offre en transports en commun est très largement dépendant du potentiel de clientèles disponible sur le territoire, celui-ci comprenant non seulement les habitants, les emplois, les scolaires, mais aussi les personnes fréquentant les commerces, services et équipements du territoire.

Pour améliorer la cohérence entre niveau de desserte et développement urbain, pour aider à la prise de conscience de la nécessité de forts potentiels de populations et d'emplois pour permettre une desserte performante en TC, l'objectif est d'arriver -à terme- à contractualiser entre les communes, l'autorité organisatrice de la mobilité, l'exploitant et éventuellement l'aménageur autour de :

- **La programmation de toute zone d'extension future**
  - logements et populations attendues (incluant notamment des questions de densité et de masse critique),
  - emplois,
  - commerces, services et équipements,
  - mais aussi, stationnement réalisés dans cette zone.
- **L'offre en transports en commun (en lien direct avec les besoins des populations habitantes et fréquentant cette zone)**
- **Les traitements et la qualité de l'espace public**

La forme de cette contractualisation reste à expérimenter et à définir.

3.2. UTILISER LE STATIONNEMENT PRIVÉ COMME LEVIER DE REPORT MODAL, MAIS ÉGALEMENT DE "CIMENT" DES OPÉRATIONS D'URBANISME

La question du stationnement privé et plus particulièrement de l'article 12 du PLU métropolitain sur les normes de stationnement doit être conçue comme un outil des politiques de déplacements, plus que comme une contrainte réglementaire dans les projets urbains.

L'article 12 est harmonisé à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg en prenant en compte les spécificités de chaque commune. Il s'applique à l'échelle de tout le territoire et est modulé, selon les spécificités et besoins des secteurs, en plusieurs zones correspondant globalement aux entités de Strasbourg et ses centralités, les périmètres de 500 mètres autour des stations TCSP, la première couronne et la deuxième couronne.

■ Le stationnement comme composante du projet

Pour le logement, les normes qui s'appliquent à chaque zone correspondent au taux de motorisation des ménages. Il y a bien évidemment un effet de seuil de la demande en places de stationnement dans la vie d'un ménage mais la règle répond globalement au cycle de vie du ménage. Cette proposition de traduction territoriale permet également d'être en adéquation avec le besoin, selon la taille du logement.

Le rôle de la collectivité ne consiste pas à assumer le manque de stationnements des opérations privées par du stationnement sur voirie, mais au contraire à calibrer au mieux les besoins en stationnements, dans les opérations d'aménagement. Au-delà du stationnement privé réglementé dans le PLU, il s'agit de s'orienter vers un urbanisme négocié pour créer du stationnement mutualisé et intégrer des poches de stationnement en surface dans les opérations. Il est également possible de réguler le stationnement sur voirie, par des zones de rencontre en espace urbain, par du stationnement régulé sur voirie (zone bleue ou payant). Le stationnement sur voirie est alors une composante du projet, amenant des respirations et permettant de répondre physiquement à un besoin de stationnement alternatif (notamment loisir, visiteur, minute).

L'Eurométropole souhaite, enfin, sensibiliser sur l'usage du garage pour y stationner la voiture et non comme cave. Une piste de réflexion serait l'implantation de box non fermés dans les stationnements en sous-sol des nouvelles opérations.

■ Le stationnement, outil de report modal

Le rapport à la qualité de desserte en transport en commun est la clé de voute de la réflexion sur les effets du stationnement. Les zones I et II correspondent aux secteurs bien desservis en transports en commun à l'échelle de l'Eurométropole, avec une bonne fréquence et des amplitudes horaires satisfaisantes, notamment en soirée.

Elles sont définies de la manière suivante :

- la zone I couvre les "quartiers centraux" de Strasbourg et le quartier de Neudorf au nord de la voie ferrée Strasbourg-Kehl ;
- la zone II couvre un périmètre de 500 mètres autour des stations ou corridors de 300 m pour certains bouts de ligne, le long des transports en commun en site propre, notamment les lignes de tramway et les lignes de bus, dites "à haut niveau de service".

Dans cette zone, les normes logements et les normes bureaux sont plus réduites afin d'afficher une volonté d'impulsion de report modal. L'enjeu consiste à favoriser le lien transport et urbanisme en liant la qualité de desserte, l'usage des transports en commun et une plus faible utilisation de la voiture.

À terme, les gares pourront être considérées comme bien desservies et intégrer à ce titre la zone II sous certaines conditions : intégration tarifaire, fréquence minimale aux heures de pointes et amplitude horaire adaptée aux besoins des habitants.

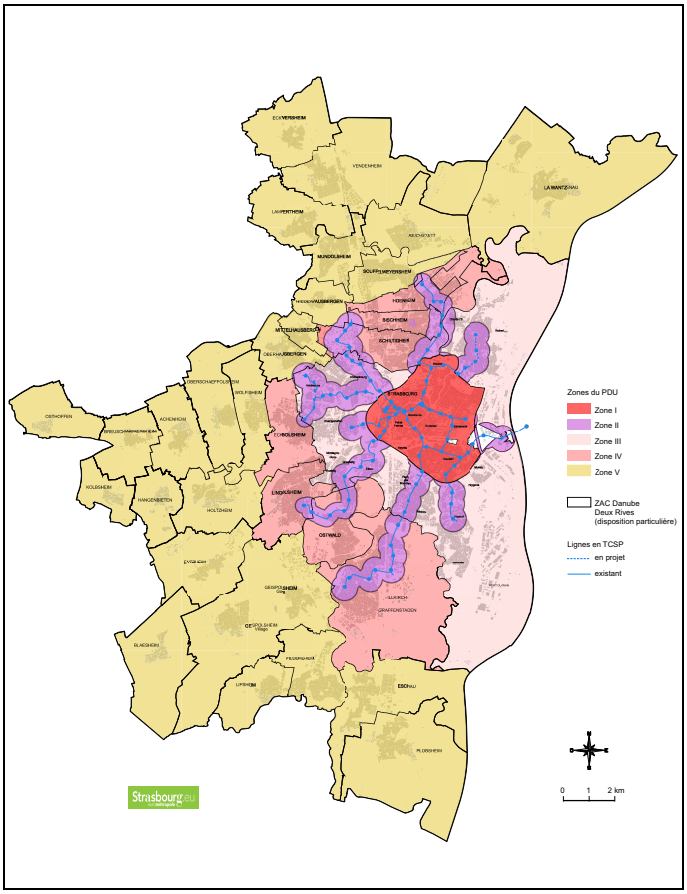
De manière plus synthétique, les différents périmètres (zones I, II, III, IV et V) sont définis de la manière suivante :

- **la zone I** couvre les "quartiers centraux"[1] de Strasbourg et le quartier de Neudorf au nord de la voie ferrée Strasbourg-Kehl ;
- l**a zone II** couvre autour des lignes de tramway et des lignes de bus dites "à haut niveau de service" :
    - soit un périmètre de 500 mètres de rayon autour des stations de transport en commun en site propre,
    - soit un corridor de 300 mètres de part et d'autre de l'axe de la ligne de transport en commun en site propre.

Elle couvre également le centre-ville de Bischheim autour des rues de Bischwiller, du Général Leclerc et National et de l'avenue de Périgueux.

1. Les quartiers centraux sont délimités par l'A 35 à l'Ouest, la limite communale avec Schiltigheim au Nord, l'Ill et le canal de la Marne au Rhin au Nord-Est, le Bassin des Remparts à l'Est et le canal du Rhône au Rhin au Sud.

CARTE N°2 : **Périmètre des différentes zones de PDU**



-**la zone III** couvre la partie du territoire de Strasbourg non couverte par les zones I et II ;

-**la zone IV** couvre les parties du territoire des communes de Bischheim, Eckbolsheim, Hœnheim, Illkirch-Graffenstaden, Lingolsheim, Ostwald et Schiltigheim non couvertes par la zone II ;

-**la zone V** couvre les parties du territoire des communes de Achenheim, Blaesheim, Breuschwickersheim, Eckwersheim, Entzheim, Eschau, Fegersheim, Geispolsheim, Hangenbieten,Holtzheim, Kolbsheim, Lampertheim, Lipsheim, Mittelhausbergen, Mundolsheim, Niederhausbergen, Oberhausbergen, Oberschaeffolsheim, Osthoffen, Plobsheim, Reichstett, Souffelweyersheim, Vendenheim,La Wantzenau et Wolfisheim non couvertes par la zone II.

Ces périmètres évoluent dès lors que la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) ou la Déclaration de Projet (DP) pour la réalisation des futures lignes de "transport en commun en site propre" ont été prononcées par une décision de l'autorité compétente.

3.3. METTRE EN PLACE UNE CHARTE DE DESSERTE DES ZONES D'URBANISATION

Dans les zones d'extension urbaine de taille importante, l' " orientation d'aménagement et de programmation déplacements " décline des principes de desserte et d'organisation du réseau de voirie. Ces principes sont destinés à favoriser une meilleure intégration des problématiques de déplacements dans le projet urbain :

- Les voies à l'intérieur de l'extension sont hiérarchisées, veillant notamment à ne pas traiter de manière identique les voies de diffusion dans le quartier et celles de desserte ;
- Les emprises de chaque voie sont dimensionnées en rapport à la fonction de cette voie à terme ;
- Le stationnement sur voirie a vocation à être organisé, notamment sur les axes les plus structurants du quartier ;
- À l'exception des extensions urbaines déjà desservies par le réseau de transports en commun urbain, le réseau de voirie structurant est dimensionné pour accueillir des transports en commun. Une attention particulière est portée aux entrées et sorties de la zone, ainsi qu'aux éventuels tournants ;
- Les différentes possibilités offertes par la réglementation sont utilisées dans leur périmètre de pertinence :
    - Zone de rencontre : soit dans des centralités d'échelle plus réduite, soit pour des voies avec un très faible trafic automobile et d'emprise réduite (type venelle). Son contact est à éviter avec une voie structurante. En règle générale, le stationnement n'y est pas autorisé.
    - zone 30 : plutôt à l'intérieur d'un quartier dans une optique de desserte.

    - Voie structurante : indispensable dans un quartier pour recueillir les flux générés par les nouvelles constructions. En général, le stationnement sur voirie y est autorisé.
    - Sauf exception, dans les extensions urbaines, et hors zones 30 et hors zones de rencontre, une part maximale de 50 % du domaine public est réservée aux modes motorisés.
- Le maillage est organisé en lien avec le tissu urbain existant, en particulier :
    - Il s'appuie et prolonge le maillage existant (viaire, piétons, cycles) afin de permettre la traversée, le désenclavement, l'accès au nouveau quartier.
    - Il valorise les perméabilités visuelles en lien avec les éléments caractéristiques du tissu urbain existant (maintien et création de perspectives vers le grand paysage, mais aussi vers les éléments majeurs du patrimoine urbain).
    - Il limite autant que possible les fonctionnements en impasse, tout particulièrement pour les modes actifs.

Par ailleurs, pour favoriser l'usage des modes actifs dans les zones d'extensions urbaines, les principes suivant s'appliquent :

- Des cheminements directs (notamment en modes actifs) sont créés vers les centralités ou les pôles de mobilité (notamment arrêts de transports en commun ou pistes cyclables structurants) :
    - soit avec des trottoirs confortables, piste cyclable, zone 30 ou de rencontre, si le réseau routier est orienté de manière directe et rapide vers la centralité,
    - soit avec des cheminements piétons/cycles lorsque le réseau routier est indirectement relié à la centralité (dans tous les cas, la distance réelle ne devra pas être supérieure à 1.5 fois la distance à vol d'oiseau).
- Un soin particulier est apporté à rendre lisibles les cheminements piétons/cycles, particulièrement en :
    - garantissant la continuité de ce réseau de mode actif,
    - en utilisant un jalonnement spécifique,
    - en créant des continuités physiques support de ce réseau (végétales, minérales…),
    - en créant ou utilisant les perspectives des cheminements (notamment vers la centralité), permettant de "voir où l'on va".
- Une offre de stationnements vélos est mise en place :
    - une offre de stationnement vélo est proposée sur l'espace public. Dans les extensions urbaines, les espaces publics sont conçus pour accueillir à terme des stationnements vélo,
    - les emplacements de stationnement des vélos sont distincts du trottoir,
    - des stationnements vélo sont systématiquement installés à proximité immédiate des centralités et des générateurs de déplacements (services).

Ces principes pourront être déclinés et précisés sous forme de charte de desserte des zones d'urbanisation.

3.4. AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT DU CŒUR DE MÉTROPOLE POUR RENFORCER SON ATTRACTIVITÉ

Le cœur de métropole strasbourgeois joue un rôle spécifique dans celui de l'agglomération. Au-delà de ses habitants, il abrite de très nombreux emplois et constitue le premier centre commercial du département, et en demeurant un des principaux pôles touristiques alsaciens.

Cette responsabilité du cœur métropolitain par rapport à l'ensemble de la métropole conduit la politique des déplacements à porter une attention particulière à ce territoire, notamment à veiller à maintenir et renforcer son attractivité en particulier à travers les différentes actions d'aménagement et d'exploitation de l'espace public.

Cela se traduit par des actions fortes dans le cœur de métropole visant à relier entre elles par des "liaisons piétonnes magistrales" plusieurs centralités, et notamment la Gare centrale, les places Kléber, d'Austerlitz, de l'Etoile et du Marché. Cela se traduit aussi par une priorité du traitement des voiries pacifiées (hors axes structurants), de manière à mettre le piéton au cœur de l'espace public.

Au-delà de la gare centrale, le cœur métropolitain est le lieu de diffusion des flux dans l'ensemble de l'agglomération, y compris des déplacements en transports en communs interurbains. L'arrivée des réseaux interurbains dans ce cœur de métropole est donc organisée pour faciliter la correspondance avec les réseaux urbains.

Renforcer l'attractivité du centre-ville, c'est aussi maintenir les familles qui y vivent en place et donc trouver des solutions de stationnement adaptées. C'est ainsi que se développent (à proximité du cœur de métropole et desservis par des lignes de transports en commun en site propre) des Parkings relais et résidents (P2R), ainsi qu'une meilleure coordination de l'offre en stationnement sur voirie et en ouvrage. Par ailleurs, le stationnement vélo, dans les parkings en ouvrage et sur l'espace public, contribue à faciliter la vie dans la proximité pour les familles.

4. VERS UNE TARIFICATON ET UNE BILLETTIQUE SIMPLES, ÉQUITABLES ET INTÉGRÉES

4.1. POLITIQUE TARIFAIRE

L'Eurométropole de Strasbourg a constitué une véritable offre multimodale englobant plusieurs modes. Depuis 2010, la possibilité est offerte aux usagers individuels et aux groupes d'utiliser tous les modes de transports qui couvrent le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg (Réseau urbain, TER, Réseau 67) sur la base du forfait/ticket et/ou avec les abonnements combinés. Cette offre de transports, articulée autour de pôles d'échanges multimodaux, s'appuie sur une "grille tarifaire solidaire" (pour les transports collectifs urbains) et propose des titres intermodaux permettant de combiner les différents modes de transports, faisant ainsi émerger des solutions adaptées aux besoins de chacun en fonction du motif, de la fréquence et de la destination de son déplacement.

Le train pourrait contribuer à une desserte complémentaire efficace de l'agglomération en complément du réseau de transport urbain avec ses quatorze gares ferroviaires, qui forment une "étoile ferroviaire". L'objectif à terme est de pouvoir intégrer cette offre ferroviaire dans l'offre globale des transports en commun urbains. Une tarification intégrée pour les abonnés CTS a été créée. Elle leur permet d'utiliser le TER à partir des 13 gares de l'Eurométropole de Strasbourg. Cela permet pour certains trajets depuis la 2ème couronne de gagner 20 minutes vers Strasbourg. Cela implique la mise en place d'une complémentarité entre ces deux offres (avec des correspondances performantes).

4.2. SIMPLIFIER LA BILLETIQUE

La multiplicité des offres et des tarifs rend souvent difficile l'usage des services à la mobilité, quand ils ne sont pas purement et simplement méconnus par certaines catégories de la population. Pourtant la complémentarité des modes de transport est un atout tant individuel que collectif qu'il convient de développer. Une information plus complète et plus accessible et des systèmes de tarification et d'accès communs à différents services (Vélhop, auto partage, transport urbain, stationnement, etc.) faciliteront l'organisation de la vie quotidienne des habitants. En la matière, les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) offrent des possibilités nouvelles dont il convient de tirer parti pour accompagner et faciliter l'évolution des modes de vie (paiement sans contact, télétravail, etc.).

L'Eurométropole de Strasbourg a développé une offre multimodale globale et complète en termes de stationnement et mobilité. Il s'agit maintenant de faire en sorte que les usagers choisissent au mieux leur mode de déplacements en fonction de la distance, du motif, du cout. L'enjeu consiste à prolonger la démarche de palette multimodale en simplifiant et facilitant l'usage de tous les services de mobilité.

À travers la mise en place d'un outil tel que le "Pass Mobilité", l'Eurométropole souhaite donner une meilleure lisibilité à l'offre globale de mobilité (y compris stationnement) ; elle s'engage dans l'adoption de nouvelles pratiques de mobilité par la mise en œuvre d'un marketing individualisé, avec une stratégie de ciblage.

5. SENSIBILISER ET FACILITER LES DIFFÉRENTS USAGES MODAUX

Pour renforcer l'efficacité de la création de nouvelles infrastructures, la collectivité doit également accompagner les habitants et usagers, les aider à modifier leurs habitudes, à lever les freins et angoisses éventuelles à l'utilisation d'un nouveau mode de déplacement, à faire un choix responsable dans la manière de se déplacer.

5.1. LE PLAN DE MISE EN ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE ET DE L'ESPACE PUBLIC

La concertation permanente avec les associations de personnes en situation de handicap permet d'établir une priorisation des actions discutée au sein des commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité et validée par les communes.

Face à l'ampleur de la tâche qu'impose l'objectif d'accessibilité pour tous, l'Eurométropole de Strasbourg s'attache dans un premier temps, à résorber les points noirs et à traiter les itinéraires de déplacement prioritaires définis avec les communes.

Toutes les communes de l'Eurométropole de Strasbourg sont couvertes par un Plan de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE), réalisé en février 2012 et mise à jour en juin 2015. Le PAVE est en annexe du dossier de PLU.

Au-delà des actions spécifiques sur les aménagements notamment piétons, il est également nécessaire d'améliorer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite du réseau de transports en commun urbain, ainsi que sur l'ensemble du réseau viaire.

5.2. POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DES ACTIONS EN FAVEUR DE LA MARCHE

Les moyens mis en œuvre pour poursuivre le développement des actions en faveur de la marche sont de différents types, mais concernent au premier chef les aménagements des espaces publics.

Lors des requalifications de voirie, tout comme lors de création de nouvelles voiries, la répartition de l'espace viaire se fait pour accorder une place plus importante au piéton (ainsi qu'au vélo). Si cette répartition doit intégrer les caractéristiques de la voirie (et notamment son emprise), elle tend en milieu urbain vers la préservation de 50 % de l'espace viaire au profit des piétons et cyclistes. Dans toute nouvelle opération, le schéma de fonctionnement de voirie intègre les circulations piétonnes (y compris cheminements spécifiques) à travers le choix de mettre en place des zones de rencontre, ou le dimensionnement des trottoirs sur les zones 30 ou les voies structurantes.

Ces moyens sont à hiérarchiser prioritairement pour rejoindre les centralités de communes ou de quartiers, les grands pôles multimodaux, ainsi que pour franchir les principales ruptures urbaines.

5.3. COMMUNIQUER SUR LES ASPECTS SANTÉ, SÉCURITÉ, PORTE-MONNAIE NOTAMMENT, POUR ENCOURAGER L'USAGE DES MODES ACTIFS

Les derniers résultats de l'enquête ménages-déplacements de 2009 ont montré qu'un des premiers freins à l'usage du vélo est la perception d'une accidentologie élevée, ce qui n'est pas sans impact sur la faible part des cyclistes parmi les scolaires. Répondre à ce problème implique non seulement de réduire encore l'accidentologie, mais aussi de le faire savoir. Enfin faire connaître les vrais coûts des différents modes de déplacements, à la fois pour l'usager et pour la collectivité, participe d'un choix responsable en matière de déplacements.

5.4. ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES ET LES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS (ADMINISTRATIONS, ÉCOLES) DANS LA MISE EN ŒUVRE DE PLANS DE MOBILITÉ

En encourageant un comportement responsable auprès des acteurs qui font vivre le territoire : habitants et entreprises, l'effet des mesures du POA "déplacements" n'en sera que plus important. L'élaboration des plans de mobilité permet de toucher via du "marketing direct" de nombreux habitants, et de leur proposer directement de nouvelles façons de se déplacer. Ces démarches permettent de participer à la construction d'une culture des déplacements alternatifs à la voiture au sein des écoles et des entreprises, qui profitent économiquement à tous.

6. METTRE EN ŒUVRE UNE POLITIQUE GLOBALE ET DE GESTION DES FLUX DE MARCHANDISES

Les livraisons et plus généralement la gestion des flux de marchandises est un axe fondamental de la politique des déplacements, et contribue fortement à l'attractivité, notamment économique, de l'Eurométropole de Strasbourg. Les actions se déclinent dans les champs de la réglementation des transports, mais aussi de l'urbanisme, et de la gouvernance.

6.1. AMÉLIORER LE FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES À TOUTES LES ÉCHELLES

L'attractivité de la métropole est liée à l'efficacité de sa desserte marchandises tant pour ses besoins de consommation internes, que pour son activité de redistribution. Il est nécessaire d'appréhender la desserte des marchandises selon ces deux niveaux d'actions.

Au-delà du développement des infrastructures, il est nécessaire de renforcer l'efficacité du transport de marchandises en facilitant la massification des flux à destination des centres villes dans des espaces spécialisés "aux portes" du centre-ville, en aménageant un ou plusieurs centre de distribution urbaine, et en veillant à la qualité d'accès à ceux-ci. Dans ce cadre, l'accessibilité du site du Port Autonome de Strasbourg (tout comme celui du Marché d'Intérêt National) joue un rôle particulièrement important, notamment à travers la voie d'accès nord du port, inscrite au SCOTERS et compatible sous certaines conditions avec le PPRT du port au pétrole.

Le PAS est moteur dans le report modal des flux de marchandises, notamment à travers le développement d'offres ferroviaires en lien avec les six opérateurs ferroviaires sur le secteur.

Les tous derniers kilomètres peuvent être appréhendés (logistique dite du "dernier kilomètre"), selon une offre complémentaires d'espace logistique de proximité, pertinent à la fois pour les professionnels des transports et pour les particuliers dans le cœur de l'espace métropolitain (à proximité des arrêts de transports en commun, des parcs relais...). Parallèlement, des services supplémentaires au commerçants et artisans sont développés (par exemple, des stocks déporté ou une collecte des encombrants).

6.2. HOMOGÉNÉISER LES RÈGLEMENTATIONS EN VIGUEUR

Un travail d'homogénéisation des réglementations, en lien avec les communes et basé sur le pouvoir de police du maire, définit les tonnages autorisés selon les voies, précise les caractéristiques des aires de livraison, de manière à proposer un fonctionnement cohérent et homogène à l'échelle de la métropole.

Il précise en outre les itinéraires de contournement et d'accessibilité aux zones d'activités avec un jalonnement adapté.

6.3. METTRE EN PLACE UN OU DES CENTRE(S) DE DISTRIBUTION URBAINE ET UNE NOUVELLE ORGANISATION LOGISTIQUE

Une nouvelle organisation logistique est créée, basée sur des services de mutualisation associés à un réseau d'espaces logistiques de proximité, capable de répondre aux besoins de déplacements de marchandises. Elle encadre le système de livraison, en améliorant le cadre de vie des habitants sans nuire au dynamisme ni à l'équilibre concurrentiel des activités économiques. Il convient de distinguer :

- un (ou des) centre de distribution urbaine (CDU) aux portes du cœur métropolitain et qui ont vocation à accueillir les flux aboutissant dans la métropole ;
- des espaces logistiques de proximité, qui sont desservis à partir d'un CDU ou à partir des commerces et entreprises de la métropole. Ils sont au cœur de la métropole dans des lieux stratégiques et sont à destination des particuliers (à proximité des arrêts de transports en commun les plus fréquentés, des parkings relais ou en ouvrage), mais aussi des commerçants. Ils peuvent notamment s'installer dans les nouveaux programmes d'urbanisme.

Par ailleurs, les espaces permettant l'embranchement vers des réseaux multimodaux ferroviaire et fluvial sont privilégiés pour accueillir les activités économiques génératrices d'importants flux de marchandises.

V. LES FICHES ACTIONS DE LA POLITIQUE DES DÉPLACEMENTS : ORGANISÉE AUTOUR DE DEUX AXES PRINCIPAUX

L'ambition affichée en matière de développement du territoire ainsi que les nombreux enjeux/défis liés à la mobilité auxquels la collectivité cherche à répondre - approfondis dans les justifications du présent PLUi - la conduisent à mettre en place une politique des déplacements s'appuyant sur plusieurs types d'outils, regroupés en fiches d'actions et composant le volet déplacements du Plan Local d'Urbanisme Métropolitain et participent ainsi à la construction du projet de territoire.

Parmi ces actions, certaines se concentrent spécifiquement sur l'un ou l'autres des modes de déplacements alors que d'autres n'abordent pas directement la question du mode de transport mais se concentrent davantage sur leur intégration, les services associés ou encore sur la sensibilisation du grand public aux problématiques actuelles en matière de mobilité. De la même manière, si toutes répondent aux orientations du PADD, il est fréquent qu'elles répondent à plusieurs de ces orientations à la fois, dans une logique de cohérence. Malgré la diversité des actions, leur cohérence se traduit à travers deux axes majeurs qui permettent de clarifier la stratégie développée par l'Eurométropole de Strasbourg en matière de politique de mobilité.

Le premier de ces deux axes regroupe les actions visant à poursuivre le développement des offres de transport disponibles sur l'Eurométropole de Strasbourg afin de mettre à disposition des solutions particulièrement adaptées à chacun des besoins de déplacement. Le second axe reprend quant à lui les actions visant à rationaliser les pratiques de déplacements à l'œuvre. Développer une offre de transport alternative à l'autosolisme ne suffit pas toujours, il est alors nécessaire d'encourager les pratiques plus vertueuses pour s'assurer du développement durable de l'agglomération recherché.

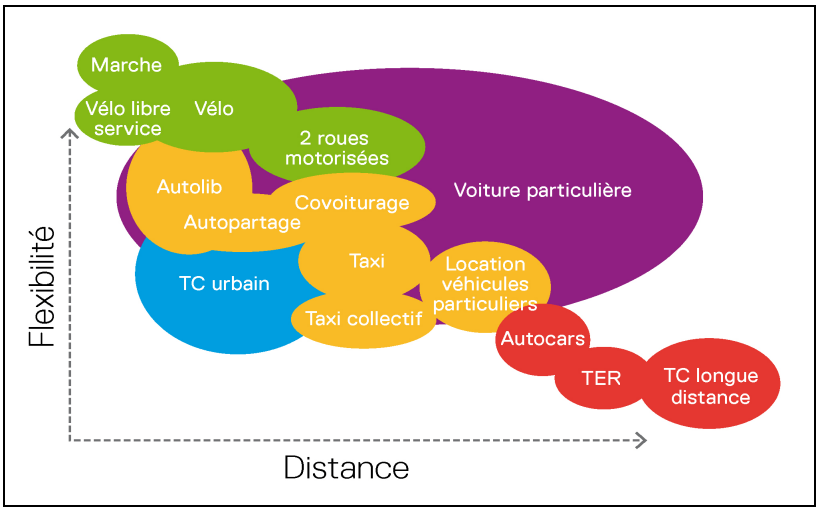
1. POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES OFFRES EN TRANSPORTS AUX DIFFÉRENTES ÉCHELLES DE LA MÉTROPOLE POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DE L'AGGLOMÉRATION ET DE SES HABITANTS

- Principe : enrichir le panel d'offres de mobilité pour disposer du mode le plus pertinent pour chacun de ses besoins.

