SYNDICAT MIXTE DU SCOT DE LA BRUCHE

DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

DECEMBRE 2016

CHAPITRE 1 -Organisation générale de l'espace 7

1. Renforcer l'armature urbaine du territoire 7
1.1. Equilibrer le développement territorial 7
1.2. Définition de l'armature urbaine 7

2. Organiser un développement urbain cohérent et équilibré 8
2.1. Pôles urbains 8
2.2. Pôles relais 9
2.3. Les villages 9

3. Principes d'équilibre dans la production et la répartition des nouveaux logements 10
3.1. Répartir les logements selon une armature urbaine équilibrée 10
3.2. Diversifier l'offre selon les niveaux de l'armature urbaine 10
3.3. Améliorer la sobriété énergétique du parc de logements 11

4. Principes de localisation des grands projets d'équipement 11
4.1. Les équipements structurants 11
4.2. La mise en réseau des équipements de proximité 11

5. Les zones d'enjeu majeur 12

6. Assurer les capacités de développement des transports collectifs 14
6.1. Préserver les potentiels d'usage des transports collectifs 14
6.2. Préserver les possibilités de développement ferroviaire 14

7. Renforcer l'infrastructure routière 15
7.1. Contournements routiers 15
7.2. Voies urbaines 15

CHAPITRE 2 -Principes d'équilibre spatial au sein du SCOT de la Bruche 17

1. préserver les équilibres entre espaces bâtis et espaces non bâtis 17
1.1. Objectifs chiffrés de modération de la consommation foncière 17
1.2. Maîtrise temporelle de l'urbanisation 19
1.3. Densification des extensions résidentielles 19

2. Principes de préservation du foncier agricole 21
2.1. Pérenniser le foncier des exploitations agricoles 21
2.2. Faciliter le développement des exploitations agricoles 21
2.3. Orientations particulières pour la préservation du vignoble 22

CHAPITRE 3 -Les conditions d'un développement urbain maîtrisé 24

1. L'optimisation du foncier urbanisé 24
1.1. Favoriser le renouvellement urbain 24
1.2. Principes de confortement des espaces urbanisés et de revitalisation des centres anciens 25

2. La maîtrise des extensions urbaines 25
2.1. Principe de continuité urbaine 25
2.2. Principes pour le traitement des lisières urbaines 26

CHAPITRE 4 -La valorisation des paysages 27

1. Préserver les paysages emblématiques du territoire 27

1.1. Mettre en valeur la Bruche et son canal 27
1.2. Préserver les vues sur le lointain 27
1.3. Préserver la qualité des paysages de fonds de vallée 28

2. Assurer l'intégration paysagère des extensions urbaines 28

2.1. Prise en compte du paysage dans les choix d'urbanisation 28
2.2. Ménager des lisières urbaines 29

3. Conditions de préservation et de valorisation du patrimoine bâti 29

4. Assurer la qualité paysagère et bâtie des entrées de ville 30

CHAPITRE 5 -prévention des risques 31

1. Prévenir les risques naturels liés aux événements pluvieux 31

1.1. Inondation 31
1.2. Dans les zones couvertes par un Plan de Prévention des Risques d'Inondation 31
1.3. Coulées d'eaux boueuses et mouvements de terrain 32
1.4. Eaux pluviales 32

2. Prévenir les risques de sécheresse et de fortes chaleurs 32

2.1. Sécuriser l'approvisionnement en eau potable 32
2.2. Développer les espaces végétalisés afin de réduire les risques climatiques et sanitaires 33

3. Anticiper la transition énergétique 33

3.1. Limiter la consommation des énergies fossiles 34
3.2. Développer les aménagements bioclimatiques 34
3.3. Promouvoir et encadrer la production d'énergies renouvelables 34

4. Se prémunir des autres risques 35

4.1. Risques technologiques et industriels 35
4.2. Pollution des sols 35
4.3. Gestion des déchets 35
4.4. Nuisances sonores et qualité de l'air 35

5. Risques miniers 36

6. Transport d'énergie et de matières dangeureuses 36

CHAPITRE 6 -Les espaces naturels, agricoles, forestiers et urbains à protéger 37

1. Principes généraux de préservation des réservoirs de biodiversité 39

1.1. Préservation et remise en bon état des réservoirs biologiques du Grand hamster. 40
1.2. Préservation et remise en bon état des réservoirs biologiques pour l'Azuré (des Paluds et de la Sanguisorbe) 42
1.3. Réservoir paysager de la Clairière du Hang 44
1.4. Autres réservoirs de biodiversité 46

2. Principes généraux de préservation et de remise en bon état des corridors écologiques 48
2.1. Axes de traversée de la faune entre deux vallées ou entre deux bourgs 48
2.2. Corridors de la vallée alluviale (espèces aquatiques et terrestres) 50
2.3. Corridors à dominante aquatique (espèces uniquement aquatiques). 52
2.4. Corridors pour le Crapaud vert 54

3. Les milieux forestiers et ouverts de montagne, hors réservoirs 56

4. Préservation des sites urbains remarquables 58

CHAPITRE 7 -Les orientations des politiques publiques pour une mobilité durable 59

1. Contribuer au développement des modes actifs dans la proximité 59

2. Principes d'organisation de la desserte en transports collectifs 60

3. Principes d'organisation de l'accès à la desserte en transports collectifs 60

4. Principes de développement urbain autour des gares et des arrêts de transports collectifs 61

5. Limiter l'usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail et pour les déplacements de courte distance 62
5.1. Rappel des orientations et des principes concourant à limiter l'usage individuel de l'automobile 62
5.2. Renforcer les alternatives à l'usage individuel de l'automobile et les obligations de déplacement motorisé 62

6. Principes des politiques de stationnement 63

7. Grands projets d'équipement de transport 64
7.1. Création d'un nouveau pôle multimodal 64
7.2. Contournement Ouest de Strasbourg, A 355 64

CHAPITRE 8 -Les orientations des politiques publiques en matière d'habitat 65

1. Développer le parc de logements pour répondre aux besoins des ménages .. 65

2. Diversifier l'offre de logements pour fluidifier les parcours résidentiels 65
2.1. Accroître et diversifier l'offre locative privée 66
2.2. Accroître et rééquilibrer l'offre en logements aidés 66
2.3. Développer une offre en logements adaptée aux besoins des populations fragiles ou spécifiques 67
2.4. Améliorer la qualité et l'attractivité du parc de logements anciens 67
2.5. Renouveler et diversifier les formes d'habitat 68

CHAPITRE 9 -Les principes d'organisation des activités économiques ... 69

1. Organisation des zones d'activités et de l'artisanat 69
1.1. Renforcer les pôles d'activités de rayonnement régional 69
1.2. Renforcer l'activité économique locale 70

2. Conditions de développement des activités 70
2.1. Principes généraux 70
2.2. Conditions d'ouverture à l'urbanisation des extensions de sites d'activités 72
3. Principes d'implantation des équipements de nouvelles technologies 73
4. L'armature commerciale 73
4.1. Définition de l'armature commerciale du territoire de la Bruche 74
4.2. Conforter le commerce de centre-ville 74
4.3. Conforter le rayonnement des pôles commerciaux stratégiques 75
4.4. Conditions d'implantation commerciale 76
CHAPITRE 10 -Promouvoir le tourisme 77
1. Améliorer l'offre d'activités de sports et de loisirs 77
1.1. Développer les activités de sports et de loisirs sur les 4 saisons de l'année 77
1.2. Conforter les pratiques hivernales 78
1.3. Conforter le rayonnement touristique des sites de mémoire 79
2. Améliorer l'offre d'hébergement touristique 80
2.1. Privilégier les hébergements existants et les créations d'hébergements dans les pôles et les villages. 80
3. Diversifier l'offre d'hébergement et l'offre en restauration 80
3.1. Permettre la transformation des centres d'hébergement collectifs 80
3.2. Permettre les hébergements légers et hébergements de plein air 80
3.3. Développer les gîtes, le parc hôtelier et les établissements de restauration 81
4. Dérogation à l'hébergement touristique et la restauration hors des secteurs urbanisés 81
4.1. Conditions d'urbanisation en dehors d'une continuité urbaine 81
4.2. Conditions d'implantation des établissements hors d'une continuité urbaine 82
4.3. Orientations spécifiques à l'hébergement léger et aux campings 82
5. Améliorer les conditions d'accès aux sites de tourisme et de loisirs 83
5.1. Améliorer l'accessibilité aux berges de la Bruche et au canal de la Bruche. 83
5.2. Faciliter l'usage et l'accès aux itinéraires de randonnée et de cyclotourisme 83
5.3. Favoriser l'accès aux infrastructures de tourisme depuis les transports collectifs 84

CHAPITRE 1 - ORGANISATION GÉNÉRALE DE L'ESPACE

1. Renforcer l'armature urbaine du territoire

1.1. Equilibrer le développement territorial

Le SCoT de la Bruche hiérarchise le développement de son territoire à travers une armature urbaine. Celle-ci a pour fonction de le répartir entre les différents niveaux qui la composent, en attribuant à chaque échelon des capacités de développement et des obligations proportionnées aux capacités des communes et à leur vocation au sein du projet de territoire du SCoT.

Ce principe s'appuie sur une répartition cohérente du développement territorial et un maintien des équilibres entre les différents niveaux de l'armature urbaine, villes, pôles relais et villages.

L'objectif des politiques d'urbanisme et d'aménagement est donc de conforter cette hiérarchisation, notamment en recentrant et en concentrant le développement dans les pôles urbains et les relais identifiés ci-après du territoire, afin :

- *de répondre de façon adaptée à l'ensemble des besoins des populations et des entreprises ;*
- *de faciliter la nécessaire maîtrise de la consommation d'espaces, par la priorité donnée à l'intensification des centres-villes, plutôt qu'aux extensions urbaines.*

A travers l'armature urbaine, les politiques publiques privilégient et facilitent la densification des tissus urbanisés, favorisent la réhabilitation urbaine, le recyclage des friches et du foncier bâti, ainsi que l'optimisation des potentiels fonciers, afin de ménager les capacités foncières tant dans les extensions urbaines qu'au sein de l'urbanisation existante.

La synergie de leurs actions contribue à une répartition spatiale de la population au plus près des transports en commun, des polarités d'emplois et d'équipements et des services de centre-ville.

1.2. Définition de l'armature urbaine

L'armature urbaine du SCoT de la Bruche repose sur trois échelons.

Les pôles urbains correspondent aux parties agglomérées :

- pour le pôle urbain régional : Molsheim, Mutzig, Dorlisheim ;
- pour le pôle urbain : Schirmeck, Rothau, La Broque et Barembach.

Les pôles relais correspondent aux bourgs ou aux parties agglomérées des ensembles urbains de :

- Duppigheim, Duttlenheim et Ernolsheim-sur-Bruche ;
- Lutzelhouse, Wisches et Russ ;
- Saint-Blaise-la Roche et les parties agglomérées à son tissu des communes de Plaine et de Colroy-la-Roche.
- Saales.

Les villages correspondent à l'ensemble des communes n'appartenant ni à un pôle urbain, ni à un pôle relais. **les hameaux géographiquement disjoints** de la partie agglomérée d'un pôle urbain ou d'un pôle relais sont reconnus comme des villages dans l'armature du SCoT.

Le SCoT reconnaît deux catégories spécifiques de villages en matière de tourisme *(Cf. chapitre 10)* :

- **les villages du canal de la Bruche et ses environs :** Avolsheim, Soultz-les-Bains, Wolxheim, Ergersheim et le noyau historique de Dachstein ;
- **les villages classés en zone de montagne**, soumis à la loi 85-30 de janvier 1985 : l'ensemble des villages de la Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche, plus la commune d'Oberhaslach ;

2. Organiser un développement urbain cohérent et équilibré

Le SCoT de la Bruche a pour objectif de recentrer le développement et concentrer l'offre en logements, en commerces et services ainsi qu'en foncier d'activité sur les échelons supérieurs de son armature urbaine.

Les politiques d'aménagement privilégient la densification des espaces sous-occupés, le renouvellement des tissus urbanisés et la reconquête des friches, avant d'ouvrir de nouveaux secteurs en extension urbaine.

Les collectivités mettent en place des stratégies foncières de façon phasée et priorisée, en priorité au sein du tissu bâti existant, permettant entre autre de produire des logements variés et à prix accessible.

2.1. Pôles urbains

Les pôles urbains doivent être renforcés dans leur fonction de centre urbain supérieur. Ils ont vocation à accueillir la plus forte part du développement du territoire et se dotent de politiques d'urbanisme et d'aménagement adaptées à cet objectif, répondant aux orientations sectorielles développées à travers ce document. Les politiques publiques veillent à renforcer le rayonnement économique, culturel et touristique des pôles urbains. Elles prennent les dispositions nécessaires pour maintenir et développer leur niveau d'équipements publics, d'équipements commerciaux et leurs gammes de services, nécessaires à leur développement.

Les pôles urbains ont vocation à accueillir les grands équipements structurants à vocation médicale, éducative ou culturelle, rayonnant au-delà de leur bassin de proximité et *a fortiori* du territoire du SCoT de la Bruche.

En matière d'habitat, les politiques publiques privilégient le renforcement du parc de logements dans ces pôles par un développement et des réhabilitations veillant à la diversité de l'offre en termes de tailles, de statuts d'occupation ainsi que de morphologies des nouvelles constructions.

En matière d'activités et d'emplois, les pôles urbains ont pour vocation de structurer des bassins d'emplois rayonnant à l'échelle du Bas Rhin et de l'Alsace ; notamment à travers l'implantation de zones d'activités de rayonnement intercommunal (ou plus large). L'activité tertiaire supérieure et de bureau s'y développent en priorité, dans le tissu existant ou au sein de zones d'activités multifonctionnelles.

En matière de moblité et de transports, les pôles urbains ont vocation à servir de porte d'entrée sur le territoire. Leur développement urbain vise à maintenir, a minima, le cadencement ferroviaire et le niveau de desserte de la gare de Molsheim en direction de l'aéroport d'Entzheim et de la gare centrale de Strasbourg, d'une part; et d'autre part, de renforcer la polarité de l'agglomération de Schirmeck pour améliorer le niveau de desserte de sa gare. Les politiques publiques organisent le rabattement sur les points de desserte des transports collectifs et coordonnent le niveau d'offre entre les pôles urbains et les pôles relais.

Du fait de la raréfaction du foncier et de sa valeur dans les centres urbains, **cet échelon de l'armature du SCoT a l'obligation, plus que tout autre, de favoriser le réemploi et la densification progressive du tissu bâti existant.** A ce titre, les collectivités oeuvrent en priorité pour la réutilisation des friches industrielles et/ou urbaines afin de réemployer des espaces déjà urbanisés avant de procéder à des extensions urbaines sur les espaces agricoles ou naturels.

2.2. Pôles relais

Les pôles relais ont un rôle complémentaire à celui des pôles urbains dans la structuration du territoire et l'encadrement de son développement, afin d'éviter les concurrences inutiles en matière d'accueil de populations, d'emplois, d'équipements ou de services.

Leur vocation est d'assurer les fonctions centrales dans un bassin de proximité, défini par les villages qui les entourent. Ils pourvoient aux équipements et services de proximité, nécessaires aux besoins courants, et qui peuvent être absents ou incomplets dans les villages.

Ces pôles ont donc vocation à se développer, dans une proportion moindre que les pôles urbains, afin de conforter leur niveau d'équipements et de services, tout en proposant une gamme de logements et un nombre d'emplois plus importants et plus variés que dans les villages.

Leur accessibilité depuis les villages proches, et l'accessibilité que ces polarités intermédiaires entretiennent avec les pôles urbains, en font un maillon essentiel pour le fonctionnement du territoire du SCoT de la Bruche : les politiques d'aménagement valorisent et optimisent la présence des transports collectifs dans les choix de localisation du développement urbain des pôles relais *(comme dans les pôles urbains, mentionnés ci-dessus)*.

A ce titre, les collectivités accordent une vigilance particulière aux secteurs urbains aux abords des gares et des points de desserte des transports collectifs. Elles s'appuient sur les réseaux de transports collectifs, en collaboration avec les autorités organisatrices des transports pour organiser le rabattement depuis les villages *(Cf chapitre 7)*.

2.3. Les villages

Le développement des villages est essentiel pour le fonctionnement et l'attractivité du territoire. Le maintien d'une capacité de développement, modérée et proportionnée à leur rôle, est nécessaire à l'équilibre de l'armature urbaine du SCoT. Les communes de cet échelon veillent au développement quantitativement maîtrisé et spatialement limité de leur développement, mais suffisant pour stabiliser *(a minima)* le fonctionnement des équipements, des commerces et des services existants.

Les documents d'urbanisme locaux confortent et ancrent le développement des villages dans leur contexte paysager et rural. Ils privilégient fortement le réemploi du foncier urbanisé, des réseaux existants et du bâti en place, ainsi que le remplissage des interstices non bâtis au sein de l'enveloppe bâtie. Ils veillent à ce que l'urbanisation nouvelle s'appuie sur le mode d'occupation traditionnel du foncier, l'implantation ou la volumétrie des

nouvelles constructions favorisant leur insertion harmonieuse au sein des tissus urbains existant, en particulier à proximité des noyaux villageois anciens.

Le développement résidentiel sous forme d'extensions urbaines doit s'articuler avec les besoins d'une croissance démographique équivalente à la croissance naturelle de la population (ou au moins sa stabilisation) et permettre le maintien de conditions correctes de fonctionnement des équipements publics existants. Cette croissance peut être plus importante pour les villages attenants au pôle urbain régional, ayant une conurbation existante et antérieure à la date d'approbation du SCoT.

Le territoire ayant la spécificité d'avoir plusieurs villages dotés de gares, les collectivités privilégient leur développement en tenant compte de la proximité éventuelle de points de desserte par des transports collectifs, en particulier aux abords des gares; ceci afin d'offrir la possibilité aux résidents ou aux visiteurs d'accéder aux pôles relais et pôles urbains autrement qu'en voiture individuelle.

3. Principes d'équilibre dans la production et la répartition des nouveaux logements

Au regard des objectifs fixés dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, le Document d'Orientation et d'Objectifs met en place les conditions pour produire 300 logements par an[1].

3.1. Répartir les logements selon une armature urbaine équilibrée

Les politiques publiques des collectivités et, en particulier, les politiques sectorielles attachées à l'habitat, traduisent dans leurs contenus l'objectif d'articulation de la production de logements, et notamment de logements aidés, avec l'armature urbaine du SCoT et les rôles établis pour ses trois échelons.

Elles facilitent et incitent à la mise en place d'outils *(dispositifs fonciers, fiscaux ou autres)* permettant d'assurer une part de production de logements abordables, aussi bien pour le parc public que le parc privé.

3.2. Diversifier l'offre selon les niveaux de l'armature urbaine

Le principe développé par le SCoT, et qui doit être repris par ces politiques, est d'assurer à tous les échelons du territoire une offre suffisamment diversifiée et quantitativement adaptée pour répondre à l'ensemble des besoins des populations existantes et futures. Cela nécessite d'orienter les politiques publiques d'habitat vers une plus grande proportion de logements locatifs publics ou privés, à tous les échelons de l'armature urbaine; mais également de développer l'accession sociale à la propriété dans les pôles relais et les villages, partout où l'offre de ces produits se révèle insuffisante *(Cf. chapitre 8).*

La production de logements aidés doit être répartie de manière proportionnée à chaque échelon de l'armature urbaine, villages compris, afin d'offrir une offre adaptée aux besoins et aux revenus des ménages, et éviter qu'elle se reporte massivement vers les agglomérations du territoire ou les territoires voisins.

1. Cet objectif est un minimum et ne saurait constituer, à lui seul, un motif de frein au développement des communes.

3.3. Améliorer la sobriété énergétique du parc de logements

Le développement de cette offre de logements doit s'appuyer, autant que possible, sur le parc existant, en améliorant sa sobriété énergétique pour anticiper le contexte de changement climatique d'une part ; et d'autre part, anticiper le coût croissant de l'énergie afin que ces logements aient un coût économiquement supportable pour les ménages à bas niveau de revenus.

Ces principes généraux sont complémentaires aux orientations des politiques publiques en matière de logements, développés dans le chapitre 8.

4. Principes de localisation des grands projets d'équipement

Les politiques publiques d'urbanisme assurent une couverture équilibrée du territoire par les équipements. Elles veillent à ce que le niveau de rayonnement des nouveaux projets d'équipement, ou l'extension d'équipements existants, soit cohérent avec le rôle des communes au sein de l'armature urbaine définie par le SCoT d'une part ; et bénéficient d'un niveau de desserte facilitant leur accessibilité, notamment depuis les transports collectifs et les modes actifs *(traitement des espaces publics par exemple)*, d'autre part.

4.1. Les équipements structurants

Les politiques publiques privilégient les choix de localisation selon les principes suivants :

- **les équipements dont le rayonnement et l'attractivité sont d'échelle départementale (ou supérieure)** se localisent en priorité dans les pôles urbains. C'est le cas, entre autres, des lycées, des établissements de soin, des salles de spectacle de plus de 200 places, etc. Les équipements de santé susceptibles de renforcer le médipôle structuré autour de la clinique Saint-Luc se localisent prioritairement dans le pôle urbain de Schirmeck-Rothau-La Broque-Barembach afin de conforter sa vocation médicale à l'échelle du territoire ;
- **les équipements dont le rayonnement est intercommunal et qui répondent aux besoins d'un bassin de proximité** s'implantent en priorité dans les pôles urbains ou les pôles relais. C'est le cas, entre autres, des collèges, des médiathèques, des salles de spectacle ou des pôles culturels à vocation plus locale *(caractérisés par une jauge aux environs de moins de 200 places assises),* des établissements médicalisés pour personnes âgées ou encore des centres de télétravail, etc.

4.2. La mise en réseau des équipements de proximité

Les équipements à vocation locale et de proximité s'implantent à tous les échelons de l'armature urbaine. Les politiques publiques facilitent par leurs choix d'aménagement et de localisation leur accessibilité, en particulier dans les secteurs de montagne. Elles privilégient la mutualisation de fonctions dans une logique de multiplication de l'offre d'activités ou de services plutôt qu'une multiplication d'infrastructures ; notamment dans les villages de montagne, lorsque ces activités peuvent être mises en lien avec des pratiques de tourisme et de loisirs.

Les documents locaux d'urbanisme veillent à la cohérence entre les besoins en équipement, générés par leur projet de développement et leur capacité à y répondre, en particulier en matière d'équipements scolaires, d'équipements pour les personnes âgées dépendantes et d'équipements pour la petite enfance. A ce titre :

- les politiques publiques veillent tout particulièrement au maintien et au développement du maillage des équipements collectifs liés à la santé publique. Elles développent et facilitent le regroupement de professions médicales, sous la forme, par

exemple, d'équipements publics de type « maison de santé », en privilégiant leur implantation dans les centres urbains, à proximité des services et des commerces existants afin de contribuer à l'animation urbaine. L'implantation en périphérie de ces équipements à vocation locale est à éviter, sauf à démontrer qu'il n'existe aucune alternative ;

- la localisation des **équipements culturels et des équipements de sports et de loisirs** est coordonnée avec l'objectif de renforcement de l'armature naturelle et paysagère[1] du territoire. Ces équipements privilégient pour leur localisation les espaces urbanisés ou à urbaniser en bordure des trames vertes et bleues. A défaut, ces équipements s'inscrivent dans un maillage piéton ou cyclable les reliant aux réseaux de chemins desservant les espaces naturels, agricoles ou forestiers proches ;
- les politiques publiques d'aménagement veillent à ce qu'un ou plusieurs espaces publics, facilement accessibles depuis le centre-ville, soient aménagés pour **l'accueil de services itinérants** pouvant pallier l'absence d'équipements (bibliobus par exemple). *Cette orientation est en lien avec l'objectif de maintenir et développer le commerce itinérant (voir chapitre 9).*

5. Les zones d'enjeu majeur

Le SCoT de la Bruche identifie 17 sites ou secteurs géographiques ou porteurs de projets nécessaires à la mise en oeuvre des objectifs du PADD. Ces zones ou sites, qualifiés «d'enjeu majeur» sont support d'équipements ou d'activités essentielles au rayonnement du territoire. Ces zones d'enjeu majeur se définissent par plusieurs critères :

- leur localisation stratégique, notamment du point de vue de leur accessibilité
- leur caractère unique, comme les sites de mémoire par exemple
- ou bien encore le fait qu'il s'agit des dernières réserves foncières équipées de grande ampleur dont le gel imposerait des ouvertures à l'urbanisation conséquentes, fortement consommatrices de foncier dans le cas des sites de projets économiques ou résidentiels.

Dans le cas des sites touristiques, l'enjeu est à la fois de préserver le cadre naturel, paysager et la richesse environnementale qui font leur force, tout en conciliant des aménagements visant à encadrer leur fréquentation. Dans le cas des sites de renouvellement urbain ou d'extension, il s'agit de sites porteurs de projets rayonnants de l'échelle intercommunale (a minima) à l'échelle régionale *(pour la ZA Activeum par exemple)*.

Ces zones d'enjeu majeur sont :

- **le Champ du feu**, un des sites naturel et paysager les plus célèbres du Bas-Rhin et support du développement touristique autour des sports de glisse et des sports de nature; et dont les chemins de randonnée et les pistes permettent de rejoindre le site du Mont Sainte-Odile (projet Grand Site) ainsi que l'ensemble des projets de développement liés au développement du massif, dont l'accessibilité et la superficie vont bien au-delà du périmètre du SCoT ;
- **la cascade du Nideck**, site naturel et paysager emblématique à préserver et dont la fréquentation est à encadrer; notamment en matière de stationnements au niveau du hameau longeant la Hasel, sur le RD218, au départ du chemin de randonnée permettant d'accéder à la cascade ;
- **le Donon**, site naturel et paysager de renommée et support du développement touristique autour du ski nordique et de la randonnée ;

1. En rappel du rapport de présentation et du PADD, l'armature naturelle et paysagère intègre les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques de la trame verte et bleue (TVB) mais également tous les espaces non-bâtis (agricoles, naturels, forestiers...)

