

III.6. EXPLICATION DES CHOIX DU DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

DOSSIER ARRÊTÉ
LE 3 JUILLET 2024



SOMMAIRE

SOMMAIRE	1
I. EXPLICATION DES CHOIX DU DOO	6
AXE I - TRANSVERSAL : ORGANISATION DE L'ESPACE ET PRINCIPES D'EQUILIBRE	7
A. LES ORIENTATIONS GENERALES DE L'ORGANISATION DE L'ESPACE	7
1. L'armature urbaine, colonne vertébrale de l'organisation du territoire et du déploiement des politiques publiques	7
1.1. L'armature urbaine, colonne vertébrale de l'organisation territoriale	7
1.2. Des vocations différentes selon les niveaux de l'armature	11
2. Rechercher la sobriété foncière et limiter l'artificialisation des sols	15
B. LES GRANDS PRINCIPES D'EQUILIBRE ENTRE DEVELOPPEMENT ET PRESERVATION	16
1. Maîtriser et accompagner le développement urbain	16
1.1. Restructurer, remobiliser et revitaliser les espaces déjà urbanisés	16
1.2. Optimiser les espaces consommés par l'activité économique.....	19
1.3. Organiser les extensions en cohérence avec l'existant.....	20
1.4. Privilégier les usages économes de l'espace	23
1.5. Maîtriser l'imperméabilisation des sols.....	25
1.6. Revitaliser les cœurs de ville et de village.....	25
1.7. Articuler l'urbanisme et les transports collectifs.....	26
1.8. Structurer les réseaux viaires en lien avec l'urbanisation	30
2. Protéger et préserver des espaces et sites naturels, forestiers et agricoles	34
2.1. Protéger les espaces nécessaires au maintien de biodiversité et à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques.....	34
AXE II - ORGANISATION DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE	42
A. MAINTENIR ET RENFORCER DES SECTEURS PHARES DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE	42
1. Conforter l'Alsace du Nord comme terre industrielle.....	42
2. Développer la géothermie et les énergies nouvelles.....	43
3. Structurer la ressource touristique	43
4. Consolider la ressource thermique.....	45
5. Renforcer les activités tertiaires	45
6. Encourager le déploiement des nouvelles technologies liées au numérique	46
7. Encourager et faciliter le développement artisanal du territoire	46
B. ORGANISER UN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE VERTUEUX EN OPTIMISANT LA CONSOMMATION FONCIERE	47
1. Développer les activités économiques en cohérence avec l'armature urbaine	47
2. Organiser le développement des zones d'activités	48
2.1. Principes généraux.....	48
2.2. Continuité urbaine	50
C. STRUCTURER L'IMPLANTATION DES EQUIPEMENTS COMMERCIAUX	51
1. Champ d'application du commerce	51

2.	Définition de l'armature commerciale du territoire de l'Alsace du Nord	52
3.	Les localisations préférentielles.....	56
3.1.	Les centralités commerciales	56
3.2.	Les secteurs d'implantation périphérique	56
3.3.	Hors localisations préférentielles.....	57
4.	Orientations	57
4.1.	Organiser l'appareil commercial en cohérence avec l'armature urbaine territoriale	57
4.2.	Orientations au sein des centralités urbaines commerciales.....	58
4.3.	Orientations concernant les secteurs d'implantation périphérique (SIP)	58
4.4.	Accompagner l'évolution des besoins en urbanisme commercial par une prise en compte des mutations des modes de consommation et de vente.....	59
5.	Partie valant Document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL)	59
5.1.	Conditions spécifiques relatives aux secteurs à enjeux	59
5.2.	Les localisations des équipements de logistique commerciale	63
5.3.	Conditions spécifiques relatives à la localisation des équipements de logistique commerciale ..	64
5.4.	Conditions générales d'implantation des équipements de logistique commerciale	65
D.	PRESERVER LES ACTIVITES ET LES ESPACES AGRICOLES ET SYLVICOLES	67
1.	Conditions d'équilibre	67
AXE III - ORGANISATION DE L'OFFRE DE LOGEMENTS, DE MOBILITES, D'EQUIPEMENTS, DE SERVICES ET DENSIFICATION.....		69
A.	ORGANISER LE DEVELOPPEMENT DE L'HABITAT	69
1.	Accroître l'offre de logements.....	69
2.	Lutter contre la vacance des logements.....	73
3.	Réhabiliter le parc de logements existant public ou privé	73
4.	Diversifier l'offre de logements	74
4.1.	Renforcer l'offre locative.....	74
4.2.	Développer l'offre de logements aidés à loyer encadré.....	75
4.3.	Répondre aux besoins spécifiques.....	77
B.	ORGANISER LES MOBILITES	79
1.	Améliorer l'offre de transports collectifs performants	79
2.	Limitier l'usage de la voiture pour les déplacements domicile/travail et pour les déplacements de courte distance	81
3.	Développer d'autres alternatives à l'autosolisme, en articulation des différents modes de transports.....	82
3.1.	Développer les pratiques de covoiturage et/ou d'autopartage	82
3.2.	Développer des pôles d'échanges multimodaux ou de plateformes multimodales.....	82
4.	Accompagner les grands projets liés aux mobilités	84
4.1.	Les grands projets liés au réseau ferré et aux transports collectifs	84
4.2.	Les grands projets liés aux réseaux routiers	85
C.	VEILLER A UNE COUVERTURE EQUILIBREE DE L'IMPLANTATION DES EQUIPEMENTS ET SERVICES	87
1.	les équipements publics culturels (liés à la culture, aux sports et aux loisirs)	88
2.	les équipements et services de santé	89
3.	Les équipements d'accueil des jeunes entreprises.....	90
4.	D'autres projets	90
D.	DENSIFIER LES SECTEURS STRATEGIQUES RESIDENTIELS.....	92
1.	Densifier les secteurs stratégiques résidentiels	92

2.	Privilégier le renouvellement urbain qualitatif permettant de préserver l'identité du territoire	94
AXE IV - ORGANISATION DES TRANSITIONS ECOLOGIQUES ET ENERGETIQUES, VALORISATION DES PAYSAGES, LIMITATION DE CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET DE L'ARTIFICIALISATION DES SOLS 95		
A.	AMELIORER LA QUALITE DE L'AIR ET LIMITER LES NUISANCES SONORES	95
B.	ASSURER UNE BONNE GESTION DES RESSOURCES ET DES POLLUTIONS DU SOL	96
1.	Gérer les eaux pluviales	96
2.	Préserver la ressource du sous-sol	96
3.	Circonscrire les pollutions des sols	97
C.	ANTICIPER ET S'ADAPTER AU CHANGEMENT CLIMATIQUE	97
1.	Préserver la ressource en eau	97
2.	Réduire la vulnérabilité du territoire face aux risques naturels : les conditions de prévention des risques	98
2.1.	Application du Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI)	98
2.2.	Dans les secteurs soumis au risque d'inondation par remontée de nappe	98
2.3.	Dans les secteurs soumis au risque de coulées d'eau boueuse	98
2.4.	Dans les secteurs soumis au risque de mouvements de terrain lié au retrait/gonflement des sols argileux	99
2.5.	Dans les secteurs soumis au risque minier lié à l'ancienne activité pétrolière	99
2.6.	Dans les secteurs soumis au risque radon	99
3.	Se prémunir contre l'augmentation des vagues de chaleur	100
D.	REDUIRE LA DEPENDANCE ENERGETIQUE ET REDUIRE L'IMPACT CARBONE DU TERRITOIRE	100
E.	SOUTENIR UNE GESTION DURABLE DES DECHETS	102
F.	VALORISER LES PAYSAGES ET LE CADRE DE VIE	102
1.	Valoriser les éléments emblématiques et structurants	102
2.	Valoriser les éléments structurants	103
2.1.	Infrastructures et réseaux	103
2.2.	Extensions urbaines et coupures d'urbanisation (et conurbation)	103
2.3.	Préservations paysagères particulières	105
2.4.	Les entrées de ville	106
G.	REDUIRE LA CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET LIMITER L'ARTIFICIALISATION DES SOLS	107
II.	ARTICULATION DU SCOT AVEC D'AUTRES DOCUMENTS	108
A.	DESCRIPTION DE L'ARTICULATION DU DOCUMENT AVEC LES AUTRES DOCUMENTS, PLANS ET PROGRAMMES	109
B.	COMPATIBILITE DU SCOTAN AVEC LES DOCUMENTS DE RANG SUPERIEUR	114
1.	La Charte du Parc naturel régional des Vosges du Nord	114
2.	Les Schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) et Schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE)	115
2.1.	Le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux Rhin-Meuse	115
2.2.	Les Schémas d'aménagement et de gestion des eaux	116
3.	Le Plan de gestion des risques d'inondation (PGRI)	117

4.	Le Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aérodrome de Haguenau.....	118
C.	LES DOCUMENTS QUE LE SCOTAN DOIT PRENDRE EN COMPTE.....	119
1.	Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE).....	119
2.	Le Schéma Régional des Carrières	120
3.	Le Plan Climat Energie Territorial du Bas-Rhin.....	120
4.	Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires Grand Est	120
D.	LA RECHERCHE DE COHERENCE AVEC LES DEMARCHES DE COOPERATIONS VOISINES.....	122
1.	Les SCoT voisins.....	122
1.1.	SCoT de la Bande Rhénane Nord.....	122
1.2.	SCoT de la Région de Strasbourg (SCOTERS).....	122
1.3.	SCoT du Pays de Saverne, Plaine et Plateau	123
1.4.	SCoT de l'Arrondissement de Sarreguemines (SCoTAS).....	123
2.	Les Regionalpläne allemands	124
3.	Le schéma d'aménagement de l'espace PAMINA.....	124
E.	LA PORTEE JURIDIQUE DU SCOTAN.....	127

I. EXPLICATION DES CHOIX DU DOO

AXE I - TRANSVERSAL : ORGANISATION DE L'ESPACE ET PRINCIPES D'EQUILIBRE

A. LES ORIENTATIONS GENERALES DE L'ORGANISATION DE L'ESPACE

La stratégie territoriale s'appuie, notamment, sur la définition d'une armature urbaine qui vise à organiser un territoire équilibré et solidaire où les polarités jouent leur rôle dans la structuration de l'espace à toutes les échelles (transfrontalière, régionale, départementale et locale).

1. L'ARMATURE URBAINE, COLONNE VERTEBRALE DE L'ORGANISATION DU TERRITOIRE ET DU DEPLOIEMENT DES POLITIQUES PUBLIQUES

Pour plus d'éléments, voir les explications des choix du PAS

Toutes les communes ont un rôle à jouer dans le devenir de l'Alsace du Nord. Si leurs différences sont des richesses sur lesquelles s'appuyer, elles leur confèrent aussi des rôles différenciés dans la construction d'un développement harmonieux et durable du territoire nord alsacien. C'est pourquoi, le développement du territoire se structure autour d'une armature urbaine.

Fruit de l'histoire ancienne et récente, l'armature urbaine est aussi une perspective de la structuration du territoire souhaitable pour les décennies à venir. En ce sens, l'armature urbaine sert de colonne vertébrale pour bâtir un territoire cohérent, équilibré et solidaire, où les polarités selon leur niveau, jouent un rôle majeur dans la structuration de l'espace local, mais aussi départemental, régional et transfrontalier.

Ces polarités, chacune à leur niveau, portent le développement durable dans une logique de complémentarité, de réciprocité et de solidarité tant en interne au territoire de l'Alsace du Nord, qu'en articulation avec les territoires voisins français et allemands.

1.1. L'ARMATURE URBAINE, COLONNE VERTEBRALE DE L'ORGANISATION TERRITORIALE

L'armature urbaine du territoire de l'Alsace du Nord s'articule autour de quatre niveaux de polarités et des villages.

À ces fins, l'armature urbaine distingue plusieurs niveaux de polarités qui ont vocation à occuper des fonctions complémentaires aux différentes échelles géographiques.

Niveau 1. Le pôle d'agglomération de Haguenau

- Le pôle d'agglomération de Haguenau correspond aux parties agglomérées de Bischwiller, Haguenau, Kaltenhouse, Oberhoffen-sur-Moder et Schweighouse-sur-Moder.

Le pôle d'agglomération se distingue par une priorité de vocation d'accueil d'équipement(s) structurant(s) de niveau métropolitain, par exemple des fonctions tertiaires supérieures (ex : établissements d'enseignement supérieur, activités de recherche/développement, activités

culturelles, ...), en complémentarité, en réciprocité avec les autres agglomérations du territoire de la région Grand Est.

Niveau 2. Deux pôles urbains structurants et leurs communes d'appui

- Un pôle urbain structurant au nord, la commune de Wissembourg ;
- Un pôle urbain structurant au sud, la commune de Brumath et sa commune d'appui : Mommenheim.

Les deux pôles structurants ont pour vocation de canaliser en priorité le développement et donc de doter leurs politiques publiques des moyens nécessaires à la mise en œuvre de ce développement. L'ensemble des leviers du DOO concoure à renforcer cet échelon qui présente aujourd'hui la plus forte masse d'emplois, d'habitants et d'équipements (au sens large, incluant les transports). En recentrant le développement sur les agglomérations, le SCoT entend accroître leur rayonnement, diversifier et amplifier leurs fonctions économiques et urbaines.

Par ailleurs, comme le diagnostic l'a souligné et le PAS l'affirme, le pôle d'agglomération de Haguenau n'est pas de même nature que celui des pôles structurants. Le premier a une plus forte capacité à se développer par rapport à son rôle dans l'armature régionale alsacienne, alors que les seconds correspondent davantage à un rayonnement tourné vers le territoire de l'Alsace du Nord.

Ces échelons ont pour vocation d'accueillir les zones d'activités de rayonnement intercommunal ou départemental. À ce choix correspond l'idée que la concentration d'entreprises produit plus de richesses, génère moins de déplacements et peut dynamiser les pôles commerciaux et la vie locale en se concentrant sur ces pôles plutôt qu'en s'éparpillant et en multipliant les mises en concurrence de territoires. Cela ne signifie nullement que l'implantation d'équipements rayonnants, de tertiaire, de bureau ou de commerces ou encore de logements collectifs (parmi les éléments ciblés sur les pôles) soit interdite dans les autres échelons ; mais elle doit s'opérer en priorité dans le pôle d'agglomération, les pôles urbains structurants si ces derniers n'en sont pas suffisamment pourvus, avant de se diffuser dans les autres échelons.

Les effets de concentration recherchés, tels que le DOO les évoque, permettent au plus grand nombre des nouveaux ménages de devenir des usagers des transports collectifs et par la même de renforcer, les capacités de desserte de ces modes de transport. En d'autres termes, le pôle d'agglomération et les pôles structurants ont pour vocation de devenir des portes d'entrée du territoire pour rejoindre rapidement, et avec une bonne fréquence, les autres villes alsaciennes. Ces " têtes de pont " forment les piliers des réseaux de transports collectifs afin qu'ils organisent un rabattement gradué desservant l'ensemble du territoire.

Donner la priorité au développement des pôles suppose, ici plus qu'ailleurs, de mettre en œuvre une politique foncière telle qu'évoquée plus haut. Le pôle d'agglomération et les pôles structurants sont en effet les communes les plus contraintes sur le plan foncier, avec des réserves rares au regard du développement attendu. Ce fait oblige les collectivités à capitaliser sur leurs tissus urbains en friche ou leurs tissus urbains sous-utilisés, avant de chercher à s'étendre par des extensions.

Au-delà de la réalité du vécu au quotidien, lorsqu'il y a une configuration " en agglomération ", celle-ci apporte une forme de souplesse dans le phasage du développement en permettant à des communes de se développer pendant que d'autres constituent des réserves nécessaires au développement prochain du pôle.

Niveau 3. Les pôles intermédiaires et intermédiaires émergents et leurs communes d'appui

Les pôles intermédiaires et leurs communes d'appui

- Le pôle de Niederbronn-les-Bains, Reichshoffen et Gundershoffen ;
- Le pôle du Val-de-Moder et ses deux communes d'appui Niedermodern et Bitschhoffen ;
- Le pôle de Soultz-sous-Forêts et Betschdorf et leur commune d'appui Hatten ;
- Le pôle de Hoerdt et Weyersheim.

Les pôles intermédiaires émergents et leurs communes d'appui

- Le pôle de Woerth et sa commune d'appui Durrenbach ;
- Le pôle de Mertzwiller.

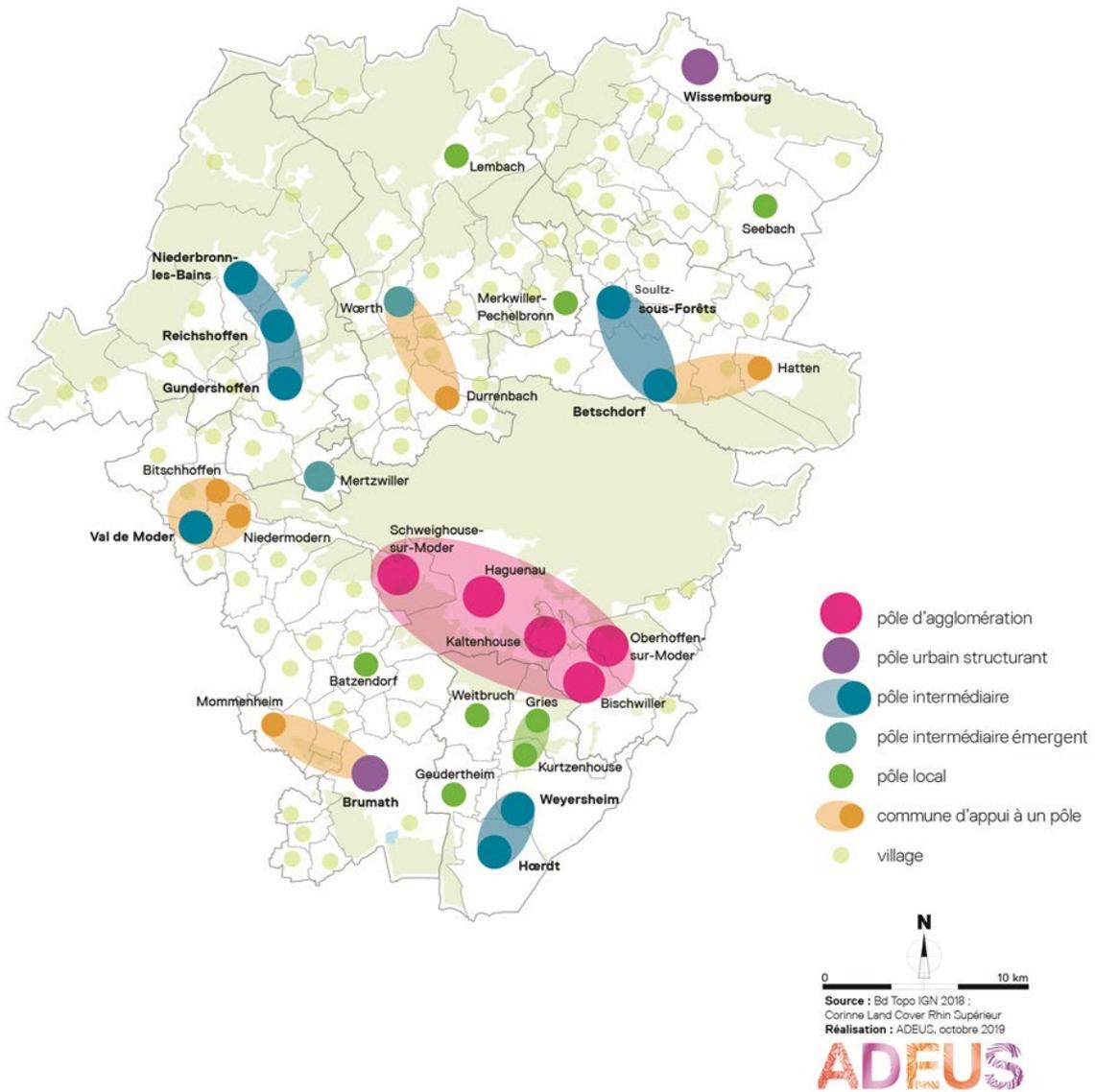
Niveau 4. Les pôles locaux

- Lembach ;
- Merkwiler-Pechelbronn ;
- Seebach ;
- Batzendorf ;
- Weitbruch ;
- Geudertheim ;
- Gries et Kurtzenhouse.

Niveau 5. Les villages

Toutes les autres communes (voir liste en annexe du DOO).

Carte n° 1 : armature urbaine du SCoTAN



Source : ADEUS

1.2. DES VOCATIONS DIFFERENTES SELON LES NIVEAUX DE L'ARMATURE

Les communes ont un rôle à jouer sur le territoire qui est défini par leur place dans l'armature urbaine. Toutes les communes ne peuvent occuper la même place dans le fonctionnement du territoire. Leur place dans la hiérarchie urbaine se définit en fonction des différentes vocations au sein de l'armature urbaine. Ces dernières ont pour finalité que chacune puisse contribuer, dans le respect de ses caractéristiques, de ses spécificités et de ses richesses, à cette qualité de vie globale au sein du territoire nord alsacien.

C'est dans cette logique de complémentarité, de réciprocité et de solidarité au service de la richesse de tous, que les différents niveaux de l'armature peuvent s'épanouir pour les décennies à venir.

Les polarités de l'armature urbaine du SCoTAN sont le lieu privilégié du développement résidentiel et économique du territoire. Ces polarités sont constituées d'une ou de plusieurs communes. Certains pôles sont associés à une ou plusieurs communes d'appui. **Les communes d'appui fonctionnent avec leur pôle de rattachement.** Elles ont un rôle de renforcement ou de complémentarité du pôle auquel elles sont rattachées en matière d'accueil de population et d'habitat, et le cas échéant, d'équipements, de services et d'activités lorsque cette localisation apparaît plus opportune que dans le pôle. En ce sens, les communes d'appui pourront porter une partie du développement dévolue au rang de la polarité à laquelle ils sont rattachés, si cela est justifié.

À tous les niveaux de l'armature urbaine, le développement doit respecter les contraintes fixées par le présent document au titre notamment de la préservation des espaces naturels, forestiers et agricoles, de la limitation de l'artificialisation des sols et des extensions urbaines, ainsi que de la prise en compte des risques... Les politiques de sobriété foncière (renouvellement de la ville sur elle-même, reconquête des friches), de limitation de l'artificialisation des sol et d'extension urbaine permettront de concilier développement, transition écologique et adaptation aux changements climatiques.

1.2.1. Renforcer le rayonnement au sein de l'Alsace du Nord et au-delà

Le pôle d'agglomération de Haguenau¹ et les pôles urbains structurants de Brumath et de Wissembourg sont les deux niveaux supérieurs de l'armature urbaine du SCoTAN. Il s'agit aussi de niveaux urbains majeurs au sein de la région Grand Est. La Communauté d'agglomération de Haguenau intégrant le pôle d'agglomération de Haguenau et le pôle urbain structurant de Brumath est le 10^{ème} EPCI² le plus peuplé³ au sein de région Grand-Est et le 4^{ème} d'Alsace.

Ces deux premiers niveaux de l'armature urbaine sont les lieux privilégiés du développement des activités, des services et des équipements de niveau supérieur à l'échelle du territoire, mais aussi, notamment pour le pôle d'agglomération de Haguenau, de l'accueil de fonctions supérieures à l'échelle régionale.

¹ Le pôle d'agglomération de Haguenau correspond aux parties agglomérées de Bischwiller, Haguenau, Kaltenhouse, Oberhoffen-sur-Moder et Schweighouse-sur-Moder

² EPCI : Établissement public de coopération intercommunale

³ Sur les 149 EPCI que compte la région Grand Est au 31/12/2018

Les politiques de développement et de renouvellement urbain visent à conforter leur rôle et leur fonction de centres urbains de rang 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, voire renforcées.

Les grands projets de zones d'activités ou les grands équipements qui par leur taille ou leur importance sont structurants à l'échelle de l'Alsace du Nord sont localisés prioritairement dans le pôle d'agglomération de Haguenau et les deux pôles urbains structurants. Mommenheim, commune d'appui à Brumath, pôle urbain structurant, pourra accueillir une partie du développement de Brumath, lorsque cela est justifié. En complémentarité avec le pôle d'agglomération et les pôles urbains structurants ou lorsqu'ils sont mieux positionnés, les pôles intermédiaires et/ou leurs communes d'appui pourront aussi accueillir ce type de projet.

Les parcs d'activités tertiaires sont également localisés prioritairement dans le pôle d'agglomération de Haguenau et les pôles urbains structurants et/ou leur commune d'appui, si justifié. Là aussi, en complémentarité avec le pôle d'agglomération et les pôles urbains structurants ou lorsqu'ils sont mieux positionnés, les pôles intermédiaires et/ou leurs communes d'appui, si cela est justifié, pourront aussi accueillir ce type de projet. Aux autres niveaux de l'armature urbaine⁴, 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.

En raison de leur niveau de service, de la présence de transports en commun, de leurs équipements, qui devront être maintenus et renforcés, le pôle d'agglomération et les pôles urbains structurants porteront l'essentiel du développement du territoire du SCoTAN dans tous les domaines : résidentiels, économiques, formation, santé et loisirs⁵.

1.2.2. Le pôle d'agglomération de Haguenau

Le pôle d'agglomération de Haguenau est une des unités urbaines les plus importantes de la Région Grand Est (11^{ème} sur 275 unités urbaines⁶) et d'Alsace (4^{ème}).

En tant qu'agglomération majeure de la Région Grand Est, le pôle d'agglomération de Haguenau doit renforcer son positionnement régional par l'accueil d'activités, de services et d'équipements structurants au niveau régional au côté et en complémentarité des autres grandes agglomérations de la Région Grand Est. Renforcer l'offre de formation universitaire à travers l'IUT et les coopérations interuniversitaires, développer les équipements sanitaires structurants et les coopérations inter hospitalières, conforter les réseaux économiques, notamment industriels, constituent des exemples d'actions en faveur du positionnement régional du pôle d'agglomération de Haguenau.

⁴ Pôles intermédiaires émergents, pôles locaux et villages.

⁵ Sauf s'ils sont liés à des ressources non délocalisables.

⁶ Source INSEE 2017.

1.2.3. Le pôle structurant de Brumath et sa commune d'appui Mommenheim

Porte d'entrée sud du territoire de l'Alsace du Nord, cette commune de la Communauté d'agglomération de Haguenau est mitoyenne à l'Eurométropole, entre Strasbourg et Haguenau. Sa situation lui confère une place stratégique pour l'accueil de populations, ainsi que de nouvelles activités, services et d'équipements structurants à l'échelle du nord de l'Alsace. Le développement de la zone d'activités de Brumath-Mommenheim, par l'installation d'entreprises de rang international, doit être poursuivi et le rôle de l'Etablissement Public de Santé Alsace Nord (EPSAN) situé à Brumath, spécialisé en santé mentale à l'échelle bas-rhinoise, doit être conforté.

1.2.4. Le pôle structurant de Wissembourg

Le pôle urbain structurant de Wissembourg a moins d'habitants que les autres polarités des deux premiers niveaux de l'armature urbaine du SCoTAN. Toutefois, formant une agglomération avec la commune allemande, Schweigen-Rechtenbach située au sein du Verbandsgemeinde de Bad Bergzabern, il a une position singulière.

À la fois porte d'entrée nord du territoire du SCoTAN et agglomération transfrontalière, Wissembourg doit maintenir et renforcer l'accueil d'activités, d'équipements et de services de niveaux supérieurs, particulièrement ceux ayant un rayonnement transfrontalier, comme dans le domaine de la santé. Le réaménagement du quartier gare associé au renforcement du pôle multimodal, en complémentarité avec le centre-ville, constituera un axe stratégique pour conforter le rôle de Wissembourg.

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

1.2.6. Les pôles intermédiaires et leurs communes d'appui

Les pôles intermédiaires peuvent avoir vocation, en complémentarité ou lorsqu'ils sont mieux positionnés que le pôle d'agglomération ou les pôles urbains structurants, à porter le développement d'activités, de services ou d'équipements de niveau supérieur (voir ci-dessus). Toutefois, leur vocation première est d'assurer les fonctions de centralité de leur bassin de coopération intercommunale. En ce sens, les équipements structurants à l'échelle de l'ensemble de ce bassin y sont prioritairement localisés.

Point d'appui du développement local, leur croissance permet de répartir le développement de façon équilibrée en Alsace du Nord.

Outre l'équilibre spatial recherché par le choix de leur localisation, leur développement doit également être harmonieux entre leurs différentes fonctions urbaines : activités, logements, services, commerces, équipements.

1.2.7. Les pôles intermédiaires émergents et leurs communes d'appui

Pour permettre un développement spatial équilibré du territoire, des pôles intermédiaires émergents ont été identifiés. Comme les pôles intermédiaires, ces pôles intermédiaires émergents ont vocation à assurer les fonctions de centralité de leur bassin de vie.

Toutefois, leur niveau actuel en commerce, en équipement et en service ne leur assure pas encore un rayonnement sur leur bassin de vie au niveau de celui des pôles intermédiaires.

Le renforcement de leur fonction est recherché. Les équipements structurants à l'échelle de leur bassin y sont prioritairement localisés.

Tout comme les pôles intermédiaires, leur développement doit être équilibré entre leurs différentes fonctions urbaines : activités, logements, services, commerces, équipements.

1.2.8. La proximité

Le territoire de proximité est le territoire du quotidien. À géométrie variable selon les individus, il a en commun d'être pour tous un élément déterminant de la qualité de vie sur un territoire. Il se mesure à la possibilité pour les habitants, les personnes qui y travaillent et les personnes de passage (touriste...) d'y satisfaire leurs besoins courants, d'y faire épanouir leurs liens sociaux, d'y pratiquer leurs activités, de s'y déplacer aisément. En raison de la multiplicité des flux quotidiens qui y sont générés, sa structuration et son organisation sont des éléments déterminants dans le développement durable du territoire.

1.2.9. Les pôles locaux

Les pôles locaux ont vocation à être des centres de proximité pour leurs habitants et/ou leur bassin de villages proches. Ce rôle doit être conforté par l'accueil de services et d'équipements de proximité, en particulier les commerces du quotidien et de services à la personne (commerce alimentaire, café, coiffeur, accueil petite-enfance, périscolaire...). Dans la mesure où elles permettent de conforter ce rôle, des extensions urbaines et résidentielles mesurées y sont donc possibles, si justifiées et dans la limite des objectifs maximums de consommation foncière d'espaces naturels, agricoles et forestiers et d'artificialisation nette des sols, tels qu'inscrits dans le SCoTAN et répartis à l'échelle de chaque EPCI.

Leur développement doit être équilibré entre la croissance de l'habitat, de l'emploi, des équipements, commerces et services de proximité.

1.2.10. Les villages

Le DOO précise que le développement des villages doit se poursuivre et qu'il est nécessaire à l'équilibre global du territoire. Il en fixe cependant certaines limites afin que leur développement spatial soit contenu, mesuré et justifié. Ainsi, l'emploi des surfaces déjà artificialisées est privilégié pour tout nouveau projet.

Le DOO n'a pas fait le choix de limiter les extensions potentielles de chaque échelon ou de chaque commune en établissant une correspondance entre population et droit à construire. Il a pris le parti d'assortir ces limitations d'un nombre de principes privilégiant le réemploi des espaces urbanisés et leur densification. Le lien direct entre projection de ménages et besoins fonciers est difficile à établir sur le plan technique et pourrait être contre-productif dans un territoire composite tel que celui-ci où il existe une multitude de typologies urbaines ; et où les situations spécifiques d'un village à l'autre peuvent conduire à des stratégies de développement différentes par bien des aspects. C'est pourquoi, le SCoT laisse les collectivités quantifier cette croissance qui doit être évaluée sur la base d'une analyse de leurs perspectives démographiques et de leurs traductions en besoin en logement. Cette analyse

doit être étroitement associée aux perspectives de fonctionnement des équipements présents sur la commune, en particulier les équipements publics scolaires et périscolaires mais aussi ceux nécessaires à la vie associative. Les besoins en logement doivent prendre en compte l'évolution des classes d'âge de la commune (sur la mise en perspective de la pyramide des âges, par exemple) afin d'en évaluer le nombre et la typologie. La collectivité expose ensuite la stratégie selon laquelle elle entend répondre à ces besoins, en privilégiant explicitement les solutions visant à réemployer et densifier, le foncier déjà urbanisé : mobilisation de dents creuses, démolitions-reconstructions, transformation de friches, transformation de bâtiments changeant d'affectation, intensification par divisions parcellaires, etc. Ce n'est qu'après avoir exploré tous ces leviers que l'on évalue, à un horizon temporel raisonnable et prévisible, les besoins fonciers en extension pour combler les besoins en logement restant ; le code de l'urbanisme ne fixe pas cet horizon de temps dans la mesure où le temps de l'urbanisme et de l'aménagement couvre une à plusieurs décennies. Mais les dispositifs de suivi et de bilan des documents d'urbanisme permettent aux Plan Locaux d'Urbanisme (PLU) d'ajuster les contenus à l'évolution du contexte, au plus tard tous les 9 ans.

C'est pourquoi, les objectifs maximums de consommation d'ENAF et d'artificialisation des sols sont fixés par le SCoT pour son niveau le plus fin à l'échelle de l'EPCI, celui-ci étant le niveau où les stratégies plus locales devraient se discuter et, le cas échéant, se préciser.

Si cette posture, choisie en connaissance de cause par les élus en charge du territoire ne facilite pas la mise en œuvre du SCoT et son suivi, elle a ; en revanche, le mérite d'être souple et de cadrer le développement par des principes plutôt que par des chiffres issus de projections discutables, surtout à l'échelle d'un village où les changements conjoncturels non prévisibles peuvent avoir des impacts très dimensionnants.

L'orientation fondamentale à retenir étant, qu'aussi variés que puissent être les villages du territoire de l'Alsace du Nord, tous ont en commun de ne pas être les supports prioritaires de la croissance urbaine du territoire.

2. RECHERCHER LA SOBRIETE FONCIERE ET LIMITER L'ARTIFICIALISATION DES SOLS

Voir document explication des choix concernant les objectifs de réduction de la consommation foncière et de limitation de l'artificialisation des sols.

B. LES GRANDS PRINCIPES D'EQUILIBRE ENTRE DEVELOPPEMENT ET PRESERVATION

Cette partie vient définir les orientations et les objectifs du DOO qui permettent de concourir à l'équilibre du développement territorial de l'Alsace du Nord.

Répartition des fonctions et des potentiels de développement, conditions nécessaires à leur maîtrise, organisation de ces développements en vue d'économiser le foncier et de limiter l'artificialisation des sols, perspectives et réponses aux besoins particuliers et aux spécificités territoriales, ce sont autant d'éléments qui viennent conforter le Projet d'aménagement stratégique (PAS) du SCoTAN.

1. MAITRISER ET ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT URBAIN

1.1. RESTRUCTURER, REMOBILISER ET REVITALISER LES ESPACES DEJA URBANISES

Afin de limiter l'extension de l'urbanisation, la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et maintenir la qualité des sols, le DOO privilégie le développement au sein des parties actuellement artificialisées et le réemploi des espaces bâtis et des volumes existants, à toutes les échelles urbaines du territoire et tout particulièrement dans les villages.

La consommation d'ENAF et l'artificialisation des sols limitées au strict nécessaire justifié et l'injonction d'y pratiquer des densités minimales de logements s'inscrivent dans une stratégie globale qui consiste d'abord et avant tout, à privilégier le développement au sein des espaces urbanisés d'une part, et d'autre part, à accroître la part de logements collectifs dans un parc encore largement dominé par l'habitat individuel. Ces deux objectifs concourant de fait à limiter les extensions et l'artificialisation des sols.

Les politiques locales d'urbanisme privilégient en conséquence l'urbanisme circulaire, c'est-à-dire, le réemploi des espaces bâtis et des volumes existants, le comblement des délaissés dans un respect de l'équilibre bâti/non bâti, 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.

Afin de pouvoir mettre en œuvre ces orientations, les collectivités devront mettre en place une politique foncière adaptée aux enjeux du renouvellement urbain. D'autre part, il incombera au(x) document(s) d'urbanisme locaux d'identifier les zones de mutabilité / de densification future par le biais de dispositifs spécifiques (zonage et règles particuliers) en vue de faciliter la réutilisation de foncier ou de bâtiments existants.

Le renouvellement urbain

Le renouvellement urbain est une forme d'évolution de la ville qui désigne l'action de reconstruction de la ville sur elle-même et de recyclage de ses ressources bâties et foncières. Il est clairement exprimé comme une priorité du DOO, pour toutes les collectivités du territoire, quelle que soit leur position au sein de l'armature urbaine du SCoT. Ce réemploi des zones urbaines existantes a pour principal but de

limiter en surface l'étalement urbain, la périurbanisation, la consommation d'ENAF et l'artificialisation de sols. Le renouvellement urbain participe à une gestion économe de l'espace et à la limitation de l'artificialisation des sols, auxquelles peuvent concourir la diversification des formes urbaines et l'application des densités fixées à chaque niveau de l'armature urbaine.

Les formes urbaines et bâties, résidentielles ou économiques facilitant à très long terme les reconversions futures, sont privilégiées. La mutabilité des espaces et des usages étant un moyen de faciliter cet urbanisme circulaire.

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...et veiller à la présence du végétal au sein l'espace bâti dans un souci de santé, de bien-être. Il a pour principal but de limiter en surface l'étalement urbain et la périurbanisation en valorisant l'habitat dense concentré, notamment pour diminuer l'empreinte écologique des habitats et, par la suite, de la ville elle-même.

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. Cette disposition ne fait toutefois pas obstacle au respect de la diversité des formes urbaines, de la présence de la nature en ville préconisés par ailleurs dans ce document.

Concernant les études de densification mentionnées au 2ème alinéa du L. 151-4 du code de l'urbanisme, et en raison de la taille du territoire et de la pluralité des morphologies des communes qui le composent, le DOO a fait le choix de cibler des catégories de tissus urbains et d'espaces bâtis que les documents locaux d'urbanisme analysent en priorité (rappel des justifications du PAS) :

- **les bâtiments agricoles inclus dans le tissu urbain**, dont une partie sont des reliquats d'une activité de production aujourd'hui disparue (ou qui les sous-occupe), du fait de la diminution du nombre d'exploitations ; en particulier dans les villages et les secteurs de montagne ;
- **les tissus pavillonnaires**, au parcellaire faiblement densifié ;
- les tissus de faubourg ;
- les espaces proches des gares ou les arrêts de transport collectif performant, en particulier dans les polarités ;
- **les friches industrielles ou commerciales**, dont les emprises généralement larges et enclavées dans le tissu pour les plus anciennes, ne peuvent être ignorées dans le cadre d'études de densification.

Si elle cible les espaces bâtis à enjeux à l'échelle du SCoT, cette liste n'est pas exhaustive et ne saurait constituer un cahier des charges ou une limite des tissus et des espaces bâtis à étudier à l'échelle d'un document local d'urbanisme.

La clé de réussite repose en grande partie dans la capacité des collectivités à mettre en œuvre une stratégie foncière, en cohérence avec les objectifs du SCoT ; qui lui-même n'est qu'un document cadre et non un document porteur d'outils et de financements pour y parvenir. Le DOO ne mésestime pas la

difficulté technique et financière à mobiliser le foncier urbanisé que ce soit en raison des coûts de dépollution, de démolition (friches par exemple), du différentiel de prix du mètre carré par rapport à du terrain nu, de la rétivité des propriétaires, des résistances de groupes de riverains, etc. D'autant que de nouveaux espaces inoccupés ou mal occupés peuvent apparaître au gré des aléas économiques, là où rien ne le laissait présager. **Mais le recyclage du foncier urbanisé ou l'optimisation de son usage reste la première clé d'entrée pour limiter la consommation foncière et développer une organisation urbaine plus compacte, favorisant les échelles de proximité.**

Les friches

Au sens large, une friche désigne un espace (terrain ou bâtiment) ayant été utilisé ou développé précédemment mais qui n'est plus occupé à l'heure actuelle et laissé à l'abandon, temporairement ou définitivement, à la suite de l'arrêt d'une activité ou de la fonction urbaine qu'elle occupait.

La loi dite Climat et résilience a conduit à une définition plus précise de la notion de friches dans le code de l'urbanisme :

Le chapitre Ier du titre Ier du livre Ier du code de l'urbanisme est complété par une section 9 ainsi rédigée :

Section 9 « Friches » Art. D. 111-54. –

« I. – Pour identifier une friche au sens des critères prévus par l'article L. 111-26, il est tenu compte notamment de l'un ou des éléments suivants : «

1. Une concentration élevée de logements vacants ou d'habitats indignes ;
2. Un ou des locaux ou équipements vacants ou dégradés en particulier à la suite d'une cessation définitive d'activités ;
3. Une pollution identifiée pour laquelle son responsable ou l'exploitant du site, son ayant-droit ou celui qui s'est substitué à lui a disparu ou est insolvable ;
4. Un coût significatif pour son réemploi, voire un déséquilibre financier probable entre les dépenses d'acquisition et d'interventions d'une part, et le prix du marché pour le type de biens concernés, ou compte tenu du changement d'usage envisagé, d'autre part. »

« II. – L'aménagement ou les travaux préalables au réemploi d'un bien au sens de l'article L. 111-26 s'entendent comme les interventions permettant la remise en état, la réhabilitation ou la transformation du bien concerné. « Une activité autorisée à titre transitoire avant un réemploi prévu n'est pas de nature à remettre en cause la qualification d'une friche. »

« III. – Ne peuvent être considérés comme des friches au sens du présent code, les terrains non bâtis à usage ou à vocation agricole ou forestier. »

La notion de « friche » dans le SCoT sera entendue dans son acception large

La reconversion des friches est, dans un contexte de forte pression foncière, un enjeu majeur pour l'aménagement durable des territoires. Plus globalement, cela participe à la bonne gestion d'un territoire et au recyclage du foncier.

Le DOO impose leur réutilisation et leur reconversion. L'évolution des villes se fera par le réemploi de l'espace urbain et non sous forme d'extension au détriment des espaces agricoles et/ou naturels. Il s'agit de réaménager des terrains ou des sites anciennement utilisés, délaissés et dépourvus de fonction urbaine et non d'étendre l'urbanisation au détriment des espaces agricoles et/ou naturels.

