

Projet d'Aménagement et de Développement Durables

SCOT DE L'ALSACE DU NORD

DOCUMENT PROVISOIRE



ADEFUS

SOMMAIRE

AXE I - ACCROITRE LE DYNAMISME ET L'IDENTITÉ DU TERRITOIRE DE L'ALSACE DU NORD, ENTRE KARLSRUHE ET STRASBOURG	3
A - BÂTIR UN TERRITOIRE ÉQUILIBRE ET COHÉRENT.....	3
1 LES ORIENTATIONS GÉNÉRALES D'ORGANISATION DE L'ARMATURE URBAINE.....	4
2 DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE D'IMPLANTATION DES LOGEMENTS, DES ÉQUIPEMENTS ET DE L'EMPLOI EN COHÉRENCE AVEC L'ARMATURE URBAINE	5
B - RENFORCER ET DIVERSIFIER L'ATTRACTIVITÉ TERRITORIALE DE L'ALSACE DU NORD....	8
1 RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ALSACE DU NORD	8
2 DIVERSIFIER LE TISSU ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE ET DÉVELOPPER DE NOUVELLES FILIÈRES.....	9
3 HIÉRARCHISER LES PROJETS DE ZONES D'ACTIVITÉS.....	10
4 DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE DE L'ALSACE DU NORD.....	11
5 DIVERSIFIER ET RENFORCER LE COMMERCE.....	13
6 CONFORTER LE RÔLE DE L'AGRICULTURE COMME VECTEUR DU DÉVELOPPEMENT URBAIN ET RURAL.....	14
7 SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DES USAGES NUMÉRIQUES.....	15
8 MAINTENIR UN AMÉNAGEMENT SANITAIRE ÉQUILIBRÉ	15
C - RÉPONDRE AUX BESOINS EN LOGEMENT	17
1 DÉVELOPPER L'OFFRE EN LOGEMENT ET ÉLARGIR LA GAMME	17
2 RÉPONDRE AUX BESOINS LIÉS AU VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION	19
3 PRENDRE EN COMPTE LES BESOINS SPÉCIFIQUES	19
4 VEILLER À L'ÉVOLUTION DU PARC EXISTANT	19
D - AMÉLIORER LES MOBILITÉS ET DÉVELOPPER L'OFFRE EN DÉPLACEMENT.....	21
1 AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ ENTRE L'ALSACE DU NORD ET LES TERRITOIRES VOISINS	21
2 DÉVELOPPER L'OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN DE L'ALSACE DU NORD, CŒUR DE L'INTERMODALITÉ 22	
3 ADAPTER ET AMÉLIORER LE RÉSEAU ROUTIER POUR RÉDUIRE LES NUISANCES TOUT EN LUI ASSURANT UNE MEILLEURE LISIBILITÉ ET UNE FONCTIONNALITÉ ACCRUE.....	23
4 PRENDRE EN COMPTE LE TRANSPORT DES MARCHANDISES.....	23
AXE II - ASSURER UN DÉVELOPPEMENT URBAIN RESPONSABLE	25
A - ÉCONOMISER L'ESPACE.....	25
B - FAVORISER LA REMOBILISATION DES LOGEMENTS VACANTS, LA MUTATION DU TISSU URBAIN ET SON RENOUVELLEMENT	26
C - FAVORISER LES ALTERNATIVES AUX DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES.....	27
1 PAR LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN.....	27
2 PAR LE RENFORCEMENT DES MODES ACTIFS.....	27
3 PAR LA LIMITATION DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT	27
4 PAR LE DÉVELOPPEMENT DE PLATEFORME D'INTERMODALITÉS.....	28
D - OPTIMISER LE LIEN ENTRE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET TRANSPORTS EN COMMUN	29
1 FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DANS LES SECTEURS DESSERVIS PAR DES SYSTÈMES DE TRANSPORT EN COMMUN PERFORMANTS.....	29
2 AMÉNAGER ET VALORISER LES GARES ET LES ARRÊTS DE TRANSPORTS EN COMMUN À HAUT DÉBIT	29
3 LOCALISER LES GRANDES EXTENSIONS URBAINES EN FONCTION DE LEUR DESSERTE EXISTANTE OU POTENTIELLE EN TRANSPORTS EN COMMUN	30
4 DENSIFIER AUX ABORDS DES SYSTÈMES DE TRANSPORT EN COMMUN.....	30

AXE III - PRÉSERVER ET VALORISER LES PAYSAGES DE L'ALSACE DU NORD	31
A - MAINTENIR LA DIVERSITÉ DES PAYSAGES NATURELS ET CONSOLIDER LES TRANSITIONS	31
B - MAÎTRISER L'URBANISATION, METTRE EN VALEUR LE CADRE DE VIE BÂTI	33
1 MAÎTRISER LES EXTENSIONS URBAINES	33
2 SOIGNER LES ENTRÉES DE VILLE ET METTRE EN VALEUR LES ESPACES PUBLICS.....	33
3 ÊTRE ATTENTIF AUX CONURBANISATIONS.....	34
AXE IV - PROTÉGER LE CAPITAL NATURE	35
A - PRÉSERVER LES HABITATS DES ESPÈCES FAUNISTIQUES ET FLORISTIQUES LES PLUS SENSIBLES	35
B - ASSURER LE FONCTIONNEMENT ÉCOLOGIQUE DE L'ALSACE DU NORD	35
1 PRÉSERVER LES ESPACES NATURELS ET LEUR INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE.....	35
2 PRÉSERVER LES POSSIBILITÉS DE DÉPLACEMENT DES ESPÈCES	36
AXE V - S'ENGAGER POUR LA TRANSITION CLIMATIQUE, LA PRESERVATION DES MILIEUX DE VIE ET LA SANTÉ.....	38
A –AMELIORER LA QUALITE DE L'AIR ET LIMITER LES NUISANCES SONORES.....	37
B –ASSURER UNE BONNE GESTION DE L'EAU ET DES POLLUTIONS	38
1. GERER LES EAUX PLUVIALES.....	38
2. PRESERVER LA RESSOURCE EN EAU.....	38
3. CIRCONSCRIRE LES POLLUTIONS.....	38
C –ANTICIPER ET S'ADAPTER AU CHANGEMENT CLIMATIQUE.....	39
1. PRESERVER LE FONCTIONNEMENT HYDRAULIQUE DU TERRITOIRE ET LA RESSOURCE EN EAU.....	39
2. ADAPTER LE TERRITOIRE A L'AUGMENTATION PREVISIBLE DES RISQUES NATURELS.....	39
3. SE PREMUNIR CONTRE L'AUGMENTATION DES VAGUES DE CHALEUR.....	40
D –REDUIRE LA DEPENDANCE ENERGETIQUE ET REDUIRE L'IMPACT CARBONE DU TERRITOIRE.....	40
1. PRIVILEGIER UN URBANISME RESPECTUEUX DU SITE ET MOINS ENERGIVORE.....	40
2. AMELIORER LA PERFORMANCE ENERGETIQUE DU BATI EXISTANT ET LIMITER LA PRECARITE LIEE AU LOGEMENT.....	40
3. MAITRISER LA CONSOMMATION D'ENERGIE ET LIMITER LA PRECARITE ENERGETIQUE LIEE AUX DEPLACEMENTS.....	41
4. IDENTIFIER ET EXPLOITER LE POTENTIEL DE DEPLOIEMENT D'ENERGIES RENOUVELABLES ET REUTILISABLES.....	41
E – SOUTENIR UNE GESTION DURABLE DES DECHETS.....	42

AXE I - ACCROITRE LE DYNAMISME ET L'IDENTITÉ DU TERRITOIRE DE L'ALSACE DU NORD, ENTRE KARLSRUHE ET STRASBOURG

Ce premier axe décrit, pour l'essentiel, ce que l'on veut obtenir et les grands objectifs que l'on cherche à atteindre.

A - BÂTIR UN TERRITOIRE ÉQUILIBRE ET COHÉRENT

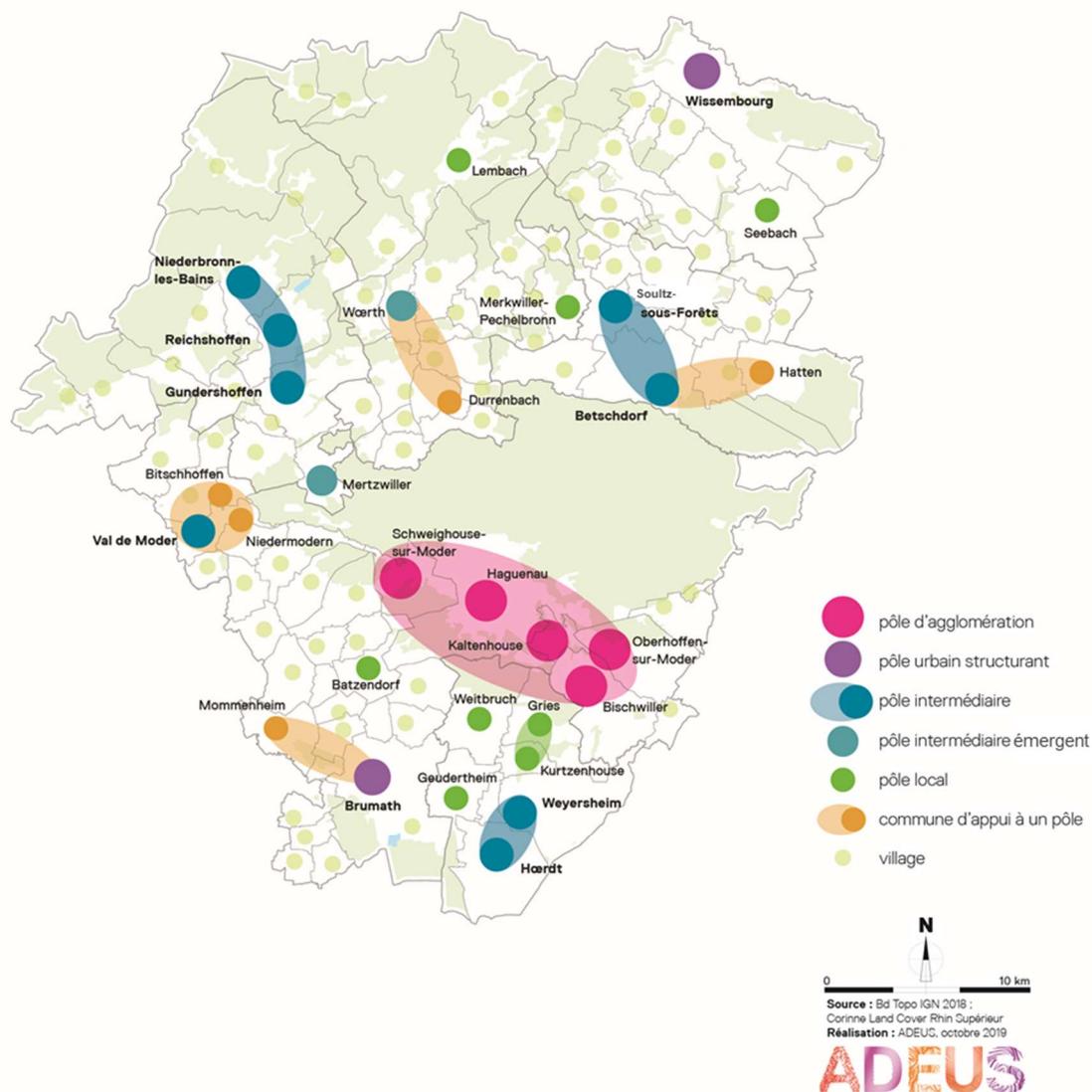
S'appuyer sur l'armature urbaine existante est la clef pour réussir et organiser un développement cohérent, équilibré et durable de l'espace. Cette armature urbaine assure un développement polycentrique, elle offre à chaque territoire une centralité « de proximité », puis, en remontant les niveaux, la satisfaction de besoins plus spécialisés, sans concentration excessive. La répartition spatiale des ensembles urbains permet une bonne couverture de tout le territoire de l'Alsace du Nord, minimisant ainsi les distances à parcourir pour satisfaire aux besoins fondamentaux des ménages : emplois, logements, achats, loisirs, espaces naturels et récréatifs. Le SCoT optimise également, au travers de cette armature urbaine, l'architecture des réseaux de déplacement, notamment de transport collectif, qui doit la sous-tendre.