1.1. AMELIORER ET GARANTIR L'ACCESSIBILITE DU TERRITOIRE, TOUS MODES CONFONDUS

Le premier des objectifs d'une politique des déplacements est de permettre à l'agglomération de fonctionner, en rendant possible les flux de personnes et de biens. Les infrastructures nécessaires pour que ces déplacements puissent s'opérer varient en fonction des territoires, des heures de la journée,

du profil des mobiles, des contraintes existantes, de l'offre disponible, du motif du déplacement, etc. En matière de mobilité, le principe qui perdure reste celui de la liberté de déplacement et de choix du mode de transport, dans la mesure où il ne nuit pas à la qualité du vivre ensemble. Le rôle de la politique des déplacements est de rendre possible et d'encourager ce choix responsable, notamment en proposant des alternatives crédibles à la voiture particulière. En effet, la diversité des besoins de mobilité force à développer la diversité des modes de déplacements afin de disposer d'une offre pertinente autre que la voiture particulière pour un maximum de besoins



Une diversité des modes de déplacements à cultiver afin de répondre à la diversité des besoins de mobilité (pour le transport de voyageur ici)

1.2. PROPOSER DES ALTERNATIVES EFFICACES À LA VOITURE INDIVIDUELLE

Ce principe s'appuie sur la notion de zone de pertinence des différents modes de transport. Cette notion peut se décliner territoire par territoire et type de liaison par type de liaison, de manière à disposer pour chaque type de flux d'une alternative efficace à la voiture, capable de répondre aux besoins de déplacements de l'ensemble des habitants et activités de l'Eurométropole de Strasbourg.

Il s'agit ainsi en priorité de développer, selon le type de déplacement et les territoires :

- la marche, mode de déplacement de proximité par excellence, que la collectivité a pour ambition de faire devenir le premier mode de déplacements en termes de part modale. Le piéton étant par nature très sensible à son environnement, le développement de la marche passe par une attention accrue portée à ses attentes et à ses besoins dans tous les aménagements réalisés ;
- le vélo, qui a pour vocation d'étendre sa zone de pertinence (comprise entre 1 et 3 km environ) et de devenir également une alternative crédible sur des distances supérieures à 3 kilomètres ;
- les transports collectifs urbains, dont l'efficacité est réelle dans le centre de l'agglomération et sur certains déplacements radiaux, dont le déploiement doit se poursuivre et dont l'attractivité doit croître y compris dans les zones les plus excentrées de l'Eurométropole de Strasbourg ;
- les transports en commun interurbains et ferrés, particulièrement concurrentiels à la voiture pour les déplacements en échange avec le cœur de l'Eurométropole de Strasbourg mais dont l'articulation avec les couronnes de l'agglomération doit encore être améliorée ;
- les offres d'auto partage pour permettre aux usagers d'utiliser une voiture lorsqu'ils en ont besoin sans toutefois qu'ils aient à posséder ce véhicule ;
- le covoiturage, qui permet d'utiliser la voiture individuelle sous la forme d'un mode collectif et donc de réduire les impacts négatifs de cette dernière ;
- les innovations en matière de mobilité pour compléter le panel de services et trouver des solutions adaptées aux territoires pour lesquels les besoins de déplacements sont diffus dans le temps et dans l'espace, par exemple dans les zones d'activité ;

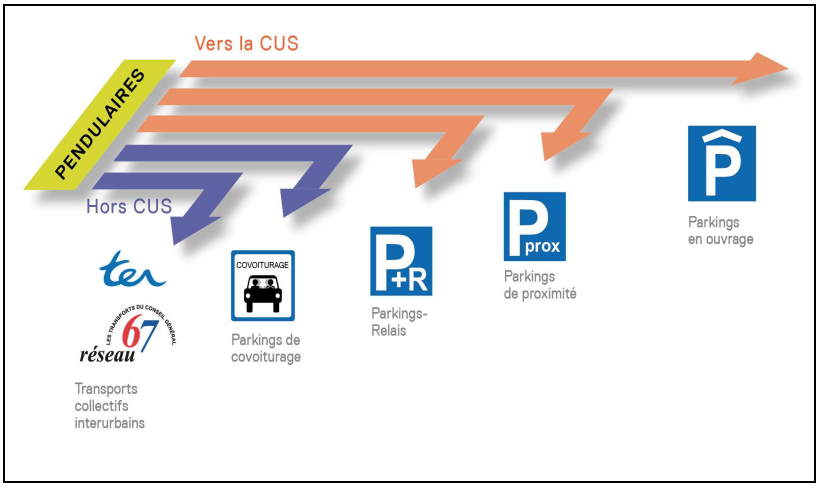
- certaines infrastructures routières, support des déplacements automobile, pour assurer l'accessibilité de certains territoires sur lesquels aucune alternative à la voiture n'est crédible. Loin de désavouer l'efficacité de la voiture pour certains usages, la collectivité encourage cependant au développement d'un parc automobile le plus propre possible grâce à des mesures en direction des motorisations alternatives.

Le développement simultané de ces offres, diversifiées et nombreuses, implique de porter une attention croissante à la cohérence globale de la politique des déplacements et plus particulièrement aux interfaces entre ces modes, ainsi qu'aux conditions nécessaires pour maintenir ou améliorer leurs niveaux de services, leur lisibilité et leur cohabitation dans des espaces souvent très contraints. Cette attention passe par une réflexion sur la hiérarchisation des modes dans les secteurs de haute qualité de service et par un travail de sensibilisation et d'aménagement plus fin dans les secteurs les plus pratiqués.

1.3. TENIR COMPTE DES FLUX EN ÉCHANGES, NOMBREUX ET CROISSANTS

Les flux d'échanges entre l'Eurométropole de Strasbourg et le reste du territoire (départemental mais aussi transfrontalier) continuent de croître, notamment sous la pression de la périurbanisation. Proposer des alternatives performantes en transports en commun pour les déplacements périurbains est une double nécessité, d'abord en termes environnementaux mais également en termes de cohésion sociale dans le cas d'une augmentation des prix de l'énergie. Ceci implique :

- d'optimiser l'offre interurbaine sur les axes structurants des principaux bassins de déplacement liés à l'agglomération en favorisant le rabattement des voitures le plus en amont possible (principes de filtres successifs étendu au hors-Eurométropole),



Principe de filtres successifs des automobiles depuis le hors-Eurométropole de Strasbourg vers les alternatives

- d'améliorer la coordination des offres urbaines et interurbaines : l'offre TER ainsi que les TC interurbains sont aujourd'hui principalement utilisés par les habitants de l'extérieur de l'Eurométropole de Strasbourg pour rejoindre le centre-ville. Améliorer les liaisons vers la première couronne et plus largement la diffusion des TER et cars interurbains dans l'ensemble du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg et aboutir à une convergence billettique et tarifaire sont des principes directeurs à mettre en œuvre. L'Eurométropole de Strasbourg veillera notamment à une compatibilité maximale entre les systèmes billettiques des réseaux TER et CTS ;
- de donner une nouvelle dimension à la politique de report modal des pendulaires via des P+R aux services et à l'attractivité renforcés, idéalement localisés le plus en amont possible, en articulation avec les réseaux de transport lourds ;
- d'organiser une régulation du stationnement dans les centralités permettant de dissuader le stationnement des pendulaires de longue durée dans les secteurs où l'espace est rare et convoité, au profit de la qualité des espaces et du stationnement des résidents, des visiteurs ainsi que des clients des commerces.

1.4. ENCOURAGER L'ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE LIVRAISON SUR L'AGGLOMÉRATION

Le centre de l'agglomération strasbourgeoise est une zone contrainte en raison de sa forte densité et des nombreuses activités qui y sont localisées. L'espace y est rare et cher et le partage des espaces publics, les voiries en particulier, est compliqué. Or, l'activité de livraisons de marchandises (qui génère aujourd'hui déjà une partie conséquente des flux de véhicules sur le centre-ville) est indispensable au bon fonctionnement du système urbain et est amenée à se développer en raison notamment de la croissance des achats sur Internet. Au regard des contraintes existant sur l'activité de livraison, des conflits observés entre les différents modes de transport et en anticipation des évolutions à venir, il apparaît nécessaire d'envisager de nouvelles formes de desserte du cœur métropolitain. Ces offres nouvelles doivent s'accorder avec les engagements de l'agglomération de favoriser un développement urbain qualitatif et qui ne nuise pas aux diverses activités économiques ou à la vocation commerçante du centre-ville.

Deux principes d'actions permettent de répondre à ces enjeux :

- Développer des services logistiques mutualisés pour améliorer l'efficacité de la logistique urbaine. Idéalement, celle-ci doit s'appuyer sur des hubs de massification des flux dont la localisation permet de favoriser les modes alternatifs aux poids lourds sur les dessertes amont comme aval (dernier kilomètre).
- Favoriser la mixité des infrastructures existantes et l'usage de véhicules plus respectueux de l'environnement. Comme pour le voyageur, la collectivité doit favoriser le développement d'alternatives à l'usage de véhicules routiers et thermiques. Parce que l'espace est un bien rare, notamment en urbain, le concept de mixité des infrastructures voyageurs et fret est développé. Cela peut notamment passer par l'utilisation du réseau de transport en commun, particulièrement le tramway, ou encore le réseau cyclable. L'utilisation de nouveaux matériels roulants tels que le tram-fret ou le vélo-cargo permettent d'adapter les types de véhicules au tissu urbain et d'avoir une offre complémentaire au tout routier et ainsi de réaliser des gains environnementaux.

2. ADAPTER LES PRATIQUES DE DÉPLACEMENTS SELON LES ZONES DE PERTINENCE DES MODES DE TRANSPORT AFIN DE PRÉSERVER LE CADRE DE VIE DE L'AGGLOMÉRATION

■ Principe : sensibiliser les différents acteurs et les encourager à optimiser leur mobilité au regard des offres existantes

2.1. SENSIBILISER ET ACCOMPAGNER

Pour renforcer l'efficacité de la création de nouvelles infrastructures et encourager l'usage des modes de transports les moins polluants, la collectivité accompagne également les habitants et usagers, les aide à modifier leurs habitudes, à lever les freins et angoisses éventuelles à l'utilisation d'un nouveau mode de déplacement, à faire un choix responsable dans leur manière de se déplacer. C'est la raison pour laquelle il est indispensable de :

2.1.1. DÉVELOPPER LES SERVICES ASSOCIÉS POUR RENDRE PLUS ACCESSIBLE ET SIMPLE D'USAGE LE BOUQUET D'OFFRES DE MOBILITÉ

La multiplicité des offres et des tarifs rend souvent difficile l'usage des services à la mobilité, quand ils ne sont pas purement et simplement méconnus par certaines catégories de la population. Pourtant la complémentarité des modes de transport est un atout tant individuel que collectif qu'il convient de déve-

lopper. Une information plus complète et plus accessible et des systèmes de tarification et d'accès communs à différents services (Vélhop, auto partage, transport urbain stationnement, etc.) est développée et facilite l'organisation de la vie quotidienne des habitants. Par ailleurs, les usagers sont encouragés à optimiser leurs déplacements au regard des offres existantes grâce à une information multimodale numérique complète et facilement accessible à travers l'ensemble des applications existantes) (Strasmap, ViAlsace…).

2.1.2. VALORISER LES MODES DE TRANSPORT ALTERNATIFS EN CIBLANT LES POPULATIONS

Pour certaines populations, l'usage du vélo ou des transports en commun renvoie une image négative. Un travail poussé sur l'infrastructure elle-même peut aider à modifier cette image. On pense, par exemple, immédiatement au tramway qui a modifié l'image des transports en commun. Le réseau cyclable express Vélostras est à concevoir sous cet angle. Au-delà, c'est également très largement une affaire de communication…

2.1.3. COMMUNIQUER SUR LES ASPECTS SANTÉ, SECURITÉ, PORTE-MONNAIE

… notamment pour encourager l'usage des modes actifs : par exemple, les derniers résultats de l'Enquête Ménages Déplacements de 2009 ont montré qu'un des premiers freins à l'usage du vélo est la perception d'une accidentologie élevée, ce qui n'est pas sans impact sur la faible part des cyclistes parmi les scolaires. Répondre à ce problème implique non seulement de réduire l'accidentologie, mais aussi de le faire savoir, et également réduire l'écart entre la perception du niveau d'accidentologie et sa réalité.

Enfin faire connaître les vrais coûts des différents modes de déplacements, à la fois pour l'usager (qui sous-estime par exemple très largement les coûts de l'automobile selon l'ADEME) et pour la collectivité, participe d'un choix responsable en matière de déplacements.

2.1.4. ACCOMPAGNER LES ENTREPRISES ET LES ÉTABLISSEMENTS PUBLICS (ADMINISTRATIONS, ÉCOLES) DANS LA MISE EN ŒUVRE DE PLANS DE MOBILITÉ

L'élaboration des plans de mobilité permet de toucher via du " marketing direct " de nombreux habitants, et de les inciter à se déplacer de manière plus vertueuse. Ces démarches permettent de participer à la construction d'une culture des déplacements alternatifs à la voiture au sein des écoles et des entreprises, culture qui profite économiquement à tous.

2.1.5. SENSIBILISER TOUS LES ACTEURS, AUSSI BIEN EXTERNES, QU'EN INTERNE À LA COLLECTIVITÉ

De la même manière que la politique des déplacements a intégré les problématiques de santé publique, et notamment la nécessité de favoriser 30 minutes d'activité physique par jour, un travail de pédagogie doit permettre de favoriser la connaissance des enjeux de déplacements tant auprès des acteurs externes (pour démultiplier les interventions, favoriser l'émergence d'acteurs nouveaux…) qu'auprès des élus et techniciens de l'Eurométropole de Strasbourg et de ses communes pour faciliter la diffusion de ces enjeux auprès du plus grand nombre.

2.2. RATIONALISER LES PRATIQUES AUTOMOBILES (ET PLUS GÉNÉRALEMENT ROUTIÈRES)

Quand il existe des alternatives performantes en transports en commun pour des distances élevées, ou à pied et à vélo sur des distances plus réduites, l'objectif de la collectivité est de réduire l'autosolisme. Il peut alors être nécessaire de rééquilibrer la concurrence entre modes de déplacements afin que chacun prenne conscience des alternatives qui lui sont offertes. Pour ce faire, plusieurs outils sont disponibles :

2.2.1. UTILISER EN PREMIER LIEU LE STATIONNEMENT REGULÉ COMME LEVIER D'ACTION SUR LE COMPORTEMENT MODAL

Une politique de régulation de l'usage des places de stationnement est particulièrement efficace en termes de report modal, notamment quand elle s'applique sur les trajets domicile-travail (à travers une régulation qui protège les résidents et les visiteurs dans une limite acceptable). Cette politique s'organise de manière coordonnée à la fois sur l'offre publique et sur l'offre privée.

2.2.2. LIMITER LA CRÉATION DE NOUVEAUX PROJETS ROUTIERS

S'ils se contentent de répondre à la demande, les projets routiers sont généralement vecteurs de périurbanisation et vont dans le sens d'un usage croissant de la voiture. Pour cette raison, le principe de capacité radiale constante inscrit au SCOTERS reste la règle et seuls quelques projets routiers, répondant à des logiques spécifiques, sont alors possibles. Notamment pour :

- accompagner des extensions urbaines (auquel cas, une réflexion sera menée sur la vocation et le caractère structurant ou non de la voie à créer) ;
- créer des liaisons entre quartiers ou contournement de communes sous condition de rééquilibrage de l'usage de la voirie existante (et délestée) au profit des modes alternatifs et/ou de limitation des atteintes aux personnes ou à l'environnement.

Le maillage routier de l'Eurométropole de Strasbourg doit à terme être moins dépendant de la seule autoroute A35, sans remettre en cause le rôle central de celle-ci dans le fonctionnement métropolitain. Plusieurs infrastructures routières d'échelle métropolitaine voire départementale participent de cette logique, comme, par exemple, le Contournement Ouest de Strasbourg (dans une logique de corridor européen) ou la Voie de Liaison Intercommunale Ouest.

2.2.3. ORGANISER UNE RÉGULATION DU TRAFIC BASÉE SUR LA LISIBILITÉ ET LE FONCTIONNEMENT DU RÉSEAU VIAIRE, DANS LE BUT DE PRÉSERVER LA QUALITÉ DE VIE ET L'ENVIRONNEMENT

D'une part cela réduit le nombre de personnes exposées aux nuisances générées par les réseaux routiers majeurs, en particulier celles exposées à des seuils de pollution dangereux pour la santé. D'autre part, cela fait coïncider les types de voies à leurs usages, à travers leurs aménagements.

2.2.4. LIMITER LE TRAFIC ROUTIER SUR L'A35

… à travers une régulation des flux automobiles parallèlement au développement d'une offre de transports collectifs concurrente performante. Cette offre peut par exemple prendre la forme d'une desserte TER capacitaire cadencée sur les axes de l'étoile ferroviaire strasbourgeoise. Il peut également s'agir de la réservation d'une voie de l'autoroute aux transports collectifs routiers ainsi qu'aux covoitureurs sur les sections actuellement à 2x3 voies, accompagnée d'une requalification et/ou régulation notamment dynamique de cet axe autoroutier majeur, dont les caractéristiques sont en cours de définition avec les autorités organisatrices de la mobilité compétentes.

2.2.5. ACCOMPAGNER LES ÉVOLUTIONS EN COURS EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN ADAPTANT LE CADRE DANS LEQUEL S'INSCRIT CETTE ACTIVITÉ

Les acteurs économiques compétents sur les questions du transport de marchandises optimisent, pour des raisons économiques, au maximum leur organisation mais doivent se plier aux règles définies par la collectivité. L'homogénéisation des réglementations à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg, l'adaptation des zones de livraisons, l'amélioration du contrôle de ces zones, l'identification des itinéraires prioritaires pour les poids-lourds, etc. sont autant de mesures qui permettront de faciliter (et donc d'optimiser) les pratiques des acteurs économiques compétents tout en favorisant la réduction des nuisances générées par cette activité.

3. 10 THÈMES ET 25 ACTIONS À L'HORIZON 2030

3.1. EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE MOBILITÉ

I. Adapter l'espace public en faveur du développement de la proximité et de la pratique des modes actifs	
I.1	Poursuivre le développement de la marche comme principal mode de déplacements dans l'agglomération
I.2	Conforter l'usage du vélo au quotidien dans l'ensemble de l'agglomération
II. Garantir l'accessibilité de l'agglomération pour les personnes à mobilité réduite	
II.1	Garantir l'accessibilité des transports en commun et de l'espace public
III. Améliorer la connectivité du territoire	
III.1	Développer le vélo au-delà des seuls déplacements de proximité
III.2	Etendre le réseau de transports en commun structurants
III.3	Faire évoluer l'offre de transports en commun pour plus d'efficacité
III.4	Augmenter l'offre ferroviaire dans l'agglomération et améliorer la cohérence entre le train et le réseau bus/tram
III.5	Améliorer l'intermodalité entre le train, les transports en commun urbains et interurbains
III.6	Simplifier l'usage de la billettique
III.7	Mettre en œuvre l'intégration tarifaire au sein du ressort des transports urbains et non urbains
IV. Optimiser le maillage routier et adapter l'offre de stationnement	
IV.1	Optimiser le maillage routier
IV.2	Faire évoluer l'offre de stationnement afin d'en faire un levier fort du changement de pratique modale
V. Transport de marchandises : encourager le développement de nouvelles formes de desserte aux différentes échelles	
V.1	Renforcer les atouts de l'Eurométropole au cœur des corridors de transport européen
V.2	Promouvoir l'efficacité de la filière logistique urbaine par le développement de services et de lieux de mutualisation

3.2. EN FAVEUR DE L'ADAPTATION DES PRATIQUES

VI. Sensibiliser, communiquer sur les modes alternatifs à l'automobile	
VI.1	Communiquer sur les bénéfices de la pratique des modes actifs sur la santé
VI.2	Sensibiliser à l'usage et faciliter la pratique des modes actifs
VII. Soutenir les initiatives en matière de management de la mobilité	
VII.1	S'affirmer comme un territoire d'expérimentation des mobilités innovantes
VII.2	Inciter les entreprises, administrations et écoles à engager des Plans de Déplacements Entreprise/Administration/Etablissement Scolaire et les accompagner dans leur démarche

VIII. Adapter l'offre de transports aux rythmes de vie	
VIII.1	**Tirer parti de la "mission des temps" pour améliorer les conditions de déplacements au sein de l'agglomération**
IX. Promouvoir un nouvel usage de la voiture individuelle, pour en réduire les nuisances	
IX.1	**Mettre en place et appliquer la hiérarchisation du réseau viaire à l'échelle l'Eurométropole de Strasbourg**
IX.2	**Proposer des offres de stationnement nouvelles et adaptées pour faire du stationnement un outil de requalification urbaine et de qualité de vie**
IX.3	**Adapter les axes routiers et les flux automobiles pour réduire les pollutions générées par la voiture**
IX.4	**Encourager le développement des pratiques éco-mobiles**
X. Faire évoluer les pratiques de livraison pour optimiser les déplacements	
X.1	**Faire évoluer les conditions de livraison pour optimiser la circulation des marchandises à l'échelle de l'agglomération**

3.1. THÈMES ET ACTIONS EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DE L'OFFRE DE MOBILITÉ

I. Adapter l'espace public en faveur du développement de la proximité et de la pratique des modes actifs	
I.1	Poursuivre le développement de la marche comme principal mode de déplacements dans l'agglomération

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

- La marche : principal mode de déplacements d'une métropole de proximité et accessible à tous, mode universel, économique, non polluant et offrant un cadre de vie qualitatif.
    - Un mode vecteur de cohésion sociale et dont les bienfaits en matière de santé, de bien-être et de contribution à la préservation de l'environnement sont avérés.
    - Une pertinence qui doit toutefois être renforcée dans des villes qui se sont construites ces dernières années par et pour la voiture.
    - Le piéton est, par nature, plus vulnérable que les autres usagers de la route, mais aussi plus sensible à son environnement. Il est impératif d'accorder une attention particulière à ses besoins dans tout aménagement ou réaménagement, que ce soit en termes de sécurité, de confort, mais aussi de qualité des espaces publics.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Développer la pratique de la marche dans les centralités des communes et dans le cœur métropolitain notamment. Cet objectif passe en particulier par :
    - le renforcement du cœur de cible de la marche en captant les usagers automobiles et des transports collectifs sur les trajets courts (de moins de 1 km).
    - la crédibilisation de la pratique régulière de la marche sur les distances plus importantes (supérieures à 1 km).
    - l'encouragement de l'usage de la marche en rabattement vers les transports collectifs, qu'ils soient urbains, interurbains ou ferroviaires.
    - atteindre l'équité territoriale en matière de pratique de la marche entre les communes les plus centrales et celles davantage périphériques.

MOYENS MIS EN ŒUVRE

Les moyens mis en œuvre peuvent être de différents types, y compris en termes d'incitation et de communication, mais un travail sur les aménagements des espaces publics pour redonner au piéton la place qu'il mérite en ville est presque systématiquement nécessaire.

- **Chaque nouvel aménagement de voirie, lors des travaux de réaménagement et des programmes d'urbanisation, doit améliorer la qualité et la sécurité des cheminements piétons.**

Lors des requalifications de voie ou de création de voies nouvelles, la répartition de l'espace viaire vise à accorder aux usagers des modes actifs (vélos/piétons) une place plus importante dépendant des caractéristiques de la voirie en question et répondant aux spécifications définies dans le cadre des réflexions portant sur la hiérarchisation du réseau viaire de l'agglomération (cf. action IX.1). Dans l'idéal, en milieu urbain, cette répartition tend à préserver au moins la moitié de l'espace viaire au profit des piétons et cyclistes.

- **Au-delà des aménagements de voirie, à l'initiative des communes intéressées :**

Les services de l'Eurométropole de Strasbourg peuvent apporter un accompagnement méthodologique sur l'élaboration de "Plan Piétons" locaux ou sur l'élaboration de plans d'actions en faveur des piétons dans le cadre de plans communaux de déplacements. Cet accompagnement s'appuie sur l'échange d'expérience issue de la mise en œuvre prioritaire d'un plan en faveur des piétons sur la commune de Strasbourg.

ÉCHÉANCIER

- **Court terme :**

- amélioration de la prise en compte des piétons et cyclistes dans les créations et aménagements de voirie,
- mise en place des premières actions du Plan Piéton strasbourgeois,
- réservation d'emprises dédiées à la création de cheminements piétons (emplacements réservés, tracés de principes, OAP…),
- élaboration d'un Plan d'Actions des Mobilités Actives (PAMA) à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg.

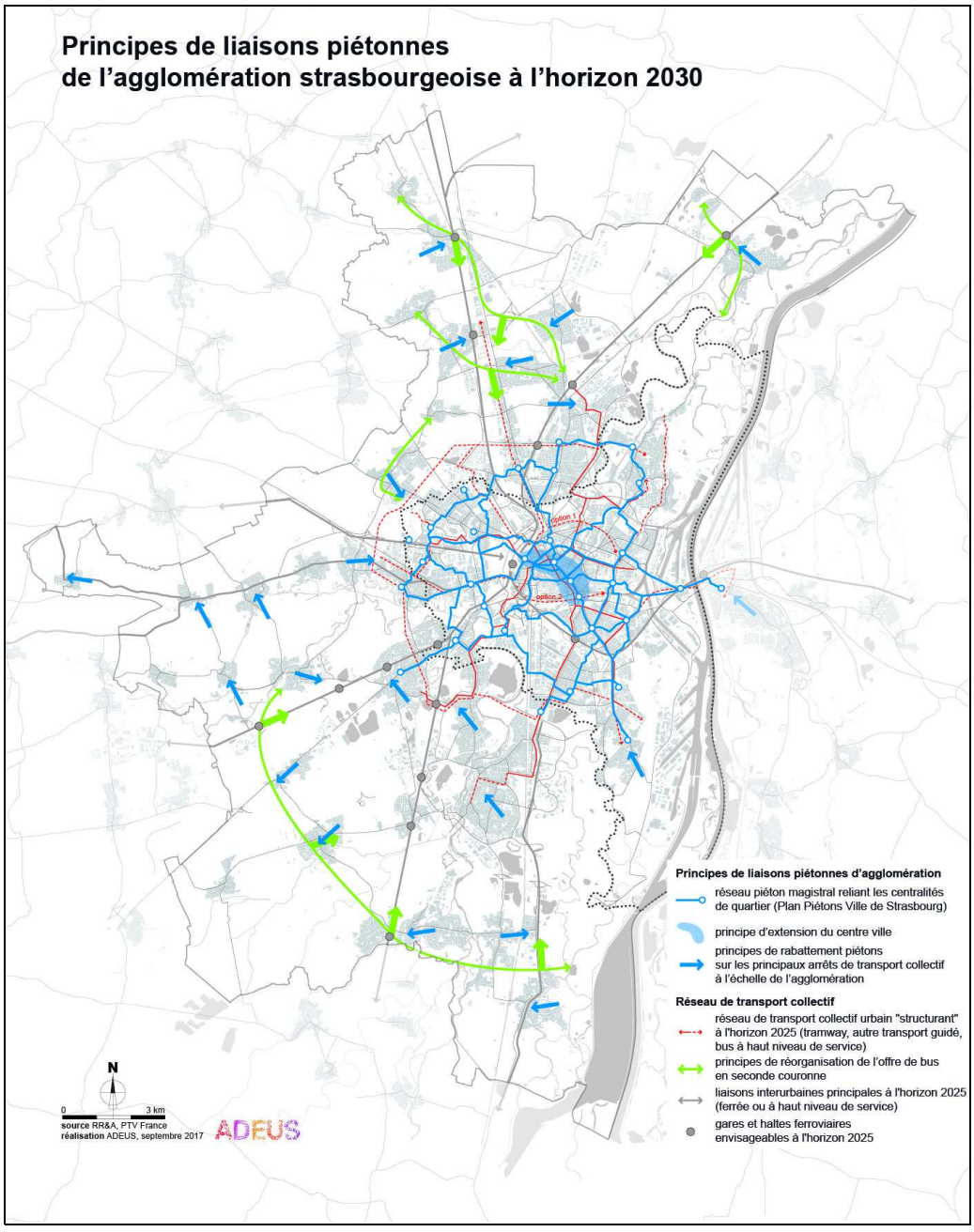
- **Moyen terme :**

- mise en oeuvre des actions du PAMA.

