

Schéma régional d'aménagement,  
de développement durable et d'égalité des territoires

# Contribution de l'Eurométropole de Strasbourg

*La Région Grand Est, une chance pour l'Eurométropole de Strasbourg  
L'Eurométropole de Strasbourg, une chance pour le Grand Est*

## Avant-propos

La loi portant sur la Nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015 confie aux régions la responsabilité d'élaborer, d'ici l'été 2019, un « schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires » (SRADDET).

La présente phase de consultation vient contribuer à la première partie du document qui fixe l'état des lieux régional et les grands objectifs ayant vocation à orienter et guider le développement de la région, et à construire une vision globale et partagée de notre destin commun.

L'Eurométropole de Strasbourg souhaite participer à cette entreprise collective forte d'une **double conviction : la réussite de nos territoires passera à la fois par un renforcement de la place de notre métropole au sein de la région, et par la qualité des coopérations entre les différents territoires de la région.** Cette coopération doit se faire au service d'une vision dynamique de l'aménagement des territoires tournée vers les mobilités, les réseaux, l'accessibilité aux fonctions urbaines et une meilleure gouvernance.

L'Eurométropole de Strasbourg entend clairement assumer son rôle de capitale régionale, rhénane et européenne. Premier pôle urbain de la Région Grand Est, bénéficiant d'une situation stratégique au cœur de l'Europe, notre métropole jouit d'une véritable attractivité métropolitaine qui en fait, aujourd'hui et demain plus encore, **un moteur pour les territoires qui l'entourent mais aussi pour toute la Région Grand Est.**

Les objectifs de développement durable et de solidarité portés par le SRADDET ne seront réalisés que si les grandes agglomérations, et particulièrement Strasbourg, y prennent toute leur place. **Le SRADDET doit reconnaître et valoriser le fait métropolitain comme facteur fondamental du dynamisme de la Région Grand Est.**

La chance de la métropolisation ne doit toutefois pas nous faire ignorer ce qui existe en dehors du fait urbain et **nous avons aujourd'hui le devoir de nous tourner vers nos voisins et de renforcer les coopérations entre territoires.**

Notre voisinage, c'est d'abord l'espace rhénan. C'est pourquoi notre agglomération a d'abord souhaité s'associer aux autres acteurs du territoire alsacien, pour dégager un consensus autour d'objectifs stratégiques communs dans le cadre du SRADDET : le Pôle métropolitain Strasbourg-Mulhouse-Colmar et l'Interscot bas-rhinois ont chacun contribué avec notre concours, à leur échelle et en fonction de leurs objectifs, au schéma régional.

**Pour autant, cette réalité alsacienne doit s'exprimer au sein et au service de la région Grand Est,** qui contribue, sans conteste, à l'attractivité de notre agglomération comme capitale régionale, européenne et économique. Inversement, **l'Eurométropole de Strasbourg peut et veut apporter au Grand Est ses atouts, mis au service de la région dans son ensemble.**

L'Eurométropole de Strasbourg souscrit aux objectifs de développement équilibré de la Région Grand Est et y contribue. C'est **la responsabilité qu'elle assume en tant que capitale régionale,** notamment vers les territoires en difficulté, ruraux comme urbains. Elle souhaite être d'avantage actrice de cette politique de solidarité vis-à-vis des territoires à proximité.

Au-delà d'une opposition rural-urbain qui ne peut qu'être stérile, il est donc indispensable de **profiter de l'élaboration du SRADDET pour concevoir de nouveaux réseaux partenariaux autour de contrats de réciprocité**, comme par exemple entre notre métropole et le massif vosgien autour de la filière bois.

Par ce document, l'Eurométropole de Strasbourg entend partager les objectifs stratégiques du SRADDET avec les instances de la Région et entrer en dialogue avec l'ensemble du territoire du Grand Est. **Elle propose une contribution organisée autour de quatre constats et recommandations :**

- Le rôle de capitale, de moteur de développement et d'attractivité de l'Eurométropole de Strasbourg doit être reconnu et valorisé par le SRADDET en faveur d'une vision dynamique de l'aménagement.
- Une capitale régionale doit être connectée et accessible pour tous.
- Le SRADDET peut construire et animer une vision ambitieuse et partagée des transitions écologiques et économiques sur nos territoires.
- Il peut être l'occasion de repenser la gouvernance de l'aménagement et organiser la coopération entre les territoires et leur solidarité autour d'objectifs communs.

# Table des matières

<b>1</b>	<b>L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG, UNE CAPITALE, UN MOTEUR POUR LE DEVELOPPEMENT ET L'ATTRACTIVITE DE TOUTE LA REGION GRAND EST .....</b>	<b>7</b>
<b>1.1</b>	<b>UN ROLE INTERNATIONAL FORT AU SEIN D'UN ESPACE TRANSFRONTALIER PROSPERE ET DYNAMIQUE.....</b>	<b>7</b>
<b>1.2</b>	<b>PREMIER POLE URBAIN REGIONAL, L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG EST UN MOTEUR ECONOMIQUE ET D'ATTRACTIVITE POUR LA REGION GRAND EST .....</b>	<b>8</b>
<b>1.3</b>	<b>LE SRADDET DOIT RENFORCER LE ROLE INTERNATIONAL DE STRASBOURG AU PROFIT DU DYNAMISME REGIONAL.....</b>	<b>9</b>
<b>1.4</b>	<b>LE SRADDET DOIT ACCOMPAGNER ET FAVORISER L'ATTRACTIVITE RESIDENTIELLE DE LA CAPITALE REGIONALE .....</b>	<b>11</b>
<b>2</b>	<b>POUR UNE CAPITALE REGIONALE ET EUROPEENNE CONNECTEE ET ACCESSIBLE .....</b>	<b>12</b>
<b>2.1</b>	<b>L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG, CAPITALE EUROPEENNE ET REGIONALE AU CŒUR DES RESEAUX EUROPEENS .....</b>	<b>13</b>
2.1.1	<i>La capitale européenne et régionale peut renforcer le rôle de son aéroport, tout en améliorant sa connexion vers les aéroports voisins de rang mondial.....</i>	<i>13</i>
2.1.2	<i>La capitale régionale et européenne doit s'inscrire dans les flux de fret internationaux grâce au renforcement de son port autonome.....</i>	<i>14</i>
2.1.3	<i>La Ligne à grande vitesse (LGV) Est offre l'occasion de renforcer les liaisons intra-régionales et doit s'accompagner d'efforts renouvelés.....</i>	<i>15</i>
<b>2.2</b>	<b>LE SRADDET DOIT ACCOMPAGNER LES EFFORTS DE L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG EN FAVEUR DE LA MOBILITE DURABLE .....</b>	<b>15</b>
2.2.1	<i>La construction du Contournement Ouest de Strasbourg (COS) offre l'occasion d'une refonte des politiques de mobilités et d'urbanisme au sein de l'Eurométropole de Strasbourg .....</i>	<i>15</i>
2.2.2	<i>Le SRADDET doit promouvoir la coopération entre les Autorités organisatrices de mobilité (AOM) et favoriser le développement des modes doux de déplacement .....</i>	<i>16</i>
<b>2.3</b>	<b>TERRITOIRE PIONNIER, STRASBOURG SOUHAITE QUE LE SRADDET SOIT L'OCCASION DE VALORISER ET DE DIFFUSER L'INNOVATION.....</b>	<b>17</b>
2.3.1	<i>Le SRADDET peut favoriser la coopération entre collectivités en faveur de l'innovation à fort potentiel économique.....</i>	<i>17</i>
2.3.2	<i>Le SRADDET peut contribuer aux efforts des autres collectivités en faveur de l'autopartage et de l'optimisation des mobilités.....</i>	<i>18</i>
<b>3</b>	<b>LE SRADDET, UN DOCUMENT STRATEGIQUE POUR CONSTRUIRE ET ANIMER UNE VISION AMBITIEUSE ET PARTAGEE DES TRANSITIONS DE NOS TERRITOIRES.....</b>	<b>19</b>
<b>3.1</b>	<b>LE VOLET AIR-CLIMAT-ÉNERGIE DU SRADDET : UNE VISION STRATEGIQUE GLOBALE ET DES LEVIERS CONCRETS INSCRITS DANS LES COMPETENCES DE LA REGION POUR ANIMER, ACCOMPAGNER ET SOUTENIR DES ACTIONS AMBITIEUSES DANS LES TERRITOIRES .....</b>	<b>19</b>
3.1.1	<i>Relever le défi de la transition énergétique passe par une politique régionale volontaire en matière de développement des énergies renouvelables.....</i>	<i>20</i>
3.1.2	<i>La sobriété énergétique et l'efficacité énergétique, axes forts d'intervention des collectivités en matière de transition énergétique.....</i>	<i>21</i>
3.1.3	<i>L'économie de la ressource foncière : un moyen d'agir pour la transition énergétique de nos territoires.....</i>	<i>21</i>
3.1.4	<i>Prendre en compte la qualité de l'air : un levier d'amélioration de nos politiques sectorielles.....</i>	<i>22</i>
3.1.5	<i>Le SRADDET, un document pour construire une communauté d'échanges entre collectivités.....</i>	<i>22</i>

<b>3.2</b>	LE VOLET EAU ET BIODIVERSITE DU SRADDET : UNE PLANIFICATION REGIONALE QUI PEUT SE NOURRIR DE LA RICHESSE DES EXPERIMENTATIONS DES TERRITOIRES .....	23
3.2.1	<i>La gestion de l'eau nécessite par nature la coordination des acteurs au-delà de l'échelle métropolitaine, avec des objectifs environnementaux ambitieux.....</i>	23
3.2.2	<i>Le volet biodiversité du SRADDET peut constituer la base d'un plan d'actions et de financement territorialisés.....</i>	24
3.2.3	<i>Le caractère stratégique des enjeux environnementaux incite à se saisir des questions des compensations et du soutien à la diffusion de l'innovation au niveau régional.....</i>	25
<b>3.3</b>	LE SRADDET PEUT AFFICHER DES OBJECTIFS AMBITIEUX, EN TERMES DE REDUCTION ET VALORISATION DES DECHETS, GRACE A LA MUTUALISATION ET LA COORDINATION DES EFFORTS DES COLLECTIVITES.....	25
<b>4</b>	<b>LE SRADDET, UNE OPPORTUNITE POUR REPENSER LA GOUVERNANCE EN MATIERE D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE AUTOUR D'OBJECTIFS COMMUNS.....</b>	<b>27</b>
<b>4.1</b>	LE SRADDET PEUT ETRE UN OUTIL DE RENFORCEMENT DE LA COOPERATION DES COLLECTIVITES DE LA REGION ET NOTAMMENT DES GRANDES AGGLOMERATIONS, AU BENEFICE DE TOUS LES TERRITOIRES.....	27
4.1.1	<i>Pour un pacte entre la Région Grand Est et le réseau de ses grandes agglomérations .....</i>	27
4.1.2	<i>Faire du SRADDET un outil « facilitateur » qui encourage les nouvelles coopérations autour d'aires de solidarité et d'entraînement .....</i>	28
<b>4.2</b>	UN CADRE DE DIALOGUE RENOUVELEE AUTOUR D'OBJECTIFS COMMUNS ET DE PACTES TERRITORIAUX.....	29
4.2.1	<i>Explorer nos champs d'intervention pour relever le défi de la transition énergétique.....</i>	30
4.2.2	<i>Fixer des orientations régionales pour l'habitat.....</i>	30
4.2.3	<i>Porter la réflexion sur un changement d'échelle des mesures de compensations écologiques.....</i>	30

