



Vers une métropole post-carbone : pistes exploratoires pour l'élaboration des SCoT et des PLU

Face aux nouveaux enjeux climatiques, face aux crises énergétiques, économiques et sociales et face à l'évolution des modes de vie, le territoire doit s'adapter pour aller vers un développement post-carbone. Une nouvelle approche est nécessaire pour penser le territoire qui devra se traduire dans les documents de planification. Sur quels principes s'appuyer ? Comment les traduire dans les SCoT et les PLU ? Ce sont quelques pistes exploratoires qui sont déclinées dans cette note.

La nécessité de changer d'approche

Les évolutions territoriales en œuvre depuis une quarantaine d'années dans le territoire métropolitain strasbourgeois ont des impacts importants sur les ressources, la cohésion sociale, les rythmes et modes de vie, et enfin, sur le fonctionnement économique. Ces grandes évolutions peuvent être résumées par cinq phénomènes :

- › l'étalement urbain et la surconsommation de l'espace,
- › la déconnexion des lieux de résidence et de travail,
- › le dé-densification,
- › la spécialisation croissante des territoires,
- › la déstructuration des paysages.

A la combinaison des crises économiques, énergétiques et écologiques, s'ajoutent les enjeux climatiques qui sont des enjeux planétaires et nous concernent tous puisque le climat n'a pas de frontière. Pour y répondre, des **objectifs mondiaux ont été définis** (protocole de Kyoto, sommet de Copenhague), qui consistent à limiter à 2° C l'élévation de la température d'ici 2050.

Pour y faire face, des engagements européens et nationaux ont été pris qui consistent à réduire par 4 nos émissions de GES pour 2050 (Facteur 4). A ce titre, les collectivités locales ont un rôle fondamental à jouer dans l'organisation du territoire puisque les questions de déplacements, de gestion du foncier et de la politique du logement ont des conséquences directes sur le climat.

Les risques qui se présentent

Sur notre territoire, les risques encourus de ne pas intégrer ces enjeux sont multiples :

- **Des risques environnementaux :**
 - › des zones inondables grignotées par l'urbanisation, remettant en cause le fonctionnement hydraulique du territoire et reportant les risques en aval vers les zones les plus denses et les plus peuplées, notamment le cœur de métropole ;
 - › une nappe fragilisée par la faible épaisseur de sa protection naturelle et par des captages qui entrent en concurrence avec le développement urbain ;
 - › une accentuation des phénomènes climatiques renforcée par la situation enclavée du fossé rhénan aggravant l'intensité des orages ;
 - › des coulées de boues accentuées par une agriculture intensive et une urbanisation des coteaux ;
 - › des espèces faunistique et floristique menacées (exemple : Grand hamster en conflit avec le développement des zones d'activités).
- **Des risques en termes de santé**, tant liés à la pollution qu'à l'absence d'exercice physique (augmentation de l'obésité), touchant particulièrement la population fragile des enfants et des personnes âgées.
- **Des risques énergétiques et sociaux.** Le phénomène de péri-urbanisation renforce une dépendance accrue à une énergie bon marché, qui représente un risque social majeur compte tenu des inconnues sur la pérennité du coût de l'énergie aux prix actuels. Les populations devront-elles subir la « double peine », qui est celle de vivre loin des services, de leur travail et de devoir payer le prix fort du déplacement ?
- **Des risques de ségrégations sociales et spatiales** générées par la spécialisation et la mono-fonctionnalité des territoires (quartiers dortoirs, zones d'activités...), notamment dans les modes de vie des populations : stratégie d'évitement d'autres groupes sociaux (école, résidence), recherche de l'entre-soi.
- **Des risques de baisse d'attractivité économique** par une perte d'identité du territoire liée à la banalisation des paysages et des espaces publics induisant une baisse d'attractivité résidentielle et une dévalorisation du tourisme.

