

TGV ET SYNERGIES DE DÉVELOPPEMENT EN ALSACE

DIAGNOSTIC / ENJEUX / INDICATEURS

LILLE
BORDEAUX
PARIS



MARSEILLE
LYON

ZÜRICH

Avril 2008

Programme partenarial

Chef de file : Direction Régionale de l'Équipement et Conseil Régional d'Alsace

Equipe projet : ADEUS Benjamin PUCCIO (*chef de projet*), Vincent BORT, Julie DARGAUD,
Fabienne VIGNERON, Yves GENDRON, Martine JAUDEL

Ont collaboré : AURM Stéphane DREYER, Christine BOISSONEAU, Stéphane EGRAZ,
Jan GROSSE BEILAGE

Avril 2008 © ADEUS / AURM

L'agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise
9 rue Brûlée. BP 47R2 67002 Strasbourg Cedex

SOMMAIRE

INTRODUCTION	1
1. ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE DU TERRITOIRE ALSACIEN AUX DIFFÉRENTES ÉCHELLES	2
1.1. Accessibilité ferroviaire du territoire à grande et moyenne distance : les gares TGV et les offres complémentaires	2
1.1.1. Hiérarchisation des gares en trois classes	2
1.1.2. L'offre TGV à l'horizon 2011	3
1.2. l'accessibilité du territoire aux gares tgv	7
1.2.1. Accessibilité en voiture particulière	7
1.2.2. Accessibilité intermodalité (voiture particulière et transports collectifs)	10
1.3. Enjeux et pistes d'amélioration en matière d'accessibilité ferroviaire du territoire alsacien aux différentes échelles	17
1.3.1. Enjeux et pistes d'amélioration en matière d'accessibilité à grande et moyenne distance	17
1.3.2. Enjeux liés à l'accessibilité des gares TGV en Alsace	18
2. L'ÉCONOMIE	21
2.1. le point sur les effets	21
2.1.1. Les effets directs	22
2.1.2. Les effets indirects	27
2.2. tissu économique et niveau de demande de déplacements à des échelles supérieures	29
2.2.1. Méthodologie	29
2.2.2. Identification des territoires économiques présentant des potentiels élevés d'interaction avec l'offre à grande vitesse	31
2.3. Les enjeux liés à l'économie	39
2.3.1. Concernant les effets potentiels de l'arrivée de la grande vitesse	39
2.3.2. Concernant les potentiels de demande de déplacements extra régionaux des activités économiques	40
2.3.2. Enjeux majeurs	42
3. DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE	44
3.1. identification des secteurs a fort potentiel de valorisation	44
3.1.1. identification des espaces à fort potentiel de valorisation à partir des facteurs discriminants	45
3.1.2. Mobilisation des surfaces dans le temps - inscription dans les réglementations communales et proximité aux arrêt ferroviaires	49
3.1.3. Quelles relations entre les secteurs de développement des EPCI et les secteurs à fort potentiel de valorisation	61
3.2. les enjeux liés à l'aménagement du territoire	63
3.2.1. Enjeu de concordance entre vocation des sites et potentiel de valorisation	63
3.2.2. Enjeu d'organisation des sites de développement	64
4. SYNTHÈSE ET CONCLUSION	68

ANNEXES	75
1. BIBLIOGRAPHIE	77
2. LES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES PRISES EN COMPTE	79
3. LES ESPACES À FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DANS LES DIFFÉRENTS ESPACES DE PLANIFICATION : SCOT, SDAU, AUTRES INTERCOMMUNALITÉS	81
3.1. Situation des Schémas de Cohérence Territoriale	81
3.1.1. Le SCOTERS	82
3.1.2. Le SCOT du Piémont des Vosges	88
3.1.3. Le SCOT de la région mulhousienne	92
3.1.4. Le SCOTAN	93
3.1.5. Le SCOT de la Région de Saverne	98
3.1.6. Le SCOT d'Alsace Centrale	102
3.1.7. Le SCOT Colmar Rhin Vosges	106
3.1.8. Le SCOT Montagne Vignoble Ried	110
3.1.9. Le SCOT Rhin-Vignoble-Grand Ballon	112
3.1.10. Le SCOT d'Alsace Bossue	114
3.2. Situation des Schémas Directeurs	117
3.2.1. Le Schéma Directeur Molsheim-Mutzig	117
3.2.2. Le Schéma Directeur de la Bande Rhénane Nord	122
3.2.3. Le Schéma Directeur des Cantons de Sierentz-Huningue	126
3.2.4. Le Schéma Directeur du Sundgau	128
3.2.5. Le Schéma Directeur Vallées de la Thur et de la Doller	130
3.3. Situation des territoires hors SCOT ou Schémas Directeurs	132
3.3.1. Le secteur de la Haute Bruche	132
3.3.2. Wittelsheim	136

Introduction

L'arrivée des TGV constitue pour les collectivités locales une modification sensible de leur accessibilité. Ces modifications concernent à la fois l'amélioration des temps d'accès aux agglomérations déjà desservies, et également une diversification des destinations accessibles. Au delà de l'évolution des conditions d'accessibilité qu'il apporte, le TGV constitue un standard en matière de déplacement dans lequel sont désormais inscrites les agglomérations alsaciennes.

Le présent travail tente d'apporter des éclairages sur la façon dont la desserte TGV est susceptible d'impacter à plus ou moins long terme le fonctionnement des territoires et quels enjeux sont liés à ces impacts potentiels. L'objectif est bien ici au travers de l'identification de ces impacts potentiels de fournir des éléments sur lesquels les collectivités puissent s'appuyer pour construire ou compléter des stratégies d'accompagnement. Ce travail propose une série d'indicateurs ou de données à suivre pour mesurer les impacts identifiés ainsi que des pistes d'actions permettant de répondre aux enjeux soulevés.

A la question de l'impact potentiel de la desserte TGV sur le fonctionnement du territoire, s'ajoute celle de l'image que véhicule la desserte TGV et les opportunités représentées par cette image. La desserte TGV constitue un vecteur indéniable de promotion du territoire. Pour autant, il est également évident que bien qu'important ce seul argument n'est pleinement valorisable que dans la mesure où il est mis en perspective avec d'autres vecteurs de promotion. De ce point de vue, l'objectif du présent travail consiste également à mettre en valeur d'autres vecteurs de valorisation pouvant s'inscrire dans une stratégie de marketing territorial.

L'approche de ces deux questions principales, les enjeux liés aux effets potentiels ainsi que les facteurs de valorisation du territoire susceptibles de bénéficier de synergies avec le facteur TGV, s'est faite selon trois axes thématiques : les transports, le développement économique et le développement du territoire.

Les objectifs liés à l'étude des effets potentiels du TGV sur les trois thématiques évoquées ne consistent pas à quantifier à priori l'impact de la desserte du territoire alsacien par le TGV. Cet exercice relève d'un pari difficile à tenir compte tenu de la multiplicité des facteurs agissant sur le développement du territoire. L'ambition de cette étude est de préciser, sur les différents champs retenus, les éléments potentiellement les plus sensibles à l'amélioration de la desserte du territoire alsacien. Ce faisant, ce travail permet de poser les bases d'un cadre de suivi des évolutions et ponctuellement d'actions visant à limiter les effets potentiellement négatifs.

Chacune de ces thématiques a été abordée selon les mêmes principes. Dans un premier temps, sont évoqués les effets potentiels de la desserte TGV du territoire sur les trois thématiques abordées. Dans un deuxième temps, les enjeux que recouvrent ces effets sont mis en avant ainsi que des propositions d'actions en lien avec ces enjeux et enfin, des indicateurs de suivi permettant d'apprécier au cours du temps l'évolution des items associés à la desserte TGV.

1. ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE DU TERRITOIRE ALSACIEN AUX DIFFÉRENTES ÉCHELLES

Aborder la question des déplacements dans le cadre d'une étude sur la préparation des territoires à l'arrivée des TGV apparaît comme une évidence. Toutefois, la question des déplacements mérite de se poser au-delà même de la question de l'amélioration de l'accessibilité à grande et moyenne distance offerte par les TGV et ce pour deux raisons essentielles.

La première tient à ce que les atouts du territoire en matière d'accessibilité ferroviaire ne se limitent pas aux seuls TGV, et qu'il convient de ne pas omettre les autres offres ferroviaires existantes.

La deuxième raison tient à la qualité de l'accessibilité de l'offre TGV aux différents points du territoire alsacien, qui compte tenu des distances et des qualités différentes des réseaux de transports n'est pas homogène et doit être évaluée. Il s'agit pour ce dernier point d'évaluer les points du territoire pour lesquels l'accessibilité aux gares TGV est la moins bonne et dans quelle mesure cette accessibilité peut être améliorée. Deux réseaux sont pris en compte pour déterminer la qualité de l'accessibilité des gares TGV. D'une part le réseau routier et d'autre part le réseau TER. Les réseaux départementaux de transport collectif sont laissés à l'écart compte tenu de niveaux de service insuffisants du point de vue de l'intermodalité transport local et transport aux échelles supérieures.

1.1. ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE DU TERRITOIRE À GRANDE ET MOYENNE DISTANCE : LES GARES TGV ET LES OFFRES COMPLÉMENTAIRES

1.1.1. Hiérarchisation des gares en trois classes

• LES GARES SUPÉRIEURES

- Strasbourg, Mulhouse

Ce sont les gares majeures de la région à la fois en terme d'offre et de destination. Elles sont les principales gares de rabattement soit en voiture soit en transports collectifs. Ce sont également les gares qui du point de vue de l'offre apportent la plus grande flexibilité en terme d'horaire ce qui, du point de vue de la clientèle d'affaire laisse supposer une préférence pour ces gares dans le sens Alsace vers la région parisienne.

- Bâle, Karlsruhe, Sarrebruck, Fribourg

Ce sont des gares qui en terme de destinations et de niveau d'offre sont susceptibles de capter une partie des voyageurs, mais qui compte tenu des difficultés d'accès et des coûts de stationnement ont une incidence limitée sur le rabattement. On peut toutefois supposer que les différences en matière de réservation entre DB et SNCF sont susceptibles de drainer une partie marginale de la clientèle.

- LES GARES INTERMEDIAIRES

Belfort et Colmar sont des gares de rabattement possible pour de larges parties du territoire, mais leur incidence reste toutefois probablement circonscrite à des déplacements plus occasionnels, qu'il soient privés ou professionnels.

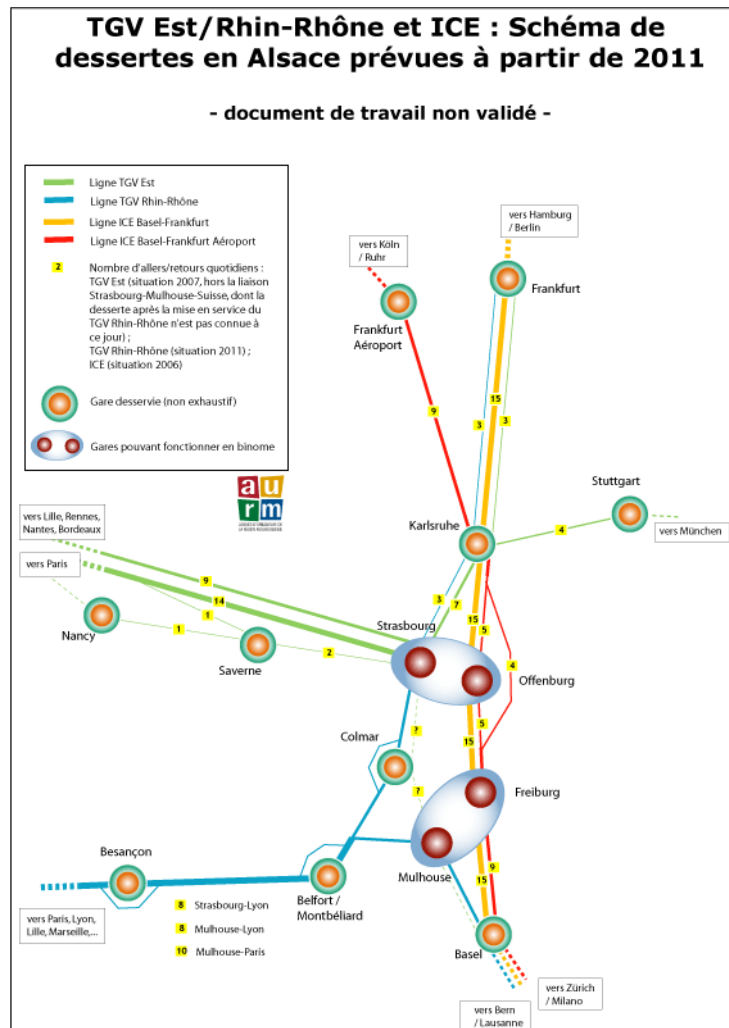
- LE CAS DE SAVERNE

La gare de Saverne dispose en 2007 d'un niveau de desserte comparable à celui de Colmar. Toutefois, le caractère expérimental de cette desserte dont l'opportunité sera évaluée en 2009 doit être gardé à l'esprit.

1.1.2. L'offre TGV à l'horizon 2011

Pour cet exercice, le principe a été de conserver le niveau de desserte TGV Est à l'année de référence 2007 et la desserte de Saverne et d'y superposer l'offre Rhin-Rhône prévue.

CARTE N°1 : Offre TGV en Alsace à l'horizon 2011



Source : SNCF - DB

Nonobstant l'absence d'informations sur certaines liaisons et notamment la desserte de Colmar, plusieurs éléments peuvent être retenus au vu des dessertes prévues.

- **L'évolution de la desserte de Saverne**

Comme cela a été évoqué, la desserte de Saverne est effectuée à titre expérimental et ce jusqu'en 2009. Après cette date, de nouvelles propositions seront faites par la SNCF au regard des résultats commerciaux liés à la desserte de Saverne. L'enjeu pour Saverne est naturellement de conserver ces dessertes, au-delà de 2009 et, au-delà de la deuxième phase. Toutefois, la possibilité que cette desserte soit abandonnée ne peut être totalement écartée. Dans cette hypothèse, il apparaît nécessaire que la stratégie de développement de Saverne en lien avec la nouvelle desserte puisse tenir compte de cette possibilité. Cette dernière n'est acceptable que dans la mesure où la suppression des dessertes TGV s'accompagne d'une évolution de l'offre TER en destination de Strasbourg qui permette de bénéficier d'une articulation optimale entre TER et TGV.

Pour autant, la qualité de l'articulation TER/TGV sera rendue plus difficile si elle devait être mise en oeuvre avant la réalisation de la deuxième phase. En effet, dans ce cas, l'axe Saverne Strasbourg devra supporter comme dès 2007, à la fois les liaisons TGV et les liaisons TER. Alors qu'une desserte TGV de Saverne permet d'atténuer la contrainte de l'articulation TER-TGV, sa suppression, a contrario, la complexifie. Par ailleurs une suppression de desserte à l'horizon 2009 aurait pour conséquence d'allonger sensiblement le temps de parcours entre Saverne et Paris. Ainsi le temps du déplacement entre Saverne et Paris passerait de 2h00 à 2h50.¹ Dans le cas d'une suppression à l'horizon de la mise en service de la deuxième phase de la LGV Est-Européenne, cet allongement du temps de parcours serait en revanche moins sensible avec un temps de parcours de 2h20.

En terme d'enjeu pour Saverne, il s'agit bien entendu de conserver ses dessertes TGV. Toutefois, si celles-ci devaient être remises en cause, il conviendrait alors de pouvoir les conserver jusqu'à la mise en service de la deuxième phase de la LGV Est-Européenne. Il s'agit ainsi pour Saverne de pouvoir garantir un temps d'accès vers Paris qui reste le plus proche possible de ce qu'il sera avec les dessertes TGV à venir.

Le maintien de la desserte de Saverne jusqu'à l'ouverture de la 2ème phase présente un intérêt stratégique d'aménagement local, mais aussi un impact positif sur le fonctionnement du système des transports ferroviaires. Ce maintien doit donc être encouragé.

- **Quelle offre ferroviaire à grande et moyenne distance**

L'arrivée des TGV Est et Rhin-Rhône constituera un saut qualitatif certain en matière d'accessibilité ferroviaire à grande et moyenne distance. Cet événement invite à se poser la question de cette accessibilité d'une manière plus globale. En effet, la carte indique que l'offre à grande et moyenne distance ne se limite pas aux gares TGV Alsaciennes mais inclut également les offres existantes à Offenbourg et Fribourg.

1. avec un temps de correspondance de 10 minutes

TABLEAU N°1 : Quelques exemples de relations directes et en correspondance à partir de la gare d'Offenbourg

Destination	Liaisons directes		Liaisons avec correspondances	
	Nombre	Temps minimum	Nombre	Temps minimum
Aéroport de Francfort	3	1h40	15	1h37
Francfort	15	1h31	7	1h40
Dortmund	5	3h52	13	3h51
Cologne	4	2h40	14	2h37
Berlin	6	5h48	10	5h22

Source : Deutsche Bahn 2005

Cette offre est d'ores et déjà accessible pour Offenbourg grâce à la liaison ferroviaire Strasbourg Offenbourg avec 24 allers-retours quotidiens. Le projet de remise en service de la liaison Mulhouse-Mülheim-Fribourg permettra, à terme, à l'agglomération mulhousienne de bénéficier d'une partie de la desserte ICE/IC de la gare de Fribourg.

La coopération transfrontalière en matière de transport ferroviaire existe déjà. En novembre 1997, la Communauté Urbaine de Strasbourg, la Région Alsace et le NVBW (Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg) lancent l'Europass, un titre de transport transfrontalier et multimodal, quotidien ou mensuel valable sur les réseaux de la CTS, de la TGO et de la SNCF. Du côté français, ce titre permet d'utiliser l'ensemble des transports collectifs circulant à l'intérieur du périmètre des transports urbains (y compris les trains) de la Communauté Urbaine de Strasbourg. Du côté allemand, il permet à son détenteur d'utiliser les transports urbains de Kehl et d'Offenbourg, ainsi que les réseaux interurbains et les lignes ferroviaires de la TGO (Tarifgemeinschaft Ortenau). Parallèlement à la mise en place d'une tarification spécifique, les relations entre autorités organisatrices (Région Alsace et NVBW) ont continué de façon plus informelle pour accroître l'offre ferroviaire sur cet axe. C'est ainsi que depuis 2003, l'OSB, la DB et la SNCF réalisent une offre quotidienne de 12 allers-retours. Ces douze circulations s'ajoutent aux douze circulations exploitées par la DB et l'OSB entre Kehl et Offenbourg ainsi qu'aux 7 liaisons grandes lignes quotidiennes entre Kehl et Strasbourg. Aujourd'hui la liaison ferroviaire entre Strasbourg et Offenbourg se fait au moyen de 12 circulations quotidiennes omnibus en un temps de parcours de 30 minutes. Parallèlement à cette offre, trois lignes de bus assurées par la SWEG et la Südwest bus (lignes 301, 7136 et 7146) permettent de relier Offenbourg à la gare de Kehl à partir de laquelle un service de bus de la CTS permet de rejoindre la ligne A du tramway vers la gare de Strasbourg. Toutefois, cette dernière possibilité amène, avec des correspondances de 5 minutes pour les deux ruptures de charges, à un temps de parcours de près d'une heure et demi.

La mise en oeuvre des services Rhin-Rhône permettra pour Strasbourg d'améliorer la liaison à Karlsruhe qui bénéficie d'un niveau de desserte plus important qu'Offenbourg. Toutefois, la dizaine de relations prévues ne permettront pas de profiter dans des conditions de correspondances acceptables de la totalité de l'offre ICE et IC.

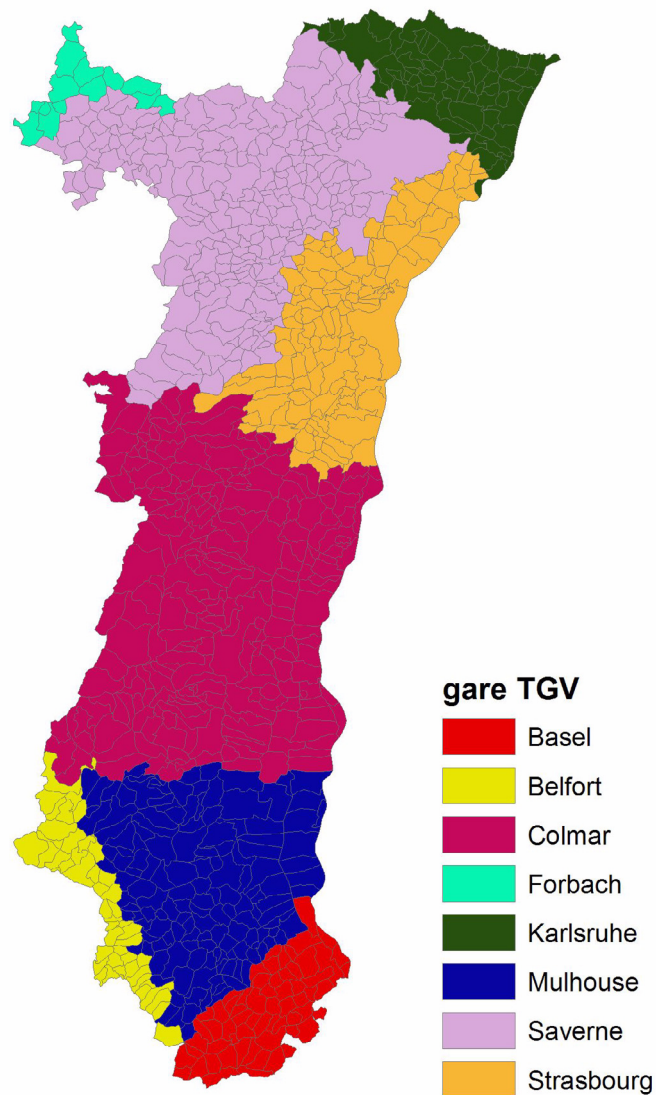
Strasbourg et Mulhouse se situent naturellement sur des flux est-ouest, de l'intérieur de la France vers l'Europe Centrale (Munich, Vienne) pour Strasbourg et de l'intérieur de la France vers la Suisse pour Mulhouse.

L'arrivée du TGV Rhin-Rhône renforcera les liaisons Alsace - Allemagne centrale, du nord et de l'est. Toutefois, celles-ci ont de fortes chances de rester minoritaires par rapport à l'offre proposée à Offenbourg, Karlsruhe et Fribourg. L'accès à cette offre supplémentaire devrait être encouragée par le renforcement des liaisons de courte distance Strasbourg - Offenbourg/Karlsruhe et Mulhouse - Fribourg. Ces améliorations pourrait viser l'ensemble des champs de l'offre, fréquences, cadencement, qualité des correspondances, information, ...

1.2. L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE AUX GARES TGV

1.2.1. Accessibilité en voiture particulière

CARTE N°2 : Bassins de chalandise des gares TGV accessibles depuis les communes du territoire alsacien en voiture particulière



Source : ADEUS-AURM 2006

Sur le territoire alsacien, quatre gares, Mulhouse, Colmar, Strasbourg et Saverne disposeront d'une desserte TGV. En plus de ces quatre gares, quatre autres à proximité seront également desservies, Belfort et Forbach en France, Bâle en Suisse et Karlsruhe en Allemagne.

Sur le simple critère du temps d'accès en voiture et sans se préoccuper des niveaux de desserte, Strasbourg apparaît comme la gare principale de rabattement avec plus du tiers de la population alsacienne et près de 40 % des emplois. Suivent ensuite les gares

de Colmar et de Saverne qui totalisent 42 % de la population et 43 % des emplois alsaciens, ces derniers se répartissant pour les deux tiers vers Colmar et le tiers restant vers Saverne.

TABLEAU N°2 : **Population et emploi accessibles aux différentes gares TGV par la voiture**

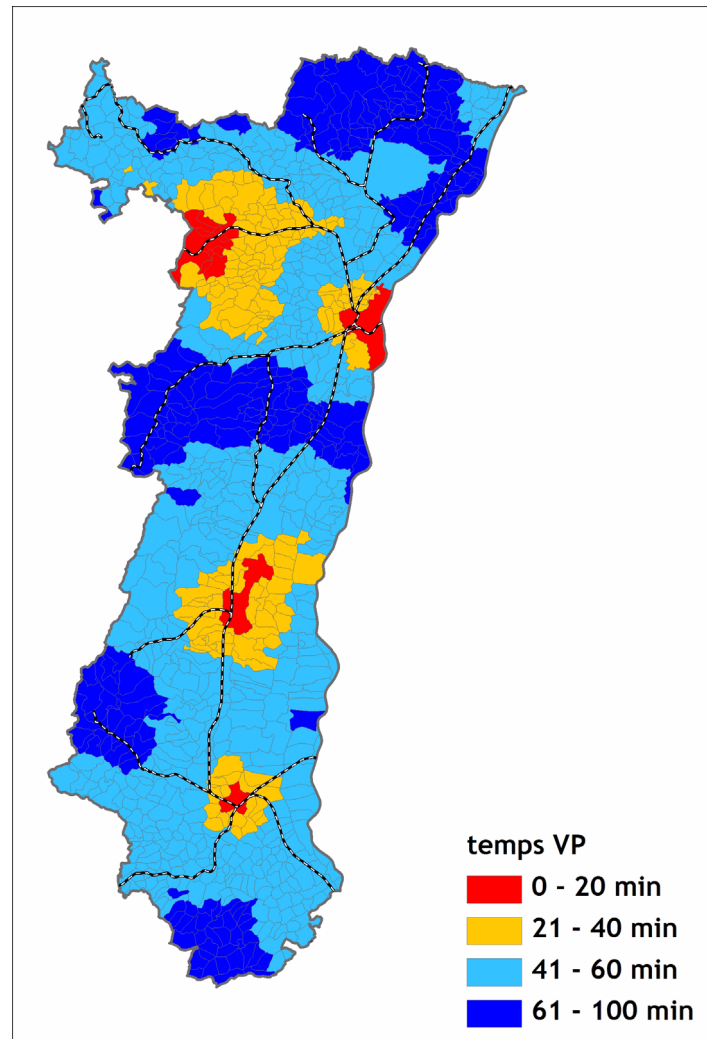
	Population		Emploi	
	nombre	part	nombre	part
Strasbourg	606 000	34,9 %	272 000	39,7 %
Colmar	475 000	27,4 %	199 000	29,1 %
Saverne	250 000	14,4 %	94 000	13,7 %
Mulhouse	202 000	11,6 %	61 000	8,9 %
Bâle	82 000	4,7 %	24 000	3,5 %
Karlsruhe	57 000	3,3 %	17 000	2,5 %
Belfort	54 000	3,1 %	17 000	2,5 %
Forbach	9 000	0,5 %	1 000	0,1 %
Total	1 735 000	100 %	685 000	100 %

Source : INSEE RGP 1999

Les gares alsaciennes constituent, du point de vue du rabattement voiture, les gares de référence pour 88 % de la population et 91 % des emplois du territoire.

Toutefois, pour les gares externes au territoire régional, celles de Karlsruhe et surtout de Forbach-Sarrebruck présentent vis à vis de Strasbourg et dans une moindre mesure de Saverne, un tel décalage de desserte qu'elles ne paraissent pas constituer une alternative crédible comme gares de rabattement, contrairement à Bâle et Belfort et uniquement dans la perspective du Rhin-Rhône pour cette dernière.

CARTE N°3 : Temps d'accès voiture aux gares TGV du territoire alsacien



Source : ADEUS - AURM 2006

Du point de vue des temps d'accès, il apparaît qu'à l'exclusion de Saverne, les territoires accessibles à moins de 20 minutes se limitent aux communes où les gares TGV sont implantées. Ceci tient à la difficulté d'accès des agglomérations ainsi qu'au temps de stationnement plus important pour ces dernières. Ceci explique également l'importance du territoire de chalandise de la gare de Saverne par rapport à celles de Strasbourg, Colmar et Mulhouse.

TABLEAU N°3 : **accessibilité voiture des gares TGV en fonction du temps de rabattement**

	Population		Emploi	
	nombre	part	nombre	part
20 min et moins	462 000	26.6%	266 000	38.8%
40 min et moins	372 000	21.5%	121 000	17.7%
60 min et moins	640 000	36.9%	222 000	32.4%
80 min et moins	253 000	14.6%	75 000	10.9%
100 min et moins	7 000	0.4%	1 000	0.1%

Source : INSEE RGP 1999 ADEUS AURM 2006

Le bilan de l'accessibilité voiture des gares TGV est en demi teinte. En effet, bien que près de 40 % des emplois et un peu plus du quart de la population se trouve à moins de 20 minutes d'une gare TGV, un peu plus de 50 % de la population reste à plus de 40 minutes ainsi que 43 % des emplois.

De plus, des parties importantes du territoire constituées des fonds de vallées, de l'Alsace du Nord (outre-forêt) et d'une partie de l'Alsace centrale reste éloignée des gares TGV. La voiture apparaît comme un mode de rabattement modérément intéressant et ne permettant pas d'assurer, sur tout le territoire, un service performant aux futurs usagers du TGV. Pour le Bas-Rhin, ce constat serait encore plus vrai en l'absence d'une desserte à Saverne.

1.2.2. Accessibilité intermodalité (voiture particulière et transports collectifs)

Devant les performances modérées d'un rabattement strictement automobile, il convient de se poser la question de l'accessibilité des gares TGV par l'utilisation des transports collectifs et plus précisément de l'offre régionale de transport ferroviaire. En effet, la relative faiblesse des performances de la voiture comme mode de rabattement principal est à mettre au compte de deux facteurs principaux, d'une part la congestion et d'autre part les temps de stationnement et d'accès aux gares. Cette double contrainte explique également les meilleures performances des rabattements voiture sur la gare de Saverne, moins contrainte du point de vue de son fonctionnement que les autres gares.

La spécificité de l'offre TER et sa localisation en des lieux déterminés par l'infrastructure nécessite la prise en compte des temps de rabattement en voiture vers ces gares. Cette logique générale est naturellement limitée puisqu'elle considère la voiture comme seul mode de rabattement en laissant de côté le vélo et la marche à pied. Toutefois, compte tenu des contraintes de distances que connaissent ces deux derniers modes, l'articulation voiture et TER, permet d'obtenir une hiérarchisation satisfaisante de la majeure partie du territoire régional.

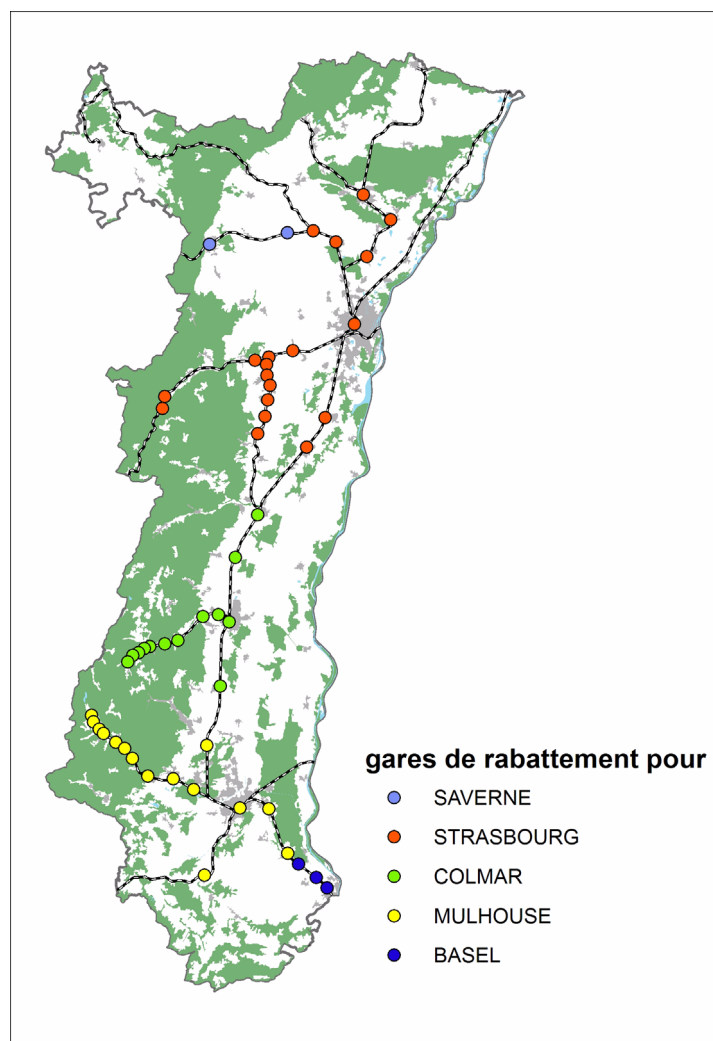
1.2.2.1. Les gares de rabattement

Les gares de rabattement ont été sélectionnées en fonction des niveaux d'offre en terme de circulations directes qu'elles assurent à destination des gares TGV. Le niveau d'offre a été qualifié pour ces gares en fonction des niveau d'offre TGV. Ainsi, le niveau minimal requis pour Strasbourg, Mulhouse et Belfort a été fixé à 20 allers retours quotidiens (ARQ) contre 10 ARQ pour Saverne Colmar et Bâle. La gare de Ribeauvillé a été ajoutée

aux gares de rabattement compte tenu du rôle de gare intermédiaire qu'elle sera amenée à jouer à l'avenir.

Du fait de l'absence de circulations directes entre les gares alsaciennes non TGV et les gares de Karlsruhe et de Sarrebruck / Forbach, ces dernières ont été écartées des gares TGV de référence. Enfin, la gare TGV de Belfort, située à Meroux ne disposera pas de dessertes TER, ce qui conduit de fait à ne pas la conserver comme gare de rabattement.

CARTE N°4 : Les gares TER de rabattement vers les gares TGV



Source : ADEUS AURM 2006

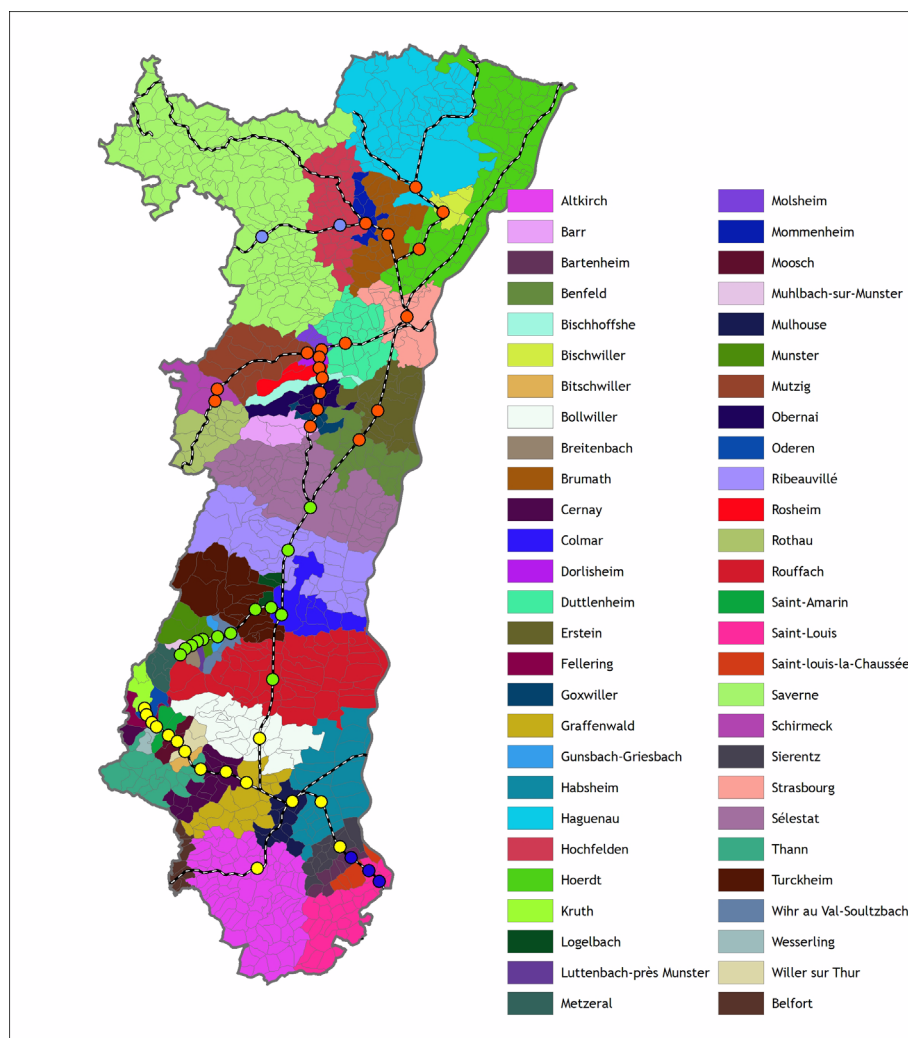
1.2.2.2. Aires de chalandise des gares de rabattement et enjeu urbain de la fonction de rabattement

- Définition des aires de chalandises des gares de rabattement TER

L'affectation des différentes communes alsaciennes aux gares TER de rabattement s'est faite en calculant pour l'ensemble des communes le cumul du temps d'accès voiture, du temps de stationnement et d'accès aux quais et du temps de déplacement en train depuis la gare de rabattement vers la gare TGV la plus proche. Ce mode de calcul amène à évaluer pour chaque commune alsacienne le temps d'accès aux gares TGV via

l'ensemble des gares de rabattement. Une fois la matrice de l'ensemble des temps d'accès en voiture et TER réalisée, on retient pour chacune des communes le temps minimal et la gare TER qui permet de minimiser le temps d'accès aux gares TGV.

CARTE N°5 : Aires de chalandises des différentes gares de rabattement TER



Source : ADEUS 2006

Là où il y a de nombreuses gares bien desservies, comme dans les vallées (Thur, Munster), dans le Piémont des Vosges entre Barr et Molsheim, ou encore sur la ligne Strasbourg Haguenau, les aires de chalandises sont réduites. Inversement, sur des secteurs moins bien desservis, ces aires sont plus importantes comme pour Altkirch.

• Impact du rôle de rabattement sur l'insertion de la gare dans son environnement

L'enjeu de ce découpage par gare de rabattement se situe principalement au niveau des gares ayant des bassins de chalandise importants. En effet, pour certaines gares, en raison de leur positionnement dans le tissu urbain, il sera difficile de créer une offre de stationnement importante sans nuire à ces dernières, il peut exister une contradiction entre une insertion urbaine de la gare et la nécessité de pourvoir une offre de stationnement importante de nature à affaiblir la dimension urbaine du site.

TABLEAU N°4 : Principales gares TER de rabattement du point de vue de la chalandise (déduction faite des emplois et de la population de la commune gare)

gare TER	population	emploi	somme emploi + population
Hoerdtd	102 000	31 000	134 000
Saverne	95 000	28 000	122 000
Bollwiller	64 000	19 000	84 000
Habsheim	55 000	21 000	77 000
Haguenau	51 000	15 000	66 000
Duttlenheim	42 000	15 000	57 000
Rouffach	41 000	10 000	51 000
Altkirch	42 000	9 000	50 000
Sélestat	40 000	10 000	50 000
Turckheim	29 000	9 000	38 000
Erstein	30 000	7 000	37 000
Saint-Louis	26 000	7 000	34 000
Brumath	24 000	5 000	29 000
Hochfelden	24 000	4 000	27 000
Cernay	14 000	3 000	17 000

Source : INSEE RGP 1999, ADEUS 2006

Le nombre d'emploi et la taille de la population desservie par arrêt, sans représenter le potentiel réel, permet d'établir une forme de hiérarchie entre les différentes gares de rabattement. Cette hiérarchie a notamment pour objectif d'identifier les sites pour lesquels une demande accrue en matière de stationnement peut se faire jour.

Deux types de gare peuvent être définis du point de vue de l'insertion de la gare dans la commune :

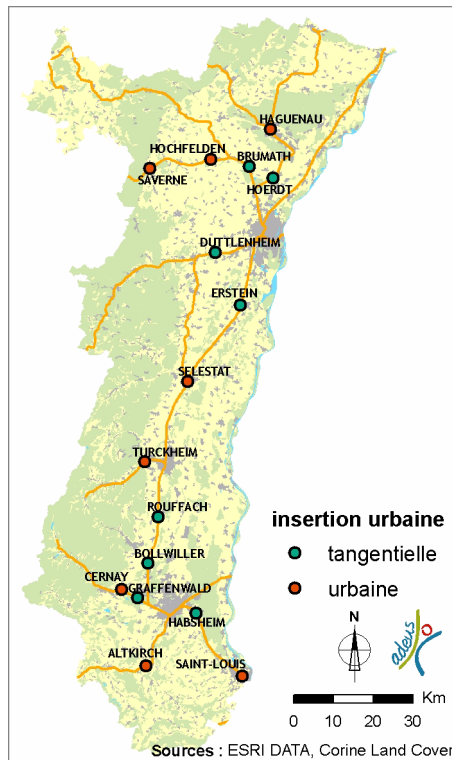
- les gares urbaines qui sont directement intégrées dans le tissu urbain ;
- les gares tangentielles qui peuvent être en lien avec le tissu urbain mais à l'écart du centre de la commune ;

TABLEAU N°5 : Typologie des différentes gares de rabattement au regard de leur positionnement urbain

type	gares
Gares urbaines	Saverne, Haguenau, Sélestat, Turckheim, Hochfelden, Altkirch, Saint-Louis, Cernay
Gares tangentielles	Hoerdtd, Duttlenheim, Graffenwald, Rouffach, Erstein, Brumath, Habsheim, Bollwiller

Source : ADEUS 2006

CARTE N°6 : Typologie des gares de rabattement du point de vue de leur insertion urbaine



A l'exclusion de Ribeauvillé, toutes les gares de rabattement TER sont situées à l'intérieur ou en frange du tissu urbain. Si ce positionnement urbain des gares n'appelle pas nécessairement une approche restrictive en matière de stationnement, il invite néanmoins à étudier au cas par cas la question du volume et des formes de stationnement qui peuvent exister autour de ces gares.

