

STRASBOURG vers une métropole européenne et durable

Le développement urbain durable peut-il devenir le liant d'une grande agglomération transfrontalière?



Source: Internet



Carte d'influence de Strasbourg
Réalisation IUP APTER 3

Située au Nord-Est de la France, Strasbourg est le chef lieu de l'Alsace et du département du Bas-Rhin. Cette ville, dont la nationalité changea quatre fois en 75 ans, constitue le symbole de la réconciliation franco-allemande et l'aspiration des nations européennes à s'unir. Strasbourg porte le titre de capitale européenne de par sa localisation géographique ainsi que par la présence d'institutions européennes (Parlement européen, Conseil de l'Europe, Cours Européenne des Droits de l'Homme). Aujourd'hui, sa principale ambition est de se distinguer comme une métropole européenne majeure. On remarque cette volonté par son engagement depuis une dizaine d'années dans le renforcement de sa politique transfrontalière notamment avec la démarche Eurodistrict. Strasbourg est une ville sensible aux différentes politiques urbaines et aux enjeux actuels comme ceux soulevés par la Grenelle de l'environnement. C'est pourquoi la Communauté Urbaine de Strasbourg a répondu à l'appel d'offre de l'Etat concernant le label Ecocité. Trois axes majeurs nous ont alors intéressés, l'axe transfrontalier car c'est ce qui a différencie des autres villes françaises et l'axe mobilité car il est vecteur de projet urbain. Le développement urbain durable constitue le troisième axe, un axe transversal à tous les projets arrêtés dans cette agglomération, très largement mis en avant dans l'ambitieux projet développé dans le deuxième poster : le projet des Deux Rives.