Des ressources naturelles qui sont des atouts

Pour s'engager dans la voie du développement durable, notre territoire a de nombreuses ressources naturelles sur lesquelles s'appuyer :

- › le Rhin est le 3^{ème} bassin fluvial européen. Sa nappe phréatique est l'une des plus importantes réserves en eau souterraines d'Europe ;
- › la reconnaissance du milieu rhénan comme 9^{ème} zone humide transfrontalière d'intérêt mondial par le classement RAMSAR en 2008, qui acte le rôle de carrefour écologique international de l'Alsace. Les forêts rhénanes sont un label international ;
- › de nombreuses zones naturelles et inondables, qui forment un réseau d'espaces naturels offrant un habitat pour une faune et flore remarquables ;
- › des terres agricoles parmi les plus fertiles d'Europe.
- **Des ressources qui sont des atouts, mais des atouts fragiles.**
Se pose alors la question de notre capacité à changer d'optique de développement et faire en sorte que la biodiversité ne soit plus une contrainte mais un élément d'attractivité du territoire. Une partie de la solution, pour répondre à cet objectif, réside dans l'innovation technologique, mais celle-ci ne saura répondre qu'à une partie du problème. Les plus grosses marges de progrès résident dans les modifications de nos comportements individuels et de notre organisation urbaine. En cela, les collectivités locales ont un rôle essentiel à jouer :
 - › elles définissent les projets de territoire de la métropole par l'élaboration des documents de planification comme les SCoT et les PLU ;
 - › elles réalisent des investissements publics, notamment les bâtiments et les infrastructures ;
 - › elles ont le contact avec le citoyen, alors même que celui-ci aura à transformer en profondeur ses comportements quotidiens.

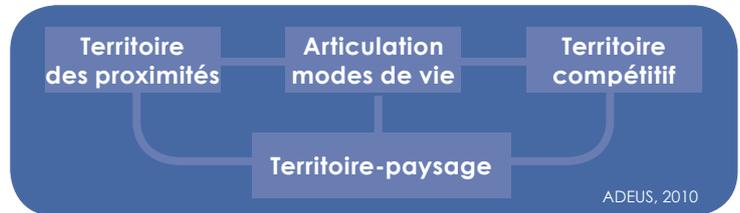
On le voit, une nouvelle approche de développement du territoire est nécessaire et implique une transformation radicale de nos modes de vie. Pour qu'un tel changement puisse s'opérer, il est essentiel de proposer une vision d'un territoire post-carbone qui dépasse les aspects négatifs du changement climatique en montrant les potentiels de progrès liés à un changement de société. C'est à cette seule condition que la population pourra adhérer au projet politique et modifier ses comportements.



Vers une métropole post-carbone

La nécessaire optimisation des ressources, le changement de regard sur notre territoire, en profitant de ses atouts, ont des implications sur l'ensemble de nos modes de vie, qu'il s'agisse de nos façons de nous déplacer, d'habiter, de vivre ensemble sur le territoire. Une nouvelle approche nécessite une vision transversale qui rompt avec l'approche sectorielle. Il s'agit de regarder notre territoire comme un système qui doit permettre à ses habitants de « bien » y vivre et dont les ressources doivent être optimisées et valorisées. Pour développer et illustrer cette question, quatre concepts, complémentaires entre eux, définissent les principes de base :

Le territoire-paysage,
le socle fondateur d'une
métropole post-carbone



Le territoire-paysage : pour une authentique alliance ville-nature

Un des enjeux majeurs pour développer un territoire durable c'est d'articuler les espaces naturels et agricoles aux espaces bâtis pour **construire une alliance ville-nature** ou, autrement dit, un territoire qui fonde son développement par rapport à son socle naturel.

Dans le territoire métropolitain strasbourgeois, c'est clairement l'eau qui fonde sa structure principale. Elle est le support de la richesse et de la qualité écologique et agricole. L'eau est le support de l'importante armature des espaces naturels. Elle a aussi structuré l'essentiel de l'organisation urbaine autour des vallées.

Pour autant, on a perdu ce rapport ville-nature ; les ressources naturelles sont considérées comme des contraintes aux projets de développement et le développement, en se déconnectant de son socle, banalise le territoire, fragilise les ressources, perd de son attractivité. Construire l'alliance ville-nature, c'est :

- **Préserver et valoriser les espaces naturels et agricoles** qui ont des usages et donc des valeurs (gestion des ressources et des risques, fonctions économiques et sociales...).
- **Construire la dynamique d'une nouvelle métropole durable et solidaire** où les questions de l'eau, d'agriculture, de gestion du climat sont essentielles, où la nature est devenue un élément indispensable à la « métropole » (c'est un faire-valoir de sa densité). **C'est l'idée de relier la nature à la ville physiquement, économiquement et socialement.**

L'inversion du regard : faire des espaces naturels et agricoles l'ossature du territoire



Schéma de développement métropolitain
couverture végétale globale

■ vergers et forêts
■ prairie
■ culture

0 10 km
fond IGN BDCartho, 2002,
SIGRS 2007, CLC NIV2 Rhin Supérieur
réalisation ADEUS, mai 2010