- **le site pour un centre de remise en forme à Soultz-les-Bains**, voisin de l'établissement du Sultzbad, qui contribue au développement d'un tourisme de cure dont l'attractivité bénéficierait à l'ensemble du territoire en matière d'activité de tourisme et de loisirs ;
- **le camp du Struthof** (Natzwiller), **le fort de Mutzig** (Mutzig) et l**e mémorial d'Alsace-Moselle** (Schirmeck) qui forment les 3 hauts lieux du tourisme de mémoire du territoire ;
- **la densification du parc d'activités de la Plaine de la Bruche** (Ernolsheim-sur-Bruche/ Duppigheim/ Duttlenheim). Cette zone d'activité «ancienne», première polarité économique du territoire, est aujourd'hui intégralement urbanisée. L'enjeu est de permettre aux entreprises installées d'évoluer in situ en valorisant leur foncier afin de maintenir et renforcer son attractivité, reconnue à l'échelle de l'Alsace ;
- **l'extension de la zone d'activités Activeum** (Altorf-Dachstein), dernière réserve foncière équipée pour offrir de grandes emprises aux entreprises dans la Plaine de la Bruche ;
- **l'extension de la zone d'activités Atrium** (Mutzig), zone artisanale essentielle au développement du pôle urbain régional de Molsheim-Mutzig-Dorlisheim ;
- **la densification de la zone d'activités Ecoparc** (Molsheim), zone d'activités mixtes et facilement accessible car à proximité de la gare de Molsheim ;
- **l'urbanisation de la Z.A.C. des écrus** (La Broque), quartier résidentiel essentiel au développement du pôle urbain de Schirmeck, Rothau, La Broque et Barembach ;
- **le réaménagement de la Friche Steinheil** (Rothau), support d'un vaste projet de renouvellement urbain, essentiel au développement du pôle urbain de Schirmeck, Rothau, La Broque et Barembach ;
- **La densification de la zone d'activités de la Breitmatt** (Muhlbach-sur-Bruche/ Wisches), zone d'activité majeure pour le développement économique du pôle relais Russ-Wisches-Lutzelhouse ;
- **La densification de la zone d'activité de la MAF** (Wisches, Hersbach), zone d'activité intercommunale contribuant, comme la précédente, à renforcer l'emploi sur le pôle relais de Russ-Wisches-Lutzelhouse ;
- **La densification de la zone industrielle de Wisches, développée autour de la route de la Mazière** (Wisches) est pourvoyeuse d'emplois à l'échelle de la haute et de la moyenne vallée. Permettre aux entreprises d'évoluer en trouvant une réponse à leur besoin d'extension participe à la pérennité de ces activités, sans avoir à urbaniser des espaces agricoles ou naturels ;
- **le remplissage de la zone commerciale de Russ** (Russ et Wisches), importante pour le développement du pôle relais de moyenne vallée constitué par les communes de Russ, Wisches et Lutzelhouse.

Lorsque ces zones d'enjeu majeur impactent, directement ou indirectement, la fonctionnalité écologique d'un secteur de la Trame Verte et Bleue, la collectivité à l'origine du projet doit viser à éviter l'urbanisation de zones d'enjeu majeur. Si cela n'est pas possible, elle veille à réduire l'impact de son projet. La mise en oeuvre de mesures compensatoires pour tenter de rétablir cette fonctionnalité n'est à chercher qu'en ultime recours.

Concernant plus spécifiquement les sites à enjeu majeur du Champ du Feu et du Donon, les compensations éventuelles liées aux autorisations administratives à l'échelle du projet, se localisent préférentiellement à proximité immédiate du site impacté, y compris sur des communes voisines non incluses dans le périmètre du SCoT ; ou ailleurs sur le territoire du SCoT en cas d'impossibilité technique à trouver un site à proximité.

Lorsque ces zones d'enjeu majeur sont impactées par des risques d'inondation, le SCoT les reconnaît comme des zones ou des projets revêtant un caractère d'intérêt stratégique potentiel, au sens du Plan de Gestion des Risques d'Inondation (PGRI)[1]. Les projets d'urbanisation de ces zones d'enjeu majeur pourront s'appuyer sur le SCoT pour préciser son argumentaire, au regard de leur contenu programmatique et des études attendues dans le PGRI pour leur éventuel classement en Zone d'Intérêt Stratégique. Le cas échéant, les politiques publiques et les documents locaux d'urbanisme qui les déclinent mettent en oeuvre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des biens et des personnes.

6. Assurer les capacités de développement des transports collectifs

L'organisation de l'espace, développée par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, s'appuie sur l'existence de réseaux de transports collectifs performants qui irriguent la majorité du territoire.

6.1. Préserver les potentiels d'usage des transports collectifs

Les politiques d'urbanisme et d'aménagement du territoire préservent et renforcent les capacités d'usage et de développement de ces réseaux :

- sur le plan physique *(préservation des géométries et des emprises suffisantes à leur fonctionnement actuel ou futur, par exemple)*
- sur le plan des potentiels d'usagers qu'elles contribuent par leurs contenus, à générer ou à maintenir, à proximité de leurs points de desserte, en cohérence avec le rôle des communes au sein de l'armature urbaine.

6.2. Préserver les possibilités de développement ferroviaire

Le territoire de la Bruche étant une des rares vallées alsaciennes à être traversée par une ligne transvosgienne il est essentiel de préserver les possibilités de développement de l'infrastructure ferroviaire, en termes de capacité et de sécurité.

A ce titre, les documents locaux d'urbanisme préservent une zone *non aedificandi* autour de l'infrastructure, dans l'optique d'en faciliter, en tant que de besoins, les aménagements futurs et leur éventuel renforcement.

Ce faisceau se définit par une distance de 20 mètres à partir de l'entraxe des voies extérieures, lorsque le nombre de voies est supérieur ou égal à deux et de 40 mètres centrés sur l'entraxe de la voie pour une voie unique, dans l'ensemble des secteurs actuellement non urbanisés et situés hors des zones de développement urbain, inscrites aux documents d'urbanisme locaux à la date d'approbation du SCoT. Les emprises des raccordements ferroviaires existants aux zones d'activités sont à préserver de toute urbanisation, à ce titre.

Ces mesures conservatoires aux abords des faisceaux ferroviaires, visent à préserver des capacités pour l'offre ferroviaire à long terme. Elles doivent permettre la réalisation de créneaux ponctuels de croisement, d'aménagements ferroviaires susceptibles de développer les capacités du réseau, pour les passagers comme pour les marchandises, ou à en améliorer la sécurité. Ces emprises inconstructibles peuvent néanmoins intégrer des itinéraires piétons-cycles ou être exploitées par l'agriculture, en attendant leur éventuelle mobilisation.

1. En particulier la disposition 18 et le 3ème point de la disposition 21 du PGRI du District Rhin approuvé en novembre 2015.

7. Renforcer l'infrastructure routière

7.1. Contournements routiers

Les éventuels contournements routiers, qui seraient projetés, doivent s'inscrire dans le Schéma routier du département du Bas-Rhin.

Leur objectif premier vise à améliorer la sécurité des usagers et/ou le cadre de vie aux abords des voies bénéficiant de ces déviations, en limitant les nuisances induites par le transit. Leur réalisation s'accompagne nécessairement d'un réaménagement et d'une redistribution des voies déviées en faveur des mobilités actives et des transports collectifs.

- Le projet de contournement **ne peut pas avoir comme objectif principal la diminution du temps de parcours moyen** entre les polarités du territoire que l'axe dévié relierait. Tout projet de contournement nouveau doit limiter la concurrence avec les axes de transports collectifs ferroviaires ou routiers existants en parallèle. La nature des aménagements réalisés limite, dans la mesure du raisonnable, l'amélioration des temps de parcours induit par le nouveau tracé, pour ne pas provoquer de report modal vers l'automobile, susceptible de concurrencer l'offre en transports collectifs, ou de dégrader son niveau d'utilisation et d'accroître l'étalement urbain.
- **Afin d'assurer la pérennité de la mise à l'écart des nuisances** (que ces futurs contournements[1] permettent), ils ne peuvent servir de support à une urbanisation nouvelle à vocation résidentielle ou de supports d'équipements ou d'établissements accueillant du public. Les collectivités, à travers leurs documents locaux d'urbanisme veillent, autant que possible, à en écarter l'urbanisation nouvelle, tant résidentielle qu'économique en prenant les mesures nécessaires pour empêcher l'extension de l'urbanisation dans leur zone de nuisance directe.
- La réalisation de ces infrastructures éventuelles **s'accompagne de dispositions pour assurer le maintien ou le rétablissement des continuités écologiques** qui seraient intersectées. Leurs tracés constituent une limite, au-delà de laquelle l'urbanisation ne doit pas s'étendre. Les politiques d'aménagement prennent en compte la sensibilité paysagère et environnementale dans le choix de leur tracé, en limitant au maximum leurs impacts sur les vues vers le réseau hydrographique et tout particulièrement la Bruche, dont la perception dans le grand paysage doit être protégée.

Le projet d'autoroute A 355 de contournement Ouest de Strasbourg n'est pas considéré comme un projet de contournement local, au sens du SCoT. Ce dernier prend acte de ce projet d'équipement déclaré d'utilité publique. Néanmoins, les politiques publiques des collectivités concernées veillent à respecter les deux alinéas évoqués ci-dessus.

7.2. Voies urbaines

La réalisation de voies nouvelles ou de boulevards urbains n'est pas assimilable à la réalisation d'un contournement, dès lors que ces axes ont pour objet de servir de support à l'urbanisation et qu'ils desservent directement les parcelles qui les bordent. Le recours à des systèmes de contre-allées circulées, parallèles à ces voies nouvelles, doit être écarté en raison des consommations foncières qu'engendrent leurs emprises excessives, dès lors que des solutions alternatives de sécurisation des usagers existent à un coût économiquement raisonnable.

1. Les contournements, existants à la date d'approbation du SCoT, et les zones de développement de l'urbanisation inscrites à cette même date dans les documents d'urbanisme locaux approuvés ne sont pas concernés par ces dispositions.

Le SCoT prend en compte les projets d'équipements et d'infrastructures routiers préexistants. Il ne fixe pas de programmation à ces infrastructures mais pose comme objectif que les éventuels projets d'urbanisation, dépendant directement de la réalisation de ces axes pour leur desserte principale, ne soient pas réalisés par anticipation mais concomitamment à la réalisation de ces voies.

A l'échelle du SCoT les projet de voiries ou de boulevards urbains sont :

- la traversée de Rothau ;
- la traversée de Soultz-les-Bains ;
- la traversée d'Ergersheim ;
- la desserte Dorlisheim-Mutzig via la zone d'activités Atrium.

Les futurs aménagements doivent être réalisés **sur la base de gabarits référencés pour le transport de marchandises** afin de garantir des conditions de circulation satisfaisantes en termes de fluidité et de sécurité, particulièrement lorsque la desserte des zones d'activités ne peut s'effectuer par des accès alternatifs.

Leur réalisation permet, à terme, d'améliorer la sécurité des usagers, en diminuant les nuisances aux riverains ou en desservant d'importantes zones économiques, et en maintenant le développement de l'économie et des emplois ; et donc **d'améliorer le fonctionnement global du territoire.**

L'aménagement de ces infrastructures **privilégie les tracés minimisant les impacts** sur le réseau hydrographique et sur les possibilités d'appréhender les vues sur les paysages ou de dégrader significativement leur qualité. *Voir à ce titre les orientations complémentaires sur le traitement des entrées de ville, chapitre 4.*

CHAPITRE 2 - PRINCIPES D'ÉQUILIBRE SPATIAL AU SEIN DU SCOT DE LA BRUCHE

Les modalités d'application des principes d'équilibre du développement urbain et de modération de la consommation du foncier qui lui est dévolu, reposent sur le recoupement de plusieurs orientations des politiques publiques d'urbanisme et des conditions nécessaires à leur mise en œuvre. Ces politiques sont, pour certaines, détaillées dans les parties suivantes du présent Document d'Orientation et d'Objectifs. Les principales concernent :

- *la priorité affectée à la densification et les conditions relatives à la maîtrise des extensions urbaines ;*
- *la maîtrise de la consommation foncière ;*
- *la mise en œuvre de formes urbaines adaptées aux besoins des populations au regard de leur consommation énergétique, du foncier nécessaire et de leur accès à l'ensemble des aspects favorisant un environnement urbain agréable, sans recourir à la voiture ;*
- *la préservation et la valorisation des espaces agricoles, forestiers et naturels, tant au niveau des sites et des milieux sensibles à préserver, que du maintien de leur fonctionnalité et de la remise en état des corridors écologiques permettant de relier ces milieux.*

1. préserver les équilibres entre espaces bâtis et espaces non bâtis

1.1. Objectifs chiffrés de modération de la consommation foncière

Le rythme de la consommation foncière[1] doit être contrôlé à l'échelle des intercommunalités et tendre vers une diminution.

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

- ***Foncier pour les extensions résidentielles***

Le rythme maximal de la consommation foncière pour les extensions résidentielles doit s'inscrire dans une fourchette comprise entre **57 et 63 ha** au maximum pour les 10 années qui suivent l'approbation du SCoT, puis dans une fourchette comprise entre **44 et 48 ha** pour les 10 années suivantes et à l'échelle du SCoT. En l'absence de révision à l'issue de cette période de 20 ans, le rythme de consommation devra continuer à diminuer de l'ordre de 20 % par période.

Ces enveloppes dévolues à l'extension urbaine sont dimensionnées, et seront suivies, à l'échelle des communautés de communes, afin d'atteindre l'objectif minimal d'une production annuelle de 300 logements neufs[2].

1. Le rythme de consommation du foncier est constaté par le biais de la méthode décrite dans le Rapport de présentation pour l'analyse rétrospective de la consommation foncière des espaces naturels, agricoles et forestiers. Pour mémoire, elle fait l'objet d'un suivi selon le rythme et les conditions qui figurent au rapport de présentation.
2. dont les logements neufs en extension ne sont qu'une partie

Tableau n°1 : **Rythme maximal de consommation foncière à usage résidentiel, par période et par territoire**

Extensions résidentielles	A l'échelle du SCoT	C.C. Région de Molsheim-Mutzig	C.C. Vallée de la Bruche
Période 1 (10 ans)	57 à 63 ha	29 à 33 ha	28 à 30 ha
Période 2 (10 ans)	44 à 48 ha	25 à 27 ha	19 à 21 ha
Total sur 20 ans	101 à 111 ha	54 à 60 ha	47 à 51 ha

- ***Foncier pour les extensions à vocation d'activité***

Une enveloppe foncière d'extension à vocation économique **de 85 ha maximum** est fixée pour l'ensemble du territoire du SCoT de la Bruche d'ici à l'horizon 2035. Cette enveloppe constitue l'une des formes de réponse aux besoins de foncier d'activités, complémentaire au réemploi des friches et de l'optimisation du foncier déja aménagé dans les zones d'activités.

Cette enveloppe se répartit entre les deux communautés de communes et son **rythme de consommation doit être contrôlé et tendre vers une diminution**, selon les principes du tableau ci-dessous :

Tableau n°2 : **Rythme maximal de consommation foncière à usage économique, par période et par territoire**

	Enveloppe globale à 20 ans	Période 1 (6 ans)	Période 2 (6 ans)	Période 3 (8 ans)
C.C. Région de Molsheim-Mutzig	60 ha	28 à 32ha	17 à 19 ha	11 à 13 ha
C.C. Vallée de la Bruche	25 ha	11 à 37 ha	7 à 8 ha	5 à 6 ha
SCoT de la Bruche	85 ha	39 à 45 ha	24 à 27 ha	16 à 19 ha

Cette enveloppe foncière en extension des surfaces urbanisées, est utilisée pour la création de nouvelles zones, comme l'extension de zones existantes. L'armature économique du SCoT s'appuie sur les grands sites définis dans les documents d'urbanisme existants à la date de son approbation, dans la mesure où leurs emprises sont compatibles avec les enjeux environnementaux identifiés par le SCoT à travers sa Trame Verte et Bleue *(Cf. chapitre 6)* ; et sous réserve de ne pas être impactées par le Plan de Prévention des Risques d'Inondation *(Cf. chapitre 5, notamment pour les sites d'enjeu majeur)*.

Si l'essentiel du développement économique du territoire doit être porté par les pôles urbains et les pôles relais, cela ne fait pas obstacle au desserrement des activités des villages, **dans la limite d'une superficie de l'ordre de un hectare**[1]. La consommation de ces surfaces est incorporée au décompte de l'enveloppe foncière à vocation économique, de 85 ha, définie ci-avant.

- ***Foncier pour le tourisme et les loisirs construit en dehors d'une continuité urbaine***

Le SCoT de la Bruche admet que certains équipements de sports de plein air et de loisirs, ainsi que des établissements touristiques d'hébergement ou de restauration puissent

1. NB : Cette superficie à vocation d'accueil d'activités doit correspondre à un besoin existant identifié et ne peut en aucun cas s'apparenter à un droit d'inscription automatique dans les documents d'urbanisme locaux de surface nouvelle à vocation principale d'activités, dans une logique d'«au cas où».

s'implanter en dehors d'une continuité urbaine. Ces principes et conditions d'implantation sont détaillés dans le chapitre 10.

Le SCoT fixe une enveloppe globale maximale de 8 à 10 ha, à l'échelle du territoire répartie de la manière suivante :

Tableau n°3 : **Rythme maximal de consommation foncière à usage touristique, par période**

Période 1 (10 ans)	4 à 5 ha
Période 2 (10 ans)	4 à 5 ha
Total à 20 ans	8 à 10 ha

Seront décomptées de cette enveloppe les parties des unités foncières accueillant un équipement ou un établissement correspondant aux critères définis dans le chapitre 10. La création de chemins de randonnée, les parcours de cyclotourisme ou de vélo tout terrain (sans enrobé) ainsi que les créations ou extensions de pistes de ski ne sont pas décomptées de cette enveloppe.

1.2. Maîtrise temporelle de l'urbanisation

Les politiques d'urbanisme et d'aménagement et les documents d'urbanisme locaux qui les traduisent ou les appliquent, **organisent la programmation pluriannuelle de leurs opérations**, afin de réaliser les objectifs définis au paragraphe ci-avant.

- Ils s'appuient, en tant que de besoins sur les outils juridiques à leur disposition dans les documents d'urbanisme locaux[1] ou sur la mise en oeuvre d'une politique de maîtrise foncière.
- L'ouverture à l'urbanisation de zones identifiées comme mobilisables à moyen ou long terme dans les documents locaux d'urbanisme, ne peut se faire qu'après l'ouverture à l'urbanisation des zones prévues à court terme, sauf à démontrer l'impossibilité d'urbanisation des zones prévues à court terme.
- Cette ouverture à l'urbanisation de zones nouvelles ou de zones prévues à moyen ou long terme doit s'accompagner d'un déclassement proportionnel des zones impossibles à mobiliser.

1.3. Densification des extensions résidentielles

Les politiques d'aménagement, à travers leurs documents locaux d'urbanisme, privilégient le renouvellement urbain, le réemploi des friches urbaines et la densification des tissus existants, avant d'ouvrir de nouvelles extensions urbaines. Les documents locaux d'urbanisme analysent et identifient les capacités de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en application de l'article L.151-4 du Code de l'urbanisme. **Ces études de densification ciblent <u>en priorité</u> :**

- Les bâtiments agricoles inclus dans le tissu urbain;
- les tissus pavillonnaires ;
- les tissus de faubourgs ;
- les espaces proches des gares ;
- les friches industrielles ou commerciales ;

Parallèlement, les documents d'urbanisme locaux veillent à **la densification progressive** des opérations d'extension résidentielle.

1. Échéancier prévisionnel d'ouverture à l'urbanisation des PLU, inscriptible au Rapport de présentation ou aux Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).

Pour limiter la consommation d'espace, les secteurs d'extension[1] des documents locaux d'urbanisme visent à atteindre une densité moyenne minimale de logements à l'hectare. Celle-ci s'applique à l'échelle des secteurs d'extension, dès lors que ces secteurs d'extension ont une superficie minimale supérieure à **un demi-hectare dans les villages** et à **un hectare pour les autres échelons de l'armature urbaine**. La capacité d'accueil globale des secteurs d'extension à vocation résidentielle résultant des prescriptions d'un document local d'urbanisme ne peut être inférieure à l'indicateur de densité moyenne fixé ci-dessous, à l'échelle de chaque secteur d'extension[2]. Il en est de même pour les opérations d'aménagement qui, de par leurs caractéristiques, doivent légalement être compatibles avec le SCoT.

Cas particuliers:

- Bien qu'administrativement rattachées à la Communauté de Communes de la Région de Molsheim-Mutzig, **les villages de Niederhaslach et Oberhaslach** partagent une organisation urbaine et des morphologies bâties similaires aux villages voisins de la moyenne vallée de la Bruche. De ce fait, ces deux communes appliquent les règles de densité relatives aux villages de la Communauté de Communes de la Vallée de la Bruche.
- les orientations en matière de densité peuvent faire l'objet d'adaptations dans le cadre de projets spécifiques et clairement délimités, afin d'insérer plus harmonieusement de nouvelles formes urbaines dans des tissus pavillonnaires peu denses. Ces adaptation spécifiques ne peuvent réduire la densité minimale moyenne de plus de 30 %. Elles sont strictement limitées au périmètre d'un site enclavé au sein d'un tissu pavillonnaire peu dense ou à une partie de frange urbaine visant à terminer un quartier d'habitat pavillonnaire peu dense[3], sous réserve de ne pas excéder 15 à 20% de la superficie totale du dit quartier.

Ces valeurs se déclinent par période de 10 ans à compter de l'approbation du SCoT de la façon suivante :

Tableau n°4 : **Indicateurs de densité moyenne minimale**

	Cté de Communes de la Région de Molsheim-Mutzig			Cté de Communes de la Vallée de la Bruche			
	Pôle urbain régional	**Pôle relais**	**Villages***	**Pôle urbain**	**Pôle relais Wisches/Russ/ Lutzelhouse**	**Pôle relais de Saales et de Saint-Blaise-la-Roche**	**Villages****
Densité période 1 (10 ans)	35	30	25	25	15	10	10
Densité période 2 (10 ans)	40	35	30	30	20	15	15

** sauf Oberhaslach, Niederlasch*

*** dont Oberhaslach, Niederlasch*

1. Par secteur d'extension, on entend ici un ou plusieurs sites de développement urbain nouveaux, physiquement non viabilisés, formant un ensemble géographique continu et cohérent, et ce quel que soit leur classement au document d'urbanisme ou la structuration du zonage. A l'intérieur de ces secteurs, les grandes emprises dévolues aux équipements collectifs sont décomptées de la superficie du secteur d'extension.
2. Cf aux justifications du DOO, dans le rapport de présentation pour plus de précisions sur ces principes.
3. voir les précisions dans la justification du DOO dans le rapport de présentation.

2. Principes de préservation du foncier agricole

Les dispositions en faveur de l'économie du foncier contribuent directement à la préservation des espaces agricoles et la pérennité des exploitations, que ce soit du point de vue de leur potentiel agronomique, de la reconnaissance d'un terroir, pour la diversité ou la complémentarité des cultures, pour permettre la diversification des revenus des exploitations, ou encore le maintien d'une activité traditionnelle comme l'élevage dans les secteurs de montagne, par exemple.

2.1. Pérenniser le foncier des exploitations agricoles

Les documents locaux d'urbanisme **préservent les terres agricoles** en y limitant fortement les extensions urbaines, dans l'optique de réduire les atteintes à la viabilité économique et fonctionnelle des exploitations en évitant, entre-autres, le morcellement de leur foncier ou leur enclavement.
Ils confortent prioritairement la vocation agricole des sols, au sens de la production alimentaire[1].

- dans les zones de montagne, ils préservent prioritairement les terres mécanisables et les prairies de fauche nécessaires à l'élevage des cheptels ou à l'ouverture des paysages. Les choix d'ouverture de terrain à l'urbanisation doivent prendre en compte ces caractéristiques en privilégiant autant que possible d'autres sites pour se développer ;
- dans les secteurs à proximité des pôles urbains, notamment dans les communes en plaine ou en fond de vallée, les documents locaux d'urbanisme privilégient la préservation des espaces agricoles de maraîchage et de vergers pour permettre le développement des filières courtes. L'urbanisation de ces espaces ne doit se faire qu'en dernier recours ;
- dans les secteurs viticoles, les documents locaux d'urbanisme préservent le vignoble, en particulier lorsqu'il est classé en Appellation d'Origine Controlée *(voir les orientations en 3, ci-après)*.

2.2. Faciliter le développement des exploitations agricoles

Les documents locaux d'urbanisme veillent à **définir des secteurs dans lesquels la création ou l'extension des bâtiments nécessaires aux exploitations sont admises**, selon les besoins agricoles identifiés. Les documents locaux d'urbanisme prennent les mesures adaptées pour optimiser les conditions nécessaires au bon fonctionnement des exploitations agricoles et de leurs besoins logistiques *(circulation d'engins, cheminements entre zones de stabulation et zones de pâtures, zones de stockage, zones d'épandage, etc...).* La localisation de ces secteurs agricoles constructibles recherche l'équilibre favorable à la prise en compte :

- du fonctionnement de l'ensemble urbain considéré et de ses possibilités d'extension future *(visibilité, positionnement par rapport aux vents dominants, périmètre d'éloignement propre aux activités agricoles, etc.) ;*
- du positionnement et du fonctionnement des exploitations agricoles (*disponibilité foncière, raccordement aux réseaux, potentiel d'évolution, localisation des infrastructures techniques propres à l'exploitation, etc.)* ;
- d'une vision prospective, prenant en compte le développement des capacités des exploitations à long terme, notamment lorsque ces dernières sont porteuses de projets.