INDICATEURS DE SUIVI

- comptages piétons représentatifs et reproductibles (à intégrer aux plans),
- évolution de la part modale piétonne par secteurs de l'Eurométropole de Strasbourg (selon disponibilité des données),
- nombre d'accidents corporels impliquant un piéton par secteurs de l'Eurométropole de Strasbourg,
- linéaire de voiries réaménagées sur la base des dispositions de la "hiérarchisation du réseau viaire".

CARTE N°3 : **Principes de liaisons piétonnes de l'agglomération strasbourgeoise à l'horizon 2030**



I. Adapter l'espace public en faveur du développement de la proximité et de la pratique des modes actifs	
I.2	Conforter l'usage du vélo au quotidien dans l'ensemble de l'agglomération

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

- Le vélo : un mode économique, non polluant, bon pour la santé et qui permet de répondre aux ambitions de développement d'une métropole des proximités et durable.
  - Strasbourg : l'agglomération la plus cyclable de France… mais un usage encore éloigné des pratiques observées dans certaines capitales du Nord de l'Europe (ou de l'autre côté du Rhin).
  - Une pertinence qui reste à renforcer en améliorant la sécurité et la qualité des déplacements à vélo ainsi que les services associés.
  - Plusieurs axes d'intervention à approfondir : le développement du réseau cyclable afin de réduire les coupures au sein de l'agglomération, le stationnement des vélos sur l'espace public aujourd'hui insuffisant et le stationnement privé des vélos (domicile ou lieu de travail) très contraint dans certains secteurs.
  - Une nécessaire anticipation de l'accroissement de la pratique du vélo dans les années à venir pour dimensionner de manière pertinente les actions mises en place (notamment l'infrastructure).

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Les objectifs de cette action visant à renforcer la pratique du vélo dans l'Eurométropole de Strasbourg sont multiples :
  - **Compléter le réseau cyclable** de l'agglomération afin de sécuriser et de rendre agréable la pratique du vélo sur un nombre croissant de trajets internes à l'Eurométropole de Strasbourg et sur longue distance ;
  - **Développer des formules de mise à disposition de vélos** adaptées à la diversité des territoires et des attentes ;
  - **Assurer une offre de stationnement vélo sécurisée** (de courte durée) sur l'espace public qui réponde aux enjeux de croissance de la pratique du vélo, de la diversification des vélos en circulation et limite les conflits d'usages ;
  - **Répondre aux besoins de stationnement** sur les lieux d'habitation et de travail ;
  - Inciter certains publics à utiliser davantage le vélo (jeunes, habitants de quartiers d'habitat social...) ;
  - Suivre, évaluer l'évolution de la pratique du vélo sur l'Eurométropole de Strasbourg

MOYENS MIS EN ŒUVRE

- **Pour le développement d'une offre adaptée de stationnement vélo sur l'espace public**
  - Elaborer une stratégie globale de déploiement d'arceaux vélo sur l'espace public qui prenne en compte l'accroissement continu de la pratique du vélo.
  - Déployer régulièrement des arceaux vélo sur l'espace public. Le positionnement des arceaux devra être réalisé dans le respect de la loi sur l'accessibilité du domaine public.
  - Massifier l'offre de stationnement vélo courte durée à proximité du plateau piétonnier de Strasbourg.
  - Prévoir des places de stationnement dimensionnées pour les vélos-cargos dans les parkings en ouvrage et sur l'espace public.
  - Mettre en œuvre et pérenniser un système de suivi et d'enlèvement des "vélos-épaves"

- **Pour le développement d'une offre privée de stationnement vélo adaptée**

Le Règlement du présent PLU définit les normes de stationnement vélo relatives aux différents locaux privés (logements, bureaux d'activités) en cohérence avec les objectifs d'encouragement de la pratique du vélo dans l'agglomération. Ces normes sont détaillées dans l'article 12 du Règlement du présent PLU.

Il reste cependant nécessaire :

- de conduire un audit du stationnement vélos dans les bâtiments privés,
- de mener un programme d'équipement des parkings en ouvrage du centre-ville visant notamment la systématisation d'une offre de stationnement vélo adaptée au stationnement nocturne des vélos des résidents,
- d'étudier la mise en place d'un fond de financement des projets les plus innovants en matière de création de locaux vélos par les bailleurs et les copropriétés,
- d'accompagner les projets innovants de constructions favorables au vélo, notamment dans les éco-quartiers.

- **Pour le développement d'une offre publique de stationnement vélo sécurisé de plus ou moins longue durée dans les secteurs en déficit de stationnement vélo privé**
  - De proposer des poches de stationnement sécurisé dans les secteurs denses d'habitat, dépourvus de stationnement en ouvrage et sous dotés en stationnement privé dans les immeubles, par l'exploration d'autres filières : valorisation de locaux existants, expérimentations de modules urbains (redistribution des véloparcs), construction de silos vélos.

- **Pour le développement du réseau cyclable :**
  - Programmer la réalisation des itinéraires manquants inscrits au futur Plan d'Actions des Mobilités Actives (PAMA) sur la base d'opérations spécifiques d'une part et intégrer les aménagements cyclables dans l'ensemble des projets ayant un impact sur l'espace public d'autre part.

- **Pour le développement de l'offre Vélhop et sa valorisation**

Grâce au déploiement d'un panel de stations correspondant à autant de services individualisés (stations automatiques, stations humanisées, mise à disposition de " packs vélos " dans les entreprises), couvrir l'ensemble du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg de manière équilibrée, c'est-à-dire en accordant une importance équivalente aux territoires de la seconde couronne, première couronne et cœur métropolitain.

  - Explorer une diversification du parc vélo : vélos à assistance électrique, vélos adaptés à des besoins spécifiques, etc.
  - Explorer une diversification des services et des offres proposées : formule de location en flottes d'entreprises, formule d'essai pour les nouveaux résidents.

- **Pour inciter de nouveaux publics :** développer les vélo-écoles pour jeunes et adultes, essaimer les ateliers d'autoréparation des vélos dans divers quartiers et communes, lutter contre le vol des vélos.

- **Pour suivre et évaluer la pratique vélo :** développer un réseau maillé de compteurs permanents et analyser les résultats.

- **Pour suivre et évaluer l'accidentologie cycliste :** les accidents cyclistes sont répertoriés dans l'observatoire de l'accidentologie suivi par le SIRAC (Système d'Information et de la Régulation Automatique de la Circulation) afin d'étudier et de valider des mesures de sécurité permettant de diminuer les accidents sur le territoire de l'Eurométropole. Ce département prépare le travail de la commission de sécurité routière de l'Eurométropole qui réunit les acteurs, institutionnels et associatifs, œuvrant dans le domaine de la sécurité routière.

ÉCHÉANCIER

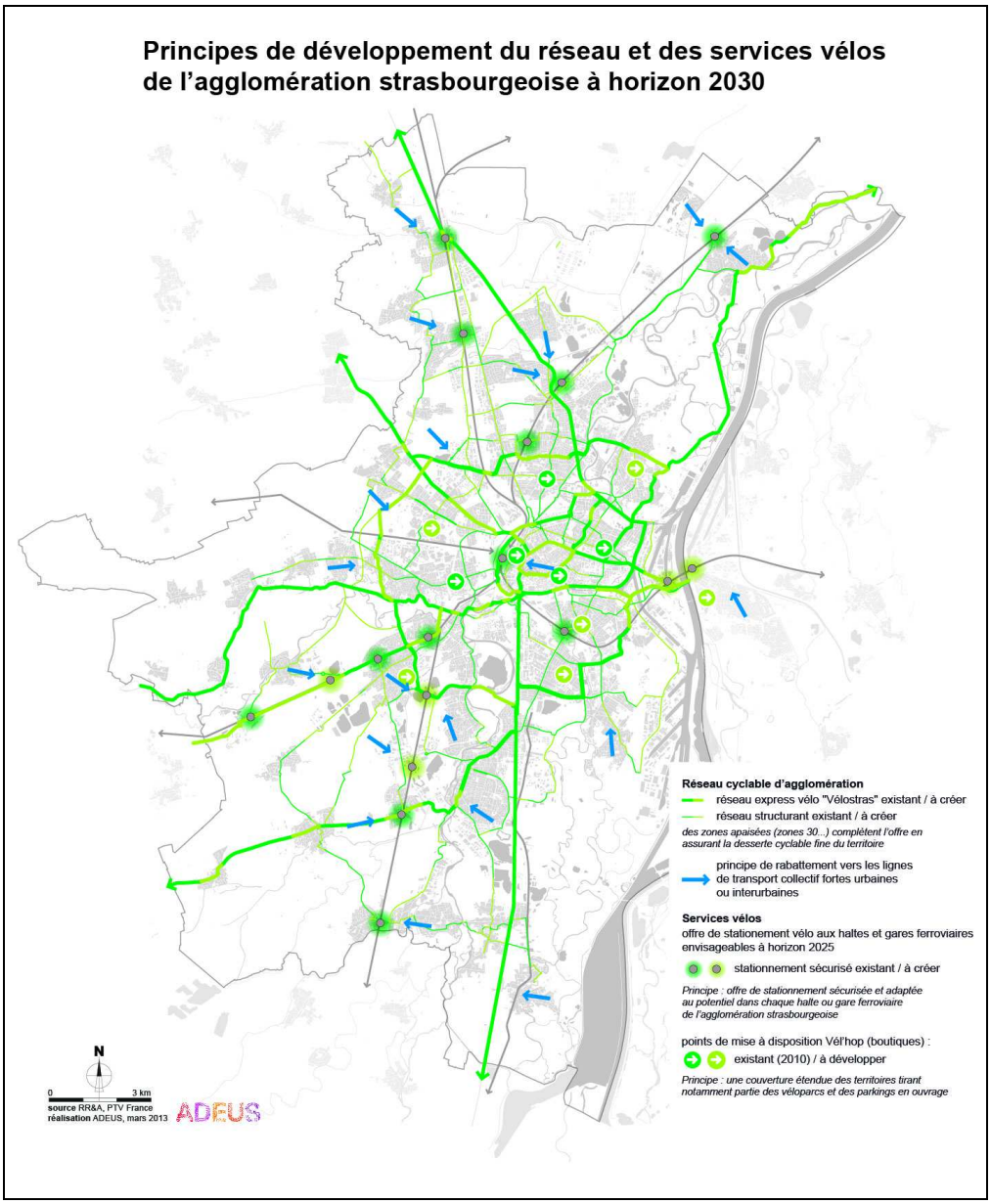
- **Court terme :**
  - Étendre la couverture territoriale et les formules du service Vélhop par des stations automatiques
  - Renforcer régulièrement l'offre d'arceaux vélo pour le stationnement des vélos sur l'espace public
  - Réaliser les 60 kilomètres d'itinéraires cyclables principaux identifiés comme prioritaires dans le PAMA.
  - Harmoniser les normes de stationnement vélo dans les documents d'urbanisme, équipement des parkings de centre-ville d'une offre de stationnement vélo nocturne.
  - Accompagner des projets innovants en matière de stationnement vélo privatif.

- **Moyen terme :**
    - Finaliser la mise en œuvre complète du schéma directeur des aménagements cyclables
    - Accompagner la croissance du nombre de cyclistes par le renforcement continu de l'offre de stationnement sur l'espace public.
    - Mise en place de compteurs automatiques.

INDICATEURS

- Linéaire cyclable réalisé
- Offre de stationnement vélo sur l'espace public (nombre d'arceaux)
- Nombre de boutiques Vélhop et couverture du territoire + taille et typologie de la flotte Vélhop
- Nombre et type de contrats de location vendus + coût net du service pour la collectivité
- Comptages permanents, accidentologie

CARTE N°4 : **Principes de développement du réseau et des services Vélo de l'agglomération strasbourgeoise à l'horizon 2030**



II. Garantir l'accessibilité de l'agglomération pour les personnes à mobilité réduite	
II.1	Garantir l'accessibilité des transports en commun et de l'espace public

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

- **Une métropole durable se doit d'être accessible pour tous afin de permettre à chacun de se déplacer selon ses besoins et ses moyens**
  - Les personnes dont la mobilité est considérée comme "réduite" (P.M.R.) représentent environ un tiers de la population totale : incapacité permanente (handicap sensoriel, moteur ou cognitif, vieillissement…) ou temporaire (accident…) ou bien encore de circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, bagages, poussettes…).
  - Afin de garantir la mobilité de tous au sein de l'agglomération, la prise en compte des besoins spécifiques aux PMR sur l'espace public et dans la chaine des transports est donc nécessaire.
  - La loi du 11 février 2005 dite loi " Handicap " préconise de rendre accessibles les services de transport collectif aux personnes handicapées et à mobilité réduite dans un délai de 10 ans.
  - L'ordonnance du 24 septembre 2014 crée " l'agenda d'accessibilité programmée ".

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Permettre une mobilité autonome des personnes à mobilité réduites en rendant accessible (au sens des normes en vigueur) l'ensemble de l'espace public sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg.
- Rendre totalement accessible aux Personnes handicapées et à Mobilité Réduites les services de transport publics urbains.

MOYENS MIS EN ŒUVRE

Les moyens nécessaires pour atteindre ces objectifs sont identifiés :

- **Concernant la mise en accessibilité de l'espace public**
  - Mettre en œuvre les Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (PAVE).
  - Mettre en œuvre les principes d'accessibilité en vigueur pour tous les projets concernant l'espace public.
  - Poursuivre l'expérimentation de dispositifs innovants en faveur des personnes à mobilité réduite.
- **Concernant la mise en accessibilité des réseaux de transports en commun**
  - le relèvement des quais de la ligne de Tram A pour permettre l'accès aux personnes en fauteuil roulant,
  - l'accessibilité complète des lignes prioritaires et l'accessibilité progressive des autres lignes de transport en commun, en recherchant le confort et la sécurité de l'ensemble des usagers,
  - l'information bus/tram des lignes de bus structurantes.

ÉCHÉANCIER

- **Court terme :**
  - mise en accessibilité des lignes prioritaires,
  - mise en accessibilité progressive des autres lignes,
  - en continu : mise en œuvre de la programmation des PAVE, des principes d'accessibilité, des expérimentations et innovations.

INDICATEURS

- espaces publics/trottoirs : linéaire accessible (au sens des normes en vigueur),
- transports en commun : lignes, arrêts et véhicules accessibles.

III. Améliorer la connectivité du territoire	
III.1	Développer le vélo au-delà des seuls déplacements de proximité

ENJEUX DE LA MESURE

- Le vélo, un levier d'interconnexion des territoires à renforcer
  - Les disparités territoriales restent fortes en termes de pratique du vélo en raison de distances de déplacement à parcourir parfois élevées, combinées à des infrastructures inégalement adaptées.
  - Intégrer les communes périphériques au réseau cyclable urbain, en sortant des seules logiques de proximité, est un enjeu de cohésion sociale et d'équité territoriale, mais aussi d'amélioration de la connectivité du territoire.
  - Parvenir à faire du vélo un outil crédible d'interconnexion des quartiers et communes par l'amélioration notamment du " niveau de service " des infrastructures cyclables.
  - Un enjeu d'autant plus important que le nombre de cyclistes est amené à croitre fortement dans les années à venir (congestion automobile, développement de Vélhop, séduction de nouvelles clientèles, etc.).
  - Cet enjeu d'amélioration de la connectivité du territoire métropolitain passe également par la qualité des interfaces entre vélo et transports en commun.
  - Les combinaisons vélo-TC permettent en effet de répondre aux enjeux de desserte de la seconde couronne : résidents du périurbain travaillant au centre de Strasbourg, salariés travaillant en zones d'activités économiques périphériques.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Réaliser un réseau cyclable magistral reliant le centre aux périphéries (+ rocade dans 1ère couronne) et caractérisé par sa lisibilité, son efficacité, sa convivialité, sa sécurité et sa fiabilité.
- Améliorer le " niveau de service " des infrastructures cyclables : réseau plus confortable et sécurisant (largeur, revêtement, éclairage), réseau plus performant (temps d'attente réduit aux carrefours), des services (affichage dynamique).
- Rendre crédible le vélo à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération : " le centre de Strasbourg à moins de 30 min à vélo " et augmenter la part du vélo sur les déplacements de plus de 3 km via Vélostras.
- Accompagner/renforcer le développement d'un usage combiné vélo+TER à l'échelle du bassin de vie de Strasbourg.
- Accompagner/renforcer le développement de l'usage des VAE.

MOYENS MIS EN ŒUVRE

- Réaliser un réseau cyclable à haut niveau de service (Vélostras), reliant le centre aux périphéries, caractérisé par sa lisibilité, son efficacité, sa convivialité, sa sécurité et son confort.
- Travailler les interfaces entre vélo et TER.
  - Répondre au déficit de stationnement observé en gare centrale de Strasbourg : en créant 400 nouvelles places de stationnement afin d'atteindre 3 000 places offertes ;
  - Mettre en place un programme de suivi d'occupation des abris vélos aux haltes et gares ferroviaires ;
  - Adopter un schéma d'adaptation des capacités de stationnement vélo en haltes/gares afin de répondre à la hausse prévisible de l'usage vélo+TER ;
  - Etudier le déploiement d'une offre de location vélos dans certaines haltes et gares stratégiques du bassin de vie strasbourgeois ;
  - Maintenir la possibilité d'embarquement des vélos dans les TER hors heures de pointe ;
  - Intégrer les complémentarités TER et vélo comme un des axes de travail entre autorité organisatrices de la mobilité.

ÉCHÉANCIER

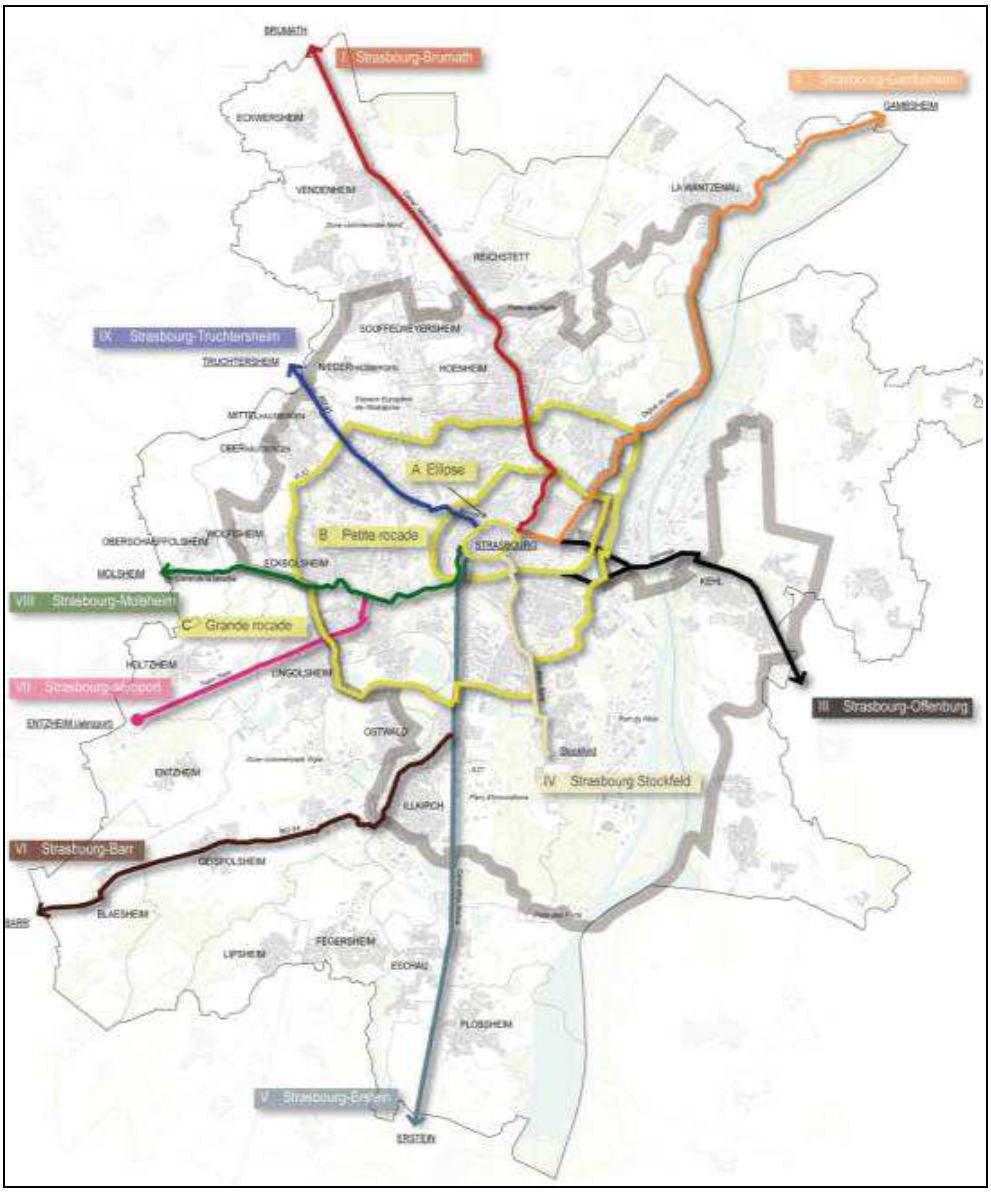
- **Court terme :**
  - mise en œuvre des itinéraires prioritaires :
  - la radiale n°1 (canal de la Marne au Rhin),
  - la rocade B (quai Pasteur, berges du fossé des Remparts, quai de l'Orangerie),
  - la radiale n°3 (axe Strasbourg-Kehl),
  - en continu : facilitation des usages combiné vélo-TER.

- **Moyen terme :**
  - mise en œuvre de l'ensemble des itinéraires du réseau " Vélostras "(horizon 2030).

INDICATEURS

- Linéaire correspondant aux critères Vélostras réalisés.
- Linéaire créé selon les 4 niveaux.
  - Tronçons correspondant aux critères Vélostras (largeur minimum, éclairés et avec des bonnes connexions au réseau cyclable local),
  - Tronçons à réaménager (faible largeur, absence d'éclairage, carrefour dangereux…),
  - Tronçons non aménagés (traversées de communes),
  - Tronçons à créer en lien avec les projets d'urbanisations et/ou de voiries.
- Part modale du vélo en 1ère et 2nde couronne.
- Taux d'occupation des stationnements vélos dans les gares et haltes.
- Évolution du trafic cycliste sur les tronçons du vélo Vélostras.

CARTE N°5 : **Principes d'organisation du réseau Vélostras**



III. Améliorer la connectivité du territoire	
III.2	Etendre le réseau de transports en commun structurants

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

- **Une offre de transports en commun qui permet d'assurer l'accessibilité de l'agglomération, d'en réduire les coupures et qui supporte les urbanisations à venir.**
  - Une offre de transports en commun à développer pour améliorer les dessertes sur l'ensemble du territoire de l'agglomération et accroitre l'efficacité du réseau de transports collectifs.
  - Un travail sur la structuration de ce réseau pour améliorer sa hiérarchisation et sa lisibilité.
  - Des développements qui mettent l'accent sur l'articulation des territoires de l'Eurométropole de Strasbourg, notamment des polarités de la première couronne entre elles mais aussi avec le cœur de l'agglomération.
  - Le Schéma Directeur des Transports Collectifs 2025, approuvé par délibération du Conseil Communautaire en date du 25 juin 2010, définit les développements nouveaux du réseau structurant de transports collectifs.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- **Compléter l'armature du réseau structurant de transports collectifs à horizon 2030 :**
  - mailler le cœur métropolitain de manière à rendre accessible en transport collectif tout point du secteur central avec au maximum une correspondance ;
  - optimiser les échanges entre les différents modes de transports
  - compléter la couverture du territoire de première couronne de manière à offrir une desserte en transport collectif en site propre efficace sur les principaux axes radiaux de l'agglomération ;
  - mailler le réseau en site propre de première couronne par une ligne de rocade pouvant avoir pour fonction de desservir et relier les centralités de première couronne et/ou d'offrir des possibilités de rabattement vers les lignes de transport en commun en site propre radiales.

MOYENS MIS EN ŒUVRE

- **Étendre en deux phases le réseau structurant en site propre :**

■ Phase 1 : 2015-2020 :

- la réalisation d'un bouclage sud par une ligne structurante de transport empruntant les boulevards, puis les quais jusqu'au secteur Etoile à minima
- desserte du cœur de la Robertsau par l'extension de la ligne E du tramway jusqu'à la Niederau (rue de la Renaissance),
- extension de la ligne F vers Koenigshoffen jusqu'à l'Allée des Comtes.

■ Phase 2 : 2021-2030 :

- extension de la ligne F du tramway vers le Port du Rhin et Kehl,
- création d'une nouvelle ligne structurante de transport reliant Bischheim, Schiltigheim et Strasbourg via la route de Brumath, vers Souffelweyersheim, voire Vendenheim,
- le prolongement de la ligne de Tramway C en direction du Stockfeld,
- extension du réseau de tramway vers le Parc d'Activité d'Eckbolsheim et Wolfisheim,
- mise en service de la partie Ouest et Nord de la ligne de rocade en lien avec la réalisation des infrastructures routières support de cette ligne (VLIO Nord),
- réalisation d'une première phase de ligne de bus de rocade de première couronne dans le secteur de Neuhof, Meinau, Illkirch, Ostwald et Lingolsheim,
- extension de la ligne de bus structurante (L1) vers le Nord du quartier de la Robertsau,
- la finalisation du maillage du coeur d'agglomération en site propre (bouclage Nord-Wacken).

■ Tracés envisagés à plus long terme :

Tous ces tracés font actuellement l'objet d'une réflexion d'extension du réseau à long terme ou ont fait l'objet d'une délibération en termes de tracés de principe dans le Schéma Directeur des Transports Collectif 2025.

En prenant en compte l'incertitude du choix de tracé et de mode, et en l'absence d'études de définition, un corridor d'étude peut inclure plusieurs emprises différentes inscrites dans la carte. L'objectif de l'inscription de ces tracés est la conservation de la possibilité de mise en place de sites propres sur ces axes, les emprises nécessaires étant à préserver tout au long de ces tracés.