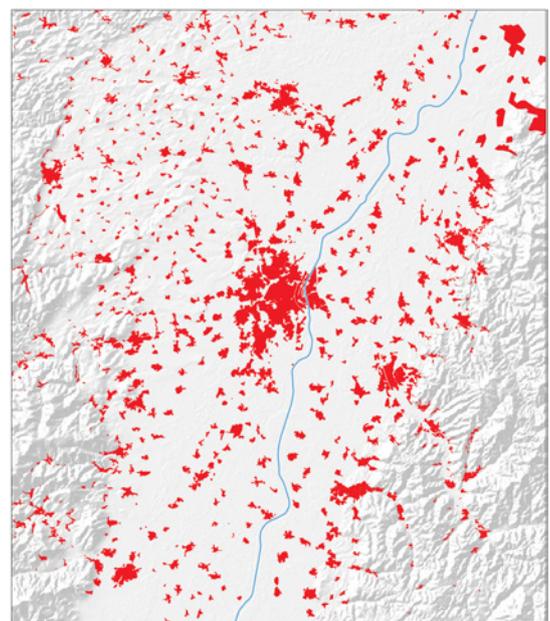


Schéma de développement métropolitain
espace bâti

■ bâti
— le Rhin

0 10 km
fond IGN BDCartho, 2002,
SIGRS 2007,
réalisation ADEUS, mai 2010

Construire l'alliance ville-nature appelle un défi, celui de « l'inversion du regard ». La question de l'inversion du regard est bien celle de ne plus penser seulement le territoire à partir de l'organisation de l'espace bâti, mais à partir de **l'organisation réciproque du bâti et du non-bâti**. Dans cette logique d'inversion du regard, **l'armature des espaces naturels et agricoles devient l'ossature** de développement du territoire.

En privilégiant la structure géographique, on n'est plus dans une somme de « plein » (représentée par le bâti), mais dans un réseau continu et cohérent formant une entité d'échelle intercommunale et même métropolitaine de part et d'autre du Rhin.

De la même façon, à titre comparatif, à l'échelle d'une ville, le vide de l'espace des places et des rues compose et structure le plein de l'espace bâti. Dans cette logique, l'espace agricole ou naturel n'est plus un espace périphérique à un bourg ou à une ville, mais devient un élément de composition intrinsèque du territoire, un espace qui organise et structure le territoire globalement.

Le territoire des proximités : pour une ville dédiée aux piétons

Un autre enjeu important consiste à limiter les déplacements polluants. Pour y répondre, le concept de territoire des proximités consiste à repenser la ville à l'échelle du piéton. Il s'agit de rassembler, sur un périmètre rapproché, des services et des activités en lien direct avec les lieux de vie des habitants. Il s'agit aussi d'accroître l'accessibilité pour tous, ce qui passe par l'intensification du potentiel des modes actifs. Le concept de territoire des proximités implique une densité résidentielle et une mixité fonctionnelle et sociale et s'applique au cœur de métropole, aux bourgs-centre et aux villages.

Dans ce concept, les modes actifs sont un acteur principal de la proximité et c'est tout le travail sur les espaces publics qui est sous-jacent. Le maillage de l'espace public pour les piétons et cyclistes :

- **Construit un lien, un sentiment d'appartenance au territoire.**

Dans la construction de la proximité, le parcours urbain créé par la mise en œuvre d'une armature de déplacement de modes actifs offre un spectacle permanent de la ville. Il fait découvrir le territoire, contribue à la construction de la représentation mentale de la métropole. C'est une notion fondamentale pour créer le sentiment d'appartenance et accroître son attractivité.

- **Répond à la demande de nature en ville au quotidien.**

En lien avec l'évolution des modes de vie, des pratiques urbaines associées et une forte demande de nature en ville et au quotidien, l'organisation en réseau des modes actifs constitue une opportunité de construire un maillage vert structurant l'urbanisation tout en créant de nouveaux corridors de biodiversité. Le réseau « modes actifs » articule les centres de quartier, les équipements métropolitains, les pôles d'échanges de transport collectif, tout en structurant l'identité des quartiers.

Mais davantage qu'un « territoire des courtes distances », c'est la question de la cohésion sociale et du potentiel économique qui se pose.

