

Démarche ÉcoCités Strasbourg, métropole des Deux-Rives

[Synthèse]

avril 2009



Sommaire

Introduction	page 1
1. La situation	page 4
1.1. Un espace régional dynamique et concurrentiel	4
1.2. Une croissance démographique tirée par le solde naturel	4
1.3. Une tendance à la spécialisation du territoire	4
1.4. Une cité tournée vers la création et l'innovation	4
1.5. Des ressources foncières limitées	4
1.6. Trois trames organisent le territoire	5
2. Le projet Strasbourg « métropole des Deux-Rives »	page 6
2.1. Des valeurs et des ambitions	6
2.2. Les six principes fondateurs	6
2.3. 50 000 habitants supplémentaires à l'échéance 2030	7
2.4. Dessiner la métropole des Deux-Rives	9
3. La mise en œuvre	page 11
3.1. 24 projets leviers pour construire l'écocité	11
3.2. Des démarches spécifiques	12
3.3. Des politiques d'agglomération	12
3.4. Une gouvernance partenariale et transfrontalière	13
3.5. Une évaluation dynamique	15
3.6. Le phasage du projet	15
4. Le partenariat avec l'État	page 16
4.1. Consolider des démarches engagées	16
4.2. Initier de nouveaux partenariats	16

La Communauté urbaine de Strasbourg, la Ville de Strasbourg et la Ville de Kehl ont souhaité manifester leur intérêt commun pour la démarche « EcoCités » lancée par le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire (MEEDDAT).

Celle-ci vise à promouvoir plusieurs grands projets de ville durable, innovants dans les domaines urbain, social et énergétique, et résolument inscrits dans une perspective de croissance démographique (correspondant à l'accueil de 50 000 habitants supplémentaires sur une période maximale de 20 à 25 ans). Les projets retenus pourront bénéficier du soutien financier et opérationnel de l'Etat.

Le projet de l'écocité Strasbourg-Kehl vise à établir les fondements d'une métropole durable, solidaire, attractive, ouverte sur le Rhin et sur l'Europe, la « métropole des Deux-Rives ».

Introduction

L'eau a façonné Strasbourg et son agglomération : le Rhin en est l'emblème. Il a été à l'origine de la richesse de la ville, il a permis son ouverture sur l'Europe. Mis à distance du centre historique par le développement industriel du Port, il a disparu progressivement de l'imaginaire des habitants. L'agglomération s'est développée à 180° en tournant le dos à sa rive allemande.

L'ouverture au Rhin apparaît aujourd'hui comme une ardente nécessité. Pour l'agglomération strasbourgeoise, elle sera le moteur qui lui permettra de renforcer son rang de métropole européenne, d'assurer sa vitalité économique et de répondre aux défis urbains du 21^e siècle.

La démarche ÉcoCités sera l'occasion pour l'agglomération de reconnaître ses responsabilités, d'affirmer ses valeurs et les principes qui guideront son développement pour les années à venir.

- Cité du monde, elle participe activement à la lutte contre le changement climatique. Par son action, elle assume sa responsabilité vis-à-vis de sa population, sa solidarité avec les territoires les plus exposés. Importante consommatrice d'énergie et émettrice de gaz à effet de serre, l'agglomération s'engage à réduire son empreinte écologique dans le cadre de son développement urbain grâce à une stratégie et à un plan d'actions volontaristes, à des politiques publiques adaptées, à la mobilisation des acteurs de son territoire.
- Ville symbole du dialogue franco-allemand, siège du Conseil de l'Europe et du Parlement européen, Strasbourg doit assumer son rôle de métropole du Rhin supérieur : son dynamisme économique doit à la fois s'appuyer sur la présence des institutions européennes, son université, ses pôles d'innovation mais aussi sur ses spécificités, son identité et ses savoir-faire locaux. Cette responsabilité l'engage à concevoir son développement au sein d'une aire métropolitaine d'un million d'habitants vivant sur les deux rives du Rhin.

