

The background is a collage of circular images. From top-left to bottom-right, the circles show: a topographic map with orange and red contours; a night street scene with glowing lights; a landscape with green hills and a blue sky; a technical site plan with green and yellow areas; a map of a region with labels 'Hochfelden' and 'Marlenheim' and a red line labeled 'TGV Est-E'; a map with labels 'Oberhausab.', 'Hautte Pierre', 'la Gare', 'Henrite', and 'Austrelin'; a silhouette of two people in profile; and a cable-stayed bridge.

Regard  
sur les études  
2008

## **Programme partenarial**

**Les rédacteurs : Stéphanie Martin, Nicolas Prachazal**

**Ont collaboré à la préparation des résumés : les chargés d'études de l'ADEUS  
et ses partenaires, Sophie Monnin et Pierre Reibel**

Juin 2009 © ADEUS

L'agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise  
9 rue Brûlée - CS 80047 - 67002 Strasbourg Cedex

## AVANT-PROPOS

En 2006, l'Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (ADEUS) a lancé une démarche visant à réaliser des résumés des études qu'elle produit.

Ces résumés ont pour but de compléter les études en offrant un autre regard, moins complexe, sur les productions de l'ADEUS. Leur réalisation a deux objectifs principaux :

- Proposer aux partenaires et aux élus une vision synthétique des études.
- Permettre une vulgarisation du contenu des études afin de les rendre plus accessibles à l'ensemble des personnes intéressées par les domaines de l'urbanisme.

Des études réalisées en 2008, vingt et une ont donné lieu à la réalisation de résumés, portant sur les sujets d'études d'aménagement, les productions d'observation et les diagnostics thématiques. Les dossiers techniques (type banque de données) et les documents de planification ne font pas aujourd'hui l'objet de résumé.

Les résumés se composent de deux grandes parties :

- Le contexte d'étude, qui permet de faire le point sur des éléments permettant de mieux comprendre le cadre d'étude. On y trouve aussi la problématique, d'éventuelles informations sur la démarche et les dates importantes de l'élaboration du dossier.
- Les principales conclusions qui sont le coeur de la fiche puisque c'est ici que sont présentés les résultats de l'étude. Ils sont, en général, complétés par une ou plusieurs illustrations.

Tous les résumés réalisés sont accessibles aux partenaires de l'agence par extranet et au public via le site internet de l'ADEUS : [www.adeus.org](http://www.adeus.org)

## Rappel des faits marquants des études 2008

En 2008 l'ADEUS a élaboré les diagnostics du Programme Local de l'Habitat (PLH) de la Communauté urbaine de Strasbourg et du Plan Départemental de l'Habitat (PDH) du Bas-Rhin.

Un travail important a été effectué dans le cadre des schémas de cohérence territoriale (SCOT) et de l'inter-SCOT du Bas-Rhin. Le SCOT de l'Alsace du Nord a notamment été mis à l'enquête publique.

En matière de déplacements, l'agence a contribué au lancement d'une nouvelle enquête ménages et a mis en place le suivi du Schéma directeur vélo.

L'ADEUS a réalisé deux études importantes pour la région de Bischwiller avec une étude de localisation pour une zone d'activités dans la Communauté de commune et une étude d'urbanisation sur une zone de 50 hectares pour la commune de Bischwiller.

Enfin, l'agence a produit plusieurs études dans le cadre de ces observatoires qui traitent de thèmes aussi divers que l'habitat, les déplacements ou les zones urbaines sensibles. Une refonte de l'observatoire des déplacements a été proposée, avec pour objectif d'être plus pédagogique et d'alimenter plus directement les décisions des collectivités organisatrices de transports publics.

---

## SOMMAIRE

### Connaissance du territoire

#### Veille économique

Le chômage et son évolution dans les zones d'emploi du Grand-Est et dans la CUS entre 1999 et 2006 .....	3
--	---

#### Veille économique

Les transferts et les créations d'établissements en 2006 dans le Bas-Rhin et dans la CUS .....	5
--	---

Extension du réseau tramway 2008 : premiers effets sur l'offre .....	7
--	---

#### Schéma départemental des circulations douces

Bilan du plan vélo .....	9
--------------------------	---

#### Axe place de Haguenau - place d'Islande

Diagnostic .....	11
------------------	----

#### Répertoire du logement social dans le département du Bas-Rhin

Présentation par bassins d'observation, communes et quartiers de Strasbourg - Etat au 1er janvier 2008 .....	13
--	----

#### Le développement urbain en lien avec le ferroviaire

L'exemple de Schirmeck-La Broque .....	15
--	----

#### Le marché du logement dans la CUS - Bilan 2006-2007

Observatoire de l'habitat .....	17
---------------------------------	----

#### Le tramway, des effets sur le marché immobilier ?

Observatoire des déplacements .....	19
-------------------------------------	----

#### L'analyse des Déclarations d'Intention d'Aliéner dans la CUS de 1998 à 2007

Observatoire de l'habitat .....	21
---------------------------------	----

#### La demande de logements sociaux dans le Bas-Rhin au 1er janvier 2008

Observatoire de l'Habitat .....	23
---------------------------------	----

#### Observatoire des zones urbaines sensibles

Rapport annuel - Bilan et perspectives 2007-2008 .....	25
--	----

#### L'évolution des loyers dans la CUS en 2007

Observatoire de l'habitat .....	27
---------------------------------	----

### Définition des politiques publiques

#### TGV et synergies de développement en Alsace

Diagnostic / Enjeux / Indicateurs .....	29
---	----

#### Programme Local de l'Habitat

Diagnostic 4e PLH de la CUS 2009/2015 .....	31
---	----

#### Etude pour la localisation de nouvelles zones d'activité dans la Communauté

de communes de Bischwiller .....	35
----------------------------------	----

#### Suivi du Schéma Directeur Vélo de la CUS

Proposition d'actions prioritaires .....	39
--	----

#### Schéma d'orientation des zones d'habitat de la CUS

La Wantzenau : zone IINA1 .....	41
---------------------------------	----

#### Plan départemental de l'habitat

Diagnostic .....	43
------------------	----

### Projets urbains et planification

Bilan des études 2007 pour le suivi et la mise en oeuvre du SCOTERS .....	47
---	----

Annexes .....	49
---------------	----

# Veille économique

Le chômage et son évolution  
dans les zones d'emploi du Grand-Est  
et dans la CUS entre 1999 et 2006



Les dossiers de la "veille économique" présentent les principales caractéristiques économiques du territoire de la CUS et leurs évolutions. En 2005, des fiches communales ont été réalisées pour toutes les communes de la CUS. Elles avaient pour objet de présenter des données de cadrage économiques pour alimenter les réflexions de la CUS. Ces données ont été actualisées en 2006.

## LE CONTEXTE D'ETUDE

La problématique :

Identifier les évolutions récentes des principaux indicateurs du développement économique de la CUS.

La démarche :

A partir des données les plus récentes, identifier, dans le Bas-Rhin et la CUS, les principales caractéristiques de l'évolution du chômage.

Les données ont été fournies par l'INSEE.

Le calendrier :

Le document a été finalisé en janvier 2008. Il actualise la première note, réalisée en mars 2007.

## LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

L'Alsace affiche un taux de chômage de 7,6 % fin décembre 2006. Il s'élève alors à 8,6 % en France et à 8,7 % dans la zone d'emploi de Strasbourg.

Entre 2001 et 2005, la région Alsace fut la région de France la plus touchée par l'augmentation de son taux de chômage, bien qu'elle fut longtemps épargnée par ce phénomène. En 2006, les indicateurs de demande d'emploi lui sont à nouveau très favorables avec une baisse de 10 % du nombre de chômeurs de catégorie 1, soit 59 647 chômeurs.

Entre 2000 et 2005, le nombre de chômeurs déclarés n'a cessé de progresser dans la CUS atteignant environ 21 500 actifs fin 2005.

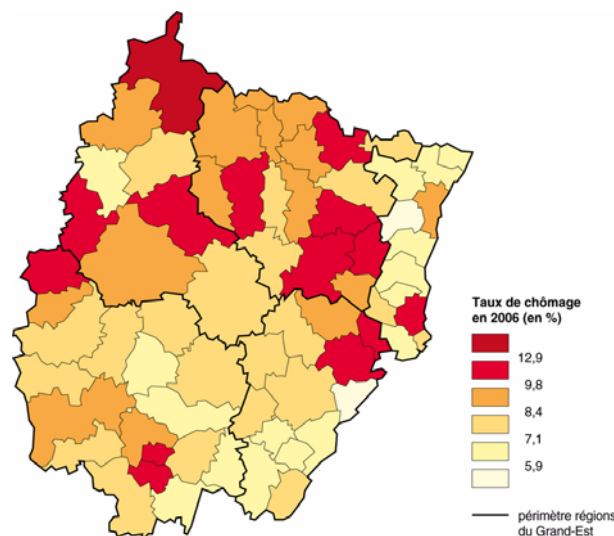
2006 marque une année de rupture avec une baisse importante du chômage nous rapprochant des valeurs établies trois ans auparavant, avec 19 100 chômeurs de catégorie 1.

23 communes sur 28 ont vu leur nombre de chômeurs diminuer entre 2005 et 2006. Les baisses les plus importantes (supérieures à 20 %) concernent Niederhausbergen, Entzheim, Reichstett, Eckbolsheim, Geispolsheim et Holtzheim. Pourtant, cinq communes ont vu encore leur situation se dégrader légèrement : Vendenheim, Oberhausbergen, Blaesheim, Lampertheim et Lipsheim.

Sur la période 2005-2006, toutes les catégories de chômeurs sont en baisse dans la CUS.

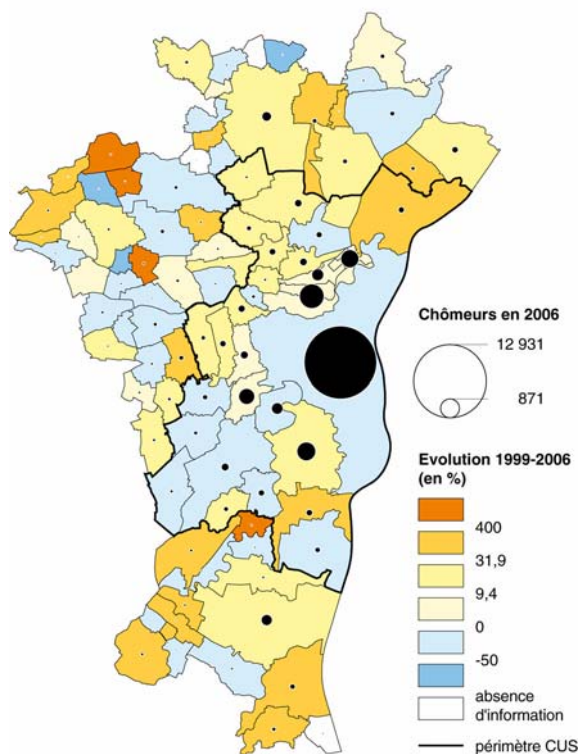
Avec une baisse moyenne de 11 % dans la CUS, les chômeurs ayant moins de 25 ans profitent au mieux de la baisse (- 15 %), suivis des chômeurs femmes (- 9 %), des chômeurs longue durée (- 6 %) et enfin des chômeurs de plus de 50 ans (- 4 %).

Taux de chômage en 2006 dans les zones d'emploi du Grand-Est



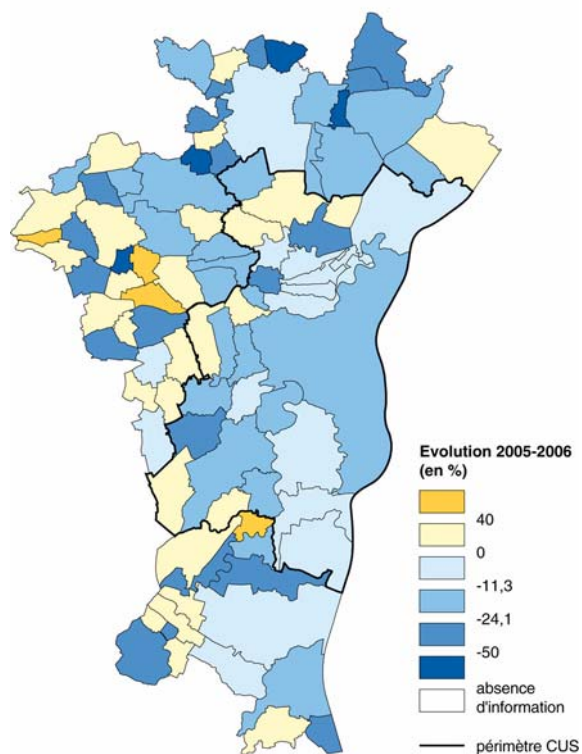
Source : INSEE, DEFM Catégorie 1, 1995-2005-2006

Evolution du chômage entre 1999 et 2006



Source : INSEE, DEFM Catégorie 1, 1995-2005-2006.

Evolution du chômage entre 2005 et 2006



Source : INSEE, DEFM Catégorie 1, 1995-2005-2006.

Type de projet : Programme Partenarial  
 Nom du projet : 34206 Veille économique  
 Equipe projet : Fabienne Vigneron (chef de projet),  
 Pierre Lavergne, Pierre Reibel  
 Nombre de pages : 14  
 Résumé : Nicolas Prachazal

# Veille économique

Les transferts et les créations d'établissements en 2006 dans le Bas-Rhin et dans la CUS



résumé

La veille économique présente les principales caractéristiques économiques du territoire de la CUS et leurs évolutions. Différents indicateurs sont analysés pour affiner la connaissance de certains phénomènes économiques.

## LE CONTEXTE D'ÉTUDE

Les caractéristiques analysées concernent les transferts et les créations d'établissements en 2006 dans le Bas-Rhin et dans la CUS.

La problématique :

Identifier les évolutions récentes des principaux indicateurs du développement économique de la CUS.

La démarche :

Deux notes consacrées aux transferts et aux créations d'établissements poursuivent le travail consacré à ce sujet en 2007.

Le calendrier :

Les documents définitifs ont été terminés en février 2008.

## LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

### TRANSFERTS D'ÉTABLISSEMENTS

Les transferts d'établissements peuvent résulter d'un besoin d'agrandissement, d'une minimisation des coûts, de l'accès aux réseaux de communication et aux infrastructures ou de la proximité des clients. Certains établissements se rapprochent de leurs fournisseurs ou bien de leurs concurrents, pour mettre en réseau leurs connaissances ou établir un partenariat. D'autres facteurs externes peuvent également intervenir : la qualité des infrastructures de recherche et d'éducation, le cadre de travail ou le prestige de la commune.

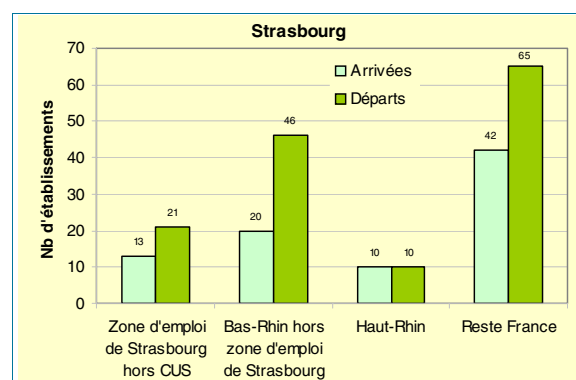
Dans la Communauté Urbaine de Strasbourg, 1 200 transferts d'établissements ont eu lieu en 2006. Ils restent cette année encore dominés par les transferts de proximité. Ces mouvements sont toutefois plus nombreux qu'au cours de la décennie précédente où en moyenne 1 000 transferts avaient été enregistrés chaque année.

Le territoire continue à perdre des établissements par le jeu des transferts (- 118 établissements dans la CUS en 2006). Le desserrement urbain, qui tend à favoriser les couronnes péri-urbaines, et les transferts vers des territoires de plus en plus éloignés, notamment vers d'autres régions, se poursuivent.

La structure économique joue un rôle prépondérant : ainsi, la part d'une activité dans les transferts est généralement proche de son poids économique dans le territoire concerné. Les activités les plus fréquentes dans les transferts de la CUS restent donc, comme les années précédentes, les établissements tertiaires, qui représentent 85 % des mouvements.

Toutefois, d'autres facteurs influencent la mobilité : la nécessité de contacts directs avec la clientèle freine la mobilité, comme l'utilisation d'équipements industriels pour la production de biens, ou encore l'emploi de salariés en grand nombre.

### Arrivées et départs d'établissements à Strasbourg



Source : Sirene - INSEE 2006

Les secteurs d'activité dont la dynamique de déplacements est la plus élevée sont essentiellement le BTP, les services aux entreprises, l'immobilier et le transport.



Par contre, le commerce et les services aux particuliers, dont l'activité est étroitement liée au marché local, présentent des valeurs de mobilité sectorielle qui sont parmi les plus faibles.

#### Ce qui reste stable en 2006 :

- les transferts de proximité restent dominants (huit établissements bas-rhinois sur dix restent dans le département),
- la perte d'attractivité de Strasbourg se confirme,
- Entzheim reste la commune la plus attractive,
- 85 % des mouvements concernent les activités tertiaires,
- les secteurs dont l'indice de mobilité est le plus élevé restent les mêmes : la construction, les services aux entreprises, l'immobilier et le transport.

#### Ce qui change en 2006 :

- le nombre de transferts est en forte croissance : 1 200 transferts contre 1 000 en moyenne pendant 10 ans,
- la CUS hors Strasbourg perd des établissements : avant, le bilan favorable des échanges avec Strasbourg suffisait à compenser sa perte avec les autres territoires. Désormais, ce n'est plus suffisant,
- au sein de la CUS, les communes attractives (ou non attractives) varient selon les années.

### CRÉATIONS D'ÉTABLISSEMENTS

En 2006, les créations d'établissements dans la CUS ont atteint un niveau record. En effet, 3 100 établissements ont été créés, soit une progression de 6 % par rapport à l'année précédente.

Avec un taux de création de 13,6 %, le dynamisme de la création est plus élevé dans la CUS que la moyenne départementale (12,8 %) et nationale (12,6 %).

La création reste très concentrée géographiquement. En effet, 80 % des nouveaux établissements se situent à Strasbourg et dans sa première couronne. Entzheim confirme sa vitalité et continue à avoir un taux de création nettement supérieur à la moyenne.

Seuls quelques secteurs d'activité sont les véritables moteurs de la création d'établissements : le commerce, les services aux entreprises et aux particuliers, la construction et l'éducation-santé-action sociale.

Par rapport à 2005, le bilan sectoriel est le suivant :

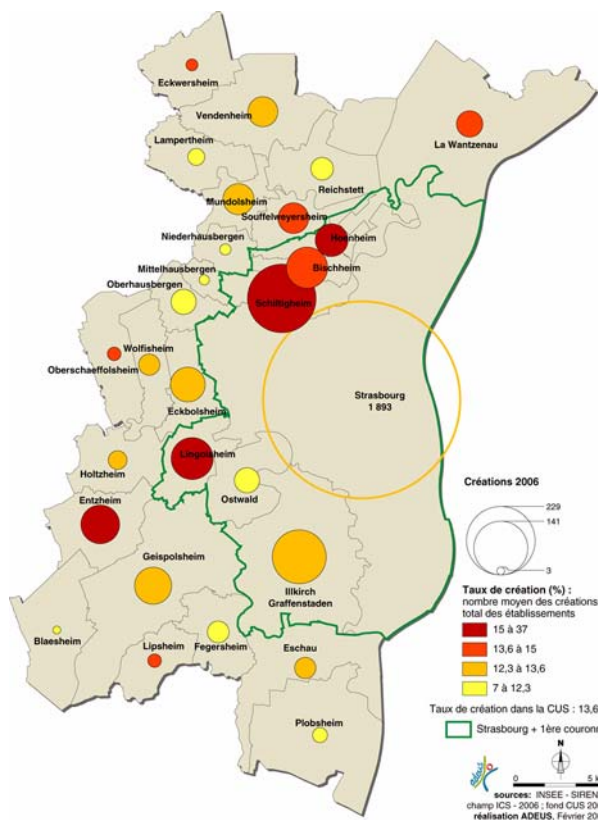
- les créations sont plus nombreuses dans presque tous les secteurs d'activité, et plus particulièrement dans les services aux particuliers, (notamment grâce à l'hôtellerie-restauration qui progresse de 21 %), le commerce (+ 11 %), l'immobilier (+ 9 %) et la construction (+ 8 %),

- elles sont moins nombreuses que l'année précédente dans les industries agro-alimentaires et le transport, tous deux en perte de vitesse en 2006,
- elles restent globalement stables dans les services aux entreprises.

Par rapport au niveau national, la CUS voit cette année le nombre de ses créations dans les services aux entreprises se stabiliser et dans les services aux particuliers augmenter alors qu'en France on observe le phénomène inverse.

En conclusion, l'évolution globale des créations dans la CUS est très favorable par rapport au niveau national mais les services aux entreprises, même s'ils restent des moteurs de la création d'établissements, peinent à rebondir après leur diminution en 2005.

Nombre et taux de création d'établissements dans la CUS en 2006



Type de projet : Programme Partenarial  
 Nom du projet : 34206 Appui veille économique  
 Chef de file : Communauté urbaine de Strasbourg  
 Equipe projet : Fabienne Vigneron (chef de projet), Vincent Bort, Pierre Lavergne, Sophie Monnin  
 Nombre de pages : 14 + 14  
 Résumé : Nicolas Prachazal

# Extension du réseau tramway 2008 : premiers effets sur l'offre



Cette étude a pour objet de quantifier et territorialiser les principales modifications de l'offre en transport en commun sur la CUS, suite à l'extension des lignes C et D et la création de la ligne E.

## LE CONTEXTE D'ETUDE

La problématique :

Quels ont été les impacts de l'extension du réseau tramway en terme de fréquence de passage et de temps de parcours ?

La démarche :

Ce travail s'appuie sur les fiches horaires de la CTS de janvier 2006 et septembre 2007.

Le calendrier :

L'étude a été finalisée en février 2008.

## LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

L'extension des lignes C et D et la création de la ligne E ont permis d'augmenter d'environ 5 % le nombre de passages de bus et de tramway par jour pour un nombre d'arrêts équivalent.

Cette hausse provient naturellement des nouveaux arrêts de tramway mais est aussi dû au maintien du même niveau de l'offre bus.

Le centre-ville a conservé les fréquences de passage les plus élevées mais le secteur Sud-Est, notamment le Neudorf, a vu son offre fortement progressée, pour atteindre une qualité de service proche de celle du centre.

Le Neuhof est l'autre quartier strasbourgeois à avoir été le principal bénéficiaire du nouveau système de réseau de transports en commun.

De plus, un effort a été réalisé sur les lignes transversales, qui a permis une densification des liaisons de périphérie à périphérie.

L'étude a aussi porté sur l'évolution des temps de parcours, notamment pour les noeuds du réseau tramway et les nouveaux terminus des lignes C, D et E.

Les temps de parcours restent sensiblement les mêmes pour les arrêts "Homme de fer", "République" et "Wacken".

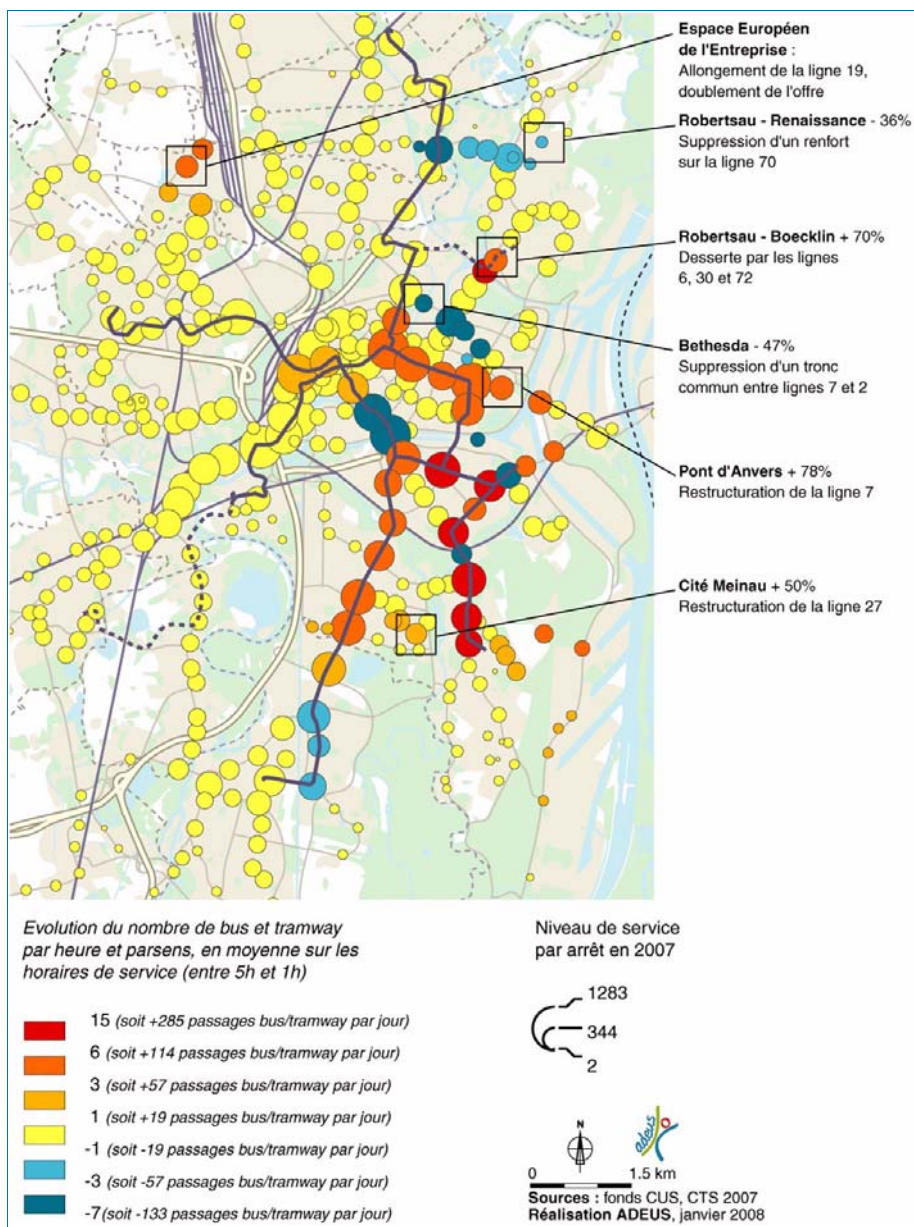
Par contre, on observe des gains de temps importants à partir des stations "Etoile Polygone", "Landsberg" et "Neuhof Rodolphe Reuss", et des gains plus faibles pour les arrêts "Aristide Briand" et "Baggersee".