La proximité articulée aux modes de vie

L'organisation du territoire doit se penser non seulement à travers la proximité, mais aussi dans son articulation avec les différents modes de vie. Cette articulation, superposant les parcours associés aux différents modes de vie, les fonctions métropolitaines et de proximité, est fondamentale pour favoriser la mixité sociale et inter-générationnelle, décloisonner les territoires et engendrer un dynamisme économique. Cela revient à prendre en compte :

- **Des comportements individualisés plutôt que des comportements collectifs** (plus un seul mode de fonctionnement homogène mais des parcours fragmentés, tant dans l'espace que dans le temps) ;
- **Des bassins de vie plutôt que des bassins géographiques** (une construction du parcours de la ville qui ne se réfléchit plus à travers le seul lien domicile-travail et qui ne doit pas être réfléchi en système autarcique, mais bien dans l'articulation des systèmes entre eux). Un travail difficile, mais nécessaire, pour adapter le fonctionnement de la métropole à l'évolution et à la diversification des modes de vie, afin de ne pas faire vivre les habitants du XXI^{ème} siècle dans une métropole du XX^{ème} siècle.

Le territoire compétitif

Pour apporter au territoire l'organisation spatiale la plus structurellement efficace pour son économie, les points-clés passent par :

- La masse critique, qui constitue une opportunité d'échanges, de compétences, d'emplois et de main d'œuvre diversifiés, de chalandise ;
- La densité, la diversité et la mise en réseau donnent un potentiel d'échanges et d'innovation au territoire.



Des pistes exploratoires pour les SCoT/PLU

Pour développer les concepts énoncés préalablement, qui visent à aller vers un territoire post-carbone, plusieurs pistes peuvent être explorées dans les SCoT et PLU.

Définir le paysage, les espaces naturels et agricoles comme socle du territoire urbain

L'armature des espaces naturels et agricoles détermine l'enveloppe des espaces qui ne devront pas être urbanisés. Elle définit aussi la pérennité des espaces agricoles, limitant ainsi les conséquences de la spéculation foncière. Les espaces naturels sont de diverses natures et recouvrent de nombreuses fonctions qu'il s'agit de mutualiser afin d'optimiser l'espace. Trois grandes catégories d'espaces naturels sont identifiées sur notre territoire : les vallées, les terroirs agricoles et les piémonts.

- **Les vallées.** L'eau est l'élément fondateur de l'identité du territoire. L'objectif est de concilier le développement des activités humaines (déplacement vélos/piétons, tourisme, agriculture), la préservation, la valorisation du milieu écologique et la prévention des risques d'inondation. Une situation qui doit dépasser l'image de la contrainte par rapport au développement urbain et économique, mais qui est à considérer comme autant d'atouts de valorisation, facteur d'attractivité de la métropole. Dans cette optique, les idées-clés sont : constituer une trame continue, lisible, articulant les différentes catégories d'espaces naturels ainsi que les grands couloirs d'urbanisation du territoire, valoriser le développement d'activités de loisirs adapté au milieu, développer de grands parcours piétons/cycles en s'appuyant sur les réseaux de cours d'eau des vallées.
- **Les terroirs agricoles.** L'agriculture est la matrice de l'armature verte de la métropole. Outre l'agriculture tournée vers les marchés extérieurs en circuits « longs », l'agriculture de proximité valorisant les circuits courts est une opportunité à valoriser dans le contexte climatique actuel. L'agriculture de proximité joue un rôle sur deux tableaux : d'une part, elle permet un approvisionnement local pour le service public (crèches, écoles, hôpitaux, préfecture...), d'autre part, elle permet d'optimiser et de préserver le territoire dans les secteurs inconstructibles (captage d'eau potable, zones inondables...). Ces deux parties peuvent se rencontrer, à condition d'avoir une politique agricole en lien avec les agriculteurs dans une perspective économique et durable et proposer une sécurité des revenus en échange de services. Dans cette optique, il s'agit d'intégrer l'agriculture au développement urbain afin qu'espaces bâtis et agriculture s'enrichissent mutuellement.
- **Les Piémonts.** Les Piémonts viticoles et arboricoles sont des paysages éminemment touristiques, à la fois par la valeur de leur production et par la qualité de la mise en scène des sites. L'objectif est de concilier la dynamique entre développement urbain des bourgs, préservation et valorisation de la production viticole et arboricole et préservation de l'attractivité des sites.