Index du document

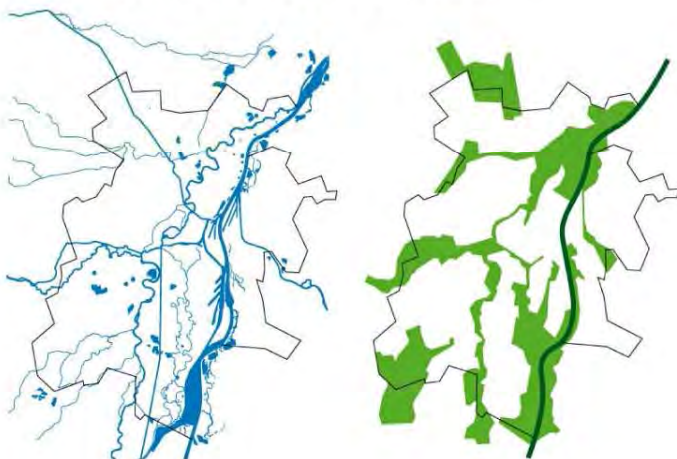
la situation actuelle

deux territoires



trois trames

la trame bleue et la trame verte

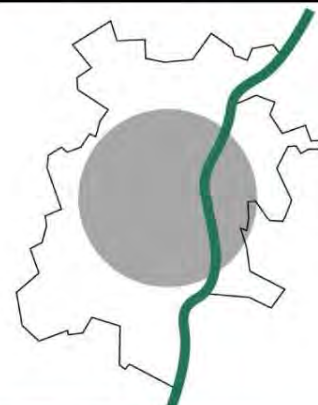


la trame des transports en commun en site propre

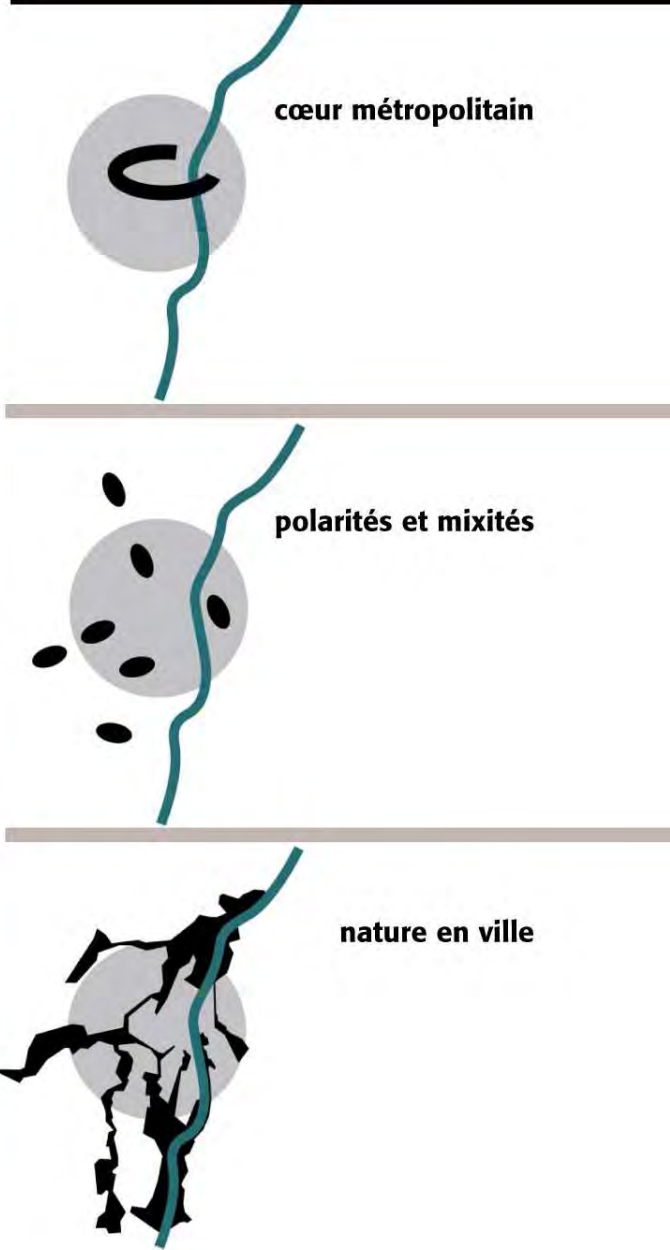


le projet

une métropole autour du Rhin



trois axes de projet



« Strasbourg, métropole des Deux-Rives »

le Rhin,
cœur du projet
pour une métropole transfrontalière

un pilotage transfrontalier
et des partenariats renforcés

24 projets leviers



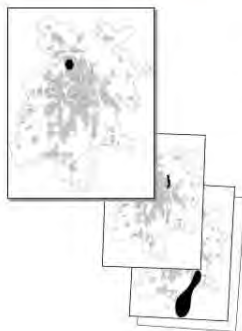
- 1 Deux-Rives
- 3 Hôpital civil
- 4 Campus – centre
- 5 Nouveau quartier Gare
- 6 Europe – Wacken
- 8 Portes ouest

des partenariats spécifiques
avec l'État pour les projets :
– Deux-Rives
– Nouveau quartier gare



- 2 Danube – Port Austerlitz
- 7 Schutzenberger – Schiltigheim sud
- 9 Hautepierre – Cronembourg
- 11 Hironnelles – Tanneries
- 12 Rives du Borie – Krittweg
- 13 Fronts d'Illkirch – Baggersee
- 14 Lixenbuhl – campus sud
- 19 Porte du Kochersberg
- 20 Zone commerciale nord
- 21 Entrée sud
- 22 Gare d'Entzheim

les politiques d'agglomération
mobilisées et des outils
opérationnels renforcés



- 10 Parc naturel de la Bruche
et du Rhin Tortu
- 15 Polygone
- 16 Robertsau – canal des Français
- 17 Secteur la Fontaine
- 18 Berges de la Souffel
- 23 Rhin – Ried sud
- 24 Ecopark BA.SIC

1. La situation

1.1. Un espace régional dynamique et concurrentiel

L'agglomération strasbourgeoise est située au cœur du Rhin supérieur, région densément peuplée qui connaît un fort dynamisme démographique et présente un maillage urbain original, organisé en un réseau équilibré de centres urbains. Bénéficiant d'une position stratégique au croisement des grands axes européens, proche de marchés majeurs et de régions à fort développement, l'agglomération s'inscrit dans l'espace du Rhin supérieur, qui compte près de 6 millions d'habitants et de 2,8 millions d'emplois.

1.2. Une croissance démographique tirée par le solde naturel

La population de la CUS a progressé de 42 600 habitants en 16 ans, pour atteindre 467 000 habitants en 2006. Cependant, l'observation des dynamiques démographiques récentes met en lumière une baisse du taux de croissance démographique. Le territoire de la CUS présente aujourd'hui un solde migratoire négatif, soutenu par un solde naturel toujours positif mais en légère baisse par rapport à la période intercensitaire précédente.

1.3. Une tendance à la spécialisation du territoire

Cette tendance démographique s'est accompagnée d'une spécialisation socio-démographique des territoires. Ainsi, de façon schématique, Strasbourg a tendance à concentrer les populations jeunes, les plus démunies et les plus aisées. L'enjeu est donc de diversifier l'offre de logements, en portant une attention particulière aux familles, et de la rééquilibrer dans les différents territoires de la CUS.

1.4. Une cité tournée vers la création et l'innovation

L'aire métropolitaine jouit d'une économie préservée, en lien avec sa diversité et son hinterland, mais en même temps exposée, du fait de ses relations de dépendances envers les économies voisines. Elle a bénéficié jusqu'à ces dernières années d'un facteur d'amortissement des cycles économiques, grâce à son économie généraliste. Toutefois sa forte tertiarisation, essentiellement appuyée sur les activités financières, ainsi qu'une large expérience du mutualisme, de la coopération et un tissu associatif particulièrement dense, tirent le développement métropolitain.