Le DOO impose leur reconversion (changement d'usage, de vocation, renaturation, ...), notamment dans les polarités du niveau supérieur de l'armature urbaine.

Dans les parties agglomérées des communes, et lorsqu'elles sont dans la continuité urbaine des espaces agglomérés au sens du SCoTAN, le DOO demande aux politiques publiques d'urbanisme de privilégier les vocations résidentielles ou le tissu mixte, en lien avec les autres orientations du SCoT qui favorisent les modes actifs, l'animation urbaine et l'accès aux services, emplois et transports collectifs pour le plus grand nombre de bénéficiaires potentiels. Concernant les friches isolées ou en périphérie, le DOO demande de les traiter comme des secteurs à vocation économique afin d'éviter de développer des extensions résidentielles coupées d'une continuité urbaine. Bien qu'en discontinuité du tissu bâti, une friche qui n'est pas manifestement éloignée de ce dernier, pourra accueillir d'autres fonctions (logements, équipements, loisirs...) sous condition d'une bonne articulation avec le tissu existant. Par manifestement, on entendra, dans la mesure du possible, une distance acceptable pour les déplacements en mode actif ou en transport en commun.

Les politiques locales d'urbanisme privilégient le réemploi des friches urbaines sur la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers et sur l'artificialisation des sols, sauf à justifier de difficultés particulières (coûts économique insoutenables, difficultés techniques majeures, pollution nuisible à la santé...). Ces difficultés pour le réemploi des friches devront être justifiées.

1.2. OPTIMISER LES ESPACES CONSOMMÉS PAR L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE

Cette sous-partie vient compléter la précédente. Elle développe un peu plus la volonté du DOO vis-à-vis de l'obligation de faciliter le maintien et le développement des activités *in situ*, en répétant les intentions vis-à-vis des reculs, mais aussi, et c'est plus novateur, vis-à-vis de la hauteur permise.

En effet, même si les entreprises trouvent souvent plus simple et moins onéreux de s'étendre à plat, **la troisième dimension est un moyen de limiter l'usage extensif du sol**. C'est pourquoi le DOO impose aux documents d'urbanisme locaux de faciliter l'usage de la hauteur comme mode d'économie du sol pour les entreprises dès lors, naturellement, que les conditions d'insertions paysagères le permettent (le paysage et sa qualité sont aussi une préoccupation du SCoT qu'il faut prendre en compte dans un équilibre subtil).

Par exemple, il s'agirait pour les PLU et autres documents locaux, d'éviter de fixer sans raison valable un plafond afin de permettre de gagner en hauteur. Le plus souvent, les hauteurs sont fixées aux alentours de 10 à 12 mètres dans les règlements d'urbanisme. Le réemploi du foncier *in situ* gagnerait à les voir porter ne serait-ce qu'à 15 mètres et même à 18 ou 20 mètres, en l'absence de contingences paysagères ou de voisinage.

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 santé, de sécurité, de paysage, d'adaptation aux changements climatiques 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. À 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.

Le DOO permet d'envisager, en encourageant lorsque c'est opportun, la mixité des fonctions entre les activités économiques, la fonction résidentielle et les équipements et aménagements de loisirs.

Cette recommandation concerne surtout les zones d'activités commerciales, artisanales ou tertiaires bien reliées au tissu urbain, recensant des locaux vacants. En effet, la concurrence entre les zones, les changements de mode de consommation disqualifient certaines d'entre-elles, laissant ainsi des zones entières ou des parties de zones à l'abandon.

Cette diversification des fonctions permet également d'atteindre des seuils de rentabilité pour les aménités urbaines, comme les transports en commun.

1.3. ORGANISER LES EXTENSIONS EN COHERENCE AVEC L'EXISTANT

Le DOO limite fortement les extensions de l'urbanisation à tous les niveaux de l'armature urbaine et impose que toute extension soit justifiée. Ainsi, la future extension devra être motivée au regard des besoins de la commune (habitants, équipements, ...) et la démonstration devra être faite que les potentialités foncières dans le tissu urbain sont inexistantes, insuffisantes et/ou inadaptées (morcellement du foncier, absence de desserte calibrée à l'opération, ...), et ne permettent pas d'accueillir le futur projet urbain.

Concernant les villages, l'extension devra être une exception. Leur développement doit être contenu au sein du tissu urbain existant et leur extension spatiale se limitera aux situations ayant fait l'objet d'une justification argumentée, démontrant l'absence d'une autre alternative.

Le principe de continuité urbaine

Le DOO inscrit comme principe que les extensions urbaines s'opèrent en appui d'un tissu existant. Par conséquent, il n'admet pas le développement de secteurs urbanisés créés ex-nihilo, sans rattachement physique à une trame urbaine existante. Ce principe de continuité vaut pour les fonctions résidentielles, comme pour les espaces accueillant des activités, des commerces et/ou des équipements. L'enjeu qui le sous-tend est d'empêcher le mitage des espaces agricoles et naturels, ainsi que l'utilisation de hameaux comme support d'un développement urbain disproportionné au regard des réseaux et des bâtiments existants. Les constructions isolées ou écartées des noyaux urbains dénaturent la perception du paysage en multipliant les focales sur des éléments bâtis au sein d'espaces non bâtis avec d'autant plus de force que l'Alsace est une région historiquement marquée par l'habitat groupé. Les conséquences directes de ces phénomènes de diffusion de l'urbanisation se traduisent par un allongement des réseaux engendrant un surcoût en aménagement et en entretien pour les collectivités, ainsi qu'une diffusion de la pression foncière sur les espaces agricoles (en particulier les espaces compris entre les zones urbanisées et les zones d'urbanisation diffuse).

Le principe de continuité urbaine a pour avantage de chercher la continuité des réseaux mais aussi des espaces publics et à travers eux les infrastructures de déplacement des modes actifs. C'est donc un encouragement à la perméabilité des tissus résidentiels d'autant que les espaces publics sont des vecteurs d'interaction sociale (à la différence des voiries routières) ; et que la qualité de leur aménagement et leur accessibilité contribuent à l'animation urbaine et au sentiment de chacun d'être inclus dans l'espace urbain.

La notion d'économie du foncier, d'éviter la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers et limiter l'artificialisation des sols est toujours recherchée, surtout pour les extensions urbaines qui sont conditionnées aux trois principes suivants :

- l'utilisation de formes urbaines peu consommatrices d'espace,
- l'organisation des extensions urbaines en profondeur et non de manière linéaire le long des infrastructures existantes,
- l'aménagement des extensions en cohérence et en continuité avec les tissus urbains limitrophes.

Cette notion de continuité ne doit pas être prise comme une obligation de contiguïté en tous points de l'extension avec l'existant. Elle doit pouvoir s'adapter au contexte. Ainsi, le maintien d'une coulée verte ou d'un corridor de déplacement des espèces n'est pas illégitime pour peu que cette respiration entre espace existant et espace de projet soit conçue comme un espace rassembleur. Par « rassembleur » on entend ici un espace aisément franchissable qui, si la sensibilité environnementale le permet, peut servir de support à l'organisation des déplacements piétons ou cyclistes, voire automobiles pour des espaces plus vastes. Un fossé, un alignement ou une haie, un dénivelé, ne constituent pas une rupture de continuité urbaine pour peu que les principes qui accompagnent cette recherche de continuité dans le DOO soient mis en œuvre : continuité des réseaux viaires de toute nature, optimisation des distances de déplacement, lien physique vers les centres d'intérêt voisins (un arrêt de transport collectif, un équipement public, le centre-ville, etc.).

Concernant les continuités urbaines à l'échelle de l'espace aggloméré : la notion de continuité urbaine, au sens du DOO, repose sur une continuité physique et géographique qui s'affranchit des limites administratives au sein du périmètre du SCoT. En d'autres termes, un village peut développer une extension disjointe de son propre espace aggloméré, s'inscrivant dans le prolongement du tissu urbain d'une commune voisine. Dans ce cas, ce sont les densités du niveau auquel l'extension se rattache qui prévalent ainsi que les orientations spécifiques qui s'y appliquent (comme la part de logements aidés, etc.). Étant donné que les extensions urbaines ne peuvent avoir pour effet de mettre fin à l'existence d'une coupure paysagère ou d'un corridor écologique préexistant entre deux noyaux urbains, il ne peut y avoir d'ambiguïté concernant le rattachement d'une extension au tissu dont elle dépend. Par ailleurs, cette extension devra répondre à l'ensemble des principes et des conditions d'urbanisation fixés par les orientations du DOO pour l'agglomération dont elles dépendent : pour rester fonctionnelle, cette extension ne devrait pas être déconnectée des équipements et espaces publics qui lui sont nécessaires, même s'ils se localisent sur un autre ban communal. Ces extensions devraient se localiser, dans la mesure du possible, à une distance acceptable pour les déplacements piétons ; de l'ordre d'une dizaine de minutes de marche au plus.

1.3.1. Le principe pour le traitement des lisières urbaines

Le traitement des franges urbaines est un levier important pour améliorer l'intégration des villes et villages dans leur contexte paysager ; contexte paysager qui a été identifié dans l'état initial de l'environnement comme une des grandes richesses du territoire et un capital à valoriser sur le plan du tourisme et de la qualité de vie.

La continuité urbaine est une première orientation pour préserver le paysage du mitage et s'assurer de la cohérence des ensembles bâtis. C'est la raison pour laquelle ce principe de continuité se retrouve appliqué à toutes les formes bâties, y compris pour le tourisme ou l'agriculture. En découlent les principes d'aménagement des lisières détaillés dans le DOO et dans lesquels on retrouve fortement la prise en compte des réseaux existants pour créer des continuités fonctionnelles (notamment pour les modes actifs) et que l'on étend ici aux formations paysagères, aux cortèges végétaux ou aux réseaux naturels ou agricoles (réseaux de fossés, continuité de prairies, de haies, de vergers...) que l'on propose d'articuler avec les espaces publics (rues plantées, choix d'essences en harmonie avec la flore environnante, etc.) afin de faire pénétrer la nature en ville.

Les éléments évoqués dans le DOO sont complémentaires aux principes de coupure à l'urbanisation et de maintien de corridors écologiques fonctionnels. Le principe de lisière urbaine n'est pas d'ériger un front bâti qui opposerait espaces bâtis et non-bâtis. L'enjeu de traitement paysager est de permettre des porosités et des traitements architecturaux ou volumétriques (par exemple, des hauteurs dégressives, des matériaux de façades ou des clôtures, la plantation des parcelles, la disposition du stationnement, etc.) qui favorisent une intégration harmonieuse. Au vu de la diversité des paysages et des contextes, le SCoT se limite à rappeler un principe que les documents locaux d'urbanisme seront plus à même de traduire à leur échelle dans leur Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) ainsi qu'avec les outils réglementaires qui sont les leurs.

Un des principaux enjeux derrière le façonnage de lisières urbaines consiste à délimiter une frontière claire entre le tissu urbain et ses éventuelles extensions et les zones non-bâties à préserver sur le long terme. C'est précisément sur ce point que le traitement des lisières urbaines rejoint le principe de maîtrise des extensions, en constituant des réserves foncières dont on différenciera celles qui sont rapidement mobilisables et celles qui sont destinées à une urbanisation à long terme. Au-delà de l'insertion paysagère des franges de l'urbanisation, appuyer les lisières urbaines sur des structures paysagères ou fonctionnelles (une route, un ruisseau, un ensemble boisé, un chemin agricole...) est une manière de matérialiser une limite au-delà de laquelle l'urbanisation n'est pas souhaitable à l'horizon du SCoT. Sous réserve que cette limite perdure dans le temps. À l'inverse, essayer des constructions de part et d'autre de ces dites limites fragilise les arguments visant à démontrer pourquoi certains terrains bénéficient de droits à construire et pas leurs voisins dont les caractéristiques sont semblables ; en rappelant que l'Alsace se distingue d'autres régions (celles qui ont un terroir bocager par exemple) par son urbanisation traditionnelle groupée où la ferme isolée est une exception rare en plaine.

1.4. PRIVILEGIER LES USAGES ECONOMES DE L'ESPACE

Les opérations nouvelles d'extension urbaine ou les opérations de renouvellement urbain et le remplissage dans le tissu urbain (dents creuses) à vocation majoritairement résidentielle de plus de 0,5 hectare 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 logement. La diversification des formes d'habitat doit aussi permettre d'apporter des réponses aux besoins en logement 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 œuvre, 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 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.

L'un des enjeux environnementaux issu du diagnostic et de l'état initial de l'environnement, et repris comme un axe majeur du projet d'aménagement stratégique (PAS) est **la sobriété foncière et le maintien de la qualité écologique des sols**.

Cette partie du DOO énonce une partie des conditions nécessaires pour atteindre cet objectif. On y trouve tout d'abord la nécessité d'être attentif à cette composante essentielle du projet **dans tous les actes de l'aménagement et de l'urbanisme**.

En premier lieu, le pôle d'agglomération de Haguenau, les pôles urbains structurants et les pôles intermédiaires et intermédiaires émergents étant le vecteur principal du développement territorial aux yeux du SCoTAN, ces niveaux portent une responsabilité particulière. Leur développement se doit d'être vertueux, d'autant qu'il est et doit être quantitativement le plus important à poids de population équivalent.

Pour cela, ils doivent développer une politique de production de logements particulièrement attentive à l'économie du sol. Aussi, le DOO leur demande-t-il de développer majoritairement du logement collectif, moins consommateurs d'espace que le logement individuel pur à production égale. Cette obligation est transformée en une forte incitation lorsqu'elle est étendue à tous les niveaux de polarité de l'armature urbaine.

Il est donc attendu des documents locaux d'urbanisme qu'ils favorisent ces formes bâties, accordant une place privilégiée à l'habitat collectif. Il ne s'agit pas de proscrire l'habitat individuel, mais de faire en sorte que les secteurs d'extension ou de renouvellement urbain comportent aussi d'autres formes bâties. Même l'habitat individuel devra être pensé en tenant compte de cette volonté d'économiser le foncier et de limiter l'artificialisation des sols.

On pourra, par exemple, jouer sur les marges de recul, souvent inutilement surdimensionnées dans les tissus urbains, sur les marges d'éloignement par rapport aux voisins, surtout si l'on sait que ces marges sont les principaux obstacles à une reconversion ultérieure du tissu urbain ou à sa densification. La hauteur autorisée est aussi un facteur de consommation foncière non négligeable, et les secteurs où ne sont autorisés que les volumes en simple rez-de-chaussée avec combles devraient être limités aux secteurs où l'insertion dans le paysage ou le tissu bâti environnant est particulièrement sensible, si cela peut être justifié.

S'agissant du pôle d'agglomération de Haguenau, des pôles urbains structurants et des pôles intermédiaires et intermédiaires émergents, **la proportion de logements collectifs et de formes urbaines intermédiaires ne s'analyse pas à l'échelle de l'opération**, où elle n'aurait guère de sens, mais à l'échelle de la production d'ensemble et au niveau des programmations des opérations d'aménagement, lorsqu'il en existe. Elles pourront utilement être transcrites dans les documents de planification pour être rendues lisibles aux acteurs.

Le DOO fait peser une obligation de diversification des formes urbaines sur toutes les opérations d'extension et de réurbanisation à vocation résidentielle qui atteignent une superficie de l'ordre de 0,5 hectares ou plus.

A cette diversité des formes urbaines, le DOO pose comme orientation la diversification des statuts d'occupation : les politiques d'habitat et les programmations des opérations importantes ou inscrites aux documents d'urbanisme doivent veiller à ce qu'on trouve aussi bien des locataires que des propriétaires, et, lorsque le niveau de l'armature urbaine le justifie, du locatif social ou de l'accession sociale à la propriété. C'est ce que signifie le paragraphe sur l'attention qui doit être portée à la réponse aux capacités financières des différents segments de la population.

Toutes les formes de statut d'occupation possibles ne sont naturellement pas indispensables opération par opération au regard du DOO. Mais à l'échelle du secteur d'extension, les exigences du DOO ne seront satisfaites que si plusieurs statuts au moins sont éventuellement programmés et à tout le moins réalisés.

Le foncier économique est de plus en plus complexe à rendre disponible et à aménager, et de plus en plus onéreux. Les compensations environnementales et demain agricoles accentuent la pression sur l'impérieuse nécessité d'être économe. C'est pourquoi le DOO, aux côtés des potentiels de développement qu'il continue de rendre possibles, impose de faciliter et d'encourager, au moyen des outils de l'aménagement susceptibles d'apporter leur concours et du champ réglementaire, l'économie de ce foncier économique.

Restructurer l'existant, optimiser le sol déjà urbanisé, encourager et faciliter le maintien et l'extension des activités économiques sur place sans besoins fonciers supplémentaires, sont autant de pistes qu'il conviendra aux documents locaux d'urbanisme d'explorer avec attention et persévérance.

Sont plus particulièrement visés les reculs et les espaces verts dont le prétexte serait purement esthétique et qui ne correspondent pas à un souci de sécurité ou de perméabilité des sols, ou encore de maintien d'espaces de nature ou de biodiversité en ville.

De même pour les espaces de stationnement. Dans l'idéal, une réflexion sur leur mutualisation devrait être engagée à l'occasion de chaque mise en chantier d'une nouvelle aire économique et, dans les zones existantes, une réflexion sur leur restructuration et leur optimisation mériterait tout autant, la plupart du temps, d'être engagée. Le SCoT le traduit par la nécessité de rechercher des solutions de parkings partagés ainsi qu'une politique efficace de desserte par les transports collectifs et par les modes actifs, y compris grâce au choix de localisation du foncier économique vis-à-vis de ces modes de déplacement.

Cette préoccupation est étendue aux équipements collectifs, aux infrastructures nouvelles qui n'échappent pas à cette nécessité d'économiser le sol impacté par leur réalisation.

Fixer un chiffre, un ratio, n'aurait pas grand sens face à la diversité des cas de figure potentiels : comment définir par avance les besoins d'une nouvelle voirie et d'un équipement sportif ou ludique, voire scolaire ? Les contingences et les besoins à satisfaire ne sont pas trop différents, les normes qui s'y appliquent tout autant. Mais tous doivent prendre en compte cette volonté d'économiser le foncier et de préserver la qualité des sols. Il n'y a pas en la matière de petites économies, juste l'économie du sol dans toutes ses dimensions.

1.5. MAITRISER L'IMPERMEABILISATION DES SOLS

La désimperméabilisation concourt à l'adaptation au changement climatique par :

- la réduction du risque inondation et la pollution rejetée dans les milieux aquatiques et diminuer les risques de sécheresse en limitant le ruissellement sur les surfaces imperméabilisées ;
- la préservation des ressources naturelles (eau et sol), en limitant l'accumulation de contaminants dans les eaux de pluies et dans les milieux récepteurs, en réduisant les débordements de réseaux d'assainissements sanitaires par temps de pluie dans les milieux aquatiques, en permettant la recharge des nappes phréatiques, en redonnant vie aux sols ;
- la réintroduction de la nature en ville : certaines techniques vertes vont dans le sens de la végétalisation de la ville, via la création d'espaces verts, d'îlots de verdure et de fraîcheur, d'espèces plantées. Le cadre de vie et le bien-être des habitants sont améliorés, par l'amélioration de l'esthétisme de l'espace public, un meilleur accès à la nature et la contribution à la diminution des effets d'îlot de chaleur urbain.

Pour répondre à tous ces enjeux, l'orientation du DOO cherche à limiter l'imperméabilisation des sols.

1.6. REVITALISER LES CŒURS DE VILLE ET DE VILLAGE

Le code de l'urbanisme a introduit l'obligation pour les SCoT et leurs DOO, de poser les principes de revitalisation des centres urbains et ruraux.

Le Projet d'aménagement stratégique du SCoTAN attache une importance particulière au confortement et au développement des centres urbains de l'ensemble des niveaux de l'armature urbaine. Le DOO a d'ailleurs repris ces objectifs généraux niveau par niveau, dans un souci d'accorder à chaque étage de ce maillage territorial polycentrique, un potentiel à la hauteur de ses capacités.

C'est en rappel de cette volonté que le DOO vient affirmer ici le principe de la nécessité du développement de chacun des niveaux de l'armature urbaine. Il reprend le principe de développement privilégié des services et du commerce de proximité à l'intérieur des noyaux urbains.

Là encore, on est bien dans l'affirmation de principes généraux qui ont vocation à expliciter les dispositions particulières du DOO prises par ailleurs, plus que dans l'optique d'apporter une disposition opérationnelle et traductible très concrètement sur tel ou tel aspect des politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Mais ces principes guidant fortement les autres dimensions du DOO et du DAACL, il est apparu intéressant de les reformuler spécifiquement aux exigences du code de l'urbanisme.

1.7. ARTICULER L'URBANISME ET LES TRANSPORTS COLLECTIFS

1.7.1. Favoriser le développement de l'urbanisation prioritairement dans les secteurs desservis par les transports collectifs

L'enjeu de maîtrise des déplacements était un axe essentiel pour le SCoTAN. au regard de la volonté de maintien des grands équilibres entre développement et préservation.

Le stationnement automobile est l'une de ces préoccupations. Aux abords des arrêts de transports en commun et particulièrement des gares, l'idée du SCoTAN est d'encourager l'usage de ces transports en commun. En conséquence, il demande aux politiques locales ainsi qu'aux plans de déplacements urbains (qu'ils soient issus des obligations du code des transports ou volontaires) de prendre en compte cette volonté. Pour ça, il leur enjoint de modérer les exigences de stationnement sur domaine privé, notamment par le biais des PLU. Le SCoTAN n'a pas voulu poser un chiffrage précis à cette modération, qu'elle prenne la forme d'une exigence moindre ou, lorsque qu'un Plan de déplacement urbain réglementaire le permet, d'un plafonnement.

En effet, les paramètres à prendre en compte pour que la mesure soit efficace et non punitive tiennent au trafic, à la nature du transport collectif, aux dimensions des voies, aux disponibilités des parcs publics à proximité, etc. Le SCoT a donc formulé l'intention, l'objectif, et non un chiffrage, qui se serait nécessairement retrouvé, à un moment ou à un autre déconnecté des réalités locales. **Si on devait chercher à qualifier la notion de modération**, on peut l'établir par comparaison : il faut autour des arrêts de transports collectif des exigences de stationnement moindre que dans les secteurs non desservis, avec un écart compris, pour être significatif, entre 30 et 50 % au moins.

Dès lors que la puissance publique a investi dans des transports en commun, le SCoTAN entend que l'urbanisation soit menée en cohérence avec ces investissements. L'urbanisation doit donc se faire en priorité autour de ces points d'arrêt. Si le choix est donné entre deux sites, dont l'un desservi, c'est celui-ci qui devrait être aménagé en premier. A moins que des éléments ne rendent évidemment impossible ou déraisonnablement coûteux cette priorisation, mais encore faut-il que de tels motifs existent et soient justifiés et argumentés.

A cette priorité de localisation, le DOO ajoute la nécessité de tirer le meilleur parti de ces sites desservis par une gare (et exclusivement par une gare) : il impose aux politiques locales d'urbanisme une densité de 20 % supérieure à celle imposée dans les secteurs stratégiques résidentiels du niveau de l'armature

considéré et ce, dans un rayon de 300 mètres autour de la gare. Ces 300 mètres correspondent à l'attractivité piétonne selon diverses études et repris par l'enquête mobilité nationale et à une proximité réaliste avec l'équipement. On sait que l'attractivité réelle d'une gare est supérieure, mais étendre ce périmètre à 700 ou 800 mètres, s'agissant d'une prescription portant sur toute l'Alsace du Nord et ses gares urbaines, reviendrait à assujettir intégralement la plupart des polarités urbaines du territoire, en dehors de l'agglomération de Haguenau Bischwiller. Or le but est de créer un différentiel entre les abords des gares urbaines et le reste du territoire bâti, et non d'imposer une surdensité dans l'ensemble des espaces bâtis des communes desservies par une gare.

Si on traduit la disposition du DOO, si une densité de 30 logements est exigée à l'hectare dans une extension par exemple, il faudra au moins que la réalisation de 36 logements à l'hectare soit rendue possible autour des gares. Il faut naturellement que ces sites soient accessibles depuis la gare, c'est bien en ces termes que se conçoit la disposition. En effet, il s'agit d'accroître le potentiel de clientèle autour de la gare, et de donner à celle-ci sa pleine mesure. Si une coupure physique existe, cette surdensité perd son intérêt vis-à-vis de l'accroissement du potentiel d'usager de la gare.

Pour mémoire, le DOO rappelle à nouveau la nécessité d'un développement diversifié autour des gares, que ce soit en termes de logements (nature, taille, etc.) ou de fonctions urbaines, pour encourager et faciliter le développement des usagers de ces gares. En multipliant les fonctions utilisatrices de ces transports en commun pour le lien domicile-travail ainsi que les publics cibles des gares, on renforce son utilisation potentielle sans accroître les déplacements automobiles. Au niveau du pôle d'agglomération de Haguenau et des pôles urbains structurants de l'armature urbaine, les abords des gares sont aussi le lieu privilégié du développement des services et des bureaux. On relie ainsi la vocation de ce niveau au sein du territoire avec le système de transport en commun majeur puisque toutes ces polarités sont desservies par le train.

Toujours dans l'optique de limiter les déplacements automobiles, le DOO impose aux politiques locales, en cas de développement urbain à proximité de ces gares, le développement de l'accessibilité piétonne et cycliste. L'idée est de promouvoir ces modes actifs non polluants, de limiter la pression de l'automobile d'autant sur le foncier aux abords des gares et de rendre celles-ci aisément accessibles pour tous les modes. On retrouvera cette idée également dans le développement de l'intermodalité des systèmes de déplacements.

S'agissant de développements urbains nouveaux, le DOO impose que si ceux-ci se font à proximité d'une voie ferrée, ils s'articulent avec celle-ci, pour ne pas compromettre une desserte ultérieure.

En termes de localisation à privilégier, le DOO insiste sur la proximité qui doit exister entre grands équipements structurants et desserte en transports en commun. C'est d'ailleurs l'un des motifs de leur localisation préférentielle aux niveaux supérieurs de l'armature urbaine.

Les zones d'activités économiques ne sont pas oubliées. Si deux sites sont en concurrence, le choix de localisation, outre les autres critères mis en avant par le DOO, sera celui qui a la meilleure desserte par les transports en communs.

A cette préférence de localisation, le DOO ajoute la préservation des voies et emprises ferroviaires existantes à proximité ou dans les Z.A.E.

Ces emprises sont le plus souvent aujourd'hui inutilisées, les conditions économiques étant actuellement rarement en faveur du transport par le fer pour les marchandises. C'est bien d'ailleurs pour cela que la localisation des Zones d'activités économiques (ZAE) doit permettre une accessibilité directe aux grands axes routiers.

Mais ces infrastructures ferroviaires constituent néanmoins un potentiel pour l'avenir, fût-il lointain, et c'est à ce titre que le SCoTAN entend qu'elles soient préservées, de même que les possibilités de raccorder une ZAE à la voie ferrée qui, le cas échéant, la borde.

Ces aménagements sont par nature extrêmement coûteux. En préservant les conditions physiques de leur réalisation, le SCoTAN minimise toutefois ces coûts si ces aménagements devaient demain être réalisés, voire empêche leur disparition lorsqu'ils existent, afin d'éviter d'avoir à les recréer ultérieurement.

Le maintien de ces emprises n'est pas une contrainte insupportable par ailleurs, ni une consommation foncière supplémentaire déraisonnable, au regard de l'intérêt de rendre possible à terme le raccordement de ces sites à l'infrastructure ferrée. Et ces emprises peuvent même trouver en attendant d'autres usages ou d'autres valorisations.

Conditions liées à l'urbanisation

L'ensemble des orientations visent à développer les conditions d'utilisation des points d'arrêt des systèmes de transports en commun, gare ou arrêt de bus aujourd'hui.

Valoriser par le développement urbain, privilégier la densité aux abords de ces arrêts, diversifier les fonctions urbaines et les formes bâties, développer le tertiaire et le commerce de pied d'immeuble dans les centres-villes, valoriser les arrêts pour les piétons et les cyclistes et développer l'accessibilité pour ces modes, mettre en valeur grâce aux espaces publics ces points d'arrêt, le DOO reprend là une bonne part de ses orientations et objectifs en faveur des transports en commun.

Conditions du stationnement autour des arrêts de transports collectifs

On a vu que le DOO demandait aux politiques publiques de limiter les exigences sur le stationnement privé aux abords des arrêts de transports en commun ferroviaire et routier. Le DOO ajoute ici ses exigences vis-à-vis de ces politiques locales sur le stationnement public, mais aux abords des seules gares ferroviaires. En effet, seuls ces équipements, par la masse des déplacements qu'ils sont susceptibles de générer, justifient ces orientations prescriptives, les arrêts de transports en commun routiers engendrant des flux beaucoup plus.

Le SCoTAN entend limiter la concurrence entre divers modes d'occupation et favoriser les fonctions urbaines plutôt que le stationnement dans les usages du sol. Il faut bien sûr du stationnement public aux abords des gares, mais celui-ci doit minimiser sa consommation foncière. Sans jamais l'exiger en tant que tel, le DOO suggère en quelque sorte que soit examinée la réalisation de stationnements en ouvrage, pour laisser le maximum de place aux autres usages possibles du sol : habitat, commerce, bureaux, etc., en particulier pour les niveaux supérieurs (pôle d'agglomération, pôles urbains structurants, pôles intermédiaires / intermédiaires émergents) où la concurrence pour l'usage de ce foncier est forte.

On retrouve l'idée que les transports en commun ont un lien existant ou potentiel très fort avec l'usage des deux roues. Au même titre que les préoccupations de stationnement des voitures, les politiques locales doivent donc inclure dans leurs préoccupations la réalisation d'un stationnement deux-roues sécurisé. En facilitant leur stationnement et en le dimensionnant au regard des besoins des usagers, le DOO espère en renforcer l'usage et garder intacte la valorisation des arrêts de transports en commun obtenue par la qualité des espaces publics voulue par ailleurs.

Articuler l'urbanisation avec la desserte par les transports collectifs

Dès lors que l'on réalise des extensions urbaines dans les trois niveaux de l'armature urbaine, le DOO entend que celles-ci permettent l'accueil des transports en commun.

Le DOO, qui traduit cet objectif du PAS en orientation à valeur prescriptive, dispose donc que les extensions urbaines (qui comprennent les extensions à vocation d'activité) des trois premiers niveaux de l'armature **doivent intégrer la perspective de leur desserte en transports collectifs**. Toutes les extensions urbaines d'une importance significative sont ainsi concernées, dès lors qu'il ne s'agit évidemment pas d'une extension par opération isolée de construction individuelle ou de faible ampleur.

Et le DOO vise ici la perspective d'une desserte par les transports routiers.

Le réseau viaire des extensions urbaines doit donc être conçu et réalisé en conséquence et la localisation de ces extensions tenir compte de la desserte de ces sites par les transports collectifs.

L'idée n'est pas que la desserte en bus soit un préalable indispensable à l'ouverture à l'urbanisation, cela n'aurait le plus souvent aucun sens économique. En revanche, ce que le DOO entend voir mis en œuvre via cette disposition, c'est qu'à l'avenir on puisse aisément basculer la desserte de ces sites vers les transports en commun si celle-ci devenait possible ou nécessaire, sans avoir à se préoccuper du dimensionnement de la voirie ou des rayons de courbure, et donc de coûts supplémentaires liés à de futurs réaménagements possibles.

Il s'agit d'augmenter la résilience du territoire aux effets du renchérissement de l'énergie et de l'essence en l'espèce et de donner la possibilité de se déplacer autrement aux habitants.

Mais c'est aussi une urbanisation future dont le réseau viaire sera ainsi mieux structuré : les usagers liront mieux les voies principales et les voies secondaires ou tertiaires et adapteront leur comportement routier à l'ambiance parcourue. Enfin, en développant des voies principales dimensionnées pour les transports en commun, on favorisera par la même occasion la capacité d'accueil de densités bâties et de formes urbaines plus conséquentes qui compenseront largement la consommation foncière accrue de ces voies.

Qualité des aménagements urbains, qualité des paysages de ville, desserte en transports en commun facilitée et densité urbaine encouragée et rendue possible, ce sont autant de préoccupations du DOO qui se trouvent ici réunies en un seul paragraphe dont on mesure toute l'importance.

Rien n'empêche toutefois ces niveaux de l'armature d'en tenir compte également, les vertus d'un réseau viaire hiérarchisé, on l'a vu, ne s'arrêtant pas à la seule capacité de desserte des transports en commun.

Cette hiérarchisation doit donc essentiellement se lire par les caractéristiques physiques des voies : plus larges pour les principales, plus étroites pour les secondes ; les voies tertiaires d'accès aux seuls logements pouvant être réduites au minimum et accompagnées le cas échéant de mesures de police de la route assurant un espace partagé, pour peu que l'aménagement ait été conçu à cet effet (absence de trottoir, etc.).

Si l'urbanisation est pensée dans son organisation pour le développement des transports en commun, le DOO rappelle que les politiques locales doivent aussi penser de façon plus large le développement de l'habitat et des activités en fonction des transports en commun.

Ce qui est ici sous-entendu, c'est que les choix de localisation, d'organisation, de nature des aménagements, de réseaux piétons et cyclables, ... doivent intégrer fortement la dimension de desserte en transports en commun, dès lors que des arrêts existent ou sont projetés.

1.8. STRUCTURER LES RESEAUX VIAIRES EN LIEN AVEC L'URBANISATION

Favoriser l'usage des modes de déplacements actifs

Le souci de la maîtrise des déplacements automobiles évoqué dans les enjeux environnementaux et le PAS se retrouve dans le DOO, il s'exprime de plusieurs manières.

Tout d'abord autour du développement des réseaux dédiés aux modes dits actifs, piétons et cyclistes. Leur développement, leur confort, leur sécurisation sont autant d'éléments qui ne peuvent que renforcer leur utilisation par les habitants ou les visiteurs. Le DOO dresse une forme de cahier des charges grossier de ce que doivent être les objectifs qui président au développement et au renforcement de ces réseaux. En dehors du champ de l'aménagement, les politiques locales pourront utilement les compléter en prenant les mesures réglementaires ad hoc, en particulier des mesures de limitation des vitesses, favorables aux usages piétons et cyclistes.

C'est aussi l'affirmation que ces réseaux ont leur place aussi bien dans les parties déjà urbanisées que dans les espaces nouvellement urbanisés, même s'il est souvent plus simple de les prévoir dans les futures opérations, en les dimensionnant en conséquence, que dans l'existant. En couplant une politique de réglementation de la circulation, du stationnement et des déplacements, il est possible de restituer une partie du domaine public aux piétons et aux cyclistes à peu de frais et sans grands travaux : mise en place de sens uniques à contre-sens cycliste, déploiement de zones de rencontre ou de zones à 30 km/h dans les voies des quartiers résidentiels, déploiement du marquage du stationnement hors des trottoirs, autant de moyens simples d'augmenter le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes.

Le DOO impose aux politiques d'aménagement de prendre en compte les voies en attente pour maintenir les continuités d'itinéraire, et de concevoir les extensions de façon à favoriser les circulations de et vers les équipements, les points de desserte des réseaux de transports en commun ou, de façon générale, vers les pôles générateurs de déplacement (commerce, équipements scolaires, etc.).

Les réseaux viaires doivent être hiérarchisés. C'est-à-dire que leur aménagement, leur dimensionnement et leur lisibilité doivent être en adéquation avec leur fonction. Faire des voies de desserte tertiaires (celles desservant essentiellement les domiciles) surdimensionnées n'apporte que vitesses excessives et pertes de repères quant au comportement à adopter en tant qu'automobiliste, de même que sous-dimensionner les voies structurantes entraîne une pression des nuisances du trafic sur les espaces limitrophes problématiques.

Les impasses ne doivent pas être utilisées à mauvais escient. Trop souvent, elles servent de prétexte à survendre le concept de tranquillité et d'absence de nuisance, dans des secteurs où la circulation de transit représente souvent, et au mieux, un fantasme sans fondements. Elles ont en revanche un effet néfaste sur les circulations piétonnes et cyclistes, augmentant les distances à parcourir et rendant plus attractive l'automobile, alors que la majeure partie des déplacements trouverait une réponse appropriée dans le deux-roues (moins de 3 km).

Cette volonté de promouvoir le développement du vélo entraîne le DOO à imposer la réalisation systématique d'aménagements cyclables lors de toute réalisation de voie nouvelle, hors impossibilité majeure justifiée tenant à la sécurité des usagers ou à caractère réglementaire.

Toujours avec le même objectif, le DOO impose la réalisation d'aménagements destinés au stationnement des deux-roues dans les projets générant des usages collectifs dont il établit une liste non exhaustive, et ce, de façon sécurisée.

Conditionner la réalisation de nouveaux contournements ou déviations

En dehors du contournement déjà programmé de Mertzwiller, dont il tient compte en tant que projet d'équipement de la Collectivité européenne d'Alsace qui cherche à sécuriser l'ensemble de l'axe, le SCoTAN ne prévoit pas en tant que tels de nouveaux contournements pour les besoins de son Projet d'aménagement stratégique. Dans les conditions de fonctionnement actuelles du réseau et au regard des objectifs précédemment énoncés, rien ne justifie de nouveaux contournements à l'échelle du fonctionnement de l'Alsace du Nord, en dehors, à terme, du raccordement entre la RD29 et le contournement nord de Haguenau qui constituerait alors plus un aboutissement, une finalisation du contournement existant, qu'un nouveau contournement en tant que tel.

Le SCoTAN ne préjuge toutefois pas d'une évolution non prévue à ce jour du réseau et des circulations qui l'empruntent, et ne va donc pas jusqu'à interdire les contournements/déviations. S'ils devaient s'avérer nécessaires dans l'avenir, le DOO fixe alors les conditions qui les régissent et les objectifs auxquels ils doivent répondre en les justifiant.

Ils doivent s'inscrire dans le schéma routier départemental (ou son équivalent si demain la compétence devait être transférée) afin de répondre à un objectif général de fonctionnement du réseau départemental.

Le DOO reconnaît la nécessité d'améliorer le réseau routier, mais fixe les limites de l'exercice. Il s'agit uniquement d'améliorer la sécurité des usagers ou de prendre en compte des problématiques de cadre de vie et de redistribuer l'espace de la voie déviée en faveur des transports en commun, des piétons et des cyclistes.

L'amélioration des temps de déplacement n'est donc pas, au regard du DOO, un motif premier d'amélioration du réseau, même s'il peut en être la conséquence secondaire et limitée.

L'amélioration des temps de parcours ne contribue qu'à reporter toujours plus loin la distance de confort maximale des déplacements domicile-travail. Il en va de même pour la congestion. Augmenter la vitesse de déplacement ne fait qu'attirer de nouveaux automobilistes, partis se loger un peu plus loin en périphérie. Au bout de quelques années, la situation redevient critique, nécessitant de nouveaux investissements routiers, toujours plus conséquents, et sans véritable espoir de solution définitivement efficace.

Ce sont ces considérations, appuyées par des études nombreuses à l'échelon national comme aux échelons locaux sur les liens entre réseau routier, congestion et périurbanisation qui ont conduit le SCoT à définir cette stratégie en matière routière.

Les améliorations ou contournements réalisés ne doivent pas augmenter les capacités de l'axe lorsqu'existe une offre en transports collectifs parallèle. En effet, cela reviendrait à concurrencer les efforts consentis en faveur des transports collectifs, réduisant à néant la stratégie du SCoT en faveur de ces derniers.

De même, ne prendre en considération cette offre en transports collectifs que dès lors qu'elle serait performante s'avérerait tout aussi contre-productif.

Comment dégager des investissements publics ou demain privés en faveur du train ou des transports collectifs routiers, si ceux-ci sont concurrencés par les investissements publics consentis par ailleurs en faveur de l'automobile ?

Il serait peu probable dans ces conditions d'arriver jamais à accroître significativement le différentiel en faveur des transports collectifs.

Bien évidemment, la réalisation de tels ouvrages ne peut se faire que si les continuités écologiques prescrites par ailleurs dans le SCoT sont préservées ou rétablies.

La réalisation d'un contournement doit enfin s'accompagner, en parallèle, d'une requalification de l'axe dévié. C'est un impératif pour mettre en œuvre la stratégie du SCoT en faveur des transports collectifs, des déplacements piétons et cyclistes et pour éviter d'augmenter la capacité globale de l'axe, ce qui créerait inmanquablement les conditions d'une nouvelle augmentation du trafic routier.

On trouve enfin des conditions liées à l'urbanisation aux abords des contournements. Celles-ci sont interdites pour ne pas recréer, à quelques années d'intervalle, les conditions initiales ayant mené à la réalisation du contournement.

En tout état de cause, les éventuels contournements sont destinés à déplacer les flux de circulation à l'écart de l'urbanisation. Afin d'éviter que, par le biais d'extensions successives, ces contournements ne se retrouvent, à plus ou moins long terme, enserrés à nouveau au sein de l'urbanisation, le SCoTAN a interdit les extensions en direction de ces contournements. L'objectif de cette orientation du DOO est bien de garder à distance des futurs contournements l'urbanisation. Elle ne doit pas faire obstacle, dans l'esprit des auteurs du SCoTAN, à des extensions mineures et mesurées de l'urbanisation

existante destinées à traiter une façade urbaine afin de la rendre plus cohérente, notamment dans le respect des objectifs du PAS sur le traitement des limites urbaines.

Cette mesure doit être interprétée avec prudence et raison et être justifiée, afin que l'objectif qui lui est assigné ne soit pas dévoyé. En tout état de cause, des extensions urbaines au-delà d'un contournement par rapport au noyau urbain originel sont en totale contradiction avec l'objectif de compacité urbaine poursuivi par le PAS et le DOO. Mais « en direction du contournement » s'entend par « en direction et à proximité ». En effet, la réalisation d'un contournement n'est pas en soi un obstacle à la réalisation d'extensions urbaines dans sa direction, c'est aussi en fonction de la distance à laquelle cet ouvrage se trouve du site d'extension. Ce qu'on cherche à éviter, c'est d'installer des habitants dans les nuisances ou dans la pollution de l'air qu'engendrent généralement ces ouvrages routiers. Cependant, la zone de nuisances doit être interprétée largement. Selon la topographie et le contexte géographique, elle peut varier d'une centaine à plusieurs centaines de mètres.

