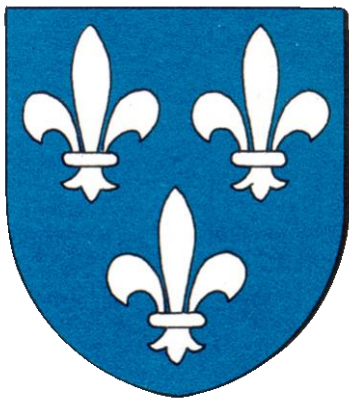


PLAN LOCAL d'URBANISME

Document de travail

SAINT-LOUIS

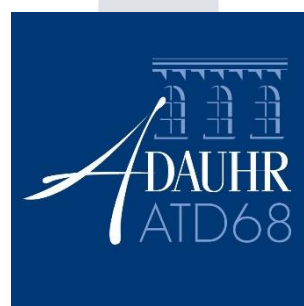


2. Projet d'aménagement et de développement durables (PADD)

2.a. Document écrit

Document de travail
Débat en Conseil Municipal
25 janvier 2018

Le Maire



Janvier 2018

Sommaire

PREAMBULE	3
1. RAPPEL DU CONTEXTE REGLEMENTAIRE	4
2. LES FONDEMENTS DU PROJET DE TERRITOIRE POUR LA COMMUNE DE SAINT-LOUIS A L'HORIZON 2030	6
2.1. CONTEXTE	6
2.2. LA PLACE DE SAINT-LOUIS DANS LE SCoT DES CANTONS DE HUNINGUE ET DE SIERENTZ.....	6
2.3. LE SCENARIO CHOISI PAR LES ELUS POUR LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE A L'HORIZON 2030	6
2.4. CINQ ENJEUX POUR SAINT-LOUIS.....	7
LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES	10
LES OBJECTIFS STRATEGIQUES.....	11
LES ORIENTATIONS DU PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES	12
1. METTRE EN ŒUVRE UN DEVELOPPEMENT URBAIN COHERENT, FAVORISANT LE RENOUELEMENT URBAIN ET LES GRANDS EQUILIBRES SOCIO-ECONOMIQUES.....	12
1.1. POURSUIVRE LA RESTRUCTURATION ET L'INTENSIFICATION DU CENTRE-VILLE	12
1.2. ORGANISER L'EXTENSION DE LA COMMUNE	13
1.3. CONFORTER LES CENTRALITES EN LIEN AVEC LES NOUVELLES ACCESSIBILITES EN TRANSPORT EN COMMUN TOUT EN RESPECTANT L'IDENTITE DE CHAQUE QUARTIER.....	14
1.4. POURSUIVRE LES EFFORTS EN FAVEUR D'UNE MIXITE DE L'HABITAT	14
2. RENFORCER ET ADAPTER LES EQUIPEMENTS AUX MUTATIONS SOCIO-ECONOMIQUES ACTUELLES PERCEPTIBLES DE L'ECHELLE DE LA COMMUNE A CELLE DE L'AGGLOMERATION TRINATIONALE.....	16
2.1. POURSUIVRE LA MISE EN PLACE DES EQUIPEMENTS STRUCTURANTS MAJEURS	16
2.2. POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DE L'APPAREIL COMMERCIAL	16
2.3. DES AIRES DE LOISIRS A RENFORCER	17
2.4. LE PARC URBAIN DE BOURGFELDEN ET DE HEGENHEIM DIT « PARC DES CARRIERES » A CREER	17
3. EXPLOITER LES POTENTIALITES DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE LIEES A LA SITUATION FRONTALIERE, AUX DYNAMIQUES ALLEMANDES ET SUISSES ET A L'EUROAIRPORT, ET DONNER UNE DIMENSION SOCIALEMENT INCLUSIVE A CE DEVELOPPEMENT	19
3.1. VIABILISER LES FUTURS GRANDS SITES D'ACTIVITES	19
3.2. REORIENTER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE VERS DES ACTIVITES A FORTE VALEUR AJOUTEE EN : ...	21
3.3. CREER UN OU PLUSIEURS ESPACES DE COWORKING, NOTAMMENT TRANSFRONTALIER	21
3.4. TIRER PARTI DU POTENTIEL DE DEVELOPPEMENT DE L'ECONOMIE RESIDENTIELLE ET EN PARTICULIER DU COMMERCE	22
3.5. DEVELOPPER UN OUTIL DE FORMATION « INCLUSIF » D'ECHELLE TRANSFRONTALIERE.....	22
3.6. ARTICULER LE DEVELOPPEMENT DE L'EUROAIRPORT A CELUI DE SAINT-LOUIS.....	23
3.7. CONFORTER L'ACCUEIL DU TGV A SAINT-LOUIS	24
3.8. OPTIMISER LES IMPACTS DE TOUS LES PROJETS ECONOMIQUES	24
3.9. METTRE EN PLACE LES CONDITIONS D'UNE TRANSITION ENERGETIQUE POUR LES ACTIVITES ECONOMIQUES ET LEUR PERMETTRE DE S'ADAPTER AUX CONSEQUENCES DU CHANGEMENT CLIMATIQUE.....	25

4. REGULER LES DEPLACEMENTS, TOUS MODES, AU SERVICE D'UN PROJET QUI OFFRE PLUS DE PLACE AUX TRANSPORTS EN COMMUN ET AUX TRANSPORTS DOUX ET LIMITE AU MAXIMUM L'USAGE DE LA VOITURE	28
4.1. SUPPRIMER LES GOULETS D'ETRANGLEMENT DU RESEAU ROUTIER	28
4.2. OPTIMISER LE RESEAU ROUTIER INTERNE AU CENTRE-VILLE.....	29
4.3. PROLONGER LES RESEAUX DE TRANSPORTS DOUX ET DE TRANSPORTS EN COMMUN.....	29
4.4. LUTTER CONTRE LES NUISANCES SONORES	31
5. AMELIORER LA SEDUCTION URBAINE DU CENTRE-VILLE, DE SA COMMERCIALITE, VALORISER LES PAYSAGES URBAINS.....	33
5.1. L'IMPERATIF DE SEDUCTION ET D'AMENITE URBAINE DU CENTRE-VILLE	33
5.2. VALORISER LES PAYSAGES URBAINS	34
6. PRESERVER LE PATRIMOINE ET LES RESSOURCES NATURELLES	38
6.1. PRESERVER ET VALORISER LA RESERVE NATURELLE DE LA PETITE CAMARGUE ALSACIENNE	38
6.2. PRESERVER ET REMETTRE EN BON ETAT LA TRAME VERTE ET BLEUE (TVB) DU TERRITOIRE	38
6.3. PROMOUVOIR UNE AGRICULTURE RESPECTUEUSE DE L'ENVIRONNEMENT.....	40
6.4. VALORISER LES ESPACES AUX ABORDS DU CANAL DE HUNINGUE	40
6.5. PRENDRE EN COMPTE LA PRESENCE DE L'EAU	40
7. ACCOMPAGNER LA TRANSITION ENERGETIQUE ET DEVELOPPER LES COMMUNICATIONS NUMERIQUES	43
7.1. ACCOMPAGNER LA TRANSITION ENERGETIQUE, AMELIORER LA QUALITE DE L'AIR ET ADAPTER LA COMMUNE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE	43
7.2. DEVELOPPER LES COMMUNICATIONS NUMERIQUES	45
8. LES OBJECTIFS CHIFFRES DE MODERATION DE LA CONSOMMATION DE L'ESPACE ET DE LUTTE CONTRE L'ETALEMENT URBAIN	49

PREAMBULE

1. Rappel du contexte réglementaire

Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) définit, dans le respect des objectifs et des principes énoncés aux articles L.101-1 et L101-2 du code de l'urbanisme, les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues par la commune.

Article L101-1 du code de l'urbanisme

Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015

Le territoire français est le patrimoine commun de la nation.

Les collectivités publiques en sont les gestionnaires et les garantes dans le cadre de leurs compétences.

En vue de la réalisation des objectifs définis à l'article L. 101-2, elles harmonisent leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace dans le respect réciproque de leur autonomie.

Article L101-2 du code de l'urbanisme

Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015

(Ancien article L.121-1 du Code de l'Urbanisme modifié par LOI n°2014-366 du 24 mars 2014 - art. 132)

Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants :

1° L'équilibre entre :

- a) Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;
- b) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;
- c) Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
- d) La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;
- e) Les besoins en matière de mobilité ;

2° La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

3° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

4° La sécurité et la salubrité publiques ;

- 5° La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;
- 6° La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;
- 7° La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables.

Article L151-5 du code de l'urbanisme

Créé par ORDONNANCE n°2015-1174 du 23 septembre 2015

(Ancien Article L.123-1-3 du Code de l'Urbanisme modifié par LOI n°2014-366 du 24 mars 2014)

Le projet d'aménagement et de développement durables définit :

- 1° Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;
- 2° Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Il peut prendre en compte les spécificités des anciennes communes, notamment paysagères, architecturales, patrimoniales et environnementales, lorsqu'il existe une ou plusieurs communes nouvelles.

2. Les fondements du projet de territoire pour la commune de Saint-Louis à l'horizon 2030

2.1. Contexte

La révision du Plan Local d'Urbanisme (PLU) a été prescrite par le conseil municipal de Saint-Louis du 12 novembre 2015.

Le PLU s'inscrit dans le respect de la loi Grenelle II du 12 juillet 2010 et la loi ALUR du 24 mars 2014.

Il tient compte des documents de planification de rang supra-communal, notamment : le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) des Cantons de Huningue et de Sierentz, le Programme Local de l'habitat (PLH) de la Communauté de commune des Trois Frontières.

Le PLU tient également compte des documents et réflexions stratégiques dans lesquels l'Agglomération et / ou la Ville de Saint-Louis s'est engagée :

- Vision d'avenir – Saint-Louis Agglomération (travail en cours 2017).
- Saint-Louis 2030, vers une ville neutre en carbone – Un référentiel à destination des acteurs de la construction pour des engagements en matière de qualité environnementale (Indiggo 2017).
- Démarche Cit'ergie en 2015.

2.2. La place de Saint-Louis dans le SCoT des Cantons de Huningue et de Sierentz

Le PLU doit être compatible avec les orientations du SCoT des Cantons de Huningue et de Sierentz, approuvé le 20 juin 2013. La révision du SCoT a été engagée le 26 septembre 2014.

Dans l'organisation territoriale préconisée dans le SCoT des cantons de Huningue-Sierentz, l'agglomération de "Saint-Louis/Huningue" constitue le pôle urbain principal apte à structurer le développement d'un territoire relativement large.

Ce pôle doit également trouver sa place et accroître son influence dans le réseau de villes intermédiaires de l'Agglomération Trinationale de Bâle afin d'assurer un rôle de relais et d'affirmer son positionnement face à la dynamique bâloise.

2.3. Le scénario choisi par les élus pour le développement du territoire à l'horizon 2030

Au vu de l'évolution démographique et constructive actuelles, ainsi que des surfaces encore mobilisables sur le ban de Saint-Louis, le projet de PLU se construit autour des éléments suivants :

- Entre 3 800 et 4 500 logements, selon la taille des logements et le nombre d'habitants par logement, ce qui permettrait de viser un objectif de l'ordre de 4 100 à 5000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030. Ainsi, la population de Saint-Louis atteindrait près de 25 000 habitants au terme du PLU.

- Environ 1000 emplois supplémentaires, en dehors des créations d'emplois possibles localisés dans l'emprise de l'EuroAirport (EAP) sur le ban de la commune de Saint-Louis.

Il convient de conserver cet équilibre et de le phaser dans le temps y compris sur du long terme.