Le maillage du réseau tramway a donc permis d'augmenter les points d'accès à partir desquels l'accès au réseau est performant à la fois en terme de fréquence et de temps de parcours.



Photo : J. Isenmann/ADEUS

Offre et évolution des fréquences de passage par arrêt sur la journée



Type de projet : Programme Partenarial  
 Nom du projet : Observatoire des déplacements  
 Equipe projet : Laurent Stemmelen  
 Nombre de pages : 48  
 Résumé : Nicolas Prachazal

# Schéma départemental des circulations douces

## Bilan du plan vélo



## résumé

En préalable à l'élaboration du nouveau Schéma directeur des circulations douces du département du Bas-Rhin, un état des lieux des actions des collectivités en matière de politique cyclable a été réalisé. Ce bilan concerne les aménagements cyclables ainsi que les services offerts aux usagers.

### LE CONTEXTE D'ETUDE

La problématique :

Faire un état des lieux des actions des collectivités en matière de politiques cyclables, en s'appuyant sur les données récoltées par l'ADEUS dans le cadre de l'observation des déplacements vélos.

La démarche :

Ce bilan repose principalement sur les données analysées depuis 2001 dans l'Observatoire vélo.

Le calendrier :

L'analyse a été réalisée entre janvier et mars 2008.

### LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

#### Aménagements cyclables

Les aménagements cyclables se réfèrent à plusieurs documents de référence : le Schéma national des véloroutes et voies vertes, le Plan Vélo du Conseil Général, le Schéma directeur vélo de la CUS mais aussi le Plan de déplacements de Haguenau ou les programmes des différentes Communautés de Communes.

Fin 2006, le réseau cyclable réalisé ou financé par le Conseil Général était de 671 kms dont 310 kms d'aménagements cyclables en site propre et 361 kms d'itinéraires jalonnés sur voies à faible trafic.

La CUS comptabilisait 483 kms d'aménagements cyclables en 2006 et environ 50 kms de "zones 30".

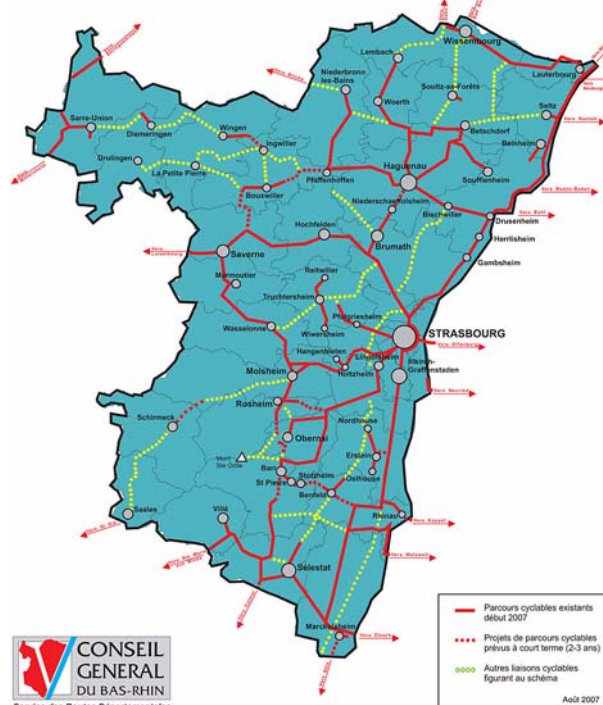
#### Intermodalité

Dans le Bas-Rhin, le réaménagement des gares prend systématiquement en compte le stationnement des vélos. Sur les 105 gares SNCF du département, 60 étaient équipées de stationnement vélos début 2006.

Schéma des principes de liaisons adopté dans le cadre du "Plan Vélo" de 1992

#### Itinéraires cyclables à longue distance

Principes de liaisons vers les pôles d'attraction importants du Département



Les TER Alsace sont autorisés au transport gratuit des vélos, sauf aux heures de pointe sur la ligne Strasbourg-Bâle.

La complémentarité entre transports urbains de la CTS et vélos a été mise en place progressivement par l'équipement de la plupart des stations de tramway en arceaux. De plus 5 Véloparcs-tram assurent une offre totale de 276 places, et depuis 2007 plusieurs dizaines de stations de tramway et d'arrêts de bus ont été équipés d'abris à vélos sécurisés.

Depuis 1999, les vélos sont autorisés dans le tramway en dehors des heures de pointe.

Le réseau de bus urbains de Haguenau-Schweighouse sur Moder réfléchit à équiper ces arrêts stratégiques d'arceaux, seul l'arrêt de la gare centrale étant actuellement équipé.

### **Autres équipements de stationnement**

En 2007, l'agglomération strasbourgeoise comptait environ 9 000 arceaux. A Haguenau et Sélestat on en dénombre respectivement environ 400 et 60.

Plusieurs parkings publics de la CUS ont été équipés en emplacements de stationnement gratuit pour les vélos. Ils proposent ainsi 700 places auxquelles s'ajoutent les 850 places du parc à vélo payant de la Gare de Strasbourg.

On trouve aussi des places de stationnement dans les établissements scolaires, devant les bâtiments administratifs, les équipements sportifs, culturels ou de loisirs, voire certains commerces privés.

De plus certains POS ou PLU imposent la réalisation d'équipements de stationnement pour les vélos dans les opérations de construction neuve et de changement d'affectation de locaux.

### **Services aux usagers**

La CUS a développé la structure de location de vélos en régie : Vélocation. On recense aussi 13 loueurs privés dans le département.

De plus la mise en place des Plans de déplacements d'entreprise (PDE) a permis un développement de l'usage du vélo.

### **Tourisme à vélo**

Un plan de développement du tourisme à vélo dans le Bas-Rhin a été mis en place. En 1999, la brochure "le Bas-Rhin à bicyclette" a été publiée, suivie en 2007 du dépliant "le Bas-Rhin en roue libre".

### **Usage du vélo**

D'après le recensement de 1999, 5 % des actifs utilisent un deux-roues comme seul mode de transport pour se rendre au lieu de travail et 9 % utilisent plusieurs modes dont la combinaison transports collectifs-vélo. Quant à l'enquête ménages déplacements de 1997, elle montre que sur la CUS on recense 110 000 déplacements à vélo par jour, soit 6 % des déplacements.

### **Lobbying et milieux associatifs**

L'Association des départements cyclables a été créée en juin 1999, elle compte 64 membres.

Le Club des villes cyclables, créé en 1988, regroupe 196 collectivités locales, représentant 902 villes.

Le Conseil Général édite depuis 1995 la carte générale des parcours cyclables "Tout le Bas-Rhin à vélo". Sa politique vélo a fait l'objet de dossiers de presse, parus dans le magazine "Tout le Bas-Rhin".

Le CG67 a aussi organisé la journée de la fête du vélo et a adopté l'Agenda 21 qui comprend notamment des mesures pour développer les modes doux de transport.

Au niveau associatif, on trouve dans le département le Comité d'action deux roues (CADR 67), TRAJETS (implanté à Sélestat), le Comité départemental de cyclotourisme, VéloEmploi et la Prévention routière.

### **Sécurité**

En 2005, il y a eu dans le Bas-Rhin 1 344 accidents corporels dont 169 impliquant un cycliste. Ils ont causé 2 morts et 180 blessés. La majorité des accidents interviennent sur les voies en agglomération dont 63 % dans l'agglomération strasbourgeoise.

En 2006, la Cus recense 636 accidents corporels dont 126 impliquant un cycliste. Ils ont causé 2 tués, 22 blessés hospitalisés et 101 blessés non hospitalisés. 78 % des accidents ont eu lieu sur le territoire de la Ville de Strasbourg. Le nombre d'accidents a baissé depuis 2001.

En 2007, dix projets d'actions ont été déclinés dans le Plan départemental d'actions de sécurité routière

Depuis 2000, VéloEmploi réalise annuellement l'opération "vélo-sécurité" dans les collèges qui consiste à vérifier l'état des vélos utilisés par les élèves et à effectuer des petites réparations. En 2006/2007, 5 025 vélos ont été contrôlés et ont entraîné 1293 interventions mécaniques immédiates.

Depuis le début de l'opération, on constate que l'état des cycles évolue peu.

En 2005, les pistes d'éducation routière ont accueilli 7 050 élèves et 1 720 vélos ont été contrôlés. Quant aux centres d'éducation routière, ils ont reçu 35 622 élèves et contrôlé 2 755 vélos.

### **Budget**

Entre 1990 et 2008, le budget annuel moyen consacré par le Département aux aménagements cyclables est de 3 M€, soit en moyenne 4,2 % du budget total voirie départementale.

*Type de projet :* Programme partenarial

*Nom du projet :* 32404 Schéma départemental des circulations douces

*Equipe projet :* Daniel Hauser (*chef de projet*), Pierre Reibel, Yann Locoge, Maryline Roussette

*Nombre de pages :* 52

*Résumé :* Nicolas Prachazal

# Axe place de Haguenau - place d'Islande

Diagnostic



résumé

L'axe constitué des avenues Vosges/Alsace/Forêt Noire, qui relie la place de Haguenau à la place d'Islande, a été analysé sous plusieurs angles afin de dresser un diagnostic de ce secteur pour un éventuel réaménagement.

## LE CONTEXTE D'ETUDE

La problématique :

Apprécier les possibilités d'aménagement, en fonction des atouts et des contraintes, de l'axe Vosges Alsace Forêt Noire et de ses abords.

La démarche :

Ce diagnostic a été conçu avec la collaboration du service Espace public et voirie de la CUS.

Le calendrier :

Cette étude a été réalisée entre octobre 2007 et mars 2008.

## LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

### Historique

L'axe Vosges/Alsace/Forêt Noire est l'axe le plus long de la Neustadt conçue en 1878 par Conrath. Cette voie structurante s'étire d'est en ouest et était à l'origine ponctuée "d'espaces de respiration", souvent effacés par l'urbanisation ultérieure et l'omniprésence de la voiture.

### Composition urbaine

L'axe est ponctué de plusieurs parcs, bâtiments et lieux publics. Il joue un rôle symbolique en rassemblant des lieux du pouvoir (Place de la République), du savoir (universités, lycée Cassin, jardin botanique) et du culturel (églises Saint-Pierre le Jeune, Saint-Paul et Saint-Maurice).

Il se partage en 5 séquences marquées par le boulevard Clémenceau ; la place de la République ; l'île Sainte-Hélène ; les jardins botanique et de l'Université ; les boulevards Leblois et Marne. Chaque séquence s'organise en liaison avec un équipement ou un espace public.

On note la présence du végétal, qui structure l'espace et anime cet axe urbain très minéral.

Quatre grands axes transversaux rythment l'axe Vosges/Alsace/Forêt Noire : le boulevard Clémenceau, l'avenue de la Paix, l'allée de la Robertsau et les boulevards Leblois et Marne.

### Paysage

Quatre séquences paysagères se distinguent :

- L'avenue des Vosges est homogène, dense avec un bâti principalement bourgeois, continu, rehaussé par un alignement de platanes plantés serrés,
- l'avenue d'Alsace est plus aérée, clairement délimitée par les bras d'eau, plantée de tilleuls, avec un bâti plus hétéroclite, moins haut et moins dense,
- l'avenue de la Forêt Noire entre la place Brant et la place Arnold se caractérise par un bâti homogène mais moins bourgeois et continu que sur l'avenue des Vosges. On y trouve des marronniers comme sur la séquence suivante,
- l'avenue de la Forêt Noire entre la place Arnold et la place d'Islande est marquée par un parcellaire plus grand, de nombreux équipements liés à l'enseignement et un bâti plus modeste.

La voie est marquée par les axes transversaux majeurs lisibles notamment à travers leurs dimensions et leurs alignements d'arbres.



Le jeu des perspectives visuelles est important dans la liaison et l'articulation des lieux clés de l'espace public ainsi que pour le repéragé sur le site.

L'eau est aussi un élément fort, mis en scène au passage de l'III et de l'Aar. La confluence des deux cours d'eau marque un espace de respiration au milieu de l'axe.

Deux espaces principaux d'articulation se dégagent : la place Brant et la place Arnold.

Quant aux deux places situées aux extrémités de l'axe, elles ont un rôle d'accroche à d'autres quartiers et secteurs de la ville.

### Cadre bâti

L'axe Vosges/Alsace/Forêt Noire est jalonné d'équipements publics. Plusieurs monuments ont été construits dès l'origine de l'axe.

La typologie d'habitat dominante est celle de l'immeuble bourgeois, qui présente un gabarit homogène tant en largeur qu'en hauteur. Les immeubles se composent en général d'un rez-de-chaussée souvent surélevé, de 4 étages courants et d'une toiture avec lucarnes.

L'extrémité de l'avenue de la Forêt Noire a été urbanisée plus tardivement et se caractérise par de grandes opérations de logements sociaux datant de la première moitié du XXe siècle.

En rupture avec la typologie dominante, le sud de la place d'Islande est marqué par l'urbanisme et l'architecture du mouvement moderne.

### Fonctions

Cette voie fait cohabiter des fonctions d'habitat, de commerce et d'activité. De plus elle est jalonnée d'équipements publics importants.

Les nombreux commerces de proximité participent à l'animation urbaine, mais ils sont menacés par l'omniprésence de la voiture.

La densité de population est forte sur cet axe.

### Espaces publics

L'axe Vosges/Alsace/Forêt Noire est en relation avec des espaces publics majeurs dont le rayon d'attraction peut aller bien au-delà de l'échelle du quartier. Toutefois on note une dégradation globale de ces espaces.

La voiture occupe une place prépondérante sur l'axe et a envahi la plupart des espaces publics.

### Déplacements

L'axe place de Haguenau/place d'Islande accueille un trafic d'environ 25 000 véhicules par jour mais plus on va vers l'est, plus le trafic diminue.

L'offre en stationnement est importante et le tarif peu contraignant. L'axe est assez peu desservi par les transports en commun et n'est pas encore amé-

nagé en faveur des cyclistes. Il est aussi assez hostile aux piétons.

### Extrémités de l'axe

La place de Haguenau marque clairement une entrée de ville. La présence du végétal et d'un cours d'eau constitue un potentiel dans le cadre d'un réaménagement, mais c'est un lieu de conflit entre la logique autoroutière et la logique urbaine. Les espaces dédiés aux piétons sont exigües et l'accès au square central est difficile.

Les objectifs d'aménagement de cette place sont de lui donner un statut résolument urbain et d'intégrer le square à la composition urbaine du site.

La place d'Islande constitue un point d'articulation entre trois tissus urbains différents : le quartier allemand, l'Esplanade et le quartier du port industriel.

C'est actuellement un espace très dégradé qui souffre d'une absence totale de traitement. Sa desserte par le tram train constituera une véritable opportunité pour renforcer son caractère de centralité.

Les objectifs de l'aménagement de cette place consistent à lui donner un statut résolument urbain, à lui donner un rôle de seuil entre quartiers de nature différente, à matérialiser dignement la fin de l'avenue de la Forêt Noire et à offrir un espace public à proximité des cités de logements sociaux.

### Premières pistes d'orientation d'aménagement

- Faire cohabiter les deux rôles que joue l'axe Vosges/Alsace/Forêt Noire : celui de représentation symbolique à l'échelle de la ville et celui de cadre de vie des riverains, habitants et acteurs économiques.
- Renforcer la lisibilité des grands axes de composition.
- Réintégrer la place de Haguenau et la place d'Islande dans la composition urbaine et leur redonner un rôle de porte d'entrée de ville et de seuil.
- Valoriser le patrimoine urbain.
- Requalifier et développer les espaces publics.
- Limiter les nuisances générées par la voiture.

*Type de projet* : Programme Partenarial

*Nom du projet* : Axe Place de Haguenau - Place d'Islande

*Equipe projet* : Fabienne Commessie (*chef de projet*), Sylvie Blaison, Nicolas Daval, Daniel Hauser, Jean Isenmann, Yann Locoge, Pierre Reibel

*Nombre de pages* : 117 p.

*Résumé* : Nicolas Prachazal

# Répertoire du logement social dans le département du Bas-Rhin

Présentation par bassins d'observation, communes et quartiers de Strasbourg - Etat au 1er janvier 2008



résumé

Le Répertoire du logement social est un outil recensant les logements sociaux pour les 17 bassins d'observation du Bas-Rhin, les communes de la CUS et les quartiers strasbourgeois. Il est remis à jour annuellement.

## LE CONTEXTE D'ETUDE

La problématique :

Au-delà du recensement des logements sociaux, le document analyse succinctement leur localisation par territoire, leur typologie, leur date de mise en service.

La démarche :

Ce document s'établit sur la base d'une enquête annuelle auprès des bailleurs sociaux.

La notion de logement social entend ici tout logement ayant bénéficié d'un financement aidé. Les logements appartenant à la Ville de Strasbourg et gérés par le PACT du Bas-Rhin sont également intégrés. De ce fait, le nombre de logements sociaux recensés dans ce document ne correspond pas à celui des logements rentrant dans la définition plus restrictive de l'article 55 de la loi SRU.

Les 17 bassins d'observation sont ceux de Barr-Villé ; Bouxwiller-Hochfelden ; Brumath ; Erstein-Benfeld ; Haguenau-Bischwiller ; Haute-Bruche ; Marckolsheim-Sélestat ; Molsheim ; Niederbronn-les-Bains ; Obernai ; la Petite-Pierre ; Sarre-Union-Drulingen ; Saverne ; Truchtersheim ; Wasselonne ; Wissembourg et la Communauté urbaine de Strasbourg.

Le calendrier :

Cette étude a été réalisée entre décembre 2007 et mai 2008.



Source ADEUS, Observatoire départemental de l'habitat, 2008.

## Typologie des logements sociaux au 1er janvier 2008 (secteur de Barr-Villé)

Bailleur	Total	Conventionnés	Chambres	T1	T2	T3	T4	T5	T6 & +
OPUS	96	96	0	3	22	24	36	9	2
DOMIAL - HFA	83	83	0	2	15	23	32	11	0
PERSPECTIVES HABITAT	35	35	0	0	6	10	14	5	0
DOMIAL - HSA	10	10	0	0	2	0	8	1	0
BATIGERE NORD-EST	9	9	0	0	1	4	3	1	0
SIBAR	9	8	0	0	2	5	1	0	1
DOMIAL - UES PACT ARIM	2	2	0	0	0	1	0	0	1
<b>TOTAL TERRITOIRE</b>	<b>243</b>	<b>242</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>46</b>	<b>67</b>	<b>94</b>	<b>27</b>	<b>4</b>

	Chambres	T1	T2	T3	T4	T5	T6 & +
Bas-Rhin	1,0 %	5,1 %	15,2 %	38,6 %	30,2 %	8,8 %	1,0 %
Territoire	0,0 %	2,1 %	18,9 %	27,6 %	38,7 %	11,1 %	1,6 %

Source ADEUS, 2008.

## LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

### Etat des lieux au 1er janvier 2008

Faisant suite aux 868 logements nouveaux mis en location en 2005, 647 mises en service sont datées de 2006, 697 autres de 2007, portant l'ensemble du parc social du département à plus de 60 000 unités.

Au 1er janvier 2007, 3 communes sur 10 comptent des logements sociaux dans le département du Bas-Rhin. Cependant, 41 % des 172 communes qui comptabilisent des logements aidés en totalisent au maximum 10. De grandes disparités géographiques apparaissent. La Communauté urbaine de Strasbourg (81 % du parc départemental) ainsi que quelques villes moyennes enregistrent une forte concentration de ces logements. Dans le même temps, le département compte certaines zones de vide ou de faiblesse : les huit territoires les plus petits représentent ensemble 13 % du parc social hors CUS.

La taille de la commune est un facteur important, mais non discriminant : trois communes de plus de 3 000 habitants n'ont pas de parc social (Marlenheim, Weyersheim, Oberhoffen-sur-Moder), mais près d'une soixantaine de communes de moins de 1 000 habitants comptent des logements sociaux sur leur ban.

La taille des logements est caractérisée par une nette prédominance des 3 et 4 pièces (69 %) par rapport aux petits (21 %) et aux grands, voire très grands logements (10 %). Cette répartition est fortement influencée par la CUS, qui recense 83 % des petits logements (T1-T2) mais «seulement» 74 % des grands. Ces derniers constituent une part plus importante en dehors de la CUS. Mais cette réalité n'est pas généralisée. Seules une demi-douzaine de zones comptent nettement plus de grands logements que la moyenne (particulièrement La Petite-Pierre, Schirmeck, Brumath). Au contraire, les zones de Wasselonne et Bouxwiller-Hochfelden, voire de Saverne, d'Obernai et de Niederbronn, comptent davantage de petits logements.

Sur l'ensemble des logements sociaux du département, environ 2 000 logements sont des maisons individuelles. Elles représentent à peine 3 % du parc total, soit largement moins que la moyenne nationale (de l'ordre de 12 %). Moins de 37 % d'entre elles sont dans la CUS. Là encore, les disparités sont flagrantes : la part d'individuel varie de 1,5 % dans la Communauté Urbaine à près de 25 % dans certains secteurs (voire même plus de 50 % à La Petite Pierre). L'habitat individuel est essentiellement présent dans le nord-ouest du département. Sa part est supérieure à 13 % en Alsace du nord et bossue, et inférieure à 8 % le long du Rhin, de Brumath à Sélestat, dans l'agglomération strasbourgeoise et dans son extension ouest vers le triangle Wasselonne-Molsheim-Obernai.

Un cinquième du parc date d'avant 1960 (21 %), un quart des années 1960 (23 %), un autre quart des années 1970 (24 %). Les mises en service sont ensuite en net recul dans les années 1980 (8 %). La reprise

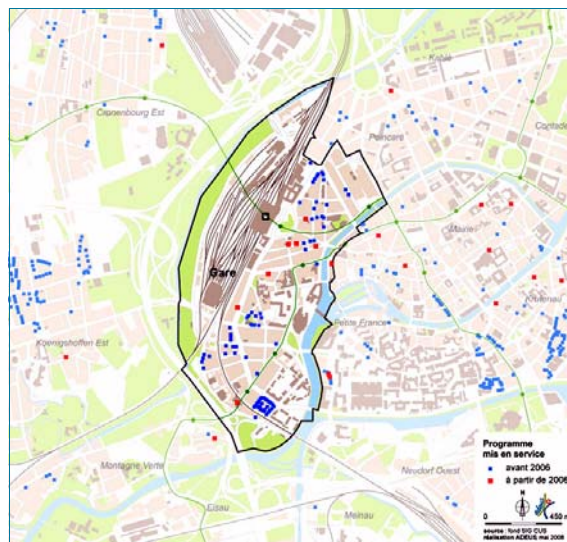
des années 1990 (13 %) se prolonge depuis 2000 (10,5 % sur 2000-2007). Toutefois ce rythme de mise en service, en partie lié aux mesures incitatives de la loi SRU, reste loin de celui des années 1960-70.

### Evolution récente : l'année 2007

La production de l'année 2007 (697 logements) est marquée par une nette sur-représentation des chambres, T1, T2 et 5 pièces et, à l'opposé, par une sous-représentation des logements de taille moyenne (52 % alors qu'ils concentrent habituellement 69 % du parc).

18 bailleurs sont gestionnaires des nouveaux programmes mis en service durant l'année 2007, parmi eux, Habitation Moderne, Immobilière 3F et Batigère Nord-Est avec respectivement 214, 109 et 98 nouvelles unités.

### Localisation des logements sociaux dans le secteur de Strasbourg-gare



Au niveau de la répartition géographique des programmes, 13 territoires sont concernés par les nouvelles constructions. La CUS regroupe 69 % des nouveaux logements (+ 483). Les logements restants sont nettement plus disséminés au sein des 10 autres bassins. L'année 2007 ne suit donc pas la dynamique des années précédentes qui voyait s'atténuer légèrement la prédominance de la CUS dans la répartition globale. Au contraire, les efforts des «communes SRU» de la CUS prennent, cette année, le pas sur la construction hors CUS.

*Type de projet* : Programme Partenarial

*Nom du projet* : 21101 Observatoire habitat

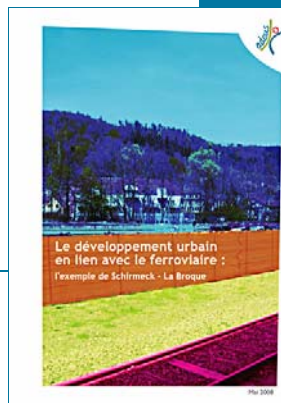
*Equipe projet* : Olivier Schmitt (chef de projet), Nadia Monkachi, Pierre de Cadenet, Vincent Bort, Monique Zeck

*Nombre de pages* : 293

*Résumé* : Nicolas Prachazal

# Le développement urbain en lien avec le ferroviaire

L'exemple de Schirmeck-La Broque



Les dispositions de la loi SRU posent la question du développement de réelles centralités autour des gares des villes moyennes et bourgs centres, ce qui amène à se poser la question des modes de prise en compte des gares comme vecteur du développement de la centralité de ces communes.

Cette étude a pour objectif d'élaborer une proposition d'aménagement et de développement urbain autour de la gare de Schirmeck-La Broque.

## LE CONTEXTE D'ETUDE

La problématique :

L'étude du cas de Schirmeck - La Broque doit ensuite permettre de dégager une série de préconisations pour l'étude de développements possibles aux abords des autres gares du réseau ferroviaire.

Le calendrier :

L'étude a été réalisée entre mars 2007 et mai 2008.

## LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

### DIAGNOSTIC

Le transport ferroviaire constitue dès aujourd'hui une alternative intéressante pour un nombre important de déplacements, que ce soit pour les migrations domicile travail ou pour des déplacements plus ponctuels, notamment pour les habitants de la vallée de la Bruche souhaitant profiter des équipements de Schirmeck. Par ailleurs, les marges d'amélioration de la part du train dans les déplacements avec les communes desservies sont réelles. Enfin, le transport ferroviaire peut constituer un levier intéressant pour le développement du tourisme, notamment en lien avec le TGV Est.

Il y a donc enjeu à valoriser localement l'offre ferroviaire et la gare :

- Comme porte d'entrée vers les équipements à la personne pour les résidents de la vallée ;
- comme porte d'entrée vers les sites et circuits touristiques pour les touristes alsaciens ou non ;
- comme lieu de transport pour les résidents de Schirmeck dans le cadre de leurs déplacements quotidiens vers leurs lieux de travail.

**Concernant le logement**, l'évolution de la population montre une baisse du nombre de personnes par ménages, ce qui, malgré une croissance modérée de la population, oriente la demande de logements à la hausse. Par ailleurs, les perspectives d'évolution de la population laisse supposer le développement d'une pression forte sur le territoire en matière de demande de logements.

La ressource foncière est contrainte par le relief et par la prévention des risques liés à la Bruche. Bien que plus faible que dans le reste du Bas-Rhin, la consommation foncière est jugée importante (+24 % en 40 ans).

Les enjeux sont donc de :

- Préparer le territoire à l'accueil de nouvelles populations ;
- assurer le maintien et le renforcement d'une offre adaptée pour les populations économiquement plus fragiles ;
- permettre le développement d'une offre « urbaine » plus intégrée dans le tissu urbain et économe en espace.

**En matière de développement économique et de centralité**, Schirmeck est le principal pôle d'emploi de la Haute Bruche malgré une baisse de son importance au sein de la Communauté de Commune. De nombreux emplois se situent à proximité de la gare.

Le territoire, bien qu'attractif est également soumis à l'attraction d'autres pôles du territoire, en particulier Molsheim et l'agglomération strasbourgeoise.

Schirmeck joue un rôle de pôle d'équipement avec une concentration des services et commerces à proximité de la gare et le long de l'axe principal.

Ainsi les enjeux sont de :

- Permettre le renforcement du statut de pôle urbain de Schirmeck La Broque à l'échelle de la haute vallée ;
- Favoriser l'accueil des équipements manquants et des nouveaux équipements commerciaux à proximité de la gare.

### PROJET DE DÉVELOPPEMENT

Les aménagements proposés au vu des enjeux du diagnostic et des objectifs des Projets d'aménagement et de développement durable (PADD) sont la création de logements de taille inférieure à 100 m<sup>2</sup>, d'une pépinière d'entreprises, d'un hôtel de tourisme, d'un camping intercommunal, d'une piste cyclable, d'un terrain multisports, d'un parking relais et d'une extension de l'Intermarché/Bricomarché par une galerie marchande.

Les contraintes du site sont :

- site à cheval sur deux propriétés foncières (RFF et SNCF) ;
- les nuisances sonores liées à la proximité de la ligne SNCF ;
- l'exposition visuelle importante ;
- l'enclavement du site dû aux effets de coupure et l'accessibilité par un seul point ;
- l'impact paysager important.

Les atouts du site sont :

- l'accessibilité par la voie ferroviaire ;
- la centralité du site (au croisement de deux vallées et entre les quartiers Est et Ouest de Schirmeck) ;
- la grande visibilité du site ;
- la présence de la rivière le Framont ;
- un terrain plat de fond de vallée, ce qui est une configuration rare.

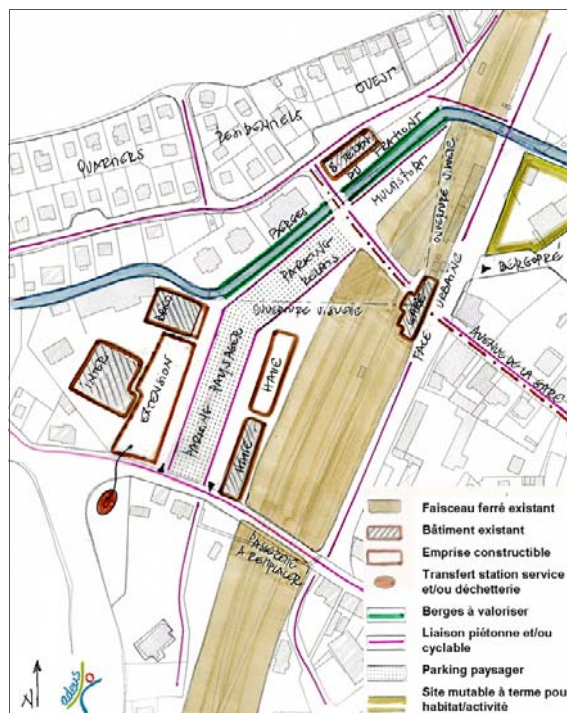
### PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT

La proposition 1 privilégie les fonctions transport et économie par rapport à l'habitat.

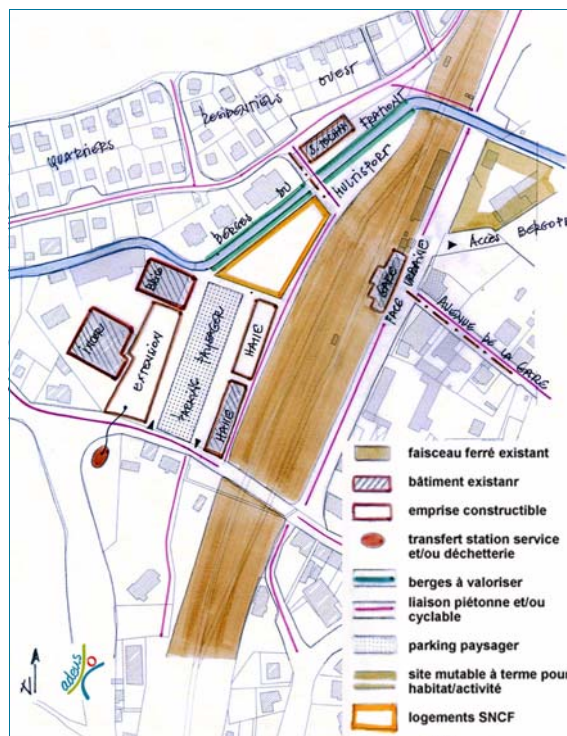
La proposition 2 se distingue par l'absence de nouveaux franchissements des voies et par l'abandon de la création d'un parking supplémentaire, remplacé par la création de logements.

Enfin, une proposition alternative a été faite qui prône le développement de l'habitat sur le site du supermarché Match.

Proposition 1 : la gare à 360° - Carte de synthèse



Proposition 2 : la gare à 180° - Carte de synthèse



Source ADEUS, 2008.

Type de projet : Programme Partenarial  
 Nom du projet : Le développement urbain en lien avec le ferroviaire  
 Equipe projet : Benjamin Puccio (chef de projet), Fabienne Commessie, Sandrine Lechner, Pierre Lavergne, Julie Dargaud, Ahmed Saib  
 Nombre de pages : 66  
 Résumé : Nicolas Prachazal

# Le marché du logement dans la CUS

## Bilan 2006-2007

Observatoire de l'habitat



résumé

L'analyse croisée de l'offre et des besoins en logements permet d'identifier les difficultés de logement rencontrées par les ménages de l'agglomération et les territoires géographiques ou les secteurs d'habitat les plus touchés.

### LE CONTEXTE D'ÉTUDE

La problématique :

L'analyse du marché immobilier dans la CUS est un outil de suivi du PLH communautaire permettant d'évaluer le niveau de besoin en logement et la capacité du marché à les satisfaire.

La démarche :

Ce document est établi chaque année à partir de l'exploitation de la base de données de l'observatoire de l'habitat.

Le calendrier :

L'étude a été réalisée entre janvier et juin 2008.

### LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

Entre 1999 et 2005, on note un faible dynamisme du marché du logement. On remarque notamment une faiblesse des constructions neuves, ce qui a pour conséquence de combler progressivement les logements vacants. Ces éléments laissent entrevoir une tension accrue sur le marché du logement dans la CUS.

Le nombre de transactions de terrains continue à baisser. Le faible niveau de vente des terrains en lotissement explique la baisse de la construction de logements des dernières années et ne permet pas d'envisager dans un futur proche une reprise importante de la construction. De plus, la pénurie de logements encourage la hausse des prix. Les terrains à bâtir ont progressé de 10% depuis 2005 sur le territoire de la CUS.

Du fait de la rareté des terrains disponibles, l'objectif de 2 700 logements neufs par an, préconisé par le Programme local de l'habitat (PLH) peine à être

atteint. Strasbourg reprend un poids plus significatif pour le nombre de logements construits par rapport à l'ensemble de la CUS. La baisse du secteur de l'individuel accentue la rareté de l'offre et ne permet pas de satisfaire la forte demande, notamment des candidats à l'accession à la propriété.

En ce qui concerne les logements sociaux, après une reprise de la production ces dernières années, 2007 est marqué par une inflexion du nombre de logements financés. Néanmoins, l'effort de diversification territoriale se poursuit avec le développement de nombreux programmes de logements sociaux dans plusieurs communes de la CUS. Les objectifs du PLH sont ainsi remplis. Les efforts méritent cependant d'être poursuivis et renforcés afin d'atteindre les objectifs supplémentaires du Plan de cohésion sociale et de l'application de la loi du droit au logement opposable.

Dans un contexte marqué par la faiblesse des constructions neuves, les ventes ne peuvent évidemment pas revenir à leur niveau de 1999. Ceci est d'autant plus vrai que les prix n'ont cessé de progresser depuis une décennie, avoisinant les 3000 €/m<sup>2</sup>. La reprise des ventes de grands logements, bien qu'à un niveau encore faible, est à surveiller, dans un contexte de forte pression sur ce type de biens, notamment dans le parc social. La hiérarchie des prix demeure respectée entre les quartiers les plus chers (Robertsau et Centre) et les moins chers (Ouest et Sud).

Comme pour le marché du neuf, les transactions dans l'ancien se sont stabilisées à un niveau relativement faible. Le poids de Strasbourg dans les transactions est en baisse si bien qu'une majorité des ventes se sont déplacées vers les périphéries de l'agglomération. Le marché du logement de seconde main se distingue toutefois en matière de hausse des prix, puisque celle-ci ralentit légèrement.

Dans le parc privé, la hausse des loyers se ralentit en 2006 après plusieurs années de forte augmentation. Malgré ce tassement, les tensions locatives persistent et les ménages modestes connaissent des difficultés croissantes dans l'accès au logement. La diminution de la valeur de l'Indice de relèvement des loyers (IRL) ne permet pas à elle seule de réguler la cherté des prix. Les taux d'effort concédés par les ménages pour se loger dans la CUS sont ainsi de plus en plus conséquents.

Dans le cadre du programme de rénovation urbaine, les travaux engagés au Neuhof et à la Meinau participent à une évolution de ces quartiers. Les classes moyennes y bénéficient des taxes réduites et des aides supplémentaires pour acquérir des biens légèrement inférieurs aux prix du marché.

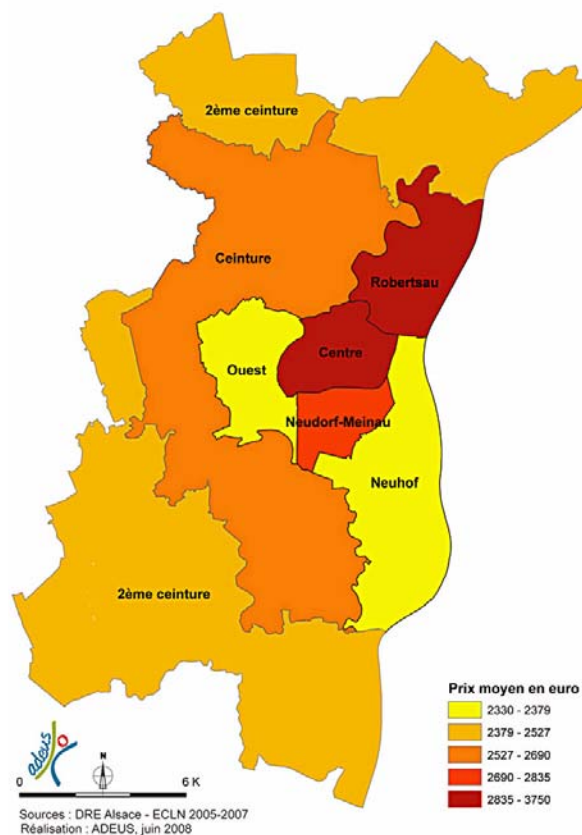
Depuis quelques années, le nombre de logements réhabilités dans le parc privé était en baisse sensible. L'année 2007 marque cependant une légère reprise en ce qui concerne l'offre en logements à loyer maîtrisé. Par contre le nombre de logements vacants ou insalubres remis sur le marché stagne à moins d'un tiers des objectifs. La poursuite des Plans d'intérêt général (PIG) en 2008 et les objectifs affichés laissent toutefois espérer que la dynamique observée sur les logements à loyer maîtrisé touche également le reste du parc privé à réhabiliter.

Le volume important et en légère augmentation des bénéficiaires des aides au logement est un indicateur des difficultés que rencontrent les ménages pour se loger. Ce constat est renforcé par l'augmentation des niveaux de prix des logements et l'insuffisance d'une offre financièrement adaptée à ces ménages.

La forte pression de la demande de logements sociaux témoigne bien de l'insuffisance de ce parc à répondre aujourd'hui aux demandes malgré les grands efforts faits ces dernières années. Cependant, cette pression n'est pas à interpréter seulement sous l'angle de la nécessité de construction de nouveaux logements. La plupart des demandeurs sont en réalité déjà logés. Les réponses semblent également à rechercher au niveau de l'adaptation de l'offre aux besoins des ménages, à la fois en terme de taille et de localisation des logements.

Suite à l'ouverture du prêt à taux zéro à l'ancien sans travaux, le volume de prêts accordés reste bien supérieur aux années qui précédaient la réforme de février 2005. Le prêt à taux zéro concerne désormais plus de logements collectifs, ce qui en fait un prêt plus urbain. L'accession à la propriété reste toujours limitée pour les ménages précaires du parc locatif social, alors que pour les locataires du parc privé, la forte hausse des loyers semble les encourager à acquérir leur logement.

Prix au m<sup>2</sup> des appartements neufs vendus en 2005-07

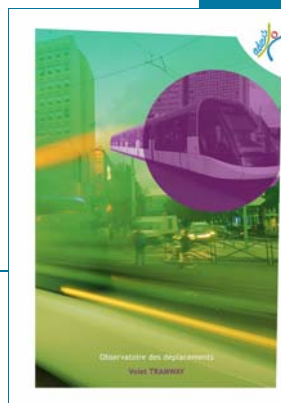


En 2007, les demandes faites auprès du Fonds de solidarité pour le logement (FSL) sont importantes. Elles attestent des difficultés pour les ménages les plus précaires à se loger ou à se maintenir dans un logement dans la CUS. Ce constat, mis en relation avec la forte demande et le fait qu'un quart des ménages soient allocataires logement, indique de grands besoins en logements aidés.

Type de projet : Programme Partenarial  
 Nom du projet : 21101 Observatoire Habitat  
 Equipe projet : Nadia Monkachi (chef de projet), Fanny Chailloux, Julie Dargaud, Sandrine Lechner, Olivier Schmitt  
 Nombre de pages : 30  
 Résumé : Nicolas Prachazal

# Le tramway, des effets sur le marché immobilier ?

Observatoire des déplacements



résumé

L'arrivée du tramway s'accompagne d'une requalification de l'espace public dans les quartiers et communes qu'il dessert. Cette requalification induit-elle également une valorisation spécifique du marché immobilier dans les secteurs desservis par le tramway ?

## LE CONTEXTE D'ETUDE

Les lignes de tramway ont été implantées en trois phases : 1994, 1998 et 2000. Les extensions de 2007-2008 n'étant pas pris en compte dans cette analyse.

La problématique :

Evaluer les impacts de la présence du tramway sur le marché de l'immobilier.

Le calendrier :

L'étude a été finalisée en juin 2008.

## LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

### EFFETS SUR LA CONSTRUCTION NEUVE

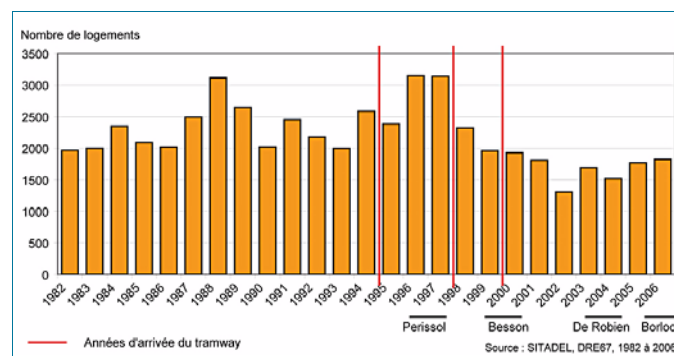
Depuis 1982, il se construit dans la CUS environ 2 200 logements par an, mais avec des disparités importantes suivant les années. En 1996 et 1997 la construction a été importante mais ces années correspondent à la mise en place du dispositif Perissol, qui était particulièrement avantageux pour l'acquisition d'un logement neuf.

L'analyse par commune ne montre pas d'impact spécifique de l'arrivée du tramway sur la construction.

Au final, la construction neuve dans la CUS semble plus dépendre d'effets structurels, tels que les incitations fiscales, que de la création ou l'extension des lignes de tramway. De plus, la construction est logiquement fortement dépendante de la disponibilité et des politiques foncières.

L'objectif du tramway étant d'être accessible à un maximum de population, son tracé se fait dans des zones déjà fortement urbanisées où les possibilités de construction sont faibles, ce qui peut aussi expliquer le faible impact.

La construction neuve dans la CUS de 1982 à 2006



### EFFETS SUR LES TRANSACTIONS IMMOBILIÈRES

L'analyse se base sur l'évolution du nombre de Déclarations d'intentions d'aliéner (DIA)<sup>1</sup>.

Depuis 1998, environ 2 460 dossiers de DIA sont déposés par an dans la CUS. Il y a une certaine stabilité des volumes de transactions mais les prix moyens ont fortement augmenté. Ils sont passés de 1 100 €/m<sup>2</sup> en 1998 à 1 800 €/m<sup>2</sup> en 2005, soit une augmentation de 64 % en sept ans.

Ce contexte de hausse du marché immobilier rend d'autant plus difficile la mesure d'un effet tramway, la hausse étant générale sur l'ensemble du territoire de la CUS.

Dans les communes desservies par le tramway, les volumes des transactions des biens immobiliers soumis à DIA restent stables, la proximité du tramway ne semble donc pas avoir d'impact sur le nombre de transactions immobilières.

1. La DIA est une formalité imposée à tout propriétaire qui souhaite vendre un bien immobilier dans les périmètres où existe un droit de préemption.

On arrive au même constat concernant l'évolution des prix, ceux-ci étant très proches, que le logement se situe à moins ou à plus de 400 mètres du tramway.

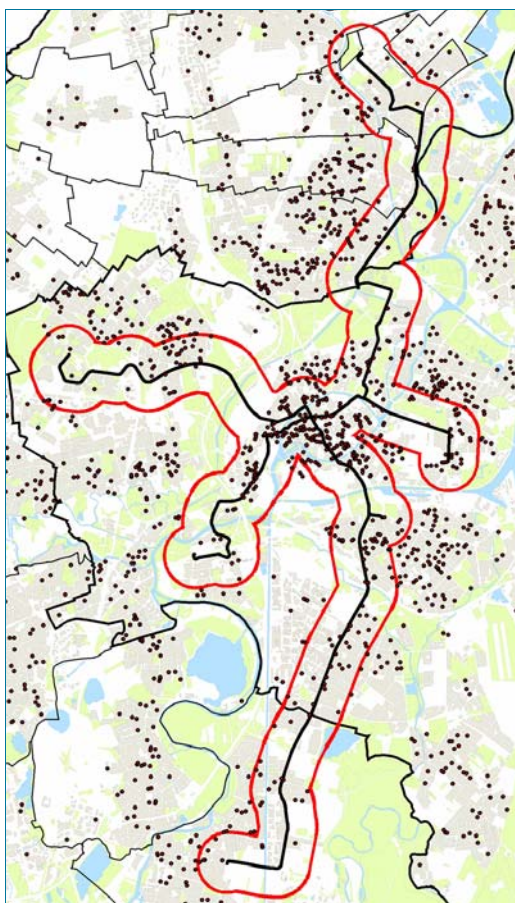
Par contre, concernant les extensions 2007-08, on note un léger effet d'anticipation avec une hausse un peu plus marquée des transactions autour des zones concernées, mais on ne remarque pas d'effet mesurable sur l'évolution des prix.

Enfin après la mise en place du tramway, les zones situées à proximité subissent un tassement du volume des transactions et il n'y a pas d'évolution significative des prix.

En conclusion, l'effet du tramway semble modéré sur le volume des transactions de biens immobiliers et inexistant sur l'évolution des prix. La valeur d'un bien reste avant tout liée à sa nature propre et aux logiques de marché.

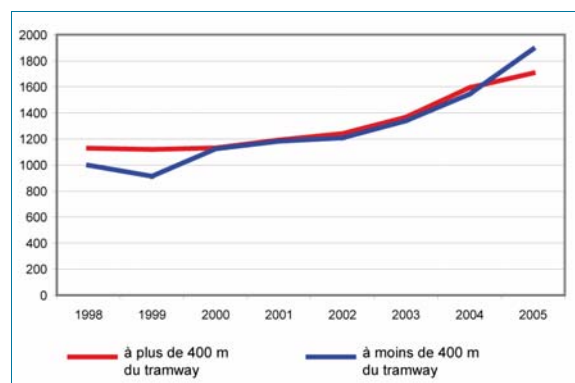
Le fait que les prix de l'immobilier ne progressent pas avec la mise en place du tramway peut être vu de manière positive. En effet, cela le met en cohérence avec ses objectifs de cohésion sociale.

Périmètre de comparaison pour l'identification d'un "sous-marché" tramway



Source : SIG-CUS 2007, CUS, service des transactions immobilières - ADEUS.

Evolution du prix au m<sup>2</sup> des transactions de biens immobiliers soumis à DIA, suivant leur localisation par rapport aux lignes A/D, B/C du tramway (réseau 2000), dans les communes et quartiers desservis

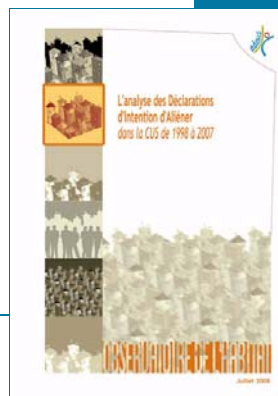


Source : CUS, service des transactions immobilières - fichier DIA.

Type de projet : Programme Partenarial  
 Nom du projet : Observatoire des déplacements  
 Equipe projet : Laurent Stemmelen (chef de projet), Julie Dargaud, Sophie Monnin  
 Nombre de pages : 32  
 Résumé : Nicolas Prachazal

# L'analyse des Déclarations d'Intention d'Aliéner dans la CUS de 1998 à 2007

Observatoire de l'habitat



Une bonne connaissance du marché immobilier est essentielle pour la Communauté urbaine de Strasbourg. Or les sources disponibles sur le sujet sont peu nombreuses et difficilement exploitables. Les Déclarations d'Intention d'Aliéner (DIA) sont une source de données qui peut permettre de mieux connaître le marché immobilier.

Ce document s'attachera à définir une Déclaration d'Intention d'Aliéner et présentera les résultats de l'analyse du fichier.

## LE CONTEXTE D'ÉTUDE

**Le droit de préemption urbain** permet à une collectivité locale, d'acheter en priorité, des biens immobiliers et fonciers mis en vente dans des zones préalablement définies. Le but de cette opération est de réaliser des opérations d'intérêt général.

**Une déclaration d'Intention d'aliéner (DIA)** est une formalité imposée à tout propriétaire qui souhaite vendre un bien immobilier **dans les périmètres où existe un droit de préemption**.

La commune peut exercer son droit de préemption sur une partie seulement de l'ensemble immobilier et foncier : sur les terrains nus à usage non agricole, sur les biens immobiliers achevés depuis plus de 10 ans qui font l'objet d'une vente, ainsi que sur les titres des sociétés immobilières, sur les biens vendus en copropriété dont le règlement a moins de 10 ans. **Les DIA ne sont donc représentatives que d'une frange spécifique du parc immobilier ancien.**

Si le fichier des DIA a l'avantage d'être exhaustif sur le segment du parc concerné, il s'agit bien d'éléments indicatifs des tendances du marché immobilier et foncier.

La problématique :

L'analyse des Déclarations d'Intention d'Aliéner (DIA) met en avant les principaux éléments indicatifs des tendances du marché immobilier et foncier dans la CUS : les volumes de transaction, leur répartition spatiale et évaluations de prix.

La démarche :

La CUS gère depuis 1998, une base de données répertoriant les informations contenues dans les formulaires de DIA. Ce travail s'appuie sur une extraction de données saisies à partir de ce logiciel sur la période 1998-2007.

Le calendrier :

L'étude a été finalisée en juillet 2008.

## LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

**La seconde exploitation et analyse de cette source de données permet de mettre en avant un certain nombre de constats :**

- **Le volume global de dossiers de DIA** déposé par an est relativement stable depuis 1998. Les volumes de transactions sont comparables d'année en année pour tous les types de biens. Par an, on enregistre en moyenne 1 200 transactions de biens immobiliers vendus en totalité et 1 200 vendus en copropriété. Les terrains à bâtir constituent 388 dossiers en moyenne par an, en recul depuis 2005.

- **En terme de répartition territoriale**, même si le volume de transactions reste largement plus important que dans les autres communes de la CUS, le poids de Strasbourg dans les transactions est en baisse. La majorité des dossiers DIA concernant les terrains à bâtir se concentre au deux tiers dans la deuxième couronne. Néanmoins sur la période la plus récente, cette proportion tend légèrement à diminuer au profit de Strasbourg et de la première couronne urbaine.