---

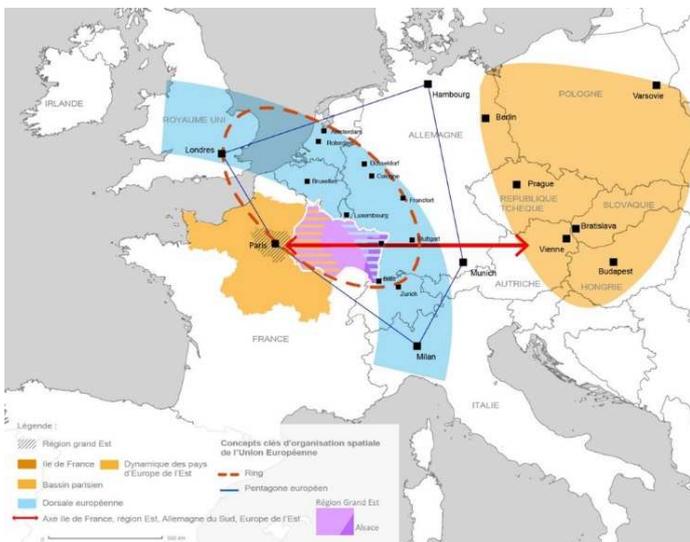
*La Région Grand Est, une chance pour l'Eurométropole de Strasbourg  
L'Eurométropole de Strasbourg, une chance pour le Grand Est*

# 1 L'Eurométropole de Strasbourg, une capitale, un moteur pour le développement et l'attractivité de toute la région Grand Est

## 1.1 Un rôle international fort au sein d'un espace transfrontalier prospère et dynamique

Le positionnement géographique de Strasbourg a fait d'elle, tout au long de son histoire, une ville fondamentalement européenne et internationale.

L'agglomération bénéficie en effet de sa position géographique **au cœur de l'Europe et de l'axe rhénan**. Cette position se matérialise par le croisement à Strasbourg de lignes ferroviaires Est-Ouest (la magistrale Londres - Paris - Strasbourg - Stuttgart - Munich - Budapest) et Nord-Sud (Hambourg - Francfort - Strasbourg - Lyon - Marseille - Barcelone) et de grandes infrastructures routières : quatre des neuf corridors européens de transport passent par Strasbourg, ainsi que les plus importantes liaisons numériques d'Europe.



L'Eurométropole de Strasbourg s'inscrit au cœur de **l'espace du Rhin Supérieur, parmi les plus denses, les plus actifs et les plus prospères d'Europe** (6 millions d'habitants et une densité d'environ 275 habitants au km<sup>2</sup>). Elle a su faire fructifier institutionnellement et économiquement ce

positionnement en fondant l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau, qui met en œuvre des projets de coopération transfrontaliers et promeut une gouvernance dépassant les frontières nationales.

L'Eurométropole de Strasbourg développe en outre des relations privilégiées avec son voisin Kehl, comme le montre l'inauguration récente de la ligne de tramway transfrontalière.

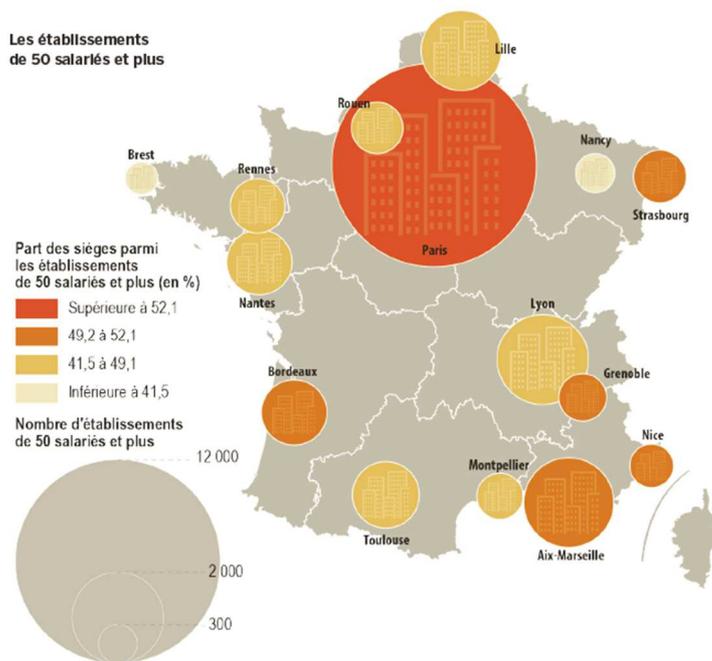
**Capitale européenne**, Strasbourg accueille le Conseil de l'Europe, le Parlement européen et les organismes qui leur sont liés (cours, fondations, etc) ainsi que l'Etat-major de l'Eurocorps ou encore le Centre informatique de l'espace Schengen. Strasbourg est la seconde ville diplomatique de France avec 75 représentations diplomatiques et consulaires.

L'Eurométropole de Strasbourg, malgré un poids démographique assez réduit, **se hisse au rang des métropoles internationales grâce aux liens qu'elle tisse avec le reste du monde** (outre l'Europe, les Etats Unis, le Canada, la Chine, la Turquie, l'Afrique du Nord) et ce dans tous les domaines (trafic aérien, migrations internationales, tourisme, partenariats scientifiques, investissements étrangers, etc).

Ces liens européens et internationaux se traduisent par une attractivité internationale forte. De par à la présence de nombreuses entreprises étrangères et des institutions européennes, un nouvel arrivant sur quatre est étranger, soit la proportion la plus forte de France pour les grandes agglomérations, hors Paris. 20% des emplois salariés de l'aire urbaine de Strasbourg sont dépendants d'une entreprise dont la tête de groupe est localisée à l'étranger.

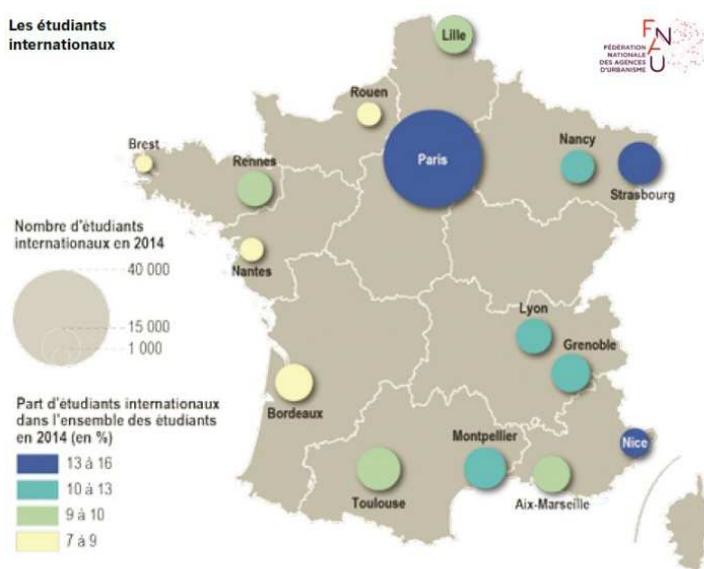
## 1.2 Premier pôle urbain régional, l'Eurométropole de Strasbourg est un moteur économique et d'attractivité pour la région Grand Est

Le territoire de l'Eurométropole est **un moteur économique et d'emploi pour la région Grand Est** : le territoire a continué de créer des emplois même au cours des années de crise 2008-2013 (carte) et les prévisions à court terme sont positives. La feuille de route *Strasbourg Eco 2030* adoptée par l'Eurométropole de Strasbourg prévoit la création de 27 000 emplois supplémentaires.



Source : Baromètre, FNAU, 2016

**Métropole à la pointe de la recherche, Strasbourg accueille plus de 57 000 étudiants** dont 20% d'étrangers, 4 prix Nobels, 47 projets labellisés au Programme d'Investissement d'Avenir. Strasbourg est le siège du Campus européen, premier Groupement Européen de Coopération Transfrontalière Universitaire dont l'un des clusters est consacré à la durabilité.



Les pôles de compétitivité dont elle est un membre actif (Alsace BioValley, Véhicule du Futur, Hydréos, ÉnergieVie, Fibres naturelles Grand-Est) et leur écosystème lui ont permis de s'élever au 3<sup>e</sup> rang des grands agglomérations françaises en termes de dépôts de brevets européens. L'innovation y est favorisée notamment dans le domaine médical avec le projet MedTech.

Sur le plan culturel, le rayonnement de Strasbourg, ville d'art et d'histoire, patrimoine mondial de l'Humanité (l'ellipse insulaire et, depuis cette année, la Neustadt), dispose d'institutions réputées au plan national et international (théâtres, musées, orchestre, conservatoire, médiathèques). Cette vitalité s'exprime largement dans le cadre de coopérations régionales à l'image de la Haute Ecole des Arts du Rhin ou de l'Opéra National du Rhin, qui fédèrent les moyens et les talents de Strasbourg, Colmar et Mulhouse et donne à ces établissements une place particulière dans le Rhin supérieur tout en leur permettant de s'inscrire dans le réseau des plus grandes institutions.

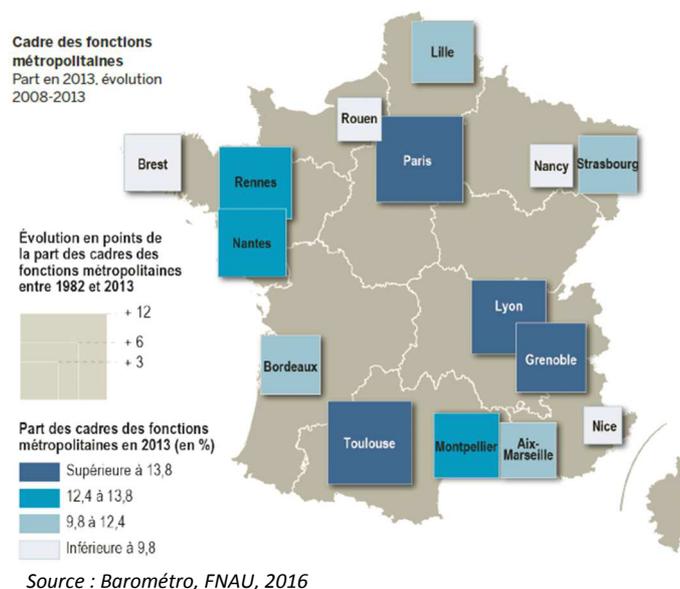
Loin de ne profiter qu'à la métropole, **ce dynamisme économique fait sentir ses effets bien au-delà de son territoire**. L'Eurométropole de Strasbourg abrite environ 245 000 emplois, dont près de 75 000 sont occupés par des actifs résidant hors de l'Eurométropole de Strasbourg. Inversement, de nombreux établissements ont choisi de s'installer

dans les communes proches de l'Eurométropole de Strasbourg, bénéficiant ainsi de ses services et employant ses habitants : de nombreux Euro-métropolitains vont travailler à Haguenau, Molsheim-Mutzig ou dans le canton d'Erstein, voire au dehors du département (3 000 actifs).

### 1.3 Le SRADET doit renforcer le rôle international de Strasbourg au profit du dynamisme régional

Ce dynamisme et cette ouverture internationale constituent des atouts pour la région Grand Est toute entière, que le SRADET doit s'efforcer de valoriser au mieux.