De même, ces contournements n'ont pas vocation à devenir un support d'urbanisation nouvelle à vocation économique. En dehors des exceptions figurant au document lui-même (les contournements réalisés avant la première approbation du SCoT en mai 2009, c'est-à-dire, essentiellement celui de Haguenau et de Wissembourg ainsi que la zone dite de Tryba, les carrefours entre axe dévié et contournement, souvent utilisés par le passé pour développer des activités et principalement des commerces tirant parti de la façade commerciale offerte, sont en particulier préservés de toute nouvelle urbanisation et principalement du développement d'activités commerciales.

Même si une continuité urbaine pourrait le cas échéant être trouvée avec le noyau urbain contourné, la proximité immédiate de ces carrefours n'a pas vocation, au sens du DOO, à devenir le lieu d'accueil de nouvelles implantations économiques et plus particulièrement commerciales. L'objectif est de préserver l'animation commerciale des centres urbains et d'éviter la création de flux d'échange supplémentaires à ces points nodaux, la plupart du temps exclusivement réalisés par le biais de l'automobile.

Par proximité immédiate, on entend à la fois les espaces directement limitrophes du carrefour, mais aussi ceux qui en sont physiquement ou paysagèrement proches. Selon les circonstances, et notamment l'impact paysager d'une implantation nouvelle, la distance minimale d'une centaine de mètres, qui peut être considérée comme un éloignement minimal, devra être considérablement augmentée pour répondre à l'objectif du SCoTAN vis-à-vis des entrées de ville, soit en raison de l'ampleur des nuisances générées par le contournement en question, soit en raison de l'impact paysager des implantations nouvelles projetées.

2. PROTÉGER ET PRÉSERVER DES ESPACES ET SITES NATURELS, FORESTIERS ET AGRICOLES

2.1. PROTÉGER LES ESPACES NECESSAIRES AU MAINTIEN DE BIODIVERSITE ET A LA PRESERVATION OU A LA REMISE EN BON ETAT DES CONTINUITES ECOLOGIQUES

Le SCoTAN décline à son niveau la stratégie nationale pour la biodiversité à travers une volonté forte de préserver les espèces, les milieux naturels et le fonctionnement écologique du territoire. Il identifie à partir de l'ancien Schéma Régional de Cohérence Ecologique, intégré au Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) et des analyses effectuées dans le cadre de son état initial de l'environnement, une Trame verte et bleue du territoire. Cette trame fait l'objet d'une cartographie qui a vocation à être déclinée dans les documents d'urbanisme locaux. C'est l'ensemble des dispositions et cartographie qui répond aux impératifs de prise en compte du Schéma régional de cohérence écologique.

Le SCoTAN ne prévoit par ailleurs aucun nouveau développement ou aménagement dans les sites Natura 2000 existants sur son territoire et prend les mesures nécessaires pour éviter les incidences indirectes d'un développement en amont de ces sites (continuités écologiques, gestion des eaux pluviales...).

Réservoirs de biodiversité

La survie des espèces prioritaires est aujourd'hui bien prise en charge sur le territoire du SCoTAN, notamment par les sites Natura 2000. Dans le respect des objectifs de la Directive européenne Habitat, le document d'orientation et d'objectifs (DOO) affirme la nécessité du maintien de l'état de conservation des espèces et des habitats ayant justifié l'établissement de ces mesures de gestion, ainsi que des autres régimes de protection forte présents sur le territoire (réserves naturelles, arrêtés de protection de biotope, réserves biologiques).

Réservoirs à dominante forestière

Le PAS a fait de la préservation des grands massifs forestiers un de ses objectifs en raison de leur rôle de noyau de biodiversité.

Le DOO décline cet objectif en précisant la nature et les conditions auxquelles sont soumis les projets touchant le cas échéant ces grands massifs. Si leur rôle dans les loisirs ou le tourisme n'est pas contestable, les projets touristiques ne peuvent toutefois porter atteinte à la valeur écologique de ce support et ainsi remettre en cause la préservation de la Trame verte et bleue du territoire.

Les lisières forestières sont des zones particulières. Elles sont le lieu d'échange entre deux types de milieux. Leur qualité et leur préservation va donc renforcer la biodiversité tant des milieux forestiers que des milieux ouverts ou semi-ouverts qui sont à son contact.

Ces dernières présentent aussi une sensibilité particulière en raison de leur rôle en tant que lieu de reproduction pour les batraciens.

Le DOO impose donc que cette interface avec la forêt soit préservée des atteintes de l'urbanisation en raison et dans les limites de ce rôle. Il en résulte deux éléments importants pour une bonne traduction

dans les documents d'urbanisme locaux : d'une part, si cette fonction d'échange n'existe pas en raison de la préexistence de l'urbanisation, imposer à ces zones déjà bâties un recul des constructions n'aura généralement pas grand sens du point de vue du fonctionnement écologique entre milieux forestiers et milieux ouverts, sauf circonstances particulières, et d'autre part, cette zone d'échanges doit être appréhendée dans sa globalité : restreindre l'urbanisation aux abords d'un massif forestier dont la lisière fait quelques centaines de mètres de longueur n'a pas la même incidence sur la qualité des milieux concernés que si cette lisière fait plusieurs kilomètres ou, comme pour la forêt de Haguenau ou les massifs montagneux, des dizaines de kilomètres. Et l'incidence enfin ne sera pas la même si cette interface se situe dans une continuité écologique ou en dehors.

C'est donc bien au sens du fonctionnement écologique que l'on doit appréhender cette notion de lisière. Elle peut aussi, dans le cas des villages ou des villes-clairières jouer un rôle paysager, auquel cas, l'enjeu étant de nature différente, la traduction sur la planification urbaine et les documents réglementaires pourra être notablement plus stricte.

Pour assurer la bonne compréhension et une traduction efficace de cet objectif, le DOO donne une largeur minimale à cette zone de lisière (30 m), différenciée selon que l'on est ou non dans un espace urbain, agricole ou naturel. Dans les zones naturelles ou agricoles, rien ne vient véritablement faire obstacle au respect de ces zones de lisière et le DOO y préconise l'interdiction de toute urbanisation, y compris à vocation touristique.

Les infrastructures sont toutefois traitées différemment, comme l'explique le DOO lui-même. L'idée sous-jacente est qu'un chemin piéton, une piste cyclable, voire une route qui traverse plus ou moins perpendiculairement cette zone ne remettent pas en cause pour autant l'aptitude à servir de zone d'échange entre milieux, sauf naturellement en cas de zone d'échange très restreinte.

Dans les zones d'urbanisation futures, un recul doit être observé avec systématisme, dans les limites de la compatibilité et de l'objectif de fonctionnement écologique optimal visé.

Réservoirs à dominante de milieux ouverts ou semi-ouverts

Parmi les ensembles et sites à fort intérêt pour la biodiversité, outre le noyau d'armeria elongata désormais pris en charge par un site NATURA 2000 et les zones humides remarquables, le SCoTAN a identifié le réservoir de biodiversité constitué par les prés-vergers. Il entend qu'ils soient préservés des atteintes de l'urbanisation. La notion de préservation au sens du SCoTAN est précisée ci-après, mais cette disposition n'impose pas en tant que telle une préservation intégrale des pré-vergers.

Le DOO assujettit le niveau de protection à l'importance du verger considéré pour le fonctionnement global du réservoir et la capacité de déplacement et de fonctionnement des espèces (chouette chevêche). Selon les configurations et l'abondance de pré-verger existants à proximité immédiate, le verger devra soit être conservé s'il est isolé et remplit un rôle important au sein du réservoir, soit il pourra être détruit et remplacé par un verger à proximité remplissant peu ou prou le même rôle pour le réservoir, dès lors que dans l'intervalle cette destruction ne compromette pas le fonctionnement du réservoir des pré-vergers.

Préservation de la nature « ordinaire »

Les objectifs de protection des espaces ne doivent pas se limiter aux réservoirs de biodiversité mais englobent également la « nature ordinaire », c'est-à-dire l'ensemble des espèces abondantes dans un écosystème donné. Cette nature ordinaire constitue l'essentiel de la biomasse des écosystèmes, et détermine donc la fertilité des sols, la qualité des eaux, la pollinisation des végétaux, l'équilibre des écosystèmes face aux espèces introduites et la régulation des ravageurs des cultures. Ainsi, elle constitue sans doute le maillon le plus important des processus écosystémiques, et la base indispensable sur laquelle les espèces ou interactions plus rares et complexes peuvent se développer, fournissant nourriture, habitat et interactions biotiques à une large gamme d'espèces potentielles.

A ce titre, elle est notre premier pourvoyeur de ressources - alimentaires, médicinales, culturelles ou récréatives - mais aussi notre principal indicateur de l'état général de la biodiversité.

Or, beaucoup des espèces « banales », qui constituent la nature « ordinaire » sont en régression. Face à ce constat, le DOO demande d'accorder une attention particulière à ces milieux et le cas échéant les faire bénéficier d'une protection règlementaire.

Corridors écologiques terrestres majeurs

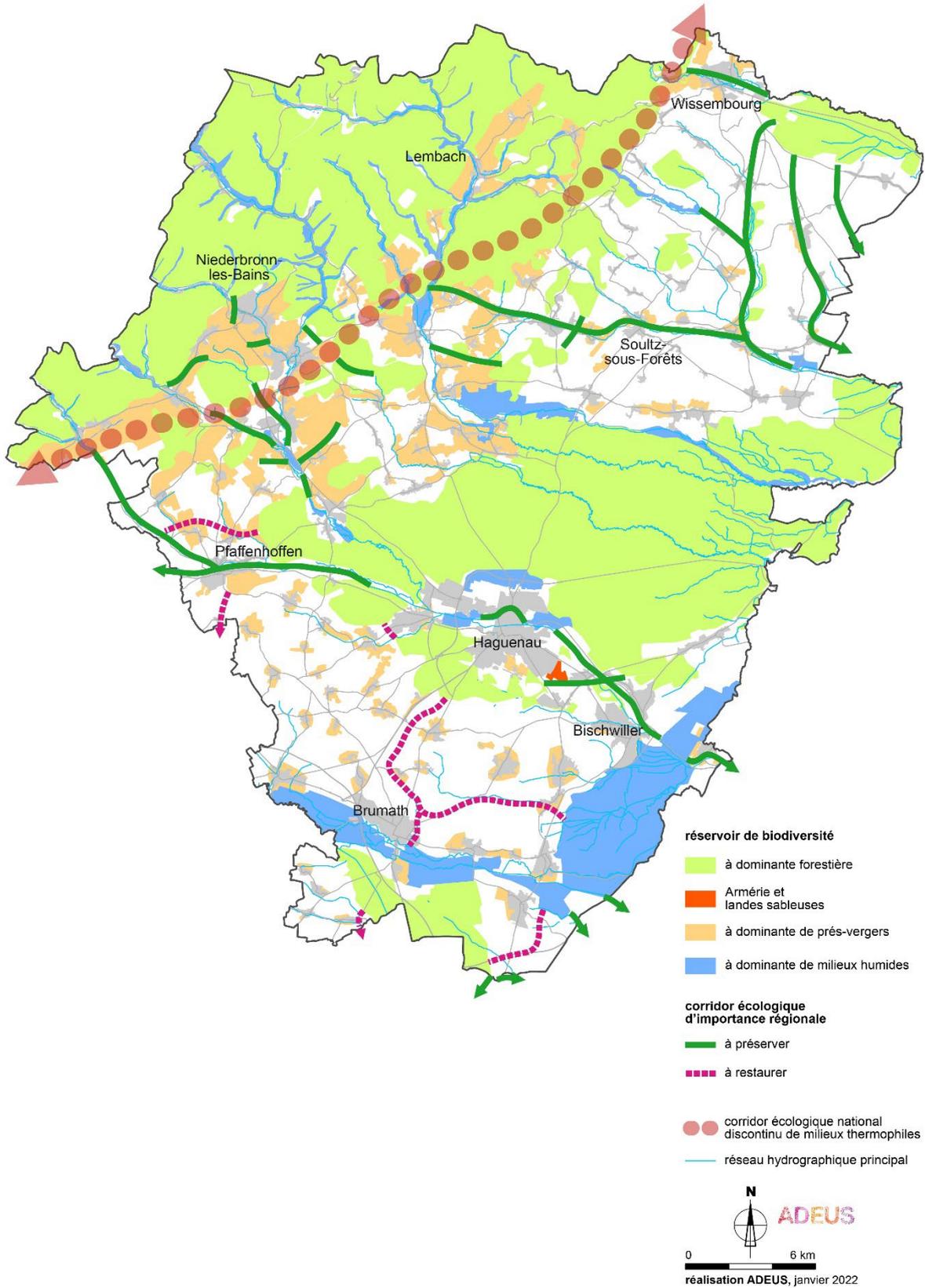
Le SCoTAN va plus loin que la protection des réservoirs et des milieux protégés, en s'attachant à préserver le fonctionnement écologique du territoire. En effet, la préservation des espaces les plus riches biologiquement ne suffit plus à leur assurer un fonctionnement écologique pérenne. Face à une forte pression urbaine, les corridors qui les relient sont de plus en plus morcelés et artificiels. Cette réduction des flux biologiques provoque un isolement des milieux, un dysfonctionnement des écosystèmes et une érosion de la biodiversité.

Le territoire du SCoTAN représente un enjeu de connexion écologique important à l'échelle régionale. Il est en situation privilégiée pour permettre des flux entre deux réservoirs biologiques majeurs : le massif vosgien et les forêts rhénanes. La forêt de Haguenau, les nombreux bois dispersés ainsi que le réseau hydrographique dense et bien pourvu en ripisylves sont des éléments favorables à ces mouvements.

Le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) a donné une lecture fine des principes de ce fonctionnement écologique. Le SCoTAN les reprend à travers la cartographie présente dans l'EIE⁷, en distinguant maintien et restauration des corridors régionaux et suprarégionaux traversant le territoire.

⁷Cf. carte de synthèse de la trame verte et bleue ci-après

Carte n° 2 : la Trame verte et bleue du SCoTAN



Source : SRCE, INPN, BD OCS

Le SCoTAN entend que ces corridors de déplacement des espèces soient préservés⁸, et demande qu'ils soient protégés des remblaiements et de l'urbanisation sur une largeur à adapter aux caractéristiques de l'espèce dont le déplacement est pointé, généralement de l'ordre de 30 mètres minimum, avec une valeur de référence autour de 50 mètres. Quand du moins il s'agit de secteurs naturels, car en milieu urbanisés, ces largeurs et les mesures à prendre doivent être adaptées au contexte et à l'espace disponible dans le souci d'un équilibre entre les besoins de l'urbanisation et la sensibilité de ces corridors de déplacement des espèces.

Les documents d'urbanisme locaux sont désormais dotés d'outils juridiques qui viennent compléter leur arsenal :

- L'identification des espaces à protéger, à restaurer ou à mettre en valeur en tant qu'ils participent à la préservation, au maintien ou à la remise en état des continuités écologiques⁹ et édicter les prescriptions les concernant.
- Quand il s'agit d'espaces boisés, ces prescriptions ne sont toutefois pas libres, elles sont définies à l'article L.113-1 du Code de l'urbanisme ;
- Les documents d'urbanisme locaux peuvent aussi identifier les espaces inconstructibles qui sont nécessaires au maintien des continuités écologiques ;
- Ils peuvent aussi inscrire des emplacements réservés au nom de ces continuités écologiques.

Il s'agit des outils spécifiquement prévus par le code de l'urbanisme, mais ils ne sauraient constituer la seule voie possible de traduction des intentions et des objectifs du DOO du SCoTAN. Les orientations d'aménagement et de programmation ou les autres leviers du règlement, par exemple, sont tout autant légitimes pour donner une traduction de ces corridors (ou des réservoirs, d'ailleurs).

En tout état de cause, le SCoTAN ne définit pas les moyens à utiliser qui restent du domaine du niveau local, mais bien l'objectif à atteindre.

La sensibilité particulière des fonds de vallon et leur rôle dans les perméabilités d'un versant à l'autre a conduit le DOO à insérer des dispositions spécifiques, particulièrement sur le territoire du Parc naturel régional des Vosges du Nord.

Le corridor national discontinu des milieux thermophiles fait lui aussi l'objet, en raison de sa sensibilité particulière, d'une disposition en forme d'alerte du DOO. Il s'agit de microsites, difficiles à cartographier, dont le fonctionnement en raison même de leurs faibles dimensions pourrait être facilement altéré par l'urbanisation ou les infrastructures. Leur identification comme zone particulièrement sensible dans les états initiaux de l'environnement des documents d'urbanisme locaux, dès lors que ces documents envisagent des développements urbains de quelque nature qu'ils soient à proximité, pourra s'appuyer sur cette injonction du DOO pour en montrer les enjeux de

⁸Le DOO évoque les espèces cibles, mais la trame verte est naturellement définie pour toutes les espèces végétales et animales qui vivent dans ces milieux, dont naturellement les espèces cibles qui en sont emblématiques.

⁹Cf. Art. L.151-23

conservation, faciliter leur prise en compte et concourir à la préservation de la fonctionnalité du corridor national.

Autres éléments nécessaires au bon fonctionnement écologique du territoire

Le SCoTAN attache une grande importance, et ce, depuis ses premiers travaux d'élaboration, aux **ripisylves** et à leur préservation globale. Elles jouent un rôle déterminant dans les continuités écologiques, la qualité des eaux de surface, le maintien de la signature paysagère du réseau hydrographique, pour ne citer que les fonctions les plus emblématiques.

Les préserver et les restaurer est un des objectifs affirmés du DOO. Les politiques publiques ont désormais les outils nécessaires, y compris pour se doter d'une politique foncière en faveur de ces espaces (via par exemple les emplacements réservés) quand leur classement en zone naturelle ou agricole fait obstacle à l'application du droit de préemption urbain. A noter qu'un tel classement n'est pas requis par le SCoT ni par le Code de l'urbanisme, il existe bien d'autres leviers dans les PLU pour atteindre cet objectif de préservation et de restauration.

Le DOO fait le lien, du moins quand la sensibilité environnementale l'autorise, avec la réalisation des réseaux de déplacement principalement dédiés aux modes actifs (piétons/cyclistes), qui peuvent servir de levier pour encourager la restauration de ces espaces de ripisylve, en même temps qu'ils en tirent parti en termes d'attractivité. Ça peut aussi passer par la conception des espaces publics, voire par la prise en compte de cette trame verte formée de la ripisylve dans les choix d'urbanisation. La présence d'espaces naturels est en effet un facteur connu d'acceptabilité de la densité urbaine et un élément très recherché par les ménages dans leur choix de localisation résidentielle.

Il y a donc derrière la préservation de cette ripisylve plus que de simples enjeux environnementaux.

Le DOO étend cette volonté de préservation du réseau hydrographique aux **cours d'eau** eux-mêmes. La continuité dans le cours d'eau est aussi un objectif du SCoTAN qui étend cette volonté de préservation à l'ensemble du réseau hydrographique - chevelu des têtes de bassin, réseau des fossés, zones de frayère, ... compris.

La restauration de ces continuités est requise, ce qui veut dire que les politiques publiques travaillent à effacer les éléments rompant cette continuité : seuil, ouvrage divers, etc. Ce qui veut dire également que la création de nouveaux seuils, quel qu'en soit le motif, doit être proscrite sans maintien par ailleurs de la continuité écologique dans et aux abords des cours d'eau.

Si on ajoute à cette volonté de préserver et de restaurer les continuités dans le cours d'eau celle de maintenir et de restaurer les capacités de divagation de ces cours d'eau, on obtient une préservation quasi complète des enjeux autour du réseau d'écoulement de surface.

L'objectif de ces dispositions est de se donner les conditions permettant de concourir au bon état général des masses d'eau, pour ce qu'un SCoT peut raisonnablement faire.

Il en découle que les ouvrages qui durcissent les berges, rectifient le cours des rivières, ..., sont à proscrire, tout comme la réalisation de barrages hydrauliques, retenues d'eau, microcentrales ou centrales électriques hydrauliques (en dehors des ouvrages « au fil de l'eau »). Seuls les ouvrages de

protection contre les crues mis en place pour des motifs de sécurité publique avérés sont à exclure naturellement de cette volonté.

En sus des cours d'eau, le DOO s'est aussi attaché à la préservation des **zones humides**, quels que soient leurs statuts, remarquable ou ordinaire, conformément aux préconisations du SDAGE Rhin-Meuse.

Pour rappel, les zones humides sont à préserver en raison du contexte de destruction importante de ces milieux et des enjeux multiples qui leur sont liés :

- la biodiversité, car elles sont le siège de nombreux habitats auxquels sont inféodées de nombreuses espèces (50 % des oiseaux et 30 % des plantes menacés dépendent des zones humides) : amphibiens, odonates, poissons, invertébrés, oiseaux. Elles ont un rôle de corridor écologique et de forte production de biomasse ;
- la qualité des eaux grâce à la rétention des matières en suspension ; la rétention et élimination ou transformation de la pollution dissoute ;
- le régime des eaux en raison de leur capacité à stocker les eaux de crue, à atténuer et réguler les crues et étiages, à recharger les nappes ;
- le rôle social en termes d'activités de loisirs (chasse, pêche, promenade), de sensibilisation et initiation à l'environnement et au patrimoine.

Les **zones humides dites remarquables** abritent une biodiversité exceptionnelle et ont été identifiées dans le diagnostic. Il s'agit de zones présentant un enjeu de fonctionnement écologique, ou en termes de qualité ou de quantité de la ressource en eaux ; leur fonctionnalité doit ainsi être préservée d'où l'interdiction de certaines occupations et utilisations du sol proscrites (urbanisation, drainage, mouvement de sol ,...).

Les **zones humides dites ordinaires** correspondent aux autres zones humides. Si elles ne sont pas dotées d'une biodiversité exceptionnelle, elles remplissent néanmoins des fonctionnalités essentielles (autoépuration, régulation des crues, soutien d'étiage...). De façon générale, les choix d'urbanisme et d'aménagement veillent à s'écarter autant que possible de ces secteurs humides ordinaires, définis par les documents locaux, quand ceux-ci présentent un intérêt en termes de présence d'une biodiversité fonctionnelle pérenne, en application de la séquence « Eviter-Réduire-Compenser ». Il s'agira successivement :

- d'apprécier les incidences potentielles du projet sur les zones humides et chercher le cas échéant des alternatives, la priorité devant toujours être donnée à l'évitement,
- à défaut d'alternatives, d'intégrer des mesures correctives pour supprimer les incidences (évolution du périmètre de la zone par exemple) et au besoin des mesures de réduction des incidences,
- en cas d'incidences résiduelles significatives, de prévoir la mise en œuvre de mesures compensatoires, avec le niveau d'exigences donné par les SDAGE Rhin et Meuse.

La restauration ne doit en aucun cas se substituer à la protection, un écosystème restauré ne pouvant jamais remplacer l'écosystème initial.

Le DOO rappelle et précise certains de ses objectifs en matière d'environnement, la fonction de zone de reproduction des lisières forestières doit être préservée.

La fonctionnalité des massifs forestiers est préservée en tant que noyau de biodiversité ou boisement-relais. Ces derniers sont pris en compte à compter d'une superficie de 4 ha, ce qui ne signifie pas que les autres boisements ne présentent pas d'intérêt et peuvent être détruits. Mais à compter de cette superficie, c'est en tant que boisement-relais qu'il faut y prêter attention. Les boisements épars ou de petite dimension sont quant à eux également préservés, au titre de la perméabilité des espaces aux déplacements des espèces, en particulier pour les milieux agricoles intensifs.

On rappelle aussi dans le DOO l'attention à porter également à la préservation des micro-boisements et la volonté de voir les surfaces végétales étendues et augmentées dans les zones actuellement densément urbanisées.

L'enjeu est de maintenir en ville des espaces de nature, favorables aux espèces, mais aussi formant des îlots de fraîcheur en cas de forte chaleur et surtout accroissant la qualité du cadre de vie des habitants. Cette présence du végétal en ville et les espaces de verdure ouverts au public pour des loisirs de proximité ont également l'avantage de ne pas nécessiter le recours à l'automobile pour y accéder, ce qui est un motif supplémentaire d'accroître cette part du végétal en ville et d'y développer des espaces de nature urbains.

Le DOO s'attache ensuite à des objectifs spécifiques au territoire et plus particulièrement au périmètre du Parc naturel régional des Vosges du Nord (PNRVN).

Il s'agit en premier lieu des prairies permanentes. Elles jouent un rôle pour la production de fourrage, indispensable à l'économie d'élevage des vallées, un rôle paysager et environnemental important, car dans leur immense majorité ces prairies sont constituées de zones humides, voire de zones humides remarquables du point de vue écologique.

On a vu dans l'état initial de l'environnement et dans le PAS l'attention particulière que le SCoTAN porte à la présence de vergers. Ceux-ci sont beaucoup implantés dans le territoire du parc, et au-delà des volontés déjà exprimées sur l'ensemble du territoire du SCoTAN, le DOO est venu ajouter une dimension supplémentaire sur le territoire du Parc naturel régional des Vosges du Nord (PNRVN). Les documents d'urbanisme locaux ont la faculté d'encadrer dans leurs contenus la constitution des espaces verts et des espaces libres autour des constructions et des aménagements. Le DOO leur demande de se mobiliser en faveur des arbres fruitiers de haute tige, en veillant à ce qu'ils soient le choix logique (et imposé) des plantations à réaliser dans le cadre des opérations d'aménagement. Le territoire y gagnera la poursuite et le développement de cette tradition fruitière autour de la présence de vergers de haute tige et l'extension potentielle du territoire de prédilection de la Chouette chevêche d'Athéna.

AXE II - ORGANISATION DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

A.MAINTENIR ET RENFORCER DES SECTEURS PHARES DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

1. CONFORTER L'ALSACE DU NORD COMME TERRE INDUSTRIELLE

Le diagnostic a montré combien la place de l'industrie et de l'économie non résidentielle était importante en Alsace du Nord. Le développement économique, en particulier de la CAH, repose sur la spécificité industrielle qui place ce territoire parmi les premières zones d'emploi dans ce domaine à l'échelle du Grand Est. En conséquence, le projet d'aménagement stratégique fait du maintien et du développement de l'industrie un volet de son projet économique phare, à côté de la nécessaire diversification de l'activité.

Le DOO, en toute logique, s'empare donc lui aussi du sujet. Le champ du document d'urbanisme, c'est de préparer les conditions nécessaires à ces implantations économiques, de quelque nature qu'elles soient. S'agissant de l'industrie, ces implantations sont majoritairement en zone d'activités et sur du foncier adapté par sa superficie à ses besoins. Il faut donc que les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement anticipent ces besoins et dotent l'Alsace du Nord d'une offre foncière à même de répondre aux besoins de ce secteur d'activités.

En outre, dans un contexte de réindustrialisation de la France, l'Alsace du Nord affirme l'ambition de s'engager vers l'industrie du futur. Deux intercommunalités sont labellisées « Territoires d'industrie » pour la période 2023-2027. Les entreprises industrielles du territoire sont déjà très impliquées dans les dynamiques « industrie du futur », à l'instar des entreprises de la région de Karlsruhe et Stuttgart, auxquelles elles sont souvent affiliées (Sew Usocom, Schaeffler France, Siemens, ...). Le défi majeur résidera dans le fait de rester un territoire attractif pour les grandes industries et anticiper leurs besoins en offrant, notamment aux grands groupes internationaux en place, une offre foncière adaptée.

Le temps de l'économie n'est pas celui de l'aménagement du territoire. On sait que pour franchir le cap des études, de la maîtrise foncière, des compensations et arriver à un foncier cessible viabilisé, il peut s'écouler de nombreuses années. Or pour capter les implantations économiques, il faut être bien plus réactif. Disposer d'une offre de qualité et diversifiée est donc une des composantes essentielles du projet du SCoTAN que le DOO ne fait que traduire en objectifs.

Cette approche et la réalisation de foncier d'économie adapté doivent être particulièrement portées aux niveaux supérieurs de l'armature urbaine. En effet, si dans les autres secteurs l'emploi en zone d'activités est loin de représenter la majorité des postes de travail, pour l'industrie, on passe les 40 %. Cela signifie deux choses : d'une part, que la présence de foncier dans des zones dédiées est essentielle, d'autre part, que ces zones sont des points de concentration de l'emploi avec, en accompagnement, la nécessité d'une desserte adaptée et rapide aux grands réseaux de déplacements,

en particulier routiers, mais aussi d'une desserte par les transports en commun. Et c'est bien à ces niveaux que cette desserte est la plus adaptée aux déplacements des actifs.

2. DEVELOPPER LA GEOTHERMIE ET LES ENERGIES NOUVELLES

Cette partie du DOO est consacrée au développement des ressources propres au territoire de même qu'aux conditions nécessaires à ce développement.

À l'heure où la crise énergétique continue d'inquiéter l'Europe et où la France a l'ambition claire d'être un pays leader en matière de relocalisation des industries, l'Alsace du Nord compte bien faire valoir ses atouts et potentiels.

En premier lieu sont mentionnées la géothermie et les énergies renouvelables. Les prolongements économiques de la ressource géothermique, en particulier en direction du chauffage urbain, de l'industrie et de l'agriculture (serres...) sont encouragés et facilités dans le schéma de cohérence territoriale -SCoT- de l'Alsace du Nord. Il s'agit, pour les documents locaux d'urbanisme, de veiller à ne pas contrarier inutilement le développement de ces filières énergétiques nouvelles. La géothermie profonde, la valorisation de la biomasse, les filières autour du bois (qu'il soit énergie ou d'œuvre) doivent pouvoir trouver les conditions pour leur développement. Les règles et dispositions des documents locaux d'urbanisme doivent donc être pensées en fonction de ces développements, lorsque les circonstances leur sont favorables.

Pour les politiques publiques, en particulier dans le domaine des constructions publiques, c'est aussi un rappel de leurs priorités en matière de choix énergétique : inclure une réflexion bioclimatique, économiser l'énergie, trouver et s'appuyer sur des sources renouvelables, autant de défis que le DOO les invite à relever.

S'agissant d'énergie, et plus particulièrement dans les polarités où elles trouveront peut-être plus aisément à s'exprimer, le DOO invite les politiques locales de planification à intégrer à leurs réflexions la dimension énergétique : penser, par exemple, de façon cohérente et géographiquement proche les localisations des gros consommateurs d'énergie et celle des activités susceptibles de générer des surplus du fait que leur process industriel peut s'avérer un facilitateur important, notamment pour la création de réseaux de chaleur.

3. STRUCTURER LA RESSOURCE TOURISTIQUE

Le tourisme est une ressource qui ne se délocalise pas et peut apporter d'importants compléments de richesses au territoire et à son attractivité.

Ce développement touristique, pour un document d'urbanisme, ne repose pas sur des actions autour de produits ou sur une communication autour de l'image du territoire. Il repose sur la préservation des supports de ces flux touristiques, sur leur mise en valeur, et sur le développement des services connexes du tourisme : hébergement, accessibilité, restauration pour ne citer que les plus prégnants.

C'est ce à quoi s'attache le DOO, ici sous l'angle du développement, mais que l'on retrouve aussi sous l'angle du paysage ou des déplacements.

Les politiques d'urbanisme locales doivent donc s'attacher à mettre en valeur ces potentiels, ce qui passe par leur identification et des mesures à même de les préserver.

Ces supports sont divers : patrimoine historique et petit patrimoine rural (calvaires, chapelles, fermes, bâtiment militaires), milieux naturels, patrimoine paysager, pétrolier, archéologique, tourisme rural, agricole associé aux produits du terroir (vignoble, fruits, etc.) et à leur commercialisation, patrimoine industriel, patrimoine de moulins et autour des usages de l'eau dans les vallées, du thermalisme. Les ressources touristiques sont aussi nombreuses que variées et le SCoT n'a pas la prétention de vouloir en dresser une liste exhaustive. Par contre, il enjoint les acteurs locaux de penser leur stratégie de développement en y incorporant ces ressources.

Afin de permettre d'optimiser l'utilisation de ces ressources, le DOO a introduit dans ses orientations un certain nombre de dispositions spécifiques.

Tout d'abord la reconnaissance de l'incapacité de déplacer nombre de ces ressources, ce qui signifie que leur valorisation peut s'effectuer en dehors du principe de continuité urbaine précédemment mis en place pour les activités.

De même, le développement touristique peut nécessiter la réalisation d'équipements dont le rayonnement dépasse nécessairement l'échelon local. Le principe de localisation des équipements en fonction de leur rayonnement ne s'appliquera pas aux équipements à vocation touristique. Le contraire serait contre-productif en ce qu'il interdirait de tirer parti de ces ressources.

Ces exceptions faites au principe de localisation des équipements dans l'armature urbaine en fonction de leur rayonnement et au principe de continuité ne sont pas une invitation à contourner les dispositions du DOO de manière systématique. La priorité doit être donnée au respect de ces principes, ce n'est que devant l'impossibilité dûment justifiée de s'y conformer du fait de la valorisation touristique escomptée que l'exception trouvera à s'appliquer. Et ceci ne peut conduire à remettre en cause les autres dispositions du DOO sur la préservation de la sensibilité environnementale des milieux ou du paysage.

Le document d'orientation et d'objectifs encadre le développement touristique sur le territoire du Parc naturel régional des Vosges du Nord (PNRVN). Il dispose que la nature et le dimensionnement des projets touristiques doivent être adaptés à la sensibilité des milieux naturels fréquentés. Ce territoire présente une sensibilité et des conditions d'accès particulières, il faut donc éviter de développer un ou des projets qui déséquilibreraient son fonctionnement actuel, par une sur-fréquentation par exemple. L'idée est de favoriser les petits projets, notamment lorsqu'il s'agit de projets de développement de résidences secondaires, ces petits projets étant plus faciles à intégrer aux tissus bâtis ou dans les espaces naturels en extension urbaine (sous réserve du respect des conditions émises par le SCoTAN lorsqu'il admet cette implantation).

A l'échelle de l'Alsace du Nord, les capacités d'hébergement touristiques doivent être développées. Il s'agit de transformer les pratiques de loisirs en pratiques de tourisme et de capter par le séjour un peu plus de la richesse potentielle qui transite par le territoire. Les politiques d'urbanisme en particulier doivent intégrer cet aspect à leurs préoccupations, en veillant à fixer des normes qui ne découragent pas ces développements, quelles qu'en soient les formes.

Le développement de la ressource touristique passe aussi par la qualité d'accueil et des infrastructures adaptées : stationnement des autocaristes, capacité de restauration, etc. Ce sont les champs complémentaires classiques du développement touristique ordinaire que pointe là le DOO.

En parallèle, le SCoTAN mise sur le développement d'un tourisme plus orienté vers la découverte du terroir, des pratiques agricoles, de découverte des milieux et des sites, de pratiques actives telles que la randonnée cycliste ou pédestre. Ces modes de tourisme nécessitent des infrastructures adaptées et les politiques d'urbanisme et d'aménagement sont invitées à prendre cette dimension en compte, et plus particulièrement donc en ce qui concerne le maintien et le développement des infrastructures de déplacement associées à ce tourisme (pistes, réseau de chemins ouverts à la randonnée, signalétique, etc.). Le DOO insiste également sur la nécessité de prévoir les possibilités d'hébergement rural et agricole : gîtes, chambres d'hôtes, voire campings doivent être intégrés aux réflexions et pouvoir trouver leur place le cas échéant. Les normes devront alors être adaptées à leur réalisation, du moins quand d'autres orientations en faveur de la préservation du paysage ou des milieux ne s'y opposent pas par ailleurs.

4. CONSOLIDER LA RESSOURCE THERMALE

Le territoire de l'Alsace du Nord comprend les deux seuls établissements thermaux agréés en Alsace, avec les sites de Niederbronn-les-Bains et Morsbronn-les-Bains. Le thermalisme constitue un atout incontournable différenciant d'attractivité et de développement économique et touristique. De nombreux acteurs, de la santé, du bien-être, du tourisme, gravitent autour de cette thématique. La Communauté de communes de Sauer-Pechelbronn ambitionne de renforcer l'écosystème local en adossant à l'établissement thermal existant un ensemble d'offres complémentaires contribuant à l'attractivité globale de la destination pour être reconnue comme village thermal avec un renforcement de son positionnement autour de la thématique de l'eau et du bien-être.

Toujours par exception aux principes généraux, le DOO reconnaît qu'un site de développement touristique majeur en lien avec la ressource thermique, par définition non délocalisable, n'est pas soumis à l'obligation de s'implanter aux niveaux supérieurs de l'armature urbaine. Ils sont aujourd'hui très rares ; seul le site de Morsbronn-les-Bains est susceptible de relever peu ou prou de cette disposition. Pour préserver l'avenir, le DOO n'a pas souhaité faire une exception pour un site, mais définir cette exception en termes de principes généraux reproductibles ailleurs.

5. RENFORCER LES ACTIVITES TERTIAIRES

L'industrie n'est pas le seul vecteur de développement retenu et le DOO pose ensuite toute une série d'objectifs pour les autres champs de l'activité économique. Développer le tertiaire, notamment dans les niveaux supérieurs de l'armature urbaine, pour compléter l'industrie, mais aussi diminuer la dépendance à ce secteur en diversifiant les sources d'emploi, et en particulier en direction du tertiaire supérieur qui vient compléter ceux voulus par le PAS. Là encore la disponibilité de foncier de qualité est une dimension essentielle. Le DOO enjoint à nouveau les politiques publiques à se doter d'une stratégie et d'une action foncière pour favoriser ces implantations.

Cette stratégie ne doit d'ailleurs pas concerner uniquement les extensions urbaines, mais aussi les tissus existants, lieu privilégié de l'accueil du tertiaire diffus, moins dépendant de l'existence d'une

offre en zone d'activité, composé de plus petites unités qui s'accommodent assez bien d'implantations dans le tissu urbain, leur impact sur le voisinage étant particulièrement indolore, à la différence des grands sites industriels qui suscitent régulièrement des interrogations pour leur voisinage résidentiel.

6. ENCOURAGER LE DEPLOIEMENT DES NOUVELLES TECHNOLOGIES LIEES AU NUMERIQUE

Les technologies d'information et de communication sont des vecteurs importants d'attractivité économique. Leur présence s'avère déterminante dans le choix de localisation de nombreuses entreprises. C'est la raison pour laquelle le DOO se préoccupe autant de l'infrastructure numérique du territoire, que de l'évolution des usages technologiques.

Concernant l'équipement du SCoT de l'Alsace du Nord, les travaux de déploiement du réseau de fibre optique dans le cadre du projet régional ont été achevés fin 2021. Fournir un réseau de fibre optique évolutif sur le long terme est un enjeu majeur, c'est pourquoi l'extension éventuelle du réseau de fibre optique se poursuivra conformément au projet ROSACE. Le DOO fait du raccordement au très haut débit une condition d'ouverture à l'urbanisation des nouveaux sites d'activités ou des extensions des sites existants dans le pôle d'agglomération, les pôles urbains structurants, dans les pôles intermédiaires et dans les pôles locaux. Les zones d'activités locales ne sont pas soumises à ces conditions dans les villages.

À ce titre, le DOO demande aux documents locaux d'urbanisme d'intégrer les problématiques d'équipement numérique afin de faciliter leur déploiement, en particulier la fibre optique, et permettre l'évolution des technologies. Cette orientation s'inscrit également dans la politique de résorption des zones blanches¹⁰ conduite par l'État. Elle vise en particulier à faciliter l'attribution des licences 700 MHz (4G) avec obligation pour les opérateurs de couvrir les "trains de la vie quotidienne", et donc les axes TER pour les circulations quotidiennes. Cette technologie devra obligatoirement s'appuyer sur le déploiement des réseaux fibres.

Par ailleurs, le DOO encadre l'implantation des relais et des antennes en demandant aux documents locaux d'urbanisme de veiller à leur intégration dans le paysage (notamment en termes de hauteur). Bien que la gestion des réseaux de communication échappe à ses champs d'application, l'idée véhiculée par le SCoT est de limiter l'implantation des antennes en les mutualisant entre opérateurs pour éviter leur multiplication, et les incidences qui en découleraient sur le paysage.

7. ENCOURAGER ET FACILITER LE DEVELOPPEMENT ARTISANAL DU TERRITOIRE

Les activités artisanales sont un vecteur majeur de développement économique du territoire. Le DOO pose pour le développement de celles-ci des objectifs en matière foncière, nerf de la guerre pour les documents d'urbanisme. Ainsi, les politiques publiques doivent se doter d'une stratégie et d'une action foncière pour favoriser ces implantations artisanales. Les documents d'urbanisme locaux veillent à faciliter l'insertion des activités artisanales dans le tissu urbain, en pensant leur implantation afin d'en

¹⁰ Une zone blanche se définit comme étant sans aucune réception en extérieur, d'aucun opérateur au centre-bourg d'une commune

tirer parti en termes d'animation urbaine et en adaptant les normes réglementaires afin de limiter les contraintes qu'elles font peser sur ces activités à ce qui est nécessaire pour la qualité de vie, la sécurité ou le paysage urbain.

Si le développement dans les tissus urbains existants de ces activités doit être priorisé, il ne faut toutefois pas y lire une interdiction parallèle de développement d'une offre foncière et/ou bâtie en périphérie ou en extension. En effet, lorsque ces activités ne parviennent pas à trouver leur place dans les parties déjà urbanisées des communes, cette offre peut s'avérer indispensable.

B. ORGANISER UN DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE VERTUEUX EN OPTIMISANT LA CONSOMMATION FONCIERE

1. DEVELOPPER LES ACTIVITES ECONOMIQUES EN COHERENCE AVEC L'ARMATURE URBAINE

Le DOO s'applique à définir la vision d'un développement économique (et pour l'essentiel du développement d'un foncier à vocation économique), coordonné et hiérarchisé. C'est la condition d'une lisibilité du projet territorial par l'ensemble des acteurs, institutionnels comme économiques.

Sans possibilité réelle de l'imposer en l'absence d'habilitation législative, le DOO formule néanmoins le vœu d'une coordination politique des zones de développement économique. Présente à l'échelon intercommunal, elle gagnerait à être mise en place à une échelle plus vaste, que ce soit celle du SCoT, voire du Pays de l'Alsace du Nord. Les concurrences inutiles et coûteuses entre les territoires, le nomadisme des entreprises à la recherche d'avantages fiscaux (même s'il n'est pas extrêmement développé) s'en trouveraient notablement diminués.