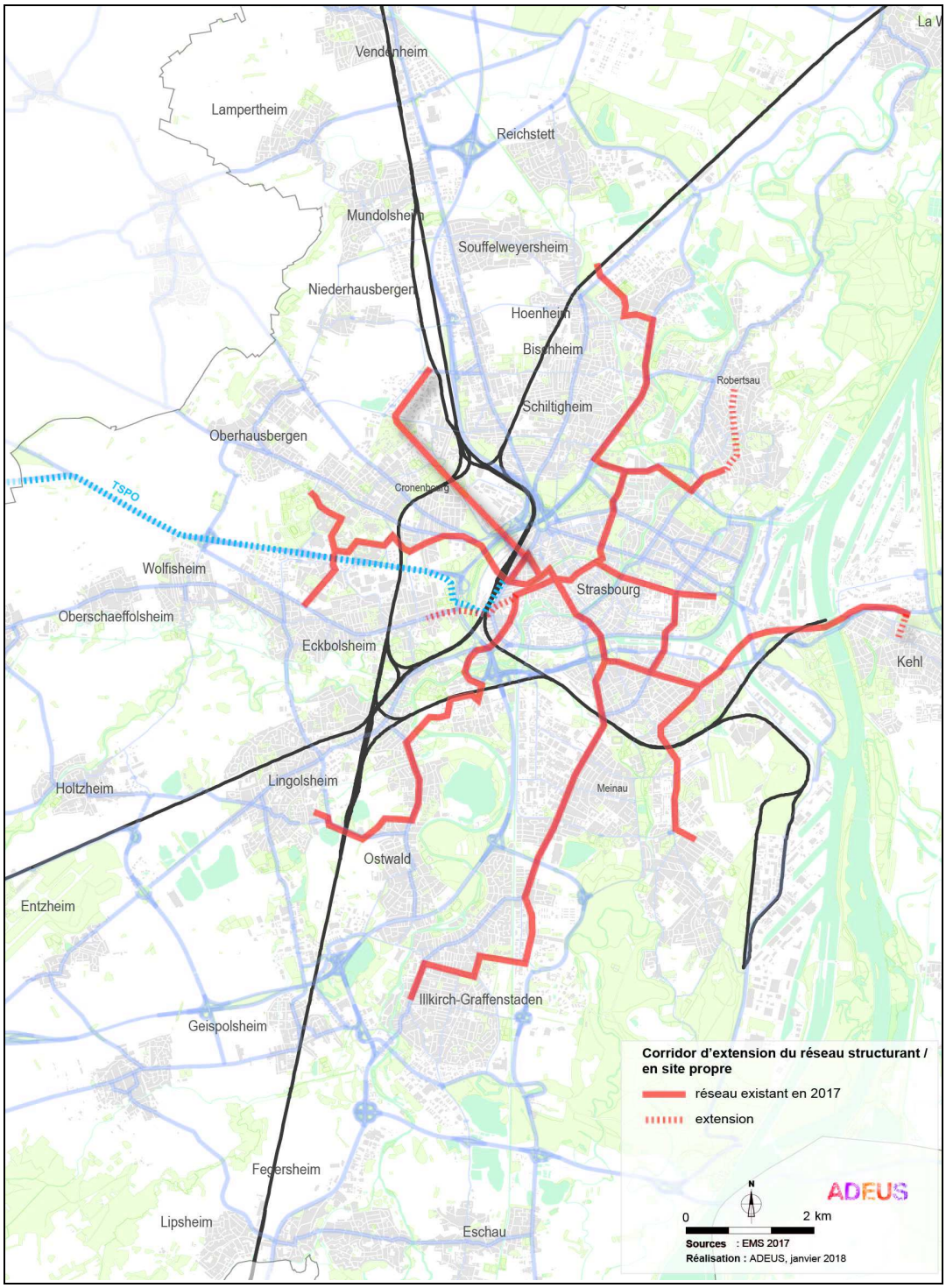
ÉCHÉANCIER

Cf. 2 phases de mise en œuvre.

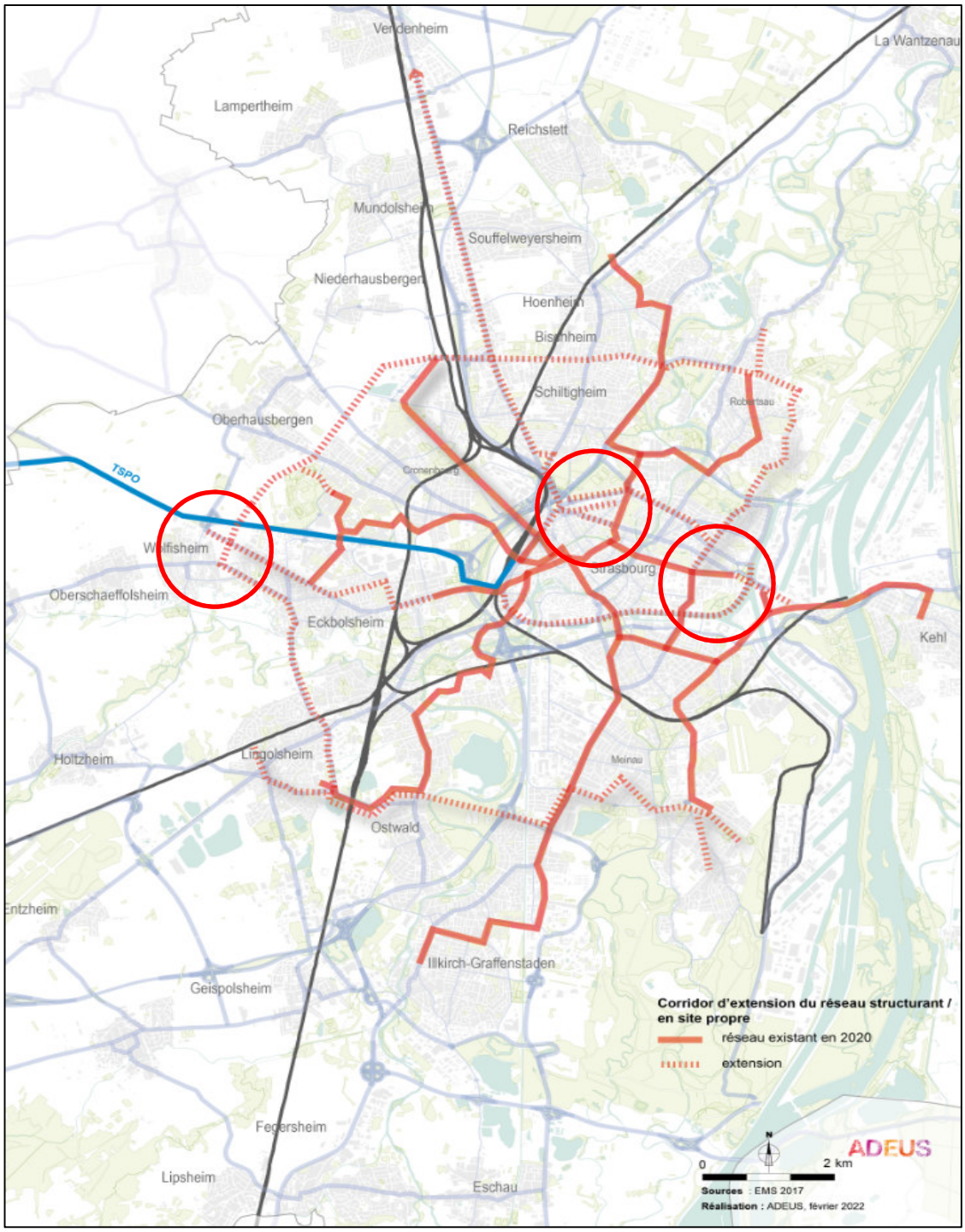
INDICATEURS

- "Linéaire de transports collectifs en site propre créés.
- "Places kilométriques offertes par lignes de transport collectif structurant.
- "Suivi de la fréquentation (enquêtes) de ces lignes.

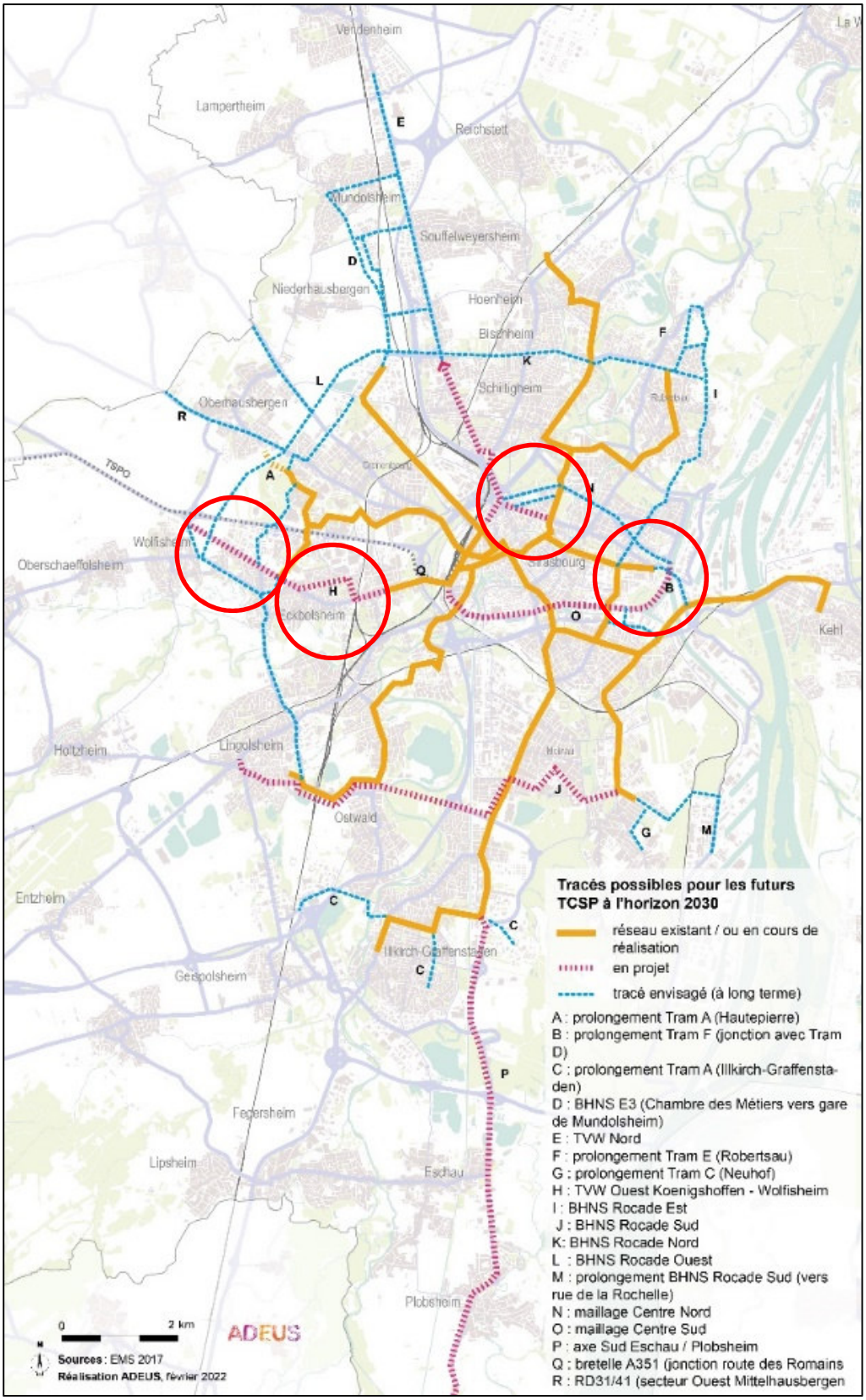
CARTE N°6 : **Réseau structurant en site propre 2017-2020**



Carte n°7 : **Réseau structurant en site propre 2021 - 2030**



Carte n°8 : **Tracés possibles pour les futurs transports en commun structurants / en site propre à long terme**



III. Améliorer la connectivité du territoire	
III.3	Faire évoluer l'offre de transports en commun pour plus d'efficacité

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

- **Une meilleure efficacité et attractivité du réseau de bus est souhaitable à la fois pour l'usager et pour la collectivité**
  - La vitesse commerciale et le taux de ponctualité du réseau de bus se sont dégradés au cours des dernières années, entrainant notamment des surcoûts de charge d'exploitation conséquents.
  - L'arrivée du tramway et la perte d'efficacité du réseau de bus ont conduit au sentiment d'un réseau " à deux vitesses " en contradiction avec un objectif de cohésion sociale et urbaine.
  - La desserte en transports en commun des secteurs peu denses est difficile en raison de de la faible massification des flux. Les lignes de bus régulières ne sont alors pas les plus pertinentes.
  - Nécessité d'envisager des stratégies nouvelles en complémentarité ou en substitution des dessertes par lignes de transport collectif régulières, notamment pour les territoires de la seconde couronne et du périurbain.
  - En outre, dans les zones d'activités ou industrielles, la structure viaire n'est souvent pas adaptée à la circulation de lignes de bus régulières sans une perte de temps dommageable en termes d'attractivité.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- **Renforcer l'efficacité et la lisibilité du réseau de bus**
  - Améliorer la lisibilité du réseau de bus (hiérarchiser et éviter les doublons d'offre), en cohérence et en complémentarité avec les autres offres de transport existantes (notamment TER, Réseau 67) ou possibles (covoiturages dynamique ou organisé, etc.).
  - Améliorer l'efficacité du réseau de bus : vitesse, fréquence, régularité, ponctualité, information.
  - Faire autant, voire mieux en termes de couverture du ressort des transports urbains et non urbains tout en :
    - répondant aux nouveaux enjeux de desserte, notamment dans les territoires de la seconde couronne de l'Eurométropole de Strasbourg,
    - stabilisant les coûts d'exploitation (Véhicule/Km constant).
- **Expérimenter des systèmes de transports collectifs adaptés aux ZA et zones peu denses**
  - Développer un savoir-faire en matière de système de transport pertinent pour les territoires peu denses et les zones d'activité qui permette de disposer d'un panel d'outils adaptés aux différents territoires, éventuellement en lien avec le hors-Eurométropole.

MOYENS MIS EN ŒUVRE

- **Pour renforcer l'efficacité et la lisibilité du réseau de bus**
  - Optimiser prioritairement les lignes de bus desservant la seconde couronne dans une démarche échelonnée dans le temps, par secteurs cohérents d'un point de vue des déplacements et correspondants à des zones de concertation de l'Eurométropole de Strasbourg.
  - Mener un travail sur la cohérence des dessertes en transport collectif lors de tout nouveau développement de réseau structurant en site propre, de manière, notamment, à supprimer les lignes "doublons".
  - Définir et mettre en œuvre un programme d'amélioration de la vitesse commerciale des principales lignes de bus (aménagement de couloirs de bus, dispositifs de priorité aux feux…) sur la base d'un diagnostic échelonné dans le temps.
  - Optimiser la localisation des arrêts de bus lors de toute restructuration ou modification de ligne afin d'améliorer la vitesse commerciale (avec travail conjoint sur l'amélioration de l'image des stations bus).

- Permettre l'accès aux véhicules par l'ensemble des portes du véhicule (enjeu de vitesse commerciale).

- **Pour expérimenter des systèmes de transports collectifs adaptés aux zones d'activités et zones peu denses**
  - Dans le cadre du programme d'optimisation de lignes de bus en seconde couronne, étudier la faisabilité puis expérimenter un système de transport à la demande dans tout ou partie de la seconde couronne de l'Eurométropole de Strasbourg.
  - Etudier des solutions de transport de proximité en rabattement vers le réseau structurant, sur la base d'une analyse préalable des besoins de déplacements des salariés et visiteurs des entreprises. Il s'agira de traiter prioritairement les zones d'activité suivante : Port du Rhin, Parc d'Innovation et d'Industrie, zone de la Vigie-Forlen, Plaine des Bouchers, zone d'activité d'Entzheim, zone de Reichstett-Mundolsheim-Vendenheim.

ÉCHÉANCIER

■ Renforcement de l'efficacité et de la lisibilité du réseau de bus :

- **Court terme :**
  - Etudes de réorganisation du réseau de bus Centre (réseau structurant) et le secteur Ouest ;
  - Mise en service du réseau de restructuration Nord ;
  - Modification du réseau associé aux extensions Robertsau et Koenigshoffen.
- **Moyen terme :**
  - Etudes de restructurations du réseau pour la deuxième phase du TCSP Ouest et Nord.
  - Etude de réorganisation du réseau dans le cadre du BHNS de rocade.
  - Mise en service d'une restructuration du réseau centre ville global de Strasbourg et le réseau structurant centre en lien avec les extensions Nord et Ouest.

■ Expérimentation de systèmes TC adaptés aux zones peu denses :

- **Court terme :**
  - Bilan de l'expérimentation et faisabilité d'un déploiement à une échelle plus vaste en lien avec les démarches de réorganisation de bus des autres secteurs de seconde couronne.
  - Définition d'un programme d'amélioration de la vitesse commerciale.
  - Mise en service de transport à la demande de fin de ligne dans les zones peu denses ou d'activités.
- **Moyen terme :**
  - Définition d'un système de desserte adapté, en lien avec la réorganisation du réseau de bus de la seconde couronne Sud de l'Eurométropole de Strasbourg.
  - Mise en œuvre d'un plan d'actions pour améliorer la vitesse commerciale.

INDICATEURS

- Fréquentation des lignes de bus.
- Vitesses commerciales et taux de ponctualité du réseau de bus.
- Expérimentation(s) menée(s) et bilan.

III. Améliorer la connectivité du territoire	
III.4	Augmenter l'offre ferroviaire dans l'agglomération et améliorer la cohérence entre le train et le réseau bus/tram

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

- **Le train constitue un levier important en termes d'attractivité du temps de parcours dans la desserte des communes éloignées du centre et pour des liaisons de périphérie à périphérie**
  - Une offre TER de qualité existe sur l'ensemble des 5 branches de l'étoile ferroviaire, mais il reste des trous horaires notamment en heures creuses et l'offre est souvent peu lisible (absence d'horaires facilement mémorisables/cadencement).
  - Les gares et haltes existantes permettent de desservir une grande partie du territoire, mais les secteurs en évolution en cours ou à venir, à proximité des voies ferrées ne sont souvent pas desservis (Espace Européen de l'Entreprise, Rives du Bohrie, Port du Rhin,…).
  - Le rabattement en bus n'est, pour la majorité des gares, pas encore suffisamment développé et, là où il existe, les horaires entre les deux réseaux sont mal coordonnés.
- Le système ferroviaire est complexe et son évolution doit tenir compte des multiples services et dessertes qu'il propose, notamment pour le fret ferroviaire au niveau du port ou les lignes à grandes vitesses au niveau de la gare centrale.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Améliorer l'attractivité du transport en commun dans les secteurs éloignés du cœur de l'agglomération en renforçant le rôle du train pour les déplacements intra-Eurométropole
- Garantir la cohérence et la complémentarité des réseaux interurbains (ferrés et routiers) et le réseau bus/tram urbain
- Augmenter l'attractivité des pôles en développement en permettant un accès direct au réseau ferroviaire

MOYENS MIS EN ŒUVRE

- **Mise en place d'une véritable stratégie ferroviaire à l'échelle du bassin de vie Strasbourgeois avec la Région, autorité organisatrice des transports, et l'ensemble de ses partenaires :**
  - Etudier le potentiel du réseau ferroviaire pour les flux entre les petites villes / villes moyennes (Obernai, Sélestat, Erstein, Haguenau, Saverne,…) et le territoire de l'Eurométropole.
  - Elaborer une vision à long terme sur des dessertes diamétralisées pour mieux connecter l'ensemble du bassin de vie au-delà du centre de Strasbourg.
- **Pour faciliter la coordination et la cohérence entre le réseau ferré et le réseau urbain :**
  - Mettre en place une instance de coordination (horaires, tarifs, informations voyageurs) entre les Autorités Organisatrices de la Mobilité (Région Alsace et Eurométropole de Strasbourg) et les opérateurs concernés.
  - Etudier la restructuration/évolution du réseau urbain en fonction du système ferroviaire afin de définir les points de rabattement, ainsi que pour analyser la cohérence entre les deux réseaux.

ÉCHÉANCIER

■ Renforcement de l'offre ferroviaire dans les gares de l'agglomération

- **Moyen terme, à partir de 2020 :**
  - 4ème voie Strasbourg - Vendenheim (mise en service prévue en 2021)
  - Travail commun avec la Région Alsace pour maintenir ou augmenter l'offre ferroviaire dans les gares de l'Eurométropole.
  - Développement des services périurbains diamétralisés permettant de réduire les ruptures de charge en gare centrale et d'offrir des trajets directs diversifiés à l'intérieur de l'Eurométropole.

- Répondre à l'objectif minimum de desserte :
- à la 1/2 h en heure de pointe, en journée et le samedi,
- à l'heure le soir jusqu'à minuit et le dimanche.

• **Long terme :**
- Aménagement des modalités de retournement des trains dans les gares terminus intermédiaires et diamétralisation des dessertes
- Répondre à l'objectif minimum de desserte au ¼ d'heure de toutes les gares en heure de pointe

■ Amélioration des correspondances et augmentation du nombre de points de contact entre les réseaux

• **Court terme :**
- Dans les pôles d'échange existants : meilleure coordination entre les exploitants pour rendre les correspondances entre les bus et les trains plus attractives.

• **Moyen / long terme :**
- Augmenter le rabattement en bus vers l'ensemble des gares sur le territoire de l'Eurométropole, et veiller à la qualité des correspondances horaires.
- Restructurer le réseau bus en fonction du système ferroviaire afin de réduire les doublons entre les réseaux.

INDICATEURS

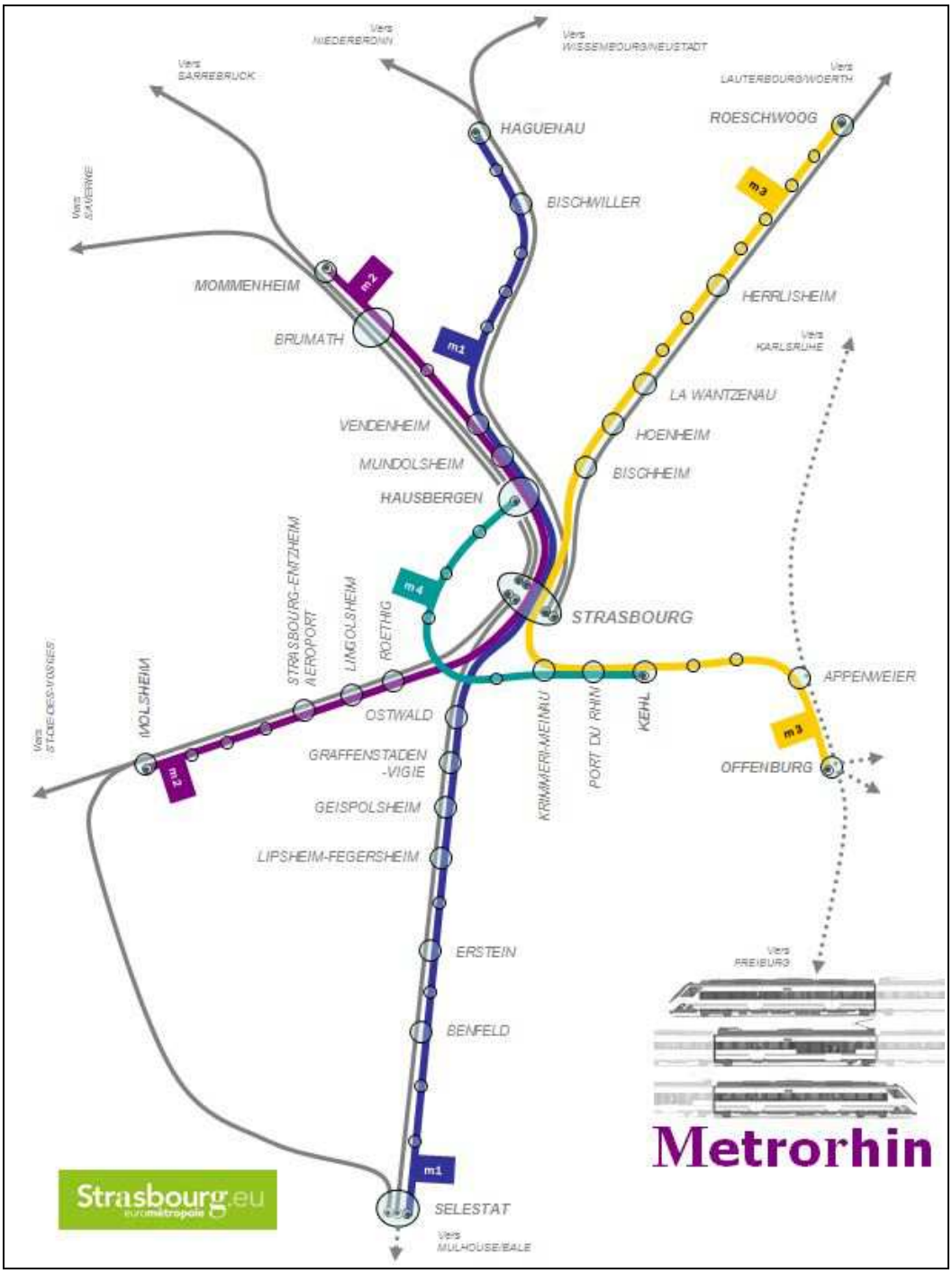
• Fréquence et fréquentation des trains à l'intérieur du ressort des transports urbains et non urbains

• Taux de correspondance entre les réseaux.

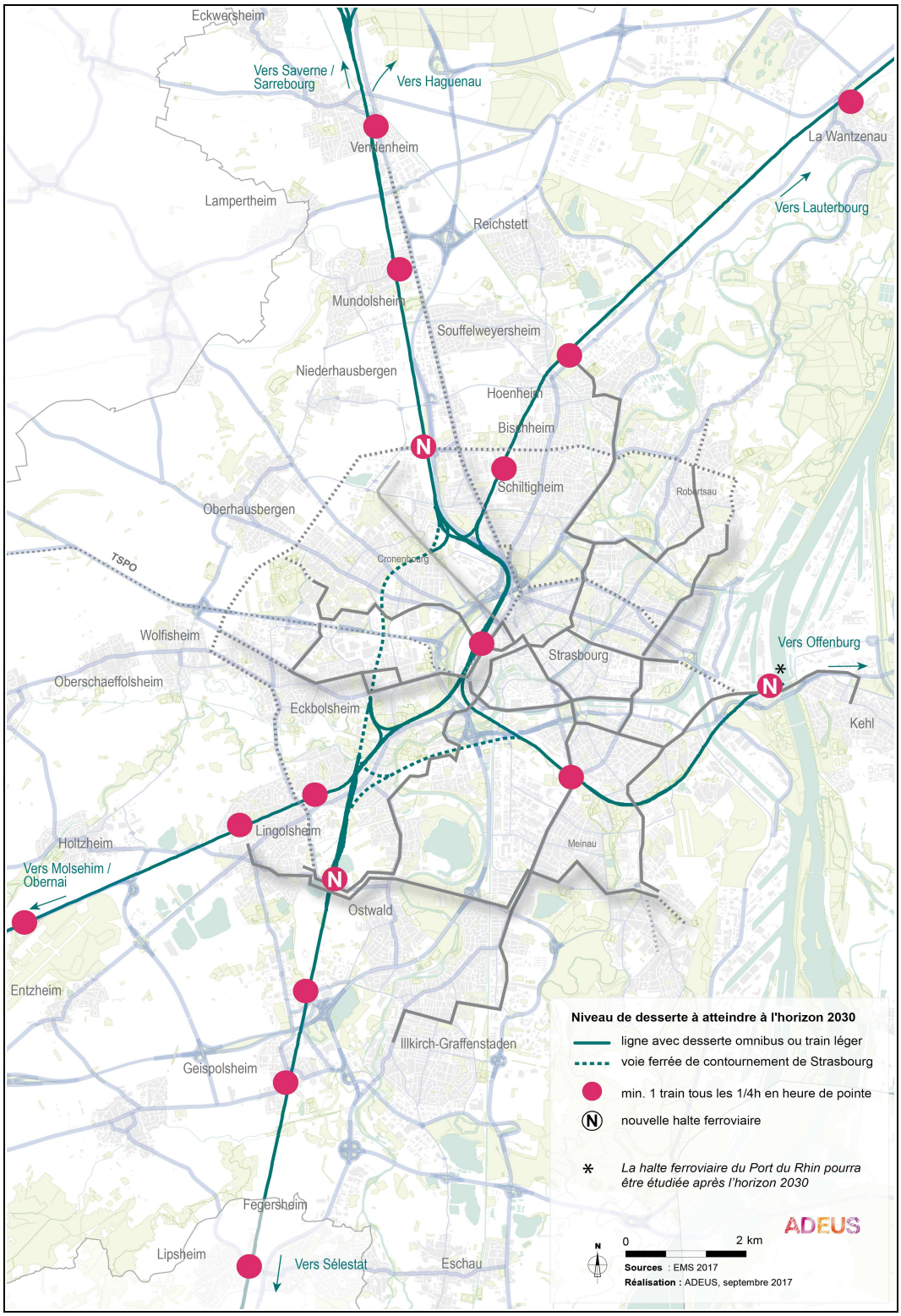
• Nombre de points de contact entre le réseau ferré et le réseau urbain.

