

SCOT DE L'ALSACE DU NORD

PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES

Dossier approuvé
17 décembre 2015



Sommaire

Sommaire 1

AXE I

Assurer le dynamisme et l'identité du territoire de l'Alsace du Nord, entre Karlsruhe et Strasbourg 3

A - Bâtir un territoire équilibré et cohérent. 3
B - Renforcer l'attractivité économique 6
C - Répondre aux besoins en logement 13
D - Développer l'offre en déplacement 16

AXE II

Un développement urbain respectueux du cadre de vie 20

A - Préserver et valoriser le paysage 20
B - Economiser l'espace 21
C - Favoriser le renouvellement urbain. 22
D - Favoriser les alternatives aux déplacements automobiles 23
E - Optimiser le lien entre développement urbain et transports en commun 24
F - Assurer la santé publique. 26

AXE III

Préserver l'environnement 29

A - Préserver les noyaux majeurs de population d'espèces protégées 29
B - Assurer le fonctionnement écologique de l'Alsace du Nord 29
C - Préserver les paysages 31

AXE I

Assurer 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 équilibré 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. On 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 cinq 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 :

- les 2 agglomérations que sont, d'une part, l'ensemble urbain de Haguenau-Bischwiller¹ et, d'autre part, Wissembourg ;
- les 2 villes-relais que constituent les ensembles urbains de Niederbronn-les-Bains - Reichshoffen-Gundershoffen² et du Val de Moder³ ;
- les 3 pôles d'équilibre de Soultz-sous-Forêts, Woerth et Betschdorf-Hatten ;
- les 4 pôles émergents de l'ensemble urbain de Pechelbronn⁴, Mertzwiller, Batzendorf et Lembach ;
- les villages.

1. Constitué des parties agglomérées des cinq communes de Haguenau, Bischwiller, Schweighouse-sur-Moder, Kaltenhouse et Oberhoffen-sur-Moder.

2. Constitué des parties agglomérées des trois communes de Niederbronn-les-Bains, Reichshoffen et Gundershoffen.

3. Constitué des parties agglomérées des cinq communes de Pfaffenhoffen, La Walck, Uberach, Niedermodern et Bitschhoffen.

4. Constitué des parties agglomérées de l'ensemble urbain de Pechelbronn.

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 des agglomérations ;
- de renforcer le statut des villes-relais en accroissant leur dynamique et leur rayonnement ;
- de favoriser le développement équilibré et harmonieux des polarités d'équilibre ;
- d'assurer le développement des pôles émergents identifiés pour compléter la trame urbaine et ainsi accroître la réalisation de services et de commerces de proximité.

Les politiques publiques veillent 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 LOGEMENT/ÉQUIPEMENT/EMPLOI EN FONCTION DU NIVEAU URBAIN

2.1. Les agglomérations et les villes-relais

Dans le cadre de ce projet d'aménagement et de développement durables, **les deux premiers niveaux de l'armature urbaine (agglomérations et villes-relais) 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.

Les agglomérations et les villes-relais seront le lieu privilégié d'accueil des très grandes opérations à vocation d'activités.

2.2. Les pôles d'équilibre

Les pôles d'équilibre n'ont pas l'obligation de se développer, contrairement aux niveaux les plus élevés. Mais s'ils choisissent de le faire, ils veilleront à la cohérence de leurs développements éventuels.

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.

Formulé autrement, si le logement est le point d'entrée de la croissance, les pôles devront développer en parallèle le logement aidé, les commerces, les services, l'activité... Si, au contraire, c'est l'activité, au travers, par exemple, de la création ou l'extension de zones d'activités qui est le moteur initial choisi de la croissance, ils devront nécessairement l'accompagner d'une offre en logements correspondante, de possibilités accrues de développement de services, d'implantations d'équipements et de commerces, etc.

Les pôles d'équilibre devront accroître la diversité de leur offre résidentielle en complétant la gamme des logements offerts, tant en termes de statut (accession-location) qu'en termes de taille des logements, notamment en direction des petits logements.

De même, **l'offre en logements aidés dans ces pôles devra être accrue** pour permettre une meilleure réponse aux besoins des populations actuelles et futures, et surtout assurer cette réponse au plus près, géographiquement parlant, des besoins.

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

2.3. Les pôles émergents

Les pôles émergents doivent répondre à un objectif de croissance mesurée, permettant d'irriguer leur bassin de villages proches. Si l'objectif n'est pas de concurrencer les pôles d'équilibre, ils doivent toutefois permettre d'offrir une réponse géographiquement proche aux besoins de services, d'équipements plus spécialisés et de commerces de proximité des villages voisins.