1. Ce qui exclut des priorités la production d'énergies renouvelables, comme les fermes solaires ou les biocarburants par exemple.

- des besoins d'implantation d'espaces de vente et de transformation nécessaires aux filières courtes, à travers des dispositions facilitant la création de bâtiments aux normes, ou la transformation ou l'adaptation de bâtiments existants, ainsi que l'encadrement du stationnement et des accès pour la clientèle ;
- des besoins de développement de l'hébergement touristique lié à l'agro-tourisme, à travers des dispositions facilitant l'adaptation de bâtiments ou la création de nouvelles structures d'hébergement, sous réserve de leur intégration paysagère et de la prise en compte de la sensibilité des milieux écologiques dans lesquels elles s'inscrivent *(voir les orientations complémentaires sur l'hébergement touristique, chapitre 10)* ;
- des enjeux écologiques et paysagers du territoire : La localisation des secteurs agricoles constructibles prend en compte les sensibilités paysagères et environnementales dans le souci de limiter les atteintes que les nouvelles constructions pourraient y porter. Dans les secteurs de coteaux ou de montagne, ils limitent fortement la construction sur les lignes de crêtes et les sites à fort enjeu de covisibilité *(Cf chapitre 4, point 2)*; ainsi qu'aux abords du réseau hydrographique. Par ailleurs, ils veillent à ce que les pratiques culturales ou d'élevage n'impactent pas la fonctionnalité des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques de la Trame Verte et Bleue du SCoT ;
- de l'intégration et du développement des réseaux piétons et cyclables et de randonnée.

2.3. Orientations particulières pour la préservation du vignoble

Afin de valoriser l'activité viticole et le potentiel économique et touristique qu'elle génère, **les documents d'urbanisme locaux préservent de l'urbanisation les coteaux viticoles**, et plus globalement l'ensemble du vignoble classé en A.O.C., y compris le logement des exploitants ou les constructions destinées à la commercialisation des produits viticoles. Les documents locaux d'urbanisme veillent à rendre inconstructibles les vignobles classés en grands crus.

A titre exceptionnel, les documents d'urbanisme locaux peuvent admettre l'urbanisation à vocation économique ou résidentielle dans le vignoble classé en AOC dès lors que :

- les parcelles sont situées au sein du tissu urbain, ou enclavées dans des zones urbanisées (dents creuses par exemple) ; et sous réserve qu'elles soient contiguës aux zones déjà urbanisées à la date d'approbation du présent SCoT ; et également sous réserve que les superficies concernées soient limitées et mesurées. Leur urbanisation ne doit pas porter atteinte à la viabilité des exploitations viticoles concernées ;
- les parcelles permettent d'achever un ilôt ou un site bâti sous réserve d'une part que l'urbanisation s'appuie sur une voie carrossable ouverte à la circulation et antérieure à la date d'approbation du SCoT ; les aménagements des réseaux ou voiries ne devant pas préfigurer une ouverture à l'urbanisation de secteurs plus importants dans le vignoble. D'autre part, cette urbanisation doit être fortement limitée. Par "fortement limitée", il est précisé que le nombre de constructions "qui terminent le tissu existant" doit être proportionné à l'ilôt urbain qu'elles achèvent en respectant au moins un des 2 critères suivants : 1) que les nouveaux logements ne dépassent pas un maxima de l'ordre de 25% des constructions existantes dans l'îlot urbain auquel ils sont ratachés. 2) que la superficie totale de l'urbanisation en AOC n'excède pas 0,5 ha.
- l'exploitation est située dans le tissu urbain, limitrophe à la zone viticole protégée et que son terrain support n'offre plus de disponibilité foncière au sein du tissu urbain existant. L'extension peut alors être admise en zone protégée dans le prolongement direct des bâtiments d'exploitation. S'il s'agit d'une extension ou de la création d'un bâtiment viticole permettant l'accueil de public (*locaux de vente directe par*

exemple…), elle ne concerne qu'une superficie limitée et se localise dans la continuité de l'urbanisation existante ;

- la commune est en incapacité de se développer dans des secteurs géographiques autres qu'agricoles, du fait d'exposition à des risques ou des nuisances portant atteinte à le sécurité des biens ou des personnes ; ou par la présence de zones environnementales à préserver (Trame Verte et Bleue). Ces extensions sont soumises à la condition d'être limitées et mesurées.

Quelle que soit la nature d'un motif dérogatoire, les documents locaux d'urbanisme portent une attention réglementaire toute particulière à l'encadrement de ces extensions exceptionnelles, dans un souci marqué d'intégration paysagère. Ils privilégient les sites les moins exposés ou les moins sensibles au regard des critères exposés ci-dessus.

CHAPITRE 3 - LES CONDITIONS D'UN DÉVELOPPEMENT URBAIN MAÎTRISÉ

1. L'optimisation du foncier urbanisé

Le dispositif de modération et de réduction de la consommation foncière s'appuie sur le renouvellement urbain, afin de lutter contre l'étalement, en privilégiant l'optimisation et l'intensification des parties déjà urbanisées des communes.

1.1. Favoriser le renouvellement urbain

Les documents locaux d'urbanisme favorisent et facilitent à travers leurs dispositions (notamment réglementaires) **le développement au sein des tissus urbanisés**. Le renouvellement urbain doit s'inscrire dans une stratégie globale d'économie de l'espace par comblement des tissus urbanisés, lorsque les vides ne sont pas dévolus à des espaces collectifs.

A ce titre, en application du Code de l'urbanisme (article L151-4), les documents locaux d'urbanisme doivent procéder à l'analyse des capacités de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis du territoire. Concernant le territoire du SCoT de la Bruche, ces analyses concernent en priorité les secteurs de friche urbaine, les tissus de faubourg, les tissus pavillonnaires et les parcelles non bâties au sein des tissus *(voir le point 1.3, chapitre précédent).*

Les collectivités publiques ou leur groupement mettent en place des stratégies foncières pour accompagner l'urbanisation des secteurs identifiés comme les plus propices à ces mutations et à ces densifications. **Ces stratégies sont prioritaires sur les solutions foncières destinées à accompagner les extensions urbaines**, sauf à justifier de difficultés techniques ou environnementales, mettant en cause la viabilité économique des opérations de densification et de mutation des espaces bâtis identifiés. Les documents locaux d'urbanisme traduisent en tant que besoins ces stratégies foncières au travers des outils et des dispositifs dont ils sont porteurs.
Dans le cas spécifique des friches urbaines situées en centre-ville ou à proximité immédiate, les documents locaux d'urbanisme privilégient les reconversions favorisant la diversité des fonctions urbaines *(habitat, commerces, équipements, services, espaces publics etc.)*.
A contrario, lorsque ces friches sont localisées en dehors des tissus agglomérés, les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement privilégient les fonctions économiques, voire touristiques en cas de valorisation patrimoniale, sous réserve des dispositions relatives aux zones d'activités et aux pôles commerciaux stratégiques[1].

Les documents locaux d'urbanisme **favorisent le réemploi des espaces bâtis** et des volumes existants. A travers leurs dispositions règlementaires, ils permettent la diversification des morphologies urbaines. Ils autorisent la création de formes bâties plus denses, plus élevées et plus compactes, sous réserve de leur intégration urbaine et paysagère dans les tissus urbains dans lesquels elles s'inscrivent.

Leurs dispositions prennent en compte **la mutabilité ultérieure** des formes bâties que leurs règlements produisent, afin de faciliter la transformation des tissus urbains par les générations futures. A ce titre, les implantations de bâtiment en centre de parcelle ne doivent à terme plus être le mode privilégié d'urbanisation mais l'exception.

Les documents locaux d'urbanisme développent en priorité l'urbanisation dans les secteurs **desservis, ou facilement accessibles aux transports collectifs**. Les secteurs susceptibles de densification ou de mutation identifiés par les documents d'urbanisme lo-

1. définis chapitre 9, point IV,3

caux et situés à proximité des points de desserte réguliers par les transports collectifs doivent faire l'objet de dispositions favorisant tout particulièrement cette densification et cette mutation.

1.2. Principes de confortement des espaces urbanisés et de revitalisation des centres anciens

Afin de contribuer à l'animation sociale et à l'accessibilité au plus grand nombre d'usagers en particulier via des modes actifs de déplacement, les politiques publiques d'urbanisme privilégient **l'implantation des équipements, des commerces et des services** au plus près des centres-villes et des cœurs de village, lorsque leur vocation est compatible avec le tissu résidentiel.

Afin d'en favoriser l'accessibilité, leurs choix de localisation tiennent compte de la proximité aux points de desserte en transports en commun existants ou programmés à court terme. Les documents locaux d'urbanisme créent les conditions d'un accès aisé à pied ou en vélo, lorsque la topographie le permet. Ils facilitent autant que possible la mutualisation des stationnements pour d'autres usages et contribuent par la qualité d'aménagement des sites de stationnement et à leur végétalisation afin d'en limiter l'impact sur le paysage.

Voir les orientations complémentaires sur les commerces (chapitre 9) et la mobilité dans la proximité (chapitre 10).

2. La maîtrise des extensions urbaines

Afin de réduire la consommation foncière et recentrer l'urbanisation sur les pôles urbains et les tissus urbanisés, le SCoT de la Bruche limite les extensions urbaines et conditionne leur ouverture à l'urbanisation.

Les documents locaux d'urbanisme donnent la priorité aux opérations dans le tissu existant aux conditions définies dans le chapitre précédent.

2.1. Principe de continuité urbaine

L'objectif de réduction de l'étalement urbain se traduit dans les politiques d'urbanisme et d'aménagement par **la limitation des créations d'espaces interstitiels** entre les différentes composantes des espaces urbanisés actuels ou futurs. Pour cela, les extensions urbaines se développent en cohérence et en continuité avec les espaces urbanisés existants.

Pour les extensions urbaines[1], cette recherche de cohérence et de continuité urbaine implique :

- de ne pas s'étendre linéairement le long des routes existantes mais de privilégier les développements en profondeur, en dehors des compléments apportés aux urbanisations traditionnelles présentes dans la partie montagneuse du SCoT de la Bruche;
- d'organiser les extensions éventuelles en cohérence et en continuité avec la structure urbaine dont elles dépendent *(raccordement des espaces publics, transitions entre les formes bâties, etc.)* ;
- de faciliter l'accès aux équipements et aux transports collectifs, en favorisant la perméabilité des tissus urbains par un maillage d'espaces publics. Ces aménagements visent à réduire les distances à parcourir *(en évitant les dessertes en impasse par exemple)* et à améliorer le confort d'utilisation des usagers.

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

- ***Continuité urbaine en agglomération***

Cette continuité urbaine s'entend à l'échelle de l'espace aggloméré considéré et s'affranchit des limites communales. En conséquence, les villages peuvent développer un ou plusieurs secteurs d'extension lorsque ceux-ci s'inscrivent dans la continuité urbaine d'une centralité d'un échelon supérieur de l'armature urbaine.

- les dispositions liées à la densité sont alors celles du niveau de la polarité sur laquelle leurs extensions se greffent. Par ailleurs, l'urbanisation projetée doit s'assurer de la cohérence de sa localisation avec l'usage et la fréquentation des équipements qui lui sont nécessaires (scolaire et périscolaire, en particulier, lorsque ces derniers existent) ;
- les équipements à considérer sont ceux de la collectivité porteuse de l'urbanisation, ou ceux du pôle voisin dès lors qu'un accord formalise ce choix *(un document d'urbanisme local intercommunal instaurant cette localisation sera regardé comme ayant valeur d'accord).*

2.2. Principes pour le traitement des lisières urbaines

En recherchant cette continuité urbaine, l'**objectif poursuivi par les documents d'urbanisme locaux est de maintenir ou de développer les continuités fonctionnelles et paysagères de l'espace urbain** sans que cette continuité urbaine se traduise par une contiguïté absolue de ces extensions avec le tissu urbain existant. Ainsi, la présence de micro-espaces correspondant à des enjeux environnementaux, paysagers, de préservation et de remise en bon état des corridors biologiques ou fonctionnels sont admis, dès lors qu'ils sont reliés pour créer des continuités paysagères, circulatoires et fonctionnelles.
Sont en outre privilégiées les localisations en continuité urbaine qui facilitent le développement des modes actifs de déplacement (piétons/cycles) et les transports collectifs.

- Les extensions projetées intègrent ces réflexions sur **les réseaux de déplacement actifs** en recherchant la cohérence et les continuités de cheminement avec les réseaux de déplacement existants, et ce le plus en amont possible de la conception des espaces publics desservant ces zones d'extension.
- La localisation et l'organisation des secteurs d'extension projetés doivent être **articulées avec les espaces naturels qui les bordent** le cas échéant dans une logique de valorisation de l'armature naturelle et paysagère. Ces espaces urbains doivent considérer cette armature comme une façade et un espace central au même titre qu'un axe routier ou un espace public. Les documents locaux d'urbanisme et les opérations d'aménagement prévoient en particulier la réalisation concomitante et pérenne d'accès piétons/cycles desservant ces espaces naturels, agricoles ou forestiers, dès lors que la fréquentation de ces milieux par le public est compatible avec le fonctionnement écologique, l'usage agricole qui en est fait, ainsi qu'avec les éventuels risques qu'ils comportent.
- Les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement favorisent par leurs choix de localisation des extensions urbaines, **la mise en évidence de limites urbaines stables et pérennes** vis-à-vis des espaces agricoles, naturels et forestiers. Ces extensions s'appuieront utilement sur des limites paysagères, d'usage, et sur des réseaux de déplacement : *voir à ce titre les orientations complémentaires du chapitre 4, point II.*
- Les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement prennent les mesures relatives à l'intégration de ces lisières urbaines dans le paysage et leur articulation avec les espaces agricoles et naturels, **notamment au regard des continuités écologiques et des espaces environnementalement sensibles**.

CHAPITRE 4 - LA VALORISATION DES PAYSAGES

La préservation de la qualité du patrimoine paysager et des espaces naturels du territoire de la Bruche résulte pour partie de l'application des dispositions figurant par ailleurs au présent document :

- *la maîtrise des extensions urbaines et leur inscription en continuité des espaces urbains existants (chapitre 2);*
- *la maîtrise de la consommation foncière qui contribue à la préservation des espaces agricoles et de leur fonctionnalité (chapitre 2);*
- *la préservation des espaces naturels et remise en état des continuités écologiques (chapitre 6).*

Par ailleurs, le paysage est un vecteur important pour les politiques de tourisme. Les principes et les conditions de sa valorisation et sa préservation sont étroitement liées aux orientations développées dans le chapitre 10.

1. Préserver les paysages emblématiques du territoire

1.1. Mettre en valeur la Bruche et son canal

Les politiques publiques assurent l'entretien et la mise en valeur de la Bruche et de son canal (ouvrage Vauban).

Leurs documents locaux d'urbanisme préservent les sites patrimoniaux bordant la Bruche et son canal et veillent à leur lisibilité depuis les espaces publics. Ils prennent les dispositions nécessaires pour préserver les mülbach et leur berges, ainsi que les cortèges végétaux qui les bordent. Afin de valoriser la rivière, les documents locaux d'urbanisme peuvent :

- localiser et aménager des ouvertures paysagères ouvrant des vues et des perspectives sur la Bruche ;
- prendre des dispositions pour rendre ses berges accessibles, dans le respect des orientations du chapitre 5 (préservation des risques naturels), du chapitre 6 (préservation des milieux naturels) et du chapitre 10 (tourisme et activités de sport et de loisirs).

Concernant plus spécifiquement le canal Vauban, les villages longeant le canal de la Bruche[1] et les acteurs publics du tourisme coordonnent leurs actions pour mettre en valeur et faire découvrir le patrimoine historique bordant le canal *(hôtels particuliers et chateaux, patrimoine éclusier, parcs et jardins, etc.).*

Ces orientations ne constituent qu'une facette de la mise en valeur du canal de la Bruche. Se reporter au chapitre 10 pour les orientations complémentaires concernant les usages récréatifs et l'accessibilité de la Bruche et de son canal.

1.2. Préserver les vues sur le lointain

Afin de préserver les vues sur le lointain, **les lignes de crêtes et les points hauts sont préservés des extensions urbaines.** Les extensions de bâtiments existant ou l'aménagement d'équipements nécéssitant une implantation sommitale[2] peuvent déroger à

1. (définis dans le chapitre 1) Avolsheim, Soultz-les-Bains, Wolxheim, Ergersheim, Ernolsheim-sur-Bruche et le centre ancien de Dachstein.
2. exemples : châteaux d'eau, antennes et relais de communication, éoliennes, etc.

cette orientation, sous réserve d'une intégration limitant leur impact sur le paysage. Les extensions d'installations agricoles existantes peuvent être autorisées sous réserve d'une bonne intégration paysagère. Les extensions des villages perchés ou les hameaux implantés historiquement sur les lignes de crêtes ne sont pas concernés par cette orientation.

Les documents locaux d'urbanisme peuvent délimiter des fenêtres paysagères afin de préserver et mettre en valeur **les silhouettes urbaines** de qualité, les ensembles ou les éléments bâtis de qualité, qu'ils soient ponctuels (ferme isolée, demeure de maître, etc.) ou groupés (hameau, etc.) afin d'en conserver la lecture paysagère. A ce titre, ils portent une attention particulière aux bâtiments isolés, dont ceux liés à l'exploitation agricole/ forestière ou touristique, afin de limiter l'impact paysager de leurs extensions éventuelles. Les secteurs agricoles autorisant les constructions sont délimités en fonction de la sensibilité paysagère des sites, dans une recherche d'impact minimal.

Concernant l'urbanisation des versants, **les extensions urbaines doivent être limitées et leur réalisation conditionnée par la prise en compte de la covisibilité** depuis d'autres sites de la vallée ou de la plaine, et des panoramas dans lesquelles elles s'inscrivent. Ceci afin d'éviter que ces extensions ne s'inscrivent en rupture avec le paysage ou ne dénaturent la silhouette urbaine des villes et villages.

Dans les secteurs viticoles, les politiques d'urbanisme et d'aménagement et les documents d'urbanisme locaux qui les traduisent préservent ou restaurent les points de vue qu'ils identifient permettant de mettre en valeur les perceptions du vignoble, notamment depuis les grands axes de transport et la route touristique des vins.

1.3. Préserver la qualité des paysages de fonds de vallée

L'urbanisation des fonds de vallée doit **ménager des coupures non bâties significatives afin d'éviter de créer des *continuums* bâtis** *(voir III ci-après)*; ceci afin de créer des fenêtres paysagères donnant à voir la Bruche ou en offrant des vues sur le lointain.

- **La signature du réseau hydrographique est à préserver** en développant et en protégeant les cortèges végétaux et les boisements qui l'accompagnent (en dehors des fenêtres paysagères évoquées ci-dessus); et en pérennisant chaque fois que possible, la vocation naturelle de ses abords, ainsi qu'en préservant la capacité de divagation de ce réseau lorsqu'elle existe encore.
- Ces orientations contribuent à la **restauration du bon fonctionnement écologique** de la Trame Verte et Bleue *(Cf chapitre 6)*.
- **Les réseaux de transport doivent s'intégrer dans le paysage.** Les politiques publiques privilégient les choix d'aménagement qui atténuent les effets de coupures visuelles que de nouveaux tronçons routiers ou ferrés pourraient produire. Elles prennent les dispositions nécessaires pour limiter les déblais et les remblais, et les accompagner de plantations, par exemple. En parallèle, elles ménagent des fenêtres paysagères donnant à voir la vallée de la Bruche (*voir ci-dessus*) depuis ces axes de transport.

2. Assurer l'intégration paysagère des extensions urbaines

2.1. Prise en compte du paysage dans les choix d'urbanisation

Les politiques d'aménagement limitent l'extension linéaire le long des axes de transport, indépendamment de la nature de ces extensions, afin d'éviter les effets de corridor bâti. Elles limitent les extensions urbaines s'étirant le long d'axes existants *(anciens chemins, anciennes routes départementales, etc.)* au profit d'une urbanisation or-

ganisée et plus compacte, desservie directement par la voirie qui les borde[1], et s'implantant si possible dans les secteurs les moins sensibles du point de vue paysager.

La localisation des sites potentiels d'extension est déterminée en considération de leur sensibilité paysagère, de sorte à minimiser l'impact de leur urbanisation. **Les documents locaux d'urbanisme organisent l'interface entre les espaces bâtis et les espaces non bâtis** en portant une attention particulière à la qualité des aménagements et à l'architecture des bâtiments, en veillant à préserver des continuités non bâties et un maillage de chemins, en lien avec les enjeux de continuités écologiques et de préservation des milieux.

A ce titre et en rappel du point précédent, des coupures vertes significatives doivent être maintenues entre les noyaux urbains pour éviter la formation de corridors bâtis le long des axes de déplacement.

2.2. Ménager des lisières urbaines

Les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement **s'appuient sur la trame paysagère préexistante** de l'armature naturelle et paysagère, pour interconnecter les espaces publics, les espaces verts, les éléments patrimoniaux, les équipements et les services, dans une logique d'itinéraire reliant les espaces urbains centraux aux espaces naturels et agricoles.

Ces lisières urbaines, à la jonction entre espaces bâtis et espaces non-bâtis, s'appuient chaque fois que possible **sur des limites physiques** *(routes, rivières, ruptures physiques, etc.)* afin d'offrir une lecture claire de l'urbanisation et d'éviter les phénomènes de mitage et de grignotage des espaces non bâtis. Ce principe contribue aux objectifs de facilitation des échanges entre espaces urbains et naturels, dans des conditions de proximité favorisant les modes actifs de déplacement et la présence de la nature en ville.

En milieu montagnard boisé, les politiques publiques maintiennent une lisière forestière inconstructible, y compris pour les bâtiments agricoles ou touristiques, définie dans le point III du chapitre 6. Cette bande de lisière a pour fonction de préserver le caractère ouvert des espaces agricoles autour des zones urbanisées *(Cf chapitre 2, point II.1)*, de tenir compte des contraintes fonctionnelles liées aux exploitations agricoles ou forestières et de permettre les échanges entre les milieux ouverts et les milieux forestiers de la trame Verte et Bleue *(voir chapitre 6).*

3. Conditions de préservation et de valorisation du patrimoine bâti

Les documents locaux d'urbanisme prennent les dispositions nécessaires pour identifier et inventorier le patrimoine paysager et bâti remarquable.

Afin de sauvegarder et mettre en valeur ce patrimoine remarquable, ils préservent le patrimoine industriel, historique, ainsi que les arbres ou les structures végétales remarquables, qui confortent l'identité du territoire. A travers leurs orientations d'aménagement et leur règlement, ils prennent les dispositions nécessaires à la valorisation de ces éléments et à leur conservation.

1. ceci afin d'éviter que les nouveaux secteurs urbanisés soient délimités par une voie de transit d'un côté (type route nationale, ou contournement) et desservis par une voie parallèle.

Les collectivités et les politiques publiques **préservent les ensembles bâtis représentatifs de l'urbanisation traditionnelle** des villes et villages du territoire de la Bruche, tels que les centres anciens[1]. Elles valorisent leurs monuments, leurs ensembles bâtis traditionnels et leur petit patrimoine vernaculaire, support d'itinéraires touristiques, en les préservant des opérations d'extension urbaine ; ou en les valorisant au sein des opérations nouvelles. A ce titre :

- les réalisations contemporaines doivent **composer avec la morphologie** pour s'intégrer dans les tissus anciens dans lesquels elles s'insèrent.
- **les réseaux doivent être enfouis dans les centres anciens**, sauf si des impératifs techniques rendent cet enfouissement disproportionné en terme de coût de réalisation. Dans ce cas, la pose de réseaux aériens doit faire l'objet d'une insertion particulière, attentive au cadre bâti.

4. Assurer la qualité paysagère et bâtie des entrées de ville

Les orientations visant à limiter l'extension linéaire le long des axes de transport afin d'éviter les effets de corridor bâti, participent à une plus grande visilibilité des entrées de ville. En complément de ces principes généraux, évoqués dans les points précédents :

- les entrées de ville s'appuient chaque fois que possible sur des limites physiques afin d'offrir une lecture claire de l'urbanisation et **d'éviter les phénomènes de mitage** et de grignotage des espaces non bâtis.
- les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement mettent en œuvre un traitement paysager de qualité des entrées de villes **assurant une transition** réussie entre espaces bâtis et espaces non bâtis. La réalisation de fronts bâtis permettant l'encadrement des voies et le soin apporté à la signalétique et à un traitement urbain des espaces publics sont autant d'éléments que les documents locaux d'urbanisme encadrent pour marquer cette transition. Cette orientation vise toutes les voies d'entrée dans les parties agglomérées, existantes ou futures, qu'elles entrent ou non formellement dans le champ d'application de l'article L.111-6 du Code de l'urbanisme[2].
- Indépendamment de leur nature, les extensions urbaines localisées le long de voies existantes ou futures s**ont organisées et structurées en fonction de ces voies** et sauf impératif de sécurité majeur, desservies directement à partir d'elles.
- **Les aires de stationnement** publiques ou privées et les aires de stockage sont localisées ou aménagées pour limiter leur impact paysager, du point de vue de l'usager circulant sur la voie d'entrée en ville considérée et dans la mesure du possible, se localisent en dehors des champs de vue principaux depuis ces axes vers l'urbanisation des lisières urbaines.