- **L'évaluation des prix** laisse apparaître une très forte augmentation des prix moyens des biens immobiliers soumis à la DIA dans la CUS depuis 1998. Ainsi, le prix moyen des biens vendus en totalité a quasiment doublé depuis 1998 (2 151 € en 2007), alors que le prix moyen des biens vendus en copropriété a plus que doublé sur la même période, passant en 2007 à 2 309 €.

Depuis 1998 une très nette inversion s'est opérée dans la répartition des biens par tranche de prix. Alors que plus de 80 % des biens étaient vendus à un prix au m<sup>2</sup> inférieur à 1 500 €, ils ne sont plus que 10 % en 2007. Par contre, les biens vendus à plus de 2 000 € le m<sup>2</sup> représentaient à peine 3 % en 1998, mais plus de 67 % en 2007.

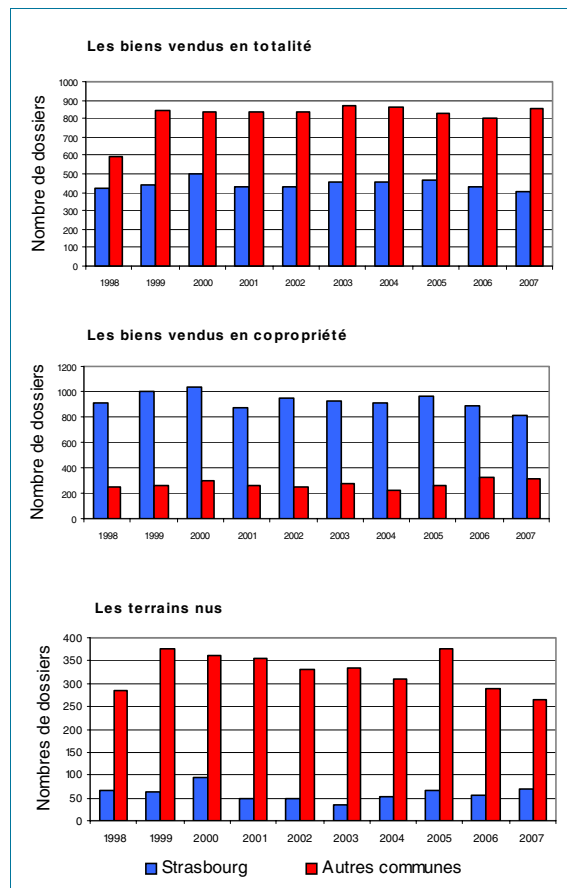
Depuis 2005, l'accroissement annuel du prix moyen des biens immobiliers reste conforme à l'évolution générale des prix (+ 7 % pour les biens vendus en totalité, + 8 % pour ceux vendus en copropriété).

Lors de la dernière décennie, le prix moyen des terrains à bâtir de 4 à 12 ares dans la CUS a connu une augmentation considérable, atteignant en moyenne 18 000 € sur la période la plus récente. Depuis 2005, les prix moyens des terrains nus de 4 à 12 ares ont progressé de 10 %.

Ainsi le fichier des DIA fournit des informations d'autant plus précises que les sources d'information sur le sujet sont assez rares. **Des améliorations sont encore souhaitables afin de faire progresser la connaissance de l'évolution du marché immobilier et foncier dans la CUS, parmi lesquelles les deux points suivants :**

- Concernant les biens immobiliers, d'identifier le nombre de logements concernés par une vente en copropriété, de distinguer les logements des surfaces annexes, de renseigner le nombre de pièces ainsi que de continuer pour les biens vendus en totalité, la distinction amorcée en 2007 entre maisons individuelles et immeubles vendus en totalité.
- Concernant les terrains à bâtir, d'intégrer la dénomination exacte de la zone POS/PLU afin de localiser et de caractériser plus précisément les terrains vendus. Cela permettrait d'identifier les mécanismes qui en font le prix, et notamment de tenir compte du niveau d'équipement des terrains.

Nombre de dossiers DIA déposés annuellement, à Strasbourg et dans les autres communes de la CUS, par type de biens.



Source : CUS - service des transactions immobilières - fichier DIA.

Type de projet : Programme Partenarial  
 Nom du projet : 21101 Observatoire de l'Habitat  
 Equipe projet : Nadia Monkachi (chef de projet),  
 Sandrine Lechner, Pierre de Cadenet, Fanny  
 Chailloux, Monique Zeck  
 Nombre de pages : 31  
 Résumé : Stéphanie Martin

# La demande de logements sociaux dans le Bas-Rhin au 1<sup>er</sup> janvier 2008

Observatoire de l'Habitat



résumé

Pour la septième année consécutive, l'ADEUS fait le point sur la demande de logements sociaux dans le Bas-Rhin à travers son observatoire de l'habitat.

Ces données sont issues d'un système de collecte mis en place en partenariat avec les principaux bailleurs sociaux du département. Ce qui permet à la fois une grande fiabilité de l'évaluation des demandes et l'élimination des doubles comptes.

## LE CONTEXTE D'ÉTUDE

Depuis 2002, la demande de logements sociaux dans le Bas-Rhin fait l'objet de deux rapports annuels, les résultats du premier semestre sont présentés sous forme de synthèse, ceux du deuxième semestre sont plus détaillés.

La problématique :

L'objectif principal est de contribuer à mesurer et quantifier l'état des besoins en logements dans le département.

La démarche :

Cette étude vient ainsi alimenter l'observatoire de l'habitat au sein duquel offres et demandes en logements sont analysées afin d'évaluer les difficultés des ménages bas-rhinois à se loger et d'aider ainsi les acteurs publics à mieux cibler leurs politiques de logement.

15 bailleurs sociaux participent désormais à l'alimentation régulière de l'Observatoire.

Le calendrier :

L'étude a été réalisée entre juillet et octobre 2008.

## LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

Au 1<sup>er</sup> janvier 2008, le Bas-Rhin compte 18 287 demandeurs de logements sociaux, dont 35 % sont de nouvelles demandes, ce qui montre une relative stabilité d'une année sur l'autre. Le nombre d'emménagements dans le locatif social bas-rhinois était de 4 974 en 2006, ce qui exprime une offre très inférieure à la demande.

Au dernier semestre 2007, 2 206 demandes ont été satisfaites, le délai moyen d'attente étant d'un peu moins de 10 mois. Ce chiffre est en légère diminution par rapport à 2006, principalement grâce à une

satisfaction plus importante des demandes datant de 6 à 12 mois. Quant à l'ancienneté moyenne des demandes en instance, elle est de plus de 14 mois. 66 % des demandes datent de moins d'un an et 17 % de plus de 2 ans.

58 % des demandeurs ont entre 26 et 45 ans. La part des moins de 25 ans continue à diminuer (10,5 % contre 11 % en 2007 et 11,7 % en 2006) alors que celle des plus de 65 ans se maintient à 6 % (contre 5,1 % en 2006 et 4,9 % en 2005). On note aussi une sur-représentation des familles nombreuses et monoparentales ainsi que des familles étrangères.

Les motifs de demandes de logements sont dans 69 % des cas liés aux conditions du logement actuel et dans 22 % des cas justifiés par un éclatement de la cellule familiale.

Près de 59 % des ménages demandeurs disposent d'un revenu global inférieur au SMIC, et 79 % d'entre eux se situent en dessous de 60 % des plafonds de ressources pour l'accès à un logement social.

La part des demandeurs sans logement propre reste stable et se situe à un peu plus d'un quart des demandes en instance. Celle des locataires du parc social se maintient à un niveau élevé (43 % contre 41 % en 2007).

Les motifs de la demande varient selon le type de parc occupé :

- Les ménages sans logement propre évoquent majoritairement la décohabitation et l'hébergement précaire.
- Les locataires ou propriétaires du parc privé parlent plutôt de coût élevé, d'inconfort ou de logements trop petits.
- Les locataires du parc social sont quasiment les seuls à évoquer l'environnement du logement et majoritaires à déplorer l'inadaptation de leur logement. Ils sont aussi plus nombreux cette année à indiquer la petite taille du logement.



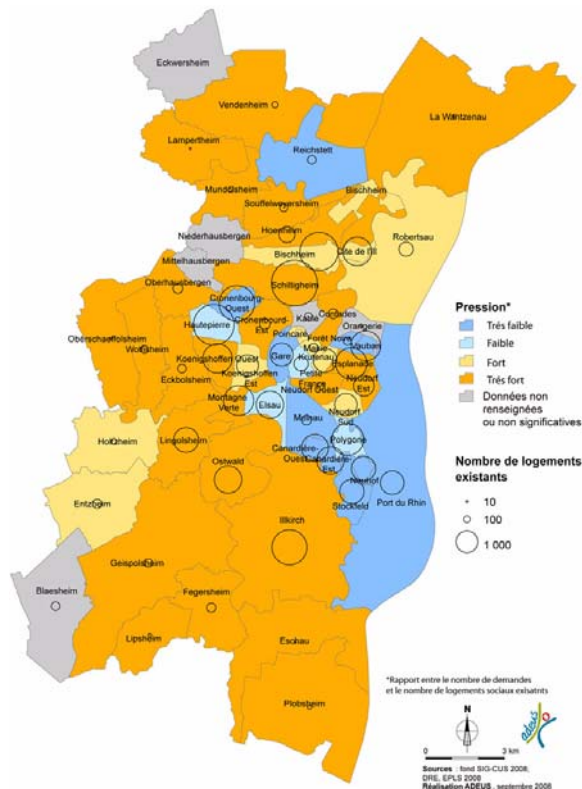
Les attributions de logement sont plus rapides pour les personnes sans logement propre avec une moyenne de 11 mois d'attente, contre 13 pour ceux du parc privé et 20 pour ceux déjà logés dans le parc social.

Plus de la moitié des demandes portent sur des T3 ou T4, qui constituent plus de 70 % du parc bas-rhinois. Les T2 et T5 et plus font l'objet d'une demande plus élevée que leur proportion dans le parc social, d'où la difficulté plus grande de satisfaire ces demandes. De plus, il y a une faible rotation pour les grands logements d'où un délai moyen d'attente de 20 mois pour les T5 et plus contre moins de 12 mois pour un T1.

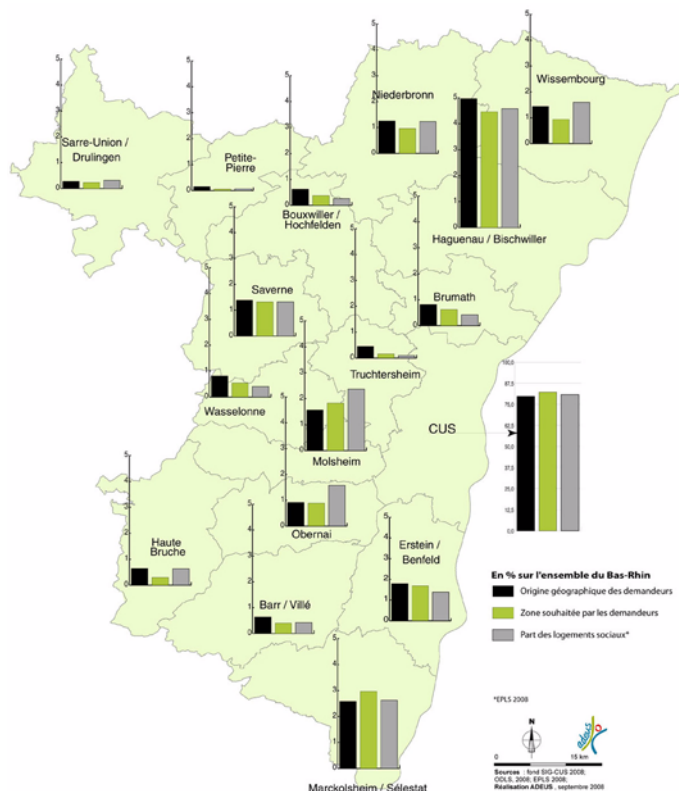
95 % des demandeurs habitent déjà dans le Bas-Rhin, dont 77 % dans la Communauté urbaine de Strasbourg. Le rapprochement entre le bassin d'habitat d'origine et le bassin souhaité montre une bonne corrélation entre la demande et l'offre existante en logements sociaux.

Les quartiers de Strasbourg les plus demandés sont les quartiers centraux, les Contades ou le Neudorf Ouest. La plupart des communes de la CUS, surtout en deuxième couronne, connaissent également une forte pression de la demande. On note aussi une forte pression sur certains quartiers d'habitat social valorisés comme la Cité de l'III. A l'inverse, les demandes sont proportionnellement plus faibles pour HautePierre, l'Elsau et même très faibles pour la Canardière, le Neuhof ou Cronembourg Ouest. Ceci confirme la désaffection à l'égard des grands quartiers d'habitat social.

#### Pression des souhaits par rapport au nombre de logements sociaux existants



#### Les demandes de logements sociaux dans le Bas-Rhin au 1er janvier 2008



Type de projet : Programme Partenarial  
 Nom du projet : 21101 Observatoire habitat  
 Equipe projet : Nadia Monkachi (chef de projet),  
 Pierre de Cadenet, Fanny Chailloux,  
 Jean Iseemann  
 Nombre de pages : 21  
 Résumé : Nicolas Prachazal

# Observatoire des zones urbaines sensibles

Rapport annuel -  
Bilan et perspectives 2007-2008



résumé

La loi d'orientation et de programmation pour la ville et la rénovation urbaine du 1<sup>er</sup> août 2003, dite "loi Borloo", fait obligation aux collectivités territoriales et aux EPCI de procéder à la présentation d'un rapport d'observation sur les zones urbaines sensibles (ZUS).

## LE CONTEXTE D'ÉTUDE

Ce rapport réalisé sur le territoire de la CUS porte sur l'évolution des inégalités territoriales en ZUS par rapport au reste du territoire concerné et sur les moyens mis en oeuvre pour les réduire.

La problématique :

Mesurer l'évolution des écarts de développement entre les zones urbaines sensibles et l'agglomération dont elles dépendent, mesurer les moyens spécifiques mis en oeuvre afin de réduire les inégalités sociales et en évaluer les effets par rapport aux objectifs et aux indicateurs de résultats que la loi mentionne.

La démarche :

Les données et indicateurs pris en compte sont les données du recensement de la population de 1999, les indicateurs disponibles sur le site de la Délégation interministérielle à la ville et les données quantitatives et qualitatives des services de la ville et de la CUS ainsi que les communes concernées.

Le calendrier :

L'étude a été réalisée entre septembre et octobre 2008.

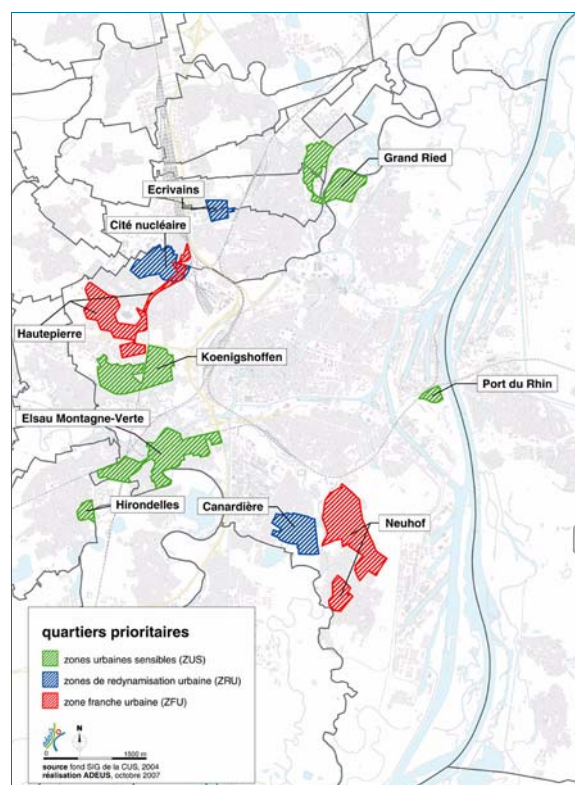
## LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

Il y a 10 zones urbaines sensibles dans la CUS, qui selon les critères nationaux, sont classées en :

- zone urbaine sensible : Grand Ried, Port du Rhin, Koenigshoffen, Elsau Montagne-Verte et Hironnelles,
- zone de redynamisation urbaine : Ecrivains, Cité nucléaire et Canardière,
- zone franche urbaine : Neuhoef et HautePierre (dont le périmètre a été élargi en mai 2007).

Le dispositif des ZRU arrive à terme le 31 décembre 2008.

Les zones urbaines sensibles de la CUS



### • Les principales caractéristiques socio-démographiques des ZUS

Elles représentent une superficie cumulée de 754 ha, pour une population de 83 255 habitants en 1999, soit 19 % de la population de l'unité urbaine et 16% des ménages. Par rapport aux moyennes de l'agglomération, on observe en ZUS une sur-représentation des jeunes de moins de 20 ans, des familles mono-parentales et des personnes de nationalité étrangère.



- **L'activité économique et l'emploi**

Le taux de chômage pour la population des ZUS est 2 fois plus élevé que dans l'ensemble de l'agglomération.

En 2008, les ZUS accueillent 1 724 établissements. Leur nombre a progressé de 10 % entre 2007 et 2008.

Diverses politiques en faveur de l'emploi et du développement économique ont été mises en oeuvre, avec notamment le soutien de la CUS mais aussi le Plan local pour l'insertion et l'emploi (PLIE), l'association Relais-Emploi et la Maison de l'emploi et de la formation, qui accorde une attention particulière aux ZUS.

Les ZUS du Port du Rhin, de la Meinau et du Neuhof sont intégrées dans le périmètre d'intervention du PIC URBAN II qui, depuis le lancement du programme, a financé 88 opérations en faveur de l'emploi et du développement économique, dont 17 au titre de l'année 2008.

L'année 2007 marque le passage et le changement du Contrat de Ville au Contrat Urbain de Cohésion Sociale (CUCS). La typologie des actions entre les deux dispositifs a été retravaillée et l'axe stratégique 3 "Emploi, développement économique, formation" vise à faciliter l'accès à l'emploi, l'insertion des personnes éloignées de l'emploi ainsi que la création et le maintien d'activité.

- **L'habitat et l'environnement urbain**

Les ZUS concentrent l'essentiel de l'offre locative sociale ; la part des locataires HLM y est trois fois supérieure à celle de l'agglomération strasbourgeoise.

Des conventions de rénovation urbaine ont été signées pour les quartiers du Neuhof, de la Meinau et des Hirondelles à Lingolsheim. Les réflexions se sont poursuivies sur les quartiers de Cronembourg et de HautePierre.

Le total des investissements programmés dans les conventions signées avec l'ANRU s'élève à plus de 500 M€, dont 143 M€ pour les collectivités. Il devrait ainsi atteindre plus de 700 M€ pour l'ensemble des projets. Les actions sur les logements représentent selon les sites entre 60 % et 75 % des dépenses prévues.

Dans le cadre du PIC URBAN, 49 opérations ont été financées pour améliorer l'habitat et l'environnement urbain, et le CUCS a permis de financer 29 actions en 2007.

- **La santé**

Les professionnels de la santé sont peu présents dans les ZUS. On y trouve en moyenne moins d'un médecin pour 1 000 habitants, contre 2,4 pour 1 000 à Strasbourg.

Diverses politiques sont menées en faveur de l'amélioration de la santé publique avec notamment la lutte contre le tabagisme à Lingolsheim ou le projet "Avec ma ville, je me bouge pour ma santé" pour promouvoir une alimentation plus équilibrée et la pratique d'activités sportives.

De plus, la ville de Strasbourg dispose de la délégation Etat pour la médecine scolaire, de la délégation Conseil général pour la PMI et exerce une prévention dentaire pour les enfants des écoles primaires.

- **La réussite scolaire**

En ZUS, la part des 15-24 ans scolarisés est significativement inférieure à la moyenne de l'agglomération (55 % contre 71 % en 1999).

La réussite scolaire est une compétence de l'Etat dans laquelle s'engagent et s'impliquent fortement les communes. Les communes assurent l'agencement des dispositifs nationaux tel que le Contrat éducatif local et le Contrat local d'accompagnement à la scolarité. Elles ont mis en place plusieurs actions concernant l'accueil périscolaire maternel, les activités péri-scolaires, l'accompagnement à la scolarité, la mise en oeuvre du projet de réussite éducative ou la démarche d'initiation à la citoyenneté.

- **La sécurité et la tranquillité publiques**

Entre 2001 et 2007, la délinquance générale a diminué de 24 % et les faits de voie publique de 42 %. La tendance se confirme sur la première moitié de l'année 2008.

Tous les programmes d'animation, de prévention, de médiation, plus largement ceux en faveur de la tranquillité publique qui sont mis en oeuvre à l'échelle de la CUS, font l'objet d'actions ciblées dans les ZUS. Les cellules de veille, sans être spécifiques aux ZUS, permettent de mettre en place des stratégies locales concertées. Des structures de concertation interpartenariales ont été mises en place, ainsi que la cellule coordination sécurité.

- **La mobilisation des services publics**

Globalement, les ZUS bénéficient d'un taux d'équipement en services publics relativement complet, qu'il s'agit encore d'améliorer afin d'adapter l'offre aux nouveaux besoins.

La desserte en transports en commun s'est nettement améliorée grâce au tramway. Les extensions du réseau permettent aux ZUS d'être encore mieux desservies.

Type de projet : Programme Partenarial

Nom du projet : 22505 Observatoire des zones urbaines sensibles

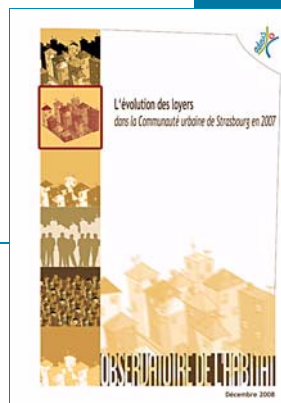
Equipe projet : Vincent Flickinger

Nombre de pages : 37

Résumé : Nicolas Prachazal

# L'évolution des loyers dans la CUS en 2007

Observatoire de l'habitat



résumé

L'objectif principal de l'étude est de mesurer les différentes évolutions de loyer dans la CUS tant pour les locataires stables dans leurs logements que pour ceux ayant emménagé en 2007. Une attention particulière a été accordée aux différentes filières de hausse mais également aux facteurs de variation des loyers et de leur hausse. Cette enquête apporte aussi des informations sur les niveaux de loyers dans le parc privé et permet d'évaluer le degré de connaissance des locataires et des propriétaires bailleurs de la législation réglementant les loyers du secteur privé.

## LE CONTEXTE D'ÉTUDE

La loi du 16 juillet 1989 oblige le gouvernement à produire tous les deux ans un rapport sur l'évolution des loyers dans le parc locatif privé. Depuis 1990, celui-ci est effectué annuellement par les grandes agglomérations françaises.

La problématique :

Quelles sont les évolutions observées pour les loyers privés de la CUS et quels en sont les principaux facteurs de hausse ?

La démarche :

Avec l'appui méthodologique de l'Observatoire des loyers de l'agglomération parisienne (OLAP), 930 logements locatifs privés ont été enquêtés sur environ 70 100, soit plus d'un sur soixante-quinze.

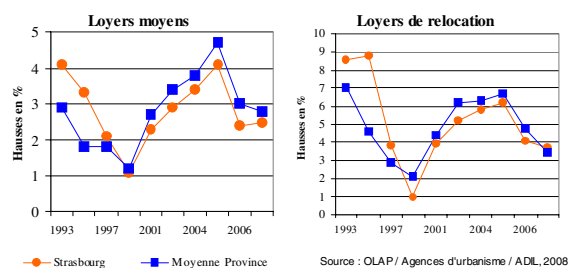
Le calendrier :

L'enquête sur les loyers pratiqués a été réalisée de janvier à mars 2008. Le traitement et les analyses ont été rendus en décembre 2008.

depuis le début des années 90 et est ainsi proche de la hausse d'ensemble des loyers.

La hausse globale des loyers progresse à Paris (+ 4,3 %) et dans sa proche banlieue (+ 3,6 %) alors qu'elle est en léger repli en province (+ 2,8 % contre + 3 % en 2006).

La hausse des loyers à Strasbourg est proche de la moyenne des agglomérations de province. Les prix au m<sup>2</sup> sont eux aussi proches de la moyenne (8,4 €/m<sup>2</sup>), mais du fait de logements plus grands que la moyenne, Strasbourg est la quatrième agglomération la plus chère pour le loyer global.



## LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

L'enquête de l'OLAP permet de comparer les chiffres strasbourgeois aux autres villes françaises. Elle a été réalisée sur Paris et sa proche banlieue, ainsi que dans 11 agglomérations de province<sup>1</sup> dont Strasbourg, et elle montre que les loyers ont progressés de 3,6 % en 2007, contre 3,1 % en 2006. La stabilité de l'Indice de référence des loyers (+ 2,8 %) participe au tassement de la hausse globale des loyers. L'indice des prix à la consommation atteint avec + 2,8 % son plus haut niveau

L'étude détaille l'évolution des loyers du parc privé dans la CUS :

- **Le loyer moyen** s'établit dans l'agglomération strasbourgeoise à 7,9 €/m<sup>2</sup>, soit une hausse de 2,5 %. La hausse des loyers dans la CUS est principalement due à l'indexation sur l'IRL et à la relocation. Ce loyer moyen varie selon plusieurs critères :
  - L'ancienneté du locataire : Plus un locataire est stable, moins son loyer est élevé et plus son logement a de probabilités d'avoir une grande surface.

1. Aix-en-Provence, Besançon, Bordeaux, Brest, Grenoble, Lille, Lyon, Nancy, Rennes, Strasbourg et Toulouse.

- La taille du logement : Les petits logements sont presque deux fois plus chers au m<sup>2</sup> que les grands logements. La hausse est cependant plus faible pour les petits logements depuis 2006 que pour les années précédentes.
- La localisation du logement : Les quartiers centraux restent les plus chers mais le nivellement par le haut dans la CUS se poursuit.
- L'époque de construction : Plus un logement est récent, plus il est cher ; mais plus il est ancien, plus la hausse subie du loyer est élevée.
- Le gestionnaire du logement : Les loyers et les niveaux de hausse sont moindres pour les logements gérés par des particuliers.