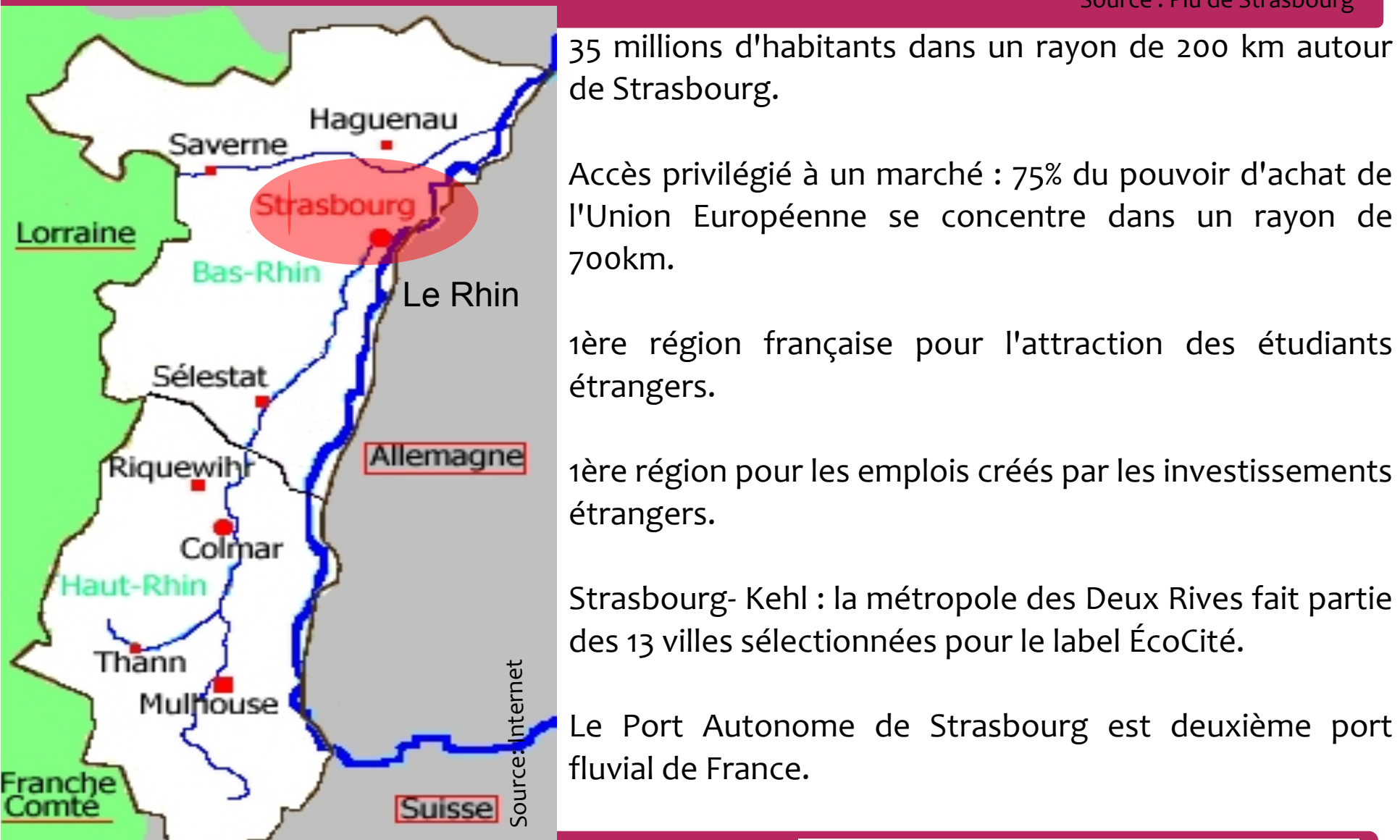
STRATEGIES DE LA VILLE

Une métropole européenne, rhénane, attractive et d'influence

Une métropole durable

Une métropole des proximités

Source : Plu de Strasbourg



CHIFFRES CLEFS

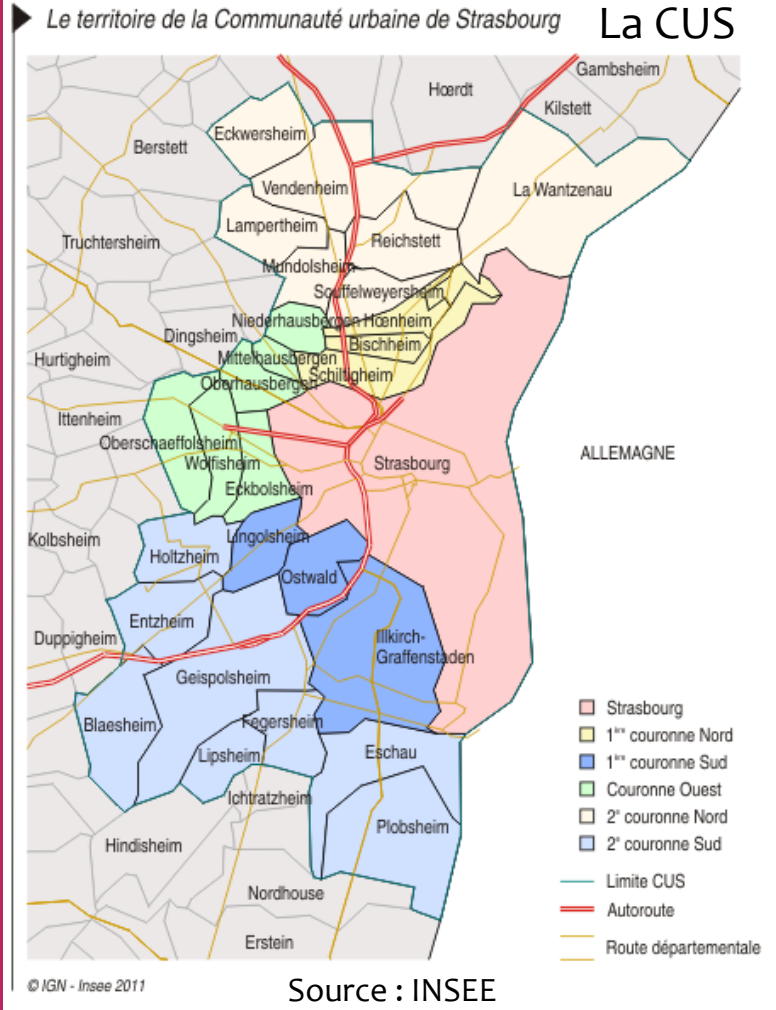
Recomposition démographique de l'agglomération strasbourgeoise

468 400 habitants en 2012, + 100 000 habitants en 40 ans.