Dans cette optique, trois grands axes de travail sont à développer :

• FAIRE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE UNE STRUCTURE COHÉRENTE ET LISIBLE

Pour construire l'alliance ville-nature, le projet de Trame verte et bleue se révèle être un acteur principal. En effet, il contribue à créer un autre mode d'approche d'urbanisation du territoire. C'est un préalable à la construction d'un territoire durable où sa mise en œuvre peut contribuer à infléchir le comportement de la population et l'image du territoire. La mise en œuvre du projet de trame verte et bleue :

- › renforce l'identité du territoire par la mise en valeur de sa structure paysagère en lien avec l'eau principalement ;
- › constitue un support de déplacements doux et d'espaces publics, ce qui offre des pratiques alternatives à la voiture et aux transports collectifs et favorise des usages de proximité et de mixité sociale ;
- › répond à la demande de nature en ville au quotidien, élément clé de l'attractivité du territoire ;
- › donne une cohérence lisible à l'ensemble de la métropole et construit la représentation urbaine du territoire.

Les enjeux consistent à renforcer la trame verte et bleue afin d'en faire une structure paysagère cohérente et lisible, garante de l'identité du territoire. Pour ce faire, il s'agit de :

- › préserver les grands éléments de forêts, prairies inondables et espaces agricoles associés aux vallées, au Bruch, aux rieds, aux lignes de relief ;
- › amplifier la structure des espaces naturels là où elle manque d'épaisseur, en renforçant la végétation le long de l'ensemble des cours d'eau qu'il s'agisse de fossés, de rivières ou de canaux ainsi que sur les reliefs, en intégrant les espaces agricoles quand ils permettent d'étoffer l'armature des espaces naturels ;
- › mettre en réseau, tant physiquement que visuellement, l'ensemble de la structure verte et bleue ;
- › développer des espaces publics valorisant des usages notamment en rapport à l'eau.

• MAILLER LA TRAME VERTE ET BLEUE AVEC LA TRAME DES ESPACES PUBLICS DE PROXIMITÉ

A partir de la trame verte et bleue qui définit l'ossature du territoire urbain, il s'agit de compléter la trame des espaces publics, support de modes actifs, pour irriguer l'ensemble du tissu bâti en profondeur. A travers ce principe, deux idées sont sous-jacentes :

- › **mettre en relation** les différents morceaux de ville et accroître l'accessibilité pour tous, ce qui favorise la dynamique économique et la mixité sociale ;
- › développer une **ville de proximité**, autrement dit un environnement quotidien « à portée de pieds » qui fait repère. La question de la proximité constitue une réponse à la diminution des déplacements polluants en rassemblant, sur un périmètre rapproché, services et activités en lien direct avec les lieux de vie des habitants et en développant transports collectifs et modes actifs. C'est un enjeu majeur pour développer une ville durable.

Pour y répondre, il s'agit d'élaborer une structure paysagère qui :

- › intègre des enjeux multiples (déplacements, eaux pluviales, stationnements, pratiques sociales, développement urbain, agriculture de proximité, bio-diversité) et développe la trame verte à toutes les échelles et dans tout le territoire (végétalisation des toitures, engazonnement des stationnements, développement de jardins comme gestion alternative des eaux d'assainissement, mutualisation des espaces verts dans les opérations neuves) ;
- › développe un vocabulaire paysager garant d'une cohérence d'ensemble à toutes les échelles, plutôt que d'additionner des espaces publics disparates ;
- › développe un véritable réseau d'espaces publics dédiés aux piétons et aux cyclistes avec une qualité et une identité de ces espaces donnant une forte lisibilité et un confort d'utilisation (traitement du sol de façade à façade, éclairage de nuit adapté aux piétons et cyclistes...) ;
- › intègre des espaces de nature diversifiés correspondant à des besoins qui évoluent avec les modes de vie (rues apaisées, rues jardins, jardins partagés...) ;
- › met en relation centralité, équipements publics, lieux de vie et élément structurant du paysage (lieux de loisirs, commerces, activités, patrimoines, confluences de cours d'eau...).