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. **Ces pôles émergents développeront en particulier leur offre de logements aidés,** pour assurer, là encore, une réponse géographiquement mieux répartie aux besoins, avec une plus grande proximité territoriale.

2.4. Les villages

Le développement des villages est nécessaire à l'équilibre du territoire, mais il devra être mesuré et proportionnel à leur rôle dans l'armature urbaine. Leur croissance spatiale, en particulier, devra être limitée. S'ils pourront offrir des capacités de desserrement aux activités existantes, notamment artisanales, voire accueillir de façon limitée des activités nouvelles, **ils n'ont pas de vocation privilégiée d'accueil des zones d'activités nouvelles.**

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

B - Renforcer l'attractivité économique

Le territoire de l'Alsace du Nord est historiquement marqué par l'industrie. Si celle-ci reste très présente, ses évolutions récentes et probables et, plus largement, celles de l'ensemble de l'économie nord-alsacienne décrites au diagnostic nécessitent de développer l'attractivité économique de l'Alsace du Nord. 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 frontaliers, les dispositions du document d'orientation et d'objectifs pourraient être revues pour en tirer les conséquences.

1. DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DE L'ALSACE DU NORD

Le développement de l'attractivité économique s'appuiera en premier lieu sur les ressources propres au territoire. Parmi celles-ci, on relève aussi bien la présence de ressources humaines que de ressources géographiques (sites, paysages...) ou naturelles (terroirs, géothermie...).

L'existence ancienne d'un pôle de nouvelles technologies d'information et de communication est porteuse d'avenir et devra être un vecteur de développement à renforcer. **Le développement d'infrastructures de communication numérique en cours et porté par les différentes collectivités locales doit être poursuivi, amplifié voire systématisé dans les nouvelles zones d'activités.**

Le pôle géothermique, inscrit dans un pôle d'excellence rurale, est un vecteur potentiel de développement et d'attractivité économique dans un domaine porteur d'avenir, celui des énergies renouvelables et non polluantes. **Développer l'utilisation de cette ressource dans toutes ses perspectives -industrielles, de recherches, de production d'énergie et même agricoles- est l'un des objectifs que le SCoTAN entend promouvoir.**



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'oeuvre qualifiée qui ne demande qu'à être employée. Trouver des débouchés nouveaux à ce capital humain est l'un des objectifs de ce projet d'aménagement et de développement durables, décliné dans les points ci-dessous.

Le développement raisonné d'aires d'accueil pour les entreprises, le maintien d'un cadre de vie agréable et attractif, à dimension humaine, 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 sous différents angles, ne fait toutefois pas obstacle à l'amélioration de la lisibilité des axes routiers, ni à celle de leur confort d'utilisation ou la sécurisation des usagers.

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, situé à l'écart des grandes voies autoroutières de la région, mais suffisamment proche pour pouvoir en tirer parti dans sa stratégie de développement économique et son approche marketing du territoire.

La concurrence territoriale est aujourd'hui un élément difficilement contournable du développement. 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 liés à la proximité de grands centres urbains et de leurs services (Strasbourg, Karlsruhe) seront des atouts très importants dans le jeu de l'Alsace du Nord. **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'oeuvre fait partie aujourd'hui des stratégies gagnantes dans la recherche d'investisseurs et que le SCoTAN entend promouvoir.**



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.

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

Afin de favoriser et de renforcer l'accueil des jeunes entreprises, les politiques publiques de développement économique veillent à assurer une couverture territoriale équilibrée de la chaîne immobilière d'entreprises en adéquation avec les niveaux de l'armature urbaine du SCoTAN, dont les secteurs encore non pourvus. Elles veillent notamment à conforter et renforcer l'agglomération de Wissembourg dans le développement économique du nord du Bas-Rhin.

Cette diversification impliquera de faciliter l'accueil de nouvelles activités, comme celles liées aux nouvelles technologies de l'information et de la communication, dont les contraintes d'implantation sont faibles et le potentiel d'aménagement du territoire important. Pour peu que l'infrastructure technique (fibre optique) soit largement présente, ce qui est l'une des ambitions du SCoT, elles seront l'un des vecteurs de développement des petites villes, aux côtés des activités plus traditionnelles.



2.2. Diversification de l'économie et nouvelles filières

La diversification du tissu économique s'appuiera également sur 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.