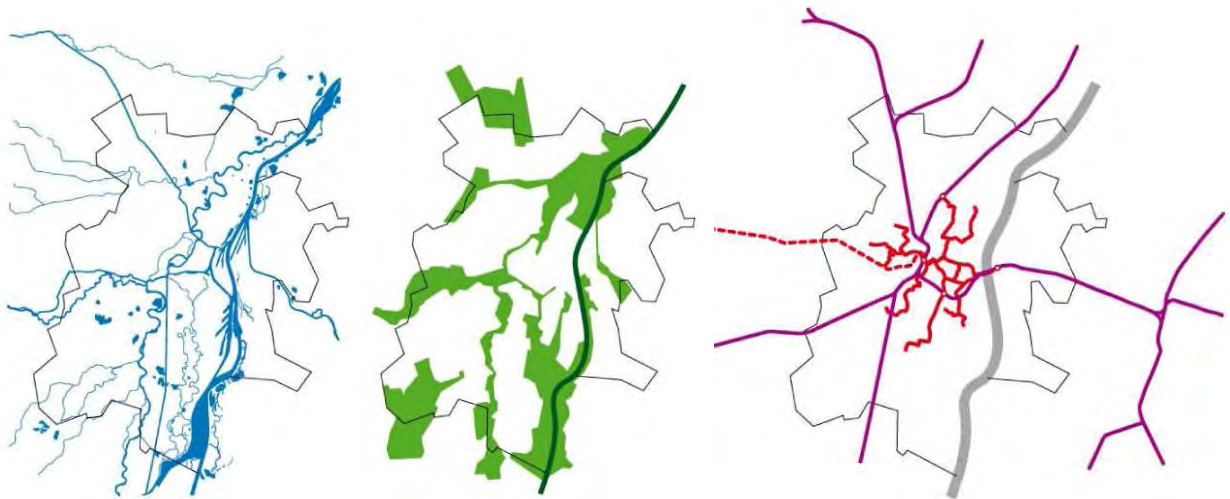
1.5. Des ressources foncières limitées

Les collectivités et les acteurs du développement urbain ont pris progressivement conscience de la nécessité de ménager et de mieux gérer les ressources foncières. Ainsi, les possibilités d'extension identifiées dans les documents d'urbanisme des communes de la CUS permettraient de répondre au besoin de développement pour à peine 20 ans au rythme de la consommation des dernières années. Par ailleurs, les plus importantes réserves sont situées en deuxième couronne, moins bien desservie par les transports en commun et impliquant d'importants efforts en matière d'équipement.

1.6. Trois trames organisent le territoire

Le projet d'écocité prendra sa réalité dans le territoire, s'appuyant sur les trois trames qui conditionnent le développement de l'agglomération et, au-delà, de la région urbaine.

- La **trame bleue** de l'eau visible et invisible constitue un révélateur de la qualité de l'environnement. Elle est constituée des fleuves et des rivières, des canaux, des gravières, des zones inondables et de la nappe phréatique. Cette richesse et cette contrainte liées à l'eau doivent être un élément structurant de la conception de la ville à la fois dans le développement de nouveaux usages, par les précautions à prendre pour protéger la nappe et dans sa capacité à imaginer un urbanisme qui placera l'eau au cœur des projets.
- La **trame verte** des parcs, des forêts, des coulées vertes le long des cours d'eau, des espaces agricoles de proximité, irrigue et relie les territoires : elle contribue fondamentalement à un cadre de vie qualité, au bien-être des habitants, et à la constitution de l'identité paysagère de l'agglomération. Déterminant fortement les relations spatiales de celle-ci à sa région, cette trame offre l'opportunité d'organiser des continuités écologiques, supports de la préservation de la biodiversité. Intégrant des zones agricoles, il s'agit aussi d'un espace de production de valeur économique.
- La **trame des transports en commun en site propre** qui rapproche les différents lieux de vie de l'agglomération, participe à son décloisonnement et permet un développement urbain vertueux, anticipant ainsi la fin de l'ère d'un usage généralisé de la voiture. La trame des transports en commun en site propre s'appuie sur les réseaux de tramway et ferroviaire. La CUS possède l'un des réseaux de tramway les plus étendus de France. Ce réseau assure une desserte performante jusqu'aux limites de la première couronne. A ce réseau s'ajoute l'étoile ferroviaire régionale qui met Strasbourg à moins de 20 minutes des principales villes du département. Le potentiel de développement identifié dans un périmètre de 400 m autour des axes du tramway et des gares SNCF, à l'échéance 2025, est estimé à 18 000 logements.



2. Le projet Strasbourg « métropole des Deux-Rives »

2.1. Des valeurs et des ambitions

Le projet d'écocité puise dans les racines de la ville - sa géographie, son histoire, ses cultures - pour en faire une métropole du futur. Il est fondé sur des valeurs qui lui permettront d'affronter les enjeux à venir.

- Strasbourg, ville de l'humanisme rhénan et ville ouverte sur l'Europe et sur le monde doit être une cité d'accueil permettant à chacun de trouver sa place de citoyen. Elle s'attachera à faire de sa diversité culturelle une richesse et un moteur de développement ;
- Devant l'accroissement de la précarité et des exclusions, l'enjeu est de combattre les fractures sociales et territoriales dont les effets pénaliseraient la compétitivité du territoire ;
- Indissociable d'une visée d'équité sur le territoire, la métropole se doit de garantir un cadre de vie agréable et sain grâce à une préoccupation continue de la qualité de l'environnement et de la prévention des risques ;
- Située au sein d'une région urbaine dense, héritant de patrimoines urbain et paysager remarquables, la métropole s'attachera à préserver les équilibres écologiques fragiles et à assurer la transmission aux générations futures d'une réelle qualité urbaine;
- L'ampleur de la mobilisation pour affronter les enjeux du devenir de la métropole implique une participation de tous aux réflexions et à la réalisation du projet. Il s'agit de faire de la démocratie locale une énergie au service de l'émergence d'une pleine citoyenneté.

2.2. Les six principes fondateurs

L'écocité sera le lieu du renouvellement de la construction de la ville, le lieu d'un nouveau mode de vie urbain attractif et désirable. Sa construction répond aux six principes suivants :

- **Une cité économe d'espace**
La limitation de la consommation d'espace sera une des dimensions clés de la construction de la ville durable. Il s'agira de mobiliser prioritairement du foncier situé au sein de la ville, sous forme de requalification de friches, de rénovation de quartiers, de densification de délaissés urbains. En corollaire, l'accent sera mis sur la préservation et la mise en valeur des espaces verts à toutes les différentes échelles, car ceux-ci constituent une demande sociale forte, gage de qualité du cadre de vie et d'acceptation de la densité.
- **Une cité en réseau et mixte**
La métropole strasbourgeoise s'organise autour de plusieurs pôles urbains mis en réseau. Elle visera une diversité des fonctions urbaines et des modes d'habiter au sein de chaque quartier et de chaque commune. Ville ouverte et accueillante, elle privilégiera la mixité des populations en terme de revenus, de culture, de générations dans un souci d'offrir une ville et un logement de qualité pour tous et de favoriser les échanges et les solidarités.
- **Une cité de la mobilité durable**
Organisée autour d'un réseau de transports en commun performant, l'écocité cherchera à concilier deux objectifs : réduire les distances de déplacement et se déplacer mieux en polluant moins. L'écocité mobilisera donc des changements d'ordres technologiques, spatiaux et comportementaux.
- **Une cité post-carbone**
La métropole visera à limiter son empreinte écologique à un niveau compatible avec la capacité d'absorption de la planète. La réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre, générées essentiellement par les bâtiments et les déplacements, sera, dans ce cadre, une priorité d'action. Conçue comme un écosystème basé sur une forte coopération entre les acteurs et entre les territoires, elle s'inscrira dans son territoire grâce à la valorisation des ressources locales et au recyclage des déchets urbains en nouvelles ressources.