• CONSTRUIRE LA REPRÉSENTATION DE LA VILLE PAR RAPPORT À SON SOCLE NATUREL

Qualifier l'interface ville-nature. L'interface ville-nature, plus qu'une simple ligne, traduit les relations de la ville vis-à-vis de son socle naturel. Les lisières sont des lieux de valorisation réciproque de l'espace bâti/non-bâti, mais aussi des lieux de porosité permettant les échanges en profondeur avec le territoire. L'enjeu consiste à qualifier les lisières espaces bâtis/non-bâtis pour reconnaître la valeur des espaces naturels et agricoles et intensifier le rapport entre l'espace construit et l'espace de nature. Ce qui implique de :

- › rendre accessible et appropriable, pour les habitants, l'espace de lisière (par la création de liens physiques et visuels entre l'espace bâti et non-bâti, la création d'un espace public en interface qui peut prendre la forme d'une promenade plantée, de vergers, de jardins partagés, de promenades sur berges...) ;
- › développer l'urbanisation en regard de l'espace naturel ou agricole et favoriser des formes urbaines denses au niveau des interfaces ;
- › valoriser le patrimoine bâti en lien avec l'eau et notamment le patrimoine industriel ;
- › faire évoluer les lisières urbaines actuelles qui tournent le dos à l'eau et à la trame verte et bleue ;
- › organiser les lisières entre espaces bâtis et espaces agricoles afin d'intégrer ceux-ci comme espaces de respiration complémentaires à l'espace urbain ;
- › privilégier la localisation et le développement des équipements publics au contact de la trame verte et bleue.

Développer une silhouette urbaine représentative du socle naturel.

La silhouette urbaine, par ses formes et sa typologie architecturale, définit le rapport de la ville à son territoire. Elle construit l'image du territoire, souligne le dynamisme de la ville et définit sa cohérence d'ensemble. Construire l'alliance ville-nature implique de rendre lisible le socle naturel à travers la forme de la silhouette urbaine et de développer une image d'ensemble qui agglomère l'ensemble des parties du tissu bâti actuel et à venir. Il s'agit de s'appuyer d'une part, sur les lisières, et d'autre part, sur les portes et les lieux métropolitains qui, inversement, pourront tirer parti de leur mise en scène et mise en synergie pour devenir pleinement acteurs du territoire.

Développer la proximité à l'échelle du piéton

Afin d'optimiser l'espace urbain, il s'agit de développer les notions de densité, d'animation urbaine et de mixité qui répondent aux besoins d'échanges nécessaires à la cohésion sociale ainsi qu'au fonctionnement économique. Trois grands axes de travail se présentent :





• DÉVELOPPER ET ORGANISER L'URBANISATION AU REGARD DE L'ARMATURE DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET DE CELLE DE LA TRAME VERTE ET BLEUE

- › Densifier et qualifier les abords de la trame verte et du réseau de transports collectifs (tramway, train, tram-train, Transport en Site Propre Ouest, Bus à Haut Niveau de Services) ;
- › Organiser l'articulation entre trame verte et transports collectifs, qui sont complémentaires dans la chaîne de déplacements, pour valoriser l'alternative à la voiture.

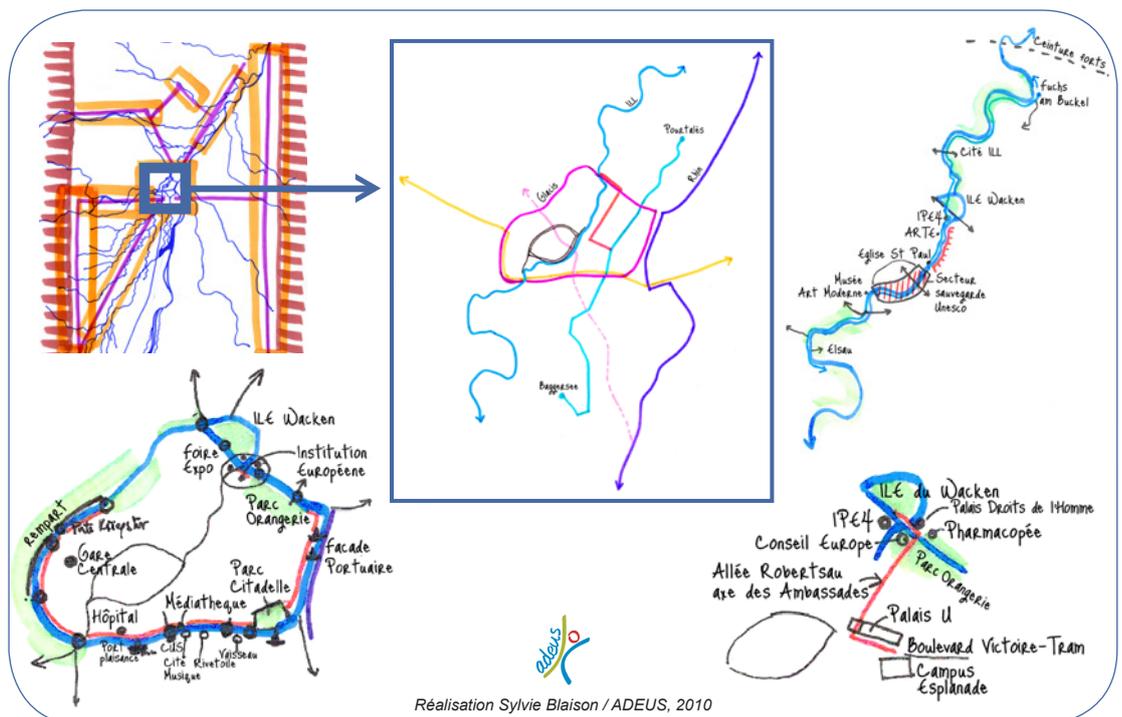
• METTRE LE PIÉTON/CYCLISTE AU CŒUR DE LA VILLE

