

SYNDICAT MIXTE POUR LE Schéma Directeur de la région de Strasbourg

**COMPTE RENDU
de la réunion des commissions réunies
du 18 octobre 1999**

Etaient présents

MEMBRES ELUS DELEGUES

M ARLEN René
Communauté de Communes de la Basse Zorn

M BAUMERT Roger
Communauté Urbaine de Strasbourg

M BEUTEL Jean-Marie
Communauté Urbaine de Strasbourg

M BIGOT Jacques
Communauté Urbaine de Strasbourg
Vice Président du Syndicat Mixte

M EGLES Bernard
Communauté Urbaine de Strasbourg

M ENNESSER François
Communauté de Communes de Gamsheim Kilstett

M FESSMANN Erwin
Communauté de Communes de la Basse Zorn

Mme GILLIG Marie-Hélène
Communauté Urbaine de Strasbourg

M GOETZ Roland
Communauté de Communes du Pays de la Zorn

M GUICHARD François
Communauté Urbaine de Strasbourg

M HERRMANN Robert
Communauté Urbaine de Strasbourg

M HOEFFEL Daniel
SIVOM ACKERLAND
Vice Président du Syndicat Mixte

M HOFFMANN Hubert
Communauté de Communes de Gamsheim-Kilstett

M INGWILLER Bernard
Communauté de Communes du Pays de la Zorn

- M KAMMERER Gérard
Communauté Urbaine de Strasbourg
- M KLEIN Constant
Communauté de Communes du Pays d'Erstein
- M KLEIN André
SIVOM de la Souffel
Suppléant de M. MEHN
- M KLEIN Bernard
SIVOM du Canton de Truchtersheim
- M KLOTZ Jean
Communauté Urbaine de Strasbourg
- M KRIEGER Michel
Communauté Urbaine de Strasbourg
- Mme MEYER Danièle
Représentante des Communes Isolées
- Mme MOEGLÉN Yveline
Communauté Urbaine de Strasbourg
- M REIBEL Constant
Représentant des communes isolées
- M RIES Roland
Communauté Urbaine de Strasbourg
Président du Syndicat Mixte
- M SCHALL Antoine
SIVOM des Châteaux
- M SCHMITT Jean-Claude
Communauté de Communes des Villages du Kehlbach
- M SCHULTZ Georges
Communauté de Communes du Pays de la Zorn
- Mme SCHUMANN Anne
Communauté Urbaine de Strasbourg
Suppléante de Monsieur Robert GROSSMANN
- M STEINMETZ Hubert
Communauté de Communes de la Région de Brumath
- M WILHELM Marc
Communauté de Communes de Benfeld et Environs

*M ZETER Jean-Daniel
SIVOM ACKERLAND*

PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

*M BARNIER François
Chambre d'Agriculture*

*M BAUMGARTNER Raymond
Inspection Académique*

*Mme BOTZONG Corine
Préfecture*

*M BOUCHARD François
Direction Régionale et Départementale de l'Equipement*

*Mme CALLIGARO Barbara
Chambre de Commerce et d'Industrie*

*M CHRETIEN Hervé
Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales*

*M CLAVERIE Jean-Claude
Direction Départementale de l'Equipement-SUA*

*Mme EUZENOT Marie-Pierre
Sous-Préfecture de Molsheim*

*M FAYEN Laurent
Direction Départementale de l'Equipement*

*M FISCHER André
Chambre de Commerce et d'Industrie*

*Mme FRANKHAUSER Angèle
Préfecture du Bas-Rhin*

*M JEROME Jean-Louis
Conseil Général du Bas-Rhin-Aménagement et Equipement*

*M LEFEUVRE Alain
Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt*

*M RALUY Philippe
Direction Départementale de l'Equipement-SUA*

M RICHERT Philippe

Président du Conseil Général du Bas-Rhin

Mme SIEBERT Christine

Région Alsace-Direction de l'Aménagement du Territoire

M SIMON Thierry

Direction Régionale de l'Environnement

M SORIANO Samuel

Région Alsace-Direction Aménagement du Territoire

M SPITZER Jean-Paul

Service de la Navigation de Strasbourg

M ZAEPPFEL André

Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement

PARTICIPANTS ALLEMANDS

M BAKAUS Rafael

Ortenaukreis

M BLOCHOWITZ Wolfgang

Ville de Lahr

M GIENCKE Rolf Peter

Regionalverband

AUTRES PARTICIPANTS

M BOUQUET Gérard

ADEUS

M BUCHLER Roland

Communauté Urbaine de Strasbourg

Secrétariat Général

Mme DEBACQ Laurence

ADEUS

M DIEBOLD Francis

ADEUS

M FABERT Joël

Directeur de l'ADEUS

M KLEINPETER Guillaume

Communauté de Communes Pays de la Zorn

- M MEYER Christian
ADEUS*
- M MULLER Louis
Communauté de Communes de la Porte du Vignoble*
- M REVERDY Michel
Directeur du Syndicat Mixte*
- M ULRICH Jean-Paul
Maire de Dossenheim-Kochersberg*
- M VENTURE Dominique
Ville de Strasbourg-Trésorerie Principale Municipale*
- Mme WEBER Michèle
Ville de Strasbourg-Trésorerie Principale Municipale*
- M ZETER Pierre
Communauté Urbaine de Strasbourg-Service de l'Urbanisme*

1. ACCUEIL DES PARTICIPANTS

Monsieur ULRICH, Maire de DOSSENHEIM, accueille l'assemblée dans sa commune et souhaite la bienvenue aux personnes présentes.

Monsieur RIES, Président du Syndicat Mixte remercie Monsieur le Maire d'avoir bien voulu accueillir les participants à cette réunion dans sa commune.

Après la définition du périmètre du Schéma Directeur, il s'agit d'entrer dans le vif du sujet. Le Syndicat Mixte est constitué et composé de 50 élus, tous invités à cette réunion. Sont présents aussi les Services de l'Etat ainsi que les personnes publiques associées : Département, Région, Chambres de Métiers, de Commerce, d'Agriculture ainsi que les techniciens et le Trésorier Payeur du syndicat.

Le temps d'élaboration prévu pour le Schéma Directeur est de 4 à 5 ans, mais les orientations seront définies avant ce terme. Des anticipations, comme pour les POS seront peut-être nécessaires. Il s'agit de démarrer les travaux le plus rapidement possible pour avoir les premiers résultats dans des délais raisonnables.

