

## III.5. EXPLICATION DES CHOIX DU PROJET D'AMÉNAGEMENT STRATÉGIQUE

DOSSIER ARRÊTÉ  
LE 3 JUILLET 2024



# SOMMAIRE

## SOMMAIRE 1

### Préambule 6

### AXE I Asseoir le dynamisme et renforcer l'identité du territoire de l'Alsace du Nord, entre Karlsruhe et Strasbourg ..... 7

#### A - Bâtir un territoire équilibré et cohérent autour de l'armature urbaine ..... 7

1. L'armature urbaine, colonne vertébrale de l'organisation du territoire et du déploiement des politiques publiques ..... 7
2. Liste des communes et leur niveau dans l'armature urbaine ..... 13
3. Promouvoir une stratégie d'implantation des logements, des équipements et de l'emploi en cohérence avec l'armature urbaine ..... 16
  - 3.1. Rayonner à l'échelle de l'Alsace du Nord et au-delà ..... 16
  - 3.2. Organiser le fonctionnement à l'échelle des bassins de vie ..... 18
    - 3.2.1. Les pôles intermédiaires ..... 18
    - 3.2.2. Les pôles intermédiaires émergents ..... 20
    - 3.2.3. Les pôles locaux ..... 22
    - 3.2.4. Les villages ..... 23

#### B - Renforcer la vocation d'accueil industrielle et diversifier l'attractivité économique territoriale de l'Alsace du Nord ..... 25

1. Renforcer l'attractivité économique de l'Alsace du Nord en cohérence avec l'existant et en s'appuyant sur les ressources spécifiques au territoire ..... 25
2. Diversifier le tissu économique du territoire et développer de nouvelles filières ..... 27
3. Hiérarchiser les projets de zones d'activités et veiller à leur complémentarité et à l'optimisation de leur foncier ..... 27
4. Développer l'attractivité touristique de l'Alsace du Nord ..... 28
5. Diversifier et renforcer le commerce ..... 29
6. Conforter le rôle de l'agriculture comme vecteur du développement urbain et rural et comme ressource alimentaire locale ..... 30
7. Soutenir le développement des usages numériques ..... 30
8. Maintenir un aménagement sanitaire équilibré ..... 31

#### C - Répondre à la diversité des besoins en logement ..... 32

1. Développer l'offre en logement et élargir la gamme ..... 32
  - 1.1. Des objectifs de production minimum annuels ..... 32
  - 1.2. Diversifier l'offre en logement ..... 34
  - 1.3. Accroître l'offre en logement financièrement abordable ..... 34
  - 1.4. Développer le parc locatif ..... 35
2. Répondre aux besoins liés au vieillissement de la population ..... 35
3. Prendre en compte les besoins spécifiques ..... 36

#### D - Améliorer les mobilités et développer l'offre en déplacement durable ..... 37

1. Améliorer l'accessibilité entre l'Alsace du Nord et les territoires voisins ..... 37
2. Développer l'offre en transport en commun de l'Alsace du Nord, cœur de l'intermodalité ..... 38
3. Adapter et améliorer le réseau routier pour réduire les nuisances tout en lui assurant une meilleure lisibilité et une fonctionnalité accrue ..... 38
4. Prendre en compte le transport des marchandises ..... 39

<b>AXE II</b>	<b>Assurer un développement responsable et durable</b>	<b>40</b>
<b>A -</b>	<b>Rechercher la sobriété foncière et limiter l’artificialisation des sols</b>	<b>40</b>
1.	Suivre une trajectoire de réduction de la consommation d’espaces naturels, agricoles et forestiers et d’artificialisation des sols	40
2.	Se développer en sobriété : favoriser la remobilisation des locaux et logements vacants, la mutation du tissu urbain et son renouvellement, l’optimisation des zones d’activités	40
<b>B -</b>	<b>Favoriser les alternatives aux déplacements automobiles et optimiser le lien entre développement urbain et transport en commun</b>	<b>43</b>
1.	Favoriser les alternatives aux déplacements automobiles	43
2.	Optimiser le lien entre développement urbain et transports en commun	44
2.1.	Favoriser le développement urbain dans les secteurs desservis par des systèmes de transport en commun performants	44
2.2.	Aménager et valoriser les gares et les arrêts de transports en commun à haut débit	45
2.3.	Localiser les extensions urbaines en fonction de leur desserte existante ou potentielle en transport en commun	45
2.4.	Densifier aux abords des systèmes de transport en commun	46
<b>C -</b>	<b>Préserver et valoriser les paysages de l’Alsace du Nord</b>	<b>47</b>
1.	Maintenir la diversité des paysages naturels et consolider les transitions	48
2.	Mettre en valeur le cadre de vie bâti et préserver les terres agricoles	50
2.1.	Limiter les extensions urbaines et préserver les qualités paysagères	50
2.2.	Soigner les entrées de ville et mettre en valeur les espaces publics	50
2.3.	Être attentif aux conurbations	51
2.4.	Préserver le patrimoine bâti historique	52
<b>AXE III</b>	<b>Protéger le capital nature, s’adapter au changement climatique, préserver les milieux de vie et la santé</b>	<b>53</b>
<b>A -</b>	<b>Protéger le capital nature</b>	<b>53</b>
1.	Préserver les habitats des espèces faunistiques et floristiques remarquables et ordinaires	53
2.	Assurer le fonctionnement écologique de l’alsace du nord	53
2.1.	Préserver les espaces naturels et leur intérêt écologique	54
2.2.	Préserver les possibilités de déplacement des espèces	55
3.	Améliorer la qualité de l’air et limiter les nuisances sonores	55
<b>B -</b>	<b>Assurer une bonne gestion de l’eau et des pollutions</b>	<b>57</b>
<b>C -</b>	<b>S’adapter au changement climatique</b>	<b>58</b>
1.	Préserver le fonctionnement hydraulique du territoire et la ressource en eau	58
2.	Réduire la vulnérabilité du territoire face aux risques naturels	58
3.	Se prémunir contre l’augmentation des vagues de chaleur et les risques d’incendies	59
<b>D -</b>	<b>Réduire la dépendance énergétique et réduire l’impact carbone du territoire</b>	<b>59</b>
1.	Privilégier un urbanisme respectueux du site et moins énergivore	59
2.	Améliorer la performance énergétique du bâti existant et limiter la précarité énergétique liée au logement	60
3.	Maîtriser la consommation d’énergie et limiter la précarité énergétique liée aux déplacements	60
4.	Identifier et exploiter le potentiel de déploiement d’énergies renouvelables et réutilisables	60
<b>E -</b>	<b>Soutenir une gestion durable des déchets</b>	<b>61</b>



## PREAMBULE

Les choix retenus dans la conception du Projet d'aménagement stratégique (PAS) sont issus en grande partie des travaux de diagnostic qui se sont déroulés en 2019, complétés et formalisés une première fois en 2020, puis remis à jour en 2024.

Ces travaux ont débuté par des « ateliers de territoire » autour de thématiques portant sur la mobilité et les déplacements, le paysage et l'environnement, l'économie et l'emploi (dont l'agriculture), la démographie, l'habitat, le foncier et l'armature urbaine et les équipements. Ces rencontres initiées par le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) de l'Alsace du Nord auprès de tous les territoires du SCoT ont permis de recueillir un premier portrait de territoire, avec ses atouts, ses faiblesses et ses enjeux. Ce cycle a été complété par les travaux de l'Agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur (ADEUS), avec notamment ses observatoires et études approfondies.

Loin de se limiter au strict champ des analyses et des études, la construction du Projet d'aménagement stratégique (dit PAS) a été le fruit d'un travail permanent avec les élus du bureau et du conseil syndical pour débattre des atouts et des faiblesses du territoire et dégager les enjeux auxquels ils souhaitent voir leur SCoT répondre. Leurs travaux ont fait l'objet d'une concertation continue auprès des personnes publiques associées, des acteurs, associations et citoyens du territoire. Toute cette matière a servi de socle pour la construction du PAS.

Le PAS est un document de niveau stratégique regroupant les enjeux du territoire autour de trois axes, se déclinant en objectifs auxquels les collectivités constitutives du SCoT (communes et intercommunalités) entendent répondre. Mais le SCoT ne se limite pas aux collectivités du territoire puisque, au terme de la loi, il fixe également dans ses domaines de compétences les objectifs des politiques publiques à l'œuvre sur l'ensemble du territoire du SCoT de l'Alsace du Nord et menées par les grandes collectivités telles que la Région Grand Est, la Collectivité européenne d'Alsace, ainsi que celles de l'Etat dans ses actions locales.

Le présent Projet d'aménagement stratégique (PAS) traduit les priorités que les élus du PETR de l'Alsace du Nord souhaitent porter pour les deux décennies à venir. Il s'agira de poursuivre le développement économique et résidentiel du territoire dans le respect et la préservation de leur patrimoine naturel et paysager, tout en s'adaptant aux changements climatiques et à ses conséquences.

En ce sens, le projet constitue la charpente qui guidera les objectifs et les orientations reprises dans le document d'orientation et d'objectifs (DOO) du SCoT.

Trois axes structurent ce projet :

- I. Asseoir le dynamisme et renforcer l'identité du territoire de l'Alsace du Nord, entre Karlsruhe et Strasbourg,
- II. Assurer un développement responsable et durable,
- III. Protéger le capital nature, s'adapter au changement climatique, préserver les milieux de vie et la santé.

# **AXE I ASSEOIR LE DYNAMISME ET RENFORCER L'IDENTITE DU TERRITOIRE DE L'ALSACE DU NORD, ENTRE KARLSRUHE ET STRASBOURG**

## **A - BATIR UN TERRITOIRE EQUILIBRE ET COHERENT AUTOUR DE L'ARMATURE URBAINE**

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

Les orientations générales d'organisation de l'armature urbaine

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

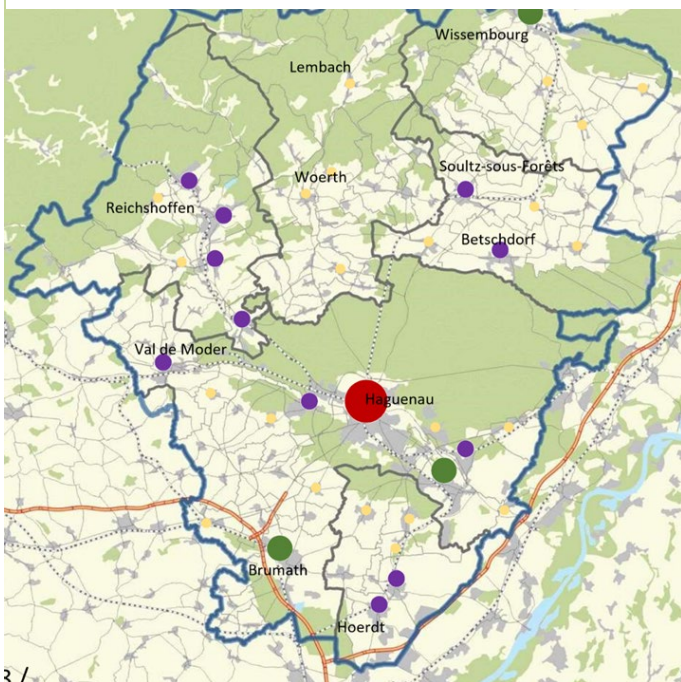
Par suite de l'élargissement du périmètre, l'armature urbaine du SCoT a dû être redéfinie. Sa construction s'est appuyée sur des analyses techniques et politiques, revalidant grandement une partie de l'armature urbaine du précédent SCoT.

## L'analyse technique :

### Identification des centralités qui structurent et polarisent l'espace par rapport à des données de stock

Ces analyses ont permis de faire ressortir les premières polarités du territoire.

**Carte 1 : identification des centralités au regard du nombre d'habitants**

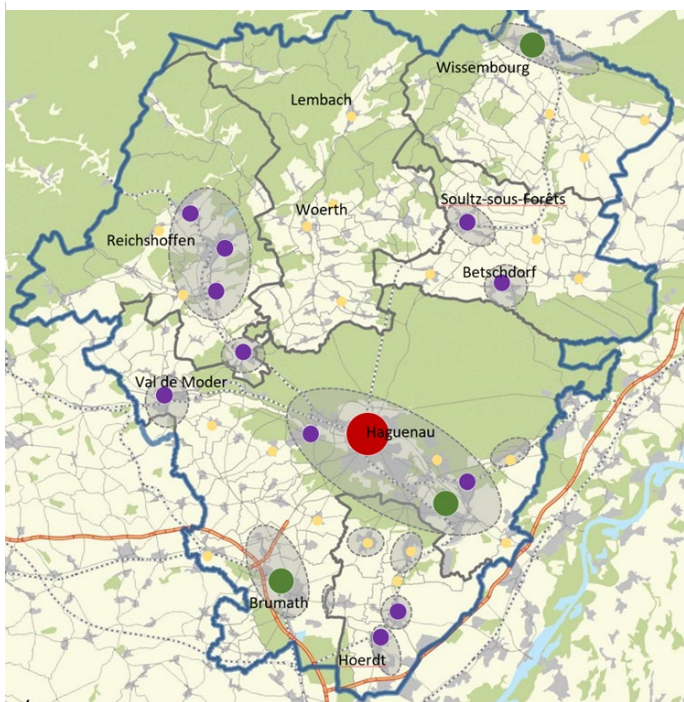


La commune de Haguenu se démarque sur le territoire avec plus de 34 800 habitants. Son agglomération est renforcée avec la commune de Bischwiller qui compte plus de 12 000 habitants. Les communes de Wissembourg et Brumath suivent derrière et comptent entre 7 000 et 9 000 habitants.

A la suite, l'écart se creuse. Les communes situées le long des voies ferrées (exceptée Betschdorf) ont entre 3 000 et 5 000 habitants.

Une dizaine de communes compte entre 1 000 et 3 000 habitants, répartis sur le territoire. Les communes au sud du SCoTAN sont les plus denses du territoire.

**Carte 2 : identification des centralités au regard des centralités**

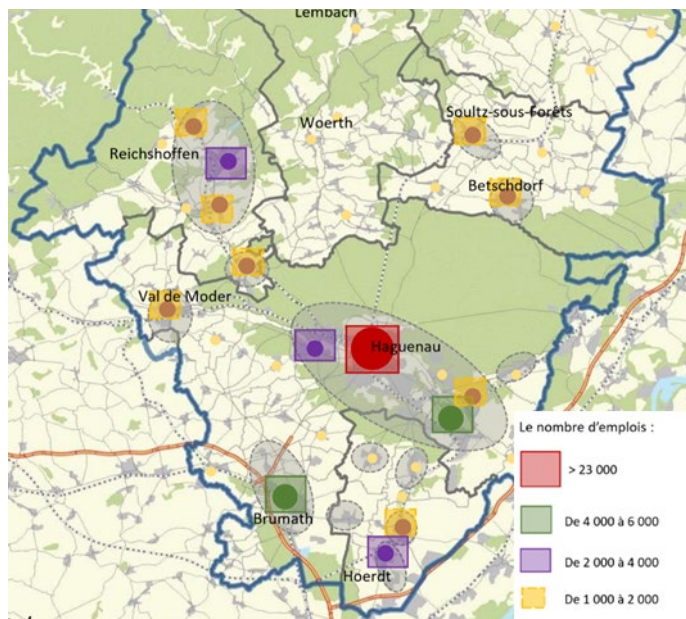


D'après l'INSEE, la notion d'unité urbaine repose sur la continuité du bâti et le nombre d'habitants. On appelle unité urbaine une commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants. Si l'unité urbaine se situe sur une seule commune, elle est dénommée ville isolée.

Une dizaine d'unités urbaines est présente sur le territoire. Ce sont les territoires les plus denses. L'unité urbaine la plus importante est celle de Haguenu, elle concentre le nombre d'habitants, d'emplois, de services et d'équipements le plus important.



**Carte 3 : identification des centralités au regard du nombre d'emplois**



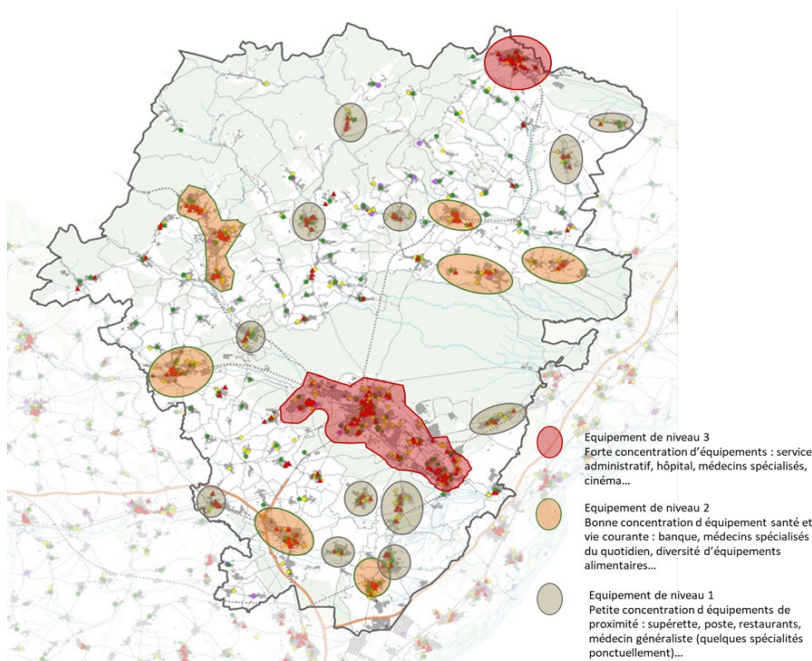
Le classement des communes par rapport au nombre d'emplois est sensiblement le même que celui du nombre d'habitants. La commune de Haguenau arrive en tête avec plus de 23 000 emplois.

Les communes de Brumath, Wissembourg et Bischwiller sont en deuxième position et comptent entre 4 000 et 6 000 emplois.

A la suite, les communes de Hoerdt, Reichshoffen et Schweighouse-sur-Moder comptabilisent entre 2 000 et 4 000 emplois grâce notamment à leurs zones d'activités importantes sur le territoire.

Enfin, les communes de plus de 3 000 habitants bénéficient toutes de plus de 1 000 emplois.