A l'échelle européenne, la Région Grand Est doit renforcer la position de l'Eurométropole de Strasbourg comme capitale européenne **en favorisant la montée en puissance de ses fonctions métropolitaines** : les fonctions culturelles (notamment à travers le rayonnement de grandes institutions comme le Théâtre national de Strasbourg, l'Opéra du Rhin, l'Orchestre philharmonique, les divers festivals ou les musées de l'Eurométropole), les fonctions universitaires et de recherche (notamment autour de la Medtech) doivent être soutenues car participant à l'attractivité et au dynamisme de la région. La place de Strasbourg comme capitale européenne doit être consolidée, notamment sa fonction de **siège du Parlement européen** : le SRADET doit appuyer et renforcer cette fonction en participant à sa pérennisation.

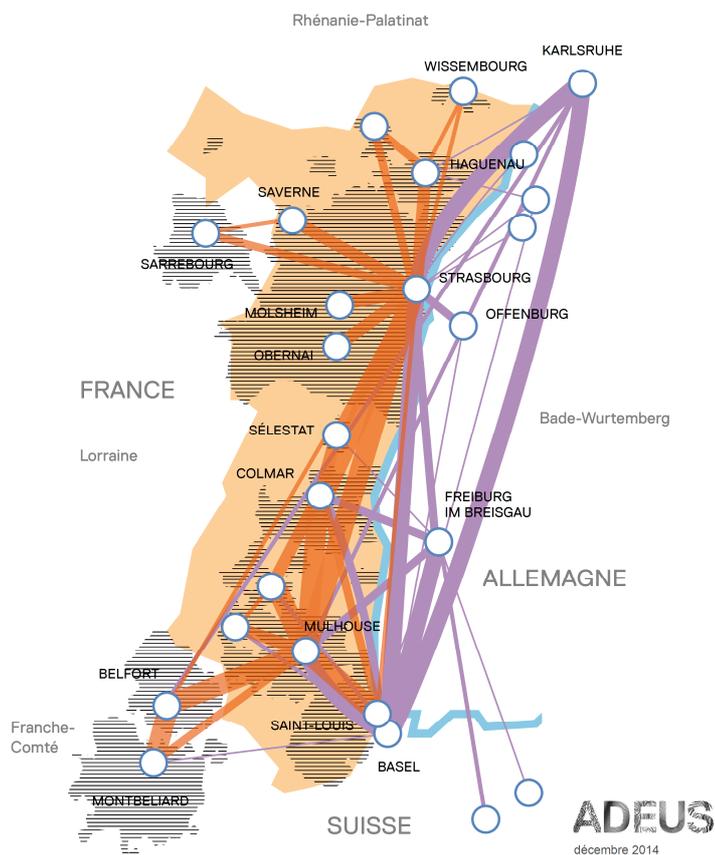


Par sa position au cœur de l'axe rhénan, **Strasbourg est la porte d'entrée qui permettra à la région d'exploiter les dynamiques économiques et démographiques positives des systèmes métropolitains voisins** : cette insertion dans l'axe rhénan passe notamment par le renforcement des infrastructures de transport (détaillées ci-après), mais également par une implication de la région Grand Est dans l'établissement des documents des territoires transfrontaliers et par un soutien de la région à ces dynamiques.

L'Eurométropole de Strasbourg, doit engager comme la loi MAPTAM le prévoit, un schéma de coopération transfrontalière qui accompagnera **les coopérations transfrontalières, leviers de dynamisme et d'attractivité**. Ce document de planification prospectif permettra de définir les grands axes de coopération, de recenser les projets de coopération

potentiels, d'identifier les outils opérationnels et financiers à disposition des acteurs et de définir les rôles des groupes européens de coopération transfrontalière dans la mise en œuvre. Le contenu pourra porter sur la mobilité, l'organisation des services de proximité, l'aménagement de l'espace et le développement local.

Des coopérations transfrontalières aux échelles territoriales multiples  
 (source : d'après MOT, Mission Opérationnelle Transfrontalière)



LIENS DES SYSTÈMES URBAINS



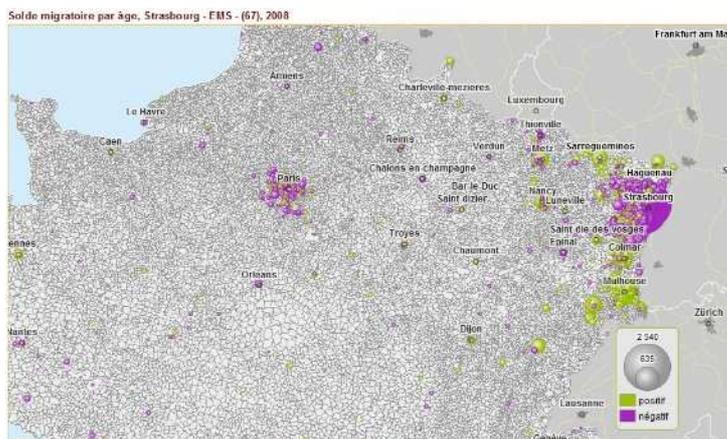
sources : ADEUS et Nadine CATTAN / CNRS

Les indicateurs de liens entre territoires esquissent une grande aire métropolitaine rhénane.

L'épaisseur des traits rend compte de l'importance des liens entre territoires prenant en compte des interactions forte selon plusieurs champs (population, économie, mobilité, etc).

## 1.4 Le SRADDET doit accompagner et favoriser l'attractivité résidentielle de la capitale régionale

La question de l'**attractivité résidentielle** et la capacité d'accueil de la population est un enjeu essentiel pour le dynamisme économique de l'Eurométropole de Strasbourg, comme de la région.

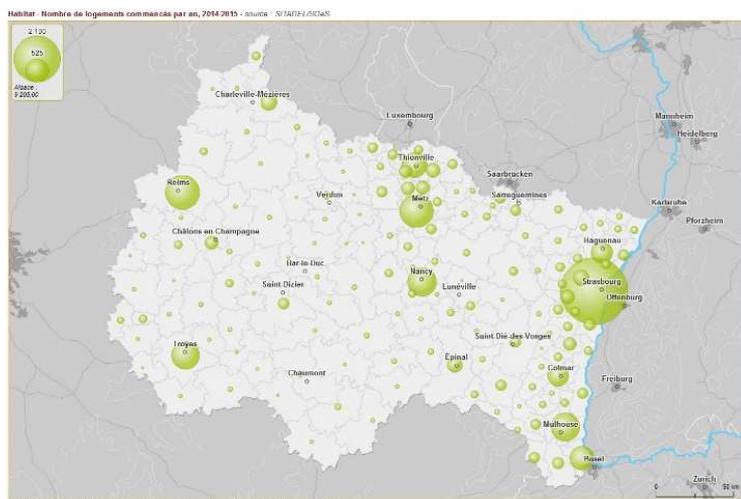


Strasbourg capte les jeunes (15-24 ans) du Haut Rhin, de Lorraine et de la plupart des grandes villes de moitié nord de la France.

Confrontée à un décrochage significatif de l'offre nouvelle en logements dans les années 2000, l'Eurométropole de Strasbourg mène depuis lors une action volontariste en matière d'habitat destinée à accompagner la dynamique démographique, à conforter son rôle moteur de capitale régionale et européenne, mais également à renforcer son positionnement d'agglomération de premier plan dans la concurrence des grandes métropoles de France et d'Europe. Le Plan local d'urbanisme (PLU) de l'Eurométropole de Strasbourg fixe ainsi un objectif démographique de 50 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030.

Pour la première fois de la décennie, en 2010, la production totale a dépassé le seuil de 3 000 logements par an, ce qui la situe parmi les métropoles françaises les plus dynamiques en la matière.

Dans le cadre de l'élaboration du SRADDET, l'Eurométropole de Strasbourg souhaite que la Région Grand Est **soutienne et accompagne sa politique ambitieuse de construction, qui contribue à renforcer l'attractivité de tout le territoire.**



Demain outil principal de la Région Grand Est en matière d'aménagement du territoire et de développement durable, le SRADDET aura une portée prescriptive réelle : ses dispositions seront opposables aux documents d'urbanisme élaborés par les communes et les intercommunalités.

Le législateur a voulu que le SRADDET « fixe les objectifs de moyen et long termes sur le territoire de la région en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'habitat, de gestion économe de l'espace, d'intermodalité et de développement des transports, de maîtrise et de valorisation de l'énergie, de lutte contre le changement climatique, de pollution de l'air, de protection et de restauration de la biodiversité, de prévention et de gestion des déchets » (Article L4251-1 du Code général des collectivités territoriales).

L'Eurométropole de Strasbourg développe ci-dessous les différents volets thématiques de sa contribution, notamment du volet « transports », avant de proposer pour le SRADDET une réflexion sur les échelles de gouvernance de l'aménagement du territoire.

## 2 Pour une capitale régionale et européenne connectée et accessible

*L'Eurométropole de Strasbourg, territoire pionnier, a mis en œuvre très tôt des actions destinées à satisfaire les besoins légitimes et nécessaires de déplacements, tout en répondant au défi climatique et en limitant l'étalement urbain : développement du tramway depuis 1994, récemment prolongé vers Kehl ; 565 km de pistes cyclables sécurisées ; opérations d'urbanisme favorisant le partage de l'espace public de façon équitable entre les modes de transport. Plus de 2 400 M€ ont ainsi été investis durant ces trois décennies pour développer un réseau de transports et de déplacements cohérents (1 700 M€ pour les transports en commun et les modes actifs et 700 M€ pour la voirie).*

*Ces investissements massifs reflètent le partenariat financier conséquent entre l'Eurométropole de Strasbourg et la ville et leurs autres partenaires : Etat, Région Alsace puis Grand Est et Conseil départemental du Bas-Rhin. L'effort de la Région Grand Est a été particulièrement significatif notamment à travers du développement de l'offre ferroviaire, de la modernisation du matériel et des infrastructures du TER (Train Express Régional).*

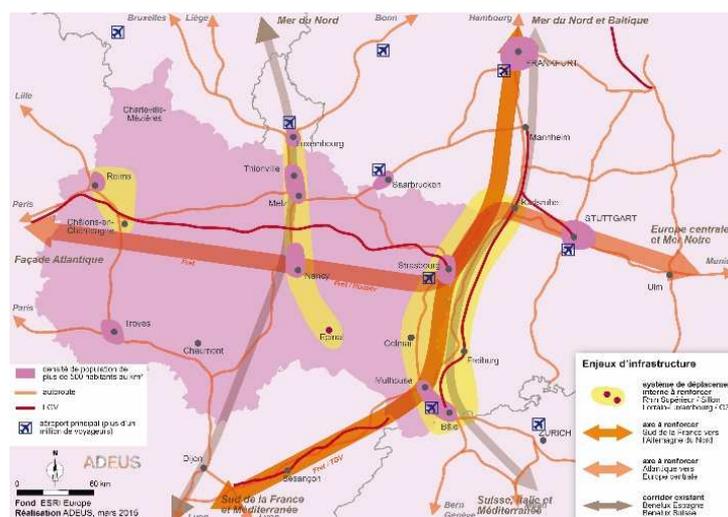
**La grande accessibilité de Strasbourg est un enjeu majeur de développement économique et d'attractivité** : il s'agit d'asseoir la dimension nationale et internationale de Strasbourg en confortant sa position au cœur des corridors européens et des réseaux de transport.