Monsieur le Président rappelle que les tendances actuelles de prolifération urbaine sont «pernicieuses». On le voit à l'exemple de l'encombrement sur l'A 35 : des solutions sont à trouver (Tram-Train, formules d'intermodalité, parkings-relais).

Il présente ensuite l'ordre du jour et donne la parole à Monsieur REVERDY, Directeur du Syndicat Mixte.

2. LE CADRE REGLEMENTAIRE DU SCHEMA DIRECTEUR ET LES ETUDES TRANSFRONTALIERES

Monsieur le Directeur du Syndicat Mixte explique à l'aide de transparents le cheminement des étapes de l'élaboration du Schéma Directeur et des études transfrontalières. (cf annexe 1).

3. PRESIDENCES DES COMMISSIONS

Monsieur le Président du Syndicat Mixte rappelle que les présidences des 5 commissions doivent refléter autant que possible un souci d'équilibre CUS/hors CUS et se félicite de pouvoir également respecter une certaine parité hommes/femmes.

Sont approuvées les présidences suivantes :

Commission 1 : Constant REIBEL
La mobilité et les réseaux

Commission 2 : Jean BIGOT
L'environnement social et humain, l'habitat, le foncier et la forme urbaine

Commission 3 : Yveline MOEGLIN

Le développement économique

Commission 4 : Danièle MEYER
Les espaces naturels et l'environnement

Commission 5 : Jean KLOTZ
Les coopérations (la communication et son évaluation initialement prévue avec cette commission restera du ressort du Bureau).

4. METHODE DE TRAVAIL DES COMMISSIONS

Monsieur FABERT, Directeur de l'ADEUS propose ensuite une méthode de travail des commissions qui est approuvée par l'assemblée (annexe 2).

Il est précisé, suite à une question de l'assemblée, que le calendrier des sessions tient compte des élections municipales de mars 2001. Après cette date, les réflexions seront approfondies afin de définir des enjeux et des orientations.

5. PRESENTATION DU CADRE TERRITORIAL DES TRAVAUX

Monsieur le Président donne la parole à Monsieur DIEBOLD qui présente le cadre territorial des travaux transfrontaliers (annexe 3).

6. ROLE DE L'ETAT DANS L'ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR

Monsieur BOUCHARD précise que l'Etat est représenté par 8 services. La DDE coordonnera la représentation de l'Etat lors des réunions des commissions de travail. Il explique ensuite ce que signifie le «Porter à Connaissance» dont la procédure est décrite dans le Code de l'Urbanisme (annexe 4). Il rappelle que l'Etat souhaite la prise en compte de certaines préoccupations, comme par exemple la question de l'étalement urbain.

Monsieur FAYEN commente ensuite le «porter à connaissance», les enjeux de l'Etat et présente les principaux projets d'intérêt général (annexe 4).

Monsieur le Président, suite à ces interventions, insiste sur la nécessité d'un développement maîtrisé de l'urbanisation et d'intégrer la notion de développement durable dans les travaux.

A la question d'un éventuel «Porter à Connaissance» en Allemagne, Monsieur GIENCKE précise qu'il n'y a pas d'influence directe de l'Etat Allemand : le Regionalplan est élaboré par l'un des 12 Regionalverbände et est approuvé par l'Assemblée du Baden Württemberg (Landrat).

7. PREMIERS ELEMENTS GENERAUX D'UN ETAT DES LIEUX

Monsieur DIEBOLD présente un premier état des lieux destiné à être approfondi par les commissions (annexe 5).

Monsieur le Président conclut la réunion en rappelant le caractère innovant de cette démarche transfrontalière. Celle-ci va permettre d'intensifier les échanges entre les deux rives du Rhin. Il est par ailleurs convaincu que les difficultés inhérentes à cette entreprise seront surmontées au fur et à mesure. Il espère que les structures de coopération transfrontalière existantes apporteront leur aide juridique pour trouver des formules adaptées à ce type de démarche.

Les différents points de l'ordre du jour étant épuisés, Monsieur le Président remercie les participants et lève la séance à 16 heures.

Roland RIES
Président du Syndicat Mixte

ANNEXE 1

ELABORATION D'UN CHEMA DIRECTEUR

9 pages d'annexes n'existant pas en version numérique à l'ADEUS

ANNEXE 2

METHODE DE TRAVAIL DES COMMISSIONS

Le Comité Syndical, lors de sa réunion du 1er juin, avait validé la création de 7 commissions de travail pour l'élaboration du Livre Blanc transfrontalier et du schéma directeur

Au vu des inscriptions recueillies, les commissions 1 (l'environnement social et humain) et 6 (la communication et l'évaluation) sont faiblement représentées. Le Bureau, réuni, le 24 août, a décidé de ramener de 7 à 5 le nombre de commissions.

Les commissions sont donc les suivantes :

1. La mobilité et les réseaux
2. L'environnement social et humain, l'habitat, le foncier et la forme urbaine.
3. Le développement économique
4. Les espaces naturels et l'environnement
5. Les coopérations (*la communication et son évaluation initialement prévue avec cette commission restera du ressort du Bureau*).

Ce découpage pourra être réadapté en fonction de l'avancement et de l'importance des travaux.

Les commissions de travail seront composées des membres élus du Syndicat Mixte, des personnes publiques associées et des techniciens, notamment ceux de l'Etat, des partenaires allemands (*éventuellement de représentants d'associations ou de milieux professionnels ultérieurement*) et d'experts extérieurs, spécialistes dans un domaine particulier qui seront sollicités en fonction des thèmes traités (*les réunions se dérouleront, bien sûr, en présence du Directeur du Syndicat Mixte*).

Elles seront alimentées au fur et à mesure de l'avancement des travaux par des expertises de l'ADEUS sous forme de fiches thématiques qui prépareront aux ses-

sions de travail.

Chaque réunion de commission se déroulera sous l'autorité du Président de cette commission et sera animé par l'ADEUS qui présentera la question traitée et suscitera le débat.

Il appartiendra à chaque commission de fixer le rythme et les dates de réunion.

Les premiers travaux des commissions porteront sur la description de l'état des lieux avant de s'intéresser, dans une deuxième phase, à la définition des enjeux (diagnostic) puis à la proposition de perspectives d'aménagement.

La territorialisation, c'est à dire la traduction spatiale des orientations ne se fera que dans un deuxième temps.

