AGGLO BASEL

BS BL AG SO D F

Rapport de corridor Pays de Saint-Louis

octobre 2016

Impression climatiquement neutre sur papier 100 % recyclé

Mentions légales

Projet d'agglomération, 3e génération,
Rapport n° 5 – Rapport corridor Pays de Saint-Louis
Bureau du projet d'agglomération
Liestal 2016

Bureau du projet d'agglomération
Emma Herwegh-Platz 2a
CH-4410 Liestal
Tel.: +41 61 926 90 50
Fax: +41 61 926 12 46
info@agglobasel.org
www.agglobasel.org

Responsabilité générale
Dr. Patrick Leypoldt, Geschäftsführer Agglo Basel
Jessica Fässler, Stv. Geschäftsführer Agglo Basel

Direction du projet
Etienne Heinrich, Directeur Général Adjoint des Services
Guillaume Benoit, Service de l'Urbanisme, de l'Aménagement du Territoire et des Affaires Transfrontalières

Sommaire

1 Mot politique 5

2 L'organisation du corridor du Pays de Saint-Louis 6

3 Le Pays de Saint-Louis dans le Projet d'Agglomération 3 8

3.1 La réponse aux attentes du portage 8

3.2 Workshops 10

3.2.1 Atelier de lancement le 17 avril 2015 à Saint-Louis 10

3.2.2 Atelier Vélo le 3 juillet 2015 à Saint-Louis 10

4 Portrait du Corridor du Pays de Saint-Louis 10

4.1 Description 10

4.1.1 Démographie 11

4.1.2 Activité économique, emploi 12

4.1.3 Activités de loisir de plein air 12

4.1.4 Ecologie 12

4.2 Forces / Faiblesses – Opportunité / Menaces 13

5 État de la coordination entre transports et urbanisation 14

6 Perspectives 19

6.1 La création de Saint-Louis Agglomération 19

6.1.1 La réforme territoriale et la fusion des trois intercommunalités 19

6.1.2 La disparition du PETR du Pays de Saint-Louis 19

6.1.3 De nouvelles compétences 19

6.2 La révision du SCOT 20

6.2.1 Un SCOT qui doit être «grenellisé» 20

6.2.2 Ne étude prospective « Vision d'avenir 2030 » 20

6.2.3 Etudes économiques 20

6.2.4 Etude transport mobilité 20

1 Mot politique

Le Projet d'Agglomération de Bâle de 3ème génération est, à nos yeux, un processus exemplaire qui constitue un jalon essentiel apporté à la coopération transfrontalière au sein de l'agglomération trinationale de Bâle pour les thématiques de l'aménagement du territoire et de la mobilité. Cette coopération a été élargie et approfondie de manière importante avec la création de l'association AggloBasel en 2013, au sein de laquelle les collectivités locales françaises, allemandes, et suisses sont associées.

L'élaboration du Projet d'Agglomération de Bâle de 3ème génération a été effectuée en s'appuyant sur une large concertation avec les collectivités locales françaises.

Les orientations stratégiques du Projet d'Agglomération, synthétisées dans la Vision d'Avenir, sont en accord avec les grandes lignes de la stratégie locale en matière d'aménagement du territoire et de mobilité. La gare de Saint-Louis, qui est la principale plateforme plurimodale de la partie française de l'agglomération, illustre l'adéquation entre ces deux politiques. Elle a en effet bénéficié de nombreux investissements régionaux depuis plusieurs années pour en renforcer la plurimodalité et elle est aujourd'hui au cœur de nombreux projets recensés au sein du Projet d'Agglomération de Bâle. L'arrivée du Tram 3 (financé dans le cadre de la 2ème génération) et son prolongement jusqu'au Technoport puis jusqu'à l'EAP devrait permettre d'atteindre nos objectifs partagés.

Le projet de RER trinational constitue le principal défi pour l'avenir de notre agglomération trinationale. La perspective de bénéficier d'un réseau de train cadencé et desservant de part en part les zones densément urbanisées de l'agglomération trinationale dans laquelle les flux sont particulièrement imbriqués nous parait du plus grand intérêt.

De son côté, la partie française de l'agglomération va connaître une évolution institutionnelle majeure au 1er janvier 2017 puisque les trois entités intercommunales qui la composent seront regroupées en une seule qui sera dénommée Saint-Louis Agglomération et qui disposera de la compétence de planification en matière d'aménagement du territoire et de mobilité. Saint-Louis Agglomération sera le futur partenaire d'AggloBasel et recouvrira à peu de choses près le périmètre de la partie française du projet d'agglomération. Cette évolution sera mise à profit pour définir, à cette échelle et en cohérence avec le projet d'agglomération, le projet de territoire et les stratégies qui en découlent. Ce travail constituera un point essentiel de l'action du corridor français lors du PA4.