Cette armature urbaine, au sens du SCoTAN, est formée de sept niveaux différenciés dont on précise ci-après le rôle particulier dans le développement territorial recherché.

Il est défini, pour chaque niveau, les objectifs de développement et les éventuelles contraintes qui pèsent sur eux pour assurer un développement cohérent et durable de l'ensemble de l'espace de l'Alsace du Nord.

Ces niveaux sont formés par :

- le pôle d'agglomération, composé de communes de Haguenau, Bischwiller, Schweighouse-sur-Moder, Kaltenhouse et Oberhoffen-sur-Moder ;
- deux pôles urbains structurants : Wissembourg au nord et Brumath au sud ;
- les pôles intermédiaires que constituent les ensembles urbains de Niederbronn-les-Bains-Reichshoffen-Gundershoffen, de Sultz-sous-Forêts-Betschdorf ; du Val de Moder et de Hoerd-Weyersheim ;
- deux pôles intermédiaires émergents : Woerth et Mertzwiller ;
- les pôles locaux que sont Lembach, Seebach, Merkwiler-Pechelbronn, Batzendorf, Weitbruch, Geudertheim et le bi-pôle Gries-Kutzenhouse ;
- les communes d'appui à un pôle : Hatten (commune d'appui à Sultz-sous-Forêts-Betschdorf), Durrenbach (commune d'appui à Woerth), Niedermodern et Bitschhoffen (commune d'appui au Val de Moder) et Mommenheim (commune d'appui à Brumath).
- Les villages, correspondant à toutes les autres communes non citées dans les niveaux supérieurs.



1 LES ORIENTATIONS GÉNÉRALES D'ORGANISATION DE L'ARMATURE URBAINE

Le SCoTAN donne comme objectifs généraux aux différentes politiques publiques :

- d'organiser et pérenniser la vocation du pôle d'agglomération de Haguenau, Bischwiller, Schweighouse-sur-Moder, Kaltenhouse et Oberhoffen-sur-Moder ;
- de consolider la position de porte d'entrée du territoire des pôles urbains structurants de Wissembourg au nord et de Brumath au sud ;
- de renforcer le statut des pôles intermédiaires en accroissant leur dynamique et leur rayonnement ;
- de favoriser le développement équilibré et harmonieux des pôles intermédiaires émergents ;

- d'assurer le développement des pôles locaux identifiés pour compléter la trame urbaine et ainsi accroître l'offre de services et de commerces de proximité.

Ces polarités seront pour certaines renforcées par des communes d'appui.

Les politiques publiques veillent également à maintenir et à développer le maillage des équipements collectifs liés à la santé publique, en adéquation avec les niveaux d'armature urbaine correspondant à leurs usages, notamment au regard des conditions nécessaires au maintien de ce maillage et à l'amélioration de son accessibilité.

Elles veillent également à assurer une couverture équilibrée du territoire en matière d'équipements culturels, en lien avec les besoins des populations desservies.

2 DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE D'IMPLANTATION DES LOGEMENTS, DES ÉQUIPEMENTS ET DE L'EMPLOI EN COHÉRENCE AVEC L'ARMATURE URBAINE

2.1 Le rayonnement à l'échelle de l'Alsace du Nord

2.1.1 Le pôle d'agglomération et les pôles urbains structurants

Dans le cadre de ce projet d'aménagement et de développement durables, les deux premiers niveaux de l'armature urbaine (pôle d'agglomération et pôles urbains structurants) renforceront et développeront leur rôle d'accueil en termes de logements, d'activités, d'équipements et d'emplois.

En raison de leur niveau de service, de la présence de transports en commun, de leurs équipements, ces niveaux auront donc pour vocation d'accueillir et d'organiser l'essentiel du développement du territoire. À cette fin, ils devront veiller à offrir des capacités suffisantes dans tous ces domaines.

Ces niveaux sont le lieu privilégié d'accueil des équipements structurants à l'échelle du territoire.

Au titre des équipements structurants existants, on veillera, a minima, à maintenir les capacités et les fonctions actuelles de loisirs et d'affaire de l'aérodrome de Haguenau.

Le pôle d'agglomération et les pôles urbains structurants seront le lieu privilégié d'accueil des très grandes opérations à vocation d'activités.

Le pôle d'agglomération est caractérisé par un rôle de réciprocité avec les métropoles avoisinantes, notamment avec l'Eurométropole de Strasbourg, pour l'accueil d'équipement(s) et/ou d'activité(s) de niveau supérieur, comme des établissements d'enseignements supérieurs, des unités de recherche...

Les pôles urbains structurants de Wissembourg et de Brumath, sont deux portes d'entrée dans le territoire d'Alsace du Nord. Ils auront une fonction d'interface avec les territoires voisins ; au nord, pour Wissembourg avec l'Allemagne et au sud, pour Brumath avec l'Eurométropole de Strasbourg. Les politiques publiques veillent notamment à conforter et renforcer

l'agglomération de Wissembourg dans son rôle de pôle urbain structurant au nord du territoire alsacien.

2.2 L'organisation et le fonctionnement à l'échelle des bassins de vie

2.2.1 Les pôles intermédiaires

Les pôles intermédiaires ont vocation à porter le développement résidentiel, économique et des équipements à l'échelle d'un bassin de vie, en relais du pôle d'agglomération et des pôles urbains structurants. À ce titre, ils sont le lieu privilégié d'accueil d'équipements structurants à l'échelle de leur aire d'influence.

Leur croissance résidentielle devra se faire dans un souci d'élargissement de la gamme de logements (taille, statut d'occupation, prix...) pour pouvoir répondre à la diversité des besoins en logements de la population.

2.2.2 Les pôles intermédiaires émergents

Tout comme les pôles intermédiaires, les pôles intermédiaires émergents ont vocation à être des centres de proximité pour leur bassin de vie. Toutefois, dans ces pôles, l'ensemble des fonctions doivent être renforcées pour leur permettre de jouer pleinement leur rôle de pôle intermédiaire.

Si ces pôles font le choix de la croissance urbaine, ils veilleront à ce que celle-ci soit équilibrée du point de vue des fonctions développées.

Leurs capacités d'extension en matière d'activités devront être proportionnées à leur statut et à leur rôle au sein de l'armature urbaine.

Leur croissance résidentielle devra se faire dans un souci d'élargissement de la gamme de logements (taille, statut d'occupation, prix...) pour pouvoir répondre à la diversité des besoins en logements de la population.

2.2.3 Les communes d'appui aux pôles

Les communes d'appui fonctionnent avec leur pôle de rattachement. Elles ont un rôle de renforcement ou de complémentarité du pôle auquel elles sont rattachées en matière d'accueil de population et d'habitat, et le cas échéant, d'équipements et d'activités lorsque cette localisation apparaît plus opportune que dans le pôle.

2.3 La proximité

2.3.1 Les pôles locaux

Les pôles locaux doivent répondre à un objectif de croissance mesurée, permettant de répondre aux besoins de leurs habitants et/ou de ceux des villages proches. Si l'objectif n'est pas de concurrencer les pôles intermédiaires, ils doivent toutefois permettre d'offrir une

réponse géographiquement proche aux besoins de services, d'équipements plus spécialisés et de commerces de proximité de leur bassin de population.

Pour cela, leurs capacités de développement et d'extension seront plus fortes que celles des villages, et ils devront prévoir et organiser leur croissance dans cet esprit.

Ils pourront offrir des capacités de desserrement aux activités existantes, notamment artisanales, voire accueillir de façon limitée des activités nouvelles.

Leur croissance résidentielle devra se faire dans un souci d'élargissement de la gamme de logements (taille, statut d'occupation, prix...) pour pouvoir répondre à la diversité des besoins en logements de la population.

On choisira prioritairement le renouvellement urbain aux extensions, par exemple en favorisant le réemploi des anciens volumes agricoles bâtis, d'activités ou l'utilisation des espaces libres au sein du tissu urbain.

2.3.2 Les villages

Le développement des villages est nécessaire à l'équilibre du territoire, mais il devra être mesuré et proportionnel à leur niveau dans l'armature urbaine. Leur croissance spatiale, en particulier, devra être limitée. Ils pourront offrir des capacités de desserrement aux activités existantes, notamment artisanales.

B - RENFORCER ET DIVERSIFIER L'ATTRACTIVITÉ TERRITORIALE DE L'ALSACE DU NORD

Le territoire de l'Alsace du Nord est historiquement marqué par l'industrie. La part d'emplois dans ce secteur reste plus forte en Alsace du Nord que dans le reste du département. Les données sur l'emploi et le chômage, rappelées dans le diagnostic, montre une situation globalement plus favorable que dans la plupart des autres zones d'emplois de la région. Toutefois, l'attractivité économique de l'Alsace du Nord reste un enjeu majeur. Il s'agit à la fois de consolider les secteurs traditionnels et de diversifier l'économie en attirant des entreprises des secteurs dynamiques.

Il est entendu qu'en cas de difficultés brutales de l'économie, et notamment de l'économie allemande, susceptibles d'engendrer une situation difficile en particulier pour les activités locales et les frontaliers, les dispositions du document d'orientation et d'objectifs pourraient être revues pour adapter la politique du SCoT.

1 RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ALSACE DU NORD

Le développement de l'attractivité économique du territoire s'appuiera en premier lieu sur ses spécificités en termes d'activités et de compétences et sur ses ressources naturelles (sites, paysages, terroirs, énergies - dont la géothermie et le thermalisme...).

L'existence, depuis de nombreuses années, d'un pôle de nouvelles technologies d'information et de communication est un vecteur de développement à renforcer. Le développement d'infrastructures de communication numérique, quelle que soit leur nature, en cours et porté par les différentes collectivités territoriales doit être poursuivi, amplifié, voire systématisé dans les nouvelles zones d'activités et les extensions.

Les potentiels de développement d'énergies renouvelables locales peuvent être vecteurs de développement et d'attractivité économique tout en contribuant à réduire la dépendance énergétique du territoire et ses émissions de gaz à effet de serre. À l'instar des installations déjà présentes sur le territoire, le potentiel de géothermie profonde avéré de l'Alsace du Nord représente notamment un domaine porteur d'avenir. Développer l'utilisation de cette ressource dans toutes ses perspectives -industrielles, de recherche, de production d'énergies, de transformation et même agricoles- est l'un des objectifs que le SCoTAN entend promouvoir. Dans l'optique d'un mix énergétique complémentaire, la méthanisation et le solaire présentent également de bons potentiels de développement et seront favorisés.

La tradition industrielle ancienne de l'Alsace du Nord est un atout qui doit être valorisé. Elle se traduit par la présence d'un bassin de main-d'œuvre qualifiée. Trouver des débouchés nouveaux à ce capital humain en poursuivant l'accueil d'entreprise de production industrielle est l'un des objectifs de ce projet d'aménagement et de développement durables.