1. Comme par exemple les noyaux historiques de Molsheim, Altorf, Schirmeck, Dachstein, etc.
2. Cette disposition du DOO ne constitue pas pour autant, en tant que telle, une extension de la portée de l'article L.111-6 au sens de l'article L.141-19 à l'ensemble des voies d'entrée en ville.

CHAPITRE 5 - PRÉVENTION DES RISQUES

Les principes de ce chapitre complètent les orientations générales relatives à l'organisation de l'espace, évoquées dans le chapitre 1. Ils s'attachent aux enjeux de risques naturels et d'adaptation au changement climatique.

1. Prévenir les risques naturels liés aux événements pluvieux

La dynamique des cours d'eau doit être maintenue en dehors des zones urbanisées. Les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement traduisent ce principe général dans les documents d'urbanisme locaux et dans les opérations d'aménagement en veillant notamment à la préservation du caractère naturel des berges, au maintien du réseau de fossés et aux cortèges végétaux qui les accompagnent, à la prise en compte et à la préservation des zones humides remarquables.

1.1. Inondation

En l'absence de Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI), l'urbanisation est fortement limitée dans les zones inondables par submersion, par débordement de cours d'eau ou de digues selon les dispositions prévues au Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux Rhin-Meuse (SDAGE) et le plan de Gestion des Risques Inondation du district Rhin (PGRI).

Les éléments justifiant du classement en site d'enjeu majeur dans le SCoT (définis au chapitre 1), **pourront appuyer un éventuel classement en zone constructible** (sous conditions) au titre de la Zone d'Intérêt Stratégique dans le Plan de Prévention des Risques d'Inondation de la Bruche. Ces éléments de justifications et les études les accompagnant[1] seront alors définis lors de l'élaboration des projets.

- ***Remontées de nappe***

Dans les secteurs soumis au risque d'inondation par remontée de nappe, l'urbanisation nouvelle veille à ne pas accroître l'exposition des biens et des personnes. Les politiques publiques mettent en place un système de prévision du risque. Lorsque les secteurs de remontée de nappe sont identifiés, les documents locaux d'urbanisme :

- limitent l'aménagement de sous-sol en règlementant les excavations ;
- évitent, autant que possible, d'y réaliser des équipements publics, qu'il s'agissent d'édifices ou de réseaux.

1.2. Dans les zones couvertes par un Plan de Prévention des Risques d'Inondation

Pour l'application du présent document, ne sont pas considérées comme couvertes par un PPRI les zones ayant fait l'objet d'un périmètre de risque établi au titre de l'ancien article R111-3 du Code de l'urbanisme abrogé en 1995. Dans ces zones, les dispositions du paragraphe 1, «prévenir le risque d'inondations» se superposent et ne les remplacent pas.

Dans les secteurs couverts par un Plan de Prévention des Risques d'Inondation, les dispositions de celui-ci se substituent aux dispositions du paragraphe 1. précédent dans leur intégralité, concernant les secteurs de risques liés au cours d'eau à l'origine du PPRI.

1. définis dans la disposition 18 et le 3ème point de la disposition 21 du PGRI du District Rhin, approuvé en novembre 2015.

1.3. Coulées d'eaux boueuses et mouvements de terrain

Les choix d'implantation de l'urbanisation et des infrastructures tiennent compte des risques de coulées de boues et de mouvements de terrain, notamment les risques de retrait-gonflement des argiles. Ils veillent à ne pas augmenter le niveau d'exposition au risque pour les personnes et les biens.

- Les documents d'urbanisme locaux prennent toutes dispositions pour l**imiter les facteurs aggravants** comme, par exemple, l'application de règles d'occupation des terrains limitant leur imperméabilisation et le ruissellement des eaux pluviales ou en veillant à ce que le dimensionnement des réseaux soit adapté aux opérations d'aménagement, etc.
- **Pour les projets d'urbanisation nouvelle,** les documents locaux d'urbanisme prennent en compte le risque de coulée de boues et de mouvements de terrain en localisant ces projets en dehors des secteurs soumis aux risques potentiels modérés ou élevés ; ou susceptibles d'en aggraver les conséquences pour les parties urbanisées elles-mêmes soumises à ces risques, en raison par exemple des apports en eaux pluviales que provoqueraient une urbanisation nouvelle ou de toute autre cause aggravant le niveau d'exposition.

1.4. Eaux pluviales

Les documents locaux d'urbanisme veillent à minimiser les rejets d'eaux pluviales dans les réseaux unitaires, afin d'assurer le bon fonctionnement des stations d'épuration. Ils facilitent l'infiltration des eaux pluviales ou des eaux résiduaires ne nécessitant pas ou plus d'épuration, dans les bassins versants où elles ont été recueillies.

Les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement assurent les conditions permettant un traitement des eaux pluviales proche du cycle de l'eau, **pour tout nouveau projet d'ouverture à l'urbanisation**.

Les politiques d'urbanisme et d'aménagement assurent les conditions permettant **la maîtrise des débits rejetés** au regard de la capacité des cours d'eau et des réseaux collecteurs, intégrant une approche globale des impacts en amont et en aval, à l'échelle du bassin versant. Elles mettent en place des dispositions visant à **faciliter le stockage et/ou l'infiltration** des eaux pluviales, afin de réguler ou de retenir les volumes ruisselés à l'échelle de la parcelle et du projet.

Les documents d'urbanisme locaux préservent **les éléments de paysage** qui contribuent à ralentir le ruissellement et qui favorisent l'infiltration, telles les haies, les bosquets, la végétation rivulaire, etc. pour prévenir les risques liés au ruissellement. Ils préservent[1] les espaces non bâtis servant de champs d'expansion de crue.

Les principes de maintien de la dynamique des cours d'eau en dehors des zones urbanisées, tels qu'évoqués dans la partie 6 ci-après du présent document **participent aussi de la prévention des risques** liés à ces eaux de ruissellement et à la préservation de la qualité des milieux récepteurs.

2. Prévenir les risques de sécheresse et de fortes chaleurs

2.1. Sécuriser l'approvisionnement en eau potable

Afin de sécuriser les approvisionnements en eau potable à l'échelle du SCoT de la Bruche et en l'absence de servitudes d'utilité publique les documents locaux d'urbanisme **assu-**

1. Cette notion de préservation est expliquée dans le Rapport de Présentation (voir justifications du DOO).

rent l'inconstructibilité des périmètres immédiats de captage d'eau identifiés, à l'exception des équipements et des infrastructures nécessaires à leur entretien et à leur exploitation. Ils limitent et encadrent fortement les constructions et aménagements dans les périmètres de protection rapprochée sous réserve que leur nature ne pollue ni n'impacte la qualité de la ressource. Concernant les périmètres éloignés, en l'absence de servitudes d'utilité publique, les politiques publiques d'aménagement **prennent des dispositions** en lien avec la gestion des autres risques naturels pour prévenir tout risque de pollution de la nappe phréatique, des captages et des cours d'eau.

Au titre de la préservation de la qualité de la ressource en eau, les politiques publiques d'aménagement **accordent une vigilance particulière** aux travaux souterrains, aux stockages et aux dépôts, à la construction de voiries, de leur accotement ou de leurs bassins de rétention. Elles veillent également à ce que les modes de gestion des eaux pluviales tiennent compte de la sensibilité et de la qualité de la ressource en eau.

Le SCoT vise à mettre en œuvre une utilisation raisonnable de la ressource en eau, sur l'ensemble du bassin, afin d'empêcher une surexploitation de la ressource, notamment dans la partie haute de la vallée, plus fragile au regard de la tension sur cette ressource avec l'évolution du changement climatique. A ce titre, les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme :

- prévoient et permettent les **interconnexions du réseau** d'alimentation d'eau potable avec les secteurs fragiles, afin de sécuriser l'approvisionnement des communes ;
- favorisent les extensions urbaines et les densités en continuité du tissu existant **afin de limiter le linéaire** des réseaux d'alimentation et d'assainissement ;
- assurent la cohérence **entre leurs projets de développement et leurs capacités d'alimenter en eau potable** de qualité dans des conditions de sécurité satisfaisantes, en particulier dans les zones de montagne ;
- assurent la cohérence entre leurs projets de développement et **leurs capacités à assainir** et à épurer les eaux usées.

Les documents locaux d'urbanisme favorisent les formes urbaines implantées de manière à rationaliser les réseaux d'approvisionnement et de traitement des eaux pluviales et usées.

2.2. Développer les espaces végétalisés afin de réduire les risques climatiques et sanitaires

Les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme favorisent des coupures végétales entre les noyaux urbains et au sein de ces noyaux permettant la circulation et le rafraîchissement de l'air. Elles prennent en compte l'objectif de **confort thermique** des habitants et la limitation des conséquences des épisodes caniculaires en amont des aménagements pour favoriser les choix d'orientation côté adret *(lorsque le contexte le permet)*, en fonction de la présence de l'eau et du végétal (dont les berges des rivières et des canaux) et des mouvements d'air.

Les orientations relatives à la gestion alternative des eaux pluviales (ci-dessus) et les orientations du chapitre 7, relatives à la mobilité, concourent aux objectifs de réduction du risque climatique et sanitaire.

3. Anticiper la transition énergétique

Les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme favorisent par leur choix d'aménagement et de localisation des activités et de l'habitat, l'émergence d'un territoire éco-

nome en énergie et le développement des énergies renouvelables en facilitant les synergies **entre les projets d'énergies renouvelables et les projets d'urbanisme**. A cette fin, les politiques publiques, à travers leurs documents locaux d'urbanisme :

- favorisent la densité et la localisation des nouvelles zones d'urbanisation (d'habitat et d'activités) à proximité des sources d'énergies renouvelables existantes ou en projet; *cette orientation est complémentaire aux orientations des chapitres 8 (point 4) et 9 (point 1.2)*
- organisent le raccordement des nouvelles constructions aux réseaux d'énergies renouvelables existants ou programmés lorsqu'ils existent;
- favorisent la mutualisation des infrastructures ou des réseaux de chaleur et de froid, entre producteurs d'énergies renouvelables et consommateurs.

3.1. Limiter la consommation des énergies fossiles

Les dispositions des documents d'urbanisme locaux favorisent la réalisation **de formes urbaines adaptées aux conditions climatiques et économes en énergie fossile** à travers, par exemple, leur densité, leur compacité, l'optimisation des déplacements mécanisés qu'elles engendrent par leur localisation, etc.

Les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme **développent les modes doux et favorisent les relations de proximité** entre les différentes fonctions urbaines pour limiter les obligations de déplacements motorisés et ainsi contribuer aux objectifs de réduction des consommations énergétiques.

3.2. Développer les aménagements bioclimatiques

Les documents locaux d'urbanisme favorisent la baisse des besoins énergétiques liés aux fortes chaleurs en favorisant des **aménagements bioclimatiques** et leur rôle de rafraîchissement naturel (intégration du végétal dans les nouvelles opérations, orientation adret du bâti…). *Voir le point II, page précédente.*

3.3. Promouvoir et encadrer la production d'énergies renouvelables

Les documents d'urbanisme prennent des dispositions pour créer les conditions favorables au développement de l'énergie solaire photovoltaïque et thermique en s'assurant toutefois que les unités de production photovoltaïques ne soient pas implantées sur des terrains en exploitation agricole ou sylvicole, ni au sein des réservoirs de biodiversité identifiés par le présent document ou dans les secteurs où existe un enjeu de co-visibilité identifié au regard de paysages remarquables.

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

- de l'optimisation énergétique des installations ;
- de l'optimisation de leur impact visuel ;
- de la préservation des circulations et des activités au sol ;
- de la biodiversité présente.

Les développements éoliens qui seraient réalisés sur le territoire s'implantent dans le respect de la cohérence avec les périmètres des Zones de Développement Eolien (ZDE) existantes ou futures.

4. Se prémunir des autres risques

4.1. Risques technologiques et industriels

Les documents locaux d'urbanisme planifient l'implantation des établissements à risque **dans des zones dédiées**, éloignées des secteurs résidentiels *(cf. chapitre 9, point II, 2).* Les collectivités locales prennent les dispositions nécessaires pour restreindre l'urbanisation au voisinage des établissements industriels à risque, en fonction des études de danger connues.

Les documents locaux d'urbanisme prennent en compte les dispositions des Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) afin de limiter l'urbanisation à proximité.

4.2. Pollution des sols

Les risques de pollution des sols doivent être identifiés et pris en compte dans les projets d'aménagement de friches industrielles et de site dont les sols seraient potentiellement porteurs de ce risque *(abords de sites industriels ou d'anciennes zones de stockage par exemple, etc.).* Dans le cas d'un réaménagement engendrant le changement d'usage d'un site faisant l'objet d'une pollution avérée ou potentielle, les documents locaux d'urbanisme prennent en compte ce risque, en apportant des éléments démontrant que l'urbanisation du site est possible malgré la pollution.

Les politiques publiques évitent l'implantation d'équipements destinés à l'accueil de publics sensibles sur un site pollué, que le site soit réhabitable ou non. Dans le cas exceptionnel où un site alternatif non pollué ne pourrait être choisi, les documents locaux d'urbanisme doivent démontrer cette impossibilité.

4.3. Gestion des déchets

La capacité d'élimination des déchets doit être ajustée en cohérence avec le Plan Départemental d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés et avec l'augmentation de la population. Les politiques d'urbanisme facilitent la mutualisation des lieux de collecte et de recyclage des déchets et si possible leur valorisation énergétique.

4.4. Nuisances sonores et qualité de l'air

Aux abords de l'aéroport d'Entzheim, les documents d'urbanisme traduisent les prescriptions du Plan d'Exposition au Bruit (PEB). Les orientations relatives aux contournements routiers *(chapitre 1, point VII)* contribuent également à limiter l'exposition des populations aux nuisances sonores. Les orientations relatives aux équipements de sports et de loisirs de natures visent également à préserver des zones de silence *(chapitre 10, point I).*

Au-delà de la prise en compte du PEB, les documents locaux d'urbanisme encadrent l'implantation dans les secteurs exposés aux bruits:

- en limitant leur vocation à l'activité économique et en privilégiant les activités à faible densité d'emplois pour limiter l'exposition des personnes (stockage, locaux techniques, etc.) ;
- en implantant les nouveaux bâtiments en retrait des voies afin de diminuer le niveau sonore en façade ;
- en adaptant les hauteurs des bâtiments en alignement sur les voies pour dégager des espaces de calme à l'arrière du bâti ;
- en recourant à l'utilisation du végétal pour créer des tampons visuels.

Ces zones restent cependant des exceptions car les politiques de planification et d'urbanisme prennent les dispositions nécessaires pour éloigner l'urbanisation nouvelle des infrastructures de transport bruyantes, évoquées dans le chapitre I, titre VI.

Par ailleurs, les politiques publiques privilégient l'implantation d'équipements recevant un public fragile sur le plan sanitaire *(hôpital, école, maison de retraite, crèche, etc.)* en dehors des axes de pollution de l'air et des zones d'exposition au bruit.

5. Risques miniers

Les collectivités locales soumises à des risques miniers prennent les dispositions nécessaires à la prévention de ces risques, notamment lors de l'élaboration de leur documents locaux d'urbanisme.

6. Transport d'énergie et de matières dangeureuses

Les collectivités locales, à travers leurs documents locaux d'urbanisme, prescrivent des règles relatives aux zones soumises à des canalisations de transport de matières à risque afin d'écarter l'urbanisation et éviter les travaux susceptibles de les endommager.

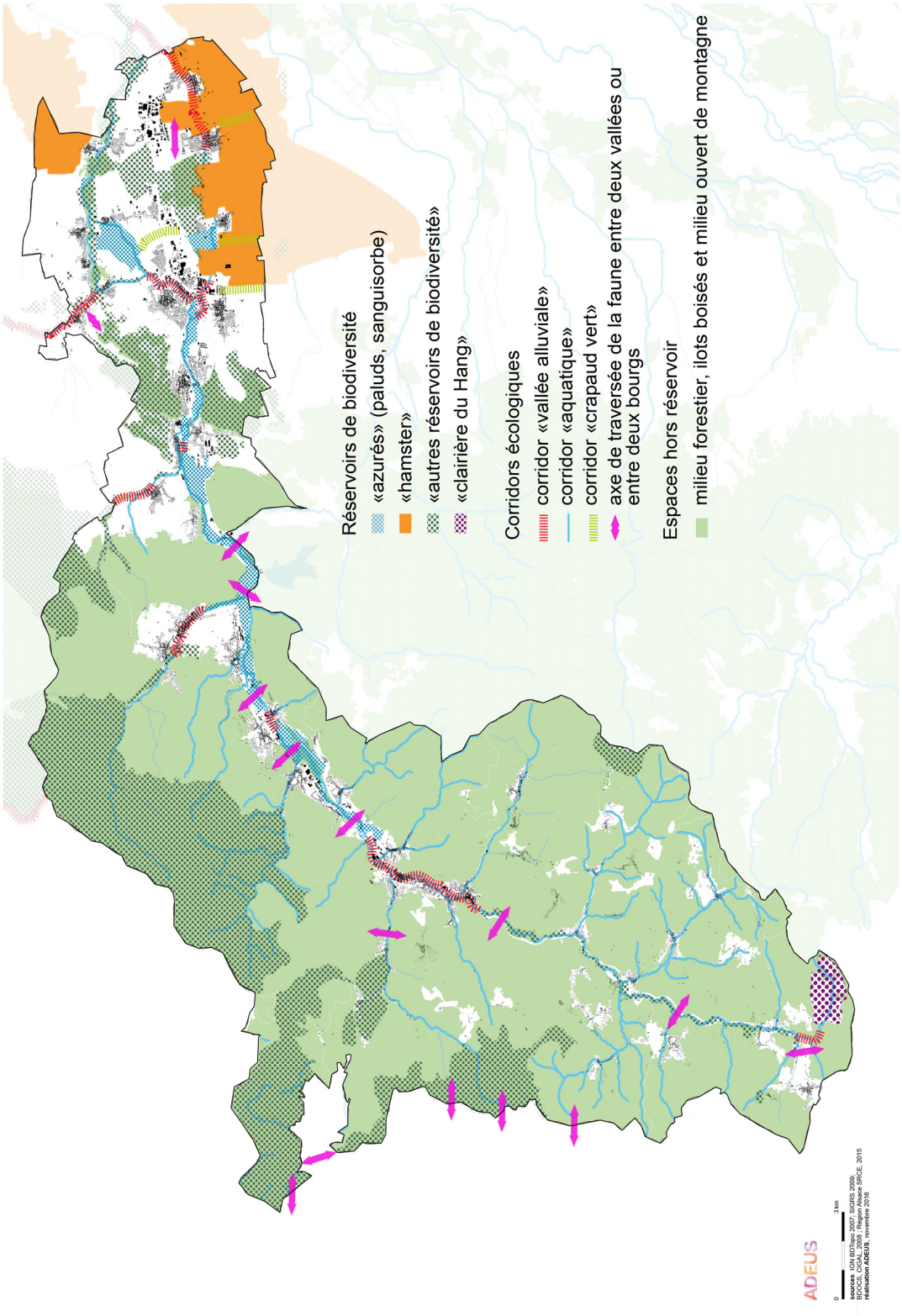
Concernant les lignes à très haute tension, elles prennent le cas échéant les dispositions nécessaires pour éloigner les établissements accueillant des publics sensibles (écoles, hopitaux, maisons de retraite, etc.).

CHAPITRE 6 - LES ESPACES NATURELS, AGRICOLES, FORESTIERS ET URBAINS À PROTÉGER

Les politiques locales d'urbanisme analysent et précisent, à leur échelle, le fonctionnement écologique et les enjeux en matière de biodiversité afin d'en assurer la préservation, en intégrant les éléments identifiés dans les cartes du présent document qu'elles complètent en intégrant à cette politique de préservation et de restauration les éléments d'enjeux liés aux corridors écologiques locaux. Le DOO rappelle que certains de ces réservoirs et corridors écologiques, déclinés dans ce chapitre à l'échelle du territoire, recouvrent des enjeux nationaux, voire européens, en matière de préservation de certaines espèces.

Dès lors qu'elles envisagent son adaptation à l'échelon local, les politiques locales d'urbanisme s'assurent de la **cohérence de la trame verte et bleue** qu'elles proposent avec les communes voisines. Elles intègrent la préservation de la trame verte et bleue au cœur du développement touristique raisonné des grands sites naturels du massif (Champ du Feu, Donon, cascade du Niedeck), à travers des mesures assurant la cohérence du stationnement et de l'accessibilité de ces sites à leur niveau de sensibilité.

Carte n°1 : **Trame Verte et Bleue du SCoT de la Bruche**



1. Principes généraux de préservation des réservoirs de biodiversité

Les principes suivants s'appliquent à tous les réservoirs de biodiversité identifiés dans le SCoT de la Bruche. Les réservoirs liés à des espèces particulières, pour lesquelles le SCoT a une responsabilité nationale, sont assortis de dispositions complémentaires développées après ce point général.

Les réservoirs de biodiversité sont les milieux écologiques majeurs du territoire de la Bruche ; les documents locaux d'urbanisme doivent ainsi **les préserver de l'urbanisation** et des dégradations dès lors qu'elles remettent en cause leur fonctionnalité et leur rôle environnemental.

*Note : Les continuités écologiques du Grand hamster et des Azurés sont diffuses et multiples. Leurs réservoirs incluent à la fois les zones d'habitats et de reproduction, ainsi que les corridors écologiques nécessaires à leur déplacement entre ces zones et les zones de nourrissage. De ce fait, les continuités écologiques de ces deux espèces sont assimilées à des « réservoirs » et figurent dans le point 1 (*voir ci-après*). D'où la mention «réservoir*».*

Les documents locaux d'urbanisme protègent **de toute nouvelle construction ou aménagement** ces réservoirs. Dès lors que les conditions de conservation globale des espèces dans les périmètres identifiés restent assurées, cette disposition ne fait toutefois pas obstacle :

- à l'extension d'exploitations agricoles ou sylvicoles **existantes** *(transformation et création de bâtiments)* ;
- à l'aménagement d'équipements et d'installations **d'intérêt général** et, notamment, ceux liés à l'alimentation en énergie électrique, à la ressource en eau potable et au développement des énergies renouvelables ;
- aux adaptations et extensions mineures de **bâtiments existants** ;
- à l'aménagement des infrastructures de **déplacement doux ainsi qu'aux sites de sports et de loisirs de plein air** sous réserve de satisfaire aux conditions complémentaires détaillées dans le chapitre 10 ;
- **au réaménagement** des routes et des dépendances routières et aux travaux d'entretien des routes existantes ;
- à l'aménagement de nouveaux **chemins d'exploitation ou de nouveaux chemins ruraux**.

Les documents locaux d'urbanisme identifient, de manière plus fine, les limites de ces **réservoirs de biodiversité,** pour en assurer la préservation et l'inconstructibilité générale. Ils précisent également les conditions d'une éventuelle urbanisation limitée *(dans le cadre des exceptions indiquées ci-dessus)*, en continuité de tissu urbain existant, sous réserve que les nouvelles constructions s'intègrent dans le paysage et ne portent pas atteinte à la fonctionnalité des milieux écologiques dans lesquels elles s'inscrivent.