Ces dernières, en forte croissance, sont appelées à se développer dans au moins deux domaines-clés : 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, 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.

Il s'agira de favoriser le développement économique des grandes agglomérations en veillant à l'économie du sol et en y favorisant 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.

Les grands projets de développement économique trouveront tout naturellement leur place dans ces grandes agglomérations ainsi que dans les villes-relais.

Le développement économique des pôles d'équilibre pourra être renforcé en augmentant leur capacité à accueillir des activités nouvelles, tant dans le cadre du renouvellement urbain que dans celui d'extensions nouvelles. On veillera à encadrer ce développement pour assurer sa proportionnalité avec le positionnement au sein de l'armature urbaine et les besoins du bassin d'influence de ces pôles d'équilibre.

La multiplication des projets de zones d'activités sera limitée afin de minimiser la concurrence interne au territoire. Ces projets devront concourir à **renforcer la cohérence et la lisibilité de la structure urbaine du territoire ainsi que celle de son offre économique.**

4. DÉVELOPPER L'ATTRACTIVITÉ TOURISTIQUE

Outre son souci général de préservation du cadre de vie, le projet du SCoTAN a aussi l'ambition de valoriser le patrimoine touristique très important du territoire en complémentarité des territoires voisins.

La mise en oeuvre des grands projets d'infrastructure touristique développés dans le cadre de la politique de pays 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 et historique du territoire.

Au-delà de ces grands projets touristiques et de façon plus large, l'accroissement de l'offre touristique sera facilitée dans le but d'augmenter et de diversifier la fréquentation touristique.

Sur l'ensemble du territoire et tout particulièrement au sein de l'espace touristique des Vosges du Nord, le SCoTAN se donne comme objectif le développement d'un



tourisme durable. **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.

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.

Les politiques de développement de l'hébergement touristique 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.



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 contradiction avec des objectifs de préservation environnementale ou d'existence de risques.

Le rôle de Wissembourg en tant que ville-porte du Parc 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, 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 s'appuiera sur une amélioration des infrastructures d'accueil 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, ...).

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.

5. DIVERSIFIER ET RENFORCER LE COMMERCE

Le commerce dans ses différentes formes et dimensions est essentiel au fonctionnement équilibré du territoire. Sa répartition harmonieuse sur le territoire sera l'une des conditions de la maîtrise des déplacements, aussi est-ce un objectif fort du SCoTAN, au-delà même des attentes en termes de développement économique en tant que tel.

Le SCoTAN entend conforter le rôle de pôle commercial majeur de l'agglomération haguénovienne et de faciliter la diversification de l'offre commerciale de centre-ville dans les grands pôles urbains de l'agglomération (Haguenau et Bischwiller).



Le rôle d'agglomération de Wissembourg sera amplifié au travers du développement de sa fonction commerciale, notamment dans sa dimension transfrontalière, en permettant la croissance de son niveau d'équipement.

De même, le développement de l'attractivité commerciale des villes-relais sera l'un des objectifs des politiques publiques. Ce développement du niveau d'équipement commercial des villes-relais devra permettre d'éviter la concentration sur les seules agglomérations du commerce de moyenne et grande surface, tout en veillant à préserver la fonction commerciale de leur centre-ville.

Le maintien et le développement du commerce dans les pôles d'équilibre est un des objectifs d'aménagement du territoire essentiels du SCoTAN. Les implantations nouvelles veilleront à la qualité de leurs liens avec les centres urbains existants pour assurer un co-développement harmonieux des centralités existantes et des fonctions nouvelles.



Le maintien et le développement des commerces de proximité et de leur complémentarité seront favorisés à toutes les échelles urbaines de l'Alsace du Nord et tout particulièrement dans les villages.

6. CONFORTER LE RÔLE DE L'AGRICULTURE COMME MOTEUR DU DÉVELOPPEMENT 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, **mais la préservation de l'outil de travail, le foncier agricole, est une des priorités du SCoTAN¹.**

On veillera à privilégier systématiquement l'économie de cette ressource, 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, seront privilégiés les secteurs de «sortie d'exploitation» les plus viables 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. Cette localisation devra 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.

7. SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT DES COMMUNICATIONS ÉLECTRONIQUES

Réduire la fracture numérique en déployant les réseaux haut débit et désormais très haut débit est aujourd'hui un enjeu prioritaire d'aménagement du SCoTAN. Celui-ci décline les objectifs d'intervention publique des politiques nationales et régionales.

