

SCOT DE L'ALSACE DU NORD

DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

Dossier approuvé
17 décembre 2015



CHAPITRE I - Les orientations générales de l'organisation de l'espace	3
A - Bâtir un territoire équilibré et cohérent.	3
B - Maîtrise du développement urbain et organisation des réseaux viaires.	5
CHAPITRE II - Les grands principes d'équilibre	8
A - Les conditions d'un développement urbain maîtrisé.	8
B - Les principes de restructuration et de revitalisation des espaces urbanisés.	10
C - Organiser le développement économique	11
D - Les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers	16
E - Les principes de revitalisation des centres urbains et ruraux.	17
CHAPITRE III - La protection des espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains	18
A - Les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques	18
B - Les objectifs chiffrés d'une consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain	21
CHAPITRE IV - L'articulation entre urbanisme et transports collectifs	23
A - Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs	23
B - Articuler l'urbanisation avec la desserte par les transports collectifs.	25
CHAPITRE V - La valorisation des paysages et la mise en valeur des entrées de villes	26
A - Les conditions de valorisation de la qualité des paysages	26
B - Préserver et valoriser la qualité des paysages naturels et urbains	26
C - Garantir la qualité paysagère et bâtie des entrées de ville	29
CHAPITRE VI - Les risques	30
A - Les conditions de prévention des risques	30
B - Prévenir les risques pour la salubrité publique	32
CHAPITRE VII - Les politiques sectorielles	35
A - L'habitat.	35
B - Les transports et déplacements	38
C - Les activités économiques.	41
CHAPITRE VIII - Grands projets d'équipements et de services	45
A - Les grands projets d'équipements et de services.	45
B - Les projets liés au réseau ferré et aux transports collectifs.	45
C - Les projets liés aux réseaux routiers.	47
D - Autres projets.	49

CHAPITRE I - Les orientations générales de l'organisation de l'espace

A - Bâtir un territoire équilibré et cohérent

La hiérarchisation de l'armature urbaine du territoire est l'un des moyens de réussir et d'organiser le développement du territoire du SCoTAN. À ces fins, l'armature urbaine est différenciée en cinq niveaux :

- **Les agglomérations**

Elles correspondent aux parties agglomérées de :

- Bischwiller, Haguenau, Kaltenhouse, Oberhoffen-sur-Moder et Schweighouse-sur-Moder,
- Wissembourg.

- **Les villes-relais**

Elles correspondent aux parties agglomérées des ensembles urbains constitués de :

- Niederbronn-les-Bains, Reichshoffen et Gundershoffen,
- Pfaffenhoffen, La Walck, Uberach, Niedermodern et Bitschhoffen.

- **Les pôles d'équilibre**

Ils sont constitués des communes de :

- Woerth,
- Soultz-sous-Forêts,
- Betschdorf et Hatten (formant un bipôle).

- **Les pôles émergents**

Sont concernés :

- Batzendorf,
- Lembach,
- Mertzwiller,
- les parties agglomérées de l'ensemble urbain de Pechelbronn.

- **Les villages**

1. AGGLOMÉRATIONS ET VILLES-RELAIS

Elles sont le lieu privilégié du développement résidentiel et économique du territoire. Leur développement doit respecter les contraintes fixées par le présent document au titre notamment de la préservation des espaces et des sites naturels, de la prise en compte des risques...

Les politiques de renouvellement de la ville sur elle-même, de reconquête des friches et d'extension urbaine permettent d'accueillir ce développement.

Une stratégie foncière y est nécessaire pour atteindre les objectifs du SCoTAN et répondre aux besoins de la population en termes de développement économique et urbain. En particulier, les collectivités territoriales doivent veiller à constituer des réserves foncières permettant notamment de produire des logements à des prix accessibles.

Les politiques de développement et de renouvellement urbain visent à conforter leur rôle et leur fonction de centre urbain supérieur. En particulier, les fonctions de tertiaire supérieur d'agglomération, qu'elles soient administratives, hospitalières, de services aux entreprises, éducatives ou récréatives doivent y être consolidées.

L'activité tertiaire et plus particulièrement de bureau doit y être développée.

Les parcs d'activités tertiaires y sont localisés prioritairement.

Aux autres niveaux de l'armature urbaine, le développement de l'activité tertiaire ou de bureau se fait par le développement d'entreprises dans le tissu existant ou au sein de zones d'activités multifonctionnelles, sans création de parc d'activités spécifiquement réservé aux activités tertiaires.

Les grands équipements structurants nouveaux (à l'échelle de l'Alsace du Nord) ainsi que les nouvelles grandes zones d'activités¹ (y compris commerciales) structurantes (de plus de 30 hectares) sont localisées dans les agglomérations et les villes-relais.

Les grands projets de zones d'activités qui par leur taille ou leur importance sont structurants à l'échelle de l'Alsace du Nord sont localisés prioritairement dans les agglomérations et les villes-relais².

2. PÔLES D'ÉQUILIBRE

Ils ont vocation à assurer les fonctions centrales de leur bassin de coopération intercommunale. Les équipements structurants à l'échelle de l'ensemble de ce bassin y sont prioritairement localisés.

Leur croissance permet de répartir le développement de façon équilibrée en Alsace du Nord. Celle-ci doit être répartie harmonieusement entre les différentes fonctions urbaines : activités, logements, services, commerces, équipements.

1. Sauf précisions spécifiquement contraires, lorsqu'il est fait mention dans le document d'orientation et d'objectifs de «zone d'activités» ou de «vocation d'activités», ces notions englobent les activités commerciales.

2. Ceci ne fait pas obstacle au développement d'une zone départementale d'activités liées à l'usage de la géothermie à Hatten, en lien avec la plate-forme de Lauterbourg.

Dans les domaines des activités et de l'habitat, un équilibre doit être recherché autour du ratio actuel d'un emploi pour deux habitants.

Le potentiel d'extension à vocation d'activités est fixé à 30 hectares pour chacun des pôles d'équilibre.

3. PÔLES ÉMERGENTS

Les pôles émergents ont vocation à être des centres de proximité pour leur bassin de villages proches. Ce rôle doit être conforté par l'accueil de services et d'équipements de proximité. Dans la mesure où elles permettent de conforter ce rôle, des extensions urbaines et résidentielles mesurées y sont donc possibles.

Le potentiel d'extension à vocation d'activités est fixé à 10 hectares pour chacun des pôles émergents.

Leur développement doit être équilibré et doit lier la croissance de l'habitat et de l'emploi autour du ratio d'un emploi pour deux habitants. Ce développement s'accompagnera en parallèle de la croissance des équipements, commerces et services de proximité.

4. VILLAGES

Leur développement est nécessaire à l'équilibre du territoire, mais leur expansion spatiale est limitée et mesurée. On y privilégie systématiquement l'emploi des surfaces urbanisées existantes.

Les éventuelles extensions urbaines à vocation économique doivent répondre aux besoins de desserrement des activités existantes ou à un développement limité d'activités nouvelles. Le potentiel maximal de développement économique en extension est de l'ordre de 1 hectare.

Les extensions urbaines à vocation résidentielle sont limitées, proportionnées aux besoins issus de la croissance démographique du niveau de population atteint, soit de 1 ha pour les moins peuplés à 3 ha au maximum pour les plus peuplés d'entre eux.

B - Maîtrise du développement urbain et organisation des réseaux viaires

Les politiques de déplacement locales et en particulier l'organisation des extensions urbaines veillent à faciliter la mise en place d'une trame de réseau structurant pour les modes actifs, incluant la marche à pied et le vélo. Ce réseau doit avoir pour objet de rendre attractifs, lisibles et sécurisés les déplacements en modes actifs.

La nature et la forme des aménagements de voirie minimisent les conflits d'usage en particulier entre automobilistes, piétons et cyclistes.

Les collectivités locales veillent, à travers leurs politiques d'urbanisme et d'aménagement, à mettre en place une trame de réseau structurant pour les modes actifs, dans les tissus existants comme dans leurs extensions.

Le réseau viaire des nouvelles extensions urbaines garantit au mieux la continuité des déplacements piétons et cyclistes vers les principaux équipements de la commune, et notamment vers les pôles d'échanges multimodaux.

Ces réseaux viaires sont hiérarchisés et privilégient la recherche de continuité et de prolongation du réseau viaire existant.

Dans les secteurs d'extension résidentiels, mixtes ou économiques, la réalisation d'impasses est limitée au maximum et ne peut concerner que les circulations automobiles, les continuités piétonnières et cyclables devant être mises en place ou maintenues.

Dans les secteurs bâtis existants à vocation résidentielle, mixte ou économique, on privilégie les actions susceptibles de réduire les impasses existantes.

Sont privilégiées les formes urbaines et les aménagements de l'espace collectif ou public qui favorisent le recours aux modes piéton/cycle dans les déplacements de courte distance.

La réalisation de dispositifs sécurisés ou de locaux destinés au stationnement des deux roues est rendue obligatoire lorsque les opérations de construction génèrent des besoins collectifs (habitat collectif, équipements, activités, pôles de déplacements, ...).

En dehors d'impossibilités tenant à la configuration des lieux, à la sécurité des usagers ou à des coûts prohibitifs de réalisation au regard de l'intérêt du projet, les aménagements cyclables sont systématisés sur le réseau viaire urbain.

L'organisation des extensions urbaines doit valoriser l'utilisation des réseaux de transports collectifs existants ou permettre leur déploiement. L'utilisation de la l'intensité urbaine est l'un des moyens de conforter cette organisation.

Les nouveaux contournements qui seront réalisés vérifient les conditions suivantes :

- ils s'inscrivent dans le schéma routier départemental¹ ;
- ils ont pour objectifs fondamentaux d'améliorer la sécurité, le cadre de vie et de limiter les nuisances liées au transit ;
- ils ne doivent pas conduire à créer un report significatif de part modale du transport collectif sur le transport individuel ;
- ils doivent garantir le rétablissement des continuités écologiques.

1. Pour la période 2008-2020 :

http://www.bas-rhin.fr/eCommunityDocuments/%7BE34C4D98-631D-459B-AA4E-61C91D2F7BA0%7D/750/document_Conseil-general-bas-rhin-SRD-partie1.pdf

http://www.bas-rhin.fr/eCommunityDocuments/%7bE34C4D98-631D-459B-AA4E-61C91D2F7BA0%7d/751/document_Conseil-general-bas-rhin-SRD-partie2.pdf

Par ailleurs, la réalisation d'un nouveau contournement doit être l'opportunité, pour les maîtres d'ouvrages concernés, de redistribuer l'espace de circulation des secteurs agglomérés sur la voirie déviée, en faveur des piétons, des cycles et des transports collectifs.

Le SCoTAN affirme le principe que les nouveaux contournements¹ ne sont pas le support d'une nouvelle urbanisation. Les éventuels contournements futurs ne servent donc pas de support au développement urbain et les extensions urbaines résidentielles ou économiques en direction du contournement doivent être limitées, privilégiant d'autres localisations. Dans la zone de nuisance de ces contournements, ces extensions doivent être strictement proscrites.

Enfin, par rapport au noyau urbain originel, l'urbanisation ne doit pas s'étendre au-delà du contournement réalisé.

En dehors des deux agglomérations définies par le SCoTAN où préexistent de tels ouvrages déjà insérés pour partie dans l'urbanisation, lorsqu'un nouveau contournement est réalisé, les zones d'activités (y compris commerciales lorsque ces dernières accueillent des locaux de plus de 300 m² de surface de vente) sont localisées hors de la proximité directe des points d'échange entre l'éventuel contournement et l'axe dévié.

1. Les contournements réalisés antérieurement à la première approbation du SCoTAN ne sont pas concernés par l'ensemble des restrictions faites à l'urbanisation en termes de localisation.

CHAPITRE II - Les grands principes d'équilibre

La préservation et la protection des espaces naturels, agricoles et forestiers définies par ailleurs au présent DOO assurent une très grande part de l'équilibre global entre l'urbanisation et le maintien de ces espaces. Les orientations ci-après, en faveur de l'économie du sol, viennent compléter ces objectifs d'équilibre.

A - Les conditions d'un développement urbain maîtrisé

1. PRIVILÉGIER LES USAGES ÉCONOMES DE L'ESPACE

A l'échelle du territoire du SCoTAN, ainsi qu'au niveau agglomération et ville-relais, les politiques d'habitat développent dans la production de logements neufs une part majoritaire d'habitat collectif, intermédiaire ou individuel groupé.

L'habitat intermédiaire doit être particulièrement facilité et encouragé dans les pôles d'équilibre, les villes-relais et les agglomérations. Son développement est également souhaitable dans les pôles émergents et les villages.

Cet habitat intermédiaire correspond à un habitat individuel dense (maisons individuelles superposées ou accolées, villas urbaines, maisons de ville ou de village), à des petits collectifs intégrés dans le tissu urbain, ou à des formes mixtes (fermes restaurées, urbanisation traditionnelle des villages). Les petits collectifs présentent une volumétrie proche des formes d'habitat citées précédemment.

Les opérations nouvelles d'extension urbaine ou les grandes opérations de renouvellement urbain (équivalentes ou supérieures à un hectare) à vocation majoritairement résidentielle comportent une diversité de formes urbaines (pavillonnaire, habitat groupé et intermédiaire, immeuble collectif) et de statut d'occupation permettant une réponse diversifiée aux besoins en logements.