2.4. Cinq enjeux pour Saint-Louis

2.4.1. Le développement urbain « vers l'intérieur »

Afin de développer la ville dans l'enveloppe urbaine existante, le PLU vise les objectifs suivants :

- Intensifier l'existant notamment :
 - en rehaussant les immeubles actuels et en permettant la construction d'immeubles plus élevés,
 - en mobilisant les dents creuses dans ce tissu urbain,
 - en optimisant la répartition des espaces dévolus à la voiture, aux activités et à l'habitat.
- Densifier les zones urbanisées et à urbaniser situées à proximité du tracé du tram.
- Densifier les zones proches des deux gares de Saint-Louis, voire trois, selon le mode d'exploitation de la ligne après la mise en service de la gare de l'EAP.
- Réduire le taux de vacances à environ 5 %, ce qui permettrait de disposer de l'ordre de 400 logements supplémentaires et de limiter les besoins en logements neufs.
- Introduire une plus grande mixité urbaine :
 - Exploiter au mieux les 7 ha de zones mixtes (habitat/activité) à destination prioritaire de l'habitat ce qui permet de diminuer la densité des zones d'extension destinées au logement pour atteindre les objectifs souhaités.
 - Mixifier des zones destinées actuellement aux équipements.
 - Mixifier une plus grande partie des zones dédiées à l'activité.
- Permettre la résorption des friches industrielles.
- Exploiter au mieux le potentiel de renouvellement urbain de chaque quartier.

Tous les logements qui pourront être construits à l'intérieur de l'enveloppe urbaine existante permettront de diminuer les densités dans les extensions disponibles.

2.4.2. La mobilisation des opportunités externes

- Étendre les zones destinées à l'habitat, y compris en explorant des hypothèses pour le moment encore difficilement imaginables (par exemple des zones de

jardins ouvriers susceptibles d'être déplacées pour laisser place à des zones à urbaniser).

- Prendre en compte les disponibilités en logements situés dans les communes voisines de Huningue, Village-Neuf, Héringue et Hégenheim, et consolider les équilibres emplois/actifs à cette échelle.

2.4.3. Les changements qualitatifs de l'offre en logements à mettre en place

La métropolisation de l'agglomération a transformé la demande en logements de la partie française de l'Eurodistrict trinational de Bâle (ETB). La demande en logements pour cadres s'est accrue et elle a été proportionnellement de plus en plus satisfaite en périphérie de l'agglomération. Une augmentation de l'offre pour ce segment de la demande est souhaitable, aussi bien en terme de mixité sociale qu'en terme d'économie résidentielle.

Saint-Louis est un patchwork urbain composé de quartiers aux personnalités différentes qu'il convient de rendre harmonieux en travaillant dans plusieurs dimensions :

- Le respect de l'identité et des fonctions de chacune des entités qui compose la ville et qui sera amenée à se développer dans le cadre du projet de territoire de Saint-Louis :
 - Saint-Louis Centre
 - Saint-Louis Agglo
 - Saint-Louis Bourgfelden
 - 3-Land
 - Quartier gare
 - Michelfelden
 - Technoport
 - EuroAirport
 - Saint-Louis Neuweg
 - Petite Camargue

Chaque identité peut reposer sur un langage architectural et urbain différent (densité, hauteur des immeubles, espaces verts, animation commerciale, équipements, plans de circulation, accessibilité, style, etc.).

- La recherche de la complémentarité entre chacune de ces entités.
- L'optimisation des relations entre ces différentes entités parfois isolées les unes des autres par les coupures provoquées par les grandes infrastructures de transport à vocation internationale (EAP, Autoroute et route sous douane, voie ferrée).
- La reconquête de « l'espace pour cadres » au sein de la métropole ludovicienne.

Cf. carte 1 – Document 2.b. Eléments graphiques du PADD.

2.4.4. Le lien entre démographie et développement de l'animation commerciale en centre-ville

Le centre-ville de Saint-Louis est actuellement affecté par le développement de la vacance commerciale. Il tient à 6 facteurs principaux :

- La stagnation de la population résidente, et donc des dépenses commercialisables.
- Des revenus moyens par ménage inférieurs à ceux du reste de l'agglomération française.
- Un taux de chômage élevé.
- Une concurrence particulièrement vive des équipements commerciaux de Weil-am-Rhein.
- Le développement et la concurrence de l'e-commerce, ces deux facteurs provoquant une importante évasion commerciale.
- La commercialité limitée du centre-ville.

Pour lutter contre ces évolutions, il est indispensable de viser 3 objectifs :

- La croissance de la population résidente et du pouvoir d'achat.
- L'amélioration de la séduction du centre-ville pour une meilleure commercialité : traitement de la voirie, du mobilier urbain, des façades, des vitrines, du verdissement, des transports doux (TD) et transports en commun (TC), des services à la population.
- Le développement de l'offre commerciale sur des niches à définir.

2.4.5. Le développement accompagnant la transition énergétique et en lien avec les ressources naturelles

Saint-Louis souhaite être exemplaire dans son fonctionnement et son développement. Pour cela, la ville s'est engagée dans un processus d'évaluation et d'amélioration continue de sa politique énergétique. Ce processus a pour objectif l'accompagnement de la transition énergétique, l'amélioration de la qualité de l'air et l'adaptation de la commune au changement climatique, en lien avec la préservation et la valorisation des ressources naturelles présentes sur le territoire.

Cette démarche, menée dans le cadre du label « *Cit'ergie* » est non seulement traduite dans un référentiel : « *Saint-Louis 2030, vers une ville neutre en carbone* », mais aussi dans le Plan Local d'urbanisme.

LE PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES

Les objectifs stratégiques

Dans un nouveau contexte économique, démographique et commercial, plusieurs objectifs stratégiques sont à atteindre.

Le positionnement géographique de la ville confère à Saint-Louis d'importantes potentialités de développement. Ville-centre de la partie française de l'agglomération trinationale de Bâle, Saint-Louis bénéficie de deux atouts majeurs :

- Une accessibilité et un réseau de voies de communication exceptionnel (aéroport, fer, autoroute, tram) et unique dans le département. Cette situation permet à la ville de disposer d'une attractivité unique à l'échelle du Grand Est mais génère également des nuisances en particulier en matière de bruit, de saturation des réseaux routiers, et de pollution atmosphérique.
- Une gamme étendue de services à la population et aux entreprises, ainsi qu'un tissu industriel et commercial dense qui constitue un pôle d'emploi majeur dans le département.

Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) a pour objectif global d'exploiter au mieux les atouts de la ville afin de conforter sa position dans l'armature urbaine départementale, régionale et au sein de l'agglomération trinationale de Bâle, tout en assurant un développement urbain de qualité visant à limiter les nuisances et les effets pervers du développement.

Dans ce cadre, le PADD de la ville de Saint-Louis s'articule autour des sept orientations générales suivantes :

- Mettre en œuvre un développement urbain cohérent, favorisant le renouvellement urbain et les grands équilibres sociaux économiques.
- Renforcer et adapter les équipements aux mutations socio-économiques actuelles perceptibles de l'échelle de la commune à celle de l'agglomération trinationale.
- Exploiter les potentialités de développement économique liées à la situation frontalière, aux dynamiques allemandes et suisses et à l'EAP, et donner une dimension socialement inclusive à ce développement.
- Réguler les déplacements, tous modes, au service d'un projet qui offre plus de place aux transports en commun et aux transports doux et limite au maximum l'usage et la présence de la voiture.
- Améliorer la séduction urbaine du centre-ville, de sa commercialité, valoriser les paysages urbains.
- Préserver le patrimoine et les ressources naturelles.
- Accompagner la transition énergétique et développer les communications numériques.

Les orientations du Projet d'aménagement et de développement durables

Complémentaires et interdépendantes, non hiérarchisées, les orientations générales du PADD répondent aux objectifs énoncés par les élus lors du lancement de la démarche de PLU.

Elles prennent en compte les enjeux de Saint-Louis, tout en tenant compte des contraintes et des servitudes qui affectent le ban communal. Le PADD procède ainsi d'une vision globale et cohérente et s'inscrit dans la durée pour s'adapter aux mutations des conditions socio-économiques, urbaines ou environnementales.

Chaque orientation générale est déclinée en orientations transversales ou spatialisées qui explicitent les fondements essentiels du projet.

1. Mettre en œuvre un développement urbain cohérent, favorisant le renouvellement urbain et les grands équilibres socio-économiques

Bénéficiant d'un contexte territorial dynamique, Saint-Louis, pôle urbain principal de la région des Trois Frontières, a vocation à poursuivre son développement démographique et économique et à jouer pleinement son rôle de ville-centre de la partie française l'agglomération trinationale dotée d'équipements et de services de haut niveau.

Pour ce faire, le développement urbain préconisé par le PADD s'appuie à la fois sur les possibilités de densification du tissu bâti, la reconquête des espaces urbains délaissés ou sous-utilisés (friches, parkings en surface), les possibilités de restructuration urbaine, notamment au centre-ville dont il faut reconquérir la séduction, et l'extension maîtrisée et organisée de l'agglomération.

1.1. Poursuivre la restructuration et l'intensification du centre-ville

La ville a connu un développement important depuis la fin de la seconde guerre mondiale. Son tissu bâti, relativement jeune, se caractérise par une forte imbrication des fonctions (habitat, industrie, artisanat...) notamment dans le centre-ville.

La commune doit amplifier son renouvellement urbain.

Ces dix dernières années, Saint-Louis a mené une politique de reconquête de son centre-ville, améliorant ainsi sensiblement la perception de celui-ci au bénéfice d'une attractivité plus large. Cette politique doit être prolongée et amplifiée à l'échelle de tout le centre de la commune à la faveur de la mutation des activités économiques.

Pour des raisons de place, de coût du foncier, d'accès et de cohabitation avec le voisinage, certains établissements d'activités industrielles et artisanales n'ont plus leur place dans le centre-ville. Appelés à se délocaliser, suivant un mouvement qui a débuté dans les années 2000, ils doivent libérer du foncier destiné prioritairement

aux logements, à des équipements, à des activités économiques métropolitaines (fonctions commerciales, de recherche, de gestion, de direction des entreprises) et aux fonctions commerciales et de services à la population.

Le transfert souhaitable de surfaces dévolues à l'activité vers le logement s'élève à 4ha.

On doit aussi envisager la mutation de quelques zones encore dédiées au trafic ferroviaire et dont l'usage peut s'avérer inutile une fois le raccordement ferroviaire de l'EAP mis en service.

En outre, le développement du quartier de la gare et l'aménagement de sa connexion avec le centre-ville devient un élément stratégique du réaménagement de l'ensemble du quartier et doit être le support à l'extension du centre-ville (mixité), y compris dans ces fonctions tertiaires supérieures.

Enfin, de très nombreux parkings en surface constituent également à la fois autant d'opportunités d'intensification d'un espace devenu rare, que de nécessité pour verdir le centre, améliorer le paysage et le climat urbain.

De nombreuses opportunités de croissance se situent donc dans les dents creuses actuelles et futures du tissu urbain qu'il convient de convertir en intensification et en qualité urbaine, constituant de la sorte un projet dans le projet, où chaque m² doit trouver son usage durable optimum.

Cette politique de recomposition urbaine permet la densification et l'intensification souhaitable d'un espace stratégique à l'échelle communale et intercommunale, proche de la gare (intermodalité, développement des transports en commun) et des équipements centraux. Elle permet en outre une utilisation parcimonieuse de l'espace dans la mesure où ces opérations de restructuration urbaine offrent l'opportunité de développer les possibilités d'implantation bâtie sans consommation nouvelle de terrains naturels.

1.2. Organiser l'extension de la commune

La prise en compte des sensibilités écologiques et des contraintes d'aménagement sur la ville de Saint-Louis limite les possibilités de développement physique de la ville : présence de sites sensibles au niveau environnemental au Nord du ban communal (réserve naturelle de la Petite Camargue, zone de captage des eaux, zone humide...) et contraintes générées par le Plan d'Exposition au Bruit à l'Ouest de Bourgfelden.