On l'a vu dans le PAS, le développement économique se coordonne avec l'armature urbaine. Le DOO rappelle ici brièvement le rôle de chacun des niveaux de l'armature dans ce domaine et les limites qu'il pose aux superficies potentiellement développables à chacun des niveaux. Ce sont, sous l'angle de la maîtrise du développement économique, très exactement les mêmes dispositions que dans la première partie du DOO à propos de l'armature urbaine. On retrouve pour le pôle d'agglomération de Haguenau, les pôles urbains structurants et les pôles intermédiaires, ce souci de les voir se doter d'une politique foncière en adéquation avec leur projet politique et leurs devoirs vis-à-vis du SCoT, tandis que les pôles intermédiaires émergents et les pôles locaux doivent veiller à l'équilibre de leur développement entre résidentiel et économie.

Pour les villages, la taille des extensions communales à vocation d'activités est limitée et proportionnée aux besoins de desserrement des activités existantes ; elle ne saurait dépasser une superficie de l'ordre de 0,5 hectare au maximum par village. Le DOO prévoit que si cette extension répond aux besoins de desserrement de plusieurs villages, la superficie pourra dépasser 0,5 hectare et sera en tout état de cause de l'ordre de 1 ha. S'agissant de la zone d'activités située sur le ban communal d'Eschbach, l'exception à cette orientation foncière tient compte d'une décision

stratégique majeure de la Communauté de communes de Sauer-Pechelbronn de concentrer son développement économique sur ce village en raison de la volonté de développer et dynamiser l'innovation dans la filière bois, ceci dans un but de développement durable et de valorisation des ressources forestières locales.

Et en dernier lieu, le DOO rappelle qu'il s'affranchit des limites communales mais s'appuie sur la notion d'espace bâti aggloméré. Sur cette base, un village peut être le réceptacle d'un développement économique dépassant le demi-hectare qui lui est attribué par le SCoT, dès lors que ce développement est dans la continuité urbaine d'une polarité voisine. Ces surfaces économiques sont alors déduites du potentiel de la polarité.

2. ORGANISER LE DEVELOPPEMENT DES ZONES D'ACTIVITES

2.1. PRINCIPES GENERAUX

Cette partie du DOO se rapporte aux principes de localisation des zones d'activités. Derrière ce vocable, il faut comprendre aussi bien les zones d'activités économiques classiques que les zones industrielles, tertiaires ou commerciales, sauf mention spécifique dans le DOO.

Le premier critère vise à assurer une bonne accessibilité routière à ces sites. Ces zones dépendent en effet très largement du transport par la route pour leur fonctionnement, que ce soit pour l'approvisionnement en marchandises et matériaux nécessaires à l'activité, l'écoulement des produits réalisés ou encore les déplacements domicile-travail des employés.

L'objectif du DOO est d'éviter que ces mouvements empruntant la route ne viennent surcharger les traversées des noyaux urbains, avec leur cortège de pollution et de nuisances. C'est pourquoi il demande que ces nouvelles zones soient localisées le long de voies permettant de rejoindre le réseau routier primaire du territoire dont il cite les axes le composant.

Ce principe vaut aussi pour les zones d'activités. Leur localisation aux abords d'un futur contournement est donc proscrite, outre exceptions prévues par le DOO qui tiennent à la préexistence des projets ou des contournements.

Ainsi, le contournement de Haguenau par exemple préexiste et a fait l'objet de longue date de développements à ses abords immédiats, tant à vocation industrielle que commerciale. Compléter ces zones d'emplois reste donc possible.

La proximité avec l'axe ou avec le point de connexion entre axe dévié et contournement s'entend aussi pour le côté noyaux urbain, et pas seulement pour les sites qui seraient situés à l'extérieur. Même dans l'hypothèse d'une éventuelle continuité urbaine, les deux objectifs sont applicables séparément, et le fait d'être en continuité avec les parties déjà urbanisées n'autorise pas les politiques locales d'urbanisme et d'aménagement ou bien les opérations d'aménagement à implanter des zones d'activités ou des développements commerciaux à proximité de ces points d'échange, en dehors des exceptions prévues par le DOO.

Parmi les critères de localisation, à côté du souci du moindre impact sur l'activité agricole souligné par le DOO, on trouve aussi la volonté d'assurer la qualité de la ressource en eau, en veillant à ce que ces

extensions nouvelles soient raccordables aux réseaux d'assainissement et que les systèmes d'épuration soient en mesure de traiter les effluents prévisionnels. On trouve aussi le souci de moindre impact paysager, la préservation de la qualité paysagère figurant en bonne place parmi les éléments pris en compte par le DOO.

Cette qualité paysagère pourra notamment être obtenue :

- en s’assurant du respect des lignes de crêtes ;
- en s’appuyant physiquement sur les limites paysagères tangibles et en respectant la trame paysagère préexistante, qu’elle soit assurée par la végétalisation en place, l’adossement à des routes, des chemins ou des éléments physiques susceptibles de servir de limite visible et compréhensible de ces zones ;
- ou encore en respectant l’orientation et l’organisation de la trame parcellaire préexistante.

En dehors d’exceptions qu’il fixe, le DOO réaffirme pour les zones d’activités économiques la nécessité d’une continuité urbaine. On a vu l’importance que cela revêt pour la structuration des déplacements actifs, la qualité des paysages, la recherche d’effets économiques induits sur les centralités existantes et leur animation urbaine ainsi que pour l’économie du foncier.

2.2. CONTINUITÉ URBAINE

Principe :

Le « cahier des charges » dressé par le DOO du SCoTAN en faveur d’une continuité entre les extensions à vocation d’activités et l’urbanisation existante obéit essentiellement à ces deux logiques :

- d’une part, il cherche à renforcer les effets de levier de ces sites économiques nouveaux sur d’autres pans de l’activité économique. En effet, en imposant la continuité urbaine (hors du champ des exceptions prévues par le même DOO), il espère favoriser les « pratiques multiples » des salariés et des actifs fréquentant ces zones - par exemple faire ses courses localement en sortant du travail plutôt que de devoir se déplacer ailleurs pour ces mêmes actes d’achat. De même, la localisation des services aux entreprises et aux personnes en continuité des pôles urbains structurants ne peut que concourir au développement de leur bassin de clientèle ;
- d’autre part, il entend favoriser les déplacements courts pour lesquels le recours à la marche à pied, au vélo ou aux transports collectifs sera facilité. Cette approche ne nuit pas aux entreprises elles-mêmes, dès lors que l’accessibilité des sites depuis l’extérieur des pôles urbains structurants est assurée par le biais de l’un des critères de localisation avancés par le SCoTAN.

Exceptions :

Les exceptions, examinées au cas par cas et dûment justifiées, tiennent pour l’essentiel à des considérations de coups partis et de préexistence des sites. Il s’agit pour le DOO d’éviter une remise en cause de projets déjà avancés et pour lesquels on a investi de l’argent public, ou bien d’empêcher des entreprises de trouver les conditions de leur développement sur place, en les obligeant par conséquent à se délocaliser (et pas nécessairement sur le territoire), au risque de créer une nouvelle friche et une consommation accrue d’autant sur leur nouvelle localisation.

Même affranchies des obligations de continuité urbaine, ces extensions à vocation d’activités restent incluses dans les potentiels dévolus aux polarités de l’armature urbaine quand ils existent, et s’inscrivent dans l’enveloppe de consommation foncière globale admise par le DOO.

Le DOO prévoit également l'hypothèse de développements admis au titre des exceptions qui seraient localisés dans un village.

Pour mémoire, les zones d'activités touristiques, sauf à ce qu'elles exploitent une ressource non délocalisable, sont, elles aussi, soumises au principe de continuité urbaine. C'est en effet la présence d'une ressource (paysage, milieu naturel, site...), ou l'exploitation d'une ressource non délocalisable (thermalisme), qui « justifie » selon le DOO l'absence de continuité urbaine. Ce principe est donc fortement ancré et transversal à de nombreuses dispositions du DOO.

C. STRUCTURER L'IMPLANTATION DES EQUIPEMENTS COMMERCIAUX

Le DOO traduit la volonté de « développement équilibré du commerce » du SCoT en la déclinant à travers son armature commerciale du territoire de l'Alsace du Nord. Le commerce est une composante essentielle des fonctions urbaines d'une collectivité que le DOO entend conforter à tous les échelons de son armature tout en anticipant les évolutions des modes et des comportements de consommation. C'est également une fonction génératrice de déplacements, son déploiement équilibré sur le territoire participe activement à limiter les distances parcourues. D'où la première volonté du SCoT de développer en priorité le commerce de proximité et le maintenir dans les cœurs de villes et de villages.

Le commerce des centres-villes fait désormais l'objet de toutes les attentions, il est devenu un baromètre de leur vitalité. La vacance commerciale dans les centres-villes est devenue une problématique forte pour de nombreuses communes, l'augmentation de certaines offres en périphérie a contribué à la progression de cette vacance. Le territoire de l'Alsace du Nord a pour ambition d'encadrer le développement du commerce en périphérie afin de préserver celui en centralité.

L'objectif du SCoT n'est pas de développer tout type de commerces partout sur le territoire, mais de localiser préférentiellement un équipement commercial selon son bassin de chalandise en l'appuyant sur l'armature commerciale selon le principe suivant : plus le type de commerce rayonne, plus il doit se localiser dans les échelons supérieurs de l'armature et renforcer ainsi leur attractivité et leur rayonnement départemental.

1. CHAMP D'APPLICATION DU COMMERCE

Le SCoT étant opposable aux autorisations d'exploitation commerciales (AEC), le choix du champ d'application du commerce a été de reprendre celui des AEC dans un souci de simplification et de clarté.

De même, pour les conditions générales du DAACL, le commerce dit « d'importance » est défini par les commerces de plus de 300 m² de surfaces de vente, car c'est à partir de ce seuil qu'un projet commercial devra potentiellement avoir une AEC.

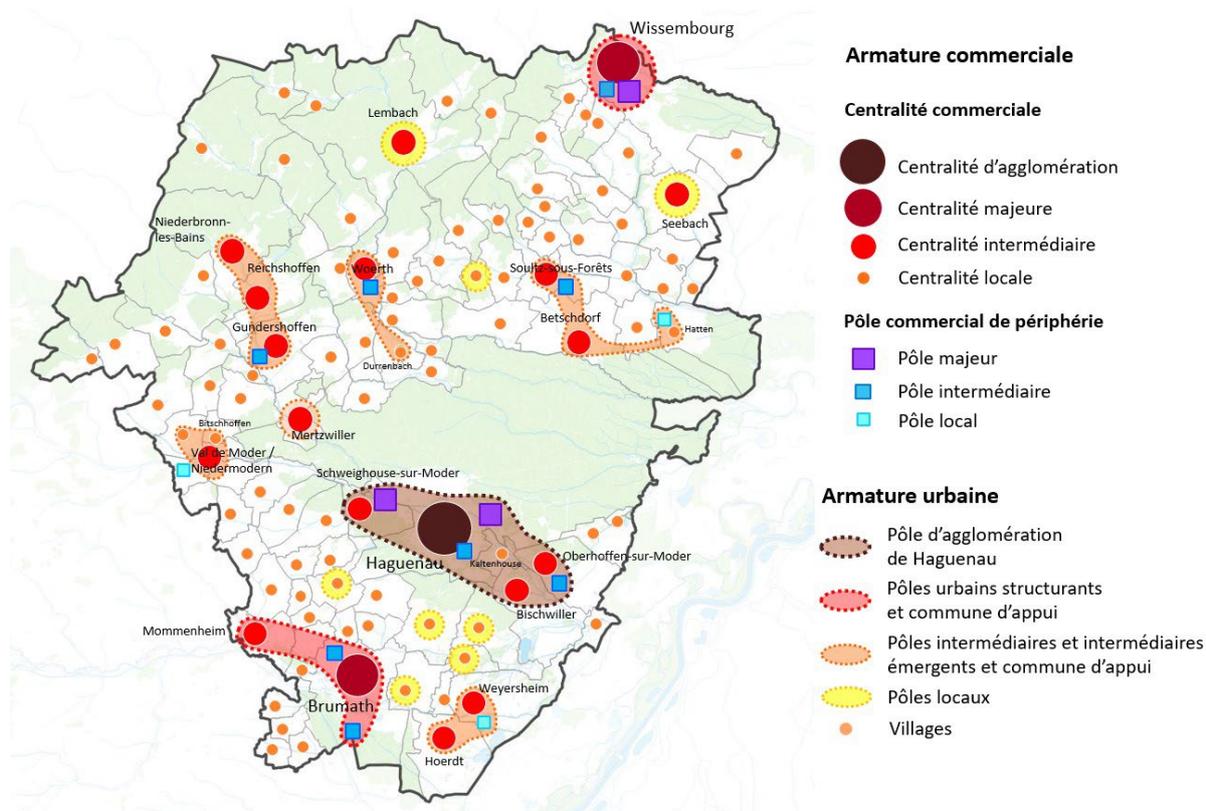
2. DEFINITION DE L'ARMATURE COMMERCIALE DU TERRITOIRE DE L'ALSACE DU NORD

Le commerce est une composante essentielle de l'économie du territoire de l'Alsace du Nord. Porteur d'emploi, d'activité et d'animation, il concourt à la qualité du cadre de vie, à la dynamique du lien social, à la structuration du territoire et à son attractivité. L'organisation de l'offre commerciale constitue ainsi un enjeu fort pour le SCoT.

Afin de favoriser une stratégie d'aménagement commercial qui structure une offre diversifiée et équilibrée sur le territoire, le DOO définit une armature commerciale qui s'appuie sur l'armature urbaine et la conforte.

L'armature commerciale du SCoT identifie deux localisations préférentielles pour les commerces : les pôles de centralité et les pôles de périphérie. Ces secteurs se déclinent en plusieurs niveaux en fonction de la zone de chalandise du pôle.

Carte n° 3 : armature commerciale et urbaine



Source : ADEUS

Les centralités commerciales

L'armature des centralités commerciales s'appuie sur l'offre commerciale existante mais également sur leur rôle actuel et envisagé, ainsi que sur l'armature urbaine.

Tableau n°1. Nombre de commerce et surfaces de vente dans les centralités en 2021

Centralité commerciale	Nombre de commerces	Surfaces de vente (en m ²)	Niveau dans l'armature commerciale
Haguenau	374	49 638 m ²	Agglomération
Wissembourg	83	8 244 m ²	Majeur
Bischwiller	62	9 631 m ²	Intermédiaire
Brumath	62	4 876 m ²	Majeur
Niederbronn-les-Bains	52	4 437 m ²	Intermédiaire
Val-de-Moder/Niedermodern	47	3 935 m ²	Intermédiaire
Hoerdt	46	4 120 m ²	Intermédiaire
Schweighouse-sur-Moder	30	3 265 m ²	Intermédiaire
Soultz-Sous-Forêts	28	3 273 m ²	Intermédiaire
Reichshoffen	28	9 545 m ²	Intermédiaire
Mertzwiller	23	3 246 m ²	Intermédiaire
Gundershoffen	22	1 813 m ²	Intermédiaire
Mommenheim	22	2 444 m ²	Intermédiaire
Weyersheim	20	1 686 m ²	Intermédiaire
Betschdorf	20	2 561 m ²	Intermédiaire
Woerth	20	3 451 m ²	Intermédiaire
Lembach	18	1 333 m ²	Intermédiaire
Oberhoffen-sur-Moder	17	1 366 m ²	Intermédiaire
Weitbruch	17	1 324 m ²	Local
Schirrhein	16	1 326 m ²	Local
Seebach	15	1 772 m ²	Intermédiaire

La centralité de Haguenau est le seul pôle commercial au niveau « agglomération » car elle dispose d'une attractivité commerciale forte. De nombreux commerces y sont implantés au sein de linéaire commercial avec une diversité importante et des enseignes très attractives. Elle a les caractéristiques d'une ville moyenne, et une zone de chalandise dépassant le territoire de l'Alsace du Nord.

Les centralités de Brumath et de Wissembourg sont au niveau « majeur » car elles concentrent un nombre important de commerces (plus de 60). En tant que pôle urbain structurant dans l'armature urbaine, elles ont vocation à avoir un rayonnement commercial important sur les communes voisines. La centralité de Bischwiller, étant dans l'aire urbaine de Haguenau, elle n'a pas vocation à accueillir des commerces avec une zone de chalandise trop importante pour ne pas concurrencer la centralité de Haguenau. C'est pourquoi elle est au niveau « intermédiaire ».

Les centralités de niveau « intermédiaire » concernent des communes qui ont entre 62 et 15 commerces dans leur centralité. Il s'agit des communes classées en pôle intermédiaire et communes d'appui dans l'armature urbaine, à l'exception de Lembach et de Seebach qui sont des pôles locaux. Ces exceptions s'expliquent :

- pour Lembach : par son offre commerciale existante et sa dimension touristique ;

- pour Seebach : par un supermarché implanté dans le centre de la commune avec une zone de chalandise rayonnant sur un nombre important de communes voisines.

Les centralités de niveau « local » regroupent toutes les autres communes, y compris celles sans commerce.

Les pôles commerciaux de périphéries

L'armature des pôles commerciaux périphériques s'appuie sur l'offre commerciale existante mais également sur leur rôle actuel et envisagé, ainsi que sur l'armature urbaine.

Tableau n°2. Surfaces de vente par pôle commercial périphérique en 2021

Commune	Pôle commercial périphérique	Niveau dans l'armature commerciale	Surfaces de vente
Schweighouse-sur-Moder/Haguenau	ZA Schweighouse-sur-Moder/Haguenau	Majeur	50 400 m ²
Haguenau	ZAC Taubenhof	Majeur	31 500 m ²
Wissembourg	ZA allée des Peupliers	Majeur	13 800 m ²
Bernolsheim	ZC de Brumath nord / Bernolsheim	Intermédiaire	5 400 m ²
Brumath	ZA de Stephansfeld	Intermédiaire	4 100 m ²
Gundershoffen	ZA de la Hardt Ouest	Intermédiaire	3 600 m ²
Haguenau	ZAC Aéroport	Intermédiaire	11 200 m ²
Oberhoffen-sur-Moder	ZC la Werb	Intermédiaire	5 100 m ²
Soultz-sous-Forêts	ZA Soultzerland	Intermédiaire	5 100 m ²
Wissembourg	ZA route de la Pépinière	Intermédiaire	4 500 m ²
Woerth	ZAC	Intermédiaire	4 200 m ²
Hatten	ZA Hatten	Local	700 m ²
Pfaffenhoffen	ZA de Pfaffenhoffen	Local	1 200 m ²
Weyersheim	ZA rue du Canal	Local	1 800 m ²

Les pôles périphériques de niveau « majeur » concentrent une offre commerciale importante (+ de 10 000 m² de surface de vente), diversifiée et comprenant des commerces de destination avec une zone de chalandise importante. La ZAC de l'Aéroport a une surface de vente totale de plus de 10 000 m² (un commerce d'une surface importante contribue fortement à ce total). Cependant, la zone a une diversité commerciale faible et peu de commerces de destinations, c'est pourquoi ce pôle n'est pas au niveau « majeur ».

Les pôles périphériques de niveau intermédiaire sont constitués d'une locomotive alimentaire (supermarché/hypermarché) avec autour des commerces non alimentaires pour une surface de vente totale généralement autour de 5 000 m² sur la zone.

Les pôles périphériques locaux sont constitués d'un supermarché de petite taille (autour de 1 000 m²) et de quelques commerces autour du supermarché (moins de 5).

3. LES LOCALISATIONS PREFERENTIELLES

La préservation et le dynamisme commercial des centralités sont la priorité du territoire de l'Alsace du Nord. Ce choix est motivé par l'objectif de développer l'attractivité et l'animation des centres urbains mais également de diminuer la dépendance à l'automobile et les distances parcourues pour l'accès aux commerces. Dans ce sens, dix communes ont mis en place des contrats d'opérations de revitalisation du territoire (ORT). A travers les orientations du DOO et du DAACL, l'objectif est d'encadrer le développement de l'offre commerciale en périphérie à l'avenir, cette dernière ayant augmenté depuis 2009 sur le territoire.

Le DOO identifie les localisations préférentielles des équipements commerciales en s'appuyant sur l'armature commerciale. Selon les objectifs évoqués précédemment, plusieurs principes sont posés :

- Les projets commerciaux s'implantent en priorité dans les centralités commerciales ;
- La localisation d'un équipement commercial doit être en cohérence avec son rayon de chalandise : plus le type de bien vendu est rare ou spécialisé et son rayon de chalandise important, plus on remonte dans l'armature commerciale pour sa localisation ; plus il est courant et son rayon de chalandise faible, et plus on doit pouvoir le trouver à proximité de chez soi.

3.1. LES CENTRALITES COMMERCIALES

La priorité à la localisation des commerces en centralité correspond à l'ambition d'attractivité et d'animation des centres urbains. La centralité commerciale est à appréhender de façon large, elle correspond aux secteurs centraux caractérisés par un tissu urbain dense et polarisant une diversité des fonctions urbaines : habitat, activités économiques (commerces, services), équipements publics et collectifs etc. Ce sont les centres-villes, centres-bourgs, centres-villages mais aussi les centres de quartiers existants ou futurs. Le DOO précise que les documents d'urbanisme locaux (PLU(i)) des communes en centralités d'agglomération, majeure et intermédiaire devront définir les périmètres de leur centralité car dans ces communes se posent des enjeux fort en matière de préservation du commerce en centralité.

3.2. LES SECTEURS D'IMPLANTATION PERIPHERIQUE

Les secteurs d'implantation périphérique (SIP) ont vocation à accueillir uniquement les commerces dont le fonctionnement et la dimension sont incompatibles avec les centralités. C'est notamment le cas des commerces en équipements de la maison, bricolage et jardinage. L'objectif est d'avoir une offre commerciale en périphérie complémentaire à celle en centralité, répondant à un besoin de la population du territoire et permettant d'éviter l'évasion vers les territoires voisins.

Le développement de l'offre commerciale non alimentaire en périphérie sur la période 2014-2019 a permis de réduire l'évasion vers les territoires voisins mais en parallèle l'évasion liée à la vente en ligne a progressé. Le développement de l'offre en périphérie doit être en cohérence avec les évolutions des comportements d'achats et notamment la progression du e-commerce. Le risque d'augmentation de la vacance dans les zones de périphéries est à anticiper dans les prochaines années.

Les périmètres de chaque SIP sont définis dans le DOO. Pour les zones à vocation exclusivement commerciale, les périmètres reprennent en grande partie le zonage du PLU(i). C'est notamment le cas de la ZAC Taubenhof à Haguenau ou de la ZC la Werb à Oberhoffen-sur-Moder. Pour les zones mixtes (commerces et autres activités économiques), les périmètres se sont limités aux parties de la zone avec une densité de commerces importante. L'objectif de ces périmètres restreints est de clarifier les secteurs où l'implantation de nouveau commerce est possible, et de réserver les autres secteurs aux autres activités économiques. En effet, il peut exister une concurrence sur l'usage du foncier entre les différentes activités économiques. Le commerce peut se développer au dépend d'autres activités. Dans ces zones d'activités mixtes, l'ambition du territoire est de préserver des espaces pour des activités économiques hors commerce et notamment pour des activités productives. Les commerces existants hors du périmètre peuvent évoluer en respectant les orientations prévues pour les commerces situés « hors localisations préférentielles ».

3.3. HORS LOCALISATIONS PREFERENTIELLES

Pour être en cohérence avec les objectifs de priorité aux centres urbains pour les nouvelles implantations commerciales, d'un développement commercial maîtrisé en périphérie, et de non-crédation de nouvelles zones commerciales, l'implantation de nouvel équipement commercial n'est pas autorisée en dehors des localisations préférentielles.

Les commerces existants peuvent maintenir leur destination commerce. En cas de reprise, les changements d'activités vers l'alimentaire ne sont pas autorisés car l'implantation d'un commerce alimentaire peut devenir une « locomotive » et engendrer un nouveau pôle, ce qui n'est pas souhaité.

4. ORIENTATIONS

4.1. ORGANISER L'APPAREIL COMMERCIAL EN COHERENCE AVEC L'ARMATURE URBAINE TERRITORIALE

Le DOO vise à promouvoir une organisation globale de l'appareil commercial, en lien avec l'armature urbaine du territoire de l'Alsace du Nord.

La stratégie commerciale du SCoT s'inscrit dans la logique d'un renforcement de l'armature urbaine du territoire. Il s'agit de concilier deux objectifs :

- Orienter le développement de l'offre commerciale de manière à favoriser le rayonnement de l'armature urbaine sur le territoire, tout en limitant la tendance au développement commercial en périphérie, dans des secteurs parfois inaccessibles en transport collectif ;
- Inscrire la stratégie commerciale dans la logique d'un renforcement de l'attractivité commerciale du territoire de l'Alsace du Nord, en prenant acte des nouvelles attentes et

pratiques des consommateurs (renforcement du lien entre pratiques commerciales et loisirs, développement du discount, forte croissance des achats par internet...).

4.2. ORIENTATIONS AU SEIN DES CENTRALITES URBAINES COMMERCIALES

4.2.1. Affirmer, conforter les centralités urbaines comme les lieux prioritaires d'implantation de commerces

La préservation des centralités urbaines et leur renforcement s'affirment comme la priorité des stratégies d'aménagement dont les implantations des équipements commerciaux. Les centres-villes et centres-bourgs sont ainsi définis comme les espaces prioritaires de création et de développement de commerces. Cet objectif est indissociable du confortement de trois autres fonctions du centre-ville (valorisation de l'identité, renforcement des équipements et services publics et densification de l'habitat).

La délimitation des centralités urbaines commerciales et l'identification de linéaires commerciaux destinées à protéger les commerces en centralité, font l'objet d'une recommandation qui permet, sans imposer, aux documents d'urbanisme locaux PLU(i), de définir spatialement et avec précision les périmètres des centralités commerciales (de centre-ville, de quartier, ...).

Les conditions d'implantation qualitatives, foncières et d'accessibilité des équipements commerciaux dans les centralités urbaines sont définies dans le DAACL et seront reprises et affinées dans les documents d'urbanisme locaux.

4.2.2. Conforter la vocation multifonctionnelle des centralités urbaines

Les centralités urbaines constituent une composante essentielle de l'armature urbaine du territoire, qu'il convient de protéger et de conforter pour maintenir leur attractivité. De fait, la préservation des centralités ne se résume pas seulement à la protection et au développement du commerce mais également au renforcement de leur mixité fonctionnelle.

4.3. ORIENTATIONS CONCERNANT LES SECTEURS D'IMPLANTATION PERIPHERIQUE (SIP)

Afin de répondre aux injonctions législatives de sobriété foncière de la loi Climat et résilience et de mettre en œuvre les orientations du PAS, concernant la réduction de la consommation foncière et la limitation de l'artificialisation des sols, le DOO n'autorise aucune extension de foncier dédié aux implantations commerciales et interdit par conséquent la création de nouveau SIP. L'implantation d'un nouvel équipement commercial pourra uniquement se faire au sein des périmètres des SIP existants en privilégiant l'existant par le réemploi des surfaces commerciales / locaux commerciaux vacants ou sous-occupés et par la reconquête des friches, conformément aux conditions d'implantation foncières des équipements commerciaux.

Le DOO interdit également l'implantation de commerce de proximité dans les SIP, l'objectif étant de ne pas concurrencer les centralités urbaines qui ont vocation à accueillir les commerces de proximité.

La délimitation des SIP et des secteurs d'activités économiques mixtes comprenant déjà du commerce, fait l'objet d'une recommandation qui permet, sans imposer, aux documents d'urbanisme locaux PLU(i) de définir spatialement et avec précisions les périmètres des SIP.

Les conditions d'implantation qualitatives, foncières et d'accessibilité des équipements commerciaux dans les secteurs d'implantation périphériques sont définies dans le DAACL et seront reprises et affinées dans les documents d'urbanisme locaux.

4.4. ACCOMPAGNER L'ÉVOLUTION DES BESOINS EN URBANISME COMMERCIAL PAR UNE PRISE EN COMPTE DES MUTATIONS DES MODES DE CONSOMMATION ET DE VENTE

4.4.1. Faciliter le commerce itinérant

Enfin, partout sur le territoire, le DOO se fixe pour objectif de faciliter et développer le commerce itinérant et les marchés qui sont des événements qui participent à l'animation urbaine. Les politiques d'aménagement doivent veiller à prévoir la tenue du commerce itinérant sur des espaces publics adaptés, si possible au plus près des centres-villes lorsque l'accessibilité et le tissu urbain le permet. Cet enjeu est d'autant plus prégnant dans les villages qui n'ont pas, ou peu, de commerces.

4.4.2. Prendre en compte les besoins liés aux espaces de ventes et de transformation des produits agricoles

Le DOO prend en compte les besoins liés à l'implantation d'espaces de vente ou de transformation des produits agricoles, nécessaires aux filières courtes et à l'agriculture de proximité. L'objectif recherché est de permettre aux filières courtes de proximité de s'implanter, de se structurer et de se développer pour répondre aux nouveaux modes de consommation des habitants tout en limitant les déplacements. Cet objectif est conditionné, pour la création, de bâtiments et/ou la transformation et l'adaptation de bâtiments existants, à la recherche de la sobriété foncière et à la limitation de l'artificialisation des sols.

5. PARTIE VALANT DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT ARTISANAL, COMMERCIAL ET LOGISTIQUE (DAACL)

5.1. CONDITIONS SPECIFIQUES RELATIVES AUX SECTEURS A ENJEUX

5.1.1. Les centralités commerciales

Dans les centralités d'agglomération majeures et intermédiaires, le DAACL ne contraint pas et ne limite pas l'implantation de nouveaux commerces. L'objectif est de faciliter de futures implantations.

Pour les centralités locales, en cohérence avec l'armature commerciale, elles ont vocation à accueillir des commerces de proximité. Ces derniers répondent aux besoins quotidiens des habitants et sont accessibles à pied, vélo ou pour les zones rurales moins denses en 15 minutes en voiture. Les communes des centralités locales étant des zones peu denses en population, le seuil de 500 m² de surface de vente est un maximum pour un commerce de proximité, au-delà, son bassin de clientèle ne serait plus dans la proximité.

5.1.2. Les pôles périphériques

L'ambition est d'encadrer le développement de l'offre commerciale en périphérie tout en respectant la liberté d'établissement et la liberté d'entreprendre.

Le seuil minimal de 300 m² de surface de vente pour l'implantation de nouveau commerce dans les SIP permet de ne pas concurrencer les cellules commerciales de centralité et, ainsi, d'organiser la complémentarité entre les deux espaces.

Les différents seuils maximaux répondent à la volonté de ne pas implanter de commerce ou d'ensemble commercial trop important qui nuirait à l'équilibre commercial du territoire. Ces seuils sont définis en fonction de l'armature commerciale et de l'offre existante aux différents niveaux de l'armature.

L'extension des équipements existants est permise dans la limite de 20 % de la surface de vente du commerce, afin de permettre un développement encadré.

Orientation relative aux hypermarchés de plus de 5 000 m²

Avec la croissance du e-commerce, le besoin en espace logistique est de plus en plus important. En limitant la surface des réserves des hypermarchés de plus de 5 000 m² à 20 % de la surface commerciale, l'objectif de cette orientation est d'empêcher que les hypermarchés se transforment en grand entrepôt.

Orientation relative aux galeries commerciales

Les galeries commerciales implantées en périphérie sont une concurrence directe aux commerces en centralité. La création ou le développement des galeries commerciales en périphérie n'est donc plus autorisé pour préserver le commerce en centralité.

5.1.3. Conditions générales d'implantation des équipements commerciaux

Rappelons que les conditions générales d'implantation des équipements commerciaux s'appliquent à tous les projets commerciaux en création, en réutilisation ou en extension de plus de 300 m² de surface de vente. Ces conditions s'appliquent aussi bien dans les centralités, dans la limite des contraintes techniques et foncières liées au contexte urbain et règlementaire, que dans les secteurs d'implantation périphérique (SIP).

Conditions d'implantation qualitatives des équipements commerciaux

Le DAACL a introduit des conditions d'implantation qualitatives des équipements commerciaux qui ont pour objectif de répondre aux injonctions législatives de la loi Climat et résilience et de mettre en œuvre les orientations du PAS, concernant l'anticipation et l'adaptation au changement climatique, la réduction de la dépendance énergétique et la réduction de l'impact carbone du territoire et la gestion durable des déchets.

Les orientations du DAACL concourent à agir sur la qualité environnementale dans le but d'opérer une réduction de l'impact environnemental des développements commerciaux (création, réutilisation ou extension) :

- en exigeant l'aménagement qualitatif des espaces extérieurs (créations d'espaces verts favorables à la biodiversité, utilisation de plantations adaptées et diversifiées comme éléments régulateurs face au dérèglement climatique, ...), la végétalisation des espaces de stationnement ;

- en imposant la mise en place de solutions qui concourent à l'économie et à la préservation et à la gestion de la ressource eau (réduction des surfaces imperméabilisées, récupération et infiltration des eaux pluviales, ...);
- en prévoyant des dispositifs de valorisation des déchets (tri des déchets à la source, point de collecte, ...) qui devront être mis en place par le porteur de projet.

La récupération, le stockage et l'utilisation des eaux de pluie des toitures pour les usages ne nécessitant pas d'eau potable (arrosage, nettoyage, ...) font l'objet d'une recommandation.

La réduction de la dépendance énergétique est un enjeu majeur pour les activités économiques dont les équipements commerciaux. Elle constitue également un engagement actif sur le plan environnemental. Les leviers sur lesquels le SCoT peut agir sont le développement de la production d'énergies renouvelables et la réduction des pertes énergétiques.

Le DAACL agit sur la réduction de la consommation énergétique en exigeant, l'isolation thermique et l'éclairage naturel du bâtiment pour toute création d'un équipement commercial, et l'aménagement en toiture de dispositifs de production d'énergie solaire (excepté incompatibilité technique). Les choix des modes de chauffage et de climatisation doivent tenir compte des potentialités énergétiques du site (ex : recours à la géothermie).

Le DAACL prend en compte l'obligation d'implantation de panneaux photovoltaïques sur ombrières sur les parcs de stationnement extérieurs existants au 1er juillet 2023, de plus de 1 500 m², sur au moins 50 % de la superficie des parcs.

L'amélioration du confort thermique par l'aménagement de dispositifs de végétalisation des toitures ou des façades fait l'objet d'une recommandation.

L'implantation de bâtiment(s) lié(s) aux équipements commerciaux dans les centralités urbaines comme dans les secteurs d'implantation périphérique génère un impact sur le paysage urbain et dans le grand paysage. Dans l'objectif de réduire cet impact paysager des bâtiments des équipements commerciaux et de s'intégrer au mieux dans l'environnement, le DAACL agit :

- sur le traitement qualitatif des bâtiments (architecture / formes urbaines de qualité, traitement des façades par l'emploi de couleurs et de matériaux durables, facilement recyclables qui concourent à leur insertion, végétalisation, ...);
- sur leur insertion dans le paysage en tenant compte de l'environnement attenant, de l'état et du fonctionnement naturel du site afin de ne pas porter atteinte au fonctionnement écologique du territoire.

Conditions d'implantation foncières des équipements commerciaux

Le DAACL a introduit des conditions d'implantation foncières des équipements commerciaux qui ont pour objectif de répondre aux injonctions législatives de sobriété foncière de la loi Climat et résilience et de mettre en œuvre les orientations du PAS, concernant la réduction de la consommation foncière et la limitation de l'artificialisation des sols.

Rappelons que, concernant la consommation de l'espace, le DOO n'autorise aucune extension du foncier dédié aux implantations commerciales. Ces dernières peuvent s'implanter uniquement dans le tissu urbain en centralité comme en périphérie.

Afin de limiter la consommation d'espace et d'optimiser le foncier dans le tissu urbain existant, le DAACL a introduit, pour toute implantation / création ou extension d'un équipement commercial, une orientation qui consiste à privilégier l'existant par le réemploi des surfaces commerciales / locaux commerciaux vacants ou sous-occupés et par la reconquête des friches.

Par conséquent, les possibilités de réutilisation des bâtiments et surfaces vacants ou sous-occupés ainsi que des friches doivent être étudiées afin de vérifier si la faisabilité d'un projet d'implantation ou d'extension d'un équipement commercial est techniquement possible avant l'utilisation des dents creuses (parcelles non bâties) et des espaces résiduels existants (ex : parkings).

La rationalisation du foncier existant se fera également en agissant sur la densité des bâtiments et la compacité des formes urbaines appliquées pour toute création ou extension d'équipement commercial ainsi que sur l'optimisation des surfaces dédiées au stationnement et aux voiries par :

- la réduction de l'emprise au sol des bâtiments (construction sur plusieurs niveaux) et du stationnement (en étage, en sous-sol ou en toiture) ;
- la surélévation des bâtiments existants et/ou leur extension ;
- l'intégration, dès la conception architecturale d'un bâtiment, des possibilités de réversibilité fonctionnelle du bâtiment vers une autre destination (soit un changement d'usage, soit de vocation) ;
- la conception, pour tout nouveau bâtiment ou pour toute rénovation de bâtiment, permettant la modularité des espaces intérieurs afin de pouvoir adapter l'organisation et la distribution interne du bâtiment à sa fonction ;
- la réversibilité du foncier qui permet de déconstruire (rendre du foncier au milieu agricole ou naturel) et de désartificialiser ;
- la mutualisation du stationnement avec d'autres commerces / d'autres usages ;
- la mutualisation des accès et du stationnement dans le cas d'un ensemble commercial ;
- l'intégration de places dédiées au covoiturage ;
- le dimensionnement des voiries à minima tout en intégrant les modes actifs dans les surfaces dédiées à la desserte viaire.

Afin de favoriser les modes de déplacement doux, les surfaces dédiées au stationnement des vélos doivent être optimisées et aménagées afin que le parcage des vélos soit protégé et sécurisé et qu'il puisse accueillir les équipements de rechargement des vélos électriques.

Conditions d'accessibilité aux équipements commerciaux

Afin de favoriser les modes de déplacement décarbonés, alternatifs à la voiture, les transports en commun, modes actifs sécurisés, confortables, qualitatifs et accessibles à tous les publics doivent être développés.

Afin de favoriser les modes de déplacement décarbonés, le DAACL exige pour tout projet de création ou de réutilisation d'un équipement commercial, qu'il soit accessible par les modes alternatifs à la voiture :

- en développant les modes actifs sécurisés, confortables, qualitatifs et accessibles à tous les publics (cheminements piétons et cyclables et stationnement des vélos) ;
- et en favorisant leur accessibilité depuis les pôles d'échanges multimodaux importants et depuis les arrêts de transport collectif.

5.2. LES LOCALISATIONS DES EQUIPEMENTS DE LOGISTIQUE COMMERCIALE

De 2015 à 2022, l'activité logistique s'est développée sur le territoire en termes d'emploi (+ 6,7 %). L'externalisation des activités de logistique et la croissance du e-commerce sont deux explications à cette croissance. Cela se traduit par une demande en locaux logistiques importante.

L'ambition du SCoTAN est un développement limité de la logistique commerciale notamment sur les grands entrepôts (plus de 5 000 m²). L'objectif est d'avoir une logistique commerciale qui réponde aux besoins des consommateurs et des entreprises du territoire, tout en maîtrisant les externalités négatives générées par l'activité logistique. Les entrepôts qui rayonnent au-delà du territoire doivent s'implanter uniquement dans les zones d'activités connectées aux axes structurants de communication.

5.2.1. Typologie des équipements de logistique commerciale

Le DAACL distingue deux grandes catégories d'équipements de logistique commerciale selon qu'ils génèrent ou non des flux de particuliers. Cette distinction est justifiée par des enjeux différents entre ces deux catégories, notamment en termes de localisation préférentielle. En effet, les équipements générant des flux de particuliers ont vocation à s'implanter aux mêmes localisations que les commerces, car ce sont des zones prévues pour accueillir des flux de particuliers.

Les deux catégories d'équipement de logistique commerciale (entrepôt/plateforme de logistique et point/lieu de retrait) sont déclinées en plusieurs niveaux (sous-catégorie) en fonction de leur surface de plancher et de leur vocation.

5.2.2. Localisation préférentielle des entrepôts / plateformes de logistique commerciale

Localisation préférentielle en périphérie

Les zones d'activités périphériques de Hoerdt sont les seules à pouvoir accueillir des entrepôts majeur et structurant car elles ont une connexion idéale à l'A 4 et A 35 sans que cela génère de flux dans des zones d'habitations.

Pour les entrepôts intermédiaires, les localisations préférentielles identifiées sont des zones bien connectées et qui accueillent déjà des entreprises de logistique.

Pour les entrepôts de proximité, les enjeux en termes de flux étant moins importants, toutes les zones d'activités peuvent potentiellement accueillir ce type d'entrepôt.

L'extension des entrepôts/plateformes de logistique existant est permise à dans la limite de 30 % de la surface de plancher, afin de permettre un développement encadré.

Localisation préférentielle en centralité

L'activité des entrepôts/plateformes de logistique n'est pas compatible avec une localisation en centralité car elle générerait des nuisances dans les zones d'habitation notamment, à l'exception des entrepôts de proximité dans les centralités de Haguenau, Brumath et Wissembourg (voir 5.4.1.).

5.2.3. Localisation préférentielle des points / lieux de retrait

Pour donner suite à l'évolution rapide des formes de commerce, des points / lieux de retraits sont apparus sur le territoire du SCoTAN. Si ces points / lieux de retrait sont souvent des dépôts de faible superficie, limités à 3 000 m² maximum de surface de plancher et à 2 000 m² d'emprise au sol, ils engendrent des flux de véhicules tant pour leur approvisionnement logistique que par leur clientèle. C'est sous cet angle que le SCoT se doit d'encadrer leur localisation pour limiter la création de nouveaux flux, sources de pollution et d'encombrement d'axes n'ayant pas été dimensionnés pour ça.