- **Une cité ouverte sur la nature**

Le rapprochement du citoyen de la nature est l'un des principaux facteurs de qualité du cadre de vie et d'acceptation de l'intensité urbaine. Cette nature, qui innerve la métropole, est un atout majeur dans la préparation et l'adaptation du territoire aux changements climatiques. La préservation et la mise en valeur d'espaces verts à différentes échelles joueront un rôle dans le confort d'été en ville et permettront de limiter l'imperméabilisation des sols. Le développement d'une agriculture de proximité respectueuse de l'environnement contribuera l'approvisionnement alimentaire de la métropole. L'écocité s'appuiera également sur l'important réseau hydrographique pour construire une nouvelle relation de la ville à l'eau, à la fois vecteur de qualité de vie et source de vie à protéger.

- **Une cité économiquement dynamique et innovante**

Aujourd'hui, la métropole envisage une montée en puissance des éco-activités en s'appuyant sur la sensibilité croissante de ses réseaux de PME et PMI aux démarches d'éco-conception, par la promotion des achats responsables et par le renforcement des synergies entre les entreprises et les laboratoires de recherche en environnement.

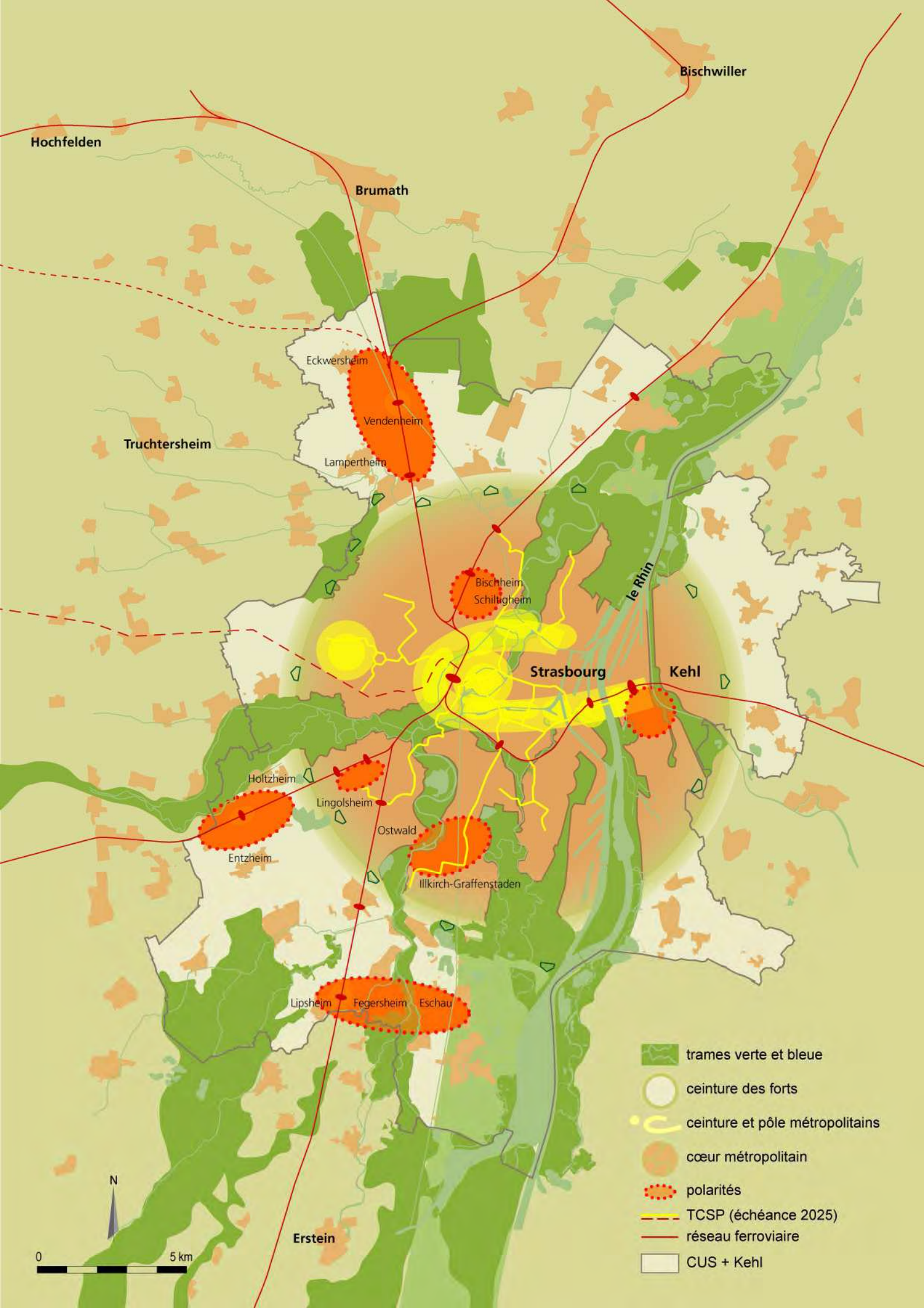
Par ailleurs, elle s'appuiera sur l'économie de l'immatériel, fondée notamment sur le savoir. L'évolution de l'économie conduira les individus peu qualifiés à changer d'emploi ou de secteur d'activité et à renouveler leurs compétences. Profitant de sa situation stratégique sur la dorsale internet européenne, Strasbourg visera à en démocratiser l'accès pour que l'ensemble des populations puisse faire un saut éducatif et renouveler plus fréquemment leurs connaissances.

2.3. 50 000 habitants supplémentaires à l'échéance 2030

Un scénario réaliste envisage le rétablissement du solde migratoire et un maintien du solde naturel, avec un gain de 50 000 habitants dès 2030.

L'objectif volontariste de 3 000 logements neufs annuels affichés par le 4^e Programme local de l'habitat (PLH) permettra un infléchissement de la tendance. En effet, un tel volume, associé à des choix pertinents en termes de qualité et de localisation, permettra de développer fortement une offre de logements capable d'enrayer en partie l'érosion migratoire vers une troisième couronne hors-CUS.

Plus largement, les choix stratégiques d'un développement économique centré sur l'innovation et le tertiaire supérieur alliés à une industrie performante permettront de renforcer à moyen terme la centralité et l'attractivité migratoire de la métropole.