Les politiques publiques veillent à développer un maillage territorial des réseaux qui intègre, à ses choix stratégiques et ses priorités, la hiérarchie urbaine du SCoTAN,

- notamment à proximité des pôles d'emplois et d'activités, en appui du réseau des zones d'activités du territoire. **Cela, afin que toutes les zones d'activités d'Alsace du Nord bénéficient, à terme, du très haut débit ;**
- notamment en prenant en compte les dessertes potentielles en transports collectifs afin de faciliter l'accès aux télécentres et aux zones d'activités équipées.

1. Cette préservation ne signifie pas pour autant que toute extension au détriment des espaces agricoles est désormais rendue impossible, le SCoTAN détaillant par ailleurs de nombreux objectifs et orientations propres à assurer l'équilibre entre besoins des populations et préservation des espaces agricoles.

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement encouragent le déploiement des réseaux filaires, en accord avec les options du Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN).

Par ses objectifs de disponibilité d'offres performantes et concurrentielles d'accès au haut et au très haut débit, le SCoTAN vise à renforcer l'attractivité de l'Alsace du Nord et la compétitivité de ses entreprises. Ses objectifs dépassent la sphère économique pour faciliter de nouveaux usages, qu'ils soient liés aux particuliers, aux entreprises ou aux services publics.

C - Répondre aux besoins en logement

Les politiques du logement sont l'une des composantes essentielles du SCoTAN. Si l'Alsace du Nord connaît actuellement, comme ailleurs, une crise quantitative en matière d'offre de logements, le diagnostic a pointé en parallèle diverses évolutions qui imposent la mise en place d'objectifs forts en la matière.

1. MAINTENIR ET ACCROÎTRE LA DIVERSITÉ DE L'OFFRE EN LOGEMENT DANS LES VILLES-RELAIS ET LES AGGLOMÉRATIONS CENTRALES

Le SCoTAN relève que les grandes villes et les ensembles urbains importants 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 leur besoin 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 oeuvre les politiques d'habitat, quels qu'en soient les acteurs.

2. ACCROÎTRE LE DÉVELOPPEMENT DES LOGEMENTS AIDÉS



Le diagnostic a mis en évidence un besoin important et non satisfait de logements aidés sur le territoire de l'Alsace du Nord. **L'offre en matière de logements aidés sera donc développée considérablement.** Ces besoins étant présents sur l'ensemble de l'espace, avec, naturellement, des intensités différentes, **la répartition de cette offre à toutes les échelles urbaines sera imposée dans l'optique de faciliter la satisfaction des besoins au plus près du lieu de résidence souhaité.**

L'ampleur de la réalisation 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 ambitionne la réalisation de quelques unités, ou bien qu'il s'agit d'une agglomération pour laquelle l'objectif à atteindre se situe, lui, à hauteur d'un cinquième des résidences principales à l'échéance du SCoTAN, avec des valeurs intermédiaires en fonction du niveau de l'armature urbaine considéré.

Pour tenir compte des besoins nouveaux résultant du vieillissement démographique, le maintien et l'arrivée de jeunes ménages en Alsace du Nord seront favorisés. En réponse à leurs besoins spécifiques, il faudra diversifier l'offre en logements aidés.

3. DÉVELOPPER LE PARC LOCATIF

Les besoins en matière de logement 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 dans les villes ou les agglomérations. **La tendance actuelle de développement de ce marché dans les villages et pôles d'équilibre devra être facilitée et amplifiée.** Outre la réponse à un besoin émergent, cet objectif est complémentaire de celui d'économie du foncier que poursuit le SCoTAN, puisque les formes urbaines généralement associées à ces logements sont notoirement moins consommatrices d'espace.

Dans le même esprit, les politiques d'habitat, quels qu'en soient leurs acteurs, devront encourager, faciliter et, autant que possible, privilégier la réhabilitation du parc privé existant afin de le remettre sur le marché immobilier (vente ou location), favorisant ainsi le renouvellement urbain. 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.



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

4. 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. Cette volonté ne doit pas masquer la nécessité provoquée par l'allongement de la durée de vie et l'amélioration du niveau de soin d'anticiper sur les besoins croissants de structures spécialisées en direction des personnes âgées.



Ces structures doivent couvrir l'ensemble de l'offre, de la résidence service à l'EHPAD.

Le SCoTAN fixe donc comme objectif le développement d'un habitat adapté aux besoins des personnes âgées, ainsi que de ces structures d'accueil.