La question du développement des modes actifs prend tout son sens dans un contexte où les contraintes sur l'énergie se seront accentuées et où les transports publics constituent une armature bien développée. Ils auront un rôle essentiel à jouer pour compléter les réseaux de transport en commun et effectuer les déplacements de proximité. Par ailleurs, l'évolution des modes de vie appelle à une qualité du cadre de vie socialement valorisable où les déplacements ne sont plus une contrainte mais un parcours qui permet d'enchaîner plusieurs activités (boulangerie, école, librairie, épicerie...) dans un environnement sécurisé. Cela suppose de :

- › **Développer un réseau de modes actifs lisible, continu et sûr.** Hiérarchiser le réseau de déplacements vélos. Qualifier l'espace public pour offrir lisibilité, attractivité et confort (traitements du sol, mobilier urbain, éclairage de nuit adapté aux piétons et cyclistes). Construire une représentation mentale de l'armature piétons/cycles en lien avec les éléments structurants du territoire (cours d'eau, lieux d'animation, lieux patrimoniaux, axes commerçants). Développer des parcours thématiques qui valorisent l'identité du paysage. Exemples de parcours thématiques :
 - **le Rhin**, pour tisser des liens entre la ville et son fleuve qui représente l'identité principale de l'ensemble du fossé rhénan,
 - **l'III**, qui relie les forêts rhénanes via l'ellipse insulaire et son secteur sauvegardé, patrimoine mondial de l'UNESCO,
 - **la ceinture des Glacis**, qui articule l'hyper-centre et les quartiers périphériques et qui établit un lien entre équipements de proximité et équipements métropolitains,
 - **de l'Europe à l'Université**, qui valorise le lien entre savoir et représentation,
 - **de Pourtalès au Baggersee**, qui sont deux pôles de loisirs majeurs du cœur de métropole,
 - **de la place de Haguenau à la place de l'Etoile**, qui traverse l'ellipse insulaire et relie deux places importantes de la ceinture des Glacis,
 - **le parcours Vosges-Forêt Noire**, qui relie les piémonts des Vosges et la Forêt Noire au cœur de la métropole, via les coteaux de Hausbergen.

Parmi ces différents parcours, celui de la ceinture des Glacis constitue un enjeu particulièrement important dans la mesure où il relie et met en vitrine les équipements phares et emblématiques existants et futurs (institutions européennes, quartier d'affaires du Wacken, gare centrale et nouveau quartier gare, IRCAD, Cité de la musique et de la danse, médiathèque Malraux, port autonome, éco quartier Danube...) du cœur de métropole.

PISTES EXPLORATOIRES POUR L'ÉLABORATION DES SCOT ET DES PLU



- › **Organiser le maillage du réseau piéton/vélo en lien avec les lieux de vie.** Développer un maillage qui mette en relation des lieux de centralité, des pôles d'échanges de transport en commun, des équipements de proximité ou métropolitain. Prévoir des aménagements adaptés au stationnement des vélos dans les constructions neuves d'habitat ou d'activités et à proximité des équipements recevant du public ;
- › **Organiser l'offre de stationnement.** Optimiser la consommation du sol tout en augmentant la qualité du cadre de vie signifie de repenser la place de la voiture dans l'espace public et notamment en termes de stationnement. Cela suppose la dissuasion du stationnement sur les lieux de travail, d'étude, voire de consommation là où les transports collectifs existent, l'organisation du stationnement résidentiel (mise en œuvre de parking en silo), la mutualisation du stationnement par le regroupement d'équipements utilisant le stationnement à des horaires différents.