Aujourd'hui, **l'agglomération strasbourgeoise et la Région Grand Est sont confrontées à de nouveaux défis auxquels le SRADDET offre l'opportunité de répondre, dans une approche globale** de la mobilité déclinée d'une façon pertinente aux différents niveaux géographiques des territoires (échelle métropolitaine, départementale, régionale et transfrontalière) :

- **Défi de l'accessibilité internationale et européenne** d'abord, enjeu essentiel au moment où le statut de capitale européenne de Strasbourg doit être plus que jamais défendu et consolidée : l'accessibilité de Strasbourg et sa place au cœur des corridors européens est un enjeu majeur pour son attractivité et, partant, son développement économique.
- **Défi de l'accessibilité pour la capitale de la nouvelle région** : l'objectif doit être la possibilité offerte à tous les habitants de la région de se rendre de manière pratique dans leur capitale

pour une journée, ce qui implique une extension de l'amplitude et de la fréquence des dessertes.

- **Défi de la circulation et des déplacements à l'échelle de l'Eurométropole de Strasbourg**, dans un contexte où l'augmentation tendancielle de la circulation automobile, les besoins accrus de mobilité génèrent des problèmes de plus en plus aigus de saturation des infrastructures.



**L'enjeu est ensuite environnemental**, Strasbourg étant particulièrement exposée au risque de pollution atmosphérique malgré la mise en place du Plan de protection de l'atmosphère de l'Eurométropole de Strasbourg. La circulation

automobile génère 35% de la pollution de l'air dans l'agglomération strasbourgeoise, particulièrement le long de l'axe autoroutier de l'A35.

L'enjeu est enfin de pouvoir, grâce au SRADDET, valoriser l'ensemble des opportunités offertes par les innovations : co-voiturage, transport à la demande (TAD), GPS multimodal en temps réel, véhicules

## 2.1 L'Eurométropole de Strasbourg, capitale européenne et régionale au cœur des réseaux européens

### 2.1.1 La capitale européenne et régionale peut renforcer le rôle de son aéroport, tout en améliorant sa connexion vers les aéroports voisins de rang mondial

La Région Grand Est bénéficie de la présence proche de deux plateformes aéroportuaires de rang mondial : l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle (66 millions de passagers) et l'aéroport de Francfort (60 millions). Elle dispose ensuite d'un aéroport de rang européen, l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse (7,5 millions) et enfin d'un aéroport d'intérêt plus local, Strasbourg-Entzheim (1 million).

Les récentes liaisons ferroviaires, en particulier le TGV et son interconnexion avec l'ICE pour certaines destinations, ont modifié les aires d'influence de chacun de ces aéroports.

La connexion de la capitale européenne Strasbourg au territoire national, à l'Europe et au monde passe par la conjugaison de ces trois niveaux aéroportuaires.

Tout d'abord, il est impératif de renforcer **les liaisons européennes d'Entzheim**, afin de garantir une accessibilité optimale de la capitale politique de l'Europe. L'aéroport de Strasbourg doit également pouvoir affirmer sa **vocation tournée vers le tourisme d'affaires**. La consolidation de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim passe par la **réalisation du raccordement direct de la plateforme aéroportuaire au Contournement Ouest de Strasbourg (COS)**, si possible, concomitamment à la mise en service de cette infrastructure autoroutière.

électriques autonomes ou pas, centres de distribution urbains, etc.

**Le SRADDET doit donc s'inscrire dans cette transition vers une mobilité intelligente et durable, voulue conjointement par la Région Grand Est et l'Eurométropole de Strasbourg.**

Le **raccordement ferroviaire de l'EuroAirPort**, combiné à l'amélioration du nœud ferroviaire de Bâle (RER trinational), devrait permettre un accès à toute l'Europe à une heure de train de Strasbourg à l'horizon 2025-2030. Ce projet doit être une priorité alors que la Confédération suisse et les cantons bâlois projettent d'investir 4,25 milliards de francs suisse dans le RER trinational.



Crédit photo : ADEUS

Enfin, l'accroche internationale de Strasbourg passe par le développement de l'offre ferroviaire vers

Roissy-Charles de Gaulle (augmentation des fréquences de desserte) et le développement par **adaptation concertée de la desserte TGV de l'aéroport de Francfort avec la Deutsche Bahn, à l'horizon 2018-2020.**

### 2.1.2 La capitale régionale et européenne doit s'inscrire dans les flux de fret internationaux grâce au renforcement de son port autonome

Le Port Autonome de Strasbourg (PAS), deuxième port fluvial français et 4<sup>e</sup> port fluvial européen, se situe au carrefour de quatre corridors européens et est identifié dans le *Core Network* de ce réseau transeuropéen. Le Port constitue la première zone d'activité de la métropole (320 entreprises, 10 000 emplois directs) et la plus importante zone logistique du Grand Est : cette zone est une des atouts qui permettent à la Région Grand Est d'être l'une des premières régions exportatrices françaises par habitant, près d'un tiers de ces exportations empruntant la voie d'eau. Captant « 50 % du trafic conteneur régional à destination ou en provenance de la mer du Nord, pour les exports intercontinentaux », le PAS constitue un atout essentiel pour toute la région Grand Est.

Véritable « hub intérieur » pour Rotterdam et Anvers, le Port autonome fait face aujourd'hui à des problématiques pour lesquelles le SRADDET a vocation à l'accompagner. L'Eurométropole de Strasbourg partage les conclusions de la contribution du PAS au SRADDET.

En premier lieu, le **déficit de liaisons ferrées efficaces à l'échelle nationale et internationale** pose problème. Ce déficit est sensible vers le territoire national, notamment vers Dunkerque et Le Havre, ou encore vers Marseille dont la liaison est obérée par le gabarit dans le secteur du Doubs (mise aux normes évaluée à 100 M€). Ce déficit est également sensible vers l'international, le Port étant complètement tourné, pour des raisons historiques, vers le côté français : la carence de liaisons ferrées efficaces avec l'Allemagne risque de faire perdre au Port des opportunités essentielles afin de se connecter aux

routes du commerce international : la Chine ou la Russie, l'Italie via le Saint Gothard nouvellement inauguré, sans oublier le Land du Bade-Würtemberg voisin.

Le **ferroutage** étant appelé à se développer, la région du Rhin supérieur aura besoin d'une **plateforme pour gérer ces trafics** : comme l'a écrit le PAS lui-même, il ne pourra se positionner sur ce sujet « *que si la connexion ferroviaire au réseau allemand est améliorée* ».



Crédit photo : ADEUS

Compte-tenu de ces enjeux, il convient de mettre en place une **coopération des ports** de la Région Grand Est avec ceux de Mulhouse, Colmar mais aussi Nancy-Frouard, Thionville et Metz, l'objectif étant de **coordonner les investissements et de mutualiser la maîtrise d'œuvre.**

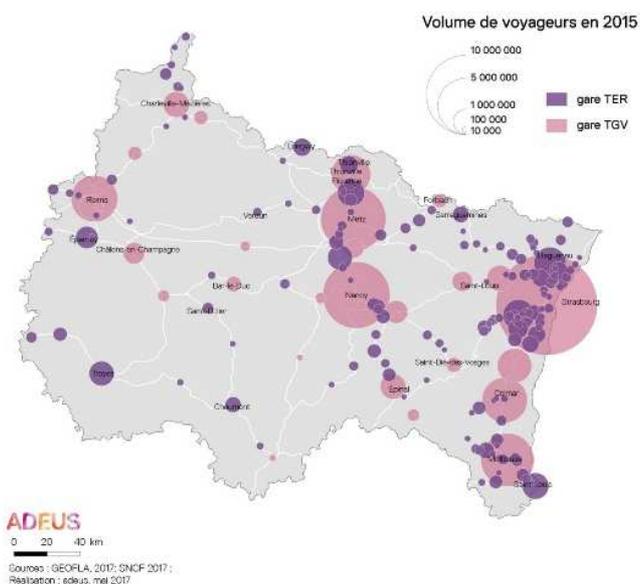
Ces investissements peuvent également contribuer au développement de Strasbourg comme étape importante **des croisières fluviales**, le facteur limitant de deux écluses du Port n'autorisant pas l'accostage des bateaux de 135 mètres alors que ceux-ci se substituent de plus en plus à ceux de 110 mètres : le PAS porte un projet d'allongement de l'écluse sud.

A l'échelle de l'agglomération, **l'accessibilité au port de Strasbourg** sera grandement améliorée avec la mise en service du Contournement Ouest de Strasbourg. L'accès nord depuis Gambenheim (voie à circulation contrôlée) s'avère également toujours indispensable, le maître d'ouvrage restant le Port de Strasbourg (15 M€).

### 2.1.3 La Ligne à grande vitesse (LGV) Est offre l'occasion de renforcer les liaisons intra-régionales et doit s'accompagner d'efforts renouvelés

La Région Grand Est bénéficie, dans son ensemble, d'une desserte TER de qualité. Les importants efforts financiers consentis par la Région dans la rénovation du matériel et la mise en œuvre du « cadencement » sur le sillon alsacien ont été déterminants dans l'amélioration des dessertes et du confort des usagers. La région Grand Est peut toutefois encore envisager des améliorations substantielles sur le réseau en matière d'infrastructure et de desserte :

- **La mise en place d'une offre TER « intervalles » accélérée ou TERGV**, via l'utilisation de la LGV Est par les TER, permettrait de renforcer les liens avec d'autres villes du Grand Est.
- **La consolidation du sillon ferroviaire alsacien au Sud de Strasbourg** (50 M€) par la réalisation d'évitements dynamiques entre Colmar et Mulhouse (dans la perspective du raccordement à l'EuroAirPort), à l'horizon 2025, serait également bénéfique.



L'accessibilité ferroviaire dans la Région Grand Est.

En termes de liaisons rapides, la réalisation du « maillon manquant » essentiel restant à réaliser en priorité sur la **LGV Rhin-Rhône, à savoir la section Petit-Croix-Lutterbach** (35 km), est indispensable à plus d'un titre (objectif de coût établi à 800 M€). Outre le fait d'améliorer substantiellement le maillage entre les lignes LGV en destination du Sud de la France, la fin de la construction de la ligne LGV Rhin-Rhône permettrait de libérer des sillons sur la ligne classique entre Besançon et Dijon pour le fret et le ferroutage. Le rail permettrait d'offrir des débouchés vers la façade méditerranéenne et le Port de Marseille.

## 2.2 Le SRADDET doit accompagner les efforts de l'Eurométropole de Strasbourg en faveur de la mobilité durable

### 2.2.1 La construction du Contournement Ouest de Strasbourg (COS) offre l'occasion d'une refonte des politiques de mobilités et d'urbanisme au sein de l'Eurométropole de Strasbourg

Depuis les années 1970, date de mises en service des principales infrastructures autoroutières sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat, la circulation automobile courte et longue distance a considérablement augmenté. La superposition des flux locaux et de

transit conduit à une saturation routière, en particulier au niveau de l'A35, avec pour conséquence un report de la circulation sur de nombreux axes des communes périphériques.

Les études montrent que la construction du Contournement Ouest de Strasbourg (COS), prévue pour mi-2020, et la mise en œuvre du Plan de déplacements urbains (PDU) permettront une amélioration significative de la qualité de l'air aux abords de l'A35, conformément au Plan de Protection de l'Atmosphère de Strasbourg.