Strasbourg, pôle central de l'agglomération: en 2009, c'est 271 708 habitants et 59 % de la population de la CUS (communauté urbaine de Strasbourg).

Une population qui tend à migrer vers l'extérieur : la CUS a perdu 19 300 habitants depuis 1990.

La CUS a pour volonté l'accueil de jeunes actifs et d'étudiants depuis les années 70 : un pôle universitaire et économique à Strasbourg qui permet d'attirer ces derniers en provenance du département et des régions limitrophes. Un taux de chômage en augmentation : 12,8 % en 2007 sur la CUS et 21% de chômeurs



La relance de production de logements grâce au 4ème PLH

Une augmentation du nombre de logements relativement faible :

87 % d'augmentation depuis 1968 et 7 % entre 1999 et 2008.
Un nombre de logements multiplié par 1,6 à Strasbourg en 40 ans.

Un 4ème PLH (plan local habitat) qui redresse les déficits de production de logements antérieurs :
Un des objectifs de production de logements du 4ème PLH de 2009 : 3 000 logements supplémentaires par an jusqu'en 2014.
Résultats atteints en 2010 : 3 100 logements supplémentaires !

La CUS assure la moitié de l'offre nouvelle de logements dans le département pour la première fois depuis les années 80.

Ambition portée à 50 000 logements supplémentaires pour garantir le maintien de la croissance démographique sur le même rythme des 40 dernières années.

Un pôle économique majeur

La CUS a un rôle stratégique dans l'économie du département :

247 000 emplois en 2008, soit 53 % des emplois du département.
5 pôles de compétitivité dont un au niveau mondial (le pôle "Alsace Biovalley") et 2 au niveau national (le pôle "Véhicule du futur" et le pôle "Fibre").

Strasbourg a un rôle stratégique dans l'économie :

160 000 emplois en 2008.

Toutefois, une économie en baisse au profit des 1ère et seconde couronnes : en 2008, elles représentent 21 % et 14 % des emplois de la CUS.
Une offre foncière très faible par rapport à la demande d'extension des entreprises déjà présentes et pour l'accueil de nouvelles entreprises : en 2012, il y a moins de 30 ha disponibles et commercialisables et ce sont seulement des lots de 50 à 80 ares.

Strasbourg Eco 2020, s'affirmer comme le laboratoire européen où se construit l'avenir avec 4 secteurs clefs : les technologies médicales et de thérapies nouvelles avec un marché de 55,4 milliards €, les mobilités innovantes et multimodales avec le marché européen des transports collectifs estimé à 250 milliards €, le tertiaire supérieur international et les activités créatives et de l'audiovisuel.

Ces constats comme le manque de logements pour accueillir les nouveaux arrivants ou le manque de locaux à vocation économique sont à mettre en lien avec le projet Des Deux Rives. Cet ambitieux projet a, en effet, la volonté de répondre à certains de ces constats et manques.

Strasbourg, ville carrefour de l'Europe et pionnière en coopération transfrontalière

L'agglomération strasbourgeoise est pionnière concernant la coopération transfrontalière. Ceci lui permet de renforcer son rayonnement européen et international. Le SCOT (schéma de cohérence territoriale de Strasbourg appelé SCOTERS) comprend une dimension transfrontalière.

Aujourd'hui le territoire franco-allemand entretient des relations très étroites, qui se développent et se projettent, projets après projets, en défendant des actions communes au-delà des frontières.

Chiffres clés Strasbourg et le Rhin supérieur :

- 6 millions d'habitants
- Pop active : 2,96 millions
- PIB : 165 milliards/an
- 30 cursus universitaires
- 30 établissements d'enseignement supérieur
- 90 000 actifs transfrontaliers

Strasbourg et le Rhin supérieur

Strasbourg fait partie de la région métropolitaine Tri nationale (RMT) du Rhin supérieur, région européenne entre l'Allemagne (sud du Palatinat), la France (L'Alsace) et la Suisse (cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Soleure, Jura et Argovie). Depuis 40 ans, cet espace a privilégié la coopération transfrontalière et mis en place de nombreux projets communs. L'objectif principal est de situer le Rhin supérieur au premier rang des régions européennes et internationales pour en faire un espace avec une attractivité importante.