Une différenciation est faite entre les points / lieux de retrait en fonction de leur taille et de leur implantation (en centralité ou en périphérie / adossés à une surface de vente alimentaire ou non). Ainsi, l'implantation d'un point de retrait (drive automobile, click and collect) est possible dans tous les niveaux de pôles commerciaux de périphérie (majeur, intermédiaire, local). Leur implantation est conditionnée à l'utilisation des accès et des aménagements existants afin de préserver le foncier et de limiter l'artificialisation des sols et elle ne doit pas porter atteinte à la fluidité de la circulation. Les points de retraits qui s'adossent à une surface de vente existante sont conditionnés l'obligation de s'implanter sur des espaces déjà artificialisés afin qu'ils ne génèrent aucune consommation foncière ni artificialisation des sols.

5.3. CONDITIONS SPECIFIQUES RELATIVES A LA LOCALISATION DES EQUIPEMENTS DE LOGISTIQUE COMMERCIALE

5.3.1. Au sein des centralités commerciales

L'objectif d'implanter des entrepôts de proximité dans les centralités de Haguenau, de Brumath et de Wissembourg est d'avoir des espaces au plus près des zones de livraison afin de réaliser la livraison du dernier kilomètre avec des véhicules propres. Les communes de Haguenau, Brumath et Wissembourg sont les seules concernées par cette orientation car elles disposent potentiellement d'une densité de

population assez haute pour l'implantation de ce type d'entrepôt. En revanche, ces entrepôts de proximité n'ont pas vocation à remplacer le commerce de centralité. Ils ne s'implantent donc pas dans des locaux commerciaux.

5.3.2. Au sein des zones d'activités de périphérie

La croissance du e-commerce prend des parts de marché au commerce physique qui s'en retrouve fragilisé. Cette croissance s'accompagne de l'augmentation des points de retrait et parallèlement d'un risque d'augmentation de la vacance des commerces physiques dans les SIP. L'implantation de nouveaux points de retrait doit se faire en priorité dans les locaux existants, afin d'éviter la vacance.

5.4. CONDITIONS GENERALES D'IMPLANTATION DES EQUIPEMENTS DE LOGISTIQUE COMMERCIALE

Conditions d'implantation qualitatives des équipements de logistique commerciale

Le DAACL a introduit des conditions d'implantation qualitatives des équipements de logistique commerciale qui ont pour objectif de répondre aux injonctions législatives de la loi Climat et résilience et de mettre en œuvre les orientations du PAS, concernant l'anticipation et l'adaptation au changement climatique, la réduction de la dépendance énergétique et la réduction de l'impact carbone du territoire.

Les orientations du DAACL concourent à agir sur la recherche d'une qualité architecturale des projets de création ou d'extension d'équipements de logistique commerciale qui ne peuvent s'implanter que dans le tissu urbain existant.

L'objectif consiste à réduire l'impact environnemental et paysager des développements des équipements de logistique commerciale :

- en recherchant une qualité architecturale en rupture avec la forme urbaine traditionnelle des bâtiments sous forme de boîte à chaussures et en privilégiant des formes urbaines plus économes du foncier et moins génératrices d'artificialisation des sols ;
- et une insertion paysagère dans leur environnement proche ou dans le grand paysage qui permet d'atténuer / de dissimuler les volumétries verticales ou horizontales souvent importantes des bâtiments destinés aux équipements de logistique commerciale et visibles notamment des points hauts et des infrastructures routières (ex : végétalisation des lisières, des bâtiments, des toitures-terrasses, des espaces non bâtis, formes urbaines adaptées, ...).

La réduction de la dépendance énergétique est un enjeu majeur pour les activités économiques dont les équipements de logistique commerciale. Elle constitue également un engagement actif sur le plan environnemental. Les leviers sur lesquels le SCoT peut agir sont le développement de la production d'énergies renouvelables et la réduction des pertes énergétiques.

Le DAACL agit sur la réduction de la consommation énergétique en exigeant, l'efficacité thermique des bâtiments liés à un équipement de logistique commerciale (isolation des bâtiments, aménagement d'un système de végétalisation) et l'aménagement en toiture de dispositifs de production d'énergie solaire (excepté incompatibilité technique).

Conditions d'implantation foncières des équipements de logistique commerciale

Le DAACL a introduit des conditions d'implantation foncières des équipements de logistique commerciale qui ont pour objectif de répondre aux injonctions législatives de sobriété foncière de la loi Climat et résilience et de mettre en œuvre les orientations du PAS, concernant la réduction de la consommation foncière et la limitation de l'artificialisation des sols.

Rappelons que, concernant la consommation de l'espace, le DAACL n'autorise aucune extension du foncier dédié aux implantations des équipements de logistique commerciale.

Afin de limiter la consommation d'espace et d'optimiser le foncier dans le tissu urbain existant, le DAACL a introduit, pour toute création ou extension d'un équipement de logistique commerciale, une orientation qui consiste à privilégier l'existant par le réemploi des surfaces commerciales / locaux commerciaux vacants ou sous-occupés et par la reconquête des friches.

Par conséquent, les possibilités de réutilisation des bâtiments et surfaces vacants ou sous-occupés ainsi que des friches doivent être étudiées afin de vérifier si la faisabilité d'un projet d'implantation ou d'extension d'un équipement de logistique commerciale est techniquement possible avant l'utilisation des dents creuses (parcelles non bâties) et des espaces résiduels existants (ex : parkings).

La rationalisation du foncier existant se fera également en agissant sur la densité des bâtiments et la compacité des formes urbaines appliquées pour toute création ou extension d'équipement de logistique commerciale ainsi que sur l'optimisation des surfaces dédiées au stationnement et aux voiries par :

- la réduction de l'emprise au sol des bâtiments (construction sur plusieurs niveaux) ;
- la surélévation des bâtiments existants et/ou leur extension ;
- l'intégration, dès la conception architecturale d'un bâtiment, des possibilités de réversibilités fonctionnelles du bâtiment vers une autre destination (soit un changement d'usage, soit de vocation) ;
- la conception, pour tout nouveau bâtiment ou pour toute rénovation de bâtiment, permettant la modularité des espaces intérieurs afin de pouvoir adapter l'organisation et la distribution interne du bâtiment à sa fonction ;
- la réversibilité du foncier qui permet de déconstruire (rendre du foncier au milieu agricole ou naturel) et de désartificialiser.

Conditions d'accessibilité aux équipements de logistique commerciale

Le DAACL impose que les flux générés par les nouveaux équipements de logistique commerciale ne portent pas atteinte aux quartiers d'habitation environnants. Les éventuelles nuisances liées aux flux de transit doivent être prises en compte dans l'aménagement.

Fin de la partie valant DAACL

D. PRESERVER LES ACTIVITES ET LES ESPACES AGRICOLES ET SYLVICOLES

En complément de ses dispositifs d'économie foncière dédiés aux projets et extensions urbaines, le DOO pose le principe d'une attention particulière devant être portée aux espaces agricoles et sylvicoles. Ces derniers notamment sont préservés au titre de la sensibilité environnementale qu'ils présentent.

Ce volet du DOO n'a pas vocation à apporter de nouveaux dispositifs opérationnels de préservation de ces espaces, mais de rappeler le principe général qui sous-tend le PAS et les autres dispositifs du DOO en faveur de la préservation des sols agricoles ou forestiers.

Les espaces de vergers et d'élevage revêtent une importance particulière, car ils sont aussi supports d'autres enjeux : économiques, pastoraux et environnementaux pour l'élevage, en particulier dans les zones de montagne du Parc naturel régional des Vosges du Nord ; enjeux de sensibilité environnementale et paysagère pour les vergers.

Si les vergers de production n'ont pas les mêmes caractéristiques ni le même intérêt que les prés-vergers de haute tige pour la chouette chevêche d'Athéna, ils ont cependant un intérêt économique évident. En y permettant le maintien de savoir-faire et de filières de valorisation des fruits, ils contribuent indirectement au maintien des prés-vergers plus traditionnels et à l'image fruitière de l'Alsace du Nord.

S'agissant du vignoble de Cleebourg, il occupe une superficie réduite en Alsace du Nord, mais constitue une signature économique et touristique importante. On a pour habitude de ne considérer le piémont viticole que dans sa dimension française, en oubliant parfois qu'il a son pendant en Allemagne. L'équivalent allemand de l'A.O.V.D.Q.S., l'appellation Qba Rheinpfalz, démarre juste au nord de la frontière, dans le prolongement du vignoble de Cleebourg. Sous cet angle, Cleebourg ne se situe pas à l'extrémité quelque peu isolée du piémont viticole français, mais au sud de la grande région viticole (Tafelwein) Rhein-Mosel, à mi-chemin entre piémont viticole allemand et français.

Son potentiel d'attractivité touristique n'est donc pas à négliger.

Le SCoTAN a choisi une préservation intégrale de cette aire AOC, en imposant aux politiques d'urbanisme locales l'interdiction totale d'urbaniser, fût-ce pour le logement des viticulteurs ou la vente des produits viticoles.

1. CONDITIONS D'EQUILIBRE

Cette partie forme le contrepoint des dispositions sur l'urbanisation. Le DOO indique les conditions que les politiques d'urbanisme et d'aménagement doivent respecter, s'agissant de l'agriculture elle-même.

Au premier rang de ces orientations, on retrouve l'obligation de prendre en compte les besoins de la profession agricole. Prévoir des secteurs constructibles pour l'agriculture, en prenant en compte les

sensibilités paysagères et en particulier le respect des lignes de crête, la sensibilité des milieux ou les risques.

Les politiques d'urbanisme et d'aménagement doivent penser ces secteurs non pas en fonction des seules prévisions de développement urbain, mais en prenant en compte les besoins spécifiques des exploitants agricoles : présence des réseaux, possibilités ultérieures d'extension ou de réaménagement, etc., ainsi que la viabilité fonctionnelle et économique des terres agricoles : éviter leur morcellement par l'urbanisation ou les réseaux infranchissables, par exemple.

Enfin, ces secteurs agricoles constructibles pour les besoins de la profession doivent aussi être réfléchis en fonction des prévisions d'urbanisation : éviter de prévoir des secteurs agricoles qui seraient rejoints à court ou moyen terme par l'urbanisation relève du bon sens, mais encore celui-ci doit-il trouver son expression dans les prévisions d'aménagement du territoire. Le DOO insiste sur la prise en compte de la viabilité économique et fonctionnelle des espaces agricoles. C'est à dessein qu'il ne s'attache pas aux exploitations dont les conditions de viabilité économique relèvent du droit privé et des choix des exploitants - ce qui échappe totalement aux capacités des documents d'urbanisme -, pour se concentrer sur celles des espaces agricoles : le morcellement, l'éloignement des terres agricoles des sièges d'exploitation peuvent les rendre difficiles à valoriser et favoriser leur délaissement au profit de l'urbanisation ou des friches.

Ce n'est pas pour s'opposer au développement des énergies renouvelables, auquel le SCoTAN est particulièrement attaché, que la disposition sur le développement de capacité de production solaire a été ajoutée, mais dans un esprit de priorité donnée à la préservation des espaces agricoles et forestiers ou des milieux présentant un intérêt et une sensibilité environnementale.

AXE III - ORGANISATION DE L'OFFRE DE LOGEMENTS, DE MOBILITES, D'EQUIPEMENTS, DE SERVICES ET DENSIFICATION

A. ORGANISER LE DEVELOPPEMENT DE L'HABITAT

Les orientations de ce chapitre découlent des obligations légales faites aux SCoT qui « visent à atteindre l'équilibre [...] entre la diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat [...] ». Le SCoTAN a donc une obligation de moyens traduite par la détermination des conditions permettant d'atteindre les objectifs qu'il se fixe et d'autre part que la réponse qu'il apporte couvre l'ensemble des modes d'habitat afin de répondre aux besoins de l'ensemble de la population.

1. ACCROITRE L'OFFRE DE LOGEMENTS.

Pour mémoire, les grands objectifs en matière d'habitat et de logement du projet d'aménagement stratégique du SCoTAN s'articulent autour de six grands axes :

1. produire suffisamment de logements pour répondre aux besoins des ménages,
2. développer et diversifier l'habitat dans les niveaux supérieurs de l'armature urbaine, agglomérations et villes-relais,
3. développer le logement à coût encadré,
4. développer le parc locatif,
5. répondre aux besoins de vieillissement de la population,
6. répondre aux besoins particuliers.

Le projet du territoire se fonde sur les enjeux mis en évidence dans le diagnostic et s'articule avec les autres champs du projet d'aménagement stratégique, notamment le développement économique, celui des transports collectifs et celui de la sobriété foncière et la limitation de l'artificialisation des sols.

La population du SCoTAN croît sans réelle discontinuité entre 1968 et 2020.

Les projections démographiques produites par l'INSEE (modèle OMPHALE) basées sur les mouvements démographiques 2013-2018, estiment les évolutions à venir de la population dans une fourchette allant de 172 000 à 193 000 habitants à l'horizon 2045 selon les différents scénarios.

Toutefois, cette projection prend pour référence une période entre 2010 et 2016, où la production de logements neufs dans le SCoTAN était passée à un seuil historiquement bas.

Cette situation résulte de la conjonction de plusieurs facteurs, dont la crise immobilière consécutive à la crise économique de 2008 avec notamment une baisse forte de la construction de maisons individuelles, modèle dominant dans toute une partie du SCoTAN et une relance forte de la

construction sur l'Eurométropole de Strasbourg, après une période de très faible production au début des années 2000.

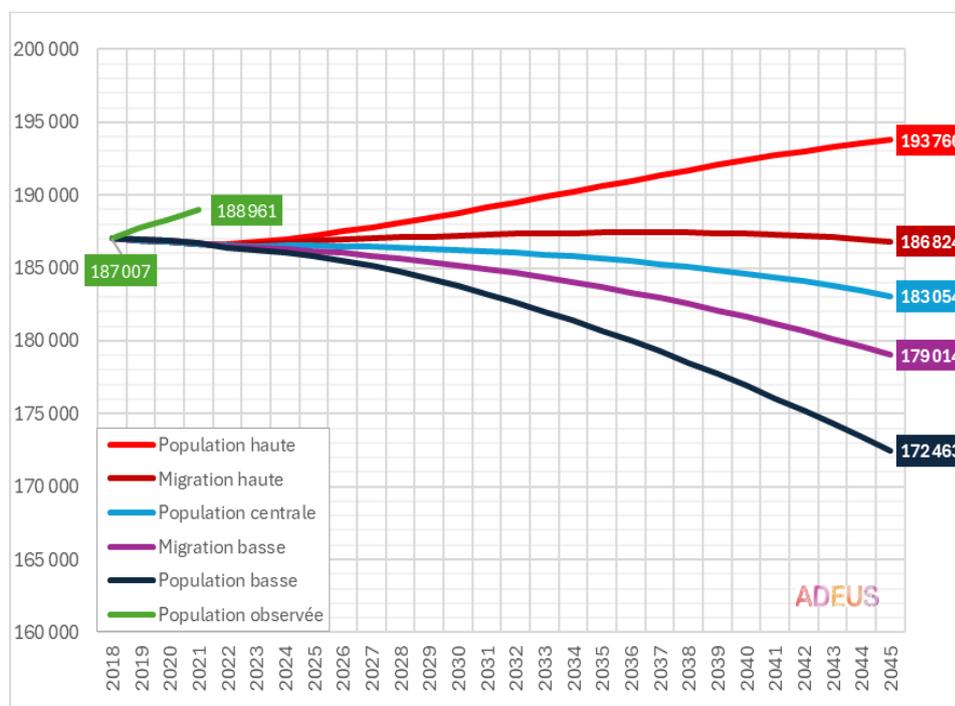
Ces deux éléments de contexte ont changé depuis.

L'évolution des mises en chantier a repris très fortement en 2017 et 2018, notamment dans l'agglomération de Haguenau et Brumath.

Entre 2011 et 2021, une moyenne de 907 logements s'est créée chaque année, selon l'analyse des fichiers fiscaux.

D'ailleurs, la population réellement observée depuis 2018 (courbe verte du graphique) est très nettement supérieure au scénario le plus dynamique des projections démographiques du modèle OMPHALE de l'INSEE. S'il est difficile de savoir avec précision quel scénario est le plus susceptible de se réaliser, le décalage important observé pour les premières années interroge.

Figure 1 : projections de la population du SCoTAN à l'horizon 2045



Source : (modèle OMPHALE INSEE) et population du recensement (ligne verte – RP INSEE)

Les projections de besoins en logement pour répondre aux besoins des ménages, issues de l'outil OTELO, dont les projections OMPHALE sont un paramètre majeur, situent le besoin annuel de production de nouveaux logements autour de 850 logements selon les scénarios.

Toutefois, si l'on tient compte de la relance de la construction neuve à partir de 2017, de l'augmentation réelle de la population, du développement prévisible de l'emploi par l'extension ou l'arrivée de nouvelles entreprises d'ores et déjà annoncée et d'une part plus importante de logements mobilisés en résidence secondaire dans une logique de location saisonnière sur des plateformes en ligne, les objectifs de production du futur SCoT devraient être supérieurs aux estimations des modèles de projection.

C'est pourquoi, pour tenir compte de la dynamique actuelle et une plus forte incertitude pour des périodes plus lointaines, les objectifs de production de nouveaux logements se déclinent de manière différenciée au cours des 30 prochaines années. Le nombre minimum annuel de logements à produire serait plus élevé au cours de la première période et diminuerait par la suite.

Le SCoTAN se fixe pour objectif une production moyenne annuelle de 910 logements au cours des vingt prochaines années, puis 850 logements au cours de la dernière période.

Figure 2 : objectifs et répartition de la production de logements par EPCI

Objectifs production de logements



Répartition par EPCI qui tient compte de l'armature urbaine, de la différence de vitalité démographique et de la vacance.

Objectifs de production de logements (Moyenne annuelle)	2021-2030	2031-2040	2041-2050
CA de Haguenau	590	470	490
CC de la Basse-Zorn	110	90	95
CC de l'Outre-Forêt	80	65	69
CC du Pays de Niederbronn-les-Bains	80	65	68
CC du Pays de Wissembourg	80	65	68
CC de Sauer-Pechelbronn	70	55	60

Pour la période 2021-2040, **seuls 25 % des nouveaux logements dans la CAH et 30 % dans les autres EPCI** sont susceptibles de consommer des espaces naturels, agricoles ou forestiers. Pour la période 2040-2050, **seuls 10 % des logements** sont susceptibles de consommer des ENAF

Source : ADEUS

Cette répartition par EPCI a été réalisée sur la base de différents critères.

Outre une corrélation avec le poids de population et des emplois au lieu de travail, plusieurs autres facteurs ont été pris en compte, donnant un bonus aux territoires ayant les perspectives réalistes de développement de logements et d'activités les plus fortes :

- l'armature urbaine,
- les dynamiques démographiques et celles de l'emploi,
- des indicateurs de tensions sur le marché immobilier,
- des projets connus d'implantation d'entreprises.

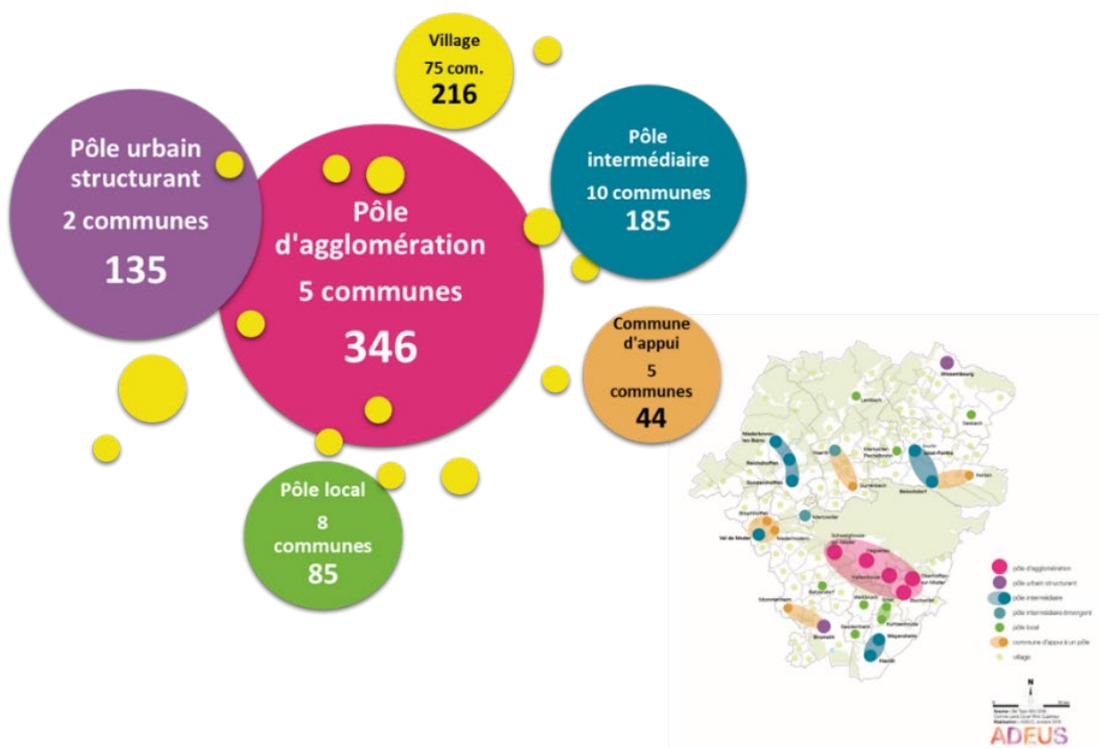
Ainsi, la Communauté d'Agglomération de Haguenau, la Communauté de communes de la Basse-Zorn situées au sud du PETR, entre l'agglomération de Haguenau et l'Eurométropole de Strasbourg et la

Communauté de communes de l'Outre-Forêt porteuses du projet retenu au titre des projets d'envergure nationale et européenne (PENE) auront des objectifs de production de logements proportionnellement supérieurs à leur poids de population et d'emplois.

La répartition de la production de logements a également tenu compte de l'armature urbaine. Ainsi, plus de 80 % des logements seront à produire dans les pôles de l'armature urbaine, dont 60 % dans le pôle d'agglomération de Haguenau et dans les deux pôles structurants de Brumath et Wissembourg. Les logements consommant du foncier optimiseront ce dernier, compte tenu des densités les plus fortes qui s'imposent aux niveaux supérieurs de l'armature urbaine.

Figure 3 : répartition des logements à produire par an selon l'armature urbaine au cours de 10 premières années

Répartition des logements à produire par an selon l'armature urbaine au cours des 10 premières années de mise en œuvre du SCoT



Source : ADEUS

Production de logement n'est pas synonyme de consommation foncière d'ENAF ou artificialisation des sols. Plus des deux tiers de ces nouveaux logements seront produits sans consommation d'ENAF, ni nouvelle artificialisation des sols au cours des deux premières périodes et 90 % à partir de 2041.

Part des logements produits susceptibles de consommer des ENAF et d'artificialiser les sols.			
	2021-2030	2031-2040	2041-2050
CA de Haguenau	25 %	25 %	10 %
CC de la Basse Zorn	30 %	30 %	10 %
CC de l'Outre-Forêt	30 %	30 %	10 %
CC du Pays de Niederbronn-les-Bains	30 %	30 %	10 %
CC du Pays de Wissembourg	30 %	30 %	10 %
CC de Sauer-Pechelbronn	30 %	30 %	10 %

2. LUTTER CONTRE LA VACANCE DES LOGEMENTS

Un logement vacant est un logement qui n'est pas habité. Il peut s'agir de logements inoccupés dans l'attente de nouveaux occupants, le temps d'une relocation ou d'une vente. Par conséquent, la remise sur le marché de logements vacants ne peut pas être considérée comme la production d'une offre nouvelle. Toutefois, la remise de ses logements sur le marché immobilier constitue une réponse aux besoins en logement des ménages.

Dans les secteurs fortement touchés par la vacance, le DOO préconise prioritairement la mobilisation de ce potentiel avant d'amorcer la production d'une offre nouvelle de logements consommatrice de foncier. Cette priorité concerne particulièrement des communes du nord du territoire où la vacance se situe au-dessus de la moyenne du SCoTAN. Ce gisement a été pris en compte et explique des objectifs de production de logements moindre à population actuelle égale de certains EPCI.

3. REHABILITER LE PARC DE LOGEMENTS EXISTANT PUBLIC OU PRIVE

La réhabilitation du parc de logements existant et sa restructuration participent à la réponse aux besoins en logements, en complément de la production de logements neufs.

Le DOO enjoint aux collectivités, à travers leurs politiques d'habitat et les outils et financement à leur disposition, de résorber les poches d'habitat insalubres que leurs documents locaux d'urbanisme ou d'autres documents sectoriels (comme les PLH) identifieraient à leur échelle.

Même si le SCoT encourage, par ses orientations, la production de logements plus sobres en énergie, le DOO n'a pas retenu la fixation de critère de performances énergétiques renforcées comme condition à l'ouverture à l'urbanisation de secteur d'extension jugeant que les normes issues de la réglementation en vigueur encadraient déjà les nouvelles constructions ; et que l'enjeu sur le territoire du SCoTAN portait davantage sur son parc de logements anciens, quantitativement important puisque les 2/3 des résidences principales ont été achevés avant 1975. C'est la raison pour laquelle il prescrit de traiter en priorité les logements anciens les plus énergivores, sur lesquels les gains d'une intervention seront les plus significatifs en rapport des coûts engagés et au regard des budgets disponibles.

4. DIVERSIFIER L'OFFRE DE LOGEMENTS

Les orientations développées ici contribuent à un double enjeu. D'une part, économiser le foncier par des formes urbaines moins consommatrices que la maison individuelle qui a occupé une part importante de la production de logements dans les dernières décennies. D'autre part, pour faciliter les trajectoires résidentielles des ménages en offrant une plus large gamme de produits. Cette volonté de diversification des formes d'habitat concerne tous les échelons du territoire et en premier lieu les polarités qui ont la charge de produire davantage de logements collectifs que de logements individuels (ces derniers contribuant à l'expansion des tissus urbains). Le SCoT n'a pas fait le choix de fixer des orientations en termes d'objectifs de répartition de catégories de logements, la gérant à travers la limitation d'enveloppes foncières maximales pour les extensions, associées à des densités minimales exigées et en encadrant leur développement par l'ensemble de ses orientations relatives à l'organisation urbaine.

L'idée n'est pas de proscrire la maison individuelle, qui doit être elle aussi repensée dans une logique d'optimisation du foncier et préservation de la qualité des sols, mais de promouvoir d'autres formes urbaines auxquelles la mêler afin qu'elle ne soit pas une forme exclusive du développement urbain. Par « repensé dans une logique d'optimisation du foncier » les documents locaux d'urbanisme pourront, par exemple, prendre des dispositions pour jouer sur des marges de recul ou des bandes d'implantation en privilégiant, autre exemple, des implantations mitoyennes ; mais aussi en jouant sur des règles de hauteur qui participent activement à réduire la consommation foncière. À titre d'exemple, les marges de recul disproportionnées engendrent une surconsommation du foncier et rendent leur transformation ou leur mutation d'autant plus difficile que leurs volumes sont ouverts sur toutes leurs façades ; autre cas de figure, les volumes limités à des hauteurs de rez-de-chaussée plus combles devraient être des exceptions se limitant aux secteurs où l'insertion dans le paysage ou un tissu urbain est sensible du point de vue des volumes.

La diversification des logements concerne autant les formes et les volumes que leur statut d'occupation dans les préoccupations du SCoTAN ; d'où l'injonction faite, aux politiques publiques en matière d'habitat et de programmation d'opérations importantes (à partir de plus de 1 ha dans les pôles), de veiller à ce que l'on trouve des logements aidés et des logements locatifs et en accession. Ceci n'est pas à traduire stricto sensu à l'opération, mais à l'échelle du secteur d'urbanisation, dont l'opération est une des composantes. C'est à cette échelle que l'on estimera si les exigences du DOO sont satisfaites par la présence de plusieurs statuts de logements programmés ou réalisés.

4.1. RENFORCER L'OFFRE LOCATIVE

Les documents locaux (PLH et PLU) doivent prendre en compte les besoins et le stock pour un éventuel rééquilibrage de la typologie des logements en fonction des besoins de chaque commune.

4.2. DEVELOPPER L'OFFRE DE LOGEMENTS AIDES A LOYER ENCADRE¹¹

À travers ses orientations, le SCoT met en œuvre l'objectif de mixité sociale.

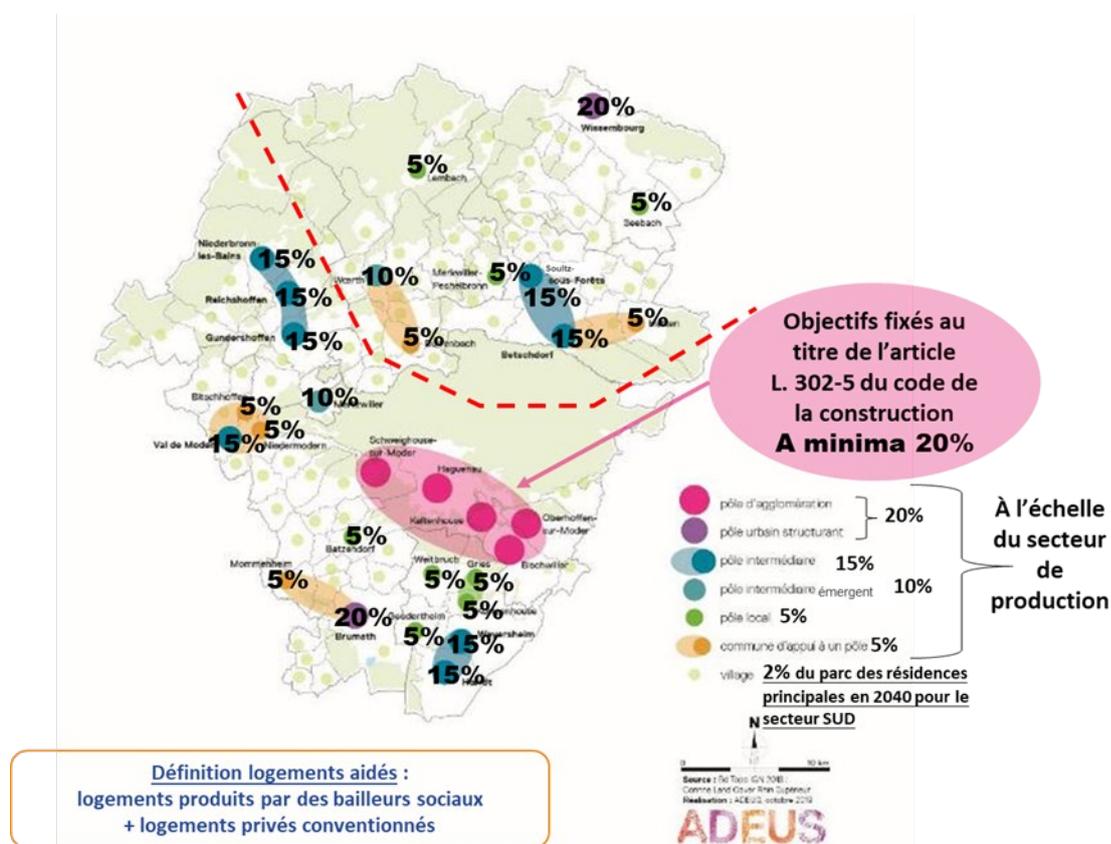
La définition de logements aidés à loyers encadrés

Logements locatifs aidés : est appelé logement locatif aidé tout logement qui bénéficie d'une aide de l'Etat et des collectivités pour sa reconstruction, sa rénovation (avec déduction fiscale) ou son acquisition.

Il intègre 2 types d'offres :

- les logements locatifs sociaux publics (principalement gérés par les organismes HLM et les communes),
- les logements locatifs privés conventionnés, c'est-à-dire, les logements pour lesquels les propriétaires-bailleurs (ou un organisme gestionnaire) ont conclu une convention avec l'état (Anah / Préfet) par laquelle ils s'engagent à louer sous certaines conditions et bénéficient de déductions fiscales (et d'une aide en cas de travaux).

Carte n° 4 : part de logements aidés à produire



Source : ADEUS

¹¹Logements locatifs aidés : est appelé logement locatif aidé tout logement qui bénéficie d'une aide de l'Etat et des collectivités pour sa reconstruction, sa rénovation (avec déduction fiscale), ou son acquisition. Il intègre 2 types d'offres :

- les logements locatifs sociaux publics (principalement gérés par les organismes HLM et les communes),
- les logements locatifs privés conventionnés, c'est-à-dire, les logements pour lesquels les propriétaires-bailleurs (ou un organisme gestionnaire) ont conclu une convention avec l'état (Anah / Préfet) par laquelle ils s'engagent à louer sous certaines conditions et bénéficient de déductions fiscales (et d'une aide en cas de travaux).

Le diagnostic a souligné les difficultés que les jeunes ménages, et à l'autre bout du spectre les personnes âgées, peuvent avoir à se loger du fait du manque de logements de petites tailles, adaptés à leurs besoins. Il a montré par ailleurs que le niveau des prix de l'immobilier, tant en locatif, qu'en accession à la propriété, était parmi les plus élevés du département en dehors de l'Eurométropole pour les secteurs de la couronne périurbaine de l'agglomération strasbourgeoise. Le diagnostic a également souligné que l'accès à un logement locatif social était particulièrement tendu dans le sud du territoire du SCoT. Le DOO a donc fait le choix d'exiger qu'une partie minimale des logements neufs dans les opérations d'une certaine taille soit réalisée sous forme de logements aidés, et d'autre part que chaque échelon de l'armature en produise à hauteur de ses besoins et responsabilités afin d'éviter que la production ne se concentre seulement sur le pôle d'agglomération et sur les pôles structurants. C'est en partie de ces leviers que le territoire pourra répondre aux besoins des catégories de populations citées ci-avant, et tout spécialement les jeunes ménages qui sont un des moteurs de la croissance du territoire, non que les autres catégories de ménages ne le soient pas, mais parce que celle-ci contribue dans la durée au fonctionnement de nombreux équipements et à l'animation de la vie locale et associative.

Il convient par ailleurs de relativiser l'importance de la construction de logements aidés qui n'est qu'une part de la production de logements ; les logements neufs n'étant eux-mêmes qu'une part modeste du parc global de logements. Compte tenu de la faible part de logements aidés dans certaines communes, on peut espérer de ce levier un rééquilibrage progressif de la répartition de l'offre, même si quantitativement les masses en jeu sont peu importantes.

Pour en revenir aux choix retenus par le SCoT, si le DOO vise un objectif global à la commune, prenant en compte le fait qu'une partie des logements aidés se réalise à travers des opérations de réhabilitation, son véritable levier réside sur l'objectif qu'il alloue aux extensions urbaines et des opérations de renouvellement urbain d'envergure, sur lesquelles il a davantage de prises que dans le tissu existant. Il définit cette « envergure » par les opérations dont la superficie cumulée couvre un hectare ou plus. La part minimale de logements aidés n'est pas exigée pour les opérations portant sur quelques logements, donc en dessous de ce seuil, mais ne serait être une invitation à dégager les collectivités de leurs obligations. Par ailleurs, les documents d'urbanisme peuvent adapter à la marge les proportions prescrites, dans leur recherche de rapport de compatibilité avec le SCoT : ces objectifs sont à apprécier à l'échelle du secteur d'extension ou du périmètre de renouvellement urbain considéré. Il s'agit en revanche de surfaces cumulées donc indépendantes de toute forme de zonage ou de phasage : le document local d'urbanisme doit pouvoir s'assurer que les proportions prescrites par le SCoT ne seront pas contournées par la mise en place de tranches par exemple. Les proportions prescrites ne sont jamais qu'un minimum qui n'interdit pas aux opérateurs d'amplifier cette offre, pas plus que ces valeurs ne se substituent aux obligations légales issues de l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation si certaines villes franchissaient (hypothétiquement) ces seuils dans l'avenir.

Pour les villages du sud, le logement social devrait représenter à terme 2 % de l'ensemble des résidences principales. Ces 2 % retenus dans les villages du sud illustrent le fait que les besoins en logements aidés sont réels sur cette partie du territoire en raison de la tension du marché immobilier ayant un impact direct sur les prix. En raison de leur faible capacité d'extension, cette production se réalisera principalement dans le tissu existant par reconversion de bâti et s'évaluera donc en part de

logements au regard de l'ensemble du parc immobilier de la commune. Cet objectif de production minimale s'appréciera au terme du SCoT (2045) et des bilans intermédiaires.

Les efforts doivent également porter sur la réhabilitation et la remise sur le marché de logements existants, en particulier sur le segment du locatif public, en s'appuyant sur les Programmes Locaux de l'Habitat (PLH), les documents locaux d'urbanisme et les opérations plus spécifiques telles que les Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH), les Programmes d'Intérêt Généraux (PIG) ou tout autre dispositif publique en vigueur qui ciblent ces problématiques. La mise en œuvre de la réhabilitation d'anciens logements, croisée avec les objectifs de diversification des formes urbaines promues par le SCoT, devrait contribuer à réduire la consommation foncière puisque les logements locatifs sont le plus souvent des logements groupés ou collectifs, moins consommateurs d'espace que les logements individuels.

Le portage foncier est un levier stratégique pour la production de logements aidés. La maîtrise de terrains à bas coût, ressource première pour la construction, est un moyen efficace pour attirer les bailleurs et les investisseurs immobiliers tout en tenant compte du plafonnement des coûts inhérents aux logements aidés. Le DOO souligne à ce niveau la nécessité que les collectivités se dotent d'une politique foncière et d'outils permettant de contrôler le prix de sortie des terrains alloués aux logements aidés. L'Établissement Public Foncier d'Alsace, créé en 2007 peut, par exemple, assister les collectivités dans leurs besoins d'ingénierie et de stratégie foncière.

Les objectifs de rattrapage fixés aux communes soumises aux obligations de la loi SRU s'imposent et nécessitent pour ces communes de produire une proportion de logements aidés, telle que définie par la loi, supérieure aux obligations du SCoT et ce jusqu'à leur mise en conformité avec la dite loi susmentionnée.

4.3. REPONDRE AUX BESOINS SPECIFIQUES

Cette partie regroupe les orientations du DOO en matière d'aménagement de structures d'accueil dédiées à des populations spécifiques.

4.3.1. Les gens du voyage

Toujours dans une logique de réponse à l'ensemble des besoins, dans l'ensemble des modes d'habiter, le SCoTAN complète ses objectifs en matière d'habitat par une partie dédiée aux besoins particuliers, à savoir, l'accueil des gens du voyage.

Le Schéma départemental d'accueil des gens du voyage du Bas-Rhin 2019-2024 a prescrit deux obligations :

- la réhabilitation de l'aire d'accueil (remise en état, a minima) de l'aire permanente de Haguenau,
 - une nouvelle obligation au titre de Val-de-Moder, définie lors de la procédure de réévaluation en 2021 :
- Réalisation d'un nouvel équipement d'accueil sur son territoire -OU- contribution financière à un nouvel équipement d'accueil sur le territoire d'un autre EPCI - OU contribution financière

à la réhabilitation, voire au fonctionnement d'équipements existants sur le territoire d'un autre EPCI.

Faisant l'objet d'une politique dédiée sur laquelle les documents d'urbanisme ont un rôle important à jouer par leurs choix de localisation. Le SCoTAN n'a pas souhaité descendre aussi finement dans les enjeux pour laisser aux documents d'urbanisme locaux leur pleine responsabilité, mais reprend à son compte les objectifs du plan départemental en cours, lui conférant une opposabilité supplémentaire.

4.3.2. Les personnes âgées

Concernant les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite, la stratégie retenue par le SCoT est de permettre leur maintien le plus longtemps possible dans leur domicile. En privilégiant une organisation urbaine plus compacte, où l'accès direct aux commerces, services de proximité et équipements mais également en favorisant le transport collectif, les orientations du DOO contribuent à préserver le plus longtemps possible la mobilité des seniors et repousser leur perte d'autonomie. Le traitement des espaces publics, évoqué précédemment, participe à l'amélioration des conditions de déplacement des personnes à mobilité réduite. En complément des dispositions relatives à l'organisation urbaine, le DOO cible en priorité les actions que les collectivités peuvent mettre en œuvre pour adapter les logements existants.

Les hébergements, collectifs ou non, répondant à une perte d'autonomie doivent se réaliser dans la même logique générale de réponse diversifiée permettant à chacun d'avoir un parcours résidentiel et de pouvoir bénéficier de choix dans les recours aux transports. L'objectif général est donc de localiser ces hébergements au plus près des autres fonctions urbaines et de limiter les localisations plus excentrées ou en périphérie aux établissements de repos ou accueillant des personnes totalement dépendantes lorsque ces établissements ne trouvent pas à se localiser en position centrale. Par ailleurs, le DOO répond à l'enjeu d'un équilibre territorial en assignant des localisations prioritaires : les structures publiques d'hébergement ou d'unités médicalisées s'implantent en priorité dans les niveaux de l'armature urbaine allant des pôles intermédiaires émergents au pôle d'agglomération de Haguenau (pourvus de transports collectifs performants et d'une large gamme d'équipements et de services) puis dans les autres niveaux de l'armature urbaine dans le cas du desserrement des structures existantes aux niveaux supérieurs (notamment du centre hospitalier départemental de Bischwiller). Ces orientations ne concernent que les politiques publiques et non les porteurs d'initiatives privées.

4.3.3. Les foyers et structures d'hébergement d'urgence et les résidences sociales

Concernant les foyers d'accueil et les structures d'hébergement d'urgence, le DOO se fixe comme objectif de mettre en œuvre le Plan Départemental d'Action pour l'Hébergement et le Logement des Personnes Défavorisées (PDAHLPD) en les localisant prioritairement dans les polarités des niveaux supérieurs de l'armature urbaine disposant des conditions urbaines les plus favorables en termes d'accès aux transports collectifs, équipements de santé, emplois et services sociaux.

B. ORGANISER LES MOBILITES

Les mobilités sont au cœur de l'ambition communautaire, au sens où la multimodalité doit être favorisée, c'est-à-dire, tous les modes de transports, et leur interconnexion, ainsi que la facilitation des déplacements pour les usagers, dans une optique de développement durable. C'est cette ambition qui nous conduit, notamment, à investir fortement pour l'amélioration de la desserte ferroviaire, pour de nouveaux tracés routiers respectueux de l'environnement et pour le développement des modes doux.