L'importance croissante du coût du foncier, la pression résidentielle suisse et allemande sur la partie française de l'agglomération trinationale de Bâle rendent nécessaire une politique d'acquisition foncière afin de maîtriser au mieux le développement futur. Il convient à l'échelle du PLU de déterminer les besoins à long terme afin de permettre à la commune d'anticiper les opérations et de procéder, selon les besoins et possibilités, à des acquisitions foncières. Pour ce faire, des espaces d'urbanisation future suffisamment dimensionnés doivent être délimités dans le PLU. Les extensions urbaines mobilisables pour la ville de Saint-Louis doivent être exploitées. Elles se situent pour l'essentiel au niveau des franges urbaines de l'agglomération à Saint-Louis Neuweg, Bourgfelden et Michelfelden.

Elles doivent être complétées par la densification du centre et des zones situées sur le trajet du tram.

Dans la dynamique économique et démographique actuelle, il est nécessaire d'envisager une mobilisation complète des surfaces urbanisables et de concevoir le futur de la commune en fonction de cette perspective. Et cette perspective doit être partagée également avec les communes voisines.

1.3. Conforter les centralités en lien avec les nouvelles accessibilités en transport en commun tout en respectant l'identité de chaque quartier

Une structuration urbaine forte et lisible implique le maintien et le renforcement des centralités. Ainsi, en complémentarité avec le noyau urbain central, la ville souhaite conforter les centralités existantes, notamment à l'échelle des quartiers de Bourgfelden et sur le trajet du tram qui connecte Bourgfelden à la gare, tout comme de Neuweg (avec la gare de Saint-Louis-la-Chaussée maintenue) en favorisant l'implantation d'équipements de quartiers et commerces de proximité, vecteurs d'intégration sociale, éléments d'attractivité résidentielle et de structuration territoriale.

Ces différentes centralités doivent aussi être conçues en fonction du caractère spécifique de chaque quartier, du respect de leur identité, pour maintenir une diversité indispensable à la séduction de la ville.

1.4. Poursuivre les efforts en faveur d'une mixité de l'habitat

Saint-Louis possède un parc de logements variés. Il convient de poursuivre l'effort de diversification des formes d'habitat dans les quartiers afin d'y maintenir les différentes bases générationnelles et d'offrir des logements à toutes les catégories sociales qui viennent résider dans l'agglomération, tout en recherchant à intensifier chaque quartier pour en améliorer la qualité de vie, l'ambiance urbaine, et le bien-être des habitants.

Cf. cartes 1 et 6 – Document 2.b. Eléments graphiques du PADD.

Synthèse de l'orientation générale n°1 :

1.	Mettre en œuvre un développement urbain cohérent, favorisant le renouvellement urbain et les grands équilibres socio-économiques	
1.1.	Poursuivre la restructuration et l'intensification du centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> - Amplifier le renouvellement urbain du centre, par densification et intensification. - Exploiter les nombreuses dents creuses actuelles et futures du tissu urbain, en raison notamment de la délocalisation des activités économiques et du potentiel d'exploitation des parkings en surface.
1.2.	Organiser l'extension urbaine de la commune	<ul style="list-style-type: none"> - Développer les capacités d'accueil de la population en lien avec l'amélioration de l'accessibilité en transport en commun (tram, gare, bus) : - Délimiter des espaces d'urbanisation future suffisamment dimensionnés, - Exploiter les extensions urbaines mobilisées pour Saint-Louis. - Compléter par la densification du centre et des zones situées sur le trajet du tram.
1.3.	Conforter les centralités en lien avec les nouvelles accessibilités en transport en commun tout en respectant l'identité de chaque quartier	<ul style="list-style-type: none"> - En complémentarité avec le noyau urbain central, conforter les centralités existantes, en fonction de l'amélioration de l'accessibilité en TC (tracé du tram, gares de Saint-Louis et de l'EAP). - Favoriser l'implantation d'équipements de quartier et commerces de proximité. - Tenir compte du caractère spécifique de chaque quartier.
1.4.	Poursuivre les efforts en faveur d'une mixité de l'habitat	<ul style="list-style-type: none"> - Poursuivre la diversité des formes d'habitat dans les quartiers. - Rechercher dans chaque quartier à améliorer la qualité de vie, l'ambiance urbaine, le bien-être des habitants, en même temps que leur intensification.

2. Renforcer et adapter les équipements aux mutations socio-économiques actuelles perceptibles de l'échelle de la commune à celle de l'agglomération trinationale

L'offre en équipements et services à la population constitue un levier fort pour le rayonnement et l'attractivité d'une ville et le bien-être des populations locales. Cette offre doit accompagner la métropolisation en cours de l'agglomération.

Bien que Saint-Louis dispose déjà d'une offre relativement fournie en la matière, il convient de l'adapter en fonction de l'évolution des besoins et de la renforcer dans certains domaines :

2.1. Poursuivre la mise en place des équipements structurants majeurs

A l'instar de l'équipement culturel « la Coupole » ou du Forum, qui connaissent un rayonnement important, il convient de renforcer les équipements liés à la formation supérieure, à l'innovation et plus globalement les équipements métropolitains (culturels, sportifs, de loisirs, de congrès, d'hôtellerie, de restauration, etc.).

En outre, le projet de golf, dont la réalisation est envisagée à proximité de l'autoroute sur le site du Technoport, pourrait conforter à l'échelle régionale et trinationale le positionnement de la ville en matière d'équipements et accroître l'attractivité de l'EAP et de la zone située entre l'EAP et le reste de la commune. D'autres équipements sont possibles.

2.2. Poursuivre le développement de l'appareil commercial

La commune est affectée par un cercle vicieux qu'il faut briser :

- Une importante évasion commerciale assortie d'une croissance de la vacance commerciale d'un côté.
- Un nombre d'emplois résidentiels nettement inférieur à celui des agglomérations de taille équivalente en France de l'autre.
- Une dynamique démographique très faible qui n'accroît pas les dépenses commercialisables sur la commune et n'incite pas à investir dans le commerce et les services.
- Un tourisme urbain qui n'a pas encore atteint son potentiel affecté par une faible attractivité commerciale.

A travers son projet de développement et ses actions d'aménagement de l'espace urbain, la ville doit favoriser l'attractivité et le développement de son appareil commercial, la commercialité de son centre. A l'échelle de ses quartiers, il convient à la fois d'encourager la diffusion des commerces de première nécessité et de chercher des niches de haut niveau pour répondre aux besoins d'une population dont la structure change. La croissance de la population, le développement du tourisme, le développement de l'emploi dans le centre doivent permettre le

développement de la chalandise du centre-ville. La complémentarité et la cohérence avec les projets de grande surface périphérique doit faire l'objet d'une attention particulière.

2.3. Des aires de loisirs à renforcer

Des sites de loisirs sportifs sont présents sur différents sites du ban communal favorisant ainsi des pratiques et une mixité fonctionnelle souhaitable à l'échelle des quartiers.

En complémentarité avec les équipements existants et le projet de golf, la ville souhaite développer des pôles de loisirs d'intérêt supra-communal culturel (type Zénith) ou sportifs, à la hauteur et en complémentarité des équipements (exemple des aménagements de Bourgfelden) et de la concurrence allemande et suisse. Un schéma des loisirs devrait être engagé à l'échelle de toute l'agglomération.

2.4. Le parc urbain de Bourgfelden et de Hégenheim dit « Parc des Carrières » à créer

Au terme de l'exploitation de l'espace graviérable situé sur les communes de Saint-Louis et d'Hégenheim, un projet issu des réflexions menées dans le cadre de l'Eurodistrict trinational de Bâle (ETB) et d'IBA Basel 2020, a proposé de créer un parc urbain paysager à vocation de loisirs reliant les communes situées au Nord-Ouest de l'ETB sur des terrains dont les possibilités de constructions sont limitées par les contraintes aéroportuaires. Ce parc visera la conciliation entre fréquentation des habitants et préservation des enjeux écologiques.

A la faveur de la perspective d'une amélioration de son accessibilité routière et de la réalisation du tram qui vient tangenter le parc, ce projet devient stratégique car il peut permettre de créer, dans les espaces non affectés par le PEB, des logements pour cadres, des activités et des équipements de haut niveau dans un environnement paysager de qualité, connecté directement aussi bien à la gare de Saint-Louis, qu'à Allschwil et Bâle. Dans ce nouveau contexte, ce sont les options intenses du projet du parc qui doivent être privilégiées.

Cf. cartes 2 et 6 – Document 2.b. Eléments graphiques du PADD.

Synthèse de l'orientation générale n°2 :

2.	Renforcer et adapter les équipements aux mutations socio-économiques actuelles perceptibles de l'échelle de la commune à celle de l'agglomération trinationale	
2.1.	Poursuivre la mise en place des équipements structurants majeurs	<ul style="list-style-type: none"> - Renforcer les équipements métropolitains (liés à la formation supérieure, à l'innovation, culturels, sportifs, de loisirs, de congrès d'hôtellerie, de restauration, etc.).
2.2.	Poursuivre le développement de l'appareil commercial	<ul style="list-style-type: none"> - Favoriser l'attractivité et le développement de l'appareil commercial, la commercialité et le développement de la chalandise du centre-ville. - A l'échelle des quartiers, diffuser les commerces de première nécessité et chercher des niches de haut niveau. - Assurer la complémentarité et la cohérence avec les projets de grandes surfaces périphériques.
2.3.	Des aires de loisirs à renforcer	<ul style="list-style-type: none"> - En complémentarité avec les équipements existants, développer les pôles de loisirs d'intérêt supra-communal culturel (type Zénith) ou sportifs à la hauteur et en complémentarité des équipements allemands et suisses.
2.4.	Le parc urbain de Bourgfelden et de Hégenheim dit Parc des Carrières à créer	<ul style="list-style-type: none"> - Tirer parti d'une localisation qui devient stratégique à la faveur de la proximité du tram 3, d'un espace de jardins, de la frontière avec la Suisse et d'une amélioration de l'accessibilité routière de la zone. - L'option intense s'impose.

3. Exploiter les potentialités de développement économique liées à la situation frontalière, aux dynamiques allemandes et suisses et à l'EuroAirport, et donner une dimension socialement inclusive à ce développement

L'objectif consiste à renforcer et développer les activités économiques pour favoriser l'emploi, lutter contre le chômage, permettre à Saint-Louis de jouer pleinement sa fonction de ville-centre dans l'armature urbaine et limiter la dépendance économique et commerciale avec Bâle, Lörrach et Weil-am-Rhein.

Saint-Louis est la seule commune du Grand Est à disposer d'un aéroport international, d'une gare, d'un tram, d'une autoroute et de deux pays voisins d'une grande richesse humaine et économique. En outre, son agglomération est la seule du Grand Est à avoir connu une croissance économique pendant la crise.

Une partie des conditions cadres du développement économique est réunie à Saint-Louis.

Il faut en conséquence aménager et viabiliser les sites inscrits dans le P.L.U. existant selon des standards qualitatifs élevés (accessibilités, services, traitement paysager, architecture) pour ajouter la séduction urbaine aux qualités intrinsèques et à l'attractivité de la localisation de « Saint-Louis Internationale ».

3.1. Viabiliser les futurs grands sites d'activités

- Les sites localisés le long de l'autoroute et à proximité de l'échangeur A 35 / RD 105.

Ces espaces revêtent un caractère stratégique lié à la qualité des possibles dessertes (aéroport, fer, tram, autoroute). S'appuyant sur des études menées dans le cadre de l'Eurodistrict trinational de Bâle et de Saint-Louis Agglomération, l'organisation du développement de cet espace de taille importante, pourrait s'articuler à terme (au stade actuel des études) autour de trois pôles principaux, qui, en fonction de l'évolution des besoins de l'agglomération, pourront faire l'objet d'un aménagement mixte (développement urbain, équipements, activités).