**Carte 4 : localisation des équipements de la vie courante et concentration en pôle**



Cinq types d'équipements sont recensés :

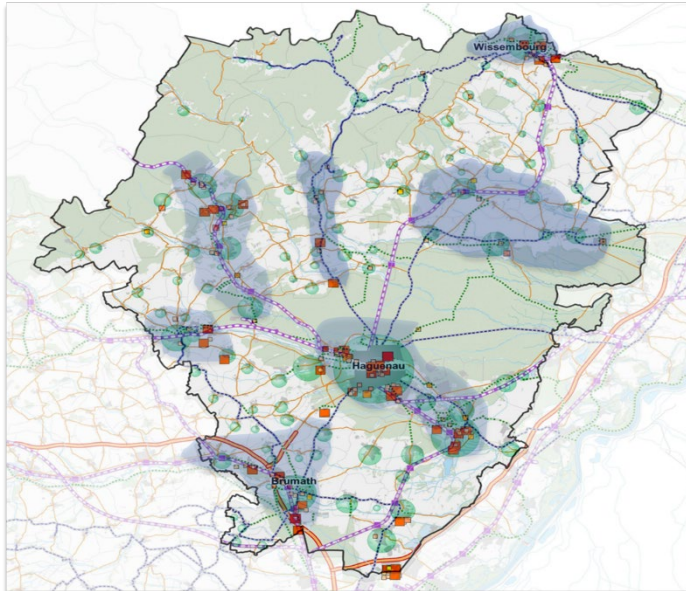
- éducation (école maternelle, primaire, collège, lycée),
- alimentation (supermarché et commerce alimentaire de proximité),
- santé (médecin de la vie courante, spécialiste, laboratoire d'analyses médicales),
- commerce et services du quotidien (services de la poste, bancaires, fleuristes, librairie, pharmacie, coiffeur),
- culture et sport (bibliothèque, piscine).

L'accès aux équipements de proximité est étroitement lié au niveau de densité des territoires.

On retrouve les équipements de niveau supérieur dans l'agglomération de Haguenau et à Wissembourg, grâce notamment à la présence d'hôpitaux.

Le degré de concentration et de diversité des équipements varie en fonction des communes. Les villes de plus de 3 000 habitants bénéficient au minimum d'équipements de niveau 2, mais dans la grande majorité des communes, même les villages, il existe des équipements de proximité. C'est une spécificité du territoire.

**Carte 5 : lien pôles d'emplois et offre mobilité**



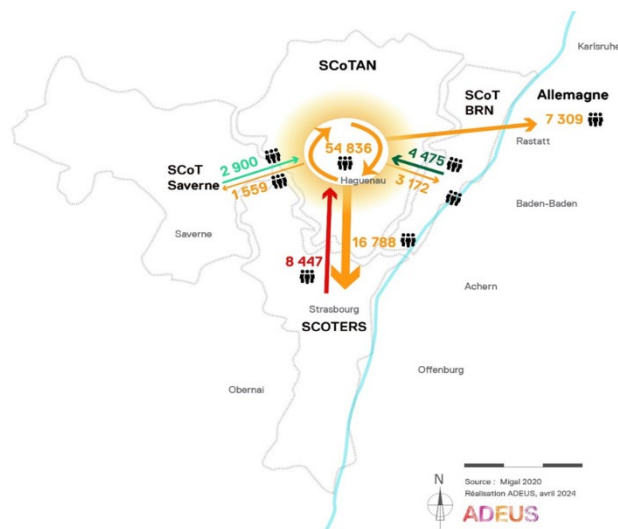
Les principaux pôles d'emplois se situent sur les réseaux de transports et notamment le long des voies ferrées. Ils correspondent aux unités urbaines élargies et concentrent chacun un pôle urbain important. On retrouve notamment : Haguenau, Wissembourg, Soultz-sous-Forêts, Brumath, Reichshoffen et Woerth.

Dans cette analyse des centralités de pôles d'emplois, le territoire de Woerth ressort. Son pôle d'emplois s'étale de Langensoultzbach à Eschbach.

### Identification des dynamiques locales

Le contexte d'organisation spatiale est pris en compte grâce aux données de flux. Les liens d'interdépendance entre territoires peuvent venir repositionner les polarités.

**Carte 6 : les principaux déplacements domicile/travail intra et extra SCoTAN**



Les migrations domicile-travail sont nombreuses sur le territoire. 65 % des migrations domicile-travail se font au sein même du territoire du SCoTAN. Néanmoins, 8 % des habitants vont travailler en Allemagne. Ce sont essentiellement des habitants du nord du territoire (Communauté de communes du Pays de Wissembourg). Enfin, 19 % des habitants situés principalement dans le sud du SCoTAN (Communauté de communes de la Basse-Zorn ou la Communauté d'Agglomération d'Haguenau) vont travailler dans l'Eurométropole.

### Carte 7 : flux domicile/travail sortant dans le périmètre du Bas-Rhin par intercommunalité



Les migrations domicile-travail au sein du SCoTAN sont principalement en lien avec la commune de Haguenau.

Les liens les plus forts sont entre Haguenau et Betschwiller et Haguenau et Schweighouse-sur-Moder. Ces liens d'interdépendance dépassent le périmètre de l'unité urbaine.

Des liens très forts sont également recensés entre Haguenau et l'entité urbaine Niederbronn-les-Bains/Reichshoffen /Gundershoffen et avec Val-de-Moder.

Les liens vers le sud du territoire sont moins présents. Les habitants de la Basse-Zorn allant majoritairement

travailler dans l'Eurométropole.

Concernant le nord du territoire, des migrations entre Wissembourg et Sultz-sous-Forêts ou Betschdorf sont recensées, mais la majorité des habitants qui travaillent en dehors du territoire va en Allemagne.

#### Une différence nord – sud

Il est précisé qu'à niveau d'armature égale, les développements des territoires ne sont pas les mêmes au nord et au sud du SCoTAN. Le sud bénéficie de l'attractivité de l'Eurométropole. Il est constitué de communes plus peuplées avec un nombre plus important d'équipements et services que les villages du nord du territoire.

#### La dimension géopolitique

Les éléments de diagnostics et d'analyses ont fait l'objet d'échanges et d'ateliers avec les représentants du territoire nord alsacien et de débats au sein des intercommunalités.

Si des éléments techniques ont été apportés pour définir l'armature urbaine du territoire du SCoTAN, celle-ci traduit aussi les volontés politiques et les perspectives de coopération et de complémentarités à plus ou moins long terme.

A noter que cette armature n'est pas basée sur une batterie de critères à satisfaire, à l'instar de certaines politiques publiques, rendant «éligible» ou non à telle ou telle aide ou politique publique.

Le contenu du PAS est essentiellement tourné vers le territoire du SCoTAN lui-même, mais il prend en compte le positionnement du territoire vis-à-vis de ses voisins. C'est à dessein, car outre le fait juridique qui veut que le SCoT soit limité à son seul territoire pour son application, le positionnement du territoire du SCoT de l'Alsace du Nord vis-à-vis de ses voisins est, dans le cadre

de l'élaboration du projet d'aménagement stratégique, tout à la fois l'arrière-plan des débats, l'objectif poursuivi et l'arbitre de nombreuses décisions prises.

### Des partis pris

Le nombre et la diversité des niveaux de l'armature peuvent être déroutants au premier abord. Il s'agit toutefois d'un choix assumé par le SCoTAN pour prendre en compte la complexité du fonctionnement du territoire. En effet, le territoire du SCoTAN, comme tout espace géographique, est marqué par des facteurs structurels lourds comme sa situation géographique et sa topographie (plaine, montagne...), son histoire (par exemple des communes, héritages de bourgs historiques, des territoires héritages d'une histoire industrielle passée ou récente), sa structuration par des réseaux de transports dont les tracés n'ont pas forcément été pensés pour le bon fonctionnement interne au territoire.... Au-delà, c'est aussi un espace vivant, qui évolue en permanence, modelé par des forces internes, mais aussi tributaire de forces externes qui ne lui laissent pas toujours la possibilité de maîtriser son destin. Enfin, il s'agit aussi d'un espace où s'organisent des communautés humaines, des Communautés de communes, des communautés politiques... Ces mouvements en présence rebattent ainsi sans cesse les cartes des opportunités et des faiblesses.

En ce sens, l'armature urbaine du SCoT n'est pas une construction figée, une « réalité » intangible, mais une lecture partagée de la structuration du territoire du SCoT autour de polarités, parfois des communes isolées, parfois polycéphales, parfois en conurbation, parfois plus éloignées, constituant ainsi la colonne vertébrale du territoire. Celle-ci est supposée suffisamment solide pour que chacun puisse s'y adosser pour s'épanouir dans sa propre réalisation, mais en sachant que tous ensemble regardent dans la même direction, dans l'intérêt du devenir de l'Alsace du Nord et de la satisfaction des besoins des populations au quotidien. L'armature urbaine doit ainsi favoriser la cohérence des politiques publiques, les coopérations et les complémentarités entre les communes, les habitants et les acteurs du territoire, pour mettre en œuvre le projet politique du PAS, repris par des orientations dans le DOO, à savoir : un développement économique et résidentiel du territoire, dans le respect et la préservation du patrimoine naturel et paysager, tout en s'adaptant aux changements climatiques et à ses conséquences.

#### Les communes d'appui aux pôles

Les communes d'appui ne sont pas un niveau en tant que tel dans l'armature urbaine. Les communes d'appui fonctionnent avec le pôle auquel elles sont rattachées. Elles jouent un rôle de renforcement ou de complémentarité au pôle auquel elles sont rattachées en matière d'accueil de population et d'habitat, et le cas échéant, d'équipements et d'activités. Lorsque cette localisation est plus opportune, elles permettront de desservir certains pôles urbains structurants ou certains pôles intermédiaires, pour répondre aux besoins du territoire dans sa globalité, dans une logique d'échanges, de complémentarités et de réciprocités avec le pôle principal. Outre des situations de fait, ces rattachements sont aussi l'affichage de volontés politiques de coopérations et de complémentarités entre communes proches.

## 2. LISTE DES COMMUNES ET LEUR NIVEAU DANS L'ARMATURE URBAINE

Tableau n°1. Liste des communes et leur niveau dans l'armature urbaine du SCoTAN

EPCI	Communes	Niveau dans l'armature urbaine
CA de Haguenau	Bischwiller	Pôle d'agglomération
CA de Haguenau	Haguenau	Pôle d'agglomération
CA de Haguenau	Kaltenhouse	Pôle d'agglomération
CA de Haguenau	Oberhoffen-sur-Moder	Pôle d'agglomération
CA de Haguenau	Schweighouse-sur-Moder	Pôle d'agglomération
CA de Haguenau	Brumath	Pôle urbain structurant
CC du Pays de Wissembourg	Wissembourg	Pôle urbain structurant
CA de Haguenau	Val-de-Moder	Pôle intermédiaire
CC de la Basse-Zorn	Hoerdtd	Pôle intermédiaire
CC de la Basse-Zorn	Weyersheim	Pôle intermédiaire
CC de l'Outre-Forêt	Betschdorf	Pôle intermédiaire
CC de l'Outre-Forêt	Soultz-sous-Forêts	Pôle intermédiaire
CC du Pays de Niederbronn-les-Bains	Gundershoffen	Pôle intermédiaire
CC du Pays de Niederbronn-les-Bains	Niederbronn-les-Bains	Pôle intermédiaire
CC du Pays de Niederbronn-les-Bains	Reichshoffen	Pôle intermédiaire
CC du Pays de Niederbronn-les-Bains	Mertzwiller	Pôle intermédiaire émergent
CC Sauer-Pechelbronn	Woerth	Pôle intermédiaire émergent
CA de Haguenau	Batzendorf	Pôle local
CC de la Basse-Zorn	Geudertheim	Pôle local
CC de la Basse-Zorn	Gries	Pôle local
CC de la Basse-Zorn	Kurtzenhouse	Pôle local
CC de la Basse-Zorn	Weitbruch	Pôle local
CC du Pays de Wissembourg	Seebach	Pôle local
CC Sauer-Pechelbronn	Lembach	Pôle local
CC Sauer-Pechelbronn	Merkwiller-Pechelbronn	Pôle local
CA de Haguenau	Mommenheim	Communes d'appui
CA de Haguenau	Niedermodern	Communes d'appui
CA de Haguenau	Bitschhoffen	Communes d'appui
CC de l'Outre-Forêt	Hatten	Communes d'appui
CC Sauer-Pechelbronn	Durrenbach	Communes d'appui
CA de Haguenau	Bernolsheim	Villages
CA de Haguenau	Berstheim	Villages
CA de Haguenau	Bilwisheim	Villages
CA de Haguenau	Dauendorf	Villages
CA de Haguenau	Donnenheim	Villages
CA de Haguenau	Engwiller	Villages
CA de Haguenau	Hochstett	Villages
CA de Haguenau	Huttendorf	Villages
CA de Haguenau	Kindwiller	Villages

EPCI	Communes	Niveau dans l'armature urbaine
CA de Haguenau	Krautwiller	Villages
CA de Haguenau	Kriegsheim	Villages
CA de Haguenau	Mittelschaeffolsheim	Villages
CA de Haguenau	Morschwiller	Villages
CA de Haguenau	Niederschaeffolsheim	Villages
CA de Haguenau	Ohlungen	Villages
CA de Haguenau	Olwisheim	Villages
CA de Haguenau	Rohrwiller	Villages
CA de Haguenau	Rottelsheim	Villages
CA de Haguenau	Schirrhein	Villages
CA de Haguenau	Schirrhoffen	Villages
CA de Haguenau	Uhlwiller	Villages
CA de Haguenau	Uhrwiller	Villages
CA de Haguenau	Wahlenheim	Villages
CA de Haguenau	Wintershouse	Villages
CA de Haguenau	Wittersheim	Villages
CC de la Basse-Zorn	Bietlenheim	Villages
CC de l'Outre-Forêt	Aschbach	Villages
CC de l'Outre-Forêt	Hoffen	Villages
CC de l'Outre-Forêt	Keffenach	Villages
CC de l'Outre-Forêt	Memmelshoffen	Villages
CC de l'Outre-Forêt	Oberroedern	Villages
CC de l'Outre-Forêt	Retschwiller	Villages
CC de l'Outre-Forêt	Rittershoffen	Villages
CC de l'Outre-Forêt	Schoenenbourg	Villages
CC de l'Outre-Forêt	Stundwiller	Villages
CC de l'Outre-Forêt	Surbourg	Villages
CC du Pays de Niederbronn-les-Bains	Dambach	Villages
CC du Pays de Niederbronn-les-Bains	Gumbrechtshoffen	Villages
CC du Pays de Niederbronn-les-Bains	Mietesheim	Villages
CC du Pays de Niederbronn-les-Bains	Oberbronn	Villages
CC du Pays de Niederbronn-les-Bains	Offwiller	Villages
CC du Pays de Niederbronn-les-Bains	Rothbach	Villages
CC du Pays de Niederbronn-les-Bains	Uttenhoffen	Villages
CC du Pays de Niederbronn-les-Bains	Windstein	Villages
CC du Pays de Niederbronn-les-Bains	Zinswiller	Villages
CC du Pays de Wissembourg	Cleebourg	Villages
CC du Pays de Wissembourg	Climbach	Villages
CC du Pays de Wissembourg	Drachenbronn-Birlenbach	Villages
CC du Pays de Wissembourg	Hunspach	Villages
CC du Pays de Wissembourg	Ingolsheim	Villages
CC du Pays de Wissembourg	Oberhoffen-lès-Wissembourg	Villages

EPCI	Communes	Niveau dans l'armature urbaine
CC du Pays de Wissembourg	Riedseltz	Villages
CC du Pays de Wissembourg	Rott	Villages
CC du Pays de Wissembourg	Schleithal	Villages
CC du Pays de Wissembourg	Steinseltz	Villages
CC Sauer-Pechelbronn	Biblisheim	Villages
CC Sauer-Pechelbronn	Dieffenbach-lès-Woerth	Villages
CC Sauer-Pechelbronn	Eschbach	Villages
CC Sauer-Pechelbronn	Forstheim	Villages
CC Sauer-Pechelbronn	Froeschwiller	Villages
CC Sauer-Pechelbronn	Goersdorf	Villages
CC Sauer-Pechelbronn	Gunstett	Villages
CC Sauer-Pechelbronn	Hegeney	Villages
CC Sauer-Pechelbronn	Kutzenhausen	Villages
CC Sauer-Pechelbronn	Lampertsloch	Villages
CC Sauer-Pechelbronn	Langensoultzbach	Villages
CC Sauer-Pechelbronn	Laubach	Villages
CC Sauer-Pechelbronn	Lobsann	Villages
CC Sauer-Pechelbronn	Morsbronn-les-Bains	Villages
CC Sauer-Pechelbronn	Niedersteinbach	Villages
CC Sauer-Pechelbronn	Oberdorf-Spachbach	Villages
CC Sauer-Pechelbronn	Obersteinbach	Villages
CC Sauer-Pechelbronn	Preuschdorf	Villages
CC Sauer-Pechelbronn	Walbourg	Villages
CC Sauer-Pechelbronn	Wingen	Villages

### 3. PROMOUVOIR UNE STRATEGIE D'IMPLANTATION DES LOGEMENTS, DES EQUIPEMENTS ET DE L'EMPLOI EN COHERENCE AVEC L'ARMATURE URBAINE

#### 3.1. RAYONNER A L'ECHELLE DE L'ALSACE DU NORD ET AU-DELA

Niveaux 1 et 2 de l'armature urbaine : le pôle d'agglomération de Haguenau et les pôles urbains structurants de Brumath et Wissembourg

Dans un souci de compatibilité avec le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET) qui décline la stratégie d'aménagement et de développement des territoires de la Région Grand Est, le document du SCoTAN se doit de prendre en compte l'armature urbaine régionale. L'un des objectifs majeurs de la stratégie du Grand Est est de garantir un plus grand équilibre entre les territoires en renforçant et en dynamisant les pôles de l'armature urbaine régionale et locale et notamment leurs centralités.

Aux termes du SRADDET, objectif 20 « Consolider l'armature urbaine, moteur des territoires » :

*« Le travail d'identification de l'armature urbaine locale et les objectifs qui seront établis en faveur du maintien, du développement ou de l'émergence de différents niveaux de centralités dans le respect des équilibres centre/périphérie constituent un préalable essentiel. Néanmoins, ce cadre d'action nécessaire au renforcement des centralités doit s'appuyer sur une réflexion globale d'aménagement et de développement et adaptée à chaque pôle urbain.*

*Sur ce point, les SCoT peuvent dans leurs dispositions donner une impulsion majeure en travaillant à :*

- « - La cohérence à l'échelle du bassin de vie (principe d'implantation des équipements et lien avec les infrastructures de transports) ;*
- La limitation des concurrences centre/périphéries (objectifs de production de logements et principe d'implantation du commerce de périphérie) ;*
- La formulation de recommandations d'aménagement. »*

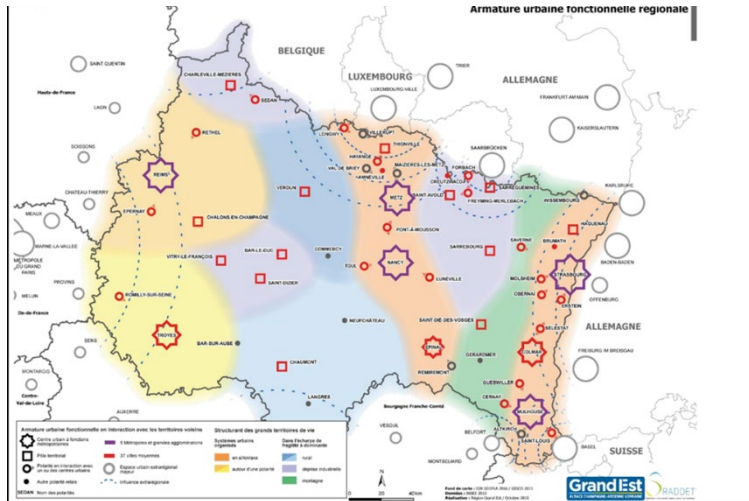
Haguenau s'impose comme un « pôle territorial » regroupant au moins 75 % de la gamme équipements supérieurs, plus de 10 000 habitants, 7 000 emplois dont plus de 300 cadres des fonctions métropolitaines et étant peu influencé par les centres urbains. La ville se place au premier niveau de l'armature régionale sur le territoire du SCoTAN et joue un rôle central.