Hochfelden

Bischwiller

Brumath

Truchtersheim

Eckwersheim

Vendenheim

Lampertheim

Bischheim
Schiltigheim

le Rhin

Strasbourg

Kehl

Holtzheim

Lingolsheim

Ostwald

Illkirch-Graffenstaden

Entzheim

Lipsheim

Fegersheim

Eschau

Erstein

-  trames verte et bleue
-  ceinture des forts
-  ceinture et pôle métropolitains
-  cœur métropolitain
-  polarités
-  TCSP (échéance 2025)
-  réseau ferroviaire
-  CUS + Kehl

N

0 5 km

2.4. Dessiner la métropole des Deux-Rives

Le projet d'écocité vise à la structuration du cœur de l'espace métropolitain en relation avec la région urbaine dont le Rhin doit devenir le cœur. Il s'agit de passer d'un territoire traversé par le Rhin à une métropole construite sur les deux rives de son fleuve.

Le projet d'écocité s'organise autour de trois axes convergents et articulés entre eux :

Le développement d'un cœur métropolitain ouvert sur le Rhin

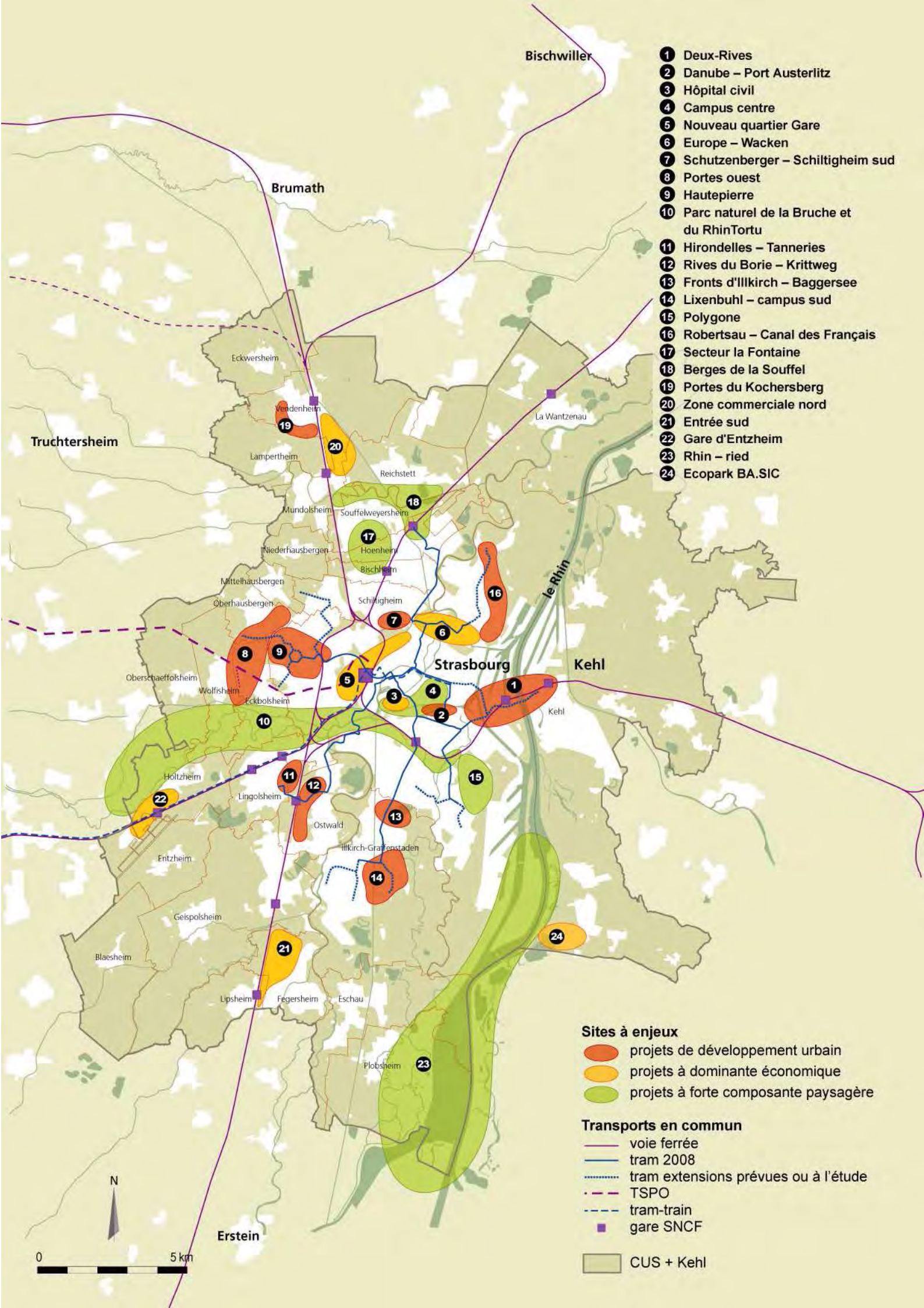
- la valorisation de la Grande-Île de Strasbourg, classée au Patrimoine mondial de l'Humanité, doit constituer un point d'appui pour renforcer la notoriété de la métropole. La politique portera autant sur la mise en valeur du bâti que sur celle des espaces publics attenants ;
- le renforcement du pôle central, avec le développement et l'organisation d'une « ceinture métropolitaine » intégrant les grands équipements et les fonctions internationales et régionales, interface entre le centre historique, les faubourgs et les communes. Ce territoire, qui correspond à l'ancienne ceinture des glacis, offre de nombreuses opportunités de renouvellement urbain et se prolonge jusqu'au Rhin et Kehl. Le secteur des Portes ouest de l'agglomération constitue lui aussi un pôle métropolitain voué à l'accueil d'équipements structurants.

La structuration de pôles et de centres au service d'une mixité sociale et fonctionnelle

- la structuration de pôles au sein de l'espace métropolitain permettra d'organiser des bassins de vie intermédiaires. Ils s'appuient sur les centres des communes les plus peuplées de l'agglomération (Kehl, Illkirch-Graffenstaden, Schiltigheim-Bischheim, Lingolsheim). Il s'agit également de décroquer des espaces et de renforcer la mixité fonctionnelle.
- en deuxième couronne, les pôles s'organisent à partir d'équipements d'échelle d'agglomération, de pôles commerciaux ou multimodaux ;
- le cœur de l'espace métropolitain, bien desservi par le réseau du tramway fait l'objet d'un renouvellement urbain permanent, mobilisant toutes les ressources foncières et immobilières.