L'accueil de nouvelles entreprises, dans des sites dédiés ou dans le tissu mixte, le maintien d'un cadre de vie à dimension humaine, agréable et attractif offrant de nombreux services, le

développement de l'accessibilité tous modes du territoire seront autant de moyens au service de cet objectif.

Parmi les différentes facettes de l'attractivité d'un territoire, la facilité de déplacement est un aspect majeur. Aussi, le développement des transports en commun, des modes actifs et du fer face aux déplacements automobiles devra-t-il être fortement privilégié. Cet objectif, détaillé ci-après, ne fait toutefois pas obstacle à l'amélioration de la lisibilité des axes routiers, ni à celle de leur confort d'utilisation ou de la sécurisation des usagers, d'autant qu'à court terme certains territoires du SCoTAN n'ont pas à ce jour d'alternatives performantes à l'usage de la voiture. Ces améliorations seront, tout autant que le développement des autres modes de déplacement, l'occasion d'augmenter, aux yeux des investisseurs potentiels, l'attractivité de ce territoire.

Dans la recherche de nouvelles activités économiques à accueillir, la concurrence territoriale est devenue un élément difficilement contournable du développement pour certains types d'activités (besoin important en main d'œuvre, compétence ou technologies particulières...). Si les effets de cette compétition sont atténués aux échelons locaux par le rôle régulateur des structures intercommunales, du département et de la région, elle reste néanmoins très importante à une échelle nationale et européenne.

Dans cette ambiance concurrentielle, la qualité de l'environnement, du paysage et des milieux naturels, tout en restant à proximité de grands centres urbains et de leurs services (Strasbourg, Karlsruhe), est un atout très important dans le jeu de l'Alsace du Nord et qui est à préserver. Disposer d'un territoire valorisant pour l'entreprise, d'une bonne accessibilité et d'un cadre de vie agréable pour attirer et garder sa main-d'œuvre fait partie aujourd'hui des stratégies gagnantes dans la recherche d'investisseurs et c'est ce que le SCoTAN entend continuer à promouvoir.

Des synergies entre les nouvelles activités et avec les activités existantes pourront être recherchées en vue de développer une écologie industrielle à l'échelle du territoire et de ses zones d'activités.

Le développement de la couverture du territoire par les technologies numériques de communication, quelle que soit leur nature, devra être poursuivi et amplifié, renforçant l'attractivité de l'Alsace du Nord et permettant d'accroître le recours au télétravail.

2 DIVERSIFIER LE TISSU ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE ET DÉVELOPPER DE NOUVELLES FILIÈRES

Le SCoTAN entend favoriser et amplifier la diversification du tissu d'activités du territoire.

2.1 L'accueil de nouvelles entreprises

La diversification des activités, par l'accueil de nouvelles entreprises liées à des filières économiques dynamiques (Start up, entreprises liées aux nouvelles technologies de l'information et de la communication...), dont les contraintes d'implantation sont faibles, mais le potentiel d'aménagement du territoire important, est l'une des ambitions du SCoT, pour

peu que l'infrastructure technique (fibre optique) soit largement présente. Elles seront l'un des vecteurs de développement des petites villes, à l'instar des métiers de la transition énergétique, aux côtés des activités plus traditionnelles.

Afin de favoriser et de renforcer l'accueil des jeunes entreprises, les politiques publiques de développement économique veillent à assurer une répartition territoriale équilibrée de l'offre immobilière destinée aux entreprises en zone d'activités ou en secteur urbain mixte, leur permettant à l'échelle du SCoTAN d'avoir un parcours résidentiel complet. La prise en compte à ce titre des territoires non pourvus et où les besoins émergent, ainsi que la priorité donnée aux secteurs déjà artificialisés par des opérations d'optimisation et de densification du foncier, de réhabilitation ou reconversion, est importante.

2.2 Diversification de l'économie et nouvelles filières

La diversification du tissu économique s'appuiera également sur les ressources locales comme les énergies renouvelables et notamment la géothermie, sur la présence d'industries mécaniques fortement implantées dans la région, sur la plate-forme d'usinage à grande vitesse (UGV), mais aussi sur le développement des activités tertiaires.

Plus particulièrement au nord de la forêt de Haguenau, l'installation de nouvelles centrales géothermiques est envisagée pour profiter de ce potentiel énergétique. Le développement de cette énergie, à court, moyen ou long terme est un des objectifs portés par le SCoT. Elle sera en effet pour les territoires à la fois un facteur de développement industriel, mais aussi un véritable pilier de la transition énergétique.

Les activités tertiaires, en croissance, sont appelées à se développer dans au moins deux domaines-clefs : celui des services aux entreprises et celui des services aux personnes.

Le développement des activités tertiaires tournées vers les entreprises sera privilégié dans les pôles de population et d'emploi les plus importants, en veillant à leur desserte en transport en commun.

Le développement des services à la personne devra être étendu à l'ensemble du territoire pour assurer par leur proximité une meilleure réponse aux besoins.

L'accroissement des services d'aides à domicile, notamment dans la perspective d'une meilleure réponse à l'augmentation de la population des personnes âgées dépendantes, devra être recherché. Cet objectif contribuera au développement d'une source d'emplois potentiels, ainsi qu'à forger un territoire plus solidaire.

3 HIÉRARCHISER LES PROJETS DE ZONES D'ACTIVITÉS

La stratégie du SCoTAN s'appuie sur une répartition des capacités de développement selon les différents niveaux de l'armature urbaine. De façon générale, il faudra assurer à la fois un potentiel d'accueil suffisant au regard des besoins et éviter les concurrences inutiles entre les sites d'accueil des entreprises.

Le développement économique des grandes agglomérations sera favorisé, en veillant à l'économie du sol. Les implantations économiques diversifiant la structure de leur emploi, notamment en direction des activités tertiaires, ainsi que toutes les implantations renforçant leur image et leur fonction de grand centre urbain seront privilégiées.

Les grands projets de développement économique trouveront prioritairement leur place dans le pôle d'agglomération, ainsi que dans les deux pôles urbains structurants.

En complémentarité aux niveaux supérieurs de l'armature urbaine, les pôles intermédiaires pourront également renforcer leur développement économique par l'extension d'activités existantes ou l'accueil d'activités nouvelles, tant prioritairement dans le cadre du renouvellement urbain que dans celui d'extensions nouvelles, en proportionnalité avec leur positionnement au sein de l'armature urbaine et les besoins de leur bassin d'influence.

De manière générale, le développement économique pourra être renforcé à toutes les échelles de l'armature en augmentant les capacités du territoire à accueillir des activités nouvelles dans le tissu urbain, dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain, de densification, de résorption de friches. Par ailleurs, on recherchera l'optimisation foncière dans les zones d'activités existantes.

En revanche, la multiplication des projets de zones d'activités sera limitée afin de minimiser la concurrence interne au territoire et de préserver le foncier. Ces projets devront concourir à renforcer la cohérence et la lisibilité de la structure urbaine du territoire ainsi que celle de son offre économique. De manière exceptionnelle, une nouvelle zone d'activités pourra être située en dehors des niveaux supérieurs de l'armature urbaine (pôle d'agglomération, pôles urbains structurants et pôles intermédiaires), si elle est desservie par un système de transport en commun performant ou justifiée par une ressource non délocalisable (thermalisme, géothermie, friche, site touristique...).

4 DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE DE L'ALSACE DU NORD

Outre son souci général de préservation du cadre de vie, le projet du SCoT porte l'ambition de valoriser le patrimoine touristique très important de l'Alsace du Nord, en complémentarité des territoires voisins.

4.1 Faire valoir la diversité des potentiels touristiques de l'Alsace du Nord

Les dynamiques de développement touristique se fondent sur les nombreux atouts de l'Alsace du Nord : diversité des paysages, richesse des patrimoines culturels, historiques et industriels, multiplicité des activités sportives et de loisirs (hippodromes, casino, parcs d'attraction, ...), présence du thermalisme, ressources naturelle et forestière exceptionnelles...

Les nouvelles opportunités locales doivent permettre au tourisme de devenir un véritable axe de développement économique.

La mise en œuvre des grands projets d'infrastructure touristique développés dans le cadre de la politique des offices de tourisme sera facilitée, dans le respect des protections

environnementales existantes et en tenant compte des risques naturels et technologiques. On privilégiera, en premier lieu, les projets valorisant les ressources et le patrimoine naturel, historique et économique du territoire.

Les projets touristiques innovants, tels que la reconversion de la base militaire de Drachenbronn en parc touristique, sont favorisés.

Au-delà de ces grands projets touristiques et de façon plus large, l'accroissement de l'offre touristique sera facilité dans le but d'augmenter et de diversifier la fréquentation touristique, en s'appuyant notamment sur la dynamique du tourisme « vert ».

Pour accompagner la montée en puissance de l'offre, la diversification du parc d'hébergement touristique et son renouvellement seront un des axes majeurs des politiques touristiques. Ces politiques de développement de l'hébergement veilleront, en particulier sur le territoire du Parc naturel des Vosges du Nord, à s'articuler avec les politiques d'hébergement touristique des territoires limitrophes dans le but de développer des offres complémentaires, de répartir harmonieusement les flux, les hébergements et les activités touristiques entre territoires voisins.

Source de revenus secondaires précieux pour la profession agricole, l'agro-tourisme, c'est-à-dire l'ensemble des activités touristiques à la ferme (hébergement, animation, commercialisation de produits en vente directe, ...) est encouragé par le SCoT.

Les territoires du SCoT portent également l'ambition d'anticiper l'évolution des nouvelles technologies et pratiques liées au tourisme.

4.2 Mettre en place les conditions d'un tourisme durable

Le développement d'un tourisme durable au sens du SCoTAN, c'est-à-dire respectueux de la ressource touristique, supposera pour les acteurs du tourisme de valoriser le patrimoine bâti industriel, rural et militaire, de développer des itinéraires de découverte touristiques en lien avec ce patrimoine et de préserver et valoriser les secteurs représentatifs d'une urbanisation traditionnelle, et ce tout particulièrement au sein de l'espace touristique des Vosges du Nord.

Il s'agira de veiller à l'insertion paysagère, géographique et socio-économique des diverses activités touristiques. Le développement touristique devra donc se faire dans un souci permanent de protection et de mise en valeur du patrimoine, aussi bien naturel que paysager, historique, archéologique, architectural ou urbain et dans une optique de valorisation des matériaux et savoir-faire locaux.

Une concentration touristique excessive est susceptible de déséquilibrer l'usage du territoire, pouvant aller, le cas échéant, jusqu'à développer des phénomènes de concurrence ou de sur-fréquentation contraires aux objectifs recherchés.

Les politiques d'aménagement touristique au sein du territoire du Parc naturel régional des Vosges du Nord s'assureront d'une répartition harmonieuse des hébergements et des activités touristiques, permettant de réguler et de répartir les flux générés sur l'ensemble du territoire.

Cette répartition se fera dans un souci de préservation des zones écologiques et paysagères les plus sensibles.

Le développement d'un tourisme vert, appuyé sur les structures et les ressources locales et mettant en valeur les activités et les modes d'occupations traditionnels, est l'un des axes du développement économique du territoire du Parc. On veillera à permettre son implantation et son développement, notamment dans les documents de planification locaux, dès lors qu'il n'y a pas de contradiction avec des objectifs de préservation environnementale ou d'existence de risques.