PROGRAMME DE TRAVAIL DES COMMISSIONS

* Le **programme de travail d'octobre 1999 à fin 2000** devrait se décomposer en 5 sessions :

1. 18 octobre 1999 : session n°1

Première réunion commune à toutes les commissions

2. Novembre-décembre 1999 : session n° 2

Première phase de l'état des lieux par commission (soit 5 réunions)

3. 1er trimestre 2000 : session n° 3

Deuxième phase de l'état des lieux (soit 5 réunions).

4. 2ème trimestre 2000 : session n° 4

Troisième phase de l'état des lieux (soit 5 réunions)

5. Eventuellement un point pourra être fait en juin lors d'une réunion des commissions

6. 4ème trimestre 2000 : session n° 5

Conclusions sur l'état des lieux et premiers éléments d'enjeux.

*** En 2001 :**

1. Premier semestre 2001 :

- Deuxième réunion commune à toutes les commissions.
- Premier document intermédiaire portant sur **l'analyse de la situation existante et principales perspectives d'aménagement.**

2. Puis trois phases de travaux :

- Approfondissement des enjeux et perspectives d'aménagement
- Validation du diagnostic, des enjeux et des perspectives d'aménagement.
- Rapport final des commissions
- Etudes préalables à l'établissement d'un Livre Blanc **fin 2001.** respectant en cela les délais impartis par la procédure Interreg

ANNEXE 3

LE CADRE TERRITORIAL DES TRAVAUX

1. LES DONNEES DE BASE

- Une superficie de **2 940 km²** comprenant :
 - l'aire du futur schéma directeur (1 081 km²)
 - l'Ortenaukreis (1859 km²)
- Une population de **960 000 habitants**, avec :
 - 580 000 habitants dans l'aire du futur schéma directeur
 - 380 000 habitants dans l'Ortenaukreis
- Une densité moyenne de **326 habitants par km²**.

2. UN ESPACE AU COEUR DU RHIN SUPERIEUR

- Le territoire occupe une **position médiane** dans le Rhin Supérieur, à égale distance entre Karlsruhe et Colmar - Freiburg. Ainsi, Strasbourg et Offenburg, les deux pôles urbains principaux, voient leurs distances à ces villes comprises entre 60 et 70 km.
- Il fait partie, pour les deux tiers Ouest, du **fossé rhénan**, ensemble géographique majeur, qui s'étend de Bâle à Francfort, sur une distance de 300 km et une largeur variant entre 30 et 50 km. Le Rhin est un élément de cohérence de tout l'ensemble. Ce fossé est limité, dans sa partie alsacienne et badoise, par les massifs montagneux des Vosges à l'Ouest et la Forêt-Noire à l'Est. La partie Est du territoire est, quant à elle, occupée par la Forêt-Noire.
- Le territoire est situé sur un puissant axe de développement : celui de la « dorsale rhénane ». Celle-ci, ainsi que le caractère de vallée de l'espace du Rhin Supérieur font de cette région **un des axes les plus fréquentés de l'Europe**. Le Rhin est ainsi le premier fleuve commercial d'Europe. Le long du fleuve passent voies ferrées et autoroutes qui relient les grandes aires métropolitaines de l'Europe du Nord à celles du Sud.

3. UNE REGION URBAINE

- La région de Strasbourg - Ortenau présente un **maillage de villes dense**, caractéristique du modèle rhénan des « paysages de villes ». A l'opposé du modèle « métropolitain » basé sur une organisation hiérarchique du territoire et marqué par un pouvoir central fort, le modèle rhénan privilégie la complé-

mentarité entre les villes et le fonctionnement en réseau favorisé par des moyens de communication performants et des distances relativement courtes.

Dans la région de Strasbourg - Ortenau, les temps de parcours entre deux centres urbains n'excèdent pas la vingtaine de minutes.

- Le maillage urbain de la région présente cependant **des nuances liées à l'histoire et à la géographie.**

A l'Ouest de Strabourg, prédomine un semis dense de villages, distants les uns des autres de 5 à 10 km. Cette répartition serrée s'explique par des conditions agronomiques très favorables : elles ont engendré, lorsque l'économie était à dominante agricole, une exploitation intensive des terres, notamment dans le Kochesberg et le pays de Hochfelden.

De part et d'autre du Rhin, dans une bande variant entre 10 et 20 km, l'occupation humaine s'est réalisée dans des conditions plus difficiles, sur des espaces humides, inondables, aux sols souvent plus pauvres et occupés en partie par la forêt rhénane. La densité de villages y est par conséquent moins forte et les territoires communaux plus importants.

Vers l'Est, l'urbanisation s'est développée **le long du piémont de la Forêt-Noire**. C'est ici que sont implantées les villes importantes : Offenbourg, Lahr et Achern, situées au débouché de vallées, sont les témoignages d'anciennes voies de circulation, à l'abri des inondations du Rhin et de ses affluents.

Au-delà du piémont, se dessine **une urbanisation qui épouse les fonds des vallées de la Forêt-Noire**. L'occupation des vallées contraste fortement avec de vastes secteur du massif faiblement occupés.

- Outre les variations du maillage urbain observées dans la région de Strabourg - Ortenau, on constate des **différences dans la répartition spatiale des centres urbains les plus importants**¹.

A l'Ouest du Rhin, le pôle strasbourgeois, classé «centre supérieur», prédomine. Avec plus de 2000 ans d'histoire, Strasbourg, capitale régionale est un «centre supérieur avec un très grand rayonnement international du fait des installations européennes, de la chaîne de télévision franco-allemande ARTE, de l'aéroport international et de l'université [...] Le rayonnement de ses fonctions centrales supérieures déborde largement de l'autre côté du Rhin dans le pays de Bade jusque dans le Kreis d'Ortenau et vers Offenbourg, en particulier pour ce qui est des installations commerciales et culturelles»².

L'armature urbaine est complétée dans l'aire d'influence du pôle strasbourgeois par des **centres secondaires** compris entre 3 000 et 10 000 habitants : il s'agit de Brumath, Hochfelden, Marlenheim, Erstein et Benfeld. Ces villes, de taille relativement modeste et situées à seulement 15 - 25 km de Strasbourg, organisent des pays bien identifiés et leur rôle est à ce titre important et nécessaire.

¹ On pourra se reporter à l' «Etude d'un cadre d'orientation pour le Rhin Supérieur» (ECORHS) - Etat des lieux - ADEUS - ADAUHR - EISELE - GRESKO - HERZOG et DE MEURON - 1997

² Etude ECORHS déjà citée.