Ces pôles sont :

- **Le site dit « Gare-Ouest – ZAC du Lys ».** Ce nouveau quartier (mixité, activités à dominante tertiaire) est en cours de développement et l'intermodalité de la gare se développe (parking, ligne 3 du tramway, gare routière, pistes cyclables), avec notamment la création d'un parking relais à l'Ouest de la voie ferrée, accessible depuis la gare par un passage souterrain. Ce nouveau pôle permet de créer une centralité urbaine à l'Ouest de la gare de Saint-Louis, proche du centre-ville, et bénéficiant d'une excellente desserte routière et ferrée. Il est à développer « intensément » pour constituer un prolongement du centre à l'Ouest de la voie ferrée en exploitant le triple atout que constitue la gare, le tram, l'aéroport directement accessible depuis la gare.

C'est un site à vocation métropolitaine et internationale. Il doit être le lieu d'implantation des activités à forte valeur ajoutée.

- **Le Technoport** : cet espace, situé à l'Est de l'A 35, entre le Nord de la RD 105 (en partie sur Hésingue) et les parties urbanisées le long de la RD 12b, est principalement réservé aux activités économiques, commerciales et aux équipements d'accompagnement. Les études en cours sur ce site mettent en exergue les options suivantes, du Nord au Sud :

- Création d'un vaste parc ouvert sur l'agglomération.
- Développement d'un pôle loisirs/sports (d'extérieur et d'intérieur).
- Développement d'un business park.
- Développement d'un pôle commercial et de loisirs (sur la commune d'Hésingue).

Le projet d'aménagement du site doit s'intégrer dans le cadre de l'aménagement de l'entrée Nord de l'agglomération baloise ; il s'agit d'un projet d'échelle métropolitaine.

Situés le long de l'autoroute, ces espaces, particulièrement visibles, devront faire l'objet d'une attention particulière lors de leur urbanisation tant au niveau architectural qu'en termes d'intégration paysagère et/ou de continuité naturelle.

- **Le site de l'EuroEastpark (anciennement Welschenschlag)** : situé en amont du site précédent, cet espace moins visible depuis l'autoroute et de taille plus réduite que le site du Technoport, a vocation à accueillir des établissements d'activités diversifiés, y compris les PMI, PME.

Il est actuellement activement prospecté par quelques entreprises qui devraient rapidement le remplir, notamment par des sociétés déjà implantées à Saint-Louis ou dans la communauté d'agglomération et qui cherchent à réorganiser leur production.

Son accessibilité routière depuis l'Ouest doit être maintenue dans le cadre de la création de la desserte ferroviaire de l'EAP.

Il s'agit, pour la ville, d'être en capacité de proposer des terrains d'accueil viabilisés pour trois types d'implantations :

- Des entreprises extérieures qui cherchent une implantation dans un des clusters du Rhin supérieur et dans une agglomération de niveau mondial.
- Des start-ups qui cherchent à exploiter les avantages fiscaux proposés par la France (Crédit Impôt Recherche) et par la région, à l'intérieur des clusters du Rhin supérieur.
- Les entreprises déjà localisées dans le territoire et qui cherchent à se réorganiser, à se « desserrer », ou à se développer.

3.2. Réorienter le développement économique vers des activités à forte valeur ajoutée en :

- **Renforçant ses fonctions tertiaires** (développement commercial, tertiaire supérieur, renforcement des équipements hôteliers, développement du tourisme...).
- **Diversifiant son tissu industriel** vers des activités à plus forte valeur ajoutée.
- **Développant les filières liées à la métrologie** qui constitue une spécificité locale, ainsi que vers l'aéronautique, les biotechnologies, la pharmacie/santé, les nanotechnologies, les filières de la mécatronique qui sont intégrées dans les clusters du Rhin supérieur.

Certaines de ces activités pourront trouver place dans le tissu urbain (notion de mixité urbaine) à partir du moment où elles restent compatibles avec un voisinage de zones d'habitations. En outre, à terme, une évolution en faveur du développement économique pourra être envisagée sur des espaces situés à l'Ouest de Bourgfelden à la faveur de l'amélioration de l'accessibilité multimodale (tram, route) de cette partie de la commune.

- **Accompagnant la création d'entreprises à forte valeur ajoutée** grâce à la création d'un campus de l'innovation et d'une pépinière d'entreprises à haute technologie, venant compléter les outils déjà existants à Bâle et à Lörrach (Innocel Innovations-Center Lörrach GmbH à Lörrach pour l'Allemagne, le Parc Suisse d'Innovation Région Suisse du Nord-Ouest à Allschwil (BL) sur le site du Bachgraben pour le canton de Bâle). En effet, la partie française de l'agglomération bâloise peut, de façon crédible, apporter sa contribution à l'ensemble du cluster d'innovation transfrontalier. Elle dispose de centres de recherches, de start-ups, d'entreprises privées à très haute technologie qui s'inscrivent complètement dans ce modèle et dans les différents clusters transfrontaliers (biovalley, nanotechnologie, aéronautique, productique, automobile, matériaux).
- **Visant le créneau de l'économie créative** en s'appuyant sur l'image et la réalité multiculturelle du territoire.
- **Et en accompagnant ces développements par un effort important dans le domaine de la formation et de l'apprentissage de haut niveau pour rendre l'économie ludovicienne encore plus inclusive (voir ci-dessous §3.5)**

3.3. Créer un ou plusieurs espaces de coworking, notamment transfrontalier

L'augmentation quasi certaine du nombre de travailleurs frontaliers, le développement de l'EAP et le développement de l'économie ludovicienne vont se traduire par une augmentation des flux traversant Saint-Louis. Compte tenu des évolutions technologiques, on doit envisager la création d'espaces de coworking,

dont une partie serait dédiée aux travailleurs frontaliers pouvant alors exercer leur activité en France quand c'est techniquement possible.

Ce type d'équipements présente de nombreux intérêts pour les frontaliers, le canton de Bâle, et la commune de Saint-Louis, et ce dans quatre objectifs :

- Diminuer les temps de trajet domicile-travail des frontaliers.
- Limiter le nombre de déplacements vers la Suisse.
- Majorer les ressources fiscales des collectivités françaises abritant ces centres.
- Diminuer l'évasion commerciale.

Dans ce cadre, un statut du télétravailleur transfrontalier doit être défini ainsi que l'aménagement des règles de fiscalité locale et de rétrocessions fiscales entre l'Etat français et les cantons concernés en Suisse.

Ce type d'espace vise deux types de frontaliers :

- Ceux qui n'habitent pas Saint-Louis pour lesquels un site à proximité d'une des gares serait idéal (EAP, Saint-Louis).
- Ceux qui habitent Saint-Louis et pour lesquels, un site sur le tracé du tram serait optimum.

La combinaison de ces deux facteurs milite pour construire ce centre près de la gare de Saint-Louis. D'autres sites sont envisageables : à proximité immédiate de l'EAP, et éventuellement près des arrêts de tram situés à Bourgfelden.

3.4. Tirer parti du potentiel de développement de l'économie résidentielle et en particulier du commerce

La lutte contre la très importante évasion commerciale et la lutte contre la vacance commerciale peuvent contribuer à la création de près d'un millier d'emplois (à l'échelle de l'aire urbaine) pour placer Saint-Louis et son agglomération au niveau de la moyenne des agglomérations françaises de même dimension.

Ceci à la condition d'être à la hauteur de la concurrence suisse et allemande, notamment en améliorant la commercialité du centre-ville et en favorisant la croissance démographique de la commune.

3.5. Développer un outil de formation « inclusif » d'échelle transfrontalière

Le décalage entre les emplois disponibles sur le territoire et la ressource humaine disponible est une des caractéristiques du bassin d'emploi de Saint-Louis. Développer un outil de formation adaptée aux emplois offerts aujourd'hui et encore plus demain dans tout le bassin d'emploi (y compris la Suisse et l'Allemagne) doit permettre de faciliter le retour à l'emploi de tous ceux qui n'ont pas la formation requise pour accéder aux nouveaux métiers. Cela peut également permettre de limiter les besoins en logements et de contribuer à l'équilibre délicat entre

population active résidente, emplois, besoin en infrastructures de transport à Saint-Louis et dans son agglomération.

Développer un marché du travail inclusif a pour objectif de permettre à tous les publics d'accéder à un emploi de qualité, quelle que soit leur origine, leur genre et leurs capacités, en soutenant notamment les PME et les créations d'entreprises, (espaces relais d'entreprises et pépinière high-tech) d'un côté, la formation, mais également en favorisant l'émergence de la ville intelligente (Saint-Louis Smart City) de l'autre.

3.6. Articuler le développement de l'EuroAirport à celui de Saint-Louis

Il s'agit de tirer parti du développement de l'EAP et intégrer son développement dans les perspectives démographiques de Saint-Louis et de son agglomération.

L'arrêté préfectoral du 28 novembre 2003 (renouvelé en 2009) a qualifié de Projet d'Intérêt Général le programme de développement de l'aéroport et le projet de servitudes associé. Ce projet, qui s'impose juridiquement au P.L.U., prévoit notamment la création à terme d'un doublet de piste Nord/Sud, l'extension des activités aéroportuaires à l'intérieur du périmètre de l'aéroport et un raccordement ferroviaire de l'aérogare de type TER, S-Bahn, voire TGV.

La perspective d'une augmentation du trafic et du nombre de passagers peut être corrélé à l'augmentation du nombre d'emplois directs sur la plateforme à l'horizon 2030 (hypothèse de 9 000 à 10 000 emplois en 2030 pour près de 6 200 emplois en 2014).

Le projet « côté ville » qui peut représenter à lui seul plusieurs milliers d'emplois, et le raccordement ferroviaire de l'EAP, pourrait encore accroître ce chiffre en étendant la zone d'influence de l'EAP aussi bien en Suisse qu'en France voir en Allemagne quand le « Herzstück-Basel » sera réalisé (horizon 2030/2035).

Dans ce contexte, le développement continu de l'EAP depuis plusieurs années impose l'amélioration parallèle de son accessibilité en plus de son raccordement ferroviaire, et le développement de ressources hôtelières.

- La priorité n°1 est l'amélioration de l'accessibilité de l'EAP en transports en commun (pour les passagers et pour les employés de la plate-forme).
- La priorité n°2 est le développement de services (en dehors des métiers strictement aéroportuaires) sur ou à proximité de la plate-forme : le tourisme d'affaires, boutiques, restauration, hôtellerie, loisirs, congrès, séminaires, bien-être, etc.

La connexion/couture avec la zone du Technoport doit faire l'objet d'un soin particulier, pour mieux ancrer Saint-Louis avec le principal moteur économique du territoire.

3.7. Conforter l'accueil du TGV à Saint-Louis

Les développements observés et attendus dans la commune et dans l'agglomération, aussi bien qualitatifs que quantitatifs justifient l'accueil du TGV à Saint-Louis.

3.8. Optimiser les impacts de tous les projets économiques

➤ Les impacts démographiques de la croissance économique

L'ensemble des projets économiques situés sur le ban de la ville de Saint-Louis peut se traduire par la création de 3 000 à 10 000 emplois selon le type d'activités qui va s'implanter sur les sites, selon le développement de l'EAP et selon l'évolution des conditions cadres du développement économique national. Soit entre 50 et 100% de croissance par rapport au nombre d'emplois actuels (2013).

Cette hypothèse et la logique de la ville des courtes distances, sous-tendraient la création d'un nombre de logements proportionnés au nombre d'emplois créés, soient entre 5 000 et 11 000 logements.

Compte tenu des espaces disponibles à Saint-Louis et des contraintes d'aménagement, il est actuellement difficile d'imaginer plus de 5 000 logements supplémentaires dans la commune.

Ce qui impose une gestion parcimonieuse et de qualité des espaces disponibles aussi bien à des fins économiques qu'à des objectifs résidentiels ou commerciaux.