• **Les loyers de relocation sont inclus dans les loyers moyens mais ne concernent que les locataires ayant emménagé durant l'année enquêtée.** Dans l'agglomération strasbourgeoise, ils représentaient près du tiers des logements enquêtés.

Ce sont les véritables indicateurs du marché, car ils reflètent au mieux les prix pratiqués pour les logements disponibles à la relocation. Ils s'établissent en 2007 à 8,51 €/m<sup>2</sup>, soit une augmentation de 3,7 % par rapport à 2006. Les hausses à la relocation ont un rôle majeur dans l'évolution globale des loyers du parc privé.

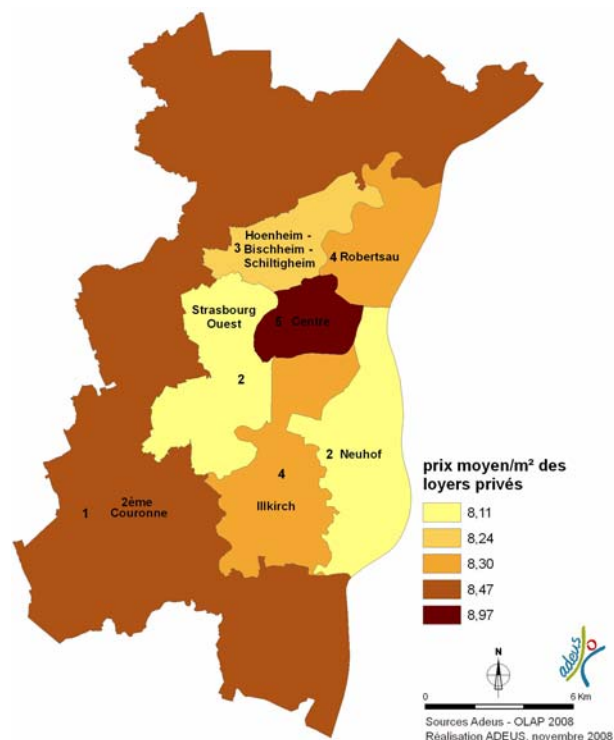
Même s'il se réduit significativement, l'écart entre loyer moyen et loyer de relocation reste marqué (8 %).

En 2007, 66,8 % des loyers de relocation ont augmenté contre 68,8 % l'année précédente et 90 % en 2005. 33,4 % d'entre eux ont été indexés sur l'IRL et 33,4 % l'ont été au-delà de l'IRL. Ces hausses empiriques ont baissé fortement par rapport à 2006 (41,8 %). Le bailleur étant libre dans la fixation des loyers de relocation, ces hausses peuvent être très élevées (11,8 % en moyenne).

Différents facteurs sont déterminants dans la fixation des loyers de relocation :

- Quand le locataire précédent est resté longtemps dans le logement, la hausse est plus forte que pour des logements à forte rotation. Quand le prédécesseur est resté au moins une dizaine d'années, la hausse avoisine les 10 % contre près de 2 % quand il n'est resté qu'un an. Cependant, les loyers des logements à forte rotation restent les plus élevés.
- Plus le logement est petit, plus il est cher au m<sup>2</sup>, mais ce sont les grands logements qui connaissent les hausses à la relocation les plus élevées.
- Les quartiers centraux de Strasbourg détiennent les loyers au m<sup>2</sup> les plus chers et l'écart entre les différentes zones reste relativement élevé. Toutefois la tendance est plutôt à un nivellement par le haut des loyers de relocation.

Les loyers de relocation dans la CUS, selon la zone d'enquête



Type de projet : Programme Partenarial  
 Nom du projet : 21101 Observatoire habitat  
 Equipe projet : Nadia Monkachi (chef de projet),  
 Fanny Chailloux, Julie Dargaud, Sandrine Lechner,  
 Maryline Roussette  
 Nombre de pages : 32  
 Résumé : Nicolas Prachazal

# TGV et synergies de développement en Alsace

Diagnostic / Enjeux / Indicateurs



résumé

L'arrivée des TGV en Alsace va impacter à plus ou moins long terme le fonctionnement des territoires et elle constitue un vecteur de promotion en termes d'image.

Ces deux questions ont été traitées selon trois axes thématiques : les transports, le développement économique et le développement du territoire.

## LE CONTEXTE D'ETUDE

L'arrivée du TGV Est-Européen a modifié de façon sensible l'accessibilité régionale, de façon objective à travers l'amélioration des temps de parcours, mais également de manière subjective au travers de l'image de modernité liée au TGV. Face à cette évolution, la question de la capitalisation de cette amélioration en termes d'accessibilité et d'image se pose.

La problématique :

Comment les politiques publiques peuvent contribuer à faciliter cette capitalisation ? Au travers de trois axes, les transports, l'économie et le développement et l'aménagement du territoire, l'étude apporte une série de propositions visant d'une part à diffuser les bénéfices d'une meilleure accessibilité et d'autre part à évaluer le potentiel de valorisation du territoire.

Le calendrier :

L'étude a été réalisée entre 2006 et avril 2008.

## LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

### L'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE

Avec l'arrivée du TGV Est et la perspective de l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, l'Alsace se trouve dans une situation de carrefour ferroviaire à l'échelle européenne. En prenant en compte l'offre ferroviaire des gares de Bâle, Karlsruhe, Sarrebruck, Fribourg et Belfort ainsi que l'offre aéroportuaire d'Entzheim, Mulhouse et Baden-Baden, il apparaît que l'accessibilité extra-régionale depuis l'Alsace est d'un très bon niveau.

La qualité de l'offre TER permet aujourd'hui une bonne accessibilité d'une grande partie du territoire alsacien vers les gares TGV. Il apparaît néanmoins que certains secteurs pourraient profiter d'une amélioration de l'offre de rabattement vers les gares TGV. Par ailleurs, le diagnostic met en avant la lisibilité médiocre des relations entre les différents réseaux de transports.

En matière de transport, un des enjeux principaux dans la mise en valeur de l'offre TGV est relatif à l'articulation des réseaux entre eux. En effet, le potentiel en terme d'accessibilité reste largement sous valorisé et l'amélioration de l'articulation des différentes offres de transport à des échelles extra-régionales pourrait constituer un puissant vecteur de promotion du territoire. L'enjeu de l'articulation se pose également du point de vue de l'accessibilité interne au territoire alsacien avec un certain nombre de secteurs qui conservent des temps de parcours important à destination des gares TGV et/ou une offre limitée. De ce point de vue, il apparaît comme central de valoriser les modes d'accès les plus rapides, notamment par le biais de l'utilisation conjointe de la voiture et du TER pour les secteurs les plus éloignés actuellement.

### L'ÉCONOMIE

Le TGV devrait permettre d'accroître le nombre de séjours touristiques en Alsace mais pourrait aussi conduire à un raccourcissement des durées de séjours.

L'effet sur le parc des résidences devrait être assez modeste. A Strasbourg, les prix pourraient connaître une évolution sensible dans le quartier gare.

Les agglomérations et les espaces directement desservis par un TGV constituent des têtes de pont extrêmement visibles à même de valoriser la proximité de l'offre à grande vitesse. En revanche le reste du territoire apparaît, de ce point de vue, plus difficile à intégrer dans une stratégie de valorisation régionale, pour le tourisme, mais également et de façon peut être plus sensible pour les autres secteurs d'activité.

Les enjeux en matière économique consistent à identifier et suivre les secteurs géographiques dont les activités économiques présentent des besoins potentiellement élevés de déplacements à des échelles extra-régionales afin de garantir des niveaux d'accessibilité de bonne qualité aux gares TGV. Par ailleurs, la desserte TGV des agglomérations est susceptible de renforcer les tendances d'évolution des prix de l'immobilier d'entreprise et d'inciter ainsi un plus grand nombre d'établissements économiques à considérer une implantation hors agglomération, ou tout au moins hors centre ville d'agglomération. Il paraît alors important de mesurer ces évolutions potentielles. En fonction de l'intensité des évolutions, il semble également important de pouvoir développer une stratégie d'accueil des établissements migrants à l'extérieur des agglomérations afin, notamment, de leur garantir un bon niveau d'accessibilité avec les secteurs des agglomérations, en privilégiant la disponibilité d'une offre en transport en commun performante.

### LE DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

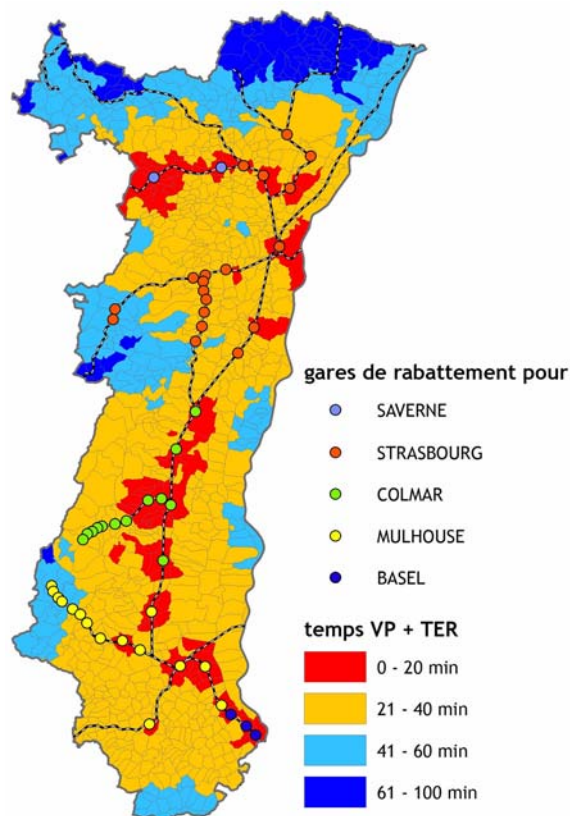
La réflexion sur le développement et l'aménagement du territoire doit permettre d'identifier les espaces pour lesquels la valorisation du TGV peut constituer un avantage important. Ces territoires sont ceux qui conjuguent la proximité de l'infrastructure ferroviaire et autoroutière et un réseau numérique à haut ou très haut débit.

Un nombre important de ces secteurs a pu être identifié. Ils se différencient suivant trois facteurs :

- leur taille ;
- leur statut du point de vue de la réglementation communale ;
- la taille de la commune dans laquelle ces espaces sont inscrits.

Ces trois éléments, taille, statut réglementaire et niveau dans l'armature urbaine, de même que la qualité des aménagements constituent un enjeu majeur en matière d'articulation des politiques publiques et de coordination des dispositifs contractuels entre les communes et les SCOT d'une part et la Région, les Départements et l'Etat d'autre part.

Temps d'accès voiture et TER aux gares TGV du territoire alsacien



Source ADEUS-AURM, 2006.

Type de projet : Programme Partenarial

Nom du projet : TGV et synergies de développement en Alsace

Equipe projet : Benjamin Puccio (chef de projet), Vincent Bort, Julie Dargaud, Fabienne Vigneron, Yves Gendron, Martine Jaudel pour l'ADEUS ; Stéphane Dreyer, Christine Boissoneau, Stéphane Egraz, Jan Grosse Beilage pour l'AURM

Nombre de pages : 136

Résumé : Nicolas Prachazal

# Programme Local de l'Habitat

Diagnostic 4<sup>e</sup> PLH de la CUS 2009/2015



résumé

La mission assignée à la politique de l'habitat est d'organiser, de planifier et de programmer le développement d'une offre de logements adaptée aux besoins de chaque catégorie de la population sur un territoire donné, alliant un objectif de mixité sociale et un objectif de droit au logement.

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) est un instrument de programmation qui participe à la politique de diversité de l'habitat et qui constitue la procédure la plus structurée pour définir les politiques locales de l'habitat.

## LE CONTEXTE D'ETUDE

Document de programmation à court terme, d'une durée de six ans, le PLH est établi par l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) compétent pour l'ensemble de ses communes membres. Les EPCI doivent mettre leur PLH en conformité avec la loi : c'est le cas de la Communauté urbaine de Strasbourg (CUS).

Le PLH doit s'intégrer aux autres politiques urbaines : action foncière, planification urbaine, développement économique et social, déplacements... Il doit aussi être compatible avec le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) et le Plan départemental d'action pour le logement des personnes défavorisées (PDALPD), lorsqu'ils existent.

Les documents de programmation locaux tels que les Plans d'occupation des sols (POS) et les Plans locaux d'urbanisme (PLU), doivent être compatibles avec le PLH. Les différents outils qui peuvent être mis en oeuvre localement, tels que les Opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH) ou les Programmes d'intérêt généraux (PIG), doivent s'inscrire dans le cadre des orientations du PLH.

La problématique :

Le diagnostic a pour objet d'analyser l'évolution de l'offre de logements, et d'identifier les principaux enjeux pour dégager les grandes orientations de la politique locale de l'habitat de la CUS.

La démarche :

Par délibération du 27 septembre 2007, la Communauté urbaine de Strasbourg a engagé l'élaboration de son quatrième Programme Local de l'Habitat, en désignant l'ADEUS en qualité de maître d'oeuvre.

Suite au bilan des actions réalisées entre 2003 et 2006, le diagnostic du nouveau PLH de la CUS présente les éléments nécessaires à la bonne compréhension du fonctionnement du territoire pour asseoir les orientations stratégiques puis le programme d'actions du nouveau PLH.

Au démarrage de l'élaboration du quatrième PLH fin 2007, les premières études ont été élaborées sur la base d'un découpage territorial, en quatre secteurs. Excepté le secteur central, qui ne regroupe que des quartiers strasbourgeois, les trois autres périmètres mêlent aussi bien les quartiers de la ville centre que les autres communes, au Nord, au Sud et à l'Ouest de la CUS.

Le calendrier :

Des réunions bi-mensuelles de travail avec les services de la CUS et de l'Etat ont jalonné l'élaboration du diagnostic du PLH. Celui-ci a été finalisé en mai 2008.

Une synthèse du diagnostic a été présentée lors des "Premières Rencontres de l'Habitat", le 11 juillet 2008, devant plus de 350 personnes (élus, aménageurs, promoteurs, bailleurs sociaux, associations, etc.).

## LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

L'analyse de l'évolution du parc de logements et de son occupation depuis la fin des années 1990, l'analyse des besoins en logements, les dysfonctionnements générés par les difficultés à faire se rencontrer offre et demande, permettent de mettre en évidence les éléments dont il est nécessaire de tenir compte dans l'élaboration de la politique locale de l'habitat de la CUS.

### L'ÉVOLUTION DU PARC DE LOGEMENTS ET DE LA POPULATION

La croissance du parc de logements dans la CUS a été **relativement faible**, s'établissant à 5 % entre 1999 et 2005, soit une progression presque deux fois moins importante que dans le reste du département du Bas-Rhin. Les résidences principales, constituant plus de 90 % des logements, ont progressé à un rythme comparable au cours de la période. Ces constats sont dus à la faiblesse de la production de logements dans la CUS, comparativement aux années précédentes et au territoire départemental.

La vacance du parc de logements était à son plus haut niveau au début des années 2000. Elle a été largement résorbée depuis, du fait de la faiblesse de la construction neuve. **La vacance semble être arrivée à son niveau minimal**. Il est néanmoins important de préserver des logements vacants pour assurer les rotations dans le parc.

Le nombre de logements au confort médiocre diminue, répondant ainsi aux exigences de décence et de norme minimale d'habitabilité. Ce processus se poursuit, notamment sous l'influence de divers programmes d'amélioration de l'habitat.

Si la CUS, et particulièrement Strasbourg, sont marquées par **la jeunesse de leur population, la tendance est au vieillissement progressif de la population**. Ceci pose la question des besoins en logements des personnes âgées. Si le maintien à domicile est largement encouragé, la survenue de la dépendance interroge la prise en charge et les solutions proposées.

Par ailleurs, les générations du "baby-boom" arrivent maintenant à la retraite. Ces personnes sont souvent propriétaires de leur logement. Un renouvellement de la population est à venir et peut affecter sensiblement le marché immobilier.

Enfin, on assiste à une croissance du nombre de demandeurs de logements sociaux âgés de 60 ans et plus. Cette tendance interroge les capacités des bailleurs sociaux à répondre à cette demande et affronter le vieillissement de leurs locataires.

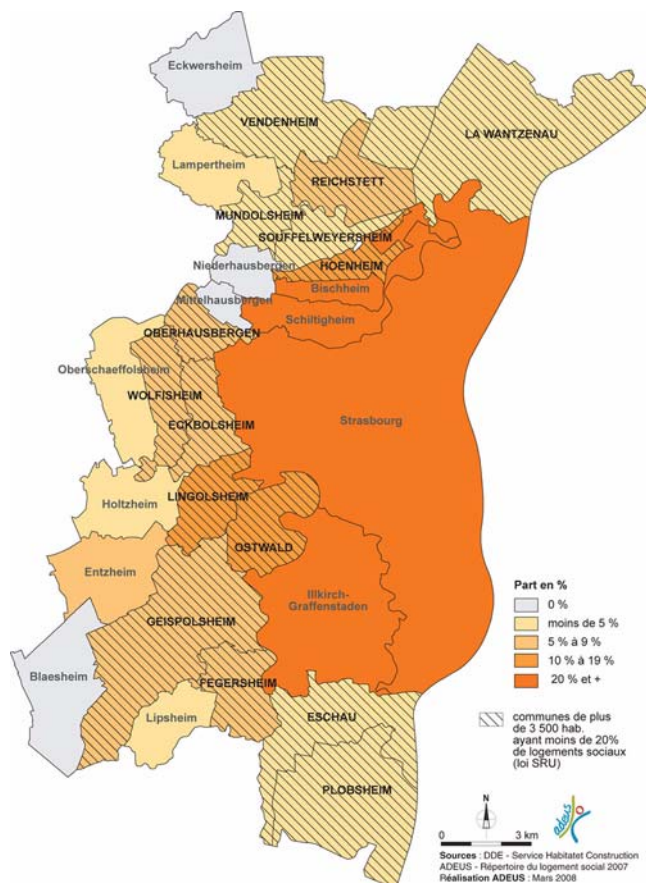
**La diminution constante de la taille des ménages est un phénomène qui se prolonge** et entraîne, une augmentation sensible et continue du nombre de ménages. Cela génère des besoins quantitatifs, auxquels il s'agit d'apporter des réponses diversifiées.

**On constate une précarité importante des ménages**. Il s'avère qu'actuellement, environ deux tiers des ménages seraient éligibles à un logement social, et qu'un tiers ne dispose que de très faibles ressources, les rendant ainsi de fait éligibles au parc très social.

**La croissance du nombre de propriétaires dans la CUS se confirme** depuis le début des années 2000. Le durcissement actuel des conditions de financement de l'accession à la propriété va probablement freiner cette tendance. C'est pourquoi le PLH devra apporter des réponses en termes de logements locatifs, tant privés que sociaux.

**La CUS est confrontée à une spécialisation des territoires**. Ainsi, le défi à relever à l'horizon des six années de mise en oeuvre du PLH, consistera à mieux répartir l'offre de logements, du logement de standing au logement social, de la maison individuelle au logement collectif, et de faire jouer entre les communes de la CUS la nécessaire solidarité intercommunale en matière d'habitat.

Part de logements sociaux dans la CUS par commune au 1<sup>er</sup> janvier 2007

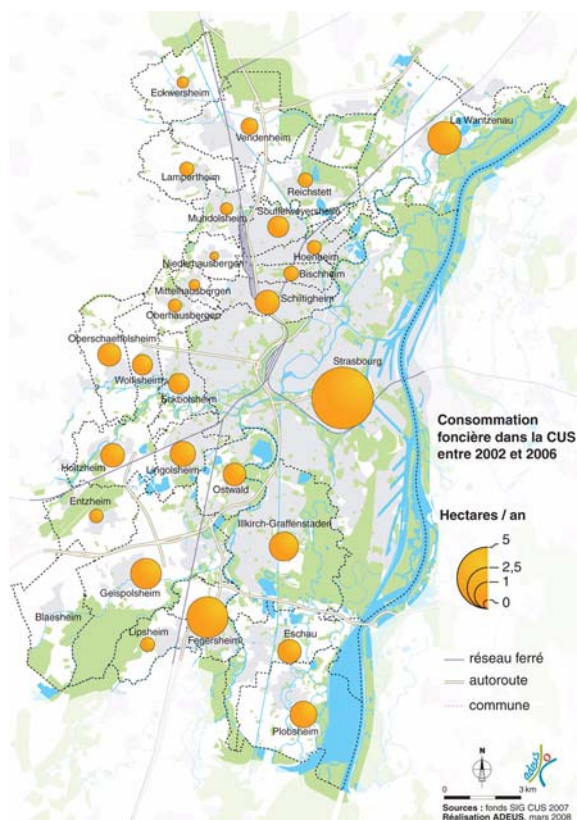


## LES CONTRAINTES DU MARCHÉ IMMOBILIER

L'analyse du marché foncier indique une diminution des transactions de terrains destinés à l'urbanisation. Tout d'abord, la faiblesse de l'offre présente la vertu de la régénération du tissu existant. En effet, le volume de logements construits dans le tissu urbain existant s'est accru dans la période récente, avec pour conséquences une densification du tissu et la limitation du recours aux extensions urbaines.

En revanche, l'offre n'ayant pas pu être développée dans la CUS s'est reportée hors de ses limites, entraînant un accroissement très net de l'étalement urbain. Avec des conséquences sur le renchérissement de l'ensemble du marché immobilier, le prix des terrains à bâtir n'a cessé d'augmenter au cours de la période récente.

Consommation foncière (hors zones d'activités) dans la CUS entre 2002 et 2006



Au cours des cinq années de mise en oeuvre du troisième PLH, les objectifs d'accroissement de l'offre de logements n'ont jamais été atteints. Le déficit de logements s'établit en moyenne à 1 000 logements par an. Il a pu être absorbé par l'importante vacance des logements constatée en 1999. Or, le marché est désormais arrivé aux limites de ses capacités d'absorption du manque de logements.

Compte tenu de la diminution constante de la taille des ménages, il convient d'apporter des réponses concrètes à la croissance des besoins en logements, afin de rétablir les possibilités de trajectoires résidentielles. Cet objectif nécessite l'identification de terrains à bâtir, permettant d'absorber les besoins, notamment en termes de développement de l'offre locative sociale.

Les projections démographiques conduisant à une estimation quantitative des besoins en logements fixent le niveau de production nécessaire en réponse à l'ensemble des besoins dans une fourchette de 2 800 à 3 000 logements par an entre 2009 et 2015. Ce niveau de production de logements doit permettre de fluidifier les parcours résidentiels et de satisfaire des besoins de l'ensemble de la population actuelle et future, de même que les besoins des populations spécifiques.

La demande de logements sociaux demeure très élevée et se situe en moyenne à un niveau 4 à 5 fois supérieur aux attributions annuelles. Le développement du parc de logements sociaux constitue un enjeu majeur de ce nouveau PLH.

Outre le développement quantitatif de cette offre et sa meilleure répartition territoriale, la diversification des modes de financements est rendue nécessaire par la paupérisation croissante des demandeurs de logements sociaux.

Près d'un quart des ménages de la CUS bénéficie d'une aide au logement en tant que locataires ou accédants à la propriété. Parmi eux, les locataires du parc social sont les plus touchés par la précarité, tandis que ceux du parc privé sont les plus pénalisés par le coût élevé du logement.

Malgré le développement d'une offre de petits logements privés pour les étudiants, les besoins demeurent, notamment pour les étudiants les plus modestes et les étrangers venant individuellement.

Pour les personnes âgées vivant chez elles, les besoins se posent moins en terme d'offre de logements qu'en terme d'accompagnement et d'aide à domicile. Quant aux EHPAD, l'insuffisance semble concerner tout particulièrement les lits de long séjour.

Bien que difficile à cerner, les besoins en logements des personnes handicapées sont une réalité qui doivent trouver une réponse dans l'offre de logements, tant en terme d'adaptation des logements que de prise en compte de la survenue possible d'un handicap.

Enfin, **le logement des gens du voyage** se pose en termes de sédentarisation. Afin de rendre possible cette sédentarisation, il convient d'intervenir sur l'ensemble de la chaîne de l'offre concernant cette population.

Au-delà de la réponse aux besoins quantitatifs et qualitatifs en logements, le quatrième PLH de la CUS sera aussi l'occasion de mieux intégrer les problématiques du développement durable, en densifiant autour des points d'arrêts des TC et en développant un habitat économe en foncier et en énergie.

A l'issue du diagnostic du futur PLH de la CUS, quatre familles d'enjeux apparaissent :

**La fluidification des parcours résidentiels**, qui repose sur :

- L'accroissement et la diversification du parc de logements ;
- Le développement quantitatif et qualitatif de l'offre locative sociale
- Les réponses adaptées à l'ensemble des profils de ménages et aux populations spécifiques ;
- La maîtrise de la part du logement dans le budget des ménages ;
- La prise en compte du développement durable ;

**L'amélioration du parc existant en veillant aux économies d'énergie** qui doit intégrer :

- Le développement de nouvelles formes urbaines, plus denses ;
- La prise en compte de l'environnement du logement ;
- La promotion de la diversité sociale ;

**La solidarité intercommunale** qui passe par :

- Le rééquilibrage territorial de l'offre
- Le partage de l'effort de construction entre les communes ;

**La mobilisation et la maîtrise du foncier** qui s'appuie sur :

- Le renforcement, voire la systématisation, de la réflexion globale sur les zones à urbaniser ;
- La régénération du tissu existant
- La constitution de réserves foncières et l'inscription dans les documents d'urbanisme de zones d'urbanisation future.

*Type de projet : Programme partenarial*

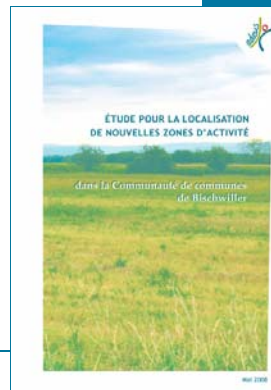
*Nom du projet : 33101 PLH de la CUS*

*Equipe projet : Vincent Flickinger (chef de projet), Vincent Bort, Julie Dargaud, Sandrine Lechner, Stéphanie Martin, Pierre Nordemann, Nicolas Prachazal, Benjamin Puccio, Maryline Roussette, Ahmed Saïb, Olivier Schmitt, Laurent Stemmelen*

*Nombre de pages : 287 + annexes*

*Résumé : Stéphanie Martin*

# Etude pour la localisation de nouvelles zones d'activité dans la Communauté de communes de Bischwiller



La Communauté de communes de Bischwiller a souhaité réaliser une étude afin d'identifier sur son territoire les meilleurs sites pouvant accueillir à court et moyen termes de nouvelles zones d'activité.