4.3 Développer les mobilités touristiques alternatives à la voiture

Le rôle de Wissembourg en tant que ville-porte du Parc naturel régional des Vosges du Nord sera conforté, notamment du point de vue de son accessibilité et de sa desserte en transport en commun. On s'appuiera pour cela sur la desserte ferroviaire du territoire (notamment la ligne Strasbourg-Wissembourg-Neustadt), sur la proximité des infrastructures aéroportuaires (Entzheim, Baden-Baden) et sur la desserte « grande vitesse » de l'Alsace dans l'objectif de développer l'offre touristique du territoire.

Le développement touristique aura également pour objectif l'amélioration des infrastructures touristiques, et notamment dans leur dimension logistique (parkings autocaristes, aménagement des gares et de leurs abords, desserte des ressources touristiques, lieux d'accueil des camping-cars, ...), ainsi que la limitation de son impact environnemental.

Tout en organisant un maillage de liaisons touristiques, les politiques publiques favoriseront l'accessibilité piéton-cycle des sites touristiques.

Le SCoTAN se fixe en outre comme objectif d'assurer la continuité et l'interconnexion des itinéraires cyclables, que ce soit pour des pratiques touristiques, de loisirs, ou des réponses aux besoins de déplacements quotidiens par les modes actifs.

En lien également avec le développement de mobilités alternatives à la voiture, le canal de la Marne au Rhin, au sud du territoire, pourra amplifier son rôle de support au tourisme fluvial et aux loisirs de pleine nature.

5 DIVERSIFIER ET RENFORCER LE COMMERCE

Le commerce, dans ses différentes formes et dimensions, est essentiel au fonctionnement équilibré du territoire. Au-delà des attentes en termes de développement économique, le maintien dans les cœurs de villes et de villages et la répartition harmonieuse du commerce sur le territoire sont des conditions essentielles pour la vie locale des habitants et la maîtrise des déplacements. Il s'agit là d'objectifs forts du SCoTAN.

En ce sens, le SCoTAN entend conforter le rôle de pôle commercial majeur du pôle d'agglomération et faciliter la diversification de l'offre commerciale de centre-ville dans les grands pôles urbains de l'agglomération (Haguenau et Bischwiller).

Le rôle des pôles urbains structurants de Brumath et Wissembourg sera amplifié au travers du développement de leur fonction commerciale, notamment pour Wissembourg dans sa dimension transfrontalière et Brumath en interface avec l'Eurométropole de Strasbourg.

De même, le développement de l'attractivité commerciale des pôles intermédiaires et intermédiaires émergents, en complémentarité avec les pôles des niveaux supérieurs de l'armature urbaine (pôle d'agglomération et pôles urbains structurants), sera l'un des objectifs des politiques publiques. Ce développement du niveau d'équipement commercial devra veiller à préserver, voire à renforcer la fonction commerciale de leur centre-ville ou des espaces commerciaux déjà existants.

Le maintien et le développement des commerces de proximité et de leur complémentarité est un des objectifs d'aménagement du territoire essentiels du SCoTAN. Ils seront favorisés à toutes les échelles de l'armature urbaine de l'Alsace du Nord et tout particulièrement dans les pôles locaux et les villages. Leur accessibilité en modes actifs sera recherchée.

Les implantations commerciales veillent à la qualité de leurs liens avec les centres urbains existants pour assurer un co-développement harmonieux.

La création de nouvelles zones d'activité commerciale en périphérie du tissu bâti, qui a prévalu pendant des décennies, est stoppée. L'extension de certaines zones commerciales existantes sera encadrée.

6 CONFORTER LE RÔLE DE L'AGRICULTURE COMME VECTEUR DU DÉVELOPPEMENT URBAIN ET RURAL

Bien avant ses dimensions paysagère ou culturelle, l'agriculture est l'une des composantes essentielles de l'économie du territoire. Il n'entre pas dans les prérogatives du SCoTAN de s'immiscer dans les pratiques agricoles. Toutefois, la préservation de l'outil de travail, la pérennité d'un potentiel foncier agricole, l'accompagnement des transitions vers une agriculture responsable et l'association des acteurs des filières agricoles aux stratégies de développement, sont des priorités du SCoTAN.

En particulier, on veillera à privilégier systématiquement l'économie du foncier agricole, non renouvelable, dans les projets. La priorité devra être mise en particulier sur la préservation des terres les plus fertiles, le maintien et le développement de leur vocation agricole. La pérennité de l'usage agricole des sols devra être assurée.

Dans les choix de localisation des secteurs où pourront être autorisées des constructions à usage agricole, seront privilégiés les secteurs les plus pertinents à long terme, notamment ceux situés à l'écart de la concurrence avec d'autres formes d'urbanisation susceptibles de générer des périmètres d'exclusion mutuels. Ces localisations devront tenir compte autant que possible des impératifs propres aux pratiques agricoles, tout en veillant à considérer les impératifs du développement urbain et du paysage.

Les coteaux viticoles seront valorisés et leur vocation confortée dans les différentes politiques publiques, notamment au sein des documents de planification.

Les zones d'élevage, et particulièrement celles de fond de vallée fortement concurrencées par l'urbanisation et les infrastructures, devront être préservées et valorisées.

En matière de débouchés économiques de la filière agricole et dans une perspective de renforcer les circuits courts entre les producteurs et les consommateurs, on veillera à faciliter le développement des productions alimentaires locales, des systèmes de ventes en circuits courts et les filières de proximité (transformation, restauration hors foyer, ...). Pour contribuer aux objectifs de préservation de la santé des hommes et de l'environnement tout autant que d'attractivité et de rentabilité économique, on favorisera le développement d'une agriculture extensive, raisonnée ou biologique, notamment dans les zones à enjeux (chaleur géothermale, ressource eau, proximité des populations...).

Tous les niveaux de l'armature urbaine ont vocation à pouvoir accueillir de nouvelles activités agricoles.

7 SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DES USAGES NUMERIQUES

Le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN), adopté en 2012 par la Région Alsace et les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin, vise à mettre en œuvre un Réseau d'Initiative Publique (RIP) reposant sur la technologie de la Fibre Optique. Baptisé ROSACE, le projet de RIP déploie depuis fin 2016 et jusqu'à 2022, la fibre optique sur les 700 communes issues de la tranche ferme du programme. La fibre optique est d'autant plus indispensable qu'elle participe également au déploiement du Très Haut Débit Mobile (réseau 4G et plus).

Le développement des technologies d'information et des infrastructures de communication numérique à Très Haut Débit est un atout essentiel pour le développement du territoire et donc un enjeu du SCoTAN. Son équipement doit être poursuivi et amplifié de sorte que l'accès au Très Haut Débit réponde, à terme, aux besoins des entreprises, des services publics et des particuliers.

Par le déploiement du très haut débit dans les zones d'activités, le SCoTAN vise à renforcer l'attractivité de l'Alsace du Nord et la compétitivité de ses entreprises.

Toutefois, ces objectifs dépassent la sphère économique pour faciliter de nouveaux usages, pour les particuliers et les services publics.

8 MAINTENIR UN AMENAGEMENT SANITAIRE EQUILIBRE

L'aménagement sanitaire et l'offre de santé en Alsace du Nord est une question centrale.

Tout autant que les transports, le logement, ou encore l'emploi, l'accès à l'offre de soins de proximité, tout comme l'accompagnement médico-social, sont des facteurs révélateurs de l'attractivité d'un territoire. Si demain, les médecins généralistes ou les professions médico-sociales boudent des portions géographiques de l'Alsace du Nord, c'est l'équilibre global du territoire qui sera remis en cause.

Cette notion d'attractivité à travers les services sanitaires est devenue, en peu de temps, un enjeu majeur, notamment au vu des statistiques qui portent sur la démographie médicale.

Le maintien d'un service sanitaire au niveau local est par conséquent un sujet prioritaire pour les collectivités de plus en plus en prise avec les enjeux d'équité territoriale. Cela ne concerne pas seulement les secteurs en quête de médecins, mais bien toutes les zones géographiques, où les professionnels libéraux, mais aussi les services à domicile, se raréfient.

L'enjeu est d'assurer un maillage territorial des structures sanitaires et des services médicaux, médico-sociaux et sociaux permettant de répondre aux besoins des populations.

Enfin, la spécificité frontalière de l'Alsace du Nord avec son inscription dans l'espace PAMINA doit également être mettre en évidence ces enjeux fondamentaux en matière d'accès aux soins de proximité des populations transfrontalières, que l'on peut appeler « l'Europe du quotidien ». Des coopérations et des initiatives sont à développer de part et d'autre de la frontière, à l'instar de l'Eurodistrict PAMINA avec le lancement d'un projet Interreg portant sur l'offre de soins de proximité dans l'espace PAMINA.

C - RÉPONDRE AUX BESOINS EN LOGEMENT

Maintenir la population et relancer l'attractivité résidentielle du territoire pour pouvoir accueillir de nouveaux habitants, tout en accompagnant le vieillissement de la population et l'évolution de la structure des ménages, nécessite d'élargir la gamme de l'offre en logements. Cet effort de production de logements diversifiés devra contribuer à une meilleure organisation du territoire, ainsi qu'à un fonctionnement plus durable.

1 DÉVELOPPER L'OFFRE EN LOGEMENT ET ÉLARGIR LA GAMME

L'effort portera sur une production quantitative et diversifiée de nouveaux logements.

1.1 Des objectifs de production minimum annuels

Depuis une dizaine d'années, la production nouvelle de logements sur le territoire du SCoTAN a fortement baissé. Entre 2009 et 2016, la production de logements neufs sur le territoire est passée à un seuil historiquement bas depuis les années soixante. Cette situation résulte de la conjonction de plusieurs facteurs, dont la crise immobilière consécutive à la crise économique de 2008 avec notamment une baisse forte de la construction de maisons individuelles, modèle dominant dans toute une partie du territoire du SCoTAN et une relance forte de la construction sur l'Eurométropole de Strasbourg, après une période de très faible production au début des années 2000. On note toutefois une augmentation forte des permis de construire commencés en 2017 sur le territoire du SCoTAN, tendance dont il est difficile de mesurer si elle est conjoncturelle ou si elle amorce un changement de tendance.

Pour répondre aux besoins des ménages et renouer avec l'attractivité résidentielle du territoire en accompagnement du développement économique visée par la SCoTAN, **les objectifs minimaux à atteindre en matière de production de nouveaux logements à l'horizon 2040 se situent en moyenne annuelle à 910 logements**. L'INSEE dans son modèle de projection de la population¹ différencie deux périodes, 2020-2030 où le département du Bas-Rhin garde encore une bonne vitalité démographique, et 2030-2040 où celle-ci baisse.

Pour prendre en compte les évolutions démographiques différenciées de ces deux périodes et pour compenser les dix années de faible production, ces objectifs se déclineront selon deux périodes :

- **objectif minimal de production de nouveaux logements au cours de la période 2020-2030 : 1 010 ;**
- **objectif minimal de production de nouveaux logements au cours de la période 2030-2040 : 810.**

Pour répondre aux objectifs de diminution de la consommation foncière, cette production nouvelle se fera prioritairement par mutation du tissu bâti existant, puis par densification

¹ OMPHALE

dans le tissu urbain et enfin, lorsque les deux autres formes ne sont pas réalisables, par de nouvelles extensions. Dans ce dernier cas, les formes urbaines les moins consommatrices d'espace seront recherchées.

L'essentiel de la production sera porté par les pôles de l'armature urbaine. La répartition de ces objectifs entre les territoires du SCoTAN est précisée dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO).

1.2 Diversifier l'offre en logements

Le SCoTAN relève que les pôles, notamment ceux qui se situent au niveau le plus élevé de l'armature urbaine sont et devront être les lieux privilégiés du développement résidentiel en Alsace du Nord. Les politiques publiques de logement devront mettre l'accent sur la diversification de l'offre pour permettre aux ménages de trouver un logement adapté à leurs besoins et à leurs ressources à chaque stade de l'évolution des ménages.