Cette situation requiert notamment une exploitation de toutes les surfaces potentiellement disponibles dans le centre (parkings en surface, dents creuses, friches) à des fins plus épanouissantes pour les habitants et les entreprises. Elle impose également l'intégration de toutes les communes du sud de l'agglomération de Saint-Louis pour faciliter le maintien des équilibres actuels entre emplois/logements/besoins en mobilité.

➤ Les impacts en termes de transport

Un grand nombre d'études prospectives démontrent que le nombre de voitures dans les agglomérations pourrait baisser de 50 à 90 % dans les années à venir en raison de la transformation de la mobilité de leurs habitants (moins de voitures en propriétés, développement de la location incluse dans des forfaits intégrant tous les modes de transport en commun, développement du transport doux fortement recommandé à des fins médicales). Il n'en reste pas moins nécessaire d'anticiper la transformation de la géographie économique de la cité, faute de quoi, les transformations souhaitables de la mobilité ne trouveront pas matière à s'exprimer.

Le centre de gravité des emplois va se déplacer vers l'Ouest et le Nord de la commune vers laquelle les modes de transports en commun performants doivent

aussi converger, tout comme les réseaux de transports doux efficaces et séduisants.

Le développement de toute l'agglomération bâloise va aussi provoquer un accroissement de la mobilité qui va avoir des impacts sur les flux de transit traversant Saint-Louis.

Le développement de tous les modes de transport alternatifs à la voiture est donc une nécessité absolue pour donner une alternative crédible aux déplacements individuels motorisés dans Saint-Louis et pour ceux qui ne font que la traverser.

A ce titre, en plus de tous les projets envisagés strictement localisés à Saint-Louis (raccordements tram et ferroviaire de l'EAP), et des projets bâlois (« Herzstück ») l'arrêt des TER en gare de Saint-Louis-la-Chaussée doit être maintenu et aménagé pour en faire un petit pôle multimodal complémentaire à celui de la gare de Saint-Louis.

3.9. Mettre en place les conditions d'une transition énergétique pour les activités économiques et leur permettre de s'adapter aux conséquences du changement climatique

L'économie constitue un secteur de consommation énergétique prépondérant qui nécessite la mise en œuvre de mesures favorables à la transition énergétique, l'amélioration de la qualité de l'air et l'adaptation au changement climatique :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre des activités et maîtriser la demande énergétique.
- Adapter les activités socio-économiques aux effets du changement climatique (protection contre les îlots de chaleur notamment pour limiter les usages de la climatisation dans le tertiaire).
- Promouvoir des performances énergétiques renforcées dans les constructions à usage d'activités tertiaires existantes ou projetées.
- Développer la production et l'usage d'énergies renouvelables, notamment à travers le raccordement au réseau de chaleur.
- S'appuyer sur les espaces naturels (Petite Camargue Alsacienne notamment) et la nature en ville, ainsi que sur le virage énergétique de Saint-Louis (présence de la chaufferie biomasse) pour développer une image économique à haut potentiel environnemental.

Cf. cartes 2 et 6 – Document 2.b. Eléments graphiques du PADD.

Synthèse de l'orientation générale n°3 :

3.	Exploiter les potentialités de développement économique liées à la situation frontalière, aux dynamiques allemandes et suisses et à l'EuroAirport, et donner une dimension socialement inclusive à ce développement.	
3.1.	Viabiliser les futurs grands sites d'activités	<ul style="list-style-type: none"> - Tirer pleinement parti du potentiel de développement économique lié à la localisation de Saint-Louis, à ses sites d'accueil et à ses équipements exceptionnels pour une commune de cette taille. - Permettre l'aménagement mixte des trois pôles principaux, selon des standards qualitatifs élevés : ZAC du Lys, Technoport et EuroEastpark. - Faciliter les accès des différents sites à la gare, à l'EAP, à l'autoroute et au tram.
3.2.	Réorienter le développement économique vers des activités à forte valeur ajoutée	<p>Améliorer les conditions cadres locales du développement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Renforcer les fonctions tertiaires. - Diversifier le tissu industriel vers des activités à plus forte valeur ajoutée. - Développer les filières liées à la métrologie, l'aéronautique, biotechnologies, etc. - Accompagner la création d'entreprises à forte valeur ajoutée (création d'un campus de l'innovation et d'une pépinière d'entreprises à haute technologie). Tirer parti des clusters du Rhin supérieur. - Exploiter la trinationnalité du territoire pour développer le secteur de l'économie créative.
3.3.	Créer un ou plusieurs espaces de coworking, notamment transfrontalier	<ul style="list-style-type: none"> - Créer des espaces de coworking pour limiter autant que faire se peut les migrations alternantes domicile-travail vers la Suisse et l'Allemagne, tout comme entre la haute Alsace et Saint-Louis.
3.4.	Tirer parti du potentiel de développement de l'économie résidentielle et en particulier du commerce	<p>Lutter contre l'évasion commerciale et la vacance commerciale pour créer des emplois :</p> <ul style="list-style-type: none"> - En améliorant la commercialité du centre-ville ; - En favorisant la croissance démographique de la commune.

3.5.	Le développement d'un outil de formation « inclusif » d'échelle transfrontalière	<ul style="list-style-type: none"> - Développer un outil de formation spécialement dédié à l'adaptation de la ressource humaine ludovicienne vers les nouveaux métiers offerts à l'échelle de l'agglomération trinationale.
3.6.	Articuler le développement de l'EuroAirport à celui de Saint-Louis	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer l'accessibilité de l'EAP en transports en commun. - Développer les services sur ou à proximité de la plateforme de l'EAP (tourisme d'affaires, boutiques, restauration, hôtellerie, loisirs, congrès, séminaires, bien-être, etc.).
3.7.	Conforter l'accueil du TGV à Saint-Louis	<ul style="list-style-type: none"> - Conforter l'accueil du TGV, en lien avec les développements observés et attendus dans la commune et l'agglomération.
3.8.	Optimiser les impacts de tous les projets économiques	<ul style="list-style-type: none"> - Prendre en compte les impacts démographiques de la croissance économique : produire un nombre de logements proportionné au nombre d'emplois créés ; exploiter toutes les surfaces disponibles actuellement ou à terme dans le centre. - Prendre en compte les impacts en termes de transports : développer tous les modes de transports alternatifs à la voiture.
3.9.	Mettre en place les conditions d'une transition énergétique pour les activités économiques et leur permettre de s'adapter aux conséquences du changement climatique	<ul style="list-style-type: none"> - Réduire les émissions de gaz à effet de serre des activités et maîtriser la demande énergétique. - Adapter les activités socio-économiques aux effets du changement climatique (limiter l'usage de la climatisation dans le tertiaire, etc.). - Promouvoir des performances énergétiques renforcées dans les constructions (activités tertiaires). - Développer la production et l'usage d'énergies renouvelables (notamment raccordement au réseau de chaleur). - S'appuyer sur les espaces naturels et la nature en ville, ainsi que sur le virage énergétique de Saint-Louis (chaufferie biomasse) pour développer une image économique à haut potentiel environnemental.

4. Réguler les déplacements, tous modes, au service d'un projet qui offre plus de place aux transports en commun et aux transports doux et limite au maximum l'usage de la voiture

La gestion des transports dans la ville de Saint-Louis relève d'une logique très particulière. La commune est en effet à la fois la destination (5 251) et l'origine (6 774) de flux domicile-travail importants, tout comme le lieu de transit de très importants flux transfrontaliers vers Bâle et vers l'Allemagne.

La poursuite du développement économique attendue du Nord-Ouest de la Suisse va probablement accentuer la demande en ressources humaines transfrontalières. Et par conséquent accroître la croissance des flux dans le périmètre de la commune et de la communauté d'agglomération.

Additionné au développement économique et démographique actuel et futur dans la ville de Saint-Louis, et de toute l'agglomération de Saint-Louis, le tout va entraîner une forte croissance de la mobilité dans les années à venir, et ce sur un réseau routier déjà passablement saturé aux heures de pointes. Plusieurs objectifs doivent être visés simultanément pour faciliter la gestion de la mobilité dans Saint-Louis, son agglomération et l'Eurodistrict trinational de Bâle.

4.1. Supprimer les goulets d'étranglement du réseau routier

Pour que le réseau ludovicien de transports ne se transforme pas en goulet d'étranglement du développement durable de la commune et de toute l'agglomération, il est nécessaire de limiter le recours à la voiture dans un contexte qui ne permet pratiquement pas de développement du réseau routier, et donc :

- De développer le réseau de transport en commun (en cours avec le tram et le raccordement ferroviaire de l'EAP, mais qu'il faudra poursuivre notamment en lien avec le *3land - Dreiland*).
- De développer le réseau de transport doux (marche, vélo).
- De développer le réseau de parkings relais (gare de Sierentz, gare de l'EAP, gare de Saint-Louis, gare de Saint-Louis-la-Chaussée, etc.).

Le tout aussi bien à l'échelle de la commune, de l'agglomération, que du Sud du Haut-Rhin.

Ces efforts en faveur des transports en commun performants et des mobilités douces, à moyen terme, ne doivent pas occulter la nécessité, à court terme, de repenser certains carrefours routiers, notamment sur la RD105, et d'améliorer la fluidité du trafic sur l'A35 (gestion des poids-lourds au passage de la douane, aménagement du tronçon entre les échangeurs RD105, EAP et Bartenheim).

4.2. Optimiser le réseau routier interne au centre-ville

L'adaptation progressive du réseau routier principal permettra de faire diminuer le trafic de transit dans le centre-ville. Elle permet aussi de répondre aux enjeux de préservation de la qualité de l'air et de limitation des nuisances sonores émanant des voies. Conjugué à la poursuite de la restructuration urbaine, le plan de circulation pourra être adapté et les axes réaménagés en faveur d'une vie urbaine plus conviviale. Il est nécessaire d'optimiser le réseau routier en réaménageant certains axes et carrefours sources d'embouteillages aux heures de pointe.

La priorité se situe au carrefour des principaux axes Est-Ouest et Nord-Sud, qu'il convient de fluidifier dans un premier temps, et d'augmenter en capacités dans un deuxième temps. C'est en particulier le cas des carrefours entre la RD 105, l'autoroute A 35, le boulevard de l'Europe, la RD 469 et la RD 66.

4.3. Prolonger les réseaux de transports doux et de transports en commun

La partie de la commune située au Nord du carrefour entre RD 105 et RD 166 peut en théorie abriter un grand potentiel d'emplois et d'habitants supplémentaires (hors EAP). Cela génère une augmentation potentielle des déplacements quotidiens sur cette partie de la commune, à raison de plusieurs milliers, alors que trafic de la RD 66 est actuellement évalué à plus de 15 000 véhicules/jours.

A plus long terme, et compte tenu du déplacement du centre de gravité économique de la commune vers le Nord, il convient :

- De préserver la possibilité de prolonger et de développer les lignes de tram, de bus et les pistes cyclables entre le centre de la commune et toute sa partie Nord.
- De conserver l'arrêt de train de Saint-Louis-la-Chaussée.

Le prolongement du réseau de transport en commun (TC) et de transport doux (TD) au Nord de Saint-Louis, notamment entre l'EAP et le *3land*, semble d'autant plus nécessaire que l'aménagement du quartier du *3land* va accroître la demande en déplacements entre le Sud-Est de l'agglomération, la gare et l'EAP.

L'accroissement de l'offre en TC et TD entre le Sud-Est de l'agglomération et l'EAP d'une part, et entre le Nord et le Sud de l'agglomération d'autre part, est une condition sine qua non du développement démographique et économique du Nord de la commune. Il doit aussi permettre la connexion de l'EAP et l'accès à sa future gare en évitant le centre de Saint-Louis déjà saturé.