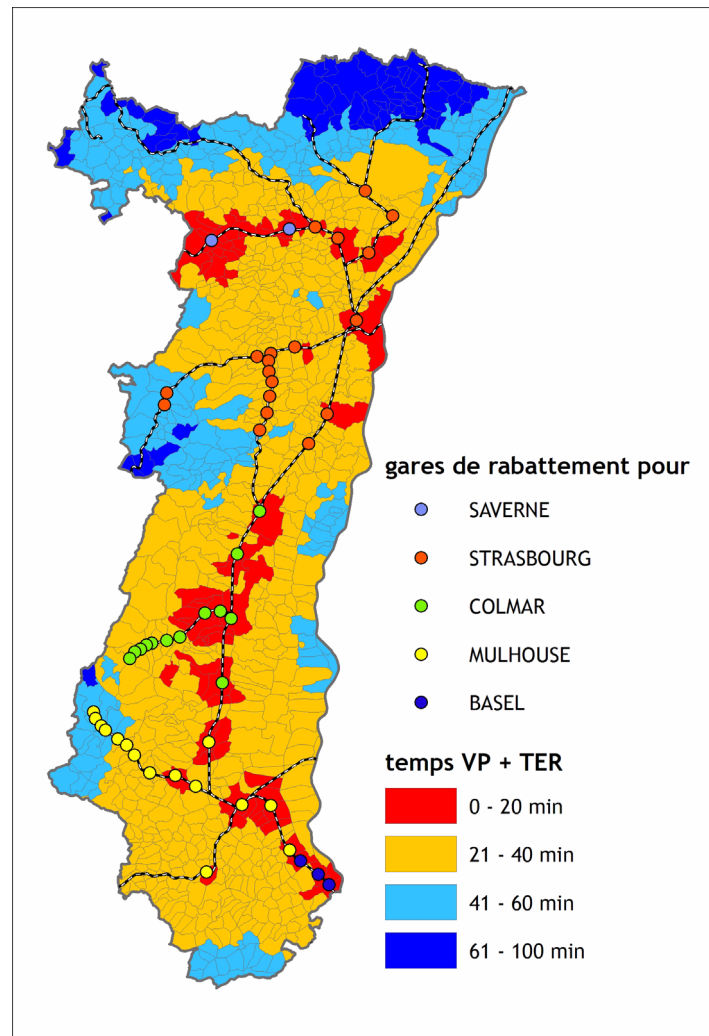
Dans les cas où l'extension du stationnement est jugée nécessaire, il convient de veiller à ce que les aménagements soient pensés de manière à ne pas péjorer l'accès des modes doux avec le reste de la commune. Par ailleurs, compte tenu du double enjeu accessibilité-développement urbain, les formes envisagées doivent limiter l'impact du stationnement (existant et à créer) sur les potentiels de développement des espaces autour des gares.

Toutefois, dans la mesure du possible, il paraît opportun de maîtriser la question de l'extension des capacités de stationnement et de privilégier des mesures liées à l'offre ferroviaire permettant de dissocier la fonction gare urbaine de la fonction gare de rabattement. Ceci passe principalement par le relèvement des niveaux de desserte dans des gares limitrophes existantes ou à créer. C'est notamment le cas de la gare de Haguenau pour laquelle la pression liée aux pratiques de rabattement a d'une part conduit à accroître à deux reprises l'offre en stationnement de part et d'autre de la gare, et est d'autre part productrice d'une pression sur la circulation urbaine déjà dense. L'utilisation d'une gare en aval, par exemple celle de Schweighouse, en direction de Niederbronn, permettrait de libérer une partie de cette pression tout en conservant une partie de l'offre en stationnement pour les haguenaubiens.

1.2.2.3. Les temps d'accès

La mise en relation de l'offre TER et de la voiture comme mode de rabattement vers les gares TGV permet d'améliorer sensiblement les temps d'accès à l'offre TGV. Cette analyse ne préjuge pas de la qualité des correspondances entre les trains du réseau TER et les TGV. Elle présente une situation de l'accessibilité des gares TGV, la qualité des correspondances entre les TER et les TGV permettra de se rapprocher des temps minimaux calculés.

CARTE N°7 : Temps d'accès voiture et TER aux gares TGV du territoire alsacien



Source : ADEUS AURM 2006

La comparaison des temps d'accès (voiture uniquement et voiture + TER) indique clairement l'avantage apporté par une solution intermodale en terme de temps de rabattement. Ainsi, si certains territoires restent éloignés de l'offre¹, l'avantage conféré par une utilisation combinée de la voiture et du TER reste réelle pour la majeure partie des communes alsaciennes, à condition d'offrir des correspondances efficaces.

1. en particulier au nord de l'Alsace à la frontière du Palatinat et de la Moselle, ainsi qu'une partie des communes de montagne et de fonds de vallée.

TABLEAU N°6 : **accessibilité des gares TGV pour la population et les emplois en fonction du temps de rabattement voiture et TER**

	Population		Emploi	
	nombre	part	nombre	part
20 min et moins	663 000	38,2%	350 000	51,0%
40 min et moins	862 000	49,7%	275 000	40,1%
60 min et moins	158 000	9,1%	46 000	6,7%
80 min et moins	41 000	2,4%	9 000	1,3%
100 min et moins	10 000	0,6%	5 000	0,7%

Source : INSEE RGP 1999 ADEUS AURM 2006

L'apport de l'intermodalité voiture et TER permet ainsi de porter la part de la population desservie à moins de 40 minutes de 48,1 % à 88 % et la part des emplois de 56,4 % à 91,2 %.

La principale voie d'amélioration des temps d'accès des populations et emplois les plus éloignés passe par le renforcement des dessertes, et ceci en particulier pour la région de Wissembourg, la Bande Rhénane Nord et la partie nord-ouest de la région.

La qualité de l'offre TER permet d'améliorer le rabattement vers les gares de Strasbourg et Mulhouse, par une utilisation coordonnée voiture/TER/TGV. Des pistes d'améliorations existent encore vers Wissembourg, Lauterbourg et Sarre-Union / Drulingen.

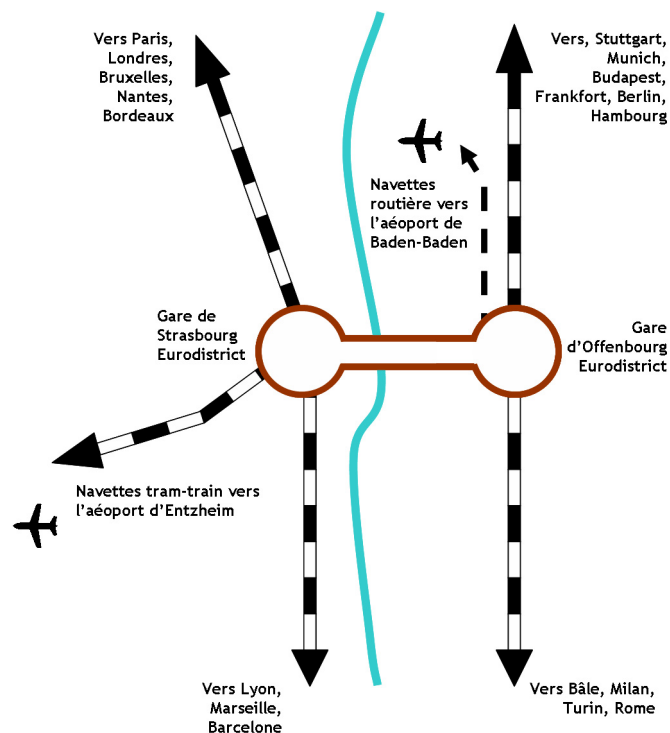
Certaines gares comme Hoerdt, Bollwiller ou Habsheim semblent particulièrement attractives et une vigilance particulière devra être observée sur le fonctionnement des abords de ces gares.

1.3. ENJEUX ET PISTES D'AMÉLIORATION EN MATIÈRE D'ACCESSIBILITÉ FERROVIAIRE DU TERRITOIRE ALSACIEN AUX DIFFÉRENTES ÉCHELLES

1.3.1. Enjeux et pistes d'amélioration en matière d'accessibilité à grande et moyenne distance

L'amélioration des liaisons entre Strasbourg et Offenbourg d'une part et entre Mulhouse et Fribourg d'autre part constitue un enjeu important qui nécessite une palette complète de services coordonnés et adaptés. En effet, cet enjeu se décline à la fois du point de vue du niveau de desserte mais également du point de vue de l'information et de la lisibilité de cette relation pour l'utilisateur. Au delà de la seule question du transport, l'amélioration de l'intégration des dessertes de part et d'autre de la frontière sur les binômes Strasbourg/Offenbourg et Mulhouse/Fribourg présente également un intérêt important du point de vue du développement des relations transfrontalières pour les habitants du Rhin Supérieur.

GRAPHIQUE N°1 : Gares de Strasbourg et d'Offenbourg en binôme



Source : ADEUS 2006

Enfin, la question de la lisibilité de l'offre globale de déplacements à grande et moyenne distance présente un intérêt évident dans le cadre des fonctions internationales et ce plus particulièrement pour Strasbourg. S'il est en effet crucial de pouvoir jouer de l'argument TGV pour faire valoir l'accessibilité de la capitale européenne, il paraît également précieux de pouvoir argumenter la qualité de cette accessibilité par l'ensemble de ses composantes en prenant également en compte la gare d'Offenbourg. Comme cela a été dit précédemment, la dimension pratique et le caractère intégré de ces

différentes offres doivent paraître évidents pour l'utilisateur ceci appelant un travail de fond sur l'information, la signalétique et les services.

La qualité des correspondances est bien entendue essentielle dans la chaîne de transport et la construction d'une offre locale qui permette au mieux les correspondances avec les trains internationaux mais également les liaisons aériennes constitue également un enjeu important. Par ailleurs la qualité des correspondances s'entend également d'un point de vue physique et par exemple, l'existence de correspondances de quai à quai constituerait un élément important d'amélioration des conditions de déplacement même si leur mise en oeuvre reste liée aux conditions d'exploitation du réseau ferroviaire. De la même manière, il n'existe pas aujourd'hui de centre d'information sur l'offre européenne à partir de Strasbourg. L'accès à l'information concernant les liaisons aériennes ou ferroviaires passe par la consultation des sites internet des exploitants ou gestionnaires des plates-formes aéroportuaires.

La création d'un site internet accessible depuis les portails locaux (collectivités locales, exploitants, sites de promotion des territoires, ...) permettrait d'unifier ces données et de rendre plus claire et plus lisible l'offre en destinations européennes vers et depuis Strasbourg.

Enfin, l'existence dans chaque gare d'une information complète sur l'offre disponible au départ des deux gares constituerait également une amélioration de la lisibilité de l'information ainsi qu'un renforcement de la complémentarité des offres du point de vue des utilisateurs.

1.3.2. Enjeux liés à l'accessibilité des gares TGV en Alsace

La question de l'accessibilité du territoire alsacien à l'offre TGV permet de dégager deux enjeux majeurs. Le premier de ces enjeux est lié au relatif éloignement, du point de vue du temps de déplacement, de certaines parties du territoire par rapport à l'offre TGV. Le second enjeu, qui se conjugue avec le précédent, a trait à la fonction des gares et notamment des gares urbaines des villes moyennes.

- **Améliorer l'accessibilité des territoires les plus éloignés de l'offre TGV**

Le prisme adopté pour l'analyse de l'accessibilité place volontairement la question de l'accessibilité de l'offre TGV pour la catégorie la plus contrainte qui est celle des personnes utilisant le TGV pour des motifs professionnels et pour lesquels un accès aux gares TGV par le train doit permettre de jouir de la quasi totalité de l'offre en respectant des temps de correspondance minimaux. Pour cette catégorie d'usagers et ce dans la majeure partie des cas, l'utilisation de solutions intermodales voiture et train, apporte un gain de temps important dans l'accès aux gares TGV tout en conservant une flexibilité importante.

Pour autant et ce malgré les améliorations sensibles de l'offre ferroviaire depuis le début de la régionalisation, certaines parties du territoire restent dans une situation de relatif éloignement à l'offre TGV. En l'absence de dessertes ferroviaires, les conditions d'accès à l'offre TGV ne peuvent évoluer que par le truchement d'améliorations des réseaux routiers ou la mise en place de services routiers performants de transport en commun. C'est en particulier le cas les fonds de vallée (Doller, Thur, Bruche), de certaines parties de la Bande Rhénane (autour de Neuf Brisach et de Marckolsheim), du sud de la région autour de Ferrette et au nord ouest de l'Alsace autour de la Petite-Pierre. Pour les territoires desservis par le ferroviaire, le développement des services constitue le moyen principal d'amélioration de l'accessibilité des gares TGV. Ceci est particulièrement vrai

pour la partie nord est du territoire alsacien avec les lignes ferroviaires en direction de Niederbronn, de Wissembourg et de Lauterbourg.

- **Préciser les fonctions des gares**

L'analyse des temps de parcours démontre la pertinence et la qualité de l'offre TER comme mode de rabattement vers les gares TGV (que soit seul ou en association avec la voiture). **L'analyse des rabattement montre par ailleurs que les gares disposant d'une offre suffisamment étoffée pour permettre le maximum de correspondances sont relativement nombreuses. Pour autant, la lisibilité d'une offre de rabattement vers les gares TGV reste perfectible et présente un enjeu important.**

La question de la lisibilité de l'offre de rabattement se pose dans la mesure où aucun jalonnement particulier n'existe pour préciser ces fonctions, ce jalonnement étant d'autant plus important que :

- les usagers potentiels de ces gares peuvent en être relativement éloignés et ignorer la possibilité qui leur est offerte ;
- certains rabattement se font dans une direction opposée à celle de la destination finale ;
- la proximité d'une gare TGV peut conduire à s'y rendre directement en voiture alors même que l'usage d'une gare de rabattement constituerait un avantage en matière de temps d'accès ;
- les niveaux de desserte étant généralement plus étoffés dans les villes les plus importantes, les usagers qui se rabattent peuvent être tentés d'utiliser ces gares plutôt que de plus petites gares à proximité assurant des niveaux de desserte analogues.

Par rapport à ce dernier point concernant l'usage de gares urbaines dans des villes moyennes, plutôt que des gares limitrophes, se pose également un enjeu d'utilisation des sols. En effet, une affluence importante dans les gares des villes moyennes pour des raisons de rabattement vers des gares TGV implique une demande en stationnement plus importante. **Le fait de reporter la demande de stationnement vers des gares limitrophes à celles des villes moyennes permet de limiter la croissance, voire de réduire la demande d'espaces de stationnement au droit des gares et ainsi de permettre de les utiliser à des besoins plus urbains.**

ENJEUX MAJEURS

L'enjeu transport majeur que le TGV permet de pointer est relatif à l'articulation des réseaux entre eux. Ainsi, les offres à grande et moyenne distance disponible sur le territoire régional ou dans sa proximité directe apportent ensemble un niveau d'offres de déplacements à des échelles extra régionales tout à fait remarquable. Il apparaît néanmoins que ce potentiel reste largement sous valorisé et que l'amélioration de l'articulation de ces offres 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 d'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.

INDICATEURS DE SUIVI

SUR L'ACCESSIBILITÉ À GRANDE ET MOYENNE DISTANCE

Indicateur de base :

- évolution des temps d'accès et des fréquences à partir des gares TGV ainsi que les gares allemandes d'Offenbourg et de Fribourg vers les principales agglomérations à 2 heures et 4 heures de trajet ;
- évolution de l'offre aérienne depuis les aéroports de Strasbourg-Entzheim, de Baden-Baden et de Bâle Mulhouse-Fribourg ;
- évolution du nombre de voyages en fonction des différents modes (avion et train).

Cette information, tout en constituant un élément de cadrage de l'accessibilité des agglomérations de Mulhouse et de Strasbourg, représente également un vecteur de promotion du territoire.

Indicateurs dans la perspective d'une intégration plus forte des offres TGV et ICE

- évolution des temps d'accès et des fréquences entre binômes franco-allemands Mulhouse-Fribourg et de Strasbourg-Offenbourg. A ces gares pourraient être ajoutées les gares de Karlsruhe pour Strasbourg et la gare de Bâle pour Mulhouse ;
- évolution de la qualité des correspondances, du point de vue du temps, entre l'offre régionale transfrontalière et l'offre TGV et ICE.
- développement de l'information sur les offres de part et d'autre de la frontière.

SUR L'ACCESSIBILITÉ DES GARES TGV EN ALSACE

Accessibilité des gares TGV à partir du territoire alsacien

- évolution des temps d'accès vers les gares de Strasbourg, Colmar, Saverne et Mulhouse.

2. L'ÉCONOMIE

La relation entre l'arrivée de la grande vitesse ferroviaire et la question du développement économique est probablement la question qui fait le plus débat et qui est la moins bien renseignée. En effet, si de nombreux travaux¹ se sont penchés sur cette question, tous font état de la difficulté, voire de l'impossibilité, de mesurer des effets spécifiques de la grande vitesse ferroviaire sur l'activité économique, en dehors de celle liée aux déplacements, au tourisme (notamment sur la question des transferts modaux de l'avion vers le ferroviaire) ainsi qu'aux secteurs économiques directement en lien avec la construction de l'infrastructure ferroviaire ou de la fourniture et de l'entretien de matériel ferroviaire. Certaines études prospectives, se basant sur la monétarisation des gains de temps de parcours et sur les impacts économiques des travaux liés à la réalisation des lignes à grande vitesse proposent des évaluations d'impacts économiques de la réalisation d'infrastructures ferroviaires à grande vitesse². Toutefois, ce type d'étude tout en présentant une grande richesse descriptive et méthodologique offre peu de pistes quant au positionnement des collectivités locales ou nationales pour maximiser ces effets hors du seul champ des transports.

La grande vitesse ferroviaire est un mode de transport particulier qui ne se distingue pas par sa capacité de transport mais bien par l'accélération et l'amélioration des conditions des déplacements qu'elle apporte et ce quasi-exclusivement pour les passagers. La construction d'infrastructures ferroviaires nouvelles dédiées à la grande vitesse produit néanmoins une évolution de la capacité des autres transports ferroviaires et en particulier le transport ferroviaire de marchandises ainsi que certains segments du transport régional de voyageurs. Compte tenu des contraintes réglementaires et économiques croissantes sur le transport routier de marchandises, compte tenu également de l'opportunité que la libéralisation du fret ferroviaire peut représenter sur la diversification de l'offre de transport de marchandises, le TGV peut ainsi contribuer indirectement à l'amélioration et à l'accroissement des capacités de transports de marchandises. Bien qu'aujourd'hui encore le transport routier, et ce même sur des longues distances, constitue encore le mode de référence pour le transport de marchandises, l'évolution positive des capacités du réseau ferroviaire pour le fret constitue certainement un effet positif de la construction de lignes nouvelles.

2.1. LE POINT SUR LES EFFETS

Deux types majeurs d'effets se distinguent quant à la relation entre le développement économique des territoires et le TGV. Un premier type d'effets que l'on pourrait qualifier de directs concerne la capacité du TGV, par le fait de son arrivée à un endroit, à participer au choix de personnes et/ou d'organismes en faveur d'un endroit donné, pour y commercer, pour s'y installer ou encore pour s'y rendre en vacances. Le deuxième type d'effet, celui-ci indirect, concerne les décisions individuelles, faisant suite aux actions entreprises par les institutions, qu'elles soient publiques ou privées, pour accompagner l'arrivée des TGV.

1. Cf. bibliographie

2. voir notamment l'étude *Magistrale für Europa, das Rückrat im europäischen Schienennetz*, Karlsruhe 2001

2.1.1. Les effets directs

L'amélioration de l'accessibilité constitue de fait un élargissement des marchés par la réduction des temps de parcours et ce, quels que soient ces marchés (immobilier, marchés de ressources, marchés de clientèle, ...). C'est donc bien en référence à ces différents marchés que s'exprime l'effet direct, chacun de ces marchés valorisant l'évolution de l'accessibilité de manière propre.

- **Le tourisme**

Bien que la problématique du tourisme ait été directement traitée par les collectivités (Agglomérations, Départements, Région), et que cette étude ne s'intéresse pas directement à la question du développement touristique, ce dernier constitue peut être un des segments de l'activité économique qui sera le plus directement touché par l'arrivée du TGV. Les hypothèses qui peuvent être faites au sujet de l'évolution du secteur touristique sont vraisemblablement de deux ordres :

- le raccourcissement sensible des temps de parcours allié à l'image de facilité que véhicule le TGV (qui n'est pas la même que pour l'avion), est de nature à accroître le nombre de séjours touristiques en Alsace ;
- la plus grande facilité de déplacements vers l'Alsace depuis les régions desservies par la LGV Est, et ce particulièrement pour la région parisienne et le nord de la France, peut également conduire à un raccourcissement des durées de séjours.

Si donc pour toute une partie des secteurs d'activités liés au tourisme il est probable que l'arrivée du TGV produise un accroissement de l'activité, cette évolution pourrait être atténuée pour le secteur hôtelier s'il était avéré que le tourisme TGV soit effectivement un tourisme de court ou très court séjour, voire d'aller retour au cours de la journée et ce notamment durant la période des marchés de Noël. Une atténuation de la dynamique hôtelière liée au tourisme des ménages pourrait en revanche être contrebalancée par une demande plus forte de séjours pour motifs professionnels, et en particulier pour la participation à des congrès, foires ou salons.

Une évolution plus nettement marquée par des séjours courts, de même qu'un développement de l'activité de congrès foires et salons risque de voir se développer un tourisme urbain au détriment du développement de l'activité touristique sur le reste du territoire, à l'exclusion naturellement de Saverne du fait de sa propre desserte.

- **Les ménages**

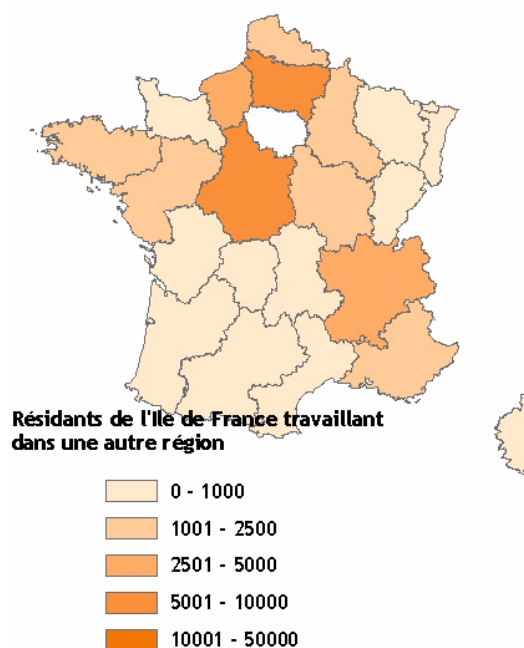
Concernant les ménages, et au delà des questions liées au tourisme, l'évolution de l'accessibilité du territoire desservi peut se comprendre comme une évolution des opportunités de travail, de logement, ainsi que des lieux de résidences secondaires. Ainsi, s'il est indéniable que certains territoires accueillant une nouvelle offre TGV sont susceptibles de connaître des effets sensibles, ces territoires restent limités et les effets sont essentiellement orientés vers le marché immobilier. Les principales caractéristiques agissantes sont la distance à Paris, (est ce que le TGV est susceptible de fournir une offre de transport pendulaire ?), ainsi que l'image des territoires, notamment concernant les lieux de villégiature.

- **Effet lié aux pendulaires**

Le premier élément exclut de fait l'Alsace car la distance ne permet pas et ce même dans la perspective de la deuxième phase du TGV Est-Européen, pas plus que dans celle du Rhin Rhône, de considérer que l'effet pendulaire puisse être suffisamment massif pour

impacter à court et moyen terme le marché immobilier local de façon sensible. L'unique segment de l'offre susceptible de connaître des effets sensibles (sans se prononcer sur l'intensité) est le marché des petits logements (1-2 pièces) pour les personnes passant une partie de la semaine sur Strasbourg, Mulhouse, Colmar ou Saverne mais conservant une résidence principale ailleurs.

CARTE N°8 : Nombre de résidents de l'Ile de France travaillant dans une autre région



Source : INSEE RGP 1999

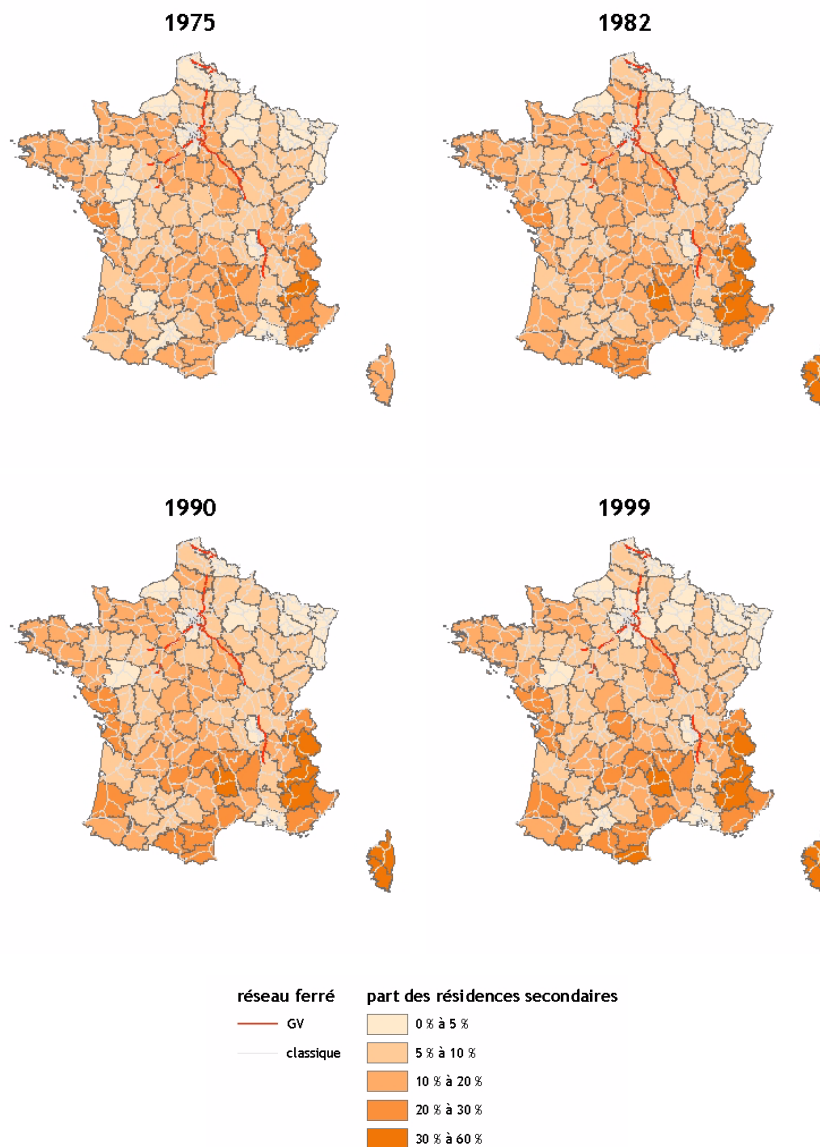
- Effet sur les résidences secondaires

La question d'un effet TGV sur les résidences secondaires est difficile à évaluer. La réalisation du TGV Med s'est accompagnée d'une accentuation du dynamisme du marché foncier dans les environs d'Avignon ou d'Aix en Provence, et il y a probablement un lien entre la mise en service du TGV Med et la dynamique du marché foncier. La difficulté est que cet exemple apparaît comme singulier dans l'histoire des mises en service et que les différents départements qui ont été desservis par le TGV Atlantique ou le TGV Nord ne présentent pas, sur la période censitaire 1990-1999, de développement particulièrement marqué des résidences secondaires, à l'exclusion de la Loire Atlantique, ce département étant marqué par une part sensiblement plus importante des résidences secondaires par rapport à la moyenne nationale et ce dès 1968 (effet de façade maritime).

Concernant des effets potentiels sur le segment des résidences secondaires en Alsace, les données relativement mitigées sur les autres territoires desservis invitent à observer une certaine circonspection en la matière. En effet, l'Alsace est marquée par la part de résidences secondaires la plus faible de France après l'Ile de France avec 2,2 %, contre 9,2 % de moyenne nationale. Si des effets peuvent éventuellement être attendus, cela concernerait plutôt des secteurs géographiques encore bon marché, comparé au reste du territoire alsacien et l'intensité de cet effet est tributaire de l'évolution de l'image ou des

images de l'Alsace dans le reste de la France mais également des pays limitrophes (Suisse, Allemagne, Luxembourg, Belgique).

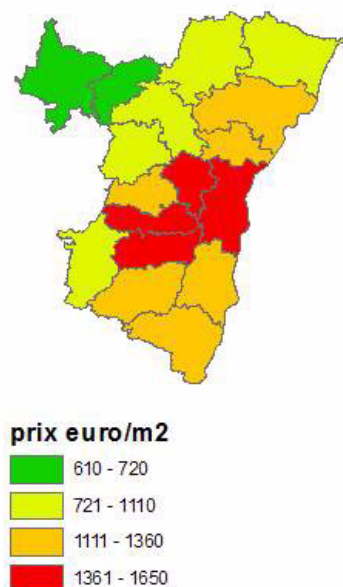
CARTE N°9 : **Part des résidences secondaires par département 1975-1999**



Source : INSEE RGP 1975 à 1999

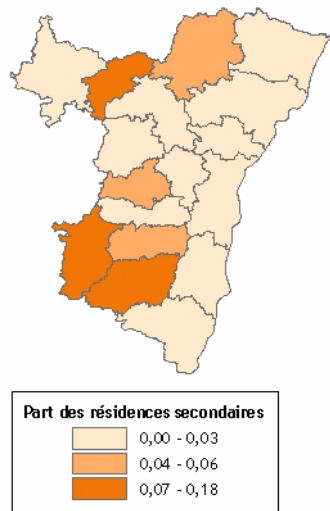
La carte des prix moyens des transactions fait apparaître que toute une série de territoires incluant Strasbourg, la région de Molsheim, celle d'Obernai et de Truchtersheim sont à des niveaux de prix qui peuvent être rédhibitoires pour des acquisitions de résidences secondaires. Quant aux secteurs de plaine, ils sont marqués par une forte demande locale et présentent par ailleurs un intérêt touristique moins évident que les secteurs de massifs ou du Piémont. Les données issues du recensement de 1999 viennent confirmer ces hypothèses les secteurs de la Petite Pierre, de Schirmeck et de Barr-Villé étant ceux pour lesquels les taux de résidence secondaire sont les plus élevés, très nettement au dessus des autres secteurs de résidence.

CARTE N°10 : Prix moyen des transactions dans le Bas-Rhin



Dans le Bas-Rhin, tant du point de vue des prix que de l'attractivité en terme de résidences secondaires, les secteurs Haute-Bruche, Petite-Pierre et Barr-Villé apparaissent comme les secteurs les plus sensibles à la demande en résidences secondaires. Toutefois, d'autres secteurs tels que la région de Niederbronn, de Wissembourg ou encore le secteur Sarre-Union-Drulingen présentent des problématiques d'attractivité touristique, inscrites dans leurs chartes intercommunales et également reprises par les chartes de pays. Pour autant et ce particulièrement pour la partie nord-ouest du département du Bas-Rhin, il n'existe pas à l'heure actuelle d'offre touristique réellement structurée. Par ailleurs, si pour ce dernier territoire les éléments patrimoniaux (naturels ou culturels) sont bien identifiés, il n'existe pas réellement de stratégie par rapport à l'hébergement, que ce soit du point de vue hôtelier ou du point de vue des résidences secondaires, ce dernier point étant très largement absent des chartes intercommunales ou de pays d'une manière générale.

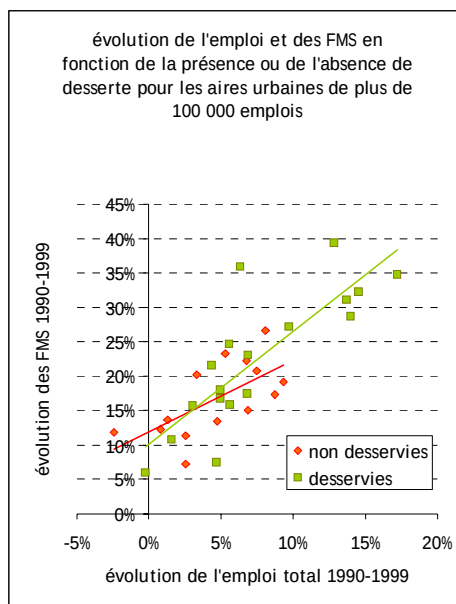
CARTE N°11 : Part des résidences secondaires dans le Bas-Rhin



L'effet du TGV sur le parc des résidences devrait rester modeste

- Les emplois

L'accessibilité et son amélioration constitue un facteur de recomposition du territoire économique national. Les études de l'INSEE traitant de l'évolution des fonctions métropolitaines supérieures (FMS) en France ont mis l'accent sur le fait que les FMS avaient cru de façon plus importante en province que ce n'était le cas sur Paris. En s'attachant à observer plus précisément l'évolution de l'emploi dans les aires urbaines desservies par le TGV et celles n'étant pas desservies, on remarque que la relation entre croissance de l'emploi et croissance des FMS est sensiblement supérieure. Pour autant, malgré ces évolutions, les FMS restent largement centralisées sur Paris avec en 1999 un peu plus de la moitié des emplois métropolitains supérieurs présents dans la capitale contre 21 % de l'emploi total.

GRAPHIQUE N°2 : **croissance des FMS en fonction de la présence ou l'absence de desserte TGV**

Au niveau local, les effets sur les entreprises restent relativement difficiles à cerner même si l'on sait par ailleurs que l'accessibilité constitue un facteur important de choix de localisation, derrière le marché des ressources et celui des débouchés. On ne peut ici que se borner à faire des suppositions compte tenu de quelques relations observées.

L'accessibilité constitue un facteur de choix des entreprises. Toutefois, l'accès à un réseau routier structurant est plus important que l'accès à un mode de transport offrant un accès à des échelles supérieures (avion et train).

Au delà de la problématique des effets, le questionnement lié à l'arrivée de la grande vitesse se pose également quant à l'accessibilité du tissu économique existant, du point de vue de niveau de potentiel de demande de déplacement à plus grande échelle et notamment ceux accessibles par l'offre TGV dans les limites de sa pertinence en terme de temps.

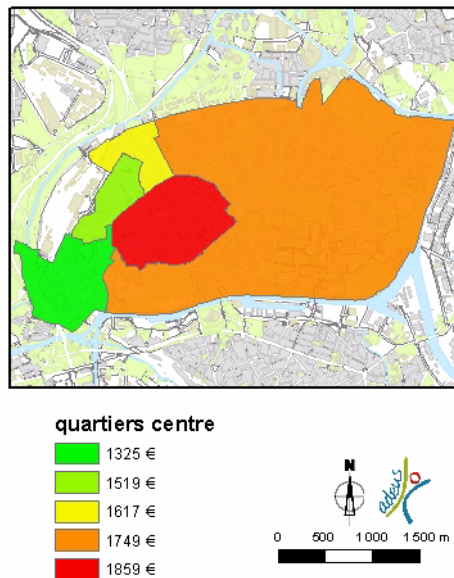
2.1.2. Les effets indirects

- **Pour les ménages**

Dans les agglomérations, sous l'effet d'une attractivité accrue, certains secteurs de l'agglomération bénéficiant d'une bonne accessibilité peuvent subir des hausses plus ou moins importantes des prix du foncier, tant en acquisition qu'en location. Parallèlement, les quartiers qui sont créés en lien avec le TGV ou bénéficiant d'une image sociale positive sont susceptibles de connaître des phénomènes conjoints de croissance des prix et/ou d'extension. On peut schématiquement retenir deux causes produisant le même effet. D'une part le surcroît d'attractivité qui génère une demande de locaux professionnels à proximité de l'offre TGV conduisant à une pression supplémentaire sur les prix et d'autre part, un accroissement de la population des cadres conduisant à un surcroît de pression sur les quartiers abritant ces populations. A ces deux causes principales, l'utilisation de l'offre TGV comme argument de vente de locaux, constitue également un élément pouvant amplifier l'évolution des prix.

A Strasbourg, le quartier le plus susceptible de connaître des évolutions sensibles est le quartier gare du fait de sa proximité à l'offre. Cette évolution peut résulter d'une pression de la part des entreprises qui pourraient rechercher la proximité avec la gare. Un autre vecteur de renchérissement peut être constitué par l'accélération d'un phénomène structurel de gentrification¹ de ce quartier dont les prix restent attractifs du fait de la proximité, non pas avec l'offre TGV mais avec le centre ville.

CARTE N°12 : Prix moyens du m² dans les transactions d'appartements dans le centre élargi de Strasbourg



Source : Fichier PERVAL 2003-2004

La carte précédente montre le différentiel de prix important existant entre les parties sud et centre du quartier gare et le reste du centre ville, et en particulier l'ellipse. Naturellement les données illustrées sur la carte sont générales et englobent l'ensemble des segments du marché des appartements. Il se peut ainsi que des différences de hiérarchie existent sur tel ou tel autre segment, mais la tonalité globale en matière de différentiel de prix demeure néanmoins.

Les causes de renchérissement identifiées peuvent également affecter d'autres quartiers centraux sans pour autant présenter le même niveau potentiel d'effet. Les quartiers ou communes présentant d'ores et déjà des parts importantes de cadres dans la population résidente sont susceptible de connaître également des pressions supplémentaires ; on peut ici penser au quartier de la Robertsau, ou à des communes de l'agglomération comme La Wantzenau ou Oberhausbergen. Par ailleurs, un accroissement de la population des cadres dans l'agglomération strasbourgeoise peut, par effet domino, se traduire par un accroissement des prix du foncier dans d'autres quartiers tels que le Neudorf ou dans les autres communes de l'agglomération. Un tel effet n'est pas certain et devra être corroboré par l'observation.

1. *Gentrification et confort postmoderne. Éléments émergents de nouvelles centralités : l'exemple de Strasbourg*, Philippe Gerber, Thèse de doctorat, Université Louis Pasteur, 2000

- **Pour les entreprises**

Selon le même principe d'une attractivité accrue pouvant provoquer des appréciations des prix de l'immobilier d'entreprise, l'arrivée du TGV peut générer des mouvements de relocalisation de certaines entreprises. L'enjeu consiste à identifier les territoires qui, tout en bénéficiant d'un accès rapide à l'offre TGV, sont en capacité de proposer une offre foncière susceptible d'accueillir des entreprises souhaitant se relocaliser à l'extérieur ou en frange des agglomérations.

2.2. TISSU ÉCONOMIQUE ET NIVEAU DE DEMANDE DE DÉPLACEMENTS À DES ÉCHELLES SUPÉRIEURES

Le développement de stratégies d'accompagnement du point de vue économique invite à se poser la question des besoins de déplacement des entreprises et en particulier pour les déplacements à des échelles supérieures. L'objet de cette partie est d'une part de proposer une méthode de qualification de ce besoin et d'autre part de localiser les foyers de demande les plus importants sur le territoire.

2.2.1. Méthodologie

La méthodologie porte sur l'évaluation de la propension des entreprises à se déplacer à des échelles supérieures, qui sont celles pour lesquelles le TGV apporte un plus. Elle s'est faite d'une manière plus sensible que réellement empirique à partir des informations disponibles dans le fichier SIRENE de l'INSEE.

- **Les éléments pris en compte**

Trois classes d'éléments permettent de proposer une hiérarchisation des besoins en matière de déplacement et concernent la taille de l'établissement, l'activité de l'établissement et sa position dans une entreprise à établissements multiples, tant d'un point de vue hiérarchique que géographique.

- **La taille**

Plus un établissement est important, plus son organisation est complexe et plus sa propension à avoir des relations avec des échelles supérieures, indépendamment de son activité, est importante. De plus, et toutes autres choses égales par ailleurs, plus un établissement est important, plus le nombre de cadres est important, ce qui, tant du point de vue personnel que du point de vue professionnel accroît le niveau de demande potentielle de déplacements.

- **L'activité**

Le potentiel de demande de déplacements de l'activité peut s'appréhender selon deux aspects distincts. D'une part au travers d'une relation générale qui veut que toutes choses égales par ailleurs, les entreprises du secteur tertiaire ont une plus grande tendance à se déplacer que les secteurs primaires et secondaires. Par ailleurs, et ce quel que soit le secteur général d'activité, les entreprises assurant la production de services ou biens non industriels à destination des particuliers ont, compte tenu d'un marché a priori plus restreint géographiquement, une propension moins élevée aux déplacements à des échelles supérieures.

Enfin, parallèlement à ces deux premiers éléments, certaines activités tertiaires de services aux entreprises comptent une part importante de cadres, ce qui du point de vue de la demande en déplacement les distinguent des autres. Il s'agit principalement des activités de conseil, de formation complémentaire, de recherche et d'ingénierie.

- La relation établissement - entreprise d'un point de vue fonctionnel et géographique

Le fichier SIRENE distingue l'établissement, unité de production, de l'entreprise qui comprend un ou plusieurs établissements. Outre la notion de siège qui est renseignée, le fichier recense également la région d'implantation de l'entreprise (du siège) et la région principale lorsque l'activité de l'entreprise se réalise à plus de 80 % sur une région donnée. Ces informations permettent de dégager deux éléments d'appréciation, l'un lié à la qualité de siège et à la dimension multisite ou monosite de l'établissement l'autre est lié à la région d'implantation de l'entreprise et à la région principale qui, en fonction de la présence ou de l'absence de desserte TGV permet d'établir la pertinence de ce mode.

- **Evaluation pour les différents secteurs géographiques du niveau de demande potentielle de déplacements à des échelles extra-régionales**

Deux approches permettent d'identifier les besoins en matière de déplacements sur le territoire du point de vue des activités économiques. La première privilégie une approche sur la demande globale, sans s'attarder sur les singularités des différents types de demande de déplacements. La seconde s'attache à évaluer la densité des activités les plus sensibles au sein du tissu économique du territoire considéré.