Concernant les zones d'enjeu majeur *(définies au point 5 du chapitre 1)* au contact de la Trame Verte et Bleue, les politiques d'aménagement peuvent autoriser leurs extensions urbaines, de façon limitée **et les conditionnent** au fait :

- que les dîtes extensions urbaines s'inscrivent en continuité de tissus urbains existants ;
- qu'elles s'intègrent dans le paysage ;
- qu'elles n'impactent pas la fonctionnalité écologique des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques dans lesquels elles s'inscrivent ;

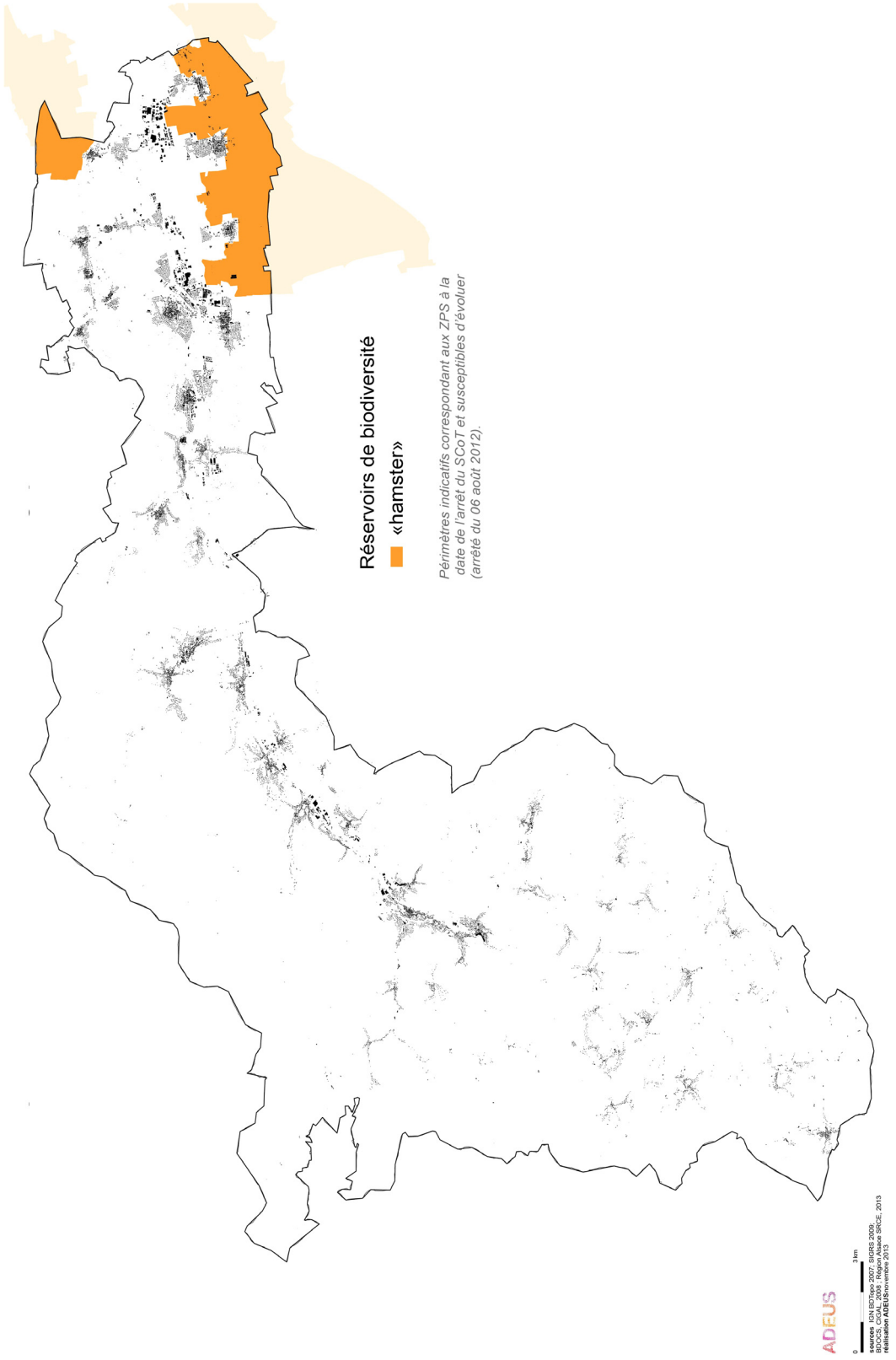
- que l'impact éventuel d'une urbanisation qui ne pourrait être évitée soit limité et compensé. Le cas échéant, la compensation est à rechercher préférentiellement à proximité immédiate du site impacté, y compris sur des communes voisines non incluses dans le périmètre du SCoT ; ou ailleurs sur le territoire du SCoT en cas d'impossibilité technique à trouver un site à proximité.
- que les équipements de sport de plein air, de loisirs et les projets touristiques respectent les orientations définies au chapitre 10.

1.1. Préservation et remise en bon état des réservoirs biologiques du Grand hamster

Les politiques publiques d'urbanisme intègrent dans leurs choix de développement les zones de protection strictes des habitats du Grand hamster telles que définies par le contexte législatif et réglementaire en vigueur. Sur ce dernier point, les périmètres figurants sur la carte No2 et la carte de synthèse No1 sont donnés à titre indicatif et correspondent aux Zones de Préservation Stricte à la date de l'approbation du SCoT. Ces périmètres sont susceptibles d'évoluer.

Dans ces zones de protection, les politiques locales d'urbanisme et les gestionnaires d'infrastructures de transport recherchent les conditions du rétablissement des continuités, entre les espaces fragmentés par les grandes infrastructures de déplacement terrestre et mettent en œuvre dans les meilleurs délais les moyens nécessaires à la reconstitution des continuités écologiques entre ces habitats.

Carte n°2 : **Préservation et remise en état des réservoirs* «Grand Hamster»**



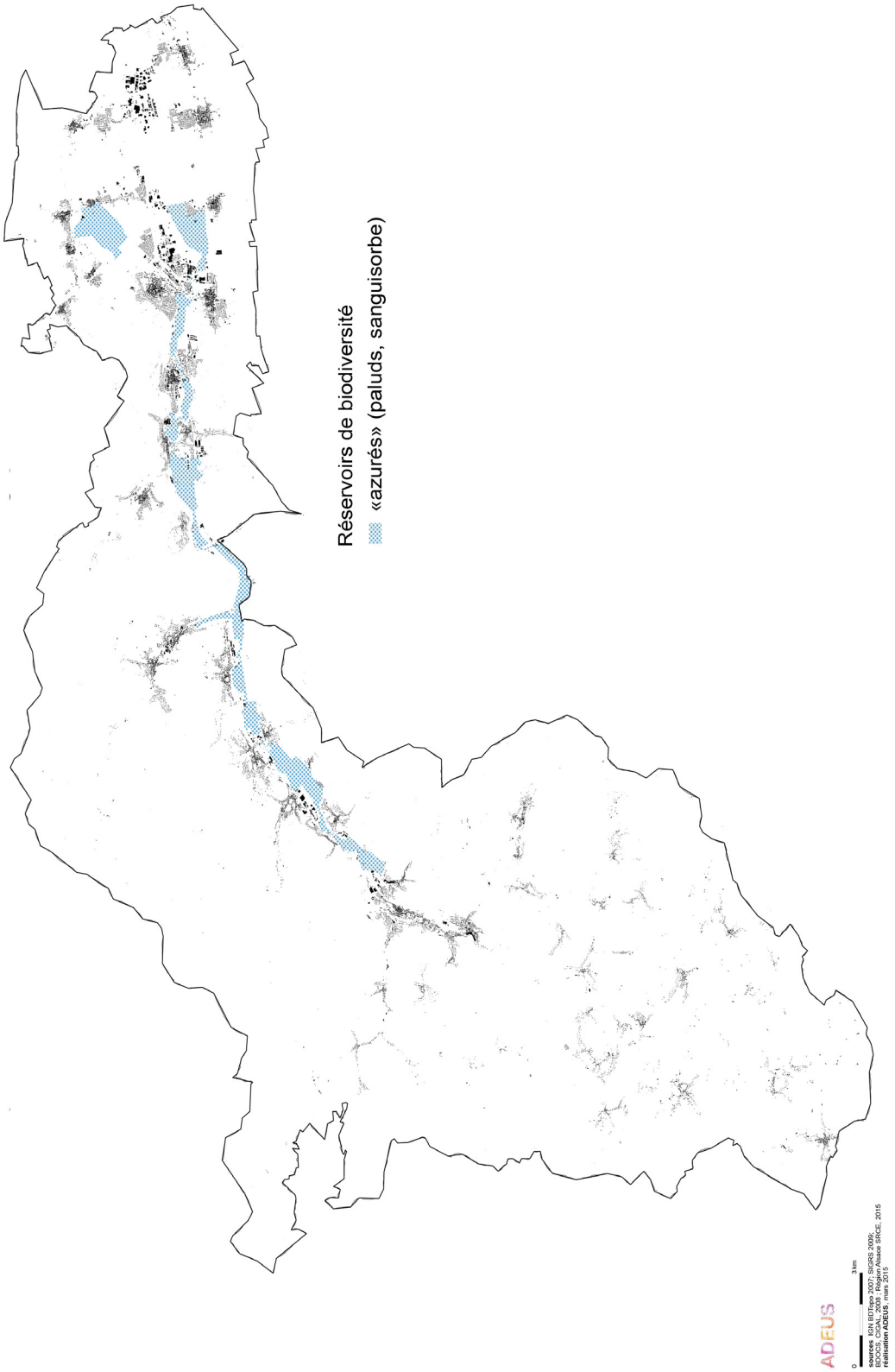
1.2. Préservation et remise en bon état des réservoirs biologiques pour l'Azuré (des Paluds et de la Sanguisorbe)

Les politiques publiques, à travers leurs documents locaux d'urbanisme, préservent les prairies favorables aux Azurés.

Elles prennent les dispositions nécessaires pour préserver les zones humides remarquables du point de vue écologique[1], de toute construction ou aménagement nouveau entrainant une dégradation ou une destruction des fonctionnalités écologiques du site. Par ailleurs, elles prennent les dispositions nécessaires pour préserver et permettre la remise en bon état des milieux écologiques le long des cours d'eau, qui contribue à la préservation des autres espèces, notamment par la préservation d'une bande de largeur suffisante pour assurer sa fonctionnalité écologique, de part et d'autre du cours d'eau.

1. Voir les justifications du DOO pour la définition des zones humides remarquables, au sens du SCoT

Carte n°3 : **Préservation et remise en état des réservoirs* « Azurés »**



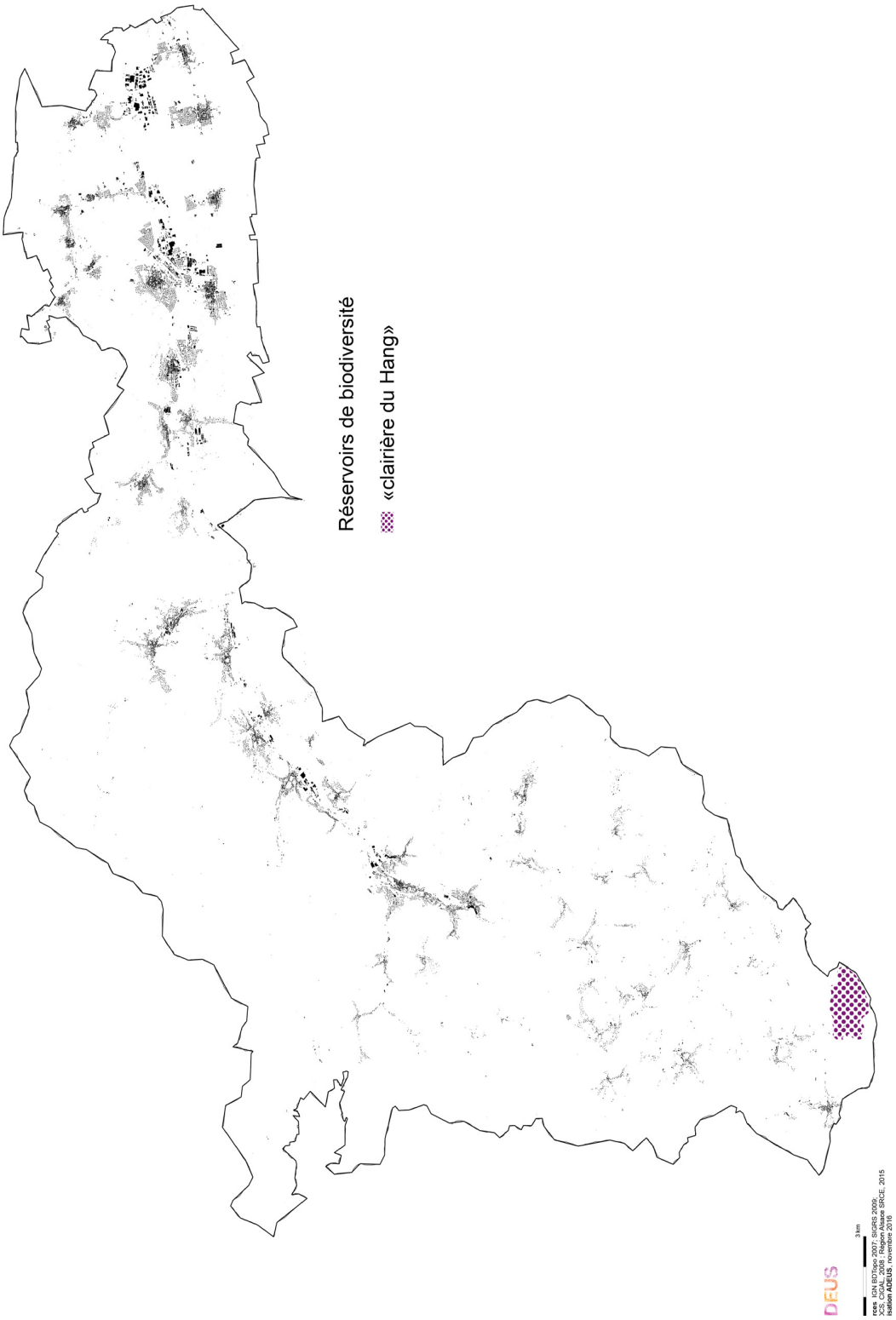
1.3. Réservoir paysager de la Clairière du Hang

Le réservoir de biodiversité de la clairière du Hang n'est pas spécifique à une espèce mais à la qualité de ses éléments de paysage et la diversité des écosystèmes qui le composent. Cette richesse est le fruit de son exploitation par l'agriculture et peut être valorisé par des activités de tourisme et de loisirs.

A ce titre, bien que le site de la clairière du Hang ne soit pas reconnu par le SCoT comme site d'enjeu majeur, les projets touristiques hors d'une continuité urbaine sont autorisés dans ce réservoir de biodiversité sous réserve de répondre aux orientations fixées dans le chapitre 10, relatives au tourisme. En dehors de l'exception évoquée ci-dessus, les orientations relatives aux principes généraux de préservation des réservoirs de biodiversité, détaillées au 1 de ce chapitre, s'appliquent dans leur intégralité.

Les politiques publiques, à travers leurs documents locaux d'urbanisme, accordent une attention particulière à l'insertion paysagère des bâtiments rénovés ou créés (en lien avec les orientations des chapitres 4 et 10) et identifient les éléments patrimoniaux et paysagers à préserver.

Carte n°4 : **Réservoir de biodiversité de la clairière du Hang**



1.4. Autres réservoirs de biodiversité

Ces réservoirs correspondent aux réservoirs de biodiversité qui ne sont pas spécifiques à une espèce, dont les zones humides remarquables. Les orientations qui s'y appliquent relèvent des dispositions évoquées en I.

Carte n°5 : **Autres réservoirs de biodiversité**

2. Principes généraux de préservation et de remise en bon état des corridors écologiques

Le SCoT de la Bruche identifient les corridors écologiques d'importance régionale et locale dont les tracés de principe sont identifiés dans les cartes suivantes qui doivent être préservés dans les documents locaux d'urbanisme. Ces derniers en précisent les périmètres et veillent à préserver des largeurs suffisantes pour leur bon fonctionnement, notamment pour permettre la circulation de la faune, notamment des grands mammifères.

Les documents locaux d'urbanisme s'assurent par leurs dispositions que les projets préservent le caractère naturel, **la continuité et la fonctionnalité** des corridors identifiés. Dès lors qu'un projet se superpose à ces corridors, les documents d'urbanisme locaux doivent déterminer et imposer des performances environnementales renforcées par rapport aux règles et aux usages existants permettant d'assurer la compensation des effets qu'ils génèrent.

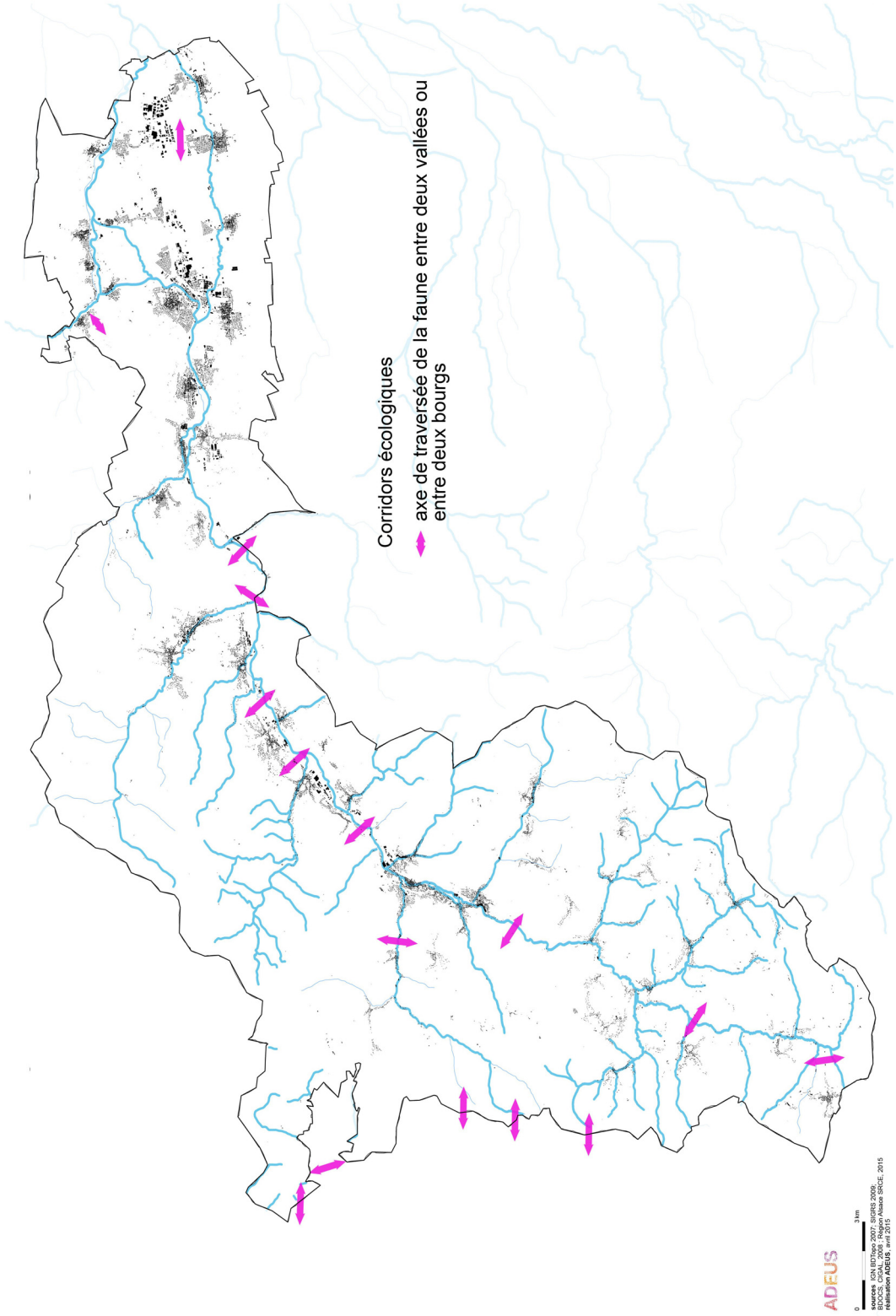
Les dispositions des documents d'urbanisme locaux **facilitent** la préservation et la remise en bon état des corridors, en fonction des enjeux de milieux et des espèces qu'ils abritent. Dans la traversée des zones urbanisées, leur continuité est recherchée et rétablie, notamment lors d'un réaménagement de voie leur faisant obstacle.

2.1. Axes de traversée de la faune entre deux vallées ou entre deux bourgs

Les documents locaux d'urbanisme **préservent ces corridors intervallées de l'urbanisation,** afin d'assurer la libre circulation des espèces. Les politiques publiques d'urbanisme et d'aménagement envisagent des dispositifs permettant le passage de la grande faune, lorsque des infrastructures leur font obstacle, et mettent en place des dispositions pour la préservation et la remise en bon état d'éléments végétalisés permettant d'assurer à la faune des couverts et des caches.

Les documents d'urbanisme renforcent les lisières urbaines, particulièrement en bordure des zones urbaines, afin d'améliorer et de restaurer la fonctionnalité écologique de ces espaces *(zones de recul ou zone tampon non urbanisées, intégration d'espaces de nature dans les nouvelles opérations, etc.)*.

Carte n°6 : **Préservation et remise en état des continuités « intervallées »**



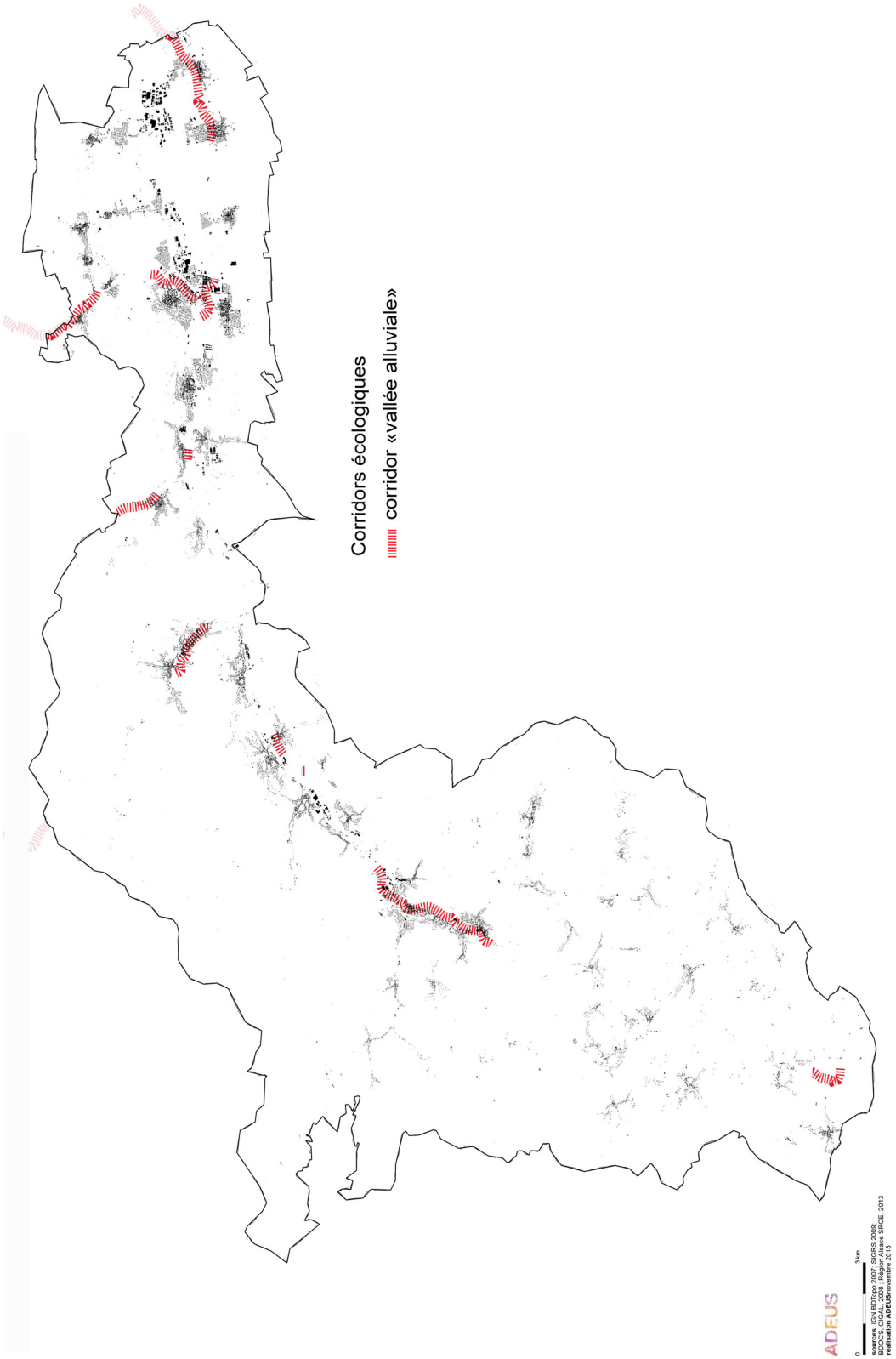
2.2. Corridors de la vallée alluviale (espèces aquatiques et terrestres)

Les documents d'urbanisme locaux précisent et délimitent en fonction des circonstances locales l'épaisseur minimum en deçà de laquelle la fonctionnalité du corridor n'est plus assurée. En milieu urbain, un objectif de recul de l'ordre de 15 m à compter de la berge doit être traduit par les politiques locales, tout en tenant compte des alignements bâtis, des constructions existantes et de leurs possibilités d'évolution[1].

Les documents d'urbanisme locaux préservent la ripisylve, ou à défaut un linéaire végétalisé sur une largeur minimale de part et d'autre des cours d'eau et des canaux permettant d'assurer cet objectif. Les nouvelles constructions respectent des reculs permettant le maintien et le développement de ces ripisylves afin de maintenir un linéaire végétal.