A l'Est du Rhin, l'armature urbaine est formée d'un pôle important «assumant des **fonctions partielles d'un centre supérieur**» (**Offenburg** - 55 000 habitants). L'armature est complétée par des «**centres intermédiaires**» (Kehl, Achern, Lahr, Haslach im Kinzigtal, Hausach et Wolfach - 20 000 à 40 000 habitants) et des «**centres secondaires**» (10 000 à 25 000 habitants). Kehl, située directement au bord du Rhin et dans la zone agglomérée de Strasbourg a une position particulière : «elle participe dès à présent aux fonctions du centre supérieur voisin français». L'armature urbaine à l'Est du Rhin présente donc plusieurs niveaux hiérarchiques qui se complètent mutuellement. Cette hiérarchie est explicitement déterminée dans le plan régional du Südlicher Oberrhein.

4. LES TERRITOIRES DE PLANIFICATION

- La région de Strasbourg - Ortenau est concernée par **deux documents de planification territoriale** de rang supérieur.
- **L'Ortenaukreis fait partie du Regionalplan Südlicher Oberrhein** dont la superficie totale est de 4 072 km², soit une taille comparable aux départements alsaciens³. L'Ortenaukreis (1859 km²) occupe 45 % de la partie Nord du plan régional. Celui-ci, en vigueur depuis 1995, vise l'horizon 2010 et doit faire l'objet d'une révision destinée à prendre le relais à cette même date. Ce plan est obligatoire et établi dans le cadre d'un administratif préétabli : la région du Südlicher Oberrhein.
- **L'aire d'influence de Strasbourg** (au regard des migrations alternantes) est concernée par le périmètre du futur **schéma directeur de la Région de Strasbourg** dont la superficie est de 1081 km². Il succèdera à celui de 1973, de taille plus réduite (850 km²), dont la révision vient d'être engagée. Son périmètre a été établi à l'initiative des communes qui ont choisi de se regrouper dans le cadre d'une «communauté d'intérêts économiques et sociaux».
- Etablis à des échelles différentes - 1/100 000 pour le plan régional allemand et 1/50 000 pour le schéma directeur - ces deux types de plans ont en commun d'être **opposables aux administrations**. Enfin on rappellera que ces documents **s'imposent à ceux de rang inférieur** : plans d'usage du sol (Flächennutzungsplan) et plans d'occupation des sols (1/2 000).

³

Bas-Rhin : 4 755 km² - Haut - Rhin : 3 525 km².

Carte « Périmètre du livre blanc transfrontalier »

Carte « L'aire d'étude dans le fossé rhénan et son environnement proche »

Carte « Aire d'étude et régions naturelles »

Carte « Structure urbaine du Rhin supérieur »

Carte « Hiérarchie des centres dans le Rhin supérieur »

Carte « Périmètre du livre blanc transfrontalier et documents de planification »

ANNEXE 4

LE ROLE DE L'ETAT DANS L'ELABORATION DU SCHEMA DIRECTEUR

La procédure du «Porter à Connaissance»

Art. R 122.6 du Code de l'Urbanisme :

«Dans un délai de 3 mois à compter de la délibération (...) le Préfet porte à la connaissance du Président de l'Etablissement public de coopération intercommunale les directives territoriales d'aménagement et d'urbanisme ainsi que les projets d'intérêt général...

Il porte également à la connaissance du Président de l'EPCI toutes les informations utiles à l'élaboration du schéma (...)

Au cours de l'élaboration du schéma, le Préfet communique au Président de l'EPCI, dans les meilleurs délais, les projets et informations nouveaux.

La question du temps

Peut-on prétendre sérieusement et complètement répondre dans un délai de 3 mois?

Une possibilité : Le «Porter à Connaissance» continu, géré tout au long du processus pour enrichir le débat.

Le «Porter à Connaissance» n'est pas le seul moment où l'Etat peut s'exprimer. D'autres temps existent :

- Participation aux Commissions de Travail
- Avis des services
- Contrôle de légalité.

Les enjeux de l'Etat dans la planification locale

- la cohésion du territoire national
- la place de l'économie française dans la compétition européenne
- la cohésion sociale et urbaine
- la maîtrise de la mobilité
- l'équilibre entre le rural et l'urbain
- l'environnement, le paysage et le patrimoine
 - * protection des biens et des personnes contre les risques naturels et industriels
 - * protection des paysages
 - * protection des ressources
 - * préservation du patrimoine (histoire architectural, urbain, archéologique, écologiques...)

Le contenu du «Porter à Connaissance»

- le rappel des enjeux et des politiques européennes (notamment dans un cadre transfrontalier)
- le rappel des politiques nationales, de leurs fondements, objectifs et moyens dans les domaines
 - * de l'habitat
 - * de l'environnement
 - * de la mobilité

Sur Strasbourg et sa région...

une attention particulièrement sur les enjeux du diagnostic d'agglomération

- les projets d'intérêt général
- les servitudes d'utilité publique
- la connaissance et les enjeux territoriaux

Les projets d'intérêt général

- les zones d'exploitation et de réaménagement coordonné des carrières (arrêté préfectoral du 19 décembre 1988)

- le tracé du TGV-Est (Déclaré d'utilité publique le 14 mai 1996)

Par ailleurs en discussion (autres projets en débat)

- contournement de Strasbourg, (A4 - VRPV) doré et déjà inscrite au SDAU de 1973 et le débat vient d'être lancé
- la voie de liaison intercommunale Ouest de Strasbourg également inscrite dans les documents d'urbanisme et dont le tracé est en cours de discussion
- la pénétrante Est de Strasbourg

Les contraintes et servitudes

(présentation de cartes en cours d'élaboration).

ANNEXE 5

ETAT DES LIEUX

1. REMARQUES PREALABLES

- La présente note a pour objectif de présenter les **premiers éléments permettant d'esquisser un état des lieux** de la région de Strasbourg-Ortenau.

Elle marque le point de départ des réflexions qui seront engagées au sein des différentes commissions de travail et qui s'échelonneront jusqu'en 2001. Ces réflexions et propositions des commissions offriront la matière à la publication du Livre Blanc qui aura un caractère innovant par son aspect transfrontalier.

- **La démarche** mise en oeuvre a consisté ici à mettre en lumière certains aspects des thèmes qui seront approfondis dans le cadre des commissions de travail. L'état des lieux, à ce stade des travaux, ne peut donc être que partiel et c'est tout autant un «état des lieux de la connaissance» dans telle thématique ou sur tel territoire qui est mise en relief pour aborder les réflexions à venir dans les meilleures conditions possibles. Par ailleurs, il est proposé que soient pris en compte **trois axes de structuration des travaux** à venir :

- **l'axe «développement durable»**

Il peut être le fil conducteur des réflexions à venir et le lien commun à l'ensemble des thèmes. Sont liés à cet axe les notions de préservation, d'équilibre, de développement solidaire.