- Approche globale

Cette approche consiste à totaliser, pour l'unité territoriale considérée, l'ensemble des valeurs obtenues pour les différents établissements. Cette valeur donne une image du potentiel global de demande de déplacements à des échelles supérieures.

La finesse des territoires observés est fonction du détail des informations géographiques disponibles. Ainsi, pour les agglomérations strasbourgeoises et mulhousienne¹, les données Sirene sont disponibles à l'échelle de l'IRIS, ce qui n'est pas le cas pour Colmar ou Saverne.

- Densité des activités les plus sensibles

La réflexion sur la valeur globale si elle permet d'obtenir une image intéressante des territoires et d'en apporter une première hiérarchisation quant à l'existant, présente le risque d'oblitérer certains foyers de demande importante. A l'approche globale est donc ajoutée celle de l'identification de concentrations d'activités plus sensibles à la demande de déplacements.

- La question des enjeux en matière de positionnement géographique

Le fait de s'interroger sur les lieux sur lesquels sont implantées les activités qui semblent le plus fortement en prise avec des mobilités à grande et moyenne échelle doit permettre d'apporter une réponse quant à la pertinence d'une offre de transport avec les besoins supposés des entreprises, là où elles sont implantées.

En revanche, la question de la hiérarchie des territoires au regard de leurs qualités en matière d'accessibilité et de disponibilité, bien que faisant directement écho à

1. agglomération au sens INSEE du terme

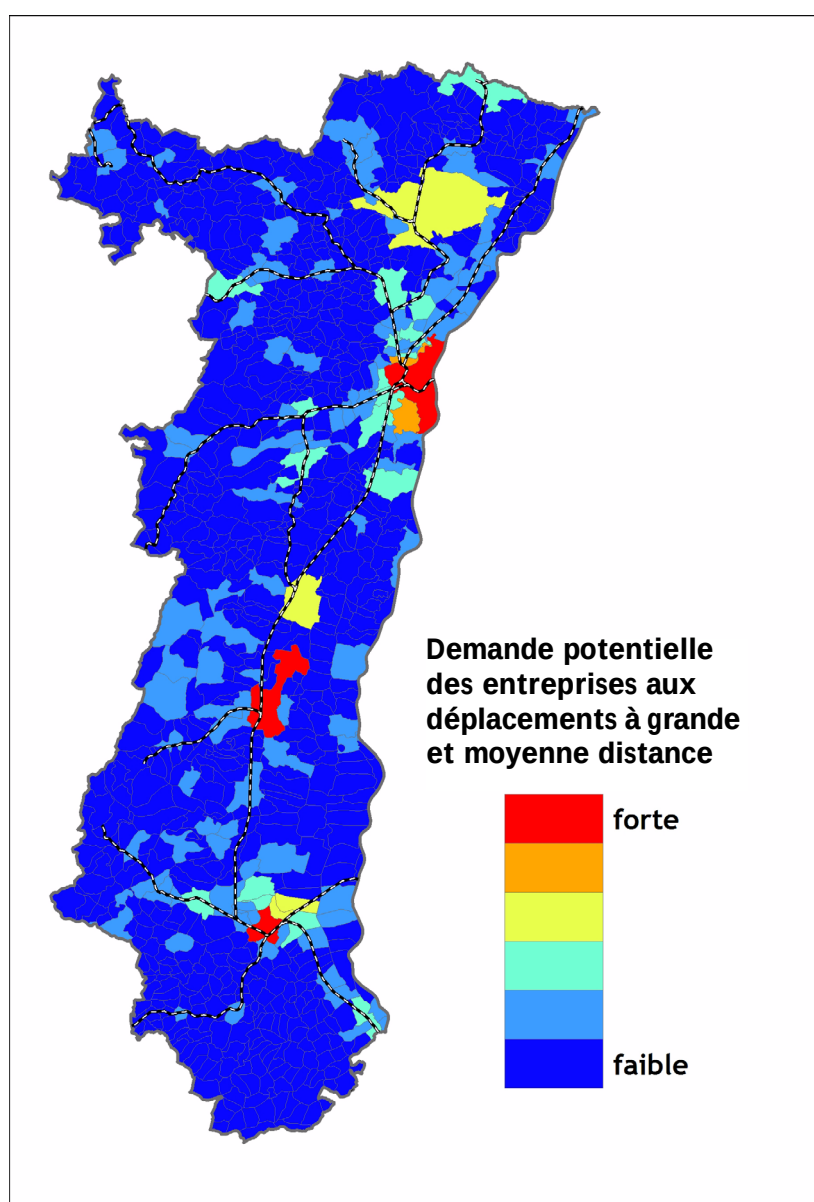
l'implantation actuelle des entreprises, sera traitée dans la partie relative au développement urbain.

2.2.2. Identification des territoires économiques présentant des potentiels élevés d'interaction avec l'offre à grande vitesse

2.2.2.1. A l'échelle régionale

- Niveau de demande potentielle de déplacements extra-régionaux

CARTE N°13 : Niveau de demande potentielle des entreprises du territoire aux déplacements extra régionaux

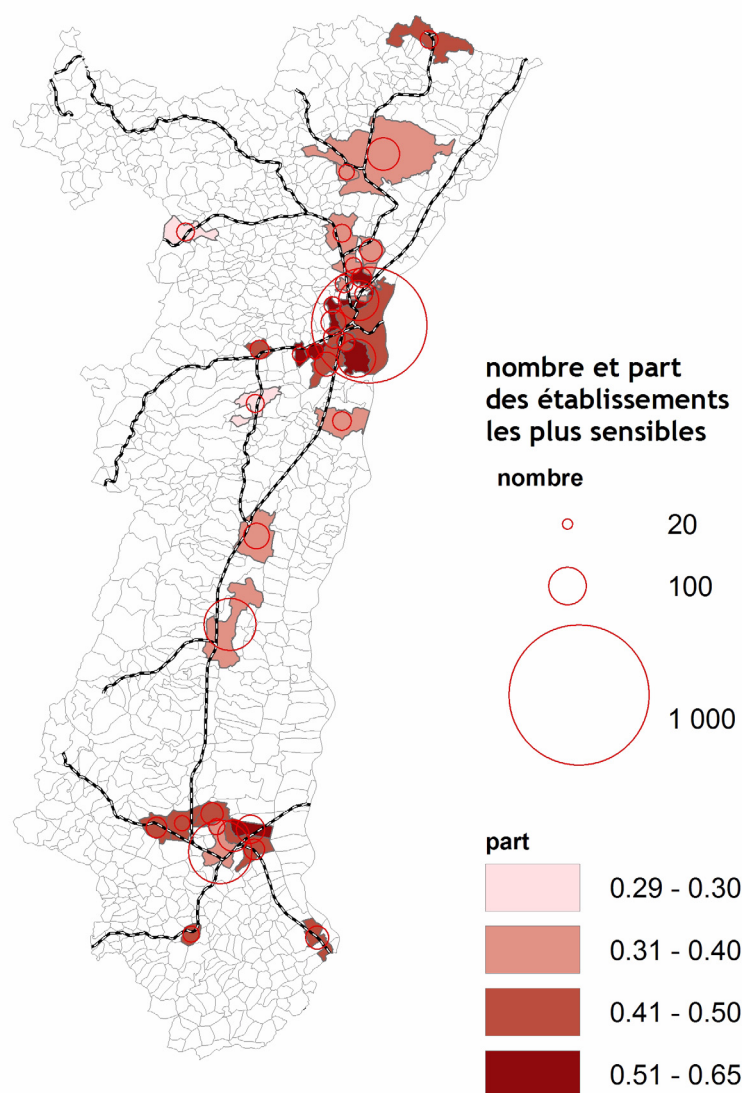


Source : fichier SIRENE 2005, ADEUS 2006

L'analyse à l'échelle de l'Alsace montre le potentiel important de demande des entreprises au sein des deux principales villes ainsi que dans les communes qui constituent leur périphérie. Si Colmar se distingue également fortement, l'effet d'agglomération y est moins prégnant. Pour Strasbourg, Mulhouse et Colmar, la très forte demande potentielle repose bien entendu sur la globalité du tissu économique. Toutefois, d'un point de vue territorial, la densité des activités économiques en centre ville contribue de façon déterminante au niveau général de demande potentielle de ces villes.

Au delà de ces trois villes, la carte fait apparaître l'importance de la demande potentielle de déplacements à des échelle extra-régionales pour une série de villes moyennes aux premiers rang desquelles Haguenau et Sélestat. Viennent ensuite 9 villes réparties sur le territoire alsacien et présentant également un niveau élevé, il s'agit de Saint-Louis, Cernay, Erstein, Obernai, Molsheim, Hoerd, Brumath, Saverne et Wissembourg.

CARTE N°14 : **importance et densité des établissements les plus sensibles aux déplacements à des échelles extra régionales**



Source : fichier SIRENE 2005, ADEUS 2006

La prise en compte non pas d'une mesure globale mais de la densité et de l'importance¹ du nombre d'établissements les plus sensibles aux déplacements à des échelles supérieures, permet d'identifier des d'importants potentiels de demande qui pourraient être masqués par un phénomène de masse. Il apparaît néanmoins, hors des périmètre des agglomérations, que l'on retrouve les mêmes villes, exception faite d'Altkirch et de Schweighouse sur Moder qui présentent toutes deux une part d'établissements à forte demande potentielle relativement importante.

- **Accessibilité des sites présentant les potentiels de demande les plus importants (hors agglomération)**

TABLEAU N°7 : niveau de demande potentielle et accessibilité

ville	niveau	accessibilité		
		TER		voiture
		offre	temps	temps
Saint-Louis*	3	30	17	44
Altkirch*	2	19	19	53
Cernay*	3	22	20	48
Sélestat*	4	38	20	41
Obernai*	3	20	32	71
Erstein	3	20	14	64
Molsheim*	3	46	21	52
Hoerd	3	28	16	50
Brumath	3	20	19	41
Haguenau*	4	38	33	46
Wissembourg*	3	13	81	110
vers Strasbourg vers Karlsruhe (corresp)		16	62	70

Source : ADEUS 2006, fichier SIRENE 2005

* villes moyennes

Que ce soit en terme de temps d'accès ou en terme de service ferroviaire, les niveaux de desserte aussi bien que les temps de parcours à destination des gares TGV sont relativement bons, seule Wissembourg reste très éloignée avec un temps ferroviaire et voiture supérieur voire très largement supérieur à une heure. Pour Wissembourg, à cheval sur deux offres à des distances temps proche en train, se pose la question de l'amélioration de ces temps de parcours. Une solution possible pourrait consister à raccourcir le temps de parcours en direction de Strasbourg par la création de dessertes ferroviaires express.

A l'exception de Wissembourg, la qualité des liaisons ferroviaires constitue un atout certain pour ces communes et le lien des activités présentes avec l'offre TGV. Toutefois, si l'enjeu ne se situe pas tant en matière de transport il existe néanmoins de façon très forte sur le plan de la communication pour faire valoir la qualité de cette accessibilité

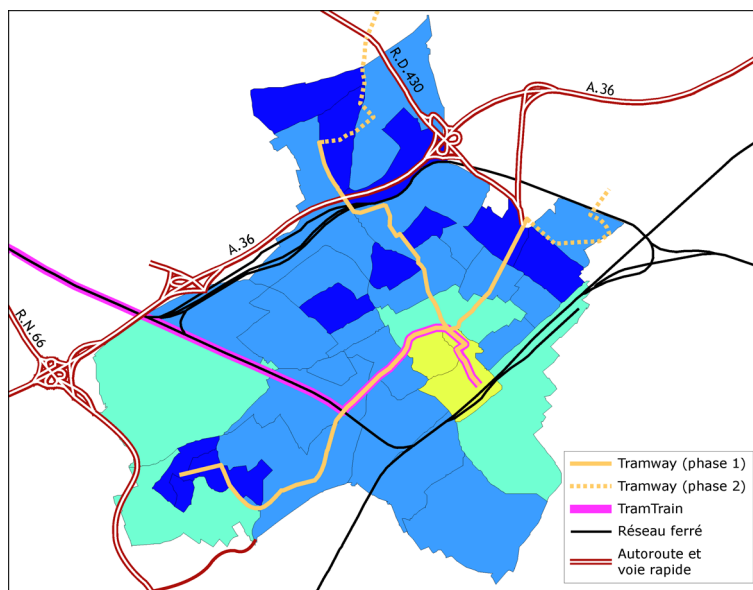
1. ici uniquement pour les communes abritant plus de 20 établissements de cette nature

comme argument de promotion pour les entreprises qui pourraient vouloir s'implanter sur ces territoires, mais également pour informer les entreprises déjà présentes.

2.2.2.2. A l'échelle de l'agglomération Mulhousienne

- niveau de demande potentielle des activités économiques du territoire

CARTE N°15 : Niveau de demande potentielle des entreprises du territoire aux déplacements extra régionaux à l'échelle des IRIS pour la commune de Mulhouse



Source : fichier SIRENE 2005, ADEUS-AURM 2006

C'est l'hypercentre de Mulhouse qui montre la plus forte demande potentielle de déplacements à des échelles supérieures.

Viennent ensuite les quartiers formant une ceinture au nord et au sud (Rebberg) du centre, ainsi que les nouveaux quartiers d'activités ouest de Mulhouse (Dornach-Mer Rouge, Parc des Collines).

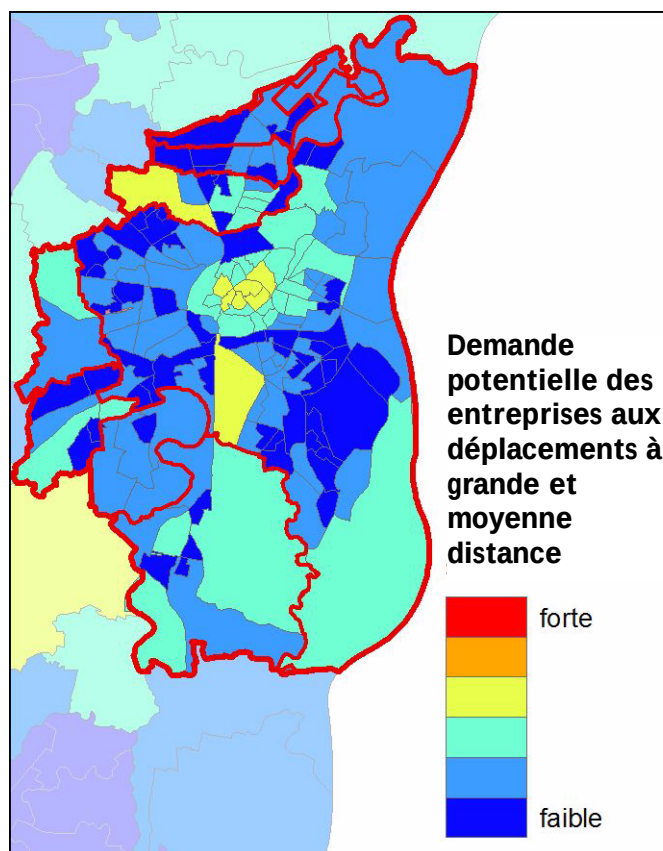
2.2.2.3. A l'échelle de l'agglomération Strasbourgeoise

- niveau de demande potentielle des activités économiques du territoire

Au delà de la prééminence de la ville de Strasbourg, la région strasbourgeoise fait apparaître une demande potentielle forte pour toutes les communes limitrophes de Strasbourg. Au premier rang de ces dernières Illkirch et Schiltigheim présentent les niveaux les plus élevés. Quatre communes limitrophes du sud-est, Eckbolsheim, Lingolsheim, Ostwald et Geispolsheim, et trois communes du nord de l'agglomération, Bischheim, Reichstett et Mundolsheim se distinguent également.

La prise en compte du nombre et des parts d'établissements présentant les plus forts potentiels de demande de déplacements à des échelles supérieures ne modifie pas de façon substantielle la hiérarchie observée à l'échelle des communes.

CARTE N°16 : Niveau de demande potentielle des entreprises du territoire aux déplacements extra régionaux à l'échelle des IRIS des communes agglomérées de la CUS



Source : fichier SIRENE 2005, ADEUS 2006

Compte tenu de l'échelle des IRIS, le potentiel de demande se compare de façon légèrement différente. Toutefois, la carte fait apparaître que certaines parties du territoire, par exemple la partie nord du quartier gare présentent un potentiel de demande de déplacements du même niveau que certaines communes comme Molsheim ou Saverne.

Les quartiers les plus sensibles du point de vue d'une mobilité TGV sont le secteur gare nord, l'ensemble de l'ellipse à l'exclusion de la partie sud ouest. Hors de l'ellipse ce sont les secteurs de la place de la République, de la plaine des bouchers et de E3 qui sont les plus sensibles. Compte tenu de leur taille réduite, on peut considérer que la majeure partie des secteurs centraux (centre élargi) sont très sensibles à la demande de transport. A ces espaces s'ajoutent également les secteurs stratégiques du Parc d'Innovation d'Illkirch, le secteur des fronts de Neudorf ainsi que le secteur du Zenith/PEX et celui du Wacken.

- **Accessibilité des sites présentant les plus forts potentiels de demande**
- Les secteurs d'accessibilité piétonne

Sont concernés par la marche à pied le quartier gare ainsi que tout ou partie de l'ellipse. Les problématiques en la matière concernent principalement la lisibilité et l'agrément des itinéraires.

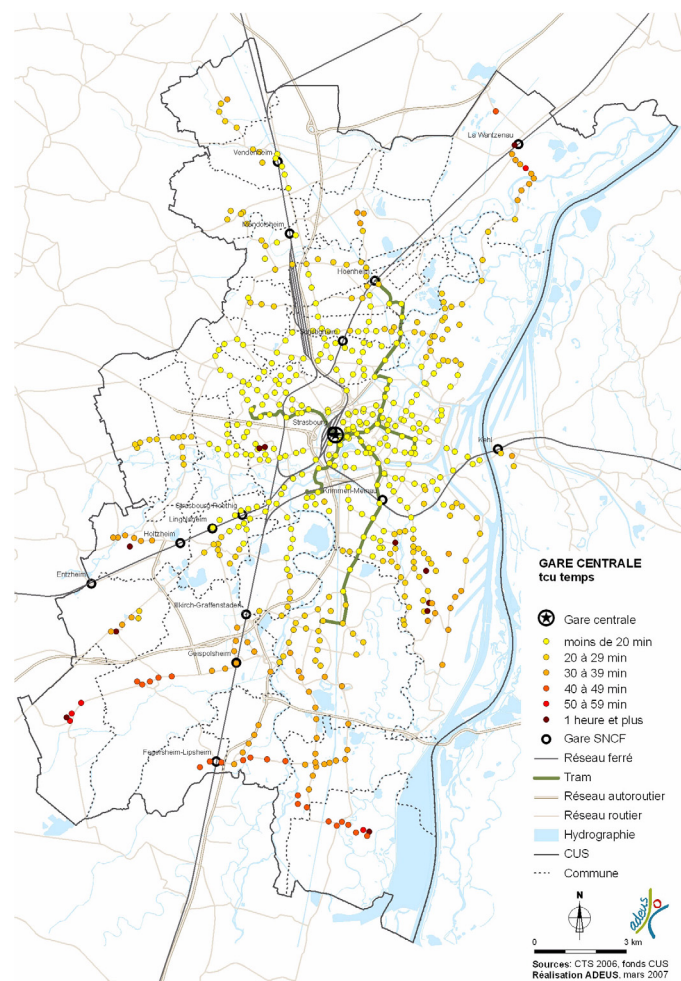
- Les secteurs d'accessibilité vélo

Ces secteurs reprennent les précédents en les englobant dans l'ensemble du secteur central élargi. Toutefois, compte tenu de la dimension vélo très marquée de l'agglomération strasbourgeoise, l'enjeu de connexion à l'ensemble des communes de l'agglomération se pose. Comme pour la marche à pied sur son périmètre, l'enjeu majeur et terme d'accessibilité vélo de la gare se situe sur le plan de la lisibilité et de l'agrément des itinéraires. A l'échelle du centre élargi comme de l'agglomération, l'enjeu majeur se situe sur la ceinture des boulevards, pour laquelle l'absence de continuité des itinéraires péjore la qualité et la sécurité des déplacements vélo.

Concernant le stationnement des vélos, la création d'un parking de 800 places dans le cadre du projet de pôle d'échange multimodal apporte une offre qui, tant du point de vue de la qualité que de la quantité, permet a priori de répondre aux besoins à court et moyen terme.

- Les secteurs d'accessibilité en transport en commun

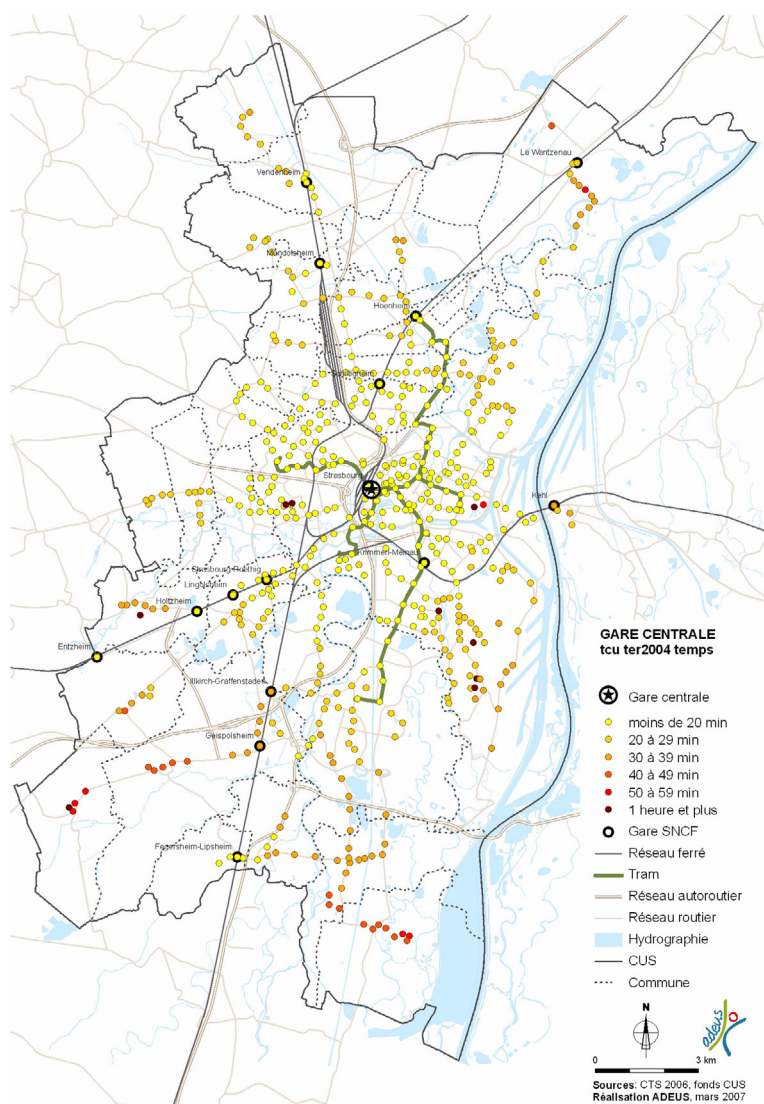
CARTE N°17 : **temps de déplacement vers la gare à l'heure de pointe du matin en utilisant le seul réseau urbain de transport public**



Source : ADEUS 2006

Ces secteurs concernent l'ensemble de l'agglomération. Le secteur du centre élargi, de Neudorf et fronts de Neudorf, ainsi que l'ouest de Strasbourg apparaissent bien reliés avec des temps de parcours inférieurs ou proche d'une vingtaine de minutes. En revanche, les secteurs stratégiques plus à l'écart et en particulier l'Espace Européen de l'Entreprise, le Parc d'Innovation d'Illkirch et dans une moindre mesure le Parc des Tanneries sont à des temps relativement importants. Le potentiel de demande de déplacements à des échelles supérieures concernant également les déplacements de visiteurs, la liaison de ces espaces stratégique en transport en commun apparaît comme un enjeu important. La réflexion en cours sur le Plan de Mobilité d'Entreprise mené sur la zone E3, indique qu'une possibilité de résolution de cet enjeu pourrait consister à mettre en place des navettes routières express. Ces dernières pourraient être organisées en tournée afin d'assurer à l'ensemble des sites jugés stratégiques une desserte de qualité vers la gare de Strasbourg.

CARTE N°18 : **temps de déplacement vers la gare à l'heure de pointe du matin en utilisant conjointement les réseaux urbain et ferroviaire**



Alternativement, et ceci pour le site du Parc des Tanneries, mais également pour une partie de la Plaine des Bouchers et des fronts de Neudorf, pour la partie la plus à l'est, le ferroviaire peut ou pourrait constituer une alternative intéressante. Ceci est tout particulièrement pertinent pour le Parc des Tanneries avec la proximité de la gare du Roethig dans la perspective du volet ferroviaire du tram-train.

La mise en relation des offres urbaines et ferroviaires présente des potentiels de gain de performance tout à fait considérables. Si ces offres sont de facto disponibles pour les utilisateurs, l'utilisation conjointe des deux réseaux pour des déplacements à l'intérieur de l'agglomération reste marginale du fait de l'absence de coordination entre les deux offres.

- Les secteurs d'accessibilité voiture

Ces secteurs concernent à priori l'ensemble des communes pour lesquelles le rabattement vers des stations ferroviaires n'apparaît pas comme une alternative intéressante du point de vue du temps de parcours. Compte tenu de l'importance de ce mode, il est également clair que son utilisation dépassera le cadre géographique de ces communes et que par ailleurs, son usage en tant que mode de rabattement s'inscrira également dans des périmètres où d'autres modes paraissent a priori plus appropriés.

L'enjeu, consiste bien à faire valoir la qualité des alternatives à la voiture (mode doux seul ou usage automobile en lien avec un transport collectif). En effet, la contrainte pour une partie des utilisateurs du TGV sera relativement minime, puisque de nombreux déplacements sont réalisés à des heures de départ où la congestion n'est pas problématique. Par ailleurs, le non paiement du parking pour une part également large des utilisateurs (déplacements professionnels pris en charge par l'employeur) tend à affaiblir l'attractivité des alternatives en particulier en transport collectif.

Les secteurs présentant les niveaux les plus élevés de potentiels de demande de transport à grande et moyenne distance, et moins bien desservis, comme Wissembourg, E3, PII, doivent faire l'objet d'une attention particulière. Il en est de même, à un moindre titre, des secteurs de développement situés au sud-ouest de Mulhouse (Parc des Collines).

2.3. LES ENJEUX LIÉS À L'ÉCONOMIE

2.3.1. Concernant les effets potentiels de l'arrivée de la grande vitesse

- **Le tourisme**

- Le TER comme vecteur de promotion externe du territoire alsacien

Compte tenu de l'importance du réseau de transport ferroviaire, tant par la capillarité du réseau que par la qualité de l'offre, ce dernier constitue un support remarquable de valorisation du territoire, d'autant plus que des offres associées au ferroviaire existent d'ores et déjà pour rendre accessibles au plus grand nombre les principaux sites touristiques régionaux (navette des crêtes, navette Ht-Koenigsbourg, liaisons réseau 67 vers le Mt Ste Odile, liaisons bus vers les communes de la Vallée de Munster (Hohrod, Soultzeren, ...). Cette offre de transport de bout en bout est par ailleurs complétée par des offres tarifaires très attractives au niveau régional, en particulier avec le titre Alsapass. Il serait par exemple possible d'imaginer des offres promotionnelles associant un billet TGV à destination de l'Alsace avec un titre Alsapass.

Sur un autre registre, compte tenu de la sur-fréquentation hôtelière périodique dans les agglomérations strasbourgeoise et colmarienne, notamment en période de marché de Noël, la qualité des relations ferroviaires entre les agglomérations et le reste du territoire permet d'envisager des stratégies de mise en valeur de l'offre des villes moyennes afin de constituer un appui en période de forte demande.

- Les résidences secondaires, des opportunités et risques limités

Les résidences secondaires restent quant à elles liées à l'attractivité de la région. Ici ce n'est pas l'offre de logement qui crée la demande mais bien l'image de la région, pas forcément tant du point de vue touristique que d'un point de vue plus global de la qualité de vie, cette dernière notion reprenant également l'attrait historico-culturel de la région mais ne se limitant pas à ce dernier.

Du point de vue de l'intérêt économique à long terme, la promotion du territoire alsacien comme lieu de villégiature présente des enjeux différenciés en fonction des territoires. En effet, certains secteurs éloignés et mal reliés aux principales métropoles régionales souffrent de phénomènes de vieillissement de la population et d'une désaffection plus importante d'une partie du parc de logement. Pour ces secteurs, le développement d'une stratégie de valorisation de leur territoire sur le segment des résidences secondaires peut présenter des avantages en matière de maintien de services publics et commerciaux, mais également de conservation d'une partie du patrimoine bâti.

D'autres secteurs, également marqués par des phénomènes importants de vieillissement de la population durant ces dernières années, constituent des bassins géographiques de résidence pour toute une partie de la population des agglomérations et des villes moyennes. Des stratégies de promotion notamment axées sur le segment des résidences secondaires peuvent constituer à terme pour ces territoires un élément perturbateur dans la réponse aux besoins locaux.

- **Les ménages - logement**

L'arrivée du TGV est susceptible par le biais d'une pression accrue de la part des entreprises, mais également de certaines catégories de salariés, d'influer à la hausse sur l'évolution des prix de l'immobilier, en particulier dans les secteurs gare et centraux,

mais également dans les secteurs présentant des caractéristiques importantes de mixité sociale et proches des centres villes.

En effet, l'arrivée du TGV peut attirer de nouvelles entreprises privilégiant une position centrale dans les agglomérations, à proximité directe des gares ou plus largement dans les centres villes. Il s'agit ici de petites structures pouvant s'installer dans de l'immobilier ancien, soit restructuré, soit simplement réaffecté et souhaitant bénéficier des aménités urbaines des centres villes. En général, leur clientèle potentielle est elle-même située en centre ville ou dans d'autres agglomérations accessibles en train (TGV ou TER).

Par ailleurs, ces établissements contribuent à accroître la part des emplois métropolitains supérieurs. Les cadres occupant ces postes font eux-même pression sur le marché local, accroissant le niveau de demande sur des espaces centraux.

L'enjeu principal lié à cette hypothèse concerne la capacité des collectivités à maintenir un niveau important de mixité sociale dans les quartiers centraux, limiter la spécialisation sociale d'une partie des secteurs plus périphériques des agglomérations et enfin de limiter la «fuite» vers les communes extérieures de l'agglomération, faute d'une offre adaptée pour maintenir ces populations.

- **Les entreprises**

Les enjeux concernant les entreprises déjà présentes dans les centres ville du point de vue des effets potentiels de l'arrivée du TGV rejoint assez largement ceux liés aux ménages. En effet, les phénomènes potentiels d'accroissement des prix, conjugués aux propres besoins de développement des établissements peuvent contribuer à accélérer des phénomènes de transferts vers d'autres zones géographiques présentant une offre plus adaptée aux besoins des établissements, en prix et/ou en taille.

L'enjeu en la matière concerne la disponibilité d'une offre de locaux adaptée soit dans l'agglomération, soit à l'extérieur mais conservant un bon niveau d'accessibilité avec le centre de l'agglomération. Par ailleurs, et afin de renforcer l'armature urbaine existante, perçue comme un atout de la région Alsace, l'enjeu pour les collectivités consiste également à offrir des espaces de développement économique à même, par leur localisation et leur qualités, de recevoir les activités se relocalisant suite à des phénomènes de renchérissement accentués par l'arrivée des TGV en Alsace. Cet enjeu ne se pose naturellement pas avec la même acuité dans toutes les trois agglomérations. Néanmoins, il s'agit bien de délimiter les territoires qui, à l'échelle régionale, semblent les plus à même de répondre aux besoins des entreprises qui soit se délocaliseraient des centres ou périphéries des agglomérations, soit chercheraient à s'implanter depuis l'extérieur de l'Alsace.

2.3.2. Concernant les potentiels de demande de déplacements extra régionaux des activités économiques

L'analyse de la demande potentielle de déplacements à grande et moyenne distancesur le territoire fait apparaître une hiérarchie relativement conforme à l'armature urbaine régionale telle qu'elle se décline en terme d'agglomération, de ville moyenne et de bourg-centre. Toutefois, dans le Haut-Rhin, on peut noter l'absence de Guebwiller/Soultz dans la liste des communes les plus sensibles, tandis que dans le Bas-Rhin, on note la présence, au côté de l'ensemble des villes moyennes, de quelques communes bourg-centre (Erstein, Hoerdt, Brumath).

La concordance globale entre la hiérarchie existante, notamment pour la mise en place des contractualisations entre communes et Départements, Région et Etat, et celle du potentiel de demande de déplacements à grande et moyenne distance est doublement intéressante. D'une part elle retranscrit la diversité du tissu économique alsacien, et un équilibre de la distribution de certains types d'activité sur le territoire, au delà d'une surconcentration dans quelques pôles urbains. Cet équilibre est naturellement à rechercher parce qu'il constitue une barrière à une discrimination économique et sociale du territoire mais également parce qu'il constitue un potentiel de limitation des distances parcourues en diversifiant l'emploi à proximité des lieux de vie et des lieux de desserte en transport collectif.

Un des enjeux pour le territoire consiste donc à encourager la diversité économique du territoire et en particulier des pôles urbains, notamment ceux disposant d'une desserte ferroviaire. Cette diversité ne se situe pas en contradiction avec un certain degré de spécialisation. En effet, il est possible et souhaitable de développer localement des spécificités sectorielles de façon à ce que se crée un environnement à la fois adapté au développement de nouvelles activités liées à ce secteur mais également que l'environnement économique adapté fonctionne comme un facteur de maintien sur place des activités de ce secteur. On retrouve ici la logique des Systèmes de Production Locaux, des clusters ou encore des pôles de compétitivité, pour lesquels un certain niveau de concentration d'activité conduit à produire des externalités positives intrinsèquement liées à la concentration.

Parmi les différentes villes moyennes du territoire, Wissembourg et Guebwiller présentent des caractéristiques croisées d'accessibilité et de potentiel de demande de déplacements extra régionaux qui les mettent en décalage par rapport aux autres villes moyennes alsaciennes. Concernant Wissembourg, si son niveau de demande potentielle est conforme avec son statut de ville moyenne, en revanche, comme cela a été pointé dans la partie du rapport concernant les transports, son niveau d'accessibilité avec l'agglomération strasbourgeoise, reste très médiocre, tant du point de vue du temps de parcours (voiture et train) que du nombre de dessertes. Un tel décalage pourrait préjuger à terme de la capacité de Wissembourg à conserver un niveau d'activité en lien avec son statut. Par ailleurs, ce décalage ainsi que la position frontalière de Wissembourg pourrait également être de nature à marginaliser son développement touristique.

ENJEUX MAJEURS

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.

De fait, 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.

INDICATEURS DE SUIVI

SUR LES EFFETS POTENTIELS DE L'ARRIVÉE DES TGV

Le tourisme

Sur l'hôtellerie et en dissociant les trois principales agglomérations et le reste du territoire¹ :

- nombre de nuitées ;
- durée des séjours ;
- capacité hôtelière ;
- nombre de résidences secondaires ;
- fréquentation des principaux sites payants ;
- nombre de congrès ;
- nombre de salles de réunions et capacité des salles.

Les ménages

- évolution des prix de l'immobilier dans les secteurs gare et secteurs centraux (loyer et prix de vente) ;
- évolution de la distribution des CSP dans les secteurs gare et centraux ;
- évolution du nombre des allocataires CAF dans les secteurs gare et centraux.

1. La non inclusion de Haguenau, qui constitue également une agglomération est due à l'absence de données permettant de dissocier Haguenau du reste du territoire alsacien, à l'inverse des trois principales agglomérations.

Les entreprises

- Evolution des transferts d'établissement depuis les secteurs gare et centre vers le reste des agglomération, le reste du territoire (en dissociant villes moyennes, bourg centres et reste du territoire) ;
- évolution des transferts d'établissement depuis le reste du territoire vers les secteurs gare et centre des agglomérations ;
- évolution des transferts d'établissement depuis l'Alsace vers l'extérieur;
- évolution des transferts d'établissements depuis l'extérieur vers l'Alsace.

SUR LES POTENTIELS DE DEMANDE AUX DÉPLACEMENTS EXTRA RÉGIONAUX**au niveau régional et au niveau des trois agglomérations TGV**

- Hiérarchie des différents espaces du territoire (carte) du point de vue du niveau de demande potentielle aux déplacements extra régionaux ;
- évolution de la part des établissements à fort potentiel de demande dans les communes ;
- évolution des emplois métropolitains supérieurs ;
- évolution des secteurs à forte dimension d'innovation.

3. DÉVELOPPEMENT ET AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Les politiques d'aménagement du territoire et du développement urbain constituent le support majeur de renforcement et de diffusion des effets des dessertes TGV en Alsace. La mise en oeuvre de ces politiques impliquent une approche conjointe et coordonnée de l'ensemble des acteurs publics, ce qui constitue un enjeu à part entière.

Les politiques liées à l'aménagement du territoire doivent avoir pour objectif de maximiser les effets potentiels positifs, et limiter les effets négatifs tout en servant les impératifs des politiques des différentes collectivités.

La réflexion sur le développement et l'aménagement du territoire se situe bien à l'échelle de l'Alsace. Les analyses proposées visent à identifier les espaces du territoire pour lesquels la valorisation du TGV peut constituer un avantage important.

Outre son rôle potentiellement important en matière de développement économique, et les enjeux posés en matière d'aménagement du territoire régional, l'arrivée des TGV peut constituer un facteur sensible de recomposition urbaine. De ce fait, elle pose la question de la définition et des articulations entre les espaces définis comme stratégiques par les collectivités et les gares TGV.

Il y a en effet enjeu à ce que les espaces désignés par la collectivité comme stratégiques, et à fortiori ceux intégrés dans une stratégie de valorisation des territoires en lien avec le TGV, soient clairement reliés à l'offre TGV. De ce fait, les problématiques liées au développement urbain concernent la capacité des collectivités à identifier, planifier et mobiliser les espaces de développement offrant les meilleurs potentiels de valorisation pour les activités économiques en lien avec l'extérieur du territoire régional.

3.1. IDENTIFICATION DES SECTEURS A FORT POTENTIEL DE VALORISATION

Les espaces de développement à fort potentiel de valorisation concernés sont ceux à vocation économique. L'objet de cet exercice consiste, à partir de caractéristiques considérées comme importantes pour des établissements tournés vers l'extérieur, à hiérarchiser le territoire régional afin de déterminer les espaces disponibles conjuguant tout ou partie de ces caractéristiques.

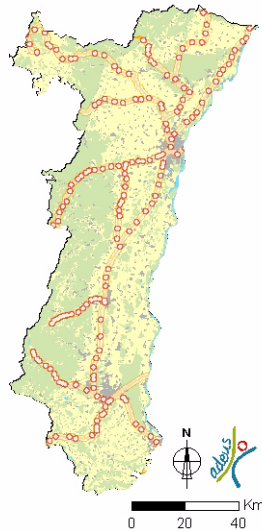
L'intérêt de cette démarche est de donner aux collectivités ainsi qu'aux organismes en charge de la promotion économique, une lecture hiérarchisée du territoire en fonction des caractéristiques d'accessibilité routière et ferroviaire et de couverture numérique. Cette perspective doit permettre de les accompagner dans la détermination des espaces de développement économique en fonction de leurs objectifs et de leurs contraintes.

Ces éléments sont complétés par les aspects juridico-économiques liés aux contraintes et réglementations d'usage des sols, ainsi qu'aux surfaces déjà bâties. Ces compléments permettent de fournir un ordre de grandeur des surfaces disponibles pour des développements économiques ainsi que leur localisation.

3.1.1. identification des espaces à fort potentiel de valorisation à partir des facteurs discriminants

Les espaces présentant un fort potentiel de valorisation sont ceux conjuguant la proximité de l'infrastructure ferroviaire et autoroutière ainsi que la capacité à profiter d'un réseau numérique à haut ou très haut débit.

3.1.1.1. La proximité d'une infrastructure ferroviaire



secteurs ferroviaires

- secteurs arrêts
- secteurs ligne

L'intérêt de l'infrastructure ferroviaire est double, d'une part cette proximité permet aux collaborateurs internes ou externes de l'entreprise un accès rapide et confortable vers l'offre TGV et d'autre part la proximité de l'offre constitue une alternative importante aux déplacements automobiles dans le cadre d'une mobilité domicile travail.

Compte tenu des modes d'accès aux gares qui, hors de l'espace des agglomérations, doit rester rapide et lisible (notamment si l'on prend en compte le cas du collaborateur externe), l'espace pertinent autour de l'infrastructure ferroviaire est de fait restreint. La prise en compte d'une distance de 1 km de part et d'autre des voies constitue un maximum qui correspond à un temps de marche de 15 minutes environ.

La proximité à l'infrastructure sera prise en compte à partir des points d'arrêts existants mais également à partir du réseau dans sa globalité. Cette façon de procéder a pour objectif de délimiter les espaces directement accessibles sans intervention particulière mais également de mettre en avant les potentiels à long terme, puisque le développement de nouveaux arrêts n'est pas exclu, en fonction des besoins pouvant se faire jour.

3.1.1.2. La proximité au réseau routier rapide



L'accessibilité ferroviaire constitue un facteur important, mais non prépondérant, dans la décision de localisation d'une entreprise. C'est avant tout l'accessibilité routière qui détermine les choix d'implantation, devant l'accessibilité ferroviaire et aérienne.¹ En effet, les établissements, quels que soient leurs secteurs d'activité, restent largement dépendants de la route, indépendamment même des questions liées à la mobilité de leurs salariés.

Compte tenu des vitesses permises, une distance de 2,5 km depuis un échangeur correspond à un temps maximum de 5 minutes environ en voiture. Il est à noter qu'un certain nombre de secteurs en Alsace sont accessibles de façon directe depuis le réseau autoroutier ou routier rapide (sans traversées d'agglomération). Toutefois, la logique de facteur de promotion qui préside à ce travail rend complexe la prise en compte d'exceptions telles que Wissembourg, la vallée de la Bruche ou encore à moyen terme la vallée de Munster. Tous ces secteurs bénéficient en effet d'un accès direct au réseau routier rapide mais à des distances qui excèdent la limite temps des 5 minutes.