Les orientations du DOO, rassemblées dans ce chapitre, s'attachent à maîtriser la part des déplacements automobiles dans l'ensemble des déplacements quotidiens, à travers une organisation urbaine plus compacte et davantage dans une échelle de proximité, afin de réduire les distances et privilégier ainsi le recours aux transports collectifs et aux modes actifs. La finalité de ces orientations vise à accroître la résilience du territoire face à l'augmentation du coût de l'énergie, ici des carburants, en offrant au plus grand nombre d'usagers potentiels, le choix de se déplacer autrement qu'en voiture.

1. AMELIORER L'OFFRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS PERFORMANTS

Afin de limiter le recours obligatoire à l'automobile, le SCoT vise au renforcement des transports collectifs. L'organisation de cette offre à travers les différentes politiques publiques et leur coordination est un des leviers pour y venir.

N'étant pas compétent en matière de gestion des transports, le SCoT a fait le choix de se placer du point de vue de l'utilisateur pour préciser ses orientations en matière d'accès et d'usage des transports collectifs. Le SCoT entend conserver, à minima, le bon niveau de desserte par le train du territoire. Son objectif vise à le renforcer en canalisant le développement sur les polarités de son armature urbaine pour, entre autres, rationaliser l'usage des transports collectifs et offrir le panel le plus large d'offres de déplacements alternatives à la voiture sur les trajets quotidiens (domicile-établissement scolaire/ domicile-travail etc.) comme sur les trajets exceptionnels ou sur de longues distances (domicile-aéroport, agglomération-métropole de la vallée du Rhin supérieur).

Le principe développé par le DOO est de renforcer l'offre de transports collectifs routier et ferroviaire sur le pôle d'agglomération, les pôles urbains structurants (liaisons rapides, dont des liaisons directes, et nombreuses en direction de l'Eurométropole et d'autres agglomérations), puis sur les pôles intermédiaires / intermédiaires émergents, sur les pôles locaux (liaisons rapides en heure de pointe) et enfin sur les villages (desserte locale, en heure de pointe), tant en termes de temps de parcours que de nombre d'arrêts journaliers ou d'amplitude horaire.

La coordination entre offre routière et offre ferroviaire se complète de sorte que l'on puisse se rabattre aisément d'un village sur un pôle, ou d'un pôle intermédiaire ou d'appui vers un pôle structurant ou d'agglomération. Les polarités, qu'elles soient structurantes ou intermédiaires, ont l'atout d'être toutes desservies par au moins une gare ou un arrêt de transport collectif (et bien souvent plusieurs). L'idée est d'organiser un rabattement depuis les villages qui n'en sont pas dotés, vers la polarité la plus proche. Ce principe justifie des objectifs de développement assignés au pôle d'agglomération, aux pôles urbains structurants et leurs communes d'appui et aux pôles intermédiaires / intermédiaires émergents.

Ce rabattement peut s'organiser de différentes manières. Le DOO préconise donc de veiller à préserver des parkings de covoiturage à proximité des gares ou arrêts de transports collectifs en site propre afin d'en développer l'usage et faciliter l'accès des usagers qui optimisent leurs déplacements de la sorte. Un autre levier est de développer l'offre de stationnement sur les gares de rabattement, pour justifier d'une meilleure desserte de ces gares, de sorte que l'utilisateur puisse rejoindre rapidement un pôle urbain depuis un train ou une navette de bus, aux heures de pointe, plutôt que devoir le faire en voiture.

L'information des usagers est un élément essentiel pour assurer la bonne fréquentation des réseaux de transport en commun, notamment lorsqu'un déplacement implique de changer de mode de transport. D'où l'injonction du DOO faite aux politiques publiques de déplacement à intégrer cette dimension dans leurs préoccupations.

L'intention commune aux orientations du DOO sur ce point, porte sur la facilité et le confort à accéder aux transports collectifs par les modes actifs, plutôt que devoir prendre sa voiture. La portée générale de cette intention est à la fois de réduire la consommation de carburant et les nuisances engendrées par les véhicules (rejets de gaz et particules, nuisances sonores...) mais aussi de limiter l'étalement des surfaces dévolues aux stationnements à proximité des gares et des arrêts de transports collectifs. D'où l'orientation développée dans le dernier point.

Le DOO développe de nombreuses orientations concourant à favoriser les modes actifs (cf. parties précédentes) mais l'objectif plus particulièrement pointé dans cette partie, est une injonction faite aux politiques publiques d'aménagement et de transports de déployer un réseau continu, sécurisé et confortable autour des secteurs générateurs de déplacements tels que les centres-villes, les équipements (dont les équipements scolaires), les secteurs d'emplois, etc. ; de sorte que ces sites soient en relation directe avec les gares ou arrêts de transports collectifs en site propre, les parkings de rabattement ou de covoiturage ou encore les arrêts de bus. Par « relation directe », on entend ici une proximité pour un piéton et un cycliste non motorisé. Mais la distance n'est pas le seul facteur à entrer en jeu lorsqu'un individu fait le choix de se déplacer en mode actif : l'ambiance urbaine, le sentiment de sécurité, les éléments de paysage et de patrimoine, la topographie, etc. sont autant de facteurs sensibles entrant dans le choix de privilégier la marche ou le vélo.

Enfin, le balisage et l'information peuvent être des leviers importants pour le développement de pratiques de tourisme et de loisirs, dont le cyclotourisme. En rappel, les gares ou les arrêts du transport en commun en site propre du territoire se situent la plupart à moins de 30 à 50 mn de Strasbourg et moins de 2h d'un grand nombre d'agglomérations vosgiennes ou de la vallée du Rhin supérieur. D'où une stratégie consistant à baliser des itinéraires reliant une gare ou un arrêt de transport collectif en site propre à un départ de sentier de randonnées ou une piste cyclable.

2. LIMITER L'USAGE DE LA VOITURE POUR LES DEPLACEMENTS DOMICILE/TRAVAIL ET POUR LES DEPLACEMENTS DE COURTE DISTANCE

Comme le DOO le souligne, l'organisation urbaine est le premier levier pour rendre les transports collectifs et les modes actifs plus concurrentiels vis-à-vis de la voiture. L'idée est ici de promouvoir le choix dans sa mobilité. D'où le rappel de l'ensemble des orientations qui milite pour réduire l'étalement urbain, donc les distances pour aller d'une fonction urbaine à une autre. Le développement des réseaux dédiés aux modes actifs, tels que les trottoirs ou les bandes cyclables, sera d'autant plus utilisé qu'il sera accessible à tous les usagers (dont les personnes à mobilité réduite ou les poussettes par exemple) et qu'il sera confortable et sécurisé. Ce principe général, tel qu'écrit dans le DOO, est une base qui oriente les politiques publiques qui pourront, à leur échelle, le compléter et le traduire par des aménagements ou des mesures réglementaires, visant à contrôler les vitesses des véhicules pour sécuriser les piétons et les cyclistes, ou encore réglementer l'implantation de bâtiment et de mobilier urbain, entre autres exemples.

Ces orientations valent aussi bien pour les tissus constitués que pour les extensions urbaines, même si elles sont plus faciles mettre en œuvre dans de nouvelles opérations qu'à partir d'éléments existants. En couplant une politique de réglementation de la circulation, du stationnement et des déplacements, il est possible de restituer une partie du domaine public aux piétons et aux cyclistes à peu de frais et sans grands travaux (par exemple l'instauration de zones 30 en quartier résidentiel, le marquage des stationnements hors trottoirs, etc.).

Le DOO vise à ce que les collectivités assurent le maillage des espaces publics existants et futurs afin qu'ils se complètent et participent au développement d'un réseau continu pour les modes actifs d'une part, et d'autre part, que ces espaces publics soient assez foisonnants et connectés pour mettre en relation les équipements publics, les gares ou les arrêts de transport collectif performant, les secteurs commerçants, les zones à forte concentration d'emplois, etc. Dit autrement, qu'ils permettent d'offrir le plus grand choix de parcours de sorte que chaque usager puisse établir le cheminement qui convient le mieux à ses besoins et ses pratiques. D'où la logique d'itinéraire évoquée dans le DOO, auquel un balisage clair contribue à un confort d'utilisation. L'autre objectif est d'étendre autant que possible le réseau local de déplacement des modes actifs à des réseaux structurants à d'autres échelles, comme le réseau des pistes cyclables de la Collectivité européenne d'Alsace pour développer les multiplicités d'usage, comme emprunter un tronçon apprécié pour le cyclotourisme pour se rendre à un équipement ou dans la zone d'activités de la commune voisine.

Par « traitement des espaces publics », les orientations du DOO renvoient à l'enjeu de hiérarchiser les voiries selon leurs usages et les sites qu'elles desservent. Le surdimensionnement des voies résidentielles ou internes au quartier favorise la perte de repères des automobilistes (en termes de comportement de conduite comme la prise de vitesse) alors qu'à l'inverse, le sous-dimensionnement d'une voie structurante entraîne des nuisances de trafic. À ce titre, le DOO demande aux politiques d'urbanisme de veiller à limiter le recours aux impasses, parfois plébiscitées par les riverains pour leur tranquillité mais qui contribuent très largement à créer des espaces en rupture, à l'écart du tissu urbain, générant des coupures dans les parcours des modes actifs et allongeant les temps de déplacement autant que les linéaires de réseaux d'adduction. En les limitant spatialement, le DOO les

limite fonctionnellement aux voitures. Dit autrement, les éventuelles nouvelles impasses doivent assurer la porosité entre les quartiers pour les piétons et des cyclistes.

Toujours dans le sens de promouvoir l'usage du vélo, le DOO demande aux politiques publiques de prévoir des stationnements dédiés dans les nouvelles opérations de logements, d'équipements ou d'activités, ainsi que sur les espaces publics (liste non exhaustive) et que dans la mesure du possible, ces stationnements cycles tiennent compte des nouvelles technologies telles que les bornes pour recharge de vélos électriques, par exemple.

3. DEVELOPPER D'AUTRES ALTERNATIVES A L'AUTOSOLISME, EN ARTICULATION DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORTS

3.1. DEVELOPPER LES PRATIQUES DE COVOITURAGE ET/OU D'AUTOPARTAGE

Le recours à la voiture reste indispensable pour de nombreux déplacements mais son utilisation évolue par de nouvelles formes de partage, favorisée par les outils internet, telles que le développement des diverses formes de covoiturage, ou de location avec les véhicules en libre accès. Le SCoTAN a fait le choix d'encourager ces pratiques à travers ses orientations, relayant à son échelle les politiques impulsées par les collectivités territoriales et locales. Pour ce faire, il demande aux politiques publiques de prévoir des emplacements de stationnement réservés à cet usage, à proximité des gares ou des arrêts de transports collectifs afin que les covoitureurs soient bénéficiaires d'un accès facilité depuis, ou vers, les transports collectifs. Ces aires dédiées peuvent également se développer en d'autres points stratégiques tels qu'aux abords d'échangeurs ou de croisements de voiries à grande circulation.

Le covoiturage et/ou l'autopartage ont la capacité d'accroître le transport d'individus par optimisation du remplissage des véhicules sans intervenir sur les infrastructures de déplacement, sinon par l'aménagement de parkings dédiés.

Afin d'optimiser ces nouveaux modes de déplacement et de capter de plus en plus d'utilisateurs, ces aires doivent être positionnées le long des infrastructures structurantes (grands axes routiers) mais également à proximité directe des arrêts de transport collectif, tout en étant accessibles en voiture comme en modes actifs.

Leur aménagement recherchera à limiter leur impact sur l'artificialisation des sols, en particulier leur imperméabilisation.

3.2. DEVELOPPER DES POLES D'ECHANGES MULTIMODAUX OU DE PLATEFORMES MULTIMODALES

Les orientations ciblées ici font parties des piliers fondamentaux du projet de territoire qui consiste à la fois à recentrer l'urbanisation sur les polarités en l'organisant autour des dessertes de transports collectifs, en la densifiant dans un périmètre proche des arrêts de transports en commun et en développant un maillage d'espaces publics de qualité. Ce « périmètre proche » se définit dans la proximité au sens du SCoT (*la notion de « proximité » dans le SCoTAN est définie dans le lexique*). Bien entendu, il ne s'agit que de distances indicatives s'ajustant selon la topographie et le contexte urbain et paysager. À titre d'exemple, un espace non-éclairé et non bâti, sur plusieurs centaines de mètres,

peut constituer une barrière dissuasive dans la définition de ces rayons. À l'inverse, un espace public de qualité, sécurisé, ponctué d'équipements ou de commerces peut accroître ce rayon. Il ne s'agit donc pas de périmètres à vol d'oiseau, comme le DOO le précise, mais de périmètres que les collectivités établissent après analyse du contexte urbain, environnemental et paysager et traduisent dans leurs documents locaux d'urbanisme.

Les périmètres bénéficiant d'une bonne desserte en transport collectif, sont propices à la proximité entre l'habitat et les autres fonctions urbaines (dont l'accès aux nœuds de transport). C'est donc ici que le SCoT entend développer de manière diversifiée :

- Les secteurs d'habitat, en favorisant des logements variés pour permettre potentiellement à chacun de trouver un logement adapté à ses besoins, proche d'une gare ou d'un arrêt transport collectif performant et en privilégiant une densité plus importante pour accroître le nombre de bénéficiaires.
- Des services, des équipements (dont les équipements structurants) et des commerces pour faciliter leur accès aux usagers des transports collectifs, et permettre aux visiteurs venant en transport collectif d'accéder facilement à ces équipements et services.
- Des emplois, dans la mesure où ce qui vaut pour l'habitat vaut aussi ici pour l'activité en permettant aux actifs d'utiliser facilement les transports collectifs entre leur domicile et leur lieu de travail. Et donc en favorisant une densité d'entreprises. À ce titre, le DOO demande aux collectivités de relier les zones d'activités proches des gares, des haltes ferroviaires ou des arrêts de transports collectifs performants (environ 3 km, à définir comme évoqué ci-dessus) par des aménagements dédiés aux modes actifs en privilégiant autant que possible les cheminements ou les réseaux existants. La notion « de coût économiquement raisonnable » signifie ici que l'aménagement doit être proportionné selon les usagers potentiels et qu'il ne s'agit pas de systématiser ces aménagements s'ils n'ont pas de capacité à être utilisés (zones de stockage et de logistique reculées, à faible densité d'emplois par exemple).

Concernant plus spécifiquement les gares ou les arrêts de transport collectif performant, le DOO renforce la nécessité de tirer le meilleur parti des sites à proximité en demandant aux politiques locales d'urbanisme d'exiger une densité d'au moins 20 % supérieure à la densité moyenne minimale exigée dans les extensions urbaines, selon l'échelon de la commune. Même si les gares ou les arrêts de transports collectifs performants peuvent avoir un rayon d'attractivité nettement supérieur au rayon des 300 m, justifié ci-avant, le principe développé ici est de créer un différentiel entre les abords d'une gare ou d'un arrêt de transports collectifs performants et le reste du tissu urbain, et non d'imposer une surdensité à l'ensemble des communes disposant de gares ou d'arrêts de transports collectifs performants. D'autant que ces gares ou arrêts de transports collectifs performants n'ont pas toutes le même niveau de service et la même attractivité. L'enjeu est ici d'accroître le potentiel de clientèle proche de la gare ou de l'arrêt de transports collectifs performants, en vue d'en renforcer l'usage et d'améliorer, par effets indirects, son niveau de desserte. Étendre le périmètre de proximité augmente d'autant les chances de se heurter à des coupures physiques dissuasives pour les déplacements piétons, rendant cette surdensité obsolète.

4. ACCOMPAGNER LES GRANDS PROJETS LIES AUX MOBILITES

4.1. LES GRANDS PROJETS LIES AU RESEAU FERRE ET AUX TRANSPORTS COLLECTIFS

Sur les orientations de la politique des transports et de déplacements, l'essentiel des motivations du SCoTAN tient en deux axes : limiter le recours obligatoire à l'automobile et conforter les transports en commun, par voies ferrées et routières. Ces volontés affichées dans le PAS figurent en filigrane dans un grand nombre de prescriptions du DOO.

4.1.1. Renforcer les mobilités régionales et transfrontalières

L'Alsace du Nord est idéalement située à mi-chemin entre deux métropoles : Strasbourg et Karlsruhe. Elle est frontalière de deux länder (Bade Wurtemberg et Rhénanie Palatinat) et au cœur d'un espace transfrontalier de 2 millions d'habitants. Elle est dotée d'un GECT qui s'est fixé pour mission prioritaire l'organisation de la mobilité transfrontalière. En conséquence, en tant que territoire passerelle entre les deux grandes métropoles, l'Alsace du Nord doit se doter de solutions de mobilité. La proximité immédiate de moteurs économiques allemands à Wörth, Rastatt, Landau, Buhl et Karlsruhe, notamment, engendre de nombreux flux domicile-travail. Or, des infrastructures ferroviaires « lourdes » existent toujours et sont aujourd'hui préservées de tout démantèlement.

C'est pourquoi le DOO fixe comme objectif le rétablissement de la liaison ferroviaire Sarrebruck-Haguenau-Rastatt-Karlsruhe, en complément des liaisons existantes en direction de Landau et Neustadt.

4.1.2. Développer les interconnexions aux territoires voisins

L'Alsace du Nord constitue la locomotive septentrionale à l'échelle alsacienne.

Mais sa localisation « finistérienne » du point de vue du territoire français la marginalise. Par ailleurs, l'absence de trains directs entre le nord et le sud de l'Alsace et les correspondances peu attractives n'incitent pas à prendre le train.

En heures de pointe, l'offre ferroviaire vers les territoires voisins est attractive depuis Haguenau et Bischwiller en termes de fréquence et de temps de trajet. En revanche, l'offre ferroviaire est globalement faible en heures creuses, notamment le soir et le week-end. On constate peu de dessertes des gares intermédiaires en dehors des heures de pointe.

Les objectifs affichés dans le DOO pour développer les interconnexions aux territoires voisins visent ainsi à développer l'offre en transport collectif ferroviaire et routière à l'échelle alsacienne, notamment pour rendre accessible en transport collectif les pôles d'emplois de l'Alsace du Nord, de la Région de Strasbourg ou de bassins industriels comme celui de Molsheim, Obernai.

4.1.3. Améliorer les liaisons entre les bassins de vie

L'Alsace du Nord dispose d'un réseau routier et ferré maillé et en étoile vers Haguenau. Le territoire bénéficie jusqu'à aujourd'hui d'une bonne desserte ferroviaire nord-sud, traversé par quatre lignes de train. Le territoire dispose d'une agglomération dotée d'un réseau de bus urbains qui dessert les

principaux pôles économiques de l'agglomération, ainsi que les établissements scolaires à partir de la gare routière de Haguenau.

En revanche, la desserte en bus/cars reste faible en dehors du territoire desservi par le réseau RITMO et beaucoup de communes sont sans alternative à la voiture individuelle en l'absence de dessertes en transport collectif. Il faut déplorer une absence de liaison est-ouest en transport collectif et l'offre du Réseau 67 est très limitée dans l'ensemble du territoire, ce qui explique la part modale importante de la voiture individuelle. Hormis Haguenau, les services de mobilité et l'offre multimodale sont peu développés.

Les objectifs fixés par le DOO visent à remédier aux constats précédemment évoqués, et ont ainsi pour but, principalement, de pérenniser la desserte ferroviaire fine du territoire et de développer une offre de transport en commun performante au Nord du territoire, en complément de l'offre proposée par Ritmo, couvrant aujourd'hui une partie importante du Sud de l'Alsace du Nord.

4.2. LES GRANDS PROJETS LIES AUX RESEAUX ROUTIERS

L'Alsace du Nord est concernée par différents itinéraires connectant les espaces du Grand Est, que ce soit sur un axe est-ouest (Reims - Verdun - Metz - Saint-Avold - Saverne - Brumath - Strasbourg) ou sur un axe nord-sud (Haguenau - Brumath - Strasbourg - Obernai - Sélestat - Colmar - Mulhouse- Saint-Louis). Sur ces itinéraires routiers, doivent être privilégiées la mise en sécurité des usagers et l'amélioration des niveaux de service, voire l'adaptation de la capacité des axes au regard de l'évolution des flux, ce qui a pour conséquence la maîtrise de l'urbanisation autour de ces axes et l'organisation du trafic pour un meilleur fonctionnement local de ces réseaux routiers

4.2.1. Améliorer le réseau routier

Pour éviter de favoriser l'usage de l'automobile pour les déplacements, les améliorations du réseau routier, qui restent possibles et, en certains points, nécessaires, ne doivent pas concurrencer les transports en commun. Ces améliorations ou contournements éventuellement réalisés ne doivent donc pas augmenter les capacités de l'axe dévié lorsqu'existe une offre de transports collectifs parallèle. En effet, cela reviendrait à concurrencer les efforts consentis en faveur des transports collectifs, réduisant à néant la stratégie du SCoTAN en faveur des modes de déplacement alternatifs à l'usage individuel de l'automobile.

Le DOO identifie les projets connus ou souhaités d'amélioration du réseau routier, tels que la déviation projetée de Mertzwiller, issue du programme d'équipement de la Collectivité européenne d'Alsace, ou les aménagements de sécurité entre Soultz-sous-Forêts et l'autoroute A 35. S'agissant de l'axe RD 1062 et plus particulièrement de la déviation de Mertzwiller, la Collectivité européenne d'Alsace explique sa nécessité par le besoin d'irriguer le bassin économique de Niederbronn-Haguenau dans de bonnes conditions, en supprimant un point de nuisance et de congestion important au niveau de Mertzwiller. Ce projet vise aussi à sécuriser l'axe de Haguenau à la Moselle.

La liaison entre le contournement nord de Haguenau et la route du Rhin (RD 29) obéit à une logique particulière. Identifié spécifiquement par le SCoTAN, c'est le seul complément routier dont le DOO fait un objectif à part entière du SCoTAN. A ce stade, il s'agit d'un principe de liaison, on est encore loin d'un tracé déterminé et il appartiendra aux politiques publiques de reprendre à leur compte cet

objectif. Le DOO ne fixe pas de terme précis à cette réalisation, ce serait aventureux compte tenu des délais habituellement nécessaires à ce type d'ouvrage, généralement très longs et parfois sujets à rebondissement, selon la nature des milieux traversés et des difficultés rencontrées. Le raccordement entre la RD 29 et le contournement nord de Haguenau apparaît nécessaire au SCoTAN pour améliorer la lisibilité de l'axe majeur du territoire, entre le nord-ouest de l'Alsace du Nord et l'autoroute A 35, axe qui cumule l'essentiel des pôles d'emplois et de logements de l'Alsace du Nord. Mais surtout, il est le seul véritable moyen efficace de reporter le trafic de transit hors de l'agglomération. Bien que difficile à réaliser en raison de la sensibilité particulière du milieu traversé et de la présence de vestiges archéologiques, ce tronçon est nécessaire pour restructurer les pénétrantes en ville en faveur des modes piéton/cycliste. C'est aussi le moyen de développer les transports collectifs RITMO sur ces axes afin de concurrencer l'automobile sur les déplacements internes à l'agglomération.

4.2.2. Renforcer et sécuriser les circulations en mode actif

L'organisation urbaine est le premier levier pour rendre les transports collectifs et les modes actifs plus concurrentiels vis-à-vis de la voiture. L'idée est ici de promouvoir le choix dans sa mobilité. D'où le rappel de l'ensemble des orientations qui milite pour réduire l'étalement urbain, donc les distances pour aller d'une fonction urbaine à une autre. Le développement des réseaux dédiés aux modes actifs, tel que les trottoirs ou les bandes cyclables, sera d'autant plus utilisé qu'il sera accessible à tous les usagers (dont les personnes à mobilité réduite ou les poussettes par exemple) et qu'il sera confortable et sécurisé. Ce principe général est une base qui oriente les politiques publiques qui pourront, à leur échelle, le compléter et le traduire par des aménagements ou des mesures réglementaires visant à contrôler les vitesses des véhicules pour sécuriser les piétons et les cyclistes, ou encore réglementer l'implantation de bâtiment et de mobilier urbain, entre autres exemples.

Les objectifs fixés par le DOO en matière de circulations en mode actif sont en cohérence avec les actions mises en œuvre par la Collectivité européenne d'Alsace, notamment le Plan Vélo Alsace 2030, comprenant un schéma des itinéraires cyclables structurants ainsi qu'une politique d'entretien liée à ce réseau et au partenariat qui en découle avec l'ensemble des acteurs du territoire.

C. VEILLER A UNE COUVERTURE EQUILIBREE DE L'IMPLANTATION DES EQUIPEMENTS ET SERVICES

Les équipements destinés à des usages locaux se développent dans tous les échelons de l'armature, avec pour objectif de couvrir à terme l'ensemble du territoire : soit par leur présence sur la commune, soit par la facilité à y accéder lorsqu'ils existent sur une commune voisine. Ici encore, le SCoT met en place les conditions pour optimiser l'usage des équipements de proximité, mais n'a ni l'échelle pertinente, ni la vocation à les définir en lieu et place des politiques publiques des collectivités et de leurs documents locaux de planification.

Le code de l'urbanisme assigne au DOO de fixer les objectifs des politiques publiques culturelles, depuis les textes issus du processus du Grenelle de l'environnement. S'agissant d'un sujet neuf, sur lesquels les capacités d'un document de planification demeurent limitées, le diagnostic a montré qu'il s'agissait moins de programmer des équipements manquants que de mettre en synergie des gammes d'équipements et de manifestations existantes. Les enjeux des politiques publiques culturelles portent donc davantage sur l'animation et la coordination des acteurs qui permettraient à certains sites ou certains événements de rayonner plus largement, avec pour bénéfice de renforcer l'attractivité du territoire de l'Alsace du Nord.

Dans un tout autre domaine, la loi confère au DOO une responsabilité dans le déploiement des équipements sanitaires et de santé. Là encore, le diagnostic a montré le bon niveau d'équipements publics et privés sur le territoire sans identifier, en l'état actuel des connaissances, un manque en infrastructure lourde (hôpital, plateforme technique, clinique ou autre). Le choix retenu est donc de garantir les conditions à leur maintien et permettre leur évolution en lien avec les besoins des futurs habitants.

Par équipements structurants, le SCoT désigne les équipements publics rayonnants sur une échelle géographique large (à minima intercommunale, départementale voire supérieure) par opposition aux équipements locaux, dit « de proximité » dont l'usage se limite au quartier, à la commune voire à de rares communes proches (comme une école fonctionnant en regroupement scolaire). Cette désignation se limite aux équipements publics, sachant que les équipements privés (à l'exception des équipements de tourisme) privilégient les contextes urbains denses pour bénéficier du plan grand nombre d'utilisateurs, comme c'est le cas des regroupements médicaux par exemple.

Le principe d'implantation des équipements publics est similaire à celui des grands sites d'activités. Les équipements structurants s'implantent en priorité dans le pôle d'agglomération de Haguenau et dans les pôles urbains structurants puis dans les pôles intermédiaires lorsque les premiers en sont déjà pourvus. L'idée n'est pas de limiter les autres échelons mais de réserver ces équipements aux agglomérations qui offrent les meilleures capacités pour les accueillir et optimiser ou pérenniser leur fonctionnement ; parce que disposant de transports collectifs efficaces pour les desservir ; parce que concentrant une population d'utilisateurs potentiels à proximité ; etc.

Dans la même logique, les équipements rayonnant davantage à l'échelle d'un bassin de vie (équipements intercommunaux, comme une médiathèque ou un collège par exemple) s'implantent soit dans le pôle d'agglomération, les pôles urbains structurants et dans les pôles intermédiaires.

Le SCoT a écarté l'idée de dresser une grille d'inventaire des équipements devant la profusion de catégories, la multiplicité des usages et la façon dont ils répondent à un contexte souvent plus fin que l'échelle territoriale d'un SCoT. Son choix privilégie des orientations générales qui puissent servir de cadre pour l'implantation d'équipements ayant un niveau de rayonnement intercommunal ou supérieur, sur la base des principes de proportionnalité et de confort des usagers qui sous-tendent l'armature urbaine.

1. LES EQUIPEMENTS PUBLICS CULTURELS (LIES A LA CULTURE, AUX SPORTS ET AUX LOISIRS)

Un des premiers principes retenus en matière d'équipements de culture, de sports et de loisirs a été le choix de la mutualisation et du regroupement plutôt qu'un essaimage des équipements publics. Ce choix vise à optimiser l'utilisation des équipements existants en cherchant à multiplier les activités pour multiplier le nombre d'usagers, plutôt que construire des équipements dédiés et accroître les budgets nécessaires à leur entretien. L'enjeu se situe davantage sur l'accès à un panel de pratiques sur sa commune ou les communes proches, d'où le principe de mettre en réseau les équipements que ce soit physiquement (cheminement depuis le centre-ville par des pistes cyclables et des espaces publics confortables, parkings publics et mutualisés avec d'autres fonctions urbaines, signalétique...) ou en terme d'animation et de programmation (équipement dédié aux sports en salle modulable pour accueillir des événements culturels par exemple, etc.). Ce principe général vise à optimiser l'usage des équipements publics, mais n'exclut en rien la construction d'un équipement spécifique dédié. En ce cas, le principe développé dans le DOO est de localiser un tel équipement en priorité dans le pôle d'agglomération, les pôles urbains structurants ou les pôles intermédiaires, accessibles au plus grand nombre et pourvus en transport collectif, plutôt que dans un village dès lors que cet équipement n'exploite pas une ressource locale, non délocalisable.

Les équipements, en particulier ceux liés à la culture, aux sports et aux loisirs, sont des vecteurs de la vie associative locale et de l'animation urbaine. Pour autant, un certain nombre d'entre eux (terrains de sports, salles des fêtes) se localise en périphérie des villes et villages en raison de leurs emprises foncière ou de nuisances sonores peu compatibles avec les tissus résidentiels. Le choix qui a conduit aux orientations du DOO était d'éviter que ces équipements soient des éléments isolés, se limitant à leur fonctionnalité, mais que l'on puisse les mettre en réseau, dans une logique d'itinéraire : par exemple que la salle des fêtes devienne aussi un départ de sentier de randonnées ou un élément signal sur une boucle cyclable, etc. Ces éléments peuvent conforter une armature naturelle et paysagère en s'appuyant sur le paysage lors de leur implantation et du traitement de leurs espaces extérieurs et devenir des articulations entre les espaces bâtis et les espaces naturels ou agricoles (comme un parcours de santé dans un bois voisin d'une halle des sports, ou des plantations d'alignement le long du stade reliant le même bois aux espaces publics du village, etc.).

2. LES EQUIPEMENTS ET SERVICES DE SANTE

Le DOO a également une responsabilité dans les objectifs des politiques d'équipement du territoire. En dehors des critères de localisation qu'il a fixés pour certains types d'équipements (EHPAD, ...), le DOO, en s'appuyant sur le diagnostic de vieillissement de la population et des besoins croissants liés à la santé qui peuvent en découler, insiste sur les équipements locaux de santé. Il ne s'agit pas des grands équipements publics ou privés que sont les hôpitaux ou les cliniques, ou les plateformes techniques - elles apparaissent suffisantes sur le territoire en l'état des connaissances -, mais plutôt en direction de la santé au quotidien, de la proximité.

En effet, certains territoires souffrent d'une démedicalisation liée à la démographie médicale ou au manque d'attractivité pour l'installation de nouveaux médecins ou services liés à la santé (infirmiers, kinésithérapeutes, orthophonistes...). C'est dans cette perspective que le maintien et le développement des équipements de santé.

C'est dans cette perspective que les élus du SCoTAN ont souhaité que le DOO inscrive des objectifs autour des « maisons de santé », équipements regroupant plusieurs services du domaine de la santé en un même lieu.

Là encore, les préoccupations du DOO se traduisent par un souci de couverture homogène du territoire pour éviter les déplacements sur longue distance, trop liés à la voiture.

Aux niveaux « pôles intermédiaires » et « pôles intermédiaires émergents », dépourvus de grands équipements de santé, le DOO insiste pour que les politiques publiques veillent au maintien ou au développement de tels équipements et facilitent leur création et leur développement.

Pour autant, ces services ne sont pas anodins dans l'animation de la vie urbaine que leur fréquentation engendre. On a pu voir émerger une tendance à la délocalisation de ces services de santé, lors de leur regroupement, en périphérie des centres urbains. Cette délocalisation obéit aux mêmes réflexes que d'autres services : moins de contrainte, plus de parking, surfaces moins chères, etc. Mais leur départ nuit à l'animation de la vie urbaine des centres-villes et à la fréquentation des autres types de services ou de commerces. Les effets peuvent être conséquents, notamment aux niveaux intermédiaires de l'armature urbaine. C'est pourquoi le DOO demande de faciliter leur existence et leur création, mais aussi de les localiser impérativement dans les centres-villes où leur capacité d'animation de la vie urbaine sera maximisée et renforcera l'attractivité commerciale de ces centres. En outre, c'est un moyen de lutter contre l'allongement des distances à parcourir en regroupant les motifs de déplacement en un lieu central.

Si le territoire a un bon niveau en équipements structurants de cette catégorie, l'enjeu se situe plutôt dans l'accès à la santé au quotidien. Si le SCoT n'a pas de prérogative sur l'implantation des professions de santé, les élus ont retenu le principe de mutualisation afin que les documents locaux d'urbanisme facilitent l'ouverture d'équipements collectifs de santé et de services accessibles depuis les villages. Ce choix est une réponse à la couverture homogène du territoire qui permettrait, en s'implantant dans les pôles intermédiaires de limiter les distances à parcourir pour se rendre rapidement et facilement chez un praticien.

Par ailleurs, le propos du SCoT n'est pas de délocaliser ces équipements en périphérie car les professions de santé et les services publics, comme les autres services ou les commerces de proximité, participent largement à l'animation urbaine. Leur délocalisation peut avoir des effets aussi néfastes que la sortie des commerces de proximité à l'extérieur des centres-villes. Elle serait d'autant plus préjudiciable au regard du vieillissement de la population et de la difficulté croissante que l'on rencontre dans ses déplacements quotidiens en avançant dans l'âge. D'où la priorité du SCoT à les implanter dans les cœurs de villes ou de villages.

3. LES EQUIPEMENTS D'ACCUEIL DES JEUNES ENTREPRISES

Parmi les équipements sur lesquels le DOO s'est penché, figurent ceux destinés à l'accueil de jeunes entreprises. Globalement, le territoire n'est pas dépourvu de tels équipements, comme le montre le diagnostic, toutefois on constate que le nord du territoire n'est pas totalement couvert. Ces équipements d'accueil, hôtel d'entreprise, pépinière... jouent un rôle important dans le développement économique et donc dans l'attractivité économique de l'Alsace du Nord. Assurer ce développement fait partie des objectifs du Projet d'aménagement et de développement durables.

Comme pour les autres types d'équipements, ses objectifs tiennent d'une part dans un souhait de couverture équilibrée, d'autre part dans l'apport de compléments aux manques constatés, ici dans le secteur de l'agglomération de Wissembourg.

4. D'AUTRES PROJETS

Dans cette partie, le DOO s'intéresse aux projets d'équipements qui complètent la stratégie du SCoTAN en faveur du territoire ou qui sont nécessaires à sa mise en œuvre.

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

On a vu le souhait du SCoT d'appuyer l'attractivité du territoire de l'Alsace du Nord en particulier par le développement de la desserte en infrastructure numérique et les usages qui pouvaient en être faits. Le DOO a même imposé que les nouvelles zones d'activités économiques soient impérativement raccordées à cette infrastructure à leur ouverture. Il apparaît donc assez logique qu'il pose vis-à-vis de ce réseau une obligation d'extension progressive à l'ensemble du territoire. Et aux côtés de la fibre optique ou des infrastructures lourdes, cet objectif a aussi vocation à s'appliquer à la couverture téléphonique, qui ne doit pas non plus laisser dans l'ombre de partie de territoire.

Le développement du Très Haut Débit va permettre d'optimiser le télétravail lorsque cela est possible et ainsi contribuer à limiter les déplacements des actifs sur des infrastructures routières surchargées.

D'autre part, les technologies d'information et de communication sont des vecteurs importants d'attractivité économique. Leur présence s'avère déterminante dans le choix de localisation de nombreuses entreprises.

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

On a vu que le DOO imposait aux politiques d'urbanisme et d'aménagement de tenir compte des capacités de traitement dans les décisions de développement ou d'extension, qu'elles soient résidentielles ou économiques.

Il s'agit, dans le même état d'esprit, de demander aux politiques publiques de traitement des effluents de prendre en compte les évolutions prévisibles du territoire et de s'adapter en conséquence, au(x) besoin(s) en anticipant les renforcements qui seraient rendus nécessaires par la croissance urbaine prévisible.

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

La même réflexion et la même logique prévalent pour l'objectif relatif à l'élimination des déchets. Les politiques publiques ont à tenir compte du Plan départemental d'élimination des déchets, mais aussi des évolutions prévisibles de la population et de ses activités souhaitées par le SCoTAN et s'adapter en conséquence, pour ne pas devenir un facteur limitant face à la croissance attendue de l'Alsace du Nord.

D. DENSIFIER LES SECTEURS STRATEGIQUES RESIDENTIELS

1. DENSIFIER LES SECTEURS STRATEGIQUES RESIDENTIELS

Le SCoTAN a choisi de mettre en place un dispositif de densités minimales moyennes de logements à l'hectare, pour promouvoir une consommation vertueuse du foncier. La mesure de cette densité s'effectue sur des secteurs de renouvellement urbain, de remplissage du tissu urbain ou d'extension.

Il appartient aux documents locaux d'urbanisme, dans leur rapport de compatibilité au SCoT, de délimiter ces secteurs de renouvellement urbain, de remplissage du tissu urbain ou d'extension sur la base retenue d'un demi-hectare. Les secteurs inférieurs à 0,5 ha ne sont pas considérés comme stratégiques au sens du SCoT. Ils ne sont, de fait, pas concernés par les densités minimales promues par le SCoT. Les secteurs concernés par ces densités minimales se traduisent par une inscription en zone d'urbanisation future, mais peuvent aussi inclure les espaces attenants aux parties urbanisées qui ne seraient pas physiquement bâties ou aménagées (comme les arrières de parcelles bâties de grande dimension). Le principe est d'appliquer la densité minimale promue par le SCoT sur l'ensemble d'un secteur géographique distinct, sachant que cette densité minimale est la moyenne des densités des opérations réalisées dans ce périmètre, et que ce dernier peut se diviser en zonages différents dans le document local d'urbanisme. L'autre notion placée en filigrane derrière le terme de secteur géographique est de s'absoudre de périmètres règlementaires ou opérationnels qui se décomposeraient en petits périmètres pour échapper aux orientations de densité du SCoT.

La densité promue par le SCoT n'est donc pas une densité au sens opérationnel, traduction d'une forme urbaine homogène. Une application " brute " irait à l'encontre des orientations de diversité et de mixité des logements exprimées par d'autres orientations du DOO. Il s'agit bien d'un principe d'équilibre permettant aux documents locaux d'urbanisme de composer avec le contexte urbain jouxtant un secteur d'opération, sur l'idée simple que la réalisation de formes urbaines peu denses doit se compenser par des formes plus denses, à l'échelle du secteur. Ainsi et à titre d'exemple, le SCoT ne préjuge pas des formes urbaines dont une partie pourra se réaliser sous forme de maisons individuelles, malgré une densité élevée. Mais une partie seulement car cette forme ne permettra pas d'atteindre les objectifs de densités si elle est exclusive. Par ailleurs, il s'agit d'un nombre de logements, et non de bâtiments, à l'hectare. Il est donc aisé d'atteindre le seuil minimal de densité en intégrant de petits logements, dont le diagnostic a montré qu'ils étaient rares et que le vieillissement accentué de la population engendrerait une sous-occupation des grands logements, nombreux en proportion dans le parc de logements du territoire, en particulier dans les villages.

Des outils de transcription plus ou moins directe de ces indicateurs de densité existent aujourd'hui dans la panoplie des dispositifs du code de l'urbanisme, mais la généralisation de leur usage ne fait pas partie des orientations du DOO. L'objectif du DOO porte sur la réalisation de ces densités et non sur les outils et les dispositifs à la disposition des documents locaux d'urbanisme pour y arriver.

Les superficies destinées à la réalisation des équipements collectifs au sein des secteurs d'extension sont à déduire de la superficie retenue pour établir le calcul des densités de logements. En revanche les réseaux et les voiries, ainsi que les espaces publics banals, sont inclus dans ces calculs.

Afin d'optimiser les potentialités de chaque secteur, d'encourager des nouvelles formes urbaines, et de favoriser une bonne insertion paysagère les communes qui le souhaitent, pourront considérer cette densité minimale comme une moyenne à atteindre à l'échelle de la commune pour l'ensemble de leurs secteurs d'extension, de densification et de renouvellement urbain, à partir de 0,5 ha, sachant qu'aucun secteur, dans une logique de compatibilité ne devra avoir une densité inférieure à 70 % de l'objectif fixé par le SCoT pour la commune. Par exemple, pour une commune qui s'est vue attribuer une densité de 20 logements à l'hectare, aucun secteur de renouvellement urbain ou d'extension de 0,5 ha ou plus ne pourra avoir une densité inférieure à 14 logements à l'hectare. Dans cet exemple, si un secteur de 1 hectare se voit attribuer une densité minimum de 14 logements à l'hectare, un autre secteur de 1 hectare aura lui nécessairement une densité de 26 logements à l'hectare. Les communes qui choisiront d'appliquer la densité minimale comme une moyenne à atteindre à l'échelle de la commune et non pour chaque secteur ce qui est la règle par défaut, devront démontrer la manière dont cet objectif de densité minimale à l'échelle communale sera atteint dans la temporalité du SCoT.

Dans les documents locaux d'urbanisme, les objectifs de densités seront précisés dans les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).

En raison de sa situation, mais aussi de sa proximité au sud de son territoire avec de l'Eurométropole de Strasbourg, le SCoTAN est composé de territoires dont le développement, l'attractivité et le fonctionnement du marché immobilier sont différents.

Secteurs nord-sud

Le diagnostic montre clairement pour la plupart des indicateurs tant démographiques qu'économiques ou en matière de vitalité ou tension du marché immobilier, une différence entre le nord et le sud du territoire sur laquelle s'applique le SCoTAN.

Pour prendre en compte cette différence, le choix a été fait de délimiter deux secteurs, un nord et un sud, sur lesquels s'appliqueront des règles différemment.