• Territoire desservi par le train.

CARTE N°9 : **Stratégie ferroviaire à l'échelle du bassin de vie strasbourgeois à l'horizon post-2030**



CARTE N°10 : **Objectif de niveau de desserte des gares de l'Eurométropole**



** La halte ferroviaire du Port du Rhin pourra être étudiée après l'horizon 2030.*

III. Améliorer la connectivité du territoire	
III.5	Améliorer l'intermodalité entre le train, les transports en commun urbains et interurbains

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

- **Une offre intermodale qui s'enrichit mais dont les articulations (physiques et/ou fonctionnelles) sont encore trop souvent perçues comme des obstacles**
  - Les nœuds des réseaux sont des lieux de correspondances et d'échanges aussi bien que des lieux d'attente ou des lieux de vie.
  - L'importance de la qualité des échanges, et donc des nœuds, dans le réseau ira croissante avec l'articulation entre les différentes offres de transport.
  - Les traitements qui leurs sont réservés doivent tenir compte de leur importance qui est fonction de l'environnement urbain et de leur rôle dans le réseau TC.
  - Articulant toutes les échelles territoriales et de nombreux modes de transport différents, la gare de Strasbourg est le principal nœud de l'agglomération strasbourgeoise (avec 13 millions de voyageurs TER+TGV, elle est également la troisième gare de province en termes de fréquentation).
  - Les flux de voyageurs transitant par la gare centrale vont encore largement croitre en raison des évolutions d'offres à venir (desserte locale et nationale) : l'anticipation de cette croissance est nécessaire pour s'assurer de maintenir voire améliorer le niveau d'accessibilité "tous modes" à la gare centrale

OBJECTIFS DE LA MESURE

- **Améliorer l'image, le confort, la praticité et l'accessibilité intermodale des nœuds du réseau de transports en commun, en particulier la gare centrale de Strasbourg.**
- Inciter les automobilistes en entrée(s) nord et sud de "poser" les véhicules et de proposer le train pour "alléger" l'A35.
- Donner une information préalable ou en temps réel à l'usager sur l'offre alternative à la voiture.

MOYENS MIS EN ŒUVRE

- Optimiser les correspondances entre les différents réseaux et modes de transports (tram/train et bus/train).
- Coordonner l'information voyageur et faciliter l'usage des services de mobilité pour tous les modes de transport, en promouvant notamment l'outil Vialsace.
- **Concevoir une charte de qualité des nœuds de transport de l'agglomération strasbourgeoise définissant les niveaux de service et de lisibilité attendus**
  - habillage des stations : totem, charte graphique,
  - services de confort : abris, bancs, appuis assis-debout, poubelles, distributeurs alimentaires, distributeurs bancaires,
  - services d'intermodalité : informations et jalonnements multimodaux, stationnement vélo.

Cette charte de qualité s'appuie sur une classification hiérarchique des nœuds (la mise en œuvre territoriale fait l'objet d'une cartographie ci-après) :

Classification hiérarchique des noeuds du réseau de transport collectif			
	International / national	Interurbain	Urbain
Centralités multimodales	X	X	X
Pôles d'échanges		X	X
Points de rendez-vous		X	X
Lieux de rencontres			X

Schéma Directeur des Transports collectifs 2025.

- **Optimiser les haltes du nœud ferroviaire, notamment pour mieux diffuser les flux de voyageurs TER dans le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg**

Etudier l'opportunité et la faisabilité de haltes ferroviaires, nouveaux lieux d'inter modalité en lien avec les zones d'emplois et/ou d'habitat :

- Une halte ferroviaire au droit du pont routier entre Bischheim et l'Espace Euroméen de l'Entreprise, en connexion avec le futur BHNS de rocade ;
- une halte ferroviaire en proximité du secteur en développement Bohrie / Tanneries / Krittweg, en connexion avec la ligne B de tramway à Ostwald ;
- une halte ferroviaire au Port du Rhin en lien avec le projet urbain Deux Rives, en prenant en compte les enjeux stratégiques de desserte logistique du Port.

Les études d'opportunité et de faisabilité devront permettre de vérifier la pertinence de telles haltes et les conditions de réalisation.

- **Conduire une étude visant à identifier les actions à conduire en matière de renforcement de l'accessibilité multimodale à la gare centrale de Strasbourg en vue de l'augmentation prévisible des flux voyageurs, notamment**
  - maintien d'une bonne accessibilité automobile depuis le réseau autoroutier,
  - opportunité et faisabilité d'une ouverture de la gare à 360° et développement du quartier de l'arrière gare,
  - constitution d'une couture piétonne forte entre la gare et le centre de Strasbourg,
  - renforcement des capacités de stationnement vélo autour de la gare.
- **Donner la possibilité d'étudier la réalisation d'un parking-relais sur l'axe Kraft-Strasbourg**

ÉCHÉANCIER

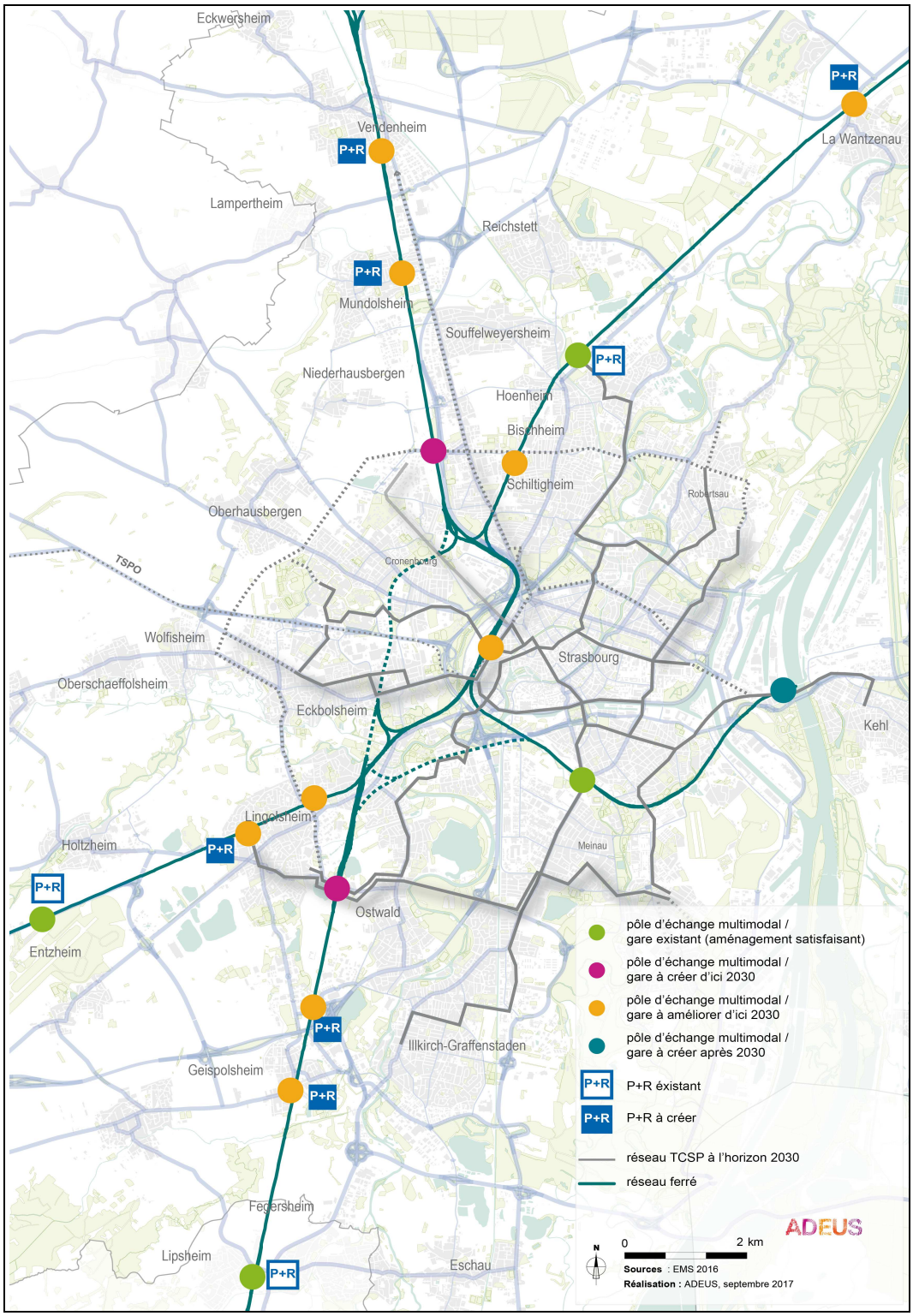
- **Court terme :**
  - Elaboration et mise en œuvre expérimentale de la charte de qualité des pôles d'échanges.
  - En continu : renforcement de l'accessibilité multimodale de la gare de Strasbourg.
  - Améliorer le pôle d'échanges de Vendenheim (en programmation).
  - Promouvoir l'application Vialsace auprès tous les acteurs régionaux.
- **Moyen terme :**
  - Mise en œuvre systématique de la charte de qualité des pôles d'échanges à l'occasion de la mise en œuvre des projets/réaménagements.

- **Long terme**
    - Création de deux haltes ferroviaires supplémentaires :
    - Espace Européen de l'entreprise et Hausbergen
    - Ostwald
    - Une réflexion sur une nouvelle halte ferroviaire au Port du Rhin pourra être engagée

INDICATEURS

- Nombre et type de nœuds aménagés selon la charte de qualité en vigueur.
- Evolution des flux de voyageurs TER, TGV en gare de Strasbourg et modes de diffusion de ces voyageurs.

CARTE N°11 : **Nœuds multimodaux sur le territoire de l'Eurométropole**



III. Améliorer la connectivité du territoire	
III.6	Simplifier l'usage de la billettique

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

- Strasbourg a développé une offre multimodale globale et complète en termes de mobilité et stationnement. Il s'agit de faire en sorte que les usagers choisissent mieux leur mode de déplacement en fonction du motif, de la distance et du cout. Il faut donc simplifier et faciliter l'accès à tous les modes, par une stratégie de ciblage.
- Faciliter l'adoption de réflexes multimodaux par le plus grand nombre et encourager de nouvelles habitudes de stationnement (notamment résidentiel).
- Prolonger la démarche de palette multimodale en simplifiant et facilitant encore l'usage des services de mobilité existants ou à venir. Les deux axes de progression sont le renforcement de l'intégration billettique d'une part et une meilleure organisation de l'information multimodale (site ViAlsace, panneaux d'affichage, boutiques multi modes (transports urbains, interurbains, TER, Vélhop, Citiz).

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Donner une meilleure lisibilité à l'offre globale de mobilité (y compris stationnement).
- Donner une information préalable ou en temps réel à l'usager sur l'offre alternative à la voiture.
- Faciliter l'usage des services de mobilité afin de capter et fidéliser les clientèles.
- Intégrer davantage le stationnement dans l'offre de services de mobilité.

MOYENS MIS EN ŒUVRE

- Poursuivre le développement de la carte de transport multimodale "le Pass Mobilité", interopérable (utilisable sur les supports des différents opérateurs de transport), avec une grille tarifaire commune pour tout ou partie de l'offre de transport.
- Simplifier l'usage des modes de transport par le développement progressif d'une billettique sans contact.
- Rechercher une synergie entre les services de mobilité.
- Adapter les services de mobilité à des usages identifiés.Faciliter l'usage des services de mobilité, en promouvant notamment l'outil Vialsace.
- Optimiser le mix marketing : canaux de distribution, communication, prix…

ÉCHÉANCIER

- **Court terme (dès aujourd'hui) :**
  - Lancer le dispositif de carte de mobilité " tous modes ".
- **Moyen terme :**
  - Déployer le dispositif à l'échelle de l'agglomération strasbourgeoise et l'enrichir par de nouveaux services de mobilité.

INDICATEURS

- Rapport entre clients potentiels par cible et nombre de titres vendus,
- Nombre de Pass Mobilité contractés,
- Taux de notoriété et image,
- Satisfaction de ce service.

III. Améliorer la connectivité du territoire	
III.7	**Mettre en œuvre l'intégration tarifaire au sein du ressort des transports urbains et non urbains**

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

- Développer l'intermodalité complète des transports collectifs de voyageurs entre la Région Alsace et l'Agglomération Strasbourgeoise et autoriser l'utilisation de tous les titres de transports urbains pour effectuer des déplacements sur le réseau TER à l'intérieur du ressortdes transports urbains et non urbains sur la base de l'offre actuelle TER.
- Compléter le panel d'offres combinées par la possibilité de voyager au tarif urbain dans les TER, à l'intérieur de l'Eurométropole de Strasbourg, et pour un voyage unique, permettrait de toucher aussi bien les voyageurs réguliers que les voyageurs occasionnels.
- Faciliter l'usage du TER sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg en complément des transports urbains et interurbains.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Améliorer l'efficacité des réseaux de transport en développant la complémentarité TER et réseau interurbain.
- Optimiser la performance du réseau urbain, intégrant l'étoile ferroviaire.
- Améliorer la lisibilité de la tarification multimodale.

ÉCHÉANCIER

- **Court terme:**
  - Mettre en œuvre la convention d'intégration tarifaire sur les abonnés résidents de l'Eurométropole de Strasbourg passée avec la Région Grand Est, y compris sur la tarification sur les 13 gares de l'Eurométropole de Strasbourg.
- **Moyen terme**
  - Améliorer l'interopérabilité de ce système ;
  - Couvrir la gamme des titres occasionnels ;
  - Suivre les réflexions sur les travaux en dehors du ressort territorial sur la tarification régionale.

INDICATEURS

- Conduite de l'étude d'adaptation tarifaire.
- Nombre de titres d'abonnements combinés contractés.
- Bilan du dispositif dans le cadre du protocole expérimental.

IV. Optimiser le maillage routier et adapter l'offre de stationnement	
IV.1	Optimiser le maillage routier

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

- **L'agglomération ne peut fonctionner et se développer sans l'accessibilité offerte par la voiture. A ce titre le réseau viaire doit être étendu de manière rationnelle et en cohérence avec les objectifs de santé, de cadre de vie et de proximité défendus dans le projet de territoire et en cohérence avec la hiérarchisation du réseau viaire.**
  - La voiture est le mode de transport principal pour les déplacements sur l'agglomération strasbourgeoise. Elle reste également, pour une part conséquente de la population, le seul mode de transport qui permette de réaliser l'ensemble des besoins de déplacements dans le budget temps de transport dont disposent les individus.
  - Si la voiture reste un outil indispensable pour garantir à tous l'accessibilité de l'agglomération, ses usages doivent toutefois être raisonnés. Les développements d'infrastructures doivent donc se faire de manière cohérente :
    - à capacité radiale constante, tel que stipulé dans le SCOTERS,
    - au regard des fonctions attendues pour ces infrastructures (la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière est possible lorsqu'elle accompagne l'urbanisation existante ou projetée (voies de dessertes riveraines) ou qu'elle permet de limiter l'atteinte à l'environnement du milieu ou des personnes : désengorgement d'axes à proximité d'habitations ou préservation de zones naturelles sensibles).
  - La réalisation de nouvelles infrastructures routières ou le réaménagement de voies existantes doivent s'inscrire dans la hiérarchisation du réseau viaire. C'est notamment le cas de la création de nouveaux quartiers ou la restructuration de quartiers existants.
  - L'insertion des projets de développement d'alternatives à l'automobile devra conserver les fonctionnalités d'accès automobiles.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Garantir l'accessibilité de l'agglomération à tous et permettre le développement de nouvelles zones d'urbanisation, sans encourager un usage outrancier de l'automobile.

MOYEN MIS EN ŒUVRE

- Compléter le maillage routier selon deux fonctions dédiées à ces créations ou requalifications de voiries :
  - grande accessibilité,
  - maillage interne d'intérêt métropolitain.

ÉCHÉANCIER

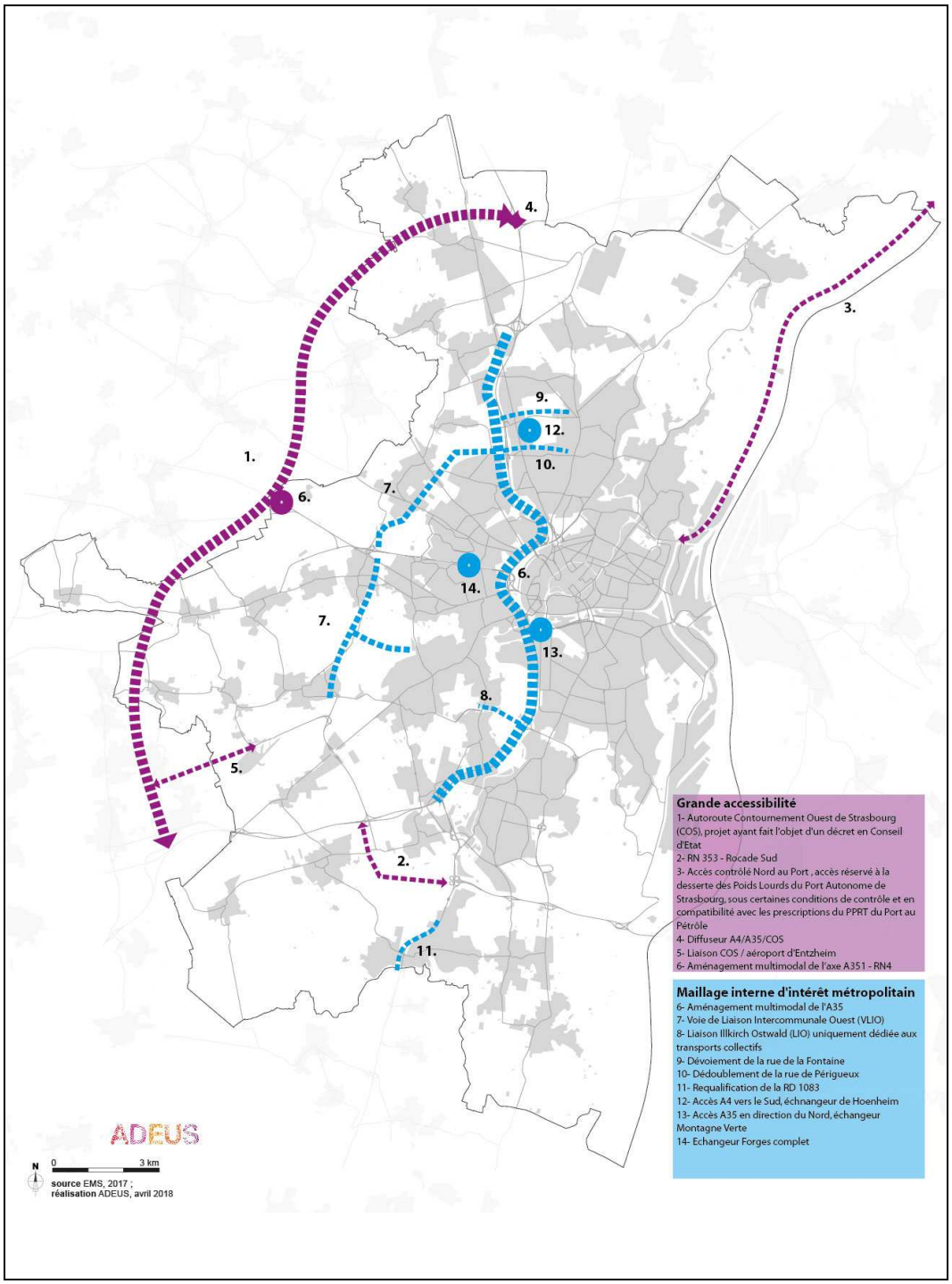
- **Court terme :**
  - **Voie de Liaison Intercommunale Ouest VLIO (1ère partie) :** réalisation d'une voirie multimodale en 2x2 voies (dont deux voies réservées aux transports collectifs) limitée à 50 km/h entre l'A351 et la sortie de Wolfisheim ainsi que d'une voirie en 2x1 voie entre la sortie de Wolfisheim et Lingolsheim, limitée à 70 km/h afin d'accompagner l'urbanisation de la porte ouest, de réduire les trafics dans les communes ouest de l'agglomération et de supporter une liaison en transports collectifs,
  - RN 353-Rocade Sud (2° tranche) : réalisation d'une voirie en 2x2 voies limitée à 110km/h entre la RN 353 et la RD 400 afin de boucler le maillage de l'itinéraire de transit nord/sud transfrontalier (A/A35).

- **Moyen-long termes :**
  - Contournement Ouest de Strasbourg (COS) : réalisation d'une voirie autoroutière en 2x2 voies limitée à 110 km/h et dotée d'un péage, conformément aux orientations du SCOTERS et à la Déclaration d'Utilité Publique existante.
  - L'aménagement multimodal de l'A 35.
  - **Voie de Liaison Intercommunale Ouest VLIO (2nde partie) :** réalisation d'une voirie multimodale en 2x2 voies (dont deux voies réservées aux transports collectifs) limitée à 50 km/h.
  - La liaison COS-Entzheim afin d'améliorer l'accessibilité à l'aéroport et au pôle d'échange d'Entzheim.
  - **Liaison Illkirch-Ostwald :** liaison de maillage inter-quartiers, accessible uniquement aux transports collectifs et aux modes actifs.
  - **Le dévoiement de la rue de la Fontaine** afin de requalifier la voirie existante
  - **Le dédoublement de la rue de Périgueux**, création d'une nouvelle voie dédiée aux transports en commun
  - Enfin, un **accès contrôlé nord du Port**, est inscrit à l'horizon 2030. Les principes d'aménagement et de fonctionnement en seraient les suivants :
    - Aucune circulation de transit de VL ne serait autorisée.
    - Seuls les trafics PL à destination ou d'origine portuaire seraient autorisés. Un système de contrôle d'accès avec identification et d'annonces des camions serait mis en place.
    - Une régulation du trafic au droit des zones de dangers du port aux pétroles serait mise en place pour limiter le nombre de véhicule présents simultanément dans la zone PPRT.
    - L'aménagement de la voirie se ferait dans le respect de l'emprise actuelle des ouvrages (voirie et accotements).
    - Un aménagement spécifique au droit des zones de loisirs afin de limiter les interactions entre usagers de ces zones et le trafic routier.
  - Cet accès nord contrôlé figure au SCOTERS, et constitue la seule possibilité d'avoir un accès alternatif à l'accès central (avenue du Rhin) pour la zone portuaire, permettant ainsi de répondre aux objectifs du Plan de Protection de l'Atmosphère,
  - Le réaménagement de l'échangeur des Forges afin d'y rendre l'ensemble des mouvements d'entrées et de sorties à l'A 351 possible tout en ouvrant une liaison multimodale inter-quartiers,
  - Le réaménagement de l'échangeur de Hoenheim afin d'y permettre un accès à l'A4/A35 en direction du sud,
  - L'aménagement multimodal de l'axe RN4 /A351 consistant en l'aménagement de couloirs bus sur les bandes d'arrêts d'urgence pour y faire circuler un TC inter-urbain performant,
  - L'accès A 35 en direction du nord depuis la rue Averroes afin d'optimiser l'accessibilité en accompagnement des projets de transport en commun en site propre sur les boulevards.

INDICATEURS

- Comparaison des temps de parcours entre plusieurs origines-destinations majeures de la métropole.
- Amélioration de la vitesse commerciale des lignes de bus empruntant ces nouveaux axes
- Amélioration de la qualité de l'air par une meilleure diffusion des flux routiers.

CARTE N°12 : **Création / requalification de voiries structurantes à l'échelle de l'Eurométropole**



IV. Optimiser le maillage routier et adapter l'offre de stationnement	
IV.2	**Faire évoluer l'offre de stationnement afin d'en faire un levier fort du changement de pratique modale**

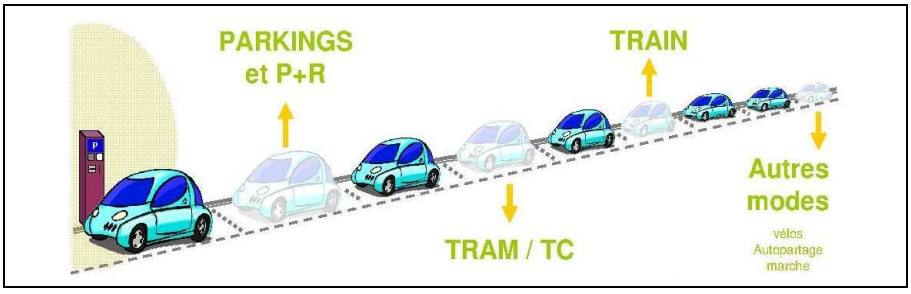
RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

- **Le stationnement est l'un des leviers de report modal les plus efficaces. La définition d'une stratégie adaptée de régulation de l'offre privée et publique en fonction des pratiques et des besoins apparaît dès lors nécessaire pour optimiser les usages de la voiture particulière.**
  - La régulation des capacités et des conditions de stationnement disponibles pour les pendulaires est un facteur décisif de limitation de l'usage de l'automobile.
  - Sur l'espace public, la régulation du stationnement doit se faire avec discernement pour ne pas pénaliser l'ensemble des usagers, ni l'ensemble des territoires de façon indifférenciée.
  - S'il s'agit :
    - de rendre possible le stationnement des résidents de longue durée afin de les inciter à utiliser d'autres modes de déplacements que la voiture particulière,
    - de pénaliser le stationnement de longue durée des pendulaires,
    - tout en encourageant la rotation pour les visiteurs et clients,
    - en prenant en compte les enjeux de requalification de l'espace public, avec une tendance à la baisse des places de stationnement sur voirie.
  - alors cette régulation doit s'adapter en fonction :
    - de la qualité de desserte en transports collectifs existante,
    - des besoins de stationnement résidentiel sur l'espace public,
    - des besoins de stationnement pour les clients des commerces, les visiteurs et les livraisons.

La réflexion doit également intégrer le potentiel offert par les capacités de stationnement hors voirie (parkings en ouvrage, stationnement délocalisé) et doit prévoir des capacités de stationnement suffisantes pour favoriser le report modal en lien avec le niveau de desserte de transport collectif (parkings-relais).

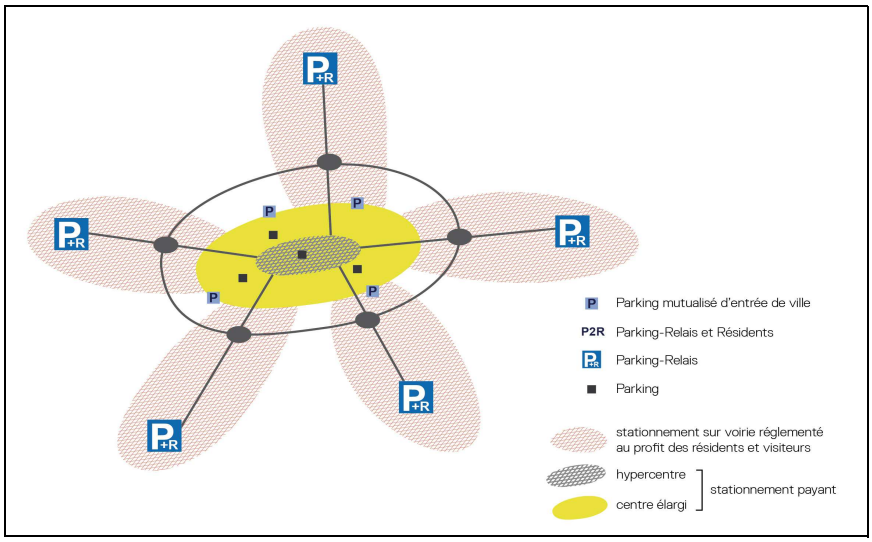
OBJECTIFS DE LA MESURE

- Utiliser la régulation du stationnement sur l'espace public (limitation de durée, tarification, réduction du nombre de places offertes) comme un outil de report modal (notamment pour les pendulaires) et d'amélioration du cadre de vie dans les secteurs où des alternatives crédibles à la voiture existent.
- Dans ce cadre, le maillage du territoire par des parkings-relais à haut niveau de service doit permettre de limiter les distances parcourues et donc de réduire la pollution générée.