3.1.1.3. L'accès au haut ou très haut débit

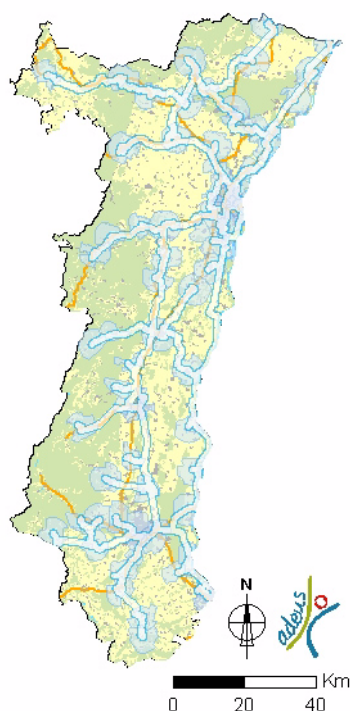
Le développement des télécommunications engendre de nouveaux besoins au niveau des entreprises :

- une visibilité de l'extérieur par la présence sur internet ;
- l'accès aux données extérieures ;
- la gestion interne et externe de l'entreprise ;
- le transfert de données ou de documents plus ou moins volumineux ;
- la téléphonie par internet ;
- la visio-conférence.

Afin de répondre à ces nouveaux besoins, la présence d'une infrastructure adaptée s'avère nécessaire. Il faut ici distinguer les services haut débit du très haut débit autorisant les utilisateurs à émettre rapidement des flux d'information importants. L'accès à ces technologies constitue face aux nouveaux besoins des entreprises un élément important de l'attractivité économique des territoires.

1. Cette hiérarchie est issue d'une enquête menée par l'INSEE Nord Picardie auprès d'entrepreneurs et constitue une appréciation générale.

CARTE N°19 : Secteurs haut et très haut débit en Alsace

Couvertures haut et très haut débit*Haut-débit :*

Le haut débit correspond à un débit égal ou supérieur à 512 kilobits / seconde. Ces niveaux de débit peuvent être atteints en combinant la technologie haut débit qui fait transiter l'information par fibre optique sur de longues distances, couplée à celle du réseau téléphonique local existant où l'information transite par les câbles cuivres déjà en place. L'interface entre le réseau fibre optique et réseau cuivre est assurée par des répartiteurs haut débit France Télécom.

Très haut-débit :

Le très haut débit correspond à un débit égal ou supérieur à 100 mégabits / seconde. Pour atteindre un tel débit, la zone industrielle ou l'entreprise doit être directement raccordée sur le réseau fibre optique.

secteurs haut et très haut débit

- zone boucle très haut débit
- couverture haut débit

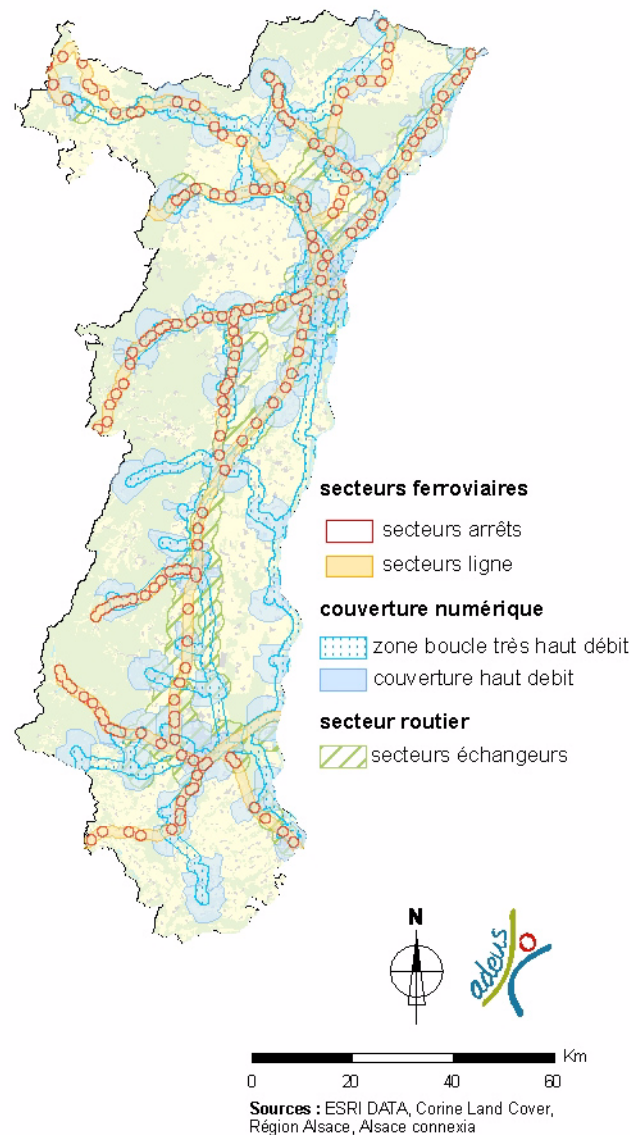
Il existe des zones d'activités en Alsace qui sont directement reliées au très haut débit via une liaison en fibre optique, mais leur nombre reste limité. D'un point de vue économique, la réalisation d'un raccordement d'une zone par la fibre optique correspond à un coût d'environ 80 à 100 € du mètre linéaire, coût correspondant aux travaux de génie civil et à la pose de la fibre optique. Pour identifier les zones d'influence dans un cadre de proximité relative, la distance retenue est de 1km, ce qui constitue déjà un investissement très important. A cette zone de 1km de part et d'autre de la boucle à très haut débit, s'ajoute pour caractériser l'offre en matière de couverture numérique, les zones à haut débit situées autour des répartiteurs France Télécom.

3.1.1.4. La délimitation et quantification des espaces à fort potentiel de valorisation

A partir des trois réseaux définis comme structurant les espaces à fort potentiel de valorisation, la poursuite de la démarche consiste à identifier les espaces qui associent la présence ou la forte proximité de ces trois réseaux.

Cette première approche donnera une première identification des secteurs cible avant la confrontation avec d'autres contraintes de développement.

CARTE N°20 : Croisement des trois types de couverture



Concernant la couverture numérique, le facteur structurant de la dimension attractive de la zone et utilisable dans une stratégie de valorisation des espaces consiste bien en l'existence ou la potentialité forte de liaisons très haut débit. La couverture haut débit constitue d'une certaine manière un minimum en deçà duquel les besoins courants des entreprises utilisant les réseaux numériques ne peuvent être remplis de façon satisfaisante.

Ainsi, les espaces ne bénéficiant ni d'une potentialité de raccordement au très haut débit ni d'une couverture par le haut débit sont exclus de la hiérarchie des espaces à fort potentiel de valorisation.

D'un point de vue spatial, de très nombreux territoires sont marqués par l'absence totale de secteurs à fort potentiel de valorisation, mais les zones couvertes représentent la majeure partie de l'emploi et de la population à l'échelle régionale. Parmi les zones concernées par l'absence ou la faiblesse de secteurs à fort potentiel de valorisation, on

peut en particulier noter le Sundgau, la Haute vallée de la Thur, la bande rhénane entre Ottmarsheim et le sud de la Communauté Urbaine de Strasbourg, le Val de Villé et le Kochersberg.

La présence des zones cibles se concentre dans un faisceau nord-sud compris entre Lauterbourg et Colmar, incluant le Piémont des Vosges. Parallèlement, l'agglomération Mulhousienne et ses alentours présentent une concentration importante de zones à fort potentiel de valorisation ainsi que d'autres territoires plus isolés, il s'agit des secteurs de Saint-Louis - Sierentz, Cernay - Thann, Bollwiller - Rouffach et Saverne.

Du point de vue des surfaces concernées, les espaces pris en compte représentent 105 200 hectares. Seuls 30 % sont couverts par l'ensemble des facteurs de valorisation pris en compte soit 29 600 hectares. Pour autant, ces surfaces ne peuvent pas toutes être mobilisables que ce soit parcequ'elles sont déjà urbanisées, ou pour des raisons de contraintes de développement liées à la protection des risques et des milieux. Ainsi, après avoir pris en compte l'ensemble de ces contraintes, les surfaces recouvrant les trois facteurs de valorisation, et libre de contrainte et de toute urbanisation sont évaluées à 10 300 hectares et réparties sur le territoire régional.

3.1.2. Mobilisation des surfaces dans le temps - inscription dans les réglementations communales et proximité aux arrêt ferroviaires

Les surfaces identifiées comme fortement valorisables ne sont pas disponibles ni mobilisables avec la même facilité ou selon les mêmes échéances. De ce point de vue, deux facteurs sont dimensionnants, d'une part les espaces qui s'inscrivent dans la proximité directe des gares ferroviaires et d'autre part la planification réglementaire des communes qui définit les espaces qui constituent leur projet de développement territorial et qui sont immédiatement mobilisables.

3.1.2.1. Les espaces inscrits dans les périmètre d'accessibilité des gares

La mobilisation des espaces à proximité directe des gares pour des implantations économiques présente deux avantages majeurs. D'une part la présence d'une desserte ferroviaire permet d'accéder dans des conditions généralement excellente de temps et de confort aux gares TGV mais elle offre également pour les salariés une alternative à la voiture. Du point de vue de la promotion de ces espaces dans le cadre de stratégies locales et/ou régionales, l'intérêt réside dans la disponibilité à court terme de ces espaces dans la mesure où l'infrastructure de desserte est déjà existante.

La mobilisation d'autres espaces à l'extérieur des périmètres de desserte ferroviaire actuels reste naturellement possible. Toutefois, l'enjeu de mobilité durable que revêtent les espaces directement accessibles par le ferroviaire milite pour leur mobilisation prioritaire.

A plus long terme, et en fonction des potentialités existantes, il est envisageable de densifier le réseau de gares. Cette possibilité offre l'opportunité de satisfaire à de nouveaux besoins de développement d'espaces à fort potentiel de valorisation tout en assurant les conditions d'une mobilité durable aux actifs.

Le principal constat fournit par cette répartition des espaces concerne la forte dichotomie existante entre Bas-Rhin et Haut-Rhin, les espaces à fort potentiel de

valorisation étant à 80 % dans le Bas-Rhin. Compte tenu de l'importance des espaces considérés, soit un peu plus de 700 hectares pour le Haut-Rhin, cette différence n'apparaît pas comme un enjeu à court terme. En revanche cette forte différence invite à s'interroger sur la question de l'accessibilité de certains secteurs dans le Haut-Rhin, notamment dans le sud de la plaine d'Alsace ainsi que dans le secteur du Sundgau.

3.1.2.2. Prise en compte des réglementations communale

La prise en compte de la réglementation communale au travers des zones de développement futur (AU) permet d'identifier au sein des espaces à fort potentiel de valorisation, ceux qui d'une part sont inscrits dans les projets des communes et donc sont mobilisables de suite et ceux qui d'autre part sont mobilisables à moyenne ou longue échéance.

Un certain nombre de communes restent à ce jour sans documents POS ou PLU. Compte tenu de la règle de constructibilité limitée existant sur ces communes, les potentiels ne sont pas pris en compte.

La répartition des espaces à fort potentiel de valorisation en fonction de leur statut dans la réglementation communale fait apparaître que 20 % sont inscrits dans les POS/PLU soit un peu plus de 700 hectares dont un peu moins de la moitié sont dédiés au développement économique. La forte différence observée précédemment entre le Bas-Rhin et le Haut Rhin s'observe également sur les espaces inscrits, avec un quart des espaces inscrits en habitat ou en activité dans le Haut-Rhin et les trois quart dans le Bas-Rhin. A nouveau, cette forte différence et l'apparente faible quantité d'espaces fortement valorisables à courte échéance, ne constitue pas nécessairement un problème à court terme mais doit en revanche inviter à être vigilant pour le moyen et long terme.

Si dans le Bas-Rhin, la disponibilité d'espaces à fort potentiel de valorisation est largement plus importante que dans le Haut-Rhin, il apparaît néanmoins que la répartition de ces espaces se fait de façon relativement concentrée sur la plaine et la bande rhénane nord, les autres parties du territoire apparaissant comme faiblement pourvues.

3.1.2.3. Les espaces à fort potentiel de valorisation en fonction des gares

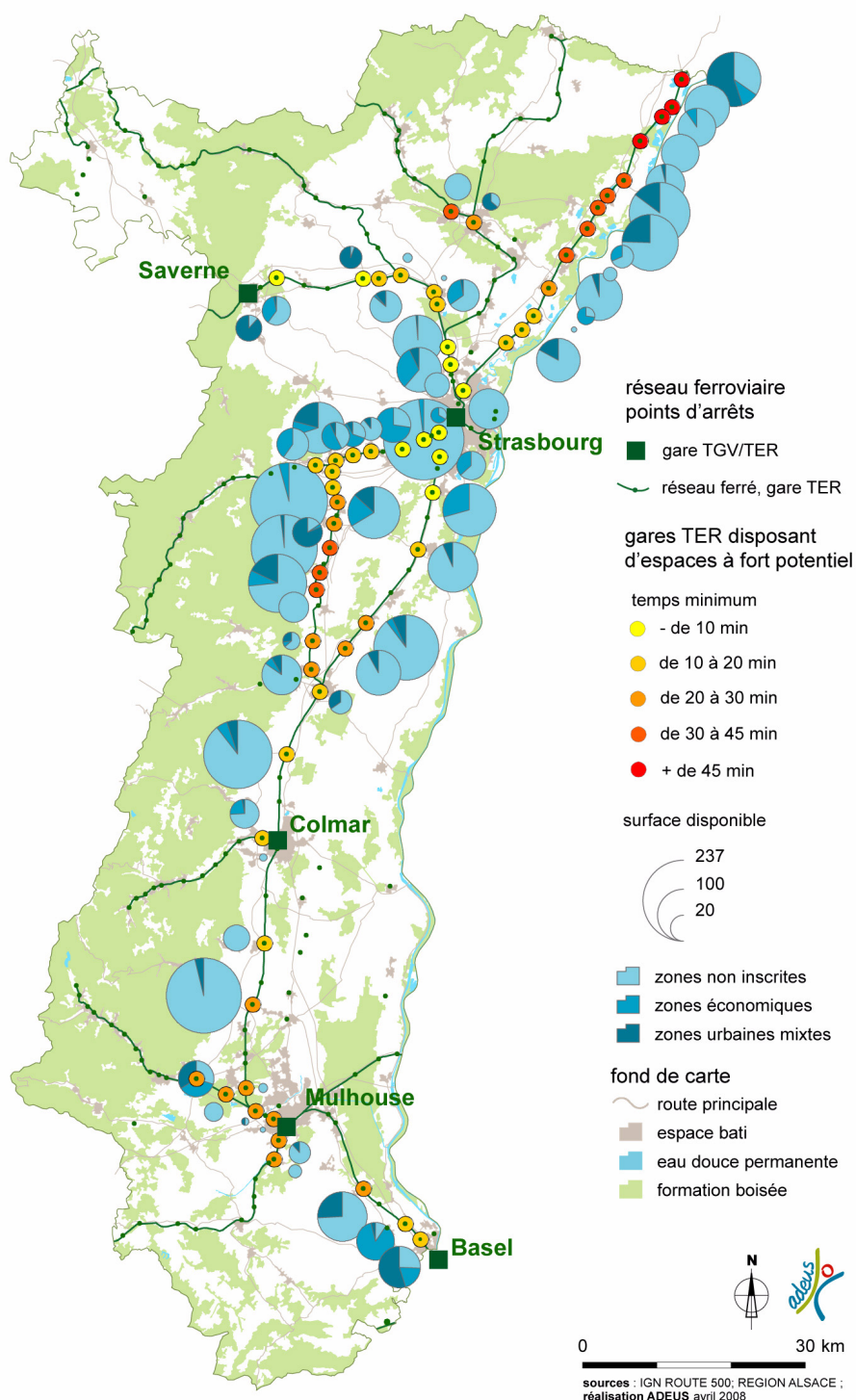
La constitution d'une information sur les espaces à fort potentiel de valorisation a été réalisée sur la base d'une double cible constituée :

- des entreprises du tertiaire se délocalisant des agglomérations et souhaitant conserver un lien privilégié avec la gare TGV ;
- des entreprises souhaitant se créer ou s'implanter en Alsace, hors agglomération mais en bénéficiant d'un niveau élevé d'accessibilité.

La déclinaison des espaces à fort potentiel de valorisation se fera dans cette dernière partie en fonction des agglomérations de référence. Du point de vue de l'aménagement, cette vision complète la précédente et permet d'identifier les espaces pouvant constituer des offres en lien avec les agglomérations.

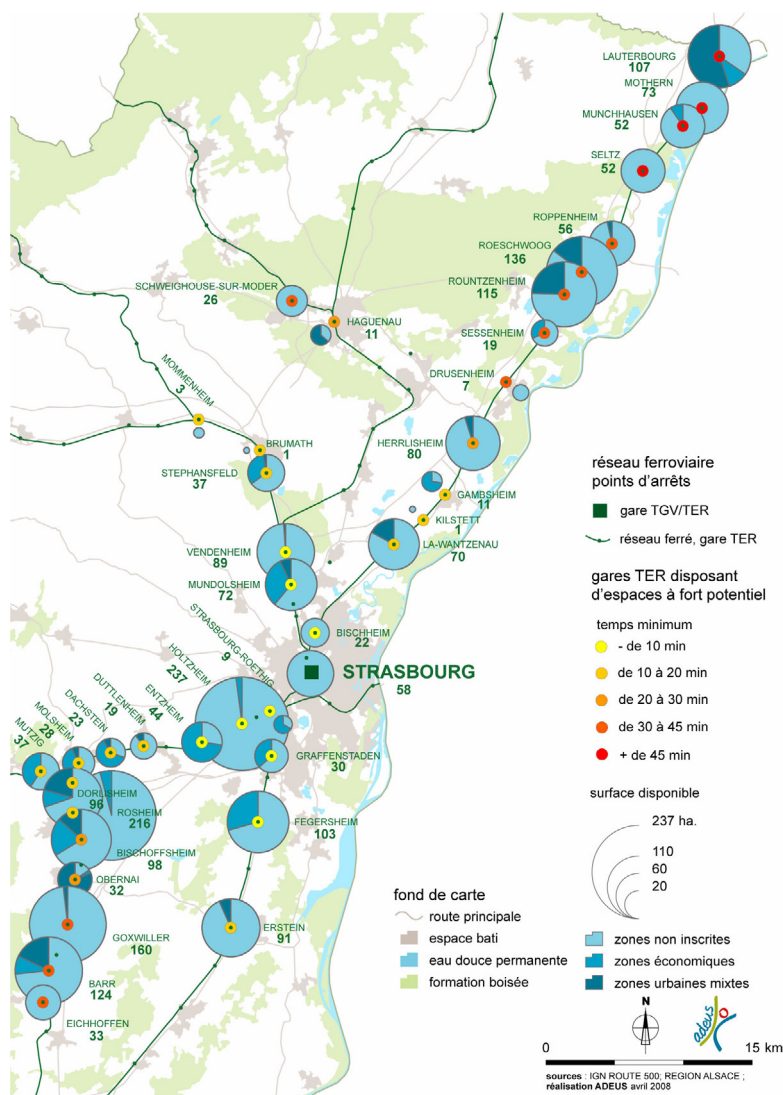
La définition des gares de rabattement telles qu'identifiées dans la première partie de ce travail se basait sur le nombre de dessertes vers la gare TGV la plus proche en temps. Si l'évaluation du temps d'accès en train intervient également pour définir les gares associées aux différentes gares TGV, en revanche, le niveau de desserte n'est ici pas discriminant mais intervient comme élément de cadrage, de même que le temps d'accès en voiture.

CARTE N°21 : gares TER disposant d'espaces à fort potentiels de valorisation et temps de parcours vers la gare TGV la plus proche



- Les gares s'inscrivant dans l'espace de la gare de Strasbourg

CARTE N°22 : Espaces à fort potentiel et temps de déplacements TER vers la gare TGV de Strasbourg



Sur les 85 gares reliées prioritairement à la gare TGV de Strasbourg, 39 présentent des espaces à fort potentiels de valorisation et 25 de ces dernières ont Strasbourg comme gare de rabattement en voiture.

Le tableau suivant récapitule les surfaces à fort potentiel de valorisation en fonction de leur statut dans la réglementation communale. Les gares sont regroupées en fonction des temps d'accès TER à la gare de Strasbourg.

TABLEAU N°8 : **Espaces à fort potentiel de valorisation en fonction des temps d'accès à Strasbourg**

temps	Gares	Surfaces par type			total des surfaces
		urbaines	économique	non inscrites	
moins de 10 minutes	Bischheim, Roethig, Grafenstaden, Mundolsheim, Holtzheim, Lingolsheim, Vendenheim, Hoenheim, Entzheim, Fegersheim	17	107	529	653
10 à 20 minutes	Erstein, Stephansfeld, Brumath, Dachstein, Duppighheim/Duttlenheim, La Wantzenau, Molsheim, Mommenheim, Dorlisheim, Kilstett, Mutzig, Gamsheim, Rosheim	50	82	538	670
20 à 30 minutes	Bischhofsheim, Haguenau, Herrlisheim, Obernai	50	21	150	221
30 à 45 minutes	Drusenheim, Goxwiller, Schweighouse, Sessenheim, Barr/Gertwiller, Rountzenheim, Roeschwoog, Roppenheim	75	17	551	643
au delà de 45 minutes	Seltz, Munchhausen, Lauterbourg, Mothern	59	16	209	284

Au nord de la CUS, les espaces les plus importants sont situés le long de la bande rhénane nord. La majeure partie de ces espaces est marquée par un éloignement relatif dans la mesure où, au delà de Gamsheim en direction de Lauterbourg, le temps d'accès à Strasbourg TGV représente plus d'une demi-heure en TER et se situe au delà de 45 minutes en voiture. Ces espaces, malgré des temps d'accès à Strasbourg moins performants, conservent néanmoins un bon niveau d'accessibilité à l'agglomération strasbourgeoise, et disposent par ailleurs d'importantes surfaces valorisables. Compte tenu en outre de la proximité de l'Allemagne, ainsi que de l'aéroport de Baden-Baden, ces espaces pourraient se positionner sur le champ de la logistique, ou sur d'autres activités nécessitant de grandes emprises.

Sur le segment des espaces de desserrement de l'agglomération, deux communes hors CUS disposent d'un positionnement particulièrement intéressant. La commune de Brumath, autour de l'arrêt de Stephansfeld, présente d'importantes disponibilités d'ores et déjà inscrites dans la réglementation communale. Ces espaces pourraient constituer le volant plus urbain d'une offre d'espaces de développement en complément du projet de plate forme départementale d'activité prévue à Mommenheim/Bernolsheim. La deuxième commune qui se distingue est celle de Haguenau, compte tenu également de la forte dimension urbaine des espaces disponibles. La diversité de l'offre urbaine et économique sur place en font un candidat particulièrement intéressant et attractif pour le desserrement d'activités tertiaires pouvant s'insérer dans un tissu urbain dense. Par ailleurs, les deux communes de Haguenau et Brumath constituent deux pôles urbains structurants à l'échelle des territoires dans lesquels elles s'insèrent.

Enfin, d'importantes disponibilités existent dans la partie nord de la Communauté Urbaine de Strasbourg au droit des gares. Les communes de Mundolsheim, Hoenheim

et La Wantzenau présentent des espaces qui sont inscrits dans les réglementations communales, ceux de La Wantzenau et de Hoenheim en zones urbaines et à Mundolsheim, ces espaces sont majoritairement dédiés au développement économique. En plus des zones de développement déjà présentes dans l'agglomération strasbourgeoise et en particulier les espaces du Wacken, de l'Espace Européen de l'Entreprise du Parc d'Innovation d'Illkirch et ceux de l'Axe Est Ouest, ces communes pourraient développer une offre supplémentaire. Toutefois, la valorisation de ces espaces sur le champ de l'accessibilité à la gare TGV nécessiterait une meilleure articulation entre l'offre urbaine et l'offre ferroviaire, notamment sur le champ de l'information, des tarifs et de la billetterie.

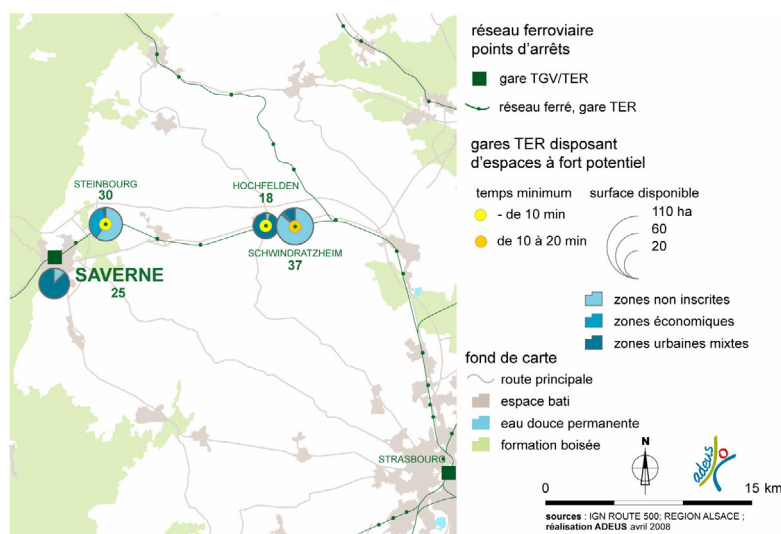
Au sud de l'agglomération Strasbourgeoise, la typologie des espaces de développement à fort potentiel de valorisation présente des caractéristiques proche de ceux situés au nord de l'agglomération. Ainsi, les communes d'Erstein, Molsheim, Obernai et dans une moindre mesure Mutzig présentent toutes des potentiels relativement importants associées à une forte polarité au sein de leurs territoires. Bien que les espaces à Erstein soient moins directement liés au centre que ce n'est le cas à Molsheim, Obernai ou Mutzig, le développement déjà important au droit de la gare permet au site d'Erstein d'offrir un environnement favorable présentant une densité élevée de servives aux entreprises. De fait, sur le segment des espaces de desserrement de l'agglomération, ces quatre communes disposent d'espaces potentiels adaptés aux contraintes présentées précédemment en termes de proximité à l'agglomération ainsi que sur le plan de la densité de services sur place.

Les communes de Dorrlisheim, Bischoffsheim, Rosheim, Goxwiller et Barr/Gertwiller, présentent quant à elles de larges espaces de développement. Pour autant, deux caractéristiques limitent aujourd'hui la pertinence d'une stratégie visant à valoriser de grands espaces. D'une part ces communes ne présentent pas le même rôle que les quatre précédentes du point de vue de la hiérarchie des territoires, mais surtout, elles sont toutes inscrites dans le SCOT du Piémont des Vosges qui désigne déjà la commune de Dambach, avec la plate forme départementale d'activité, comme site principal de développement. Ainsi, le développement des surfaces à fort potentiel de valorisation présente un fort intérêt sur des segments d'activité tertiaire mais dans les limites de taille prescrites par le SCOT. A plus long terme et dans la perspective de nouveaux besoins, ces espaces constituent des réserves stratégiques, qui sont susceptibles d'être prévues dans les documents d'urbanisme. Si tel était le cas, il conviendrait de s'assurer que l'articulation de ou des nouvelles zones avec la gare reste possible et que les aménagements à venir permettent de garantir un bon niveau d'accessibilité futur des gares.

Enfin, à l'instar de ce qui était observé dans le nord de la Communauté Urbaine, d'importants espaces présentant des potentiels élevés de valorisation sont également présents dans la partie sud, particulièrement sur les sites de Holtzheim et de Fegersheim. Ce dernier site est d'ores et déjà inscrit dans le SCOTERS comme plate forme d'activité. Concernant le site de Holtzheim, son développement éventuel n'est pas prévu à ce jour. Pour autant il constitue une réserve stratégique, notamment dans la perspective de la mise en oeuvre du tram-train Strasbourg-Bruche-Piémont mais également du fait de la proximité de l'aéroport de Strasbourg-Entzheim.

• Les gares s'inscrivant dans l'espace de la gare de Saverne

CARTE N°23 : Espaces à fort potentiel et temps de déplacements TER vers la gare TGV de Saverne



La gare TGV de Saverne comporte six gares qui s'inscrivent dans son espace de rabattement. Parmi ces six gares, trois présentent des espaces à fort potentiel de valorisation dont une, Hochfelden, présente aujourd'hui des caractéristiques d'offre ferroviaire du niveau de gare de rabattement.

TABLEAU N°9 : Espaces à fort potentiel de valorisation en fonction des temps d'accès à Strasbourg

temps	Gares	Surfaces par type			total des surfaces
		urbaines	économi-que	non inscrites	
moins de 10 minutes	Saverne, Steinbourg, Hochfelden	40	11	22	77
10 à 20 minutes	Schwindratzheim	4	1	32	37

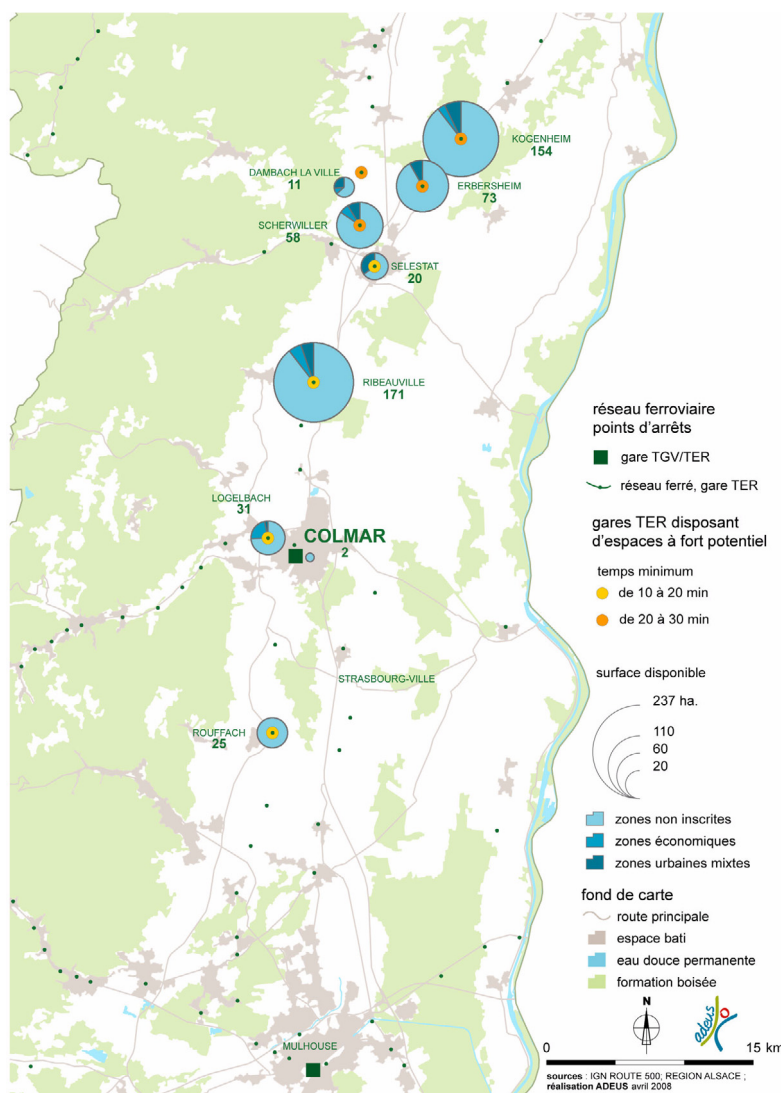
Au delà de la description des différents potentiels existants, un élément structurant est important à rappeler. Aujourd'hui la desserte de Saverne permet à cette dernière de valoriser un niveau d'accessibilité dont ne peut se prévaloir aucune autre ville moyenne. Cette accessibilité directe par le TGV constitue, du point de vue du développement touristique un avantage certain. Concernant les autres activités économiques, cette accessibilité représente naturellement un avantage comparatif. Pour autant, la valorisation de la proximité de la gare TGV comme élément central d'une stratégie de marketing territorial nécessite, comme le montre le contre exemple de la gare TGV de Vendôme, un niveau élevé de desserte. Ainsi si Saverne souhaite jouer pleinement sur la desserte TGV comme moteur de son développement, cette valorisation doit pouvoir se faire à la fois sur le champ de sa desserte propre, mais également sur la qualité de l'accès ferroviaire à la gare de Strasbourg de façon à garantir aux utilisateurs du TGV depuis ou vers Saverne une flexibilité dans leurs déplacements. Ceci nécessite probablement également de pouvoir innover en matière tarifaire de façon à obtenir un billet Saverne-Strasbourg-Paris au prix d'un trajet Saverne - Paris.

Compte tenu de la taille de Saverne et de ses projets de développement, la problématique en matière d'espaces de développement ne se situe pas comme pour les agglomérations sur le champ de la détermination d'espaces de desserement. Par ailleurs, les remarques faites précédemment concernant le niveau de desserte s'applique plus encore aux communes qui s'inscrivent dans l'espace de proximité de la gare de Saverne sans disposer d'une desserte TGV directe. En revanche, il est intéressant d'identifier les espaces de proximité qui peuvent devenir le siège de projets de développement à une échelle intercommunale et pour lesquels la valorisation de l'accessibilité TGV constitue un atout, même si la gare TGV de référence n'est pas uniquement celle de Saverne. Compte tenu de l'inscription des gares de Schwindratzheim et d'Hochfelden dans l'espace du SCOTERS, et nonobstant la proximité plus importante de la gare de Saverne¹, c'est bien sûr l'accès à la gare TGV de Strasbourg qui apparaît plus pertinent dans le cas de ces deux communes.

1. Le différentiel de temps depuis Hochfelden vers les gares de Saverne et Strasbourg est minime puisque Hochfelden est à 10 minutes de Saverne et à 17 minutes de Strasbourg.

- Les gares s'inscrivant dans l'espace de la gare de Colmar

CARTE N°24 : Espaces à fort potentiel et temps de déplacements TER vers la gare TGV de Colmar



Sur les 25 gares inscrites dans l'aire de rabattement de la gare de Colmar, 9 présentent des espaces à fort potentiel de valorisation. L'agglomération colmarienne se distingue des deux autres agglomérations, d'une part par sa taille plus réduite, mais également par un développement économique qui s'est principalement opéré sur son ban communal. Quelques communes de la périphérie colmarienne ont tiré parti du développement de la capitale du Haut-Rhin, mais sans commune mesure avec le fort impact qu'ont eu et que gardent les agglomérations de Strasbourg et Mulhouse sur leur périphérie. Ainsi, à mesure que le développement urbain de Colmar se poursuit, et en particulier le développement d'espaces économiques, l'opportunité d'une offre structurée en périphérie et dans les communes alentours se fait plus forte.

La dimension fort étendue de l'espace d'accessibilité de la gare TGV de Colmar doit donc s'envisager avec cette limite et la sphère d'influence de Colmar et notamment ses secteurs de desserrement reste limitée au nord à Sélestat. Au delà, que l'on se situe dans la plaine, le long de la D1083 ou sur le Piémont, on entre dans la sphère d'influence de Sélestat et de Strasbourg.

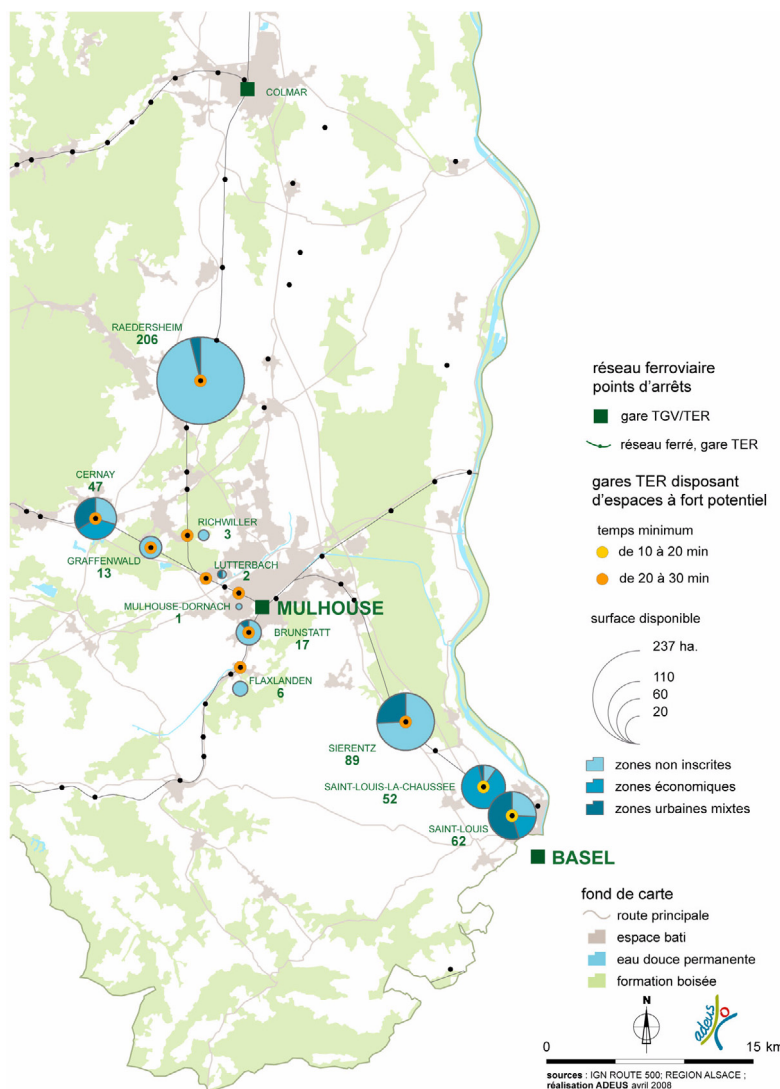
TABLEAU N°10 : **Espaces à fort potentiel de valorisation en fonction des temps d'accès à Colmar**

temps	Gares	Surfaces par type			total des surfaces
		urbaines	économique	non inscrites	
moins de 10 minutes	Ingersheim, Logelbach, Rouffach, Ribeauvillé	11	16	220	247
10 à 20 minutes	Sélestat, Erbersheim	13	0	80	93
20 à 30 minutes	Scherwiller, Kogenheim, Dambach	19	9	194	222
30 à 45 minutes	Eichhoffen	0	0	33	33

Il est également à noter que la majeure partie des espaces à fort potentiel de valorisation sont situés à l'extérieur des périmètres de planification impliquant la ville de Colmar (Communauté d'Agglomération de Colmar et SCOT de Colmar Rhin Vignoble) et qu'ainsi la capacité de l'agglomération colmarienne à organiser les espaces à fort potentiel de valorisation reste limitée. Dans la proximité directe de Colmar, au droit des gares de Logelbach (communes de Colmar et d'Ingersheim) et d'Ingersheim, les espaces à fort potentiel de valorisation pourraient constituer une nouvelle offre complémentaire à celles existantes, principalement au nord de la commune.

- Les gares s'inscrivant dans l'espace de les gares de Mulhouse et Bâle

CARTE N°25 : **Espaces à fort potentiel et temps de déplacements TER vers la gare TGV de Mulhouse et Bâle**



Parmi les 27 gares inscrites dans le périmètre de rabattement de la gare TGV de Mulhouse, 9 présentent des espaces à fort potentiel de valorisation dont 3 ont un niveau d'offre élevé, et la gare de Bâle en compte 2 sur les trois gares françaises s'inscrivant dans son espace de rabattement, ces deux gares ayant des niveaux d'offre adéquats avec la fonction de gare de rabattement.

TABLEAU N°11 : **Espaces à fort potentiel de valorisation en fonction des temps d'accès à Mulhouse**

temps	Gares	Surfaces par type			total des surfaces
		urbaines	économique	non inscrites	
moins de 10 minutes	Brunstatt, Cernay, Flaxlanden, Lutterbach	19	17	36	72
10 à 20 minutes	Graffenwald, Dornach, Richwiller, Raedersheim, Sierentz	31	0	281	312

Dans le périmètre de la gare TGV de Mulhouse, l'ensemble des gares accessibles en moins de 10 minutes totalisent un peu plus de 70 hectares d'espaces à fort potentiel de valorisation. Compte tenu du poids économique et démographique de l'agglomération mulhousienne, ce potentiel peut être considéré comme relativement limité et pose de fait comme enjeu la capacité des collectivités à faire preuve d'une vision stratégique sur le devenir de ces espaces. Par ailleurs, ceci pose également comme enjeu l'identification de friches en secteur central ou à proximité des haltes ferroviaires susceptibles d'accueillir de nouvelles fonctions économiques.

Au delà du périmètre temps des 10 minutes, les espaces sont plus importants. Néanmoins, la majeure partie des gares disposant d'importantes surfaces à fort potentiel de valorisation restent en dehors du champ des secteurs de planification impliquant l'agglomération mulhousienne. Ainsi, les communes gare de Raedersheim, Cernay et Sierentz font toutes partie d'un SCOT ou d'un schéma directeur différent de celui de Mulhouse. De fait, la problématique de l'aménagement de zones économiques tertiaires supérieures en lien avec la gare TGV de Mulhouse concerne prioritairement l'organisation du développement à l'échelle du sud du département du Haut-Rhin.