Si les critères qui ont conduit à cette répartition s'appuient sur les différences observées dans le diagnostic, poser une limite à toujours quelque chose d'arbitraire à l'échelle d'une commune. C'est pourquoi, le SCoT a fait le choix de ne pas descendre en dessous de l'échelle de l'EPCI. C'est à cette échelle que s'appliqueront les distinctions faites par le SCoTAN, à charge des politiques locales de les appliquer avec une différenciation plus fine. En ce sens, le choix a été fait de ne pas scinder les EPCI.

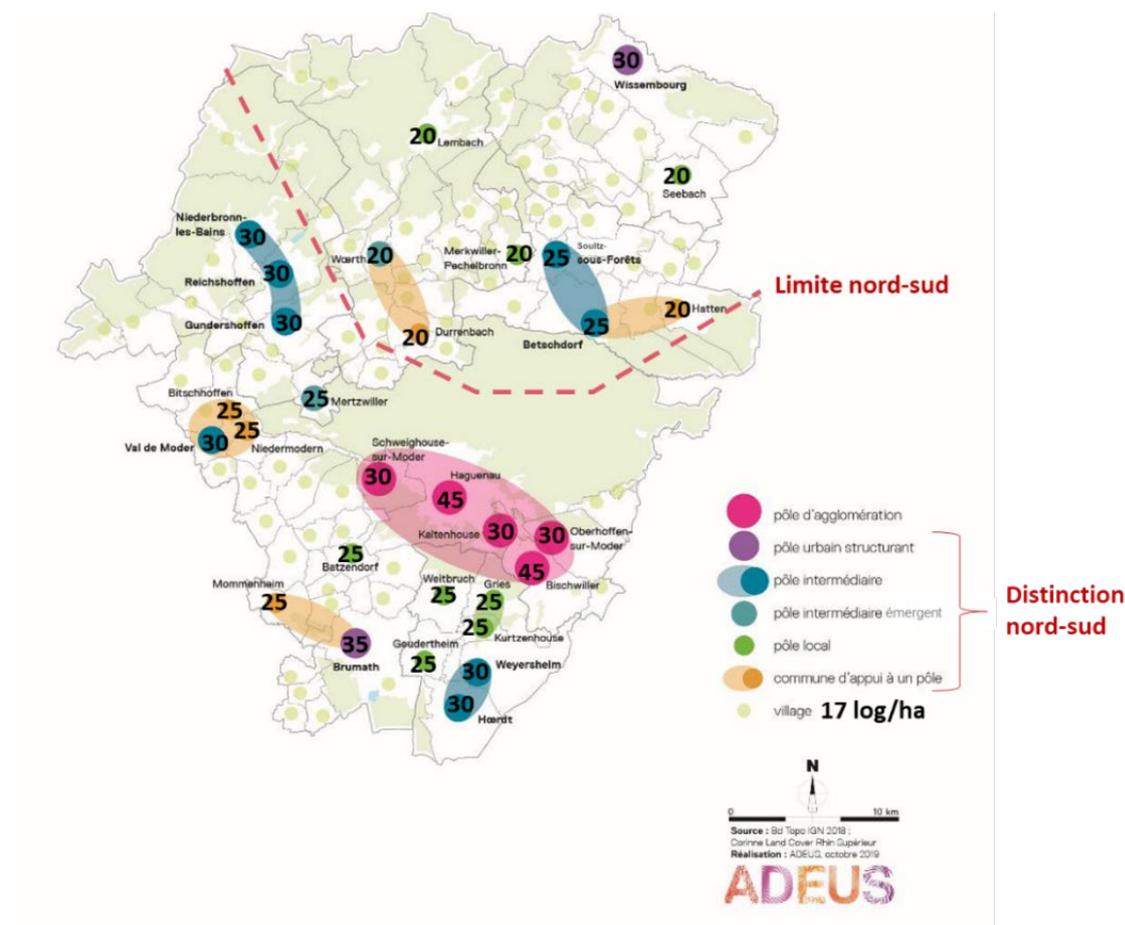
Répartition des EPCI :

Secteur nord=> CC du Pays de Wissembourg, CC de Sauer-Pechelbronn, CC de l'Outre-Forêt.

Secteur sud. => CA de Haguenau, CC du Pays de Niederbronn-les-Bains, CC de la Basse-Zorn

Le choix des densités minimales à atteindre tient compte d'une part, du positionnement des collectivités au sein de l'armature urbaine et donc des responsabilités que le SCoT en attend en matière de production de nouveaux logements et, d'autre part, de leur localisation dans un des deux secteurs mentionnés ci-avant.

Carte n° 5 : indicateurs de densité minimale



Source : ??

2. PRIVILEGIER LE RENOUVELLEMENT URBAIN QUALITATIF PERMETTANT DE PRESERVER L'IDENTITE DU TERRITOIRE

Voir explications des choix Axe I – B-1.1

AXE IV - ORGANISATION DES TRANSITIONS ÉCOLOGIQUES ET ÉNERGETIQUES, VALORISATION DES PAYSAGES, LIMITATION DE CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET DE L'ARTIFICIALISATION DES SOLS

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

Les sources de pollution atmosphérique et /ou de nuisances sonores peuvent être classées en deux grandes catégories : les sources fixes (chaudières et foyer de combustion, activités industrielles, domestiques, agricoles, ...) et mobiles (trafic routier, aérien, ...).

Le DOO prend en compte ces deux grandes catégories en préconisant d'une part, des réductions à la source et d'autre part, en introduisant, dans les critères d'aménagement et plus particulièrement de choix de localisation des extensions urbaines, la prise en compte de la qualité de l'air et autres nuisances (sonores, olfactives, ...).

Il s'agit de pousser à préserver les futures populations de ces nuisances, soit en évitant d'installer des sources de nuisances graves à proximité de concentrations humaines, soit en évitant d'installer des extensions urbaines à proximité de sources de nuisances existantes. Le DOO préconise et impose également que les extensions urbaines ne se fassent plus linéairement le long des voies d'entrée en ville. En réduisant le linéaire d'urbanisation soumis aux nuisances de ces voies, en forçant le passage de la route à la rue et donc en réduisant les vitesses et le bruit, le SCoTAN espère avoir aussi par ce biais une action importante sur les nuisances sonores subies.

Concernant la qualité de l'air, les espaces les plus exposés sont ceux situés aux abords des axes de circulation. C'est en référence à cette problématique que le DOO fixe un objectif de diminution du transit, le développement des transports en commun, préconisé par ailleurs par le SCoTAN, le tout dans un souci évident de santé publique. Mais aussi dans l'optique de permettre que ces axes viaires, propices le plus souvent à la desserte par les transports en commun, remplissent un rôle de support d'une urbanisation plus dense et plus compacte. Abaisser ces sources de pollution est aussi la motivation principale de l'aboutissement du contournement nord de Haguenau, souhaité à terme par le SCoTAN.

La qualité de l'air motive aussi le critère de localisation des zones d'activités économiques fixé par le DOO.

Par ailleurs, la recherche de densité dans les nouvelles urbanisations aux différents niveaux de l'armature urbaine facilite la mise en place de solutions collectives de chauffage, dans une perspective d'efficacité énergétique et de diminution des rejets de gaz à effet de serre (GES).

L'ensemble des mesures spécifiques sur la desserte ferroviaire et celle des transports collectifs permettent également la maîtrise des déplacements individuels en automobile, améliorant donc la qualité de l'air.

B. ASSURER UNE BONNE GESTION DES RESSOURCES ET DES POLLUTIONS DU SOL

1. GERER LES EAUX PLUVIALES

Le DOO expose lui-même les objectifs auxquels il entend répondre à sa mesure : faciliter le bon fonctionnement des stations d'épuration et veiller au bon état et à la qualité des eaux superficielles. Les rejets pluviaux, par leur volume, sont susceptibles de perturber le fonctionnement des stations d'épuration qui peinent à traiter les eaux claires. Les causes sont connues : réseaux unitaires et surfaces imperméabilisées. C'est sur ces derniers points que le SCoTAN entend agir en demandant aux politiques locales d'urbanisme et d'aménagement ainsi qu'aux opérations ayant un lien de compatibilité direct avec lui de limiter les surfaces imperméabilisées.

Lorsque les conditions sont réunies, le DOO préconise aussi l'infiltration, la rétention, le rejet progressif des eaux de pluie aux réseaux et le développement des réseaux séparatifs.

Les enjeux sont aussi de limiter les apports aux écoulements de surface, donc de diminuer l'impact des surfaces imperméabilisées sur les crues lors d'épisodes pluvieux intenses. S'ajoutent aussi des motivations autour du développement de surfaces végétalisées, car les surfaces perméables sont généralement aussi des surfaces plantées.

Les moyens pour atteindre ces objectifs sont laissés à l'appréciation des politiques locales et des documents d'urbanisme. Ces moyens peuvent être aussi divers que des bassins de rétention, des toitures végétalisées, l'obligation d'une surface minimale perméable, la création d'ouvrages réservoirs, l'obligation d'infiltration des eaux propres, la réalisation d'aménagements à vocation de rétention provisoire, etc.

La diminution de surfaces imperméabilisées est également un levier pour développer des formes urbaines et des aménagements économes de l'espace utilisant la hauteur plus que l'étalement au sol.

2. PRESERVER LA RESSOURCE DU SOUS-SOL

La référence en termes d'exploitation des carrières est le Schéma régional des carrières en vigueur. Le DOO a pour objectif de préserver les capacités d'extension pour répondre à la demande en privilégiant les sites déjà existants. Il s'agira également de veiller à une utilisation économe et rationnelle des matériaux et de réduire les impacts des extractions sur l'environnement.

3. CIRCONSCRIRE LES POLLUTIONS DES SOLS

Parmi les alertes particulières du DOO, on trouve la pollution des sols, notamment en raison de l'existence historique de l'exploitation pétrolière et de la présence très ancienne de l'industrie, à une époque où les normes et le souci de l'environnement étaient incomparablement moins prégnants dans les préoccupations.

L'état initial de l'environnement identifie les sols potentiellement pollués à travers divers inventaires (BASIAS, BASOL, SIS) ; ces bases de données ne doivent néanmoins pas être prises comme définitives car cette liste évolue régulièrement, au fur et à mesure des traitements réalisés d'une part, et de la progression des connaissances sur les sites à risques d'autre part. Elle ne doit donc pas être regardée comme une liste définitive, mais comme la photographie à un instant T de l'état des connaissances.

On retrouve aussi les préoccupations liées à l'ancienne activité pétrolière et à la décharge chimique qui a réemployé les anciens puits de mine comme espace de stockage. Le DOO impose par précaution aux collectivités d'interdire dans leurs documents et politiques appropriés, les prélèvements d'eau souterraine. Non seulement pour la consommation humaine, ce en quoi il rejoint les préoccupations de l'Etat qui a pris un arrêté interdisant l'usage de l'eau souterraine pour l'alimentation et l'arrosage, mais aussi pour la géothermie individuelle liée à des chauffages privés, en raison des risques présentés par les forages. La géothermie profonde, rappelons-le, n'est pas concernée par cette disposition du DOO car elle relève du code minier qui prévoit un encadrement beaucoup plus drastique des ouvrages et forages nécessaires.

Une autre priorité est d'éviter d'implanter des établissements accueillant un public sensible sur le plan sanitaire, tels que les écoliers et les collégiens (circulaire du 08/02/2007 relative à l'implantation d'équipements accueillant un public sensible sur des sites pollués).

C. ANTICIPER ET S'ADAPTER AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

1. PRESERVER LA RESSOURCE EN EAU

Afin de s'assurer de la disponibilité de la ressource en eau, le SCoTAN prévoit la prise en compte des projets de captage avant même que ceux-ci ne fassent l'objet d'une protection institutionnelle par le biais d'une Déclaration d'utilité publique et d'un arrêté préfectoral. Il insiste également sur la nécessité de prendre en compte la sensibilité du milieu lors des choix de mode de gestion des eaux pluviales dans les périmètres existants, afin de vérifier la compatibilité des choix d'assainissement pluvial avec le maintien de la qualité de la ressource en eau. Les mesures de préservation peuvent bien sûr aller jusqu'à l'interdiction de certaines natures d'occupation du sol, lorsqu'elles sont susceptibles de présenter un risque vis-à-vis des captages prévus.

Par ailleurs, pour garantir un approvisionnement en eau potable sécurisé, le DOO prescrit, d'une part, l'interconnexion des réseaux d'eau potable et, d'autre part, l'intégration de la capacité à fournir en eau potable les activités et les habitants futurs (ainsi que de traiter les effluents et les boues de station) dans les prévisions de développement de chaque niveau de l'armature urbaine.

L'autre angle d'approche est celui de la qualité des eaux de surface dans la perspective d'un bon niveau de qualité des rivières. Le DOO a déjà posé précédemment le principe de la préservation de l'ensemble du réseau hydrographique, jusqu'au réseau même des fossés. Le maintien des caractéristiques naturelles de ce réseau hydrographique (capacités de divagation des cours d'eau, présence de ripisylves, ...) lui permet de jouer un rôle majeur en matière d'autoépuration de l'eau.

Par ailleurs, les zones humides au sens de l'article L. 211-1 du code de l'environnement sont préservées dans la mesure nécessaire à une gestion équilibrée de la ressource en eau, tant en termes de quantité que de qualité. Leur participation au fonctionnement hydraulique global du territoire et à l'épuration naturelle de l'eau est ainsi reconnue et pérennisée.

2. REDUIRE LA VULNERABILITE DU TERRITOIRE FACE AUX RISQUES NATURELS : LES CONDITIONS DE PREVENTION DES RISQUES

2.1. APPLICATION DU PLAN DE GESTION DES RISQUES D'INONDATION (PGRI)

Le **plan de gestion des risques d'inondation (PGRI)**, pour la partie française des districts hydrographiques du **Rhin** et de la Meuse, a été approuvé le 21.03.2022 pour la période 2022-2027 et est entré en vigueur le 15 avril 2022.

L'approbation de ce plan renouvelle l'engagement de l'État, en lien avec les collectivités, pour la réduction de l'exposition au risque d'inondation. Il sera décliné par des outils pratiques et des actions d'accompagnement élaborées en concertation avec l'ensemble des parties prenantes de la gestion du risque inondation du bassin Rhin-Meuse et fera l'objet d'un dispositif de suivi et d'évaluation.

2.2. DANS LES SECTEURS SOUMIS AU RISQUE D'INONDATION PAR REMONTEE DE NAPPE

Le SCoTAN est soumis à la compatibilité avec le PGRI et le SDAGE du bassin Rhin Meuse ainsi qu'avec le SAGE III - Nappe-Rhin. Il est aussi concerné par le PPRI de la Zorn et du Landgraben et celui de la Moder en cours d'approbation. C'est en référence à ces documents que le DOO instaure l'essentiel de ses orientations et de ses motivations.

Les dispositions du SCoTAN s'articulent en deux volets :

Lorsqu'un Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI) existe, il a rang de servitude d'utilité publique et a vocation à se substituer en tant que prescriptions particulières aux prescriptions générales du SCoT. Le second volet s'applique en l'absence de PPRI, avec la mise en œuvre du PGRI. Le PGRI fixe des orientations pour tous les risques liés à l'eau : inondation, remontée de nappe et coulées d'eau boueuse.

2.3. DANS LES SECTEURS SOUMIS AU RISQUE DE COULEES D'EAU BOUEUSE

S'agissant des coulées d'eaux boueuses, appelées improprement coulées de boue, les analyses démontrent que la plupart du temps, elles sont liées aux pratiques agricoles. Le SCoTAN n'ayant pas la capacité d'intervenir sur ces usages des sols, il préconise, au nom du principe de précaution, de tenir à l'écart des secteurs de risques, les nouvelles opérations d'urbanisation, que ce soit en sommet de pentes, pour ne pas accroître le risque par les rejets pluviaux, ou en bas de pente, pour éviter de subir

les effets des coulées de boues. L'implantation des nouvelles constructions, voiries et cheminements devra tenir compte des talwegs temporaires et des exutoires de bassin d'érosion.

2.4. DANS LES SECTEURS SOUMIS AU RISQUE DE MOUVEMENTS DE TERRAIN LIÉ AU RETRAIT/GONFLEMENT DES SOLS ARGILEUX¹²

S'agissant des secteurs de gonflement retrait d'argile, le DOO a l'objectif de limiter les effets du risque. Il demande aux politiques locales et aux documents d'urbanisme d'en tenir compte dans leurs prescriptions (hauteur permise, etc.), même si l'essentiel des prescriptions possibles est sans doute plus de l'ordre des techniques constructives que de celui des dispositions d'urbanisme.

2.5. DANS LES SECTEURS SOUMIS AU RISQUE MINIER LIÉ À L'ANCIENNE ACTIVITÉ PÉTROLIÈRE

Les risques technologiques et notamment ceux résultant des anciennes activités pétrolières sont maîtrisés au travers de réglementations spécifiques. Le SCoTAN précise ou reprend certaines de ces réglementations dans les orientations du DOO. En outre, le SCoTAN porte une attention particulière au secteur de l'ancienne décharge industrielle localisée à Pechelbronn. Face aux risques de migration des déchets stockés d'un horizon du sous-sol à l'autre, dans un contexte géologique faillé important, il est apparu nécessaire, par précaution, d'éviter que des forages puissent être effectués dans cette zone sans être entourés de toutes les garanties nécessaires.

Aussi, tout prélèvement d'eau souterraine a-t-il été interdit, à l'exception de ceux encadrés par le code minier qui permet de garantir la prise en compte de cette problématique spécifique. La géothermie profonde, emblématique de ce territoire et ressource énergétique renouvelable, n'est donc absolument pas visée par ces orientations.

Le DOO reprend à son compte les éléments portés par l'Etat à connaissance des communes touchées par ces risques, en particulier le recul par rapport aux terrils ainsi que les risques de tassement mineur liés aux cavités souterraines et galeries de mine.

Le SCoTAN ne cartographie pas ces zones de risque interdites à la construction, l'échelle des documents d'urbanisme locaux étant mieux adaptée à cette traduction cartographique, d'autant que la localisation est connue au travers du porté à connaissance effectué par l'Etat aux communes concernées. L'apport d'une cartographie via le SCoTAN aurait donc été sans véritable intérêt supplémentaire pour la gestion de ce risque, d'autant que ce document ne comporte pas de liste des servitudes en annexe.

2.6. DANS LES SECTEURS SOUMIS AU RISQUE RADON

On entend par risque radon, le risque sur la santé lié à l'inhalation du radon, gaz radioactif, incolore et inodore. Ce gaz résulte de la désintégration de l'uranium et du radium naturellement présents dans la croûte terrestre. Il est présent partout à la surface de la terre et particulièrement dans les roches granitiques et volcaniques. Le radon se disperse dans l'eau et l'atmosphère, ce qui en extérieur n'est pas nocif pour la santé. Mais cela devient dangereux lorsqu'il s'accumule dans des espaces clos,

¹²Se référer à l'étude BRGM figurant en annexe

notamment dans les bâtiments mal ventilés, des caves ou des cavités. C'est pourquoi, le DOO demande que ce risque soit signalé dans les documents d'urbanisme de façon à réduire cet aléa par le biais de techniques de construction (bonne étanchéité du bâtiment, traitement du soubassement, système de ventilation efficace, ...).

3. SE PREMUNIR CONTRE L'AUGMENTATION DES VAGUES DE CHALEUR

Avec le réchauffement climatique, des épisodes caniculaires plus fréquents et leurs effets sur la santé publique, le DOO impose aux politiques publiques et aux documents d'urbanisme locaux d'intégrer dans leurs préoccupations l'objectif spécifique de lutte contre les îlots de chaleur ; il s'agit notamment de veiller à favoriser le rafraîchissement naturel des secteurs urbanisés, en développant les masses végétales (l'arbre en priorité), en limitant l'imperméabilisation des sols, en poussant à des choix d'orientation du bâti et des voies qui facilitent la circulation d'air et le rafraîchissement, en choisissant des matériaux qui ne stockent pas la chaleur pour les aménagements publics extérieurs, etc.

D. REDUIRE LA DEPENDANCE ENERGETIQUE ET REDUIRE L'IMPACT CARBONE DU TERRITOIRE

Les économies d'énergie font partie des préoccupations du SCoTAN. Cette partie du DOO détermine toute une série d'objectifs en lien avec cette préoccupation. L'une des grandes sources de consommation, c'est le logement aux côtés des déplacements.

C'est pourquoi, le DOO porte une attention spécifique aux règles d'urbanisme susceptibles de favoriser l'émergence d'un territoire plus sobre et plus économe en énergie. Les leviers d'actions s'appliquent à plusieurs échelles de l'aménagement global du territoire au bâtiment.

A l'échelle du territoire, l'expression des préoccupations d'économie énergétique ne se limite pas aux mesures de cette partie du DOO. Le choix de s'appuyer sur l'armature urbaine et de la renforcer, plutôt que de jouer un scénario de dispersion du développement, est une autre facette de cette volonté d'économiser l'énergie.

C'est en effet ce choix en faveur de l'armature urbaine qui permet de développer une stratégie crédible de maîtrise des déplacements, facilitant la mise en place progressive d'un réseau de transports collectifs. Tout ce qui permet la lutte contre l'autosolisme, facilite et encourage le recours aux transports en commun permet une économie d'énergie. C'est l'un des postulats de base de la stratégie du SCoTAN en la matière.

Les mesures en faveur de la densification de l'habitat et des activités dans les extensions urbaines ou autour des arrêts de transports collectifs facilitent le développement de ces modes de déplacement et donc l'économie d'énergie. De même, les mesures du DOO sur l'organisation du réseau viaire dans les extensions urbaines facilitent et encouragent aussi, on l'a vu précédemment, les modes alternatifs à l'automobile, tout comme les mesures spécifiques sur les pistes cyclables et l'accessibilité aux deux-roues, le tout ayant aussi un effet bénéfique sur la consommation énergétique du territoire.

Dans les portions du territoire, plus rurales, et/ou moins accessibles en transport en commun, les leviers à actionner sont la recherche d'une mixité des fonctions pour une vie dans la proximité et la prise en compte des nouvelles organisations du travail avec le développement de tiers-lieux, d'espaces de coworking, télétravail, etc.

En dernier lieu, le DOO trace une perspective pour les documents locaux d'urbanisme et leur stratégie énergétique. Il leur enjoint de planifier, quand c'est utile et possible, le rapprochement entre les sources énergétiques du territoire (process industriels produisant chaleur ou énergie notamment) et les consommateurs. De tels rapprochements ont déjà été effectués dans les zones d'activités autour de Haguenau par exemple et, le développement de la géothermie profonde notamment ouvre des perspectives intéressantes dans le reste du territoire de l'Alsace du Nord.

A l'échelle du logement, on peut citer les règles d'implantation, qui facilitent - ou pas - les apports solaires, ou encore l'exposition ou non aux vents dominants dans les choix de sites du règlement graphique des PLU, la lutte contre les îlots de chaleur à travers les règles d'emprise au sol et de végétalisation par exemple pour diminuer les besoins de climatisation, les règles d'aspect extérieur des constructions qui ont une influence sur les matériaux utilisables, etc.

C'est aussi une disposition en direction des politiques d'habitat qui, au travers de leurs décisions de financement par exemple ou leurs priorités, vont favoriser la réalisation de logements économes en énergie. Le SCoTAN n'a pas retenu la fixation de critères de performances énergétiques renforcés pour l'ouverture à l'urbanisation de zones nouvelles, jugeant que les normes issues de la réglementation thermique apportaient en la matière un encadrement suffisant.

Parmi les critères de priorité pour les politiques de l'habitat en Alsace du Nord en matière de rénovation énergétique, le DOO impose de traiter en priorité les logements où les gains seront les plus significatifs pour un coût modeste. Cette priorité devrait permettre de démultiplier le nombre de logements rénovés en abaissant les coûts individuels.

Le rapport coût/gain énergétique est en effet plus important sur des logements très consommateurs que sur des logements déjà bien positionnés, où le gain d'une ou deux catégories peut entraîner des coûts de travaux conséquents, empêchant, compte tenu des budgets disponibles, de massifier les efforts d'amélioration énergétique.

On retrouve aussi cette préoccupation énergétique à travers l'objectif de **développement de l'approche bioclimatique**. Il s'agit de favoriser les choix de matériaux minimisant l'usage d'énergie grise, de réfléchir en amont du projet aux performances visées et d'adapter le projet aux conditions d'ensoleillement, ... du site d'implantation en essayant d'en tirer le meilleur parti possible. Le SCoTAN n'est pas en mesure d'imposer la prescription unique répondant à tous les cas de figure. C'est donc ici plus une démarche, une approche qu'il impose, qu'une mesure spécifique qui serait comparable à une norme.

Enfin, le DOO pointe l'**éclairage public**, secteur d'intervention public et donc à portée d'exemplarité. Mettre en œuvre une politique d'éclairage durable représente un gisement d'économie d'énergie mais également une baisse de la pollution lumineuse, favorable à la biodiversité.

Le SCoTAN porte également une attention spécifique aux **énergies nouvelles et surtout renouvelables** et pas simplement en appliquant de façon verticale des préconisations nationales, mais en s'appuyant sur les spécificités du territoire, finement évaluées dans le cadre de l'élaboration (en cours) du PCAET.

Les potentiels de production d'énergies renouvelables les plus prometteurs à l'échelle de l'Alsace du Nord sont l'énergie solaire et la géothermie. Le DOO encadre et favorise le recours à l'énergie solaire, que ce soit pour la production d'eau chaude ou pour la production d'électricité. Dans un souci d'économie de foncier, le DOO encourage le recours aux constructions existantes pour l'implantation de panneaux solaires plutôt qu'aux développements nouveaux au sol et fixe des critères de localisation pour ces derniers qui limitent leurs impacts environnementaux et paysagers.

Par ailleurs, les mesures en faveur de la densité doivent permettre, pour les grandes opérations, de favoriser la réalisation de réseaux de chaleur.

E. SOUTENIR UNE GESTION DURABLE DES DECHETS

L'évolution des modes de consommation, de production et d'habitudes alimentaires a eu pour conséquence une explosion de la production de déchets. La gestion des déchets est ainsi devenue un enjeu primordial pour les territoires, en lien étroit avec le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets ménagers du Grand Est. C'est pourquoi le SCoT demande aux collectivités territoriales de prendre les mesures nécessaires pour une gestion durable des déchets principalement en agissant en amont (prévention) et en développant les filières de valorisation, en outre potentiellement créatrices d'emplois.

F. VALORISER LES PAYSAGES ET LE CADRE DE VIE

1. VALORISER LES ELEMENTS EMBLEMATIQUES ET STRUCTURANTS

Le projet d'aménagement et de développement durables préconise dans sa vision du développement économique du territoire de s'appuyer sur ses ressources propres et sur le tourisme. Parmi les vecteurs d'un développement touristique figurent notamment le patrimoine architectural et urbain vernaculaire et le petit patrimoine non reconnu par un classement.

La géographie et le patrimoine sont des éléments constitutifs de l'identité d'un territoire. C'est ce qui fait qu'on est ici et pas ailleurs, ce qui permet à tout un chacun, investisseurs économiques inclus, de se reconnaître dans le territoire.

Cette mémoire des lieux et du passé est prise en compte par le DOO. Il reconnaît et conforte les démarches propres aux grands ensembles urbains remarquables et aux sites et monuments d'intérêt national, mais surtout, il porte une attention spécifique aux sites d'intérêt régional ou local.

Ce patrimoine non reconnu à l'échelon national n'en est pas moins important pour l'identité du territoire du SCoTAN. Il ne s'agit pas d'une démarche passiviste, mais tout au contraire porteuse d'avenir, puisque ce patrimoine est également une source de richesses économiques très importante.

C'est en effet lui qui attire les touristes, en complémentarité avec les grands monuments et les sites majeurs.

Dans cet esprit, le DOO encourage la préservation de ce patrimoine d'intérêt local ainsi que celle de leurs abords. Le choix des moyens est laissé aux communes. Il peut aller par exemple de l'interdiction pure et simple de démolir ou à sa mise sous condition, jusqu'à leur intégration comme support même des aménagements à venir, mais toujours dans un souci de mise en valeur.

Assurer les points de vue vers et depuis ce petit patrimoine, éviter d'en banaliser les abords (en caricaturant, le meilleur moyen de mettre en valeur un calvaire ou une chapelle n'est pas de les coincer entre deux pavillons ordinaires ou entre un transformateur et un hangar d'activités en bardage métallique), imposer par la règle ou toute autre mesure ad hoc le respect de l'esprit des lieux dans les secteurs patrimoniaux, toutes ces mesures voulues par le DOO ne peuvent que maintenir la qualité du paysage en bon état.

Le tissu ancien et patrimonial, constitutif de la signature paysagère bâtie de l'Alsace du Nord, doit aussi être préservé. Il ne s'agit pas ici d'empêcher toute évolution de ce bâti, mais plutôt d'affirmer la nécessité d'une attention spécifique à ce paysage qui peut aisément être détruit, quand bien même subsisteraient quelques constructions anciennes isolées. Il s'agit plus de préserver l'esprit des lieux que la lettre d'un bâti vernaculaire, au travers par exemple des formes urbaines, de la disposition et de la répartition de ce bâti sur les parcelles, etc.

2. VALORISER LES ELEMENTS STRUCTURANTS

2.1. INFRASTRUCTURES ET RESEAUX

Dans cet esprit de préservation des paysages, le DOO a ciblé les grandes infrastructures et les réseaux. Par leur ampleur et leurs dimensions, ils ont généralement un impact important sur le paysage, aussi doivent-ils s'inscrire dans le respect de celui-ci. On jouera en particulier sur les lignes de force paysagères, relief, présence végétale pour minimiser les atteintes.

Les centres anciens ont une qualité paysagère bien à eux. Le SCoTAN entend que celle-ci soit préservée. Parmi les atteintes assez faciles à corriger, il y a les réseaux aériens. Ils forment encore à certains endroits une toile d'araignée qui impose une forme de modernité intrusive, banale et agressive aux paysages de rue anciens. Le DOO demande donc aux politiques publiques d'urbanisme d'imposer leur enfouissement, par exemple à l'occasion de la réfection des voies ou de celle des réseaux eux-mêmes, en détaillant les conditions d'application de cette prescription.

Il faut noter que cet enfouissement a une autre vertu : il permet de limiter les dégradations dues aux épisodes climatiques extrêmes, coups de vent, gel, etc. Cette prescription, ciblée sur les centres anciens, se veut paysagère avant tout, mais elle répond aussi, modestement, à des ambitions de lutte contre les effets induits du changement climatique.

2.2. EXTENSIONS URBAINES ET COUPURES D'URBANISATION (ET CONURBATION)

Pour préserver ce véritable capital qu'est le paysage de l'Alsace du Nord, plusieurs angles d'approche ont été retenus.

La continuité urbaine entre extensions et parties urbanisées existantes est le premier principe. La caractéristique majeure du paysage traditionnel, c'est de correspondre à un habitat groupé. Tout ce qui concourt à faire essaimer inutilement l'urbanisation et porter atteinte à la qualité paysagère issue d'un mode d'occupation millénaire doit être combattu, que ce soient les développements agricoles, touristiques, à vocation économique ou résidentielle, et même les équipements publics n'échappent pas à cette préoccupation de compacité urbaine. Les mécanismes et les limites en ont été présentés et expliqués précédemment.

Dans l'optique d'éviter les corridors d'activités ou résidentiels le long des voies et de maintenir les paysages d'îlots urbains physiquement séparés, le principe de coupures d'urbanisation est posé entre chaque noyau urbain. À vocation paysagère, ces coupures concernent en priorité les grands axes routiers, mais elles sont d'application générale. Elles peuvent, selon les circonstances territoriales, jouer en parallèle un rôle dans le développement et le maintien de corridors écologiques, même si ce n'est pas leur vocation première. La mise en place de ces coupures vise tout autant les extensions à vocation d'activité que celles à vocation résidentielle.

Lorsqu'il existe une ceinture de vergers ou tout simplement des vergers en bordure d'urbanisation, le SCoTAN assure leur préservation également en raison de leur rôle paysager. Les conditions de modification de ces vergers en tant qu'unité fonctionnelle environnementale particulière ont été exposées et expliquées précédemment. Cette disposition du DOO n'ajoute pas de complexité supplémentaire aux conditions de modifications déjà établies.

L'urbanisation linéaire est consommatrice de foncier et déstructure les paysages bâtis traditionnels. Le DOO entend en limiter fortement la réalisation.

Les extensions linéaires, formées d'une seule épaisseur de parcelles à bâtir le long des voies, doivent donc être proscrites. L'objectif ne vise pas la réalisation ponctuelle d'une construction ou d'un terrain à bâtir, mais bien la mise en œuvre en tant que principe d'aménagement d'un urbanisme que l'on qualifie souvent « d'urbanisme de tuyau », fortement préjudiciable à la qualité paysagère, en plus d'être fortement consommateur de foncier, malgré les apparences.

En effet, il génère des volontés d'urbanisation de second rang souvent importantes, l'urbanisation le long des voies ayant valeur d'incitation pour les propriétaires fonciers voisins. Et cela nécessite alors, pour pouvoir réaliser cette deuxième épaisseur de bâti, de déployer des longueurs de voie et de réseaux considérables, le maintien de possibilités d'accès vers l'arrière n'étant que rarement observé.

Des exceptions ont été intégrées au DOO pour tenir compte des rares cas où l'urbanisation s'est historiquement réalisée sous la forme de village-rue.

L'orientation du DOO qui précise que les extensions bordant une voie doivent être desservies par celle-ci a une dimension paysagère.

Elle oblige l'urbanisation et le paysage bâti à s'organiser par rapport à la voie, sans intermédiaire de type contre-allée ou tout autre dispositif de cet ordre, grand consommateur de foncier.

Les préoccupations de financement des équipements viaires et des intersections nouvelles ont en effet trop souvent conduit à ne pas articuler extensions et voies, surtout si celles-ci relèvent d'un autre

gestionnaire que celui à l'origine de l'extension urbaine. Le DOO met fin à cette pratique, préjudiciable aux paysages et aux déplacements via les modes doux, mais aussi susceptible de provoquer l'allongement des déplacements automobiles. Les dysfonctionnements en entrée de ville (insécurité des piétons, paysage urbain déstructuré, traitement « routier » des dépendances de la voie principale, vitesses excessives, ...) traduisent bien les difficultés engendrées par de telles pratiques.

S'agissant des entrées de ville, le SCoTAN pose donc, à travers ces dispositions ci-avant, les principes et les objectifs qui doivent guider leur aménagement. La volonté traduite par le DOO de réussir l'intégration urbaine de ces espaces d'entrée de ville, soumise ou non à l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme, vise à la fois ces problématiques d'aménagement des dépendances de la voie, le paysage créé aux abords de la voie et les formes urbaines, mais aussi la sécurité des usagers. En obligeant l'urbanisation à être cohérente avec les voies qui la bordent, on améliore la sécurité des usagers, pour peu qu'un aménagement d'entrée de ville ait été réalisé au droit de la future limite effective de la ville. En effet, de par les accès et l'ambiance urbaine obtenus (surtout si le bâti est réalisé en ordre plus ou moins continu), l'usage de la voie est régulé, les vitesses contenues et l'ambiance « incertaine » d'une voie mal insérée, propice à des comportements incivils et des vitesses excessives se trouvent éradiquées grâce à cette obligation.

Pour permettre une meilleure insertion dans le grand paysage, les extensions urbaines s'appuient sur des limites physiques ou naturelles. Outre la meilleure insertion des opérations qui en résultent du fait du respect des caractéristiques paysagère préexistantes, on observe souvent une meilleure résistance à l'avancée de l'urbanisation de ces limites tangibles, paysagèrement et physiquement perceptibles.

Concernant l'intégration des lisières urbaine voir B- Les grands principes d'équilibre entre développement et préservation au point 1.3.

Toujours par rapport aux extensions urbaines, enjeu paysager majeur, le SCoTAN précise les objectifs d'insertion pour limiter les fronts bâtis surgissant par trop brutalement dans le paysage. Ceci se traduit par la nécessité d'organiser la transition, au moins du point de vue paysager, que ce soit d'ailleurs en agissant sur le bâti ou sur la végétalisation des abords. Cette végétalisation, outre un rôle paysager, pourra jouer, au passage, un rôle de milieu relais, faisant d'une pierre deux coups.

2.3. PRESERVATIONS PAYSAGERES PARTICULIERES

S'agissant de sites touristiques, ceux-ci pouvant être déconnectés de l'urbanisation existante, le DOO rappelle que leur localisation doit aussi privilégier les sites de moindre impact paysager. Les localisations « signal » ou en rupture paysagère avec leur environnement, naturel ou bâti, doivent soigneusement être évitées au bénéfice d'une insertion soignée, gage de durabilité et de respect de l'environnement (dont le secteur de développement touristique tire d'ailleurs une partie de son attractivité).

Le territoire du Parc Naturel Régional des Vosges du Nord (PNRVN) présente une sensibilité paysagère très particulière, notamment en raison du caractère montagneux de ses paysages. Si les préconisations du DOO s'appliquent sur l'ensemble du territoire, une attention particulière devra être donnée sur certains points, dans le périmètre du PNRVN.

On retrouve ainsi la volonté de ménager des coupures d'urbanisation dans les fonds de vallons, qui rejoint celles établies pour tous les espaces interstitiels entre les noyaux urbains ou encore, plus spécifiquement, la limitation de l'urbanisation sur les versants des vallons qui s'ajoute à la préservation des fonds de vallée.

Sur le territoire du PNRVN encore plus qu'ailleurs, les sites de développement touristiques doivent s'implanter en choisissant une logique de moindre impact paysager ; on a vu qu'il s'agit d'ailleurs d'une disposition qui a valeur pour tout le territoire du SCoTAN.

La préservation des villages et des villes clairières a été longuement évoquée dans l'explication des dispositions du PAS. Les objectifs du PAS ont été repris sans changement dans le DOO, ce qui les rendent opposables aux opérations et aux politiques publiques. Les explications des motivations de ces objectifs sont également les mêmes.

Empêcher la prolifération des boisements qui nuisent à la perception paysagère de ces villages ou de ces villes clairières, tout en préservant les milieux relais et les éléments de végétalisation propices aux déplacements de la faune, voilà le challenge posé par le DOO dans ces secteurs.

On retrouve aussi la volonté de préserver les crêtes, en tant qu'éléments significatifs du paysage, sauf quand l'urbanisation traditionnelle les occupe déjà. Ce qui est plus particulièrement visé, ce sont les constructions isolées (voir document « Diagnostic et EIE » de la partie Annexe.).

Dernier ensemble paysager sensible, les abords de rivière forment une partie significative de la signature paysagère de l'Alsace du Nord. Le SCoTAN s'attache à les préserver, d'autant que leurs fonctions paysagères se doublent d'une fonction écologique et même d'une fonction hydraulique, puisque la végétation rivulaire est susceptible de jouer un rôle ralentisseur des écoulements lors des épisodes de crue.

D'un point de vue paysager, sont privilégiées pour les compléments ou les restaurations de ripisylve, les espèces vernaculaires, mieux à même le plus souvent de résister aux conditions pédologiques et climatiques, mais aussi de maintenir la signature paysagère des lieux.

2.4. LES ENTREES DE VILLE

Par entrées de ville, le DOO entend non pas les seuls secteurs soumis à l'article L. 111-6 du code de l'urbanisme, mais tous les espaces de transition entre les espaces naturels et les espaces urbains. De manière générale, outre le principe de continuité urbaine, il impose que la localisation des extensions urbaines se fasse en priorité dans les secteurs les moins sensibles paysagèrement.

Encadrer les voies par le bâti est un élément important de la stratégie du DOO. Il s'agit de limiter le gaspillage foncier, mais aussi de contribuer à l'ambiance de rue pour faire en sorte que l'utilisateur de la voie se sente « en ville ». Ce sentiment est essentiel aux usages piétons et cyclistes, les enquêtes montrant que l'on recourt d'autant plus volontiers au vélo ou à la marche à pied que l'ambiance apparaît urbaine et que le bâti est plus continu.

La qualité paysagère au sens du SCoTAN et du DOO passe par des transitions douces, que ce soit de l'urbain aux espaces agricoles, d'un style architectural à un autre ou d'une fonction urbaine à une

autre. Lorsque les interpénétrations paysagères ne sont pas possibles, les espaces de transition ont alors un rôle accru dans la perception paysagère.

Le DOO insiste sur la nécessité de travailler tous les éléments qui participent à l'ambiance paysagère : qualité de matériaux, végétalisation des espaces de transition entre rue et bâti ou entre espaces bâtis,

...

La qualité paysagère passe aussi par un traitement de ces stationnements. Leur végétalisation étant le plus souvent assez symbolique pour ne pas dire un alibi, le DOO en a tiré les conséquences : il impose que ces espaces de stationnement soient le moins perceptibles par les usagers de la voie d'entrée en ville et rejetés à l'arrière du bâti. C'est aussi un moyen de mieux encadrer les voies, d'y limiter les vitesses et les comportements incivils des automobilistes, sans parler d'animer la rue pour les piétons et les cyclistes et d'économiser du foncier.

Et il n'est pas impossible, en outre, qu'en perdant l'effet vitrine, on perde aussi l'une des motivations d'éventuels surdimensionnements des parkings. Leur superficie correspondra plus volontiers à ce qui est nécessaire au fonctionnement du commerce et non plus à ce qui est vécu comme nécessaire pour attirer le chaland ou l'utilisateur.

Enfin, les secteurs d'entrée de ville, quels qu'ils soient, doivent être traités sur un mode urbain : trottoirs, éclairage public, séparation claire et physiquement matérialisée des espaces entre public et privé (clôtures, ...) sont autant d'orientations faites aux politiques d'urbanisme mais aussi aux opérations qui seraient soumises directement au SCoT de par leur nature ou leurs dimensions.

Ces éléments concourent en effet toujours à la même idée force paysagère : encadrer la voie et donner une image urbaine, créer et contribuer à une ambiance de rue par opposition à l'ambiance de voie de périphérie, aux limites et aux usages mal définis, entre desserte et transit plus ou moins de masse.