S'agissant des EHPAD, leur présence est souhaitée au moins aux premiers niveaux de l'armature urbaine, des agglomérations aux pôles d'équilibre, selon 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 s'appuyer sur la capacité à les desservir en transports collectifs et veiller à la qualité de leur insertion dans le réseau des cheminements piétons et cyclables.**

5. RÉPONDRE AUX BESOINS PARTICULIERS

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.

L'effort d'équipement en terrain d'accueil des gens du voyage de l'Alsace du Nord sera poursuivi, dans un objectif de mise en oeuvre de ce volet du schéma départemental.

D - Développer l'offre en déplacement

La mobilité est une des composantes du développement. L'accessibilité du territoire, l'organisation de sa desserte, et plus particulièrement de sa desserte en transport en commun, seront donc les vecteurs essentiels du développement de cette mobilité.

1. DÉVELOPPER L'OFFRE EN TRANSPORTS COLLECTIFS ET FAVORISER LE RECOURS AUX MODES DE TRANSPORTS ALTERNATIFS À L'AUTOMOBILE



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, modes actifs).

Les liaisons en transport collectif vers les grandes métropoles régionales voisines que sont Strasbourg et Karlsruhe seront développées. Ces liaisons détermineront, au final, l'attractivité du système de transport collectif dans son entier ; en conséquence, l'amélioration de ces dessertes devra être une priorité.

Le système de déplacement en transports en commun mis en oeuvre assurera à terme une desserte coordonnée des pôles d'équilibre, 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 trois premiers niveaux de l'armature urbaine, des agglomérations aux pôles d'équilibre, et assureront leur desserte vers et depuis l'extérieur, soit directement, soit, pour les niveaux intermédiaires, via les agglomérations ou les villes-relais.

On veillera à valoriser et à développer sur l'ensemble du territoire du SCoTAN et, plus particulièrement à l'intérieur de l'agglomération Haguenau-Bischwiller, la complémentarité et l'intermodalité des différentes offres de transport collectif.

Dans la perspective d'une croissance significative de l'offre en transports en commun sur son territoire et en direction des territoires voisins, le SCoTAN fixe comme **objectif la réouverture du tronçon désactivé¹ de la ligne ferroviaire Saarbrücken-Haguenau-Rastatt.**

1.1. Préserver les emprises ferroviaires

Afin d'assurer la sauvegarde du tracé de cette voie, **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 cyclable), celui-ci pouvant être ferroviaire ou d'une autre nature.**



1.2. Valoriser les gares

Les acteurs du développement urbain et les autorités organisatrices de transport devront partager l'objectif de valorisation des gares mis en avant par le SCoTAN. Cette valorisation s'effectuera à la fois au travers du tissu urbain mis en place autour des gares, ainsi qu'au travers des fonctions urbaines localisées à proximité et de l'organisation du rabattement vers ces pôles d'accès au réseau ferroviaire primaire de transports en commun.



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

2.1. 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. Haguenau doit en partie son développement à sa position à la croisée de toutes ces voies. Parmi les grands axes de déplacement, seule la RD 28 ne passe pas par Haguenau, mais traverse d'est en ouest

¹ Il s'agit du tronçon allant d'Obermodern à la limite du SCoTAN, en direction de Rastatt.

l'Alsace du Nord en joignant entre eux les pôles d'équilibre et la ville-relais de Niederbronn-les-Bains-Reichshoffen-Gundershoffen.

Reconnaissant au réseau routier son rôle majeur dans les capacités de développement du territoire, le SCoTAN pose comme un objectif nécessaire **l'amélioration du fonctionnement et la lisibilité de ce réseau**. 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 au travers du développement des transports en commun et des modes actifs, ces derniers pouvant utilement être combinés avec les premiers.



Pour améliorer le fonctionnement de ce réseau, les politiques d'aménagement privilégieront la redistribution de l'espace de circulation en milieu urbain en direction des modes actifs et piétons et des transports en commun.

Elles assureront à terme la continuité de traitement des grands itinéraires formés essentiellement par les axes A35/Moselle (via les RD 1062 et 1063), A35/A4 (via la RD 1063) et Haguenau-Wissembourg (via la RD 263).

La lisibilité de l'itinéraire que constitue le tronçon ouest de la RD 28 (Niederbronn-les-Bains/Soultz-sous-Forêts), qui n'a pas vocation à accueillir de fonction lourde de transit, devra être améliorée. Ses aménagements éventuels devront assurer le maintien de l'équilibre entre son rôle de desserte du territoire, y compris par un futur transport en commun, et sa vocation d'axe touristique.