La nature en ville et des espaces publics de qualité

- la remobilisation permanente des ressources foncières qui conduit à une forme de densification exige une très grande qualité des projets urbains et immobiliers, plaçant, entre autres, l'espace public au cœur de la réflexion ;
- par ailleurs, elle impose de préserver de manière pérenne les secteurs qui constitueront les grandes respirations des quartiers, de l'agglomération et de la métropole. Ce réseau d'espaces existants ou à créer, associera espaces de loisirs et de détente, espaces agricoles, corridors écologiques... En seconde couronne, la concentration des développements majeurs au niveau de quelques pôles permet de préserver d'importantes surfaces agricoles, sources d'approvisionnement pour la métropole.



- 1 Deux-Rives
- 2 Danube – Port Austerlitz
- 3 Hôpital civil
- 4 Campus centre
- 5 Nouveau quartier Gare
- 6 Europe – Wacken
- 7 Schutzenberger – Schiltigheim sud
- 8 Portes ouest
- 9 HautePierre
- 10 Parc naturel de la Bruche et du RhinTortu
- 11 Hirondelles – Tanneries
- 12 Rives du Borie – Krittweg
- 13 Fronts d'Illkirch – Baggersee
- 14 Lixenbuhl – campus sud
- 15 Polygone
- 16 Robertsau – Canal des Français
- 17 Secteur la Fontaine
- 18 Berges de la Souffel
- 19 Portes du Kochersberg
- 20 Zone commerciale nord
- 21 Entrée sud
- 22 Gare d'Entzheim
- 23 Rhin – ried
- 24 Ecopark BA.SIC

Sites à enjeux

- projets de développement urbain
- projets à dominante économique
- projets à forte composante paysagère

Transports en commun

- voie ferrée
- tram 2008
- - - tram extensions prévues ou à l'étude
- - - TSP0
- - - tram-train
- gare SNCF

CUS + Kehl

0 5 km

N

3. La mise en œuvre

3.1. 24 projets leviers pour construire l'écocité

La mise en œuvre du projet s'appuie sur 24 projets qui sont emblématiques des valeurs et des principes de l'écocité. Ils s'inscrivent dans les trois trames qui définissent le territoire de l'aire métropolitaine, et structurent le projet « Strasbourg, métropole des Deux-Rives ». Inscrits dans des temporalités différentes, les projets sont répartis sur 23 des 28 communes de la CUS et sur le territoire de ville de Kehl.

Ces projets recouvrent un potentiel à long terme d'environ 17 000 logements, soit environ les trois quarts des logements nécessaires pour accueillir 50 000 habitants. Le reste de l'offre sera assuré sous forme d'opérations dans le tissu constitué, en maîtrise d'ouvrage publique ou privée. 80 % de ces logements sont situés dans un secteur à moins de 400 mètres des lignes de transports en commun en site propre existantes ou envisagées d'ici à 2025, en vertu du principe d'une optimisation de l'articulation entre urbanisation et desserte en transports publics.

Ces 24 projets s'ordonnent autour des trois axes du projet :

- contribuer au développement métropolitain ;
- renforcer les polarités et les mixités ;
- assurer la place de la nature en ville.

L'ampleur et les caractéristiques particulières de certains projets constitutifs de l'écocité strasbourgeoise amènent la CUS à envisager la possible émergence d'autres opérateurs.

C'est notamment le cas pour deux des projets leviers :

- **Le projet « Deux-Rives »**

Le territoire compris entre le bassin Vauban et la gare de Kehl concentre les enjeux de l'ouverture de l'agglomération sur le Rhin, condition de son accès au statut de métropole transfrontalière : c'est également ici que la logique de développement des fonctions urbaines vers l'est croisent la logique nord-sud de développement du Port.

La requalification de la RN4, le prolongement du tramway vers Kehl, d'importantes emprises foncières disponibles offrent un potentiel de développement de plus de 300 000 m² de SHON à l'échéance 2020.

Il s'agit ici d'inventer un nouveau quartier ouvert sur le Rhin et les bassins portuaires où cohabiteront fonctions urbaines traditionnelles, de grands équipements structurant et des activités industrielles. Il s'agit également de réinsérer dans la dynamique de l'agglomération le quartier d'habitat social du Port du Rhin, aujourd'hui isolé.

- **Le « Nouveau quartier Gare »**

L'ancien glacis de la fortification de 1880 adossé à la voie ferrée constitue une zone de rupture entre le centre ville, les faubourgs et les communes situés à l'ouest et au nord de Strasbourg. Dans les années 70, la réalisation de la rocade du centre, maillon de l'axe autoroutier nord-sud de l'Alsace a consacré cette rupture : 190 000 véhicules empruntent chaque jour cet axe au niveau de la gare.

L'arrivée du TGV Est-européen en 2007 et du TGV Rhin-Rhône en 2011 en gare centrale transformée en pôle intermodal régional, renforce la nécessité de penser le rôle de ce territoire stratégique. A ce jour, les volontés de développement se sont heurtées aux contraintes foncières ou techniques qu'imposent les infrastructures ferroviaires et autoroutières : l'important potentiel de développement identifié ne peut se réaliser qu'à la condition d'importantes et coûteuses restructurations. L'opportunité d'engager des restructurations lourdes se présente d'une part avec le projet du tram-train qui doit franchir le faisceau ferroviaire et d'autre part avec la nécessité d'adapter les installations de la SNCF à l'échéance 2014 en vue d'accueillir un nouveau matériel roulant.

Par ailleurs, la transformation du territoire du glacis devra s'envisager à partir de la réinsertion urbaine de la rocade du centre et de l'A350 et la consolidation d'une coulée verte le long du canal de décharge.

3.2. Des démarches spécifiques

Des démarches transversales, aux niveaux pré-opérationnel et opérationnel, accompagneront la mise en œuvre du projet Ecocité.

- **La démarche « éco-quartiers »**

Plusieurs projets d'éco-quartiers d'initiative publique sont actuellement en cours d'élaboration sur le territoire de la CUS. Les éco-quartiers constituent les lieux privilégiés d'expérimentation de techniques environnementales innovantes, de nouvelles modalités d'élaboration des projets dans le cadre d'un partenariat renforcé entre les différents acteurs engagés. L'objectif est de pouvoir transposer à moyen terme ces méthodes à l'ensemble de la production et de la réhabilitation du bâti.

- **L'établissement de documents de cadrage et de méthodes de suivi de la qualité urbaines, architecturale et environnementale**

- **L'élaboration de référentiels «aménagement durable» et «construction durable»**

De premiers documents d'orientations et de cadrage sont en cours d'élaboration à des fins d'affichage de la politique de la collectivité en matière d'aménagement et d'habitat durables et de pédagogie à l'attention des professionnels de l'acte de bâtir. Il est prévu que cette phase de mobilisation débouche fin 2009 par une charte entre la CUS et les principaux acteurs de la profession.