La volonté de fusion du département de l'Alsace avec sa région ainsi que celle de se rapprocher de l'Allemagne pourrait répondre à l'ambition de Strasbourg, celle de renforcer son rayonnement, grâce entre autres au projet Des Deux Rives. Ces objectifs pourraient s'accompagner d'enjeux forts surtout en matière de gestion des flux et de mobilité.

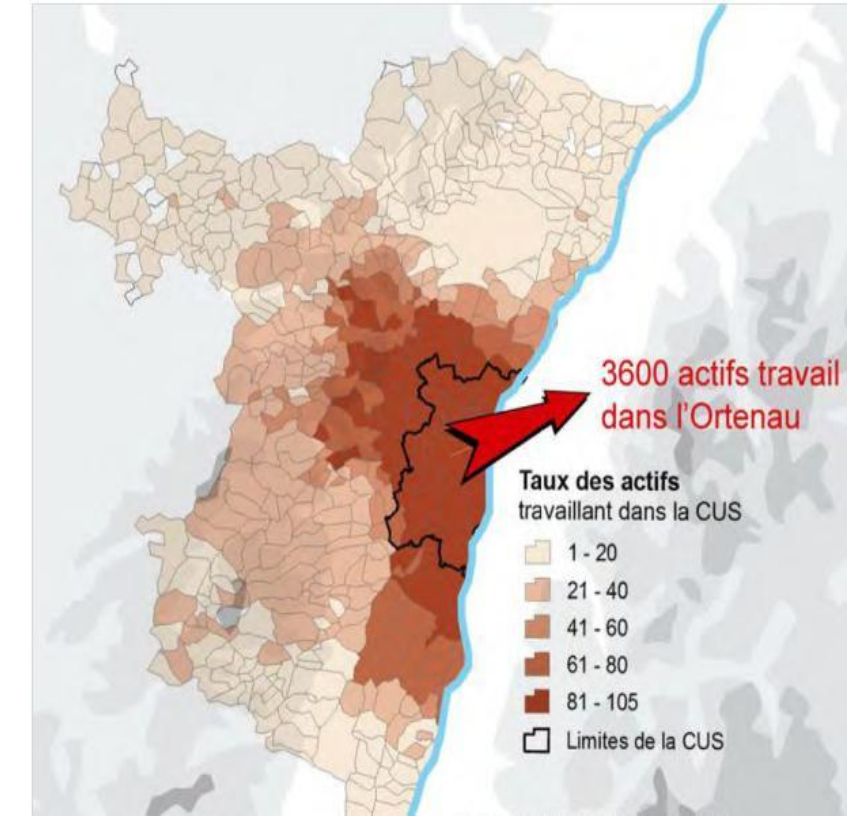
Les Eurodistricts, une démarche pour une coopération transfrontalière

Les Eurodistricts symbolisent également les relations entre l'Allemagne et la France. On peut citer 4 eurodistricts : celui de Strasbourg-Ortenau, Freiburg centre et sud Alsace, Trinational de Bâle.

Un Eurodistrict désigne une agglomération transfrontalière en Europe. Ce dernier se définit par une entité administrative européenne qui rassemble des agglomérations urbaines, des espaces ruraux ou des zones mixtes qui sont situés des deux côtés d'une frontière d'Etats pour une coopération transfrontalière.

Le Rhin reste une frontière physique, sociale et linguistique

Ceci concerne principalement les emplois transfrontaliers dans la région Strasbourg-Ortenau contrairement au Rhin supérieur. Dans la région strasbourgeoise, le travail frontalier vers le pays voisin reste peu important comparativement au reste de l'Alsace. Toutefois, les déplacements liés au travail notamment, entre Strasbourg et Kehl sont plus nombreux à hauteur de 46%. A ce titre, les déplacements entre ces deux villes sont plus importants liés aux achats, au travail, aux loisirs, aux démarches personnelles et professionnelles. Si ces deux villes ont évolué en se tournant le dos géographiquement parlant (Kehl sur le Rhin et Strasbourg sur un de ses affluents l'III), elles entretiennent des relations étroites et abondantes notamment culturelles, Strasbourg faisant office de lieu de centralité pour les résidents de Kehl.