- **les «connexions thématiques»**

Si au démarrage des travaux une connaissance thématique de base minimale est nécessaire, il y a lieu, dès à présent de mettre en lumière les liens existants entre les différents thèmes. L'axe «connexions thématiques» doit garantir une nécessaire démarche transversale.

- **les «connexions territoriales»**

Les réflexions porteront sur un territoire transfrontalier qui comprend plusieurs échelles de territoire dont :
· l'agglomération strasbourgeoise
· les différents secteurs compris dans le périmètre du futur schéma directeur et qui correspondent à des pays identifiés
· la rive droite du Rhin et plus précisément l'Ortenaukreis.
L'axe «connexions territoriales» doit permettre d'acquérir une vision partagée du territoire transfrontalier. Ainsi pourront émerger des enjeux partagés par-delà les différentes échelles.

Enfin, le souci de la **prise en compte des habitants** et des besoins de la population seront sous-jacents à l'ensemble des réflexions.

5. PREMIERS ELEMENTS D'UN ETAT DES LIEUX

5.1 L'approche démographique

- L'étude de la population, tant au niveau de sa répartition dans la région de Strasbourg-Ortenau que dans ses composantes et ses dynamiques, constitue un **enjeu de première importance**. En effet, la démographie entraîne des répercussions dans de nombreux domaines : habitat, transports, emplois, foncier, équipements, environnement, etc.
- La préoccupation transfrontalière amènera à intégrer **les phénomènes démographiques de part et d'autre du Rhin**. Dans la perspective d'un livre blanc transfrontalier se pose donc la question de la disponibilité des données allemandes et de leur harmonisation avec celles du recensement général de la population de 1999 afin de pouvoir les comparer.
- Sur la base de chiffres de 1990, on constate des **situations différentes entre la région de Strasbourg et l'Ortenau** : densité plus forte dans l'Ortenaukreis le long du piémont de la Forêt-Noire alors qu'à l'Ouest du Rhin elle concerne surtout l'agglomération strasbourgeoise; population plus jeune et solde naturel plus élevé dans la région strasbourgeoise.
- Dans **l'aire du futur schéma directeur** habitent 580 000 habitants en 1999 (Ortenaukreis : environ 380 000 habitants), soit 56% de la population du département du Bas-Rhin. C'est un gain 40 000 personnes depuis 1990, dû à la croissance naturelle mais aussi à une **attaction retrouvée de la région de Strasbourg**.
Si l'évolution de la population entre 1982 et 1990 était concentrée dans une couronne proche de Strasbourg, **les plus forts taux de croissance entre 1990 et 1999 se situent dans des communes de plus en plus éloignées de l'agglomération**, vers l'Ouest et le Nord- Ouest (Kochersberg, pays de Marlenheim, du Kehlbach et de Hochfelden). Ce phénomène méritera d'être analysé de plus près, notamment par ses liens avec un certain nombre de domaines déjà cités plus haut. Des travaux réalisés sur la base des données démographiques de 1990 (et qu'il conviendra d'actualiser lorsque celles de 1999 seront exploitables) montrent l'influence conjuguée de la taille de la commune, de la typologie et de l'âge du parc de logements sur la structure par âge de la population. **La typologie de la population des communes de l'aire du schéma directeur présente une situation contrastée** :
 - Strasbourg se caractérise par une importante présence de jeunes (essentiellement des étudiants) avec un parc de petits logements locatifs liés à cette situation;
 - un certain nombre de communes dont la taille est souvent comprise entre 5000 et 30 000 habitants présentent un profil dominé par la présence de jeunes actifs (Schiltigheim, Bischheim, Lingolsheim, Illkirch, Erstein, Benfeld, etc.);
 - pour les autres communes, de taille plus modeste, la situation est fonction de l'âge des extensions de l'urbanisation : familles en voie de constitution

lorsque l'urbanisation (généralement sous forme de maisons individuelles) est récente, population de familles déjà constituées et dont les enfants sont déjà partis dans les secteurs à urbanisation plus ancienne, forte présence de personnes âgées dans les communes sans construction de logements dans une période récente.

5.2 La question de l'habitat

- L'habitat constitue un volet important dans l'appréhension du territoire d'étude. En effet, **les connexions de ce thème avec d'autres éléments sont nombreuses** : il s'articule avec l'offre en transports et influe sur la demande en transports; il a des impacts forts sur les services et équipements, sur le foncier, etc. Il a des liens étroits avec la structure de la population résidente.
- Une connaissance des questions d'habitat, homogène et cohérente à **l'échelle transfrontalière constitue un enjeu d'importance**. Par-delà les concepts utilisés **de part et d'autre du Rhin, on relève quelques grandes caractéristiques** qui gagneront à être réactualisées :
 - Avec 141 867 logements en 1990, le territoire de l'Ortenaukreis est d'un poids proche de celui de la Communauté Urbaine de Strasbourg (187 000 logements).
 - Le dynamisme de la construction neuve dans l'Ortenau, de 1990 à 1994, est également très proche de celui de la CUS.
 - Les prix des marchés immobiliers sont cependant beaucoup plus élevés dans l'Ortenaukreis que sur la rive gauche du Rhin, en particulier pour le foncier.
 - L'offre en logements dans l'Ortenaukreis est dominée par le collectif, alors que celui-ci, mis à part l'agglomération strabourgeoise, est nettement moins présent dans l'aire du schéma directeur.
 - La mobilité résidentielle reste, quant à elle, modeste entre les deux rives de la région de Strasbourg-Ortenau : 3 000 à 4 000 Allemands ont élu leur domicile principal à Strasbourg alors que quelques centaines de Français habitent à Kehl.
- **Les modes d'habiter ont beaucoup évolué** ces 15 dernières années. Sous réserve que ces évolutions soient affinées par des données récentes dans les différents secteurs de l'aire d'étude, on peut noter :
 - La diminution de la taille des ménages
 - La décohabitation plus tardive des jeunes
 - L'amélioration du confort des logements
 - L'augmentation du budget consacré par les ménages pour se loger.Ces évolutions sont, pour une part, révélatrices de **nouveaux besoins des ménages** et de **modifications des modes de vie**. Ces nouveaux besoins seront à prendre en compte dans le cadre des réflexions.