MOYENS MIS EN ŒUVRE

- **Concernant la régulation du stationnement sur l'espace public :**
  - Mettre en œuvre une instance métropolitain de définition et de suivi de la stratégie de régulation du stationnement public, impliquant les communes et leurs services.
  - Mettre en œuvre des Plans Locaux de Stationnement (PLS) qui permettent de préciser la stratégie et les modalités de régulation du stationnement sur l'espace public (gratuite ou payante) de façon adaptée aux enjeux spécifiques des territoires :
    - dans les secteurs subissant une pression de stationnement des pendulaires ou des visiteurs avec une bonne accessibilité multimodale, notamment dans les nouvelles centralités,
    - autour des nouveaux parkings en ouvrage afin de favoriser l'usage des parkings tout en limitant l'effet de report des résidents sur voirie par une coordination entre l'offre de stationnement en ouvrage et celle sur voirie,
    - autour des gares et des stations de tramway les plus attractives afin de limiter le stationnement de longue durée des pendulaires et les "parking-relais sauvages" et de protéger les résidents de ces secteurs,
    - dans et autour des parcs de stationnement destinés en premier lieu aux résidents et faisant office de poche de stationnement pour les pendulaires ou pour les covoitureurs.Cette régulation à grande échelle implique de mettre en place un titre Résident adapté aux secteurs hors zones de stationnement payant.
- **Concernant les parkings-relais :**
  - **encourager le report modal vers des parkings-relais** très en amont des centralités via des partenariats renforcés pour les réseaux interurbains à l'extérieur de l'Eurométropole de Strasbourg ainsi qu'en limite de l'Eurométropole de Strasbourg (comme par exemple à l'entrée de Plobsheim vers le réseau interurbain) ;
  - donner une nouvelle dimension à la politique de report modal des pendulaires via **des P+R aux services et à l'attractivité renforcés** (espaces de stationnement pour les vélos, stations Vélhop dans tous les P+R, services annexes divers).
  - en lien avec les extensions du réseau structurant de transports collectifs en site propre, **créer de nouveaux parkings-relais dans une logique de corridor d'accès au cœur de l'agglomération** formant une couronne.
  - travailler sur une meilleure intégration architecturale des parkings-relais proche du cœur d'agglomération, leur sécurisation, notamment par un travail sur l'éclairage et la visibilité, ainsi que leur automatisation permettant d'envisager des plages d'ouverture 24h/24h et un usage par les résidents ou les occasionnels.
  - mettre en œuvre **une tarification** du stationnement dans les parkings-relais **encourageant le report modal** le plus en amont possible pour les pendulaires.



ÉCHÉANCIER

- **Court terme :**
  - Instauration de l'instance de suivi métropolitain,
  - Etudes et mise en œuvre des PLS dans les secteurs impactés par des extensions du réseau de transport collectif structurant,
  - Amélioration de la qualité de service des parkings-relais actuels, automatisation et amélioration de l'intégration architecturale des parkings les plus proches du cœur d'agglomération (Krimmeri) ;
  - Mise en place d'une tarification du stationnement dans les parkings-relais incitant au report modal le plus en amont possible.
- **Moyen terme :**
  - Etudes et mises en œuvre de PLS en continuité du domaine aujourd'hui régulé (centre-ville de Strasbourg), dans les faubourgs et les centralités des communes concernées.
  - Programme de création de nouveaux parkings-relais en lien avec les extensions du réseau structurant.

INDICATEURS

- Nombre de Plans Locaux de Stationnement réalisés.
- Indicateurs de l'offre de stationnement : nombre et type de places.
- Indicateurs de la demande de stationnement : occupation, rotation (enquêtes).
- Nombre d'emplois localisés en zone de stationnement régulé sur voirie.

V. Transport de marchandises : encourager le développement de nouvelles formes de desserte aux différentes échelles	
V.1	Renforcer les atouts de l'Eurométropole au cœur des corridors de transport européen

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

A la croisée de quatre des neuf grands corridors transeuropéens de transport, l'Eurométropole de Strasbourg bénéficie d'une localisation privilégiée en Europe.

Sa situation au cœur de la région trinationale du Rhin supérieur lui permet de connecter le territoire français à l'espace européen et de le raccrocher au dynamisme des économies voisines. Cet espace de coopération et d'expérimentation constitue une richesse unique pour une métropole française. Cette localisation a favorisé l'émergence d'un tissu économique fort et une offre logistique trimodale dense.

Une étude de marché, menée conjointement par neuf ports du Rhin supérieur en 2014, recense près de 140 offres de service hebdomadaires en transport combiné du Rhin supérieur vers dix grandes destinations en Europe, avec un important potentiel de développement notamment vers la France, l'Italie et l'Europe de l'Est, moyennant certaines améliorations infrastructurelles. Cette étude annonce d'ailleurs une importante croissance des flux pour les plateformes multimodales d'ici 2025, notamment pour le secteur du conteneur et les filières industrielles, très présentes à Strasbourg. Avec sa plateforme portuaire, l'Eurométropole dispose d'un atout stratégique pour tirer bénéfice de ces évolutions.

Le Port autonome de Strasbourg, aujourd'hui véritable plaque tournante du trafic multimodal, a anticipé ces évolutions en investissant massivement dans ses terminaux multimodaux, afin de pouvoir répondre à la forte croissance des trafics. Le Port autonome de Strasbourg a d'ailleurs consolidé l'arrimage de l'Eurométropole aux corridors et à l'Espace européen en créant un véritable réseau portuaire trinational avec huit autres plateformes du Rhin supérieur. Ce réseau est porteur de projets d'innovation et de développement d'outils communs permettant d'optimiser l'offre logistique de chacune des plateformes.

Le positionnement sur les axes logistiques multimodaux -fleuves, réseaux ferrés, routes- représente un enjeu vital pour la compétitivité de l'Eurométropole et son développement économique. Or, pour conforter sa compétitivité face à des centres économiques concurrents, des leviers doivent être actionnés pour renforcer les liaisons multimodales de l'Eurométropole avec des destinations stratégiques du transport de marchandises.

Il s'agit notamment :

- des ports maritimes français -Haropa (Le Havre-Rouen-Paris) et le Grand Port Maritime de Marseille- par mode ferroviaire et routier ;
- des ports d'Europe du Nord, notamment les ports d'Anvers et Rotterdam par mode ferroviaire, routier et fluvial ;
- des ports intérieurs allemands du Rhin supérieur (Mannheim-Ludwigshafen, Kehl, Bâle) par mode ferroviaire et routier, afin de faciliter la coopération.

De la même façon, le système de transport multimodal de l'agglomération strasbourgeoise doit être rendu plus performant, afin de développer l'accessibilité et l'efficience des équipements multimodaux, notamment par :

- la consolidation du hub ferroviaire de Strasbourg, en connexion avec la plateforme multimodale du port ainsi qu'avec le réseau ferroviaire allemand ;
- l'amélioration de l'accessibilité routière de l'Eurométropole et du port de Strasbourg ;
- le développement de la coopération trinationale entre plateformes portuaires permettant de positionner l'Eurométropole au centre des corridors multimodaux des RTE-T ;
- la réalisation de la liaison Appenweier.

OBJECTIF GENERAL DE LA MESURE

- Optimiser les liaisons transfrontalières par la réalisation des 2 maillons ferroviaires manquants,
- Réaliser les maillons manquants pour un meilleur fonctionnement du réseau routier de marchandises,
- Développer le fret ferroviaire.

MOYENS MIS EN ŒUVRE

- Optimiser le maillage routier destiné au transport de marchandises,
- Préserver des embranchements fer et eau,
- Encourager la mise en œuvre d'un opérateur ferroviaire au PAS,
- Favoriser les itinéraires de contournement.

ÉCHÉANCIER

- **Moyen terme :**
  - Étudier les différents scénarii du Plan de Protection de l'Atmosphère et leurs impacts sur la réduction des populations exposées et le fonctionnement économique du Port et des quartiers traversés. Selon les résultats des études, l'interdiction du trafic de Poids Lourd sera éventuellement mise en œuvre sur l'avenue du Rhin, pour la desserte urbaine du Port.
  - COS.
- **Long terme :**
  - Mise en œuvre d'un accès contrôlé Nord au Port. Celui-ci figure au SCOTERS et est compatible sous certaines conditions avec le PPRT du Port au Pétrole. Cette mise en œuvre est détaillée dans la fiche IV.1.

V. Transport de marchandises : encourager le développement de nouvelles formes de desserte aux différentes échelles	
V.2	**Promouvoir l'efficacité de la filière logistique urbaine par le développement de services et de lieux de mutualisation**

PRÉAMBULE

L'ensemble des actions engagées par la collectivité sur la thématique de Logistique Urbaine trouvera du sens au regard des relations partenariales instaurées dans le cadre d'une instance de concertation pérenne.

En effet, l'efficacité des actions sur cette thématique dépend directement de l'adhésion des partenaires économiques.

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

Le diagnostic " Transport de Marchandises en Ville " réalisé en 2013 souligne les éléments suivants :

- 47 000 mouvements marchandises quotidiens sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg dont 10 % uniquement sur le périmètre de la Grande Ile,
- une croissance de 10 % des activités de livraisons en moins de deux ans, liée au boom de l'e-commerce,
- le poids moyen du colis livré estimé à moins de 30 kg au sein de l'agglomération strasbourgeoise ?
- un taux de remplissage des véhicules de livraisons au départ avoisinant les 80 % ?
- l'organisation actuelle des filières de livraisons induit :
  - des plates-formes de distribution parfois éloignées des cœurs de ville ?
  - la multiplication des livraisons par différents transporteurs pour un même destinataire.

Par conséquent, la situation peut être améliorée en favorisant, les principes de services de mutualisation et de diffusion de lieux d'accueil des marchandises.

OBJECTIF GÉNÉRAL DE LA MESURE

- Constituer un schéma général d'optimisation de la logistique urbaine reposant sur trois piliers : Les services, les lieux, l'évolution réglementaire
  - Organiser la mutualisation physique des flux de marchandises à destination des centres villes afin d'optimiser les déplacements liés aux livraisons et de permettre le recours à de nouveaux types de véhicules, moins polluants.

MOYENS MIS EN ŒUVRE

Créer des services de mutualisation associés à un réseau d'espaces logistiques de proximité capable de répondre à des besoins complémentaires comme :

- la massification des flux aux portes du centre-ville grâce à l'aménagement d'un ou plusieurs Centre de Distribution Urbaine,
- la déclinaison d'une offre d'espaces logistiques de proximité à l'image de "points consignes" au cœur des villes dans les lieux stratégiques de l'agglomération à destination des particuliers (à proximité des arrêts de transport en commun les plus fréquentés, des parcs relais, dans les parkings en ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg…),
- le développement des services supplémentaires aux commerçants et artisans (stock déporté, collecte des encombrants par exemple),

■ Pour une offre structurante de mutualisation des flux :

- Privilégier les espaces permettant l'embranchement vers des réseaux multimodaux ferroviaire et fluvial pour les activités économiques génératrices d'importants flux de marchandises,
- Créer un ou des Centre(s) de Distribution Urbaine (CDU), en valorisant la spécialité des sites dans la mise en œuvre de services dédiés, comme : le frais sur la Zone d'Activités autour de la gare de marchandises de Cronenbourg (site idéalement positionné pour desservir le centre-ville), le sec sur le site du Port de Strasbourg. Ce second espace de mutualisation pourrait être localisé dans le secteur du Port de Strasbourg pour profiter d'interconnexions fluviales,
- Encourager la préservation des zones embranchées fer et disposant d'un bord à voie d'eau à destination des activités industrielles et logistiques de l'agglomération pouvant y avoir recours,
- Un principe de gèle pour étude ou de périmètre d'étude en sursis pour le site identifié pour accueillir le CDU au sein de la ZA autour de la gare de marchandises de Cronenbourg.

Pour une offre d'espaces logistique de proximité diffuse :

- Favoriser l'émergence d'un maillage d'espaces logistiques de proximité, (des sas à destination des commerçants, des espaces logistiques dans des nouveaux programmes d'urbanisme, des lieux de consignes dans les parkings-relais par exemple).

Pour une offre de services à destination des particuliers et des commerçants :

- Engager un processus partenarial avec les gestionnaires des parkings en ouvrage et du réseau de transport en commun afin d'intégrer un service livraison dans ces lieux à forte fréquentation,
- Rechercher les lieux stratégiques d'implantation des points relais à destination des professionnels et des particuliers,
- Engager un travail sur la localisation, l'aménagement et l'occupation des zones de livraisons en ville,
- Proposer un service d'information sur les itinéraires poids lourds via la plateforme StrasMap.

La restriction de circulation de certains véhicules de transport de marchandises en liens avec l'implantation de CDU.

ÉCHÉANCIER

- **Court terme :**
  - Réalisation de deux études pré-opérationnelles portant sur un service de mutualisation logistique et sur l'opportunité d'utiliser le réseau de tramway pour les marchandises.
- **Moyen terme :**
  - Mise en œuvre, en fonction des résultats des études ci-dessus, d'un service de mutualisation des marchandises dont la gestion pourra prendre la forme d'une société d'exploitation spécifique.

INDICATEURS

- Évolution du nombre de véhicules de livraison en centre-ville de Strasbourg.
- Évolution des émissions de polluants à l'échelle du centre-ville.
- Émergence et efficience des services logistiques : taux de fréquentation.

3.2. THÈMES ET ACTIONS EN FAVEUR DE L'ADAPTATION DES PRATIQUES

VI. Sensibiliser, communiquer sur les modes alternatifs à l'automobile	
VI.1	Communiquer sur les bénéfices de la pratique des modes actifs sur la santé

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

- En tant qu'activité physique, la pratique des modes actifs joue un rôle positif sur la santé. Cette vérité est toutefois encore trop méconnue alors qu'elle peut être un levier d'incitation efficace.
  - "Bouger", au même titre que "bien manger", est un facteur important pour protéger sa santé et sa qualité de vie. L'activité physique est un élément déterminant en matière de santé, mais aussi pour la qualité de vie et le bien-être psychologique.
  - L'OMS recommande pour les adultes de pratiquer l'équivalent d'au moins 30 minutes de marche rapide par jour. Cet objectif est en cohérence avec la politique des déplacements mise en place par l'Eurométropole de Strasbourg, encourageant la pratique des modes actifs au quotidien.
  - Sensibiliser le grand public, mais aussi les professionnels de la santé, des bienfaits d'une pratique régulière de la marche apparaît comme un enjeu basique mais nécessaire.
  - Un effort de sensibilisation particulier est à mener auprès des publics prioritaires : enfants en surpoids, résidants de la seconde couronne se déplaçant en moyenne jusqu'à 4 fois moins souvent à pied et à vélo qu'un résidant du centre strasbourgeois, etc.
  - Des relais et vecteurs de sensibilisation à adapter aux publics ciblés : Plan de Déplacements Etablissement Scolaire/pédibus pour les enfants, relais territoriaux divers (professionnels de santé, du monde sportif…), Plan de Déplacements Entreprises pour les salariés et notamment les agents de l'Eurométropole.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Amener les citadins à reconsidérer et à intégrer majoritairement la marche et le vélo dans leurs pratiques quotidiennes.
- Démontrer au plus grand nombre que l'activité physique est à la portée de tous (chacun peut effectuer trois trajets de 10 minutes à pied dans sa journée).
- Réduire fortement la part des habitants de l'Eurométropole de Strasbourg qui marchent moins de 30 min par jour (72 % en 2009).
- Décloisonner les approches, rapprocher les réseaux et services de cultures différentes (politique de mobilité et de santé, etc.).

MOYENS MIS EN ŒUVRE

- Indiquer par une signalétique urbaine à destination des piétons et des cyclistes des distances exprimées en "temps" de trajet, ainsi que les circuits de marche urbaine. Cette signalétique peut prendre la forme :
  - de cartes exprimées en "temps piétons" mettant en évidence le réseau piétons magistral et les principaux pôles de la ville de Strasbourg (mesure inscrite au plan piétons de la ville de Strasbourg). Ces cartes pourraient être remises systématiquement aux nouveaux habitants par l'intermédiaire des associations d'accueil, des bureaux de vente de la CTS, etc.
  - de panneaux d'orientation aux carrefours-clés des communes de l'Eurométropole de Strasbourg.
- Tirer parti des afficheurs dynamiques de temps d'attente aux stations de transport collectif pour informer les piétons lorsqu'ils ont le temps de se rendre à l'arrêt suivant avant l'arrivée du prochain bus/tram.

- Accompagner certaines offres structurelles et de services par des actions de sensibilisation au lien santé/activité physique. Ces actions peuvent par exemple s'appliquer :
    - aux actions de promotion de Plan de Déplacements Entreprises (et inter-entreprises) menées par l'Eurométropole de Strasbourg. Les challenges interentreprises (comptabilisation de distances parcourues à vélo ou à pieds) sont un bon outil qui peut être proposé à cette occasion,
    - aux formules de mise à disposition de vélos (notamment Vélhop) dans certains quartiers, aux actions de vélo-écoles pour adultes et enfants ou encore aux projets de piédibus.
- Organiser des conférences-débat sur le thème du lien santé / activité physique avec les relais territoriaux identifiés.
- Mobiliser les ressources en promotion santé de l'Eurométropole de Strasbourg (ex : centre de ressources IREPS) à l'occasion des formations à destination des relais territoriaux identifiés.

ÉCHÉANCIER

- **Court terme :**
    - Diffusion de cartes de la ville exprimées en "temps piétons" et mise en place du jalonnement spécial piéton.
    - Développement de Vitaboucles, parcours de santé classées par difficulté, murs de découverte, agrès, pratiques douces, sports émergents, intégrer le vélo dans ces Vitaboucles ;
    - Développement de vélo-écoles ouvertes pour les enfants et familles dans les quartiers prioritaires.

INDICATEURS

- Nombre de cartes en "temps piétons" diffusées, nombre de stations de transport collectif dotées de plan de quartier.
- Avancement du déploiement du jalonnement en faveur des piétons.
- Actions de sensibilisation menées.
- Nombre de personnes-relais sensibilisées.

VI. Sensibiliser, communiquer sur les modes alternatifs à l'automobile	
VI.2	Sensibiliser à l'usage et faciliter la pratique des modes actifs

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

- **Si une intervention de la collectivité sur l'offre de transport est souvent un préalable, la sensibilisation de la population et l'incitation à la pratique restent toutefois des conditions nécessaires.**
  - La pratique des modes actifs qui dépend des infrastructures qui leur sont dédiées (cf. Actions de la partie II) mais également de l'image (dimension sensible) que les usagers de l'espace public s'en font,
  - Une sensibilisation qui peut s'appuyer sur différents leviers : communications diverses et variées, actions évènementielles et partenariales, etc.

Concernant le vélo plus spécifiquement :

- Un effort de persuasion et d'accompagnement auprès des personnes qui ne pratiquent pas ou très peu souvent le vélo en ville (plus particulièrement les collégiens) est à fournir pour permettre le "passage à l'acte".

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Améliorer l'image de la marche et du vélo, notamment auprès des jeunes publics, pour en encourager les pratiques au quotidien.
- **Pour la marche spécifiquement :**
  - Développer, à l'instar du Plan Piéton de la Ville de Strasbourg, des politiques visant à encourager la pratique des modes actifs en jouant sur l'ensemble des leviers d'incitation (physiques mais également psychologiques).
- **Pour le vélo spécifiquement :**
  - Renforcer l'offre de formation à la pratique du vélo en ville pour adultes,
  - Réduire le coût du vélo pour l'usager,
  - Mener des opérations de sensibilisation auprès des cyclistes sur les questions de sécurité et de respect du code de la route, accompagnées, si nécessaire, par des campagnes de contrôle dans des secteurs à enjeux, c'est à dire à forte mixité d'usage.

MOYENS MIS EN ŒUVRE

- Conduire des actions de communication visant à améliorer l'image du vélo et de la marche : campagnes périodiques d'affichage et de sensibilisation, événements/manifestations, utilisation accrue des nouvelles technologies et présence sur les réseaux sociaux.
- Développer des campagnes de communication et de contrôle en matière de sécurité routière.
- **Pour la marche spécifiquement :**
  - Mettre en place les actions définies dans le cadre du Plan Piéton de la Ville de Strasbourg et inciter les autres communes de l'Eurométropole de Strasbourg à s'équiper de documents similaires.
- **Pour le vélo spécifiquement :**
  - Poursuivre le déploiement d'offres de cours d'apprentissage de la pratique du vélo (vélos-écoles) dans les quartiers et les communes notamment en lien avec les centres socioculturels,
  - Accompagner les associations dans le déploiement d'ateliers collaboratifs de réparation des vélos dans les quartiers et les communes.

ÉCHÉANCIER

- **Court terme :**
  - En continu : actions de sensibilisation et d'incitation à la pratique de la marche et du vélo.
  - Mise en place des premières actions du Plan Piéton sur la Ville de Strasbourg.
- **Court-Moyen terme :**
  - Elaboration de Plans Piétons pour les autres communes de l'Eurométropole de Strasbourg.

INDICATEURS

- Nombre d'actions de communication mises en œuvre.
- Enquête d'image sur la marche et le vélo à Strasbourg.
- Évolution de la part modale de la marche et du vélo par secteurs de l'Eurométropole de Strasbourg (selon disponibilités des données).
- Nombre d'accidents corporels impliquant un piéton/un cycliste par secteurs de l'Eurométropole de Strasbourg.
- Pour la marche spécifiquement :
  - Comptages piétons représentatifs et reproductibles.
  - Nombre de Plan Piétons réalisés.
- Pour le vélo spécifiquement :
  - Nombre de personnes formées en vélo-école (objectif : 200 personnes / an).
  - Nombre de points d'ateliers collaboratifs de réparation de cycle en service.
  - Nombre de personnes adhérentes à des ateliers collaboratifs de réparation de cycle.

VII. Soutenir les initiatives en matière de management de la mobilité	
VII.1	S'affirmer comme un territoire d'expérimentation des mobilités innovantes

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

- La politique de déplacement a été renforcée par l'adoption en octobre 2009 de la Feuille de Route stratégique "Strasbourg Éco 2020" qui positionne le secteur des mobilités innovantes et multimodales comme l'un des quatre secteurs clés du développement économique de l'Eurométropole.
- S'appuyant sur le positionnement "Strasbourg, laboratoire européen", l'agglomération s'attache à faire de son territoire un lieu privilégié d'expérimentation de solutions de mobilités innovantes qui répondent aux enjeux liés au transport collectif, individuel et logistique. Véritable secteur clé de la feuille de route Strasbourg éco 2020, les mobilités innovantes et multimodales trouvent à Strasbourg un lieu d'expérimentation lié au transport collectif, individuel et logistique et un soutien aux dispositifs d'innovation grâce au pôle de compétitivité international Véhicule du futur et aux laboratoires de recherche.
- Strasbourg est ville pionnière en matière d'électromobilité. Son taux d'équipement en bornes de charge pour véhicule électrique est la plus élevé de France, riche d'un retour d'expérience de plus de 5 ans. Malgré une hausse du parc de véhicules électriques er un modèle de charge basé sur la gratuité, l'usage des bornes publiques reste stable. La croissance des équipements chez les particuliers et dans les entreprises expliquent ce phénomène. Dans ce contexte, l'Eurométropole de Strasbourg ne prévoit pas de déploiement supplémentaire mais reste attentive à l'évolution de la demande.
- L'autopartage fait partie des "nouvelles mobilités" au même titre que les vélos en libre service, le covoiturage, l'électromobilité, et le transport à la demande. Il est en plein essor en France, mais aussi en Europe et plus largement dans le monde et s'inscrit dans la logique de l'économie de fonctionnalité. De fait, l'autopartage s'intègre parfaitement dans une stratégie moderne de mobilité et participe à l'atteinte des objectifs de la stratégie de déplacements d'une collectivité : diminution du kilométrage parcouru en voiture, réduction de la motorisation et de la demande de stationnement sur l'espace public.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Développer un savoir-faire en matière d'expérimentation de transports innovants, pertinents sur certains tissus urbains denses, en compléments des transports en commun.
- Faire de Strasbourg une ville référence en STI (Système Intelligent de Transport) en incitant les entreprises à venir tester les projets STI sur le territoire, en fonction des besoins, et en soutenant la généralisation de l'expérimentation.
- Soutenir l'autopartage et ses nouvelles formes (one way).

MOYENS MIS EN ŒUVRE

- Expérimenter le système de transport innovant CRISTAL, un système de transport bi-mode électrique. Il s'agit d'un module de 3m de long, d'une capacité de 8 personnes, pouvant se joindre à d'autres modules identique pour faire un moyen de transport en commun complémentaire à l'offre de transport classique. En heures creuses, il fonctionne en libre service accessible aux particuliers, titulaires du permis de conduire et abonnés. Aux heures de pointe, le service se transforme en navette conduite par un agent de la CTS, en complément de l'offre de transports collectifs existante. L'objectif du projet est de garantir une offre attractive de transports urbains tout en soulageant les réseaux de la voiture individuelle.
- Poursuivre la politique menée actuellement sur l'autopartage : promotion de l'autopartage dans le cadre des PDE/PDIE, soutien pour le développement d'une offre d'autopartage en one-way, appui à une forme innovante d'autopartage (électrique one way).
- Intégrer l'offre d'autopartage dans les services existants de mobilité (Pass Mobilité).

ÉCHÉANCIER

- En continu :
  - Développer la flotte de véhicules en one way,
  - Déterminer des emplacements d'implantation des stations à travers des arrêtés provisoire d'occupation du domaine public qui sont renouvelés tous les ans.
- Moyen terme :
  - Définition du modèle économique d'exploitation des bornes de charge afin de permettre une tarification,
  - Expérimenter le service CRISTAL.

INDICATEURS

- Usage des voitures en autopartage,
- Usage des bornes de rechargement publiques,
- Mise en œuvre de CRISTAL et nombre de montées descentes de ce nouveau service.

VII. Soutenir les initiatives en matière de management de la mobilité	
VII.2	Inciter les entreprises, administrations et écoles à engager des Plans de Déplacements Entreprise/Administration/Etablissement Scolaire et les accompagner dans leur démarche

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

- **L'emploi et les études sont des motifs structurants dans la mobilité quotidienne des individus. Agir sur ces motifs/déplacements c'est engager un cercle vertueux en matière de mobilité. Or les employeurs peuvent jouer un rôle dans l'organisation des déplacements domicile-travail de leurs employés, ils disposent de leviers efficaces et peuvent en retirer de nombreux avantages.**
  - Les motifs emplois et études sont particulièrement structurants en matière de déplacements à l'échelle de la journée mais aussi de la vie (les pratiques de demain se construisant dès aujourd'hui).
  - La sensibilisation des employeurs sur l'intérêt des plans de déplacements, ainsi que leur accompagnement dans la mise en place de ces démarches reviennent à la collectivité qui se doit par ailleurs d'être exemplaire dans ce domaine.
  - Concernant les scolaires, outre le volet sensibilisation, ces plans de déplacements doivent permettre d'améliorer la sécurité des secteurs sensibles que sont les lieux d'études, en premier lieu desquels les écoles, en limitant les accompagnements réalisés en voiture. Ils permettent également aux parents de se passer de l'automobile dans leur propre chaine de déplacements.
  - Le ciblage des scolaires et des étudiants présente également un intérêt méthodologique : ils constituent une classe de population relativement homogènes, donc les vecteurs de sensibilisation sont bien connus et parfois pratiqués (piédibus, vélo-bus, marketing en faveur du vélo ciblant les collégiens, intégration du vélo et de la marche dans les activités scolaires…) et les relais identifiés (fédération de parents d'élèves…).