Forts de cette perspective, nous accueillerions avec beaucoup d'intérêt la poursuite du processus du projet d'agglomération dans le futur. Cette démarche nous parait en effet être la plus adaptée pour garantir un développement harmonieux et réussi de ce territoire transfrontalier.

Jean Marie Zoellé,
Maire de Saint-Louis

2 L'organisation du corridor du Pays de Saint-Louis

Gemeinde/Commune	Teilraum/Sous-espace	Raumtyp/Type d'espace	Habitants (2012)
Attenschwiller	F	ländliche Gemeinde	882
Bartenheim	F	Äusserer Korridor	3531
Berentzwiller	F	Ländlicher Raum	321
Blotzheim	F	Äusserer Korridor	3913
Brinckheim	F	Ländlicher Raum	341
Buschwiller	F	Ländlicher Raum	946
Folgensbourg	F	Ländlicher Raum	770
Hagenthal-le-Bas	F	Ländlicher Raum	1064
Hagenthal-le-Haut	F	Ländlicher Raum	593
Hégenheim	F	Innerer Korridor	3085
Helfrantzkirch	F	Ländlicher Raum	812
Hésingue	F	Innerer Korridor	2404
Huningue	F	Innerer Korridor	6503
Kappelen	F	Ländlicher Raum	515
Kembs	F	Äusserer Korridor	4361
Knoeringue	F	Ländlicher Raum	337
Koetzingue	F	Ländlicher Raum	545
Leymen	F	Äusserer Korridor	1109
Magstatt-le-Bas	F	Ländlicher Raum	460
Michelbach-le-Bas	F	Ländlicher Raum	707
Michelbach-le-Haut	F	Ländlicher Raum	484
Muespach	F	Ländlicher Raum	885
Muespach-le-Haut	F	Ländlicher Raum	993
Neuwiller	F	Ländlicher Raum	524
Ranspach-le-Bas	F	Ländlicher Raum	657
Ranspach-le-Haut	F	Ländlicher Raum	566
Rantzwiller	F	Ländlicher Raum	795
Rosenau	F	Ländlicher Raum	2011
Saint-Louis	F	Innerer Korridor	19 930
Sierentz	F	Regionalzentrum	2686
Stetten	F	Ländlicher Raum	297
Uffheim	F	Ländlicher Raum	873
Village-Neuf	F	Innerer Korridor	3591
Waltenheim	F	Ländlicher Raum	559
Wentzwiller	F	Ländlicher Raum	714
Total			**68 764**

Un territoire déjà structuré

La partie française située dans le périmètre de l'agglomération, connait déjà une coopération institutionnalisée entre les collectivités. Les communes qui la composent sont regroupées au sein de deux communautés des communes (Pays de Sierentz, Porte du Sundgau) d'une communauté d'agglomération (Trois Frontières) et d'un regroupement d'intercommunalités, le Pays de Saint-Louis, dans lequel sont regroupées les trois communautés précédemment évoquées.

Sa structure organisationnelle, le Syndicat Mixte du Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) du Pays de Saint-Louis, dispose d'un instrument de planification supra communal, le Schéma de cohérence territoriale (SCOT).
Le SCOT permet de définir un Projet d'Aménagement et de Développement Durable qui établit la stratégie d'aménagement du territoire. Ce document équivaut au Richtplan côté suisse. Le SCOT du Pays de Saint-Louis actuellement en vigueur a été approuvé en 2013 et a été mis en révisions en 2015.

D'ici fin 2020, le SCOT sera adapté aux nouvelles exigences de la loi Grenelle II. Des prescriptions plus précises relatives notamment à la limitation de l'étalement urbain seront ainsi introduites dans le SCOT.

3 Le Pays de Saint-Louis dans le Projet d'Agglomération 3

3.1 La réponse aux attentes du portage

Zone de développement prioritaire
Le corridor français compte 2 secteurs de développement urbain prioritaires :
Saint-Louis Ouest avec :

› S1.1 : Pôle de développement du Quartier du Lys

› S1.2. : Pôle de développement du Technoport.