La réalisation du COS n'est pas un simple projet autoroutier mais est un maillon essentiel d'une refonte des politiques de mobilité dans l'Eurométropole de Strasbourg : intégrée dans une offre globale de déplacement, elle est l'élément-clé d'une politique plus globale d'urbanisme, de mobilité et d'écologie au service de notre économie territoriale dans ses besoins de développement et d'emplois.

Cette refonte passe d'abord par une **requalification de l'A35**, avec la mise en œuvre dans un premier temps d'une régulation dynamique de la circulation automobile (dispositif de contrôle - sanction pour les poids lourds mis en place) pour qu'à l'ouverture du COS, les flux de circulation connaissent une diminution.

Il conviendra ainsi de mener une réflexion sur la réintroduction d'une taxe sur les poids lourds, dont le principe a été voté dès 2015 par l'Assemblée Nationale.

Cette requalification, qui bénéficie d'une inscription de 20 M€ au CPER, devra faire l'objet de **concertation avec l'ensemble des acteurs** à l'initiative de l'État, dans le prolongement de la plate-forme contributive mise en place et pilotée par l'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise (ADEUS). Au-delà des modalités fonctionnelles de cette requalification, « une IBA à la française » (Internationale Bau Ausstellung) pourrait être instaurée sur l'A35 et les territoires voisins. Outil d'origine allemande permettant d'exposer, sur une longue durée et en plein air, des concepts innovants en matière d'architecture ou de génie urbain, une IBA pourrait fixer le cadre d'une requalification urbanistique et architecturale de l'A35 et des territoires voisins, dans le cadre d'une co-élaboration avec l'ensemble des acteurs concernés.

La requalification de l'A35 devra également s'accompagner d'une **augmentation de l'offre de transports en commun**, qui pourrait prendre la forme d'un **Réseau Express Métropolitain (REM)** (dessertes transfrontalières, ferroviaires et routières par l'A35 requalifiée).

Ce réseau viserait à offrir des trajets directs diversifiés à l'intérieur de l'agglomération pour mieux tirer profit des gares du territoire et, à terme, proposer une meilleure fréquence des trains. Sa mise en œuvre passerait par une diamétralisation des trains périurbains permettant de réduire les ruptures de charge en gare centrale.

Le Transport en Site Propre de l'Ouest de Strasbourg participerait à ce maillage. Les frontières administratives et le partage des compétences ne doivent pas freiner la réalisation des aménagements nécessaires aux déplacements quotidiens.

La problématique d'une gare routière centrale devra trouver une solution. La réussite de ce projet passe par l'institutionnalisation, sous une forme à définir, d'une **entité juridique commune entre l'Eurométropole de Strasbourg, la Région Grand Est et la SNCF**, ces deux entités s'impliquant plus fortement comme opérateurs de transports urbains.



*Regio S-Bahn à Bâle en Suisse.  
Crédit photo : Creative commons - Wikipedia*

## **2.2.2 Le SRADDET doit promouvoir la coopération entre les Autorités organisatrices de mobilité (AOM) et favoriser le développement des modes doux de déplacement**

L'Eurométropole de Strasbourg mène une politique volontariste de mobilité durable visant à encourager les usages de solutions de déplacement innovantes et multimodales. Cette politique s'est appuyée, depuis 20 ans, sur le développement du tramway et a

intégré en parallèle la restructuration du réseau de bus, le développement de l'autopartage, la promotion du vélo et l'encouragement des mobilités innovantes.

L'Eurométropole de Strasbourg, aux côtés de la Région Alsace et des autres partenaires AOM, mènent depuis plusieurs années un travail conjoint afin de tendre vers une **billettique simplifiée et interopérable, et un système d'information à l'usager intégré**.

Cette billettique doit profiter des nouveaux supports pour concevoir des solutions adaptées aux nouveaux usages et aux évolutions des technologies mobiles. Ce travail doit se poursuivre au sein de la Région Grand Est afin de parvenir à terme à une intégration tarifaire au sein du ressort des transports urbains et non urbains, et à l'élaboration d'un système d'information multimodale.

Capitalisant sur sa politique volontariste en faveur du vélo (notamment Vélhop), l'Eurométropole de Strasbourg souhaite renforcer, avec la Région Grand Est et la SNCF, le développement d'un **usage combiné vélo/TER à l'échelle du bassin de vie de l'agglomération**. L'Eurométropole de Strasbourg cherche aussi à renforcer l'usage du vélo, en première

et seconde couronne, et sur les grands itinéraires cyclables traversant la Région Grand Est. Enfin, la collectivité s'est engagée dans le cadre de Vélostras, projet de vélo à haut niveau de service, à réaliser 9 itinéraires radiaux allant de la seconde couronne vers le centre-ville et 3 itinéraires circulaires, totalisant 130 km. Vélostras cherche aussi à développer de nouveaux usages du vélo (vélo à assistance électrique, vélo cargo, etc) et à toucher de nouveaux publics (personnes âgées, jeunes, etc).

Le fonctionnement actuel du transport de marchandises à Strasbourg peut être optimisé en favorisant le développement **de services dédiés et de lieux de mutualisation**. La collectivité accompagne actuellement les acteurs du domaine dans la création de centres de distribution urbains.

La **limitation de l'accès aux véhicules de livraison les plus polluants** est aussi un objectif à court terme, afin d'agir pour limiter la pollution en centre-ville. Cette démarche s'accompagnera d'une réflexion plus large sur la limitation des véhicules les plus polluants en centre-ville, de type Zone de Circulation Restreinte (ZCR) que l'on retrouve ailleurs en France et en Europe.

## 2.3 Territoire pionnier, Strasbourg souhaite que le SRADDET soit l'occasion de valoriser et de diffuser l'innovation

### 2.3.1 Le SRADDET peut favoriser la coopération entre collectivités en faveur de l'innovation à fort potentiel économique

Les mobilités innovantes, et plus particulièrement les ITS (Intelligent transportation systems), sont identifiées comme un secteur à fort potentiel de développement économique dans la feuille de route *Strasbourg Eco 2030*. Le SRADDET peut être l'occasion de **porter et d'accompagner les efforts des collectivités pour une mobilité innovante**.

L'Eurométropole de Strasbourg s'appuie sur les **innovations et initiatives en matière de transport du quotidien** pour développer un écosystème d'innovation dense permettant l'émergence de startups, l'investissement d'industriel et le développement de l'emploi. Il s'agit notamment de permettre l'émergence d'acteurs du numérique se positionnant sur la thématique de la mobilité : l'innovation y est stimulée par différents dispositifs (laboratoire d'innovation ouverte, *hackathon*, appels à projets, réseau expérimental dédié à l'internet des objets, open data, etc) pour le développement de nouveaux services et de nouvelles applications.

L'Eurométropole de Strasbourg soutient également le **Pôle véhicule du futur** et la **French Tech Alsace**, en envisageant la création d'un Institut des mobilités ou une participation à une KIC (Knowledge and innovations community) en 2018, pour renforcer cet écosystème local d'innovation.

Elle appuie enfin, depuis 2008, le projet CRISTAL initié par Lohr Industrie, autour d'un véhicule en autopartage faisant en même temps service de transport à la demande. Expérimenté au congrès ITS en juin 2017 à Strasbourg, le véhicule est au centre de discussions sur l'utilisation possible dans l'agglomération.



Crédit photo : Eurométropole de Strasbourg

Pionnier dans le développement de l'**infrastructure de charge pour les véhicules électriques**, l'Eurométropole de Strasbourg s'est dotée de la compétence « création et entretien des infrastructures de charge ». Elle a ainsi pu mener à bien deux projets expérimentaux, KLEBER et CROME, qui ont abouti au déploiement expérimental d'un réseau de charge standardisé. Le SRADDET pourrait accompagner ces expérimentations novatrices à plus grande échelle, ainsi que le déploiement expérimental de bus électriques sur le réseau transports en commun.

### 2.3.2 Le SRADDET peut contribuer aux efforts des autres collectivités en faveur de l'autopartage et de l'optimisation des mobilités

Strasbourg a également été pionnière dans le **développement de l'autopartage**.

La collectivité soutient activement Citiz, qui en a l'exploitation, par l'appui dans le déploiement des stations sur son territoire et la promotion de l'autopartage auprès de l'ensemble des acteurs : particuliers, professionnels.

L'offre de Citiz s'intègre aujourd'hui dans un panel de services multimodaux bien au-delà de l'Eurométropole de Strasbourg au niveau régional. Depuis le printemps 2015, Citiz Alsace a lancé une nouvelle génération de voitures partagées : Yea! en système *One way*. La collectivité souhaite continuer à développer ce service et à rester innovante dans les services proposés.



Crédit photo : Eurométropole de Strasbourg

L'Eurométropole de Strasbourg a enfin développé l'outil Optimix, qui aide les entreprises, les administrations et les associations à mettre en œuvre des **plans de déplacements (PDE)**. Le but est de favoriser l'émergence d'une mobilité durable, respectueuse de l'environnement et socialement acceptable, et d'améliorer le cadre de vie et le bien-être au travail. Le partage des bonnes pratiques à l'échelle régionale pourrait contribuer à étendre cet outil au-delà des frontières de l'Eurométropole.

L'articulation entre les infrastructures et les services est nécessaire pour proposer un bouquet de solutions de mobilité multimodal sur l'ensemble du territoire de l'Eurométropole de Strasbourg, et plus largement au niveau de la Région Grand Est.

## 3 Le SRADDET, un document stratégique pour construire et animer une vision ambitieuse et partagée des transitions de nos territoires

*Outil principal de la Région en matière d'aménagement du territoire et de développement durable, le SRADDET est un schéma intégrateur qui prend appui sur les schémas régionaux existants ou en projet.*

*Misant sur la transversalité, le SRADDET a notamment pour enjeu de construire une planification régionale cohérente, qui monte en puissance d'un point de vue stratégique.*

*Nourrie par plusieurs documents-cadre à l'échelon alsacien (Schéma régional Climat-Air-Energie, Schéma régional des continuités écologiques, etc), la contribution de l'Eurométropole de Strasbourg repose sur des politiques locales ambitieuses menées depuis près de 30 ans, destinées à répondre aux enjeux de développement durable et mettre en œuvre concrètement la transition écologique et énergétique du territoire.*

*Cette contribution identifie également la Région Grand Est comme l'échelle adéquate pour soutenir et coordonner les actions et les innovations dans ce domaine.*

### 3.1 Le volet Air-Climat-Energie du SRADDET : une vision stratégique globale et des leviers concrets inscrits dans les compétences de la Région pour animer, accompagner et soutenir des actions ambitieuses dans les territoires

Les grands axes de la politique de l'Eurométropole de Strasbourg s'appuient sur une stratégie globale matérialisée dans le Plan Climat Air Energie territorial, en cours d'élaboration.

La collectivité se fixe **un niveau ambitieux de performance environnementale à atteindre sur le territoire en 2030** :

- moins 40 % de gaz à effet de serre ;
- moins 30 % de consommation d'énergie ;
- 30 % d'énergie renouvelable ;
- un air qui respecte les valeurs européennes de qualité ;
- un territoire résilient.

L'Eurométropole de Strasbourg s'est par ailleurs fixée comme objectif d'atteindre une couverture de 100% en énergies renouvelables à l'horizon 2050.

La mise en œuvre de ces objectifs repose sur une démarche de mise en cohérence des différentes actions sectorielles déjà en cours (transport, énergie renouvelable, habitat, urbanisme, biodiversité), un partage des enjeux et une élaboration conjointe des schémas avec les acteurs du territoire et enfin la création de nouvelles dynamiques économiques.