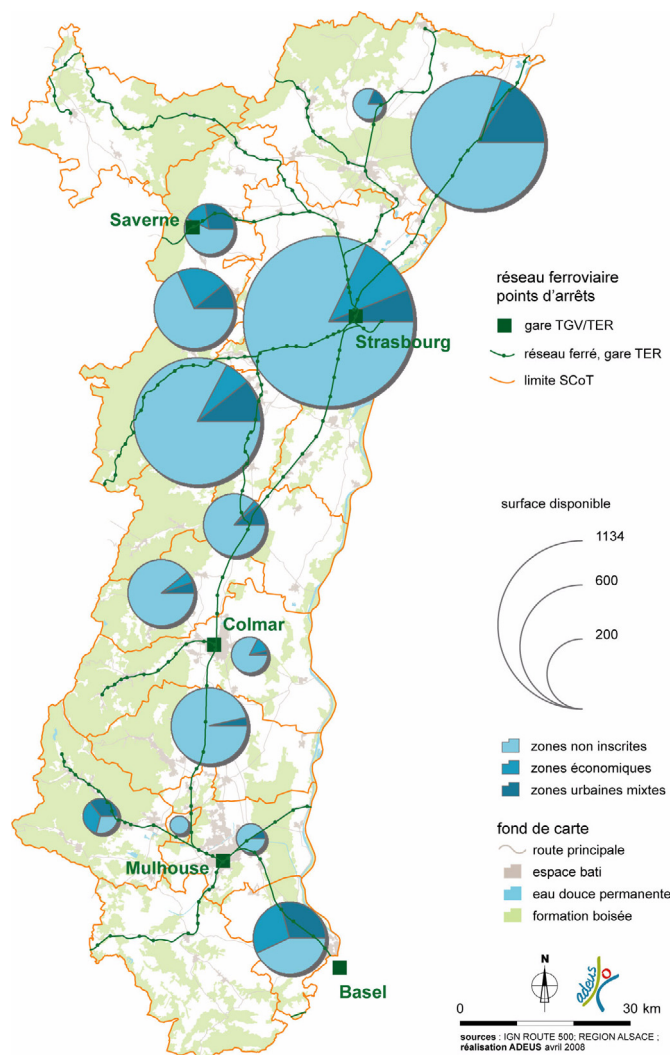
TABLEAU N°12 : **Espaces à fort potentiel de valorisation en fonction des temps d'accès à Bâle**

temps	Gares	Surfaces par type			total des surfaces
		urbaines	économique	non inscrites	
moins de 10 minutes	Saint-Louis	34	12	16	62
10 à 20 minutes	Saint-Louis la Chaussée	2	45	5	52

Les deux gares s'inscrivant dans le périmètre d'influence de la gare de Bâle sont celles de Saint Louis et Saint Louis la Chaussée. Du point de vue de la planification la principale difficulté est administrative compte tenu de la dimension extra nationale de la gare de référence. Malgré tout, et contrairement au cas mulhousien, l'intégration des deux gares dans un espace commun de planification que ce soit au sein du Schéma Directeur des Cantons de Sierentz-Huningue mais également à l'intérieur de la Communauté de Commune des Trois Frontières, présente un avantage fort du point de vue de la planification des espaces de développement.

3.1.3. Quelles relations entre les secteurs de développement des EPCI et les secteurs à fort potentiel de valorisation

CARTE N°26 : Espaces à fort potentiel de développement en fonction des SCOT et SD



L'analyse individuelle des différents SCOT et SD présentée en annexe permet d'affiner les résultats globaux présentés précédemment. En effet, si la quantification des secteurs à fort potentiel de valorisation exprime une relative abondance, la répartition n'est en revanche pas homogène sur le territoire et ce, aux différentes échelles d'évaluation.

A ces déséquilibres en terme de répartition des espaces à fort potentiel de valorisation sur les territoires s'ajoute le cas particulier des agglomérations TGV et de leur situation au regard des espaces de développement dans des contextes marqués par une forte contrainte au développement.

Le constat global de l'analyse par périmètre présentée en annexe et dont les principaux enjeux sont évoqués ci-après conduit à faire trois remarques principales ;

- des décalages sensibles peuvent exister entre la distribution territoriale des espaces à fort potentiel de valorisation et la hiérarchie urbaine des différents territoires. Ceci revient à dire que les facteurs identifiés dans cette étude ne sont pas pris en compte dans un certain nombre de cas ;

- l'organisation d'une trame des principaux sites de développement à l'échelle de l'Alsace, en concertation avec les orientations éventuelles des départements en la matière, pourrait permettre d'éviter la création d'espaces potentiellement concurrent sur des segments d'offre analogues suite à une absence de concertation entre SCOTs et/ou SD ;
- la valorisation des sites, que ce soit à l'échelle régionale, ou par delà les frontières de l'Alsace, peut difficilement ne se faire qu'au travers des facteurs d'accessibilité physique et numérique. Les espaces identifiés devraient également pour pouvoir être valorisé aisément, répondre à un certain nombre de critères en matière de qualité d'aménagement de façon à en faire un produit à part entière bénéficiant d'un marketing s'appuyant sur ces différentes qualités.

■ **Région Mulhousienne : une apparente faiblesse des secteurs à fort potentiel au coeur de l'agglomération**

Malgré une apparente faiblesse des surfaces répondant à l'ensemble des facteurs de valorisation, les potentiels d'espaces à fort potentiel restent importants et ce, pour deux raisons majeures. La première tient à l'attraction importante, liée à la taille du marché, que présentent les agglomérations par rapport au reste du territoire et la seconde tient au fait que l'absence de desserte autoroutière en plein centre ville constitue une donnée de la majeure partie des centres urbains et n'est pas discriminante pour des activités souhaitant privilégier la proximité au centre ville.

■ **Région de Saverne et Région de Colmar : une prédominance des espaces les plus fortement valorisables au sein des intercommunalités des villes centre**

Dans les cas du SCOT de Colmar Rhin Vosges et du SCOT de la région de Saverne, seule la ville centre et ses alentours immédiats présentent les trois facteurs de valorisation.

Concernant le SCOT de la Région de Saverne, sur les cinq pôles secondaires du territoire, seuls deux, les communes d'Ingwiller et de Dettwiller, présentent des espaces à fort potentiel de valorisation.

Dans le cas du SCOT Colmar-Rhin-Vosges, hormis Colmar, seul le pôle de Munster présente des espaces à fort potentiel de valorisation.

■ **Alsace Bossue, Sundgau et Haute Vallée de la Bruche : absence de secteurs présentant les trois facteurs de valorisation**

Le secteur de la Haute Bruche ainsi que celui du Sundgau partagent une position relativement éloignée au réseau routier rapide, cet éloignement étant nuancé dans le cas du secteur de la Haute Bruche par l'absence de traversée d'agglomération jusqu'à Rothau. Bien que non rédhibitoire pour le développement de ces espaces, l'absence de relation directe au réseau routier rapide dans le cas du Sundgau place ce territoire dans une sphère de développement majoritairement locale.

■ **Alsace Centrale : à la croisée de trois SCOT**

Le secteur d'Alsace Centrale est marqué par la présence de projets importants inscrits dans le SCOTERS avec la plate-forme d'activité de Kogenheim et dans le SCOT du Piémont des Vosges avec la plate-forme départementale d'activité de Dambach. A ces projets importants (94 ha concernant la plate-forme de Dambach) s'ajoutent les espaces de développement économique du SCOT d'Alsace Centrale. Ces espaces sont pour ce

dernier SCOT non encore localisés. Pour autant, la proximité du réseau routier, conjuguée à l'importance des communes du Piémont à l'entrée du Val de Villé ainsi qu'aux projets de développements d'espaces économiques inscrits dans les documents d'urbanismes constituent autant de facteurs susceptibles de désigner cet espace comme l'un des secteurs majeurs de développement économique du SCOT d'Alsace Centrale.

■ Alsace du Nord

L'espace du SCOT d'Alsace du Nord présente une bonne adéquation générale entre les espaces de développement prévus et les secteurs à fort potentiel de valorisation. Le secteur du Val de Moder présente cependant un décalage entre un positionnement fort vers un développement axé sur les technologies de l'information et une relative faiblesse des espaces à fort potentiel de valorisation principalement liée à l'absence d'une part de lien direct au réseau autoroutier et d'autre part au réseau ferroviaire. Enfin, l'absence de secteur à fort potentiel de valorisation dans le périmètre de Wissembourg représente un enjeu important compte tenu du rôle de centralité joué par cette ville qui a par ailleurs un statut analogue à celui de Haguenau dans l'armature urbaine du SCOTAN.

■ Bande Rhénane Nord

La Bande Rhénane Nord est marquée par un volume très important d'espaces à fort potentiel de valorisation ainsi que par un niveau d'accessibilité très élevé compte tenu notamment de la présence de l'A35 ainsi que d'un accès rapide à l'aéroport de Baden-Baden. Ces espaces se distinguent également par un relatif éloignement à la gare TGV de Strasbourg, tant en train que par la route.

3.2. LES ENJEUX LIÉS À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

3.2.1. Enjeu de concordance entre vocation des sites et potentiel de valorisation

La différenciation des territoires du point de vue des espaces à fort potentiel de valorisation et la confrontation avec la structuration urbaine des territoires au travers des documents de planification stratégiques (SCOT et SD) fait apparaître une série d'enjeux liés à la concordance entre secteurs de développement désignés et secteurs à fort potentiels de valorisation. L'absence de concordance entre les orientations spatiales du développement économique et les qualités des espaces de développement du point de vue des facteurs de valorisation ne constitue pas nécessairement un enjeu majeur. Toutefois, en fonction des vocations prévues de certains sites, l'absence de tout ou partie des facteurs de valorisation identifiés peut constituer un handicap pour le bon développement des sites. Ceci peut être particulièrement péjorant lorsque la vocation affichée des sites est orientée vers des activités fortement tournées vers l'extérieur du territoire régional, sans que les conditions d'accessibilité soient réunies.

3.2.2. Enjeu d'organisation des sites de développement

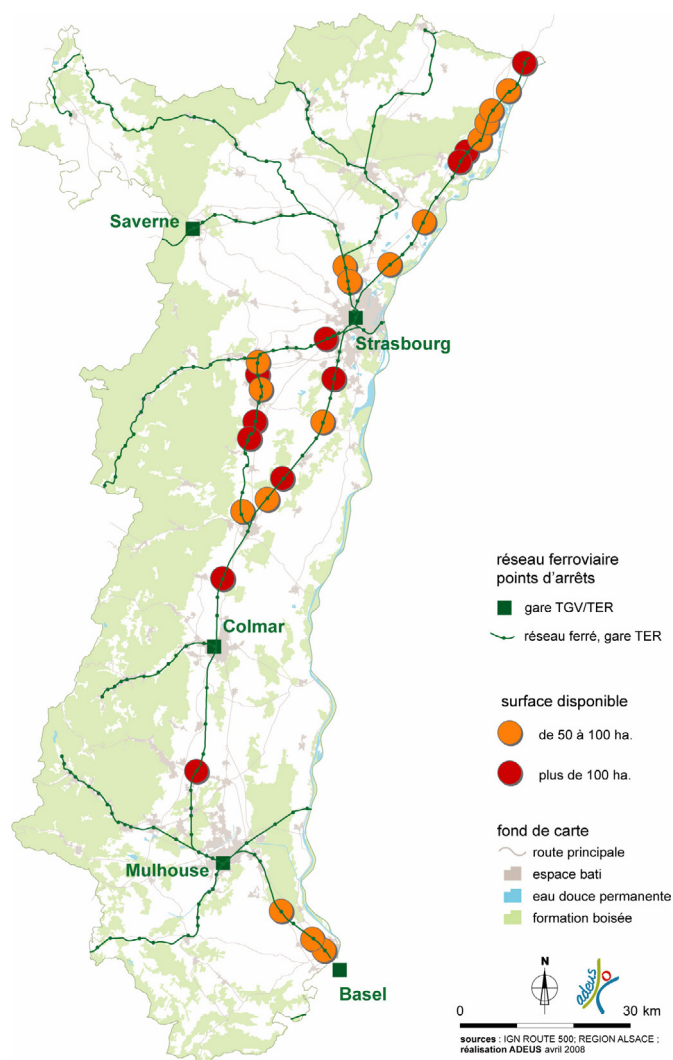
- **Les sites de développement économique d'échelle régionale/départementale**

L'analyse des espaces de développement potentiels du point de vue des facteurs de valorisation fait apparaître un nombre élevé de sites susceptibles de jouer un rôle d'équilibre régional ou départemental en matière de développement économique.

L'exemple du secteur d'Alsace centrale indique que des projets présentant des vocations analogue en terme d'échelle ainsi que des potentialités de valorisation équivalente peuvent coexister dans différentes planifications locales à des échelles de forte proximité. Cette proximité pose d'une part la question de la capacité de ces sites à se développer et à coexister de façon satisfaisante dans un espace restreint et d'autre part la question de la mise en cohérence des orientations des différents secteurs de planification.

Sur la première question, deux situations sont à priori à distinguer. Dans le cas des agglomérations, une telle proximité de sites majeurs de développement est constitutive du tissu économique et s'inscrit par ailleurs dans un contexte démographique adapté avec des bassins importants de population active. En revanche, si les contraintes et spécificités de certaines activités, notamment celles présentant une forte dimension logistique, peuvent amener à privilégier la création d'espaces importants hors du périmètre des agglomérations, il peut sembler opportun d'organiser ces créations et ce pour au moins trois raisons. La première tient à la prévention de concurrences territoriales sur des espaces restreints, la deuxième tient à la rationalisation des investissements et concours publics, et enfin, ceci peut permettre d'organiser de façon plus efficace une offre de transport public, sous réserve que les volumes de déplacements soient suffisants.

CARTE N°27 : les espaces à fort potentiel de valorisation supérieurs à 50 hectares

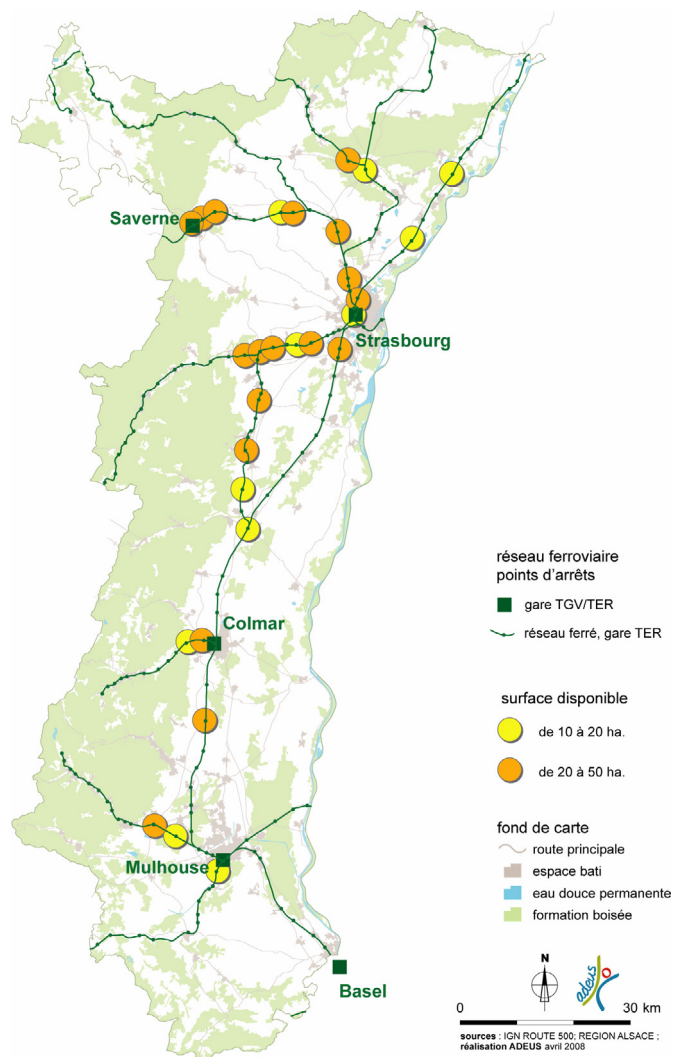


• Les sites de desserrement des activités des agglomérations

Une des hypothèses mises en avant dans la partie du document consacrée à l'économie porte sur l'accélération potentielle des transferts d'entreprises des coeurs agglomérations vers le reste du territoire régional en lien avec l'accroissement des prix du foncier.

Pour les mêmes raisons de rationalisation des investissements publics et de lisibilité de la structuration territoriale des espaces de développement que celles évoquées concernant les sites de développement d'échelle régionale, il peut être intéressant de mieux organiser les sites qui pourraient accueillir les transferts d'entreprises présentes dans les agglomérations. Par ailleurs, si une partie des entreprises qui pourraient se relocaliser hors des agglomération resteront attachées à conserver une certaine proximité, d'autres, sous réserve de disposer d'un bon niveau d'accessibilité et d'équipements pourraient également trouver leur place dans des territoires plus éloignés, comme par exemple les vallées de Schirmeck, Munster ou Cernay-Thann.

CARTE N°28 : Espaces à fort potentiel de valorisation entre 10 ha et 50 ha



Parallèlement à la question de l'accessibilité et des équipements, se pose également de façon globale celle de la qualité des aménagements des sites d'accueil qui reste très hétérogène. L'enjeu que recouvre la question d'une certaine lisibilité des espaces de développement en matière de qualité d'aménagement est directement lié à la capacité d'organiser le développement à une échelle régionale. En effet, un bon niveau de cohérence des espaces de développement de ce point de vue contribue à crédibiliser un discours de promotion économique du territoire notamment basé sur la qualité des sites de développement et par là même à offrir une image rassurante pour les entreprises qui souhaitent se localiser ou se relocaliser en Alsace.

ENJEUX MAJEURS

L'analyse menée sur les espaces potentiels de développement à l'échelle régionale permet d'identifier un nombre important de secteurs conjuguant un niveau d'accessibilité élevé vers le coeur des agglomérations au travers de la proximité au réseau routier principal et au réseau ferroviaire ainsi qu'une proximité au réseau numérique très haut débit. Trois facteurs différencient ces espaces :

- 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.

INDICATEURS DE SUIVI

SUR LA CONCORDANCE ENTRE VOCATION DES SITES ET POTENTIEL DE VALORISATION

Dynamique de développement des espaces à fort potentiel de valorisation :

- évolution des espaces ouverts à l'urbanisation ;
- dynamique comparée d'installation des entreprises sur les espaces à fort potentiel identifiés par rapport aux autres espaces de développement.

SUR L'ORGANISATION DES SITES DE DÉVELOPPEMENT

Indicateurs généraux sur l'organisation des sites

- Evolution des tailles des espaces dédiés à l'activité et degré d'occupation des espaces (indicateur disponible à 3 ans après digitalisation du parcellaire de l'ensemble du département).
- part des transferts d'établissements en provenance des agglomération captés par les espaces à fort potentiel de valorisation ;
- dispersion des transferts d'établissements en provenance des agglomération sur le territoire ;
- statut réglementaire des espaces de localisation des installations d'établissements (en transfert ou création pure).

4. SYNTHÈSE ET CONCLUSION

L'objectif initial de cette étude était de mettre en avant les effets du TGV sur cinq thématiques distinctes ; les transports, l'économie, le tourisme, le développement urbain ainsi que le marketing du territoire. Le tourisme n'est abordé que marginalement dans ce document, compte tenu du travail déjà effectué par le comité régional du tourisme et les agences départementales du tourisme. La thématique du marketing du territoire n'est pas abordée en tant que partie distincte des autres. En effet, les éléments qui pourraient s'intégrer dans une stratégie de marketing territorial prenant en compte le TGV constituent une part importante des enjeux mis en avant dans les différentes parties du document.

La notion d'effets et en particulier celle d'effets socio-économiques invite à se tourner vers les travaux universitaires traitant du TGV. Ces derniers convergent sur le fait que si des effets sont prévisibles, sans être totalement quantifiables en matière de déplacements, en revanche, les effets en matière socio-économique sont relativement difficiles à cerner. Ce constat est lié à la multiplicité des facteurs à l'oeuvre dans la structuration et l'évolution des territoires, que ce soit du point de vue de leur économie, ou de leur développement social ou territorial.

Un second constat sur lequel les auteurs ayant abordé les effets du TGV s'accordent est l'importance de l'action publique en lien avec le TGV. Sur les mises en service passées de TGV en France, si l'ensemble des agglomérations desservies ont connu des sorts inégaux du point de vue de leur développement, économique notamment, en revanche, les territoires qui n'ont pas construit ou revendiqué des projets autour de l'arrivée des TGV n'ont pas vu de projets de développement émerger de façon spontanée en lien avec celle-ci. Ainsi, une approche strictement quantitative des effets de l'arrivée des TGV Est-Européen et Rhin-Rhône en région Alsace n'apparaît pas réaliste compte tenu de la difficulté voire l'impossibilité méthodologique à évaluer a posteriori, sans même parler d'évaluation a priori.

En revanche, si une prédiction quantitative sur les effets à long terme n'est pas réaliste, les expériences passées en matière de mise en service, les logiques inhérentes aux impératifs de déplacements, notamment du point de vue des motifs de déplacement ou encore les logiques de choix d'implantation des activités économiques permettent de mettre en avant des effets potentiels, des facteurs à valoriser, des équilibres à suivre. Le maître mot ici est bien d'identifier les éléments entrant dans le champ de l'action publique, qui sont susceptibles d'être en synergie avec l'amélioration de l'accessibilité et de la visibilité offerte par le TGV, d'associer la majeure partie du territoire alsacien aux effets positifs potentiels liés à cette nouvelle accessibilité.

La desserte du territoire par les TGV : élément essentiel d'une stratégie de marketing des espaces de développement économiques

Si l'on pouvait résumer les attentes des collectivités locales à une expression, celle ci serait sans doute le développement économique des territoires et ce pour deux raisons. La première est liée au discours historique qui a porté la mobilisation des collectivités pour la réalisation du TGV Est-Européen¹ mais également pour le TGV Rhin-Rhône. La seconde est naturellement induite par l'investissement considérable que représente la réalisation des deux lignes à grande vitesse desservant l'Alsace et l'espoir que cet

1. Concernant le TGV Est-Européen en particulier, le double positionnement de Strasbourg comme capitale institutionnelle européenne ainsi que comme l'un des deux pivots d'une relation ferroviaire France-Allemagne ont également constitué une forte base de revendication des collectivités locales.

investissement soit productif du point de vue de la création de richesses pour le territoire. Dans ce discours axé sur le développement économique, le principal argument repose à la fois sur les facteurs objectifs d'accessibilité du point de vue de l'amélioration des temps de déplacements ferroviaires mais également sur la dimension plus symbolique du TGV comme standard d'une mobilité moderne et facteur indispensable (mais non suffisant) d'une promotion externe du territoire dans la compétition qui oppose ce dernier aux autres agglomérations et régions au niveau national et européen.

C'est donc bien comme mode de promotion externe mais également comme vecteur de consolidation du tissu économique existant que se place la desserte des TGV Rhin-Rhône et Est-Européen en Alsace. La question qui se pose alors est celle des éléments complémentaires sur lesquels peut s'appuyer une stratégie de promotion du territoire alsacien, en rappelant que la desserte TGV, tout en étant centrale, ne saurait en constituer l'argumentaire unique. De ce point de vue **l'étude met en avant deux éléments majeurs sur lesquels une stratégie de marketing pourrait s'adosser. Le premier concerne le positionnement global du territoire alsacien du point de vue de son accessibilité externe et le second concerne les qualités des sites de développement existants ou potentiels que recèle le territoire régional.** Ces deux éléments ne sont naturellement pas exhaustifs. En effet, à ces éléments s'ajoutent notamment les spécificités du territoire du point de vue des secteurs d'activité, de la nature et de la qualité des formations offertes sur le territoire ou encore la qualité du cadre de vie. **Ces vecteurs de promotion de l'espace régional correspondent à des spécificités locales ne s'inscrivant pas dans la logique des facteurs généraux que traite cette étude.**

L'argument de l'accessibilité un vecteur solide mais pouvant bénéficier de puissants effets de synergie

La dimension européenne de la région Alsace a été et reste un important vecteur de promotion, tant par la présence des institutions européennes dans la capitale alsacienne que par le positionnement géographique central de l'Alsace au coeur de l'Europe. Pour autant, l'absence d'une desserte TGV a finalement grevé cette image de centralité européenne, et l'adhésion entre 2004 et 2007 de nouveaux états membres principalement parmi les pays d'Europe centrale et orientale (PECO) a contribué à déplacer le centre géographique de l'Europe vers l'est. Dans cette perspective, la réalisation des TGV Est-Européen et Rhin-Rhône dont les dessertes se placent à une échelle européenne (Paris-Munich pour le TGV Est-Européen et Marseille/Lyon - Frankfort/Hanovre pour le TGV Rhin-Rhône) permet de faire de l'accessibilité européenne de l'Alsace un argument de promotion crédible et solide.

L'analyse des offres de transport permettant d'accéder à des destinations extra régionales, tout en mettant en avant la grande richesse des possibilités complémentaires existantes, pointe d'une part l'absence de valorisation coordonnée de ces offres mais également la faible lisibilité de l'offre globale. Il existe ainsi aujourd'hui dans le sillon rhénan, entre Strasbourg et Bâle trois ensembles d'offres ferroviaires complémentaires ainsi que trois sites aéroportuaires dont l'offre est également largement complémentaire. Concernant l'offre ferroviaire, les gares de Strasbourg et Mulhouse assurent avec le TGV Est une offre très fournie en direction de l'ouest et du sud de la France, les gares de Fribourg et d'Offenbourg assurent quant à elles un niveau très élevé d'offre en direction du nord et du nord est de l'Allemagne et enfin, la gare de Bâle permet de rayonner vers le reste de la Suisse mais également vers le nord de l'Italie. Du point de vue des sites aéroportuaires, si certaines destinations sont partagées par les trois aéroports de Strasbourg Entzheim, de Baden-Baden et l'Euroairport Bâle

Mulhouse Fribourg, leurs offres sont largement complémentaires. **Il apparaît ainsi que la valorisation de l'accessibilité externe du territoire alsacien pourrait être renforcée de manière substantielle par l'intégration de l'ensemble des offres extra-régionales dans les politiques de promotion du territoire régional pour autant qu'un travail de fond soit mené sur l'amélioration de l'articulation de ces différentes offres.** Un tel travail, consisterait d'une part à améliorer et/ou à créer l'offre de "connexion" entre ces différents sites de transports, et d'autre part à rendre lisible pour l'utilisateur cette offre aujourd'hui éclatée.

Une armature urbaine solide pouvant servir de support à une hiérarchisation des objectifs de valorisation

Le deuxième facteur important de valorisation du territoire régional, en particulier sur le champ du développement économique concerne la mise en avant des qualités objectives des espaces de développement et ce en particulier pour les espaces autre que ceux des grandes agglomérations. La réflexion sur le TGV et son lien avec le développement économique a abouti de façon quasi-systématique à la mise en oeuvre de programmes directement liés aux gares TGV, ou s'est inscrit dans le contexte d'opérations déjà programmées. Que l'on pense aux gares d'agglomération comme celles de Lyon, de Lille ou encore du Mans ou aux gares nouvelles comme celles de Valence, ou d'Aix en Provence, la plupart sont associées à des projets de développement avec une forte dimension économique tertiaire. Ces projets sont importants car ils permettent, d'une part de valoriser des sites qui ne présentaient pas toujours un fort potentiel de développement avant l'arrivée du TGV, d'autre part de contribuer à la visibilité des agglomérations, que la gare soit urbaine ou excentrée. En effet, lorsque les projets s'inscrivent en ligne directe avec l'arrivée d'une desserte TGV, les collectivités additionnent à l'impact médiatique occasionné par l'arrivée du TGV celui des projets que la collectivité choisit d'y associer. En revanche, il apparaît également que si les agglomérations et les espaces économiques directement desservis par le TGV (et/ou par un aéroport) constituent des têtes de pont extrêmement visibles, le reste du territoire, au delà de sa dimension patrimoniale et touristique, reste souvent absent des stratégies de valorisation du territoire.

L'identification des effets potentiels fait apparaître plusieurs types de demandes potentielles d'implantation qui concourent à s'interroger sur l'importance d'une offre d'espaces de développement économique complémentaire à celle des agglomérations. Les principales catégories d'implantations visées sont les suivantes :

- Les activités tertiaires supérieures de taille importante bénéficiant d'un fort facteur de visibilité qui souhaitent disposer d'espaces en coeur d'agglomération et pour lesquelles la présence de l'offre TGV constitue un facteur de choix structurant (Wacken à Strasbourg, Projet Site Gare à Mulhouse).
- Les activités tertiaires supérieures de taille moyenne à petite, notamment les branches locales de bureaux d'étude ou de consulting qui chercheront des implantations en coeur d'agglomération, à la fois pour des raisons de territoire de chalandise, mais également pour se trouver à proximité de l'offre TGV, notamment pour assurer un lien efficace avec leur maison mère (secteurs centre ville des principales agglomérations).
- Les activités tertiaires plus banales qui tout en souhaitant bénéficier d'un niveau élevé d'accessibilité à l'offre TGV privilégient une logique de rationalisation de leurs coûts fonciers ou locatifs et seront de fait moins sensibles à une implantation centrale (parcs d'activité à vocation tertiaire en première et seconde couronne ou à proximité des agglomérations comme le parc des tanneries à Lingolsheim ou l'Activeum à Dachstein/Duttlenheim).

- Les activités déjà présentes en coeur ou en périphérie directe d'agglomération qui pour des raisons de rationalisation de leurs coûts fonciers ou locatifs, et généralement de besoins d'extension, chercheront à se desserrer des agglomérations tout en conservant avec ces dernières une accessibilité de bon niveau (parcs d'activité tertiaire à proximité directe des agglomérations ou bénéficiant d'un lien performant vers ces dernières comme le parc d'activité de Wesserling).

Vers une charte des espaces de développement : offrir aux entrepreneurs une vision structurée de l'offre d'espaces de développement conjugant un standard de qualité élevé.

Pour les deux premières catégories d'activité, l'insertion en coeur d'agglomération constitue un facteur de choix important car cette localisation couvre à la fois une dimension de représentation, la proximité directe des principaux clients et/ou fournisseurs et enfin, un accès rapide aux offres de déplacement à des échelles supérieures dont le TGV. Pour la première catégorie d'implantation, les espaces cible sont constitués par les zones de développement identifiées par les collectivités pour accueillir ce type d'activité, comme par exemple l'Espace Européen de l'Entreprise¹ à Schiltigheim ou encore le futur site de développement tertiaire Starlette à proximité du Port du Rhin à Strasbourg. Pour la deuxième catégorie, les espaces cible sont constitués d'une part des nouvelles offres de bureau en centre ville ou en périphérie directe (à l'intérieur du périmètre des transports urbains) mais également de locaux à usage d'habitation en centre ville pouvant être reconvertis en bureaux². Notons que pour cette dernière catégorie, des communes urbaines comme Haguenau ou Sélestat peuvent, compte tenu des aménités urbaines qu'elles offrent ainsi que de la densité des relations ferroviaires avec Strasbourg ou Colmar, constituer des secteurs alternatifs d'implantation.

Pour les deux autres catégories d'implantations, si l'insertion dans le centre des agglomérations peut constituer une qualité recherchée, cette dernière est moins stratégique que la disponibilité d'un espace à un coût acceptable, sous réserve que cette localisation se fasse sur un secteur bénéficiant d'un niveau élevé d'accessibilité au coeur de l'agglomération et de l'offre TGV. Par ailleurs, compte tenu des évolutions en matière de communication ces espaces doivent également disposer d'un standard élevé en matière d'accès au réseau numérique. On peut ajouter à ces deux types d'implantations celles des grandes emprises industrielles même si ce type de développement semble plus appartenir au passé, ou encore les implantations logistiques, sensibles à la proximité immédiate des réseaux de communication mais moins attachées à une proximité immédiate de l'agglomération.

Notons enfin que pour l'ensemble des espaces de développement économique, une stratégie de valorisation reposant sur des qualités d'accessibilité matérielle et immatérielle, doit en outre pouvoir mettre en avant des qualités d'aménagement sinon homogènes tout au moins minimale comportant notamment :

- un traitement paysager de la zone ;
- un souci de qualité architecturale des bâtiments ;
- un aménagement de cheminements piétons et cyclistes dans la mesure où l'ensemble des espaces ciblés sont reliés au transport ferroviaire voyageurs.

1. Concernant l'Espace Européen de l'Entreprise, bien que le temps d'accès à la gare reste en deça des 20 minutes, le confort d'accès reste toutefois limité.

2. Ce type d'usage présente néanmoins des conflits potentiels, notamment du point de vue d'un renforcement de la pression sur le marché du logement, en particulier sur les secteurs gare. Par ailleurs, la réaffectation de logement en bureaux pose le problème des standards de qualité. D'une manière générale, les collectivités ont intérêt à privilégier l'implantation des petites structures tertiaires évoquées sur les segments de l'offre immobilière désignée pour les accueillir.

L'analyse menée sur les espaces potentiels de développement à l'échelle régionale permet d'identifier un nombre important de secteurs conjuguant un niveau d'accessibilité élevé au coeur des agglomérations au travers de la proximité au réseau routier principal et au réseau ferroviaire ainsi qu'une proximité au réseau numérique très haut débit. Trois facteurs différencient ces espaces :

- 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.

La lisibilité de l'accessibilité globale du territoire alsacien, ainsi que la lisibilité de l'offre en matière d'espaces de développement économiques constituent deux vecteurs de promotion de l'espace régional. La mise en oeuvre de ces deux vecteurs de promotion est complexe car elle nécessite dans les deux cas de faire intervenir ensemble différents acteurs et, dans le cas de l'accessibilité, des acteurs français, allemands et suisses. Elle nécessite également, et ce pour les espaces de développement économique, à ce qu'une concertation puisse s'engager entre les différents partenaires locaux et autorités responsables en matière de développement économique et de planification, sur une structuration des espaces de développement à l'échelle régionale.

Une clé pour garantir l'accès ferroviaire régional des gares TGV : la création d'un réseau de gares de rabattement.

Une stratégie de valorisation des territoires mettant en avant la disponibilité d'une offre TGV nécessite de garantir un niveau élevé d'accessibilité à cette offre depuis l'ensemble du territoire régional. Au travers d'un diagnostic d'accessibilité des gares TGV, l'étude indique que l'utilisation de l'offre TER à destination des gares TGV associée à la voiture comme mode de rabattement vers les gares TER assure les meilleurs temps de déplacement, hors du périmètre des agglomérations. Ce résultat intéressant interroge néanmoins la pertinence pour les villes moyennes de constituer le réseau des gares de rabattement vers les gares TGV, compte tenu d'un niveau de desserte plus important dans ce type de commune. En effet, les gares des villes moyennes assurent d'ores et déjà un rôle de gares de rabattement compte tenu de différentiels d'offre parfois importants avec d'autres gares de la ligne, en plus d'assurer l'accès au transport ferroviaire pour les habitants des communes concernées. La charge induite par la forte attractivité de ces gares de même que les nouveaux besoins liés au TGV conduit à élargir les capacités de stationnement dans des secteurs où le foncier disponible pourrait être dévolu à d'autres usages. En outre, l'accroissement des flux de rabattement fait également peser un poids plus lourd sur le réseau routier d'accès et complique sa gestion. Toutefois, le principe d'un rabattement vers les gares des villes moyennes peut également constituer un vecteur de valorisation de certaines fonctions commerciales à proximité des gares. L'arbitrage entre fonctions urbaines et fonctions transport des gares des villes moyennes dépend du rapport coût-bénéfice pour la collectivité entre l'impact commercial des migrants extra communaux et les coûts d'investissement et de fonctionnement liés à la gestion des flux entrants.

Le principe de report de la fonction de rabattement hors des villes moyennes au travers de la création d'un réseau de gares de rabattement permettrait d'assurer la dissociation des flux locaux et des flux de rabattement. L'intérêt de dissocier ces flux est de permettre d'une part de limiter l'engorgement des réseaux des villes moyennes et d'autre part de restreindre les besoins en espace de stationnement aux abords des gares des villes moyennes. Ces espaces constituent en effet pour les villes moyennes et également les bourgs centre, des secteurs d'intervention privilégiés pour le développement et l'aménagement urbain, comme ceci est notamment préconisé par la loi au travers des SCOTs.

La mise en oeuvre d'un tel réseau ne peut se faire que dans la mesure où l'offre ferroviaire dans les gares de rabattement serait a minima de même niveau que l'offre disponible dans les villes moyennes. Par ailleurs, afin de valoriser ce réseau pour les usagers du TGV mais également pour les migrants pendulaires, ces gares devraient pouvoir assurer des prestations de vente et d'échanges de billet, ainsi que des systèmes de substitution pour assurer la chaîne de transport en cas de défaillance (retard principalement) de l'offre TGV.

Agir et réagir : suivre les évolutions socio-démographique des territoires

Le positionnement des collectivités comme acteurs majeurs de la valorisation du TGV est un élément aussi positif que nécessaire afin de tirer le meilleur parti de la desserte des territoires. Pour continuer à intervenir de façon efficace, les politiques publiques doivent pouvoir s'ajuster face aux évolutions socio-économiques et aux nouveaux besoins de la population et des acteurs économiques.

Au travers des différentes thématiques abordées, l'étude propose une série d'éléments présentant des liens plus ou moins forts avec la desserte à grande vitesse. À partir des problématiques identifiées, certains indicateurs de suivi sont esquissés et constituent la base d'une démarche plus approfondie d'observation.

Sur le champ des transports l'observation visera d'une part l'évolution des conditions d'accessibilité du territoire régional et d'autre part l'évolution des caractéristiques de mobilité des voyageurs TGV. L'observation en matière économique concerne trois champs distincts, le tourisme, le commerce et les autres activités économiques. Concernant le tourisme, les évolutions observées seront celles de la fréquentation touristique du territoire ainsi que la structure de l'offre d'hébergement. Le commerce est quant à lui abordé sous l'angle de l'évolution de la démographie du commerce au centre des agglomérations desservies. Enfin, sur le champ des autres activités économiques trois éléments sont suivis. Le premier a trait à la façon dont évolue la localisation des entreprises présentant les potentiels de mobilité extra régionale les plus importants, le deuxième élément concerne le suivi de la mobilité des entreprises, à la fois à l'intérieur du territoire et ce en particulier sur la relation agglomérations - reste du territoire et également dans la relation territoire régional et reste du monde. Enfin, l'évolution des fonctions métropolitaines supérieures, ainsi que celle des activités fortement innovatrices sont également suivies. La dernière problématique, celle du développement urbain, est abordée principalement au travers du suivi de la dynamique du marché, tant concernant l'habitat que les locaux d'activité.

ANNEXES

1. BIBLIOGRAPHIE

- AFII : *L'Alsace face au défi de la globalisation*, 2004
- Bénard Raymond et al. *L'environnement souhaité par les entreprises - une enquête dans le Nord-Pas-de-Calais*, Economie et Statistique n°326/327 pp 177-187, 1999
- Cases Chantal et al. *Une forte segmentation des emplois dans les activités de services*, Economie et Statistique n°344 pp.81-108, 2001-4
- CCI Lille *Usage du TGV Nord-Europe - Enquête auprès des chefs d'entreprise*, Note de synthèse, Lille, décembre 1993
- CESA *TGV : 20 ans d'expériences. Quels enseignements pour l'Alsace - Actes du Colloque du CESA*, octobre 2004
- CESA *Les TGV, une opportunité pour l'Alsace*, avis du CESA, février 2005
- CESA *L'Alsace saura-t-elle saisir l'opportunité des TGV*, synthèse
- CETE de l'Ouest *Nantes, 7 ans après l'arrivée du TGV Atlantique*, juillet 1997
- Chevalier et al. *Le Mans, 6 ans après l'arrivée du TGV (vol.1)*, URA CNRS 915 Université du Maine au Mans, octobre 1995
- Chevalier et al. *Le Mans, 6 ans après l'arrivée du TGV (vol.2)*, URA CNRS 915 Université du Maine au Mans, juin 1997
- COPAC *Transferts d'entreprises en Val-de-Marne : critères de choix et motivation d'implantation des entrepreneurs*, L'indicateur des tendances économiques du Val-de-Marne n°22, décembre 2002
- DATAR *Pour un rayonnement européen des métropoles françaises - Eléments de diagnostic et orientations*, CIADT du 18 décembre 2003
- Delaplace Marie et al. *Analyse prospective des impacts de la ligne à grande vitesse Est-Européenne dans l'agglomération rémoise et en région Champagne-Ardenne*, Université de Reims, Août 2004
- Dossier *Enquête. L'effet TGV dans les grandes villes, la vie du rail* pp. 12-17, 19 décembre 2001
- Dossier *Le défi du TGV Est Européen*, Le point éco n°250 pp.16-21, juin 2006
- Jaouen Michel Et al. *Gares TGV et urbanisme, étude sur neuf agglomérations des impacts d'une gare TGV*, DAU, décembre 1993
- Julien Philippe *Onze fonctions pour qualifier les grandes villes*, INSEE Première n°840, mars 2002
- Julien Philippe *Les grandes villes françaises étendent leur influence*, INSEE Première n°766, avril 2001
- Klein Olivier *Le TGV-Atlantique et les évolutions de la mobilité : entre crise et concurrence*, CST n°32 pp 57-83, 1997
- Lapon Matthieu *Transferts d'établissements : des centres urbains vers leur périphérie*, INSEE - Chiffres pour l'Alsace n°39 pp. 9-12, décembre 1998
- Mannone Valérie *L'impact Régional du TGV Sud-Est*, Thèse de doctorat, Université de Provence (tomes 1 et 2), 1995
- Mannone Valérie *Gares TGV et nouvelles dynamiques urbaines en center ville : le cas des villes desservies par le TGV Sud-Est*, CST n°31 pp 71-97, 1997
- Manonne Valérie *Principes d'implantation et effets urbains des gares TGV en France : bilan de 17 ans d'aménagement ferroviaire*, Annales des Ponts et Chaussées n° 89 pp. 45-52, avril 1999

- Ollivro Jean *Essor de la rapidité différenciée et recomposition des territoires*, L'information Géographique n°4 pp. 329-346, 2000
- Ollivro Jean et al. *Quand la vitesse recompose le territoire : localisation des gares TGV et organisation urbaine - La gare TGV Haute-Picardie : six cents voyageurs par jour au milieu des betteraves*, Annales des Ponts et Chaussées n°89 pp. 26-38, avril 1999
- Sauvant Alain et al. *L'accessibilité des villes et des territoires aux réseaux de transport*, Notes de synthèse du SES, mai-juin 2002
- SGARE Alsace *Projet d'action stratégique de l'Etat en région Alsace*, Préfecture de la région Alsace, Juillet 2004
- Tiré à part *Comment les villes moyennes profitent de la grande vitesse*, Rail et Transport, 26 juin 2002
- Werquin Thomas *Impact d'Euralille sur les marchés fonciers et immobiliers de la métropole lilloise*, rapport de DEA, Université de Lille, septembre 1999

2. LES CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES¹ PRISES EN COMPTE

Trois niveaux de contraintes environnementales ont été définis en fonction de la possibilité ou non de construire. On distingue ainsi :

- Les protections réglementaires, zones définies comme inconstructibles
 - les zones inondables par submersion définies au sein d'un Plan de Prévention des Risques ;
 - les arrêtés de protection de biotope ;
 - les réserves naturelles ;
 - les périmètres de protection rapprochés des captages d'eau potable ;
 - les forêts de protection.
- Les zones présentant un enjeu environnemental fort, ou relevant d'une contrainte d'inconstructibilité indirecte par le SDAGE² Rhin Meuse et le SAGE³ Ill Nappe Rhin :
 - les forêts ;
 - le vignoble ;
 - les zones inondées ;
 - les zones humides ;
 - Natural 2000.
- Les zones présentant un enjeu environnemental moyen, où la réglementation n'empêche pas de construire, mais dont la prise en compte s'impose.
 - les zones inondables par remontée de nappe ;
 - les ZNIEFF⁴ ;
 - les périmètres de protection éloignés des captages d'eau.