Le portage de ces projets d'urbanisation est assuré par la Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F) pour le projet S1.1 et par le Syndicat Mixte pour l'Aménagement du Technoport des Trois Frontières (SMAT) pour le projet S1.2. Durant la période d'élaboration du projet d'agglomération de 3ème génération, la CA3F a mené les études nécessaires à la programmation de l'urbanisation de ces sites et à l'élaboration d'un masterplan recouvrant le Quartier du Lys et du Technoport. Ces études, qui ont été confiées à l'Adauhr (Agence Départementale d'Aménagement et d'Urbanisme du Haut-Rhin) et au cabinet Urban Act, devraient aboutir à l'approbation du masterplan commun d'ici à la fin de l'année 2016.

Dans ce cadre, ont plus particulièrement été étudiées les modalités de gestion de la mobilité liée à ces opérations. Ce volet a notamment mis en évidence la nécessité, en plus des mesures de mobilité douce et d'extension de la ligne 3 du tramway bâlois (Ö16), d'un réaménagement profond de la RD105 (Projet M6), de l'échangeur autoroutier A35/RD105 (Projet Ü18) et du réaménagement de la plateforme douanière TIR (Projet Ü21).

A partir de 2017, seront lancées les études et procédures d'aménagement nécessaires au passage en phase opérationnelle des projets d'urbanisation et d'infrastructures de mobilité. Des contacts sont également en cours avec des investisseurs potentiels et pourraient conduire au lancement des premiers projets de construction immobilières dans ces secteurs.

Et le 3Land :

› S.2.4. Huningue Sud

› S2.5. Huningue Centre/Nord

Le projet 3Land :
En 2012, le Canton de Bâle Ville, les Villes de Weil-am-Rhein, Huningue, la CA3F, le Conseil Départemental du Haut-Rhin, le Landkreis de Lörrach et l'Eurodistrict Trinational de Bâle ont signé une première convention pour la définition d'un masterplan trinational sur le périmètre du 3Land. Le bureau d'études LIN (cabinet allemand) a été désigné au terme de l'appel d'offres. Ce masterplan, validé par l'ensemble des partenaires, a permis de dessiner les principales orientations d'aménagement, d'estimer les affectations et les destinations possibles des différents secteurs, et de dimensionner le potentiel de développement du projet.

En 2016, une nouvelle convention de planification a été signée entre les partenaires de projet pour approfondir les principaux enjeux du projet.

Au cours de la période à venir seront réalisées les études suivantes :

› La définition d'un concept général de la mobilité au sein du périmètre du 3Land. Une étude doit permettre aux partenaires d'étudier les impacts du développement urbain sur la mobilité au sein du 3Land mais également de mettre en évidence les effets des différents scénarios d'usage du pont sur les quartiers environnants (pont réservé aux transports publics uniquement ou autorisant également les voitures pour une desserte locale).

› Valorisation des paysages : les partenaires du projet souhaitent réaliser une étude pour la définition d'un concept pour les espaces libres (paysages) et la protection de l'environnement.

› Usages initiaux : 3 sites prioritaires de développement seront définis (quartier VNF, site Satram Biemer entre Weil et Bâle ou le parc du Rhin). Sur ceux-ci, un cahier des charges défini par un prestataire extérieur doit permettre d'atteindre des objectifs de qualité.

Les mesures clefs
Pour la partie française de l'agglomération les mesures clefs visent à assurer une desserte satisfaisante aux zones de développement urbain prioritaire ou à répondre à des enjeux important de saturation du trafic à l'intérieur des centres bourgs.

Le réaménagement de la RD105 entre l'échangeur A35 et la rue de Mulhouse à Saint-Louis, est indispensable pour assurer le développement urbain du Quartier du Lys et du Technoport. L'infrastructure, qui joue également le rôle de contournement routier Nord de l'agglomération, est actuellement largement sous dimensionnée pour faire face au trafic actuel. Elle ne permettra donc pas de supporter un accroissement du trafic lié aux développements futurs.

Ce réaménagement devra être impérativement accompagné d'autres projets de mobilité :

› Extension de la ligne 3 du tramway bâlois (Ö16) ;

› Réaménagement de l'échangeur autoroutier A35/RD105 (Projet Ü18) et de la plateforme douanière TIR (Projet Ü21).

Le contournement routier de Hésingue Hégenheim, constitue un projet clef dans la mesure où il permet de répondre à un problème de congestion routière récurent au sein de ces deux bourgs. Cette infrastructure rendra possible un réaménagement des centres bourgs afin de favoriser les déplacements piétonniers notamment. Ce projet est en lien étroit avec le projet routier du Bachgraben puisque un raccordement entre les deux infrastructures est prévu.