La diversification des formes d'habitat doit permettre d'apporter des réponses aux besoins en logements de l'ensemble de la population, tenant notamment compte de l'âge et des capacités financières des différentes catégories de population.

Le souci de minimiser la consommation foncière est étendu aux équipements collectifs et aux infrastructures nouvelles qui doivent, par leur localisation, leur tracé, leur géométrie et leurs choix de mise en oeuvre, participer à cet effort d'économie du sol.

Il en est de même pour les opérations et constructions à vocation économique qui doivent privilégier les formes urbaines et bâties les plus propices à l'économie du sol et veiller au respect des éléments conciliables de trame verte et bleue. Les superficies d'espaces verts, les marges de recul sans intérêt pour la sécurité des biens et des personnes et notamment vis-à-vis des voies devront être minimisées. Le foisonnement et le partage des aires de stationnement seront recherchés dans l'optique de diminuer les superficies vouées au stockage des automobiles.

2. OPTIMISER LES ESPACES CONSOMMÉS

Afin de faciliter le maintien et le développement sur place des entreprises, les documents d'urbanisme locaux facilitent l'optimisation du foncier d'activités existant afin de répondre, au mieux, aux besoins de croissance et d'évolution des entreprises *in situ*. Dans cette optique, ils écartent les dispositions susceptibles d'engendrer la création d'espaces inconstructibles, notamment par le biais de reculs divers, dès lors qu'ils ne sont pas justifiés par des préoccupations de sécurité, de paysage ou d'alignement patrimonial.

En l'absence de contraintes paysagères ou patrimoniales spécifiques et dans l'optique d'optimiser l'usage du foncier économique, les politiques locales d'urbanisme favorisent dans les zones d'activités existantes ou futures l'utilisation de la hauteur par les bâtiments d'activités. A cette fin, elles limitent les contraintes réglementaires de hauteur à ce qui est strictement nécessaire aux besoins de l'insertion paysagère des bâtiments ou à la prise en compte de leur voisinage.

3. DES EXTENSIONS ORGANISÉES EN COHÉRENCE AVEC L'EXISTANT

Lorsque des opérations d'extension urbaine destinées principalement à l'habitat sont rendues nécessaires pour répondre aux besoins en logement des populations, elles doivent être réalisées en continuité avec les tissus urbains existants, en recherchant et en privilégiant la continuité des réseaux viaires existants, la perméabilité des tissus urbains réalisés et l'optimisation des distances de déplacement aux équipements collectifs.

Dans les villages, le développement spatial par extension est limité.

Pour les extensions urbaines¹, la recherche d'économie du foncier implique :

- d'optimiser l'occupation des sites en favorisant les formes urbaines peu consommatrices d'espace,
- de ne pas s'étendre linéairement le long des routes existantes mais de privilégier les développements en profondeur,
- d'organiser les extensions éventuelles en cohérence et en continuité avec la structure urbaine dont elles dépendent.

Cette continuité urbaine s'entend à l'échelle de l'espace aggloméré considéré et s'affranchit des limites communales.

En conséquence, les villages peuvent développer un ou des secteurs d'extension lorsque ceux-ci s'inscrivent dans la continuité urbaine du développement urbain d'un niveau supérieur de l'armature urbaine. Le ratio d'équilibre auquel sont astreints les pôles émergents et les pôles d'équilibre² doit être alors recherché à l'échelle de l'ensemble aggloméré ainsi constitué.

1. Quelle qu'en soit la vocation (habitat, activité, équipement) et en dehors des exceptions prévues par le présent document.

2. Ratio défini au chapitre I A §2 et §3 du DOO.

L'objectif est de maintenir ou de développer les continuités fonctionnelles et paysagères de l'espace urbain sans pour autant rechercher une contiguïté absolue de ces extensions avec le tissu urbain existant.

Sont recherchées notamment les localisations qui facilitent le développement des déplacements via les modes actifs, piétons/cycles et les transports collectifs.

Les extensions urbaines à vocation d'activités des villages sont spatialement limitées à 1 ha et visent essentiellement à répondre aux besoins de desserrement des activités existantes ainsi qu'au développement limité des activités nouvelles.

Pour les extensions à vocation d'activités y compris commerciales, les critères de localisation sont précisés au chapitre VII C.

Dans les pôles d'équilibre et les pôles émergents, les développements économiques doivent être réalisés dans le souci d'une recherche d'équilibre et de cohérence entre la croissance économique et les autres dimensions du développement urbain : habitat et notamment logement aidé, niveau d'équipement collectif et commercial...

B - Les principes de restructuration et de revitalisation des espaces urbanisés

Le développement au sein des parties actuellement urbanisées et le réemploi des espaces bâtis et des volumes existants sont privilégiés à toutes les échelles urbaines du territoire et tout particulièrement dans les villages.

Les politiques locales d'urbanisme privilégient en conséquence le comblement des délaissés et le réemploi des espaces bâtis et des volumes existants à toutes les échelles de l'armature urbaine. Dans les secteurs à forte valeur patrimoniale, et en particulier dans les villages, elles encouragent et facilitent notamment le réemploi des constructions ou, à défaut, des volumes existants, notamment pour le patrimoine agricole, dans un souci de maintien du cadre de vie et du paysage urbain.

Les friches industrielles et les sites délaissés doivent être traités et ré-urbanisés.

Le renouvellement urbain doit, quant à lui, être au service d'une gestion économe de l'espace, à laquelle peut concourir la diversification des formes urbaines.

Les politiques locales d'urbanisme privilégient le réemploi des friches urbaines sur les solutions d'extension, sauf à justifier de difficultés particulières (coûts économiques insupportables, difficultés techniques majeures).

Les friches existantes doivent être reconverties, notamment dans les agglomérations et villes-relais.

Dans les parties agglomérées des communes, et lorsqu'elles sont dans la continuité urbaine des espaces agglomérés au sens du présent document, la reconversion des friches privilégie les fonctions urbaines (habitat, commerces, services, équipements...) et la densification du tissu bâti.

Lorsque ces friches sont localisées en dehors des espaces agglomérés, les fonctions

économiques ou commerciales, voire touristiques sont prioritaires lors des requalifications ou des reconversions de site.

Les formes urbaines et bâties résidentielles ou économiques facilitant à très long terme les reconversions futures sont privilégiées.

Les opérations de restructuration et de réhabilitation du parc de logements et les formes urbaines propices à la densification des tissus sont favorisées et leur réalisation facilitée dans les documents locaux d'urbanisme, dès lors qu'aucun impératif d'insertion paysagère ou urbaine ne s'y oppose (cohérence avec les formes urbaines limitrophes). Cette disposition ne fait toutefois pas obstacle au respect de la diversité des formes urbaines préconisé par ailleurs dans ce document.

Le choix des formes urbaines résidentielles et économiques doit donc viser à l'économie d'espace par l'adoption de règles locales d'implantation, de répartition sur les parcelles, de hauteurs autorisées...

C - Organiser le développement économique

1. MAITRISER LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Il conviendra pour accroître l'attractivité du territoire d'organiser lisiblement les projets et de maîtriser leur développement spatial.

Une coordination progressive de l'offre foncière en matière d'activités est nécessaire pour limiter la concurrence interne et renforcer la cohérence et la lisibilité de la structure et de l'offre économique du territoire. Existante à l'échelle intercommunale, elle gagnera à être étendue à l'échelle de l'Alsace du Nord.

Le développement économique du territoire s'appuie sur la structure de l'armature urbaine.

Les agglomérations et les villes-relais constituent le lieu privilégié d'accueil du développement économique du territoire.

Elles se dotent en conséquence d'une politique de développement et de renouvellement urbain en mesure de conforter leur positionnement. Les documents locaux d'urbanisme prévoient des réserves de terrains suffisantes pour l'implantation d'activités dans le cadre d'une politique foncière en rapport avec ces objectifs.

Les projets de zones d'activités d'une taille et d'un rayonnement qui les rendent structurants à l'échelle du SCoTAN, et notamment les sites d'activités de plus de 30 hectares d'un seul tenant, sont implantés à ces niveaux de l'armature urbaine. Les fonctions de loisirs et d'affaires de l'aérodrome de Haguenau sont préservées.

Ces niveaux supérieurs de l'armature urbaine sont le lieu prioritaire d'implantation des parcs d'activités tertiaires supérieures et d'implantation des services supérieurs

d'agglomération (lycée, enseignement supérieur, grands établissements de santé, services administratifs supérieurs, ...).

Les pôles d'équilibre doivent poursuivre et renforcer leur développement économique pour répondre aux besoins de leur bassin territorial. Le potentiel d'extension à vocation d'activités est fixé à 30 hectares pour chacun des pôles d'équilibre.

Les pôles émergents répondent aux besoins économiques de leur bassin de villages proches. Dans ce cadre, les extensions à vocation économique sont limitées à 10 hectares par pôle.

Le développement économique des villages répond aux besoins de la population locale. Il s'appuie sur le développement et le renforcement des services et des commerces de proximité, privilégiant l'emploi ou le réemploi des surfaces urbanisées existantes. La taille des extensions communales à vocation d'activités est limitée et proportionnée aux besoins de desserrement des activités existantes ; en tout état de cause elle ne saurait dépasser une superficie de l'ordre de 1 hectare au maximum par village.

Par exception au principe ci-dessus, les villages peuvent développer un ou des sites économiques de superficie plus importante lorsque ceux-ci s'inscrivent dans la continuité urbaine d'un niveau supérieur de l'armature urbaine. Ces superficies viennent alors en déduction du potentiel de développement éventuellement dévolu au niveau considéré de l'armature.

2. METTRE EN PLACE LES CONDITIONS DE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS

La vocation industrielle de l'Alsace du Nord est favorisée et encouragée dans les différentes politiques publiques qui la concernent. Le développement d'un foncier adapté aux besoins industriels spécifiques doit être favorisé, notamment sur les grands sites d'activités et aux niveaux supérieurs de l'armature urbaine : ville-relais et agglomération.

Les conditions de développement des activités tertiaires (services aux entreprises et aux particuliers) doivent être mises en place.

L'objectif est d'accroître le rôle des agglomérations et des villes-relais pour l'accueil de ces activités, notamment lorsqu'elles correspondent à des services de niveau supérieur.

En particulier, les agglomérations de Haguenau et Wissembourg doivent renforcer leur statut en consolidant leurs fonctions de tertiaire supérieur d'agglomération (administratives, hospitalières, de services aux entreprises, éducatives, récréatives...). Les agglomérations et les villes-relais développent donc une stratégie foncière et immobilière favorisant l'implantation de ces activités.

Le développement du tertiaire diffus se fera prioritairement dans le tissu urbain, l'objectif étant de créer un effet de centralité, en veillant à son accessibilité en transports collectifs et en modes actifs.

Le développement des services à la population dits de proximité, qui suscitent un large éventail d'activités (activités récréatives et culturelles, médecin, dentiste, laboratoire, crèche, coiffure, beauté...), est favorisé à toutes les échelles urbaines et plus particulièrement dans les villages et les pôles émergents.

Ces services s'insèrent de façon prioritaire dans les noyaux urbains. Les choix de localisation des documents locaux d'urbanisme veillent à tirer parti de leur capacité d'animation urbaine. Cette orientation ne fait toutefois pas obstacle à la poursuite de l'urbanisation des zones d'activités existantes en périphérie.

3. DÉVELOPPER ET VALORISER LES SPÉCIFICITÉS TERRITORIALES

Le territoire comporte des ressources spécifiques qui doivent être développées et valorisées.

3.1. Géothermie et énergies nouvelles

Les prolongements économiques de cette ressource géothermique, en particulier en direction du chauffage urbain, de l'industrie et de l'agriculture (serres...) sont encouragés et facilités.

Dans le cadre du pôle d'excellence rurale¹ sur les énergies nouvelles, le développement des filières bois-énergie et le recours à la biomasse agricole sont encouragés et développés. Les documents locaux d'urbanisme veillent à tenir compte des besoins particuliers de ces filières dans leurs choix d'aménagement.

Le recours à ces filières énergétiques nouvelles et la recherche de l'efficacité énergétique sont encouragés et facilités dans les choix énergétiques des projets d'urbanisme et de construction (économies d'énergie, recours au bois-énergie, au solaire, développement du photovoltaïque...).

Les politiques locales de planification et de développement économique intègrent à leur choix de développement et de localisation, dans la mesure du possible, le rapprochement entre les sources d'énergie (existantes ou potentielles) et les potentiels de consommation, notamment par les grands acteurs économiques ou industriels, dans l'optique de favoriser, entre autres, le développement des réseaux de chaleur. Et ce, en particulier au niveau « agglomération » de l'armature urbaine du SCoTAN.

3.2. Ressources touristiques

Le développement du tourisme repose notamment sur des éléments particuliers du patrimoine local qui sont mis en valeur : les milieux naturels, la géothermie, le thermalisme ou encore le patrimoine archéologique, historique, paysager ou naturel du territoire. Le développement de ces potentiels touristiques est conditionné par le respect du fonctionnement et de la sensibilité écologique et paysagère des lieux d'implantation.