La prise en compte des différents niveaux de contraintes environnementales dans le "potentiel brut d'urbanisation" permet de définir un potentiel urbanisable sans contrainte ou plus ou moins aisément urbanisable.

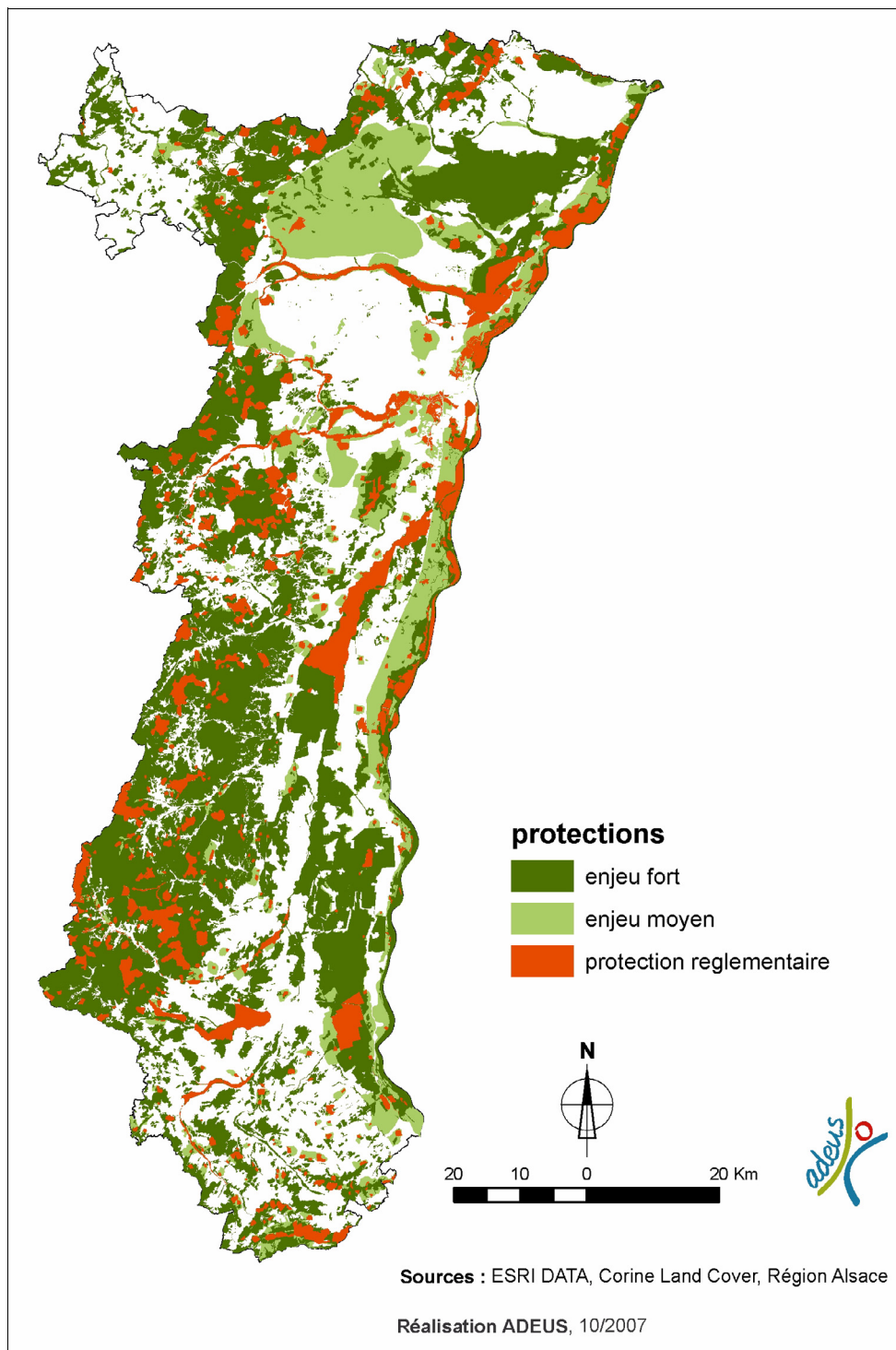
1. *Partie extraite de Etude prospective sur l'utilisation du foncier en Alsace face aux enjeux d'aménagement du territoire ADEUS - AURM 2006*

2. *Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux,*

3. *Schéma d'Aménagement de Gestion des Eaux,*

4. *Zone Naturelle d'Intérêt Faunistique et Floristique.*

CARTE N°1 : Niveaux de protections à l'échelle de l'Alsace



3. LES ESPACES À FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DANS LES DIFFÉRENTS ESPACES DE PLANIFICATION : SCOT, SDAU, AUTRES INTERCOMMUNALITÉS

La terminologie d'espaces à fort potentiel de valorisation est utilisée dans le corps de l'étude. Les descriptifs en fonction des espaces de planification dans la présente annexe reprennent cette terminologie en considérant deux types d'espaces distincts :

- les espaces dits très stratégiques qui sont ceux analysés dans l'étude à proprement parler et qui recouvrent l'ensemble des facteurs de valorisation (proximité au réseau à caractère autoroutier, proximité à l'offre ferroviaire, proximité du réseau numérique à très haut débit) ;
- les espaces dits stratégiques qui disposent au moins de deux des trois facteurs de valorisation identifiés, avec une clause exclusive d'accès à un réseau numérique haut débit (le haut débit correspond à un débit supérieur ou égal à 512 kilobites/seconde, contre un niveau supérieur ou égal à 100 mégabites/seconde pour le très haut débit - cf page 49 du rapport).

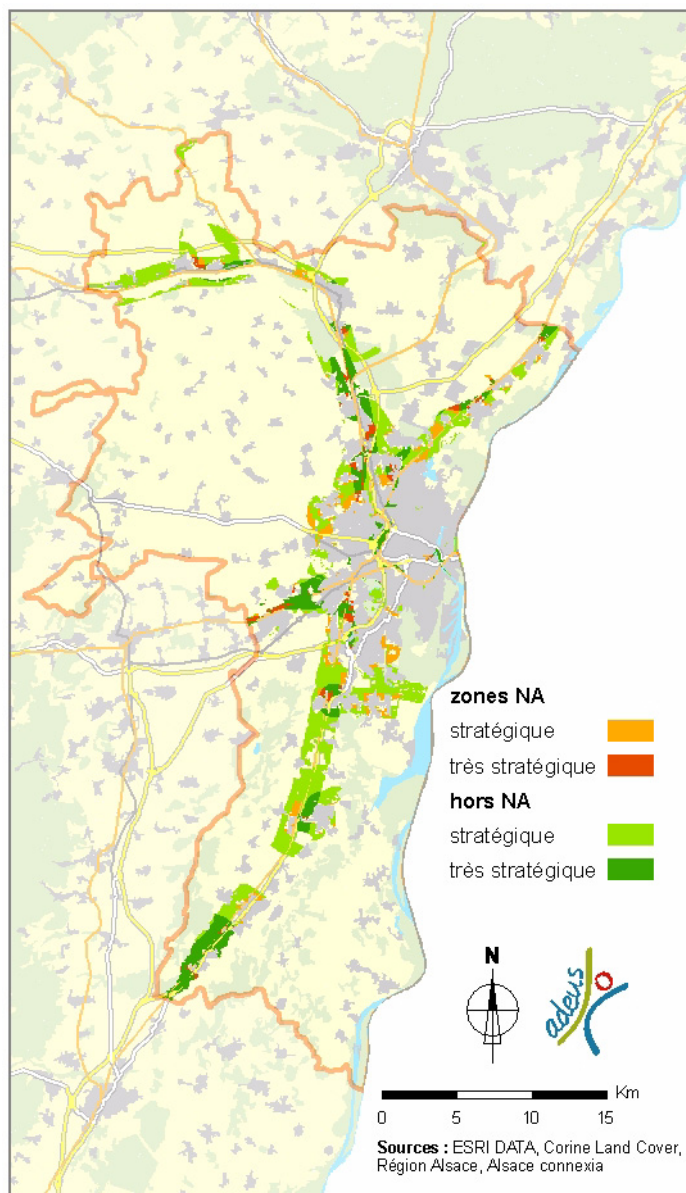
3.1. SITUATION DES SCHÉMAS DE COHÉRENCE TERRITORIALE

L'étude des espaces à fort potentiel de valorisation dans les schémas de cohérence territoriale ou les schémas directeurs se fait à l'aune des orientations prises par ces différents documents. En l'absence d'orientations particulières, cette étude se fera sur la base des hiérarchies régionales et départementales. Ce sont ainsi les villes moyennes qui seront prises en compte dans les différents documents ou à défaut de ville moyenne, les bourgs centre dans le Bas-Rhin, et les villes présentant le plus grand nombre d'emplois pour le Haut-Rhin.

3.1.1. Le SCOTERS

■ Données d'ensemble

CARTE N°2 : Zones à fort potentiel de valorisation en fonction de la réglementation communale



Compte tenu du mode de définition des espaces à fort potentiel de valorisation, les secteurs du Kochersberg et de la bande Rhénane entre Plobsheim et Rhinau n'offrent pas ce type d'espaces. A l'instar de ce qui est observé à l'échelle de l'Alsace, les secteurs hors extensions planifiées l'emportent largement sur ceux inscrits dans les zones UA.

TABLEAU N°1 : Répartition des espaces à fort potentiel de valorisation en fonction de la taille des zones et de la réglementation communale (les données pour la CUS sont indiqués en italique)

cat surf	AU activité				AU hors activité			
	nombre		surface		nombre		surface	
de 0 à 2 ha	75	58	37	27	127	80	54	32
de 2 à 5 ha	25	17	86	59	30	22	102	76
de 5 à 10 ha	13	8	96	58	17	10	127	83
de 10 à 20 ha	9	7	127	103	11	9	154	127
de 20 à 50 ha	10	8	305	242	5	4	187	157
de 50 à 100 ha	3	2	164	111				
sup 100					1	1	108	108
Total	135	100	814	599	191	126	731	583

Concernant les espaces planifiés, ces derniers sont avant tout inscrits dans la Communauté Urbaine de Strasbourg, ce qui compte tenu du poids de cette dernière dans le SCOTERS en terme d'emploi ne présente pas de contradiction. Les secteurs dédiés à l'activité économique sont désignés, soit comme plates formes d'activité ou comme site de développement économique.

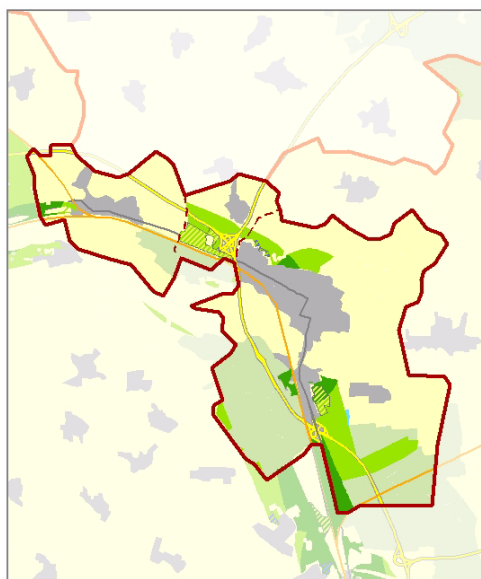
■ Les plates-formes d'activité

La logique des plates-formes d'activité est de pourvoir de larges espaces de développement économique pour des activités nécessitant des surfaces importantes et/ou souhaitant pouvoir être raccordées au réseau ferroviaire pour le transport de leurs produits ou pour leurs approvisionnements.

Si ces espaces ne sont pas à proprement parler ceux vers lesquels la majeure partie des activités dépendant de l'offre à grande vitesse se tournent nécessairement en priorité, ils constituent néanmoins un facteur d'attractivité du territoire qui s'additionne à celui de l'accessibilité de l'agglomération strasbourgeoise. En effet, une vision hiérarchisée des espaces de développement du point de vue de leur taille, mais également du point de vue des aménités qu'ils offrent, constitue un élément important dans une stratégie de valorisation du territoire.

■ Brumath-Mommenheim-Bernolsheim

CARTE N°3 : Les zones à fort potentiel de valorisation



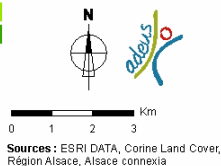
Hiérarchie

Stratégique
Très stratégique

NA hors NA

Nature

activité
autre



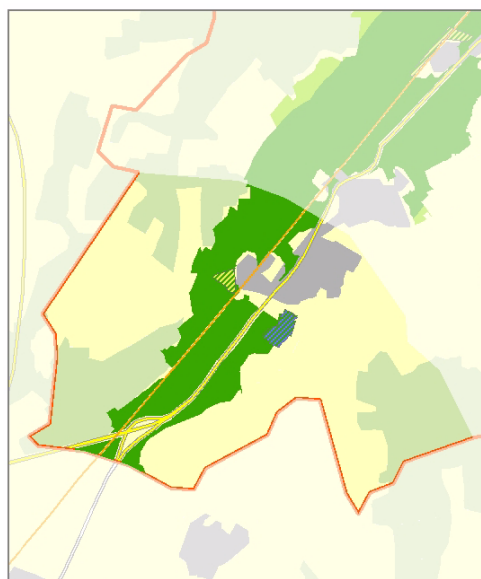
Du point de vue des espaces de développement, il apparaît que si les trois communes sièges de la Plateforme d'activité regroupent des espaces stratégiques ou très stratégiques en phase avec le projet d'une plate forme d'activité, ces espaces ne recoupent pas ceux du projet actuel. En effet, les sones stratégiques au sud ouest et au nord ouest de l'échangeur totalisent environ 80 hectares, mais seuls une quarantaine, au sud ouest de l'échangeur sont actuellement classés en zone AU et font partie du projet de plate forme d'activité. Le reste de la zone prévue est constitué d'une zone d'une quarantaine d'hectare sur la commune de Mommenheim en continuité de la zone AU de Bernolsheim évoquée plus haut. Du fait de l'absence de couverture en haut ou très haut débit, cet espace n'est pas pris en compte dans les espaces stratégiques ou très stratégiques.

Il existe donc un enjeu de raccordement à l'infrastructure numérique, que ce soit par le biais d'un répartiteur ou par le raccordement direct sur le réseau de fibre optique.

Par ailleurs, si la présence du ferroviaire peut être mise à profit pour du transport de marchandises, il n'en va pas de même pour le transport de passagers. En effet, les contraintes actuelles de fonctionnement de l'offre voyageur sur l'axe Saverne-Strasbourg et tel, qu'il paraît aujourd'hui difficile d'envisager une desserte spécifique. A terme, la réalisation de la deuxième phase de la LGV Est-Européenne sera de nature à désengorger cet axe d'une partie importante de son trafic et ainsi permettre d'envisager le développement d'une desserte spécifique.

■ Kogenheim

CARTE N°4 : Les zones à fort potentiel de valorisation

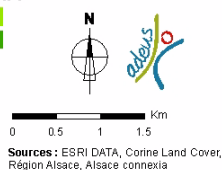


Hiérarchie

	NA	hors NA
Stratégique		
Très stratégique		

Nature

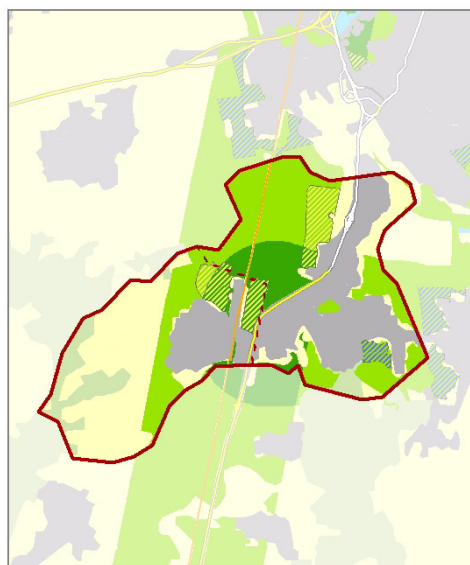
activité	
autre	



Les espaces à caractères stratégique ou très stratégique apparaissent comme suffisant et relativement bien positionné par rapport aux réseaux pour assurer le développement d'une zone d'une centaine d'hectares raccordée au fer et à cheval sur la D 1083. Pour autant, cet espace présente deux enjeux spécifiques important. Le premier concerne la proximité du Bruch de l'Andlau dont la vulnérabilité invite à rester mesuré quant aux développements à proximité, et ce, même si la réglementation telle qu'elle est prise en compte dans ce travail n'interdit pas formellement de développer ces espaces. Le second enjeu concerne la question de l'équilibre des espaces de développement à l'échelle de l'Alsace puisque à quelques kilomètres se développe la plate-forme départementale de Dambach la Ville dont l'échelle est en conflit avec le développement d'une-plate forme d'activité à Kogenheim dont l'échelle serait proche.

■ La plate-forme d'activité de Lipsheim Fegersheim

CARTE N°5 : Les zones à fort potentiel de valorisation AU

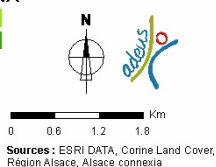


Hiérarchie

	NA	hors NA
Stratégique		
Très stratégique		

Nature

activité	
autre	



L'ensemble des zones de développement inscrites dans les documents d'urbanisme et présentant un caractère stratégique ou très stratégique représentent un total de près de 70 hectares. Si un tel espace est dans sa globalité en phase avec la définition des plates formes dont la taille est évaluée à une centaine d'hectares, le caractère morcelé des différentes zones présente en revanche un enjeu lié à la logique des plates formes, qui, outre la question de l'accessibilité doivent néanmoins présenter des logiques de rationalisation et de mise en commun d'équipements.

Outre cette question de l'éclatement des zones de développement inscrites, la question de la localisation par rapport aux réseaux est également critique. En effet, si les deux zones NAX inscrites sur la commune de Lipsheim se situent dans le périmètre de la station, la vocation potentiellement logistique des plates formes et à minima leur raccordement au réseau principal invite à se poser la question de l'opportunité de déplacer, principalement sur la commune de Fegersheim un espace à cheval sur un secteur stratégique et très stratégique, facilement relié à la voie ferrée ainsi qu'à la future rocade sud.

Un des enjeux important de la future plate forme d'activité de Lipsheim-Fegersheim concerne l'accessibilité et notamment l'accessibilité à la gare TGV. En effet, le développement d'une zone à la croisée de la rocade sud et de la voie ferrée implique dans l'immédiat l'absence de desserte directe par le TER. En fonction des volumes d'emploi que cette zone pourra générer, l'opportunité de création d'une nouvelle halte ferroviaire pourra être envisagée. Néanmoins et dans les premières années de la zone, des solutions de transport de rabattement efficace vers les arrêts ferroviaires de Lipsheim et/ou de Geispolsheim devraient être envisagées.

■ Les sites de développement économique

Second niveau de l'armature des sites de développement économique du SCOTERS, les sites de développement économique sont au nombre de 16 dont 10 sont inscrits dans le périmètre de la Communauté Urbaine de Strasbourg. Ces sites sont d'échelle plus modeste que les plates-formes d'activité et constituent les espaces de développement à l'échelle des intercommunalités. En plus des 6 sites désignés à l'extérieur de la Communauté Urbaine de Strasbourg, 4 sites sont rendus possibles mais non localisés à l'échelle des communautés de communes.

L'intérêt de ces sites dans le cadre d'une réflexion sur la planification des espaces de développement économique dans le cadre de l'arrivée des TGV est qu'ils constituent des zones dont la taille peut être adaptée au développement d'activités tertiaires en mesure de servir de relais pour des activités se délocalisant de l'agglomération, soit pour des questions de capacité physique de développement, soit pour des questions de coût.

La répartition des espaces stratégiques ou très stratégiques disponibles indique que pour les sites hors de la Communauté Urbaine de Strasbourg, seuls 2 des 6 inscrits présentent des disponibilités en matière d'espaces stratégiques ou très stratégiques.

TABLEAU N°2 : Surfaces stratégiques ou très stratégiques disponibles sur les sites de développement économiques hors CUS

	Surfaces à caractère stratégique	Nombre de zones distinctes	Taille de la zone la plus importante
ERSTEIN	705	40	140
dont AU	26	17	5
dont AU Act	3	1	3
HANGENBIETEN	31	21	22
dont AU	27	8	22
dont AU Act	27	8	22
SCHWINDRATZHEIM	373	19	158
dont AU	9	9	3
dont AU Act	2	2	1

L'absence de sites identifiés comme stratégiques sur les autres sites de développement économique du SCOTERS (Hoerdt, Ittenheim, Wiwerhseim), ne constitue en soi pas un enjeu majeur. En revanche, si les collectivités, et les agences de développement souhaitent développer un discours particulier sur les capacités d'accueil d'entreprises se délocalisant de l'agglomération pour les raisons évoquées plus haut, il peut être intéressant de pouvoir discriminer les différentes zones en fonction des aménités qu'elles sont en mesure de proposer aux différents établissements.

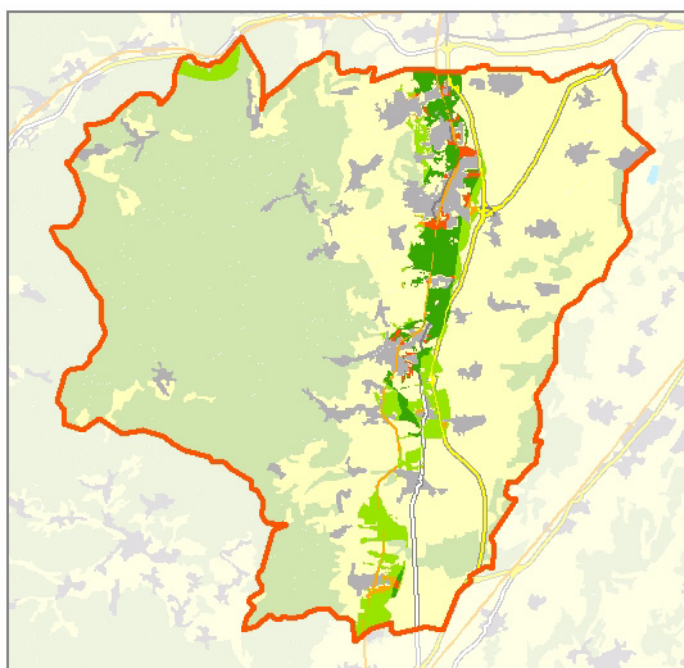
Concernant plus particulièrement Hangenbieten, le développement d'une zone d'activité de taille importante orientée notamment vers l'accueil d'entreprises se délocalisant de l'agglomération nécessiterait l'amélioration de l'accessibilité routière, le prolongement de la D221 pouvant constituer une solution intéressante. Par ailleurs, si une zone devait se créer, il conviendrait d'étudier dès le lancement du projet les options de création d'une halte ferroviaire et de définir l'orientation générale du réseau viaire de façon à faciliter autant que faire se peut les déplacements des salariés depuis la halte vers leur entreprise. D'un point de vue institutionnel, la création d'une halte nécessiterait l'amorce d'un dialogue avec la commune de Duppigheim, la voie ferroviaire au droit de la zone de Hangenbieten passant sur le ban communal de Duppigheim.

Le site d'Erstein ne présente pas d'enjeu particulier, les espaces de développement étant bien positionnés par rapport à la voie ferrée. Le seul élément difficile concerne la distance entre la gare et les différents points de la zone et les outils, tant du point de vue des aménagements que du point de vue d'offres alternatives, susceptibles de faciliter le déplacements des salariés entre leur lieu de travail et la gare.

3.1.2. Le SCOT du Piémont des Vosges

■ Données d'ensemble

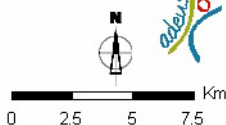
CARTE N°6 : Zones à fort potentiel de valorisation en fonction de la réglementation communale



Hiérarchie

stratégique
très stratégique

NA hors NA



Sources : ESRI DATA,
Corine Land Cover,
Région Alsace, Alsace connexia

Compte tenu de la présence conjointe de la VRPV et de la ligne Sélestat Molsheim, le territoire du SCOT du Piémont des Vosges présente de larges espaces de zones à fort potentiel de valorisation, les deux catégories de secteurs étant quasiment équivalent du point de vue des surfaces avec près de 1 200 hectares très stratégiques contre près de 1 400 hectares stratégiques.

L'importance des potentiels présents, place de fait la problématique des espaces de développement du SCOT du Piémont des Vosges sur le champ de la sélection des espaces privilégiés et de l'ordonnancement temporel de leur mise en valeur.

Le Document d'Orientation Générale du SCOT du Piémont des Vosges précise la logique d'ordonnancement des espaces de développement au travers du prisme de l'armature urbaine. Dans cette hiérarchie, Obernai joue le rôle de pôle urbain principal

et les communes de Rosheim, Barr et le bipôle de Epfig - Dambach la Ville constitue le niveau des pôles urbains secondaires.

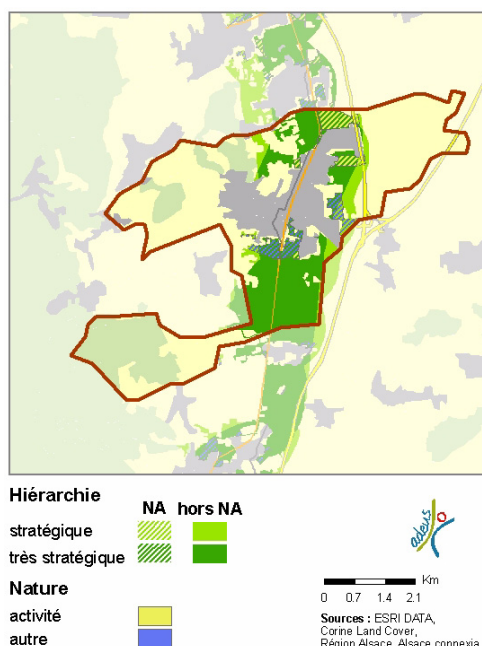
TABLEAU N°3 : répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégiques
	stratégique	très stratégique	stratégique	très stratégique	
0 - 2	10	20	20	20	80
2 - 5	10	40	50	20	90
5 - 10	20	40	70	70	70
10 - 20	30	50	150	80	50
20 - 50		30	350	280	20
50 - 100			370	290	180
sup 100			310	260	
somme	70	170	1310	1020	490
	240		2330		

A l'échelle du SCOT du Piémont des Vosges, les besoins à 20 ans sont évalués à 500 ha dont 200 dédiés à l'activité. A l'heure actuelle, les documents communaux prévoient une surface globale dédiée au développement des activités qui atteint près de 320 ha dont 94 présentent un caractère stratégique ou très stratégique. Du strict point de vue des disponibilités globales, les espaces de développement du SCOT du Piémont des Vosges ne présentent donc pas d'enjeu particulier. En revanche, les questions d'arbitrage sur les types de développements économique souhaités ne sont pas abordées par le DOG qui précise que l'objectif du Schéma consiste à soutenir l'économie sans toutefois viser de spécialisation des territoires ou des sites de développement.

■ Obernai - Pôle urbain principal

CARTE N°7 : Les zones à fort potentiel de valorisation



Les potentiels de développement sur le périmètre de la commune d'Obernai sont, à l'image de ce que l'on observe pour la majeure partie du territoire, très importants. En effet sur cette seule commune, les espaces identifiés comme stratégiques ou très stratégiques représentent un total de 560 ha dont 110 d'ores et déjà inscrits en zone AU et 51 dédiés au développement économique.

TABIEAU N°4 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégiques
	stratégique	très stratégique	stratégique	très stratégique	
0 - 2	0	0	0	0	10
2 - 5	0	0	0	0	10
5 - 10		10	20	10	10
10 - 20	20	50	30		20
20 - 50		30	30	50	
50 - 100				50	90
sup 100				260	
somme	20	90	80	370	130
	110		450		

Les orientations présentées par le SCOT font état, à l'horizon 2020 d'un besoin de 14 ha pour les propres besoins de développement de la commune d'Obernai et d'un besoin d'environ 26 ha pour le développement de zones intercommunales à l'échelle de la Communauté de Communes du Pays de Sainte Odile. Compte tenu de leur dimension

intercommunale, ces 26 ha ne doivent pas nécessairement être réalisés sur la commune d'Obernai, même si compte tenu des enveloppes potentielles, les 40 ha nécessaires pourraient trouver leur place sans soucis particulier.

Il est toutefois à noter que le développement des nouveaux arrêts prévus dans le cadre du projet tram-train comprend notamment la gare de Obernai Sud ayant un rôle de rabattement vis à vis des communes alentours non desservies. Cet arrêt présente à proximité de larges espaces identifiés comme très stratégiques mais non inscrits comme espaces de développement de la commune. En effet, la majeure partie des surfaces dédiées à une urbanisation future pour de l'activité sont inscrites au nord de la commune en continuité de la zone industrielle.

La densité actuelle des arrêts prévus, ainsi que les contraintes notamment d'ordre financière pour la mise en oeuvre de nouvelles dessertes (tant du point de vue de l'investissement que de l'exploitation) rend difficile l'ajout d'une nouvelle station entre la future gare d'Obernai ZI et la gare de Bischoffsheim. Ainsi, les nouveaux développements prévus se feront à une distance relativement importante d'une desserte ferroviaire.

De ce fait il pourrait paraître intéressant de considérer qu'une partie des développements économiques de la commune puissent se faire, par exemple, en continuité de la Zone d'Activité Economique Sud afin de pouvoir profiter de la future station d'Obernai Sud.

■ Les pôles urbains secondaires : Rosheim, Barr, Dambach-Epfig

TABLEAU N°5 : Surfaces stratégiques ou très stratégiques disponibles pour les pôles secondaires

	Surfaces à caractère stratégique	Nombre de zones distinctes	Taille de la zone la plus importante
BARR	74	39	20
dont AU	23	9	7
dont AU Act	11	3	7
DAMBACH-LA-VILLE	342	23	134
dont AU	37	7	14
dont AU Act	7	2	7
EPFIG	214	13	92
dont AU	1	2	1
dont AU Act	1	2	1
ROSHEIM	253	24	75
dont AU	20	7	9
dont AU Act	13	3	9

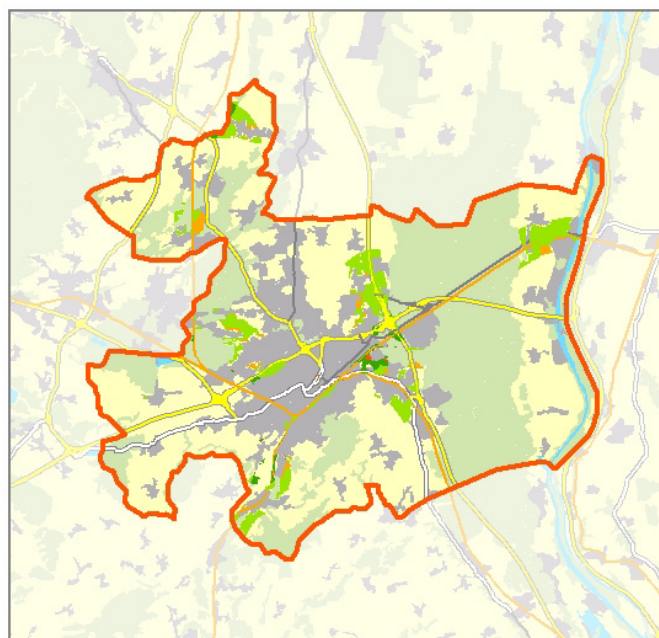
Les potentiels pour répondre aux besoins exprimés par le SCOT dans les communes assurant un rôle de pôle secondaire apparaissent comme largement suffisant, y compris pour la mise en oeuvre des tranches de la plate forme départementale d'activité non encore réalisées.

Epfig est la seule commune qui présente des surfaces de caractère stratégique ou très stratégique de développement d'ores et déjà inscrites qui soient inférieures aux besoins exprimés dans le SCOT. Les surfaces à caractère non stratégique dédiées au développement de l'activité couvrent néanmoins ces besoins. Comme cela a déjà été évoqué, il n'apparaît pas comme nécessaire que les zones de développement offrent toutes le même niveau de service ou d'accès aux infrastructures, néanmoins, il paraît intéressant que lorsque des complémentarités se font jour du point de vue des caractéristiques des surfaces offertes, que soient déclinés en amont les destinations envisageables pour les différents niveaux et tailles de zones.

3.1.3. Le SCOT de la région mulhousienne

■ Données d'ensemble

CARTE N°8 : Zones à fort potentiel de valorisation en fonction de la réglementation communale

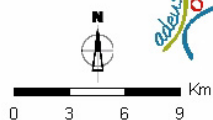


Hiérarchie

stratégique

très stratégique

NA hors NA



Sources : ESRI DATA,
Corine Land Cover,
Région Alsace, Alsace connexia

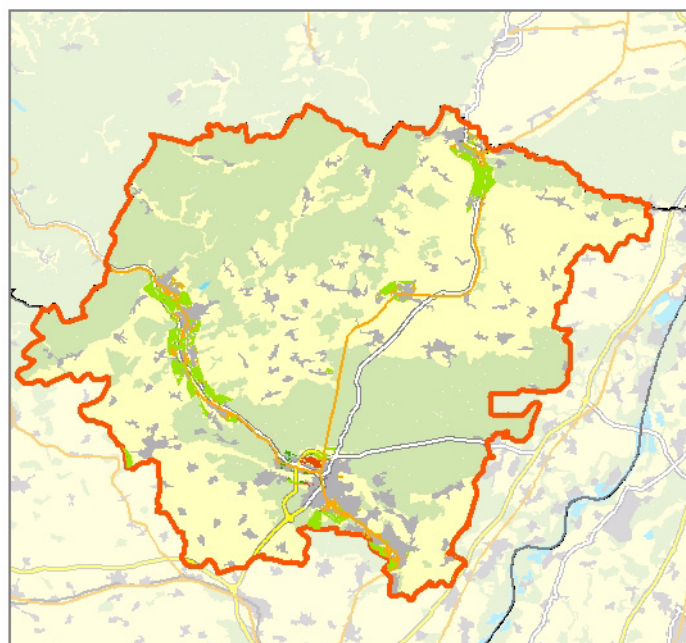
TABEAU N°6 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégi- ques
	stratégi- que	très stra- tégique	stratégi- que	très stra- tégique	
0 - 2	20		40	20	80
2 - 5	40		100	50	110
5 - 10	20		70	40	110
10 - 20	70		130	50	120
20 - 50			370	20	240
50 - 100	60		340	50	280
sup 100			550		200
somme	200	10	1600	230	1140
	210		1830		

3.1.4. Le SCOTAN

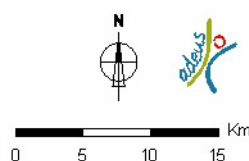
■ Données d'ensemble

CARTE N°9 : Zones à fort potentiel de valorisation en fonction de la réglementation communale



Hiérarchie

	NA	hors NA
Stratégique		
Très stratégique		



Sources : ESRI DATA,
Corine Land Cover,
Région Alsace, Alsace connexia

A l'échelle du SCOTAN, la répartition des espaces dits stratégiques ou très stratégiques suit les principaux axes de communication. Dans l'ensemble du SCOTAN, seul Haguenau et Schweighouse sur Moder présentent des espaces très stratégiques. Dans une première analyse deux manques apparaissent a priori ; la commune de Wissembourg s'intègre dans le haut de la hiérarchie urbaine du SCOTAN, et l'absence de zones très stratégiques, notamment dans un contexte transfrontalier peut constituer une faiblesse pour le territoire. Toutefois, la disponibilité d'une offre très haut débit¹ ainsi qu'un accès direct au réseau autoroutier (A 35) par la D 3 sans traversée de village donne, de fait à la plupart des zones de développement de Wissembourg le statut de très stratégiques, l'enjeu restant la mise en valeur de ces atouts. Le deuxième cas présentant un enjeu important est celui des communes du Val de Moder dont le développement est aujourd'hui clairement axé sur les technologies de l'information et de la communication. La quasi absence d'espaces stratégiques ou très stratégiques sur les communes est problématique en ce sens qu'il reflète l'absence d'une connexion rapide et/ou efficace et lisible au réseau routier d'une part et à l'offre ferroviaire d'autre part. Il y a donc pour les communes du Val de Moder un enjeu de lisibilité depuis le réseau principal du SCOTAN qui se pose. La spécificité du

1. La zone d'activité au sud de la commune bénéficie d'ores et déjà d'un raccordement au très haut débit.

développement envisagé permet de s'affranchir au moins partiellement d'un très haut niveau d'accessibilité par l'effet de niche, la grande spécialisation constituant en soi un élément de différenciation et d'attractivité propre.

TABLEAU N°7 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégiques
	stratégique	très stratégique	stratégique	très stratégique	
0 - 2	26	2	41	5	155
2 - 5	69	3	58	21	230
5 - 10	96	7	101	12	235
10 - 20	155	18	208		176
20 - 50	22		550	27	355
50 - 100	116	57	618		94
sup 100			536		
somme	485	87	2112	66	1246
	572		2178		

Les principaux supports du développement, sont, compte tenu de leur taille, les agglomérations de Haguenau et de Wissembourg. Ce sont sur ces communes que les développements les plus importants sont prévus. Dans la perspective de l'arrivée du TGV, l'enjeu pour des villes comme Haguenau et Wissembourg est à la fois de pouvoir valoriser des espaces de développement de périphérie, ce qui est déjà le cas, mais également d'investir les espaces centraux. L'intérêt de valoriser économiquement les secteurs centraux ou leur périphérie directe est naturellement liée à la mise en valeur des aménités que les centres villes sont seuls à apporter, mais également de profiter de la proximité que ces secteurs ont avec les gares dans la mesure où la proximité du transport au lieu de travail est plus structurante dans le choix d'utiliser les transports collectifs que la proximité au domicile.

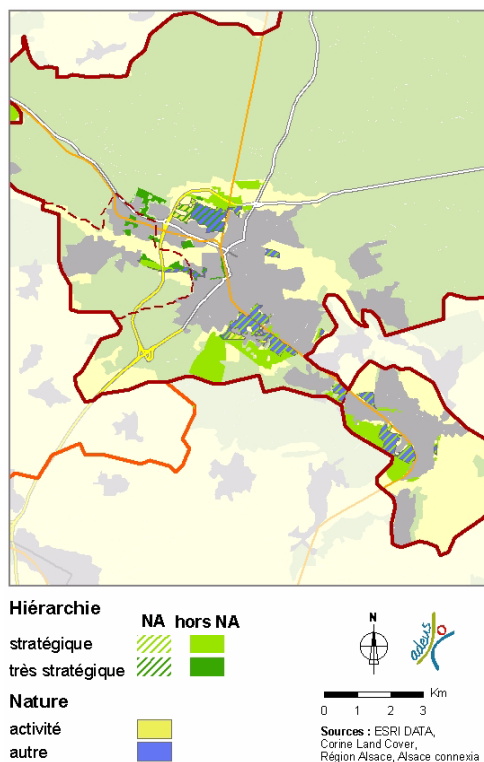
La valorisation de la dimension transport et en particulier du volet ferroviaire est tout à fait adaptée au cas haguenauvien, compte tenu notamment des améliorations intervenues à l'automne 2004 sur la liaison Haguenau-Strasbourg et de la mise en place de RITMO, réseau de transport en commun urbain de l'agglomération haguenauvienne. En revanche cette valorisation est plus complexe pour Wissembourg dans la mesure où la qualité du service ferroviaire depuis et vers Wissembourg reste très médiocre. Dans une perspective de valorisation des espaces de développement économique de Wissembourg, il apparaît important que des réponses puissent être apportées quant à la qualité de la desserte ferroviaire.

Au sein du SCOTAN la hiérarchie urbaine comprend quatre classes dont les deux premières constituent les principaux support du développement économique. Les agglomérations de Haguenau et Wissembourg constituent le premier échelon de cette hiérarchie et les ensembles urbains de Niederbronn-Reichshoffen-Gundershoffs et les communes du Val de Moder constituent les Villes Relais, deuxième niveau de l'échelle de l'armature urbaine.