2.2. Développer le covoiturage

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.**

Faciliter les relations entre le nord-ouest et le sud-est du territoire le long de l'axe Niederbronn-les-Bains-Bischwiller est l'un des objectifs du volet routier du SCoTAN. Il devra s'accompagner d'une politique de réduction des nuisances liées au transit d'agglomération et d'amélioration de la sécurité.

Dans l'objectif de reconquérir les axes radiaux d'entrée dans l'agglomération haguenovienne et de développer les transports en commun, cette réduction du transit et des nuisances qui l'accompagnent pourra aller jusqu'à réaliser, à terme, un raccordement routier du contournement nord de Haguenau et de la RD 29.

3. AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DU TERRITOIRE

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**. On veillera donc à maintenir et à améliorer l'accessibilité de l'Alsace du Nord à partir des territoires voisins et des grands axes routiers proches (A35, A4) ainsi qu'en direction de l'Allemagne et ses pôles urbains (Rastatt, Karlsruhe...), 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.

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.



AXE II

Un développement urbain respectueux du cadre de vie

Sans empiéter sur les leviers d'action développés dans le document d'orientation et d'objectifs (DOO), ce deuxième axe fixe des objectifs concernant la manière -le «comment»- de mettre en oeuvre les grands objectifs à atteindre présentés dans l'axe I. Il s'agit des objectifs d'organisation du projet qui permettront d'aboutir à l'équilibre entre préservation et développement.

A - Préserver et valoriser le paysage

Le paysage 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 de ses caractéristiques principales et essentielles figure donc au sommet des objectifs du SCoTAN en la matière.

Les politiques d'urbanisme et notamment les documents de planification, de même que les infrastructures et les grands projets d'équipement devront ainsi 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.

Les extensions urbaines devront développer un paysage de qualité, adapté aux éléments bâtis 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 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**. Ces coupures permettront aussi, le cas échéant, le maintien de corridors écologiques.

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 bâties¹.



Les lignes de crêtes, particulièrement sensibles dans les ensembles collinaires ou au relief marqué, devront être prioritairement préservées.

Les ceintures de vergers sont une des caractéristiques du paysage de l'Alsace du Nord. **A ce titre, elles devront être confortées et préservées, et ce avec d'autant plus d'intensité qu'elles seront situées dans le Parc naturel des Vosges du Nord ou les secteurs de piémont.**

B - Economiser l'espace

L'espace est un bien rare et non renouvelable. Le diagnostic a montré l'augmentation sensible de la consommation d'espace ces dernières décennies, avec une forte accentuation sur la dernière période.

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.

¹ Cet objectif de continuité pourra toutefois être aménagé pour les implantations exploitant des ressources non transportables (hydraulique, géothermique...) ou pour des activités susceptibles de nuisances non compatibles avec la proximité d'autres fonctions urbaines.



On privilégiera sur le territoire de l'Alsace du Nord le développement de formes urbaines (résidentielles et activités) moins gourmandes en espace au sol. Cet objectif se traduira notamment par le développement de l'habitat intermédiaire, plus particulièrement dans les agglomérations, les villes-relais et les pôles d'équilibre. 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, d'autant plus qu'il existera une alternative en transport en commun.

C - Favoriser le renouvellement urbain

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

Les surfaces nouvelles ouvertes à l'urbanisation devront veiller 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.

Autrement formulé, 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 délais nécessaires à la reconversion des friches sont généralement très importants, ce qui interdit de se donner comme objectif de réemployer ces espaces préalablement à toute extension urbaine. Néanmoins, **toutes les possibilités de reconversion des friches existantes devront être mobilisées et mises en oeuvre dans les meilleurs délais**. Cet objectif devra être particuliè-

rement prégnant dans les agglomérations et les villes-relais où l'espace est encore plus rare qu'ailleurs, et de fait la reconversion des friches d'autant plus stratégique.

Favoriser le renouvellement urbain est un objectif qui se décline 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.**

D - Favoriser les alternatives aux déplacements automobiles

Dans le cadre de l'objectif général de maîtrise à terme des déplacements automobiles, l'offre ferroviaire sur le territoire sera renforcée globalement. Cet objectif devra être particulièrement prégnant en ce qui concerne la desserte des agglomérations, des villes-relais et de Sultz-sous-Forêts, à partir de et vers les grandes agglomérations voisines de Strasbourg et Karlsruhe.