- **L'élaboration d'une charte sur les espaces publics**

L'évolution des déplacements dans la ville et le rééquilibrage entre les différents modes questionnent l'aménagement des espaces publics et leur adaptation à de nouveaux usages. Cette charte vise à renforcer la qualité des espaces publics de la CUS et à en harmoniser les principes d'aménagement garantissant un même niveau de qualité sur l'ensemble du territoire.

- **Des démarches opérationnelles à toutes les échelles**

L'atteinte des objectifs de durabilité visés à horizon 2030 nécessite d'intégrer la préoccupation du développement durable à l'ensemble des projets urbains quelle que soit leur échelle.

- **La généralisation des consultations de promoteurs et architectes**

Lors de la cession de foncier par la collectivité, la généralisation des consultations a permis d'améliorer la qualité des projets grâce à l'émulation suscitée et de mieux intégrer des objectifs de qualité urbaine, architecturale et environnementale. L'objectif de limitation des consommations énergétiques des immeubles (objectif basse consommation) a notamment été largement généralisé dans les cahiers de charges.

- **Le développement d'un habitat innovant en autopromotion**

Dans le cadre de l'objectif de mixité et de diversification des opérateurs, la CUS et ses différentes communes souhaitent favoriser le développement de la construction en autopromotion au sein des éco-quartiers et d'opérations isolées.

- **L'Atelier urbain, lieu de débat permanent sur la ville durable**

La CUS a validé la création d'un espace ouvert de documentation et de débat sur les grandes questions liées à l'avenir de la ville, destiné aux principaux acteurs de l'aménagement de la construction, mais aussi au grand public, afin de favoriser la prise de conscience des enjeux de la ville durable et une pleine adhésion aux démarches opérationnelles engagées.

3.3. Des politiques d'agglomération

La majorité des politiques urbaines d'agglomération sont actuellement en cours d'élaboration ou de révision :

- la planification territoriale ;
- les politiques d'habitat et de rénovation urbaine ;
- la stratégie et le plan d'actions économiques ;
- la politique foncière ;
- la politique de déplacements ;

- les politiques environnementales, notamment en matière de lutte contre le changement climatique (Plan climat territorial).

Cette situation garantit une articulation étroite et une cohérence de ces politiques avec les objectifs de la ville durable promus dans le projet d'écocité.

3.4. Une gouvernance partenariale et transfrontalière

Le dossier d'écocité est porté par la CUS, la Ville de Strasbourg et la Ville de Kehl.

Cette association prolonge un partenariat engagé de longue date entre la CUS et les communes de Strasbourg et Kehl, et que leurs exécutifs souhaitent aujourd'hui encore renforcer.

Depuis la mise en œuvre conjointe du projet emblématique de passerelle sur le Rhin et du Jardin des Deux-Rives à l'occasion du Festival des Deux-Rives en 2004, la coopération s'est en effet poursuivie et se traduit notamment par des Conseils municipaux communs à Strasbourg et Kehl une à deux fois par an et un groupe de travail transfrontalier sur l'urbanisme et l'aménagement, mobilisé notamment sur le projet Deux-Rives.

- **Les partenaires du projet**

Les trois collectivités pilotes s'appuieront sur les compétences de l'Agence de développement et d'urbanisme de la région strasbourgeoise (ADEUS), qui sera le lieu de débat privilégié sur le projet entre les différents acteurs locaux de l'aménagement du territoire engagés. Elle jouera également un rôle d'appui à la définition de la stratégie et d'expertise technique sur le dossier, aux côtés des services des trois collectivités.

Le projet d'écocité amènera à approfondir les partenariats existants, en particulier avec l'Eurodistrict et le Syndicat mixte du SCOTERS quant aux rapports de la métropole avec son environnement.

Les contractualisations classiques seront renégociées pour intégrer ce nouveau projet. L'Union européenne, l'Etat, la Région Alsace et le Conseil Général du Bas-Rhin sont les principaux partenaires et co-financeurs potentiels de ce projet.

- **Une concertation renforcée avec la population**

Il s'agit de restaurer une véritable démocratie locale et de placer les citoyens au cœur de l'élaboration du projet, à travers notamment deux outils en cours d'expérimentation.

- **L'association de la population aux décisions publiques**

Le dispositif de Conseils de quartiers mis en place à Strasbourg fin 2008 en est le pivot. Il vise à débattre des projets dès leur conception.

- **Les ateliers de projet**

Les ateliers de projet portent sur des projets urbains transversaux (thématiques ou territoriaux) qui demandent du temps, une méthode de travail et des outils spécifiques. Le rôle des ateliers est d'établir un diagnostic partagé de la situation, puis de co-produire les programmes, les cahiers des charges et les principes d'aménagement des projets.

- **Les modalités de partenariat et le pilotage du projet (voir schéma ci-après)**

- **Le pilotage institutionnel**

Un Comité de pilotage « écocité » unique regroupant les élus compétents des trois collectivités sera mis en place et se réunira une fois par an. Il sera co-présidé par Jacques BIGOT, Président de la CUS, Roland RIES, Maire de Strasbourg et Günther PETRY, Maire de Kehl. Le Comité de pilotage associera les exécutifs des différents partenaires : Eurodistrict, Etat, collectivités territoriales, Chambres consulaires.

- **Le pilotage stratégique**

Un comité stratégique réunira les référents techniques des mêmes collectivités et institutions. Le niveau stratégique sera aussi celui du partenariat avec diverses instances et partenaires, ainsi que les universités et écoles.

- Le pilotage opérationnel, la coordination et l'animation du projet

La coordination opérationnelle et technique du projet sera assurée par les services des Villes de Strasbourg, de Kehl et de la CUS. Une équipe dédiée sera mise en place afin d'assumer ce rôle.

	Partenaires transfrontaliers	Collectivités locales Services de l'Etat	Partenaires institutionnels	Société civile Citoyens
Niveau institutionnel	Eurodistrict	Préfet Région Département SCOTERS	Chambres consulaires	
Niveau stratégique	Ecoles Universités	Services de l'Etat et du Département de la Région du syndicat mixte du SCOT	Services des Chambres consulaires Conseil de développement économique Conférence du logement CDC Ecoles Universités	
Agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise (ADEUS)				
Atelier urbain				
Niveau opérationnel	A définir	Etablissement public d'aménagement	CAUE Ordre des architectes Sociétés locales d'économie mixte et bailleurs publics	Conseils de quartier Associations Ateliers de projets Constructeurs et aménageurs

• Les partenariats spécifiques

Des partenariats spécifiques s'engageront de manière à produire de la connaissance et des expérimentations sur les thèmes traités dans l'écocité. Des démarches sont d'ores et déjà engagées : elles seront approfondies et développées dans le cadre du projet. Il s'agit de partenariats :

- institutionnels, en particulier un partenariat avec la Caisse des dépôts et consignations sur l'éco-quartier Danube ;
- avec l'industrie autour de l'innovation ;
- avec les universités et la recherche.