La diversification que l'on constate entre accession et location, entre petits et grands logements, entre collectifs et logements individuels devra être amplifiée.

Minimiser la ségrégation spatiale, éviter de repousser les familles sur les périphéries ou la périurbanisation, développer et amplifier les politiques en faveur des extrémités du parcours résidentiel (jeunes ménages et personnes âgées) ou des populations les plus défavorisées sont autant d'objectifs forts que devront mettre en œuvre les politiques d'habitat, quels qu'en soient les acteurs.

1.3 Accroître l'offre en logements financièrement abordables

Le diagnostic a mis en évidence la nécessité d'accroître l'offre en logements financièrement abordables aux ménages aux revenus modestes sur le territoire de l'Alsace du Nord. Ce besoin existe sur l'ensemble du territoire, mais il est plus particulièrement présent au sud de la forêt de Haguenau où le marché immobilier est plus tendu et en conséquence, le niveau des prix de l'immobilier plus élevés, tant en accession qu'en locatif.

De fait, l'ampleur de la réalisation de logements à coûts maîtrisés, en particulier de logements aidés devra naturellement s'adapter à l'échelle considérée. La réponse en termes de volume ne sera pas la même selon que l'on est à l'échelle d'un village, où l'on peut souhaiter la réalisation de quelques unités, ou que l'on se situe dans une commune soumise à l'article 55 de la loi SRU sur les logements sociaux.

1.4 Développer le parc locatif

Les besoins en matière de logements ne sont pas les mêmes aux différentes phases du parcours résidentiel d'un ménage. Si l'accession à la propriété reste l'objectif de la majeure partie des ménages, il demeure nécessaire d'offrir également la possibilité d'accéder à un logement locatif, et pas seulement aux niveaux supérieurs de l'armature urbaine. En ce sens, le développement de l'offre locative devra être facilité et amplifié à tous les niveaux de l'armature urbaine.

2 RÉPONDRE AUX BESOINS LIÉS AU VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION

Le maintien le plus longtemps possible à leur domicile des populations âgées qui le souhaitent sera favorisé. Toutefois, cette volonté ne doit pas masquer la nécessité d'anticiper les besoins croissants, liés à l'allongement de la durée de vie et l'amélioration du niveau de soin, de structures spécialisées dans l'accueil des personnes âgées dépendantes.

Le SCoTAN fixe donc comme objectif de couvrir l'ensemble des besoins depuis l'habitat adapté jusqu'aux ces structures d'accueil spécialisées.

S'agissant des structures spécialisées dans l'accueil des personnes âgées dépendantes (type EHPAD), leur présence est souhaitée au moins dans le pôle d'agglomération, les pôles urbains structurants et les pôles intermédiaires et intermédiaires émergents, garantissant ainsi une répartition harmonieuse sur le territoire.

On veillera également à leur insertion dans le tissu urbain en prenant en compte la mobilité souvent réduite des populations accueillies, dans le souci de leur offrir le plus longtemps possible l'accès aux services de proximité et aux espaces de socialisation offerts par les centres urbains. Leur implantation devra aussi s'appuyer sur la possibilité d'une desserte en transports en commun et veiller à la qualité de leur insertion dans le réseau des cheminements piétons et cyclables.

3 PRENDRE EN COMPTE LES BESOINS SPÉCIFIQUES

L'effort d'accueil des gens du voyage en l'Alsace du Nord sera poursuivi, dans un objectif de mise en œuvre du schéma départemental d'habitat et d'accueil des gens du voyage du Bas-Rhin.

4 VEILLER A L'ÉVOLUTION DU PARC EXISTANT

4.1 La réhabilitation – rénovation du parc existant

Les politiques de l'habitat, quels qu'en soient leurs acteurs, devront encourager, faciliter et, autant que possible, privilégier la réhabilitation/rénovation du parc privé existant. Cet objectif s'étend aux résidences secondaires dans les zones de montagne, où l'on veillera à ce que cette forme particulière de développement touristique ne concurrence pas exagérément la satisfaction des autres besoins en logements.

D'une manière générale, au sein des politiques réglementaires locales, l'accent devra être mis sur le renforcement du réemploi des volumes existants, que ce soit en direction du logement ou de l'activité compatible avec la fonction résidentielle.

La résorption de l'habitat précaire et insalubre devra être poursuivie, la diversification des réponses aux besoins en logement voulue par le SCoTAN devant être étendue aux populations concernées par cet habitat, ainsi qu'aux populations les plus défavorisées.

On recherchera, dans la mesure du possible, des niveaux de performance énergétique ambitieux, en cohérence avec les enjeux du PCAET² en cours d'élaboration.

4.2 La remobilisation des logements vacants

Le phénomène de logements vacants est contrasté à l'intérieur du territoire du SCoTAN. S'il est globalement en hausse, il touche plus fortement certaines communes.

Dans les communes les plus concernées, la remise sur le marché immobilier (vente ou location) de logements vacants devra être recherchée. Le potentiel que représentent ces logements devra être pris en compte pour déterminer les besoins en nouveaux logements.

² PCAET : Plan Climat Air Énergie

D - AMÉLIORER LES MOBILITÉS ET DÉVELOPPER L'OFFRE EN DÉPLACEMENT

La mobilité est une des composantes du développement. Les transports sont une des sources principales des émissions de gaz à effet de serre en Alsace du Nord. L'accessibilité du territoire, l'organisation de sa desserte, et plus particulièrement de sa desserte en transports en commun performants, seront donc les vecteurs essentiels de l'amélioration de cette mobilité.

Dans le cadre de la démarche intitulée « Grenelle des Mobilités »³ conduite sous l'égide de l'Eurométropole de Strasbourg, avec la participation de l'État, de la Région Grand Est et du Département du Bas-Rhin, le PETR de l'Alsace du Nord a eu l'occasion de s'exprimer sur les enjeux de mobilité pour l'Alsace du Nord, au sein même de son territoire, mais également dans l'espace métropolitain et régional, afin de confirmer son statut de « territoire passerelle » entre les deux métropoles régionales de Strasbourg et Karlsruhe, au potentiel de développement territorial induit par ce positionnement.

Quatre échelles de déplacements ont été identifiées et ont donné lieu à des propositions concrètes pour renforcer :

- les mobilités à l'intérieur même du territoire de l'Alsace du Nord,
- les mobilités vers et depuis l'Eurométropole de Strasbourg et sa grande couronne,
- les mobilités dans l'espace métropolitain et plus largement dans l'espace rhénan,
- les liaisons transfrontalières nécessaires à la bonne inclusion de la plaine alsacienne dans l'espace du Rhin Supérieur, en cohérence avec les réflexions menées par l'Eurodistrict PAMINA.

Ces propositions figurent au DOO.

1 AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ ENTRE L'ALSACE DU NORD ET LES TERRITOIRES VOISINS

Si l'amélioration de la desserte interne du territoire est importante pour son développement, elle devra s'accompagner d'un objectif d'amélioration de son accessibilité externe.

Aussi, veillera-t-on à maintenir et à améliorer l'accessibilité de l'Alsace du Nord à partir des territoires voisins, notamment l'Eurométropole de Strasbourg et des grands axes routiers (A35, A4), ainsi qu'en direction de l'Allemagne et ses pôles urbains (Rastatt, Karlsruhe, Landau...), sans oublier la plate-forme aéroportuaire de Baden-Baden.

Au fur et à mesure de la croissance des besoins, cette amélioration de l'accessibilité devra être étendue en direction de la Lorraine et de Saarbrücken, tant du point de vue des liaisons routières que ferroviaires.

Concernant plus particulièrement les liaisons en transport collectif, celles avec les grandes métropoles régionales voisines que sont Strasbourg et Karlsruhe seront maintenues et

³ Démarche engagée en 2018 et 2019

développées. Compte-tenu de l'impact important de ces liaisons sur l'attractivité globale du système de transport en commun y compris interne à l'Alsace du Nord, l'amélioration de ces dessertes seront une priorité du SCoTAN.

Dans cette perspective, le SCoTAN fixe comme objectif majeur, la réouverture du tronçon désactivé de la ligne ferroviaire Saarbrücken-Haguenau-Rastatt-Karlsruhe, liaison de transport collectif est-ouest structurant entre le côté badois et le côté alsacien, tout en prenant en compte le corridor écologique d'intérêt régional à proximité.

2 DÉVELOPPER L'OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUN DE L'ALSACE DU NORD, CŒUR DE L'INTERMODALITÉ

2.1 Maintenir et renforcer l'offre en transports en commun performant, en articulation avec les autres modes de locomotion

Le recours aux transports en commun sera favorisé à toutes les échelles du territoire, ainsi que le recours aux modes de transport alternatifs à la voiture individuelle (transport à la demande, covoiturage, autopartage, modes actifs), dans une volonté d'améliorer l'accessibilité à tous (précarité, handicap).

Le système de déplacement en transports en commun mis en œuvre assurera à terme une desserte coordonnée des pôles, y compris ceux non desservis par le réseau ferré, en utilisant pour ces derniers la desserte routière. Les offres de transports en commun permettront de relier entre eux les niveaux supérieurs de l'armature urbaine, du pôle d'agglomération aux pôles intermédiaires émergents, et assureront leur desserte vers et depuis l'extérieur, soit directement, soit, pour les niveaux intermédiaires, via le pôle d'agglomération ou les pôles urbains structurants.

On veillera à valoriser et à développer sur l'ensemble du territoire du SCoTAN, la complémentarité et l'intermodalité des différentes offres de transport collectif.

2.2 Préserver les emprises ferroviaires

Afin d'assurer la sauvegarde du tracé de la voie ferroviaire Saarbrücken-Haguenau-Rastatt-Karlsruhe, les politiques publiques d'urbanisme et plus particulièrement les documents de planification locaux assureront le maintien de l'emprise ferroviaire existante et l'interdiction de sa transformation pour tout autre usage que la mise en place d'un système de transport en commun (accompagné le cas échéant d'un itinéraire pédestre et cyclable), celui-ci pouvant être ferroviaire ou d'une autre nature.

2.3 Valoriser les gares et les arrêts de transports en commun à haut débit

Les acteurs du développement urbain et les autorités organisatrices de transport devront partager l'objectif de valorisation des gares et des arrêts majeurs de transports en commun à haut débit mis en avant par le SCoTAN. Cette valorisation se concrétisera à la fois par la nature du tissu urbain qui s'y développera, par les fonctions urbaines localisées à proximité et par l'organisation du rabattement vers ces pôles, en privilégiant, dans la mesure du possible, des

solutions de rabattement à faible impact carbone en vue d'une desserte de proximité des pôles d'emploi, d'études, de commerces, de services, de loisirs et des pôles multimodaux.

3 ADAPTER ET AMÉLIORER LE RÉSEAU ROUTIER POUR RÉDUIRE LES NUISANCES TOUT EN LUI ASSURANT UNE MEILLEURE LISIBILITÉ ET UNE FONCTIONNALITÉ ACCRUE

3.1 Adapter et améliorer le réseau routier

L'Alsace du Nord est sillonnée par un réseau routier dense qui structure fortement son territoire et sous-tend son réseau de ville.

Reconnaissant au réseau routier son rôle majeur dans les capacités de développement du territoire et dans l'équité d'accès aux activités, commerces, équipements et services des habitants ou actifs de certains secteurs du SCoTAN aujourd'hui pas ou mal desservis en transports en commun, particulièrement au nord du territoire, le SCoTAN pose comme objectif l'amélioration du fonctionnement et la lisibilité du réseau routier.