Le développement de l'EAP (partie aéroport comme partie industrielle) et de toute l'agglomération va provoquer une croissance des flux qui lui sont destinés de toute origine (France, Allemagne, Suisse), dont une partie risque de traverser le centre ou d'emprunter les carrefours déjà saturés. Les réseaux doivent anticiper cette croissance et permettre les alternatives à la voiture, non seulement dans l'agglomération elle-même, mais pour des usagers plus lointains.

Ces axes de transports en commun et de transports doux doivent être le support du développement urbain de cette partie de l'agglomération.

De façon plus générale, le développement économique et démographique de la commune, de son agglomération et de tout l'Eurodistrict trinational de Bâle dans un espace contraint va se traduire par une augmentation de la mobilité. L'usage de moyens de transports très peu consommateurs d'espace est une nécessité absolue.

C'est en particulier le cas pour les axes Nord-Sud et leur prolongement vers Bâle et Allschwil ; c'est aussi le cas pour les axes Est-Ouest en provenance d'Hésingue et d'Hégenheim qui concentrent les flux en provenance de tout le Sundgau.

➤ **Prolonger les réseaux de transports doux**

Les pistes cyclables

La ville dispose d'un schéma directeur des réseaux cyclables, dont la mise en œuvre permet d'étoffer le maillage existant et de favoriser ce mode de transport en le sécurisant. Ce réseau doit s'étendre à tous les quartiers et permettre une connexion de tous les quartiers entre eux.

Les voies piétonnes

L'arrivée du tram, le raccordement ferroviaire de l'EAP, la restructuration progressive du centre-ville et son intensification imposent le développement des espaces dévolus aux piétons, comme aux cyclistes.

➤ **Prolonger les réseaux de transports en commun**

Les trams

La mise en service de la nouvelle ligne de tram Nord-Sud doit permettre d'atteindre le Technoport, et plus tard l'EAP, et desservir toute la partie Nord de la commune qui doit accueillir une part importante des habitants et des emplois supplémentaires. Elle devrait à terme être complétée par une ligne orientée Sud-Est/Nord-Ouest, permettant la desserte commune de la rive droite de Bâle, Huningue et Saint-Louis, et d'accéder aux pôles culturels et de congrès de Bâle tout comme à la gare DB.

La perspective d'une desserte future de ce type doit être anticipée dans le fonctionnement de l'agglomération. A terme, cette extension du réseau de tram doit aussi permettre la connexion entre l'Est de l'agglomération, le *3land* et l'EAP.

Le train

En raison du développement économique et démographique important au Nord de l'agglomération, la gare de Saint-Louis-la-Chaussée doit être maintenue et transformée en pôle multimodal.

Enfin, compte tenu des évolutions qualitatives et quantitatives passées, en cours et projetées, Saint-Louis, centre d'une agglomération de plus de 75 000 habitants doit accueillir des TGV à l'instar de Sélestat bien moins peuplée.

4.4. Lutter contre les nuisances sonores

Le territoire de la commune est traversé par de nombreux axes de transports, routiers, ferroviaires et aériens. Aux actions qui visent à limiter le développement de la mobilité routière, il faudra ajouter la création d'écrans anti bruit paysagers, routiers et ferroviaires dans la perspective de l'inéluctable augmentation de trafic de l'ensemble des axes.

Par ailleurs, pour le bien-être de la population, il est important de veiller à ce qu'elle dispose d'espaces de silence dans la ville.

Cf. carte 3 – Document 2.b. Eléments graphiques du PADD.

Synthèse de l'orientation générale n°4 :

4.	La régulation des déplacements, tous modes, au service d'un projet qui offre plus de place aux transports en commun et aux transports doux et qui limite au maximum l'usage de la voiture	
4.1.	Supprimer les goulets d'étranglement routiers	<ul style="list-style-type: none"> - Limiter le recours à la voiture en développant le réseau TC, TD et le réseau de parkings relais.
4.2.	Optimiser le réseau routier interne au centre-ville	<ul style="list-style-type: none"> - Adapter progressivement le réseau routier principal pour faire diminuer le trafic de transit dans le centre-ville. - La priorité se situe au niveau des carrefours des principaux axes Est-Ouest et Nord-Sud.
4.3.	Prolonger les réseaux de transports doux et de transports en commun	<ul style="list-style-type: none"> - Prolonger le réseau des pistes cyclables, étoffer et sécuriser le maillage existant. - Développer les espaces dévolus aux piétons. - Etendre progressivement le réseau de TC, tram et bus, d'une part vers le Technoport, la partie Nord de la commune et l'EAP, et de l'autre, vers la rive droite du Rhin. - Préserver tous les couloirs nécessaires à l'extension du réseau de tram aussi bien Nord-Sud jusqu'à l'EAP que Sud-Est/Nord-Ouest, et à terme jusqu'au <i>3land</i>. - Maintenir la gare de Saint-Louis-la-Chaussée et créer un pôle multimodal local (parking relais, arrêt de bus), autour de la gare. - Accueillir le TGV à Saint-Louis.
4.4.	Lutter contre les nuisances sonores	<ul style="list-style-type: none"> - Limiter le développement de la mobilité routière. - Créer des écrans anti bruit paysagers, routiers et ferroviaires. - Développer des espaces de silence dans la ville.

5. Améliorer la séduction urbaine du centre-ville, de sa commercialité, valoriser les paysages urbains

5.1. L'impératif de séduction et d'aménité urbaine du centre-ville

Par sa position frontalière Saint-Louis offre déjà une double ouverture à la diversité, à la différence, qui fait une partie de sa séduction.

On peut d'autant plus facilement s'appuyer sur cette double ouverture pour accompagner le développement urbain de Saint-Louis par des mesures qui ont fait leur preuve chez les voisins, dans un objectif d'urbanisme et de design urbain de qualité.

Le traitement de la voirie, du mobilier urbain, des façades, des vitrines, du verdissement, des transports doux et transports en commun, des services à la population, fait partie des actions à engager pour rendre le centre de Saint-Louis plus attractif et le mettre à niveau de toutes les autres villes étrangères dynamiques de l'agglomération trinationale.

La création et le développement d'espaces à vocation collective du type « zones de rencontre », d'espaces pour les enfants, de zones piétonnes, d'espaces de jeu, ainsi que l'amélioration de la commercialité du centre, doivent accompagner les mesures qui permettront à chacun de trouver du silence, par exemple dans des espaces verts, des jardins.

Le projet n'a pas pour objectif de sanctuariser chaque élément de végétation mais il met en place un réseau cohérent d'espaces verts ou naturels, de parcs, de jardins familiaux ou privés, ces espaces étant mis au service de la biodiversité et de l'amélioration du cadre de vie. Il vise ainsi à :

- Protéger les espaces végétalisés existants les plus intéressants.
- Améliorer la répartition de ces espaces dans le tissu urbain.
- Aménager les espaces extérieurs des nouvelles opérations pour y accueillir des usages au de-là de la dimension esthétique (jardins, espaces de jeux...).

En outre, la politique de recomposition du centre-ville par densification, intensification et mutation des activités économiques va permettre :

- Une amélioration de l'animation urbaine et une reconquête de la commercialité du centre. Le développement d'une qualité résidentielle et commerciale sera de nature à améliorer la séduction du centre.
- La croissance de la population et, par conséquent, des dépenses commercialisables en centre-ville. Les habitants et les emplois supplémentaires seront un atout pour développer le commerce en centre-ville, surtout dans la perspective de l'ouverture du centre commercial prévu sur le site du Technoport à Hésingue... à la condition d'améliorer la commercialité du centre-ville.
- La lutte contre la vacance commerciale dans le centre-ville de Saint-Louis.
- La massification de la demande en transport en commun.

L'attractivité de Saint-Louis est d'autant plus importante que celle de Huningue va connaître une amélioration conséquente de sa séduction résidentielle dans les années à venir. Déjà privilégiée par la plus-value apportée par les seules rives du Rhin, boostée par la passerelle qui la rejoint à Weil-am-Rhein et par la reconfiguration de la place Abatucci, elle va encore s'améliorer dans le cadre du projet VNF ou *Dreiland*. Destinée à devenir un des espaces cadres de l'agglomération de Saint-Louis, elle peut contribuer à développer la commercialité de la ville de Saint-Louis si les commerces du centre de Saint-Louis accèdent à un statut supérieur répondant à cette nouvelle demande potentielle. En conséquence, il s'agit de monter une opération conjointe avec l'ensemble du tissu commercial et résidentiel du centre, d'améliorer son ambiance urbaine et son accessibilité depuis Huningue, et au-delà, la rive droite du Rhin.

Le développement du tourisme, des équipements hôteliers et de restauration déjà engagé doit se poursuivre dans l'objectif :

- De répondre au développement du tourisme d'affaire et du tourisme culturel de Saint-Louis comme de toute l'agglomération.
- De développer le marché du commerce de centre-ville.
- Et de profiter de l'arrivée du tram pour développer une offre d'hébergement touristique complémentaire à celle de Bâle.

5.2. Valoriser les paysages urbains

La volonté de valorisation des paysages urbains, qui comprend également la valorisation du patrimoine bâti présentant un intérêt architectural ou patrimonial, constitue un levier important pour améliorer la qualité de vie des habitants, la structuration urbaine, l'image de la ville et son attractivité.

➤ Requalifier les friches bâties et les espaces délaissés

Ces espaces générés par l'évolution et les mutations de la ville sont souvent, outre leur aspect déstructurant, fortement consommateurs d'espace. Situés pour l'essentiel dans ou à proximité du centre-ville, ils présentent une opportunité intéressante de recomposition urbaine.

La requalification ou reconversion de ces sites permettra une reconquête urbaine, une véritable réappropriation de la ville par elle-même, une densification de l'espace central, en même temps qu'une valorisation de son image et de ses paysages.

➤ Convertir l'essentiel des parkings de surface en parkings souterrains et reconquérir les surfaces rendues disponibles pour d'autres usages urbains

Le contraste entre Bâle et Saint-Louis est révélateur de l'écart entre une stratégie qui a pour but de limiter au maximum le recours à la voiture et une stratégie qui au contraire la favorisait. Le PLU de Saint-Louis doit changer radicalement cet objectif, ne serait-ce que pour se mettre à niveau de séduction de sa voisine bâloise. Il n'y a

pratiquement aucun parking en surface à Bâle alors que la voiture est omniprésente dans le centre de Saint-Louis. De nombreux hectares sont ainsi stérilisés par des parkings en surface, par ailleurs générateurs d'îlots de chaleur urbain. Leur reconversion permettra à la fois de créer de nouvelles aménités urbaines (espaces verts, commerces, services, équipements, logements), de lutter contre les îlots de chaleur urbains et d'améliorer le climat et l'ambiance urbaine.

Dans les nouvelles opérations, il s'agit de limiter l'impact visuel de la voiture (stationnement intégré au bâti) et développer une offre de stationnement vélo.

➤ **Réhabiliter les secteurs graviérables**

La ville compte plusieurs secteurs graviérables. Au terme de leur exploitation, ces sites seront à réhabiliter. La remise en bon état des sites graviérables devra concilier des enjeux économiques, paysagers, de biodiversité et de loisirs (ouverture au public).

Le site du Technoport est en cours de remblaiement : sa requalification pour partie en espace à dominante économique, implique, au regard de sa localisation, la création d'un front bâti de qualité.

➤ **Traiter qualitativement les entrées de ville et les principaux axes structurants**

Saint-Louis constitue la porte d'entrée urbaine française du cœur de l'Eurodistrict trinational de Bâle (ETB) et du pôle urbain Saint-Louis/Huningue/Village-Neuf. C'est la vitrine française de l'ETB.

A ce titre, leur valorisation paysagère permettra à la fois d'améliorer la lisibilité urbaine de l'agglomération et de valoriser l'image de celle-ci.