Wissembourg est inscrit comme « Polarité en interaction avec un ou des centres urbains ». La commune regroupe au moins 50 % de la gamme équipements supérieurs, plus de 10 000 habitants, 5 000 emplois et échange quotidiennement avec au moins un centre urbain.



Alors que Brumath est classée à un niveau inférieur dans l'armature régionale, comme « autre polarité relais », le PETR de l'Alsace du Nord a demandé que le territoire soit classé au même

**Carte 8 : armature urbaine du SRADET**



niveau que Wissembourg. Cette demande n'a pas été suivie d'effets par la Région. Toutefois, les éléments du diagnostic montrent que Brumath, compte tenu de sa situation aux portes de l'Eurométropole de Strasbourg et au sud de Haguenau, de son pôle d'emploi majeur que représente la plateforme départementale de Brumath-Mommenheim toujours en développement, de sa

croissance démographique, constitue un pôle majeur du territoire du SCoTAN. C'est pourquoi, elle occupe avec Wissembourg le deuxième niveau de l'armature urbaine du SCoTAN après l'agglomération de Haguenau.

### Niveau 1 : le pôle d'agglomération de Haguenau

Le SCoTAN a fait le choix de maintenir au plus haut niveau de l'armature urbaine le pôle d'agglomération de Haguenau, comme c'était déjà le cas dans le SCoTAN arrêté en 2015. Il est composé des communes de Haguenau, Bischwiller, Schweighouse-sur-Moder, Oberhoffen-sur-Moder et Kaltenhouse. Il compte 59 150 habitants et 33 633 emplois en 2020<sup>1</sup>.

Ensemble, ces communes constituent le niveau supérieur de l'armature urbaine du SCoT, mais aussi un pôle ayant vocation à rayonner à l'échelle du Rhin supérieur. En ce sens, c'est l'affirmation de la volonté du SCoTAN de faire de ce pôle d'agglomération le cœur du territoire et de lui donner un rôle important, de réciprocité avec les métropoles avoisinantes, notamment avec l'Eurométropole de Strasbourg et la ville de Karlsruhe, pour l'accueil d'équipement(s) et/ou d'activité(s) de niveau supérieur.

### Niveau 2 : les deux pôles urbains structurants : Wissembourg au nord, Brumath au sud

Wissembourg (7 492 hab. et 5 170 emplois)<sup>2</sup> et Brumath (10 061 hab. et 5 389 emplois) n'ont pas les dimensions démographiques, commerciales, d'emplois... du pôle d'agglomération de Haguenau ; toutefois, elles constituent toutes les deux des pôles urbains structurants du territoire du SCoT. Compte tenu de leur position, Wissembourg en porte d'entrée nord, accolée à la frontière allemande, Brumath au sud, en articulation directe avec l'Eurométropole de Strasbourg, leurs fonctions sont différentes.

<sup>1</sup> Recensement de la population INSEE millésime 2020

<sup>2</sup> Recensement de la population INSEE millésime 2020

### Wissembourg, pôle urbain structurant du nord

En raison de son niveau d'équipements et de commerces, Wissembourg joue un rôle indéniable dans l'organisation commerciale du nord du territoire, mais aussi par la présence de services de santé, de services administratifs, d'offre de logements, etc., ce qui justifie pleinement sa position à ce niveau de l'armature du SCoTAN.

En outre, vis-à-vis de son voisin allemand, c'est l'affirmation de la volonté du SCoTAN de faire de Wissembourg un pôle de premier rang, afin de jouer un rôle facilitateur dans les débats sur l'aménagement du territoire de part et d'autre de la frontière ; le système allemand de planification étant très sensible aux notions de hiérarchie urbaine.

Toutefois, Wissembourg connaît une décroissance démographique et une perte d'emplois. La mise en œuvre des orientations du SCoT devra conduire à conforter la place de Wissembourg dans l'armature urbaine, pour lui permettre de conserver ses commerces, équipements et services, notamment dans le domaine de la santé, qui lui permettent de répondre aux besoins des habitants du nord de l'Alsace et de conserver sa place de porte d'entrée touristique depuis l'Allemagne.

### Brumath, pôle urbain structurant du sud et sa commune d'appui Mommenheim

Troisième commune en poids de population<sup>3</sup> et deuxième en poids d'emplois<sup>4</sup>, Brumath occupe une place forte à l'articulation du territoire du SCoTAN avec l'Eurométropole de Strasbourg. Le développement encore en cours de la plateforme départementale de Brumath-Mommenheim et l'accueil de nouveaux emplois vont vraisemblablement encore accroître, dans les années à venir, le rôle d'offre commerciale, de services, d'équipements et de logements que porte Brumath.

### Mommenheim, commune d'appui au pôle urbain structurant de Brumath

Les liens entre le pôle urbain structurant de Brumath et la commune de Mommenheim sont déjà une réalité. Mommenheim accueille la principale plateforme d'activités industrielles du secteur en continuité du bâti de la commune de Brumath. Cette zone, encore en plein développement, propose d'ores et déjà 1 600 emplois. L'arrivée de nouvelles entreprises importantes est déjà programmée. Ce renforcement de la vocation d'activités sur la plateforme de Mommenheim va se poursuivre et devra également s'accompagner d'une offre suffisante de logements. Principal pôle d'emplois au sud-ouest du territoire, la desserte de la zone, l'accessibilité aux aménités de la ville de Brumath pour les salariés de la zone sont des problématiques qui concernent les deux communes en commun.

## **3.2. ORGANISER LE FONCTIONNEMENT A L'ECHELLE DES BASSINS DE VIE**

### **3.2.1. Les pôles intermédiaires**

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

---

<sup>3</sup> 10 089 hab. INSEE 2020

<sup>4</sup> 5 389 emplois au lieu de travail INSEE 2020

Leur croissance résidentielle devra se faire dans un souci d'élargissement de la gamme de logements (taille, statut d'occupation, prix...) pour pouvoir répondre à la diversité des besoins en logement de la population. Les logements dans les villages étant majoritairement de grands logements, occupés par leur propriétaire, ces pôles ont vocation à proposer une gamme plus large de produits immobiliers pour faciliter le maintien ou l'installation des ménages qui ne peuvent satisfaire leur besoin dans l'offre villageoise.

### Niveau 3 : les pôles intermédiaires

#### Le pôle intermédiaire tricéphale Niederbronn-les-Bains / Reichshoffen / Gundershoffen

Niederbronn-les-Bains, Reichshoffen et Gundershoffen formaient déjà, dans l'armature urbaine du SCoT de 2015, une polarité de 13 543 habitants et 6 110 emplois.

Riche de son histoire à la fois industrielle et thermale, cette agglomération occupe toujours une place importante dans l'offre en commerce, service, équipement, logement et emploi dans le territoire nord-ouest alsacien, ce qui explique sa place dans les niveaux supérieurs de l'armature urbaine du SCoTAN, malgré une dynamique démographique un peu atone.

#### Le pôle intermédiaire bicéphale Soultz-sous-Forêts / Betschdorf et leur commune d'appui Hatten

Ces deux communes (ensemble 7 361 hab. et 2 587 emplois) ne forment pas une conurbation. Bien que mitoyennes par leur ban communal, plusieurs kilomètres séparent les tissus urbains bâtis des deux communes. Toutefois, Soultz-sous-Forêts (3 169 hab. et 1 551 emplois) et Betschdorf (4 192 hab. et 136 emplois) proposent ensemble, au nord de la forêt de Haguenau, une offre diversifiée en commerces, services, équipements, logements et emplois. Le souhait de porter ensemble dans le SCoT cette fonction de polarité intermédiaire traduit leur volonté de complémentarité au service des habitants de l'Outre-Forêt.

#### Hatten, commune du bi-pôle structurant Betschdorf/Soultz-sous-Forêts

La commune de Hatten, à l'extrémité est de la Communauté de communes de l'Outre-Forêt, vient en appui au pôle structurant de Betschdorf/Soultz-sous-Forêts, en particulier pour ses capacités d'accueil d'industrie d'intérêt national et d'industrie verte en lien avec la géothermie à vocation industrielle et l'exploitation du lithium. En ce sens, ce projet a été retenu dans la liste des Projets d'envergure nationale et européenne (PENE) figurant dans l'arrêté ministériel du 31 mai 2024 relatif à la mutualisation nationale de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers des Projets d'envergure nationale et européenne d'intérêt général majeur pour une estimation de consommation projetée d'ENAF (2021-2030) de 50 hectares pour l'ensemble de l'opération. Le développement de cette zone pourra générer des besoins en logement, en équipement et service, tout comme l'amélioration de son accessibilité qui sera à organiser avec les communes du bi-pôle Betschdorf/Soultz-sous-Forêts.

#### Le pôle intermédiaire du Val-de-Moder et ses communes d'appui Bitschhoffen et Niedermodern

Le pôle intermédiaire du Val-de-Moder (6 354 habitants. et 2 124 emplois) est composé de la commune principale Val-de-Moder (5 012 habitants. et 1 298 emplois) et deux communes voisines, plus petites, Niedermodern (883 habitants. et 732 emplois) et Bitschhoffen

(459 habitants. et 93 emplois). Ces trois communes en conurbation formaient déjà un pôle dans l'ancien SCoT. Elles mutualisent des équipements et des services.

#### Bitschhoffen et Niedermodern, communes d'appui du pôle intermédiaire de Val-de-Moder

Les communes de Bitschhoffen et Niedermodern forment avec la commune de Val-de-Moder une conurbation justifiant d'une approche commune, coordonnée et complémentaire de l'évolution de ce territoire.

#### Le pôle intermédiaire bicéphale Hoerdt / Weyersheim

Le pôle (8 005 habitants et 5 067 emplois) composé des communes de Hoerdt (4 586 habitants et 3 850 emplois) et de Weyersheim (3 419 habitants et 1 217 emplois) constitue le pôle intermédiaire le plus méridional du SCoTAN aux portes de l'Eurométropole de Strasbourg. Ces deux communes en quasi conurbation constituent le deuxième pôle intermédiaire en poids de population et en nombre d'emplois après celui de Niederbronn-les-Bains/Reichshoffen/Gundershoffen. Principales communes de la Communauté de communes de la Basse-Zorn, la croissance de la population et des emplois est parmi les plus dynamiques du territoire du SCoT.

### **3.2.2. Les pôles intermédiaires émergents**

#### Niveau 3 bis : les pôles intermédiaires émergents Woerth et Mertzwiller

Les pôles intermédiaires émergents que sont Woerth et Mertzwiller (3 376 habitants et 1 597 emplois) ne sont pas en tant que tel un niveau supplémentaire de l'armature. Tout comme les pôles intermédiaires, les pôles intermédiaires émergents ont vocation à être des centres de proximité pour leur bassin de vie. Toutefois, dans ces pôles, l'ensemble des fonctions doit être renforcé pour leur permettre de jouer pleinement leur rôle de pôle intermédiaire.

Si ces pôles font le choix de la croissance urbaine, ils veilleront à ce que celle-ci soit équilibrée du point de vue des fonctions développées. Leur développement en matière d'activités devra être proportionné à leur statut et à leur rôle au sein de l'armature urbaine. Leur croissance résidentielle devra se faire dans un souci d'élargissement de la gamme de logements (taille, statut d'occupation, prix...) pour pouvoir répondre à la diversité des besoins en logement de la population.

#### Le pôle intermédiaire émergent de Woerth et sa commune d'appui Durrenbach

La commune de Woerth (1 716 habitants et 774 emplois) est la principale polarité du territoire de la Communauté de communes de Sauer-Pechelbronn. Ce territoire plus rural et moins bien accessible que les autres intercommunalités du SCoTAN a besoin de pouvoir disposer d'une polarité urbaine forte.

En raison du manque de disponibilités foncières, une complémentarité dans l'offre d'équipements et de services a d'ores et déjà commencé à s'organiser entre Woerth et Durrenbach, qui accueillent le siège de la Communauté de communes.

#### Durrenbach, commune d'appui du pôle intermédiaire émergent de Woerth

Dans la logique de l'armature urbaine du SCoT, Durrenbach poursuivra l'accueil d'activités, d'équipements et de services en cohérence et complémentarité avec Woerth.



### Le pôle intermédiaire émergent de Mertzwiller

Mertzwiller (3 376 habitants et 1 597 emplois) offre un niveau de services, d'équipements, d'emplois et de logements en entrée de la vallée du Pays de Niederbronn-les-Bains. Cette polarité a vocation à se renforcer pour offrir un niveau de service à l'ensemble des habitants de la vallée, en complémentarité avec le pôle tricéphale de Niederbronn-les-Bains /Reichshoffen/Gundershoffen, plus en amont.

### **3.2.3. Les pôles locaux**

Les « pôles locaux » portent leurs caractéristiques dans leur nom. Il s'agit de communes qui accueillent aujourd'hui quelques services et commerces et de petits pôles d'activités qui leurs donnent un rayonnement modeste, mais certains sur leur propre territoire et/ou quelques villages voisins. Ils jouent un rôle de proximité important, offrant les services et commerces essentiels aux besoins du quotidien pour les habitants. Le SCoTAN entend conforter ces pôles locaux pour créer un premier maillage de polarité de proximité et éviter de multiplier les déplacements et la dépendance à l'automobile. Ils doivent permettre d'offrir une réponse géographiquement proche aux besoins de services, d'équipements et de commerces de proximité de leur bassin de population.

C'est en ce sens et pour assurer un maillage fin, que le SCoTAN confie à ce niveau territorial des responsabilités, modestes mais importantes, pour éviter que les grandes polarités ne deviennent trop hégémoniques dans leur vocation d'animation et de réponse aux besoins du territoire, augmentant d'autant les distances des déplacements motorisés pour des besoins qui pourraient être satisfaits autrement.

Les pôles locaux du nord et du sud présentent des différences liées aux espaces dans lesquels ils évoluent :

- Les pôles locaux situés au nord du territoire : Lembach, Seebach et Merkwiler-Pechelbronn. Ils jouent un rôle de centre de proximité pour les villages aux alentours en offrant des équipements, services et commerces de proximité (médecins généralistes, marchés, bureau de poste...) dans un territoire moins dense et moins pourvu d'équipements et de services que le sud du territoire du SCoTAN.
- Les pôles locaux situés au sud du territoire : Batzendorf, Weitbruch, Gries, Kurtzenhouse et Geudertheim. Ces pôles, compte tenu de leur nombre d'habitants (entre 1 000 et 3 000 habitants), bénéficient de tous les services de proximité nécessaires à leurs habitants. Cette partie du territoire est plus densément peuplée et accueille des équipements, commerces et services dans chaque commune. Ce classement correspond aux volontés politiques du projet de territoire de la Basse-Zorn et permet de ne pas restreindre le développement de ces communes accueillant les dynamiques des habitants travaillant principalement aux portes de la métropole régionale.

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

capacités de desserrement aux activités existantes, notamment artisanales, voire accueillir de façon limitée des activités nouvelles. Leur croissance résidentielle devra se faire dans un souci d'élargissement de la gamme de logements (taille, statut d'occupation, prix...) pour pouvoir répondre à la diversité des besoins en logement de la population.

#### Niveau 4 : les pôles locaux

##### Le pôle local de Lembach

Lembach (1 551 habitants. et 385 emplois).

##### Le pôle local de Seebach

Seebach (1 673 habitants et 227 emplois).

##### Le pôle local de Merkwiler-Pechelbronn

(925 habitants et 495 emplois).

##### Le pôle local de Batzendorf

(984 habitants et 134 emplois).

##### Le pôle local de Weitbruch

(2 738 habitants et 233 emplois).

##### Le pôle local de Geudertheim

(2 631 habitants et 449 emplois).

##### Le pôle local bicéphale de Gries-Kurtzenhouse

(3 955 habitants et 457 emplois). Gries (2 879 habitants et 376 emplois). Kurtzenhouse (1 076 habitants et 81 emplois).

### 3.2.4. Les villages

#### Niveau 5 : les villages

A l'autre extrémité de l'armature urbaine, on trouve les « villages ». Ils forment la première cellule de vie du territoire. Leur maintien et leur développement sont nécessaires à la vitalité de l'Alsace du Nord. C'est le niveau qui concentre une grande part de l'activité agricole et ces villages constituent pour une grande partie la signature paysagère et patrimoniale de l'Alsace du Nord. Pour autant, cette affirmation ne doit pas faire oublier que le temps du tout partout est définitivement révolu, que ce soit en matière de services ou de déplacements, pour ne citer que cela, et que les villages ne peuvent plus prétendre à devenir polarité au gré de poussées de croissance urbaine non coordonnées ni cohérentes avec le projet de l'ensemble du territoire. Au nombre de 75, ils forment, et de très loin, le niveau le plus nombreux. Leur identification s'est faite par distinction des communes jouant un rôle de polarité du territoire.

Au nombre de 75 communes, leur identification s'est faite par distinction des communes constituant les polarités ou les communes d'appui aux pôles de l'armature urbaine.

Le développement des villages peut parfois être nécessaire à leur pérennité, à l'équilibre de l'occupation de l'espace en Alsace du Nord et à l'équilibre du territoire, mais il devra être mesuré et proportionnel à leur niveau dans l'armature urbaine. Leur croissance spatiale en matière de consommation foncière d'ENAF et d'artificialisation des sols devra être limitée.

A noter que pour tous les niveaux de l'armature urbaine, les projets de développement devront rechercher la sobriété foncière et le respect de la qualité écologique des sols pour maintenir la biodiversité, limiter l'imperméabilisation des sols et respecter les qualités paysagères.