Pour autant, la part de l'automobile dans les déplacements individuels devra être maîtrisée. La possibilité d'une alternative crédible à l'automobile sera offerte aux espaces de développement préconisés par le SCoTAN grâce à l'amélioration des dessertes en transports en commun performants et au développement des modes actifs, ces derniers pouvant utilement être combinés avec les premiers. En ce sens, les politiques d'aménagement privilégieront la redistribution de l'espace de circulation en milieu urbain en direction des modes actifs et piétonniers et des transports en commun.

3.2 Développer le covoiturage et l'autopartage

L'amélioration du fonctionnement du réseau se double d'un objectif de maîtrise de la part modale de l'automobile dans les déplacements pour ne pas remettre en cause le développement des transports en commun. Les politiques publiques contribueront à optimiser l'usage de la voiture en consolidant le réseau des aires de covoiturage afin d'en développer l'usage. Cette approche collective de l'automobile peut également être favorisée par le développement ou l'organisation de l'autopartage.

4 PRENDRE EN COMPTE LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Le transport ferroviaire de marchandises doit être facilité et développé.

Les zones d'activités les plus importantes, lorsqu'elles sont implantées à proximité immédiate de l'infrastructure ferroviaire, s'organisent dans le souci de son utilisation potentielle.

Les conditions nécessaires au fonctionnement des activités des secteurs urbains centraux sont assurées du point de vue des livraisons de marchandises.

Le bon fonctionnement du transport des marchandises, en particulier vers le centre-ville des agglomérations, doit être garanti. Toutefois, les réglementations ou actions mises en œuvre ont comme objectif d'en limiter les nuisances sur le cadre de vie et d'améliorer la sécurité.

Le rabattement du transport de marchandises depuis et vers la plateforme portuaire de Lauterbourg, opportunité de développement et d'optimisation logistique pour les entreprises, sera recherché, lorsque c'est opportun.

AXE II - ASSURER UN DÉVELOPPEMENT URBAIN RESPONSABLE

Les ambitions de développement, permettant d'assurer le dynamisme et l'identité du territoire de l'Alsace du Nord, entre Karlsruhe et Strasbourg, énoncées dans l'axe 1 devront s'inscrire dans un objectif transversal de développement urbain responsable et durable.

Sans empiéter sur les leviers d'action développés dans le document d'orientation et d'objectifs (DOO), ce deuxième axe fixe les conditions permettant de tendre vers un équilibre entre préservation et développement.

A - ÉCONOMISER L'ESPACE

L'espace est un bien rare et non renouvelable. La volonté d'économiser l'espace sera donc transversale et devra s'imposer à toutes les politiques que le SCoTAN influence, directement ou indirectement.

Cette économie d'espace devra se traduire par une maîtrise des extensions urbaines résidentielles et économiques, déclinée déjà pour partie au travers des objectifs énoncés à l'axe 1 du projet d'aménagement et de développement durables. Les politiques de développement et d'urbanisme privilégieront la recherche des synergies et des coopérations sur celles développant des projets concurrents.

On privilégiera sur le territoire de l'Alsace du Nord le développement de formes urbaines (résidentielles et activités) moins gourmandes en espace au sol, ainsi que la remobilisation des logements vacants et les mutations du tissu bâti

Cet objectif se traduira aussi par le développement de l'habitat collectif, plus particulièrement dans les pôles. Outre l'habitat et l'activité, le souci d'économie foncière sera étendu aux infrastructures et aux équipements qui devront intégrer cet objectif à leur stratégie propre.

La recherche de la densité urbaine est le corollaire d'une politique d'économie foncière, aussi veillera-t-on à densifier les tissus urbains qui peuvent l'être sans difficultés sociales, économiques, paysagères ou environnementales insurmontables, et ce à toutes les échelles urbaines de l'Alsace du Nord.

Le stationnement automobile étant l'un des grands consommateurs d'espace au sol, les politiques d'urbanisme réglementaires veilleront à limiter leurs exigences et privilégier la mutualisation, d'autant plus qu'il existera une alternative en transport en commun.

B - FAVORISER LA REMOBILISATION DES LOGEMENTS VACANTS, LA MUTATION DU TISSU URBAIN ET SON RENOUVELLEMENT

En parallèle à la recherche d'économie foncière dans les implantations nouvelles, les politiques d'urbanisme et d'aménagement s'attacheront à promouvoir à toutes les échelles urbaines le réemploi des espaces bâtis et des volumes préexistants.

Les surfaces nouvelles ouvertes à l'urbanisation veilleront à optimiser l'utilisation des infrastructures existantes, notamment de desserte, pour limiter les emprises nouvelles, en privilégiant la recherche d'économies d'échelle et la satisfaction de besoins multiples par une même infrastructure.

En ce sens, il s'agira d'éviter de multiplier, sans motif incontournable, les infrastructures nouvelles, au bénéfice d'une recherche du réemploi de celles existantes ou de la multifonctionnalité de celles nouvellement créées.

Les possibilités de reconversion des friches existantes devront être mobilisées et mises en œuvre dans les meilleurs délais. Toutefois, ces délais et les coûts pouvant être très importants, leur réemploi ne peut être un préalable à toute extension nouvelle.

Favoriser la mutation du tissu urbain et son renouvellement urbain sont des objectifs qui se déclinent à toutes les échelles temporelles.

Pour les opérations d'urbanisation futures, seront donc privilégiées les localisations et les formes urbaines qui faciliteront à l'avenir la densification et le réemploi de ces opérations, qu'elles soient réalisées en extension ou en renouvellement urbain.

Dans le même esprit, les politiques locales de l'habitat chercheront à remobiliser les logements vacants, ceux-ci pouvant constituer une offre supplémentaire pour satisfaire les besoins en logements des ménages.

C - FAVORISER LES ALTERNATIVES AUX DÉPLACEMENTS AUTOMOBILES

1 PAR LE DÉVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN

Dans le cadre de l'objectif général de maîtrise à terme des déplacements automobiles, l'offre ferroviaire et plus généralement l'offre en transports en commun d'un haut niveau de performance devra être globalement renforcée sur le territoire. Cet objectif devra être particulièrement prégnant en ce qui concerne la desserte des pôles, à partir de et vers les grandes agglomérations voisines de Strasbourg et Karlsruhe, d'une part et entre les bassins de vie grâce au maintien des gares intermédiaires, d'autre part.

En ce sens, l'emprise foncière et la vocation de « transports en commun » du tronçon désactivé de l'ancienne ligne ferroviaire Saarbrücken-Haguenau-Rastatt-Karlsruhe sont préservées dans le but de faciliter et de promouvoir sa réouverture dans les meilleurs délais.

Par ailleurs, le développement du réseau de transports en commun du pôle d'agglomération est l'un des axes forts. Les acteurs publics auront comme objectif de conforter et de développer ce réseau, notamment dans sa dimension spatiale, en recherchant et favorisant les facteurs permettant de le pérenniser, d'assurer son efficacité économique et, en tant que mode de déplacement, de l'étendre progressivement aux communes voisines.

On recherchera les conditions du développement de système de transport à la demande comme alternative aux transports en commun plus classiques, notamment dans les territoires périphériques ou les moins bien desservis.

2 PAR LE RENFORCEMENT DES MODES ACTIFS

Les déplacements à pied ou à vélo peuvent être une alternative à l'automobile et devraient être privilégiés pour de courte distance. L'étendue, la sécurité, le confort et l'interconnexion des réseaux de cheminements piétons ou de pistes cyclables sont autant de conditions nécessaires au report vers ces moyens de locomotion. On veillera donc à assurer la mise en place de ces réseaux, à étendre les liens existants entre les communes, notamment dans la perspective d'encourager le recours aux modes actifs pour les déplacements domicile-travail et non plus seulement de loisirs, ainsi que des déplacements domicile-école et rabattement vers les gares.

Ainsi, les politiques et les choix d'urbanisation privilégieront-elles les formes urbaines et les schémas de desserte favorisant l'usage des modes actifs dans les déplacements de courte distance.

3 PAR LA LIMITATION DE L'OFFRE EN STATIONNEMENT

Dans les secteurs bien desservis en transport en commun, l'offre en stationnement pourra être limitée pour éviter de concurrencer les transports en commun.

4 PAR LE DÉVELOPPEMENT DE PLATEFORME D'INTERMODALITÉS

Le recours à des modes combinés de déplacement associant les modes actifs et les transports en commun performants sera favorisé, notamment par l'aménagement de plateformes multimodales à proximité d'arrêts majeurs de transport en commun à haut débit.

D - OPTIMISER LE LIEN ENTRE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET TRANSPORTS EN COMMUN

Conscient de l'importance du lien qui doit exister entre les développements urbains et le transport en commun, le SCoTAN en fait un des éléments clefs de sa politique de maîtrise des déplacements automobiles et le décline en plusieurs objectifs complémentaires.

1 FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DANS LES SECTEURS DESSERVIS PAR DES SYSTÈMES DE TRANSPORT EN COMMUN PERFORMANTS

Les secteurs aujourd'hui desservis par les transports en commun dans les principaux pôles sont des lieux d'appui stratégiques pour la poursuite du développement du transport en commun. Dans ces secteurs, les points de desserte devraient être optimisés, en privilégiant les fonctions urbaines susceptibles de valoriser cette desserte et de renforcer le potentiel de clientèle de ces transports. On encouragera également dans ces secteurs la densification des tissus urbains, qu'ils soient résidentiels, à vocation d'activités ou voués aux équipements collectifs.

2 AMÉNAGER ET VALORISER LES GARES ET LES ARRÊTS DE TRANSPORTS EN COMMUN A HAUT DÉBIT

Lorsque les gares ou les arrêts de transports en commun à haut débit sont insérés dans le tissu urbain, on assurera une cohabitation des différents modes de transport au profit des modes actifs et des transports en commun, tant du point de vue de la sécurité que de l'agrément des déplacements.

Afin d'éviter que les gares ou les arrêts de transports en commun à haut débit en milieu urbain ne fonctionnent comme des gares ou arrêts de rabattement pour les communes environnantes, on adaptera au plus près des besoins l'extension des espaces dévolus au stationnement automobile à proximité de ces gares ou arrêts. Cet objectif devra se traduire, d'une part, par le développement de gares ou arrêts de rabattement à l'écart des centres urbains bénéficiant de bons niveaux de desserte et, d'autre part, de la mise en place de rabattements par d'autres modes de transports collectifs (routiers, à la demande, cyclables...) vers ces gares ou arrêts.

On permettra, à proximité des gares ou arrêts de transports en commun à haut débit situées en milieu urbain, le développement d'une offre de logements diversifiée, ainsi que d'équipements de centralité (services publics et privés). De façon générale, on encouragera, à proximité de ces gares ou arrêts, l'implantation de fonctions urbaines optimisant le potentiel de clientèle des transports en commun et, notamment, pour le pôle d'agglomération, les pôles urbains structurants et les pôles intermédiaires, des fonctions tertiaires, de bureaux et de commerces.

3 LOCALISER LES GRANDES EXTENSIONS URBAINES EN FONCTION DE LEUR DESSERTE EXISTANTE OU POTENTIELLE EN TRANSPORTS EN COMMUN

Les grandes extensions urbaines, qu'elles soient résidentielles, à vocation d'activités ou destinées à accueillir des équipements, devront être localisées de façon à intégrer la perspective de leur desserte par les transports en commun. Les politiques d'urbanisme devront se donner l'objectif de faciliter cette desserte.