■ Les agglomérations

- L'agglomération Haguenau Bischwiller Schweighouse sur Moder

CARTE N°10 : Les zones à fort potentiel de valorisation



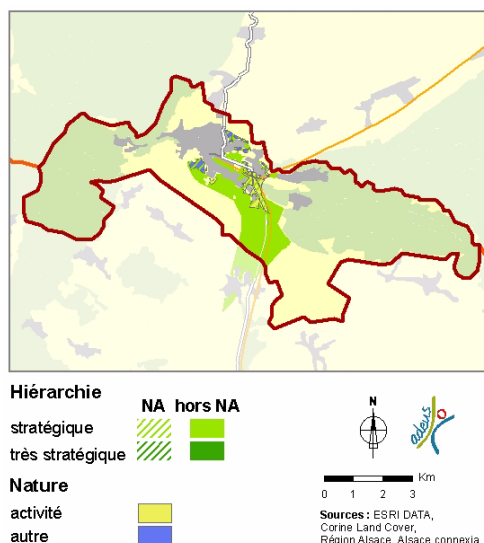
Le constat majeur pouvant être fait à la lecture de la carte concerne la part relativement faible des zones de développement dédiées à l'activité. Ce constat doit être nuancé du fait du reclassement probable de certaines des zones AU non dédiées à l'activité sur la commune de Haguenau mais également sur la commune de Bischwiller.

TABEAU N°8 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégiques
	stratégique	très stratégique	stratégique	très stratégique	
0 - 2	3	2	8	5	20
2 - 5	16	3	21	21	15
5 - 10	20	7	27	12	8
10 - 20	44	18	49		67
20 - 50			37	27	156
50 - 100	116	57	125		
sup 100			107		
somme	199	87	373	66	265
	286		439		

• L'agglomération Wissembourgeoise

CARTE N°11 : Les zones à fort potentiel de valorisation



Du strict point de vue des capacités de développement en matière d'espaces stratégiques ou très stratégiques, la commune de Wissembourg présente des capacités importantes. Les zones d'ores et déjà disponibles sont en revanche nettement moins importantes mais constituent néanmoins de réservoirs de développement suffisants pour les prochaines années. Les potentiels actuels paraissent limités à ceux dédiés à l'activité, dans la mesure où les zones de développement de l'habitat doivent, dans la mesure du possible, rester en continuité du bâti existant.

TABEAU N°9 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU stratégique	hors AU stratégique	AU non stratégiques
0 - 2	5	4	5
2 - 5	20	9	8
5 - 10	6		7
10 - 20	30	30	
20 - 50	22	25	37
50 - 100		88	
sup 100		224	
somme	83	380	57

■ Les villes relais

Du point de vue des zones stratégiques ou très stratégiques, les deux villes relais du SCOTAN présentent des configurations très tranchées.

TABEAU N°10 : Surfaces stratégiques ou très stratégiques disponibles dans les villes relais

	surfaces à caractère stratégique	nombre de zones distinctes	taille de la zone la plus importante
NIEDERBRONN-LES-BAINS	284	42	92
dont AU	62	9	17
dont AU Act	0	0	0
REICHSHOFFEN	322	34	81
dont AU	45	11	14
dont AU Act	1	1	1
GUNDERSHOFFEN	234	44	105
dont AU	32	15	10
dont AU Act	2	3	1
PFAFFENHOFFEN	61	2	61
dont AU	0	0	0
dont AU Act	0	0	0

Alors que le secteur Niederbronn-Reichshoffen-Gundershoffen présente des disponibilités importantes en zones AU d'espaces stratégiques, le secteur du Val de Moder ne dispose pas de secteur stratégique inscrit en zone AU. Comme cela était évoqué plus haut, les enjeux principaux du secteur du Val de Moder sont liés à l'accessibilité et la lisibilité de ce territoire vis à vis de l'extérieur.

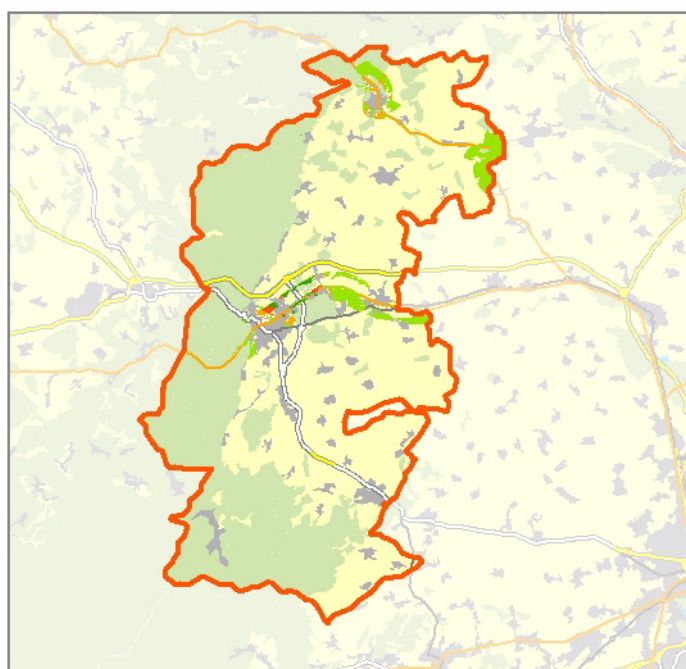
3.1.5. Le SCOT de la Région de Saverne

Le Syndicat Mixte du SCOT de la Région de Saverne comprend 69 communes. Le SCOT est en cours d'élaboration. Une première version du PADD a été diffusée en avril 2004 et présente les principaux principes de développement et de structuration du territoire. Le document final devrait voir le jour courant 2009.

La singularité du SCOT de la Région de Saverne tient tout naturellement à la desserte TGV de la gare de Saverne. Cette particularité renforce plus encore qu'ailleurs, hormis les trois agglomérations alsaciennes, l'importance des développements possibles dans le proche environnement de la gare de Saverne. Par ailleurs, la desserte TGV accroît également l'enjeu de hiérarchisation au sein du territoire du SCOT des espaces de développement et de leurs fonctions ou nature respective.

■ Données d'ensemble

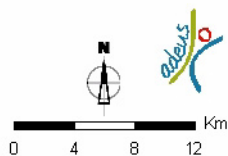
CARTE N°12 : Zones à fort potentiel de valorisation en fonction de la réglementation communale



Hiérarchie

stratégique
très stratégique

NA hors NA



Sources : ESRI DATA,
Corine Land Cover,
Région Alsace, Alsace connexia

A l'échelle du territoire du SCOT, les espaces identifiés comme stratégiques ou très stratégiques sont localisés sur trois espaces principaux. Le plus important est constitué par les espaces situés autour de l'axe formé par l'A4 et la ligne Strasbourg Saverne entre Dettwiller/Lupstein et Saverne, les deux autres groupes d'espaces se situent sur les communes de Ingwiller d'une part et de Schalkendorf d'autre part.

TABLEAU N°11 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

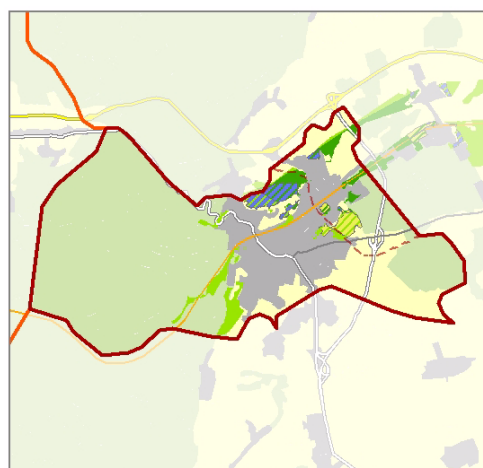
	AU		hors AU		AU non stratégi- ques
	stratégi- que	très stra- tégique	stratégi- que	très stra- tégique	
0 - 2			20		70
2 - 5	20	10	40	30	70
5 - 10	10	10	50	10	90
10 - 20	40		90	30	120
20 - 50	40	20	110	20	90
50 - 100			150		50
sup 100			870		
somme	120	50	1 330	100	490
	170		1430		

A ce jour, les objectifs en matière de besoins d'espaces de développement ne sont ni chiffrés ni localisés. Il paraît pour autant cohérent que la distribution de ces espaces sur le territoire suive une logique de renforcement des pôles identifiés.

Ainsi, alors que Saverne assure le rôle de pôle principal du SCOT, les pôles secondaires sont Marmoutier et Dettwiller qui gravitent dans la partie centrale du SCOT, Wasselone, assure un rôle d'organisation à l'échelle du sud du SCOT, et enfin Ingwiller et Bouxwiller autour desquelles s'organise le nord du territoire du SCOT.

■ Saverne-Monswiller - Pôle urbain principal

CARTE N°13 : Les zones à fort potentiel de valorisation



Hiérarchie

stratégique NA hors NA

très stratégique

Nature

activité

autre

0 1 2 3 km

Sources : ESRI DATA, Corine Land Cover, Région Alsace, Alsace connexia

La commune de Saverne constitue le pôle principal du SCOT. Compte tenu du projet de plateforme départementale du Martelberg ainsi que de la continuité urbaine existante, l'examen des potentiels de développement se fera en associant à Saverne la commune de Monswiller.

L'ensemble des surfaces stratégiques mobilisables à long terme s'établit à 210 ha dont 80 sont d'ores et déjà inscrits dans les planifications communales. Sur ces 80 ha, 30 sont dédiés à l'activité, dans le prolongement des zones existantes. Ce sont sur ces espaces que se crée la zone du Martelberg avec une surface totale d'une vingtaine d'hectares¹.

Sur la commune de Saverne, les zones de développement dédiées à l'habitat inscrites dans les documents des communes sont principalement situées au nord ouest de la voie ferrée. Ces zones, situées entre la voie ferrée et l'autoroute sont quasiment toutes des zones très stratégiques ou stratégiques. Le relatif éloignement de ces secteurs des deux gares limitrophes (Saverne et Monswiller) ne plaide pas nécessairement pour une requalification vers de l'activité plutôt que de l'habitat. En revanche, les parties les plus proche (environ 500 m) pourraient s'inscrire dans l'objectif de renforcement du tertiaire avec des formes urbaines et un organisation du réseau viaire s'intégrant dans un environnement de quartier d'habitation.

Dans l'ensemble les zones AU représentent 168 ha dont 93 sont dédiés à l'habitat et aux équipements et 75 sont affectés au développement des activités. La distribution des espaces à fort potentiel de valorisation se fait principalement dans les secteurs dédiés à l'habitat.

TABLEAU N°12 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégiques
	stratégique	très stratégique	stratégique	très stratégique	
0 - 2	0	0	0	0	10
2 - 5	10	10	20	20	0
5 - 10			10		10
10 - 20	20		20	30	10
20 - 50	20	20	30		50
somme	50	30	80	50	90
	80		130		

1. La surface de la zone du Martelberg ne répond pas aux critères de taille énoncés par le Conseil Général du Bas-Rhin. Ceci s'explique par le fait que la plate forme départementale est scindée en deux entités distinctes, l'une à Monswiller/Saverne et l'autre à Drulingen/Thal pour une surface totale de 70 ha. cf point 3.1.5.10 sur le SCOT de l'Alsace Bossue.

■ Wasselonne, Marmoutier, Dettwiller, Ingwiller, Bouxwiller pôles secondaires

Sur les 5 pôles secondaires que compte le SCOT de la région de Saverne, seuls deux présentent des espaces à fort potentiel de valorisation.

Compte tenu de la présence de l'autoroute A4 qui constitue un axe majeur d'échelle européenne, la dimension stratégique des espaces situés sur la commune de Dettwiller apparaît comme plus fortement marquée.

TABEAU N°13 : Surfaces stratégiques ou très stratégiques disponibles dans les pôles secondaires

	surfaces à caractère stratégique	nombre de zones distinctes	taille de la zone la plus importante
INGWILLER	200	6	117
dont AU	0	0	0
dont AU Act	0	0	0
DETTWILLER	306	35	123
dont AU	63	10	21
dont AU Act	9	2	8

Comme cela était évoqué plus haut, l'absence d'espace à fort potentiel de valorisation ne préjuge pas du dynamisme futur des territoires concernés. En revanche, leur distribution sur le territoire peut constituer un facteur de structuration des types de développements souhaités par les communes.

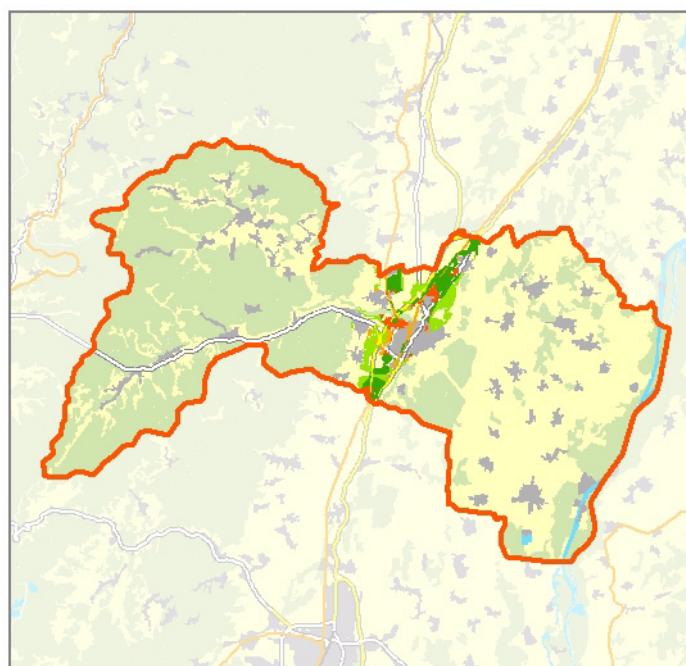
Par ailleurs, la commune de Wasselone bénéficiera dans les prochaines années d'une nouvelle desserte au moyen du transport en commun en site propre ouest (TCSPO). Cette nouvelle infrastructure permettra à ce territoire de gagner un élément important en matière d'accessibilité. Pour autant, cet espace du territoire reste encore aujourd'hui à l'écart du très haut débit. A terme cet équipement serait en mesure d'apporter à la partie sud du SCOT de la région de Saverne des espaces réunissant un ensemble de qualités à même de constituer une offre attractive en matière d'accueil d'activités.

3.1.6. Le SCOT d'Alsace Centrale

Le Syndicat Mixte du SCOT d'Alsace Centrale est composé de 51 communes réparties entre le Rhin et la limite du département des Vosges. Ce périmètre de SCOT présente la singularité d'être interdépartemental avec 4 communes sur le territoire du Haut-Rhin, dans le fond du Val d'Argent. Le SCOT d'Alsace Centrale devrait être arrêté fin 2009.

■ Données d'ensemble

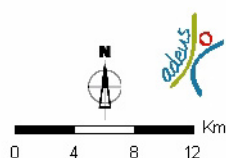
CARTE N°14 : Zones à fort potentiel de valorisation en fonction de la réglementation communale



Hiérarchie

stratégique
très stratégique

NA hors NA



Sources : ESRI DATA,
Corine Land Cover,
Région Alsace, Alsace connexia

Les 1 830 ha de zones à fort potentiel de valorisation sont concentrés sur la partie centrale du périmètre du SCOT et répartis sur les six communes de Sélestat, Scherwiller, Châtenois, Orschwiller, Erbersheim et Kintzheim. Sur ces espaces, 320 sont inscrits en zone AU et 1 510 sont situés hors espaces de développement planifiés par les communes.

TABLEAU N°14 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégi- ques
	stratégi- que	très stra- tégique	stratégi- que	très stra- tégique	
0 - 2	10	20	20	20	120
2 - 5	10	30	20	20	120
5 - 10	10	40	40	50	90
10 - 20	20	40	80	60	80
20 - 50	30	40	160	270	140
50 - 100		50	110	60	50
sup 100			320	280	
somme	90	230	750	760	610
	320		1510		

Sur les 320 ha de zones à fort potentiel de valorisation planifiées dans les règlements communaux, 104 sont destinés à accueillir de l'activité, et 148 ha supplémentaires sont également dédiés à l'activité hors périmètre des zones à fort potentiel de valorisation. C'est ainsi plus de 40 % des espaces de développement économique planifiés qui sont situés dans des zones à fort potentiel de valorisation.

TABLEAU N°15 : Communes les plus importantes du SCOT d'Alsace Centrale.

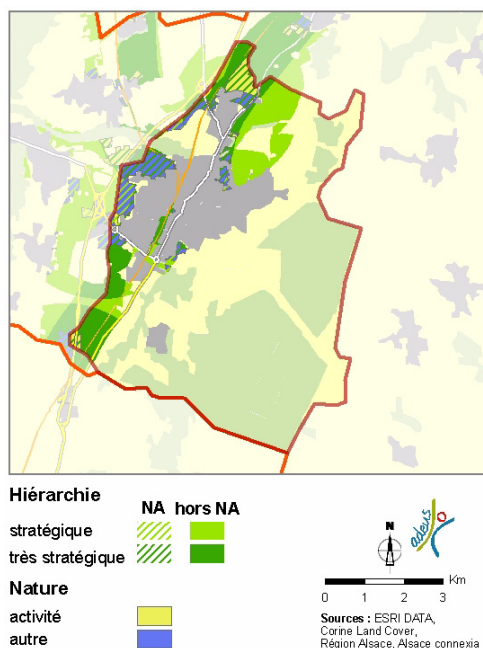
	population		emplois	
	nombre	part dans le SCOT	nombre	part dans le SCOT
SELESTAT	17 147	26%	10 371	43%
SAINTE-MARIE-AUX-MINES	5 537	8%	2 003	8%
MARCKOLSHEIM	3 613	5%	1 800	8%
CHATENOIS	3 370	5%	956	4%
SCHERWILLER	2 611	4%	635	3%
Reste du SCOT	34 362	52%	8 134	34%
SCOT	66 640		23 899	

A l'échelle du territoire et compte tenu de l'état d'avancement du SCOT, il n'y a aujourd'hui pas d'indication sur la hiérarchie urbaine qui présidera l'organisation des territoires. Néanmoins, la hiérarchie actuelle exprimée par le nombre d'habitants et le nombre d'emplois fournit une base relativement solide permettant de décliner les potentiels en fonction d'une hiérarchie emploi/population

Hormis Sélestat qui, à l'échelle du territoire joue le rôle de pôle urbain principal, deux communes se détachent fortement, l'une, Sainte Marie aux Mines à l'ouest du territoire, assurant un rôle de pôle secondaire à l'échelle de la vallée et l'autre, Marckolsheim, à l'est du territoire jouant un rôle analogue pour les communes du Ried. Par ailleurs, deux autres communes limitrophes, Chatenois et Scherwiller constituent à elles deux un pôle de population important et, de façon plus limitée un pôle d'emploi.

■ Sélestat - Pôle urbain principal

CARTE N°15 : Les zones à fort potentiel de valorisation



Sur la commune de Sélestat, les espaces à fort potentiel de valorisation sont localisés à l'ouest de la commune autour du faisceau constitué par l'A35 et la D1083. Il est intéressant de constater que ces zones se situent en continuité du tissu existant et que certaines d'entre elles sont inscrites dans la tache urbaine.

La commune de Sélestat concentre la majeure partie des zones cibles inscrites dans la planification communale avec près des deux tiers des zones à fort potentiel de valorisation inscrites dans les documents d'urbanismes locaux.

Les 210 ha inscrits en zones UA sur la commune de Sélestat sont répartis pour 57 ha pour des espaces dédiés à l'activité et pour 153 ha pour des espaces de développement de l'habitat. Dans l'ensemble ce sont un peu plus de 320 ha qui sont ouverts au développement dans le POS de Sélestat¹ avec 65 ha dédiés à l'activité et 260 à l'habitat et aux équipements. Du point de vue de la hiérarchisation des espaces de développement économique, il apparaît ainsi que les enjeux ne se situent pas tant au niveau de la différenciation des espaces du point de vue de leur équipement et accessibilité mais qu'en revanche, se pose la question de l'équilibre global à l'échelle de l'Alsace Centrale.

1. Le POS de Sélestat, toujours en vigueur devrait être remplacé par un PLU dont l'élaboration touche à sa fin.

TABLEAU N°16 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégi- ques
	stratégi- que	très stra- tégique	stratégi- que	très stra- tégique	
0 - 2	0	10	10	10	10
2 - 5	10	20	10	10	10
5 - 10	10	30	20	20	
10 - 20		10	20	30	10
20 - 50	30	40		100	30
50 - 100		50		60	50
sup 100			210		
somme	50	160	260	230	110
	210		490		

■ Sainte Marie aux Mines, Marckolsheim, Scherwiller/Chatenois, pôles secondaires

Compte tenu de sa position excentrée par rapport aux principaux axes de communication, ni la commune de Marckolsheim ni celle de Ste Marie aux Mines ne présentent d'espaces à fort potentiel de valorisation, tels qu'ils sont définis dans ce travail.

TABLEAU N°17 : Surfaces à fort potentiel de valorisation disponibles dans les pôles secondaires

	surfaces à caractère stratégique	nombre de zones distinctes	taille de la zone la plus importante
CHATENOIS	151	37	48
dont NA	22	19	11
dont NA Act	8	6	7
SCHERWILLER	306	67	115
dont NA	39	25	16
dont NA Act	28	6	16

Pour autant, la présence du tunnel de passage des Vosges, la couverture d'une grande partie de la commune par le très haut débit et la présence sur le territoire d'une desserte par car de très bonne qualité invite à dépasser le constat initial fourni par la méthode suivie.

Les communes de Chatenois et de Scherwiller présentent d'importantes surfaces à fort potentiel de valorisation dont un peu plus de 60 ha sont inscrits dans les documents d'urbanismes et 36 ha sont dédiés au développement économique. La mobilisation de l'ensemble de ces surfaces pose une question d'équilibre. En effet, la plate forme départementale de Dambach la Ville est située à environ 5 Km des deux communes avec une surface totale prévue à terme de 94 ha. En revanche, les espaces de développement de Scherwiller et Chatenois peuvent se positionner par rapport à Sélestat en constituant une offre complémentaire sur le segment des activités tertiaire.

3.1.7. Le SCOT Colmar Rhin Vosges

Le SCOT Colmar Rhin Vosges est constitué par 62 communes réparties autour de Colmar entre la vallée de Munster à l'ouest et le ried à l'est.

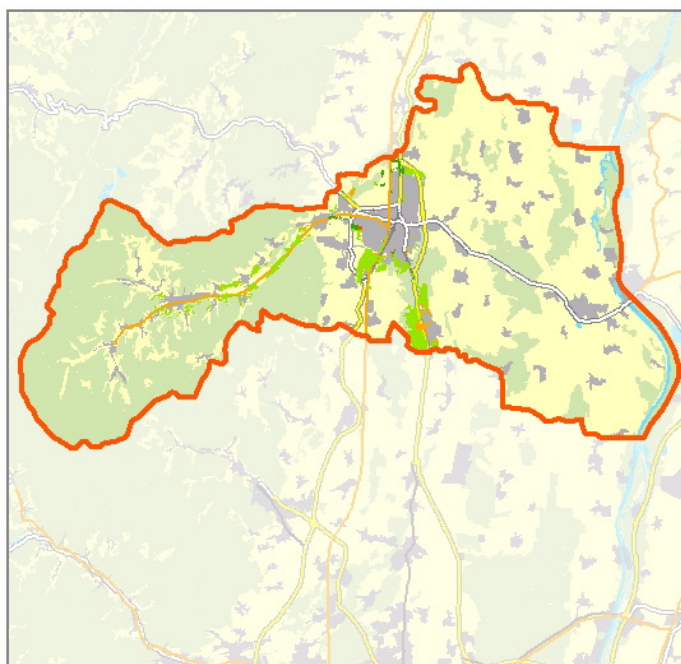
La phase de diagnostic est en cours et doit s'achever au printemps 2008. Le SCOT devrait quant à lui être arrêté à l'automne 2010.

■ Données d'ensemble

Les zones à fort potentiel de valorisation du SCOT de Colmar Rhin Vosges se répartissent sur deux espaces majeurs. Le premier est constitué par la vallée de Munster entre la partie ouest de Munster et le débouché de la vallée à hauteur de Wintzenheim. Le second comprend la commune de Colmar et les communes situées au sud comprises entre le piémont et Ste Croix en Plaine.

Les communes du Ried ne présente pas d'espace cible. Néanmoins, elles ne constituent pour autant pas moins un enjeu du point de vue du développement urbain lié à l'économie compte tenu de la forte concentration d'industries le long du Rhin, en particulier autour des communes de Biesheim et de Kunheim. Sans préjuger des capacités des ces communes à poursuivre le développement d'éventuelles nouvelles zones économiques, un des enjeux probable de cette partie du territoire repose sur la notion d'équilibre entre emploi et population, avec pour les deux communes évoquées un ratio population/emploi quasi égal à un.

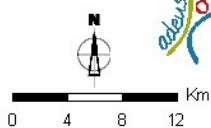
CARTE N°16 : Zones à fort potentiel de valorisation en fonction de la réglementation communale



Hiérarchie

stratégique
très stratégique

NA hors NA



Sources : ESRI DATA,
Corine Land Cover,
Région Alsace, Alsace connexia

Les surfaces à fort potentiel de valorisation s'élèvent pour le SCOT Colmar Rhin Vosges à 1 700 ha. Sur ces espaces, 170 sont inscrits dans les documents d'urbanismes communaux mais seuls 20 ha sont aujourd'hui dédiés à l'activité. Il est à noter que les espaces de développement à fort potentiel de valorisation de la vallée de Munster sont probablement surestimés compte tenu du relief de vallée.

Sur les 1 700 ha fortement valorisables, plus des deux tiers sont inscrits sur les quatre communes de Ste Croix en plaine (32 %), Colmar (20 %), Wintzenheim (10 %) et Wettolsheim (8 %). L'ensemble des communes de la vallée totalisent un peu plus de 300 ha soit 18 % de l'ensemble des espaces cibles.

Sur les 170 ha d'espaces à fort potentiel de valorisation inscrits dans les documents d'urbanisme, près de 80 % sont concentrés dans trois communes dont 55 % pour la seule commune de Ste Croix en Plaine et 24 % répartis sur les communes de Colmar et Ingersheim. Les communes de la vallée de Munster totalisent quant à elles 6 % des surfaces cibles inscrites (12 % en incluant la commune de Turckheim).

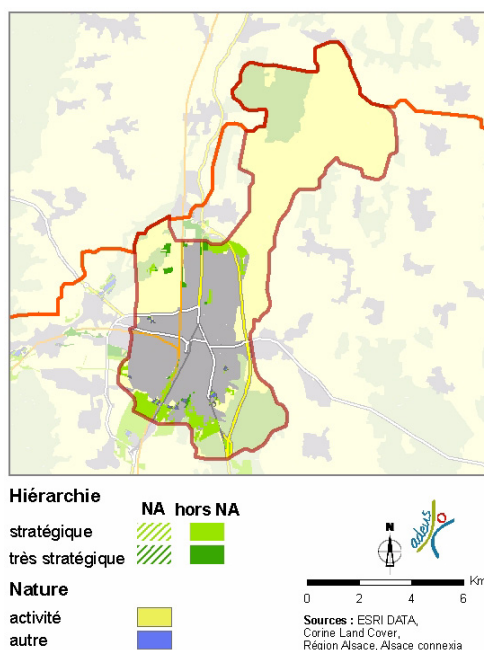
Du point de vue des tailles de zones identifiées, il apparaît que malgré une importante quantité d'espace à fort potentiel de valorisation important, le territoire du SCOT n'offre pas de zone de ce type dépassant les 50 ha. Ainsi, en l'état actuel des infrastructures, le développement de nouvelles zones de niveau départemental répondant aux caractéristiques d'accessibilité retenues devrait s'envisager en lien avec les SCOT voisins.

TABLEAU N°18 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégi- ques
	stratégi- que	très stra- tégique	stratégi- que	très stra- tégique	
0 - 2	10	10	20	10	90
2 - 5	30		100	30	150
5 - 10	20	10	90	20	100
10 - 20	20		180	10	70
20 - 50	70		320	50	20
50 - 100			370		
sup 100			310		
somme	160	10	1 410	120	450
	170		1530		

■ Colmar - Pôle urbain principal

CARTE N°17 : Les zones à fort potentiel de valorisation



Pour la commune de Colmar, la majeure partie des espaces cible est située au sud de la commune et de façon moins importante au nord est du tissu urbain en continuité de la zone d'activité nord de Colmar.

Pour les espaces situés au nord, la problématique majeure réside au niveau de l'accessibilité. En effet, si le réseau ferroviaire en articulation avec le réseau urbain permet de rejoindre ces espaces, les performances restent limitées, compte tenu en particulier de la distance existante entre la gare et ces espaces. Le développement de nouvelles surfaces dans ce secteur devrait s'accompagner d'une réflexion sur leur desserte en transport collectif, pour être en mesure de valoriser de façon plus facile ces espaces.

TABLEAU N°19 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégiques
	stratégique	très stratégique	stratégique	très stratégique	
0 - 2	3	4	0	0	6
2 - 5	12		20	20	7
5 - 10			20	20	9
10 - 20			10		
20 - 50			90		
50 - 100			140		
sup 100					
somme	15	4	280	40	22
	19		320		

Du point de vue de la répartition des tailles, il apparaît que dans l'état actuel de la planification, les zones existantes paraissent difficilement mobilisables compte tenu de leur taille réduite avec près de 20 ha répartis sur 12 espaces différents dont seuls 3 dépassent les deux ha.

■ Munster pôle secondaire

TABEAU N°20 : Surfaces à fort potentiel de valorisation disponibles à Munster

	surfaces à caractère stratégique	nombre de zones distinctes	taille de la zone la plus importante
MUNSTER	36	12	19
dont AU	0	0	0
dont AU Act	0	0	0

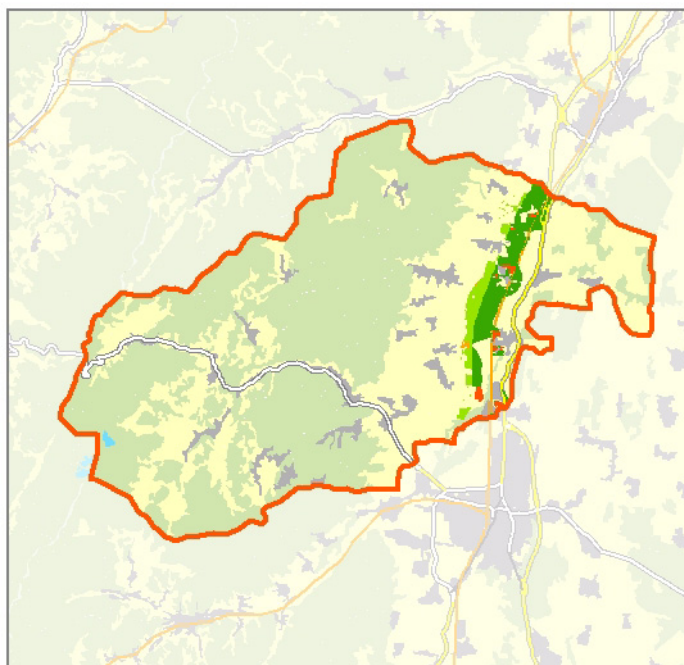
La problématique générale des espaces de développement à fort potentiel de valorisation sur la commune de Munster rejoint la question des espaces de développement de la vallée. En effet, si comme cela était présenté dans les données générales, les espaces de développement fortement valorisables de la vallée existent, l'inscription de ceux ci dans les planifications communales reste très limitée.

Pour les communes de la vallée, l'important n'est pas tant de dégager des espaces importants, ce qui compte tenu de la nature topologique du secteur restent en tout les cas difficile, mais bien de réussir à proposer des espaces plus restreints, fortement articulés avec le transport ferroviaire, en appui du développement de l'agglomération colmarienne en valorisant une accessibilité douce et en mettant en valeur le cadre de vie de la vallée.

3.1.8. Le SCOT Montagne Vignoble Ried

■ Données d'ensemble

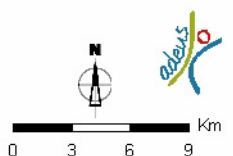
CARTE N°18 : Zones à fort potentiel de valorisation en fonction de la réglementation communale



Hiérarchie

stratégique
très stratégique

NA hors NA
orange vert
orange vert



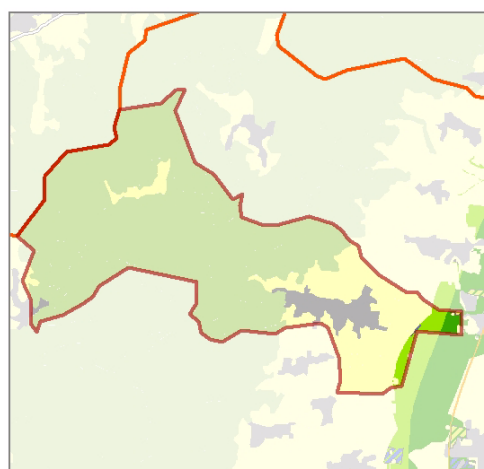
Sources : ESRI DATA,
Corine Land Cover,
Région Alsace, Alsace connexia

TABEAU N°21 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégiques
	stratégique	très stratégique	stratégique	très stratégique	
0 - 2		10	10	10	50
2 - 5		10	10	20	40
5 - 10		20	10	20	10
10 - 20	10	30	30	50	10
20 - 50		30	80	160	70
50 - 100			240	70	
sup 100				620	
somme	10	90	370	950	180
	100		1320		

■ Ribeauvillé - Pôle urbain principal

CARTE N°19 : Les zones à fort potentiel de valorisation



Hiérarchie
 stratégique NA hors NA
 très stratégique
Nature
 activité
 autre

0 1 2 3 km
 Sources : ESRI DATA,
 Corine Land Cover,
 Région Alsace, Alsace connexia

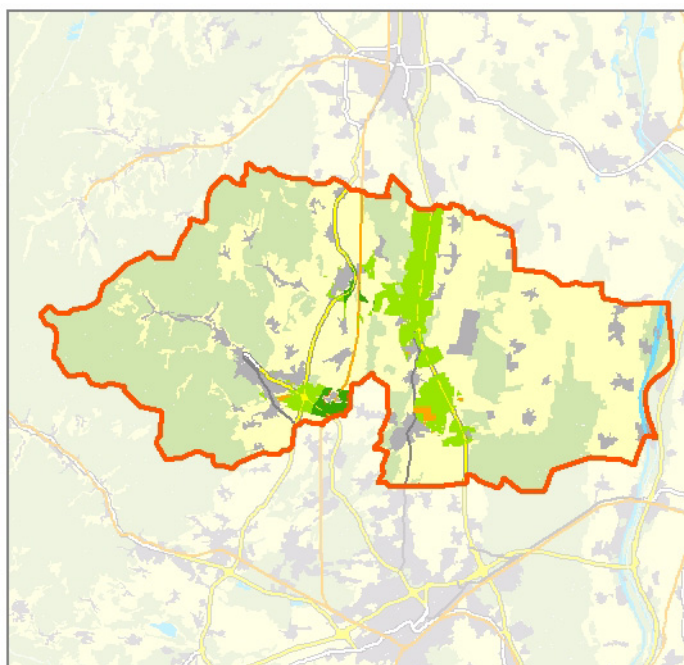
TABEAU N°22 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégiques
	stratégique	très stratégique	stratégique	très stratégique	
0 - 2					10
2 - 5					
5 - 10					
10 - 20					
20 - 50				20	30
50 - 100			60		
sup 100					
somme			60	20	40

3.1.9. Le SCOT Rhin-Vignoble-Grand Ballon

■ Données d'ensemble

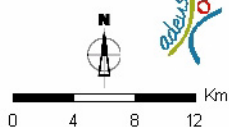
CARTE N°20 : Zones à fort potentiel de valorisation en fonction de la réglementation communale



Hiérarchie

stratégique
très stratégique

NA hors NA



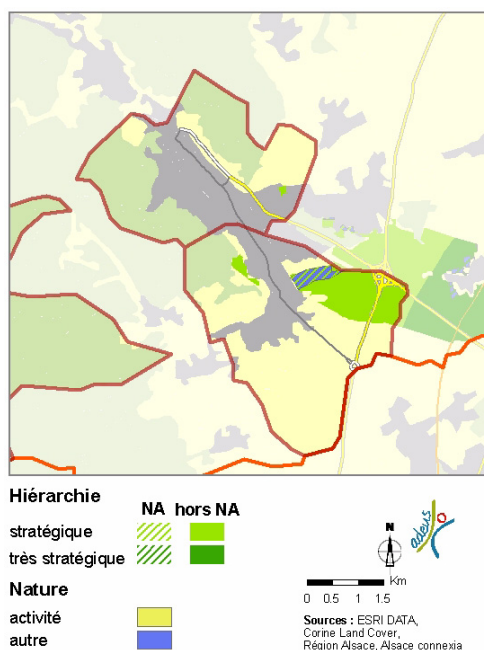
Sources : ESRI DATA,
Corine Land Cover,
Région Alsace, Alsace connexia

TABEAU N°23 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégi- ques
	stratégi- que	très stra- tégique	stratégi- que	très stra- tégique	
0 - 2			10		50
2 - 5	10	10	30	20	80
5 - 10	10		50		40
10 - 20			70	20	50
20 - 50	20		210	100	
50 - 100	80		900	90	80
sup 100			2 090	150	
somme	130	10	3 370	380	300
	140		3750		

■ Guebwiller-Soultz - Pôle urbain principal

CARTE N°21 : Les zones à fort potentiel de valorisation



TABEAU N°24 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégiques
	stratégique	très stratégique	stratégique	très stratégique	
0 - 2			0		0
2 - 5			0		0
5 - 10			10		10
10 - 20					10
20 - 50	20		40		
50 - 100			90		
sup 100					
somme	20		140		20
	20		140		

■ Ensisheim, pôle urbain secondaire

TABEAU N°25 : Surfaces à fort potentiel de valorisation disponibles à Ensisheim

	surfaces à caractère stratégique	nombre de zones distinctes	taille de la zone la plus importante
ENSISHEM	436	13	153
dont AU	89	4	84
dont AU Act	3	1	3

3.1.10. Le SCOT d'Alsace Bossue

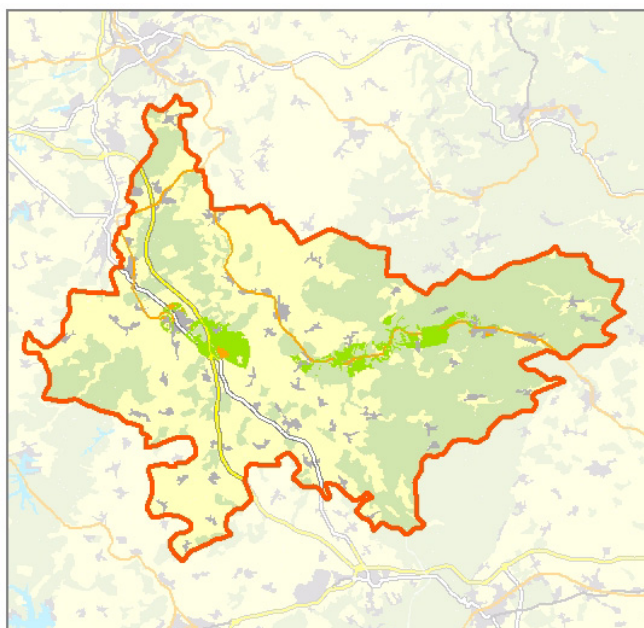
Le SCOT d'Alsace Bossue compte 39 communes et n'est à ce jour pas entré en phase d'élaboration.

■ Données d'ensemble

Le SCOT de l'Alsace Bossue compte une population de 35 000 habitants pour 10 500 emplois. C'est un des SCOT d'Alsace dont le ration emploi sur habitant est le plus faible impliquant de facto un enjeu de développement économique.

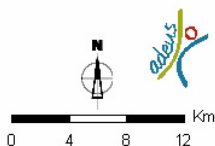
Les zones à fort potentiel de valorisation du territoire du SCOT d'Alsace Bossue sont réparties en deux groupes principaux. Le premier s'articule autour des communes de Sarre Union, Rimsdorf, Thal-Drulingen et Mackwiller autour de l'autoroute A4 et de la voie ferrée Sarreguemines - Sarre Union. Le second groupe de communes se situe autour de la voie ferrée Strasbourg-Sarreguemines, entre Adamswiller à l'ouest et Wingen sur Moder à l'est.

CARTE N°22 : Zones à fort potentiel de valorisation en fonction de la réglementation communale



Hiérarchie

	NA	hors NA
stratégique		
très stratégique		



Sources : ESRI DATA,
Corine Land Cover,
Région Alsace, Alsace connexia

Le stock global de surfaces cibles s'élève pour le périmètre du SCOT d'Alsace Bossue à 1940 ha. Ce potentiel est tout à fait important, même si la surface totale inscrite est relativement «faible» avec un total de 90 ha inscrits en zones AU. Sur ces 90 ha, plus de la moitié (49 ha) sont inscrits au titre d'espaces de développement économique. Il est à noter que la seule commune de Thal-Drulingen concentre 46 ha des espaces inscrits au titre du développement des activités soit 94 % de l'ensemble des espaces de développement à fort potentiel de valorisation de l'Alsace Bossue.

Cette part importante est à mettre en relation avec le projet de plate-forme départementale de Thal Drulingen, précédemment évoquée pour le SCOT de Saverne, cette plate forme départementale étant éclatée entre le site de Thal-Drulingen et celui de Saverne/Monswiller (Martelberg).

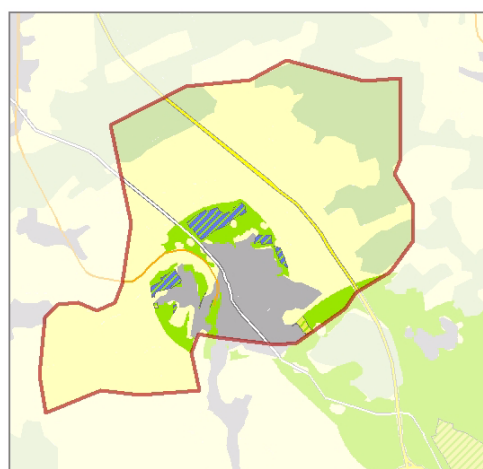
TABLEAU N°26 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégique
	stratégique	très stratégique	stratégique	très stratégique	
0 - 2			20		40
2 - 5	10		70		70
5 - 10	10		80		70
10 - 20	20		110		110
20 - 50	50		330		20
50 - 100			560		
sup 100			680		
somme	90		1 850		320
	90		1850		

La répartition des zones en fonction de leur classe de taille fait apparaître que si les surfaces planifiées ne dépassent pas la classe des zones de 20 à 50 ha, en revanche les potentiels hors zones AU ou NA présentent la globalité de la palette des classes de taille.