## **B - RENFORCER LA VOCATION D'ACCUEIL INDUSTRIELLE ET DIVERSIFIER L'ATTRACTIVITE ECONOMIQUE TERRITORIALE DE L'ALSACE DU NORD**

### **1. RENFORCER L'ATTRACTIVITE ECONOMIQUE DE L'ALSACE DU NORD EN COHERENCE AVEC L'EXISTANT ET EN S'APPUYANT SUR LES RESSOURCES SPECIFIQUES AU TERRITOIRE**

Pour tenir son rôle entre Karlsruhe et Strasbourg, la poursuite du développement économique de l'Alsace du Nord est une composante essentielle. Si l'économie présentielle, la redistribution locale de richesse jouent leur rôle, notamment sur les niveaux inférieurs de l'armature urbaine, principalement pour satisfaire les besoins de la population, la présence encore marquée de l'industrie dans l'économie locale est un atout majeur dans un contexte national de retour vers davantage de relocalisation industrielle en France et en Europe. L'Alsace du Nord a ainsi une carte à jouer dans cette perspective de réindustrialisation de la France.

Toutefois, tout ne peut pas être misé sur cette unique perspective. En ce sens, le développement des services, de la logistique, du commerce, de nouveaux domaines d'activités, l'accueil de nouvelles entreprises sont également des ambitions du projet de territoire.

Les aménités à destination des personnes et des entreprises, tout comme une bonne accessibilité (réseaux de communication, de déplacement, connectivité avec le point nodal de déplacement strasbourgeois, mais aussi de Baden-Baden et de Karlsruhe) sont des conditions nécessaires pour accompagner cette perspective. Elles font également l'objet d'orientations et d'objectifs dans le SCoT.

L'un des choix du SCoTAN est également de s'appuyer pour son projet économique sur ses spécificités. Ce choix privilégie les ressources locales, ce qui est un gage de permanence sur le territoire. Sont ciblés comme secteurs à développer et porteurs d'avenir, le pôle des nouvelles technologies de l'information et de la communication (dit NTCl), la géothermie profonde, la transformation de lithium, le thermalisme....

La mise à disposition d'une offre foncière attirante et diversifiée, notamment à l'aide d'une bonne lisibilité de l'offre existante et de la qualité des zones d'activités sera un atout.

Dans un contexte où les entreprises témoignent de leur difficulté à recruter les salariés dont ils auraient besoin, la disponibilité d'une offre de logements adaptée aux parcours résidentiels des salariés et des actifs est également un objectif du SCoT. Cette offre doit également pouvoir répondre aux besoins de logements temporaires et saisonniers pour les personnes ayant des contrats de travail à durée déterminée, les apprentis, les stagiaires. La disponibilité de logements financièrement accessibles aux personnes ayant des revenus modestes accompagne cette stratégie économique.

Le cadre de vie, l'offre d'équipements, dans tous les domaines de la vie et des loisirs, accompagnent, au même titre que le respect et la mise en valeur de la qualité paysagère de l'Alsace du Nord, cette vision de la croissance économique dans un ensemble cohérent et coordonné.

Le diagnostic a montré que cette vision n'est pas déconnectée des réalités territoriales : le territoire bénéficie d'un environnement économique favorable, pour peu qu'il sache jouer de ses atouts : une bonne connexion avec la métropole régionale, la proximité d'un pôle universitaire important, complétée par une offre universitaire présente sur le territoire lui-même, des pôles d'excellence, des entreprises fleurons de leur secteur, une desserte ferroviaire qui place le territoire à rarement plus de 6 km d'un arrêt de transport collectif, un réseau routier de bonne qualité même si des améliorations (certaines en cours) sont encore nécessaires, notamment au niveau de Haguenau.

Les chiffres confortent le projet du territoire : le chômage est plutôt plus faible que la moyenne du département ; Haguenau-Bischwiller et les communes de leur agglomération représentent, prises ensemble, le deuxième pôle urbain du département ; le réseau de petites villes qui accompagne le développement du territoire permet un relais et une diversification efficace de la croissance urbaine et économique.

En synthèse, les éléments de diagnostic et les débats de l'élaboration du SCoTAN ont montré que le développement économique de l'Alsace du Nord, du point de vue d'un document d'urbanisme, tient pour l'essentiel en trois grands points : hiérarchiser, diversifier, optimiser et maîtriser l'offre de foncier économique.

Le projet d'aménagement stratégique fait le choix de s'appuyer sur les éléments d'excellence du territoire : sa main-d'œuvre qualifiée, la force de son secteur industriel, ses ressources naturelles, son paysage, sa situation à proximité de grandes métropoles régionales, la qualité de sa desserte... Dans la compétition territoriale, la présence de ces atouts est autant de vecteurs pour le succès de sa politique économique, autant d'éléments qui peuvent l'aider à se différencier pour retenir l'attention d'investisseurs potentiels.

Dans son champ de compétences, le SCoTAN propose de hiérarchiser l'offre économique en veillant à prendre en compte plusieurs éléments :

- prioriser la consommation foncière vers les besoins du secteur économique et réduire davantage que par le passé la consommation à destination résidentielle dans un contexte de raréfaction du foncier, de réduction de la consommation d'ENAF et d'artificialisation des sols, conformément aux obligations de la loi dite Climat et résilience ;
- remobiliser, lorsque c'est possible, le potentiel foncier dans les zones d'activités existantes et dans les friches ;
- offrir à chaque niveau de territoire une part du potentiel de création de foncier économique, de façon à équilibrer sa répartition spatiale ;
- hiérarchiser cette offre pour maintenir la capacité des pôles urbains principaux, mieux desservis, à tirer le développement vers le haut.

## **2. DIVERSIFIER LE TISSU ECONOMIQUE DU TERRITOIRE ET DEVELOPPER DE NOUVELLES FILIERES**

La diversification concerne le développement et le renforcement de l'activité tertiaire et de services, mais également le souci de fournir un foncier lui aussi diversifié, permettant aussi bien d'accueillir des activités industrielles que de fournir aux artisans les conditions d'implantation et de croissance dont ils ont besoin.

Participe aussi de cette volonté de diversification, l'attention portée au développement des activités liées aux énergies nouvelles et renouvelables, au premier rang desquelles figurent la géothermie, dont le site de Rittershoffen constitue une première mise en application, ou encore, par exemple, la filière bois dans toutes ses dimensions (énergie, construction, ...). La recherche de l'efficacité énergétique des constructions et des formes urbaines, prescrite par ailleurs, pourra servir de vecteur au développement de ce pôle d'excellence autour des énergies renouvelables.

Toujours dans un souci de diversifier la structure des activités, le SCoTAN encourage le développement des activités liées aux technologies de l'information et de la communication et fait, de l'équipement des nouvelles zones d'activités en moyens de communication à très haut débit, un préalable à leur création.

## **3. HIERARCHISER LES PROJETS DE ZONES D'ACTIVITES ET VEILLER A LEUR COMPLEMENTARITE ET A L'OPTIMISATION DE LEUR FONCIER**

A côté du souci de diversification de l'économie et du développement d'une offre foncière adaptée, le projet de territoire attache une grande importance à la structuration et la hiérarchisation du développement économique. On l'a vu, la logique qui sous-tend l'armature urbaine vise à rendre lisible le projet de développement et ses priorités.

Le SCoTAN, dans son projet d'aménagement stratégique, affirme fortement que c'est au pôle d'agglomération, aux deux pôles urbains structurants et aux pôles intermédiaires de l'armature urbaine de porter le développement économique. Effets de levier, synergies, aménités positives, autant de principes qui sont derrière ce choix. Celui-ci facilite également la mise en œuvre de réseaux publics eux aussi priorités et hiérarchisés.

Car ce sont ces polarités qui sont aussi les mieux desservies, celles sur lesquelles la puissance publique a le plus investi en moyens et équipements. Disperser l'activité sur une multiplicité de points d'appui territoriaux, à tous les niveaux du territoire sans considération de taille, aurait eu de nombreux inconvénients : on l'a vu, cela aurait obligé à disperser les investissements dans les réseaux, qu'ils soient de déplacement ou de communication, générer un accroissement des déplacements domicile-travail susceptibles de saturer des axes routiers pas nécessairement prévus pour de telles charges et provoqué des concurrences territoriales accrues, chacun pouvant légitimement, en l'absence de structuration claire, aspirer à l'accueil de pôles d'emplois sur son territoire. Cette approche n'est pas celle du Projet d'aménagement stratégique et s'avère par bien des côtés irréalistes en des temps de rationalisation de l'investissement et de ressources plus contingentes que par le passé.

Ce choix, en créant finalement plus de richesses par la concentration des activités que n'en auraient créées les mêmes activités si elles s'étaient dispersées, a aussi vocation à tirer le développement des autres parties du territoire de l'Alsace du Nord.

Car les capacités des autres niveaux de l'armature n'ont pas été oubliées. Le second grand principe du Projet d'aménagement stratégique, c'est en effet d'offrir en parallèle des capacités de développement à chacun, selon son rôle et ses possibilités d'animation du territoire.

Le PAS annonce les perspectives que précisera par ailleurs le document d'orientation et d'objectifs :

- développer les fonctions de centralité urbaine dans le pôle d'agglomération de Haguenau, les pôles urbains structurants et les pôles intermédiaires ainsi que toutes implantations susceptibles de renforcer leur image et leur rôle dans l'activité tertiaire ;
- limiter les concurrences inutiles et veiller à ce que les projets de développement économique s'inscrivent dans une logique de renforcement de l'armature urbaine proposée et soutenue par le SCoTAN.

L'offre de services à la personne doit être étendue à l'ensemble du territoire, au plus proche des usagers. En ce sens, tous les niveaux de l'armature urbaine auront vocation à les accueillir. Leur implantation se fera prioritairement sans nouvelle consommation d'espace naturel, agricole et forestier et en limitant l'artificialisation des sols.

Dans un contexte de sobriété foncière et de préservation de la qualité des fonctions écologiques des sols, le développement économique pourra être renforcé à toutes les échelles de l'armature en augmentant les capacités du territoire à accueillir des activités nouvelles dans le tissu urbain, à la condition d'optimiser l'usage du foncier au sein des zones d'activités, en réalisant des opérations de renouvellement urbain et/ou en réutilisant des friches. L'optimisation de l'usage du foncier des zones d'activités existantes ou nouvelles par un changement de modèle d'aménagement (par ex. mutualisation d'espace, construction en étage, modularité et polyvalence d'usage de locaux...) est une ressource foncière majeure à mobiliser.

#### **4. DEVELOPPER L'ATTRACTIVITE TOURISTIQUE DE L'ALSACE DU NORD**

Le diagnostic a montré le fort potentiel du patrimoine paysager, naturel, historique, archéologique, architectural et urbain considérable en Alsace du Nord. Le développement touristique y trouvera naturellement ses racines et le SCoTAN veille à préserver ces ressources et à encourager ces activités. Ceci se traduit par des mesures en faveur du développement du tourisme vert notamment, susceptible de contribuer à valoriser les productions agricoles locales, mais aussi par l'intégration des projets touristiques développés par les offices de tourisme présents en Alsace du Nord (conditionnés toutefois par le souci de préserver les milieux naturels supports de ces projets).

Ce choix pousse à l'usage de ressources endogènes, non délocalisables, susceptibles de conforter l'image et donc l'attractivité de l'Alsace du Nord. C'est aussi un outil de développement d'activités et de qualification d'espaces par ailleurs faiblement dotés en activités non présentes. En tant que vecteur de rééquilibrage entre territoires, c'est un secteur sur lequel le SCoTAN a posé des objectifs ambitieux.

Éviter la banalisation des paysages, lutter contre les entrées de ville et de village standardisées, préserver et mettre en valeur le petit patrimoine non reconnu par quelque classement ; ces objectifs figurent en bonne place au sein du projet d'aménagement stratégique. En cela, le SCoTAN rejoint d'ailleurs, sur le territoire qui leur est commun, les ambitions de la charte du Parc naturel régional des Vosges du Nord (PNRVN).

Le potentiel de cette activité touristique est encore loin d'être totalement mobilisé, et si l'accessibilité se renforce, elle est, elle aussi, encore loin d'être optimale, notamment en transport collectif et via les modes actifs (piétons/cyclistes). L'un des enjeux est de passer d'un tourisme de loisirs à un tourisme de séjour, en renforçant les possibilités de développement de l'hébergement, en accroissant et en structurant l'offre, et en développant la mise en valeur des sites les plus emblématiques afin qu'ils jouent pleinement leur rôle de locomotive touristique.

## 5. DIVERSIFIER ET RENFORCER LE COMMERCE

La création de nouvelles zones d'activité commerciale en périphérie du tissu bâti, qui a prévalu pendant des décennies, est stoppée. L'optimisation et la restructuration de certaines zones commerciales périphériques existantes, limitativement définies dans le document d'orientation et d'objectifs, sera encadrée.

Par ailleurs, la volonté de hiérarchisation se retrouve également dans la capacité à créer des surfaces de vente commerciales. Le projet d'aménagement stratégique renforce les vocations des différents niveaux de l'armature en fonction de leur rôle sur le territoire. Le lien entre ce choix et les déplacements est très direct. Cette hiérarchisation permet le développement d'un maillage cohérent répondant aux besoins de la population, dans l'optique d'offrir à proximité un accès aux achats courants, et de ne s'éloigner vers les grands centres urbains que pour les achats moins banals. Plus la masse de population existante ou potentielle à desservir est importante, plus les possibilités de création seront importantes. Le SCoTAN prévoit ainsi de renforcer les bassins existants tout en préservant l'appareil commercial de proximité.

C'est donc dans une logique d'appareillement entre les rôles des niveaux de l'armature urbaine et ceux de l'équipement commercial que le projet d'aménagement stratégique répartit les fonctions commerciales sur le territoire. Ce lien entre bassin de clientèle et capacités de desserte par les réseaux de déplacements, notamment collectifs, sous-tend toute la logique du PAS.

Parallèlement, le PAS affirme la nécessité d'un commerce fort sur le territoire, à toutes les échelles de l'armature, mais en veillant à cette hiérarchisation des vocations qui traverse tout le SCoTAN, car, en limitant l'évasion commerciale, on entend notamment limiter les déplacements mécanisés qui l'accompagnent le plus souvent.

## 6. CONFORTER LE ROLE DE L'AGRICULTURE COMME VECTEUR DU DEVELOPPEMENT URBAIN ET RURAL ET COMME RESSOURCE ALIMENTAIRE LOCALE

Le diagnostic de la consommation foncière et de l'artificialisation des sols a montré que les espaces agricoles payent le plus lourd tribut de l'artificialisation (une perte d'environ 600 ha de sols agricoles en 10 ans). Secteur d'activités économiques à part entière, il peut contribuer à une plus forte autonomie alimentaire du territoire. Aussi, le PAS considère-t-il les terres agricoles comme un outil de travail et fait de leur préservation une des priorités du SCoTAN.

S'agissant d'un document d'urbanisme, le souci du projet d'aménagement stratégique a été de deux ordres : trouver un équilibre entre besoins de développement et préservation des espaces cultivés d'une part, et ménager un foncier constructible pour l'agriculture, d'autre part.

Les objectifs d'économie de foncier inscrits dans le DOO répondent au premier point, l'obligation faite aux documents d'urbanisme locaux de prévoir des capacités constructives nécessaires aux besoins propres de l'agriculture répond au second.

Il existe par ailleurs deux enjeux spécifiques que met en évidence le diagnostic : la viticulture dans le secteur de Cleebourg et l'élevage. Ce dernier nécessite des surfaces en herbe permanentes importantes et contribue par ce biais au maintien de la biodiversité (prairies humides, etc.), même s'il n'est pas nécessairement exempt d'incidence par ailleurs sur les milieux. En outre, c'est un élément important de l'économie de la partie plus montagnaise du territoire, où les surfaces mécanisables planes sont sujettes à de fortes pressions.

On retrouve par ailleurs le lien avec le tourisme, l'agro-tourisme étant plus important que dans d'autres régions et porteur de capacités de diversification de l'activité agricole et de développement de territoires moins porteurs, contribuant ainsi au rééquilibrage des emplois et au développement d'activités connexes (restaurations, transformations et vente des produits, etc.). Le SCoTAN, même s'il reste marqué par son caractère de document d'urbanisme, tente d'accompagner ces enjeux qui sont partie prenante de son projet de territoire.

## 7. SOUTENIR LE DEVELOPPEMENT DES USAGES NUMERIQUES

La connexion à un réseau à très Haut Débit est devenue aujourd'hui un enjeu prioritaire d'aménagement du territoire. Alors que des zones blanches (zones sans connexion possible à un réseau Haut Débit) subsistent encore sur quelques parties isolées du territoire, le Très Haut Débit, via la fibre optique, fait l'objet de toutes les convoitises. En effet, le débit accessible est désormais un facteur d'attractivité tant pour les entreprises que pour les populations.

C'est bien pourquoi le projet d'aménagement stratégique s'y consacre. Modestement, car il s'agit avant tout d'un projet d'infrastructure, avec ses financements et ses opérateurs bien spécifiques, avec lesquels le document d'urbanisme n'a pas nécessairement vocation ou habilitation à interférer. En revanche, c'est pour le PAS un outil indispensable du développement des territoires, un facteur d'attractivité de l'Alsace du Nord. C'était d'ailleurs déjà le cas dans la version précédente du SCoTAN qui visait non seulement l'infrastructure mais aussi le développement des usages et des activités pour lesquels le support électronique et les capacités de communication sont un outil de travail.

Les usages personnels et professionnels d'Internet se sont multipliés, nécessitant des capacités accrues de débits, ainsi que des installations physiques conçues pour héberger les applications et les données d'une ou plusieurs organisations, appelées génériquement Data Centers.

Pour le SCoTAN, l'accès au NTCl est aussi un outil de développement et de rééquilibrage vers des territoires par ailleurs moins attractifs, ainsi qu'un accompagnement nécessaire au développement des polarités.

Le télétravail peut également être un facteur limitant les besoins de déplacements et fait partie des objectifs des politiques publiques en la matière, notamment pour ces raisons-là.

Éviter un décalage trop important entre l'équipement de tous les territoires est donc un défi central. *Pour mémoire, la Région Alsace et ses départements ont adopté le 30 mars 2012 un Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN), conformément à la loi de décembre 2009 relative à la lutte contre la fracture numérique. Ce document permet en substance d'encadrer le déploiement du réseau de fibre optique, achevé fin 2021 dans le cadre du projet ROSACE, porté par la Région. Le territoire du SCoTAN est ainsi intégré au dispositif et le SCoTAN révisé s'appuie de fait sur ce schéma en y ajoutant quelques objectifs, s'agissant du développement des usages ou des conditions d'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones d'activités.*

## **8. MAINTENIR UN AMENAGEMENT SANITAIRE EQUILIBRE**

Les alertes régulières sur la constitution de nouveaux déserts médicaux, la démographie des professionnels de santé dans certains territoires, la crise sanitaire de 2020 et la démonstration du besoin d'une médecine de proximité qui en a résulté, justifient que la question de l'équilibre sanitaire soit une préoccupation de l'aménagement du territoire de l'Alsace du Nord et donc du SCoTAN.