En parallèle, l'Eurométropole de Strasbourg développe, depuis plusieurs années, **des politiques sectorielles dans les domaines de la transition énergétique et de la qualité de l'air** (par exemple, via les appels à projets « territoire à énergie positive pour la croissance verte » et « ville et eurométropole respirables en 5 ans ») et poursuit sa politique d'adaptation au changement climatique en lien avec la préservation de la biodiversité.

Conformément à ses engagements, l'Eurométropole de Strasbourg souhaite que le SRADDET accompagne ses efforts et ses politiques, en proposant une

**déclinaison locale de l'Accord de Paris sur le climat, fixant des objectifs ambitieux aux territoires.**

Elle est prête à **partager ses enjeux** avec toutes les agglomérations de la Région Grand Est qui souhaitent aller de l'avant, **amplifier leurs efforts en matière de développement durable et s'inscrire dans une logique de mutualisation des moyens.**

### **3.1.1 Relever le défi de la transition énergétique passe par une politique régionale volontaire en matière de développement des énergies renouvelables**

L'Eurométropole de Strasbourg rappelle l'importance **d'accompagner le développement de toutes les filières économiques locales** dans le domaine des énergies renouvelables, dans la droite ligne de l'ambition affirmée par le Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) qui a vocation à **accélérer l'innovation et les transitions économiques.** En cohérence avec le volet métropolitain du SRDEII élaboré conjointement entre l'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand Est, le soutien aux démarches de production et de consommation d'énergies renouvelables dans le cadre de la transition énergétique doit être désigné comme une des principales actions structurantes.

Fort d'un potentiel important sur son territoire, l'Eurométropole de Strasbourg s'engage avec détermination dans le développement de **la filière géothermique profonde.** Elle accompagne les trois projets en cours de développement et entretient un dialogue continu avec les opérateurs en vue d'optimiser la valorisation de cette ressource sur le territoire. Gisement conséquent d'énergie renouvelable, cette filière nécessite la poursuite du soutien de la Région Grand Est - notamment sous forme de fonds de garanties - afin d'accompagner sa croissance et d'orienter son modèle économique sur la production de chaleur.



L'Eurométropole de Strasbourg est déjà dotée d'un maillage de centrales **biomasse** qui alimentent les réseaux publics et privés, et constituent aujourd'hui la première source d'énergie renouvelable du territoire. La croissance de cette filière repose à la fois sur un potentiel de développement et de structuration de la collecte des matières organiques produites et issues des systèmes agricoles, et sur la construction de coopérations avec les territoires forestiers pour l'approvisionnement en ressource. Le SRADDET est la bonne échelle d'aménagement, à même de favoriser les coopérations entre territoires ruraux et urbains, entre territoires consommateurs et territoires producteurs, autour de filières et de projets communs.



La centrale énergétique à biomasse Eco2Wacken mise en service en octobre 2016 à Strasbourg.  
Crédit photo : Eurométropole de Strasbourg

Encore balbutiante sur le territoire, **l'énergie photovoltaïque** offre un potentiel de croissance important, notamment en milieu urbain, dont le développement repose en particulier sur la mobilisation des acteurs locaux et l'accompagnement des initiatives citoyennes. Le SRADDET pourra favoriser la croissance de cette énergie en milieu urbain, privilégiant ainsi les solutions économes en foncier naturel ou agricole.

### **3.1.2 La sobriété énergétique et l'efficacité énergétique, axes forts d'intervention des collectivités en matière de transition énergétique**

Au-delà de la nécessaire exemplarité de la collectivité en matière d'efficacité et de sobriété énergétique sur son patrimoine, l'Eurométropole de Strasbourg développe **une stratégie complète en matière de sobriété énergétique** qui a permis de faire émerger plusieurs dizaines d'actions concrètes, dont certaines sont soutenues par l'Etat dans le cadre de l'appel à projets « Territoires à énergies positive pour la croissance verte ».

**La rénovation thermique des bâtiments** apparaît comme un des gisements principaux en termes d'économie d'énergie. Egalement facteur de solidarité territorial car permettant un abaissement des charges des logements, la rénovation thermique fait l'objet d'investissements importants de la collectivité et d'outils dédiés (programme d'intérêt général, opération programmée d'amélioration de l'habitat).

La Région Grand Est est aujourd'hui un partenaire institutionnel particulièrement engagé sur le sujet, avec notamment le programme « Climaxion » qui, en collaboration avec l'ADEME, propose un dispositif complet d'aides en faveur de la transition énergétique.

La massification des opérations de **rénovation thermique** se heurte à l'obstacle des coûts initiaux importants générant des retours sur investissement à très long terme. Dans ce contexte, l'étude d'une

optimisation du modèle économique s'impose comme un sujet à fort enjeu pour l'avenir. Face au gisement important d'économie d'énergie dans ce domaine, l'Eurométropole de Strasbourg pourrait participer à l'élaboration d'une stratégie inter-collectivités.

### **3.1.3 L'économie de la ressource foncière : un moyen d'agir pour la transition énergétique de nos territoires**

Dû notamment à un renchérissement du coût de l'immobilier, le phénomène de périurbanisation dans le département du Bas-Rhin s'est accru dans les années 2000. Cette forte augmentation de la consommation foncière a conduit à un accroissement des distances de déplacement des habitants, avec des conséquences parfois importantes sur l'environnement (congestion urbaine, pollution de l'air, etc).

Partant de ce constat, l'Eurométropole de Strasbourg s'est saisi des nouveaux outils offerts par le législateur pour limiter l'impact de ce phénomène sur la ressource foncière. Dans le cadre établi par la loi portant Engagement national pour l'environnement (dite Grenelle II) de 2010, puis par la loi pour l'Accès au logement et à un urbanisme rénové (ALUR) de 2014, **le PLU de l'Eurométropole de Strasbourg a donc inscrit des objectifs de modération de la consommation d'espace et de lutte contre l'étalement urbain.**

**Il s'agit désormais de « construire la ville sur la ville »** : dans le PLU intercommunal, 60% des surfaces destinées au développement urbain à dominante habitat doivent être situées à l'intérieur de l'enveloppe urbaine. Parallèlement, les extensions urbaines à dominante habitat sont dimensionnées en fonction notamment de la qualité de la desserte en transports en commun.



*Opération d'habitat intermédiaire à Plobsheim, qui illustre le développement d'une offre en logement économe du foncier.  
Crédit photo : Eurométropole de Strasbourg*

L'Eurométropole de Strasbourg souhaite, en conséquence, que **le SRADDET fixe des objectifs ambitieux pour tous les territoires en matière d'économie de la ressource foncière**, en veillant à les lier aux conditions d'accès aux transports en commun et aux problématiques environnementales.

### **3.1.4 Prendre en compte la qualité de l'air : un levier d'amélioration de nos politiques sectorielles**

L'Eurométropole de Strasbourg développe une stratégie intégrée de reconquête de la qualité de l'air dans ses politiques locales. C'est le cas en matière de déplacement donnant une large place aux transports collectifs et aux mobilités actives, et instaurant des zones de circulation restreinte. C'est également le cas dans sa politique d'urbanisme et d'habitat agissant sur les morphologies architecturales des nouveaux aménagements urbains, introduisant des clauses de

lutte contre la pollution atmosphérique dans les marchés publics ou en soutenant prochainement le renouvellement des poêles à bois. Pilote de plusieurs expérimentations nationales, l'Eurométropole de Strasbourg a été à l'initiative d'un réseau national de collectivités engagées dans la qualité de l'air permettant des échanges d'initiatives et de bonnes pratiques, dans lequel se retrouvent plusieurs collectivités de la Région.

Désignée en 2015 par la **loi NOTRe** chef de file des collectivités territoriales en matière de qualité de l'air, l'Eurométropole de Strasbourg souhaite que la Région joue pleinement son rôle pour rendre l'atmosphère plus respirable dans le Grand Est. Face au défi de la pollution atmosphérique (5000 décès prématurés annuels dans la Région), il s'agit pour le SRADDET d'identifier une politique de la qualité de l'air ambitieuse, impactant les différentes politiques sectorielles notamment de mobilité, d'urbanisme et d'habitat.

### **3.1.5 Le SRADDET, un document pour construire une communauté d'échanges entre collectivités**

Résolue à agir concrètement pour lutter contre le changement climatique, l'Eurométropole de Strasbourg mène, dans de nombreux domaines, une politique innovante qui pourrait se diffuser à d'autres territoires.

Elle propose ainsi **un cadre réglementaire novateur en matière de planification territoriale**, en introduisant plusieurs dispositions réglementaires relatives aux performances énergétiques et environnementales des constructions, travaux, installations et aménagements. Dans la perspective de l'élaboration d'un schéma Energie et d'une orientation d'aménagement et de programmation dédiée dans le PLU, l'Eurométropole de Strasbourg jette également les bases d'une planification territoriale de l'énergie, dont l'un des grands enjeux sera de mettre en adéquation sources d'énergies et développements urbains.

La collectivité mène **plusieurs démarches expérimentales destinées à construire un nouveau modèle urbain durable.**

A ce titre, la démarche **de construction bois** menée par l'Eurométropole de Strasbourg a pour but de participer directement à la lutte contre le changement climatique, d'utiliser une ressource de proximité existante abondante et d'utiliser un savoir-faire local. Cette forte implication de la collectivité a abouti à la création d'une **stratégie destinée à développer ce mode constructif et mobiliser la filière tout autant que la ressource** forêt-bois locale.

Adossé au volet innovation de l'appel à projet de l'Etat *Ecocité*, cette démarche a permis d'initier la construction d'un îlot démonstrateur de plus de 420 logements en structure bois sur des hauteurs de 4 à 11 niveaux dans le quartier du Port du Rhin.

Riches, tant d'un point de vue technique qu'organisationnel, les enseignements de ce projet ont notamment permis de construire une feuille de route concertée avec les acteurs de la filière bois.



*Quartier du Port du Rhin à Strasbourg.  
Perspective de l'îlot démonstrateur en structure bois.  
Crédit photo : KOZ architectes + APS Architecture, Tectoniques + Atelier D*

La rédaction et la mise en œuvre du SRADDET pourra être l'occasion d'un échange de bonnes pratiques et de diffusion de l'innovation, la Région Grand Est devant endosser le rôle de facilitateur des échanges entre collectivités en matière de transition des territoires. Animatrice de réseaux de territoire dans le domaine des énergies renouvelables, la Région Grand Est peut **se saisir de problématiques à plus long terme** susceptibles d'avoir un impact sur les objectifs du SRADDET : il s'agit, par exemple, de la pérennité de la rente hydroélectrique sur le Rhin (dans un contexte de réchauffement climatique et de vieillissement des ouvrages) ou encore de l'utilisation de l'énergie fatale (issue pour l'essentiel de l'activité industrielle) qui constitue un enjeu essentiel, mais encore relativement inexploré pour une métropole ayant une vaste zone industrielle en son sein (le Port autonome) comme Strasbourg.