G. REDUIRE LA CONSOMMATION D'ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET LIMITER L'ARTIFICIALISATION DES SOLS

Voir document : explications des choix concernant les objectifs de réduction de la consommation foncière et de limitation de l'artificialisation des sols en annexe n° III-4

II. ARTICULATION DU SCOT AVEC D'AUTRES DOCUMENTS

A. DESCRIPTION DE L'ARTICULATION DU DOCUMENT AVEC LES AUTRES DOCUMENTS, PLANS ET PROGRAMMES

Les politiques publiques à l'œuvre sur le territoire de l'Alsace du Nord, ainsi que les démarches de coopération engagées par les acteurs locaux abordent des questions qui, bien que traitées selon différentes ouvertures, révèlent pour l'essentiel des enjeux communs. Il s'agit dès lors de confronter les différents intérêts et de coordonner ces enjeux communs.

Pour ce faire, le législateur a prescrit à travers un certain nombre de textes, l'obligation d'assurer la compatibilité du contenu du SCoT avec les documents de norme juridique supérieure à la sienne et d'en prendre d'autres en compte (les termes de compatibilité et de prise en compte ayant une valeur juridique fondamentalement différente).

Le présent chapitre analysera exclusivement les documents ayant un rapport de compatibilité ou de prise en compte avec le SCoTAN.

Ainsi, conformément à l'article L. 141-3 du code de l'urbanisme, « Le rapport de présentation [...] décrit l'articulation du schéma avec les documents mentionnés aux articles L. 131-1 et L. 131-2, avec lesquels il est compatible ou qu'il prend en compte ».

Au titre de l'article L.131-1 du Code de l'urbanisme, le SCoT de l'Alsace du Nord doit être **compatible** avec les plans, schémas et programmes suivants :

- Les règles générales du fascicule du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) prévu à l'article L.4251-3 du Code général des collectivités territoriales pour celles de leurs dispositions auxquelles ces règles sont opposables ;
- le Plan d'exposition au bruit ;
- la Charte des Parcs Naturels Régionaux ;
- les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE), prévus à l'article L.212-1 du code de l'environnement ;
- les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE), prévus à l'article L.212-3 du code de l'environnement ;
- les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par les plans de gestion des risques d'inondation (PGRI) pris en application de l'article L.566-7 du code de l'environnement ainsi que les orientations fondamentales et les dispositions de ces plans définies en application des 1° et 3° du même article L.566-7, lorsque ces plans sont approuvés ;
- les dispositions particulières aux zones de bruit des aéroports, prévues à l'article L.112-4 du code de l'urbanisme) ;
- les directives de protection et de mise en valeur des paysages, prévues à l'article L.350-1 du code de l'environnement.

Le rapport de compatibilité exige que les dispositions d'un document ne fassent pas obstacle à l'application des dispositions du document de rang supérieur.

En complément, le SCoT doit **prendre en compte** au titre de l'article L.131-2 du code de l'urbanisme, les plans, schémas et programmes suivants :

- Les objectifs du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) prévu à l'article L.4251-3 du Code général des collectivités territoriales ;
- les schémas régionaux de cohérence écologique (SRCE), définis à l'article L.371-3 du code de l'environnement ;
- les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics ;
- les schémas régionaux des carrières (SRC), prévus au L.515-3 du code de l'environnement ;
- les schémas départementaux d'accès à la ressource forestière.

Par ailleurs, les SCoT doivent prendre en compte les **projets d'intérêt généraux** (article L.121-2 du code de l'urbanisme).

L'article du code de l'urbanisme a l'air d'être toujours en vigueur mais il n'a pas été ajouté au regard du changement de dénomination du PADD en PAS.

La notion de prise en compte est moins stricte que celle de compatibilité et implique de ne pas ignorer les objectifs généraux d'un autre document.

La notion de prise en compte est moins stricte que celle de compatibilité et implique de ne pas ignorer les objectifs généraux d'un autre document.

Enfin, l'article R. 122-17 du Code de l'environnement liste les plans, schémas, et programmes devant faire l'objet d'une évaluation environnementale au titre de l'article L. 122-4 du même code. Parmi eux, certains s'imposent au SCoT dans un rapport de compatibilité ou de prise en compte. La liste de ces documents est répertoriée dans le tableau ci-dessous, précisant le lien avec le SCoTAN.

Tableau n°3. Articulation du SCoTAN avec les plans et programmes mentionnés à l'article L. 122-4 et listés à l'article R. 122-17 du code de l'environnement

Plans et documents mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement	Articulation avec le SCoTAN
Programme opérationnel FEDER, FSE et FEADER	Absence de lien juridique spécifique
Schéma décennal de développement du réseau	Absence de lien juridique spécifique
Schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables	Absence de lien juridique spécifique
Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE)	Le SCoTAN doit être compatible avec les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par le SDAGE Rhin-Meuse
Document stratégique de façade et document stratégique de bassin	Documents inexistant sur le territoire du SCoTAN
Plan d'action pour le milieu marin	Plan inexistant sur le territoire du SCoTAN
Schéma d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE)	Le SCoTAN doit être compatible avec les objectifs de protection définis par le SAGE III-Nappe-Rhin et le SAGE Moder
Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE)	Absence de lien juridique spécifique A ne pas ignorer
Zone d'actions prioritaires pour l'air (ZAPA)	Absence de lien juridique spécifique
Charte de parc naturel régional (PNR)	Le SCoTAN doit être compatible avec la Charte du PNR des Vosges du Nord
Plan départemental des itinéraires de randonnée motorisée	Plans inexistant sur le territoire du SCoTAN et absence de lien juridique spécifique
Orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques publiées par le Décret n° 2014-45 du 20 janvier 2014	Absence de lien juridique spécifique

Schéma régional de cohérence écologique (SRCE)	Le SCoTAN doit prendre en compte le SRCE adopté le 22 décembre 2014.
Plans, schémas et programmes soumis à évaluation des incidences Natura 2000	Absence de lien juridique spécifique
Schéma régional des carrières	Le SCoTAN devra le prendre en compte, mais ce schéma n'a pas été adopté sur le territoire du SCoTAN
Plans relatifs aux déchets	Absence de lien juridique spécifique
Plan de gestion des risques d'inondation (PGRI)	Le SCoTAN doit être compatible avec ce plan. Il n'est pas encore adopté sur le territoire du SCoTAN.
Programmes d'actions national et régional pour la protection des eaux contre la pollution par les nitrates d'origine agricole	Absence de lien juridique spécifique
Directive régionale d'aménagement des forêts domaniales	Absence de lien juridique spécifique
Schéma régional d'aménagement des forêts des collectivités	Absence de lien juridique spécifique
Schéma régional de gestion sylvicole des forêts privées	Absence de lien juridique spécifique
Plan pluriannuel régional de développement forestier	Absence de lien juridique spécifique
Schéma départemental d'orientation minière	Absence de lien juridique spécifique
Projet stratégique des grands ports maritimes	Projet inexistant sur le territoire du SCoTAN
Schéma régional de développement de l'aquaculture marine	Schéma inexistant sur le territoire du SCoTAN
Schéma national des infrastructures de transport (SNIT)	Absence de lien juridique spécifique
Schéma régional des infrastructures de transport	Schéma inexistant sur le territoire du SCoTAN et absence de lien juridique
Plans de déplacements urbains	Plans inexistants sur le territoire du SCoTAN

Contrat de plan Etat-Région	Absence de lien juridique spécifique
Schéma régional d'aménagement et de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET)	Le SCoTAN doit prendre en compte le schéma adopté le 22.11.2019
Directive de protection et de mise en valeur des paysages	Directive inexistante sur le territoire du SCoTAN
Plan de prévention des risques technologiques et des risques naturels prévisibles	Absence de lien juridique spécifique
Stratégie locale de développement forestier	Absence de lien juridique spécifique
Zones d'assainissement mentionnées à l'article L. 2224-10 du code général des collectivités territoriales	Absence de lien juridique spécifique
Plan de prévention des risques miniers	Plan inexistant sur le territoire du SCoTAN
Zone spéciale de carrière et zone d'exploitation coordonnée de carrière	Absence de lien juridique spécifique
Aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine (AMVAP)	Absence de lien juridique spécifique
Plan de sauvegarde et de mise en valeur	Plan inexistant sur le territoire du SCoTAN

Source : code de l'environnement, article R. 122-17 (modifié par décret n° 2012-616 du 2 mai 2012 - art.1)

B. COMPATIBILITE DU SCOTAN AVEC LES DOCUMENTS DE RANG SUPERIEUR

Au titre des articles L. 111-1-1, L. 122-1-13 et L. 121-2 du code de l'urbanisme, le SCoTAN doit être compatible avec les plans, schémas et programmes suivants :

- la Charte du Parc naturel régional des Vosges du Nord ;
- les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par le SDAGE Rhin-Meuse ;
- les objectifs de protection définis par les SAGE Ill-Nappe-Rhin et Moder ;
- les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par le PGRI, ainsi qu'avec les orientations fondamentales et les dispositions de ce plan ;
- le Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport de Haguenau.

1. LA CHARTE DU PARC NATUREL REGIONAL DES VOSGES DU NORD

Le Parc naturel régional des Vosges du Nord (PNRVN) a été créé en 1975. La charte actuelle a été approuvée par le décret n° 2014-341 du 14 mars 2014 portant renouvellement du classement du parc pour une durée de douze ans. Le périmètre du Parc n'a pas évolué depuis 2001.

Cette charte décrit la stratégie générale du Parc, qui s'inscrit dans le développement durable de son territoire. Il ne s'agit en effet pas d'une mise sous cloche des richesses de son territoire, mais de la recherche d'un mode équilibré de développement des activités humaines, tourné vers l'avenir. Ainsi, des objectifs en faveur du développement économique du Parc (soutien plus fort aux activités économiques traditionnelles du Parc, recherche d'un écodéveloppement de ces activités) ont été clairement affirmés.

La charte met en exergue la nécessité d'impliquer les acteurs et habitants du Parc, de mieux tenir compte des coopérations nécessaires entre le Parc et d'autres territoires voisins, pour apporter une meilleure réponse à certaines problématiques (futurs pays, Massif vosgien et coopération transfrontalière, ...) et la volonté forte de formaliser le partenariat avec les intercommunalités du Parc (Communautés de communes), à travers la mise en place de conventions de partenariat territorial entre le SYCOPARC (Syndicat de Coopération pour le Parc, organisme de gestion) et ces dernières.

Les mesures touchant à l'aménagement du territoire et à la gestion de l'espace s'appuient sur les SCoT. La collaboration avec ces structures s'est traduite par la mise en place d'une commission inter-SCoT animée par le SYCOPARC garantissant la cohérence de la prise en compte de la charte par les SCoT à l'échelle du territoire classé Parc.

De plus, le SYCOPARC cherche également à intensifier ses coopérations avec les villes environnantes :

- Partenariat avec les villes-portes du Parc :

Les villes-portes sont des communes membres statutaires du syndicat, à caractère urbain, situées à la périphérie immédiate du Parc. Elles peuvent participer aux réflexions en matière

d'aménagement du territoire, d'aide à la protection des milieux naturels, de valorisation des patrimoines et de développement touristique. Ces actions de partenariat peuvent être précisées dans une convention de partenariat pluriannuelle. Wissembourg est l'une de ces villes-portes ;

- Partenariat avec les villes périphériques :

Les villes périphériques, également membres statutaires du syndicat, sont les grandes agglomérations qui ceinturent le territoire du Parc sans le juxter. Les conventions de partenariats (possibilité de convention de partenariat pluriannuelle) pourront porter sur l'accueil et la découverte de l'environnement, les échanges culturels, le tourisme de proximité... Sur le périmètre du SCoT de l'Alsace du Nord, ces villes périphériques sont Haguenau et la Communauté de communes du Val-de-Moder.

Il convient de préciser que le Parc naturel régional des Vosges du Nord a reçu de l'UNESCO le label de Réserve de biosphère, le 12 janvier 1989. Cette convention de partenariat et les réalisations transfrontalières entre les deux réserves voisines, menées depuis 1993, ont conduit l'UNESCO à reconnaître, en décembre 1998, une seule et unique réserve de biosphère transfrontalière Vosges du Nord - Pfälzerwald. Cette dimension transfrontalière est remise en avant dans la nouvelle charte de 2014 en affirmant la complémentarité des deux projets (Parc naturel régional et Réserve de Biosphère). La déclinaison de la dimension transfrontalière dans la majorité des mesures de la Charte renforce la cohérence de l'action territoriale.

À l'issue de la concertation, le territoire a traduit ses ambitions en orientations et mesures qui guideront les choix d'aménagement, de développement et de protection pour les douze années à venir. Les mesures majeures sont les suivantes :

- Préserver les zones humides et leurs richesses naturelles ;
- Protéger la nature remarquable ;
- Préserver et développer les continuités écologiques ;
- Maîtriser l'occupation et l'utilisation de l'espace.

2. LES SCHEMAS DIRECTEURS D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) ET SCHEMAS D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SAGE)

2.1. LE SCHEMA DIRECTEUR D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX RHIN-MEUSE

Le SCoT de l'Alsace du Nord doit être compatible avec les dispositions du schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Rhin Meuse 2016-2021. Les SDAGE, Institués par la loi sur l'eau de 1992, fixent pour six ans les orientations qui permettent d'atteindre les objectifs attendus en matière de « bon état* des eaux » en référence à la directive européenne cadre sur l'eau (DCE). 6 enjeux correspondant chacun à un thème y ont été identifiés dans le SDAGE Rhin Meuse :

- Améliorer la qualité sanitaire des eaux destinées à la consommation humaine et à la baignade ;
- Garantir la bonne qualité de toutes les eaux, tant superficielles que souterraines ;
- Retrouver les équilibres écologiques fondamentaux des milieux aquatiques ;

- Encourager une utilisation raisonnable de la ressource en eau sur l'ensemble des bassins du Rhin et de la Meuse ;
- Intégrer les principes de gestion équilibrée de la ressource en eau dans le développement et l'aménagement des territoires ;
- Développer, dans une démarche intégrée à l'échelle des bassins du Rhin et de la Meuse, une gestion de l'eau participative, solidaire et transfrontalière.

Ces enjeux ont été déclinés dans le SDAGE sous forme de 32 orientations fondamentales, 99 sous-orientations et 274 dispositions. Un programme de mesures, définitions et les actions à mener.

Pour la durée de ce SDAGE, les actions à la source prioritaires pour la reconquête du bon état des eaux et pour la prévention des inondations seront notamment :

- Le maintien ou la restauration des fonctionnalités des milieux naturels et zones humides, voire lorsque cela est pertinent ou possible, de leur naturalité [...] ;
- La limitation à la source des polluants émergents et en particulier des substances prioritaires et dangereuses prioritaires définies par la DCE ;
- Promouvoir une urbanisation intégrant mieux la gestion de l'eau et la prévention des inondations [...] ;
- Limiter l'imperméabilisation des sols ;
- Réduire la vulnérabilité au risque inondation des enjeux existants ;
- Préserver les zones d'expansion de crues [...] ;
- Mettre en place une politique publique prioritaire de préservation sur les zones futures d'alimentation en eau ;
- Améliorer la prise en compte des eaux pluviales dans les zones urbanisées [...] ;
- Compenser en cas de dégradation de zones humides ;
- Identifier et reconquérir les zones d'expansion de crues ;
- Prévenir le risque de coulées d'eau boueuse ;
- Limiter l'impact des urbanisations nouvelles et des projets nouveaux [...] ;
- Préserver de toute urbanisation les parties de territoire à fort intérêt naturel [...].

2.2. LES SCHEMAS D'AMENAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX

2.2.1. LE SAGE ILL-NAPPE-RHIN

Le SAGE Ill Nappe Rhin est l'un des 5 SAGE établis en compatibilité avec le SDAGE Rhin Meuse. Le SCoT d'Alsace du Nord doit être compatibles avec les dispositions du SAGE et de son Plan d'Aménagement et de Gestion Durable (PAGD) de la ressource en eau. Le SAGE Ill Nappe Rhin, approuvé par arrêté préfectoral du 1er juin 2015, couvre les deux systèmes hydrographiques de l'Ill et du Rhin ainsi que la nappe phréatique du Rhin qui constituent deux ressources en eau irremplaçables.

Quatre thématiques ont été mises en évidence sur le territoire :

- la préservation de la nappe phréatique rhénane,
- la restauration des écosystèmes aquatiques,
- la gestion des débits en période de crues et d'étiages,
- la qualité des cours d'eau.

Les principaux enjeux pour le SAGE Ill Nappe Rhin sont :

- garantir la qualité des eaux souterraines sur l'ensemble de la nappe alluviale rhénane d'Alsace afin de permettre partout, au plus tard d'ici 2027, une alimentation en eau potable sans traitement. Les pollutions présentes dans la nappe seront résorbées durablement ;
- restaurer la qualité des cours d'eau et satisfaire durablement les usages ;
- renforcer la protection des zones humides, des espaces écologiques et des milieux aquatiques remarquables ;
- prendre en compte la gestion des eaux dans les projets d'aménagement et le développement économique ;
- assurer une cohérence globale entre les objectifs de protection contre les crues et la préservation des zones humides ;
- limiter les risques liés aux inondations par des mesures préventives, relatives notamment à l'occupation des sols.

2.2.2. LE SAGE DE LA MODER

Le territoire du SCoTAN est concerné par un autre Schéma de gestion des eaux, le SAGE de la Moder. Ce dernier est en cours d'élaboration depuis 2006 et couvre 49 communes du territoire du SCoTAN.

3. LE PLAN DE GESTION DES RISQUES D'INONDATION (PGRI)

Le Plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) a été approuvé le 21 mars 2022 pour la période 2022-2027 et est entré en vigueur le 15 avril 2022 pour les districts hydrographiques du Rhin et de la Meuse.

Ce document englobe tous les aspects de la gestion du risque d'inondation en mettant l'action sur :

- la prévention (non-dégradation des situations existantes),
- la protection (réduction de l'aléa ou de la vulnérabilité des enjeux),
- la préparation (prévision des inondations, système d'alerte, plans de secours, plans de continuités d'activités etc.).

Le PGRI est la concrétisation en France, sur chaque grand bassin hydrographique, de la mise en œuvre de la directive « inondation ». Ces objectifs sont notamment de préserver les zones d'extensions des crues en milieu non urbanisé et ne pas augmenter les enjeux en zone inondable ou encore de réduire la vulnérabilité des enjeux inondations.

Les objectifs de gestion des inondations pour le district visent à intégrer et mettre en cohérence, à la bonne échelle territoriale, les différentes thématiques de la gestion des risques d'inondation : l'organisation de la gouvernance, l'amélioration de la connaissance, la maîtrise de l'urbanisation, la gestion de la ressource en eau et la gestion de crise.

4. LE PLAN D'EXPOSITION AU BRUIT (PEB) DE L'AERODROME DE HAGUENAU

Les communes de Haguenau, Marienthal et de Kaltenhouse sont concernées par le bruit des aéronefs utilisant l'aérodrome de Haguenau.

Cet aérodrome, dont l'activité est liée aux loisirs et aux deux entreprises qui y sont implantées, dispose d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) approuvé par arrêté préfectoral du 22 avril 2008 qui régit l'urbanisation dans deux zones de bruits forts (A et B) et une zone de bruit modéré (C). L'aérodrome fait l'objet de restrictions interdisant l'atterrissage de nuit et les tours de piste à basse altitude les samedis, dimanches et jours fériés. De plus, le survol des zones habitées de Bischwiller, Kaltenhouse et Marienthal doit être évité.

L'article L. 147-5 du code de l'urbanisme stipule que « Dans les zones définies par le plan d'exposition au bruit, l'extension de l'urbanisation et la création ou l'extension d'équipements publics sont interdites lorsqu'elles conduisent à exposer immédiatement ou à terme de nouvelles populations aux nuisances de bruit. A cet effet :

1° Les constructions à usage d'habitation sont interdites dans ces zones à l'exception :

- de celles qui sont nécessaires à l'activité aéronautique ou liées à celle-ci ;
- dans les zones B et C et dans les secteurs déjà urbanisés situés en zone A, des logements de fonction nécessaires aux activités industrielles ou commerciales admises dans la zone et des constructions directement liées ou nécessaires à l'activité agricole ;
- en zone C, des constructions individuelles non groupées situées dans des secteurs déjà urbanisés et desservis par des équipements publics dès lors qu'elles n'entraînent qu'un faible accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances et des opérations de reconstruction rendues nécessaires par une opération de démolition en zone A ou B dès lors qu'elles n'entraînent pas d'accroissement de la population exposée aux nuisances, que les normes d'isolation phonique fixées par l'autorité administrative sont respectées et que le coût d'isolation est à la charge exclusive du constructeur.

2° La rénovation, la réhabilitation, l'amélioration, l'extension mesurée ou la reconstruction des constructions existantes peuvent être admises lorsqu'elles n'entraînent pas un accroissement de la capacité d'accueil d'habitants exposés aux nuisances ;

3° Dans les zones A et B, les équipements publics ou collectifs ne sont admis que lorsqu'ils sont nécessaires à l'activité aéronautique ou indispensables aux populations existantes ;

5° A l'intérieur des zones C, les plans d'exposition au bruit peuvent délimiter des secteurs où, pour permettre le renouvellement urbain des quartiers ou villages existants, des opérations de réhabilitation et de réaménagement urbain peuvent être autorisées, à condition qu'elles n'entraînent pas d'augmentation de la population soumise aux nuisances sonores ».

C. LES DOCUMENTS QUE LE SCOTAN DOIT PRENDRE EN COMPTE

Le SCoT doit prendre en compte :

- les projets d'intérêt généraux (PIG) ;
- le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) ;
- les plans climat-air-énergie territoriaux (PCAET) ;
- les programmes d'équipement de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements et services publics ;
- le schéma régional des carrières (SRC) ;
- les Chartes de développement de Pays ;
- le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

1. LE SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE (SRCE)

La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement pose l'objectif de création d'une trame verte et bleue (TVB) d'ici fin 2012. La TVB constitue un des outils en faveur de la biodiversité. Elle a également modifié l'article L. 110 du code de l'urbanisme pour y intégrer la préservation de la biodiversité notamment par la conservation, la restauration et la création de continuités écologiques.

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement a introduit au niveau national les orientations nationales adoptées par le décret n° 2014-45 du 20 janvier 2014. Elle fixe notamment le cadre d'adoption des SRCE.

Les SRCE, au niveau régional, sont élaborés conjointement par l'État et les Régions, en association avec un comité régional « trames verte et bleue » regroupant des acteurs locaux. Ces schémas, soumis à enquête publique, prennent en compte les orientations nationales et identifient la trame verte et bleue à l'échelle régionale.

Le SRCE spatialise et hiérarchise les enjeux de continuités écologiques à l'échelle régionale, et il propose un cadre d'intervention.

L'objectif est de concilier la préservation de la nature et le développement des activités humaines, en améliorant le fonctionnement écologique des territoires. Le SRCE identifie les continuités écologiques (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques) à préserver ou remettre en bon état pour :

- favoriser le déplacement des espèces et réduire la fragmentation des habitats ;
- préserver les services rendus par la biodiversité et préparer l'adaptation au changement climatique.

En Alsace, le SRCE a été adopté le 22 décembre 2014.

2. LE SCHEMA REGIONAL DES CARRIERES

La loi n° 2014-366 du 24 mars 2014 a créé le Schéma régional des carrières (SRC) qui vient remplacer le schéma départemental des carrières (articles L. 515-3 et suivants du code de l'environnement).

Le SRC a pour objet de définir les conditions d'implantation des carrières et les orientations pour une gestion durable des matériaux issus des carrières dans la région. Ce schéma prend en compte le SRCE.

La Région Alsace n'a pas encore adopté le SRC.

Conjointement, les départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin ont révisé leur Schéma départemental des carrières. Celui du Bas-Rhin a été adopté en 2012. Il comprend une analyse de la situation existante en termes de besoins et d'approvisionnement ainsi que d'impact sur l'environnement, un inventaire des ressources et des besoins. Il fixe également les orientations et objectifs pour limiter les impacts sur l'environnement des extractions et pour le réaménagement des carrières. Ce schéma n'est pas opposable aux documents d'urbanisme.

3. LE PLAN CLIMAT ENERGIE TERRITORIAL DU BAS-RHIN

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement a donné un rôle fondamental aux collectivités territoriales dans la lutte contre le changement climatique et a rendu obligatoire, pour les collectivités de plus de 50 000 habitants, la mise en place de Plans Climat-Energie Territoriaux (PCET). Ces PCET ont deux objectifs : l'atténuation/la réduction des émissions de gaz à effet de serre et l'adaptation au changement climatique.

En 2012, le Département du Bas-Rhin a engagé la mise à jour de son diagnostic carbone et a lancé la démarche d'élaboration de son PCET. Il est adopté en juin 2013.

Le PCET est composé d'un diagnostic des émissions de carbone sur le territoire et d'objectifs en faveur d'une réduction de la consommation d'énergie et de limitation des émissions de GES.

Les objectifs stratégiques énoncés sont notamment les suivants :

- Favoriser les transports et déplacements alternatifs à la voiture. Dans ce cadre-là, l'objectif est de développer l'usage quotidien des modes de déplacements doux ;
- Agir au niveau de l'aménagement et de l'urbanisme, et notamment intégrer les enjeux énergétiques dans la gestion des zones d'activités ;
- Soutenir une agriculture écologiquement responsable en consolidant l'agriculture périurbaine et en développant les circuits courts.

4. LE SCHEMA REGIONAL D'AMENAGEMENT, DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'EGALITE DES TERRITOIRES GRAND EST

Le SRADDET pose une stratégie d'avenir pour le Grand Est. Adopté le 22 novembre 2019, il est en cours de modification depuis le 17 décembre 2021 pour répondre aux défis actuels tels que les

changements climatiques et la disparition de la biodiversité. Il s'agit aussi d'intégrer des évolutions réglementaires telles que la loi « Climat et résilience » (avec son objectif de zéro artificialisation nette), la loi « Anti-Gaspillage pour une Economie Circulaire » (qui lutte notamment contre les dépôts sauvages et la prolifération des plastiques) ou la « Loi d'Orientation des Mobilités » (qui renforce par exemple les mobilités cyclables).

La stratégie du SRADDET Grand Est en vigueur donne le cap pour un développement plus vertueux de nos territoires. Il s'agit d'une vision collective et ambitieuse à l'horizon 2030 et 2050.

Pour concrétiser cette stratégie, 30 objectifs ont été fixés. Ils convergent autour de 2 axes :

- Le premier axe porte l'ambition d'un Grand Est qui fait face au bouleversement climatique en osant changer de modèle de développement.
- Le second axe vise à dépasser les frontières et renforcer les cohésions, pour un espace européen connecté.

Pour mettre en œuvre les objectifs du SRADDET, 30 règles générales et leurs mesures d'accompagnement sont regroupées dans un fascicule. Ces règles sont organisées en 5 chapitres qui correspondent aux thématiques suivantes :

- Climat, air, énergie,
- Biodiversité et gestion de l'eau,
- Déchets et économie circulaire,
- Gestion des espaces et urbanisme,
- Transport et mobilités.

D. LA RECHERCHE DE COHERENCE AVEC LES DEMARCHES DE COOPERATIONS VOISINES

L'article L. 131-9 du code de l'urbanisme définit en outre que « les documents d'urbanisme applicables aux territoires frontaliers prennent en compte l'occupation des sols dans les territoires des États limitrophes. »

Dans l'élaboration du contenu du SCoT de l'Alsace du Nord, il a été tenu compte des démarches et documents de planifications voisins.

1. LES SCOT VOISINS

Pour le SCoT de l'Alsace du Nord, la coordination et la recherche de cohérence avec les SCoT voisins apparaît fondamentale.

1.1. SCOT DE LA BANDE RHENANE NORD

Le SCoT de la Bande Rhénane Nord a été approuvé le 28 novembre 2013.

Le SCoT de la Bande Rhénane Nord s'attache à intégrer le plus harmonieusement possible la protection et la valorisation du patrimoine naturel et paysager rhénan notamment au travers de la trame verte et bleue, et des conditions optimales d'accueil et de développement de nouveaux habitants et activités.

Les objectifs ont été formulés en tenant compte des spécificités du territoire (le transfrontalier, l'influence des grandes métropoles régionales, des disponibilités foncières importantes, la qualité de vie liée à un patrimoine naturel riche et omniprésent, le phénomène de périurbanisation) et visent, entre autres, à :

- Contribuer au rayonnement de l'Alsace du Nord et de l'espace transfrontalier ;
- Renforcer les partenariats entre les différents territoires ;
- Eviter la transformation de la Bande Rhénane Nord en région dortoir et maintenir l'équilibre entre les différents bassins de vie ;
- Poursuivre une consommation plus économe en foncier ;
- Garantir le bon fonctionnement écologique du territoire, valoriser l'identité paysagère et assurer la préservation des ressources.

1.2. SCOT DE LA REGION DE STRASBOURG (SCOTERS)

Mis en chantier à partir de 1999 sous l'égide d'un syndicat mixte regroupant 139 communes, le SCOTERS a pour vocation de rendre cohérents tous les projets d'aménagement à l'horizon 2015 en remplacement du schéma directeur de l'agglomération strasbourgeoise arrêté en 1973. Le SCOTERS a été approuvé le 1^{er} juin 2006 et modifié en 2010, 2013 et 2016 (mars et octobre) pour intégrer les évolutions du code de l'urbanisme ainsi que les attentes nouvelles des élus.

Les principes qui fondent le SCOTERS sont :

- La maîtrise de la consommation du foncier (polarisation urbaine, diversification de l'offre de logement en réponse aux aspirations résidentielles...);
- La volonté de promouvoir les transports en commun en site propre (urbanisation prioritaire aux arrêts du réseau ferré et transport routier guidé, maintien de la capacité actuelle des voies radiales routières vers Strasbourg);
- L'amélioration du cadre de vie, la valorisation des espaces naturels et agricoles (mise en réseau et valorisation des espaces non constructibles, préservation des terres agricoles et des conditions d'exploitation).

Pièce politique maîtresse du schéma, le PADD exprime ainsi les trois axes de développement souhaités par les élus membres du comité syndical :

- Conforter la métropole strasbourgeoise, cœur de la nouvelle Europe ;
- Veiller au développement équilibré de la région urbaine ;
- Préserver, développer et mettre en valeur les qualités du territoire.

Le SCOTERS est actuellement en cours de révision (prescription de la révision le 11 octobre 2018). L'objectif de la révision sera par ailleurs de répondre aux défis majeurs actuels :

- faire face à l'urgence climatique et sanitaire, en plaçant la santé comme objectif central ;
- renforcer encore la limitation de la consommation foncière pour tendre vers le ZAN, sachant que le territoire, attractif est sous pression, que l'acceptation sociale est de plus en plus complexe et que des efforts conséquents sont en cours.

1.3. SCOT DU PAYS DE SAVERNE, PLAINE ET PLATEAU

Suite à l'extension de son périmètre et aux exigences législatives, le SCoT de la Région de Saverne, approuvé le 22 décembre 2011, a été révisé en même temps que l'élaboration du PCAET du PETR du Pays de Saverne Plaine et Plateau. Le SCoT du Pays de Saverne, Plaine et Plateau, tenant lieu de PCAET, a été approuvé le 14 novembre 2023.

Pièce politique maîtresse du schéma, le Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) exprime les trois axes de développement souhaités par les élus membres du comité syndical :

- Porter un nouveau modèle de développement à partir des valeurs associées aux « Vosges du Nord en Alsace » ;
- Soutenir des modes de vie éco-contributeur et consolider la solidarité au sein du territoire ;
- Générer de nouveaux développements en valorisant la situation au cœur de l'Euro Région.

1.4. SCOT DE L'ARRONDISSEMENT DE SARREGUEMINES (SCOTAS)

Le SCoT couvrant 84 communes mosellanes et se superposant au périmètre du Pays de l'Arrondissement de Sarreguemines a été approuvé le 23 janvier 2014.

Le PADD poursuit les grandes orientations suivantes :

- Affirmer la place du SCoTAS dans son contexte transrégional et transfrontalier ;
- Assurer un développement maîtrisé et équilibré au service de la qualité et de l'attractivité du territoire (notamment en recherchant le renouvellement des habitants, en développant et les activités et les emplois sur le territoire) ;

- Maîtriser la consommation foncière des habitats et des activités tout en répondant aux besoins ;

Placer le développement durable au cœur de l'aménagement du territoire (garantir le bon fonctionnement écologique du territoire, préserver les espaces agricoles et forestiers, assurer la préservation des ressources, réduire les pressions sur la qualité de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, développer un habitat durable...).

2. LES REGIONALPLÄNE ALLEMANDS

Les territoires allemands qui bordent l'Alsace du Nord sont couverts par les documents de planification suivants :

- Regionaler Raumordnungsplan Rheinpfalz (2004) ;
- Regionaler Raumordnungsplan Westpfalz (2011) ;
- Regionalplan Mittlerer Oberrhein (2003).

Nota : le périmètre du SCoT de l'Alsace du Nord est séparé de cette partie du territoire allemand par la Bande Rhénane Nord.

3. LE SCHEMA D'AMENAGEMENT DE L'ESPACE PAMINA

L'ouverture des frontières impliquant la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux sur le territoire communautaire, à défaut d'harmonisation par le droit communautaire, les régions frontalières subissent de plein fouet les effets des disparités de législations et de normes d'un pays à l'autre.

Pour y remédier, l'Union européenne a souhaité impulser la coopération transfrontalière par l'intermédiaire, notamment, du programme d'initiative communautaire INTERREG¹³.

La coopération transfrontalière institutionnelle du Rhin supérieur est portée par la Conférence du Rhin supérieur (structure de coopération étatique, compétente pour les affaires à portée régionale) et le Conseil Rhénan (organe transfrontalier de concertation et d'information politiques regroupant les élus du Rhin supérieur).

Par ailleurs, des territoires de coopération portés essentiellement par les collectivités territoriales du Rhin supérieur ont été créés. Leurs compétences bien déterminées assurent une coopération efficace en respectant le principe européen de subsidiarité :

- **REGIOTRIRHENA** (Sud-Alsace, Südlicher Oberrhein, Suisse Nord-Ouest) ;
- **les Eurodistricts**

Donnant suite à la déclaration commune prononcée le 22 janvier 2003 par le Président de la République et par le Chancelier Allemand, cette nouvelle entité territoriale transfrontalière devrait constituer un « laboratoire d'expériences » privilégié pour de nouvelles formes de

¹³Soutien des projets de coopération entre régions frontalières relevant des domaines des services aux citoyens et aux institutions, du développement équilibré et durable du territoire, de l'intégration économique, des ressources humaines ainsi que de la promotion touristique et culturelle.

coopérations plus contractuelles, destinées à améliorer la vie quotidienne de tous les habitants de cet espace. Dans ce but, l'Eurodistrict bénéficie de possibilités de gestion autonomes. Actuellement, plusieurs Eurodistricts couvrent l'espace du Rhin supérieur :

- l'Eurodistrict de Strasbourg - Ortenau, créé en octobre 2005 ;
- l'Eurodistrict de Freiburg, Centre et Sud-Alsace, créé en juillet 2006 ;
- l'Eurodistrict Trinational de Bâle, créé en janvier 2007 ;
- l'Eurodistrict de PAMINA (Palatinat, Mittlerer Oberrhein, Nord-Alsace), créé le 10 décembre 2014.

La coopération dans l'espace PAMINA a débuté avec la signature de la déclaration d'intention à Wissembourg en 1988 et, la volonté d'intensifier la coopération transfrontalière a été soutenue par la participation de l'espace PAMINA aux trois programmes INTERREG, dotés d'un concours de l'UE d'environ 30 millions d'euros.

L'espace PAMINA comprend le sud du Palatinat (PA), la Région du Mittlerer Oberrhein (MI)¹⁴ et le Nord de l'Alsace (NA). Il couvre près de 6 000 km² et compte plus d'un million et demi d'habitants. Il englobe donc la totalité du périmètre du SCoT de l'Alsace du Nord et va même bien au-delà.

En 1996, sont élaborées et signées les lignes d'orientations pour le développement économique et spatial. Celles-ci visent à l'équivalence des conditions de vie et l'égalité des chances, à la mise en valeur et le développement durable, à la cohésion et aux échanges. Les partenaires réunis autour des lignes d'orientation de l'espace PAMINA¹⁵ s'impliquent dès 1997 dans l'élaboration du projet de Schéma d'aménagement de l'espace PAMINA (SAEP).

En 2003, le groupement local de coopération transfrontalière (GLCT) REGIO PAMINA¹⁶, qui assure la coordination et la promotion de la coopération transfrontalière au quotidien dans l'espace PAMINA et porte le programme INTERREG III PAMINA, est créé. Ses missions consistent en l'élaboration de concepts de planification communs et de recommandations visant à garantir un développement cohérent de l'espace PAMINA à moyen et à long termes et la coordination et la promotion de la coopération transfrontalière au quotidien.

Depuis le 1^{er} janvier 2004, deux missions complémentaires lui ont été transférées par le Conseil Départemental : la diffusion d'informations et le conseil aux organismes publics ainsi qu'aux personnes privées dans les matières relevant de la coopération transfrontalière (mission Infobest

¹⁴Dans la région Palatinat rhénan : l'espace Palatinat-Sud avec les Landkreise Südliche Weinstraße et Germersheim ainsi que la ville indépendante de Landau in der Pfalz. Dans la région Palatinat-Ouest : les groupements communaux de Dahmer Felsenland et Hauenstein ; dans le Land de Bade-Wurtemberg : le territoire des régions Mittlerer Oberrhein.

¹⁵Côté français l'Etat, la Région Alsace et le Département du Bas-Rhin, côté allemand les Länder Rhénanie-Palatinat et Bade-Wurtemberg, le Regionalverband Mittlerer Oberrhein et la Planungsgemeinschaft Rheinpfalz.

¹⁶Les membres de ce groupement sont le Département du Bas-Rhin, la Région Alsace, le Regionalverband Mittlerer Oberrhein, le Landkreis Karlsruhe, le Landkreis Rastatt, le Stadtkreis Karlsruhe, le Stadtkreis Baden-Baden, la Planungsgemeinschaft Rheinpfalz, le Landkreis Südliche Weinstrasse, le Landkreis Germersheim, la ville de Landau, le Landkreis Südwestpfalz.

PAMINA) et la préparation et le suivi du programme européen INTERREG IIIA PAMINA. Le programme INTERREG IV A Rhin supérieur poursuit l'objectif de "Coopération territoriale européenne" pour la période 2007-2013. Le programme INTERREG V Rhin supérieur 2014-2020 a visé à renforcer la cohésion territoriale, sociale et économique en réduisant les effets négatifs des frontières. Le programme INTERREG VI Rhin supérieur 2021-2027 vise à rendre la région transfrontalière plus verte, mieux connectée, plus sociale, plus intelligente et plus proche des citoyens.

Le SAEP, visant l'aménagement durable du territoire, a été cofinancé dans le cadre du programme INTERREG II par l'Union Européenne et les différents partenaires des trois territoires de PAMINA. Ces derniers se sont activement associés à l'élaboration du schéma d'aménagement, la validation des résultats et l'assurance de sa mise en œuvre.

Le SAEP s'appuie sur les recommandations et propositions qui concernent l'aménagement du territoire du Rhin supérieur dans son ensemble (Charte 21 pour l'aménagement du territoire du Rhin supérieur, Cadre d'orientation pour le territoire sous mandat de la Conférence du Rhin supérieur, concept paysager commun, SDEC,...).

Les grandes lignes d'orientation pour l'espace PAMINA, issues du **schéma d'aménagement de l'espace PAMINA**, proposées par le GLCT sont :

- le renforcement du territoire PAMINA par la consolidation de la coopération transfrontalière, afin d'en faire un modèle d'avenir pour l'Europe ;
- l'amélioration de la qualité de vie en proposant des conditions de vie attractives pour l'ensemble de la population : gestion de l'espace et de ses équipements répondant aux besoins individuels et collectifs tout au long du cycle de vie ;
- le renforcement de l'économie en veillant à l'équilibre entre celles-ci, la société et la nature ;
- l'amélioration de l'accessibilité du territoire, tant interne qu'externe, dans un souci de développement durable ;
- la valorisation des potentiels touristiques et culturels propres aux territoires (ex. tourisme vert, tourisme doux, ...)
- la protection, voire la restauration des ressources et potentialités naturelles, pour faire de l'espace PAMINA un territoire exemplaire placé sous le signe du développement durable (ex. initiative franco-allemande pour un Agenda 21 transfrontalier régional).

Rappelons que les **Regionalpläne**¹⁷ allemands, représentatifs d'une planification spatiale coordonnée des territoires allemands, ont été pris en compte (en sus de la planification sectorielle) dans l'élaboration du SAEP.

¹⁷En Allemagne, les *Regionalpläne* sont obligatoires. Ils sont réalisés pour un périmètre préétabli et s'inscrivent en outre dans des systèmes d'emboîtement des différents niveaux de planification territoriale. Ainsi, ils traduisent en termes spatiaux les objectifs d'aménagement des documents de planification du niveau supérieur : EUREK (SDEC), *Bund* et *Land*. Ils servent à leur tour de référence pour les documents de planification de niveau inférieur (*Flächenutzungsplan*).

Réciproquement, le développement des coopérations transfrontalières par, entre autres, la mise en œuvre du schéma d'aménagement de l'espace PAMINA, fait partie des objectifs de développement des différentes régions allemandes concernées.

En outre, lors de la révision du SCoTAN, les documents cadres pour l'action du département dans les territoires du Bas-Rhin : le schéma routier départemental 2008-2020, le schéma gérontologique de 2009, le plan départemental de l'habitat de 2009, le plan départemental des espaces, sites et itinéraires de pleine nature (en préparation), etc., ont également été pris en considération.

E. LA PORTEE JURIDIQUE DU SCOTAN

L'article **L. 122-1-15** du code de l'urbanisme précise que « les programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains, les schémas de développement commercial, les plans locaux d'urbanisme, les plans de sauvegarde et de mise en valeur, les cartes communales, la délimitation des périmètres d'intervention prévue à l'article L. 143-1, les opérations foncières et les opérations d'aménagement définies par décret en Conseil d'Etat sont compatibles avec le document d'orientation et d'objectifs des schémas de cohérence territoriale et les schémas de secteur. Il en est de même pour les autorisations prévues par l'article L. 752-1 du code de commerce et l'article L. 212-7 du code du cinéma et de l'image animée ».