1. cf. Rapport de présentation, chapitre III § 3.3.1.

L'exploitation de ces « ressources naturelles » d'un genre particulier justifie l'implantation de développements urbains liés à ces sites touristiques en dérogation au principe de continuité avec les tissus agglomérés existants, posé par le SCoTAN pour les secteurs d'extensions économiques ou résidentiels.

Par ailleurs, les éventuels grands équipements touristiques structurants ne relèvent pas des dispositions sur les grands équipements structurants ou les zones d'activités structurantes définies au chapitre I A §1 du présent document d'orientation et d'objectifs, pour peu qu'ils exploitent un milieu naturel, des ressources naturelles, paysagères, culturelles ou patrimoniales non déplaçables.

Il en est de même, et pour les mêmes motifs, lorsque l'assiette foncière de la zone qu'ils occupent atteint ou dépasse les 30 hectares retenus pour cette orientation. Ces équipements structurants à l'échelle de l'Alsace du Nord et liés à des éléments non déplaçables ne sont donc pas tenus de se localiser aux deux premiers niveaux de l'armature urbaine.

À l'intérieur du territoire du Parc naturel régional des Vosges du Nord, les projets touristiques sont adaptés et dimensionnés en proportion de la capacité d'accueil des milieux écologiques qui les accueillent, en veillant à ne pas provoquer la destruction ou l'altération de ces milieux par une sur-fréquentation. Ils sont également adaptés et proportionnés au regard du contexte géographique, paysager et socio-économique de leur implantation. Les documents locaux d'urbanisme analysent et prennent les garanties nécessaires pour le respect de cet objectif, et plus particulièrement lorsque le projet touristique vise au développement d'ensembles de résidences secondaires.

Le développement de l'offre hôtelière et du nombre de lits en Alsace du Nord est encouragé et favorisé, en veillant parallèlement à accroître le niveau et la qualité des services offerts.

Les infrastructures touristiques d'accueil sont développées, en veillant à intégrer dans ce développement la qualité de leur accessibilité en transports collectifs, mais aussi leur dimension logistique (parkings autocaristes, accueil et information du public en privilégiant l'optimisation de ces différents espaces de services, ainsi que la qualité du jalonnement et ou du balisage).

L'implantation et le développement d'un tourisme appuyé sur les modes d'occupation et de valorisation agricoles traditionnels et sur les activités ou les équipements liés (dont notamment les itinéraires de randonnée pédestre, cyclable, équestre, les activités nautiques liées aux plans d'eau et aux cours d'eau et les lieux d'escalade, ...) sont facilités sur l'ensemble de l'Alsace du Nord et plus particulièrement sur le territoire du Parc naturel régional des Vosges du Nord.

La création de gîtes, notamment ceux liés aux exploitations agricoles, est facilitée par les documents locaux d'urbanisme et développée au sein des politiques en charge de ce segment du marché touristique.

L'accessibilité touristique de l'Alsace du Nord depuis les infrastructures aéroportuaires et les gares du réseau ferré à très grande vitesse ferroviaire est encouragée et développée (cf. chapitre VIII sur les projets d'équipements).

3.3. Nouvelles technologies de l'information et de la communication

L'effort d'équipement en technologies d'information et de communication du territoire est un atout ; il doit être poursuivi et amplifié.

En particulier, chaque nouvelle zone d'activités est desservie par l'une ou l'autre des technologies de communication numérique à très haut débit et les zones d'ombre des réseaux de télécommunication progressivement supprimées.

Le développement des infrastructures de communication numérique à très haut débit et des usages qui y sont liés doivent être encouragés en tant qu'éléments essentiels du développement économique du territoire de l'Alsace du Nord. Les documents d'urbanisme locaux prennent en compte les priorités et la programmation du Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN) dans leurs choix de développement économique. Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement encouragent le déploiement des réseaux filaires en accord avec les options du SDTAN et facilitent, à travers leurs dispositions réglementaires, le déploiement de ces réseaux. Ces réseaux à très haut débit doivent, à terme, répondre aux besoins actuels et futurs des entreprises, des services publics et des particuliers.

L'attractivité économique générée par la desserte future à très haut débit doit être cohérente avec les niveaux de l'armature urbaine destinés à porter l'essentiel du développement économique et les localisations préférentielles établies par le SCoTAN. Le déploiement des réseaux à très haut débit ne doit pas conduire à contrarier la cohérence souhaitée en matière de vocation économique des différents niveaux de l'armature urbaine, définie notamment au chapitre I.

Les documents d'urbanisme locaux permettent l'implantation des antennes relais nécessaires au déploiement des communications numériques en tenant compte dans leur dispositions en particulier des hauteurs nécessaires à leur réalisation, mais aussi des incidences sur le paysage et l'environnement.

Le pôle d'accueil des activités liées aux nouvelles technologies de l'information et de la communication du Val de Moder est renforcé et développé. La création d'autres sites de même nature en Alsace du Nord doit être encouragée et développée.

Le développement des télé-centres répond à des besoins spécifiques des entreprises comme aux nouveaux modes de vie des ménages. Dans l'optique de diminuer les navettes domicile-travail et de développer le niveau de services dans les polarités du territoire, les politiques publiques de développement économique encouragent et facilitent la création d'espaces de travail à distance partagés. Elles veillent à un maillage territorial qui intègre dans ses réflexions la hiérarchie urbaine du SCoTAN, en particulier par la proximité des pôles d'emplois et d'activités et leurs dessertes potentielles en transports collectifs : de ce fait, les télé-centres sont installés prioritairement aux niveaux agglomération, ville-relais et pôle d'équilibre de l'armature urbaine du SCoTAN.

D - Les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers

1. PRÉSERVER LES ESPACES NÉCESSAIRES À L'AGRICULTURE ET À LA SYLVICULTURE

Outre les dispositions en faveur de l'économie foncière exposées par ailleurs au document d'orientation et d'objectifs qui contribuent à la préservation de l'ensemble des espaces agricoles et sylvicoles, les politiques d'aménagement et d'urbanisme limitent leurs atteintes à ces espaces.

La vocation économique des vergers et des zones d'élevage est soutenue, tout en permettant dans ces dernières les sorties d'exploitations.

Les coteaux viticoles inscrits dans l'aire d'appellation d'origine contrôlée sont protégés de toute urbanisation, y compris le logement des exploitants ou les constructions destinées à la commercialisation des produits viticoles. Les secteurs d'appellation d'origine contrôlée situés à l'intérieur des zones déjà urbanisés ne sont pas concernés par cet objectif.

2. CONDITIONS D'ÉQUILIBRE

Afin de garantir aux agriculteurs des conditions d'exploitation satisfaisantes, les documents locaux d'urbanisme prévoient un ou des secteurs agricoles constructibles. La localisation de ces secteurs doit être pertinente :

- pour le fonctionnement normal des exploitations agricoles (disponibilité foncière, localisation par rapport aux réseaux, potentiel d'évolution...),
- pour le fonctionnement de l'ensemble urbain considéré et ses possibilités d'extension future (visibilité, positionnement par rapport aux vents dominants, périmètre d'éloignement propre aux activités agricoles...).

Cette localisation est en tout état de cause compatible avec les enjeux écologiques et paysagers du territoire.

Les extensions urbaines doivent limiter leurs atteintes à la viabilité fonctionnelle et économique des espaces agricoles en évitant notamment leur morcellement.

Dès lors que les documents d'urbanisme locaux admettent la possibilité d'implantation d'installations de production photovoltaïque au sol non liées à une consommation domestique, leur localisation ne porte atteinte ni à la préservation des sols agricoles et forestiers, ni à la sauvegarde des sites et milieux naturels, ni aux paysages naturels ou bâtis remarquables.

E - Les principes de revitalisation des centres urbains et ruraux

Les politiques publiques d'urbanisme confortent les centres urbains à toutes les échelles du territoire.

Le développement des services à la population suscitant un large éventail d'activités (activités récréatives et culturelles, médecin, dentiste, laboratoire, crèche, coiffure, beauté, ...) est favorisé par les politiques publiques. Ils doivent s'insérer de façon privilégiée dans les centres des villes, des bourgs et des villages, en veillant à tirer parti de leur capacité d'animation.

CHAPITRE III - La protection des espaces et sites naturels, agricoles, forestiers ou urbains

A - Les modalités de protection des espaces nécessaires au maintien de la biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques

La trame verte et bleue identifiée par le SCoTAN¹, notamment dans le cadre de la prise en compte du Schéma Régional de Cohérence Écologique est déclinée dans les documents d'urbanisme locaux et les projets d'urbanisme opérationnels en la complétant par les enjeux écologiques locaux² et en assurant la cohérence avec les territoires voisins.

1. RÉSERVOIRS DE BIODIVERSITÉ

Une grande partie des espaces naturels patrimoniaux du territoire³ disposent de régimes de protection ou de gestion spécifiques. Le document d'orientation et d'objectifs affirme la nécessité du maintien de l'état de conservation des espèces et des habitats ayant justifié l'établissement des zones Natura 2000, des réserves naturelles, arrêtés de protection de biotope et réserves biologiques.

1.1. Réservoirs à dominante forestière

Les massifs forestiers sont préservés⁴ de l'urbanisation. Les projets touristiques ou d'infrastructures présentant un intérêt général n'y sont autorisés que dans la mesure où ils ne remettent pas en cause la valeur écologique du massif forestier.

Les aménagements éventuels de loisirs devront être compatibles avec la sensibilité écologique du milieu.

Un recul de l'urbanisation est instauré afin de pérenniser les lisières forestières.

Il représente plusieurs dizaines de mètres (une largeur de 30 m assurant une bonne efficacité écologique).

En milieu urbain, cette largeur peut être ponctuellement ramenée à 5 m minimum. En milieu naturel ou agricole, cette zone tampon est inconstructible, y compris pour les bâtiments agricoles et les équipements de loisirs.

L'aménagement de sentiers et de pistes cyclables est possible dans ce secteur de lisière, tout comme ponctuellement la traversée par une infrastructure routière d'intérêt général ou l'extension de sites d'exploitation agricole existants dans cette zone, dès lors que ces aménagements ne remettent pas en cause la préservation globale de la lisière forestière considérée.

1. Cf Rapport de présentation, chapitre III, carte n° 105

2. La superficie des espaces naturels ainsi préservés au sein des opérations d'urbanisation est décomptée de celles prises en compte pour les calculs de densité de logement fixée par ailleurs par le SCoTAN pour ces opérations.

3. Repérés dans le rapport de présentation (cf. Chap. III partie 4)

4. La distinction effectuée par le SCoTAN entre les notions de protection et de préservation est explicitée dans le rapport de présentation, chap. «Explication des choix retenus».

1.2. Réservoirs à dominante de milieux ouverts ou semi-ouverts

Le noyau majeur de population de l'armérie à tige allongée (*Armeria elongata*) à Haguenau est protégé.

L'unité écologique fonctionnelle des prés-vergers doit être préservée. Les politiques d'aménagement et les opérations d'urbanisation privilégient le maintien des prés-vergers existants par rapport aux solutions de reconstitutions.

Les zones humides remarquables du point de vue écologique¹ sont préservées de toute construction ou aménagement nouveau entraînant une dégradation ou une destruction des fonctionnalités écologiques du site.

2. CORRIDORS ÉCOLOGIQUES TERRESTRES MAJEURS

Les corridors écologiques d'importance régionale dont les tracés de principe sont identifiés dans la carte de la trame verte et bleue² sont, en milieu naturel, préservés³ de l'urbanisation et du remblaiement sur une largeur de plusieurs dizaines de mètres (50 m de végétation étant généralement une valeur satisfaisante).

Dans la traversée des zones urbanisées, la restauration de leur continuité est recherchée (notamment pour le corridor de la Lauter). La continuité des corridors à restaurer identifiés dans la carte de la trame verte et bleue doit être rétablie lors de réaménagements des voies leur faisant obstacle.

Les documents d'urbanisme locaux définissent ces corridors en fonction des espèces cibles (identifiées par le SRCE) et veillent tout particulièrement à assurer la fonctionnalité des corridors écologiques d'importance supra-régionale.

Les éventuels axes de passage préférentiels de la faune dans les vallées vosgiennes doivent être maintenus. Les infrastructures nouvelles ou les réfections complètes des infrastructures doivent tenir compte dans leurs aménagements de cette nécessité.

Les politiques d'urbanisme et les choix d'aménagement locaux et opérationnels préservent la trame discontinue (dite en pas japonais) des micro-milieux thermophiles constituant le corridor d'importance nationale « piémont vosgien et collines sous-vosgiennes ».

3. AUTRES ÉLÉMENTS NÉCESSAIRES AU BON FONCTIONNEMENT ÉCOLOGIQUE DU TERRITOIRE

Outre les dispositions relatives aux corridors écologiques d'importance régionale, les cortèges végétaux accompagnant le réseau des cours d'eau sont confortés et

1. Au sens du présent DOO, la notion de zone humide remarquable vise les zones dont le fonctionnement écologique et la biodiversité présentent un caractère remarquable particulièrement fort. Les zones de l'inventaire départemental visées par le SDAGE de 2009-2015 entrent dans cette catégorie, sauf à démontrer leur caractère non remarquable.