L'emprise foncière et la vocation de «transport en commun» du tronçon désactivé¹ de l'ancienne ligne ferroviaire Saarbrücken-Haguenau-Rastatt sont préservées dans le but de faciliter et de promouvoir sa réouverture au meilleur terme possible.

Les politiques et les choix d'urbanisation devront privilégier les formes urbaines et les schémas de desserte favorisant l'usage des modes actifs dans les déplacements de courte distance.

Le développement de l'offre en stationnement du centre-ville devra être limité pour éviter de concurrencer les transports en commun, dès lors que ceux-ci auront développé une alternative crédible à l'automobile. Le recours à des modes combinés de déplacement associant l'usage du vélo et celui des transports en commun, notamment ferroviaires, sera favorisé.

Parmi les éléments favorisant une alternative aux déplacements automobiles, **le développement du réseau de transports en commun de l'agglomération centrale 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.**

1. Il s'agit du tronçon allant d'Obermodern à la limite du SCoTAN, en direction de Rastatt.



Le développement de l'usage du vélo devra être une alternative à l'automobile dans les déplacements de courte distance. L'étendue, le confort et l'interconnexion du réseau de pistes cyclables sont autant de conditions nécessaires à l'augmentation de sa fréquentation. On veillera donc à assurer la mise en place de ce réseau, à étendre les liens existants entre les communes, notamment dans la perspective d'encourager le recours au vélo pour les déplacements domicile-travail et non plus seulement de loisirs.

L'intermodalité des systèmes de transport devra être développée.

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.

E - 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 DANS LES SECTEURS DESSERVIS

Les secteurs aujourd'hui desservis dans les agglomérations et des villes-relais sont des lieux stratégiques dans la perspective du développement du transport en commun. Dans ces secteurs, l'utilisation des points de desserte sera optimisée 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. FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DES PÔLES D'ÉQUILIBRE

Le développement des pôles d'équilibre devra intégrer la volonté de favoriser le recours aux transports en commun, afin d'encourager le développement de liaisons transversales en transports en commun.

3. AMÉNAGER ET VALORISER LES GARES

Lorsque les gares sont insérées 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 en milieu urbain ne fonctionnent comme des gares de rabattement pour les communes environnantes, **on limitera, à terme, l'espace dévolu au stationnement automobile à proximité de ces gares**. Cet objectif devra se traduire, d'une part, par le développement de gares 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...) vers ces gares.



On permettra, à proximité des gares 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, **l'implantation de fonctions urbaines optimisant le potentiel de clientèle du train**, et notamment pour les agglomérations et les villes-relais de fonctions tertiaires et de bureaux.

4. 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 ou à vocation d'activités, 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.

5. DENSIFIER AUX ABORDS DES SYSTÈMES DE TRANSPORT EN COMMUN

Lorsqu'il existe des transports en commun, on veillera (dès lors que l'on est situé dans un niveau de l'armature urbaine qui le permet) 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.

F - Assurer la santé publique

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.

1. CONCILIER DÉVELOPPEMENT ET PRÉSERVATION DE LA QUALITÉ DES RESSOURCES

1.1. Améliorer globalement la qualité de l'air et lutter contre les nuisances sonores

L'objectif d'augmenter l'attractivité de la desserte en transports en commun pour contenir l'augmentation du trafic automobile se double d'un **objectif d'amélioration de la qualité de l'air et de lutte contre les nuisances sonores**.

De même, développer l'urbanisation en lien avec les gares est un objectif concomitant 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 hagenovienne** 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.

2. GÉRER 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.

3. PRENDRE EN COMPTE LES RISQUES

3.1. Préserver le fonctionnement hydraulique du territoire

Le fonctionnement hydraulique du territoire devra être préservé. Les politiques d'urbanisation devront prendre en compte le risque d'inondation dans leurs dispositions.

Elles 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...).



3.2. Autres risques naturels et pollutions

L'urbanisation et les infrastructures ne devront pas contribuer à accroître le risque de coulées de boues et de glissements de terrains. Lorsque de tels risques sont présents, les choix d'urbanisation devront **veiller à se localiser à l'écart** des secteurs susceptibles d'être touchés directement par ces mouvements de terrain.

Les politiques d'urbanisation devront prendre en compte les contraintes liées au sous-sol (cavités...) et aux mouvements de terrain liés aux terrils ainsi que les risques liés aux anciennes exploitations pétrolières. Elles 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.