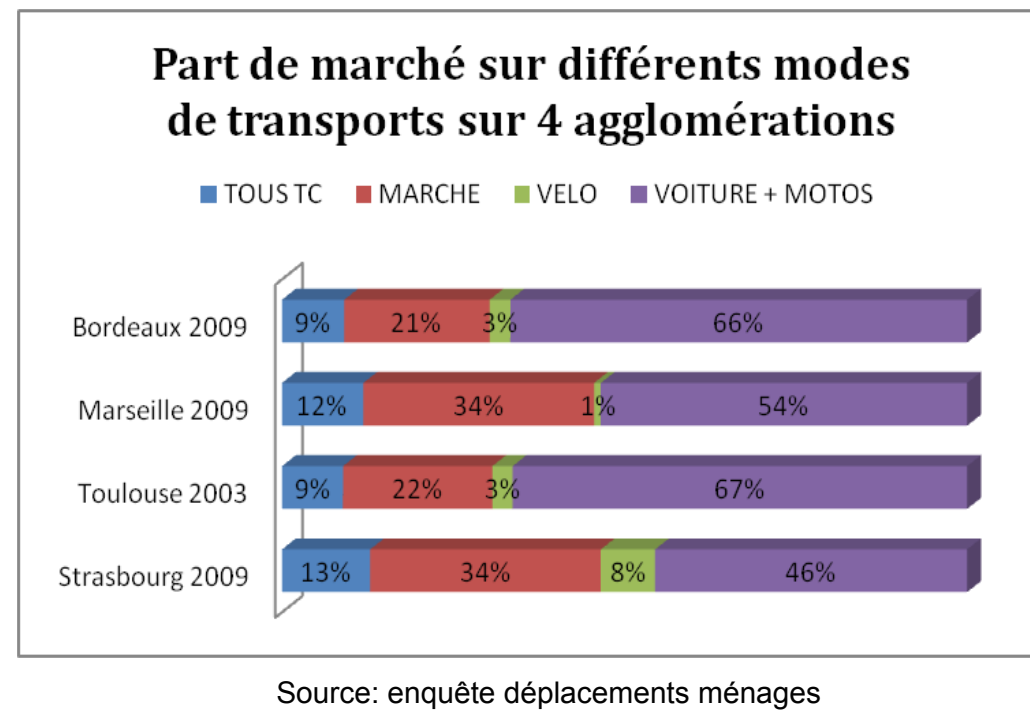
Les enjeux autour de la coopération transfrontalière

- Renforcer la coopération binationale
- Profiter de la croissance Allemande
- Renforcer la connexion avec les territoires extérieurs
- Trouver un équilibre entre une bonne connexion avec les territoires extérieurs et la limitation de l'étalement urbain hors CUS

Le rôle des mobilités dans la construction de la proximité et de la ville durable

Des choix d'urbanisation qui pèsent sur les déplacements

Avec le phénomène de périurbanisation, davantage de déplacements sont générés par les couronnes et le plus souvent vers le cœur métropolitain. Ainsi, en 40 ans, la population et l'emploi à Strasbourg ont diminué de 10% au profit des couronnes.



Strasbourg en pôle position en matière de transports doux...

L'agglomération strasbourgeoise se distingue par la part élevée des déplacements qui sont effectués à pied ou à vélo. Ainsi, elle se positionne dans les premières agglomérations de France, devant des villes comme Toulouse ou Marseille. Elle occupe loin devant la première place en matière d'utilisation du vélo, 8% des déplacements se font à vélo. En comparaison, l'agglomération toulousaine se situe à 3%. Voir le schéma de gauche : "Types de déplacements dans 4 villes".

... et des marges de progressions

Les modes motorisés sont utilisés pour 1/4 des déplacements de moins de 1 km alors qu'ils pourraient être effectués à pied.

Le vélo constitue le mode le plus efficace pour les distances comprises entre 1 et 3 km or il ne pèse que 12%. C'est la principale marge de progression possible.

Au-delà de 3km, les modes actifs s'avèrent moins performants que les modes motorisés. Pour les trajets difficiles à desservir en transports en commun, le vélo, notamment à assistance électrique, peut être une alternative.