L'étude propose d'abord une analyse du contexte, avant d'identifier les sites préférentiels et d'en réaliser l'évaluation.

## LE CONTEXTE D'ETUDE

La problématique :

Identifier les meilleurs sites potentiels pour y localiser de nouvelles zones d'activités intercommunales.

La démarche :

Les sites ont été analysés et évalués par le biais d'une analyse multi-critères.

Le calendrier :

L'étude a été réalisée entre janvier et mai 2008.

## LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

### LES ÉLÉMENTS DE CONTEXTE

- Les besoins des entreprises

Les entreprises ont un socle de critères communs dans le cadre d'une implantation : un marché et un bassin d'emploi, une bonne accessibilité, des terrains et/ou des locaux adaptés, des possibilités d'extension, des services de qualité et une image valorisante de l'agglomération.

Depuis 2005, la Communauté de communes de Bischwiller a enregistré environ 80 demandes d'implantation d'entreprises.

- Les projets de zones d'activités

Actuellement, une centaine de projets de création de zones d'activités ont été répertoriés dans le Bas-Rhin. Certains projets pourraient évoluer en plateformes départementales d'activité, dont trois pour l'Alsace du Nord à Lauterbourg, Mommenheim-Bernolsheim et Drusenheim-Herrlisheim.

- La stratégie de la Communauté de communes

La Communauté de communes de Bischwiller, confronté à des fermetures d'entreprises depuis 2002, veut créer de nouveaux emplois.

- Les particularités du contexte environnemental

Pour l'implantation de futures zones d'activité il faudra prendre en compte les enjeux environnementaux, que ce soit au niveau de l'eau, de la faune ou de la flore. Il faudra aussi tenir compte des contraintes liées aux zones inondables ou au périmètre Séveso du dépôt pétrolier implanté à Oberhoffen-sur-Moder.

- Le fonctionnement des réseaux

La Communauté de communes est plutôt bien équipée et desservie en terme de transports, que ce soit pour le réseau routier, les transports en commun ou le vélo.

- Les orientations du SCoT d'Alsace du Nord

D'après les orientations du SCoT d'Alsace du Nord, seules Bischwiller, Kaltenhouse et Oberhoffen peuvent accueillir des zones d'activité de plus de 30 hectares d'un seul tenant. Leur localisation doit favoriser la desserte par les transports collectifs et respecter les préconisations environnementales et paysagères.

- Les procédures réglementaires

Selon le projet retenu, un certain nombre de procédures sont à envisager. Elles impacteront sur les délais de réalisation de la zone d'activité. Il s'agit de la modification ou révision simplifiée du POS, de l'acquisition de terrains et du dossier au titre de la loi sur l'eau.

## IDENTIFICATION DES SITES PRÉFÉRENTIELS

Le territoire de Haguenau-Bischwiller compte 17 zones d'activités d'une surface totale de 560 hectares mais seuls 13 ha sont aujourd'hui disponibles.

A l'échelle de la Communauté de communes, six sites de projet ont été analysés : la zone Heidfeld à Oberhoffen-sur-Moder, la zone Neue Acker à Schirrhein, la zone Rosenwald à Kaltenhouse, la zone Baumgarten à Bischwiller, la zone Grueberfeld/Gruendel à Bischwiller et la zone des Vignes à Oberhoffen-sur-Moder.

## EVALUATION DES SITES

### La zone Baumgarten à Bischwiller :

#### Inconvénients

- Mauvaise visibilité de la zone ;
- commercialement, accessibilité à la zone très mal perçue : voie d'accès à proximité immédiate d'équipements scolaires ;
- accès unique à la zone d'activité : nécessité de traverser la zone d'habitat pour y accéder ;
- exposition potentielle des riverains.

#### Avantages

- Globalement, en accord avec les orientations générales du SCOTAN (agglomération, continuité urbaine, proximité de la gare et des transports en commun) ;
- surface foncière intéressante, maîtrise foncière partielle ;
- procédure réglementaire assez rapide ;
- topographie plane ;
- implantation possible de petites activités pouvant servir de zone tampon entre la voie ferrée et une éventuelle zone d'habitat.

### La zone Grueberfeld/Gruendel à Bischwiller :

#### Inconvénients

- Fortes contraintes techniques et environnementales (dénivellation importante, d'où des difficultés pour l'assainissement) ;
- mauvaise lisibilité de la zone en raison du talus SNCF ;
- ligne ferroviaire Strasbourg-Haguenau (cadence à la demi-heure, voire au quart d'heure) ;
- parcellaire très morcelé rendant l'appropriation difficile ;
- zone naturelle au POS ;
- zone en lisière de forêt ;
- corridor écologique entre plaine et forêt ;
- proximité des habitations ;
- pas de desserte en bus ;
- commercialement, un peu éloigné de l'axe principal, absence de visibilité.

## Les sites envisageables pour les futures zones intercommunales



#### Avantages

- Globalement en accord avec les orientations générales du SCOTAN (agglomération, continuité urbaine, proximité de la gare) ;
- accessibilité correcte pour les entreprises et accessibilité directe depuis la RD 37 et l'A 35 ;
- visibilité de la zone en venant de Weyersheim ou Hoerdt ;
- pas de protections environnementales réglementaires ;
- accès possible par deux passages à niveau existants.

### La zone des Vignes à Oberhoffen-sur-Moder :

#### Inconvénients

- Accès à la RD 29 difficile par le rond-point existant car confrontation avec les commerces de proximité, mais possibilité d'un nouvel accès depuis le giratoire ;
- RD 29-RD 37 ;
- exposition des riverains ;
- zone en NCC, sans maîtrise foncière ;
- zone de connexion entre massif forestier et plaine inondable.

#### Avantages

- Bonne situation géographique, favorable aux échanges avec Strasbourg et l'Allemagne ;
- accessibilité rapide à l'autoroute, proximité de la RD 29 ;
- pas de traversée d'agglomération ;
- vitrine déjà présente en termes d'activité : proximité d'un environnement économique grâce à la zone commerciale Werb et à la ZA Sauermtatt ;
- visibilité ;
- superficie disponible intéressante ; site vaste et possibilité d'extension ;

- globalement en accord avec les orientations générales du SCOTAN (agglomération, continuité urbaine, qualité de la desserte routière) ;
- localisation centrale dans la Communauté de communes ;
- topographie favorable à un aménagement.

#### La zone Heidfeld à Oberhoffen-sur-Moder :

##### Inconvénients

- Accessibilité : secteur éloigné des axes routiers (inapproprié pour un développement économique exogène) ;
- manque de visibilité ;
- contraintes réglementaires environnementales.

##### Avantages

- Maîtrise foncière communale ;
- INAx ;
- topographie plane ;
- zone adaptée pour l'accueil d'activités artisanales, permettant de répondre aux besoins endogènes du territoire.

#### La zone Neue Acker à Schirrhein :

##### Inconvénients

- Accessibilité : secteur éloigné des axes routiers (inapproprié pour un développement économique exogène) ;
- manque de visibilité ;
- lisière de forêt avec marge de recul à prévoir ;
- zone identifiée localement en raison de sa richesse écologique potentielle.

##### Avantages

- INAx ;
- acquisition foncière en cours ;
- topographie plane ;
- zone adaptée pour l'accueil d'activités artisanales, permettant de répondre aux besoins endogènes du territoire.

#### La zone Rosenwald à Kaltenhouse :

##### Inconvénients

- Contraintes techniques importantes et sensibilité environnementale ;
- dénivelé important entre la RD 29 et la rue du Rosenfeld (10 m), terrain très en contrebas ;
- ZNIEFF (Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique) ;
- zone humide.

##### Avantages

- Pourrait être intéressante pour l'extension Taubenhof ;
- globalement en accord avec les orientations générales du SCOTAN (agglomération, continuité urbaine, qualité de la desserte routière, proximité des transports en commun) ;
- localisation intéressante pour attirer des entreprises exogènes ;
- proximité de la RD 29 et de la future voie de liaison Sud.

#### EVALUATIONS ET PRÉCONISATIONS

Pour l'évaluation finale, une grille d'analyse multicritères a été réalisée.

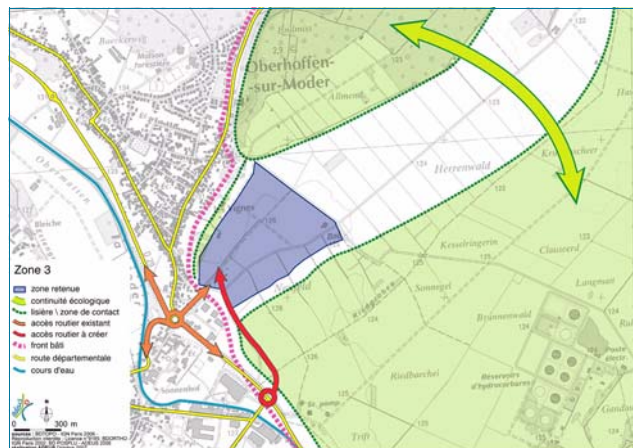
Les sites Grueberfeld et Rosenwald sont surtout pénalisés pour des raisons environnementales. La zone Baumgarten souffre de sa situation enclavée.

#### Trois zones ont donc finalement été retenues : Les Vignes, Baumgarten et Heidfeld.

Les sites Heidfeld et Neue Acker sont plutôt adaptés au desserrement des activités locales et à l'accueil d'activités artisanales.

La zone des Vignes apparaît incontestablement la mieux située par rapport à l'A35, à Haguenau, au fonctionnement des circulations. Elle apparaît comme la meilleure alternative à la zone du Schwabenried pour la réalisation d'une zone intercommunale destinée au développement du territoire.

#### La zone des Vignes à Oberhoffen-su-Moder



Type de projet : Programme Partenarial

Nom du projet : Localisation de zones d'activités dans la Communauté de communes de Bischwiller

Equipe projet : Fabienne Vigneron (chef de projet), Mathilde Delahaye, Daniel Hauser, Valentine Ruff, Vincent Bort, Maryline Roussette

Nombre de pages : 65

Résumé : Nicolas Prachazal



# Suivi du Schéma Directeur Vélo de la CUS

Proposition d'actions prioritaires



résumé

Le Schéma Directeur Vélo de la CUS réalisé en 2006 a pour objectif principal d'aboutir à la réalisation d'un réseau cyclable homogène et maillé sur l'agglomération. L'étude du suivi du Schéma directeur vélo consiste à proposer de nouvelles orientations de développement de l'usage du vélo. Il s'agit pour la CUS de rester innovante en matière de politique cyclable.

## LE CONTEXTE D'ÉTUDE

La CUS a engagé depuis de longues années une politique favorable aux transports en commun et aux modes alternatifs à la voiture particulière, dont la bicyclette. Les actions engagées sont analysées depuis 2001 au travers de l'observatoire vélo, et par un suivi du schéma directeur vélo.

La problématique :

L'étude du suivi du Schéma Directeur Vélo consiste à proposer des actions prioritaires à mettre en oeuvre par la collectivité à court terme, tant au niveau des infrastructures que des services à l'attention des usagers. Ces actions sont destinées à être inscrites dans le programme de réalisation pluriannuel de la CUS.

La démarche :

L'étude a été déclinée sous forme de fiches-actions.

Le calendrier :

Le nouveau Schéma Directeur Vélo de la CUS, document actualisant celui de 1994, a été réalisé en 2006. L'étude du suivi du Schéma Directeur Vélo a été finalisée en mai 2008.

## LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

### RÉSEAU CYCLABLE

La réalisation progressive d'un véritable réseau cyclable maillé sur la CUS a été déclinée dans le nouveau Schéma directeur vélo.

Ces dernières années, l'évolution annuelle du réseau cyclable a été largement plus importante que les objectifs affichés dans le Schéma directeur vélo de 1994.

Les propositions d'aménagements prioritaires du réseau cyclable concernent les opérations à programmer par la Direction des projets sur l'espace public (DPEP) : continuité des itinéraires existants, aménagement des axes structurants, franchissement de coupures physiques, achèvement du circuit des Forts ; les contresens cyclables dans les rues en sens unique ; les couloirs bus ; les zones 30 ; les traitements de certains carrefours.

Une politique plus volontariste en matière d'aménagements cyclables est souhaitable. Pour ce faire, il est proposé de retenir le principe d'aménager si possible des axes d'un seul tenant et d'améliorer l'entretien des aménagements cyclables.

### STATIONNEMENT DES VÉLOS

La CUS implante régulièrement de nouveaux équipements de stationnement pour vélos, principalement des arceaux sur le domaine public. Un relevé du parc de stationnement existant a été engagé à la demande du Service des Transports et Déplacements sur le domaine public de la CUS. A partir de cet état, il est proposé que le Service SIG de la CUS actualise annuellement le fond cartographique avec les nouveaux équipements installés. Il est aussi proposé de mentionner sur le plan-guide de la CUS, et au même titre que les véloparcs-tram, les principaux parcs de stationnement sur voie publique, les nouveaux véloparcs et les parcs vélos dans les parkings publics en ouvrage.

La CUS, en partenariat avec Parcous, a commencé à équiper les parkings publics existants en emplacements de stationnement pour vélos, par suppression de quelques emplacements pour voitures. Des extensions sont également programmées. En référence à ces réalisations qui répondent à une demande des usagers, il est proposé d'étendre le stationnement des vélos à l'ensemble du parc de stationnement en ouvrage pour les parkings publics et privés existants, pour les futurs projets de parkings.

Le développement de la complémentarité entre transports en commun et vélos est assuré par trois services aux usagers dans la CUS : Véloparc-tram sur certains parkings-relais, Véloparc aux stations tramway et stationnement dans les gares SNCF. Ces services sont à améliorer par le biais de remise à niveau ou de créations d'équipements.

Sur domaine privé, la CUS peut intervenir de deux manières en matière de stationnement vélo : par l'application du droit des sols (permis de construire), et en impulsant des actions auprès d'organismes privés.

## SIGNALISATION

Afin d'améliorer la lisibilité du réseau cyclable, il est proposé de l'accompagner par un jalonnement adapté, une meilleure disposition des panneaux de signalisation et de relais information-service et une signalisation plus importante des parcs de stationnement.

## SERVICES AUX USAGERS

La CUS a mis en place des locations de vélos par le biais du service "vélocation". Il est proposé d'augmenter progressivement les points de location de vélos sur l'agglomération, de développer un système de type "Call a bike".

La CUS met aussi à disposition de son personnel et des élus des vélos de service depuis de nombreuses années. Ce service est à pérenniser par l'acquisition de vélos supplémentaires.

Le nouveau parc à vélos à la Place de la Gare à Strasbourg a été mis en service en juin 2007. Il s'agira à terme de réfléchir à la faisabilité d'autres vélostations.

Une autre action a été mise en place par les autorités organisatrices de transports : le transport des vélos dans les rames TER, sur le réseau urbain de la CTS et dans les cars interurbains est à poursuivre.

D'autres services aux usagers peuvent être proposés : mise en place d'un service permanent de circuits touristiques à vélo ; développement des services de transports de personnes ; développement de transports de marchandises par le biais des entreprises de transports à vélo privées locales ; poursuite de la mise en place de plans de déplacements d'entreprise ; lancement expérimental d'opérations de ramassage scolaire à vélo.

## SÉCURITÉ DES USAGERS

Un meilleur suivi de l'accidentologie pour les modes doux, par les élus et les techniciens, est souhaitable. Les actions de sécurité routière sont quant à elles, à renforcer.

Un comité technique institué début des années 1990 permet de recueillir régulièrement le point de vue des usagers et les actions de la collectivité et

leurs effets sur l'usage du vélo dans l'agglomération. Cette structure est à pérenniser.

Il est aussi proposé d'engager la réalisation d'un code de la rue local par les services de la CUS, et de pérenniser les centres d'éducation routière.

De même, pour lutter contre le vol, une accélération du nombre de vélos marqués dans l'agglomération et le département s'avère judicieuse.

Egalement, la Municipalité de Strasbourg a proposé aux ministères de l'Équipement et de l'Intérieur d'expérimenter localement un système d'amendes minorées pour les infractions commises par les cyclistes.

## USAGE DU VÉLO

Une réflexion a été engagée en 2006 par la CUS et le Conseil Général quant à la pertinence de la mise en œuvre de comptages permanents en certains points stratégiques du réseau cyclable sur le territoire communautaire. À partir de 2008, il s'agira d'équiper progressivement les pistes cyclables stratégiques.

Il est aussi intéressant de connaître la part modale du vélo et son évolution, ainsi que l'opinion du public, par des recensements ou des enquêtes spécifiques. Une nouvelle enquête ménages-déplacements est envisagée en 2009, ainsi que la réalisation tous les 3-4 ans de sondage ou des enquêtes d'opinion.

## ACTIONS DE COMMUNICATION

La CUS a engagé depuis plusieurs années des actions de communication vers le grand public. Ces actions sont à pérenniser, voire à améliorer : la fête du vélo ; les bourses aux vélos ; l'édition tous les ans d'un plan-guide vélo ; la mise en place d'un système d'information en temps réel permettant aux usagers d'adapter leur déplacement en fonction des conditions de circulation...

## SUIVI DES ACTIONS

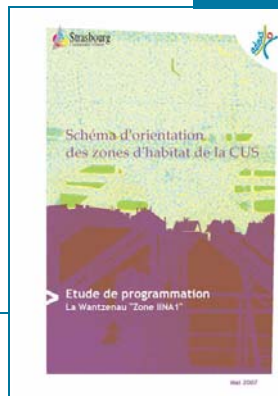
Un outil de suivi de la politique cyclable de la CUS et du Département du Bas-Rhin a été mis en place en 2001 : l'observatoire vélo. Il est censé évaluer les actions mises en œuvre par les collectivités pour mieux orienter leur politique.

Le suivi des actions repose sur une bonne connaissance des opérations réalisées, par un recueil de données actualisé régulièrement.

*Type de projet : Programme Partenarial*  
*Nom du projet : 32003 Suivi du Schéma Directeur Vélo*  
*Equipe projet : Daniel Hauser (chef de projet), Yann Locoge, Pierre Reibel, Maryline Roussette, Nicolas Prachazal*  
*Nombre de pages : 162*  
*Résumé : Stéphanie Martin*

# Schéma d'orientation des zones d'habitat de la CUS

La Wantzenau : zone IINA1



Le Schéma d'orientation des zones d'habitat (SOZHA) est un outil d'aide à la mise en oeuvre des zones de développement de l'habitat sur le territoire de la CUS. Plusieurs zones ont fait l'objet d'une étude de programmation dont la zone IINA1 à La Wantzenau.

## LE CONTEXTE D'ÉTUDE

Le SOZHA s'appuie sur le recensement du potentiel urbanisable dans la CUS effectué courant 2005 des zones futures d'urbanisation.

La problématique :

Il s'agit de proposer sur la base d'un diagnostic transversal, un projet d'urbanisation durable conforme aux besoins de la commune et répondant aux objectifs du PLH communautaire.

Le calendrier :

Le document a été finalisé en septembre 2008.

- Une insuffisance de diversification de l'offre en logement et cherté du marché immobilier.
- De grands atouts de la zone à urbaniser notamment en ce qui concerne les transports en commun.
- De fortes contraintes liées principalement à la zone de remontée de nappe et à une situation problématique de l'assainissement des eaux usées et pluviales.

## LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

Cette étude a trois objectifs :

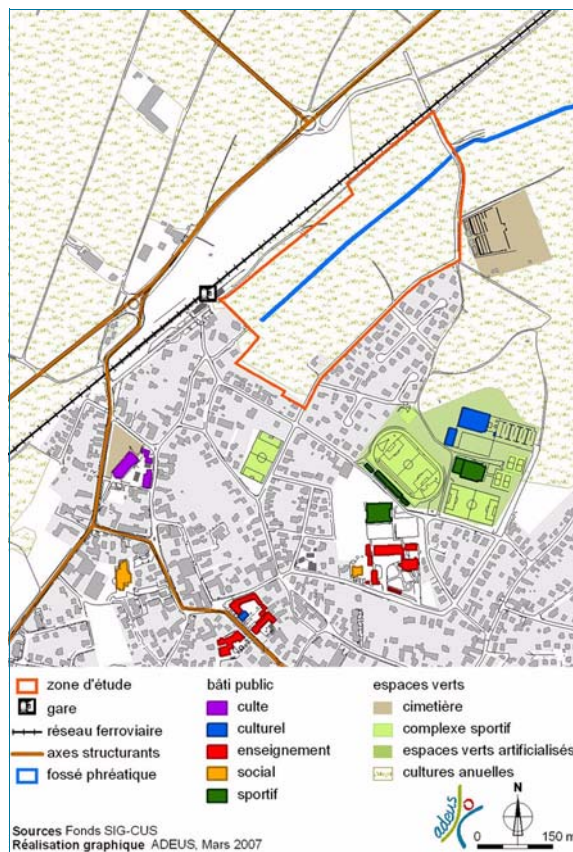
- prendre en compte dans le projet tous les éléments de contexte permettant de répondre aux besoins de la commune et des futurs habitants,
- élaborer une programmation permettant de concilier la densité proposée et la qualité urbaine du projet,
- évaluer les impacts afin de permettre aux communes d'anticiper les retombées de l'urbanisation et de prévoir les éventuelles mesures d'accompagnement.

### Evaluation urbaine

Le diagnostic réalisé à la fois à l'échelle de l'ensemble de la commune de La Wantzenau et de la zone IINA1 fait ressortir des constats importants à retenir pour le futur projet :

- Les grands déséquilibres démographiques qui entraînent un vieillissement inéluctable de la commune.

### Contexte général

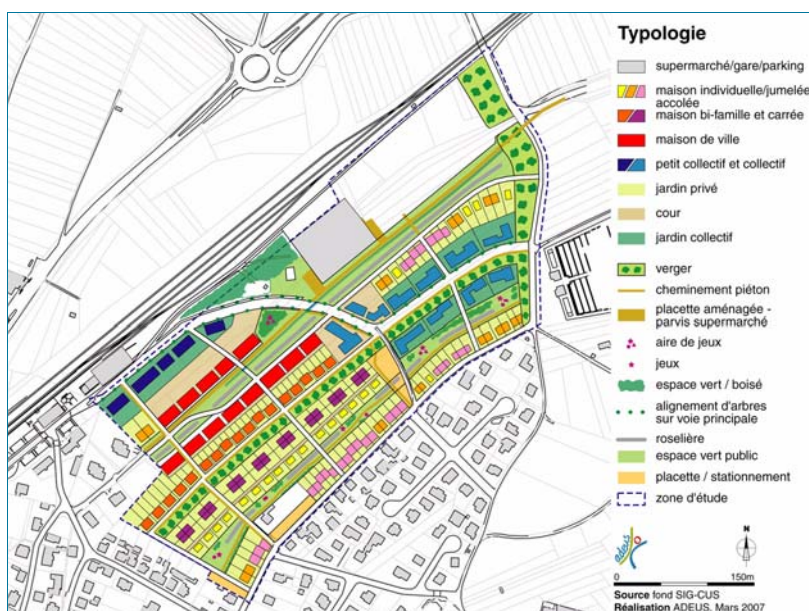


## Définition du programme

Afin de répondre au mieux à ces préoccupations, **un projet de 330 logements a été proposé** dans le cadre de cette étude, ainsi qu'un exemple de sa traduction spatiale. Celle-ci intègre les principes fondamentaux pour un bon aménagement du site, à savoir :

- Nécessité d'un **rééquilibrage démographique** de la commune par le développement d'un parc locatif de taille intermédiaire, à destination notamment des jeunes familles.
- Diversifier les possibilités d'accessibilité financière au logement.
- **Favoriser les transports en commun** en s'appuyant sur la gare et la ligne du bus 72.
- **Réduire les déplacements en voiture** dans la commune en favorisant des offres alternatives (pistes cyclables, cheminements piétons) et en localisant en conséquence les nouveaux équipements.
- Donner dans le projet une juste place à la voiture et en réduire la visibilité pour une meilleure qualité de vie dans le futur quartier.
- Veiller à une bonne insertion du futur équipement commercial.
- Préserver et intégrer les éléments végétaux existants dans le projet.
- **Conforter le fossé comme élément structurant** dans sa fonction hydraulique et dans son rôle paysager.
- Prendre en compte les nuisances sonores liées notamment à la proximité de la voie ferrée.
- Rechercher une densité adaptée selon les contraintes de chaque secteur : zone de remontée de nappe, espaces à préserver, fortin.
- Tirer parti du nouvel aménagement pour améliorer le système d'assainissement existant, aujourd'hui défaillant par temps de pluie.
- Intégrer dans le projet des solutions alternatives à la gestion des eaux pluviales, en favorisant le plus possible la visibilité du cheminement de l'eau.

L'ensemble de ces principes devrait constituer les lignes directrices pour le cahier des charges de réalisation quel que soit le projet d'urbanisation à venir sur ce site.



## Les impacts du projet

Le programme retenu devrait générer l'arrivée d'**environ 920 habitants**. La population scolaire varierait les premières années entre 70 et 110 élèves dans les écoles primaires et de 60 élèves au maximum dans les écoles maternelles. Ceci devrait entraîner un **impact bénéfique sur les équipements scolaires de la commune**, les effectifs ayant fortement chuté ces dernières années.

Les déplacements de cette nouvelle population sont évalués à 4 600 par jour.

La zone devrait générer un trafic automobile de près de 2 000 véhicules en plus par jour, qui se répartira sur la route de Strasbourg, la D 301 et la rue des Héros. Ces axes peuvent aujourd'hui absorber cette hausse de circulation mais leurs réserves de capacité sont limitées et ils aboutissent dans des secteurs congestionnés. Il faudrait donc essayer de **développer au maximum l'usage du train** pour les déplacements vers le centre de Strasbourg.