3.2 Workshops

Contrairement aux corridors des parties suisses et allemandes qui ont dû mettre en place des plateformes de travail intercommunales pour mener les démarches prévues par le projet d'agglomération, le corridor du Pays de Saint-Louis disposait déjà avec le PETR, d'une entité juridique structurée pour la coopération intercommunale en matière d'aménagement du territoire.

Dans ce cadre, les communes se réunissent déjà régulièrement depuis de nombreuses années pour traiter les questions relevant de l'aménagement du territoire. En dehors de ces réunions régulières, deux réunions spécifiques ont été organisées en lien avec le projet d'agglomération de 3ème génération.

3.2.1 Atelier de lancement le 17 avril 2015 à Saint-Louis

Objectif
informer les collectivités françaises sur le Projet d'Agglomération (objectif, organisation, processus, avancement dans le cadre de la 3ème génération)

Résultat
une cinquantaine d'élus et de représentants techniques ont pris part à cette réunion. De nombreuses questions ont été posées notamment pour le financement de projets concrets.

3.2.2 Atelier Vélo le 3 juillet 2015 à Saint-Louis

Objectif
définir un plan vélo du corridor du Pays de Saint-Louis, hiérarchiser les itinéraires (itinéraires de corridor et itinéraires d'agglomération), recenser des projets concrets d'infrastructure cyclable

Résultat
les communes ont été réparties entre chaque communauté de communes. De nombreux projets ont été recensés par ce biais et un schéma des pistes cyclables à l'échelle du Pays de Saint-Louis a été mis au point.

4 Portrait du Corridor du Pays de Saint-Louis

4.1 Description

Deux typologies caractérisent le paysage du Pays de Saint-Louis : les terrasses fluviales du Rhin à l'est avec leurs communes fortement peuplées le long du fleuve et le plateau du Sundgau à l'ouest, où la densité de population est moindre. Les principaux éléments de ce paysage sont la réserve naturelle de la Petite Camargue Alsacienne dans les forêts alluviales du Rhin ainsi que la forêt de la Hardt qui débute au nord du territoire et s'étend jusqu'à hauteur de Colmar (13 000 ha).

4.1.1 Démographie

Secteur	Évolutions démographiques précédentes					Prévisions démographiques (tendances)			
	2000	2013	% en 2013	Croissance		20130	% en 2030	Croissance	
				Chiffres absolus	% par an			Croissance absolue	% par an
Pays de Saint-Louis	64 000	72 000	9 %	9000	1,0 %	85 000	10 %	13 000	1,0 %

Le Pays de Saint-Louis est le territoire qui connait la croissance la plus importante de l'ensemble de l'agglomération trinationale de Bâle. Le Taux de croissance annuel moyen a été de 1% entre 2000 et 2013 contre 0,3% dans le cœur de l'agglomération. Cette croissance démographique a été encore plus soutenue au cours des cinq dernières années.

4.1.2 Activité économique, emploi

Secteurs	Évolution des emplois				
	2005	2012	Répartition 2012	Croissance 2005–2012	
				Croissance 2005–2012	% par an
Pays de Saint-Louis	22 000	23 000	5 %	1000	0,9 %

Le Corridor du Pays de Saint-Louis a connu une croissance du nombre d'emploi significative entre 2005 et 2012 avec 1000 emplois supplémentaires et 0,9% de croissance annuelle moyenne. Cette évolution a été moins importante que dans le reste de l'agglomération (1,2% de croissance annuelle moyenne dans le cœur de l'agglomération et 1,1% en moyenne sur l'ensemble de l'agglomération).

4.1.3 Activités de loisir de plein air

Les activités ne manquent pas, avec de nombreux sentiers de promenade et de randonnée dans la Petite Camargue et la forêt de la Hardt, des chemins le long du canal de Huningue ou sur les rives du Rhin. Le Sundgau – en plaine ou sur les collines – offre lui aussi un important potentiel de loisirs. A Huningue, le Parc de Eaux Vives permet de pratiquer le canoë ou le kayak et attire des visiteurs de toute l'agglomération. Depuis quelques années, le développement des activités de loisirs est continu et de nombreux projets sont en cours : île du Rhin, aménagement de nouvelles promenades à Saint-Louis, mise en valeur et utilisation des gravières à Saint-Louis, Hégenheim et Sierentz, réalisation d'un terrain de golf à Saint-Louis. Par ailleurs, l'extension et la mise en valeur du réseau cyclable déjà bien ramifié se poursuivent. L'évolution va dans le bon sens même si certains tronçons du réseau principal des pistes cyclables nécessitent d'être complétés.