Cette valorisation devra aussi tenir compte des impacts des futurs immeubles d'une hauteur plus importante que celle actuellement observée à Saint-Louis à travers les efforts d'intensification du centre. L'analyse de la *Skyline* ludovicienne devra accompagner cette intensification aussi bien dans l'objectif de minimiser son impact sur le tissu existant que sur sa contribution à l'amélioration du paysage urbain ludovicien et son intensification.

➤ **Valoriser les espaces publics (places, parcs urbains, rues) et traiter les fronts urbains**

En plus du cas spécifique des parkings automobiles (publics et privés) en surface, le traitement des espaces publics, la préservation et la mise en valeur des parcs existants constituent autant de vecteurs favorisant le développement qualitatif préconisé par le PADD de la ville de Saint-Louis.

Concernant la gestion des déchets, les nouvelles opérations intègrent des locaux à déchets ou des systèmes enterrés pour limiter leur impact visuel.

La volonté de traiter de manière valorisante les différents fronts urbains répond à la même préoccupation de recherche de qualité urbaine et de structuration du territoire.

- **Traiter tous les nouveaux quartiers avec une haute qualité paysagère, architecturale et environnementale**

Le standard des nouvelles zones ouvertes aux activités économiques et résidentielles doit être au niveau de celle des voisins suisses et allemands, un standard « IBA Basel 2020 », notamment obtenir une densité et une qualité des végétaux importantes dans les nouvelles opérations.

Cf. cartes 1 à 4 – Document 2.b. Eléments graphiques du PADD.

Synthèse de l'orientation générale n°5 :

5.	Améliorer la séduction urbaine du centre-ville, de sa commercialité, valoriser les paysages urbains
5.1.	L'impératif de séduction et d'aménité urbaine du centre-ville <ul style="list-style-type: none">- Rendre le centre de Saint-Louis plus attractif et le mettre à niveau des autres villes dynamiques de l'agglomération trinationale (traitement de la voirie, du mobilier urbain, des façades, des vitrines, verdissement, TC et TD, services à la population, etc.).- Développer des espaces à vocation collective (zones de rencontre, espaces de jeu, des espaces pour les enfants, etc.) ainsi que des zones de silence (espaces verts, jardins), au service de la biodiversité et de l'amélioration du cadre de vie.- Développer la commercialité du centre de Saint-Louis et l'animation urbaine, en lien avec l'ensemble du tissu commercial du territoire.- Poursuivre le développement du tourisme, des équipements hôteliers et de restauration.
5.2.	Valoriser les paysages urbains <ul style="list-style-type: none">- Requalifier les friches bâties et les espaces délaissés.- Convertir l'essentiel des parkings de surface en parkings souterrains et reconquérir les surfaces rendues disponibles pour d'autres usages urbains (verdissement, pistes cyclables, terrasses, commerces, équipements, logements, etc.).- Réhabiliter les secteurs graviérables.- Traiter qualitativement des entrées de ville et les principaux axes structurants.- Valoriser les espaces publics (places, parcs urbains, rues) et traiter les fronts urbains.- Traiter tous les nouveaux quartiers (économiques et résidentiels) avec une haute qualité paysagère, architecturale et environnementale (standard « IBA »).

6. Préserver le patrimoine et les ressources naturelles

Le PADD intègre pleinement la volonté de sauvegarder et de valoriser la richesse des équilibres et ressources naturelles présents sur le territoire de la ville.

La commune affirme sa volonté de préserver les écosystèmes et les éléments paysagers remarquables par les mesures suivantes :

6.1. Préserver et valoriser la Réserve Naturelle de la Petite Camargue Alsacienne

La Réserve Naturelle de la Petite Camargue Alsacienne a été créée par décret ministériel du 11 juin 1982 sur un périmètre de 120 ha. Son périmètre a été étendu en 2006, portant sa surface à 907 hectares.

A l'échelle transfrontalière, ce site fait partie d'une trame verte et bleue comprenant notamment les zones arides de l'île du Rhin et le paysage de Tüllinger Berg, qui, reliés entre eux, constituent des corridors écologiques permettant la migration et la propagation de la faune et de la flore. La valorisation de ces milieux fait partie des projets définis à l'échelle de l'Eurodistrict trinational de Bâle et la protection de ces espaces est prévue au SCoT des cantons de Huningue et de Sierentz.

Ainsi, les milieux naturels de la Petite Camargue Alsacienne doivent être protégés des conséquences indirectes de l'urbanisation (qui se développera en amont de l'Augraben).

Le site doit également faire l'objet d'une valorisation conciliant préservation et usages de loisirs, à travers notamment des aménagements légers, un maillage transports doux, etc.

6.2. Préserver et remettre en bon état la Trame verte et bleue (TVB) du territoire

➤ Réfléchir à toutes les échelles

L'organisation du développement du territoire doit garantir la mise en place de la trame verte et bleue à différentes échelles :

- Au niveau national et européen : en visant la reconnexion des milieux naturels de la bande rhénane, la préservation de la Petite Camargue Alsacienne, des zones humides remarquables, du réseau Natura 2000 et des noyaux de populations d'espèces menacées qu'elles abritent.
- Au niveau régional en s'appuyant sur le Schéma Régional de cohérence écologique (SRCE) : en garantissant la préservation des réservoirs de biodiversité et des espèces qu'ils abritent et en protégeant et reconstituant les corridors écologiques le long de la voie ferrée (corridor thermophile), de la liaison Est - Ouest au niveau du centre commercial E. Leclerc et les connexions vers la gravière.
- Au niveau communal : en confortant la nature en ville et au sein des espaces agricoles, sous toutes ses formes, notamment en s'appuyant sur les axes de transports (voies ferrées).

➤ **Préserver le couloir majeur de la faune entre le Rhin et les collines Sundgauviennes**

En complément de la trame verte et bleue évoquée précédemment, il paraît judicieux de limiter l'urbanisation le long de la RD 66 à l'extrémité Nord de la ville et de remettre en état une continuité verte et bleue au travers du site du Technoport, et ce afin de maintenir une continuité naturelle entre les agglomérations, propice au passage de la faune et nécessaire afin de respecter les préceptes du SCoT.

➤ **Préserver et promouvoir la diversité des boisements situés au Nord de la commune**

Les boisements constituant le lambeau méridional de la vaste forêt de la Hardt présentent à la fois un intérêt écologique et paysager. En relation avec le site de loisirs projeté à la périphérie, des aménagements légers liés à un usage récréatif (mise en valeur pédagogique) sont envisagés.

➤ **Préserver le talus structurant**

Le talus, dessinant la limite entre la Basse Terrasse et la Basse Plaine du Rhin, est souligné par une ceinture végétale dense composée de Chênes, Erables, Charmes, Saules, Frênes, Peupliers, Robiniers, etc. qui isole et protège les espaces naturels de la Basse Plaine, terres agricoles et Petite Camargue, du reste de l'agglomération (espace tampon). Cette ligne de force du paysage disparaît ensuite au sein de la trame bâtie.

La préservation de ce talus tel qu'il est indiqué sur la carte « protection et mise en valeur des espaces naturels et agricoles » est préconisée pour son rôle paysager et écologique. La Réserve Naturelle de la Petite Camargue a été créée par décret ministériel du 11 juin 1982 sur un périmètre de 120 ha. Son périmètre a été étendu en 2006, portant sa surface à 907 hectares.

➤ **Développer la nature en ville**

Les parcs existants, ainsi que les alignements arborés, doivent être préservés et valorisés. Il s'agit également de tenter, au travers des opérations d'aménagement ou de renouvellement urbain, de créer un maillage vert afin de développer la nature en ville.

En outre, les espaces rendus disponibles par le départ d'entreprises industrielles et par la diminution du nombre de places de parking en surface doivent en partie être exploités pour :

- Assurer des continuités écologiques entre centre et périphérie.
- Lutter contre les îlots de chaleur urbain.
- Faciliter le contact avec la nature pour la population résidant dans le centre.

Plus particulièrement, au sein des nouvelles opérations :

- Des micro corridors écologiques pourront être développés en lien avec la trame verte et bleue élargie (perméabilité des espaces verts, des clôtures...).
- La microtopographie et les arbres existants pourra, autant que possible, être préservée.
- Un coefficient de biotope pourra être mis en place.

6.3. Promouvoir une agriculture respectueuse de l'environnement

Bien que faiblement représentée, l'activité agricole est encore présente sur le ban de Saint-Louis et mérite d'être préservée au mieux. Sur les territoires ayant une sensibilité environnementale particulière (Petite Camargue Alsacienne et espace environnant), il y a lieu de privilégier une agriculture permettant la sauvegarde des caractéristiques écologiques de ces milieux.

De façon plus générale, la mise en œuvre des principes de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain permettra de trouver un équilibre entre le développement urbain et la préservation des terres agricoles, afin de pérenniser les activités agricoles.

Il s'agit notamment de permettre aux agriculteurs de s'orienter vers des productions maraîchères, valorisables localement.

6.4. Valoriser les espaces aux abords du canal de Huningue

Le Canal de Huningue, qui traverse le ban sur 2,7 km, est accompagné d'une ripisylve plus ou moins dense, réalisant une belle coulée verte. Cet ensemble caractéristique constitue, outre ses fonctions écologique et paysagère, un lieu de promenade (itinéraire cyclable...) pour la population de l'agglomération.

6.5. Prendre en compte la présence de l'eau

➤ Préserver les zones humides

Les zones humides contribuent à l'équilibre hydrologique, à la qualité des eaux, et aux écosystèmes aquatiques au sens du code de l'environnement. En ce sens, il s'agit de :

- Préserver les zones humides remarquables du territoire des conséquences indirectes de l'urbanisation.
- Assurer le fonctionnement global de l'ensemble des zones humides du territoire, en lien avec le respect du cycle de l'eau.

➤ Valoriser la place des cours d'eau dans la ville

Saint-Louis comprend un réseau hydrographique formé par les rivières, ruisseaux et canaux qu'il est essentiel de valoriser, tout comme les ripisylves qui l'accompagnent.

En complément, la préservation et le développement du réseau de fossés et d'éléments de végétalisation d'accompagnement est à assurer dans les nouvelles opérations en permettant notamment une gestion alternative des eaux de pluie à la parcelle (infiltration, collecte et drainage).

Il s'agit également de prendre en compte les points bas afin de préserver leur rôle de régulateur hydraulique et thermique.

➤ **Prendre en compte le risque d'inondation**

Sur la base de l'Atlas des Zones Inondables du Haut-Rhin, les espaces recensés et concernés par les risques d'inondation, sont à prendre en compte lors de la délimitation des zones constructibles et lors de tous travaux ou opérations d'aménagement.

➤ **Prendre en compte les captages destinés à l'alimentation en eau potable**

Les trois captages sont situés dans la forêt de Neuweg. Ils engendrent des périmètres de protection en vue d'assurer la préservation de la ressource en eau destinée à la consommation humaine. Les trois niveaux de périmètres de protection établis (immédiat, rapproché et éloigné) et réglementés par le code de la santé public, sont à prendre en compte lors de la délimitation des zones constructibles et lors de tous travaux ou opérations d'aménagement.

Cf. cartes 4 et 5 – Document 2.b. Eléments graphiques du PADD.