2. cf. Rapport de présentation, carte n°105 «Trame verte et bleue du SCoTAN»

3. La notion de préservation au sens du SCoTAN est explicitée au rapport de présentation, chap. «Explication des choix retenus».

préservés sur une largeur suffisante pour assurer leur rôle de corridor écologique. On privilégie les actions d'aménagement susceptibles de favoriser le développement ou la reconstitution des ripisylves, telles :

- celles ménageant des opportunités foncières en faveur de cette ripisylve,
- les accompagnements d'aménagements publics ou privés susceptibles de permettre cette reconstitution (accompagnement végétal de cheminements piétons ou cyclables, aménagements paysagers, ...).

De façon générale, les choix d'aménagements favorisent la continuité écologique dans et le long des rivières, en particulier dans les milieux très urbanisés (Haguenau-Bischwiller-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 de seuil ou passe à poisson, etc..

La réalisation d'étang ou de retenues collinaires susceptibles d'affecter le bon état des rivières est interdite.

Les caractéristiques naturelles du réseau hydrographique de surface sont confortées, préservées et les continuités hydrauliques restaurées.

En dehors des zones urbanisées denses, il s'agit de préserver les capacités de divagation des cours d'eau (zones de mobilité), le chevelu hydraulique des têtes de bassin et les zones de frayères des espèces piscicoles.

Les ouvrages dans le lit mineur susceptible de porter atteinte à ces continuités hydrauliques sont proscrits.

Le réseau de fossés d'écoulement ou de drainage et son cortège végétal sont préservés par les documents d'urbanisme locaux.

Les zones humides présentant un enjeu de fonctionnement écologique (notamment pour les espèces patrimoniales pour lesquelles le SCoTAN a une responsabilité particulière de conservation) sont préservées.

Les zones humides au sens de l'article L. 211-1 du code de l'environnement ayant essentiellement un rôle hydraulique sont préservées dans la mesure nécessaire à une gestion équilibrée de la ressource en eau.

Les milieux favorables à la reproduction des batraciens que sont les lisières forestières et les zones humides attenantes sont préservés.

Les massifs forestiers de plus de 4 hectares sont préservés¹ de l'urbanisation.

Le maintien des boisements existants y compris des bosquets, des haies et des arbres isolés en milieu agricole intensif, dans la mesure où ils constituent des éléments-relais, est également recherché, notamment pour les territoires de la communauté de communes de l'Outre-Forêt et la partie sud de la communauté de communes de la région de Haguenau.

Le développement de ces micro-espaces boisés est recherché au travers notamment d'opportunités foncières tels les délaissés de voies..., et leur fonction écologique pérennisée dans les documents locaux d'urbanisme.

1. La distinction effectuée par le SCoTAN entre les notions de protection et de préservation est explicitée dans le rapport de présentation, chap. «Explication des choix retenus».

La part du végétal est maintenue ou augmentée en milieu fortement urbanisé.

Le milieu particulier du Hamster commun (*Cricetus cricetus*) est préservé dans la partie du territoire concernée par son aire historique¹.

Sur le territoire du Parc naturel des Vosges du Nord :

- les prairies permanentes et leur diversité doivent être préservées ;
- les documents d'urbanisme locaux privilégient la plantation de fruitiers de haute tige dans les projets d'aménagement ;
- les constructions et les aménagement en remblais ou déblais dans les zones humides doivent être limités par les documents d'urbanisme locaux.

B - Les objectifs chiffrés d'une consommation économe de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain

La limitation de la consommation du foncier et le souci de l'économiser doivent être une priorité constante dans l'ensemble des choix d'urbanisation et d'aménagement du territoire, à toutes les échelles urbaines. Cela implique de favoriser la densification des tissus urbains existants.

Le rythme de la consommation foncière « en extension »² de la tâche urbaine à vocation résidentielle est fixé pour une période de 6 ans. Ce rythme fixé décroît au fil des périodes :

- période 1 (2016-2021) : 115 ha
- période 2 (2022-2027) : 100 ha
- période 3 (2028-2033) : 80 ha

Concernant le foncier à vocation économique, le rythme maximal de la consommation foncière en extension de l'espace urbain est de l'ordre de 70 ha par période de 6 ans, à l'échelle du SCoTAN³.

En cas d'implantation industrielle nouvelle, non prévisible, à forte capacité d'emploi, ce rythme prévisionnel pourra être ponctuellement dépassé.

Pour limiter la consommation d'espace, les documents locaux d'urbanisme doivent permettre le respect d'une densité moyenne de logements à l'hectare. Celle-ci est

1. Les communes concernées sont celles incluses dans l'aire historique déterminée par le document cadre pour la mise en oeuvre de la préservation du Hamster et de son milieu particulier en Alsace.

2. La notion d'extension s'entend ici comme extension de la tâche urbaine et renvoie à la méthodologie utilisée pour l'analyse de la consommation foncière et non à la notion de zone d'urbanisation future au sens des PLU et des POS.

3. Les éventuelles surfaces nouvelles de carrière ou de gravière, encadrées par le schéma des carrières, ne sont pas comptabilisées dans cette superficie.

déterminée à l'échelle des secteurs d'extension¹, à l'exclusion des très petits secteurs destinés à achever l'urbanisation d'îlots pré-existants.

La capacité d'accueil globale des secteurs d'extension à vocation résidentielle résultant des prescriptions d'un document local d'urbanisme ne peut être inférieure à l'indicateur de densité moyenne fixée par le SCoTAN à l'échelle de chaque secteur d'extension.

Ces valeurs se déclinent de la façon suivante :

- 17 logements/ha dans les villages
- 20 logements/ha dans les pôles émergents et les pôles d'équilibre
- 30 logements/ha dans les villes-relais et les agglomérations
- 45 logements/ha dans les communes de Haguenau² et Bischwiller

Ces indicateurs de densités moyennes s'appliquent également aux grandes opérations de renouvellement urbain (supérieures ou équivalentes à un hectare), notamment aux opérations de ré-urbanisation des friches situées en milieu urbain.

Dans ce souci d'organisation du foncier économique, de limitation des concurrences et d'optimisation de la consommation foncière à des fins économiques, les extensions futures à usage d'activités inscriptibles aux documents d'urbanisme locaux sont contingentées d'ici à 2027³. En sus des zones ayant déjà fait l'objet d'une autorisation de viabilisation à la date d'approbation du SCoTAN⁴, le potentiel d'extension est fixé à :

- 30 hectares pour chacun des pôles d'équilibre
- 10 hectares par pôle émergent
- 1 hectare par village⁵

Dans le cadre du développement d'activités liées à la géothermie et en lien avec la zone départementale d'activités de Lauterbourg, un développement du pôle d'activités de Hatten pourra toutefois être réalisé en sus des 30 hectares de croissance dévolus au pôle d'équilibre de Hatten/Betschdorf.

Les éventuelles extensions urbaines liées aux développements touristiques ne sont pas comptabilisées dans ces surfaces mais elles participent du rythme de consommation du foncier économique.

1. Par secteur d'extension, on entend ici un ou plusieurs sites de développement urbain nouveaux, physiquement non viabilisés, formant un ensemble géographique continu et cohérent, et ce quel que soit leur classement au document d'urbanisme ou la structuration du zonage. A l'intérieur de ces secteurs, les grandes emprises dévolues aux équipements collectifs sont décomptées de la superficie du secteur d'extension.

2. Marienthal et Harthouse ne sont pas concernés. Au regard de la présente règle, Harthouse est assimilé à un village, la règle ordinaire de l'agglomération s'appliquant à Marienthal.

3. AVERTISSEMENT METHODOLOGIQUE : Le présent document d'orientation et d'objectifs renvoie ici aux surfaces d'urbanisation future inscriptibles dans les documents d'urbanisme locaux et non à la consommation effective de sol, constatée a posteriori dans le cadre du suivi annuel, telle que visée à la page précédente pour contingerer la consommation maximale admise.

4. 26 mai 2009

5. Cf. p.12 les conditions de réalisation de ce potentiel, qui ne peut faire l'objet de regroupement entre plusieurs villages.

CHAPITRE IV - L'articulation entre urbanisme et transports collectifs

A - Les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports collectifs

Les secteurs desservis par les transports collectifs sont des lieux stratégiques. Il est prévu, [dans les chapitres précédents], une affectation particulière des sols aux abords de ces points et la prise en compte, dans les choix de localisation, de ces dessertes. Le présent chapitre expose les prescriptions complémentaires susceptibles de favoriser le développement de l'urbanisation aux abords de ces points.

De façon générale mais plus particulièrement lorsqu'il existe une desserte en transports collectifs à proximité, les exigences des documents locaux d'urbanisme en matière de stationnement automobile privé sont modérées.

Pour les communes desservies par les transports collectifs, les opérations de renouvellement urbain et les extensions urbaines proches des gares, des arrêts de transports collectifs existants ou projetés ou des axes desservis sont aménagés en priorité. Elles privilégient une densité d'occupation élevée.

En dehors de considérations relatives à des enjeux patrimoniaux, paysagers ou techniques majeurs, la densité admise par les documents d'urbanisme locaux aux abords des gares situées dans les centres-villes doit être supérieure de 20 % aux objectifs de densités minimums fixés par ailleurs pour les extensions urbaines résidentielles du niveau d'armature du SCoTAN considéré. Ceci, dans un rayon de 300 m centré sur la gare.

Une offre diversifiée de logements doit être créée ou maintenue dans les quartiers à proximité piétonne des gares, intégrant programmes collectifs, logements locatifs et logements aidés. Ces quartiers offrent une diversité des fonctions associant équipements, espaces publics et commerces, en favorisant dans les agglomérations le développement de fonctions de services et de bureaux.

Les secteurs proches des gares intègrent celle-ci comme un élément structurant dont l'accessibilité est un enjeu fort, notamment pour les piétons et les cyclistes.

Dans les agglomérations et les villes-relais, les opérations de développement urbain de grande ampleur traversées ou jouxtant la voie ferrée prévoient, dès leur conception, l'emplacement d'un nouvel arrêt et son articulation avec les développements envisagés, dès lors que l'interdistance entre les arrêts existants et ces opérations est compatible avec l'évolution actuelle ou prévisible des matériels roulants.

Les équipements structurants sont localisés en privilégiant la qualité de leur desserte par les transports collectifs et les modes actifs (piétons/cycles). L'accessibilité aux établissements d'enseignement Heinrich-Nessel et Schuman doit être facilitée.

La localisation des zones d'activités doit faciliter leur desserte par les transports collectifs. Lorsqu'elles sont implantées à proximité immédiate d'une infrastructure ferroviaire ou lorsqu'elles sont desservies par une telle infrastructure, elles préservent les emprises nécessaires à cette desserte et au raccordement à la voie ferrée.

1. CONDITIONS LIÉES À L'URBANISATION

Sauf exception justifiée, comme par exemple une gare éloignée du centre urbain, la présence de contraintes environnementales ou de risques naturels, le développement de l'urbanisation s'organise pour valoriser le recours aux systèmes de transports collectifs.

La densité est privilégiée aux abords des secteurs desservis ou devant l'être, ainsi que la diversité des fonctions urbaines et des formes bâties. Dans les villes-relais et les agglomérations, le développement d'activités tertiaires et d'équipements structurants est favorisé aux abords de ces secteurs. La localisation des extensions urbaines se fait en privilégiant la possibilité de desserte en transports collectifs ferroviaire ou routier.

Dans les pôles d'équilibre, les villes-relais et les agglomérations, les documents locaux d'urbanisme encouragent et facilitent le développement des commerces et des services en pied d'immeuble aux abords des arrêts existants ou futurs des systèmes de transports collectifs, lorsqu'ils correspondent à des secteurs denses, des centres-villes ou des centres-bourgs.

Autour des arrêts de transports collectifs et particulièrement des gares et des pôles multimodaux, la trame viaire est aménagée et structurée pour faciliter et valoriser l'utilisation des cheminements piétons et cyclistes.

Ces arrêts sont valorisés par l'organisation, la conception et l'aménagement d'espaces publics ou collectifs à leurs abords, ainsi que par l'organisation générale de l'urbanisation.

2. STATIONNEMENT AUTOUR DES ARRÊTS DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Si le stationnement public doit exister aux abords de ces arrêts et principalement autour des gares pour répondre aux besoins spécifiques d'une partie des usagers, il doit être dimensionné au plus près de ces besoins et intégrer le souci d'une faible consommation foncière.

Le développement des capacités de stationnement, notamment à l'usage des personnes provenant d'autres communes, ne doit pas obérer la capacité des niveaux supérieurs de l'armature urbaine à développer et à densifier leurs secteurs «gare».

En conséquence, des points d'arrêts en amont ou en aval des agglomérations seront progressivement aménagés afin d'assurer une offre pérenne de stationnement et de développer des possibilités de rabattement.

Outre la modération des exigences en matière de stationnement automobile privé à proximité des dessertes en transports collectifs, les éventuels plans de déplacements urbains prescrivent une limitation des exigences en matière de stationnement

automobile dans les périmètres accessibles de 300 mètres autour des arrêts de transports collectifs et des pôles d'échange multimodaux.