1. se référer aux justifications du DOO, dans le rapport de présentation, pour la traduction de cette orientation dans les documents locaux d'urbanisme

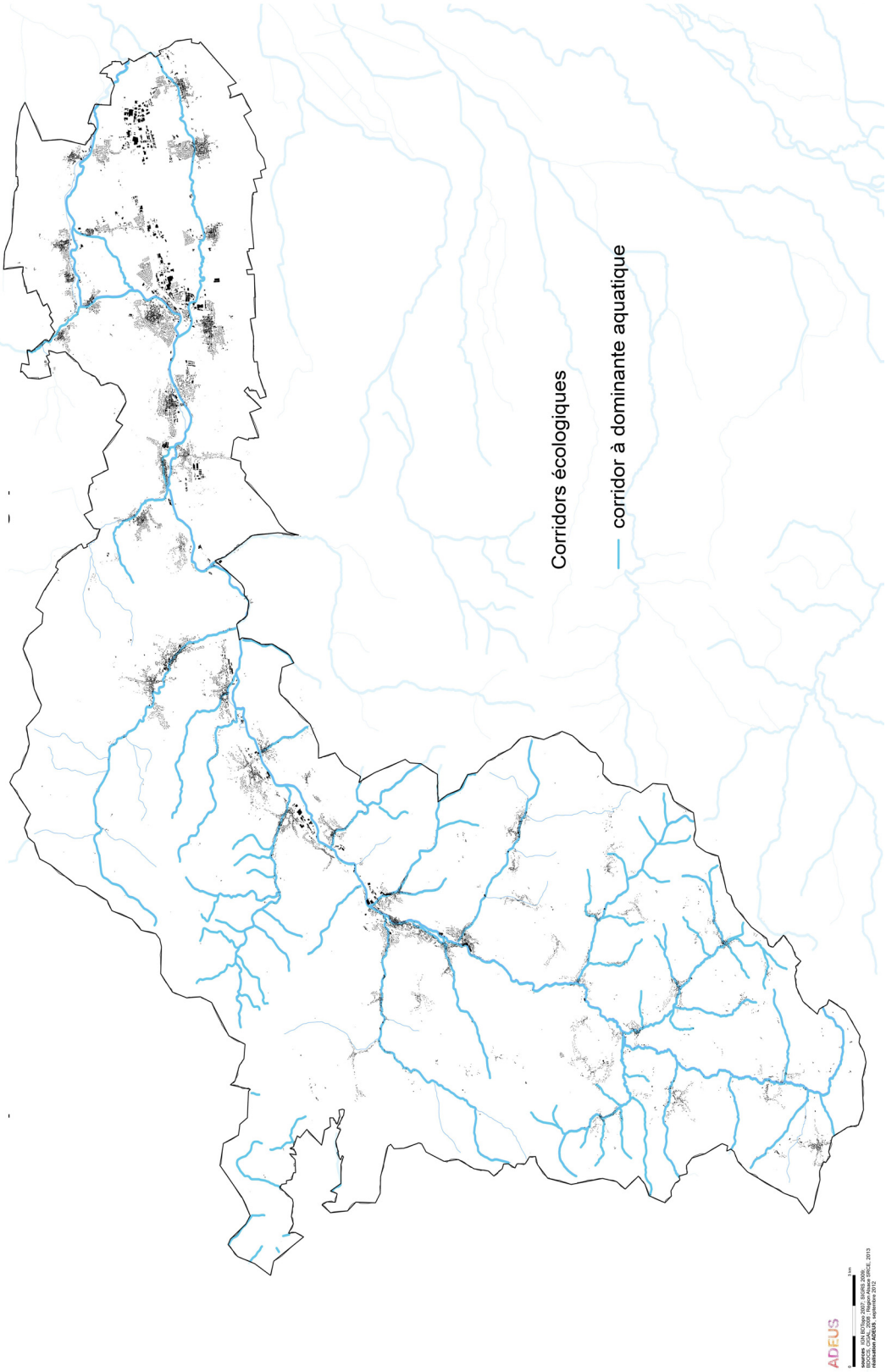
Carte n°7 : **Préservation et remise en état des continuités « vallée alluviale »**



2.3. Corridors à dominante aquatique (espèces uniquement aquatiques)

Les documents locaux d'urbanisme préservent la continuité et la fonctionnalité écologique et hydraulique des corridors aquatiques dans tout projet d'aménagement, en respectant le lit mineur et les berges des cours d'eau. Sont admis les projets ne remettant pas en cause la fonctionnalité du corridor aquatique.

Carte n°8 : **Préservation et remise en état des corridors aquatiques**



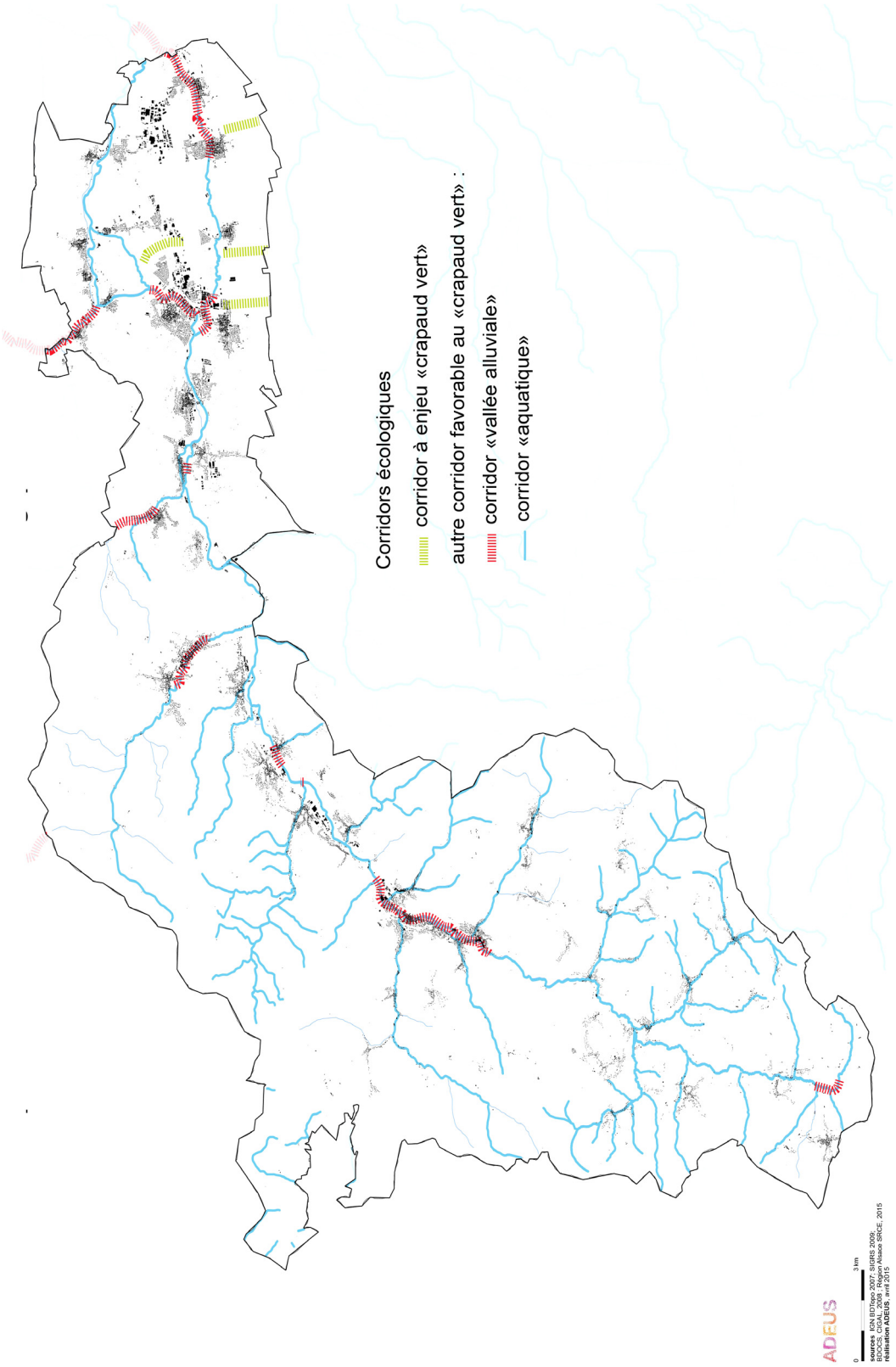
2.4. Corridors pour le Crapaud vert

Les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme et les dispositions des documents d'urbanisme locaux qui les traduisent assurent la préservation et la remise en bon état des corridors, en fonction des besoins vitaux du Crapaud vert.

Elles préservent les réseaux de mares, sites de reproduction de l'espèce, et prévoient des passages reliant les zones de reproduction et les corridors de dispersion lorsque les parcours sont coupés par des aménagements.

Les autres corridors de vallée alluviale et corridors à dominante aquatique contribuent également aux échanges entre milieux et individus, nécessaires à la préservation de l'espèce.

Carte n°9 : **Préservation et remise en état des corridors « Crapaud Vert »**

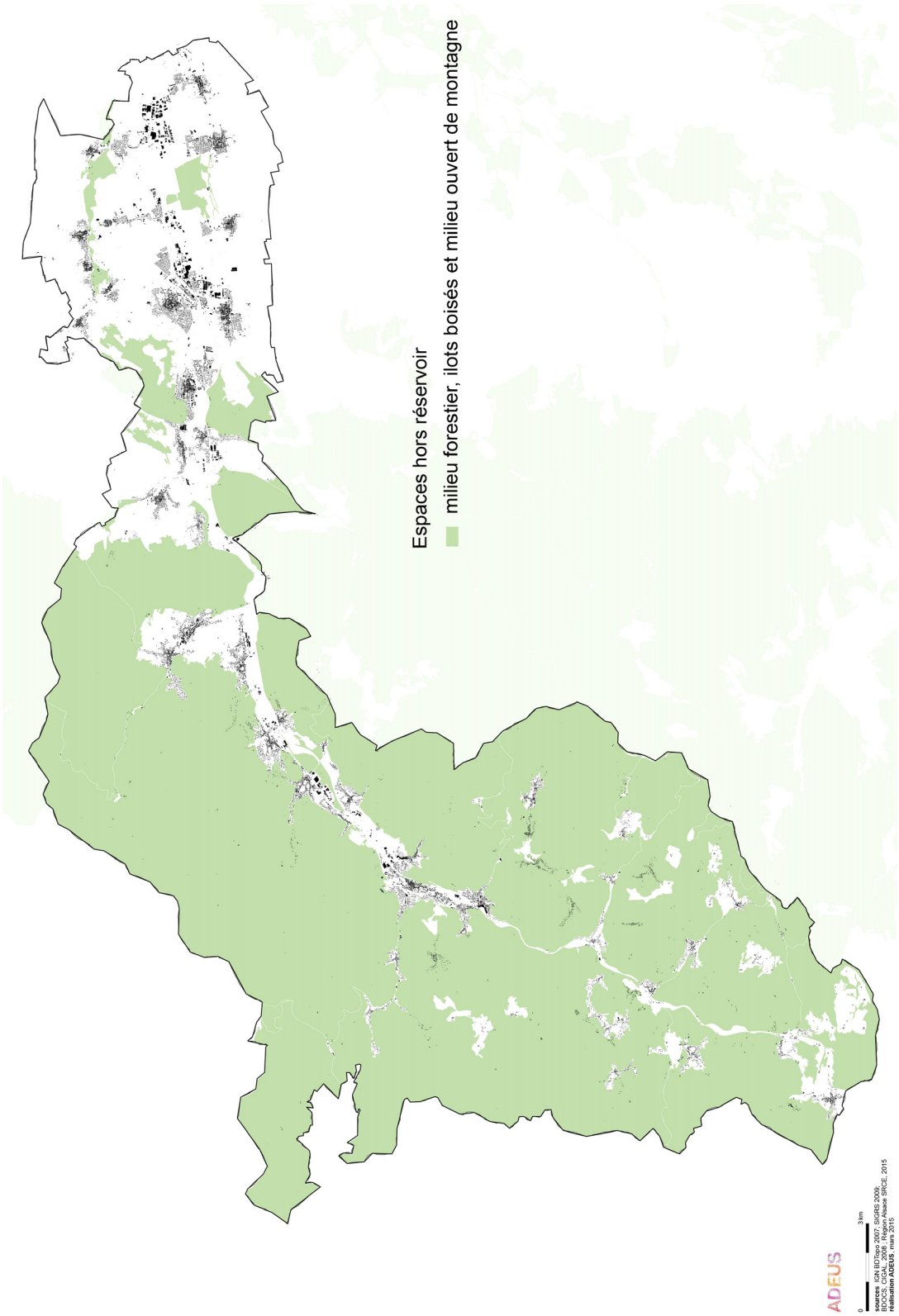


3. Les milieux forestiers et ouverts de montagne, hors réservoirs

Les politiques locales d'urbanisme **préservent les espaces de nature ordinaire présents au sein du massif forestier relais** (îlot forestier, prairie de montagne…) .

- Lors de l'élaboration de nouveaux projets d'aménagement, notamment les projets touristiques définis dans le chapitre 10, l**es documents locaux d'urbanisme protègent les lisières des massifs forestiers de l'urbanisation**, à travers des mesures adaptées *(servitudes de recul inconstructibles, instauration de zones « tampon » non urbanisables, ou tout autre disposition susceptible d'assurer l'objectif de protection énoncé).* Une zone de lisière d'environ 30 m est à préserver. Cette largeur peut être réduite, notamment dans la partie montagneuse, dès lors que la fonctionnalité du milieu et de cette zone d'échange est assurée.
- Ces espaces de préservation des lisières **peuvent être recréés sur des espaces forestiers** lorsque ceux-ci sont exempts d'enjeux écologiques majeurs, ou que leur déboisement répond à des enjeux d'ouverture des paysages ou de gain d'éclairement, particulièrement prégnants dans la partie amont de la Vallée.
- Ces espaces de lisières **peuvent avoir des fonctions agricoles ou récréatives** dès lors qu'elles sont compatibles avec leur rôle écologique. Cette disposition ne fait pas obstacle à l'établissement ou à l'amélioration du réseau routier, de chemins piétonniers ou de dispositifs cyclables, dès lors que ceux-ci sont globalement orientés transversalement aux espaces de lisières (l'enjeu étant de traverser le moins possible les espaces naturels concernés pour en minimiser l'impact).

Carte n°10 : **Milieux forestiers et ouverts de montagne, hors réservoirs**



4. Préservation des sites urbains remarquables

La préservation des sites urbains remarquables renvoie au contenu du titre III «Conditions de préservation et de valorisation du patrimoine bâti», dans le chapitre IV.

CHAPITRE 7 - LES ORIENTATIONS DES POLITIQUES PUBLIQUES POUR UNE MOBILITÉ DURABLE

Les enjeux mis en avant dans le diagnostic mettent l'accent sur la question de la mobilité tant dans les déplacements de proximité qu'à des échelles plus larges. Les orientations en lien avec la mobilité, développée dans ce chapitre, contribuent à un objectif général de renforcement de pratiques de mobilité moins consommatrices d'énergie fossile, plus durables et plus soutenables à long terme.

La prise en compte des problèmatiques liées à l'utilisation des modes actifs dans les aménagements et les développements urbains ainsi que l'amélioration de la cohérence entre l'urbanisation et les transports collectifs sont les premiers gages pour limiter l'usage individuel de la voiture et réduire la consommation d'énergie fossile tout en améliorant la qualité de l'air.

1. Contribuer au développement des modes actifs dans la proximité

À travers le développement de réseaux destinés aux modes de déplacements actifs, en lien avec une urbanisation plus mixte et plus compacte, les politiques d'urbanisme **optimisent l'utilisation du foncier déjà viabilisé ou destiné à recevoir une nouvelle urbanisation** et cherchent à raccourcir les distances à parcourir pour les différents motifs de déplacement.

- Elles programment et mettent en œuvre au plus tard à l'échéance du SCoT (2035) **un réseau structurant pour les modes actifs et les personnes à mobilité réduite**, dans les pôles urbains et dans les pôles relais. Ce réseau doit répondre à une logique d'itinéraires reliant, dans des conditions de confort et de sécurité, les principaux pôles générateurs de déplacements, notamment les équipements et les services qu'il relie. Si l'enjeu de réalisation de ce réseau structurant à l'échelle communale est plus prégnant pour les niveaux supérieurs de l'armature urbaine *(vocation de centralité, ampleur des populations et des emplois potentiellement desservis, etc.)*, la mise en œuvre d'un réseau structurant aux autres niveaux de l'armature est à développer pour favoriser le recours aux modes actifs, autant que possible.
- En complément de ce principe, et lorsque la topographie le permet, les collectivités mettent en œuvre des liaisons cyclables **assurant le lien** entre leur centre-ville ou leur cœur de village et le réseau structurant en cours de déploiement entre les pôles du territoire par le Département du Bas-Rhin. Les jalonnements, la réalisation de tronçons en site propre, l'interconnexion entre les réseaux cyclables locaux et les réseaux cyclables structurants concourent ainsi à l'inscription des réseaux cyclables locaux au sein de réseaux plus larges, à l'échelle du territoire et du département. A terme, ces réseaux cyclables connectés les uns aux autres, doivent permettre la réalisation d'un itinéraire cyclable structurant et identifiable, à l'échelle de l'ensemble de la vallée de la Bruche.
- **Ces réseaux viaires sont hiérarchisés selon une logique de jalonnement pour les usagers piétons et cyclistes.** Ils privilégient la recherche de continuité et de prolongation du réseau viaire existant. Les actions susceptibles de réduire les impasses existantes sont privilégiées pour rétablir des continuités au sein des secteurs bâtis existants à vocation résidentielle, mixte, ou économique.
- **Les extensions urbaines** contribuent au développement de ces réseaux en garantissant au mieux la continuité, la sécurité et le confort des déplacements piétons et

cyclistes en direction des centres-villes, des équipements communaux ou des communes voisines proches (notamment scolaires) ainsi que des pôles d'échanges multimodaux *(voir ci-après)*. Indépendamment de la nature de ces extensions (résidentielles, mixtes ou économiques) la réalisation d'impasses doit être limitée au maximum et ne peut concerner que les circulations automobiles, les continuités piétonnières et cyclables devant être mises en place ou maintenues.

- Les documents locaux d'urbanisme prennent les mesures nécessaires pour **permettre l'adaptation des espaces publics et l'accès aux équipements, aux services et aux commerces pour les personnes à mobilité réduite,** en particulier dans les pôles urbains et les pôles relais.
- Ils prennent des dispositions pour assurer **le stationnement des vélos** de façon proportionnée aux besoins générés et à l'accroissement attendu de l'usage des deux-roues aux abords des équipements collectifs.
- **Des infrastructures de recharge électrique** à destination des Vélos à Assistance Electrique (VAE) ainsi que des automobiles électriques doivent, à terme, être développées.

2. Principes d'organisation de la desserte en transports collectifs

L'offre en transports collectifs, routiers et ferroviaires, vise à assurer l'**accessibilité aux pôles urbains et aux pôles relais** du SCoT de la Bruche. L'organisation spatiale du développement urbain sur ces échelons de l'armature urbaine **doit se coordonner** avec l'offre en transports collectifs afin d'en renforcer la fréquentation.

Compte tenu des capacités limitées de stationnement autour des gares de rabattement de Molsheim et Schirmeck-La Broque, le SCoT préconise, **à long terme**, le développement de **gares de substitution**, moins contraintes par l'urbanisation et offrant davantage de possibilités à ce stationnement, et en parallèle de l'organisation du stationnement et de la densification des tissus urbains autour des gares précitées. La stratégie de mise en oeuvre de gares de substitution prend la forme :

- d'un jalonnement en direction des gares retenues ;
- du développement au droit des gares cibles d'une capacité de stationnement adaptée avec une fonctionnalité complémentaire de parking de co-voiturage ;
- à terme et lorsque les conditions techniques le permettent, du relèvement du nombre d'arrêts journaliers, en heure de pointe, vers ces gares de rabattement à un niveau si possible équivalent à celui des gares de référence ;
- d'un balisage adapté et à destination des visiteurs et des touristes, assurant le jalonnement depuis les gares vers les itinéraires cyclables touristiques ainsi que les circuits de randonnée pédestre.

3. Principes d'organisation de l'accès à la desserte en transports collectifs

Afin de faciliter l'accès local aux transports collectifs, les collectivités renforcent et développent leur réseau d'espaces publics dans une logique d'itinéraire desservant les principaux équipements **depuis, et vers, les arrêts de transports collectifs**, en particulier les équipements scolaires. Ce maillage doit privilégier le confort et la sécurité des piétons et des cyclistes, en particulier dans le rayon de proximité de 300 m autour des arrêts de transports collectifs.

- **Lorsque des gares existent et sont desservies**, les collectivités concernées par cette desserte veillent à travers leurs documents locaux d'urbanisme, à développer des pôles structurés favorisant les échanges entre les différents modes de transport, y compris les modes actifs. Les documents locaux d'urbanisme prennent les dispositions pour faciliter l'accès à ces pôles d'échange, notamment par les modes actifs, pour faciliter le passage d'un mode de transport à un autre. Ils prennent en compte les dispositifs d'information pour en améliorer la visibilité depuis les principaux axes de transport, ainsi que les équipements nécessaires au stationnement des vélos *(abris, arceaux, bornes de recharge pour vélos électriques, etc)*.
- **L'accès aux arrêts de transport collectifs routiers**, à pied ou en vélo, constitue un point important et complémentaire à l'attractivité du transport ferroviaire. Les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme assurent la promotion des modes actifs pour l'accès aux arrêts de transports collectifs routiers en réalisant les réseaux et les équipements nécessaires à l'emploi de ce mode de rabattement vers les transports collectifs.
- Les collectivités locales, en lien étroit avec les autorités gestionnaires des réseaux de transport et la Région Alsace, veillent **à dimensionner une offre de stationnement adaptée** aux besoins de rabattement en voiture sur les gares TER. Elles veillent à ce que les parkings de rabattement soient faciles d'accès, que le cheminement entre stationnement et gare n'excède pas 400m et qu'il se réalise par des cheminements confortables et sûrs. Les places de stationnement à destination des personnes à mobilité réduite s'implantent de sorte que la distance entre parking et quais soit la plus courte possible.

4. Principes de développement urbain autour des gares et des arrêts de transports collectifs

Le développement urbain, par extension ou par renouvellement, se fait prioritairement **dans les secteurs desservis par les transports collectifs**, à tous les échelons de l'armature urbaine. Les secteurs supposés desservis sont ceux situés à une distance de l'ordre de 300 m pour les fonctions résidentielles et de centre urbain (proximité piétonne) et à 3 km pour les secteurs d'activités (proximité cyclable). Ces distances sont à considérer en termes d'itinéraire existant ou potentiel, et non à vol d'oiseau. Elles peuvent être modérées lorsque la topographie est défavorable.

Dans ces secteurs prioritaires, les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme veillent :

- à permettre le développement d'espaces d'accueil pour les activités économiques. À ce titre, la localisation de nouvelles zones d'activités communales ou l'extension de zones d'activités intercommunales doivent s'organiser notamment du point de vue de la géométrie des voies futures et de leur hiérarchisation pour faciliter leur desserte par les transports collectifs. Il en est de même au sein des **pôles commerciaux stratégiques**[1] ;
- à permettre, à faciliter et à induire des programmes diversifiés de logements, et en particulier des logements aidés, proche des gares (rayon de proximité à l'échelle piétonne) ;
- à accompagner, **dans les pôles urbains**, ce panachage de logements par des dispositions facilitant et favorisant l'implantation de services et de bureaux ;
- à **privilégier une densité** élevée tant pour les opérations de logements, que l'implantation d'entreprises ;

1. Ces pôles sont définis dans le chapitre 9, point IV,3

- à ce titre, lorsque la gare est située en centre-ville, et sauf à justifier de considérations spécifiques relatives aux enjeux patrimoniaux et paysagers ou de faisabilité technique, la densité admise par les documents d'urbanisme locaux **devra être d'au moins 20 % supérieure aux objectifs de densité minimum fixés pour les extensions urbaines** ; ceci dans un rayon de 300 m centré autour de la gare et accessible depuis celle-ci.

Les secteurs d'activités situés à moins de 3 km d'une halte ferroviaire ou d'une gare doivent être reliés à celle-ci, dès lors que la topographie et la géographie le permettent à un coût économiquement raisonnable. Les documents locaux d'urbanisme prennent les dispositions nécessaires pour permettre la réalisation de ces itinéraires dédiés aux modes actifs. Ces itinéraires doivent s'insérer en cohérence avec les réseaux structurants intercommunaux et s'articuler avec le réseau structurant des modes actifs, dans les pôles urbains et pôles relais du territoire.

Le SCoT prend acte, à Molsheim, de la suppression du passage à niveau par enfouissement de l'avenue de la Gare (PN 20) dont la réalisation est antérieure à son approbation, représente un élément concourant à la requalification future du quartier de la Gare de Molsheim.

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

5.1. Rappel des orientations et des principes concourant à limiter l'usage individuel de l'automobile

A travers ses différents champs d'application, le Document d'Orientation et d'Objectifs fixe des orientations qui concourent directement, ou indirectement, à réduire l'usage individuel de l'automobile et qui sont détaillées dans d'autres chapitres du document :

- les critères de localisation des extensions urbaines, des activités, des équipements, des services, qui vont dans le sens d'une réduction des distances de déplacements domicile-travail tout en développant le potentiel d'offres alternatives de transport et l'intermodalité par des reports sur les transports collectifs et les modes actifs ;
- les améliorations du réseau principal de voirie et notamment les éventuels contournements routiers qui doivent être réalisés en veillant à ne pas éroder la part modale des transports collectifs par un report sur la voiture ;
- les interventions sur les réseaux de voirie de desserte communale qui doivent être l'opportunité de sécuriser et de redistribuer l'espace public, lorsque cela est possible, en faveur des modes actifs et des transports collectifs lorsqu'ils existent.

5.2. Renforcer les alternatives à l'usage individuel de l'automobile et les obligations de déplacement motorisé

Les politiques publiques de déplacement, d'aménagement et d'urbanisme, en coordination avec les projets d'équipement du Conseil Départemental du Bas-Rhin et de la Région Alsace facilitent et organisent le développement de parkings de covoiturage, en veillant à ce qu'ils soient visibles et fléchés, faciles d'accès et, lorsque les circonstances le permettent et que l'usage le justifie, localisés à proximité directe des arrêts de transports collectifs.

Toutes les mesures en faveur des modes actifs définies par ailleurs dans le présent document, entrent dans le champ des mesures favorisant ces alternatives.

6. Principes des politiques de stationnement

Les capacités de stationnement public en cœur d'agglomération doivent être **en cohérence avec les objectifs de promotion des transports collectifs**. Dans le souci d'une meilleure maîtrise foncière, le SCoT de la Bruche fixe des principes visant à réduire les emprises de stationnement, en facilitant leur mutualisation et en privilégiant l'organisation des tissus urbains à l'échelle des piétons et des modes actifs.