Des mutations sociodémographiques à prendre en compte

Entre 1997 et 2009, le volume des déplacements a diminué du fait d'une baisse de la mobilité individuelle qui a compensé la croissance démographique. Dans les études de prospectives démographiques, sous l'effet de la "métropolisation", les déplacements devraient connaître un accroissement de l'ordre de 7%. Ceci entraîne mécaniquement une augmentation des flux, notamment automobiles et de ses conséquences (congestion des réseaux, pollutions, etc.). D'autres bouleversements sont à prévoir, comme le "papy-boom", l'utilisation d'Internet et du e-commerce ou encore la prise de conscience environnementale.

Des modes de transport à l'efficacité contrastée

Un réseau cyclable important mais en manque de continuité
Un réseau de transport en commun efficace dans la première couronne
La CUS a fait le choix de privilégier la desserte en transports en commun des principaux pôles d'emplois.
Pour se faire, elle a mis en place au début des années 90 sa première ligne de réseau de tramway d'une longueur de 9,8km. Aujourd'hui, le réseau de tramway est constitué de 6 lignes pour 52 km de lignes, faisant passer la part des TC de 9 % en 1997 à 13% en 2009.
L'installation des lignes de tram a permis non seulement d'améliorer l'accessibilité des secteurs directement desservis, mais aussi l'ensemble du territoire qui a bénéficié du report de l'offre en bus.
L'offre en transports en commun reste cependant insuffisante en seconde couronne. Ceci est à mettre en lien avec l'usage important de la voiture et avec le manque de densité et donc à un coût trop élevé pour la collectivité.

La limite budgétaire au développement des transports collectifs

L'argent versé par la CUS pour l'exploitation du réseau a été multiplié par 4 depuis 1992. La fréquentation, multipliée par 2,5 n'a pas permis de dégager des recettes commerciales à la hauteur des enjeux de financement.

L'augmentation du budget des transports en commun ne peut plus croître de manière élevée du fait de l'augmentation des coûts des réseaux mais aussi à cause du désengagement de l'Etat concernant le financement des transports publics locaux. Dès lors, la marge de manœuvre du développement des réseaux des transports en commun est limitée.



Les enjeux autour de la mobilité

Faire revenir la population dans le centre urbain pour diminuer le trafic routier qui engendre la congestion des réseaux et des problèmes au niveau environnemental.

Un enjeu économique, en lien avec l'évolution du coût de l'énergie,

Faciliter les déplacements dans la proximité.

Répondre aux besoins de mobilité, tout en incitant les usagers à privilégier les modes doux et l'usage des transports collectifs, est essentiel dans la métropole, qui cherche par ailleurs à accroître son rayonnement et pourrait, si son attractivité se renforce, connaître une augmentation des flux.

Le développement durable imprègne l'action publique, c'est un objectif majeur de ce territoire urbain

Strasbourg c'est :
4 680 jardins familiaux
344 ha de parc et de jardins
3 771 ha de forêts



De nombreux affluents du Rhin offrent multiples promenades sur les berges aménagées.

De plus, des efforts ont déjà été engagés en matière de développement durable : transports collectifs, pistes cyclables, volonté de densifier pour atténuer le processus de périurbanisation, la mise en valeur des berges des affluents du Rhin... Aujourd'hui, la ville souhaite poursuivre et accentuer ses efforts grâce entre autre à la démarche Ecocité

La démarche Ecocité, lancée dans le cadre du Plan ville durable, a permis de faire concourir les grandes agglomérations proposant un programme novateur en matière d'ambitions de croissance de plus de 30 % ainsi qu'avec un objectif d'accueil de 50 000 habitants supplémentaires en une génération. Cette démarche est intégrée à une approche transfrontalière : le projet Des Deux Rives.

Une réponse aux différents enjeux évoqués, déclinés auparavant, est apportée en partie par le projet des Deux Rives. Ce projet s'inscrit en effet au cœur des problématiques de développement durable, de mixité sociale et de fonctions urbaines. Il s'agit également de construire un projet transfrontalier cohérent grâce notamment à l'extension de la ligne D du tram vers la ville allemande de Kehl.