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Encourager les salariés/scolaires/étudiants à préférer les modes alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements structurants et quotidiens les conduisant au travail/sur leur lieu d'études.
- Accroître le nombre et l'efficacité des plans de déplacements Entreprises / Administrations / Ecoles (PDE, PDIE, PDA, PDES) ainsi que de toutes mesures ayant vocation à accompagner le report modal des déplacements des salariés et scolaires.
- Toutes les entreprises sont concernées mais certaines sont prioritairement ciblées :
  - notamment celles dont l'effectif salarié est significatif (> 100 salariés),
  - celles localisées dans les territoires "bien accessibles" en transport collectif (< 500 mètres d'une station de tramway, BHNS) ou devant l'être à l'occasion d'une amélioration programmée de la desserte en transports collectifs,
  - celles engageant des démarches spontanées et motivées (cf. PDIE du Port Autonome de Strasbourg).

MOYENS MIS EN ŒUVRE

- Concernant les Plans de Déplacements Entreprises et Administrations :
  - renforcer les moyens organisationnels et humains en matière de conseil en mobilité, améliorer la collaboration des différents partenaires institutionnels lors de l'élaboration des PDE,
  - renforcement de l'accompagnement méthodologique et organisationnel des entreprises à la réalisation de plans de mobilité des salariés,
  - pérenniser et enrichir les prestations de diagnostic PDE proposées par l'Eurométropole de Strasbourg à destination des entreprises (profils d'accessibilité multimodale des sites, géolocalisation des salariés…),

  - valoriser l'expérience (plan de mobilité de l'Eurométropole de Strasbourg) et les autres plans de mobilité accompagnés par les services de l'Eurométropole de Strasbourg pour orienter les entreprises engagés dans une démarche de PDE à identifier les mesures prioritaires à mettre en œuvre,
  - poursuivre le développement de solutions de mobilité "clé-en-main" pouvant être proposées dans le cadre des PDE, grâce au développement de l'outil "optimix",
  - sensibilisation des employeurs et des salariés à l'écomobilité professionnelle et à la démarche de PDE en particulier,
  - créer un "club mobilité" regroupant les entreprises engagées dans une démarche de plans de mobilité,
  - poursuivre la démarche d'organisation d'actions événementielles : challenge vélo interentreprises par exemple,
  - accompagnement des entreprises lors de leur projet d'implantation sur l'Eurométropole de Strasbourg (ou de relocalisation) vers des sites adaptés à leur profil d'accessibilité (bureaux/tertiaires plutôt à proximité des stations de tramway et des gares notamment),
  - poursuivre l'accompagnement et le déploiement progressif du PDIE sur la zone portuaire de Strasbourg (première zone d'activités de la Région) et sur les autres ZI - ZA de la collectivité.
  - Associer les services de la Région à ces démarches.

- Concernant les Plans de Déplacements Établissements Scolaires et plus largement la sensibilisation des scolaires
  - généraliser les dispositifs de pédibus à l'ensemble des écoles primaires publiques de la ville et de l'Eurométropole de Strasbourg (en lien avec le Plan Piétons de la Ville de Strasbourg) et soutenir les initiatives dans les communes (en lien avec les futurs Plans Piétons mis en place dans les communes),
  - pérenniser et étendre le dispositif de "permis piétons" à destination des élèves âgés de 8-9 ans (CE1 / CE2), confirmant leur participation à un stage de formation intégré au cursus scolaire et relatif à la sécurité piétonne,
  - pérenniser et étendre le dispositif le dispositif de "permis vélos" à destination des élèves âgés de 11-12 ans (CM1/CM2), confirmant leur participation à un stage de formation intégré au cursus scolaire et relatif à la pratique du vélo en ville,
  - mener des actions de sensibilisation sur le lien mobilité/santé dans les écoles,
  - conduire des opérations de communication en faveur du vélo parmi les collégiens.

ÉCHÉANCIER

- Court terme :
  - Ensemble des actions en continu.

INDICATEURS

- indicateurs de l'importance des PDE/PDIE/PDA/PDES, notamment dans leur cœur de cible,
- nombre de démarches élaborées/en cours d'élaboration,
- nombre de salariés/élèves concernés,
- PDEntreprises/PDAdministrations : part des structures engagées dans un PDE parmi les structures de 100 salariés ou plus et localisées dans des secteurs bien desservis en transport collectif,
- Indicateurs de report modal suite à la mise en œuvre d'un PDE,
- scolaires : nombre de sessions de passage aux permis piétons/permis vélos réalisées.

VIII. Adapter l'offre de transports aux rythmes de vie	
VIII.1	**Tirer parti de la "mission des temps" pour améliorer les conditions de déplacements au sein de l'agglomération**

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

- **Des modes et rythmes de vie en perpétuelle évolution**
  - importance du travail nocturne ou en horaire décalé (2,7 millions de salariés travaillent la nuit en France) avec un enjeu affirmé à améliorer l'accessibilité à ces emplois, notamment en transports collectifs,
  - maintien d'une concentration des flux de déplacements sur des amplitudes horaires très réduites induisant congestion et une utilisation non-optimale des infrastructures et des services : durant "l'hyper pointe" en semaine de 7h45 à 8h00, 13 % des résidants de l'Eurométropole de Strasbourg sont en cours de déplacement, ils ne sont plus que la moitié (environ 7 %) 30' plus tard de 8h15 à 8h30,
  - des déplacements pour motifs non-professionnel et s'opérant en heures creuses qui tendent à augmenter : le "papy-boom" d'une part, l'effet RTT d'autre part contribuent ou contribueront à renforcer les déplacements pour motifs personnels (achat, santé, loisir, visite) qui s'opèrent traditionnellement hors des heures de pointe.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Lisser l'effet d'hyper pointe afin de limiter les congestions (sur les routes, dans les transports collectifs) et optimiser l'usage des infrastructures et des services de la collectivité.
- Mieux répondre aux besoins de mobilité nocturne.

MOYENS MIS EN ŒUVRE

- Conduire un travail sur le lissage des heures de pointe dans le cadre du projet "Mobilités, transports et gestion des temps de la cité".
- Engager une démarche partenariale visant à objectiver la situation, à accompagner les acteurs concernés dans la mise en œuvre d'actions expérimentales, concertées, coordonnées afin de lisser les heures de pointe.
- Associer les autres autorités organisatrices de la mobilité à une réflexion transversale sur ce sujet.

INDICATEURS

- Usagers de la ligne de bus de nuit.

IX. Promouvoir un nouvel usage de la voiture individuelle, pour en réduire les nuisances	
IX.1	**Mettre en place et appliquer la hiérarchisation du réseau viaire à l'échelle l'Eurométropole de Strasbourg**

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

- **Des usages du réseau viaire divers et parfois contradictoires**
  - Le besoin de maintenir une accessibilité automobile efficace peut notamment se heurter à une tout aussi légitime demande pour un cadre de vie apaisé (trafic modéré en volume et en vitesse).
  - Dans ce contexte, la démarche de " hiérarchisation" a pour principal objet de préciser les usages préférentiels de chaque voie afin d'assurer la mise en cohérence de la forme des rues aux fonctions attendues : des axes adaptés à des flux de circulation importants, des axes apaisés dans les cœurs de quartier pour un meilleur cadre de vie et un usage favorisé des modes actifs (marche à pied, vélo).
- **Décliner le schéma directeur vélo et les principes du réseau magistral piéton à l'échelle de l'Eurométropole**
  - Elle permet aussi d'assurer la continuité des réseaux cyclables et des cheminements piétons à travers les aménagements de pistes ou bandes cyclables, d'accotements confortables et de zones de rencontre, zone 30 et aires piétonnes.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Apaiser la circulation automobile en ville tout en maintenant une accessibilité automobile sur des axes au profil adapté, ainsi qu'offrir un itinéraire privilégié aux lignes de transports en commun.
- Préciser la fonction des voies ainsi que les zones pouvant faire l'objet d'une pacification de la circulation.
- Aménager des zones de circulation apaisées conformément à la hiérarchisation des voies.

MOYENS MIS EN ŒUVRE

- Appliquer cette hiérarchisation lors de l'ensemble des travaux de réaménagement de voirie en se confortant au tableau descriptif.
- Partager avec les élus les évolutions de cette hiérarchisation (nouveaux projets urbains, projets de voiries, restructuration des lignes de transports en commun) par des réunions régulières.
- Mettre en œuvre cette hiérarchisation à l'aide d'outils plus opérationnels comme la charte d'aménagement des espaces publics et des profils types par niveau de hiérarchisation.

Lors des travaux de requalification de voie ou de création de nouvelles voies, les critères suivants s'appliquent :

	Caractéristiques fonctionnelles en section courante				Carrefours			Modes alternatifs à l'automobile			
								Vélos			Piétons
Niveau de réseau	Fonction privilégiée	Vitesse maximale autorisée	Gabarit de chaussée en section courante	Stationnement sur chaussée	Types de points d'échanges	Accès VP directs riverains	Prise en compte de la vitesse commerciale TC	Art L228-2 du CE	Type d'aménagement	
1 Hyper-structurant	Trafic d'échange avec l'extérieur	110 / 90 / 70	2x2 ou plus	Non	Carrefours dénivelés sauf exception	Non	Possibilité d'affectation de voie bus + covoiturage	itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe	Absence d'obligation	Absence d'obligation
2 Structurant d'agglomération	Trafic avec quartiers ou communes éloignés	50 sauf exceptions (1) (2)	2x1 ou 2x2	Possible	Axe prioritaire Gestion par feux préconisée	Limiter le nombre d'accès: • En les greffant sur les voies adjacentes de niveau inférieur, quand c'est possible • En limitant le nombre à 1 nouvel accès	Insertion de sites propres TC quand nécessaire		Pistes cyclables ou couloir bus mixte Voie verte (4)	Cheminement piéton sur trottoir confortable. Traversées selon contexte et aux carrefours principaux
3 Distribution	Trafic entre quartiers ou communes contigus	50 sauf exceptions (1) (3)	2x1 ou sens unique	Possible	Axe prioritaire Gestion par feu possible	Oui en agglomération	Possibilité d'insertion de sites propres TC		Pistes ou bandes cyclables couloir bus mixte Voie verte (4)	Trottoirs Traversées en continuité aux carrefours
4 Desserte	Desserte locale	50 / 30 / ZONE 30	2x1 ou sens unique	Possible Adapté aux besoins	Carrefours sans feux ni giratoire sauf exception, priorité à droite privilégiée	Oui	Aménagements spécifiques TC ponctuels		Pistes ou bandes cyclables ou aménagement de type zone 30 Zone de rencontre Aire piétonne Voie verte (2)	Trottoirs hors aires piétonnes et zones de rencontre. Traversées admises n'importe où dans les zones apaisées ou sur les passages piétons si présence

(1) Une limitation à 30 pourra être mise en place pour sécuriser ponctuellement un espace en faveur des modes actifs (Virage dangereux, Sortie d'écoles, Traversée difficile, Place publique...)

(2) 50, 70 ou 90 km/h hors agglomération

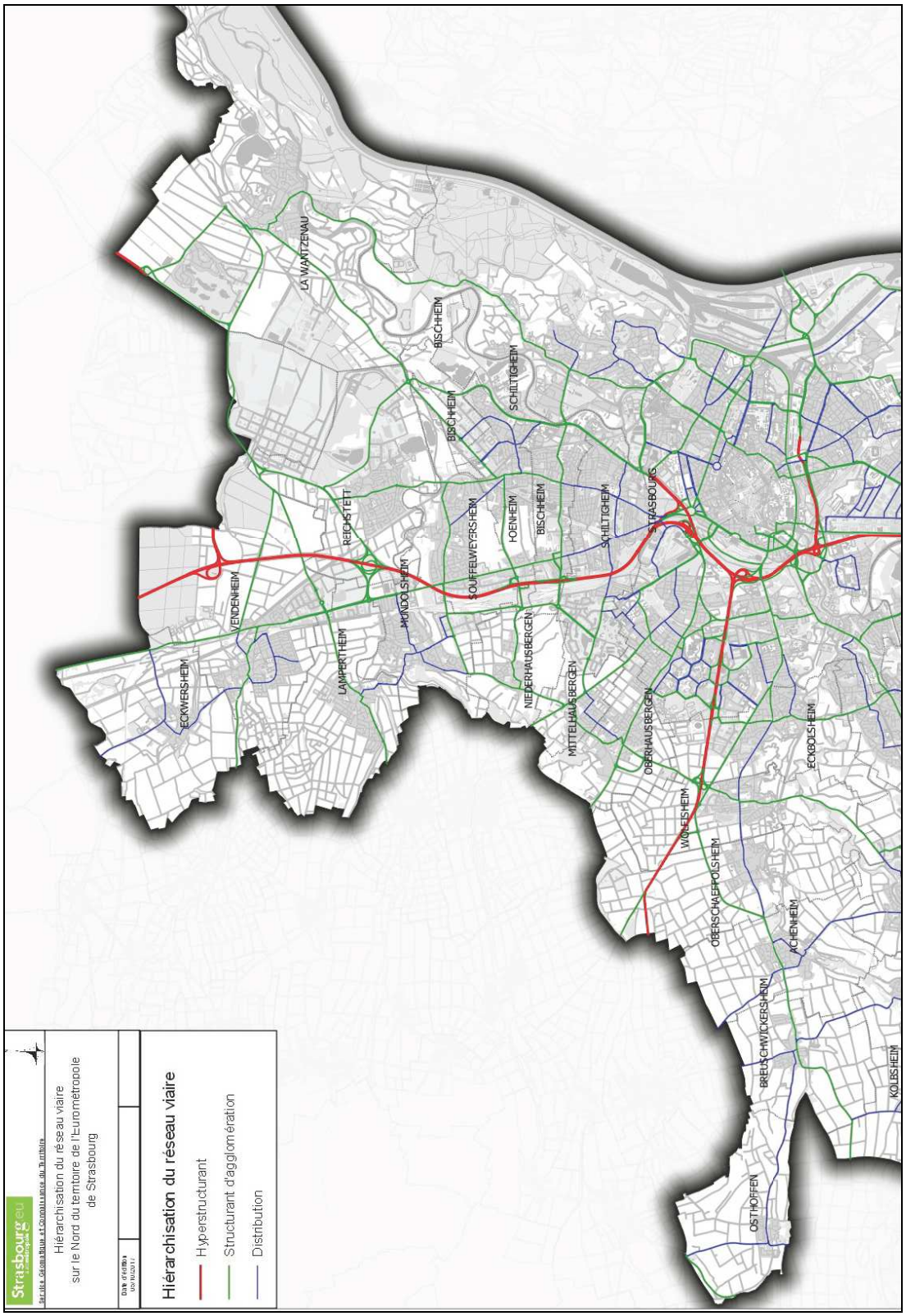
(3) 50 ou 70 km/h hors agglomération

(4) Ou tout autre aménagement conforme aux recommandations et réglementations en vigueur

INDICATEURS

- Nombre de réunions de concertation.
- Pourcentage de zone de circulation apaisée, à l'échelle de la commune.
- Pourcentage de voirie structurante d'agglomération et de distribution, dépourvues d'aménagement cyclable.

CARTE N°13 : **Hiérarchisation du réseau viaire en 2017 sur le nord du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg**



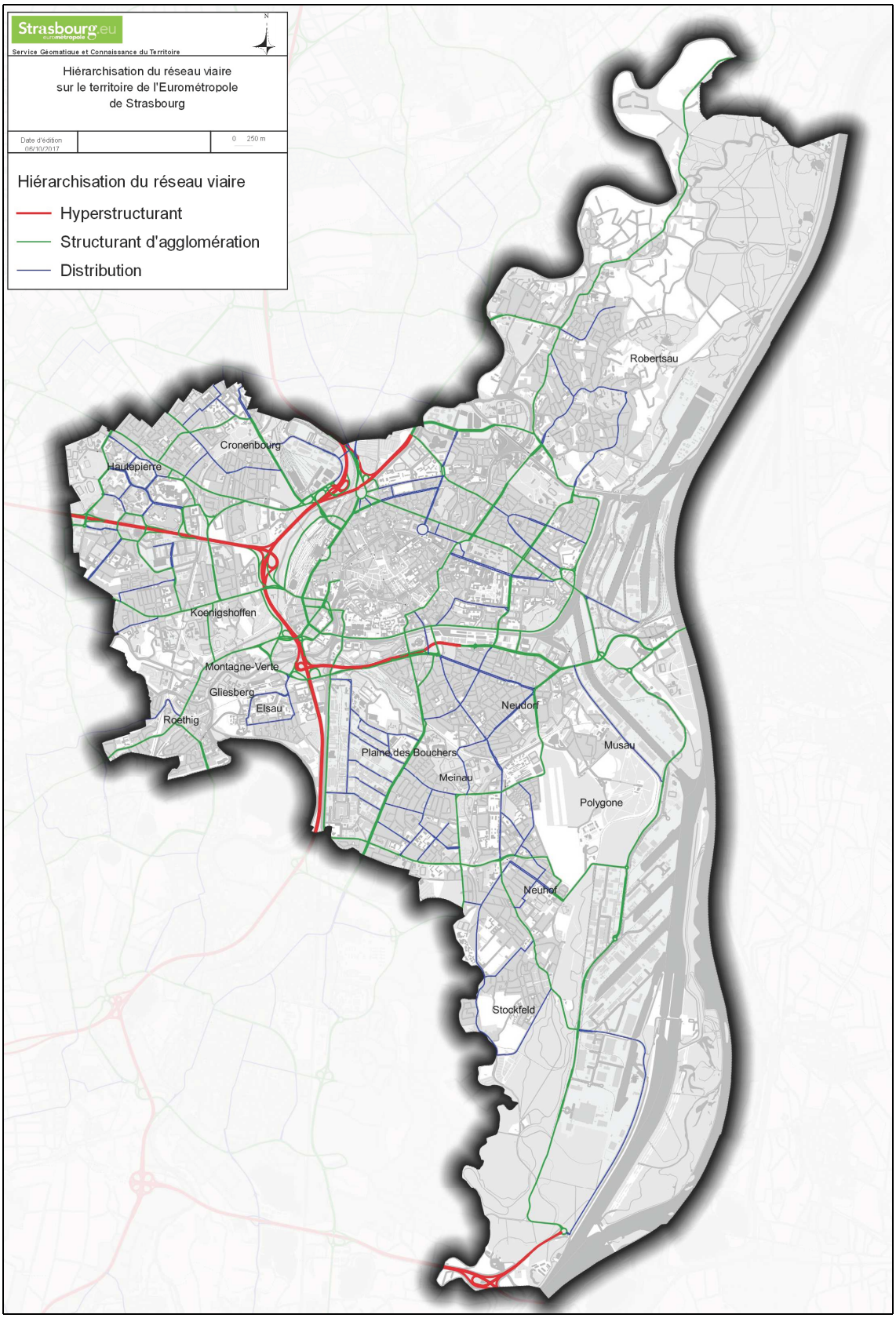
Source : Eurométropole de Strasbourg, Service géomatique et connaissance du territoire - 2017

CARTE N°14 : **Hiérarchisation du réseau viaire en 2017 sur le nord du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg**



Source : Eurométropole de Strasbourg, Service géomatique et connaissance du territoire - 2017

CARTE N°15 : **Hiérarchisation du réseau viaire en 2017 sur le ban communal de Strasbourg**



Source : Eurométropole de Strasbourg, Service géomatique et connaissance du territoire - 2017

IX. Promouvoir un nouvel usage de la voiture individuelle, pour en réduire les nuisances	
IX.2	**Proposer des offres de stationnement nouvelles et adaptées pour faire du stationnement un outil de requalification urbaine et de qualité de vie**

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

- **Conçu jusqu'à présent essentiellement comme un outil d'accessibilité en lien avec les flux de circulation automobile, le stationnement doit évoluer vers la notion de service à la mobilité, non pas uniquement au service de l'optimisation de cette dernière, mais de la diversité dans la manière de se mouvoir, d'habiter et de consommer la ville.**
    - Loin d'être une finalité, la régulation du stationnement représente aussi une condition pour favoriser l'usage des modes alternatifs chez les résidents en leur offrant des possibilités de se garer (et donc de ne plus avoir à se préoccuper de leur véhicule).
    - Cette régulation permet également de gagner des marges de manœuvre en matière de densification et de requalification de l'espace public grâce à un stationnement regroupé dans des secteurs où il sera mieux accepté. Ce faisant, il contribue pleinement à la qualité de vie de la ville.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Permettre aux résidents de stationner leur véhicule, quelle que soit la localisation du logement.
    - Dans les secteurs à enjeux (centralités), la délocalisation de ce stationnement pourra encourager au changement de comportement progressif et favoriser la requalification des espaces publics.
    - Il est alors nécessaire d'offrir des conditions privilégiées de stationnement, soit dans des parkings existants, soit dans des parkings à créer, tout en maintenant des capacités pour les visiteurs et le stationnement pour report modal des pendulaires. Il s'agit donc :
        - de mailler le territoire par des parkings permettant aux résidents, via une tarification adaptée, éventuellement couplée aux transports collectifs, de "délocaliser" leur véhicule et de libérer ainsi les espaces publics stratégiques.

          A ce titre, et avec l'évolution de l'urbanisation, les parkings-relais de première couronne évoluent vers une fonction plus urbaine et doivent pouvoir contribuer à cet objectif en proposant des possibilités de stationnement pour les résidents des zones les plus centrales et des quartiers nouveaux environnants.
    - sur l'espace privé (cf. Règlement) : d'adapter les exigences en matière de stationnement dans les constructions à réaliser de façon à accompagner les objectifs de report modal définis par la politique des déplacements et à favoriser le stationnement des résidents sur la parcelle ou dans des espaces mutualisés.
        - À cet égard, dans les espaces à fort enjeu patrimonial, touristique, commercial, résidentiel ou environnemental (éco quartiers), le stationnement pourra être organisé prioritairement dans des espaces dédiés et regroupés afin de permettre la requalification des espaces publics et leur mise en valeur. Idéalement ce stationnement se fera dans des ouvrages favorisant la mutualisation et le foisonnement, existants ou à créer, accessibles également aux visiteurs.

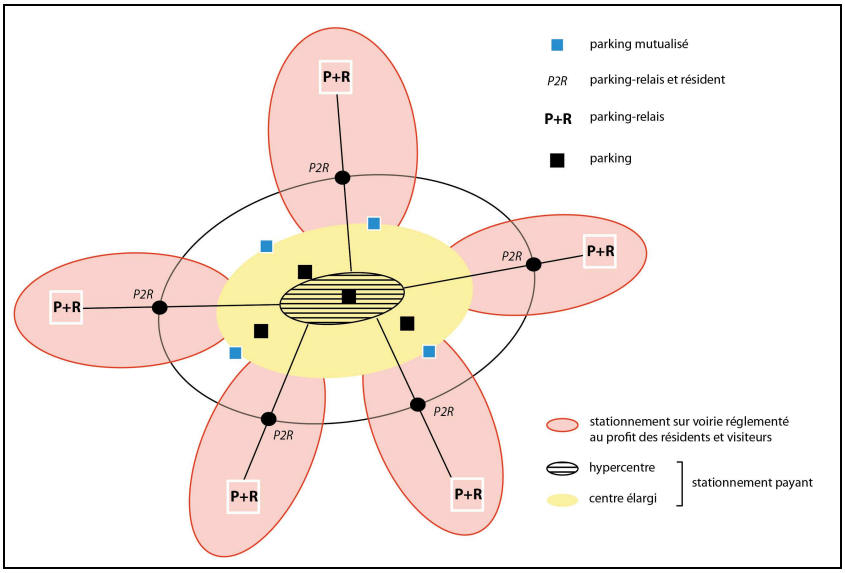
MOYENS MIS EN ŒUVRE

- Concernant les parkings :
    - poursuivre l'intégration architecturale et urbaine des parkings (travail sur les façades des bâtiments, leur aménagement intérieur, recherche d'économies d'énergie, qualité des espaces d'accueil) dans un objectif de développement durable et de sécurité en fonction des renouvellements de contrats d'exploitation,
    - améliorer la visibilité des parkings, leur information, leur jalonnement et les possibilités de paiement,
    - intégrer systématiquement dans les parkings des services à destination des usagers et des résidents : consignes, prêt de matériel, charriots pour livrer ses courses, point-relais, espace logistique,

  - développer la télégestion - à l'occasion des renouvellements de contrats - pour permettre l'augmentation de l'amplitude de service en ouvrant tous les parkings la nuit,
  - compléter le maillage de parkings en ouvrage ouverts au public par la création de parkings multiservices de porte d'entrée de ville,
  - encourager la mutualisation du stationnement dans les parkings en ouvrage : élaborer un modèle juridique et économique de construction et de gestion des parkings mutualisés.

- Concernant les parkings-relais :
  - ouvrir les parkings-relais de première couronne existants à d'autres usages et favoriser la mutualisation temporelle en autorisant, par exemple, le stationnement la nuit pour les résidents ou des visiteurs lors d'événements,
  - rebaptiser ces parkings-relais "P2R" pour "Parkings-Relais-Résidents",
  - mettre en place dans ces parkings une tarification adaptée pour les résidents du cœur de l'hyper centre qui renonceraient en contrepartie au tarif privilégié "résidants" sur voirie de leur secteur de résidence,
  - développer des titres combinés de déplacement permettant aux personnes ayant délocalisé leur véhicule dans un P2R d'utiliser facilement les autres modes de transport (urbain ou TER, selon le (principe de Pass Mobilité, aujourd'hui reconnu dans les TER).

- Concernant le stationnement sur l'espace privé :
  - Intégrer au titre de l'article 12 du présent Plan Local d'Urbanisme des normes de stationnement adaptées aux différents contextes.
  - Évaluer périodiquement l'adéquation des normes proposées.



ÉCHÉANCIER

- Court terme :
  - Amélioration de la qualité de service des parkings-relais actuels, automatisation et selon la pertinence transformation en parkings en ouvrage des parkings les plus proches du cœur d'agglomération (Krimmeri).
  - Création d'un tarif privilégié pour les résidents du cœur d'agglomération et des quartiers environnant pour les parkings-relais de première couronne transformé en P2R.
  - Amélioration de l'intégration architecturale des parkings en ouvrage.
  - Élaboration d'un modèle financier et juridique de construction et d'exploitation de parkings mutualisés.

- Moyen terme :
    - Création de nouveaux parkings en porte d'entrée de ville

INDICATEURS

- Nombre d'abonnements spécifiques pour les résidents ayant permis une "délocalisation" du véhicule depuis la voirie vers un parking ;
- indicateurs de l'offre de stationnement : nombre et type de places,
- indicateurs de la demande de stationnement : occupation, rotation (enquêtes),
- nombre d'emplois localisés en zone de stationnement régulé sur voirie,
- nombre de places privées créées lors des nouveaux programmes d'urbanisation.

IX. Promouvoir un nouvel usage de la voiture individuelle, pour en réduire les nuisances	
IX.3	**Adapter les axes routiers et les flux automobiles pour réduire les pollutions générées par la voiture**

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

La voiture reste le principal mode de transport sur l'agglomération strasbourgeoise grâce aux nombreux avantages qu'elle procure. Elle n'est toutefois pas exempte de contraintes (pollutions diverses, saturation des voies, insécurité routière, consommation importante d'espace public, etc.) que des aménagements adaptés du réseau routier doivent cependant pouvoir réduire.