- On constate, **dans la région de Strasbourg, un dynamisme de la construction neuve entre 1990 et 1998**. Celui-ci profite à des communes

de plus en plus éloignées de l'agglomération strasbourgeoise. Ce phénomène d'urbanisation par vagues successives toujours plus éloignées est corroboré par l'observation de la dynamique démographique entre 1982 et 1999. Il a des conséquences dans de multiples aspects touchant la «vie» au sens large du territoire, comme par exemple :

- Le cas des **déplacements quotidiens domicile-travail** qui sont en augmentation constante : l'étude des migrations pendulaires confirme que «**la ville déborde aujourd'hui des limites de son paysage et du nombre de ses habitants**».
- L'évolution des **prix moyens des terrains** qui montre, entre 1990 et 1997, un effet de tache d'huile qui se diffuse vers le Nord, l'Ouest et le Sud de la région strasbourgeoise.

■ Enfin, on remarquera que **dans la région de Strabourg l'offre en habitat est inégalement diversifiée** :

- Dans les petites communes sont concentrés les grands logements et nombre de celles-ci accueillent des propriétaires de maisons individuelles.
- Dans les centres urbains, le secteur locatif social et privé est nettement plus important.
- L'offre en logements sociaux est essentiellement concentrée dans quelques communes de la Communauté Urbaine de Strasbourg, et de manière moins forte dans les pôles secondaires.

L'offre en habitat dans la région de Strabourg montre qu'**il existe des spécificités territoriales, voire une «spécialisation» de ceux-ci**. Cette spécialisation se caractérise par une certaine structure de l'offre en logements qui elle-même détermine fortement la structure de la population accueillie. Par exemple, cette «sélectivité» des territoires est mise en évidence lorsque le manque de petits logements locatifs ou bon marché, induit le départ des jeunes vers les centres les plus importants pour pouvoir se loger. La question des **spécificités territoriales** et des **équilibres** à trouver dans le domaine de l'habitat constitue sans aucun doute un **enjeu important** dans les réflexions à mener.

5.3 La mobilité et les réseaux

- La mobilité et les réseaux constituent un thème majeur des réflexions à engager. **Les enjeux sont nombreux et de première importance** : ainsi, la mobilité automobile est un enjeu très important en termes de développement durable et de sauvegarde du milieu, mais aussi dans les domaines économiques, sociaux, etc.
- Une première approche, très générale, permet de constater que **la région de Strabourg-Ortenau** fait partie d'un ensemble - le Rhin Supérieur - dont **les réseaux de transports «sont fréquemment interrompus par les frontières des Etats et leurs infrastructures suivent des tracés souvent parallèles à ces frontières⁴»**. Cette situation est renforcée par le relief :

4

«Etude d'un cadre d'orientation pour le Rhin Supérieur» (ECORHS) - ADEUS - ADAUHR -

ainsi, les connexions majeures vers l'Est contournent la Forêt-Noire et se situent hors de la région, par Karlsruhe au Nord et par Bâle au Sud. En direction de l'Ouest, existe la connection de Strasbourg vers Paris.

- **Sur la rive droite du Rhin** et à l'opposé de la région de Strasbourg, les réseaux routiers et de transports collectifs sont moins polarisés par une grande agglomération. **Un travail de recueil et d'analyse des données est à réaliser** afin de connaître les niveaux de services offerts et leurs évolutions. Par ailleurs, **l'analyse des documents de planification** (plan régional, plan fédéral) permettra de donner les directions dans lesquelles ces réseaux évolueront.
- On constate une **augmentation rapide des échanges entre rive droite et rive gauche**. Dans le cadre des réflexions, la question de franchissements complémentaires sera nécessairement à poser.
- Dans la **région strasbourgeoise**, le **réseau routier rapide** dessine un grand Y sur lequel viennent se greffer des branches desservant communes et quartiers de l'agglomération strasbourgeoise. Ce réseau a la particularité de cumuler des trafics de toute nature (urbain, interurbain et de transit) avec comme conséquence une saturation quasi quotidienne dans la traversée de l'agglomération. La mise en service de la **rocade Sud de Strasbourg** prolongée par le nouveau franchissement du Rhin permettra d'offrir à une partie des transports routiers de marchandises un itinéraire de contournement de l'agglomération. Par ailleurs, un projet de contournement de Strasbourg par l'Ouest, déjà prévu au Schéma directeur de 1973, devrait voir le jour à l'issue d'un processus d'instruction, de consultation, d'élaboration et de réalisation qui sera vraisemblablement long.
- En ce qui concerne les **réseaux de transports collectifs dans la région de Strasbourg**, on rappellera que le **réseau ferroviaire** strasbourgeois se caractérise par une structure étoilée, la gare de Strasbourg jouant un rôle distributeur exclusif des flux ferroviaires régionaux. Le réseau de **tramway** dont la longueur sera de 24 km fin 2000 a, quant à lui, vocation à se développer à la fois dans les limites de l'agglomération et en devenant suburbain. (y compris Kehl) On notera que les **trafics** sur ces deux réseaux sont **en croissance** constante, ce qui pose la question de leur coordination et de la répartition des points de desserte dans l'agglomération. Reste également posée la question des déplacements entre zones périphériques. Enfin, à moyen terme apparaîtra la **grande vitesse ferroviaire** qui aura deux points d'entrée dans la région, à Strasbourg et à Offenbourg. Des réorganisations des transports de services collectifs seront alors à entreprendre.
- **La mobilité des personnes** et plus particulièrement **la mobilité automobile** appelle un certain nombre de constats valables des deux côtés du Rhin.

La mobilité automobile concerne **plus de 50% des déplacements** avec un allongement de ceux-ci. Dans l'agglomération strasbourgeoise, si la mobilité globale s'accroît, la mobilité automobile croît plus rapidement encore.

Par ailleurs, on constate que la mobilité liée au travail n'est plus majoritaire. Ainsi, **les déplacements automobiles vers les lieux d'achats ou de loisirs se développent à un rythme plus élevé que la mobilité générale**. On observe également que ceux-ci sont plus complexes que les classiques déplacements domicile-travail ou domicile-école et forment des boucles incluant lieux d'achat ou de loisirs. **Une des conséquences importantes du trafic automobile** porte sur la dégradation des milieux naturels et urbains. En effet, le trafic automobile est **l'un des premiers producteurs d'agents polluants**. Ce phénomène est ici aggravé par la configuration géographique et climatique du fossé rhénan.