4.1.4 Ecologie

Les principaux corridors écologiques (trames vertes et bleues) sont inscrits dans le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) et les documents locaux de planification ainsi que les grands projets d'urbanisation qui doivent en tenir compte. Certains projets d'urbanisation en plus de garantir leur continuité envisagent même le rétablissement de certains d'entre eux par la création de continuités végétales ou la renaturation de cours d'eau jusqu'alors couverts.

En 2006, la réserve naturelle d'Etat de la Petite Camargue Alsacienne a connu une extension considérable, passant de 120 à 902 ha. La renaturation de l'île du Rhin entreprise en 2014 a encore renforcé et étendu l'habitat de la faune et de la flore. De plus, la fermeture, déjà effective ou prévue sous peu, d'un certain nombre de gravières devrait elle aussi permettre l'agrandissement du milieu naturel. Parallèlement à ces évolutions positives, l'habitat de la faune et de la flore a toutefois reculé avec l'extension des zones urbanisées. A l'heure qu'il est, ces deux tendances s'équilibrent et la situation peut être qualifiée de stable.

4.2 Forces / Faiblesses – Opportunité / Menaces

FAIBLESSES

› Une partie du territoire n'est pas desservie par les transports publics (Sundgau notamment)

› La part modale des déplacements individuels motorisés reste largement dominante. A l'inverse celle des transports publics et vélo est inférieure à celle que l'on retrouve dans le reste de l'agglomération.

› Une partie du réseau routier structurant A35-RD105 est saturée. Les routes de traversée des parties urbanisées des communes de Hésingue et Hégenheim sont saturées par des bouchons récurrents.

FORCE

› Un territoire dont la desserte en transport en commun a été considérablement accrue (Tram 3)

› Le corridor français bénéficie d'une position très centrale dans l'agglomération trinationale et jouit d'une grande proximité avec le cœur de l'agglomération

OPPORTUNITÉS

› Le territoire compte des zones de développement vastes (Technoport, Quartier du Lys et 3Land) qui permet de définir une stratégie d'urbanisation cohérente et de grande dimension. Ce potentiel permet de répondre aux besoins des entreprises et des habitants potentiels sur une longue période.

› Développement de l'urbanisation sur les secteurs qui ont fait l'objet d'une amélioration de l'offre en transport public, notamment le long du tram 3.

MENACES

› Le développement urbain dans les secteurs insuffisamment desservis par les transports publics (Sundgau notamment) pourrait entrainer une saturation importante du réseau routier.

› Un pôle urbain dont la croissance démographique est moins forte que les périphéries

5 État de la coordination entre transports et urbanisation

LANDSCHAFTSMASSNAHMEN

Nr.	Projektname		
L5	L'île du Rhin / La petite camarque Alsacienne		
L6	Kiesgruben 2.0	S23.1	Papierfabrik

SIEDLUNGSMASSNAHMEN

Nr.	Schwerpunktgebiet	Nr. Areal	Areal
S1	Saint-Louis	S1.1	Entwicklungspol Saint-Louis West
		S1.2	Entwicklungspol EuroAirport («Technoport»)
S2	Basel Nord	S2.1	Huningue Sud F
		S2.2	Huningue Centre/Nord F