La réalisation d'un stationnement sécurisé des deux-roues aux abords des arrêts de transports collectifs doit être développée et systématisée. Le dimensionnement de ce stationnement doit prendre en compte les perspectives de croissance du nombre d'utilisateurs cyclistes que la mise en oeuvre de ce SCoT doit progressivement générer.

B - Articuler l'urbanisation avec la desserte par les transports collectifs

Les extensions urbaines des trois premiers niveaux de l'armature urbaine ont un réseau viaire hiérarchisé et sont organisées pour permettre d'accueillir une desserte par les transports collectifs.

Les communes organisent le développement de l'habitat et des espaces de développement économique en fonction notamment des arrêts de transports collectifs existants ou projetés.

CHAPITRE V - La valorisation des paysages et la mise en valeur des entrées de villes

A - Les conditions de valorisation de la qualité des paysages

Les secteurs et les ensembles bâtis représentatifs de l'urbanisation traditionnelle de l'Alsace du Nord sont préservés et mis en valeur, notamment les ensembles urbains patrimoniaux tels que par exemple les villages de Hunspach, Seebach, Obersteinbach, ainsi que les centres historiques de Haguenau et Wissembourg.

Les éléments de petit patrimoine bâti local (petit patrimoine rural, chapelles, lavoirs, ouvrages militaires...), supports potentiels d'itinéraires touristiques, sont préservés de l'expansion urbaine par le biais, par exemple, de marges de recul, ou valorisés au sein des opérations nouvelles ; toute atteinte directe à ces éléments de patrimoine ou à leurs environnement proche est, sauf justification particulière, à proscrire.

B - Préserver et valoriser la qualité des paysages naturels et urbains

1. INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX

Les grandes infrastructures et les réseaux s'intègrent dans le paysage avec le souci de la préservation de ses composantes naturelles et urbaines.

Dans les centres anciens, l'enfouissement des réseaux doit être la règle prioritaire. Lorsque des impératifs techniques rendent cet enfouissement impossible ou économiquement disproportionné, la réalisation de réseaux aériens fait l'objet d'une insertion particulière, attentive au cadre bâti.

2. EXTENSIONS URBAINES

La continuité urbaine des extensions définie par ailleurs dans le document d'orientation et d'objectifs doit être respectée ; elle est l'un des moyens principaux de préserver les paysages urbains.

Des coupures paysagères sont maintenues entre les noyaux urbains des communes ou entre les ensembles urbanisés agglomérés lorsqu'ils regroupent plusieurs communes, notamment en périphérie des agglomérations et des villes-relais, ainsi qu'entre les villages. Ces coupures sont particulièrement marquées le long des RD 1062, 1063, 263, 919, 27, 28 et 29. Ces coupures paysagères peuvent également servir de corridor écologique lorsque leur localisation s'y prête.

Les éléments paysagers traditionnels sont dans la mesure du possible préservés voire recréés en cas d'urbanisation nouvelle («ceinture verte» de vergers, prairies...), et au minimum font l'objet d'une prise en compte particulière.

La localisation des sites potentiels d'extension est déterminée en considération de leur sensibilité paysagère et de manière à minimiser leurs impacts.

Les extensions urbaines linéaires à vocation résidentielle comme à vocation d'activités, de commerces ou d'équipements sont proscrites le long des axes routiers départementaux ou d'entrée en ville (qu'elles entrent ou non dans le champ d'application de l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme).

La recherche de la compacité de l'urbanisation et les développements de l'urbanisation en profondeur par rapport aux voies d'accès principales doivent être la règle générale et sont donc privilégiés.

Les effets de corridor bâti le long des voies départementales ou d'entrée en ville (qu'elles entrent ou non dans le champ d'application de l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme) sont limités au maximum.

Enfin, les extensions urbaines de toute nature localisées le long de voies existantes ou futures sont organisées et structurées en fonction de ces voies et sauf impératif de sécurité majeur, desservies directement à partir d'elles.

Les extensions urbaines doivent minimiser la déstructuration du paysage bâti dans lequel elles s'insèrent.

Les extensions urbaines linéaires le long des anciens chemins sont à proscrire ou à limiter au bénéfice d'une recherche de compacité, et à réserver en tout état de cause aux secteurs les moins sensibles du point de vue paysager.

Les limites externes des ensembles urbains, entre espaces bâtis et espaces naturels, sont conçues et aménagées pour assurer la cohérence et la transition entre ces espaces. Elles s'appuient sur la trame paysagère préexistante dans une logique de permanence.

3. PRÉSERVATIONS PAYSAGÈRES PARTICULIÈRES

L'ouverture à l'exploitation touristique des sites sensibles du point de vue paysager veille à respecter les éléments du patrimoine paysager et bâti dans lesquels elles s'insèrent.

Sur le territoire du Parc naturel régional des Vosges du Nord :

- l'urbanisation des fonds de vallon doit ménager des coupures d'urbanisation significatives ;
- le développement du bâti sur les versants est limité et fait l'objet d'une insertion paysagère attentive aux points de vue et aux panoramas ;
- les documents d'urbanisme locaux déclinent à leur échelle les préconisations paysagères de la charte du Parc naturel régional des Vosges du Nord.

Dans l'ensemble du territoire du SCoT de l'Alsace du Nord, les choix de localisation de ces éléments d'urbanisation touristiques privilégient les sites les moins sensibles paysagèrement.

La perception des villages-clairières est préservée, le maintien d'une lisière forestière exempte d'urbanisation définie au chapitre III A §1.1 prenant ici toute son importance. Les boisements et l'enfrichement des espaces non urbanisés utiles à la perception paysagère du village-clairière sont contenus et limités.

En complément de ce qui est indiqué au chapitre III A §3 pour la préservation de la fonction écologique des arbres isolés, des taillis et des bosquets, la fonction paysagère de ces éléments végétaux doit être préservée et développée dans les mêmes conditions.

Dans les unités paysagères collinaires et de piémont¹, les lignes de crêtes sont préservées des extensions urbaines comme des constructions isolées, à l'exception d'équipements particuliers nécessitant impérativement une position élevée en raison de leur nature (château d'eau, infrastructure de télécommunication, éoliennes...). Les extensions d'installations agricoles existantes y sont autorisées sous couvert d'une bonne intégration paysagère.

Ces dispositions ne s'appliquent pas aux villages et ensembles urbains historiquement implantés en ligne de crête dont le développement peut être poursuivi selon la localisation et les orientations anciennes ou traditionnelles.

Les secteurs agricoles constructibles sont localisés en fonction de la sensibilité paysagère des sites, en recherchant l'impact minimal.

Les paysages bâtis traditionnels des centres anciens et des villages sont préservés et mis en valeur. Les réalisations contemporaines, lorsqu'elles sont rendues possibles, doivent avoir le souci de leur intégration paysagère.

La signature paysagère du réseau hydrographique via son cortège végétal doit être préservée et développée :

- pérennisation de la vocation naturelle des abords des cours d'eau et de leur capacité de divagation,
- développement et protection des boisements dans les documents locaux d'urbanisme,
- politiques actives de replantation, etc.

Les politiques publiques de gestion ou de plantation des ripisylves contribuent au travers notamment du choix des espèces au maintien et à la restauration du bon fonctionnement écologique de ces espaces.

1. Les grandes unités paysagères d'Alsace du Nord sont identifiées cartographiquement dans le rapport de présentation.

C - Garantir la qualité paysagère et bâtie des entrées de ville

Un traitement paysager de qualité des entrées de ville est à rechercher pour favoriser une transition réussie entre espaces non bâtis et espaces bâtis. Cette orientation vise toutes les voies d'entrée dans les parties agglomérées, qu'elles entrent ou non dans le champ d'application de l'article L. 111-1-4 du code de l'urbanisme et qu'elles soient existantes ou futures.

De même, entre bâti préexistant et implantations nouvelles, on privilégie les transitions harmonieuses entre formes urbaines plutôt que les confrontations radicales de style, de forme et/ou de mode d'implantation.

La réalisation de fronts bâtis de qualité privilégiant l'encadrement bâti des voies, l'image urbaine, le traitement paysager et la plantation des parkings, la qualité des matériaux employés au service d'une image valorisante de la zone sont autant d'éléments à développer dans ces secteurs d'entrée de ville.

Les aires de stationnement privées sont localisées ou aménagées pour limiter leur impact paysager du point de vue de l'utilisateur circulant sur la voie d'entrée en ville et dans la mesure du possible, en dehors des champs de vue principaux. Il en est de même pour les aires de stockage de matériaux et pour celles de service et de livraison.

La transition entre espaces publics et espaces privés fait l'objet d'un traitement de leurs limites permettant clairement de les identifier dans le paysage (par le biais, par exemple, d'éléments de clôture, de végétalisation ou encore d'implantation du bâti en limite...), les abords des voies d'entrée en ville étant traités sur un mode urbain.

Les principes de continuité urbaine, de desserte et d'organisation depuis les voies d'entrée en ville, de compacité de l'urbanisation... développés par ailleurs dans le document d'orientation et d'objectifs s'appliquent également à ces zones et concourent à leur qualité paysagère.

CHAPITRE VI - Les risques

A - Les conditions de prévention des risques

1. PRÉVENIR LES RISQUES D'INONDATION

En dehors des zones urbanisées, la dynamique naturelle des cours d'eau doit être maintenue : préservation du caractère naturel des berges, maintien du réseau de fossés et de leur cortège végétal, prise en compte et préservation des zones humides...

La crue de référence à prendre en considération pour déterminer les zones inondables est la plus forte crue connue jusqu'alors si cette dernière est supérieure à la crue centennale. Sinon, la crue à prendre en considération est la crue de fréquence centennale modélisée. A défaut de ces informations, on considérera la plus forte crue connue pour déterminer la zone inondable.

La prévention des risques d'inondation liés au ruissellement urbain s'appuie également sur une limitation de l'imperméabilisation des sols et sur des mesures de gestion des eaux pluviales telles que développées au paragraphe B ci-après.

En l'absence de Plan de Prévention des Risques Naturels d'Inondation :

- Les extensions urbaines sont interdites dans les zones inondables par submersion (submersion par débordement de cours d'eau ou défaillance de digue), de même dans ces zones inondables que le remblaiement ou l'affouillement des sols¹.
- Les zones naturelles inondables sont préservées de l'urbanisation et de l'endiguement. Lorsqu'elles ont été classées en zones d'extension future mais ne sont pas encore viabilisées, elles doivent faire l'objet d'un reclassement en zones naturelles inconstructibles, quelle que soit leur affectation initiale.
Toutefois, les extensions limitées des constructions et installations à usage agricole et nécessaires à l'exploitation agricole ainsi que des sites d'exploitation agricole existants sont admises en l'absence d'alternative hors zone inondable et sous réserve d'assurer la sécurité des personnes et de limiter la vulnérabilité des biens et des activités. En toute hypothèse, ces implantations sont limitées aux secteurs où l'aléa est de très faible à moyen.
- Les nouvelles constructions ou extensions de construction dans les zones urbaines existantes et les zones d'extension déjà viabilisées sont admises dans le respect de la législation en vigueur et dans le respect des orientations suivantes :
 - les nouvelles constructions ou extensions de constructions existantes et les installations doivent être interdites dans les zones d'aléa fort à très fort, excepté les extensions limitées de constructions ou d'activités existantes et la reconstruction après sinistre (hors sinistre pour cause d'inondation) ;

1. A l'exclusion des travaux autorisés dans le cadre d'un éventuel Programme d'actions pour la prévention des inondations.

- les nouveaux établissements dits sensibles¹ doivent se localiser en dehors des zones de submersion quel que soit leur niveau d'aléa ;
- les nouvelles constructions et installations admises ne doivent pas aggraver l'aléa en amont et en aval (mesures correctrices ou compensatoires) ;
- les choix de développement doivent également tenir compte du risque de défaillance de digue. A ce titre, les documents d'urbanisme préservent en arrière des digues des bandes de sécurité non constructibles, d'une largeur adaptée à la nature du risque (en l'absence d'étude de danger, cette largeur sera de 10 mètres au minimum et de 50 mètres dès lors que la différence entre le niveau du terrain naturel et le niveau de l'eau en crue de référence dépasse 1 mètre).

2. PRÉVENIR LES RISQUES DE COULÉES D'EAUX BOUEUSES ET DE MOUVEMENTS DE TERRAIN

L'implantation de l'urbanisation et des infrastructures tient compte des risques de coulées d'eaux boueuses et de mouvements de terrain et veille à ne pas augmenter le risque pour les personnes et les biens. Les constructions, installations, équipements et infrastructures sensibles sont localisées en dehors des secteurs susceptibles d'être impactés directement par ces phénomènes.

Dans les secteurs de risque de mouvements de terrain lié au retrait/ gonflement des sols argileux², les plans locaux d'urbanisme prennent en compte, au travers des dispositions, le risque identifié, dans l'optique de limiter la vulnérabilité des biens ou des activités.

3. PRÉVENIR LES RISQUES MINIERS LIÉS À L'ANCIENNE ACTIVITÉ PÉTROLIÈRE

Autour des anciens puits miniers, un rayon de 30 mètres est protégé de toute urbanisation afin de prévenir le risque d'effondrement.

Les anciens terrils, instables, sont préservés de toute construction ainsi que les terrains situés sous la pente d'affaissement.

Dans les communes concernées par l'emprise des forages pétroliers, les projets d'aménagement prennent en compte la localisation des têtes de forages.