- **Les enjeux de la mobilité automobile sont de première importance** : ils touchent à la sauvegarde du milieu, à l'équilibre et l'attractivité des différents modes de transport, à la gestion des territoires et la répartition équilibrée des emplois, de l'habitat, etc.
- C'est donc une réflexion nécessairement large qui est à mener, tant dans le domaine des réseaux que celui de la mobilité afin de déterminer **quels leviers d'action mettre en oeuvre** dans un souci de développement durable.

5.4 Développement économique

- Les travaux concernant le thème du développement économique viseront à établir un diagnostic à partir duquel pourront être mis en exergue **les conditions et les moteurs du développement économique** pour ensuite définir une **stratégie de développement socio-économique** pour la région.

Il s'agira ensuite de **mesurer les enjeux spatiaux du développement économique** dans les divers secteurs : activités secondaires et sites industriels, activités tertiaires et immobilier de bureaux, commerce et pôles d'excellence.

- Sans entrer dans le détail, on se limitera ici aux **grands constats à l'échelle du Rhin Supérieur** dont l'économie s'est trouvée confrontée à un **processus de mutation majeur** au cours des vingt dernières années. Si, comme ailleurs **le secteur secondaire a perdu de nombreux emplois au profit du tertiaire, le redéploiement des activités** dans l'industrie et les services **a fait naître de nouveaux secteurs forts**, alors que les activités traditionnelles perdaient de leur importance.
- **Une structure économique riche et équilibrée** : elle allie industrie d'exportation et services hautement spécialisés avec une **grande diversité interne**. La caractéristique essentielle de son économie est la présence d'un **grand nombre de petites et moyennes entreprises souvent spécialisées et performantes**.

Ce territoire est marqué par un **taux d'exportation élevé et de forts échanges économiques internes**.

- **L'industrie** est très diversifiée et en phase de redéploiement. Dans le Rhin Supérieur, elle peut s'appuyer sur les piliers majeurs que sont l'industrie automobile et la fabrication de machines et d'équipements, la chimie et les plastiques, l'électronique et la construction électrique.

- **L'agriculture** est, elle aussi, marquée par une profonde restructuration dans le cadre de la politique agricole communautaire. Ces transformations conduisent à une diminution du nombre d'exploitations et à une plus grande rationalisation ou spécialisation de la production.

- **Le secteur tertiaire** s'est beaucoup développé, notamment dans les villes. Se sont implantés des services de haut niveau, en liaison avec les besoins des entreprises (conseil, finances, assurance, recherche et développement).

- En ce qui concerne **le marché du travail**, le tertiaire et l'industrie offrent la majeure partie des **emplois**. L'administration publique et le commerce de détail emploient, à eux seuls, près de 40% de la population active, devant le secteur industriel, qui compte 39% des effectifs salariés. **Le Rhin Supérieur se place ainsi parmi les régions les plus industrialisées en Europe**.

Depuis 1990, l'expansion économique s'est considérablement ralentie et **le chômage a fortement augmenté** ; toutefois, il reste **inférieur à la**

moyenne européenne.

- **L'activité féminine** a fortement progressé entre 1975 et 1990, contribuant ainsi à la croissance de la population active.
- **Le secteur secondaire** reste un pilier essentiel de l'économie du Rhin Supérieur et un grand pourvoyeur d'emplois.
- Le tertiaire est devenu le plus important secteur d'activité ; son développement a été très intense lors des deux dernières décennies.
- **Les grandes agglomérations** de Strasbourg, Karlsruhe, Mulhouse et Bâle sont les **principaux pôles d'attraction de main d'oeuvre et de création d'emplois**. Leurs aires d'influence tendent à s'élargir.
- **Les migrations transfrontalières** quotidiennes prennent de plus en plus d'ampleur : près de 8% de la population active alsacienne traverse chaque jour la frontière pour travailler en Allemagne (30 000) ou en Suisse (28000). Il y aura lieu de vérifier quelle est l'ampleur de phénomène dans l'aire d'étude.

- Le Rhin Supérieur se caractérise par la grande diversité des **structures de formation** et des **activités de recherche**, offrant ainsi de très bonnes conditions pour le développement, et pour une meilleure compétitivité des branches d'activités implantées dans la région.
 - On compte dans la «grande région» du Rhin supérieur plus de 600 centres de recherche appliquée⁵ A ces structures viennent s'ajouter des **établissements de transfert de technologie** et des services de liaison entre la recherche et l'économie.
 - Un **enjeu primordial est de promouvoir davantage le transfert de technologie** entre les établissements de recherche et les nombreuses petites et moyennes entreprises, comme vecteur de leur développement et source de coopération.
 - Environ **134.000** étudiants sont en formation dans les 61 universités, Instituts Universitaires de Technologie (IUT) et écoles supérieures que compte le Rhin Supérieur, et dont la majorité est implantée dans les grandes agglomérations.
 - A l'heure actuelle, la **coopération transfrontalière dans le domaine de la formation, de la recherche et du développement** est d'ores et déjà largement développée : à titre d'exemples, on peut mentionner : La Confédération Européenne des Universités du Rhin Supérieur de Bâle, Mulhouse, Strasbourg, Karlsruhe et Fribourg (EUCOR) ainsi que la coopération entre les Chambres de Commerce et d'Industrie dans de nombreux domaines.
- Le **tourisme** est un **volet important de l'économie locale**. Il joue un rôle important dans presque toutes les régions du Rhin Supérieur et c'est une branche dynamique en termes de création d'emplois.

⁵

cf Chambre de commerce des deux parties de la ville de Bâle et des Annales des Mines 1990 (n° spécial)

- Du **côté français**, le tourisme s'oriente essentiellement vers une offre culturelle et d'excursions impliquant des séjours de courte durée (peu de nuitées), du **côté allemand**, l'offre touristique met fortement l'accent sur le tourisme de séjour et les cures. A **Bâle**, il s'agit avant tout d'un tourisme lié aux nombreux congrès et foires.

- Il ne faut pas perdre de vue que, malgré son importance, **le tourisme est un secteur fragile** largement tributaire de nombreux facteurs ; il varie en fonction des saisons et est sensible aux changements économiques, politiques et sociaux.

■ **Le thème du développement économique de région de Strasbourg nécessite d'aborder un certain nombre d'interrogations** dont les principales sont les suivantes :

- Quelles sont, pour les territoires de la région strasbourgeoise, la dynamique et l'attractivité en terme d'accueil d'entreprises et quelle est leur capacité à générer de nouvelles activités ? (*appréhension des besoins des entreprises en matière d'environnement et de localisation*)

- La localisation des activités économiques dans l'agglomération suit-elle le rythme de mutation de l'appareil productif national, une forte tertiarisation de l'économie et un fonctionnement en réseau d'entreprises, ou bien est-elle différente ?