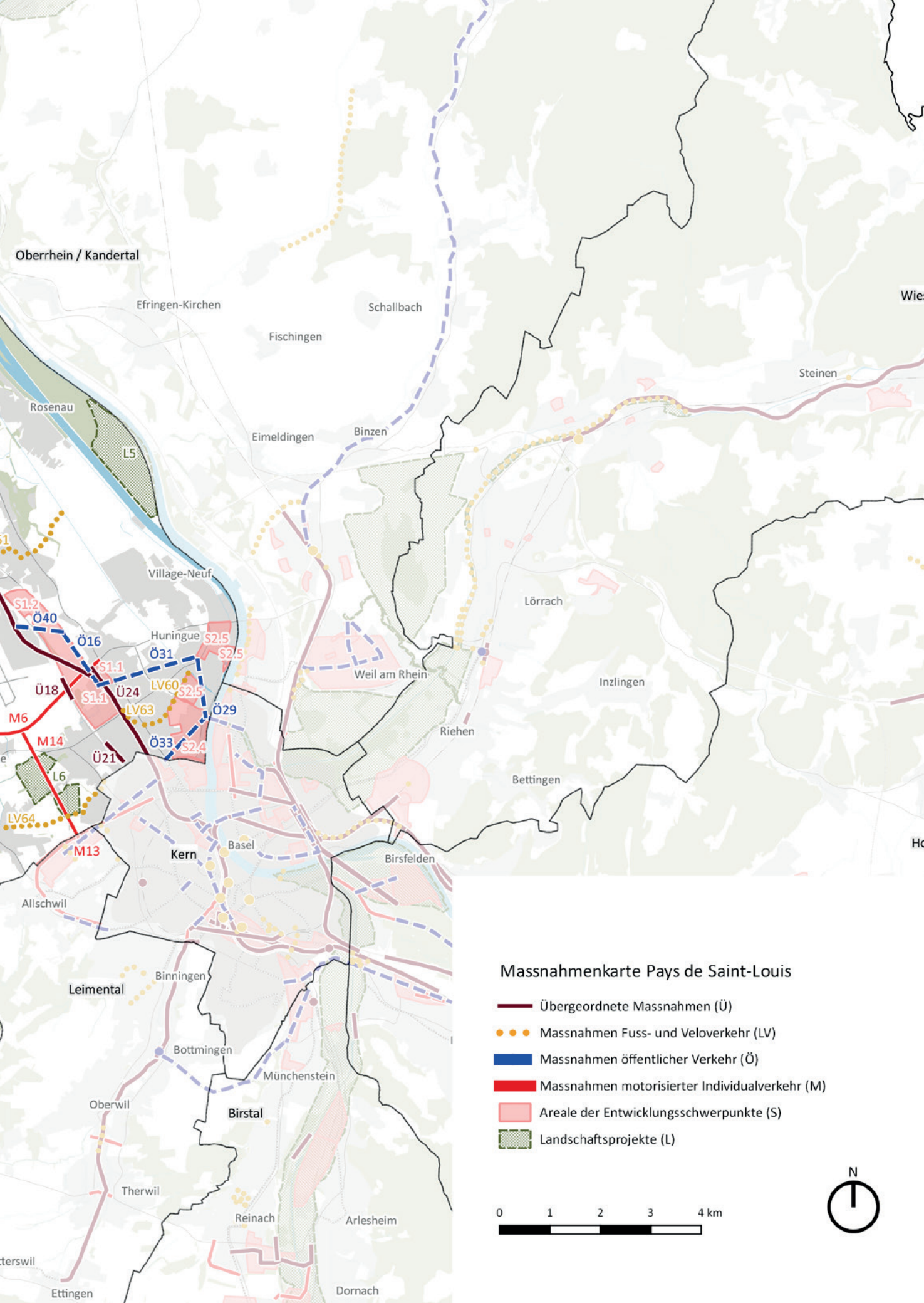
ÜBERGEORDNETE MASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Horizont
Ü7	Schienenanbindung EuroAirport	A
Ü18	Neugestaltung A35/RD105 Saint-Louis	A
Ü21	Stauraumbewirtschaftung A35 (FR/CH)	A
Ü24	Vierspurausbau zwischen Basel St. Johann - St-Louis (Haut-Rhin) sowie im Bahnhof EuroAirport	B

AGGLO MASSNAHMEN (VERKEHR)

Nummer	Projektname	Horizont
Ö16	Tram 3 (Saint-Louis - Technoport)	Ae
M6	Neugestaltung RD105 Saint-Louis/Hésingue	A
LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis	A
LV61	CA3F: Liaison cyclable : Blotzheim / Saint-Louis Neuweg / Maison éclusière de la Petite Camargue Alsacienne	A
LV62	CA3F: Liaison cyclable Bartenheim la Chaussée / Rosenau	A
LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst	A
M14	Contournement Est Hésingue-Hégenheim	B
LV64	CA3F: Liaison douce Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden	B
Ö29	Tram Hafen - Huningue Süd	C
Ö31	Tram Huningue - Saint-Louis	C
Ö33	Verlängerung Tramlinie 11 nach Huningue	C
Ö40	Tram 3 (Technoport - EAP)	C