Le maillage territorial passe par le maintien, voire dans certains domaines le renforcement du plus haut niveau avec les deux hôpitaux, jusqu'au plus proche du quotidien des habitants avec les médecins généralistes et l'ensemble des professionnels médicaux et paramédicaux.

## C - REPONDRE A LA DIVERSITE DES BESOINS EN LOGEMENT

### 1. DEVELOPPER L'OFFRE EN LOGEMENT ET ELARGIR LA GAMME

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.

#### 1.1. DES OBJECTIFS DE PRODUCTION MINIMUM ANNUELS

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 se sont créés chaque année**, selon l'analyse des fichiers fiscaux<sup>5</sup>.

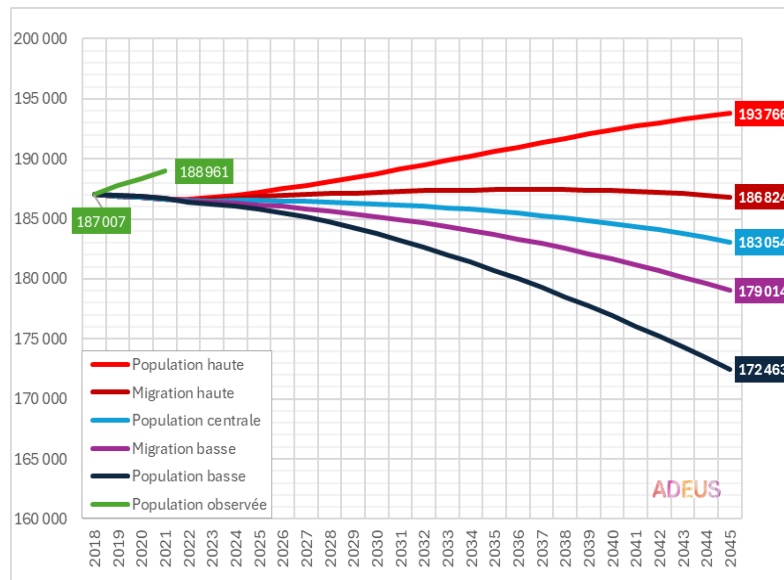
---

<sup>5</sup> Source : Magic - CEREMA



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.

**Graphique n° 1 : Projections de la population du SCoTAN à l’horizon 2045 (modèle OMPHALE INSEE) et population du recensement (ligne verte – RP INSEE)**



Source : INSEE modèle OMPHALE

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, 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 20 prochaines années. Le nombre minimum annuel de logements à produire serait plus élevé au cours de la première période et diminuerait par la suite.

## Objectifs production de logements



## 1.2. DIVERSIFIER L'OFFRE EN LOGEMENT

C'est dans cette logique que le PAS complète les objectifs relevant des niveaux supérieurs de l'armature urbaine : pôle d'agglomération, pôle urbains structurants et pôles intermédiaires. En effet, puisque ceux-ci sont bien desservis et ont vocation à porter l'essentiel du développement quantitatif de l'activité, des équipements et des services, c'est à ces niveaux que doivent aussi se porter les efforts en matière d'habitat.

Il n'est donc pas possible pour ces niveaux de l'armature de se réfugier derrière des objectifs à caractère malthusien ou de brider leur développement. Le SCoTAN leur assigne une obligation, celle de porter le développement pour en faire profiter par répercussion toute l'Alsace du Nord.

C'est aussi dans ces niveaux que les formes d'habitat denses peuvent le plus aisément être insérées dans les tissus urbains existants ou futurs permettant ainsi d'économiser la ressource foncière et de limiter l'artificialisation des sols.

De plus, trop disperser le développement résidentiel, choix écarté par le SCoTAN, augmenterait l'intensité des déplacements, dont les déplacements domicile-travail, accroîtrait la consommation foncière, dégraderait la qualité des sols et diluerait le poids de la clientèle des transports collectifs, des services marchands (commerce, etc.) et non marchands.

C'est bien toute la recherche d'une cohérence globale qui est derrière cet objectif de développement résidentiel assigné aux niveaux supérieurs de l'armature urbaine.

Si le parc de logements du pôle d'agglomération, des pôle urbains structurants et des pôles intermédiaires est déjà le plus diversifié, cet effort doit se poursuivre. En effet, aux termes mêmes du PAS, diversifier le parc de logements, c'est : « minimiser la ségrégation spatiale, éviter de repousser les familles sur les périphéries ou la périurbanisation ».

Il s'agit là d'un des moyens de sécuriser les parcours résidentiels en offrant aux ménages du territoire un logement adapté à leur besoin à chacune des étapes de ce parcours, répondant ainsi aux injonctions du code de l'urbanisme qui assigne aux SCoT, mais aussi aux documents locaux, l'obligation de répondre sans discrimination à l'ensemble des besoins des populations actuelles et futures.

## 1.3. ACCROITRE L'OFFRE EN LOGEMENT FINANCIEREMENT ABORDABLE

Le parc de logements aidés doit être développé. C'est l'une des réponses aux besoins des ménages les plus modestes, le moyen d'éviter leur exil vers d'autres territoires dotés d'un parc plus important bien que pas nécessairement plus disponible, mais où l'existence même de ce parc permet d'espérer une solution plus rapide à la demande de logement.

L'idée force du PAS, c'est que puisqu'il existe des besoins à toutes les échelles territoriales, comme en attestent les études et les chiffres tirés des données du fichier de la demande de logement social d'AREAL en 2024, il y a donc lieu de chercher à satisfaire ces besoins au plus près de leur source, avec des intensités et des obligations croissant avec le niveau d'armature urbaine. Là encore, on est dans la traduction locale des injonctions législatives, avec une

réponse visant à une répartition géographiquement équilibrée du parc de logements aidés. Pour les collectivités soumises aux obligations de parts de logements sociaux dans les résidences principales édictées par la loi SRU, les objectifs de production sont ceux issus des contrats triennaux fixés par l'Etat.

Les tensions les plus fortes sur le marché immobilier sont recensées dans la partie sud du territoire : Communauté d'Agglomération de Haguenau et Communauté de communes de la Basse-Zorn. L'effort sera particulièrement important dans ces secteurs géographiques.

#### **1.4. DEVELOPPER LE PARC LOCATIF**

Le parc locatif est inégalement réparti, comme le montre le diagnostic. Dans une logique de réponse aux besoins de logements à même d'assurer aux ménages des possibilités de parcours résidentiel diversifiées, le PAS inscrit comme objectif la diversification du parc de logements, en particulier aux niveaux de l'armature où il est le plus absent. Avec des parcours de vie plus chaotiques que par le passé, ce parc est nécessaire, quel que soit le niveau de l'armature, car aucune partie du territoire ne peut prétendre ne pas avoir de besoins : jeunes ménages, salariés ayant des contrats à durée limitée, des personnes âgées à faibles revenus ou ne désirant plus assumer l'entretien d'un patrimoine, accident dans le parcours professionnel ou de vie, choix de mode de vie, les motifs de recourir au parc locatif sont nombreux, sans même parler des ménages qui ne souhaitent pas pour des motifs personnels accéder à la propriété, mais qui n'entendent pas nécessairement être obligés de quitter leur commune pour trouver satisfaction de leur désir de logement.

Cet objectif est plus dédié aux politiques de l'habitat qu'aux documents d'urbanisme tels les Programmes locaux de l'habitat qui ont un lien de compatibilité avec les SCoT. Ils sont mieux à même d'en traduire les enjeux en orientation et en action que les documents de planification, du moins quand ils n'intègrent pas un volet habitat valant Programme local de l'habitat.

## **2. REPONDRE AUX BESOINS LIES AU VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION**

Dire que la population vieillit est devenu une évidence. L'Alsace du Nord n'échappe pas à la règle. L'ouest du territoire, déjà marqué par le vieillissement, va voir la tendance se poursuivre, et globalement, cette tendance touche d'ores et déjà tout le territoire d'Alsace du Nord.

L'installation assez massive de familles dans les années 1990, portée par la création de logements, a entraîné une surreprésentation de cette partie de la population, aujourd'hui vieillissante et caractérisée par une assez faible mobilité résidentielle. Le vieillissement est donc un phénomène bien assis sur le territoire et qui va continuer à marquer les politiques publiques en matière d'habitat, peut-être encore plus que sur d'autres territoires du fait de cette prééminence des familles devenues avec le temps des ménages sans enfant.

Les politiques publiques doivent s'y préparer, c'est pourquoi, le PAS du SCoTAN inscrit l'adaptation de l'habitat aux besoins des personnes âgées, le développement de toutes les formes de réponse à leurs besoins actuels et futurs, maintien à domicile, résidence pour personne âgée, EHPAD, ...

En tout état de cause, le SCoTAN, en lien avec ses autres objectifs et priorités, a souhaité garder d'insérer ces personnes âgées dans les centralités des communes, y compris par la localisation des structures spécialisées s'il devait s'en réaliser, pour garantir aux résidents comme aux visiteurs une accessibilité optimale et une proximité des services et des liens sociaux.

### 3. PRENDRE EN COMPTE LES BESOINS SPECIFIQUES

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 :
  - o 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.

## D - AMELIORER LES MOBILITES ET DEVELOPPER L'OFFRE EN DEPLACEMENT DURABLE

L'articulation entre le développement et les déplacements est au cœur des choix du SCoTAN. La maîtrise des déplacements individuels motorisés est un des enjeux environnementaux majeurs, aux côtés de la préservation des milieux et des corridors écologiques de même que la maîtrise de la consommation foncière et la préservation de l'imperméabilité et de la qualité écologique des sols. Le SCoTAN dans son projet et son document d'orientation et d'objectifs renforce l'accessibilité aux niveaux supérieurs de l'armature urbaine, ceux qui accueillent la plus grande part du développement du territoire.

En y concentrant activités, commerces, services, logements, équipements, on permet aux habitants de se déplacer plus aisément par des modes alternatifs à l'usage solitaire de l'automobile.

### 1. AMELIORER L'ACCESSIBILITE ENTRE L'ALSACE DU NORD ET LES TERRITOIRES VOISINS

On a vu l'importance que revêt, pour le projet d'aménagement stratégique, et notamment son volet économique, le maintien et le développement de certains secteurs économiques. Or, celui-ci ne dépend pas uniquement de ce qui se passe sur le seul territoire du SCoT, mais il est aussi dépendant du relais que son projet trouvera dans le maintien et le développement de son accessibilité externe.

Le DOO est naturellement dépourvu de pouvoir de prescription en dehors des limites du SCoTAN. Les élus ont toutefois souhaité que figure dans le PAS cet objectif d'amélioration de l'accessibilité du territoire de l'Alsace du Nord. Cet objectif concerne autant les liaisons ferroviaires vers la métropole strasbourgeoise que vers l'Allemagne, en direction de Karlsruhe, Landau ou Rastatt et Baden-Baden.

Moins intenses, mais aussi moins bien organisées, les liaisons vers l'ouest-est ne sont pas oubliées, avec la nécessité d'être attentif au développement de ces liaisons routières ou ferroviaires afin de rester en phase avec l'évolution des besoins.

La perméabilité et la qualité des échanges avec les voisins immédiats assurent aussi pour partie l'attractivité du territoire de l'Alsace du Nord. Moins que de nouvelles infrastructures portant en germe la dispersion de la croissance urbaine, on est ici plus dans le champ du maintien ou de l'amélioration du niveau de service des infrastructures, ce qui, pour partie, se situe aux limites des habilitations législatives du SCoT et de son DOO, et qui explique largement la prudence des formulations, même si l'enjeu d'aménagement du territoire est lui bien réel.

## **2. DEVELOPPER L'OFFRE EN TRANSPORT EN COMMUN DE L'ALSACE DU NORD, CŒUR DE L'INTERMODALITE**

Ce renforcement s'appuie tout d'abord sur l'infrastructure ferroviaire. Le diagnostic a montré que le territoire bénéficie d'une très bonne couverture par le réseau ferré, les espaces situés à plus de six kilomètres d'un arrêt du réseau étant peu nombreux et concentrés essentiellement dans la vallée de la Sauer. Le SCoTAN prévoit d'ailleurs de compléter cette infrastructure par la perspective à long terme d'une réouverture de la ligne Saarbrücken - Haguenau - Rastatt et fait le choix de préserver son emprise, ainsi que celle reliant Niederbronn-les-Bains et Bitche.

Ce choix s'impose de lui-même étant donné, d'une part, la densité de population sur le territoire et le maillage des polarités et, d'autre part, la qualité préexistante des réseaux de déplacements collectifs. A défaut, c'est vers une prééminence de la voiture que le SCoTAN aurait dû se tourner, ce qui n'était pas envisageable en raison de son impact environnemental, ou vers un scénario de l'hyper-concentration qui, tout en favorisant les déplacements actifs, aurait laissé le territoire face à une obsolescence programmée entraînant à terme l'injection de transferts de solidarité pour maintenir un niveau d'équipement et de cadre de vie compatible avec les attentes légitimes des habitants. Cet objectif se décline à travers divers éléments comme la valorisation des gares et le maintien des emprises existantes afin de limiter les consommations foncières et les coûts de réalisation de nouvelles infrastructures.

Le corollaire du développement de l'armature urbaine, dans les choix effectués, est bien d'assurer une desserte de qualité par les transports en commun. Outre l'offre ferroviaire, le document prévoit de développer le réseau de transports collectifs routiers entre les polarités de l'armature urbaine, et pour les secteurs où la densité urbaine n'est pas suffisante, leurs dérivés que sont le transport à la demande et le covoiturage.

Plusieurs orientations du DOO concerneront la valorisation des gares et/ou arrêts de transports en commun à haut débit.

## **3. ADAPTER ET AMELIORER LE RESEAU ROUTIER POUR REDUIRE LES NUISANCES TOUT EN LUI ASSURANT UNE MEILLEURE LISIBILITE ET UNE FONCTIONNALITE ACCRUE**

Quelle que soit la volonté de promouvoir les modes actifs (piétons, cycles) ou les transports collectifs, la majeure partie des déplacements se fait et va continuer à se faire par le réseau routier. La qualité du réseau et la rapidité d'accès au réseau régional ou national sont d'ailleurs un facteur d'attractivité important pour les activités et les entreprises.

Le projet de déviation/contournement de Mertzwiller prévu par la Communauté européenne d'Alsace s'inscrit dans cette volonté d'adapter le réseau routier pour une meilleure sécurité de tous les usagers.

#### 4. PRENDRE EN COMPTE LE TRANSPORT DES MARCHANDISES

Une partie des déplacements est générée par le transport des marchandises nécessaire à l'activité économique. Ce transport des marchandises est aujourd'hui consubstantiel à l'activité. A titre d'illustration, ce serait comme vouloir la présence d'industrie mais pas de la logistique qui l'accompagne nécessairement : une contradiction en forme de non-sens. C'est pourquoi le projet d'aménagement stratégique consacre une sous-partie à ces déplacements de marchandises.

Il n'entend pas proscrire ces transports de marchandises, nécessaires à son volet économique, et se positionne plus dans une optique de développement durable et de long terme. Sans méconnaître les avantages concurrentiels actuels de la route sur le rail, le PAS pose comme jalon la nécessité, pour l'aménagement des zones ou l'organisation des activités, de prendre en compte les possibilités offertes par la présence du rail.

Cet objectif, en apparence modeste, est décliné dans le DOO et porte un potentiel d'avenir non négligeable, avec comme idée d'offrir là aussi des possibilités futures d'alternatives crédibles et accessibles aux transports de marchandises par la route. Et par la même occasion, cet objectif du PAS permet le maintien ou la création d'un foncier adapté aux entreprises qui souhaiteraient demain se localiser en fonction de cette capacité de desserte ferroviaire.

L'implantation dans le sud du territoire d'entreprises importantes selon un axe Brumath/Mommenheim - Hoerd/Weyersheim – Reichstett est également une nouvelle donne qui devrait être prise en compte dans les projets concernant la mobilité ouest-est, notamment celle liée à la logistique des entreprises.

## AXE II ASSURER UN DEVELOPPEMENT RESPONSABLE ET DURABLE

Les objectifs d’asseoir le dynamisme économique de l’Alsace du Nord inscrit dans l’Axe I doivent nécessairement garantir sa réalisation dans un contexte de développement durable et responsable.

### A - RECHERCHER LA SOBRIETE FONCIERE ET LIMITER L’ARTIFICIALISATION DES SOLS

#### 1. SUIVRE UNE TRAJECTOIRE DE REDUCTION DE LA CONSOMMATION D’ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS ET D’ARTIFICIALISATION DES SOLS

Pour l’explications des choix concernant les objectifs de réduction de la consommation d’espaces naturels, agricoles et forestiers et de la limitation de l’artificialisation des sols voir l’annexe n° III.4.

#### 2. SE DEVELOPPER EN SOBRIETE : FAVORISER LA REMOBILISATION DES LOCAUX ET LOGEMENTS VACANTS, LA MUTATION DU TISSU URBAIN ET SON RENOUVELLEMENT, L’OPTIMISATION DES ZONES D’ACTIVITES

Suivre les objectifs sur la réduction de la consommation foncière d’espaces naturels, agricoles et forestiers et s’inscrire dans la trajectoire du zéro artificialisation nette (dit ZAN), nécessite de revoir le modèle d’aménagement qui a prévalu par le passé. Ce nouvel horizon devra donner une place plus forte à la recomposition des espaces déjà urbanisés sur eux-mêmes.

C’est pourquoi, le PAS cible quatre objectifs majeurs en ce sens :

- réhabiliter, voire rénover les bâtis existants par démolition, reconstruction et recomposition urbaine,
- lutter contre la vacance des logements,
- remobiliser les friches,
- optimiser l’usage du foncier, en particulier dans les zones d’activités.

Les analyses montrent que c’est un gisement non négligeable, où les densités réalisées sont même sensiblement plus importantes que dans les extensions urbaines.

Néanmoins, le PAS s’est attaché à fixer un objectif de densification progressive de ces tissus, en ménageant les capacités d’adaptations locales à cet objectif. Il va en effet dépendre énormément de circonstances qui échappent parfois totalement à la planification : âge du propriétaire, environnement social, besoin de réaliser financièrement le bien ou non, etc. Et ces éléments peuvent vite mettre «



hors marché » des ensembles de cœurs d'îlots ou des dents creuses en apparence pourtant propices à la mutation.