Les documents d'urbanisme locaux prennent en compte le risque de tassement des sols liés aux anciennes activités minières en interdisant la construction dans les secteurs identifiés comme présentant un risque.

Dans les secteurs à sols pollués, notamment dans et autour des sites des anciennes raffineries de pétrole, les risques liés à cette pollution doivent être pris en compte dans tout projet d'aménagement.

1. Tels les crèches, hôpitaux, prisons, EHPAD, centres de secours, etc

2. Se référer à l'étude BRGM figurant dans le rapport de présentation

B - Prévenir les risques pour la salubrité publique

1. GÉRER LES EAUX PLUVIALES

Pour assurer le bon fonctionnement des stations d'épuration et la qualité des eaux superficielles, la part des eaux pluviales rejetées aux réseaux unitaires est minimisée. L'urbanisation, les équipements et les infrastructures cherchent en conséquence :

- à minimiser l'imperméabilisation du sol pour diminuer les rejets d'eaux pluviales ;
- lorsque le cadre législatif et réglementaire le permet, à favoriser la rétention, l'infiltration et/ou la récupération/réutilisation des eaux de pluies.

Le développement des réseaux séparatifs constitue également une des réponses à l'objectif recherché.

2. PRENDRE EN COMPTE LES POLLUTIONS ET LES NUISANCES

Dans les secteurs à sols pollués, les risques liés devront être pris en compte dans tout projet d'aménagement.

Afin de prévenir les risques pour la santé publique, la recherche de nouveaux sites de captages d'eau potable se fera, par principe de précaution, en dehors du secteur concerné directement par la décharge souterraine de déchets industriels de Pechelbronn (cf. Rapport de présentation). Le prélèvement d'eau dans le cadre de systèmes de chauffage individuels géothermiques est également interdit dans ce périmètre, à l'exception des travaux de recherche ou d'exploitation de mines, soumis à déclaration ou à autorisation d'ouverture de travaux miniers.

Les choix de localisation des nouveaux sites résidentiels et d'activités tiennent compte des nuisances existantes (sonores, olfactives, poussières...) ainsi que de celles susceptibles d'être générées par les futures activités à implanter sur le site considéré.

3. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE L'AIR ET RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Les points de dépassement des seuils de pollution atmosphérique liés aux déplacements automobiles en milieu urbain dense doivent être résorbés. Le trafic de transit est écarté à terme des axes d'entrée dans les agglomérations et les villes-relais et plus particulièrement de l'agglomération haguénovienne, au bénéfice notamment des transports collectifs.

Le développement des transports collectifs et la maîtrise des déplacements automobiles préconisés par le présent document d'orientation et d'objectifs contribuent à l'amélioration de la qualité de l'air.

Les choix de localisation des nouveaux sites d'activités intègrent les préoccupations de qualité de l'air en recherchant la proximité des dessertes en transports collectifs (ou les facteurs favorables à leur mise en place). Ces choix intègrent aussi la

problématique des vents dominants par rapport aux implantations résidentielles et aux centres-villes.

Dans les agglomérations, les villes-relais et les pôles d'équilibre, le choix des formes urbaines retenues dans les futurs quartiers denses, en extension ou en renouvellement urbain, favorise l'efficacité énergétique des constructions.

4. PRÉPARER LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

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

Concernant la production de logements neufs, les documents d'urbanisme locaux intègrent une approche bioclimatique, a minima à l'échelle des projets et leurs dispositions favorisent la réalisation de formes urbaines adaptées aux conditions climatiques et économes en énergie fossile, à travers, par exemple, leur densité, leur compacité, l'optimisation des déplacements mécanisés qu'elles engendrent par leur localisation, etc.

Les documents locaux d'urbanisme favorisent la baisse des besoins énergétiques liés aux fortes chaleurs en favorisant des aménagements bioclimatiques et leur rôle de rafraîchissement naturel (intégration du végétal dans les nouvelles opérations, préservation des circulations d'air,...). Ils facilitent par leurs dispositions l'installation des énergies renouvelables dans l'habitat, l'activité ou les équipements et permettent les travaux d'isolation thermique adaptés au bâti ancien en préservant ses capacités de respiration.

Les documents d'urbanisme locaux veillent à faciliter le développement de l'énergie solaire photovoltaïque et thermique, en favorisant l'utilisation des bâtiments existants ou des surfaces déjà artificialisées, et en s'assurant toutefois que les unités de production photovoltaïques au sol ne soient pas implantées sur des terrains en exploitation agricole ou sylvicole, ni au sein des réservoirs de biodiversité identifiés par le présent document ou dans les secteurs où existe un enjeu de co-visibilité avec des paysages, sites ou monuments remarquables.

Les politiques publiques d'aménagement pourront développer un plan d'implantation pour les énergies renouvelables qui tienne compte notamment :

- de l'optimisation énergétique des installations ;
- de l'optimisation de leur impact visuel.

Les politiques locales d'urbanisme recherchent et favorisent le rapprochement entre activités productrices d'énergie et consommateur d'énergie lorsqu'un tel potentiel existe.

Pour le parc de logements aidés, les objectifs de politiques publiques de rénovation de l'habitat doivent s'inscrire dans la perspective d'un traitement prioritaire des logements les plus consommateurs¹ en énergie (E, F ou G).

Les politiques publiques d'urbanisme facilitent l'intégration des énergies nouvelles dans la rénovation ou la transformation de logements anciens lorsque les conditions économiques et techniques le permettent et le justifient.

5. SÉCURISER L'APPROVISIONNEMENT EN EAU POTABLE

Les emplacements des projets de captages d'eau potable identifiés et leur environnement proche font l'objet de mesures de préservation de nature à permettre leur réalisation.

À l'intérieur des périmètres de captage d'eau potable, les modes de gestion des eaux pluviales retenus tiennent compte de la sensibilité de la ressource en eau.

À l'échéance de 2025, l'interconnexion des réseaux d'approvisionnement en eau potable est assurée.

Les villes-relais, les agglomérations et les pôles d'équilibre intègrent à leurs prévisions de développement la capacité de fournir en eau potable les activités et les habitants futurs, en particulier dans le secteur nord-ouest de l'Alsace du Nord², ainsi que la capacité à traiter les effluents et les boues de station.

Les autres orientations du document d'orientation et d'objectifs dans le domaine de l'eau, notamment vis-à-vis de la préservation des zones inondables, des zones humides, des fuseaux de mobilité des cours d'eau, de la préservation et du développement de la végétation rivulaire, ainsi que celles se rapportant à la limitation des rejets d'eaux pluviales concourent également à la préservation et à l'amélioration de la qualité de l'eau potable et à la sécurité de son approvisionnement.

1. p.m : Sur la base de l'étude AREAL de 2012: «Etude énergétique du parc HLM alsacien»

2. Se référer au schéma départemental d'alimentation en eau potable

CHAPITRE VII - Les politiques sectorielles

A - L'habitat

Le principe général est de répondre aux besoins des populations existantes et futures au plus près de leur expression territoriale. Les efforts de production de logements doivent être répartis sur l'ensemble du territoire de façon équitable et proportionnée, en tenant compte de l'armature urbaine.

1. LES OBJECTIFS ET LES PRINCIPES DE LA POLITIQUE DE L'HABITAT

1.1. Diversifier l'offre de logements

Chaque commune, quel que soit son niveau dans l'armature urbaine, met en œuvre les moyens nécessaires et suffisants pour répondre à l'ensemble de ses besoins en logements, dans toutes ses composantes, y compris les plus défavorisés et les plus fragiles. Il s'agit notamment d'accompagner la mobilité résidentielle des ménages en favorisant entre autre le développement du parc locatif et de l'accession sociale à la propriété.

Lorsque leur dimensionnement le leur permet, les opérations d'aménagement et de construction veillent à varier la taille des logements et les réponses en termes de statut d'occupation, notamment en diversifiant les formes urbaines attendues.

Offre locative :

L'offre locative, tant privée qu'aidée, doit être développée de façon significative à chaque niveau de l'armature urbaine et plus particulièrement au niveau des pôles d'équilibre et des pôles émergents où elle est insuffisante pour répondre à leur rôle de centralité territoriale.

1.2. Développer l'offre de logements aidés

L'effort de construction de logements aidés doit être réparti sur l'ensemble du territoire de façon équitable et proportionnée, en tenant compte de l'armature urbaine. A court terme, la production annuelle moyenne de logements aidés sur le territoire de l'Alsace du Nord doit être a minima de 200 unités en production neuve et 70 en rénovation conventionnement, ..., en cohérence avec la convention de délégation des aides à la pierre au Conseil Départemental.

Dans la mesure du possible, l'ensemble des centralités du SCoTAN participent au développement du logement aidé. Une réponse aux besoins locaux est également apportée dans les villages.

Outre les objectifs fixés à certaines communes au titre de l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation¹, les secteurs d'extension² urbaine comportent une part minimale de logements aidés, également différenciée selon le niveau de

l'armature urbaine considéré. Cet indicateur de part minimale est fixé par rapport au nombre de résidences principales réalisées dans ces secteurs et appréciée à l'échelle du secteur.

Elle est de :

- 20 % pour les agglomérations
- 15 % pour les villes-relais
- 10 % pour les pôles d'équilibre
- 5 % pour les pôles émergents

Ces pourcentages s'appliquent également aux grandes opérations de renouvellement urbain (d'une superficie supérieure ou équivalente à 1 ha) ou aux opérations importantes de ré-urbanisation des friches.

Une réponse est également apportée aux besoins locaux dans les villages. Ils contribuent à cet effort de développement de l'offre locative aidée à hauteur de 2 % minimum de leur parc de résidences principales à l'échéance 2027.

Les communes anticipent le coût de sortie des opérations de logements sociaux en développant des stratégies de portage et de réserve du foncier disponible. Les réserves foncières ainsi constituées concourent, au côté de la production privée de foncier, à atteindre un niveau de production de logements à coûts modérés à même de satisfaire les objectifs fixés par le SCoTAN.

1.3. Répondre aux besoins spécifiques

L'effort d'équipement en terrain d'accueil des gens du voyage en Alsace du Nord sera poursuivi dans un objectif de mise en oeuvre du Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage (SDAGV).

Les structures d'accueil spécialisées en direction des personnes âgées et les solutions alternatives (accueil de jour, petites unités de vie, maintien à domicile...) doivent être développées.

Elles sont prioritairement localisées aux niveaux de l'armature urbaine allant des pôles d'équilibre aux agglomérations. Le desserrement des structures existantes aux niveaux supérieurs (notamment du centre hospitalier départemental de Bischwiller) est admis en direction des autres niveaux de l'armature urbaine.

Elles sont implantées en veillant à leur articulation et leur proximité avec les centres urbains, les commerces et les services de proximité.

On veillera à rechercher la qualité de leur desserte du point de vue des transports collectifs et des modes de déplacement actifs (piéton/vélo).

L'offre de logements adaptés aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées vivant à domicile, intégrée aux opérations de constructions nouvelles et de réhabilitation urbaine doit être développée.

1. NDR : et non modifiés par le décret 2013-671 du 24 juillet 2013

2. Voir la définition des secteurs d'extension au chapitre III.

En fonction de l'analyse des besoins existants, les communes veillent à ce qu'une part de logements adaptés à la perte d'autonomie soit prévue dans la production globale de logements neufs ainsi que dans les objectifs de réhabilitation du parc de logements aidés.

2. LES OBJECTIFS D'OFFRE DE NOUVEAUX LOGEMENTS

2.1. Accroître le parc de logements

Par période de 6 ans, l'objectif minimal annuel moyen de production de logements est de 900 logements¹ à l'échelle du SCoT.

L'objectif de production de logements est porté par tous les territoires en tenant compte de leur rôle propre, **défini par l'armature urbaine, selon les ordres de grandeur suivants :**

- **Agglomérations** : 430 logements par an répartis en 380 logements pour l'agglomération de Haguenau et le solde à Wissembourg.
- **Ville-relais** : 120 logements par an
- **Pôles d'équilibre et pôles émergents** : 75 logements par an
- **Villages** : 275 logements par an

Pour garantir l'équilibre territorial, l'effort minimal de construction est **réparti à l'échelle des EPCI, selon les ordres de grandeur suivants :**

- **Région de Haguenau** : 310 logements par an
- **Outre-Forêt** : 75 logements par an
- **Sauer-Pechelbronn** : 90 logements par an
- **Pays de Niederbronn-les-Bains** : 110 logements par an
- **Val de Moder** : 70 logements par an
- **Pays de Wissembourg** : 100 logements par an
- **Bischwiller et Environs** : 145 logements par an

La répartition et la localisation spatiale de l'offre neuve en logements s'effectue en lien avec les transports en commun, les équipements collectifs, les services à la population et la structuration des bassins d'emplois.

3. LES OBJECTIFS DE LA POLITIQUE D'AMÉLIORATION ET DE LA RÉHABILITATION DU PARC DE LOGEMENTS EXISTANT PUBLIC OU PRIVÉ

Sont favorisées les opérations permettant la remise sur le marché d'un parc de logements, notamment en direction du locatif, telles que les opérations programmées

1. Il s'agit ici d'un objectif de production qui s'apprécie sur la durée, dans une approche pluriannuelle et en termes de suivi, et non d'une forme d'autorisation ou de limitation d'une délivrance annuelle de 900 permis de construire, inopérante en l'état du droit.

d'amélioration de l'habitat (OPAH), les programmes d'intérêt général (PIG), les opérations de transformation-réhabilitation de logements existants.