3.5. Une évaluation dynamique

Le projet d'écocité est l'occasion de mettre en place une démarche d'évaluation et de suivi des projets pour mesurer leur capacité à construire la métropole durable. Inscrite dans la durée, elle sera l'occasion de réajuster régulièrement le projet et d'alimenter le travail partenarial. Appuyée sur les six principes de l'écocité, elle s'appuiera sur un référentiel à partir duquel pourra être qualifiée la durabilité de l'espace métropolitain et évaluée la contribution de chaque projet levier au développement durable de la métropole.

3.6. Le phasage du projet

Au cours des mois à venir, dans le cadre de la phase de négociation annoncée avec le Ministère et les principaux partenaires locaux, et en tenant compte des démarches et projets déjà engagés ou en préparation, la CUS et la Ville de Kehl finaliseront une proposition de programmation, assortie d'un calendrier de réalisation, de données financières et de modalités de mise en oeuvre. La priorisation des projets et des opérations sera réalisée sur cette base par les organes décisionnels.

Projets	acteurs		degré d'avancement		
	pilote	partenaires	engagé	à l'étude	à prévoir
Deux-Rives	■ □	●			
Danube - Port Austerlitz	■	●			
Hôpital civil	■	●			
Campus centre	—	●			
Nouveau quartier Gare	■	○			
Europe - Wacken	■	●			
Schutzenberger - Schiltigheim sud	■	—			
Portes ouest	■	○			
Hautepierre - Cronenbourg	■	●			
Parc naturel de la Bruche et du Rhin Tortu	■	○			
Hirondelles - Tanneries	□	●			
Rives du Borie - Krittweg	■	●			
Front d'Illkirch - Baggersee	■	○			
Lixenbuhl - campus sud	■	○			
Polygone	■	—			
Robertsau - canal des français	■	●			
Secteur la Fontaine	■	○			
Berges de la Souffel	■	○			
Portes du Kochersberg	□	●			
Zone commerciale nord	■	○			
Entrée sud	■	○			
Gare d'Entzheim	■	—			
Rhin - ried	■	●			
Ecopark BA.SIC	□	—			

Pour la lecture du tableau

Concernant les acteurs :

- **Pilote :**

■ CUS compétente.

□ Ville de Kehl et communes de la CUS.

— autre partenaire pilote, la CUS participant ou pouvant participer.

- **Partenaires :**

● partenaires déjà engagés.

○ partenaires identifiés, mais rien d'engagé.

— pas de partenaire clairement identifié.

Concernant le degré d'avancement :

■ Opération engagée en phase opérationnelle, même partiellement.

■ Etudes engagées.

■ Opération proposée, dont le travail de développement reste à initier.

4. Le partenariat avec l'État

A ce stade de l'élaboration du projet, la CUS a identifié plusieurs axes de partenariat avec l'Etat. D'une part, il s'agit de consolider des démarches dans lesquelles l'Etat est déjà engagé dans le domaine des transports en commun et de la rénovation urbaine, d'autre part de mettre en place de nouveaux partenariats dans les domaines des trames paysagères et des corridors écologiques, du pilotage et de l'accompagnement de projets opérationnels, ainsi que du foncier.

4.3. Consolider des démarches engagées

Le soutien à la politique de développement des transports en commun

Dans le prolongement de la candidature à l'appel à projet « Transports urbains » portant sur les prolongements du tramway vers l'ouest et vers Kehl, il s'agira de définir la programmation et un plan de financement des prochaines extensions du réseau de tramway et de bus à haut niveau de service que la CUS entend mettre en œuvre dans le cadre de sa politique de mobilité, en articulation avec sa politique de développement urbain.

L'accompagnement de la politique de renouvellement urbain de l'agglomération

La CUS s'est engagée dans plusieurs programmes de rénovation urbaine.

Les acteurs du projet de Hautepierre-Cronenbourg souhaitent renforcer l'ambition environnementale du projet. La démarche EcoCités pourrait être l'occasion d'un soutien complémentaire de l'Etat sur les objectifs de développement durable sur ce territoire ; il pourrait prendre la forme d'expertises et de financements complémentaires, en particulier sur des projets innovants de réhabilitation.

Le soutien de projets non labellisés « ANRU », sur lesquels la CUS engage des études et prévoit des travaux, constituerait également un accompagnement fort de l'Etat à la politique de renouvellement urbain pilotée par la CUS.

4.4. Initier de nouveaux partenariats :

Le soutien à la préservation et à la mise en valeur des trames verte et bleue

Cette action constitue l'un des fondements du projet d'écocité de la métropole strasbourgeoise. Aussi la CUS souhaite obtenir le soutien technique et financier de l'Etat afin d'engager avec lui :

- un travail commun sur les risques d'inondation (gestion et maîtrise des risques) ;
- un partenariat sur les mesures de renaturation et de préservation de la biodiversité de certains espaces ;
- ainsi que sur la mise en place d'une agriculture de proximité plus respectueuse de l'environnement et de la santé de la population.

L'accompagnement des projets opérationnels

Les modalités de cet accompagnement seront précisées lors de la seconde phase de l'appel à projet EcoCités, dans le cadre de la phase de négociation avec l'Etat. D'ores et déjà, la CUS a souhaité pointer deux projets qui se distinguent par leur caractère stratégique et leur forte dimension partenariale, et sur lesquels une coopération renforcée avec l'Etat serait un atout indéniable et un facteur d'accélération du projet. Il s'agit de deux projets constitutifs de la ceinture métropolitaine :

- le projet « Deux-Rives », véritable « opération d'intérêt européen », qui pose la question du choix des outils d'aménagement les mieux adaptés à son caractère transfrontalier et pluri-partenarial ;
- le projet « Nouveau quartier Gare » la CUS est favorable à un partenariat privilégié avec l'Etat sur ce projet ; ce partenariat pourrait se traduire par la création d'une opération d'intérêt national (OIN) et d'un outil d'aménagement dédié tel qu'un établissement public d'aménagement.

L'identification des secteurs voués à mutation/libération au sein du patrimoine de l'Etat, en particulier du Ministère de la Défense, qui permettrait à la CUS et à la Ville de Strasbourg d'anticiper les secteurs potentiels de développement et de reconversion, ainsi que les modalités de leur libération.