Type de projet : Programme Partenarial  
Nom du projet : 35606 Evaluation des conditions d'urbanisation

Equipe projet : Nadia Monkachi (chef de projet),  
Nicolas Daval, Mathilde Delahaye,  
Géraldine Mastelli, Mélanie Pous, Ahmed Saïb,  
Benoît Vimbert

Nombre de pages : 41

Résumé : Nicolas Prachazal

# Plan départemental de l'habitat

Diagnostic



résumé

L'étude du diagnostic du Plan Départemental de l'habitat (PDH) a été confiée à l'ADEUS, celle-ci ayant en charge depuis 2006 la mission de l'observatoire de l'habitat du Bas-Rhin.

## LE CONTEXTE D'ETUDE

Créé par la loi du 13 juillet 2006 portant sur l'engagement national pour le logement, le PDH est essentiellement conçu pour assurer une cohérence entre les politiques d'habitat sur le territoire départemental.

La problématique :

Le PDH doit permettre de mettre en place sur le territoire du Bas-Rhin une politique de l'habitat coordonnée et adaptée aux besoins, qui prenne en compte le contexte économique et social et réponde aux valeurs de solidarité.

La démarche :

Réalisation du diagnostic sur la base d'analyses et de réunions d'échanges avec les acteurs du territoire départemental.

Le calendrier :

L'étude a été réalisée entre janvier et octobre 2008.

## LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

Les premiers chapitres proposent une analyse des facteurs socio-démographiques, économiques et environnementaux qui influent sur les besoins en logements. La seconde partie de l'étude permet une approche plus fine de l'offre et de la demande de logements.

### LA POPULATION

Le Bas-Rhin a connu une forte croissance démographique, la population ayant augmenté d'un tiers depuis 1962 pour passer la barre du million d'habitants en 1999. Cette évolution s'est même accélérée après 1990 avec une augmentation de 7,6 %.

Entre 1990 et 1999, le département a accueilli 130 200 nouveaux arrivants, principalement des jeunes actifs. Cette croissance devrait se poursuivre d'ici 2030.

On note une forte progression du nombre de ménages et un vieillissement de la population, ce dernier impactant sur le fonctionnement social de certaines communes.

Les besoins en logements sont estimés entre 5 000 et 6 000 par an jusqu'à 2030.

### SITUATION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE

Le Bas-Rhin possède un tissu économique diversifié et il y a une importante progression de la population active.

La situation de l'emploi s'est améliorée en 2006 après une forte augmentation du chômage entre 2001 et 2005. La situation socio-économique des ménages a suivi la même courbe.

Le nombre de ménages éligibles à un logement social progresse. (62 % en 2005)

Du point de vue de la distribution des revenus, il existe d'importantes disparités territoriales.

### ÉVOLUTION DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL ET ÉTALEMENT URBAIN

Les déplacements pour le travail en dehors de l'Alsace ont progressé de 140 % entre 1975 et 1999 et il y a eu une forte baisse des personnes habitant et travaillant dans la même commune. On aboutit ainsi à une augmentation sensible des distances entre le domicile et le travail et à une explosion des kilomètres parcourus, qui ont doublé entre 1975 et 1999.

La consommation foncière a été très importante entre 1982 et 1999 et plusieurs territoires se distinguent par une "sur-consommation".

## HABITAT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE

65 % des logements du département ont été construits avant 1974, soit avant la mise en place des premières réglementations thermiques.

La forte pression exercée sur le marché foncier et immobilier entraîne l'étalement urbain et accentue la consommation d'espace.

## GRANDES ÉVOLUTIONS DE LA STRUCTURE DU PARC DE LOGEMENT

Entre 1999 et 2005, le parc de logements a peu évolué, avec notamment un ralentissement du développement de la CUS.

Le taux de logements vacants est en net recul.

Les propriétaires occupant leurs logements sont majoritaires dans le département mais on note un rééquilibrage territorial. L'offre en logements collectifs se rééquilibre aussi en se développant davantage en dehors de la CUS.

Les petits logements sont plus nombreux dans la CUS et les villes moyennes tandis que les grands logements sont plus représentés dans les petites communes.

L'état général des logements est en amélioration.

## TENDANCES DU MARCHÉ DU LOGEMENT

Depuis 2004, la construction neuve a atteint un niveau satisfaisant, sauf pour la CUS. Ces nouveaux logements se diversifient avec davantage de collectifs un peu partout sur le territoire.

Le prix de vente a fortement augmenté à partir de 2003.

L'offre en logements sociaux reste insuffisante et inégalement répartie malgré un développement relativement important.

L'offre locative privée se concentre dans la CUS et les communes urbaines, les ménages présents dans ce parc ont le taux d'effort le plus élevé.

Le nombre de propriétaires a fortement augmenté entre 1999 et 2005 malgré une dégradation des conditions d'accession, notamment aidée, à la propriété.

L'accession aidée est un facteur d'étalement urbain car elle se fait de manière dispersée sur le territoire.

## DAVANTAGE DE BESOINS EN LOGEMENTS ADAPTÉS

Une majorité de personnes âgées vivent dans leur logement mais plus de 3000 foyers de 60 ans et plus habitent un logement très inconfortable.

Le parc de logements adaptés aux personnes handicapées est difficile à recenser mais le département est bien pourvu en structures spécialisées.

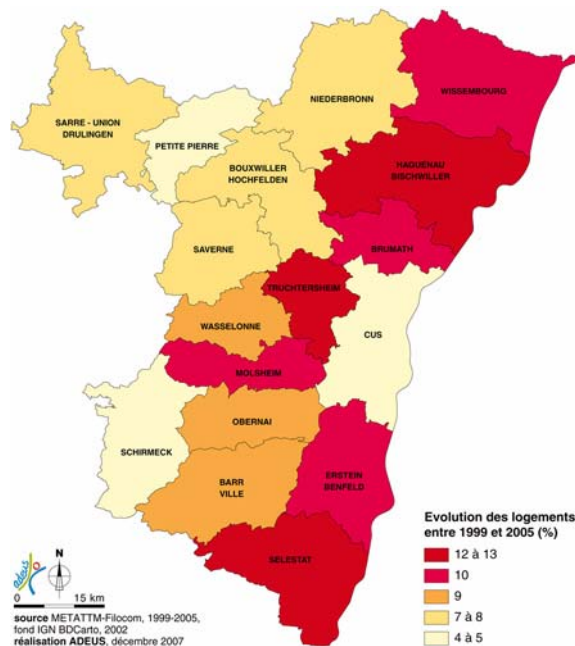
Les jeunes ont des difficultés d'accès au logement, privé ou social. Le marché du logement étudiant connaît des tensions à la rentrée universitaire et les

étudiants étrangers d'origine modeste sont particulièrement touchés.

Le Bas-Rhin disposait de près de 2 500 places d'hébergement en 2007 mais cela reste insuffisant face à la demande croissante d'hébergement temporaire.

Les nomades sédentarisés sont près de 2500 dans le département. Leurs problématiques de logements sont diversifiées : habitat sur site non constructible, situation de squat foncier ou habitat, etc.

Evolution du nombre de logements entre de 1999 à 2005 dans le Bas-Rhin



## LES ENJEUX

**Le grands enjeux mis en avant par cette étude sont :**

- le développement d'une offre suffisante en logements pour répondre à l'augmentation de la population et du nombre de ménages ;
- la diversification des logements produits pour offrir une réponse adaptée aux besoins différents des ménages ;
- l'amélioration des dispositifs d'accompagnement du maintien à domicile pour les personnes âgées ;
- la production de logements accessibles en terme de coûts ;
- proposer des réponses adaptées en matière de logement à l'ensemble des profils des ménages afin de fluidifier les parcours résidentiels ;
- l'articulation du développement de l'habitat en lien avec les lieux de travail ;
- la priorisation de l'implantation de l'habitat à proximité de l'offre en transports en commun ;
- le développement de formes d'habitat peu consommatrices d'espace ;
- la promotion du renouvellement du tissu existant ;
- la lutte contre le réchauffement climatique ;

- la maîtrise de l'étalement urbain, notamment par le développement de nouvelles formes urbaines ;
- la réduction de la consommation énergétique dans le parc existant ;
- la production neuve avec une consommation d'énergie basse, voire d'énergie positive ;
- la maîtrise et l'optimisation des zones à urbaniser ;
- la diminution de l'impact de l'énergie sur les charges locatives ;
- la sensibilisation et la communication auprès des élus et des habitants en matière de développement durable ;
- l'accroissement quantitatif du parc de logements ;
- le développement du parc locatif hors CUS ;
- la poursuite de l'implantation de petits collectifs dans les petites communes ;
- la production de grands logements, en particulier dans les grandes communes urbaines, et de petits logements hors CUS ;
- la réhabilitation du parc inconfortable ;
- une production soutenue de logements à loyers modérés dans les communes dépourvues de logements sociaux ;
- des actions fortes en faveur des logements à loyer très sociaux ;
- l'approfondissement de la connaissance du parc de qualité médiocre ;
- un meilleur encadrement de l'accession aidée à la propriété permettant de ne pas participer au surenchérissement des prix immobiliers et de lutter contre l'étalement urbain.

Enfin concernant les enjeux pour les logements adaptés :

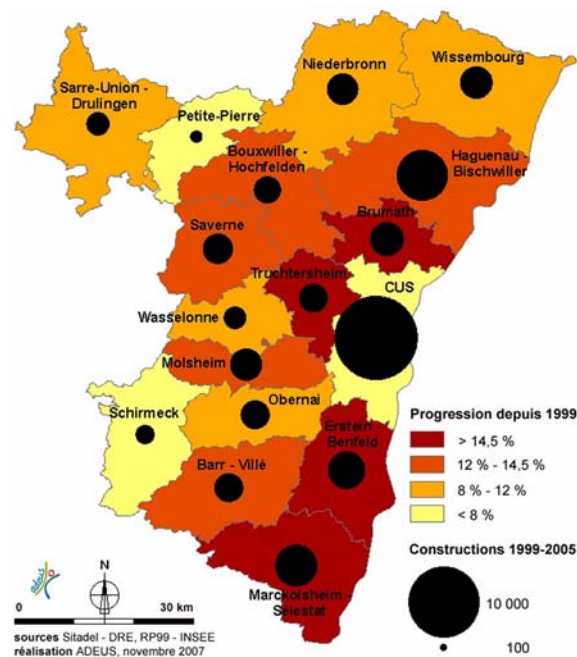
**Pour les personnes âgées et en perte d'autonomie :**

- l'amélioration des dispositifs d'accompagnement du maintien à domicile en matière d'adaptation du logement ;
- le développement d'une offre nouvelle en logements adaptés aux besoins ;
- l'amélioration de l'articulation entre les aides publiques ;
- le développement de la domotique.

**Pour les personnes en situation de handicap :**

- l'amélioration de la connaissance des besoins des personnes vivants à domicile et le recensement de l'offre en logements adaptés existants ;
- le développement d'une offre en logements accessibles et adaptés ;
- l'accompagnement renforcé lors de l'adaptation du logement au handicap ;
- une meilleure information sur les dispositifs existants pour le maintien à domicile.

Construction de logements neufs dans le Bas-Rhin de 1999 à 2005



**Pour les jeunes et les étudiants :**

- le développement d'une offre en logements accessibles en terme de coût pour les jeunes ;
- l'amélioration des conditions de logement et de la qualité d'accueil ;

**Pour l'hébergement et le logement d'insertion :**

- approfondir la connaissance du public ;
- fluidifier les trajectoires résidentielles et améliorer les sorties des dispositifs d'hébergement ;
- la diversification de l'offre et l'amélioration de sa répartition territoriale.

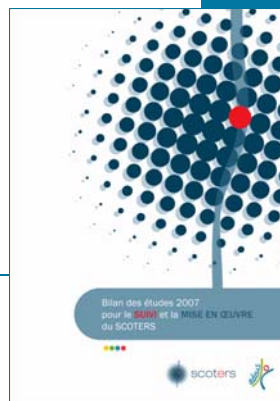
**Pour les nomades sédentarisés :**

- l'amélioration des conditions d'habitat ;
- la résorption des sites d'habitat précaire et la mise aux normes de sécurité et salubrité ;
- l'intégration des ménages dans le tissu résidentiel des communes ;
- le développement d'une offre adaptée ;
- permettre l'auto-construction et l'auto-réhabilitation.

Type de projet : Programme Partenarial  
 Nom du projet : 38108 Plan Départemental Habitat  
 Equipe projet : Nadia Monkachi (chef de projet), Julie Dargaud, Sandrine Lechner, Fabienne Commessie, Maryline Roussette  
 Nombre de pages : 138  
 Résumé : Nicolas Prachazal



# Bilan des études 2007 pour le suivi et la mise en oeuvre du SCOTERS



Ce bilan permet de dresser un état des lieux de ce qui a été mis en place au cours de l'année 2007 suite à l'approbation du Scoters l'année précédente.

## LE CONTEXTE D'ETUDE

La problématique :

Valoriser l'ensemble des travaux de mise en oeuvre réalisés dans le cadre du suivi du Scoters.

Le calendrier :

Ce bilan a été réalisé en avril 2008.

La commission "articuler urbanisation et transports en commun" a poursuivi son travail concernant l'organisation urbaine et la desserte en transports en commun des communes ne disposant pas d'une gare.

Enfin, deux stammtsichs "mobiliser le foncier autour des gares" ont eu lieu à l'automne 2007.

## LES PRINCIPALES CONCLUSIONS

### LA MISE EN OEUVRE DU SCOTERS

Trois axes de travail ont été retenus en 2007 :

- mise en cohérence de l'urbanisation et des transports en commun sur le territoire du Scoters ;
- mise en oeuvre du volet habitat du Scoters
- approfondissement du rôle des bourgs centres comme pôles locaux de développement au sein des bassins de vie ruraux.

Ces thèmes ont donné lieu à la création de trois commissions d'élus et personnes publiques associées.

#### 1) Articuler urbanisation et transports en commun

En 2007, la question du stationnement a été au coeur des études de l'ADEUS, que ce soit au niveau communal, intercommunal ou du Scoters.

Trois études ont ainsi été réalisées sur la demande de stationnement, la réponse aux besoins de stationnement par l'aménagement public et privé et l'approche des outils réglementaires.

Ces études ont débouché sur la parution de fiches pédagogiques, regroupé au sein d'un "guide pratique pour les PLU".

Produire de l'habitat intermédiaire | FICHE OUTIL

### LES MAISONS INDIVIDUELLES ET LA DENSITÉ

**DÉFINITION**  
Associer maisons individuelles et densité correspond à réaliser une opération d'ensemble regroupant dans un même permis de construire plusieurs maisons individuelles côte à côte, sur des parcelles de très petite taille.

**POUR RÉPONDRE À QUELLE ORIENTATION DU SCOTERS ?**

- > produire 4 000 logements par an
- > développer un habitat diversifié
- > produire 800 logements aidés par an
- > produire 25 % de logements intermédiaires

**DANS QUEL CAS L'UTILISER ?**

- **Où :** commune urbaine ou rurale.
- **Pour quel projet :** parc privé, accession à la propriété.
- **Pour quelles zones :** densité creuse ou extension urbaine, petite parcelle.

**LES ATOUTS**

Cette forme d'habitat répond à la demande de maisons individuelles (jardin, entrée privée, pas de mitoyenneté) tout en gérant l'espace de façon économe. L'avantage de l'opération d'ensemble est de permettre une réflexion sur l'orientation des maisons et la gestion des vis-à-vis, afin d'éviter les conflits de voisinage, ainsi qu'une optimisation du sol par la voirie. L'intimité du logement et du jardin attenant est garantie pour chaque maison malgré une parcelle de petite taille.

**UN EXEMPLE : OPÉRATION PERSPECTIVES À ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN 4 MAISONS INDIVIDUELLES SUR 12 ARES**

• **Intimité et densité**  
Maisons individuelles et densité ne sont pas contradictoires. L'opérateur a tiré parti de la forme de la parcelle et des espaces d'aération environnants pour réaliser un programme dense «en longueur», qui présente pour chaque logement un espace privatif offrant peu de visibilité d'une parcelle sur l'autre.

• **Une réflexion sur l'accès et le stationnement**  
La limitation des emprises destinées à la voie d'accès et au stationnement a permis un allègement des coûts et une optimisation de la surface du terrain. Par ailleurs, la localisation d'une place de stationnement sur parcelle devant le garage permet aux habitants de se garer rapidement pour un temps court et contribue à éviter le stationnement sur voirie. Le choix de mettre en copropriété la voie de desserte est également un bon outil pour limiter la circulation et favoriser l'appropriation de cette voie par les habitants (jeux d'enfants...).

L'opération Perspectives à Illkirch-Graffenstaden

www.scoters.org  
SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE LA REGION DE STRASBOURG

## 2) Habitat/Foncier - Produire 4000 logements par an

En 2007, les travaux ont été centrés sur la question de l'habitat intermédiaire et de l'habitat aidé.

L'ADEUS a réalisé deux études sur les difficultés générées par le lotissement actuel aux différentes échelles et sur les densités pratiquées et leur traduction sur le terrain.

Une visite d'opérations pilotes a permis d'illustrer ces analyses et a donné lieu à une fiche de cas. L'ADEUS a par ailleurs élaboré trois fiches pédagogiques sur le logement aidé, la zone d'aménagement concerté et le lotissement.

## 3) Structurer le territoire : le rôle des bourgs centre

Le Scoters a identifié neuf bourgs centre : Erstein, Benfeld, Brumath, Hochfelden, Hoerdt, Marlenheim, Rhinau, Gerstheim et Truchtersheim.

L'ADEUS a réalisé une étude sur le niveau de centralité actuel des bourgs centre au vue des objectifs du Scoters.

La première séance de la commission "structurer le territoire : le rôle des bourgs centre" s'est tenu en novembre 2007. Elle réunit les maires des bourgs centre, les élus du Comité syndical et les personnes publiques associées.

Le premier stammtisch "développement économique et orientations du Scoters" a réuni les grandes entreprises, les chambres consulaires, les élus et les personnes publiques associées.

## LE SUIVI DU SCOTERS

Les objectifs de la phase de suivi sont :

- de mesurer l'état d'avancement de la réalisation du Scoters et d'anticiper les risques de dérive par rapport aux orientations du schéma ;
- d'accompagner la mise en oeuvre du schéma.

L'ADEUS a réalisé les études nécessaires selon les deux axes suivants :

- Corpus d'indicateurs :

Après l'élaboration d'une méthode de suivi et d'évaluation adaptée aux orientations du Scoters en 2006, l'ADEUS a réalisé l'état zéro et conçu un corpus d'indicateurs permettant de mesurer un effet décisionnel direct du Scoters.

- Analyse de la consommation foncière dans le Scoters :

L'ADEUS a réalisé une analyse exhaustive de la consommation foncière dans le territoire suivant une typologie des communes basées sur l'armature urbaine du Scoters et la proximité des transports en commun.

### Réunion à Benfeld



**FICHE TRANSVERSALE**

## LE STATIONNEMENT

**BOÎTE À OUTILS** Stationnement et espace public  
Rabotement vers les transports en commun  
Plan local d'urbanisme (PLU)  
Zone d'aménagement concerté (ZAC)  
Lotissement

**CE QUE DIT LE SCOTERS**

- Pour toutes les communes, un objectif général d'économie du foncier. Ceci concerne également les surfaces consommées par le stationnement (pour mémoire, une place de stationnement = 25 m<sup>2</sup>).
- Des objectifs de calibrage de l'offre en stationnement pour tenir compte de la proximité des transports en commun : les gares, les accès au réseau de transports en commun et leurs abords doivent être valorisés (habitat, pôles de services et d'emplois...). À cette fin, le stationnement doit y être calibré au plus près des besoins et peu consommateur de foncier.
- Des objectifs de réduction du stationnement au lieu de travail pour encourager l'usage des transports en commun :
  - les politiques locales de déplacements doivent prévoir une politique de maîtrise de la demande de déplacements motorisés par la limitation et la réglementation du stationnement public ainsi que de réduction de l'offre de stationnement sur le lieu de travail ;
  - dans les secteurs de l'agglomération strasbourgeoise les mieux desservis par les transports en commun, le stationnement au lieu de travail doit être limité afin d'encourager l'utilisation d'autres modes de transport.

**LE STATIONNEMENT, QU'EST CE QUE C'EST ?**

Le stationnement est une composante majeure de l'offre automobile, au même titre que la route. En effet, la plus ou moins grande facilité à trouver une place de stationnement, notamment au lieu de travail, va fortement influencer le choix du mode de déplacement. S'il existe une alternative à la voiture, elle sera d'autant plus utilisée que le stationnement est contraignant. Agir sur le stationnement, c'est aussi agir sur les autres modes de transport.

Le stationnement consomme des surfaces importantes dans la ville, en partie dans l'espace public. Une voiture étant immobile la grande majorité du temps, ces espaces sont occupés par la voiture au détriment d'autres types d'espace public, et contribuent parfois à dégrader le cadre de vie des habitants. Agir sur le stationnement, c'est agir sur la qualité du cadre de vie.

La politique de stationnement est un outil qui intervient dans le fonctionnement du territoire :

- pour garantir l'attractivité économique et résidentielle des communes ;
- pour réguler l'usage de la voiture et diminuer ses impacts : saturation du réseau, encombrement de l'espace public, pollution.

**Partager l'espace public**

[WWW.SCOTERS.ORG](http://WWW.SCOTERS.ORG)

SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE DE LA REGION DE STRASBOURG

scoters  
comité syndical  
strasbourg

Type de projet : Programme Partenarial

Nom du projet : 40000 Scoters

Equipe projet : Géraldine Mastelli (chef de projet), Mathilde Delahaye, Nadia Monkachi, Sophie Monnin, Ahmed Saïb, Benoit Vimbert, Fernande Ungerer

Nombre de pages : 12 p.

Résumé : Nicolas Prachazal

---

# ANNEXES

**Le centre de documentation de l'ADEUS**

**Sélection de documents 2008**

**Tableau de synthèse des études 2008**

# LE CENTRE DE DOCUMENTATION DE L'ADEUS

## Présentation

Le centre de documentation a pour mission de rechercher, gérer et diffuser les informations nécessaires à la réalisation des études. Il a aussi pour objectif de fournir de multiples références d'études et d'ouvrages à ses partenaires, aux universités, aux écoles et aux particuliers.

Il regroupe près de 9 500 références, dont plus de 2 000 documents réalisés par l'ADEUS depuis 1967.

## Réseaux

Les services de documentation des agences d'urbanisme françaises se retrouvent chaque trimestre au sein d'un «club documentation», dans les locaux de la Fédération nationale des agences d'urbanisme (FNAU) ou dans l'une des agences du réseau. Ce club permet aux documentalistes d'échanger sur leurs pratiques, de mutualiser leurs connaissances et de favoriser les liens entre eux par l'intermédiaire d'une liste de diffusion.

L'ADEUS participe aussi à la base de données RIAU (Réseau d'information des agences d'urbanisme) qui regroupe les références des productions des principales agences d'urbanisme, celles-ci étant également disponibles sur la base de données Urbamet.

Le centre de documentation a enfin de multiples relais avec les documentalistes des autres collectivités et organismes de la région afin de faciliter la diffusion des informations pertinentes.

## Principales missions

- Recherche d'informations pour aider les chargés d'études à avoir la vision la plus complète des sujets qu'ils traitent dans leurs études.
- Veille documentaire sur les périodiques et sur internet.
- Sélection des informations pertinentes et réalisation de dossiers thématiques.
- Rédaction des résumés des études produites par l'ADEUS. Ces résumés prennent d'abord en compte le contexte de l'étude avant d'en donner les principales conclusions. Elles sont disponibles sur le réseau extranet ou internet de l'ADEUS et consultables au centre de documentation.
- Gestion du fonds documentaire mis à disposition du public interne et externe. La liste des nouveaux documents disponibles au centre de documentation étant publiée chaque trimestre à travers le bulletin documentaire Infodoc.
- Accueil et accompagnement du public externe dans ses recherches.

## Relations avec les partenaires et le public

Le centre de documentation est ouvert au public tous les jours de 9h à 12h et de 14h à 17h30 (16h30 le vendredi), les mercredis et les vendredis sur rendez-vous.

De nombreuses informations sont aussi disponibles sur le site internet de l'agence : [www.adeus.org](http://www.adeus.org)

On y trouve notamment une partie des études, les résumés d'études et les bulletins documentaires Infodoc.

**Nous vous proposons ci-dessous, classée par thématique, une sélection de documents parmi près de 450 références indexées dans la base documentaire en 2008 :**

## **ARCHITECTURE**

**ET SI ON PENSAIT UN PEU PLUS A ELLE ?**

Michelin Nicolas

*Paris, Archibooks, 2008, 119 p.*

Les maîtres d'oeuvre, architectes et urbanistes, ont avec les édiles, les maîtres d'ouvrage et les promoteurs, une responsabilité majeure dans la conception de projets qui prennent en compte les enjeux du développement durable.

**E 9 - RESULTATS EUROSPAN 9 - VILLE DURABLE ET NOUVEAUX ESPACES PUBLICS.**

*Paris, EUROSPAN, 2008, 360 p.*

Europas a pour but de révéler les jeunes professionnels de la conception architecturale et urbaine d'Europe, de faire connaître et de développer leurs idées. Son objectif est aussi d'aider les villes et les aménageurs ayant proposé des sites à trouver des réponses architecturales et urbaines novatrices sur des situations urbaines en mutation.

**MIEUX LOTIR - DES ACTEURS DE LA FILIERE LOTISSEMENT EN ALSACE PRESENTENT LEURS PROPOSITIONS AUX MAIRES.**

*Strasbourg, CAUE du Bas-Rhin, 12/2007, 58 p.*

La conception des lotissements doit s'adapter à de nouveaux enjeux : gestion plus économe de l'espace, mixité, qualité paysagère et environnementale, évolutions des modes de vie et des attentes des particuliers... Au terme d'une réflexion conduite avec des acteurs de la filière lotissement, le CAUE du Bas-Rhin a réuni dans cette brochure des données pour visualiser les évolutions en cours, des exemples pour élargir l'éventail des possibles, des pistes pour lotir autrement, ici et maintenant.