- La qualité de l'air sur les principaux axes autoroutiers de l'agglomération dépasse largement les normes de pollution maximale en vigueur.
- La réduction de capacité des autoroutes, en particulier de l'A35, suppose de mettre en œuvre des alternatives performantes à l'usage individuel de l'automobile et de redéfinir les vocations de cette autoroute.
- L'accessibilité de l'agglomération, y compris automobile, est à maintenir afin de permettre à tout un chacun de réaliser son programme d'activités quotidien.
- Un équilibre entre les différents usagers de l'espace public est à trouver, afin d'améliorer la sécurité des déplacements et du cadre de vie. Des opportunités de réaménagement sont à exploiter dans le cadre des projets d'extension de lignes de transport en commun ou de réalisation de réseau cyclable ou piéton.
- Le réseau viaire supporte des usages variés et parfois conflictuels, d'où un besoin de " hiérarchisation " de ce réseau permettant de préciser les usages préférentiels de chaque voie afin d'assurer la mise en cohérence de la forme des rues aux fonctions attendues :
    - des axes adaptés à des flux de circulation importants,
    - des axes apaisés dans les cœurs de quartier pour un meilleur cadre de vie et un usage favorisé des modes actifs (marche, vélo).

OBJECTIFS DE LA MESURE

Pour le réseau autoroutier spécifiquement :

- Optimiser le fonctionnement du réseau autoroutier de façon à réduire l'acuité des problèmes de pollution et ainsi de respecter les seuils réglementaires en vigueur d'ici 2015 à la station de suivi "Strasbourg A35", avec :
    - une concentration annuelle moyenne en NO2 inférieure à 40 µg/m3,
    - moins de 35 journées par an pour lesquelles les concentrations journalières moyennes en particules fines PM10 dépassent le seuil de 50 µg/m3,
    - une concentration annuelle moyenne en particules fines PM10 inférieure à 20 µg/m3.
    - Participer à l'objectif global de baisse de trafic sur l'autoroute A35 de 30 % d'ici 2030. Une diminution de 40 000 véhicules/jour sur la section centrale de l'A35 permettrait de régler les dépassements de valeurs limites pour la santé de la pollution atmosphérique liée au trafic dans le corridor de l'infrastructure.

Pour le réseau routier principal :

- Améliorer le fonctionnement multimodal du réseau principal de l'agglomération (recherche d'un meilleur équilibre entre modes) et tirer parti des opérations urbaines en cours/à venir pour embellir le cadre de vie autour de ces axes routiers.
- Dans la mesure du possible, déplacer les zones de congestion automobile dans les secteurs non urbanisés.

Pour le réseau urbain :

- Apaiser la circulation automobile en ville tout en maintenant une accessibilité automobile sur des axes au profil adapté.

MOYENS MIS EN ŒUVRE

■ Autoroute A4/A35

Optimisation des usages de l'autoroute A4/A35 en favorisant les modes alternatifs à l'autosolisme. Cette redistribution des priorités pourrait prendre plusieurs formes :

- une voie réservée pour le covoiturage et les transports collectifs,
- la régulation des accès afin de contrôler le débit des véhicules, associée à un rabattement vers les points d'intermodalité des modes alternatifs à l'autosolisme.

Le projet de requalification de l'A4/A35 doit faire l'objet d'études plus poussées pour en préciser les conditions de faisabilité. La collectivité et/ou ses partenaires étudieront par conséquent des solutions d'aménagement/d'exploitation de l'A35 permettant de réduire de façon significative les trafics automobiles sur l'autoroute à horizon 2030. Plusieurs scénarios de requalification seront étudiés et évalués notamment en fonction :

- de l'accessibilité de l'agglomération,
- du report modal sur les transports en commun et les autres modes alternatifs à la voiture,
- des temps de parcours et des congestions,
- de la fiabilité et la régularité des déplacements,
- des impacts sur les autres voiries,
- de la contribution à la réduction des émissions de polluants,
- de la faisabilité technique, juridique et financière.

■ A351/RN4

- Aménagement multimodal de la pénétrante RN4/A351 de façon à accueillir la mise en service d'un bus à haut niveau de service autoroutier (TSPO) entre Wasselonne et Strasbourg ;

Réseau autoroutier en traversée d'agglomération

- Renforcement des moyens de contrôle, notamment de vitesse (radars fixes et/ou radars tronçon…) et de transit poids lourds.
- Requalifier les axes identifiés du réseau principal : RD1083, A350, route de Brumath, etc. sur la base des études de hiérarchisation du réseau viaire réalisées.
- Apaiser la circulation automobile en ville sur la base indicative des zones potentielles de pacification de la circulation identifiées à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg dans le cadre des études de hiérarchisation du réseau viaire réalisées. Cela passe notamment par l'accompagnement des démarches locales d'extension des "zones 30" et "zones de rencontre".

ÉCHÉANCIER

Concernant l'optimisation du fonctionnement du réseau autoroutier :

- Court terme :
  - Etude de faisabilité de la requalification de l'A 35.
- Moyen terme:
  - Premières actions de requalification de l'autoroute A 35.

Concernant la requalification multimodale du réseau principal :

- Court terme :
  - RD1083, route de Lyon à Fegersheim : requalification en boulevard urbain multimodal,
  - Aménagement multimodal des axes route de Bischwiller et rue du Général de Gaulle.
- Moyen terme :
  - autoroute A350 : requalification en boulevard urbain multimodal dans le cadre du projet de réaménagement du secteur "PEX-Wacken",
  - RD745, route de Wasselonne : réaménagement à l'occasion de la mise en service d'un transport guidé.
- Long terme
  - ceinture des boulevards à Strasbourg (avenue des Vosges et/ou boulevard de Metz/Lyon, quai Pasteur, quai des Alpes) : réaménagement à l'occasion de la mise en service d'une liaison BHNS de rocade.

Concernant l'apaisement de la circulation automobile :

Court terme : en continu.

INDICATEURS

- Trafics sur les axes autoroutiers concernés.
- Niveau de saturation des axes autoroutiers concernés.
- Temps d'accès à la métropole à l'heure de pointe du matin / du soir.
- Taux d'occupation des véhicules sur les parcours d'accès à l'agglomération.
- Trafic sur les axes secondaires (report de trafic).
- Concentrations en polluants atmosphériques le long des axes autoroutiers et le long des axes de l'Eurométropole de Strasbourg fortement peuplés.
- Requalifications conduites.
- Linéaire de voirie réglementé.

IX. Promouvoir un nouvel usage de la voiture individuelle, pour en réduire les nuisances	
IX.4	**Encourager le développement des pratiques éco-mobiles**

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

La voiture reste le mode le plus pertinent sur nombre de trajets. Plutôt que de chercher à la supprimer complètement de nos rues, en modifier les types d'usages (covoiturage, auto partage) ou les caractéristiques techniques permet déjà d'avancer vers une métropole plus durable.

- Les collectivités doivent accompagner le déploiement d'automobiles présentant le meilleur bilan environnemental. Ainsi, l'Eurométropole de Strasbourg fait partie des 13 agglomérations françaises pilotes qui s'engagent à développer rapidement des infrastructures publiques de charge électrique.
- Le 13 juin 2010, la CUS a acquis une compétence nouvelle "véhicules propres et infrastructures associées". La collectivité ambitionne notamment par cette démarche de répondre à trois enjeux :
    - celui de la réduction des nuisances locales, en lien avec les questions de santé,
    - celui de l'élargissement de la gamme des services à la mobilité, en lien avec la zone de pertinence de chaque mode de transport,
    - celui de répondre à un objectif réglementaire du Code des Transports qui indique que les collectivités doivent "assurer […] la réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables."
- Si la technologie peut apporter une partie des réponses, c'est dans les pratiques des individus que les marges de manœuvre les plus efficaces semblent pouvoir être gagnées :
    - à l'heure de pointe du matin, le remplissage des voitures circulant sur l'autoroute A35 n'est que de 1,1 (11 personnes pour 10 voitures),
    - les ménages de l'Eurométropole de Strasbourg possèdent en moyenne tous près d'une voiture. Or une voiture est stationnée près de 95 % du temps,
    - le covoiturage semble être un levier d'avenir pour réduire le poids de la voiture individuelle dans les déplacements ainsi que pour desservir des secteurs dans lesquels les TC ne sont pas efficaces. La politique des déplacements de la collectivité doit accompagner l'émergence de ce mode et l'intégrer pleinement, tant en matière d'infrastructures que de services et de communication,
    - l'auto partage quant à lui consiste à partager l'automobile dans le temps plutôt que dans l'espace et permet à ses usagers de réaliser des économies conséquentes, d'améliorer le cadre de vie en retirant des voitures de la circulation et de réduire les nuisances environnementales en mettant à disposition des voitures récentes, faiblement émettrices.

Ce service fait déjà partie du paysage de la mobilité de l'Eurométropole de Strasbourg mais il doit être pérennisé et son intégration au panel de mobilité encore conforté.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Accélérer le renouvellement du parc automobile au profit des formes de motorisation présentant un meilleur bilan environnemental (car réduisant les nuisances locales, ces mobilisant des sources d'énergie plus diversifiées…).
- Élargir à terme la gamme des services à la mobilité en offrant la possibilité de charger son véhicule électrique sur l'espace public.
- En matière de covoiturage : accroitre le nombre de voyages effectués en covoiturage notamment dans les secteurs peu denses (seconde couronne, périurbain non desservi).
- En matière d'auto partage : assurer un maillage territorial dense en stations du secteur urbanisé et accroitre le nombre d'abonnés.

MOYENS MIS EN ŒUVRE

- Concernant les nouvelles motorisations :
  - en faveur des véhicules à motorisation électrique, hybrides électrique/thermique, ou utilisant le gaz naturel de ville :
    - poursuivre le déploiement d'infrastructures de charge (charge standard) ouvertes au public sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg : sur voiries, parkings et parkings-relais,
    - procéder à l'installation de points de charge accélérée et rapide de façon à mailler le territoire et à offrir une solution de secours pour les usagers,
    - en parallèle de ces déploiements, approfondir l'organisation juridique et organisationnelle associée à cette nouvelle compétence de la collectivité : montages juridiques, tarification, etc,
    - augmenter le nombre d'infrastructures de recharge grand public en GNV,
    - sensibiliser et communiquer auprès des habitants (possibilité d'expérimenter des véhicules innovants via le service d'auto partage) et des entreprises (formules de mobilité pouvant être intégrées à des démarches PDE/PDIE).
  - en faveur des vélos à assistance électrique.
- Concernant les nouveaux usages de l'automobile :
  - Etudier la réalisation de voies réservées au covoiturage et aux transports collectifs sur l'autoroute A 35 ;
  - Expérimenter des systèmes innovants de covoiturage (covoiturage dynamique, covoiturage aux arrêts de bus …) lors de la réflexion sur la réorganisation de la desserte en transports collectifs des secteurs peu denses de la seconde couronne .
  - Intégrer de façon systématique la " dimension covoiturage " lors des études de coordination urbanisme/transport : réservation de places dédiées au covoiturage notamment.
  - Conduire des actions ciblées de sensibilisation à l'usage du covoiturage : ciblage des salariés dans le contexte des PDE/PDIE et des résidents des communes de seconde couronne notamment.
  - Accompagner la réalisation de places de stationnement dédiées au covoiturage et à l'auto partage lors des PDE/PDIE.

ÉCHÉANCIER

Concernant les nouvelles motorisations :

- Court terme :
  - Développement régulier du réseau d'infrastructures de charge en accompagnement/ anticipation de la croissance du nombre de véhicules à motorisation alternative en circulation.

Concernant les nouveaux usages de l'automobile :

- Court terme :
  - Développement d'actions de promotion du covoiturage sur les ZA de la collectivité pour lesquelles une démarche de PDIE a été engagée (première zone concernée, le PAS) : faire connaître les parkings dédiés sur le département, les axes de rabattement, les avantages du covoiturage, etc.
  - Construire une communauté de covoitureurs sur des trajets domiciles-travail pendulaires, en s'appuyant sur la mise en relation des salariés grâce aux entreprises engagées dans un PDE ou un PDIE : outil web de création d'équipage de covoiturage, actions évènementielles de mise en relation des covoitureurs, etc.
  - Ciblage des clients professionnels dans le cadre de PDIE/PDE pour développer le réseau de stations d'auto partage en profitant des usages mixtes complémentaires privés/professionnels : première station dans une ZA à l'EEE en 2013, nouvelle offre d'abonnement privé/professionnelle.

INDICATEURS

- Nombre et type d'infrastructures de charge sur le territoire.
- Nombre d'immatriculations nouvelles par type de motorisation.
- Nombre de membres du club des motorisations alternatives.
- Part modale du covoiturage (taux de déplacements "passagers") et enquête d'utilisation des aires de covoiturage aménagées.
- Nombre et distance des trajets déclarés sur la plateforme départementale de covoiturage en lien avec l'Eurométropole de Strasbourg.
- Nombre d'abonnés du service Citiz.
- Part de la population de l'Eurométropole de Strasbourg résidant à moins de 400 mètres d'une station d'auto-partage.

X. Faire évoluer les pratiques de livraison pour optimiser les déplacements	
X.1	**Faire évoluer les conditions de livraison pour optimiser la circulation des marchandises à l'échelle de l'agglomération**

PRÉAMBULE

L'ensemble des actions engagées par la collectivité sur la thématique de Logistique Urbaine ne trouve du sens qu'au regard des relations partenariales instaurées dans le cadre d'une instance de concertation pérenne.

En effet, l'efficacité des actions sur cette thématique dépend directement de l'adhésion des partenaires économiques.

Les actions portées par la collectivité doivent :

- idéalement, générer des bénéfices en termes d'efficacité économique pour les acteurs de la chaine logistique,
- favoriser une meilleure qualité environnementale de l'activité de livraison et améliorer les conditions de circulation dans l'agglomération.

RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

- le diagnostic "Transport de Marchandises en Ville", réalisé en 2012 souligne les éléments suivants :
  - les mesures réglementaires prises ne forment pas un ensemble réglementaire cohérent à l'échelle intercommunale et communale,
  - la réglementation qui en découle est peu lisible et peu compatible avec certaines bonnes pratiques de livraison,
  - la plupart des aires de livraison n'est pas conformes à la réglementation et par conséquent leur utilisation est réduite. Le contrôle du bon usage de ces aires est également problématique,
  - estimation à environ 47 000 le nombre de mouvements/jours liés à l'activité de livraison des marchandises,
  - évaluation de la production annuelle de CO2 à 34 000 tonnes, dont 17 % sur le seul centre-ville Strasbourgeois. La part des NOx n'est pas chiffrée par l'étude, toutefois elle est en corrélation avec l'intensité des déplacements des poids lourds.

Par conséquent, la réglementation et le contrôle des modalités de livraison sont identifiés comme des leviers pour agir sur la qualité du système de livraison.

OBJECTIFS DE LA MESURE

- Favoriser la performance économique des livraisons en circulant et déchargeant mieux, ce qui passe notamment par certains ajustements réglementaires. (itinéraires, horaires, etc.).
- Assurer la cohérence des horaires de livraison, des poids et dimensions des véhicules de livraison au sein du ressort des transports urbains et non urbains.
- Améliorer la lisibilité des réglementations et ainsi, faire en sorte qu'elles soient mieux respectées.
- Guider les flux poids-lourds sur les infrastructures routières en tenant compte de la hiérarchie des réseaux.

Il s'agit en particulier de porter les évolutions réglementaires :

- En lien avec l'instance de concertation "logistique urbaine" créée en juin 2013, qui rassemble les représentants des fédérations professionnelles, des transporteurs, des logisticiens et les acteurs du monde économique.
- Pour renforcer les itinéraires logistiques cohérents en organisant des cheminements sécurisés, des zones de desserte pertinentes et disponibles, en accord avec une règlementation homogène.

- Par simplification des seuils de desserte à l'échelle de l'agglomération, afin de participer à l'efficacité économique et environnementale des filières de distribution. Un vocabulaire et une signalisation communs constituent une garantie supplémentaire du respect de la règlementation.
- Pour privilégier l'usage de modes de transports moins polluants, en encourageant à la fois le report modal et les capacités du fret, pour inciter à l'utilisation de véhicules comme le tram-fret et/ou des vélos-cargos par exemple.

MOYENS MIS EN ŒUVRE

Dans le cadre de l'instance de concertation :

- poursuivre le travail spécifique "Réglementation et aires de livraison" avec les partenaires du transport de marchandises et les communes de l'agglomération et co-concevoir une charte d'engagement partagée par l'ensemble des acteurs afin de valider la nouvelle réglementation marchandises et d'en accepter les principes,
- sensibiliser les communes aux enjeux de la mise en cohérence de la réglementation sur le transport de biens.

Dans le cadre de l'action sur les itinéraires et la règlementation et les aires de livraison :

- définir les itinéraires de contournement et d'accessibilité aux zones d'activités avec un jalonnement adapté,
- proposer un outil de guidage des PL via StrasMap,
- adapter l'offre en matière d'aires de livraison en respectant les préconisations du CEREMA et en intégrant un système de contrôle en adéquation avec la réglementation en vigueur,
- géolocaliser les aires de livraison et les intégrer à la plateforme StrasMap.

Dans le cadre de l'usage de modes de déplacements respectueux de l'environnement :

- encourager la préservation des zones embranchées fer et disposant d'un bord à voie d'eau à destination des activités industrielles et logistiques de l'agglomération pouvant y avoir recours,
- démontrer la compatibilité entre activité logistique le long des voies d'eau et activités de loisirs ou de transport parallèles à cette voie,
- proposer des actions en faveur de la généralisation des véhicules moins polluants.
- intégrer un paramètre environnemental dans la réglementation et ainsi privilégier l'usage de véhicules plus respectueux de l'environnement dans les secteurs les plus contraints tel que le centre ville. La collectivité privilégie l'étude d'une restriction d'accès aux véhicules les plus polluants dans certaines zones particulièrement impactées. Elle sera attentive aux évolutions de la loi de transition énergétique pour la croissance verte et la question des pastilles Crit'AIR.

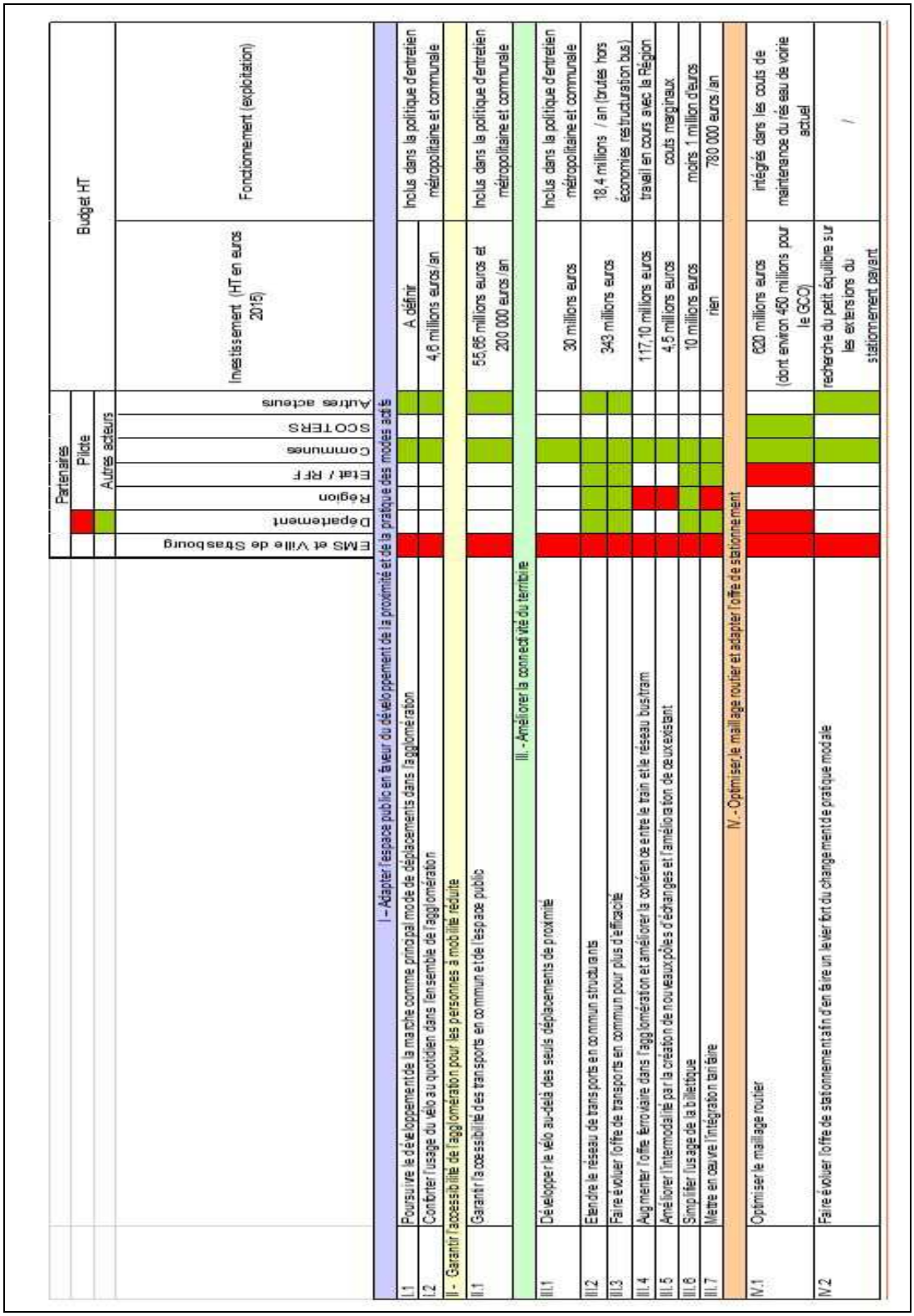
ÉCHÉANCIER

- **Court terme :**
  - définition des itinéraires de desserte pour les PL et homogénéisation des règlementations à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg,. Cette évolution doit être mise en perspective au regard de la requalification de l'A35, qui permettra la suppression de la circulation de transit poids lourds pour la reporter vers la future A355.
  - intégration des itinéraires et aires de livraison à StrasMap.
- **Moyen terme :**
  - Intégrer un système de réservation des aires de livraison.

INDICATEURS

- Mise en vigueur de principes réglementaires intercommunaux,
- Évolution du nombre d'entreprises implantées sur les sites réservés,
- Évolution du nombre d'entreprises utilisant les modes de transport alternatifs à la route,
- Baisse des trafics PL sur les voies ne supportant pas les itinéraires PL,
- Nombre d'aires de livraison sur l'agglomération,
- Baisse du nombre de véhicules particuliers en stationnement illicite sur les aires de livraison.

Financement des différentes actions



		Partenaires										Budget HT	
		Autres acteurs	Pilote		EMS et Ville de Strasbourg	Département	Région	Etat / RFF	Communes	SCOTERS	Autres acteurs	Investissement (HT en euros 2015)	Fonctionnement (exploitation)
I – Adapter l'espace public en faveur du développement de la proximité et de la pratique des modes actifs													
I.1	Poursuivre le développement de la marche comme principal mode de déplacements dans l'agglomération											A définir	Inclus dans la politique d'entretien métropolitaine et communale
I.2	Conforter l'usage du vélo au quotidien dans l'ensemble de l'agglomération											4,8 millions euros/an	
II - Garantir l'accessibilité de l'agglomération pour les personnes à mobilité réduite													
II.1	Garantir la accessibilité des transports en commun et de l'espace public											55,65 millions euros et 200 000 euros/an	Inclus dans la politique d'entretien métropolitaine et communale
III. - Améliorer la connectivité du territoire													
III.1	Développer le vélo au-delà des seuils déplacements de proximité											30 millions euros	Inclus dans la politique d'entretien métropolitaine et communale
III.2	Etendre le réseau de transports en commun structurants											343 millions euros	18,4 millions / an (brutes hors économies restructuration bus)
III.3	Faire évoluer l'offre de transports en commun pour plus d'efficacité												
III.4	Augmenter l'offre ferroviaire dans l'agglomération et améliorer la cohérence entre le train et le réseau bus/tram											117,10 millions euros	travail en cours avec la Région
III.5	Améliorer l'intermodalité par la création de nouveaux pôles d'échanges et l'amélioration de ceux existant											4,5 millions euros	couts marginaux
III.8	Simplifier l'usage de la billetique											10 millions euros	moins 1 million d'euros
III.7	Mettre en œuvre l'intégration tarifaire											rien	780 000 euros /an
IV. - Optimiser le maillage routier et adapter l'offre de stationnement													
IV.1	Optimiser le maillage routier											620 millions euros (dont environ 450 millions pour le GCO)	intégrés dans les couts de maintenance du rés eau de voirie actuel
IV.2	Faire évoluer l'offre de stationnement afin d'en faire un levier fort du changement de pratique modale											recherche du petit équilibre sur les extensions du stationnement payant	/

Ces montants ont été évalués au stade des orientations et devront être réévalués en phase opérationnelle.

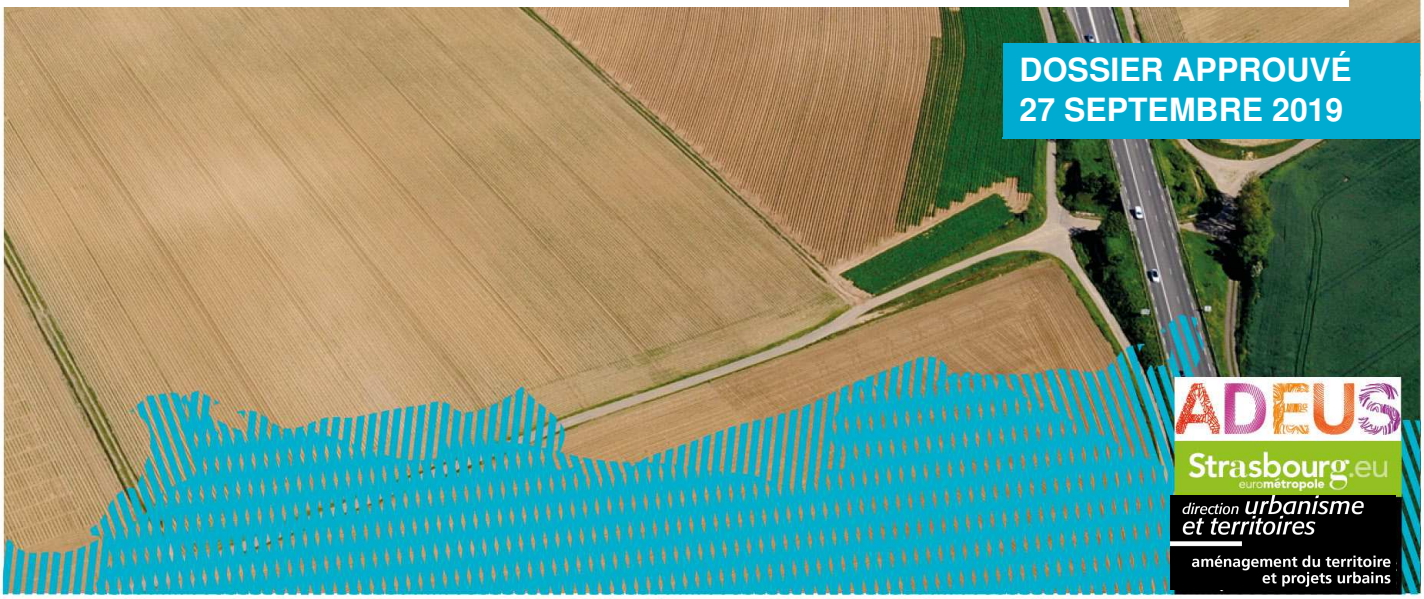


3. PROGRAMME D'ORIENTATIONS ET D'ACTIONS

Annexes 3.2. Thématique Déplacements

Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE)

Annexé sous forme CD



DOSSIER APPROUVÉ
27 SEPTEMBRE 2019

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