Les communes doivent désormais réaliser dans leur PLU une analyse de la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis (cf. article L. 123-1-2 du code de l'urbanisme) afin de détecter ces potentiels de mutation et de densification dans l'existant.

En réponse à ses propres obligations (L. 122-1-2, 2<sup>ème</sup> § du code de l'urbanisme.), le SCoTAN pointe, parmi les espaces bâtis à analyser, tout particulièrement par les documents d'urbanisme locaux :

- le gisement des bâtiments agricoles, dont une grande partie est devenue sans vocation du fait de la diminution continue du nombre d'exploitations, et ce tout particulièrement dans les villages,
- les tissus pavillonnaires au parcellaire lâche et faiblement densifié,
- les tissus de faubourg,
- les espaces proches des gares dans les polarités.

Ce sont des espaces qui peuvent souvent accueillir de nouveaux logements, pour peu que les conditions en soient clairement établies et l'acceptabilité par le voisinage particulièrement prise en compte.

Les friches sont de toute évidence aussi un espace de mutation et de transformation que ces analyses dans les PLU et autres documents d'urbanisme locaux ne peuvent ignorer.

Dans les objectifs du PAS, on retrouve des préoccupations déjà anciennes, telles que pouvaient les énoncer les textes qui luttait contre le mitage au nom de l'économie des réseaux. Si ces préoccupations ont été largement supplantées par celles de l'économie et la préservation de la qualité des sols, en particulier leur imperméabilité, les faits dénoncés à l'époque demeurent : les coûts de gestion, d'entretien, sans même parler de l'investissement, n'ont pas le même impact selon la densité réalisée aux abords de ces réseaux.

Le PAS pose donc comme objectif une économie de ces réseaux à travers la recherche d'une mutualisation de l'usage des voies de desserte : plutôt que de multiplier les voies (et les réseaux qui les accompagnent), utilisons mieux celles qui existent ou celles à créer.

En dernier lieu, le PAS se donne un objectif à très long terme. Il pose comme principe de privilégier les choix de formes urbaines susceptibles de faciliter leur renouvellement ultérieur. Le temps des constructions érigées pour des siècles est révolu, du moins pour le bâti « ordinaire » et plus encore pour le bâti d'activités. Il est donc nécessaire de se poser dès aujourd'hui la question de la façon dont ce bâti pourra se recycler à l'avenir, et s'il pourra laisser la place à un bâti plus dense et pas seulement auto-reproduit dans sa façon d'occuper le terrain. La mutualisation des usages et leur réversibilité, la modularité dans les constructions sont autant de pistes à creuser.

Si cela peut sembler lointain ou utopique, c'est pourtant tiré d'un double constat bien réel : d'une part, le renouvellement du bâti de faible qualité est devenu plus rapide, d'autre part, on voit combien il est assez facile de densifier les tissus de faubourg, même à caractère pavillonnaire, ou les fermes, alors que le bâti pavillonnaire récent, réalisé en implantation centrale, se prête très peu à la densification.

La manière de s'implanter joue donc un rôle majeur et il n'est pas anodin de voir que pour le pavillonnaire de faubourg ou les fermes, dominant en général des implantations en limite séparative latérale et des organisations du bâti sur deux façades (front de rue/jardin), alors que pour le pavillonnaire récent, c'est une organisation du bâti généralement en quatre façades bien détachées des limites qui prédomine. La capacité à intervenir sur ce dernier type de tissu urbain ne s'en trouve donc pas facilitée et les résistances aux changements de cadre de vie y sont généralement beaucoup plus importantes, quand pas farouches et contentieuses.

Enfin, les zones d'activités économiques, même lorsqu'elles sont entièrement commercialisées, regorgent d'opportunités foncières pour peu qu'elles aient la volonté de repenser les modèles de construction dominants, mais aussi la gestion et l'appropriation des espaces propres à chaque entreprise plutôt que pensées dans un souci d'intérêts communs.

## **B - FAVORISER LES ALTERNATIVES AUX DEPLACEMENTS AUTOMOBILES ET OPTIMISER LE LIEN ENTRE DEVELOPPEMENT URBAIN ET TRANSPORT EN COMMUN**

### **1. FAVORISER LES ALTERNATIVES AUX DEPLACEMENTS AUTOMOBILES**

L'un des enjeux environnementaux auquel le PAS entend répondre, c'est la maîtrise des déplacements automobiles. On a vu jusqu'ici combien cette préoccupation était au centre de nombreux objectifs, ainsi qu'au cœur de la définition de l'armature urbaine et de la vocation de ses différents niveaux.

C'est donc un choix assez cohérent que de vouloir en faire un objectif en soi, à travers l'idée qu'il faut favoriser les alternatives aux déplacements automobiles. C'est d'ailleurs inscrit dans le cadre législatif, et c'est dans cette logique que s'inscrit le projet d'aménagement stratégique du SCoTAN.

On retrouve des objectifs déjà évoqués, comme le renforcement des réseaux ferroviaires et de transports collectifs, ou encore le développement des transports à la demande ou du covoiturage, évoqué au chapitre sur le développement de l'offre de déplacement sur le territoire.

Ce PAS développe aussi l'idée du lien entre formes urbaines et déplacements actifs en fixant comme objectif de favoriser les courtes distances et le bâti dense qui généralement les accompagnent.

La gestion de l'offre de stationnement en centre-ville pour les actifs doit faire l'objet d'une approche rigoureuse et coordonnée, tournée vers la limitation, afin de favoriser les résidents sur les modes de déplacements actifs ou le recours aux transports en commun .

Élément classique de toute politique en faveur des transports collectifs, la gestion de la contrainte de stationnement est reprise par le PAS, avec vocation à s'employer en premier lieu aux abords des gares, mais aussi aux niveaux de l'armature urbaine desservis par les transports collectifs. C'est un des moyens de privilégier d'autres modes que l'automobile. Ceci est cohérent avec l'idée d'une ville plus intense, plus dense, plus favorable au commerce de proximité et aux déplacements piétons et cyclistes.

D'ailleurs, le PAS n'oublie pas ce dernier mode de déplacement. Il pose comme objectif de développer non pas seulement les infrastructures cyclables, mais l'usage du vélo. Cela passe par toute une série de politiques dédiées, mais aussi par une conception de l'urbanisme qui ménage une place à ce mode de déplacement, par exemple le stockage du vélo sur l'espace privé (obligation faite aux PLU depuis la loi n° 2014-366 du 24 mars 2014) comme sur l'espace public, ou le développement de formes de ville plus adaptées à son usage.

Avec le développement des Vélos à Assistance Electrique, même les secteurs dotés d'une topographie plus mouvementée ne sont plus un obstacle au développement de l'usage du deux-roues, même si un jour finira par se poser la question du développement des infrastructures de rechargement de ces VAE.

Enfin, le PAS pose comme principe la mise en relation des systèmes de transport. S'il cherche à minimiser l'usage individuel de la voiture, le PAS n'ignore pas qu'elle est un moyen privilégié de déplacement pour nombre de ménages. En fixant comme objectif le développement de l'intermodalité

des systèmes de transport, il pense naturellement en premier lieu aux transports collectifs, mais pas seulement. La voiture est aussi un « mode » de déplacement et passer de sa voiture, seul ou en covoiturage, à un bus ou à un train, c'est aussi faire de l'intermodalité, au même titre que de passer du vélo au train ou du train au bus.

Moindre impact sur l'air, moins de particules rejetées, moins de rejets de gaz à effet de serre, moindre pression sur les infrastructures routières, moindre pression sur la consommation foncière, moins de pollution sonore, et donc, meilleur cadre de vie, voire meilleure santé même, autant de motifs pour le PAS d'encourager d'autres modes que l'automobile, et tout particulièrement les modes dits actifs de déplacement, peu coûteux pour la puissance publique.

## **2. OPTIMISER LE LIEN ENTRE DEVELOPPEMENT URBAIN ET TRANSPORTS EN COMMUN**

Toujours en réponse à l'enjeu de la maîtrise des déplacements automobiles, après avoir inscrit dans son projet le développement des systèmes de transport et de déplacements alternatifs à l'usage de l'automobile, le projet d'aménagement stratégique s'est intéressé au support de ces systèmes de transports collectifs à savoir, leur clientèle. Il se place dans le droit fil de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains, qui incitait déjà en décembre 2000 à l'optimisation du lien entre l'urbanisme et les transports en commun. Cette approche a été complétée dans la loi ALUR du 24 mars 2014, et c'est en réponse à ces injonctions successives en faveur des transports en commun que le PAS du SCoTAN a posé toute une série d'objectifs pour les politiques publiques.

### **2.1. FAVORISER LE DEVELOPPEMENT URBAIN DANS LES SECTEURS DESSERVIS PAR DES SYSTEMES DE TRANSPORT EN COMMUN PERFORMANTS**

Les niveaux supérieurs de l'armature urbaine, pôle d'agglomération de Haguenau et pôles urbains structurants, sont aujourd'hui bien desservis par les transports en commun. On a vu que c'était d'ailleurs un des motifs et un des critères des choix effectués pour définir l'armature urbaine et déterminer la vocation de ses niveaux. Si globalement ces deux niveaux sont porteurs, aux yeux du projet du SCoTAN, de l'essentiel du développement du territoire, les points de desserte des systèmes de transport en commun existants ou programmés sont des points singuliers au sein de ces niveaux de l'armature. Dans l'optique de diminuer la dépendance à l'automobile dans les déplacements et d'optimiser la fréquentation des transports en commun, le projet du SCoTAN est de donner la priorité au développement des abords de ces points de desserte, afin d'accroître le bassin de clientèle de ces transports en commun.

Choisir des vocations comme les équipements collectifs, les services, le tertiaire ou la vocation résidentielle, assure à terme des perspectives d'usage accrues des transports en commun. A cette dimension, le PAS ajoute la nécessité d'accroître la densité d'emplois ou de logements aux abords des secteurs desservis. Le DOO déclinera ces objectifs que les documents d'urbanisme locaux s'attacheront ensuite à traduire.

## **2.2. AMENAGER ET VALORISER LES GARES ET LES ARRETS DE TRANSPORTS EN COMMUN A HAUT DEBIT**

Parmi les points de desserte par les transports en commun, les gares ferroviaires et/ou routières jouent un rôle particulier. Elles sont un lieu d'échange, un point nodal qui revêt dans l'aménagement des centres urbains un intérêt spécifique, tant du point de vue de leur fonction d'échange entre mode de déplacement qu'en raison de ce qui peut se passer à leurs abords en matière d'urbanisation. C'est sur ces deux aspects que s'est concentré le PAS.

Il s'agit d'une part, d'assurer la cohabitation entre modes de déplacement, à savoir penser les échanges, assurer la sécurité des usagers, etc. dans le but de renforcer l'image positive du transport en commun et donc son usage et, d'autre part, de penser l'organisation à long terme du rabattement pour éviter que l'usage des sols aux abords des gares ne soit, dans un avenir plus ou moins proche, phagocyté par l'automobile.

Pour le projet d'aménagement stratégique, les abords des gares revêtent un enjeu particulier en matière de développement urbain, et la priorité doit être donnée au développement du bâti pour accroître l'usage du transport en commun. L'organisation du stationnement aux abords des gares devra être conçue pour limiter la consommation foncière consacrée à cet usage.

La présence d'une gare en rase campagne (peu nombreuses dans le territoire) ne peut à elle seule servir de prétexte à la création ex nihilo de développement urbain conséquent, hors de toute continuité urbaine. Le débat a bien eu lieu, au moment de la première élaboration comme de la révision. Et le choix qui a été fait privilégie la continuité urbaine et la présence d'un noyau urbain historique. La présence d'une gare dans un village n'est pas un motif suffisant pour y faire peser les obligations des rangs supérieurs de l'armature urbaine. Les possibilités de développement autour des lieux centraux existants en Alsace du Nord (pôle d'agglomération, pôles urbains structurants, pôles intermédiaires) sont pour l'instant suffisantes pour qu'on ne disperse pas l'urbanisation sur le territoire à des niveaux où l'efficacité notamment en termes de paysage, de consommation foncière et de présence de service à une proximité piétonne serait moindre, et ce, au seul prétexte de la présence d'une gare.

## **2.3. LOCALISER LES EXTENSIONS URBAINES EN FONCTION DE LEUR DESSERTE EXISTANTE OU POTENTIELLE EN TRANSPORT EN COMMUN**

Dans la logique du développement souhaité, même à long terme, autour des modes de déplacement collectif, le PAS donne comme objectif que les politiques d'urbanisme locales intègrent la desserte des extensions urbaines du pôle d'agglomération, des pôles urbains structurants et des pôles intermédiaires et intermédiaires émergents de l'armature urbaine en transport en commun. .

Il s'agira aussi, le cas échéant, de tirer parti des emprises ferroviaires existantes pour penser l'urbanisme dans la logique de leur utilisation ultérieure. Et ce, même si aujourd'hui les conditions techniques ou financières d'un arrêt de train ne sont pas réunies.

C'est un pari pour l'avenir et une capacité de résilience supplémentaire en cas de renchérissement du coût des déplacements motorisés dépassant la capacité des ménages et des territoires.

## 2.4. DENSIFIER AUX ABORDS DES SYSTEMES DE TRANSPORT EN COMMUN

Après les gares, après les polarités de l'armature urbaine, le PAS s'est intéressé à l'ensemble des points d'arrêt des systèmes de transport en commun. Il pose comme objectif la nécessité d'utiliser à la fois les points de desserte, mais aussi les axes desservis, pour y faire porter les efforts de développement urbain, tant tertiaire que résidentiel, ou pour le développement de pôles d'activités. A une échelle d'application différente, c'est le même choix en faveur des transports en commun qui s'exprime ici, en resserrant encore les liens entre logique de développement des tissus urbains et présence d'investissements publics dans des transports en commun.

## C - PRESERVER ET VALORISER LES PAYSAGES DE L'ALSACE DU NORD

Ainsi que le rappelle le projet d'aménagement stratégique lui-même en introduction des objectifs consacrés à ce domaine, « *le paysage est l'une des composantes clefs de l'identité de l'Alsace du Nord et l'un de ses attraits, jouant un rôle important pour le développement touristique, mais aussi dans l'attractivité résidentielle, voire économique du territoire. La préservation de ses caractéristiques principales et essentielles figure donc au sommet des objectifs du SCoTAN en la matière* ».

Autant dire que ce chapitre revêt une importance marquée au sein du projet de territoire du SCoTAN traduit dans le PAS. Pour le SCoTAN, le choix des objectifs s'articule autour des composantes identitaires du territoire et de leur prise en compte, ainsi qu'en direction des éléments les plus susceptibles d'être affectés par le développement préconisé par ailleurs.

Le choix d'identifier à son échelle (105 communes et près de 1 110 km<sup>2</sup>) des secteurs particuliers à protéger au nom du paysage a été écarté. Il a semblé plus naturel et plus dans le rôle d'un document stratégique, puisque c'est ainsi qu'a été conçu le PAS du SCoTAN, de définir les principes et les natures de secteurs à identifier et à préserver par les documents d'urbanisme communaux, intercommunaux ou leurs politiques sectorielles.

Rester dans le ton, respecter le génie des lieux, éviter toute forme de banalisation notamment aux entrées de ville et de village ont été les leitmotiv de la réflexion. Les points d'attention sont également en direction du petit patrimoine paysager, composé d'éléments de bâti, du mode d'occupation du sol et des parcelles par le bâti, de structures végétales comme les vergers. Les identifier, les préserver ou les recréer afin d'assurer à la fois la permanence de la structure paysagère, mais aussi l'adaptation aux changements sont la toile de fond de cette partie du PAS. C'est aussi parce que c'est un élément de l'attractivité du territoire de l'Alsace du Nord, et pas seulement touristique, que le PAS attache de l'importance à ces éléments. Les structures paysagères sont nombreuses, singulières, du territoire du parc naturel régional aux limites du Ried en passant par les collines sous-vosgiennes, celles de Brumath ou les villes clairières inscrites dans ou en bordure de forêt. Cette richesse doit être préservée, tel est le sens des objectifs fixés par le PAS pour cette thématique.

Les évolutions récentes du paysage traduisent une banalisation de plus en plus prononcée, que ce soit aux entrées de ville par exemple ou du point de vue des extensions urbaines. On pourrait aussi citer les atteintes au paysage provoquées par certaines grandes infrastructures ou encore celles découlant d'implantations agricoles qui parfois, en raison de son implantation ou son aspect extérieur, détonnent au milieu d'un paysage traditionnel et historique d'habitat groupé.

## 1. MAINTENIR LA DIVERSITE DES PAYSAGES NATURELS ET CONSOLIDER LES TRANSITIONS

Pour lutter contre la banalisation et l'atteinte du paysage, le PAS pointe un certain nombre d'ensembles paysagers sensibles.

Le paysage à travers ses grandes structures (vallées, lisières forestières, lignes de cours d'eau, ...) présente une qualité, un agrément et un support indéniable pour le développement des activités touristiques et pédestres. Le PAS développe l'idée qu'il y a matière à enrichissement mutuel en tirant parti de ces lignes de force pour développer les réseaux piétons, cyclistes, voire routiers, ou à articuler l'urbanisation avec ces lignes de force. La lecture du paysage s'en trouve facilitée et renforcée, et l'urbanisme est plus harmonieux et plus en lien avec le site qui l'accueille. Bien évidemment, cet objectif ne peut être pris isolément ni considéré comme un blanc-seing pour ces projets à porter atteinte à des milieux ou à des sites que le SCoTAN entendrait par ailleurs préserver.

Les lignes de crête sont des points singuliers qui donnent à voir le paysage et qui bordent le regard. Leur préservation fait partie des objectifs de maintien de la qualité paysagère du territoire de l'Alsace du Nord. Sont visés bien sûr les seuls reliefs marquants du point de vue paysager et non pas les lignes de points hauts se distinguant à peine, sur le plan altimétrique, des espaces riverains. La cartographie ci-après illustre les secteurs particulièrement sensibles au regard de la problématique des lignes de crête (cf. carte page suivante).