## **3.2 Le volet Eau et Biodiversité du SRADDET : une planification régionale qui peut se nourrir de la richesse des expérimentations des territoires**

### **3.2.1 La gestion de l'eau nécessite par nature la coordination des acteurs au-delà de l'échelle métropolitaine, avec des objectifs environnementaux ambitieux**

Le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg est au cœur de la nappe phréatique rhénane. Dans le cadre de l'application du Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux, **l'eau de l'agglomération est distribuée sans traitement, grâce à une politique stricte de protection de la ressource.**

A cette fin, l'Eurométropole de Strasbourg mène une démarche active de **connaissance des risques de pollution** de la nappe phréatique, notamment à proximité de la station de pompage de Strasbourg-Polygone située au cœur du Port autonome de Strasbourg. La pérennisation de cette orientation constitue le premier grand enjeu pour la collectivité mais plus globalement pour de nombreux territoires limitrophes.

La collectivité mène également une politique favorisant une **gestion par infiltration naturelle des eaux pluviales**, qui s'inscrit dans les démarches plus globales de l'Eurométropole de Strasbourg en matière de préservation de la biodiversité.



*Renaturation du Neubaechel à Eckwersheim.  
Crédit photo : Eurométropole de Strasbourg*

Le SRADDET doit donc intégrer les enjeux relatifs à la **gestion performante de l'assainissement et de l'eau potable**. Il devra également donner toute la lisibilité nécessaire à la gestion des eaux superficielles et la sécurisation des systèmes, sur un territoire métropolitain dense et faisant l'objet de nombreux enjeux environnementaux.

En tant que collectivité stratégique, la Région Grand Est doit être le **lieu de coordination des politiques publiques de l'eau**, en fédérant tous les acteurs et en veillant à associer les territoires limitrophes.

### **3.2.2 Le volet biodiversité du SRADDET peut constituer la base d'un plan d'actions et de financement territorialisés**

**En matière de biodiversité**, le territoire de la Région Grand Est dispose aujourd'hui d'un **socle de connaissances et d'orientations solides**, issu des trois schémas régionaux de cohérence écologique adoptés. L'Eurométropole de Strasbourg a contribué activement à l'élaboration du schéma alsacien et le PLU prend en compte ses grandes dispositions. Ainsi, le document d'urbanisme intercommunal intègre une

**Orientation d'aménagement et de programmation « Trame verte et bleue »** qui contient des prescriptions particulières en faveur de la nature en ville et des continuités écologiques. A cet outil qualitatif s'ajoute une série de prescriptions opposables dans le règlement du PLU intercommunal.



*Libellule revenant sur un milieu humide renaturé.  
Crédit photo : Eurométropole de Strasbourg*

Au-delà des grandes orientations, le SRADDET peut poser les bases d'un **plan d'actions et de financement** territorialisés, afin de résorber les points de fragmentation et de dysfonctionnements des continuités écologiques des territoires identifiés dans les différents SRCE. Il s'agirait, par exemple, d'identifier et de programmer les passages faune à construire sur le réseau routier majeur de l'Eurométropole de Strasbourg.

Il est aussi l'occasion d'aborder des sujets exploratoires porteurs d'avenir, comme l'étude du changement climatique ou le rôle de la végétation comme régulateur thermique.

### 3.2.3 Le caractère stratégique des enjeux environnementaux incite à se saisir des questions des compensations et du soutien à la diffusion de l'innovation au niveau régional

Les thématiques environnementales évoquées ci-dessus revêtent un caractère de plus en plus stratégique sur un territoire métropolitain attractif et dense, mais qui doit faire face à de nombreux défis environnementaux sur la plupart de ses projets d'aménagement. La Région Grand Est apparaît logiquement comme l'échelle adéquate pour mener une réflexion élargie en matière de compensation environnementale.

L'objectif pourrait être à terme de définir un « **fond de compensation régional** » dans les domaines de la biodiversité (conservation des milieux et des espèces), de la préservation des milieux humides et des ressources en eau ou encore des champs d'expansion des crues et coulées d'eau boueuses.

L'Eurométropole de Strasbourg attend également de la Région Grand Est qu'elle construise **un réseau de partage des expériences**, dans un souci de diffusion des savoirs et de mutualisation des pratiques innovantes. A ce titre, plusieurs projets et démarches constituent des clés d'entrée dessinant le rôle de chef de file, en matière d'innovation de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Labellisé par le pôle de compétitivité sur l'eau Hydreos, **le projet LUMIEAU-STRA** propose une approche de gestion intégrée de toute la diversité des micro-polluants, à l'échelle de l'agglomération.
- La démarche « **Zéro pesticide** » et « **Strasbourg ça pousse** », ou encore les projets d'animation et d'aménagement intégrant la nature sur le territoire du **Parc naturel urbain « Ill Bruche »**, font de Strasbourg un territoire d'expérimentations sur les questions de nature en ville.

Tirant parti de la force de son **université et de réseaux de recherche variés**, plusieurs projets partenariaux sont en cours et nécessitent le soutien de la Région Grand Est.

## 3.3 Le SRADDET peut afficher des objectifs ambitieux, en termes de réduction et valorisation des déchets, grâce à la mutualisation et la coordination des efforts des collectivités

Nouveau domaine de compétence des régions, la prévention et la gestion des déchets connaît un changement d'échelle et acquiert une dimension plus intégrée en remplaçant trois plans distincts, selon le type de déchets.

La loi relative à la **Transition énergétique pour la croissance verte** de 2015 fixe des objectifs ambitieux que l'Eurométropole de Strasbourg s'est engagée à mettre en œuvre, en atteignant a minima :

- une réduction des déchets de 10 % en 2020 ;
- 65 % de valorisation matière en 2025.

Dans un souci de cohérence, l'Eurométropole de Strasbourg souhaite que **l'ensemble des collectivités locales de la Région Grand Est partagent et concourent activement à la mise en œuvre de ces objectifs**, notamment en s'appuyant sur les Plans locaux de prévention (PLP) et sur les politiques volontaristes des Territoires Zéro Déchet Zéro Gaspillage.



Crédit photo : Eurométropole de Strasbourg

A travers le SRADET, la Région Grand Est doit jouer un rôle déterminant dans la **coordination des actions** de traitement des déchets sur tous les territoires, en étudiant les **mutualisations possibles** tenant compte de la suppression et de la création de certains équipements. Dans ce cadre, chaque site de traitement sera générateur d'un maximum de valorisation énergétique et **le transport des déchets devra être limité (logique d'organisation en rayon autour des installations mutualisées)**.

Le SRADET est également un document permettant d'accompagner l'Eurométropole de Strasbourg dans ses **réflexions sur la place de l'usine d'incinération de Strasbourg** qui, avec une capacité de traitement actuelle de 270 000 tonnes/an représente 22% des capacités d'incinération du territoire du Grand Est. Pour autant, l'agglomération n'a pas vocation à compenser les insuffisances de traitement de l'ensemble de la région.

**D'autres types de traitement doivent ainsi être envisagés**, notamment pour les déchets organiques, en vue d'atteindre les objectifs de valorisation de 65%.

Ces objectifs doivent également intégrer **la volonté de réduction des sites d'enfouissement** sans transfert des flux vers l'incinération. Pour ce faire, il sera nécessaire de **développer le réemploi, de favoriser et d'aider l'économie circulaire** tout en structurant ces filières.

Au regard des objectifs de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte de 2015, la collecte des **déchets organiques** va

vraisemblablement se développer dans les 5 à 10 ans à venir. La question du traitement de ces déchets pourra être étudiée à l'échelle de la Région Grand Est, tout en veillant à limiter autant que possible le transport des déchets. Il pourra être utile de **valoriser les partenariats publics/privés pour absorber les flux de déchets organiques**, afin d'être en capacité de traiter les volumes au plus près de leurs secteurs de production.

Enfin, le SRADET pourrait être la cadre de réflexion permettant d'élaborer **une politique d'achat commune**, tant sur les dépenses de fonctionnement que d'investissement, en vue de réaliser des économies d'échelle pour l'ensemble des collectivités.

**Outil essentiel de programmation stratégique et d'aménagement, le SRADET doit donc s'appuyer sur le Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation (SRDEII) et bénéficier de l'expérience acquise par les différentes collectivités, dans un processus de co-construction et d'élaboration partagée.**

**L'Eurométropole de Strasbourg appelle de ses vœux la poursuite de cette démarche de large association dans la future mise en œuvre du SRADET, dans un cadre de gouvernance repensé.**

## 4 Le SRADDET, une opportunité pour repenser la gouvernance en matière d'aménagement du territoire autour d'objectifs communs

*Le SRADDET est avant tout un schéma de programmation qui doit, dans ses divers domaines de compétence, donner un cadre aux efforts en faveur de la transition écologique, économique et numérique des collectivités et de l'Etat.*

*Loin de chercher à s'inscrire dans un niveau normatif et à poser un cadre trop contraignant sous prétexte de politique de répartition et d'équilibre, le SRADDET doit soutenir l'innovation sous toutes ses formes dans les territoires, en proposant un cadre opérationnel de partages des bonnes pratiques et de soutien aux territoires les plus vertueux. Il ne doit pas s'agir de limiter leur capacité d'attraction mais au contraire de renforcer leur capacité d'investissement, en matière de logement, d'infrastructures structurantes et de capacité de développement.*

*Le SRADDET et son élaboration peut être l'occasion de **repenser la gouvernance des politiques publiques à l'échelle territoriale**, alors que les débats sont intenses autour du rôle et de la redéfinition des SCOT, notamment en Alsace, et du partage des compétences. **Outil de coopération autour d'objectifs communs**, le SRADDET doit permettre de dépasser les oppositions stériles et les dichotomies entre urbain et rural, en misant sur la mise en réseau et les coopérations entre territoires.*

*Cet enjeu se conçoit à une double échelle :*

- *Le SRADDET peut être l'occasion de mettre en réseau les territoires de la Région Grand Est, dans une optique de coopération, de partage des bonnes pratiques et de mutualisation des investissements ;*
- *Il se doit également d'être le lieu d'une réflexion sur l'évolution des documents d'urbanisme et d'aménagement à l'échelle de territoires aujourd'hui pertinents, correspondants à des espaces vécus (aire urbaine, bassin de vie, aire métropolitaine élargie).*

### 4.1 Le SRADDET peut être un outil de renforcement de la coopération des collectivités de la Région et notamment des grandes agglomérations, au bénéfice de tous les territoires

Dans le prolongement de sa vocation de document « co-construit », le SRADDET peut **organiser la gouvernance de l'aménagement à l'échelle régionale**, dans un souci de coopération et de mise en réseau des différents territoires.

#### 4.1.1 Pour un pacte entre la Région Grand Est et le réseau de ses grandes agglomérations

Créée dans chaque Région par la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) en 2014, la **Conférence territoriale de l'action publique** offre un cadre important pour la concertation et la coordination des politiques publiques à l'échelle des différents territoires.

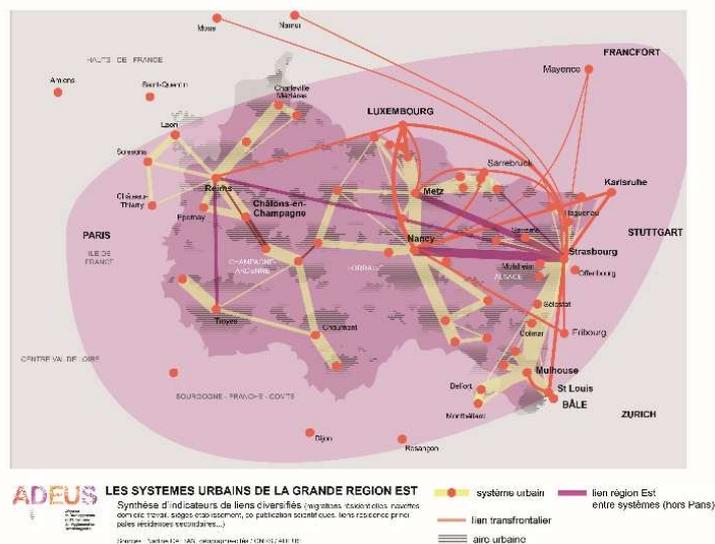
Elle constitue donc aujourd'hui le lieu tout désigné pour établir une stratégie co-construite de développement des partenariats territoriaux.