■ Sarre-Union - Pôle urbain principal

CARTE N°23 : Les zones à fort potentiel de valorisation



Hiérarchie
stratégique
très stratégique

Nature
activité
autre

NA hors NA

0 0.5 1 1.5 Km

Sources : ESRI DATA,
Corine Land Cover,
Région Alsace, Alsace connexia

Les zones cibles de la commune de Sarre Union sont principalement situées sur la partie est et nord, dans la continuité du tissu urbain existant. Les surfaces inscrites pour la commune de Sarre-Union représentent le tiers des surfaces inscrites à l'échelle du SCOT de l'Alsace Bossue. En revanche les disponibilités en zones fortement valorisables de la communes, hors surfaces inscrites, constituent une part plus modeste des surfaces cibles non inscrites.

TABEAU N°27 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégiques
	stratégique	très stratégique	stratégique	très stratégique	
0 - 2	3		0		3
2 - 5	5		6		7
5 - 10	7		12		
10 - 20	18		45		30
20 - 50			35		
50 - 100					
sup 100					
somme	32		99		40
	32		99		

3.2. SITUATION DES SCHÉMAS DIRECTEURS

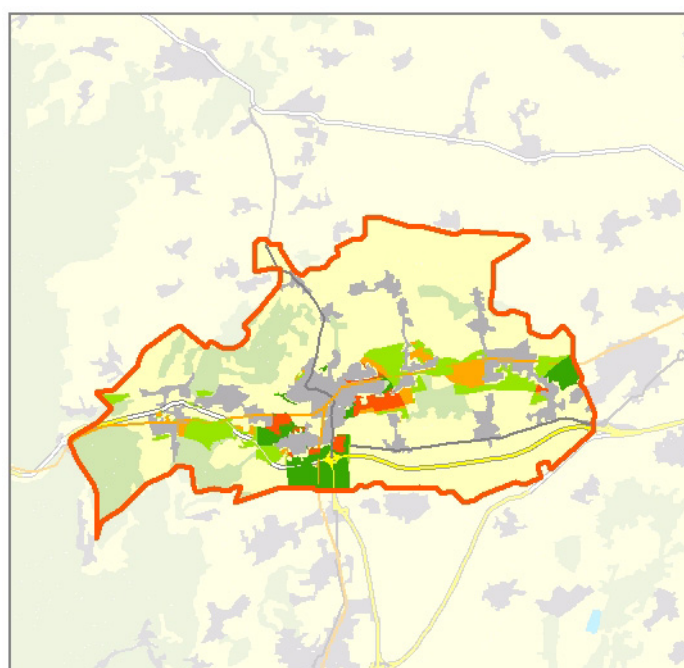
3.2.1. Le Schéma Directeur Molsheim-Mutzig

Le schéma directeur de Molsheim Mutzig de 1976 a été mis en révision le 16 novembre 1988 après l'élargissement de son périmètre initial de 8 à 12 communes. Il a été approuvé le 13 mars 2002 et constitue le dernier schéma directeur approuvé avant les SCOT. Nonobstant l'approbation relativement récente du Schéma Directeur, il est probable qu'une procédure d'élaboration de SCOT soit engagée à court ou moyen terme.

L'extension du périmètre actuel et l'intégration de la Vallée de la Bruche, actuellement sans document cadre en matière de développement urbain, serait intéressante et cohérente compte tenu de l'interdépendance forte de ces territoires.

■ Données d'ensemble

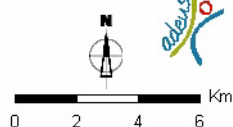
CARTE N°24 : Zones à fort potentiel de valorisation en fonction de la réglementation communale



Hiérarchie

stratégique
très stratégique

NA hors NA



Sources : ESRI DATA,
Corine Land Cover,
Région Alsace, Alsace connexia

Les espaces cibles du Schéma Directeur de Molsheim Mutzig sont répartis sur l'ensemble du territoire d'est en ouest de façon continue avec le tissu urbain, le long de la voie ferrée. Tant du point de vue du niveau de desserte ferroviaire que du niveau de la desserte routière, ce territoire dispose d'atouts tout à fait importants. Cette position privilégiée par rapport aux réseaux sera accrue avec la mise en oeuvre progressive du tram-train sur le volet ferroviaire, et sur le volet routier par la réalisation du Grand Contournement Ouest (GCO) dont la mise en service est prévue courant 2011.

Ces caractéristiques d'attractivité forte sont à mettre en relation avec celles des territoires environnants. En effet, au sud, le SCOT du Piémont des Vosges présente un niveau de disponibilité d'espaces à fort potentiel de valorisation également important, de même que le SCOTERS à l'est. En revanche, la partie ouest constituée par la vallée de la Bruche, de même que la partie ouest du SCOTERS, au nord, présentent des potentialités relativement restreintes.

TABEAU N°28 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégiques
	stratégique	très stratégique	stratégique	très stratégique	
0 - 2	10	0	10	10	30
2 - 5	10	10	20	10	50
5 - 10	20	40	60	20	70
10 - 20	80	20	100	30	20
20 - 50		70	210	110	40
50 - 100	50		160	190	
sup 100					
somme	180	140	560	360	210
	320		920		210

Le premier élément marquant à la lecture du tableau est constitué par la proportion très forte des espaces très stratégiques, tant en ce qui concerne les zones inscrites dans les planifications communales, avec près de 45 % d'espaces très stratégiques, et près de 40 % pour les espaces non inscrits. Le deuxième élément concerne la part également très importante, plus du quart, des espaces fortement valorisables inscrits dans les planifications locales.

Sur les 326 ha de zones cibles inscrites dans les planifications locales, 220 ha sont dédiés à l'activité, soit près des deux tiers. Ceci marque à nouveau une spécificité de ce territoire, puisque dans la plupart des SCOT et SD étudiés, à l'exclusion du SCOTERS, la part des espaces fortement valorisables inscrits dans les planifications locales est plus restreinte. Ainsi, un des avantages dont dispose ce territoire dont la relation à l'agglomération strasbourgeoise, est très forte, réside dans la disponibilité à court terme d'une offre fortement valorisable.

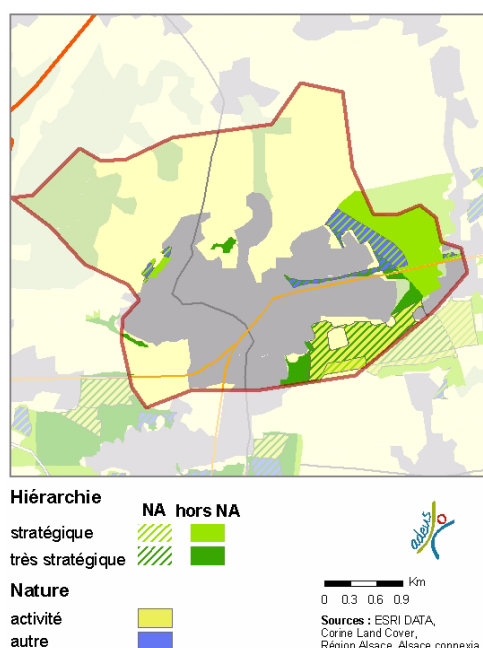
Un élément important reste la très forte dimension économique de ce territoire par rapport à la fonction résidentielle. En effet, le Schéma Directeur de Molsheim Mutzig présente, le ratio emploi par habitant le plus élevé de tout le Bas-Rhin, cette situation étant avant tout le fait des activités présentes sur Molsheim mais également sur le Parc d'Activité Economique de la Plaine de la Bruche (PAEPB). Comme cela était évoqué précédemment, le raccordement futur du territoire par le GCO au niveau du PAEPB, va accroître l'attractivité économique de cet espace qui avec le tram-train bénéficiera de plus d'un niveau d'accessibilité très haut à la fois vis-à-vis de la gare TGV de Strasbourg et également de l'aéroport de Entzheim.

Dans ce contexte, une des questions importantes se posant pour le territoire, et ce en particulier dans la perspective éventuelle d'une association avec les communes de la

vallée de la Bruche au sein d'un même SCOT, concerne l'organisation des complémentarités et solidarités sur le territoire. Dans un contexte de développement économique accru des communes de la Plaine de la Bruche, la nécessité d'organiser le développement, tant en matière d'habitat que d'activité, en privilégiant la proximité aux dessertes ferroviaires apparaît de fait comme un enjeu majeur. Cet enjeu recouvrant à la fois la localisation des zones de développement elles mêmes, mais également l'organisation de la chaîne de transport à l'échelle de ce territoire.

■ Molsheim - Pôle urbain principal

CARTE N°25 : Les zones à fort potentiel de valorisation



Sur la commune de Molsheim, les espaces cibles sont principalement localisés au sud est (Ecospace) et à l'est de la commune, en continuité du tissu bâti. Au sud de la commune, les espaces se situent également en continuité des espaces de développement de la commune de Altorf, espaces présentant des caractéristiques analogues, tant du point de vue de leur hiérarchie que du point de vue de leur inscription dans la planification communale.

Il est à noter que la bande d'espaces à fort potentiel de valorisation située au nord de la voie ferrée entre la voie et le tissu bâti sur la partie est de la commune sera mobilisée dans sa majeure partie pour la réalisation des espaces de stationnement attenants à la future halte ferroviaire de Molsheim est.

Si les espaces situés au sud est bénéficieront par le biais du nouveau contournement est de Molsheim d'une bonne connexion routière avec le réseau principal mais également avec la gare de Molsheim est, en revanche les cheminements piétons et cyclistes avec la future gare de Molsheim est et la gare actuelle de Molsheim sont à traiter pour mieux valoriser cette accessibilité.

TABLEAU N°29 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégi- ques
	stratégi- que	très stra- tégique	stratégi- que	très stra- tégique	
0 - 2	0	0	0	0	10
2 - 5			0	0	10
5 - 10	10	10	10	20	10
10 - 20	20				
20 - 50		40	50		
50 - 100					
sup 100					
somme	30	50	60	20	20
	80		80		

La répartition des zones en fonction de leur taille fait apparaître que la commune de Molsheim ne présente pas de zone supérieure à 50 ha. Du fait de la présence sur d'autres parties du territoire du Schéma Directeur de Molsheim Mutzig de zones de taille importante, additionné du fait de la qualité des communications entre les différentes communes, via les réseaux routiers et ferroviaire, la complémentarité des espaces de développement peut se faire de façon aisée sans que se fasse jour des déséquilibres criant sur ce territoire.

■ Les pôles secondaires

La densité des activités existantes ainsi que l'importance relative des secteurs de développement à fort potentiel de valorisation sur ce territoire rend complexe la hiérarchisation du territoire. Pour autant, les trois communes partageant la responsabilité du Parc d'Activité de la Economique de la Plaine de la Bruche ainsi que la commune de Mutzig apparaissent comme deux pôles secondaires possible.

TABLEAU N°30 : Surfaces à fort potentiel de valorisation disponibles dans les pôles secondaires

	surfaces à caractère stratégique	nombre de zones distinctes	taille de la zone la plus importante
DUPPIGHEIM	137	15	63
dont AU	7	5	5
dont AU Act	0	2	0
DUTTLENHEIM	88	8	79
dont AU	8	2	8
dont AU Act	8	2	8
ERNOLSHEIM-BRUCHE	3	1	3
dont AU	0	0	0
dont AU Act	0	0	0
MUTZIG	142	23	80
dont AU	26	7	19
dont AU Act	19	5	19

Compte tenu des projets évoqués précédemment et en particulier celui du GCO et du tram-train, il paraît probable que les espaces attenants au PAEPB sur les communes de Duppigheim, Duttlenheim et Ernolsheim sur Bruche, connaissent une forte pression dans les années à venir. Il paraît donc important que ces communes puissent dégager de nouvelles capacités de développement afin de répondre à cette probable pression. Par ailleurs, il paraît également important que les espaces existants fassent l'objet d'aménagements permettant de mieux valoriser la présence des deux haltes ferroviaires.

3.2.2. Le Schéma Directeur de la Bande Rhénane Nord

Le périmètre du Schéma Directeur de la Bande Rhénane Nord compte 29 communes pour une population en 1999 d'un peu plus de 39 000 personnes¹ et un peu plus de 9 400 emplois. Avec un ratio de 0,24 emploi par habitant, les communes de la Bande Rhénane Nord présentent avec celles du Schéma Directeur du Sundgau le nombre d'emploi par habitant le plus faible d'Alsace. La position frontalière que partagent ces deux territoires ainsi que la proximité à une grande agglomération contribuent fortement à expliquer ce faible ratio.

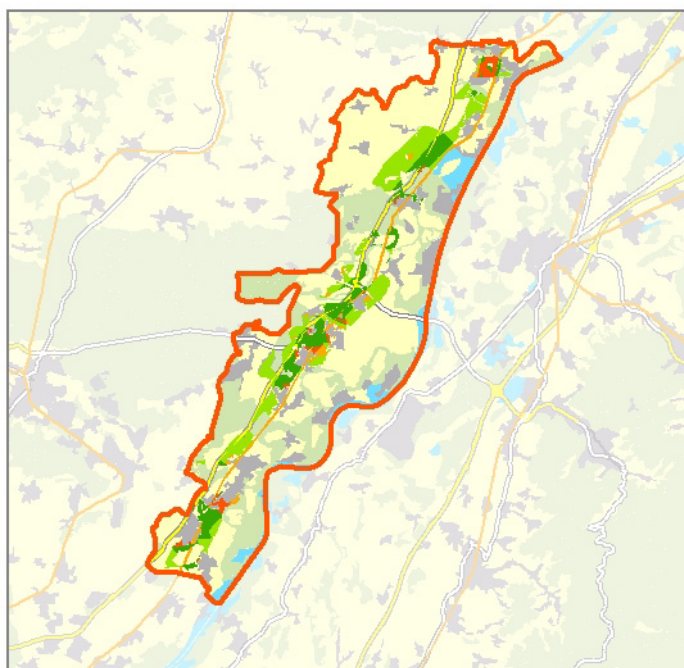
La révision du Schéma Directeur de la Bande Rhénane Nord de 1979 a été débutée en 1993 et approuvée le 19 novembre 2001.

■ Données d'ensemble

Les espaces à fort potentiel de valorisation sont répartis de façon quasi continue sur le territoire du Schéma Directeur de la Bande Rhénane Nord, le long de l'A35 et de la voie ferroviaire Strasbourg-Lauterbourg.

Ces espaces sont présents en quantité très importante puisque le périmètre du Schéma Directeur de la Bande Rhénane Nord présente le troisième niveau de potentiel le plus élevé en Alsace après le SCOTERS et le SCOT Rhin Vignoble Grand Ballon.

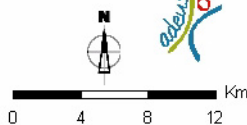
CARTE N°26 : Zones à fort potentiel de valorisation en fonction de la réglementation communale



Hiérarchie

stratégique
très stratégique

NA hors NA



Sources : ESRI DATA,
Corine Land Cover,
Région Alsace, Alsace connexia

1. Les données des recensements partiels ne couvrent pas l'ensemble du périmètre

L'ensemble des espaces cibles représente sur le périmètre un peu plus de 3 500 ha. Sur ces potentiels, près de 400 ha sont d'ores et déjà inscrits dans les documents de planification des communes avec une prédominance d'espaces très stratégiques qui représentent un peu plus de 60 % des espaces inscrits.

Dans le cadre de la valorisation de l'arrivée des TGV en Alsace, ces espaces constituent des potentiels de développement important et ce pour deux raisons. La première est liée à la position frontalière de ce territoire avec l'Allemagne avec trois points de passage dont un, le pont de Gamsheim-Rheinau situé au sud, à l'extérieur de périmètre. Le second élément est constitué par l'amélioration récente de l'offre ferroviaire entre Strasbourg et Herrlisheim portant à 16 le nombre de circulations ferroviaires dans chaque sens.

Il est également à noter que ce territoire, en plus d'une bonne relation à la gare TGV de Strasbourg, bénéficie de la proximité de l'aéroport de Baden-Baden et de la gare de Baden-Baden, présentant de ce fait un niveau d'offre important pour des relations à grande et moyenne distance.

TABLEAU N°31 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégiques
	stratégique	très stratégique	stratégique	très stratégique	
0 - 2	10	10	20	20	50
2 - 5	50	20	40	60	50
5 - 10	70	50	50	80	90
10 - 20	20	50	100	100	160
20 - 50		40	460	440	190
50 - 100		80	440	200	160
sup 100			830	290	350
somme	150	240	1 930	1 190	1 050
	390		3120		

Compte tenu des éléments déjà évoqués sur l'importance des potentiels d'espaces fortement valorisables que ce territoire présente, il apparaît logiquement que ces espaces présentent également une grande variété de taille de zones avec notamment un grand potentiel de zones supérieures à 100 ha. Toutefois, aucune de ces dernières n'est pour l'instant inscrite dans les planifications locales.

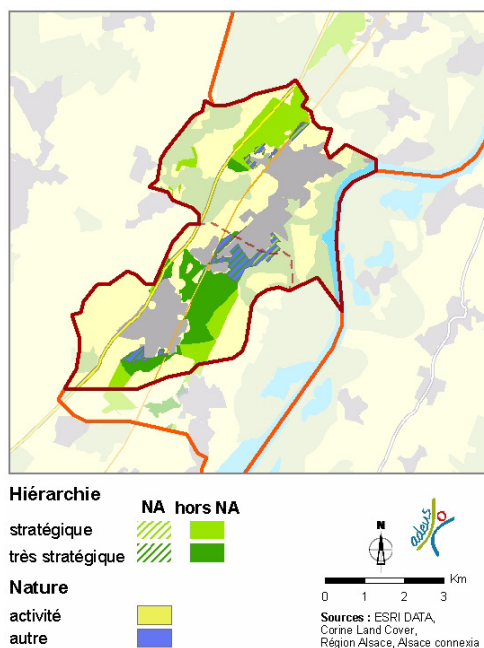
■ Drusenheim-Herrlisheim - Pôle urbain principal

Les espaces cibles sur le pôle de Drusenheim-Herrlisheim sont répartis sur deux zones majeures. La première et la plus importante se situe au nord est du tissu urbain de Herrlisheim et représente environ 230 ha et la seconde se situe au nord ouest du tissu urbain de Drusenheim, entre la voie ferrée et l'autoroute, et représente environ 150 ha.

En plus des 230 ha présents sur la commune de Herrlisheim s'ajoute les espaces constitués par la friche de l'ancienne raffinerie de Drusenheim-Herrlisheim-Offendorf pour environ 150 ha supplémentaires¹. Les espaces de l'ancienne raffinerie font l'objet

d'un projet économique dans le cadre de la politique de développement de plateforme départementale menée par le Conseil Général du Bas-Rhin. Ce projet présenterait une forte composante logistique, avec possibilité de raccordement à l'infrastructure ferroviaire et une bonne relation avec l'A35 par le biais de l'échangeur avec la D29 au nord de la commune de Herrlisheim.

CARTE N°27 : Les zones à fort potentiel de valorisation



TABEAU N°32 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégi- ques
	stratégi- que	très stra- tégique	stratégi- que	très stra- tégique	
0 - 2	0	0	0	0	10
2 - 5	10	0	0	10	10
5 - 10	20	10	10	10	
10 - 20		10	10	10	30
20 - 50		40	120	70	70
50 - 100					
sup 100			130	130	230
somme	40	60	270	230	340
	100		500		

Il est intéressant de constater qu'au delà des espaces importants déjà mentionnés, des zones plus petites sont également disponibles, notamment dans des périmètres déjà

1. L'ensemble des terrains de la friche de l'ancienne raffinerie représentent dans l'ensemble 270 ha. Pour autant, une partie de près de 120 ha est d'ores et déjà incluse dans les potentiels compte tenu de l'absence de construction ou d'équipements, notamment viaire, sur une partie des terrains de l'ancienne raffinerie.

inscrits dans les planifications communales, même si ces derniers ne sont pas très nombreux. Ainsi, au delà d'une vocation logistique forte pouvant faire valoir des atouts importants en matière d'accessibilité interrégionale et internationale, les communes de Drusenheim et Herrlisheim apparaissent également en mesure de faire valoir des espaces de desserrement d'activité de l'agglomération strasbourgeoise pour des besoins en espaces moins importants.

■ Les pôles secondaires Seltz et Lauterbourg

Les deux pôles secondaires de Seltz et Lauterbourg présentent des populations relativement modestes, mais qui, à l'échelle du Schéma Directeur de la Bande Rhénane Nord, présentent bien des problématiques d'équilibre de ce territoire.

Comme pour la majeure partie des communes de ce périmètre, les surfaces fortement valorisables sont présentes en quantité importante. Toutefois, compte tenu de la création prévue d'une plateforme d'activité sur ce territoire, les perspectives de développement de zones économiques importantes doivent être considérées avec prudence. De ce fait, les espaces d'ores et déjà planifiés pour les deux communes de Lauterbourg et Seltz, 14 ha et 22 ha respectivement, constituent des niveaux d'importance intercommunale qui, dans une première analyse, paraissent appropriés.

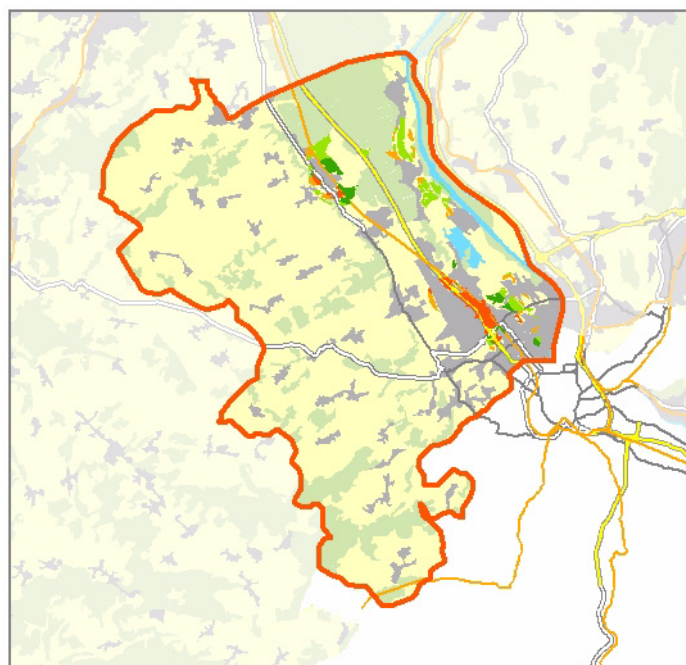
TABLEAU N°33 : Surfaces à fort potentiel de valorisation disponibles dans les pôles secondaires

	surfaces à caractère stratégique	nombre de zones distinctes	taille de la zone la plus importante
LAUTERBOURG	188	30	79
dont AU	114	14	79
dont AU Act	14	3	11
SELTZ	312	19	77
dont AU	22	4	10
dont AU Act	22	4	10

3.2.3. Le Schéma Directeur des Cantons de Sierentz-Huningue

■ Données d'ensemble

CARTE N°28 : Zones à fort potentiel de valorisation en fonction de la réglementation communale

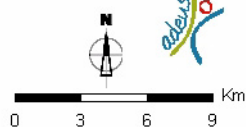


Hiérarchie

stratégique

très stratégique

NA hors NA



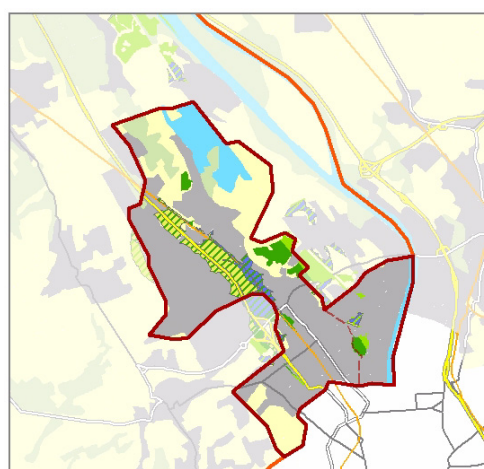
Sources : ESRI DATA,
Corine Land Cover,
Région Alsace, Alsace connexia

TABEAU N°34 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégiques
	stratégique	très stratégique	stratégique	très stratégique	
0 - 2	10	10	20	10	110
2 - 5	30	20	50	10	130
5 - 10	30	30	40	30	170
10 - 20	70	50	20		70
20 - 50		60	60	100	70
50 - 100			120		80
sup 100					230
somme	130	170	300	150	860
	300		450		

■ Saint-Louis Huningue- Pôle urbain principal

CARTE N°29 : Les zones à fort potentiel de valorisation



Hiérarchie

stratégique NA hors NA

très stratégique

Nature

activité

autre

0 1 2 3 Km

Sources : ESRI DATA, Corine Land Cover, Région Alsace, Alsace connexia

TABEAU N°35 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégiques
	stratégique	très stratégique	stratégique	très stratégique	
0 - 2	0	0	0	0	10
2 - 5	0	0	10	0	10
5 - 10		20	10	20	10
10 - 20		30			10
20 - 50		40		30	20
50 - 100					
sup 100					
somme	10	110	20	50	60
	120		70		

■ Le pôle secondaire de Kembs

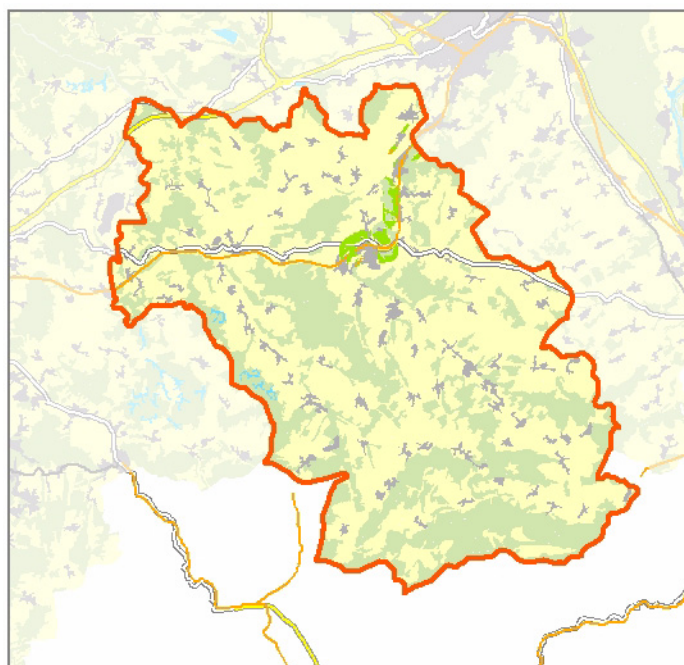
TABEAU N°36 : surfaces à fort potentiel de valorisation disponibles

	surfaces à caractère stratégique	nombre de zones distinctes	taille de la zone la plus importante
KEMBS	177	28	64
dont AU	41	8	15
dont AU Act	11	2	8

3.2.4. Le Schéma Directeur du Sundgau

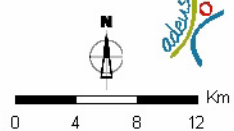
■ Données d'ensemble

CARTE N°30 : Zones à fort potentiel de valorisation en fonction de la réglementation communale



Hiérarchie

	NA	hors NA
stratégique		
très stratégique		



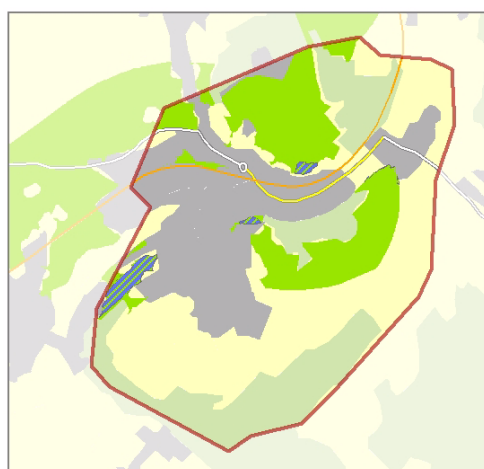
Sources : ESRI DATA,
Corine Land Cover,
Région Alsace, Alsace connexia

TABEAU N°37 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

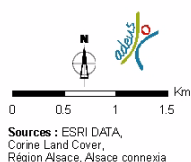
	AU		hors AU		AU non stratégiques
	stratégique	très stratégique	stratégique	très stratégique	
0 - 2			10		90
2 - 5	10		30		110
5 - 10	20		20		70
10 - 20			40		30
20 - 50			70		30
50 - 100			410		
sup 100					160
somme	30		580		490
		30		580	

■ Altkirch - Pôle urbain principal

CARTE N°31 : Les zones à fort potentiel de valorisation



Hiérarchie
 stratégique NA hors NA
 très stratégique
Nature
 activité
 autre



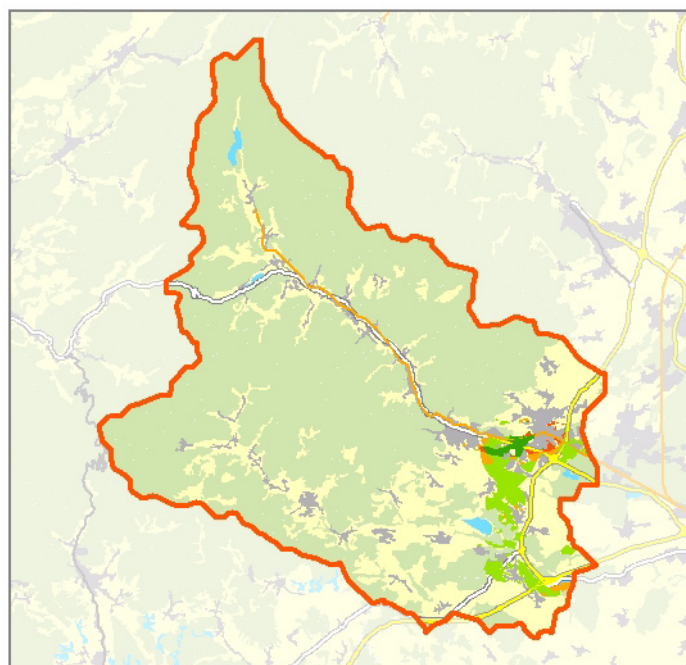
TABEAU N°38 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégi- ques
	stratégi- que	très stra- tégique	stratégi- que	très stra- tégique	
0 - 2	0		0		0
2 - 5			10		10
5 - 10	10		10		10
10 - 20					10
20 - 50					
50 - 100			150		
sup 100					
somme	10		170		30
	10		170		

3.2.5. Le Schéma Directeur Vallées de la Thur et de la Doller

■ Données d'ensemble

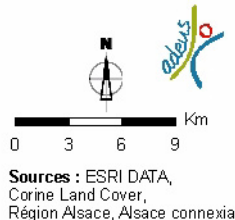
CARTE N°32 : Zones à fort potentiel de valorisation en fonction de la réglementation communale



Hiérarchie

stratégique
très stratégique

NA hors NA
orange vert
orange foncé vert foncé

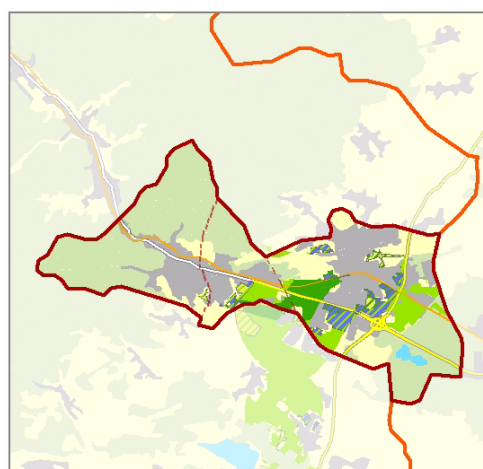


TABEAU N°39 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégiques
	stratégique	très stratégique	stratégique	très stratégique	
0 - 2	10		20		100
2 - 5	30	30	20		100
5 - 10	20	10	60		80
10 - 20		20	30	20	110
20 - 50	130		210	120	50
50 - 100			260		
sup 100			500		
somme	180	70	1 100	150	430
	250		1250		

■ Cernay-Thann - Pôle urbain principal

CARTE N°33 : Les zones à fort potentiel de valorisation



Hiérarchie
 stratégique  NA hors NA
 très stratégique 
Nature
 activité 
 autre 


 0 1 2 3 km
 Sources : ESRI DATA,
 Corine Land Cover,
 Région Alsace, Alsace connexia

TABEAU N°40 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégi- ques
	stratégi- que	très stra- tégique	stratégi- que	très stra- tégique	
0 - 2	10	0	10	0	10
2 - 5	10	20	0	0	10
5 - 10	20	10	30		20
10 - 20		20		20	40
20 - 50	50		100	80	
50 - 100			60		
sup 100					
somme	90	60	200	110	90
	150		310		

3.3. SITUATION DES TERRITOIRES HORS SCOT OU SCHÉMAS DIRECTEURS

Sur le territoire alsacien, seuls deux espaces restent actuellement hors de périmètres de Schéma Directeurs ou de SCOT. Concernant le territoire de la vallée de la Bruche, cela a déjà été évoqué, il pourrait se rattacher à l'espace du Schéma Directeur de Molsheim-Mutzig dans le cadre de la création d'un Syndicat Mixte en vue de l'élaboration d'un SCOT.

3.3.1. Le secteur de la Haute Bruche

Le secteur de la Haute Bruche concerne 30 communes et compte près de 25 000 habitants pour environ 7500 emplois. Après une longue période de déclin, notamment du point de vue de la population, ce secteur connaît depuis quelques années une nouvelle dynamique de croissance démographique.

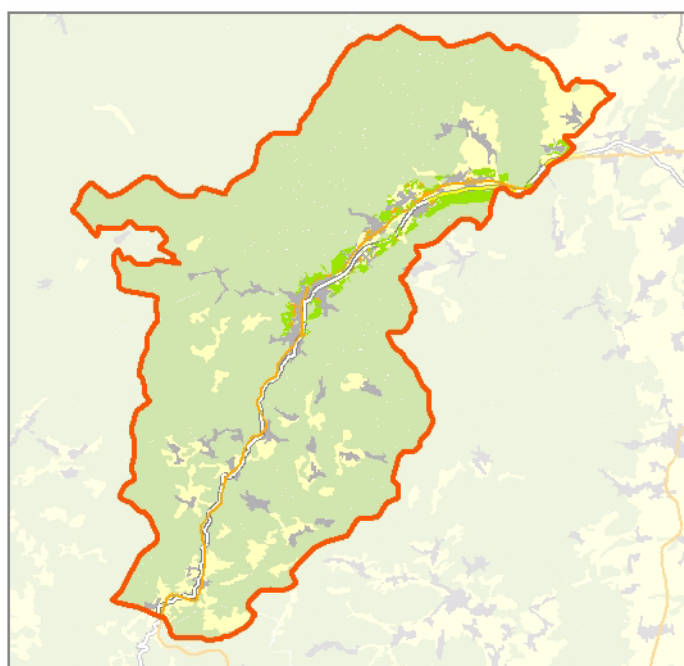
Les prévisions faites en matière démographique sur le secteur du pays Bruche-Mossig-Piémont indiquent que ce renouveau de croissance est amené à s'intensifier, notamment du fait du différentiel en matière de coût du foncier qui attire une population nouvelle dont les emplois se situent principalement dans les secteurs de Molsheim et de la Communauté Urbaine de Strasbourg.

Dans cette perspective, il apparaît particulièrement important que ce territoire puisse organiser son développement dans le cadre d'un SCOT, idéalement avec les communes du Schéma Directeur de Molsheim-Mutzig, territoire avec lequel les liens fonctionnels sont importants.

■ Données d'ensemble

Du fait des contraintes topographique liée à la configuration de vallée mais également de celles liées à la gestion des risques d'inondation, les potentiels du territoire de la vallée de la Bruche en surfaces à fort potentiel de valorisation sont relativement modestes en comparaison des autres territoires. Ces espaces sont tous localisés, de façon quasi continue entre La Broque et Heiligenberg. Du point de vue des caractéristiques définissant les zones à fort potentiel de valorisation, c'est l'absence de couverture haut ou très haut débit au delà de La Broque, qui explique l'absence de ce type d'espace sur le secteur de la Haute Vallée de la Bruche.

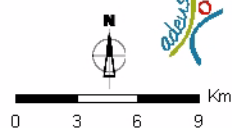
CARTE N°34 : Zones à fort potentiel de valorisation en fonction de la réglementation communale



Hiérarchie

stratégique
très stratégique

NA hors NA



Sources : ESRI DATA,
Corine Land Cover,
Région Alsace, Alsace connexia

La valorisation de ces espaces présente un enjeu particulièrement fort dans ce secteur, comme pour d'autres vallées, compte tenu du déclin économique enregistré par ce territoire au cours des 40 dernières années.

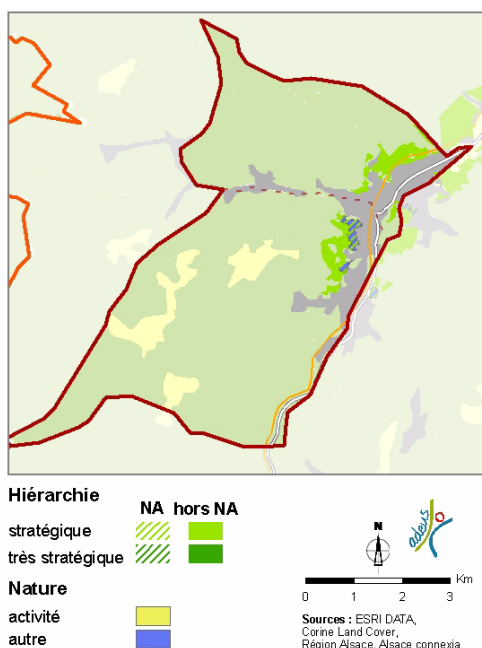
TABEAU N°41 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégi- ques
	stratégi- que	très stra- tégique	stratégi- que	très stra- tégique	
0 - 2	10		20		40
2 - 5	30		40		50
5 - 10	10		70		50
10 - 20	10		100		70
20 - 50			300		20
50 - 100			50		80
sup 100			180		
somme	60		740		310
	60		740		

Malgré la configuration de vallée du secteur, la répartition des espaces en fonction des classes de taille fait apparaître des disponibilités importantes sur des segments de tailles importantes. Pour autant, ces informations doivent être confrontées à une analyse plus fine, afin de dégager les espaces qui, compte tenu des caractéristiques topologiques, restent difficilement mobilisables.

■ Schirmeck-La Broque - Pôle urbain principal

CARTE N°35 : Les zones à fort potentiel de valorisation



Sur les deux communes de Schirmeck et de La Broque, les espaces cibles mobilisables se situent principalement sur le fond de vallée ainsi que sur une partie du versant nord.

TABLEAU N°42 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégi- ques
	stratégi- que	très stra- tégique	stratégi- que	très stra- tégique	
0 - 2	0		0		0
2 - 5	0		10		0
5 - 10			10		
10 - 20	10				
20 - 50			90		
50 - 100					
sup 100					
somme	10		110		10
	10		110		

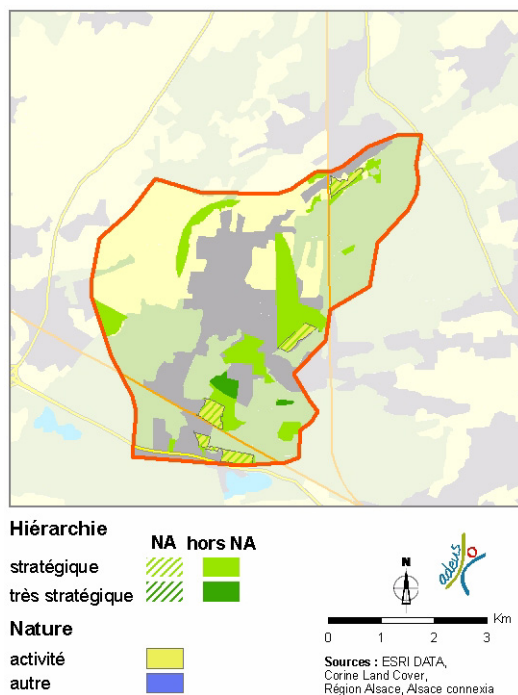
Bien que les potentiels hors zones inscrites dans la planification locale soient relativement importants, la limite posée quant à la topographie des lieux reste importante. Par ailleurs, le PLU de Schirmeck n'est pas intégré dans la base PLU ce qui tend à restreindre les potentiels inscrits.

L'enjeu du développement économique sur le bi-pôle de Schirmeck la Broque est important en ce qu'il doit être de nature à conforter le rôle de structuration du territoire joué par ces deux communes. Du fait de la contrainte pesant sur les espaces de développement, la logique de développement de grandes emprises ne paraît pas possible. Toutefois, la réponse aux besoins des résidents de la vallée en matière notamment d'équipement commerciaux, mais également la création d'équipements de loisirs et de tourisme en jouant sur le patrimoine paysager et culturel, ou encore le développement d'espaces dédiés à la création d'entreprises de type hôtel d'entreprises ou pépinière d'entreprises peuvent constituer des vecteurs de développement adaptés aux contraintes des deux communes.

3.3.2. Wittelsheim

■ Données d'ensemble

CARTE N°36 : Zones à fort potentiel de valorisation en fonction de la réglementation communale



TABEAU N°43 : Répartition des surfaces en fonction de leur hiérarchie stratégique, de leur statut réglementaire ainsi que de la classe de taille (en hectares)

	AU		hors AU		AU non stratégiques
	stratégique	très stratégique	stratégique	très stratégique	
0 - 2					
2 - 5			10		
5 - 10			10		10
10 - 20	60		10	20	30
20 - 50			120		20
50 - 100			90		
sup 100					
somme	60		250	20	70
	60		270		