À ce titre, les documents locaux d'urbanisme des communes des pôles urbains et des pôles relais :

- limitent leurs exigences de stationnement dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs ;
- limitent les exigences à un équivalent maximal de 2 places par logement pour les opérations nouvelles de logements collectifs[1]. *Rappel : les villages ne sont pas concernés par cette orientation ;*
- intègrent des dispositions exigeant la réalisation de parkings deux-roues, lors d'opérations de construction, qu'il s'agissent de logements neufs, d'équipements, de locaux d'activités ou de commerces autres que de pied d'immeuble. Ils apportent, à travers leurs règlements, une réponse adaptée aux besoins des deux-roues non motorisés *(en incluant des arceaux ou des garages à vélo correctement dimensionnés par exemple)* ;
- réservent une partie de la surface de l'opération à la création de stationnements publics mutualisés, lors de la réalisation d'opérations d'aménagement générant des besoins en stationnement importants ou offrant des potentialités intéressantes au regard notamment de leur proximité avec des pôles générateurs de déplacements *(équipements, etc.)*.

Par ailleurs, les politiques publiques d'aménagement intègrent les perspectives offertes par le développement de la mobilité électrique ou hybride et prévoient, dans la mesure d'un coût économiquement supportable et raisonnable, la réalisation de dispositifs de rechargement électrique dans la conception d'espaces de stationnement publics et privés, tant pour les automobiles électriques ou hybrides que pour les vélos à assistance électrique.

Afin de **gérer les emprises de stationnement et le développement urbain autour des gares de Molsheim et de Schirmeck-La Broque,** les politiques publiques se coordonnent avec les autorités gestionnaires des transports collectifs pour privilégier la mise d'une stratégie de rabattement vers des gares voisines, sur le long terme *(cf. dispositions précédentes)*.

1. soit environ 2 places pour 150 m² de plancher

7. Grands projets d'équipement de transport

7.1. Création d'un nouveau pôle multimodal

Au regard du niveau de service, des contraintes et des capacités spatiales limitées de la gare de Molsheim, le SCoT de la Bruche privilégie, **dans une vision à long terme**, le réaménagement de la gare de Dachstein comme gare de rabattement. Les documents locaux d'urbanisme délimitent les espaces nécessaires, en coordination avec les projets d'équipement de la Région et prennent les dispositions pour constituer progressivement les réserves foncières.

L'accès à cette gare doit pouvoir s'effectuer à partir du contournement de Molsheim et les documents locaux d'urbanisme concernés préservent cette possibilité d'accès depuis le contournement routier de Molsheim.

7.2. Contournement Ouest de Strasbourg, A 355

Le SCoT prend acte de ce projet d'équipement déclaré d'utilité publique. Les politiques publiques de déplacements et d'urbanisme veillent à la cohérence de leurs choix avec ce projet d'infrastructure routière.

CHAPITRE 8 - LES ORIENTATIONS DES POLITIQUES PUBLIQUES EN MATIÈRE D'HABITAT

1. Développer le parc de logements pour répondre aux besoins des ménages

Les principes de ce chapitre complètent et précisent les orientations générales relatives à l'organisation de l'espace évoquées dans la partie 1.

Au regard des rythmes de construction de logements des dix dernières années sur le territoire du SCoT de la Bruche et des perspectives démographiques retenues pour établir le Projet d'Aménagement et de Développement Durables, **l'objectif minimal de production de logements retenu pour le territoire est fixé à 300 logements annuels**[1]**.** Cet accroissement du parc de logements permet le renouvellement de la population, le desserrement des ménages qui va se poursuivre et l'accueil modéré de populations nouvelles tout en facilitant le maintien du niveau d'emploi et des conditions de fonctionnement satisfaisantes des équipements du territoire.

Cet objectif est associé à un rééquilibrage du développement urbain du territoire[2] entre les deux communautés de communes qui le composent. **La répartition de la construction neuve projetée s'établit à 70 % des nouveaux logements qui devront être produits dans la Communauté de communes de Molsheim-Mutzig (CCMM) et 30 % dans la Communauté de communes de la Vallée de la Bruche (CCVB).**

2. Diversifier l'offre de logements pour fluidifier les parcours résidentiels

Si la construction neuve doit se développer en priorité sur les pôles urbains et les pôles relais de l'armature urbaine du SCoT *(cf partie 1)*, **chaque commune doit mettre en oeuvre les moyens nécessaires pour répondre à l'ensemble des besoins en logements de sa population**, quel que soit son échelon dans l'armature, et pour toutes ses composantes sociales, en particulier les ménages les plus fragiles.

Cette orientation a pour but d'accompagner la mobilité résidentielle en facilitant les parcours des ménages pour leur permettre de trouver **une réponse adaptée à leurs besoins** en matière d'habitat, aux différentes étapes de leur vie. Les politiques publiques, notamment à travers la mise en œuvre des Programmes Locaux de l'Habitat (PLH), contribuent à soutenir l'accession à la propriété, le développement des logements aidés ainsi que le développement des logements locatifs dans les parcs sociaux ou privés. Elles répondent de façon significative aux besoins d'accès aux logements pour les populations les plus défavorisées que sont, entre autres, les jeunes ménages et les personnes âgées. Et elles tiennent compte des évolutions sociétales telles que les besoins relatifs aux familles recomposées. *Voir point 3, ci-après*.

Les principes qui suivent visent à rééquilibrer l'offre en logements, selon la nature du parc existant et la place qu'occupent les communes au sein de l'armature urbaine du SCoT.

1. Cet objectif global comprend les réhabilitations et les rénovations de bâtis existants, et pas seulement les logements créés par extension urbaine.
2. (75%-25% durant la précédente décennie)

2.1. Accroître et diversifier l'offre locative privée

L'offre locative privée **doit significativement se développer** à tous les échelons de l'armature urbaine et plus particulièrement dans les pôles urbains et les pôles relais, supports prioritaires du développement.

- À horizon 2035, l'objectif quantitatif à atteindre sur la construction neuve est de l'ordre de 20 à 30 % **de logements locatifs** dans la Communauté de communes de la Vallée de la Bruche et de l'ordre de 30 à 40 % dans la Communauté de communes de Molsheim-Mutzig.
- Cet indicateur de part minimale est fixé par rapport au nombre de résidences principales neuves, réalisées dans la commune et **appréciées à l'échelle de la commune.** Ce principe doit contribuer à diversifier l'offre de logements au sein de l'ensemble des communes agglomérées et non uniquement dans les cœurs d'agglomération.

Plus largement (et en lien avec le point suivant), les documents d'urbanisme locaux et ceux de programmation de la politique d'habitat permettent, en s'appuyant sur la palette d'outils offerte par le Code de l'urbanisme, le développement d'un parc locatif public et privé tendant à répondre aux besoins en matière de logements qu'ils identifient.

2.2. Accroître et rééquilibrer l'offre en logements aidés

Bien qu'aucune commune du territoire ne soit soumise aux dispositions de l'article L302-5 du code de la construction et de l'habitation, le SCoT de la Bruche fixe pour objectif aux politiques d'habitat de **développer le logement aidé de façon équitable et proportionnée, à tous les niveaux de son armature urbaine**, selon la taille et la capacité de développement des communes. Ce principe vise à atténuer les clivages constatés dans la répartition de l'offre en logements aidés.

Pour ce faire, il vise à atteindre **d'une part** une proportion croissante de logements aidés au sein des logements neufs, à produire à l'échelle de la commune et selon son rang au sein de l'armature urbaine.

Tableau n°5 : **Part minimale de logements aidés dans les logements neufs, à produire par commune**

Pôles urbains	de l'ordre de 20%
Pôles relais	de l'ordre de 15%
Villages	de l'ordre de 2%

D'autre part, il vise à produire une part de logements aidés dans les secteurs d'extension et de renouvellement urbain, lorsque la taille des opérations est supérieure à 1 hectare dans les pôles urbains et les pôles relais, ou supérieure à 0,5 hectare dans les villages. Les opérations répondant à ces critères doivent comporter **une part minimale** de logements aidés selon la position de la commune au sein de l'armature urbaine, telle qu'indiquée dans le tableau précédent. Cette part s'apprécie à l'échelle du secteur considéré.

Les communes dont la part de logements aidés est déjà supérieure à 20 % du parc de logements peuvent déroger à cette obligation.

Afin d'anticiper sur le coût de sortie des opérations de logements aidés, les collectivités **développent des stratégies de portage et de réserves foncières**. Les réserves foncières ainsi constituées concourent à atteindre le niveau de production de logements à coût modéré, à même de satisfaire les objectifs fixés par le SCoT de la Bruche, aux côtés de la production privée.

2.3. Développer une offre en logements adaptée aux besoins des populations fragiles ou spécifiques

Les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite: Le SCoT préconise le développement de l'offre en logements adaptés aux besoins des personnes âgées vivant à domicile et des personnes à mobilité réduite en intégrant une part de logements adaptés à la perte d'autonomie dans les opérations de constructions nouvelles ou les opérations de réhabilitation urbaine. Les politiques publiques d'habitat et d'urbanisme prévoient qu'une part de logements adaptés à la perte d'autonomie soit réalisée dans les opérations immobilières, selon l'analyse des besoins propres à leur territoire.

- Les opérations d'aménagement et les politiques d'urbanisme et de programmation de l'habitat visent à produire une part suffisante de logements adaptés aux personnes handicapées au regard des besoins qu'elles identifient et du contexte urbain. A l'échelle du territoire, elles assurent un objectif minimal de réhabilitation dans le parc privé existant de 10 logements par an en moyenne, en lien avec les conventionnements ANAH[1] et sous réserve de la pérennité de ces financements.
- Les opérations de construction nouvelles réalisées intègrent dès leur conception la modularité des logements, l'accessibilité PMR[2], l'évolutivité des pièces, etc., et les documents d'urbanisme locaux veillent, dans la mesure du possible, à ne pas contrarier, par leurs dispositions, l'adaptation et l'évolutivité ultérieure des logements (regroupement de logements, division, ...).

Les établissements d'hébergement des personnes âgées dépendantes ou pour personnes handicapées dépendantes, ainsi que les solutions alternatives telles que l'accueil de jour ou les petites unités de vie, doivent être développées. Leur implantation doit assurer les principes suivants :

- se localiser prioritairement dans les pôles urbains et les pôles relais, bien équipés en services et en offre de santé à proximité immédiate, puis dans les villages si les échelons supérieurs en sont déjà pourvus ;
- s'implanter à proximité des centres urbains, des commerces et des services du quotidien ;
- s'implanter en privilégiant leur accessibilité aux transports collectifs et aux modes actifs, en empruntant des espaces publics adaptés.

Les gens du voyage : si le territoire est aujourd'hui pourvu en aires d'accueil, les documents locaux d'urbanisme veillent à mettre en œuvre les politiques du Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage (SDAGV) lorsque ces dernières évoluent dans le temps.

Les foyers et structures d'hébergement d'urgence : Le SCoT contribue, à son échelle, à la mise en oeuvre du Plan Départemental d'Actions pour l'Hébergement et le Logement des Personnes Défavorisées (PDAHLPD) mené par l'Etat et le Conseil Départemental du Bas-Rhin. Il localise prioritairement les foyers et les structures d'hébergement d'urgence dans les pôles urbains, en lien avec les infrastructures et équipements de santé.

2.4. Améliorer la qualité et l'attractivité du parc de logements anciens

Les collectivités, à travers leurs politiques d'habitat et d'aménagement, poursuivent la réhabilitation du parc de logements anciens, tant privé que public, à travers la mise en œuvre de programmes de rénovation urbaine et d'Opérations Programmées d'Amélioration de l'Habitat (OPAH), de programmes d'intérêt général ou d'opérations de transformation-réhabilitation de logements existants.

1. Agence NAtionale de l'Habitat
2. Personne à Mobilité Reduite

Cette orientation vise à résorber les poches identifiées **d'habitats dégradés ou insalubres** d'ici 2035 (horizon du SCoT).

Les collectivités poursuivent ou engagent des politiques de réhabilitation thermique portant en priorité sur les logements privés et publics **dont le diagnostic de performance énergétique** est classé E, F, ou G. Cette orientation contribue aux enjeux environnementaux de maîtrise de la consommation d'énergie et de réduction des gaz à effet de serre, ainsi qu'aux enjeux sociaux liés à la précarité que la facture énergétique croissante fait peser sur les ménages les plus modestes.

2.5. Renouveler et diversifier les formes d'habitat

Les opérations nouvelles d'extension urbaine ou de renouvellement urbain à vocation résidentielle de plus **d'un hectare dans les pôles**, et **d'un demi-hectare dans les villages**, comportent une diversité de formes urbaines *(pavillonnaire, habitat groupé ou intermédiaire, habitat collectif,...).* Cette mixité des formes bâties vise à diversifier leur statut d'occupation *(locatif social ou privé, accession à la propriété)*, et donc à mettre en oeuvre des orientations exposées dans ce présent chapitre quant à une réponse diversifiée aux besoins en logement.

Ce principe de diversification s'applique également à la taille des logements programmés, afin d'étoffer les catégories de logements sous-représentés ou absents dans la commune de destination et nécessaires pour répondre aux besoins identifiés tant par le SCoT que par les documents locaux d'urbanisme[1].

1. A titre indicatif, le rapport de présentation expose les répartitions qui permettraient de répondre à ces objectifs.

CHAPITRE 9 - LES PRINCIPES D'ORGANISATION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Le présent chapitre recouvre l'organisation générale des zones d'activités et de l'artisanat et la localisation préférentielle des commerces en donnant la priorité à la valorisation et l'occupation des sites économiques existants, avant de prévoir de nouveaux sites.

1. Organisation des zones d'activités et de l'artisanat

Afin de répondre aux enjeux **de maîtrise et d'économie du foncier** et **de renforcement du tissu économique existant**, le SCoT de la Bruche privilégie le remplissage des zones d'activités de rayonnement intercommunal et leurs extensions[1]. Afin de répondre aux besoins en matière de foncier économique à l'horizon 2035, les politiques d'aménagement et d'urbanisme :

- **hiérarchisent** les secteurs d'implantation économique pour éviter les concurrences intra-territoriales et renforcer leur attractivité, en cohérence avec le rôle des différents niveaux de l'armature urbaine et le développement des autres fonctions urbaines, dont la desserte par transports collectifs ;
- **privilégient la densification** des parcs d'activités existants par des dispositions en faveur d'un usage optimisé des sols facilitant les extensions des activités *in situ*, en évitant les contraintes sur les hauteurs et les dispositions encadrant les implantations aux nécessités strictes et motivées de l'insertion paysagère et aux préoccupation de sécurité *(cf. chapitre modération de la consommation foncière) ;*
- privilégient **l'utilisation et l'optimisation des réserves foncières existantes** au sein des grands sites d'activités avant d'envisager l'ouverture de nouveaux sites; ceci afin de réduire l'émiettement des sites d'emplois et d'activités et renforcer leur lisibilité.

1.1. Renforcer les pôles d'activités de rayonnement régional

Les pôles urbains et les pôles relais constituent le lieu privilégié d'accueil du développement économique du territoire, en particulier pour les entreprises exogènes au territoire et les entreprises ayant d'importants effectifs salariés[2]. Les collectivités qui les constituent se dotent d'une politique de développement économique globale favorisant le renouvellement urbain et visant à conforter leur positionnement. Leurs documents locaux d'urbanisme prévoient des réserves de terrains adaptées aux objectifs de développement progressif du SCoT *(voir I, chapitre 2)*, dans la limite des périmètres de projets existants.

Le développement des zones d'activité d'Activeum, Atrium et Ecoparc est essentiel pour la mise en oeuvre du projet de territoire du SCoT *(Cf. chapitre 1, zones d'enjeu majeur)*. **Leur extension doit être poursuivie et les conditions de leur réalisation doivent être prises en compte par les politiques d'aménagement et d'urbanisme du territoire de la Bruche.**

1. Rappelons que la mesure de la consommation foncière s'appuit sur une mesure de la consommation effective des sols, à travers l'analyse des fichiers fiscaux, indépendamment de leur classement règlementaire dans les DLU
2. Entreprises supérieures aux PME (petites et moyennes entreprises). Ces dernières se définissant par moins de 250 salariés et moins de 50 millions de chiffre d'affaire ou moins de 43 millions d'excès de bilan (décret d'application 2008-1354 de la loi de modernisation de l'économie).

Les politiques publiques veillent à ce que les pôles d'activités des pôles relais, et à plus forte raison des pôles urbains, soient accessibles par les modes actifs lorsqu'ils ne sont pas directement desservis par les transports collectifs.

1.2. Renforcer l'activité économique locale

Les villages peuvent ouvrir des zones d'activités à vocation locale sous condition :

- qu'elles répondent aux besoins locaux de desserrement des activités, notamment artisanales, existantes ;
- qu'elles s'inscrivent en continuité du tissu urbain existant ;
- que leur superficie maximale et globale n'excède pas 1 ha. Ces superficies sont décomptées des enveloppes foncières en extension pour l'activité, attribuées par le SCoT *(rappel du chapitre 2).*

Le développement des entreprises d'artisanat doit **être facilité et encouragé dans tous les territoires du SCoT de la Bruche**. Les politiques publiques privilégient leur implantation au sein de l'urbanisation existante, lorsque ces activités sont compatibles avec les autres fonctions urbaines et résidentielles. Les choix d'aménagement et de développement permettent de dégager des terrains dévolus aux activités artisanales, dans le souci d'une économie de foncier, soit en les dispersant sur plusieurs sites, soit en les regroupant sur des sites aménagés à leur intention, notamment au regard des nuisances ou d'impératifs de fonctionnement *(tels que le stockage ou l'accès pour véhicules à gabarits spéciaux, par exemple).*

Le développement des **activités tertiaires supérieures et de tertiaire de bureau** se fait en priorité au sein des pôles urbains et des pôles relais afin de renforcer les centralités. Les politiques publiques des communes qui les composent développent des stratégies foncières et immobilières favorisant leur implantation, en veillant à leur accessibilité depuis les transports collectifs et les modes actifs.

Le développement des **services à la personne**, dit de proximité et qui regroupe un large panel d'activités *(récréatives, éducatives, culturelles, sociales, sanitaires, commerciales…)* est favorisé à tous les échelons de l'armature urbaine et, plus particulièrement, dans les villages dont les villages de montagne.

2. Conditions de développement des activités

2.1. Principes généraux

Le SCoT de la Bruche conditionne l'ouverture à l'urbanisation de foncier économique à une conception d'ensemble des secteurs concernés. Les documents locaux d'urbanisme organisent les accès en distinguant, par des dispositions adaptées, les secteurs ayant vocation à être aménagés et les secteurs constituant des réserves foncières.

- ***Principes de limitation de la consommation foncière :***

Afin de lutter contre l'étalement urbain dans un souci de **maîtrise foncière et d'amélioration de la densité des emplois**, les documents locaux d'urbanisme et les opérations d'aménagement :

- favorisent la densification de l'espace à travers les règles de volume, de hauteur et de gabarit des bâtiments qu'ils mettent en oeuvre ;
- comportent des obligations de recul vis-à-vis du domaine public et des voies de desserte dans la seule mesure de motifs de sécurité ou d'esthétique, lorsqu'ils sont motivés par des ordonnancements préexistants au voisinage immédiat de sites ou de

bâtiments à forte valeur patrimoniale, par l'existence de contraintes paysagères avérées, en raison d'espaces nécessaires à la préservation des continuités écologiques ou pour des préoccupations de santé publique *(bruit par exemple, ...)*. A défaut, l'implantation des bâtiments à l'alignement doit être rendue systématiquement possible dans les futures zones comme dans les zones d'activités existantes ;

- limitent l'emprise des stationnements en favorisant leur mutualisation chaque fois que possible en tenant compte, entre autres, de l'accessibilité et de l'offre en transport collectif existante ou programmée à court terme *(Cf titre VI, chapitre 7)* ;
- réservent des espaces dédiés à l'aménagement des cheminements sécurisés pour les modes actifs en lien avec les espaces publics des tissus urbains voisins. Ils organisent le stationnement des vélos *(Cf titre I et VI, chapitre 7)*.

- ***Principes de réduction des impacts environnementaux :***

Afin de limiter l'impact environnemental des grandes emprises bâties, les documents locaux d'urbanisme :

- veillent à limiter l'imperméabilisation des sols en privilégiant la valorisation des eaux de ruissellement et leur traitement *in situ* lorsque la qualité des rejets ne porte pas préjudice à l'environnement ni à la qualité des eaux de surface. En l'absence de dispositions règlementaires contraires, ils facilitent les dispositifs d'infiltration sur site ou d'évapotranspiration *(parkings ou toitures végétalisées, bassins paysagés, etc.)* ou à défaut leur stockage pour faire tampon ;
- facilitent les dispositifs d'économie d'énergie et les dispositifs de production d'énergie intégrés aux bâtiments ou à leur site ;
- organisent l'implantation de sorte à faciliter la mutualisation des réseaux de chaleur et de froid, lorsqu'ils existent, y compris avec des bâtiments ou des équipements proches de la zone d'activités, ayant d'autres fonctions urbaines ;
- facilitent la mise en œuvre de politiques publiques visant à mutualiser la gestion des déchets par des systèmes de collecte adaptés.

- ***Principes d'insertion paysagère :***

Les politiques d'aménagement et d'urbanisme et les opérations d'aménagement assurent un traitement visuel des sites, en particulier lorsqu'ils sont localisés en entrée de ville *(Cf chapitre 4)*. Elles prennent les mesures pour **limiter les atteintes au paysage naturel et urbain** en veillant à ce que l'implantation et le traitement des bâtiments soient en cohérence avec les principales caractéristiques du contexte dans lequel ils s'inscrivent.

A ce titre, leurs documents locaux d'urbanisme :

- prennent les dispositions nécessaires à l'insertion urbaine et paysagère des bâtiments et de leurs clôtures lorsque celles-ci sont visibles depuis les axes de transport collectif ou les espaces publics ;
- garantissent la végétalisation des espaces d'activités par des règles incitant l'aménagement de parkings plantés et de maintien des coupures vertes, la valorisation de l'insertion paysagère du site et du rôle de ses lisières en lien avec l'espace naturel ou agricole qui l'environne.

2.2. Conditions d'ouverture à l'urbanisation des extensions de sites d'activités

En rappel au chapitre 4, **les extensions urbaines à vocation économique doivent s'inscrire en continuité des parties déjà urbanisées existantes.** Cette obligation de continuité s'applique à tout type de zones, qu'elles soient industrielles, commerciales ou artisanales. Cependant, les zones d'activités destinées à accueillir des entreprises ou des activités à fortes nuisances potentielles ou existantes, à risque ou reposant sur l'exploitation de ressources in situ non déplaçables, ne sont pas soumises à ce principe de continuité.

Les zones d'équipement ou d'hébergements touristiques font l'objet de mesures spécifiques détaillées dans le chapitre 10.

- ***Ouverture à l'urbanisation***

L'ouverture à l'urbanisation d'une nouvelle tranche d'extension est conditionnée par le remplissage à 75 % de la tranche précédente, le remplissage s'exprimant par le double critère de l'équipement effectif des terrains en voies et réseaux divers et par leur commercialisation.

L'ouverture à l'urbanisation de zones d'activités économiques ou d'extension de zones existantes ne peut se faire **qu'en cas d' impossibilité technique ou/et financière au réemploi des friches** qu'identifient les documents locaux d'urbanisme dans leur analyse des capacités de mutation de leurs tissus bâtis, dans un horizon temporel compatible avec les besoins en foncier économique auxquels répondent ces ouvertures à l'urbanisation.

Les documents locaux d'urbanisme prennent les dispositions adaptées pour permettre la densification des nouvelles zones d'activités, ou des extensions de zones d'activités existantes, ainsi que des dispositions favorisant la mutualisation des stationnements, dans la limite de leurs compétences.

L'ouverture à l'urbanisation d'un site d'activités est conditionnée par son raccordement au réseau d'assainissement collectif.

L'ouverture à l'urbanisation d'un site d'activités dont le rayonnement est intercommunal est conditionnée par son raccordement au Très Haut Débit. Les zones d'activités locales peuvent déroger à cette condition.

- ***Projets antérieurs à l'approbation du SCoT***

Les projets de sites d'extension antérieurs à la date d'approbation du SCoT et ne s'inscrivant pas en continuité des tissus existants sont admis aux conditions suivantes dès lors :

- que leur emprise foncière **est viabilisée ou acquise** par les collectivités locales à hauteur d'au moins 50 % de leur superficie totale à cette même date ;
- qu'ils sont i**dentifiés dans des documents d'urbanisme locaux approuvés** à cette même date comme des sites d'activités futurs ;
- qu'ils **ne remettent pas en cause** le potentiel de développement de la commune et qu'ils soient cohérents avec le rôle de la commune au sein de l'armature urbaine du SCoT.

- ***Extension de sites d'activités existants, hors des continuités urbaines***

Afin de permettre la modernisation des entreprises implantées sur le territoire et maintenir leurs emplois :

- les zones d'activités existantes ne répondant pas au critère de continuité urbaine peuvent faire l'objet d'une extension dans la limite de 50 % des surfaces viabilisées existantes, à la date d'approbation du SCoT ;
- les entreprises isolées[1] existantes à la date d'approbation du SCoT et implantées historiquement en dehors du principe de continuité peuvent faire l'objet d'une extension dans la limite de 50 % des surfaces occupées.

3. Principes d'implantation des équipements de nouvelles technologies

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

Les politiques d'aménagement du territoire mettent en œuvre le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN) en privilégiant les pôles urbains et les pôles relais, afin de desservir en haut débit les zones d'activités stratégiques du territoire. Ceci dans l'objectif d'accroître l'attractivité de ces sites. Les politiques d'équipement tendent progressivement (à horizon 2025) et au plus tard à l'échéance du SCoT à supprimer les zones d'ombre non desservies par des réseaux de communication électronique.