L'Eurométropole de Strasbourg encourage la Région Grand Est, en tant que collectivité assurant la présidence de la Conférence territoriale de l'action publique, à **investir pleinement le champ offert d'un dialogue entre collectivités** sur ce thème.

Rassemblant une grande partie de la population et des richesses, les grandes agglomérations constituent aujourd'hui les territoires pivots pour le dynamisme et l'attractivité de la région. Afin de faire émerger à terme une stratégie de complémentarité et non de concurrence, il est important que le SRADDET promeuve **une gouvernance en réseau de villes** et favorise le développement de ses aires urbaines. Au-delà de leur poids économique et démographique, les grandes polarités urbaines constituent également des « vitrines » du territoire régional et des portes d'entrée pour les visiteurs et les investisseurs. Strasbourg, Nancy, Metz, Reims et Mulhouse : chacune doit jouer la carte de la complémentarité pour affirmer ses fonctions métropolitaines et gagner en dynamisme.

Sur le modèle de contractualisation entre l'Etat et les métropoles, **un Pacte entre la Région et la conférence de ses intercommunalités pourra constituer un cadre important de discussion et d'échanges de bonnes pratiques.** Il est important que les établissements publics de coopération intercommunales (EPCI), qui concentrent désormais l'essentiel des compétences en aménagement, puissent se concerter, partager les bonnes pratiques et diffuser l'innovation.

La Région Grand Est pourra mettre à profit l'expérience menée à l'échelle du département du Bas-Rhin, qui a déjà organisé une conférence de ce type, sur l'impulsion de l'Eurométropole de Strasbourg.



Les polarités urbaines de la Région Grand Est concentrent 60% des équipements, de la population et les deux tiers des emplois.

#### 4.1.2 Faire du SRADDET un outil « facilitateur » qui encourage les nouvelles coopérations autour d'aires de solidarité et d'entraînement

En s'appuyant sur ces conférences et ces réseaux, le SRADDET peut être une occasion de promotion d'une gouvernance **adaptée aux aires métropolitaines élargies**. Dépassant les périmètres des intercommunalités et même de certains SCOT, en particulier en Alsace, les aires métropolitaines élargies constituent aujourd'hui les nouveaux bassins de vie des habitants, le « territoire vécu ».

Sur la base de cette nouvelle configuration des interrelations entre territoires, le SRADDET doit **favoriser les réciprocitys et coopération** au sein de l'aire métropolitaine élargie de Strasbourg, prenant en compte les solidarités de fait et les espaces vécus existants, du Rhin au massif des Vosges.

Premier pôle urbain régionale, l'Eurométropole de Strasbourg porte un effet d'entraînement économique bien au-delà de son territoire au profit aussi des territoires ruraux : ces voisins bénéficient de l'attractivité de l'Eurométropole de Strasbourg auprès de nouveaux habitants mais aussi des investisseurs ou des touristes, elle tire profit du large éventail de services offerts par la métropole (universitaires,

culturels, médicaux) et bénéficie de l'effort réalisé par les métropoles pour l'accueil des populations les plus précaires.

Ces nouvelles « **aires de solidarité et d'entraînement** » peuvent constituer un cadre organisant les solidarités et les coopérations au-delà des territoires métropolitains. A minima, l'Eurométropole de Strasbourg appelle à **un débat sur**

## 4.2 Un cadre de dialogue renouvelée autour d'objectifs communs et de pactes territoriaux

Au-delà de la gouvernance, cette nouvelle manière d'appréhender l'aménagement du territoire doit être l'occasion de faire émerger de nouvelles coopérations, autour d'objectifs partagés. Elles pourront s'appuyer sur la mise en œuvre de deux nouveaux outils.

Impulsé par les lois NOTRe et MAPTAM, le **Pacte Etat-Métropole** a pour objectif de développer des collaborations à cette échelle, de mener des actions ciblées sur ces territoires et d'accompagner les coopérations entre territoires.

Doté d'une enveloppe financière de 150 M€, 15 Pactes Etat-Métropole ont été signés début 2017.



Signature du Pacte Etat-Métropole le 3 octobre 2016, sur le site de l'ancienne Raffinerie de Reichstett.

Crédit photo : Eurométropole de Strasbourg

Sur l'Eurométropole de Strasbourg, l'essentiel du Pacte est fléché sur la réalisation de l'Ecoparc rhénan qui doit se développer, selon une démarche

### **l'échelle des SCOT et leur rôle, notamment dans l'espace alsacien.**

Dans le cadre de l'avancement des travaux du SRADDET, il est important que la Région Grand Est intègre et prenne en compte cette définition au moment où elle élabore des « macro-territoires », destinés à être le support de règles générales différenciées.

écologique innovante, sur le site de l'ancienne raffinerie du Reichstett. Il comprend un volet de coopération métropolitaine destiné à contractualiser des relations entre territoires, dans un objectif partagé de réciprocité.

Né des Assises de la ruralité en 2014, le **contrat de réciprocité** a pour double objectif de structurer le dialogue entre des territoires urbains et périurbains, rurbains ou ruraux, et de faire émerger une volonté partagée pour faire émerger des projets nouveaux.

Sur la base de quatre territoires test, deux contrats de ce type ont été signés (un à Brest en novembre 2016 et un second à Toulouse en juillet 2017).

Sur l'Eurométropole de Strasbourg, les premières réflexions s'engageront rapidement afin de faire émerger plusieurs champs d'interventions et promouvoir une logique d'expérimentation et d'innovation, avec des territoires voisins de la métropole. Ces travaux seront en premier lieu nourris par le retour d'expériences sur la **démarche de construction bois** qui a jeté les premières passerelles d'un travail de concertation entre l'agglomération et des territoires à proximité disposant de la ressource bois.

L'Eurométropole de Strasbourg souhaite que **ces nouveaux pactes territoriaux s'inscrivent dans le cadre du SRADDET**, au bénéfice d'une stratégie régionale portée à tous les niveaux.

Au vu des enjeux du 21<sup>e</sup> siècle et des axes d'intervention des politiques publiques locales, il est d'ores et déjà possible d'identifier plusieurs problématiques structurantes qui pourraient nourrir les réflexions, en vue de l'élaboration ou le renforcement de ces pactes.

#### 4.2.1 Explorer nos champs d'intervention pour relever le défi de la transition énergétique

Les enjeux structurants en termes d'énergie supposent de faire émerger **une nouvelle organisation des relations entre partenaires publics, mais également privés**. Souvent déjà identifiés, les démarches innovantes à destination des filières biomasse ou bois-énergie sont de nature à contribuer de manière significative aux objectifs ambitieux pour la transition énergétique. Demain, elles pourraient être au cœur d'échanges et de réciprocity fructueuses entre territoires consommateurs et territoires producteurs, pour renforcer le partenariat entre urbain et rural nécessaire à un développement équilibré au niveau régional.

La gestion des déchets constitue également un axe d'intervention important, au vu des forts enjeux en matière de mutualisation des moyens et de limitation des transports. La filière gagnerait ainsi à être organisée dans une logique de rayons, afin de limiter le transport et la pollution.

#### 4.2.2 Fixer des orientations régionales pour l'habitat

En tant que collectivité porteuse d'une vision globale de l'aménagement régional du territoire, **la Région Grand Est peut esquisser les grandes orientations stratégiques en matière de politique de l'habitat**.

Elle peut ainsi réaffirmer son **soutien aux centralités** dans les métropoles comme dans les villes plus petites tout en accompagnant les territoires périurbains et ruraux dans l'élaboration d'une politique de l'habitat, en adéquation avec les enjeux environnementaux et misant sur la qualité de vie.

Le SRADDET est également le cadre adéquate pour fixer des **objectifs ambitieux en matière de densité urbaine**, dans une optique d'économie de la ressource foncière.



Ancien corps de ferme réhabilité en logements collectifs à Eckbolsheim.  
Crédit photo : Eurométropole de Strasbourg

Dans le cadre de la compétence de la Région Grand Est, le SRADDET est l'occasion de **renforcer son soutien à l'écoconception des bâtiments** à travers une politique de formation.

#### 4.2.3 Porter la réflexion sur un changement d'échelle des mesures de compensations écologiques

Le renforcement du dynamisme de la plupart des agglomérations passe par un développement d'infrastructures ou d'opérations d'aménagement, susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement, d'autant plus prégnant que la ressource foncière est souvent rare dans les métropoles.

**Le SRADDET peut ainsi contribuer à définir des territoires larges de compensation et identifier le foncier susceptible de se prêter à la compensation pour aménagement.**

Si les territoires périurbains ou ruraux disposent du foncier susceptible de se prêter à ces compensations, il est indispensable de construire des démarches partagées permettant de faire bénéficier de véritables avantages à ces espaces et ainsi inscrire cette hypothèse dans une logique de « territoires gagnants ».

## Conclusion

Le premier chapitre du SRADDET doit fixer les enjeux et les grands objectifs que s'assignent, conjointement, la Région Grand Est et les collectivités de ce territoire. L'Eurométropole de Strasbourg souhaite que ses priorités soient entendues et que ses atouts, qu'elle veut mettre au service de la Région Grand Est dans son ensemble, soient valorisés.

La seconde phase du SRADDET, qui doit fixer des règles ayant vocation à être opposables aux SCOTs et aux PLU, précisera les modalités permettant à la Région d'atteindre ces grands objectifs. Elle devrait également préciser les degrés d'adaptation des règles communes en fonction de macro-territoires qui restent à définir.

Pour ce travail qui s'annonce, l'Eurométropole de Strasbourg souhaite d'abord l'association la plus étroite possible aux travaux de la Région. Il s'agit de co-construire des règles qui doivent valoriser les territoires innovants, porter la dynamique de territoires en croissance démographique et économique. Il s'agit également de s'appuyer sur le travail déjà considérable mené par les intercommunalités, les SCOTs ou encore les anciennes régions pour porter un schéma de développement adapté aux différents territoires.

Sur la question de la définition de macro-territoires, l'Eurométropole de Strasbourg attend d'eux qu'ils soient des facilitateurs de coopération entre territoires autour des grands pôles de dynamisme, dans une relation gagnant-gagnant. Loin de créer des frontières entre des territoires de morphologies différentes, la définition de ces macro-territoires a vocation à moduler les règles d'aménagement, tout en favorisant contrats de réciprocité et solidarité entre territoires aux caractéristiques contrastées.

**L'Eurométropole de Strasbourg s'engage dans ce processus, aux côtés de la Région Grand Est, avec l'enthousiasme et la confiance d'une capitale régionale désireuse de faire de cette nouvelle région une réussite, pour tous ses territoires et pour tous ses habitants.**



© MRW

Service prospective et planification  
territoriale  
Direction générale des services

Ville et Eurométropole de Strasbourg  
1 parc de l'Étoile  
67076 Strasbourg Cedex - France  
Site internet : [www.strasbourg.eu](http://www.strasbourg.eu)