Synthèse de l'orientation générale n°6 :

6.	Préserver le patrimoine et les ressources naturelles	
6.1.	Préserver et valoriser la Réserve Naturelle de la Petite Camargue Alsacienne	<ul style="list-style-type: none"> - Protéger le milieu et le valoriser. - Assurer la liaison de cet espace avec ceux situés de l'autre côté de la frontière (couloirs faune / flore).
6.2.	Préserver et remettre en bon état la trame verte et bleue (TVB) du territoire	<ul style="list-style-type: none"> - Garantir la mise en place de la TVB à différentes échelles. - Maintenir un corridor biologique au Nord de la commune. - Remettre en état une continuité naturelle au sein du site du Technoport. - Préserver la diversité des boisements en raison de leur intérêt économique et paysager. - Promouvoir les boisements en lien avec le site de loisirs projeté en périphérie. - Maintenir la « ligne végétale » qui marque le talus séparant la Basse Terrasse et la Basse Plaine du Rhin. - Développer la nature en ville en assurant des continuités écologiques entre centre et périphérie, en luttant contre les îlots de chaleur urbain, en facilitant le contact avec la nature pour la population résidant dans le centre et en protégeant les espaces végétalisés existants les plus intéressants.
6.3.	Promouvoir une agriculture respectueuse de l'environnement	<ul style="list-style-type: none"> - Privilégier une agriculture permettant la sauvegarde des caractéristiques écologiques de ces milieux. - Pérenniser les activités agricoles. - Assurer une bonne cohabitation entre développement urbain et gestion des espaces agricoles.
6.4	Valoriser les espaces aux abords du Canal de Huningue	<ul style="list-style-type: none"> - Valoriser la ripisylve (fonctions écologiques, paysagères et lieu de promenade).
6.5	Prendre en compte la présence de l'eau	<ul style="list-style-type: none"> - Préserver les zones humides. - Valoriser la place des cours d'eau dans la ville. - Prendre en compte le risque d'inondation. - Prendre en compte les périmètres de protection des captages d'eau potable.

7. Accompagner la transition énergétique et développer les communications numériques

Au travers du PLU, la commune de Saint-Louis peut concourir à la concrétisation des objectifs en matière de réduction de la consommation d'énergie fossiles et de développement des énergies renouvelables. Il s'agit d'accompagner la mise en œuvre des actions menées dans le cadre de la transition énergétique, notamment dans les domaines de l'aménagement du territoire, de l'urbanisme, de l'organisation des transports et de la mobilité, de l'efficacité énergétique des bâtiments et équipements, de la production d'énergie renouvelable.

De plus, le PLU met en œuvre les mesures nécessaires pour faciliter l'accessibilité de tous au Très Haut Débit.

7.1. Accompagner la transition énergétique, améliorer la qualité de l'air et adapter la commune au changement climatique

➤ **Accompagner les actions de la commune menées pour limiter les émissions de gaz à effet de serre (démarche « *Cit'ergie* »)**

Saint-Louis s'est engagée en 2015 dans une démarche d'obtention du label « *Cit'ergie* ». Ce label récompense les collectivités territoriales engagées dans des politiques climat-énergie ambitieuses et repose sur un référentiel d'actions à mener.

L'objectif de cette démarche est la mise en œuvre d'une politique de réduction des consommations d'énergie et des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire de la commune. Les actions concernent non seulement les services de la collectivité, mais également des projets de coopération avec les entreprises ou les citoyens.

Le PLU peut accompagner la mise en œuvre des actions menées dans le cadre de la démarche « *Cit'ergie* », notamment :

- Corréler le développement urbain avec l'extension du réseau de chaleur.
- Permettre d'optimiser les consommations d'énergie des services publics.
- Permettre le développement de la production d'énergie renouvelable : exploitation des toitures des bâtiments communaux (y compris sportifs) pour la production d'énergie solaire (électricité et eau chaude sanitaire), exploitation des parkings pour la production d'énergie solaire destinée aux véhicules électriques (toitures solaires), exploiter la station d'épuration pour produire du biogaz.
- Permettre la poursuite de la réhabilitation thermique de tous les logements sociaux.
- Permettre la réhabilitation thermique des bâtiments.
- Permettre la végétalisation des toitures ou/et l'installation de capteurs solaires.

En outre, un référentiel intitulé « *Saint-Louis 2030, vers une ville neutre en carbone* » a été élaboré à destination des acteurs de la construction pour des engagements en matière de qualité environnementale.

➤ **Mettre en œuvre des mesures permettant d'obtenir des performances énergétiques renforcées du bâti**

Assurer la maîtrise de l'énergie permet de diminuer la dépendance énergétique du territoire, par la production énergétique à partir de sources renouvelables (chaufferie urbaine principalement) et par l'amélioration des performances énergétiques. Pour cela, il s'agit de mettre en œuvre les mesures suivantes :

- Anticiper la RT2020.
- Réduire les besoins d'éclairage extérieur.
- Privilégier l'autoconsommation et développer des dispositifs de stockage de l'énergie dans chaque opération.
- Engager une réflexion cohérente sur l'implantation des bornes de recharge sur le territoire en articulant offre publique et offre privée et en anticipant les besoins fonciers nécessaires.
- Agir sur l'orientation du bâti, les formes urbaines et la trame viaire pour favoriser le potentiel de développement des énergies renouvelables dans un projet urbain.
- Afin de privilégier la sobriété, porter une attention sur la performance d'isolation des bâtiments en préalable à l'aménagement d'installations d'énergies renouvelables
- Lors de rénovations, permettre le développement de toitures pouvant accueillir du solaire photovoltaïque ou thermique.

➤ **Permettre l'adaptation au changement climatique**

L'adaptation du territoire au changement climatique peut notamment être mis en œuvre à travers les orientations suivantes :

- Prendre en compte la circulation des masses d'air pouvant rafraîchir la ville, en préservant et développant notamment les linéaires végétalisés le long des cours d'eau (Lertzbach principalement).
- Tendre vers un bâti le plus résilient possible :
 - En autorisant les rénovations pour des baies vitrées et grandes ouvertures afin de favoriser les apports solaires sur les façades les mieux exposées.
 - En adaptant, dans les nouvelles opérations, l'implantation du bâti, les hauteurs et les distances par rapport aux voies et limites séparatives pour permettre, au cas par cas, de préserver l'éclairage naturel des pièces de vie, de créer de l'ombre pour se préserver de la canicule ou de créer des couloirs de ventilation.
 - En privilégiant les logements traversants et en proscrivant la mono-orientation vers le nord.

- En permettant les protections solaires externes sur les baies vitrées exposées.
- Préserver et créer des points d'eau dans les espaces publics pouvant contribuer au confort estival de la population.
- **Limiter au maximum la stimulation artificielle de la mobilité « dure »**
 - En adoptant le principe de la ville et de l'agglomération des courtes distances, et en rapprochant les lieux de résidence des lieux générateurs de mobilité (travail, services, commerces, équipements, etc.).
 - En favorisant le développement d'une offre de transport alternative à la voiture (transport en commun, transports doux).
 - En permettant le développement de la flotte de véhicules électriques avec chargements par électricité autoproduite (toitures des parkings).
 - En permettant le développement du covoiturage.
 - En expérimentant des systèmes du type MAAS (*Mobility as a service*) ou encore mobilité combinée (selon le terme suisse), global, intégrant tous les types de mobilité dans un seul et même service, permettant de s'affranchir de la propriété de la voiture, tout en conservant l'usage.
- **L'écoconception de la ville en développant un aménagement qui prend en compte :**
 - L'écoconception des bâtiments.
 - La lutte contre les îlots de chaleur urbains : par la création d'espaces verts en centre-ville connectés par des couloirs végétalisés, en favorisant le développement des toitures végétalisées et des murs végétaux, en végétalisant les trottoirs, par la suppression des parkings de surface et leur remplacement par des espaces en partie végétalisée et par le verdissement des parkings de surface restant.
 - La coordination des plans de déplacements des entreprises pour limiter la saturation des réseaux aux heures de pointes.
 - Limitation de l'exposition de la population et plus particulièrement certains publics sensibles à des niveaux de pollution de l'air trop importants

7.2. Développer les communications numériques

Le déploiement du Très Haut Débit pour les entreprises et les particuliers constitue un levier majeur pour favoriser le développement économique et pour renforcer l'attractivité du territoire.

Il s'agit de mettre en œuvre les mesures nécessaires pour faciliter l'accessibilité au Très Haut Débit sur le ban communal, notamment dans les zones urbaines existantes et les zones d'urbanisation nouvelle, économiques, résidentielles ou encore zones d'équipements.

Dans ce cadre, le PLU pourra autoriser et accompagner la mise en place d'infrastructures, constructions, ouvrages techniques et installations liés au fonctionnement des technologies de la communication.

Cf. cartes 4 et 5 – Document 2.b. Éléments graphiques du PADD.

Synthèse de l'orientation générale n°7 :

7.	Accompagner la transition énergétique et développer les communications numériques	
7.1.	Accompagner la transition énergétique, améliorer la qualité de l'air et adapter la commune au changement climatique	<ul style="list-style-type: none"> - Lutter contre les émissions de gaz à effet de serre de tous les secteurs d'activité, en accompagnant la mise en œuvre des actions menées dans le cadre de la démarche « Cit'ergie ». - Mettre en œuvre des mesures permettant d'obtenir des performances énergétiques renforcées du bâti. - Permettre l'adaptation au changement climatique (préserver et développer les linéaires végétalisés le long des cours d'eau, tendre vers un bâti le plus résilient possible, préserver et créer des points d'eau dans les espaces publics, etc.). - Limiter au maximum la stimulation artificielle de la mobilité « dure » (principe de la ville et agglomération des courtes distances, développer une offre de transports alternative à la voiture, permettre le développement du covoiturage, etc.). - L'écoconception de la ville en développant un aménagement qui prend notamment en compte l'écoconception des bâtiments et la lutte contre les îlots de chaleur urbains, en végétalisant le centre-ville.
7.2.	Développer les communications numériques	<ul style="list-style-type: none"> - Mettre en œuvre les mesures nécessaires pour faciliter l'accessibilité au Très Haut Débit sur le ban communal, et notamment dans les zones urbaines existantes et les zones d'urbanisation nouvelle, économiques, résidentielles ou encore zones d'équipements. - Autoriser et accompagner la mise en place d'infrastructures, constructions, ouvrages techniques et installations liés au fonctionnement des technologies de la communication. - Prendre en compte les couloirs hertziens dans les projets d'aménagement, afin de préserver leur fonctionnalité.

8. Les objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain

La concrétisation des principes généraux de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain passe non seulement par la mise en œuvre des orientations définies dans les chapitres précédents, mais également par un chiffrage justifié et volontaire des objectifs de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Ce chiffrage est établi par la définition d'un rythme de développement démographique en phase avec :

- La fonction de pôle central de Saint-Louis dans l'armature urbaine du SCoT.
- La fonction de pôle d'équipements de tout le Sud du Haut-Rhin.
- La fonction de pôle économique métropolitain.

Ainsi, le développement démographique préconisé (hors fort développement de l'EAP dont le raccordement ferroviaire devient stratégique dans cette hypothèse) nécessite, pour maintenir les équilibres actuels d'accueillir entre **4 100** et **5 000 habitants** supplémentaires et ainsi atteindre entre **24 500** et **25 400 habitants**.

Cette ambition démographique nécessaire pour le bon fonctionnement du territoire requiert la production d'environ **3 800 à 4 500 logements** supplémentaires en fonction du rythme de croissance de l'économie, selon leur taille et de façon à ce que la production de logements ne constitue pas un goulet d'étranglement du développement.

Selon les objectifs du SCoT cette production de logements nécessiterait à elle seule la mobilisation théorique d'environ **110 hectares** de foncier en tenant compte d'un ratio moyen de **45 logements par hectares proposé par le SCoT**. Compte tenu des impératifs d'intensification de la commune et du total des surfaces réellement urbanisables (**130 ha environ pour l'activité et le logement**) il faut envisager des densités plus élevées, **selon la typo-morphologie des différents quartiers ludoviciens retenus**. Il s'agit également de veiller à densifier les quartiers proches des dessertes en transports en commun (tram, gares).

Ainsi la mise en œuvre du présent PADD permettra quasiment de rester dans l'enveloppe urbaine actuelle de la commune, et de lutter efficacement contre l'étalement urbain.

Ce chapitre sera réactualisé en fonction du nouveau recensement de l'INSEE et des éléments réglementaires définitifs.