Sur la base des documents sectoriels encadrant les politiques d'habitat¹, l'offre locative privée s'accroît d'un objectif annuel de 65 logements par le biais du conventionnement avec l'agence nationale de l'habitat (ANAH), sous réserve de l'existence d'un gisement logements / populations cibles suffisant.

Les politiques publiques de réhabilitation thermique portant en priorité sur le parc de logements privés et publics dont le diagnostic de performance énergétique est classé de E à G, afin de répondre en particulier aux enjeux environnementaux de maîtrise de la consommation d'énergie et de réduction des gaz à effet de serre, mais aussi des enjeux sociaux liés à la précarité énergétique des ménages.

Lorsque l'augmentation de l'offre locative prévue ci-avant s'accompagne d'une rénovation des logements, celle-ci vise tout particulièrement l'amélioration des performances énergétiques.

Les opérations de réhabilitation ou de rénovation permettent aussi la résorption de l'habitat précaire et / ou insalubre qui doit être poursuivie. A l'horizon 2025, les principales poches d'habitat dégradé ou insalubre («Parc Privé Potentiellement Indigne» à ce jour) devront être résorbées, soit à minima environ 230 logements².

Le SCoTAN fixe des objectifs d'adaptation des logements privés existants à la perte d'autonomie. Dans la mesure du possible et en fonction de l'analyse des besoins existants, l'objectif moyen est de 30 logements réhabilités chaque année.

B - Les transports et déplacements

1. LES GRANDES ORIENTATIONS DE LA POLITIQUE DES TRANSPORTS ET DE DÉPLACEMENTS

Le développement préférentiel des agglomérations et des villes-relais et l'accent mis sur le développement des pôles d'équilibre, en concentrant l'urbanisation, permettent de faciliter la mise en place d'un système de transports collectifs performant. C'est à terme, avec la densification de l'urbanisation, le premier gage d'une plus grande cohérence entre urbanisation et transports collectifs.

1.1. Améliorer l'offre

L'amélioration de l'offre de transports collectifs routier et ferroviaire vise à accroître l'accessibilité des agglomérations, des villes-relais et des pôles d'équilibre, du point de vue des niveaux de desserte. A ces niveaux de l'armature urbaine, les arrêts

1. Plan départemental de l'habitat approuvé en octobre 2009, objectifs 2010-2015

2. Constituant le «noyau dur» défini par l'étude du CETE de l'est pour le compte de la DDT67 : «Amélioration de la lutte contre l'habitat indigne dans le Bas-Rhin», décembre 2011.

existants et ceux à venir disposent entre eux et à terme d'un niveau de desserte permettant d'effectuer :

- une journée de travail sur la base d'une journée type de 8h à 18h,
- une demi-journée de travail, le matin et l'après-midi.

Par ailleurs, le développement de l'offre en transports collectifs dans les principaux pôles d'emploi prend en considération les besoins de déplacements des actifs employés dans ces pôles. Le cas échéant, les initiatives prises par les entreprises viendront compléter ou développer des offres alternatives aux déplacements automobiles individuels.

Une coordination et une intermodalité entre l'offre ferroviaire et routière doivent être mises en place pour assurer ce niveau de desserte.

L'offre en transports collectifs routiers organisée par le Département et la Région permet d'assurer un lien performant entre les trois premiers niveaux de l'armature urbaine :

- soit directement,
- soit de façon hiérarchisée,
- soit encore en articulation avec l'offre ferroviaire.

Les agglomérations, les villes-relais et les pôles d'équilibre bénéficient de la création de pôles d'échange multimodaux permettant le développement de l'intermodalité. Ils conjuguent facilité d'accès, notamment piétonne et cyclable, facilité de passage d'un mode à l'autre, ainsi qu'une information complète et pertinente sur les différents réseaux de transports.

En agglomération, ils bénéficient d'une position centrale et sont clairement jalonnés depuis les principaux équipements de rang supérieur de la commune centre. Cette disposition ne fait pas obstacle à l'organisation de pôles de rabattement supplémentaires hors des lieux centraux.

Les axes d'entrée en ville de Haguenau servent de support au développement des transports collectifs et doivent être soulagés du trafic de transit. Ils sont corollairement densifiés pour accompagner le développement des transports collectifs.

1.2. Limiter l'usage de la voiture pour les déplacements domicile/travail et pour les déplacements de courte distance

Les critères de localisation des extensions urbaines tels qu'exposés par ailleurs au document d'orientation et d'objectifs ont aussi pour perspective de réduire les distances de déplacement domicile/travail et de faciliter les déplacements pouvant se reporter sur les transports collectifs ou les modes actifs piétons/vélo.

Les améliorations du réseau principal de voirie et notamment les éventuels contournements doivent être réalisés en veillant à ne pas augmenter significativement le report de la part modale des transports collectifs vers le transport individuel.

2. LES GRANDS PROJETS D'ÉQUIPEMENT ET DE DESSERTE PAR LES TRANSPORTS COLLECTIFS

2.1. Développer d'autres alternatives à la voiture, en articulation des différents modes de transport

Le réseau de transports collectifs de l'agglomération haguénovienne est conforté, développé et étendu à terme à l'ensemble de l'agglomération.

Les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement veillent à raccorder les zones d'activités au cœur des communes et aux gares en déployant un réseau pour les modes actifs.

Le développement du réseau cyclable revêt un caractère prioritaire pour favoriser l'utilisation du vélo sur les déplacements courts ou d'échelle intercommunale. Les politiques locales de déplacements accompagneront la mise en oeuvre d'un réseau structurant, tel que défini par le plan vélo 2020 et qui constituera la colonne vertébrale du réseau cyclable de l'Alsace du Nord. Les communes favoriseront la réalisation d'itinéraires sécurisés de jonction avec le réseau structurant.

Le développement du réseau cyclable devra, dans la mesure du possible et sans dégrader la facilité d'usage par des allongements excessifs, être articulé avec les grandes lignes du paysage.

2.2. Développer les pratiques de covoiturage

Les politiques locales de déplacement et de planification, s'appuyant sur la démarche du Conseil Départemental du Bas-Rhin, contribuent au développement des aires de covoiturage. Ces aires devront être facilement accessibles, en voiture comme en vélo. Outre les localisations le long des grands axes routiers, dans une perspective à long terme de développement de nouveaux usages, ces aires seront aussi localisées de préférence à proximité directe des arrêts de transport collectif, lorsque leur proximité avec ceux-ci le permet et le justifie.

C - Les activités économiques

1. L'ÉQUIPEMENT COMMERCIAL ET ARTISANAL

1.1. Les objectifs de localisation préférentielle des commerces

1.1.1. Les sites privilégiés

Quelle que soit l'échelle urbaine (exception faite des villages), avant de créer de nouveaux pôles commerciaux, on privilégie :

- soit les sites préexistants et leurs extensions,
- soit les sites proches des centres-villes desservis par les transports collectifs,
- soit la ré-urbanisation de friches.

Les nouvelles zones commerciales sont implantées en continuité avec le tissu urbain selon les principes développés au chapitre II A § 1.

1.1.2. Consolider l'attractivité commerciale des polarités

Pour consolider l'attractivité commerciale du territoire, en cohérence avec la hiérarchie des pôles commerciaux, il est nécessaire de développer les pôles majeurs que sont les agglomérations et les villes-relais, notamment pour les achats spécialisés, de façon à limiter les déplacements liés à l'évasion commerciale vers les grandes métropoles que sont Strasbourg et Karlsruhe, l'Outre-Rhin ou vers le territoire voisin de la Bande Rhénane Nord et son village des marques.

Les capacités d'accueil commercial de Wissembourg ainsi que des villes-relais sont renforcées pour limiter la concentration sur l'agglomération haguénovienne.

Les documents locaux d'urbanisme favorisent et encouragent le développement des activités commerciales de centre-ville, particulièrement dans les pôles d'équilibre dont le maintien de l'attractivité dépend fortement de cette fonction commerciale.

1.1.3. Conforter les centres urbains

La création et l'extension de surfaces commerciales de vente et artisanales vouées aux besoins courants est facilitée et privilégiée dans le tissu urbain par les documents d'urbanisme locaux (notamment pour l'alimentaire, l'équipement de la personne et l'équipement de la maison).

Dans les agglomérations et les villes-relais, on privilégie les implantations commerciales dans les centres urbains existants ou dans les éventuels lieux centraux des extensions résidentielles projetées.

Dans les pôles d'équilibre, les pôles émergents et les villages, les surfaces de vente commerciales généralistes jusqu'à 500 m² sont implantées en priorité dans les centres urbains. Les relations et les interactions avec les équipements et les espaces de

centralités existants sont maximisés et optimisés, soit par la proximité des localisations, soit par la qualité des aménagements urbains qui les relient.

Lorsque le tissu urbain s'y prête, les documents d'urbanisme veillent à faciliter le réemploi ou le développement des pieds d'immeuble en faveur du commerce et des services. En centre urbain et dans les pôles de quartiers existants ou à créer, cette vocation commerciale ou de locaux d'accueil d'activités des pieds d'immeuble devra être privilégiée.

1.1.4. Développer le commerce de proximité et l'artisanat, notamment dans les villages

Pour développer et favoriser le maintien des fonctions commerciales de proximité dans les villages, il conviendra d'assurer les conditions d'accueil et de pérennité des activités commerciales et artisanales, et notamment des marchés.

La requalification des cœurs de villes et de villages pour conforter le commerce urbain et de proximité est un des leviers favorisant cet accueil.

Le développement artisanal du territoire doit être encouragé et facilité. Dans l'urbanisation existante, en renouvellement urbain ou sur des sites nouveaux, les choix d'aménagement et de développement permettent de dégager des terrains plus particulièrement dévolus à ces activités artisanales, dans le souci d'une économie du foncier. Ces activités pourront être dispersées sur plusieurs sites ou regroupées sur un site plus particulièrement aménagé à leur intention.

1.2. Hiérarchiser les localisations préférentielles des commerces, en lien avec l'armature urbaine

1.2.1. S'appuyer sur la hiérarchie urbaine existante

La vocation des surfaces de vente commerciales, l'échelle de leur bassin de clientèle et leur dimensionnement doivent être en cohérence avec le rôle et la vocation des différents niveaux de l'armature urbaine du SCoTAN :

Le commerce «de proximité ou de grande proximité» correspond aux commerces traditionnels de centre-ville ou de centre urbain et répond aux achats quotidiens à l'échelle d'un quartier ou d'une commune ; il a vocation à s'implanter à tous les niveaux de l'armature urbaine.

Le commerce «intermédiaire» a une fonction de desserte locale à une échelle communale ou intercommunale, pour des fréquences d'achat de type hebdomadaire. Il a lui aussi vocation à s'implanter tous les niveaux de l'armature urbaine.

Le commerce «majeur ou spécialisé» a une fonction de desserte à l'échelle du bassin de vie du pôle d'implantation. Il a vocation à s'implanter aux seuls niveaux pôle d'équilibre, ville-relais ou agglomération de l'armature urbaine du SCoTAN.

Le commerce «d'agglomération» a vocation à desservir un bassin de clientèle étendu, qui déborde largement le seul cadre du bassin de communes proches, pouvant atteindre ou dépasser celle du territoire de l'Alsace du Nord. Il a vocation à

s'implanter dans les seules villes-relais et agglomérations de l'armature urbaine du SCoTAN. Dans les villes-relais, le commerce d'agglomération doit veiller par ses dimensions à ne pas porter atteinte à l'attractivité et l'animation des centres-villes.

1.2.2. Définir les conditions d'accueil des moyennes et grandes surfaces

La création de très grandes surfaces de vente généralistes d'agglomération n'est possible que dans les niveaux agglomérations et villes-relais de l'armature urbaine.

La réalisation d'une galerie commerçante en accompagnement des commerces «majeurs» n'est possible, dans les villes-relais et les pôles d'équilibre, que si l'installation se fait en centre-ville ou en lien étroit, fonctionnel et de proximité, avec celui-ci.

1.3. Encadrer l'implantation des «drives»

Les «drives» doivent être implantés au sein des zones urbanisées, dans les zones commerciales à proximité des lieux de vie et d'activités fréquentés par les consommateurs.

Les «drives» qui ne sont pas adossés à une surface de vente alimentaire existante ou nouvelle se localisent préférentiellement dans les zones commerciales ou mixtes existantes.

En dehors de ces zones, l'implantation d'un «drive» ne doit pas aggraver significativement les conditions de desserte des zones traversées pour l'accès au grand réseau viaire intercommunal.

2. LES ZONES D'ACTIVITÉS

2.1. Principes généraux

Les zones d'activités et en particulier les grands projets de zone structurants à l'échelle de l'Alsace du Nord (30 ha et plus) privilégient la proximité d'un bon niveau de desserte routière, en minimisant les traversées d'agglomération entre leur localisation et les grands axes du réseau routier (autoroutes, RD 263, RD 1062, RD 28 à l'Est d'Hatten et RD 1063).