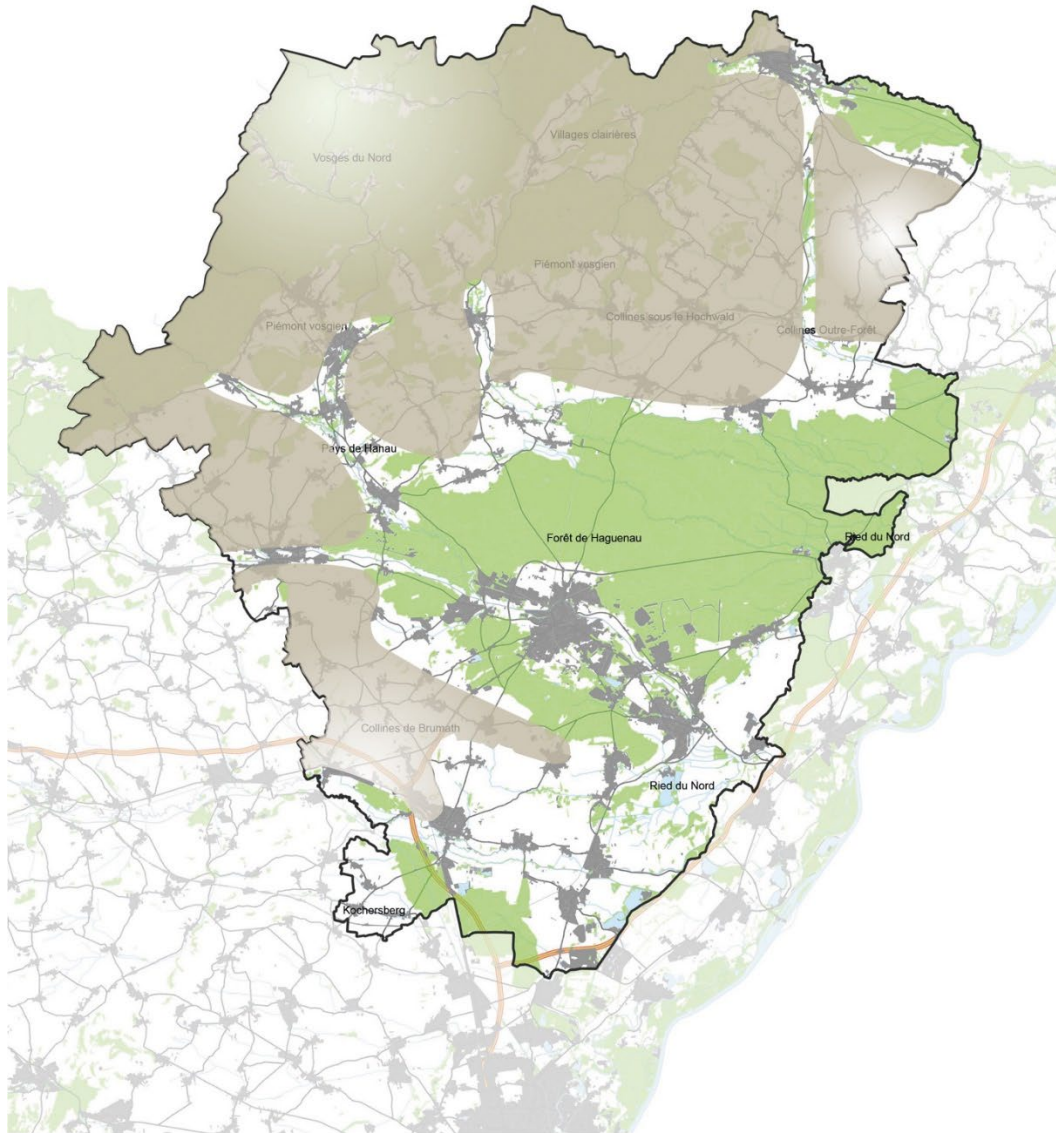
Outre une fonction de milieu à préserver, les vergers et ceintures de vergers (autour de l'espace urbanisé) jouent un rôle particulier dans les paysages, spécifiquement dans les zones de collines où ils sont nombreux et où les points de vue portent souvent bien plus loin qu'en plaine, renforçant les capacités de perception du paysage. Si le PAS ne prévoit pas une protection intégrale, il entend que ces ceintures soient préservées, et les atteintes à ces ceintures compensées et réduites au maximum.

Comme les vergers, les arbres isolés, les haies, les taillis, les bosquets ou encore les plantations d'alignement jouent à la fois un rôle environnemental dans la circulation des espèces et un rôle paysager non négligeable que le PAS, pour ce double motif de préservation, a voulu souligner en imposant leur préservation et leur restauration.

Dernier élément d'attention particulière, les lisières urbaines. Ces dernières sont des lieux stratégiques de dialogue entre bâti et nature et méritent, à ce titre, une attention et un traitement particulier. Les éléments paysagers rencontrés par ailleurs, tels que les jardins partagés, les haies ou plantations à haute-tige, voire des équipements publics, permettront d'assurer leur rôle de transition mais aussi de garantir l'intégration paysagère des fronts urbains (en étageant les hauteurs, en travaillant les transparences et percées visuelles, ...). Ces espaces n'apparaîtront plus comme des limites mais joueront leur rôle de lien, en organisant la perméabilité entre les milieux urbains et les milieux agricoles et naturels et pourront en outre être créateurs de biodiversité.



# Carte n° 1 : secteurs de lignes de crête à préserver



 secteurs sensibles pour les lignes de crête



Source : OCS CIGAL 2012

## 2. METTRE EN VALEUR LE CADRE DE VIE BATI ET PRESERVER LES TERRES AGRICOLES

### 2.1. LIMITER LES EXTENSIONS URBAINES ET PRESERVER LES QUALITES PAYSAGERES

Le diagnostic paysager souligne dans quelles mesures de nombreuses extensions urbaines ont contribué à la dégradation des paysages, par des implantations géographiques ou des formes de banalisation gommant la lisibilité des structures urbaines, franchissant les « limites d'appartenance » du site (c'est-à-dire, ses limites topographiques, naturelles ou d'infrastructures). Ce phénomène est marqué en pénéplaine (espace légèrement ondulé) où les noyaux historiques étaient autrefois regroupés et compactes : l'urbanisation contemporaine, dont les zones d'activités ont fait « exploser » ce modèle dans certains secteurs, aboutissant à un étalement urbain. A travers son objectif de maîtrise des extensions, le SCoT entend s'appuyer sur les éléments structurels du site pour définir la localisation des zones de développement et donner une limite claire et lisible à l'urbanisation. Autrement dit, inverser le regard pour que la configuration des espaces non bâtis pèse davantage sur le choix des espaces à bâtir, et ne soit réduite au rôle de « variable d'ajustement ».

Il existe sur le territoire un certain nombre de villages ou de villes-clairières, c'est-à-dire, inscrits au sein d'un massif forestier. Cela engendre une perception paysagère particulière qui joue sur les espaces libres entre forêts et zones urbaines. Depuis ces espaces libres, se dégage une vision des ensembles bâtis et une appréhension plus aisée du rapport qu'entretient l'urbanisation avec son site. Le PAS entend que soient préservés ces espaces de respiration pour leur rôle essentiel dans cette perception paysagère des lieux.

La qualité paysagère des noyaux urbains traditionnels apparaît également comme un enjeu, que les éventuelles extensions de l'urbanisation doivent veiller à respecter au mieux. Là encore, le souci n'est pas nécessairement de reproduire l'urbanisme vernaculaire, mais de composer avec lui, de s'inspirer de sa signature paysagère, pour mieux la réinventer dans des formes plus en adéquation avec les besoins et les modes de vie d'aujourd'hui, comme les villages ont su le faire pendant les siècles qui ont précédé l'ère moderne.

Enfin, le PAS aborde la question des implantations agricoles que les réglementations et l'évolution de la profession obligent à sortir du bâti groupé historique, surtout quand elles sont tournées vers l'élevage. Si le SCoTAN préconise de prévoir des possibilités de construction agricole en dehors des parties urbanisées des communes afin de répondre aux besoins agricoles, il est aussi conscient que, face au paysage historique composé d'un habitat groupé, c'est une atteinte potentielle à ce paysage. Le PAS formule donc comme objectif qu'une attention particulière soit portée à l'intégration paysagère (et environnementale) de ces constructions, parfois de grandes dimensions.

### 2.2. SOIGNER LES ENTrees DE VILLE ET METTRE EN VALEUR LES ESPACES PUBLICS

Le PAS attache une grande importance au paysage des limites extérieures des villes et des villages. Première lecture donnée au visiteur, première impression, elle compte pour beaucoup dans l'attractivité de l'Alsace du Nord et la perception que l'on peut avoir de la qualité de ses paysages, parce qu'elles concentrent les extensions, par définition ce sont aussi les espaces les plus sensibles aux changements et ceux qui sont amenés à évoluer le plus rapidement.

A partir de cet enjeu, toute une série d'objectifs est déclinée.

Les limites extérieures, premier contact entre urbanisation et paysage ouvert, doivent être conçues dans le souci de l'harmonie avec les lignes de force du paysage et le paysage préexistant. Les entrées de ville et de village sont, elles aussi, un point singulier qu'il convient de soigner particulièrement. Le SCoTAN incite fortement à les concevoir dans le sens d'une grande urbanité inscrite dans le respect de la trame paysagère souvent issue des pratiques agricoles et dans le respect des signes paysagers liés au parcellaire (orientation du bâti, des parcelles, de la végétation, du relief...).

Plutôt que la rupture pour se singulariser, le SCoTAN fait le choix de promouvoir la continuité, la cohérence visuelle, l'insertion harmonieuse, autrement dit, de chercher à réaliser ces projets en limite avec le moins de ruptures paysagères possibles. Ce qui n'exclut pas nécessairement la réalisation de formes urbaines denses en limite de ville, pour peu qu'elles soient paysagèrement cohérentes avec leur voisinage.

Le SCoTAN n'oublie pas le paysage perçu depuis les entrées ferroviaires. Trop souvent délaissées, voire dégradées, celles-ci constituent pourtant, pour nombre d'utilisateurs, une première vision d'une ville ou d'un village. D'où l'intérêt que présentent leur réhabilitation et le soin à apporter lors de la réalisation d'extensions urbaines ou de réurbanisations à proximité visuelle de ces voies ferrées, qui trop souvent ne sont appréhendées que comme une source de nuisance dont il faut exclusivement se protéger. Même si les nuisances, en particulier sonores, sont bien évidemment une réalité, cela ne saurait justifier l'absence de toute considération paysagère pour ces premières vues particulières.

Le petit patrimoine rural et le bâti traditionnel sont partie intégrante du patrimoine paysager de l'Alsace du Nord. C'est donc aussi au titre des paysages, et pas seulement à celui du développement touristique, que le PAS a fixé ces objectifs de préservation aux politiques publiques. Les extensions urbaines, leur compacité, leur localisation et leur impact paysager sont en effet une des premières causes de modification du paysage, et il est apparu nécessaire face à cet enjeu, d'injecter cette préoccupation paysagère dans l'ensemble des choix faits par les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme. Cette préservation passe par le choix des formes urbaines proposées, leur façon d'utiliser le parcellaire, mais aussi le respect des limites paysagères existantes. Le DOO revient en détail à travers ses diverses orientations sur cet objectif.

### 2.3. ÊTRE ATTENTIF AUX CONURBATIONS

Les fonds de vallons des zones de collines ou de montagnes et du territoire du PNR des Vosges du Nord sont particulièrement sensibles à l'urbanisation. Ils constituent des milieux naturels riches, parfois des zones inondables, des ressources pour l'élevage, mais ils sont aussi la signature paysagère de cette partie du territoire.

A tous ces titres, le PAS entend les préserver et cette partie du document ajoute à ces motivations une dimension supplémentaire, que l'on retrouve aussi pour certains axes routiers par ailleurs : maintenir des coupures d'urbanisation entre les noyaux bâtis. Ces coupures présentent plusieurs intérêts du fait de la multiplicité de leurs fonctions ; elles jouent un rôle : écologique (préservant la fonctionnalité des milieux naturels et en permettant le déplacement des espèces), récréatif ou bien sûr paysager en maintenant les caractéristiques et le rythme du paysage naturel et limitant l'étalement urbain. L'absence de coupures d'urbanisation conduit à une banalisation des paysages, brouille le contraste entre bourgs et campagnes.

Cette lutte contre les conurbations est également primordiale pour maintenir le sentiment d'appartenance à un ensemble identifié d'une part, et la variété des ambiances paysagères d'autre part.

Veillons toutefois à ce que le remède ne soit pas pire que le mal : cette préservation ne doit pas conduire non plus à une colonisation des versants, dénaturant le paysage des espaces à relief contrasté notamment. Le Parc y attache également une grande importance dans sa charte et le SCoTAN a repris cet objectif à son compte en le généralisant à toutes les vallées de cette partie du territoire.

#### **2.4. PRESERVER LE PATRIMOINE BATI HISTORIQUE**

L'architecture traditionnelle alsacienne, en général, et nord-alsacienne, en particulier, est riche et d'une grande diversité de formes, de matériaux, ....

Au-delà du patrimoine classé, le tissu bâti traditionnel nord-alsacien regorge de corps de ferme, d'immeubles urbains, de maisons ouvrières, de villas bourgeoises du XIXème siècle, de maisons forestières, de moulins, de maisons alsaciennes à pans de bois... qui témoignent de savoir-faire différents en fonction des époques, des territoires et des usages. Cette architecture caractérise les paysages nord-alsaciens.

Aussi, le projet d'aménagement du SCoTAN pose-t-il pour ambition, dans un contexte de sobriété foncière, d'explorer les possibilités de transformations offertes par ce patrimoine déjà présent, pour répondre aux besoins en logement ou locaux d'activités, tout en lui garantissant ainsi sa revalorisation et sa préservation.

Pour accompagner les particuliers dans ce sens, la Collectivité européenne d'Alsace a mis en place, depuis 2023, un nouveau fond pour la restauration des maisons alsaciennes.

# AXE III PROTÉGER LE CAPITAL NATURE, S'ADAPTER AU CHANGEMENT CLIMATIQUE, PRÉSERVER LES MILIEUX DE VIE ET LA SANTÉ

## A - PROTÉGER LE CAPITAL NATURE

### 1. PRÉSERVER LES HABITATS DES ESPÈCES FAUNISTIQUES ET FLORISTIQUES REMARQUABLES ET ORDINAIRES

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, au sens large, du territoire de l'Alsace du Nord.

Du fait de la grande taille du territoire et de la variété des conditions naturelles, l'Alsace du Nord abrite un grand nombre d'espèces patrimoniales. Le SCoTAN identifie 15 espèces prioritaires<sup>6</sup> pour lesquelles le territoire a une responsabilité particulière de conservation (espèce menacée, part significative de leur répartition française, limite d'aire de répartition). C'est par exemple le cas du noyau de population d'*Armeria Elongata*, dans la mesure où il regroupe à lui seul 80 % de la population connue en France sur un seul site à Haguenau.

La survie de ces espèces prioritaires est aujourd'hui bien prise en charge sur le territoire du SCoTAN, notamment par les sites Natura 2000. Le PAS pose comme objectif de protéger prioritairement ces noyaux majeurs de population.

Le SCoTAN ne prévoit 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...).

Afin de préserver les zones humides pour leur rôle fonctionnel et leur intérêt en matière de biodiversité, le SCoT contribue à éviter leur dégradation en les intégrant dans les zones humides remarquables inventoriées au sein de la trame verte et bleue de l'Alsace du Nord, sous forme de réservoirs de biodiversité.

### 2. ASSURER LE FONCTIONNEMENT ÉCOLOGIQUE DE L'ALSACE DU NORD

Le PAS pose comme objectif d'assurer le fonctionnement écologique de l'Alsace du Nord en s'appuyant sur les réservoirs, les corridors et les perméabilités écologiques des espaces agricoles et urbains. Le DOO fera lui, directement référence à la cartographie issue du Schéma régional de cohérence écologique, reprise par le SRADDET et déclinée dans le SCoTAN.

---

<sup>6</sup> Cf. Chapitre III - état initial de l'environnement, tableau n° 45 « les espèces patrimoniales prioritaires », p. 368

## 2.1. PRESERVER LES ESPACES NATURELS ET LEUR INTERET ECOLOGIQUE

Le SCoTAN identifie les milieux écologiques majeurs à préserver. Il s'agit de deux types de milieux :

- les milieux qui correspondent à de grands ensembles géographiques constitués d'éléments de valeur écologique variable. Le critère est la formation d'une unité cohérente et fonctionnelle d'échelle large. Il s'agit ici essentiellement des massifs forestiers ;
- les sites naturels plus localisés qui sont de forte valeur sur l'ensemble ou la grande majorité de leur surface. Il s'agit surtout des zones humides remarquables du point de vue écologique.

Le projet d'aménagement stratégique, à côté de la préservation/reconstitution du réseau écologique, propose un objectif spécifique de préservation des massifs forestiers, en tant qu'unité fonctionnelle. Le PAS fait de la préservation de ces grands massifs forestiers un de ses objectifs forts en raison de leur rôle de réservoir biologique, mais aussi d'îlot de fraîcheur à proximité de l'agglomération haguénovienne, de Brumath ou de Wissembourg, même si la problématique est peut-être moins prégnante que sur des secteurs très urbanisés comme l'agglomération régionale. La zone de lisière de ces massifs, en tant qu'elle constitue une zone d'échanges entre milieux particulièrement sensibles, fait l'objet d'une attention particulière parmi les objectifs environnementaux du PAS, qui entend la préserver dans sa fonction d'échanges (ce qui signifie à contrario que là où cette fonction d'échanges n'existe plus et ne peut être raisonnablement restaurée, cette préservation ne trouve pas à s'appliquer).

Parmi les ensembles de grandes dimensions identifiés spécifiquement et de longue date, figurent aussi les ensembles de prés-vergers, typiques de l'Alsace du Nord. Là encore, il ne s'agit pas pour le PAS de préserver la géométrie actuelle de ces ensembles, mais leur fonctionnalité écologique. Ce choix a été fait pour ménager les possibilités d'adaptation locale de cet objectif, dans le respect du principe qui le guide : préserver le milieu de la chouette Chevêche d'Athéna, espèce protégée. Accessoirement, ces ensembles de prés-vergers jouent un rôle paysager important et pourraient à l'avenir retrouver un rôle économique plus conséquent qu'aujourd'hui, seul à même de véritablement les pérenniser et de provoquer le (re)développement de ces espaces. C'est aussi un enjeu pour le territoire du Parc naturel régional des Vosges du Nord que reprend à son compte le SCoTAN.

S'agissant des sites naturels plus localisés, le PAS porte une attention particulière, au titre de la préservation du fonctionnement écologique du territoire, à la préservation des milieux favorables à la reproduction des espèces menacées : lisières forestières, milieux humides attenants aux forêts, prairies humides, etc. Ce sont les analyses menées lors de l'état initial de l'environnement pour dégager les enjeux et les priorités sur l'Alsace du Nord, ainsi que les travaux de l'ancien SRCE repris par le SRADDET qui ont guidé les choix et les priorités du PAS.

Afin d'assurer la perméabilité des espaces agricoles, les boisements secondaires et lambeaux forestiers présents dans ces espaces doivent aussi être préservés et si possible complétés. Cette préoccupation fait écho aux objectifs fixés aux politiques publiques en faveur du maintien des capacités de déplacement des espèces.