4 DENSIFIER AUX ABORDS DES SYSTÈMES DE TRANSPORT EN COMMUN

Lorsqu'il existe des transports en commun performants, on veillera à développer la densité urbaine aux abords des gares ferroviaires ou routières urbaines, ainsi que des axes ou des points desservis par ces systèmes de transport en commun.

AXE III - PRÉSERVER ET VALORISER LES PAYSAGES DE L'ALSACE DU NORD

Le paysage naturel et bâti est l'une des composantes-clefs de l'identité de l'Alsace du Nord et l'un de ses attraits, jouant un rôle important pour le développement touristique, mais aussi dans l'attractivité résidentielle, voire économique du territoire. La préservation et la mise en valeur de ses caractéristiques principales et essentielles figurent donc au sommet des objectifs du SCoTAN en la matière.

De façon générale, les politiques d'urbanisme et notamment les documents de planification, de même que les infrastructures et les grands projets d'équipement devront privilégier une insertion paysagère respectueuse des composantes naturelles et urbaines du paysage, des points de vue et des modes de faire qui ont modelé ce paysage.

A - MAINTENIR LA DIVERSITÉ DES PAYSAGES NATURELS ET CONSOLIDER LES TRANSITIONS

Les éléments structurants et identitaires des grandes unités paysagères d'Alsace du Nord seront préservés. Un soin particulier pourra être porté sur les espaces de transition entre ces différentes entités et permettre ainsi de contribuer à sa mise en valeur et à rendre visible les liens entre les territoires du SCoTAN.

Les lignes de crêtes, comme les points de vue, particulièrement sensibles dans les ensembles collinaires ou au relief marqué, devront être prioritairement préservés.

La lisibilité continue des cours d'eau structurants avec leurs végétations associées sera maintenue et mise en valeur.

Dans les ensembles agricoles voués à une agriculture intensive, et plus particulièrement dans les secteurs du Ried du Nord et des collines de Brumath, d'Outre-Forêt et « Sous le Hochwald », la fonction paysagère des arbres isolés, des taillis et des bosquets rompant la monotonie de ces espaces devra être préservée, développée et le cas échéant restaurée.

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement veilleront à ce que les liaisons douces, et notamment les réseaux de pistes cyclables, s'appuient sur les vallées, les lisières forestières et les piémonts afin de valoriser les grandes lignes du paysage. Elles veilleront à ce que ces aménagements soient compatibles avec la sensibilité environnementale des milieux naturels traversés.

Le rôle paysager des vergers ceinturant les villages et les villes devra être préservé, voire, lorsque c'est possible, restauré.

Les lisières entre les bourgs et les terrains agricoles avoisinants, que ce soit via des plantations de haies ou d'arbres à hautes tiges ou encore via les zones de maraîchage familial ou les

traditionnels vergers, permettent le maintien des zones de transition, générateurs de liens possibles.

L'appropriation traditionnelle de ces espaces peut être renouvelée avec des fonctions de loisirs (déplacements modes actifs, balades), écologiques, de garants de biodiversité...

Dans ce même sens, on peut envisager l'intégration paysagère des installations techniques de production d'énergie (panneaux photovoltaïques, chaufferie bois collective, ...), ainsi que la qualification et l'aménagement des abords de zones de développement.

B - MAITRISER L'URBANISATION, METTRE EN VALEUR LE CADRE DE VIE BÂTI

1 MAITRISER LES EXTENSIONS URBAINES

La variété paysagère urbaine du territoire sera préservée, le tissu urbain des villes et villages sera mis en valeur, avec un soin particulier apporté aux extensions urbaines.

Les limites extérieures (ou front urbains) des zones bâties devront être conçues et aménagées de façon à assurer la cohérence et l'harmonie avec les espaces naturels et agricoles ouverts qui les jouxtent.

La perception paysagère des villages clairières notamment, devra être préservée. Les caractéristiques des villes fortifiées, des villages bourgs et des villages rues seront mises en valeur.

Les extensions urbaines devront développer un paysage de qualité, adapté à la fois aux éléments bâtis existants et naturels proches, en évitant les phénomènes de rupture préjudiciables à l'harmonie d'ensemble du paysage. On cherchera, en particulier, à éviter toutes banalisations, en particulier paysagères, des extensions urbaines, notamment en milieu rural où elles s'avèrent particulièrement visibles.

Ces extensions devront veiller à respecter ce qu'il est convenu d'appeler le petit patrimoine historique et les éléments paysagers structurants pour préserver le cadre de vie et le potentiel touristique de l'Alsace du Nord.

Dans un ensemble historiquement caractérisé par un habitat regroupé, on s'assurera de l'intégration paysagère des exploitations agricoles, dans le respect de leurs propres contraintes et de celles découlant de la préservation de l'environnement.

Cet objectif vaudra également pour les choix de localisation des extensions urbaines qui privilégieront les continuités bâties.

2 SOIGNER LES ENTRÉES DE VILLE ET METTRE EN VALEUR LES ESPACES PUBLICS

Les entrées de ville du pôle d'agglomération, des pôles urbains structurants et intermédiaires devront veiller à donner une image la plus urbaine possible. Elles permettront d'accentuer et de donner une lisibilité claire, de différenciation entre espace rural et bourg en mettant en valeur la transition entre route et rue, par exemple. Elles seront réalisées en cohérence avec la trame préexistante du grand paysage, développant une logique paysagère de permanence et de continuité tant avec les espaces urbains qu'avec les espaces naturels. Ces objectifs visent l'ensemble des entrées, qu'elles soient situées le long des routes ou des voies ferrées.

Les choix urbanistiques effectués en entrée de village devront respecter les sites naturels et les paysages patrimoniaux. Ils privilégieront la recherche de cohérence avec la compacité

traditionnelle des villages et leur architecture, pour assurer la continuité paysagère de l'urbanisation et du bâti. La juxtaposition soignée de bâti ancien et neuf pour répondre aux besoins actuels, participera à la promotion des savoirs faire locaux.

Les bâtiments remarquables et le petit patrimoine rural seront préservés et mis en valeur par leur traitement paysager.

La mise en valeur de l'espace public passera par la maîtrise de la place de la voiture et particulièrement du stationnement et en favorisant la création des cheminements piétons ou au profit des modes actifs de déplacements. Les collectivités favoriseront le développement d'espaces verts de qualité, support de biodiversité locale et permettant une meilleure adaptation aux changements climatiques.

3 ÊTRE ATTENTIF AUX CONURBATIONS

Dans les Vosges du Nord, l'urbanisation des fonds de vallon devra préserver des coupures. Le développement du bâti sur les versants devra être limité et faire l'objet d'une insertion paysagère attentive aux points de vue et aux panoramas.

Dans un souci de qualité paysagère et urbaine, les choix d'urbanisation devront veiller tout particulièrement à limiter les effets de corridor d'activités le long des axes routiers d'entrée en ville, en privilégiant, autant que faire se peut, les développements « en profondeur », les continuités urbaines ainsi que le réemploi des éléments de patrimoine préexistants.

L'analyse du territoire ayant montré une tendance au développement urbain continu le long des axes routiers, en particulier pour les villages proches de l'agglomération haguénovienne, les politiques d'urbanisme veilleront à maintenir des coupures d'urbanisation pour maintenir l'identité visuelle de ces noyaux urbains.

Les coupures urbaines végétalisées et soignées participent non seulement au maintien des continuités écologiques, mais également à une certaine ponctuation des espaces publics.

AXE IV - PROTÉGER LE CAPITAL NATURE

Outre le nombre des objectifs précédents, directement inspirés par la recherche d'une meilleure qualité de l'environnement au sens large, cet axe est plus spécifiquement dédié à la préservation de l'environnement et de la biodiversité.

A - PRÉSERVER LES HABITATS DES ESPÈCES FAUNISTIQUES ET FLORISTIQUES REMARQUABLES ET ORDINAIRES

On trouve en Alsace du Nord des espèces pour lesquelles le SCoTAN a une responsabilité majeure en raison soit de leur rareté, soit des menaces qui pèsent sur elles ou encore du caractère exceptionnel de leur présence.

Les noyaux majeurs de ces populations seront prioritairement protégés.

Bien entendu, cette protection spécifique des milieux et espèces ne sera efficace que si, dans le même temps, la nature « ordinaire » soit également prise en compte à toutes les échelles et déclinée dans les documents locaux d'urbanisme.

B - ASSURER LE FONCTIONNEMENT ÉCOLOGIQUE DE L'ALSACE DU NORD

Le fonctionnement écologique de l'Alsace du Nord s'appuie sur de nombreux réservoirs de biodiversité, des corridors de déplacement des espèces et la perméabilité biologique des espaces agricoles et urbains.

À travers la préservation/reconstitution de ce réseau écologique, le SCoTAN vise à décliner, à son échelle, les continuités écologiques identifiées à l'échelle régionale et suprarégionale.

1 PRÉSERVER LES ESPACES NATURELS ET LEUR INTÉRÊT ÉCOLOGIQUE

Les grands milieux forestiers constituent des réservoirs biologiques majeurs à l'échelle de l'Alsace du Nord comme à l'échelle régionale. On veillera à conserver leur intégrité (au sens d'unité fonctionnelle), ainsi qu'une taille critique leur permettant de remplir cette fonction à long terme. La forêt de Haguenau, labellisée « Forêt d'Exception », concentre diverses richesses patrimoniales et constitue en ce sens un enjeu particulier pour le SCoT.

Leur lisière constitue une zone d'échange particulièrement riche et sensible qui devra être tout particulièrement préservée.

Les ensembles de prés-vergers constituent un milieu typique de l'Alsace du Nord et jouent un rôle de réservoir de biodiversité (notamment vis-à-vis de leur rôle en tant qu'habitat de

l'avifaune). On veillera particulièrement au maintien ou à la reconstitution des unités de prés-vergers fonctionnelles.

Les sites de reproduction des espèces représentant un intérêt patrimonial à l'échelle de l'Alsace du Nord et dont la survie est menacée seront préservés. Il s'agit essentiellement des sites ponctuels de reproduction des amphibiens, particulièrement nombreux sur le territoire et des prairies humides favorables à la reproduction de certaines espèces de papillons protégées.

On veillera plus particulièrement, dans le cadre de cet objectif, à la préservation des milieux les plus favorables à cette reproduction que sont les lisières forestières, les zones humides attenantes à ces lisières et les prairies à sanguisorbes, dès lors que la présence de batraciens protégés ou d'azurés y est avérée.

On veillera par ailleurs au maintien, à la conservation ou à la reconstitution des boisements secondaires existants.

2 PRÉSERVER LES POSSIBILITÉS DE DÉPLACEMENT DES ESPÈCES

2.1 Décliner la trame verte nationale et régionale

Les corridors écologiques régionaux et suprarégionaux de circulation des espèces devront être préservés ou reconstitués. Cet objectif se déclinera principalement au travers de :

- la préservation et la reconstitution des cortèges végétaux des rivières, suivant les opportunités locales (ripisylve) ;
- la préservation des zones inondables
- la protection voire la restauration des zones humides ;
- le maintien ou la reconstitution, en zone agricole ou naturelle, de cordons de boisements continus ou discontinus dans les corridors régionaux identifiés.

2.2 Renforcer le rôle de trame bleue des cours d'eau

De manière générale, le développement d'un accompagnement végétal diversifié du réseau hydrographique, y compris les fossés, sera recherché. Il contribue à la qualité des eaux de surface et à la gestion des risques d'inondation.

Les réseaux de fossés seront préservés.

Les choix d'aménagement favoriseront la continuité écologique dans et le long des rivières et plus particulièrement en milieu très urbanisé (Haguenau-Wissembourg-Brumath). Ils veilleront à ne pas impacter la bonne fonctionnalité écologique des cours d'eau en assurant ou en rétablissant des continuités aquatiques nécessaires aux espèces piscicoles, à travers le développement de la transparence des ouvrages de type effacement ou passe à poisson, etc.