- L'économie des PME/PMI, l'économie des services aux entreprises et celle des services de proximité font-elles preuve d'un dynamisme particulier ?

Que deviennent les secteurs industriels de la mécanique ou de l'automobile traditionnellement moteur de l'économie locale ?

- Certains secteurs qui contribuent au rayonnement international de l'agglomération et de la région sont vulnérables car ils dépendent de centres de décision totalement extérieurs à la région. Qu'il s'agisse de la banque-assurance, de la recherche-développement dans la branche santé-médicaments-biotechnologie ou encore de services d'intermédiation ou de grands événementiels comme la communication, l'audiovisuel, les congrès etc..., dont le développement local est lié à l'amélioration des moyens de communication ; assistons-nous à un dynamisme ou à un repli de leur activité relativement à la situation des autres villes têtes de réseau dans ces secteurs.

- Depuis une trentaine d'années, l'agglomération strasbourgeoise est passée du rang de capitale régionale à celui de métropole de rang européen. Est-ce aux dépens de son hinterland bas-rhinois et alsacien, est-ce aux dépens des métropoles de Metz, Nancy, Lille et Lyon ou encore de ses concurrentes rhénanes telles que Basel ou Karlsruhe ? (*rôle de redistribution de la métropole*) Y-a-t-il des complémentarités à développer avec ces métropoles ?

- Le phénomène «travailleurs transfrontaliers» peut-il encore se développer ? (2 000 français travaillent à Kehl où le taux de chômage est de 11%)

■ Enfin ces réflexions sont nécessairement liées à celles concernant : les grands **équipements**, les équipements scolaires et la formation, les

équipements culturels, les grandes infrastructures, etc.

5.5 Espaces naturels et environnement

- Le thème des espaces naturels et de l'environnement constitue un **enjeu à multiples facettes** car il touche, sans exception, à l'ensemble des réflexions qui seront menées sur l'aire transfrontalière.
- L'environnement naturel de la région est à la fois un **atout** pour la qualité de vie de ses habitants et un **facteur attractif** pour de nombreuses activités, notamment le tourisme. Il a déjà fait l'objet de **nombreuses études** tant du côté français que du côté allemand. Par ailleurs, la **légalisation environnementale européenne** s'est considérablement enrichie ces dernières années : elle demande aujourd'hui un suivi de la qualité de l'air, une gestion de l'eau plus poussée et impose de passer d'une protection de quelques parcelles de territoire aux caractéristiques environnementales exceptionnelles à une **gestion harmonieuse du territoire**.
- Ces concepts, directement issus du principe de **développement durable**, imposent une **analyse fine du territoire** et une réflexion sur les **échelles pertinents de gestion de l'environnement**. Ces échelles dépassent les découpages administratifs; elles sont ici transfrontalières comme par exemple pour les questions de l'air ou de la nappe phréatique. Cette approche nécessitera la collecte de données environnementales concernant l'Ortenau et l'examen de la législation environnementale allemande ainsi que les politiques mises en oeuvre, notamment dans les documents de planification. .
- La région de Strasbourg-Ortenau est un élément de l'environnement du Rhin Supérieur qui «constitue un **écosystème extraordinairement complexe et de grande qualité** ayant intégré une urbanisation précoce»⁶

Plusieurs aspects de cet écosystème seront abordés. On citera :

-L'eau

Elle constitue une ressource exceptionnelle : le fossé rhénan renferme la nappe phréatique la plus importante d'Europe. Les mesures concernant sa protection, notamment lorsque la nappe est mise à nu (cas des gravières), constitue une question incontournable. Il en est de même pour les cours d'eau.

-Le patrimoine naturel

Il se caractérise par une grande richesse de la faune et de la flore et concerne de nombreux secteurs du territoire : on citera, par exemple, les zones humides et de submersion des cours d'eau. Une vision globale des mesures existantes de part et d'autre du Rhin est ici nécessaire.

⁶

«Etude d'un cadre d'orientation pour le Rhin Supérieur» (ECORHS) - ADEUS - ADAUHR - EISELE - GRESCO - HERZOG et DE MEURON - 1997

Dans la région de Strasbourg, mise à part une bande étroite le long du Rhin, les zones protégées sont très dispersées : la question de la mise en réseau de ces espaces exceptionnels pour leur maintien à long terme devra être posée.

- L'air

Le fossé rhénan dans lequel s'inscrit la région de Strasbourg-Ortenau se caractérise par un climat fortement marqué par la topographie. En effet, «la plaine rhénane bénéficie de conditions climatiques relativement clémentes pour l'Europe Centrale»⁷ Grâce à la présence des Vosges à l'Oueste et de la Forêt Noire à l'Est. Cette situation a des répercussions sur la qualité de l'air.

En hiver, lorsque l'humidité de l'air est assez élevée et en l'absence de vent, cela provoque la formation de brouillard ou de nuages bas pouvant se maintenir plusieurs jours. Ces situations favorisent la concentration de polluants dans la basse atmosphère.

En été, lorsque les journées sont très chaudes, le rayonnement solaire, combiné à l'absence de vent et aux gaz d'échappement des véhicules à moteur, peut alors provoquer des concentrations d'ozone significatives.

On note néanmoins une amélioration de la qualité de l'air dans la région en raison de mesures récentes (classement de Strasbourg et sa région en Zone de Protection Spéciale depuis 1990, Plan de Déplacements Urbains de la Communauté Urbaine de Strasbourg).

-Le paysage

Le paysage et plus particulièrement son évolution constitue un autre volet des travaux à entreprendre. Il pose un certain nombre de questions telles que : la distinction entre paysage urbain et paysage rural, l'équilibre entre les espaces bâtis et les espaces non bâtis, les conséquences de l'évolution du paysage agricole qui s'est uniformisé, les effets de l'urbanisme observé en périphérie des centres urbains et le long des axes de transports, etc...

-Pollution des sols, collecte des déchets, approvisionnement énergétique

Ce point nécessitera de collecter un certain nombre de données existantes des deux côtés du Rhin.

On signalera que la fin de la mise en décharge en 2002 nécessitera de s'orienter vers d'autres solutions. Par ailleurs, on remarquera que la part des énergies renouvelables reste marginale bien que la région soit bien placée pour l'énergie hydraulique.