Le SCoTAN affirme le principe que les nouveaux contournements ne sont pas le support d'une nouvelle urbanisation.

En dehors des deux agglomérations définies par le SCoTAN où préexistent de tels ouvrages déjà insérés pour partie dans l'urbanisation, lorsqu'un nouveau contournement est réalisé, les zones d'activités (y compris commerciales) sont localisées hors de la proximité directe des points d'échange entre l'éventuel contournement et l'axe dévié.

L'implantation des zones d'activités y compris commerciales ou touristiques est subordonnée à la capacité de les desservir par un réseau collectif d'assainissement et par la présence d'une station d'épuration en capacité de traiter les effluents produits.

Enfin, les sites d'extension sont réalisés dans le souci prioritaire de leur intégration paysagère. Les documents locaux d'urbanisme effectuent leur choix de localisation des extensions à vocation économique en comparant la sensibilité paysagère des sites potentiels aux fins de rechercher l'impact minimum.

2.2. Continuité urbaine

Principe :

Hormis pour les zones à vocation touristique et celles liées à l'exploitation de la géothermie et des énergies nouvelles, les extensions urbaines à vocation économique obéissent aux principes de continuité urbaine tels que définis au chapitre II A §1. L'obligation de continuité s'applique également aux sites projetés à vocation exclusivement commerciale.

Exceptions :

Quel que soit le niveau de l'armature urbaine considéré, lorsque les projets de sites d'extension à vocation d'activités¹ délimités aux documents locaux d'urbanisme approuvés à la date du 26 mai 2009 ne sont pas situés dans la continuité des tissus agglomérés, leur aménagement est toutefois admis dès lors que les collectivités locales ont acquis à cette date la moitié au moins des emprises foncières du site.

Les zones d'activités existantes au 26 mai 2009 (Eschbach, Taubenhof, ISRI à Merkwiller-Pechelbronn...), quel que soit le niveau de l'armature considéré, ne répondant pas au critère de continuité urbaine peuvent faire l'objet d'une extension dans la limite de 50 % des surfaces viabilisées existantes.

Les secteurs d'extensions destinés aux activités répondant à la double condition énoncée ci-avant d'inscription au document de planification et de maîtrise foncière ainsi que les extensions éventuelles des zones d'activités existantes viennent alors en déduction des surfaces d'extension économiques éventuellement dévolues au pôle urbain considéré (voir chapitre III §B).

Par exception aux orientations relatives au potentiel de développement des villages définies aux chapitres précédents, les sites d'extension à vocation économique portés par une intercommunalité qui ne seraient pas situés en continuité du pôle urbain principal de l'intercommunalité considérée mais qui répondent à la double condition d'inscription préalable au document d'urbanisme local et de maîtrise foncière à hauteur minimal de 50% sont autorisés sur le ban communal d'un village, au sens du SCoTAN. Ils ne remettent pas en cause le potentiel de développement du village où ils sont implantés. Leur superficie est déduite du potentiel du pôle urbain principal de l'intercommunalité porteuse du projet.

1. Par sites à vocation d'activités, on entend ici également les sites destinés aux activités commerciales et de service mais pas ceux dédiés aux activités touristiques.

CHAPITRE VIII - Grands projets d'équipements et de services

A - Les grands projets d'équipements et de services

1. ACCESSIBILITE AUX ÉQUIPEMENTS PUBLICS CULTURELS ET AUX ÉQUIPEMENTS DE SANTÉ

Les politiques publiques d'urbanisme assurent une couverture équilibrée du territoire par les équipements culturels destinés aux spectacles vivants ainsi qu'à la lecture publique.

Un tel équipement est en particulier nécessaire dans le secteur de la ville-relais de Niederbronn-les-Bains-Reichshoffen-Gundershoffen.

Les politiques publiques d'aménagement veillent au maintien et au développement des conditions (en particulier d'accès) nécessaires au maintien et au développement du maillage des équipements collectifs liés à la santé publique.

Les politiques locales d'urbanisme des pôles émergents et des pôles d'équilibre intègrent à leurs objectifs le maintien et le développement des équipements de santé. Elles développent, facilitent et encouragent en particulier la réalisation de regroupements des professions médicales, sous la forme par exemple, d'équipements publics de type «maison de santé». La localisation de ces équipements doit s'articuler avec le souci de maintien de l'attractivité commerciale des centralités existantes. Les localisations périphériques doivent être écartées au profit des centralités existantes.

2. EQUIPEMENTS D'ACCUEIL DES JEUNES ENTREPRISES

Les politiques publiques de développement économique veillent à une couverture équilibrée du territoire par les équipements destinés à l'accueil de jeunes entreprises, en s'appuyant pour ses éventuelles priorités, sur l'armature urbaine développée dans le SCoTAN.

Un complément doit être développé en priorité dans le secteur de l'agglomération de Wissembourg, pour conforter et renforcer le rôle de Wissembourg dans le développement économique de l'Alsace du Nord.

B - Les projets liés au réseau ferré et aux transports collectifs

Le maintien, le développement et l'amélioration de l'offre ferroviaire TER est nécessaire à la réussite des orientations du SCoTAN. Ils s'envisagent en tenant compte des contraintes spécifiques de fonctionnement du TER et en lien avec les politiques régio-

nales en la matière. Vers l'extérieur du territoire, cette amélioration concernera prioritairement les services en direction de Strasbourg, de Landau et de Karlsruhe. Elle visera au terme du schéma :

- au développement de relations sans rupture de charge vers Strasbourg pour l'ensemble des points d'arrêt et vers Karlsruhe et Landau depuis les points d'arrêt de l'axe Strasbourg-Haguenau-Wissembourg ;
- au développement progressif de points d'arrêts en amont des agglomérations, à l'intérieur ou à l'extérieur de ces dernières, afin de limiter l'impact des rabattements automobiles vers les gares situées en milieu urbain, tout en limitant les ruptures de charges pour l'utilisateur. Sont principalement concernées les gares de Schweighouse-sur-Moder, Walbourg et Marienthal. Ces rabattements visent les automobilistes et s'entendent sans dégradation significative des temps de parcours ;
- sous réserve de sa faisabilité, au développement d'une offre de rabattement en transports collectifs vers les gares de Mommenheim et de Brumath pour les communes situées à l'ouest et au sud-ouest de Haguenau ;
- à l'adaptation de l'offre en transports collectifs (en fonction des évolutions des déplacements) entre l'Alsace du Nord et la région de Bitche d'une part, et la gare de Saverne d'autre part.

L'accessibilité du territoire depuis l'Allemagne, la Lorraine, l'agglomération strasbourgeoise et le Pays de Hanau doit être améliorée. Les liaisons ferroviaires vers l'agglomération strasbourgeoise et Karlsruhe doivent à terme être renforcées.

Le réseau ferroviaire à grande vitesse accessible à Strasbourg et Saverne doit être valorisé. La liaison vers Saverne permettant un accès à ce réseau à grande vitesse doit être pérennisée.

A terme, les conditions permettant une desserte en transports collectifs de l'aéroport de Baden-Baden doivent être recherchées.

L'accessibilité des sites touristiques en transports collectifs, ferroviaires ou routiers doit être renforcée et améliorée.

La réouverture du tronçon ferroviaire désactivé¹ de la ligne ferroviaire Saarbrücken-Haguenau-Rastatt est souhaitée. En effet, la réouverture au service ferroviaire voyageur de cet axe permettra, d'une part, de répondre à l'objectif général d'amélioration de l'accessibilité vers l'Allemagne et, d'autre part, de favoriser l'accès en transport collectif à l'aéroport de Baden-Baden. Afin de rendre possible une réouverture au trafic ferroviaire des sections Obermodern-Haguenau et Haguenau-Soufflenheim-pont de Rastatt, les emprises ferroviaires des voies concernées sont, sur le territoire du SCoTAN, inconstructibles et ne doivent pas être affectées à une autre utilisation que la réalisation de transports collectifs en site propre (ferroviaire ou routier).

Ces emprises pourront accueillir la réalisation d'un itinéraire cyclable, sous réserve que celui-ci ne compromette pas la réouverture de cette ligne.

1. Il s'agit du tronçon à compter d'Obermodern, en direction de Rastatt.

Le transport ferroviaire de marchandises doit être facilité et développé, en accompagnement des mesures du SCoTAN en faveur de la desserte des grandes zones d'activités.

Le chapitre VII § B du document d'orientation et d'objectifs décrit l'essentiel du projet relatif aux transports collectifs routiers.

La coordination des systèmes de transports doit permettre de développer des pôles multimodaux, en lien avec la densité de l'urbanisation actuelle et future.

Les territoires les moins densément peuplés et ceux situés à l'écart des axes lourds de transports collectifs doivent pouvoir bénéficier à terme du développement du transport à la demande.

Le covoiturage doit être développé en complémentarité des modes de transports collectifs, notamment dans les pôles d'équilibre et à Lembach, en fonction de l'intensité de la demande. Ce développement doit s'accompagner de celui des aires de stationnement destinées à encourager et faciliter la pratique du covoiturage. Le développement des plans de mobilité des entreprises est encouragé et facilité.

Le réseau de transports collectifs développé sur l'agglomération haguénovienne doit être conforté, renforcé et étendu à terme à l'ensemble de l'agglomération.

C - Les projets liés aux réseaux routiers

Le fonctionnement et la lisibilité des axes routiers importants et particulièrement les RD 27, 28 et 919 doivent être améliorés. Compte tenu de la dimension structurante de ces axes dans le développement des secteurs les jouxtant, l'amélioration de la lisibilité visera :

- à rendre plus homogène le traitement des entrées de villes sur les communes le long de l'axe (améliorer le passage de la route à la rue),
- à redistribuer dans les communes traversées l'espace public au profit des piétons, des vélos et des transports collectifs.

Les améliorations du réseau routier ont pour objectif d'accroître la sécurité et de réduire les nuisances. Elles n'ont pas pour objectif d'augmenter significativement le report de la part modale des transports collectifs vers le transport individuel.

Les accroissements de capacité du réseau routier se font lorsqu'une augmentation significative de la demande le nécessite.

Les axes de passage préférentiels de la faune dans les vallées vosgiennes doivent être maintenus. Les infrastructures nouvelles ou les réfections complètes des infrastructures doivent tenir compte de cette nécessité dans leurs aménagements.

L'amélioration du réseau routier s'appuie en particulier sur la réalisation :

- de la déviation de Mertzwiller (RD 1062),
- d'une liaison entre la RD 1063 et la RD 29,
- d'aménagement de sécurité sur la RD 263.

La partie de la RD 28 située à l'ouest de Soultz-sous-Forêts n'a pas vocation à accueillir le transit est-ouest du territoire de l'Alsace du Nord. Ses aménagements assurent l'équilibre entre ses vocations de desserte du territoire (y compris à terme en transports collectifs) et d'axe touristique.

Les déplacements le long de l'axe économique Niederbronn-les-Bains-Bischwiller doivent être améliorés. Les axes d'entrée dans l'agglomération haguénovienne servent de supports au développement des transports collectifs et doivent être à terme soulagés du trafic de transit. Le raccordement de la RD 29 et de la RD 1063 doit à terme être envisagé.

Les améliorations du réseau routier doivent tenir compte pour leur réalisation de la sensibilité des milieux traversés.

Les réseaux de déplacements, et notamment le réseau routier, font l'objet d'une valorisation en lien avec les politiques touristiques. Cette valorisation vise à :

- la mise en valeur et l'accessibilité du territoire et de ses principaux sites touristiques, ainsi que le développement de routes et d'itinéraires thématiques,
- l'interconnexion des circuits vélos y compris transfrontaliers,
- l'accessibilité des sites touristiques en transports collectifs,
- la valorisation de la desserte à grande vitesse de Strasbourg .

Les itinéraires et les aménagements cyclables sont développés en lien avec les orientations de la politique cyclable du Conseil Départemental du Bas-Rhin. La cohérence entre les réseaux cyclables de Moselle et du Bas-Rhin et leur interconnexion doivent en particulier être recherchées.

Le réseau cyclable comprend notamment à terme :

- les opérations déjà prévues dans le cadre du Plan Vélo 2020 du Conseil Départemental du Bas-Rhin,
- la continuité cyclable le long des axes RD 27, 28 et 919, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur des communes traversées, soit en s'appuyant sur la voie elle-même, soit en développant des itinéraires spécifiques reliant les communes,
- la réalisation d'itinéraires cyclables à l'intérieur des communes et desservant les points d'arrêt des réseaux de transports collectifs ferroviaires,
- dans le cadre de leurs politiques de déplacements, les agglomérations veilleront à la mise en place d'une trame de réseau structurant pour les modes piéton/vélo. La forme et la consistance de ce réseau doit avoir pour objet de rendre attractifs, lisibles et sécurisés les déplacements piétons et cyclistes.

D - Autres projets

Le développement des infrastructures de communication numérique est étendu progressivement à l'ensemble du territoire.

La capacité d'élimination des boues de station d'épuration doit être développée en cohérence avec la croissance de l'urbanisation.

La capacité d'élimination des déchets doit être augmentée en cohérence avec le plan départemental d'élimination des déchets ménagers et assimilés et avec l'augmentation de la population.