**TRAITE D'ARCHITECTURE ET D'URBANISME BIOCLIMATIQUES - CONCEVOIR, EDIFIER ET AMENAGER AVEC LE DEVELOPPEMENT DURABLE.**

Liébard Alain / De Herde André

*Paris, Editions Le Moniteur, 12/2005, 368 p.*

Comment concevoir, édifier et aménager le bâtiment et le territoire en n'hypothéquant pas l'avenir de nos enfants ? Quelles architectures et quels urbanismes seront capables de répondre à nos besoins et à ceux des générations futures ? En 368 fiches, ce traité répond à ces questions et à bien d'autres encore.

## **ECONOMIE**

**OBSERVATOIRE FRANCO-ALLEMAND DU COMMERCE - COMMERCE ET CONSOMMATION DANS LE RHIN SUPERIEUR, 2008.**

*Observatoire du Commerce du Rhin Supérieur, 2008, 35 p.*

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg et du Bas-Rhin a pris l'initiative de proposer aux institutions françaises et allemandes de se doter d'un outil commun : l'Observatoire franco-allemand du Commerce. Il permet de comparer la structure du commerce de détail de part et d'autre du Rhin, d'analyser les comportements d'achat des ménages bas-rhinois et allemands et de mieux appréhender la faisabilité et l'impact des grands projets commerciaux.

**LA REPUBLIQUE ET SES TERRITOIRES - LA CIRCULATION INVISIBLE DES RICHESSES.**

Davezies Laurent

*Paris, Editions du Seuil, 2008, 109 p.*

Le territoire français est le lieu de tous les paradoxes : c'est dans les régions les plus riches que la pauvreté augmente le plus ; et certaines des régions les moins productives sont aussi celles où le bien-être social semble le mieux réparti. A l'écart des idées simples qui circulent aujourd'hui en boucle, l'auteur explore les ressorts d'un divorce inaperçu : la séparation dans l'espace des logiques de croissance et des logiques de développement.

## ENVIRONNEMENT

### POUR UN NOUVEL URBANISME - LA VILLE AU COEUR DU DEVELOPPEMENT DURABLE.

Clerc Denis / Chalon Claude / Magnin Gérard / Vouillot Hervé

*Editions Yves Michel, 05/2008, 157 p.*

Les auteurs s'attellent dans cet ouvrage à renouveler l'urbanisme à l'aune des nouvelles exigences du développement durable. Des villes d'Europe montrent la voie. Ce livre les met en avant, et donne des pistes concrètes d'action et de réflexion pour changer nos villes.

### URBANISME ET ENVIRONNEMENT - 20 CAS PRATIQUES.

FNAU / Collectif / Mastelli Géraldine

*Paris, FNAU / DGUHC, 02/2008, 101 p.*

Cet ouvrage rassemble un éventail d'expériences en cours autour des thèmes de la ville compacte, de la ville économe, de la ville sécurisée, de la ville nature, ainsi que des exemples de documents de sensibilisation sur ces thèmes.

### PENSER LE DEVELOPPEMENT DURABLE URBAIN : REGARDS CROISES.

Hamman Philippe / Blanc Christine / Henninger Flore

*Paris, Editions l'Harmattan, 2008, 321 p.*

L'ouvrage présente d'abord une analyse critique de la notion de développement durable urbain. Puis la seconde partie regroupe des analyses fines d'expériences territoriales concrètes.

### TERRE URBAINE - CINQ DEFIS POUR LE DEVENIR URBAIN DE LA PLANETE.

Paquot Thierry

*Paris, Editions La Découverte, 10/2006, 222 p.*

L'auteur analyse les défis de l'urbanisation à relever : La bonne occupation des sols face à l'extension des zones urbaines et à la réduction des terres agricoles ; la bonne manière de se déplacer, dans un monde confronté à la pénurie probable de pétrole et à la multiplication des mobilités ordinaires ; la bonne façon d'assurer à tous un confort urbain minimal ; la bonne gouvernance, qui exige l'invention de nouvelles pratiques démocratiques ; la bonne habitabilité entre soi et les autres.

## HABITAT

### DROIT AU LOGEMENT OPPOSABLE : 7 PISTE POUR ACCROITRE L'OFFRE DE LOGEMENTS SOCIAUX.

Besson Eric

*Services du Premier Ministre, 01/11/2008, 49 p.*

L'application de la loi DALO est déséquilibrée par les inégalités territoriales. Face à ces inégalités, sept pistes permettent de dégager immédiatement de l'offre de logement très sociale au sein des parcs locatifs public et privé existant ont été étudiées.

### ASSUMER L'OBLIGATION DE RESULTAT DU DROIT AU LOGEMENT SUR L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE - DEUXIEME RAPPORT ANNUEL DU COMITE DE SUIVI DE LA MISE EN OEUVRE DU DROIT AU LOGEMENT OPPOSABLE.

*Paris, Comité de suivi de la mise en oeuvre du droit au logement opposable, 01/10/2008, 175 p.*

Avec l'ouverture d'un recours amiable au 1er janvier, puis celle d'un recours contentieux réservé aux personnes qui sont dans les situations les plus critiques au 1er décembre, l'année 2008 est celle de l'entrée en application du droit au logement opposable. Le deuxième rapport du comité de suivi dresse les premiers constats. Il examine les suites données aux propositions du 1er rapport et en formule de nouvelles.

### RENOVATION URBAINE 2004-2008 - QUELS MOYENS POUR QUELS RESULTATS ?

Comité d'Evaluation et de Suivi de l'ANRU

*Paris, Editions La Documentation française, 2008, 146 p.*

La loi du 1er août 2003 institue un ambitieux Programme national de rénovation urbaine (PNRU) pour les quartiers défavorisés, à travers des opérations lourdes sur l'habitat et l'aménagement. Le PNRU a aujourd'hui quatre ans. La transformation urbaine, mais aussi socio-économique de plus de quatre cent quartiers est enclenchée.

## LES GRANDS ENSEMBLES DE LOGEMENTS - TERRITOIRE D'EXCEPTION.

Lacaton Anne / Vassal Jean-Philippe / Druot Frédéric

*Barcelone, Editions Gustavo Gili, 2007, 264 p.*

Dans les années 60 et 70, de nombreux ensembles de logements collectifs ont été bâtis en France, ainsi que partout en Europe, et bien qu'ils aient servi à remédier le pressant besoin d'habitations de l'après-guerre, aujourd'hui ils présentent des graves insuffisances. Les auteurs font face à cette problématique d'un point de vue nouveau et proposent une transformation radicale pour les adapter aux modes de vie actuels.

## SCIENCES SOCIALES

### L'ECOLE DANS LA VILLE - SEGREGATION - MIXITE - CARTE SCOLAIRE.

Oberti Marco

*Presses de Sciences Po, 2007, 302 p.*

Si la carte scolaire fait l'objet d'un débat si vif en France, c'est qu'elle cristallise des enjeux fondamentaux. Censée répartir les élèves en fonction de leur lieu de résidence, elle peine à remplir son objectif de mixité, et contribue parfois à renforcer la ségrégation. Ce débat est donc aussi celui de la possibilité de maintenir la mixité comme horizon pertinent des politiques urbaines et scolaires.

### LA SOCIETE HYPERMODERNE OU CES EVENEMENTS NOUS DEPASSENT, FEIGNONS D'EN ETRE LES ORGANISATEURS.

Ascher François

*Editions de l'Aube, 04/2005, 301 p.*

Contrairement à une analyse largement partagée qui verrait les liens sociaux se déchirer et les valeurs se dissoudre, l'auteur défend l'idée que l'individualisation, la rationalisation et la différenciation sociale, qui caractérisent la modernité, engendrent des liens sociaux beaucoup plus nombreux et choisis, et font émerger de nouveaux enjeux politiques.

## TRANSPORT-CIRCULATION

### LE STATIONNEMENT PUBLIC EN FRANCE EN 2005 - RESULTATS DE L'ENQUETE STATIONNEMENT CERTU 2005 PRINCIPALEMENT DANS LES VILLES CENTRES.

Vulliet Danièle

*Lyon, CERTU, 12/2008, 42 p.*

En 2005, le CERTU a mené une vaste enquête sur le stationnement public en France auprès des villes de plus de 20000 habitants et ce, dans la lignée des précédentes enquêtes. Les résultats obtenus permettent de dresser une photographie du stationnement en France en 2005.

### LES ZONES DE CIRCULATION PARTICULIERES EN MILIEU URBAIN - AIRE PIETONNE, ZONE DE RENCONTRE, ZONE 30.

*Lyon, CERTU, 11/2008.*

Le 18 avril 2006, le ministre des Transports lançait la démarche code de la rue. Cette démarche vise à mieux faire connaître la réglementation actuelle du code de la route en milieu urbain ainsi qu'à faire évoluer ce code pour tenir compte de l'évolution des pratiques de l'espace public.

### SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE DES SERVICES DE TRANSPORTS URBAINS - ELEMENTS DE METHODE.

Montcouquiol Myriam / Le Ruyet Anne

*Lyon, CERTU, 03/2008, 82 p.*

Le CERTU apporte dans ce dossier des éléments de méthode pour la planification et la programmation de la mise en accessibilité des services de transports urbains. Il propose d'adopter une démarche de projet qui s'appuie principalement sur la concertation avec les associations de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, et la coordination entre les différentes autorités de transports et de voirie.

## DOMICILE-TRAVAIL - LES SALARIES A BOUT DE SOUFFLE.

Le Breton Eric

*Paris, Editions Les Carnets de l'Info, 2008, 216 p.*

Entre domicile et travail, tout se complique pour les salariés. Faciliter les déplacements vers l'emploi, améliorer l'accès au logement, développer les services de garde des enfants : ce livre présente les innovations qui existent dans ces trois domaines.

## DEPLACEMENTS ET COMMERCES - IMPACTS DU TRAMWAY SUR LE COMMERCE DANS DIFFERENTES AGGLOMERATIONS FRANCAISES.

*Lyon, CERTU, 2008, 203 p.*

L'objectif de l'étude est de présenter les points clefs de l'interaction tramway-commerce qui semblent ressortir de l'analyse des cas étudiés et enfin un recueil de données sous forme de monographies des six agglomérations étudiées.

## LES DEPLACEMENTS DANS LES SCOT - RETOUR D'EXPERIENCES A PARTIR DE DIX-SEPT PREMIERS SCOT.

CERTU / Direction générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction

*Lyon, CERTU, 2008, 119 p.*

Comment prendre en compte les déplacements dans les schémas de cohérence territoriale ? Sept ans après la création des Scot, qu'en est-il de leur contenu concernant cette problématique de l'articulation entre projets d'aménagement et déplacements ? C'est ce qu'analyse cet ouvrage.

## MOBILITES URBAINES L'AGE DES POSSIBLES.

Orfeuill Jean-Pierre

*Paris, Editions Les Carnets de l'Info, 2008, 254 p.*

La moitié de l'humanité dans les pays émergents rêve de conduire. La société appelle à plus de flexibilité et de réactivité, ce qui se traduit souvent par des besoins croissants de mobilité. Sommes nous condamnés à réussir une transition ? Vers quoi ? Une mobilité durable, bien sûr. C'est cet univers de solutions alternatives (locations, covoiturage, etc. ), et les conditions de son émergence, qu'explore cet ouvrage.

## VELO ET TRANSPORTS PUBLICS - UN TANDEM GAGNANT POUR LA MOBILITE DURABLE.

*Paris, GART, 2007, 42 p.*

Le retour opéré ces dernières années par le vélo dans les villes européennes constitue, au même titre que le tramway, un symbole fort en matière de mobilité durable. Le vélo s'inscrit ainsi comme une composante de plus en plus essentielle du système de transport, et non comme un concurrent possible des transports collectifs.

## URBANISME-PLANIFICATION

### KALEIDOSCOT : EXPERIENCES D'AGENCES D'URBANISME.

FNAU

*Lyon, CERTU, 10/2008, 208 p.*

Cet ouvrage établi sous forme d'une quarantaine de fiches permet aux agences d'urbanisme de montrer une vingtaine de Scot examinés sous l'angle de six grandes thématiques : le développement du territoire, la préservation et la valorisation des espaces naturels, la mise en cohérence des politiques publiques, l'articulation des échelles d'intervention, les outils et les méthodes d'élaboration, les dispositifs de suivi et de mise en oeuvre.

### OBSERVATION LOCALE ET POLITIQUE DE LA VILLE - NOTE STRATEGIQUE ET GUIDE METHODOLOGIQUE.

FNAU / Délégation interministérielle à la Ville

*Paris, Editions de la DIV, 09/2008, 162 p.*

Pour accompagner de manière pragmatique, concrète et opérationnelle les démarches locales, notamment dans le cadre de la mise en oeuvre des Cucs et de la dynamique Espoir Banlieues, la Délégation interministérielle à la ville a souhaité rappeler les principaux enjeux de la mise en place de dispositifs d'observation.

#### PRENDRE EN COMPTE L'AGRICULTURE ET SES ESPACES DANS LES SCOT.

Lyon, CERTU, 09/2008, 143 p.

Comment prendre en compte l'agriculture et ses espaces dans les schémas de cohérence territoriale ? Huit ans après la création des Scot, qu'en est-il de leur contenu concernant cette question ? Les analyses résultent principalement de travaux conduits par le CERTU et l'ensemble des CETE sur l'agriculture dans le cadre de la démarche Scot témoins ainsi que de l'examen d'un échantillon de Scot approuvés avant 2008 issus du réseau "Terres en villes".

#### L'ESPACE DU RHIN SUPERIEUR / UNE REGION EUROPEENNE D'AVENIR - PRESENTATION GENERALE DE LA COOPERATION TRANSFRONTALIERE.

Strasbourg, Région Alsace, 06/2008, 59 p.

La Région Alsace a brossé le tableau de la coopération qui s'y déroule depuis de nombreuses décennies. Ce travail témoigne de la vitalité, du dynamisme et du caractère unique de cet espace du Rhin Supérieur.

#### EFFACER LA FRONTIERE ? SOIXANTE ANS DE COOPERATION FRANCO-ALLEMANDE EN ALSACE DU NORD.

Traband Gérard

Editions La Nuée bleue, 06/2008, 286 p.

En soixante ans, l'Alsace est passée d'un "finistère national" à une Eurorégion. D'abord séparation, la frontière est progressivement devenue une zone de contact entre France et Allemagne. Cette évolution a été à l'origine de phénomènes comme le travail frontalier, les implantations d'entreprises étrangères ou les flux touristiques et commerciaux.

#### POUR UN NOUVEL URBANISME - LA VILLE AU COEUR DU DEVELOPPEMENT DURABLE.

Clerc Denis / Chalon Claude / Magnin Gérard / Vouillot Hervé

Editions Yves Michel, 05/2008, 157 p.

Les auteurs s'attellent dans cet ouvrage à renouveler l'urbanisme à l'aune des nouvelles exigences du développement durable. Des villes d'Europe montrent la voie. Ce livre les met en avant, et donne des pistes concrètes d'action et de réflexion pour changer nos villes.

#### QUIZ POUR CONDUIRE UN EXERCICE DE PROSPECTIVE TERRITORIALE.

Goux-Baudiment Fabienne / Soulet Ghislaine / Courson Jacques de

Lyon, CERTU, 2008, 136 p.

La prospective des territoires est une technique en plein développement au sein des villes, des régions, des départements... Mais connaît-on vraiment la prospective territoriale ? C'est effectivement une discipline spécifique qui mérite d'être clairement définie et dissociée d'autres champs de la prospective.

#### PARIS METROPOLE - FORMES ET ECHELLES DU GRAND PARIS.

Panerai Philippe

Paris, Editions La Villette, 2008, 246 p.

Le Grand Paris a besoin de se forger une identité et un destin communs. Pour servir cette ambition, il convient d'expliquer et d'analyser les aspects de cette métropole. Cet ouvrage traite de la forme de la ville en essayant de fournir des outils comme des repères pour décrire l'agglomération parisienne et imaginer son avenir au XXI<sup>e</sup> siècle.

#### LE RHIN SUPERIEUR - EN MARCHE VERS UN MODELE DE DEVELOPPEMENT ET DE COOPERATION - ACTES - 11EME CONGRES TRIPARTITE.

Strasbourg, Région Alsace, 2008, 43 p.

Le Congrès Tripartite se réunit tous les deux ans depuis 1983. Il évoque des sujets d'actualité, avec pour but d'associer des forces nouvelles aux réflexions et au travail entrepris dans les diverses instances de coopération.

#### LES NOUVEAUX COMPROMIS URBAINS - LEXIQUE DE LA VILLE PLURIELLE.

Ascher François

La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube, 2008, 141 p.

Ce "lexique", avec une cinquantaine d'items, esquisse un urbanisme durable dans la mesure où il vise à construire des compromis entre des exigences nombreuses et variées, à la fois sociales, économiques, environnementales et esthétiques...

## AUCUN TERRITOIRE N'EST DESESPERE - YVES LION, GRAND PRIX DE L'URBANISME 2007.

Masboungi Ariella

*Paris, Editions Parenthèses, 2008, 127 p.*

Yves lion se dit "architecturbaniste" : "L'urbanisme donne du sens à l'architecture et l'architecture aide l'urbanisme à formuler, à former". L'auteur défend une ville adaptée à la vie quotidienne, une ville hétérogène loin des leurre de l'harmonie et du design, une ville "ordinaire" qui fait lien.

## FAIRE VILLE AVEC LES LOTISSEMENTS.

Masboungi Ariella

*Paris, Editions Le Moniteur, 2008, 159 p.*

Ce livre donne des clés permettant à l'habitat individuel de recomposer des fragments de la ville existante. Il propose des stratégies d'agglomérations pour guider, dans les périphéries urbaines, l'implantation et l'organisation qualitative des lotissements, afin de "faire ville durable" à part entière.

## LA PERIURBANISATION : PROBLEMATIQUES ET PERSPECTIVES.

DIACT

*Paris, Editions La Documentation française, 2008, 87 p.*

Le Grenelle de l'Environnement a-t-il clos la question périurbaine en France, considérant qu'il s'agit désormais d'en finir avec la logique de périurbanisation et de densifier, donc de résorber, les espaces périurbains existants ? Ou bien au contraire, a-t-il ouvert la perspective d'une réinvention radicale de nos modes d'habiter et de leurs rapports à l'environnement ?

## L'ALSACE ET SES TERRITOIRES.

Nonn Henri

*Strasbourg, Presses universitaires de Strasbourg, 2008, 576 p.*

Les rapports des hommes à l'espace de vie, locale et régionale, deviennent de plus en plus complexes. Chacun "pratique" désormais divers niveaux des organisations collectives, elles-mêmes en "recompositions" inégalement dynamiques, mais interdépendantes. Toutefois ces transformations n'effacent pas les références aux territoires.

## LA FORME URBAINE ET L'ENJEU DE SA QUALITE.

*Lyon, CERTU, 11/2007, 93 p.*

La forme urbaine est une notion polymorphe dont le sens dépend du contexte dans lequel il s'inscrit. Il existe cependant un certain nombre de registres et de critères qui permettent de la qualifier.

## LES METROPOLES REGIONALES INTERMEDIAIRES EN FRANCE : QUELLE ATTRACTIVITE ?

Dumont Gérard-François

*Paris, Editions La Documentation française / DIACT, 06/2007, 88 p.*

Cette étude a pour objet de comparer l'attractivité des métropoles régionales intermédiaires. Unités urbaines comprises entre 200 000 et 500 000 habitants, elles se caractérisent par des fonctions économiques dont le niveau ne présente pas un important rayonnement transnational, mais disposent néanmoins de nombreux atouts, leur taille limitant, par exemple, les déséconomies d'agglomération.

## ANATOMIE DE PROJETS URBAINS - BORDEAUX, LYON, RENNES, STRASBOURG.

Tsiomis Yannis / Ziegler Volker

*Paris, Editions La Villette, 2007, 334 p.*

Fruit d'une expérience originale, ce livre raconte le travail d'introspection mené cinq ans durant auprès de quatre grandes métropoles (Bordeaux, Lyon, Rennes, Strasbourg) autour de leurs projets urbains avec les responsables politiques, les services techniques et les concepteurs de projet.

## DIAGNOSTIC TERRITORIAL DE L'ALSACE.

*Secrétariat Général pour les Affaires Régionales et Européennes, 04/2006, 61 p.*

Le diagnostic établi pour la région s'appuie sur des séries d'indicateurs utiles pour mesurer le poids national de l'Alsace, son classement régional, où l'évolution de ses performances afin d'établir ses forces et faiblesses. Il prend en compte les analyses récentes élaborées au niveau régional ou départemental.

# TABLEAU DE SYNTHÈSE DES ÉTUDES 2008

N° PROJET	INTITULE	PARTICIPATION PILOTAGE	CHEF DE PROJET
<b>LES ETUDES TERMINEES OU NON RECONDUITES EN 2008</b>			
227 07	L'observatoire économique	CUS-CRA-CG67-Etat	Vigneron F.
313 01	Le PIC URBAN	CUS-Etat-CRA	Flickinger V.
322 01	Le développement urbain et desserte ferroviaire par le tram-train	CRA-Etat-SM.SCOTERS	Puccio B.
327 06	Les productions de l'observatoire des déplacements : l'évaluation du PDU de la CUS	CUSEtat	Vimbert B.
328 07	Préfiguration d'une enquête ménages/mode de vie	CG67-CUS-CG67-CRA	Vimbert B.
343 07	Les productions de l'observatoire économique : l'impact des investissements publics sur la création d'emplois	CUS-Etat	Koenig C.
351 01	L'axe est-ouest "viaropa"	CUS-Etat	Commessie F.
355 05	L'articulation des politiques sectorielles des collectivités dans les pôles urbains	CG67-Etat	Lavergne P.
359 07	Les éléments de cadrage pour les projets sur le secteur Nord de la CUS	CUS-Etat-CG67-SM.Scoters	Commessie F.
362 07	Partager et apprécier l'évaluation environnementale	CUS-Etat-CRA-CG67	Ruff V.
<b>LES ETUDES RECONDUITES EN 2008</b>			
211 01	L'observatoire de l'habitat	CUS-CG67-Etat-CRA-SM.Scotan	Monkachi N.
214 04	L'étalement urbain en Alsace : mesures, impacts et scénarii	ETAT-CRA-CG67-CUS	Saib A.
222 07	L'observatoire socio-économique des impacts territoriaux du TGV Est	Etat-CRA-CUS-CG67	Puccio B.
223 02	L'observatoire des déplacements	CUS-CG67-ETAT-CRA	Vimbert B.
225 05	L'observatoire des zones urbaines sensibles (ZUS)	CUS-Etat	Flickinger V.
226 05	L'observatoire territorial de l'offre TER	CRA-Etat-CUS-SM.Scotan	Puccio B.
311 01	La BD POS-PLU	CG67-Etat	Gaugler K.
312 01	Les PLU de la CUS	CUS-Etat	Dupont C.
312H 03	Le PLU de Haguenau	Ville de Haguenau-Etat	Dupont C.
320 03	Le suivi du schéma directeur vélo CUS	CUS-CG67-Etat-CRA	Hauser D.
321 07	Les effets du tramway	CUS-Etat	Stemmelen L.
324 04	Le schéma départemental des circulations douces	CG67-CRA-Etat-CUS-SM.Scotan	Hauser D.
329 07	L'articulation des réseaux ferroviaires et urbains de la région de Strasbourg	CUS-Etat-CRA	Vimbert B.
331 01	Le programme local de l'habitat (PLH) de la CUS	CUS-Etat-CG67-Scoters	Flickinger V.
338 05	Le suivi des permis de construire dans la CUS	CUS-Etat	Lavergne P.
352 06	Les secteurs et thèmes à enjeux de la CUS identifiés au SCOTERS	CUS-Etat-CG67-CRA-SM.Scoters	Gaugler K.
353 00	L'évolution de la population des collèges	CG67-Etat	Saib A.
356 06	L'évaluation des conditions d'urbanisation des zones d'habitat de la CUS (SOZHA)	CUS-Etat	Monkachi N.
358 07	Assistance aux collectivités (assistance à la maîtrise d'ouvrage, prospective & développement)	Partenaire ADEUS	Gendron Y.
361 06	Un référentiel paysager pour le Bas-Rhin	CG67-Etat-CUS-CRA-Scotan	Blaison S.
367 07	Urbanisation de la zone Baumgarten à Bischwiller	Ville de Bischwiller-Scotan	M. Delahaye
368 07	La carte scolaire de Strasbourg	CUS-Etat-CG67	Saib A.
400 00	Le SCOTERS	SM.Scoters-CRA-CG67-CUS-Etat	Mastelli G.
430 05	Le SCOT d'Alsace du Nord (SCOTAN)	SM.Scotan-Etat-CRA-CG67	Dupont C.
<b>LES NOUVELLES ETUDES 2008</b>			
431 08	Interscot	SM.: Piémont des Vosges, Sélestat et sa région, région de Saverne, C.C. région Molsheim-Mutzig,Scoters, Scotan	Mastelli G.
371 08	Les bruits des infrastructures & plans d'action de lutte contre le bruit	CUS-CRA-Etat	Ruff V.
228 08	L'observatoire économique Scoters-Eurodistrict	Partenaire ADEUS	Koenig C.
372 08	La Sécurité routière des cyclistes	Etat-CG67-CUS	Hauser D.
373 08	L'enquête ménages 2009	CG67-CUS-Etat-CRA	Vimbert B.
374 08	Notice d'enquête publique concernant prolongement de la ligne de tramway pour la desserte du Zénith	CUS-Etat-CG67	Hauser D.
375 08	L'Eurodistrict	CUS-Etat-CRA	Koenig C.
376 08	L'implantation des établissements d'enseignements supérieur et de recherche	CRA-CUS-Etat	Koenig C.
377 08	Le foncier dans les projets de territoires	Etat-CRA-CUS	Saib A.
378 08	L'étude d'aménagement de l'axe Bischwiller entre Souffelweyersheim et Strasbourg	CUS-Etat	Commessie F.
379 08	L'évolution socio-économique et spatiale de la CUS de 1967 à 2007	CUS-Etat	Lavergne P.