2.3 Maintenir la perméabilité écologique

La part du végétal sera maintenue ou augmentée en milieu urbanisé. En milieu agricole intensif, on veillera à pérenniser le rôle rempli par les espaces boisés, taillis et autres îlots non cultivés.

AXE V - S'ENGAGER POUR LA TRANSITION CLIMATIQUE, LA PRESERVATION DES MILIEUX DE VIE ET LA SANTE

Si le SCoTAN n'a pas vocation à s'occuper de politique de santé publique en tant que telle, un certain nombre de ses préoccupations peuvent néanmoins être rangées dans ce domaine, dès lors que les choix d'urbanisation ont une influence sur la santé.

D'autre part, le SCoTAN met en cohérence les politiques publiques locales, en lien avec les objectifs régionaux et nationaux de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) et avec le projet de plan climat-air-énergie à l'échelle de l'Alsace du Nord dans le but :

- d'améliorer la qualité de l'air et limiter les pollutions ;
- d'améliorer la maîtrise des consommations foncières et des règles d'urbanisme favorisant des formes urbaines plus compactes, ainsi que des espaces publics facilitant l'usage des équipements et des services de proximité ;
- de réduire la part modale de l'automobile au profit des transports collectifs et modes actifs ;
- d'améliorer la maîtrise des consommations énergétiques des bâtiments et des acteurs économiques
- de développer la production locale d'énergies renouvelables en fonction des potentiels du territoire et dans une volonté d'intégration paysagère
- de s'adapter au changement climatique.

A - AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR ET LIMITER LES NUISANCES SONORES

Augmenter l'attractivité de la desserte en transports en commun pour contenir l'augmentation du trafic automobile tout comme développer l'urbanisation en lien avec les gares sont des objectifs concomitants d'une recherche d'amélioration de la qualité de l'air et de lutte contre les nuisances sonores.

L'état initial de l'environnement a montré l'existence ponctuelle de points de dépassement des seuils de pollution atmosphérique. Aussi, l'objectif est-il fixé de résorber ces points dès lors qu'ils concernent des milieux urbains densément peuplés. On cherchera ainsi à écarter le trafic de transit des centres d'agglomération et notamment haguenvienne et à privilégier la fonction de transports en commun sur les boulevards et les axes radiaux d'entrée en ville pour cette dernière, fortement soumis à la pollution atmosphérique d'origine automobile.

On favorisera, dans les choix de localisation des activités et des formes urbaines, ceux qui pourront répondre aux préoccupations de qualité de l'air (densité permettant l'implantation de réseaux de chaleur urbains ou la cogénération d'énergie entre entreprises, valorisation de la géothermie, du solaire, de l'éolien...).

L'utilisation des énergies renouvelables et non polluantes sera favorisée, avec un point d'attention à la qualité du chauffage au bois afin d'en limiter les rejets de particules.

B - ASSURER UNE BONNE GESTION DE L'EAU ET DES POLLUTIONS

1. GERER LES EAUX PLUVIALES

L'objectif est ici de limiter les risques de dysfonctionnement des systèmes d'assainissement du fait de l'admission d'eaux pluviales non polluées, de limiter le recours à de nouveaux investissements lourds, coûteux pour la collectivité, d'assurer un fonctionnement efficace des systèmes d'assainissement et, au final, d'améliorer la qualité des rivières, dégradée par les rejets des eaux non ou imparfaitement traitées.

Pour ce faire, on cherchera à limiter le rejet des eaux pluviales au réseau unitaire et l'on favorisera tout ce qui permet d'atteindre l'objectif de bonne qualité des eaux au sens de la directive-cadre européenne sur l'eau.

Les politiques publiques d'urbanisation, d'équipement ou d'infrastructure devront chercher à limiter l'imperméabilisation des sols.

2. PRESERVER LA RESSOURCE EN EAU

Outre les objectifs en matière de limitation des rejets d'eaux pluviales pour améliorer la qualité des eaux, il est nécessaire de mettre en place et de développer des programmes de protection des eaux souterraines contre les pollutions diffuses liées aux pesticides et aux nitrates. L'interconnexion des différents réseaux d'eau potable sera à terme assurée pour développer la sécurité de l'approvisionnement.

3. CIRCONSCRIRE LES POLLUTIONS

Les politiques d'urbanisation devront également veiller à prendre en compte l'existence des pollutions du sol dans les choix de localisation et les modes d'urbanisation, dans un souci premier de santé publique.

C - ANTICIPER ET S'ADAPTER AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

Les objectifs du SCoT fixés par le projet d'aménagement et de développement durable concourent à la réduction de la vulnérabilité du territoire face à l'aggravation des phénomènes climatiques extrêmes ainsi à l'adaptation aux conséquences prévisibles du changement climatique.

1 PRÉSERVER LE FONCTIONNEMENT HYDRAULIQUE DU TERRITOIRE ET LA RESSOURCE EN EAU

Le fonctionnement hydraulique du territoire devra être préservé. Les politiques d'urbanisation veilleront à optimiser, restaurer et préserver les caractéristiques fonctionnelles du réseau hydrographique (capacités de divagation, chevelu hydraulique des têtes de bassin, réseaux de fossés, conditions d'écoulement, zones d'expansion de crues...).

Sur un plan plus global, les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement veilleront à coordonner et calibrer le développement urbain au regard des disponibilités en eau du territoire et sa raréfaction à venir en raison du changement climatique.

Le SCoTAN recommande de privilégier les mesures économes en eau dans la gestion des espaces et des infrastructures publiques.

2 REDUIRE LA VULNERABILITE DU TERRITOIRE FACE AUX RISQUES NATURELS

De par ses caractéristiques physiques, le territoire de l'Alsace du Nord est impacté par des risques naturels. Ces derniers sont de plus en plus connus et l'ambition du territoire est de limiter au maximum l'exposition des biens et des personnes à ces risques et à leur prévisible augmentation.

Les risques inondation et coulées d'eau boueuse sont les plus prégnants sur le territoire. Toutefois, de façon globale, le PADD demande, outre le fait d'adapter les pratiques agricoles et de minimiser l'imperméabilisation des sols, que les choix d'urbanisation, quel que soit le risque présent, prenne en compte les contraintes liées au sous-sol (cavités, anciennes exploitations pétrolières,...) et veille à se localiser à l'écart des secteurs susceptibles d'être touchés directement par un risque naturel.

3 SE PREMUNIR CONTRE L'AUGMENTATION DES VAGUES DE CHALEUR

L'urbanisation et les infrastructures rechercheront à limiter l'impact de la hausse des vagues de chaleur estivales (développement du végétal, sols et surfaces réfléchives du rayonnement solaire, approche bioclimatique des bâtiments, ...).

D - RÉDUIRE LA DÉPENDANCE ÉNERGÉTIQUE ET REDUIRE L'IMPACT CARBONE DU TERRITOIRE

1 PRIVILÉGIER UN URBANISME RESPECTUEUX DU SITE ET MOINS ÉNERGIVORE

L'adaptation au changement climatique passe également par une recherche d'un urbanisme plus respectueux du site à travers notamment une approche bioclimatique. Aussi, le PADD incite, pour les opérations urbaines à venir de :

- rechercher des formes urbaines les plus adaptées aux économies d'énergie notamment une compacité des formes d'habitat tout en maintenant la place du végétal pour une climatisation passive et la lutte contre les îlots de chaleur ;
- faciliter l'utilisation des matériaux et principes constructifs de qualité environnementale et/ou d'efficacité énergétique (bois, isolation extérieure, végétalisation des toitures, panneaux solaires, ...) ;
- privilégier les expositions des bâtiments et pièces à vivre afin de profiter des apports solaires et lumineux passifs, dans le respect des ordonnancements urbains déjà constitués.

2 AMÉLIORER LA PERFORMANCE ÉNERGÉTIQUE DU BÂTI EXISTANT ET LIMITER LA PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE LIEE AU LOGEMENT

Concernant les logements existants, les collectivités favorisent les projets d'amélioration et de réhabilitation de logements existants dans un souci d'amélioration des performances énergétiques des bâtiments. Les collectivités poursuivent ou engagent des politiques d'accompagnement de la réhabilitation thermique portant en priorité sur le parc de logements où les diagnostics de performance énergétique sont les plus faibles. Ceci, afin de limiter les impacts environnementaux par une meilleure maîtrise des consommations d'énergie, par une réduction des gaz à effet de serre, mais également afin de répondre aux enjeux sociaux de précarité des ménages.

Les collectivités encouragent l'usage de matériaux durables (recyclés, biosourcés, provenance locale, ...) et veillent à la bonne prise en compte des spécificités du patrimoine bâti. Elles facilitent l'intégration des énergies renouvelables dans la rénovation ou la transformation de logements, y compris anciens lorsque les conditions économiques et techniques le permettent ou le justifient.

Le SCoT recommande également de prendre en compte l'objectif de maîtrise de dépenses d'énergie dans la rénovation des bâtiments et de l'éclairage publics qui constituent un levier important pour les collectivités.

3 MAITRISER LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE ET LIMITER LA PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE LIÉE AUX DÉPLACEMENTS

Outre la précarité liée au besoin en chauffage, la précarité énergétique peut également être liée à la mobilité : distances domicile-travail, domicile-études, domicile-achats, domicile-loisirs et chaînes de déplacements plus complexes. Autrement dit, plus les habitants sont éloignés des principaux commerces, services, équipements, lieux d'emplois, transports en commun, plus le recours à la voiture individuelle est marqué et pèse dans le budget des ménages. Si cet enjeu relève des politiques locales sociales et de solidarités, il interpelle aussi les enjeux d'aménagement spatial et économique qui apparaît comme un levier important de la maîtrise des consommations d'énergies.

Si le PADD définit une structuration urbaine multipolaire et hiérarchisée, il incite également à des choix d'aménagement spatial et économique : mixité fonctionnelle (comme vecteur de maîtrise des déplacements motorisés), développement de modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme (co-voiturage, meilleur accès à l'intermodalité, ...), développement des modes de fonctionnement différents (coworking, télétravail...), ou encore meilleure articulation entre urbanisme et transport collectifs.

4 IDENTIFIER ET EXPLOITER LE POTENTIEL DE DÉPLOIEMENT D'ÉNERGIES RENOUVELABLES ET RÉUTILISABLES

Les politiques publiques veilleront à encourager et favoriser le développement des énergies renouvelables en tirant profit des spécificités du territoire. Elles faciliteront, lorsque le contexte le permet, l'exploitation et le développement notamment de la géothermie profonde, du potentiel de biomasse (bois énergie et méthanisation en particulier), du potentiel solaire, du potentiel éolien, ...etc.

Le SCoT souhaite encourager les réseaux de chaleur qui sont à la fois un moyen de développer les énergies renouvelables (géothermie, biomasse bois) ou de récupération, une source de diversification du mix énergétique et une opportunité d'amélioration de la performance énergétique grâce à la mutualisation des équipements.

Le PADD veille également à favoriser les projets de valorisation et de mutualisation des énergies de récupération des établissements publics ou privés (récupération de la chaleur fatale) pour l'alimentation en énergie d'autres établissements.

E - SOUTENIR UNE GESTION DURABLE DES DÉCHETS

Le PADD s'inscrit dans le respect de la hiérarchie des modes de gestion des déchets et demande de privilégier dans l'ordre : la prévention pour réduire la production de déchets, le recyclage, la valorisation et en dernier lieu l'élimination.