Kembs
Waltenheim
Sierentz
Kœtzingue
Magstatt-le-Bas
Magstatt-le-Haut
LV62
Bartenheim
Brinckheim
Helfrantzkirch
Blotzheim
Ü7
Michelbach-le-Bas
Berentzwiller
Pays de Saint-Louis
Hésingu
Michelbach-le-Haut
Attenschwiller
Knœringue
Buschwiller
Folgensbourg
Wentzwiller
Muespach
Muespach-le-Haut
Schönenbuch
Biel-Benken
Leymen
Bättwil
Rodersdorf


Massnahmenkarte Pays de Saint-Louis
Übergeordnete Massnahmen (Ü)
Massnahmen Fuss- und Veloverkehr (LV)
Massnahmen öffentlicher Verkehr (Ö)
Massnahmen motorisierter Individualverkehr (M)
Areale der Entwicklungsschwerpunkte (S)
Landschaftsprojekte (L)
0 1 2 3 4 km
N
Oberrhein / Kandertal
Efringen-Kirchen
Schallbach
Fischingen
Steinen
Rosenau
Eimeldingen
Binzen
L5
Village-Neuf
Lörrach
S1.2
Ö40
Ö16
Huningue
S2.5
Ö31
S1.1
Weil am Rhein
Inzlingen
Ü18
LV60
Ü24
LV63
Ö29
M6
M14
Ü21
Ö33
S2.4
Riehen
L6
Bettingen
LV64
M13
Kern
Basel
Birsfelden
Allschwil
Binningen
Leimental
Bottmingen
Münchenstein
Oberwil
Birstal
Therwil
Reinach
Arlesheim
Ettingen
Dornach

Nr.	Schwerpunkt-gebiet	Nr. Areal	Areal	Nr.	Projekt
S1	S1 Saint-Louis	S1.1	Entwicklungspol Saint-Louis West	L5	L'île du Rhin/La petite camarque Alsacienne
				L6	Kiesgruben 2.0
				Ü18	Neugestaltung A35/RD105 Saint-Louis
				Ü21	Stauraumbewirtschaftung A35 (FR/CH)
				Ö16	Tram 3 (Saint-Louis - Technoport)
				Ö31	Tram Huningue - Saint-Louis
				Ö40	Tram Huningue - Saint-Louis
				M6	Neugestaltung RD105 Saint-Louis/Hésingue
				M13	Zubringer Bachgraben - Nordtangente
				M14	Contournement Est Hésingue-Hégenheim
				LV60	CA3F: Liaison cyclable Huningue / Saint-Louis
				LV61	CA3F: Liaison cyclable : Blotzheim / Saint-Louis Neuweg / Maison éclusière de la Petite Camargue Alsacienne
				LV63	Saint-Louis: Liaison cyclable entre l'avenue Charles de Gaulle et rue du Dr Marcel Hurst
				LV64	CA3F: Liaison douce Hégenheim, Parc des Carrières, Saint-Louis Bourgfelden
				S-Bahn	Taktverbesserung und neue Durchbindungen
		S1.2	Entwicklungspol EuroAirport («Technoport»)	Analog S1.1	
				S-Bahn	Neue Haltestelle (Ü7)

6 Perspectives

L'année 2017 sera marquée par une mutation institutionnelle importante pour le corridor du Pays de Saint-Louis puisque les trois communautés de communes qui le composent vont fusionner pour créer une nouvelle entité :
Saint-Louis Agglomération. Cette nouvelle structure regroupera à peu de choses près l'ensemble des communes de la partie française du projet d'agglomération et permettra une simplification et une intensification de la collaboration avec Agglo-Basel. La révision du SCOT et les études qui l'accompagnent constitue l'occasion de développer un projet de territoire cohérent à l'échelle de ce nouveau périmètre.

6.1 La création de Saint-Louis Agglomération

6.1.1 La réforme territoriale et la fusion des trois intercommunalités

Une réforme importante du contexte législatif et réglementaire en France a eu lieu en 2015 avec la promulgation de la loi NOTRE le 7 aout 2015 (nouvelle organisation territoriale de la République). Cette loi entraine une mutation importante de l'organisation administrative du territoire français dont la fusion des régions (qui passent de 22 à 13) et le regroupement des intercommunalités (les intercommunalités de moins de 15 000 habitants ne pouvant continuer à exister de manière autonome) constituent les parties les plus visibles

Le corridor du Pays de Saint-Louis a été concerné par cette réforme puisque 2 des 3 intercommunalités qui le constituent comptent moins de 15 000 habitants (la Communauté de Communes du Pays de Sierentz en compte environ 13 500 et celle de la Porte du Sundgau 9 000). Elles sont donc conduites à fusionner avec la Communauté d'Agglomération des Trois Frontières. La nouvelle entité formée par ces trois intercommunalités sera créée le 1er janvier 2017 et se dénommera Saint-Louis Agglomération.