## 2.2. PRESERVER LES POSSIBILITES DE DEPLACEMENT DES ESPECES

Le SCoTAN s'appuie sur la trame verte régionale et nationale telle qu'elle s'était élaborée dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique repris par le SRADDET. Le PAS reprend à son compte les objectifs de ce schéma, s'agissant de préserver ou de restaurer les possibilités de déplacement des espèces. Il les décline autour de la préservation des ripisylves, cette végétation qui accompagne les cours d'eau, laquelle rejoint aussi bien des objectifs paysagers que ceux de préservation du caractère naturel des cours d'eau. Cette préservation de la trame verte et bleue permet aussi d'y associer, en milieu urbain et lorsque la sensibilité des milieux le permet, le développement de cheminements piétons ou cyclistes appuyé sur cette trame verte et bleue, particulièrement attractive et apportant souvent une contrepartie indispensable aux volontés de densification des tissus urbains. Ce qui facilite au demeurant l'accroissement de l'acceptabilité de cette densité bâtie par le voisinage et les futurs habitants.

Les zones inondables sont des zones de risque mais aussi très souvent des zones de richesse naturelle ; elles doivent aussi être préservées, ce que rappelle opportunément le PAS. La préservation des zones humides est d'intérêt général, nous rappelle l'article L. 211-1-1 du code de l'environnement, c'est à ce titre que le SCoTAN entend globalement les préserver, dans la mesure où elles présentent un intérêt pour la biodiversité ou pour le bon état des nappes phréatiques, ou encore des eaux de surface.

Comme évoqué précédemment, mais encore plus au sein des corridors identifiés, le projet d'aménagement stratégique du SCoTAN entend préserver et restaurer les boisements épars au sein des grands ensembles agricoles. Ces éléments présentent un intérêt certain pour les déplacements des espèces et c'est d'ailleurs à ce titre que le SCoTAN s'en empare. Mais ce sont aussi des éléments utiles pour briser l'uniformité du paysage ou pour servir de support aux loisirs de plein air, au premier rang duquel on trouve la marche à pied et autres formes de randonnées pédestres.

Dans le même ordre d'idée, le réseau des fossés, lorsqu'il existe, doit être préservé, sa structure linéaire facilitant les déplacements des espèces, surtout s'il s'accompagne de végétation de berge - elle aussi préservée par le SCoTAN et son PAS. De façon plus générale, le réseau hydrographique, qui a la particularité d'assurer les connexions entre massifs montagneux et Rhin, joue un rôle singulier dans les continuités écologiques. Comme les cours d'eau en général sont aussi des zones naturelles d'intérêt biologique évident et des zones de risques de débordement et d'inondation, en les préservant, le SCoTAN s'assure d'une cohérence et d'une unité de lieu pour ces trois objectifs.

Pour les milieux urbains, le PAS impose de préserver et de développer la part du végétal afin d'assurer des relais à ces déplacements.

## 3. AMELIORER LA QUALITE DE L'AIR ET LIMITER LES NUISANCES SONORES

Le projet d'aménagement stratégique montre, dans une première partie, que les objectifs énoncés précédemment en faveur des transports en commun se doublent d'objectifs en faveur de la qualité de l'air et de la lutte contre les pollutions et les nuisances. Développer les transports collectifs, c'est aussi lutter contre les pollutions liées aux déplacements et le PAS énonce en quelque sorte cette vérité, les transformant en objectifs spécifiques, aux côtés de ceux visant les déplacements.

A ces objectifs s'ajoute une préoccupation, mise en évidence dans l'état initial de l'environnement : Haguenau se trouve au milieu d'une diagonale présentant une forte densité d'emplois et d'habitants et le trafic routier engendré ne peut que partiellement l'éviter du fait d'un contournement incomplet.

Les déplacements ayant comme origine ou comme destination l'un ou l'autre des points, de part et d'autre de Haguenau et a fortiori, les extrémités de cette diagonale transitent donc nécessairement par le centre-ville de Haguenau et ses boulevards. Il en résulte des pollutions qui flirtent parfois avec les seuils admissibles, renforcées par l'afflux des usagers de la gare qui connaît un franc succès depuis le cadencement des trains vers la métropole régionale. Le PAS en tire les conséquences et fait le choix d'écarter ce trafic de transit du centre de Haguenau. Cela passe par le renforcement de l'usage des transports en commun, mais ça ne saurait suffire à résorber les pics de pollution observés, le transport de marchandises étant assez largement exclu de ce report. La solution consiste à compléter le réseau routier pour diminuer la pression sur le centre et sur ses capacités de développement. C'est en effet crucial pour le projet d'aménagement stratégique du SCoTAN que de rendre au cœur de ville de l'agglomération la possibilité de tirer parti de ses friches, de la présence du pôle des gares, etc.

A son échelle propre et depuis la première approbation du SCoTAN, la ville de Haguenau s'est lancée dans le développement du projet de « Voie de Liaison Sud » pour compléter son réseau entre le sud et l'est de la ville. Mais elle n'a pas vocation à être une simple voie de transit ou de contournement. C'est un boulevard urbain, redistribuant les flux au sein de la ville et qui va faciliter la desserte des zones d'activités est et le développement de la ville.

La solution pour le SCoTAN et à son échelle réside dans le raccordement du contournement nord et de la route du Rhin, comme le décline le DOO. Le document du SCoTAN ne préjuge pas de la forme ou du nombre de voies que doit prendre ce raccordement, mais il en affirme le principe, ce complément apparaissant comme essentiel au dispositif d'intensification de l'urbanisme de la ville centre et des abords de ses boulevards centraux.

Dans une logique cette fois-ci d'économie d'énergie (pour diminuer les rejets de polluants), le PAS développe des objectifs en termes de localisation des activités et de choix des formes urbaines.

Il s'agit de favoriser et de privilégier ce qui peut rapprocher les producteurs des consommateurs d'énergie, et ce qui peut à terme permettre de développer des réseaux de chaleur urbain. Ces réseaux, dotés d'une gestion centralisée, apparaissent comme préférables aux systèmes individuels, en ce qu'ils peuvent faciliter la rationalisation du choix du mix énergétique et faciliter le développement de l'emploi d'énergies renouvelables, plus difficilement accessible aux ménages isolés.

Cet objectif en faveur des économies d'énergie fossile et de diminution des rejets se double d'un objectif clairement affirmé allant dans le même sens : faciliter et favoriser le développement des énergies renouvelables et non polluantes.



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

Le SCoTAN n'a pas l'ambition ni les capacités juridiques de s'immiscer dans les considérations de gestion des systèmes d'assainissement. C'est hors de ses habilitations législatives, cela relève des collectivités et de leur règlement et zonage d'assainissement. Ceci posé, il fixe à ces politiques publiques un objectif qui relève, lui, de ses préoccupations : limiter les dysfonctionnements et les risques d'inondation qui pourraient en résulter. On retrouvera ces objectifs dans ceux délivrés sur le réseau hydrographique lui-même et sur sa préservation. En l'espèce, l'angle d'approche est toutefois différent. Le projet d'aménagement stratégique du SCoTAN entend limiter les rejets d'eaux pluviales dans les réseaux et plus particulièrement dans les réseaux unitaires qui perdurent sur le territoire. Et ça n'est que par ce biais que l'on entend exercer une influence potentielle sur l'inondation ou la qualité de l'eau au sens de la directive cadre, alors que dans les objectifs sur le réseau hydrographique, on est plus dans l'action directe. Cet objectif dédié aux réseaux est d'ailleurs explicité dans le PAS lui-même en introduction : il s'agit «de limiter les risques de dysfonctionnement des systèmes d'assainissement du fait de l'admission d'eaux pluviales non polluées, de limiter le recours à de nouveaux investissements lourds, coûteux pour la collectivité, d'assurer un fonctionnement efficace des systèmes d'assainissement et, au final, d'améliorer la qualité des rivières dégradée par les rejets des eaux non ou imparfaitement traitées.»

Cette ambition se traduit également par une attention particulière à l'imperméabilisation des sols. En favorisant chaque fois que possible l'infiltration et la restitution des eaux au milieu, on évite aussi d'aggraver les périodes d'étiage prolongées ou trop intenses des nappes ou des systèmes naturels d'écoulement des eaux.

Le PAS fait également le lien entre la préservation des eaux de surface et la qualité de l'eau, autour de deux objectifs : préserver les eaux souterraines et s'assurer d'une capacité d'approvisionnement en eau potable pour les futurs projets de développement. Les études pointées dans l'état initial de l'environnement ont en effet montré une certaine fragilité de ces capacités en des points particuliers de l'Alsace du Nord. Dans cette logique, le PAS reprend à son compte la nécessité d'organiser l'interconnexion des réseaux d'eau potable. En cas d'accident ou d'évènement climatique extrême entraînant une diminution locale, temporaire ou permanente de la ressource, c'est le moyen de disposer d'une voie de secours pour continuer à approvisionner en eau les habitants et les activités et d'augmenter ainsi la capacité de résilience du territoire. C'est aussi l'occasion de rappeler dans le PAS que le développement urbain est tributaire de la ressource en eau et que cet élément doit faire partie intégrante des préoccupations et réflexions préalables à tout développement.

La problématique de la pollution des sols est un enjeu dans un territoire concerné par une ancienne activité pétrolière. Néanmoins, la connaissance du risque réel s'améliore et la prise en charge des sites à dépolluer se renforce. Une grande part des sites est d'ailleurs mise en sécurité et/ou fait l'objet de restrictions d'usages. La connaissance et les mesures de gestion sont importantes pour assurer une utilisation future des sites conformes au niveau de risque.

Les risques technologiques et industriels sont en revanche bien connus et limités au dépôt de munitions à Dauendorf.

## **C - S'ADAPTER AU CHANGEMENT CLIMATIQUE**

### **1. PRESERVER LE FONCTIONNEMENT HYDRAULIQUE DU TERRITOIRE ET LA RESSOURCE EN EAU**

Au premier rang des risques présents sur le territoire, figurent les risques liés aux épisodes pluvieux et spécifiquement le risque d'inondation. Le PAS et le SCoTAN entendent lutter à leur échelle et avec leurs outils et moyens contre ce fléau.

L'objectif essentiel du PAS en la matière se traduit par la volonté de préserver le fonctionnement hydraulique du territoire de l'Alsace du Nord et de prendre en compte ce risque dans les politiques d'urbanisme et d'aménagement. Le DOO développe plus en détail ces deux points en objectifs particuliers opposables et en orientations opérationnelles. Les politiques publiques se voient assigner l'obligation de préserver les caractéristiques fonctionnelles des cours d'eau, dont leurs capacités de divagation. Ce qui signifie clairement par exemple que le durcissement des berges, les travaux ou aménagements dans le lit des rivières susceptibles de porter atteinte à leur capacité de déplacement sont globalement à proscrire.

On retrouvera cette volonté dans le chapitre relatif à la trame verte et bleue, où la préservation et la restauration des continuités dans les corridors aquatiques trouvent une place importante.

Cet objectif trouve ses fondements dans la volonté de minimiser le risque, de diminuer les coûts pour la collectivité, les ménages et les entreprises en cas d'inondation et d'assurer la sécurité et la santé publique.

### **2. REDUIRE LA VULNERABILITE DU TERRITOIRE FACE AUX RISQUES NATURELS**

La magnitude et l'ampleur des secteurs touchés par d'autres risques sur le territoire, bien que non négligeable, sont globalement moindres. Toutefois, dans le même ordre d'idée que pour le risque d'inondation, le PAS pose comme objectif la prise en compte, en amont, des risques de coulée de boue et de mouvements de terrain de même que ceux qui résultent de l'ancienne activité d'extraction pétrolière.

Dans les deux cas, à défaut d'avoir la capacité d'agir sur la cause du risque elle-même, le PAS s'oriente vers une diminution des conséquences en fixant comme impératif de localiser les futurs projets prioritairement en dehors des zones susceptibles d'être touchées par ces risques. Et à défaut de choix alternatifs, lorsque la nature de l'aléa le permet, de prendre les précautions nécessaires à la réduction de l'impact du risque sur la population.

### **3. SE PREMUNIR CONTRE L'AUGMENTATION DES VAGUES DE CHALEUR ET LES RISQUES D'INCENDIES**

L'évolution climatique de ces dernières décennies rend les espaces urbains particulièrement vulnérables aux fortes chaleurs. Sa composition à dominante minérale augmente l'énergie stockée durant la journée, ralentissant considérablement son rafraîchissement pendant la nuit par rapport aux campagnes environnantes. Cette différence de températures correspond à l'îlot de chaleur urbain (ICU).

L'ICU apparaît comme un enjeu sanitaire à intégrer dans la construction des politiques publiques. Leur localisation précise doit permettre d'orienter les choix d'aménagement, d'évaluer la pertinence de densifier ou de maintenir des espaces de fraîcheur. Pour réduire les risques sanitaires, il importe d'intégrer cette préoccupation dans les documents de planification, puis de réajuster en fonction des caractéristiques de chaque site.

Si le SCoT a peu de prise sur la forme urbaine, le PAS demande de privilégier un certain nombre de principes d'urbanisation visant à lutter contre les vagues de chaleur : limiter la minéralisation des espaces urbains, augmenter la part de la surface urbaine recouverte par la végétation, augmenter la présence de l'eau.

## **D - REDUIRE LA DEPENDANCE ENERGETIQUE ET REDUIRE L'IMPACT CARBONE DU TERRITOIRE**

Le SCoTAN décline à travers cet objectif, et à son échelle, les engagements nationaux en matière climatique. Il s'inscrit dans le prolongement des politiques régionales menées en la matière à travers le SRADDET. A noter que le PETR Alsace du Nord s'est lancé dans une démarche d'élaboration d'un Plan Climat Air Energie Territorial en 2019.

La réponse qu'il apporte aux efforts en faveur de la lutte contre les changements climatiques se traduit essentiellement par son choix d'organisation urbaine mais également en pointant du doigt des objectifs plus spécifiques de réductions des émissions de gaz à effet de serre, des consommations énergétiques ou encore de la pollution atmosphérique.

### **1. PRIVILEGIER UN URBANISME RESPECTUEUX DU SITE ET MOINS ENERGIVORE**

Le premier vise à privilégier la conception bioclimatique pour les opérations urbaines, c'est dire, s'adapter aux caractéristiques et particularités du lieu d'implantation, permettant d'obtenir un confort d'ambiance et des gains énergétiques de manière la plus naturelle possible (limitation des moyens techniques mécanisés et énergies extérieures au site). La démarche bioclimatique permet de préserver le cadre naturel tout en favorisant les économies d'énergie (réduction des dépenses de chauffage et de climatisation notamment). Une attention particulière sera ainsi portée à l'orientation du bâtiment (afin d'exploiter l'énergie et la lumière du soleil), au choix du terrain (topographie, végétation existante, zones de bruit, ressources naturelles, ...) et à la construction (matériaux, surfaces vitrées, protections solaires, compacité, matériaux, toiture végétalisée, ...). Cette approche est également à

prolonger à l'échelle des nouveaux quartiers, en recherchant des formes urbaines favorisant la ventilation des rues, les ombres portées des bâtiments, la végétalisation des espaces, etc...

## **2. AMELIORER LA PERFORMANCE ENERGETIQUE DU BATI EXISTANT ET LIMITER LA PRECARITE ENERGETIQUE LIEE AU LOGEMENT**

Pour tendre vers une meilleure performance énergétique du bâti, le PETR mise sur la rénovation thermique du bâti, action soutenue par le PCAET en cours. Par ce choix, le SCoT entend également contribuer à la réduction de vulnérabilité énergétique des ménages. Il soutient également le gisement potentiel d'énergies renouvelables et l'emploi de matériaux durables, dans le respect des paysages et du patrimoine architectural.

## **3. MAITRISER LA CONSOMMATION D'ENERGIE ET LIMITER LA PRECARITE ENERGETIQUE LIEE AUX DEPLACEMENTS**

L'organisation du territoire est un levier important de maîtrise des consommations d'énergie pour concilier à la fois l'accueil de la population, des emplois, des activités, des équipements et la réponse à l'enjeu de précarité énergétique liée aux déplacements et de lutte contre le changement climatique.

Pour assurer la maîtrise des déplacements, le SCoT propose, sur la base d'une armature urbaine, un développement multipolaire et hiérarchisé, facilitant le maintien de services et d'équipements accessibles en modes actifs, le développement d'aires de covoiturage, l'amélioration de l'accès aux réseaux majeurs de transports collectifs ou encore, le soutien au développement de la mobilité électrique. L'ambition du PAS est également de réduire la mobilité professionnelle contrainte en incitant le coworking, télétravail total ou partiel, ....

## **4. IDENTIFIER ET EXPLOITER LE POTENTIEL DE DEPLOIEMENT D'ENERGIES RENOUVELABLES ET REUTILISABLES**

Le développement des énergies renouvelables au sein du territoire de l'Alsace du Nord permet d'offrir une alternative à l'utilisation des énergies fossiles, fortement émettrices de GES. C'est pourquoi le SCoT soutient le développement des énergies renouvelables et demande aux documents locaux d'urbanisme de les promouvoir et de ne pas faire obstacle à leur développement.

Les réseaux de chaleur sont également un moyen de diminuer les GES à l'échelle du territoire. En effet, la centralisation de la production de chaleur à une échelle urbaine pour desservir des bureaux et/ou logements permet une meilleure efficacité énergétique et diminue le prix de l'énergie. C'est pourquoi le SCoT encourage les collectivités locales et les PLU(i) à contribuer au développement et à l'optimisation de ces réseaux de chaleur. Il s'agit de prendre les mesures adéquates : réserves foncières pour le développement d'installations, densité de population et de logements dans les secteurs desservis par les réseaux, raccordement des logements aux réseaux existants, ..., etc.

## E - SOUTENIR UNE GESTION DURABLE DES DECHETS

Dans le même esprit que la préoccupation précédente, le PAS entend rappeler autour de ce thème des déchets que l'urbanisation génère des rejets et que ceux-ci doivent être plus étroitement pris en compte dans les projets de développement. En effet, le territoire n'a pas une capacité extensible à l'infini d'absorption sans conséquence des déchets. Rappelons que l'état initial du site et de l'environnement pose deux enjeux : celui d'un potentiel besoin d'augmentation de la capacité de stockage des déchets ménagers dans l'hypothèse d'une non-augmentation des capacités d'incinération et celui du traitement des déchets inertes liés aux activités économiques à l'horizon 2030, dans la mesure notamment où la plateforme Sotravest de Niederbronn ne couvre pas la totalité du territoire.

Aussi, le PAS entend-il rappeler cet objectif de nécessaire coordination entre projet d'urbanisation, volume de déchets généré et capacités de traitement, afin que cela soit correctement pris en compte par les projets et les documents d'urbanisme locaux.