4. PRÉSERVER ET RESTAURER LA QUALITÉ DES EAUX DE SURFACE ET ASSURER LA SÉCURITÉ ET LA QUALITÉ DE L'APPROVISIONNEMENT EN EAU POTABLE

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.

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.**

5. COORDONNER L'ÉLIMINATION DES DÉCHETS AVEC L'URBANISATION

A l'échelle des syndicats et des collectivités concernés, la capacité d'élimination des déchets et de celle des boues de station d'épuration devront être développées en cohérence avec la croissance de l'urbanisation.

6. LUTTER CONTRE LE CHANGEMENT CLIMATIQUE

6.1. Préparer la transition énergétique et réduire la vulnérabilité du territoire aux aléas climatiques

Le SCoT de l'Alsace du Nord 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) dans le but :

- de réduire la part modale de l'automobile au profit des transports collectifs ;
- d'améliorer la maîtrise des consommations énergétiques des bâtiments ;
- 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.

Les politiques publiques veilleront également à encourager et favoriser le développement des énergies renouvelables en tirant profit des spécificités du territoire au côté des actions locales telles que le Plan Climat d'Alsace du Nord. Elles faciliteront, lorsque le contexte le permet, l'exploitation et le développement de la géothermie profonde, du potentiel éolien, du potentiel de méthanisation, du potentiel solaire, etc.

Par ailleurs, **les objectifs du SCoT** fixés par le projet d'aménagement et de développement durables en matière de préservation du fonctionnement hydraulique, de la gestion des ressources en eau et de développement du végétal, **concourent à la réduction de la vulnérabilité du territoire face à l'aggravation des phénomènes climatiques extrêmes (sécheresse, inondations, ...)** et ainsi à **l'adaptation aux conséquences prévisibles du changement climatique.**

6.2. Adapter le parc de logements aux enjeux climatiques et énergétiques

Les politiques publiques encouragent, facilitent et développent la conception de nouveaux logements économes en énergie, en particulier de logements destinés à recevoir des ménages à faible niveau de revenus, en veillant notamment à limiter les effets indésirables des règles d'urbanisme dans ces domaines.

Concernant les logements existants, les collectivités favorisent les opérations programmées d'amélioration de l'habitat (OPAH), les programmes d'intérêt général et les opérations de transformation-réhabilitation de logements existants dans un souci d'amélioration des performances énergétiques des bâtiments. **Les collectivités poursuivent ou engagent des politiques de 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 facilitent l'intégration des énergies nouvelles dans la rénovation ou la transformation de logements anciens lorsque les conditions économiques et techniques le permettent ou le justifient.

AXE III

Préserver l'environnement

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 noyaux majeurs de population d'espèces protégées

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.



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.

A 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 EN FONCTION DE 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. 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 la Chouette Chevêche d'Athéna). **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 batraciens, particulièrement nombreux sur le territoire (crapaud calamite, grenouille des champs...) et des prairies humides favorables à la reproduction de certaines espèces de papillons protégés.

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. Mettre en oeuvre 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 et 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. Préserver et rétablir la fonction de corridor écologique des rivières dans le but de développer une véritable trame verte et bleue

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). 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. Favoriser 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.

C - Préserver les paysages

1. MAINTENIR LA DIVERSITÉ DES PAYSAGES

Les éléments identitaires des grandes unités paysagères d'Alsace du Nord seront préservés.

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 l'ensemble des unités paysagères, **les extensions nouvelles devront éviter de déstructurer le paysage urbain traditionnel**, formé de villages compacts. Elles tiendront compte du petit patrimoine rural existant, constitutif du paysage de proximité des villages et des agglomérations.

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

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.

La perception paysagère des villages clairières devra être préservée.

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.

2. PRÉSERVER LES LIGNES DE CRÊTE

Dans les unités paysagères collinaires et de piémont, **les extensions urbaines** comme les implantations isolées (notamment de bâtiments agricoles ou industriels) **veilleront à préserver les lignes de crête, particulièrement sensibles.**

3. VEILLER À LA QUALITÉ PAYSAGÈRE DES PAYSAGES BÂTIS ET DES ENTRÉES DE VILLE

Les limites extérieures des ensembles urbains devront être conçues et aménagées de façon à assurer la cohérence et l'harmonie avec les paysages naturels et bâtis existants.

Les entrées des agglomérations, des villes-relais et des pôles d'équilibre devront veiller à donner une image la plus urbaine possible. 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.

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