6.1.2 La disparition du PETR du Pays de Saint-Louis

La création de cette nouvelle intercommunalité permet d'obtenir une structure dont le périmètre correspond à celui du Pays de Saint-Louis qui porte la gestion et la mise en œuvre du SCOT. Le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural du Pays de Saint-Louis, qui était l'entité administrative en charge notamment de l'élaboration de ce document, sera intégré au sein de Saint-Louis Agglomération, de sorte qu'à compter du 1er janvier 2017 Saint-Louis Agglomération reprend la compétence du SCOT.

6.1.3 De nouvelles compétences

La loi du 7 aout 2015 a entrainé une nouvelle répartition des compétences entre les différents niveaux de collectivités locales. Les structures intercommunales ont vu leur nombre augmenté. Ainsi, en plus de compétences telles que l'eau potable, ou l'assainissement, les intercommunalités ont désormais compétence en matière de développement économique. Cet élargissement constitue un avantage pour cette structure puisqu'elle garantit une action plus cohérente en matière d'aménagement du territoire.

6.2 La révision du SCOT

6.2.1 Un SCOT qui doit être «grenellisé»

Les lois Grenelles 1 et 2 ont imposé aux documents de planification (PLU et SCOT notamment) de prendre en compte les enjeux écologiques (corridors écologiques, etc.) et d'aménagement du territoire (économie de l'espace, densification des cœurs urbains, etc.).

Le SCOT du Pays de Saint-Louis approuvé en 2013 n'était pas compatible avec les exigences de ces lois. C'est pourquoi une révision de ce document a dû être lancée au cours de l'année 2015.

Parallèlement à la révision de ce document, et pour accompagner la mutation profonde que connait le territoire, il a été décidé de définir un projet de territoire qui sera le cœur du futur SCOT. Le projet de territoire s'articulera autour de trois études qui visent à définir, en cohérence avec les principes du projet d'agglomération, les stratégies à l'échelle du corridor français. Les études concernent trois domaines : l'aménagement du territoire, le développement économique et la mobilité. Un calendrier commun permet de coordonner l'ensemble de ces études avec le SCOT.

6.2.2 Ne étude prospective « Vision d'avenir 2030 »

Initiée en 2016, cette étude vise à définir un socle commun à la définition d'une stratégie d'aménagement du territoire et aux choix d'action à engager à l'échelle du nouveau périmètre de Saint-Louis agglomération. Elle constitue un document stratégique destiné à guider l'action politique sur le territoire. Elle tiendra bien entendu compte du contexte transfrontalier de la partie française de l'agglomération. Cette démarche s'inspirera en grande partie de la Vision d'Avenir du Projet d'Agglomération de Bâle.

6.2.3 Etudes économiques

Une étude de recensement et d'évaluation des zones d'activité économique à l'échelle du Pays de Saint-Louis a été réalisée en 2016. Elle a permis d'établir un état des lieux de la situation foncière des zones d'activité du territoire.

Une seconde étude a été lancée au courant de l'année 2016 vise à définir à l'échelle du périmètre de Saint-Louis Agglomération une stratégie d'intervention économique. Elle doit permettre d'acquérir une connaissance approfondie du tissu économique du territoire par l'analyse des dynamiques du tissu économique, la comparaison du territoire avec d'autres entités géographiques similaires et par une analyse stratégique AFOM : atouts faiblesses, opportunités menaces.

6.2.4 Etude transport mobilité

L'élargissement de l'intercommunalité et l'accroissement des enjeux en termes de mobilité (saturation du trafic individuel motorisé, développement démographique et économique) ont conduit les acteurs politiques à lancer une étude sur ces questions. Elle vise à définir les principes d'organisation future des mobilités (tous types) au sein du territoire de Saint-Louis Agglomération et ses connexions avec les territoires et pays voisins. L'objectif également poursuivi vise à favoriser l'usage coordonné de tous les modes de déplacements en cohérence avec l'armature urbaine et économique qui sera définie dans le cadre de la Vision d'Avenir.

Bureau du projet d'agglomération
Emma-Herwegh-Platz 2a
CH-4410 Liestal

Tel.: +41 61 926 90 50
Fax: +41 61 921 12 46

info@agglobasel.org
www.agglobasel.org