• PRÉSERVER ET VALORISER LA MIXITÉ FONCTIONNELLE ET SOCIALE

- › **Renouveler et diversifier l'offre résidentielle attractive** (type de logements, prix), notamment pour attirer les familles en ville et limiter le report de ce type de population en périphérie ;
- › **Développer une politique foncière et immobilière** aux abords des armatures transports collectifs et espaces naturels qui préservent du risque de sur-enchérissement des prix du logement du fait de l'amélioration du cadre de vie et de la proximité des services urbains ;
- › **Rendre l'offre commerciale plus proche et plus accessible.** L'aire de chalandise doit être accessible à l'échelle de la proximité si on veut limiter les déplacements en voiture et faciliter l'accès par tous à l'offre commerciale. Cet objectif suppose de limiter le développement de zones commerciales périphériques, d'investir dans la requalification de l'offre commerciale dans les pôles centres.
- › **Encourager le développement et le maintien d'activités artisanales et économiques,** non nuisibles aux riverains, dans les quartiers.

Mailler mobilité de proximité et mobilité métropolitaine

La mobilité, que ce soit pour les hommes ou les marchandises, a un rôle primordial dans l'organisation du territoire et dans sa dynamique. Il s'agit d'articuler les échelles de déplacements (proximité et grande échelle) en fonction des modes de vie et d'organiser ces nœuds qui sont des lieux d'échanges, facteur de mixité sociale.

- **Mettre en complémentarité le réseau de transport collectif urbain et inter-urbain et hiérarchiser le réseau de déplacement.** Organiser le réseau de déplacements pour irriguer le territoire et favoriser le rabattement des voitures vers les transports collectifs.
- **Qualifier les lieux d'articulation.** Les pôles d'intermodalité (parking-relais, gare, aéroport...) ne sont pas seulement des lieux fonctionnels mais sont aussi des lieux d'échanges fondamentaux par les rencontres possibles qu'ils offrent, le dynamisme économique qu'ils engendrent et le décloisonnement des territoires. Il s'agit d'en faire des espaces de qualité, pleinement urbains, d'y encourager le développement de fonctions complémentaires (bureaux, crèche d'enfants, boulangerie, coiffeur...) mutualisant ainsi l'offre de services.
- **Promouvoir des mobilités innovantes.** Dans les secteurs où les transports en commun ne peuvent se développer, envisager d'autres types de transports plus flexibles (co-voiturage, taxi à la demande, triporteurs, voiture en libre service, navette saisonnière...).

Développer une métropole compétitive qui s'appuie sur ses ressources

Une métropole compétitive est une métropole qui prend en compte ses conditions tant économiques que sociales. Les principaux enjeux portent sur trois grands axes :

- **Valoriser les territoires de croissance et l'excellence territoriale**
 - › Rendre lisible les activités phares de la métropole. A ce titre, la ceinture des Glacis représente un enjeu potentiel de valorisation et de mise en réseau des pôles métropolitains (quartier d'affaires du Wacken, institutions européennes, quartier d'affaires gare centrale, IRCAD, port autonome).
 - › Soutenir le développement de zones d'activités gérant une offre de services (gestion des déchets, de l'espace public, gestion des recrutements...) afin d'ancrer les entreprises et garantir une certaine stabilité aux zones d'activités.
 - › Rendre lisible les filières-clés.
- **Améliorer l'attractivité et la complémentarité des territoires**
 - › Mettre en relation entreprises et populations, ce qui contribue très directement à la cohésion sociale comme à la croissance économique.
 - › Faire évoluer les zones d'activités en les densifiant, en organisant leur accessibilité par le transport en commun quand c'est possible afin de réduire l'emplacement réservé à la voiture, en retissant des liens avec le tissu urbain, en revalorisant la structuration de l'espace public et la qualité architecturale des bâtiments.
 - › Permettre la production de foncier et d'immobilier d'entreprise suffisante, adaptée, hiérarchisée et animée.
- **Promouvoir l'économie non délocalisable**
 - › Encourager la diversité et la spécificité de l'économie agricole (viticulture, arboriculture, tourisme agricole...).
 - › Encourager les métiers de l'environnement.
 - › Faire des mobilités innovantes (en particulier en lien avec les modes actifs) une image de marque du territoire.