- Les politiques locales d'urbanisme encouragent et facilitent **le déploiement des réseaux filaires par fibre**, à travers les dispositions réglementaires de leurs documents locaux d'urbanisme.
- Elles permettent l'**implantation d'antennes relais** nécessaires à la couverture du territoire pour les communications numériques en prenant en compte leur hauteur et leur impact sur le paysage et l'environnement.
- La création des **pôles d'accueil d'activités liées aux nouvelles technologies** de l'information et de la communication (télé-centres, techlab etc.) doit être encouragée et développée. Leur implantation privilégie les pôles urbains et les pôles relais du territoire, sous réserve de la bonne desserte numérique de ces communes et d'une localisation proche des dessertes en transports collectifs et des principaux pôles d'emplois. A terme, cet objectif vise à réduire les trajets domicile-travail et de développer les capacités de services du territoire, en particulier dans ses polarités.

4. L'armature commerciale

Le SCoT de la Bruche a pour objectif d'assurer un développement commercial équilibré, en confortant d'une part les polarités urbaines qui le composent pour renforcer son attractivité à l'échelle départementale et régionale; et d'autre part en facilitant l'accès de ses habitants aux commerces et aux services, en particulier dans les secteurs de montagne.

1. C'est-à-dire définie ici comme une entreprise hors d'une zone d'activités et non continue avec le tissu urbain existant.

4.1. Définition de l'armature commerciale du territoire de la Bruche

L'armature commerciale du SCoT de la Bruche doit être proportionnée de façon à répondre aux besoins des habitants et être cohérente avec les rôles définis pour les différents échelons de son armature urbaine. *En ce sens, l'armature commerciale définie ci-après est une déclinaison de l'armature urbaine pour répondre aux enjeux du commerce.*

Le commerce de proximité ou de grande proximité, correspondant aux commerces de détail, traditionnels de centre-ville ou répondant à des logiques d'achat quotidiennes, à l'échelle d'un village ou d'un quartier dans les pôles, se localisent préférentiellement dans les centres- villes à tous les échelons de l'armature urbaine du SCoT.

Le commerce intermédiaire qui a pour fonction une desserte locale à l'échelle communale ou intercommunale et qui correspond plutôt à des fréquences d'achat hebdomadaires, se localise préférentiellement dans les centres urbains des pôles relais et des pôles urbains.

Le commerce « majeur » correspondant aux achats ponctuels, spécialisés, correspondant plutôt à un rythme mensuel (ou hebdomadaire dans le cadre alimentaire pour la grande distribution), se localise dans les pôles relais et les pôles urbains.

Le commerce d'agglomération, correspondant aux achats occasionnels liés à une offre spécialisée à forte attractivité ou aux hypermarchés, se localise préférentiellement dans les pôles urbains.

Le SCoT de la Bruche conditionne l'accueil et la taille des implantations commerciales selon le rôle de la commune au sein de l'armature urbaine :

- il n'est pas fixé de seuil aux surfaces commerciales à vocation «d'agglomération» et aux surfaces commerciales «majeures» dans les pôles urbains ;
- en cohérence avec leur vocation admise, un seuil est fixé aux surfaces commerciales «majeures» ou «intermédiaires», à hauteur de 5000 m² de surface de vente maximum par commerce, dans les pôles relais. Ces surfaces ne peuvent être accompagnées de galeries commerciales en dehors de localisation en centre urbain ;
- en cohérence avec leur vocation admise, un seuil de 500 m² de surface de vente maximum par commerce est fixé aux surfaces commerciales de vente dans les villages.

4.2. Conforter le commerce de centre-ville

Les implantations commerciales se font en priorité dans les centralités urbaines et au sein des tissus existants afin d'intensifier la mixité des usages, de renforcer leur animation et leur fréquentation. Cet objectif est complémentaire aux objectifs de requalification urbaine et de développement des espaces publics et des services de proximité favorisant cet accueil. Les choix d'implantation de commerces et de services privilégient :

- le réemploi et le développement des pieds d'immeuble, à tous les échelons de l'armature urbaine, et tout particulièrement dans les pôles urbains et les pôles relais ;
- les localisations proches des centres villes et des dessertes de transports collectifs ;
- les opérations de renouvellement urbain et la ré-urbanisation de friches.

Les documents locaux d'urbanisme peuvent **définir des centralités commerciales** en délimitant des périmètres dans les centres-villes et les bourgs, ou à proximité directe de ces centralités si aucune implantation centrale n'est possible, au sein desquels les conditions d'implantation, de maintien ou d'extension des établissements commerciaux sont privilégiées, en compatibilité avec le tissu existant et les fonctions urbaines dans lesquels ces commerces s'inscrivent.

Les projets commerciaux dont la surface de vente dépasse le seuil de 500 m² de surface de vente s'implantent prioritairement dans les pôles commerciaux stratégiques définis ci-après par le SCoT. Les pôles urbains ne sont pas soumis à cette limitation mais doivent remplir les conditions évoquées ci-après. Cette orientation vise à favoriser le maintien et le développement du commerce de proximité dans les centralités urbaines et à limiter les flux de déplacements motorisés qui résulteraient de surfaces de vente plus étendues.

En complément des conditions évoquées ci-dessus, les documents locaux d'urbanisme prennent des dispositions pour faciliter l'intégration des commerces, à travers des règles d'implantation, de volumétrie, de stationnement et de livraison, ainsi que d'organisation et d'aménagement des espaces publics en faveur de l'accessibilité des piétons et des cyclistes. Ils favorisent et facilitent la réalisation de projets mixtes mêlant logements, commerces et services, notamment dans les opérations de renouvellement urbain.

Le commerce itinérant doit être favorisé à tous les échelons de l'armature urbaine et **tout particulièrement dans les communes ne disposant pas d'un commerce alimentaire**. Les politiques publiques veillent à aménager des espaces publics adaptés pour recevoir ce type de commerce et prennent les dispositions nécessaires pour encadrer les circulations et le stationnement lors de la tenue de foires et/ou de marchés.

4.3. Conforter le rayonnement des pôles commerciaux stratégiques

À défaut d'implantation en centre urbain, **le commerce peut s'implanter en périphérie** lorsque les emprises foncières et les conditions d'accessibilité, notamment au regard des flux de véhicules, ne lui permettent pas de s'implanter dans les centralités urbaines.

Ces implantations se limitent aux cinq pôles commerciaux stratégiques rayonnant sur le territoire :

- la zone commerciale du Trèfle et de Cora à Dorlisheim ;
- la zone de Molsheim Nord ;
- la zone commerciale de Schirmeck et La Broque ;
- la zone Atrium de Mutzig ;
- la zone commerciale de Russ.

Ces pôles commerciaux stratégiques n'ont pas vocation à accueillir les commerces de proximité ou intermédiaires. Toutefois, **les pôles commerciaux stratégiques de Molsheim Nord et celui de Schirmeck-La Broque peuvent déroger à cette orientation** en raison de leur localisation spécifique et leur proximité directe au centre-ville.

La création de nouveaux pôles commerciaux stratégiques n'est pas permise. Les projets de création de nouveaux pôles commerciaux peuvent toutefois être étudiés, sous réserve de s'inscrire dans le cadre ou en continuité d'une opération urbaine structurante, mais leur prise en compte ne peut se faire qu'à l'occasion d'une évolution du SCoT.

Les galeries commerciales sont autorisées dans les pôles commerciaux stratégiques. Leur création ou leur extension n'est possible qu'à la condition de s'adosser à une grande surface alimentaire. Le cumul des surfaces de vente d'une galerie ne peut excéder 10% de la surface de vente au commerce alimentaire «locomotive» auquelle elle est rattachée. Leur taille est limitée à 300 m² de surface de vente par commerce.

En dehors de ces pôles, l'implantation de galeries commerciales n'est possible qu'au sein des pôles urbains et des pôles relais, à la stricte condition qu'elles s'implantent en centre-ville ou en lien fonctionnel et à proximité immédiate de celui-ci. La création d'un commerce en galerie commerciale est limitée à 300 m². L'extension d'un commerce existant en galerie est limitée à 10% de sa surface de vente.

Ces orientations concourent à limiter fortement la création de galeries commerciales, liées aux grandes surfaces généralistes en périphérie, hors d'un pôle commercial et contribue à préserver une forme d'équilibre commercial au profit des centres-villes.

Les implantations d'entrepôts liés au e-commerce et les *drive* doivent s'implanter prioritairement au sein des pôles commerciaux stratégiques lorsqu'ils ne sont pas adossés à une surface alimentaire. Leur implantation en dehors de ces pôles n'est possible qu'à la condition qu'elle n'aggrave pas significativement les conditions de desserte des zones traversées, pour l'accès au réseau viaire intercommunal.

4.4. Conditions d'implantation commerciale

L'implantation d'un commerce modifiant significativement la structuration de son territoire d'implantation doit prendre en compte **l'accessibilité multimodale** afin de favoriser une accessibilité qui ne soit pas limitée à la voiture.

- ***Conditions d'accessibilité***

Les documents locaux d'urbanisme conditionnent la réalisation des projets commerciaux dans les pôles commerciaux stratégiques à l'aménagement de **cheminements paysagers** et sécurisés, **adaptés aux modes actifs**. Ils veillent à ce que l'offre de stationnement vélo soit prise en compte et que l'accessibilité aux dessertes de transports collectifs soit intégrée dès la conception des projets ou de leurs extensions.

- Lorsque ces pôles commerciaux stratégiques sont desservis par les transports collectifs, leurs dispositions limitent les emprises au sol des surfaces de stationnement d'un abaissement de 20% du plafond de 75% édicté par le code de l'urbanisme (L.111-19) et facilitent leur mutualisation entre surfaces commerciales.
- Ils **organisent l'implantation des aires de stationnement** dans le souci d'une recherche des sites les moins sensibles sur le plan paysager et en prenant les dispositions nécessaires pour améliorer leur insertion paysagère.

- ***Conditions de construction***

Les documents locaux d'urbanisme prennent des dispositions pour améliorer la qualité des projets commerciaux :

- en limitant leurs emprises foncières, notamment les aires de stationnement, et en favorisant leur densification ;
- en limitant les reculs d'implantation générant des délaissés fonciers lorsque ceux-ci ne sont pas justifiés strictement par des impératifs de sécurité ou d'insertion paysagère ou environnementale avérés *(cf. dispositions sur les zones d'activités applicables également aux secteurs commerciaux)* ;
- en facilitant la mise œuvre de formes urbaines attractives et évolutives ainsi qu'en privilégiant des modes de réalisation plus écologiques et des bâtiments moins consommateurs d'énergie.

CHAPITRE 10 - PROMOUVOIR LE TOURISME

Le SCoT conforte la vocation touristique du territoire par l'organisation des activités de tourisme et de loisirs. Par les différentes orientations qu'il met en œuvre en matière d'agriculture, d'organisation spatiale et de préservation de l'environnement et des paysages, il participe à son échelle à la reconnaissance du territoire par les visiteurs lointains, les visiteurs proches mais aussi ses habitants. Son objectif est de renforcer le poids économique de ce secteur d'activité à tous les échelons de son armature urbaine, avec une attention plus particulière dans les villes et les villages longeant le canal de la Bruche, les villages vignerons du Piémont et de la route des vins, ainsi que les villages montagnards de la Haute Vallée.

Les orientations du SCoT, développées dans ce chapitre, ont pour objectif de diversifier l'offre culturelle, touristique et de loisirs tout en facilitant l'accès à ces pratiques. Ceci afin de cumuler les retombées socio-économiques engendrées par l'accueil des visiteurs et leur consommation sur place, sur l'ensemble des secteurs d'activités; qu'il s'agisse de création directe d'entreprises et d'emplois dans le domaine de l'hôtellerie et du tourisme, ou indirects par la valorisation des filières de productions locales dans l'agriculture ou le recours aux artisans et aux PME locaux.

A ce titre, les collectivités veillent à traduire dans leurs politiques publiques et dans leurs documents locaux d'urbanisme, la préservation et la valorisation des espaces paysagers, agricoles et naturels de qualité, qui forment le socle identitaire du territoire (Cf chapitre 4) et qui contribuent très largement à son attractivité touristique. Les collectivités tiennent compte du développement touristique dans l'implantation de leurs équipements publics, l'aménagement de leurs espaces urbains, ainsi que l'aménagement de leurs espaces économiques et commerciaux.

1. Améliorer l'offre d'activités de sports et de loisirs

Le SCoT de la Bruche a fait le choix de ses orientations en matière de sports et de loisirs, en cohérence avec les politiques menées à un échelon supra-territorial au moment de son arrêt, telles que : le contrat destination massif Vosges, le contrat destination Alsace, le Schéma Interrégional du Massif des Vosges, la stratégie régionale du développement du tourisme 2012-2016 ou des politiques touristiques, sportives et culturelles du Département du Bas Rhin en s'appuyant, par exemple, sur son plan des pistes cyclables ou son PDESI[1].

1.1. Développer les activités de sports et de loisirs sur les 4 saisons de l'année

Les politiques publiques confortent les activités de sport et de loisirs[2] sur le territoire afin de **maintenir et développer une offre saisonnière répartie sur toute l'année**, à destination des visiteurs comme des usagers locaux. De par leur diversité et la localisation des sites favorables à ces pratiques, les aménagements ou équipements nécessaires à leur encadrement dérogent au principe de continuité urbaine promu par le SCoT, sous réserve de respecter la nature des constructions et équipements définis en 1.1 ainsi que les principes d'implantation mentionnés en 1.2.

1. Plan Départemental des Espaces, Sites et Itinéraires relatifs aux sports de nature
2. L'hébergement et la restauration font l'objet d'orientations dans les points 2 et 3 qui suivent.

- ***Nature des constructions, infrastructures et équipement autorisés***

Le SCoT autorise, en dehors de la continuité urbaine, les constructions et équipements de nature suivante :

- les équipements sanitaires ;
- les chemins et parcours *(par exemple les circuits de randonnées, les via ferrata, les parcours de cyclotourisme et de vélo tout terrain, etc.) ;*
- l'accès et l'aménagement de sites de pratique de sports verticaux *(comme par exemple les sites d'escalade, de vol libre, etc.) ;*
- l'accès et l'aménagement de sites de baignades et de sport en eaux vives ;
- les sites pour la pratique de la chasse ou de l'équitation ;
- l'accès et l'aménagement de sites pour les sports mécanisés ;
- l'accès et l'aménagement de sites nécessaires à de nouvelles pratiques de sport ou de loisirs *(par exemple les sports de glisse sur herbe, etc.).*

La création ou l'extension de sites aménagés pour les pratiques sportives ou de loisirs **est limitée** à 2 ha maximum par opération[1]. En cas de création de surfaces de plancher, le cumul des surfaces doit être inférieur à 2 000 m².

- ***Principes et conditions d'implantation***

Les documents locaux d'urbanisme encadrent et facilitent les aménagements relatifs à l'accès et à la pratique des sports de nature et activités de plein air, et veillent à ce que la fréquentation induite par ces pratiques :

- prenne compte des **risques naturels** et en informe le public le cas échéant ;

- soit compatible avec les milieux naturels et qu'elle **n'impacte pas la fonctionnalité** des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques identifiés par la Trame Verte et Bleue *(Cf orientation détaillées dans le chapitre 6)* ;

- s'intègre aux **paysages** sans les dégrader *(Cf orientations détaillées dans le chapitre 4)* ;

- n'impacte pas **la ressource en eau et la fonctionnalité des milieux aquatiques et humides**, en particulier dans les pratiques de baignades et de sports d'eaux vives ;

- s'appuie, autant que possible, sur **la présence d'itinéraires** de randonnée, de chemins balisés et de pistes cyclables pour organiser leur accessibilité ;

- tienne compte du **niveau sonore** induit par ces pratiques, tant du point de vue de l'accessibilité et la fréquentation des sites que des pratiques de loisirs en elles-mêmes. Ceci afin de préserver des lieux de quiétude.

A ce titre, les documents locaux d'urbanisme délimitent des zones autorisant les sports mécaniques afin de les isoler pour tenir compte des conflits d'usage et de la nuisance sonore.

1.2. Conforter les pratiques hivernales

La pratique du ski et des sports de glisse est un atout essentiel pour l'attractivité du territoire[2]. Les documents locaux d'urbanisme doivent permettre de conforter le domaine skiable de la station du Champ du Feu, ainsi que celui du Donon (*définition ci-après*).

1. Cf aux justifications du DOO, dans le rapport de présentation pour plus de précisions sur le décompte des surfaces.
2. Cf sites d'enjeu majeur, chapitre 1.

- ils facilitent **l'évolution des équipements** à des fins de modernisation et de mise aux normes des remontées mécaniques nécessaires à la pratique du ski alpin. Ils encadrent les accès aux aires de pratiques, en particulier la gestion des stationnements ;
- ils veillent à **réduire l'impact paysager et environnemental** des équipements techniques ou d'accueil. Ils délimitent des secteurs spécifiques en dehors desquels l'implantation de remontées mécaniques et de pistes de ski alpin n'est pas autorisées.
- ils **permettent la création** de nouvelles pistes de ski alpin et de nouveaux sentiers de ski nordique ainsi que l'extension de pistes et sentiers existants ;

Concernant le cas spécifique du ski alpin, La création de nouvelles pistes, d'extensions ou modifications de pistes existantes doivent respecter les conditions suivantes :

- les politiques publiques veillent à la prise en compte des **risques naturels** et à l'intégration environnementale et paysagère des aménagements projetés, dans leur pratique hivernale comme estivale ;
- ces aménagements, par leur nature, leur fréquentation, leur accessibilité ainsi que leur chantier de réalisation, **ne portent nullement atteinte à la fonctionnalité** des réservoirs de biodiversité ou la fonctionnalité des corridors écologiques identifiés par la Trame Verte et Bleue ; ni au paysage lorsqu'ils s'implantent dans un site naturel remarquable ; et sous réserve qu'ils ne portent pas atteinte aux objectifs de préservation des habitats naturels et des espèces **soumis à une protection règlementaire** ;
- ces aménagements limitent au maximum l**es terrassements et l'imperméabilisation** des sols ;
- leur nature et leur fonctionnement ne dégradent pas **la ressource en eau** ;
- les installations de remontées mécaniques ou d'équipements techniques en surface[1] (abris, antennes-relais, canons à neige, etc.) sont **démontables** pour faciliter la remise en état des sols.
- **la création ou l'extension** de nouvelles pistes de ski alpin dans la mesure où les opérations d'aménagement ne doit pas excéder 20 ha (par opération). Et leur cumul ne doit pas excéder 40 ha sur un même domaine skiable.

Définition de la notion de domaine skiable dans le SCoT de la Bruche : Afin de clarifier toute confusion, la notion de domaine skiable telle qu'évoquée dans le document d'orientation et d'objectif fait référence à l'ensemble du domaine skiable du Champ du Feu couvert par le périmètre du SCoT, et non à ses composantes prises individuellement, telles qu'une piste ou une remontée mécanique comportant une appellation de «domaine» (le «*domaine des myrtilles*» par exemple).

1.3. Conforter le rayonnement touristique des sites de mémoire

Les sites de tourisme de mémoire que sont le fort de Mutzig, le camp du Struthof et le mémorial d'Alsace-Moselle contribuent fortement au rayonnement et à l'identité du territoire de la Bruche.

Les documents locaux d'urbanisme veillent à permettre et faciliter l'implantation d'équipements ou d'infrastructures d'accueil nécessaires à leur fonctionnement, en lien avec les orientations relatives à leur accessibilité *(cf. V dans le présent chapitre)*.

1. Cette orientation ne concerne pas les réseaux et équipements enterrés.

2. Améliorer l'offre d'hébergement touristique

Le développement quantitatif et qualitatif de l'offre d'accueil est un maillon essentiel pour renforcer l'attractivité touristique du territoire.

Les documents locaux d'urbanisme déclinent, à leur échelle, la stratégie portée par les politiques publiques, en exposant le cas échéant le niveau de programmation attendu.

2.1. Privilégier les hébergements existants et les créations d'hébergements dans les pôles et les villages.

Dans sa recherche de valorisation et d'optimisation des ressources, le SCoT privilégie la réhabilitation, la transformation et la diversification de l'hébergement touristique existant, ou crée **au sein des tissus urbains existants**, plutôt que sur des sites vierges. La localisation des nouveaux hébergements touristiques doit prioritairement se faire au sein du tissu urbain ou en continuité de ce dernier.

Les politiques publiques privilégient dans leurs choix la réhabilitation de l'offre d'hébergement existante, ou nouvelle, au sein de bâtiments existants, avant de s'orienter vers la création de logements touristiques en extension urbaine. Les documents locaux d'urbanisme privilégient la réutilisation des friches et des structures d'accueil sous-utilisées, par opérations de réhabilitation ou de démolition-construction, sauf à démontrer une impossibilité technique ou une charge financière inadaptée au regard du projet vis-à-vis de son marché.

Les documents locaux d'urbanisme prennent les dispositions nécessaires pour densifier les opérations et assurer leur intégration paysagère et environnementale. Ils facilitent la mise en œuvre de constructions durables et efficaces en termes de performances énergétiques.

3. Diversifier l'offre d'hébergement et l'offre en restauration

Les politiques publiques en matière de tourisme favorisent la diversité de la gamme des hébergements et des établissements de restauration, en veillant à proposer des offres adaptées et accessibles pour permettre **à chacun de découvrir et de pratiquer le territoire de la Bruche selon ses envies et ses moyens.**

3.1. Permettre la transformation des centres d'hébergements collectifs

Les politiques publiques veillent au maintien ou à l'évolution des hébergements collectifs de type centres de vacances. Elles facilitent leur mise aux normes et leur modernisation pour s'adapter aux nouvelles pratiques de tourisme et de loisirs. A ce titre, lorsque ces hébergements se situent hors de toute continuité urbaine, elles permettent des opérations d'extension dont les limites sont détaillées en point 3, ci dessous.

3.2. Permettre les hébergements légers et hébergements de plein air

Afin de contribuer à la diversité des hébergements, les campings et les aires d'hébergement mobile ou de plein air se font prioritairement en continuité des zones urbanisées, dans les zones spécifiquement prévues à cet effet dans les documents locaux d'urbanisme. Ces derniers encadrent et accompagnent ces formes d'hébergement en facilitant l'adaptation, la modernisation et la montée en gamme des campings classés, des aires de campings, des campings à la ferme et des formes d'hébergement de plein air innovantes *(chalets-cabanes dans les arbres, yourtes, bungalows, etc.),* sous réserve :

- que l'évolution des structures existantes limite leur impact dans le **paysage** afin de ne pas dénaturer la qualité du site, tout en prenant en compte les enjeux de co-visibilité *(voir dispositions de préservation du paysage dans le chapitre 4)* ; ni ne dégrade la richesse et le fonctionnement des milieux naturels dans lesquels elles s'inscrivent ;
- que leurs extensions éventuelles n'impactent pas **la fonctionnalité** des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques identifiés par la Trame Verte et Bleue; et sous réserve qu'ils ne portent pas atteinte aux objectifs de préservation soumis à une protection règlementaire ;
- que l'évolution des structures existantes prennent en compte les **risques naturels** et respectent les **zones spécifiques de protection** *(captages, milieux naturels remarquables, zones humides, périmètre des sites patrimoniaux classés ou inscrits, etc.)* ;
- de gérer de manière optimale la **ressource en eau et les déchets** produits.

3.3. Développer les gîtes, le parc hôtelier et les établissements de restauration

Les documents locaux d'urbanisme de toutes les communes du territoire encouragent les initiatives locales visant à renforcer l'offre d'hébergement attractive pour les courts séjours, en prenant les mesures nécessaires à leur encadrement dans les limites de protection de l'environnement et des paysages, en particulier au regard de la protection de la ressource en eau, du patrimoine paysager et urbain, et des milieux naturels remarquables (zones humides, réservoirs et corridors de biodiversité de la Trame Verte et Bleue).

Ils privilégient l'implantation de gîtes, d'hôtels et d'établissements de restauration, ainsi que leurs extensions, au sein des tissus urbains, ou en continuité de ces derniers.

4. Dérogation à l'hébergement touristique et la restauration hors des secteurs urbanisés

4.1. Conditions d'urbanisation en dehors d'une continuité urbaine

Le SCoT de la Bruche admet la construction d'hébergements touristiques ou d'établissements de restauration **en répondant à au moins une de ces conditions** :

- de **démontrer que leur localisation dépend d'une potentialité** paysagère ou patrimoniale qui justifie sa construction en dehors d'une continuité urbaine ;
- de **valoriser un bâtiment, ou un ensemble de bâtiments existants**[1], dans le respect des principes architecturaux et paysagers déja présents sur le site. Cette valorisation peut engendrer un changement d'usage au motif de transformer le bâtiment en établissement d'hébergement ou de restauration. Le SCoT n'admet pas la création d'établissements ex-nihilo, en dehors d'une continuité urbaine ;

L'hébergement léger et les campings ne doivent répondre qu'à la première de ces conditions. Les chalets refuges peuvent déroger à ces conditions mais doivent justifier de leur implantation au regard de pratiques de sport et de loisirs (*à proximité d'un chemin de randonnée par exemple, etc.*).

1. voir les justifications du DOO pour la précision définissant un ensemble bâti au sens du SCoT

4.2. Conditions d'implantation des établissements hors d'une continuité urbaine

L'implantation des établissements d'hébergement ou des hébergements légers et des établissements de restauration doivent prendre en compte leur capacité à être desservis par les modes actifs (itinéraire cyclable, chemin, itinéraire de randonnée ou de découverte, etc.) ; **et sous réserve de répondre à l'ensemble des conditions suivantes :**

- que la **superficie de plancher <u>créée en extension</u>** d'un bâtiment, ou d'un ensemble bâti existant soit inférieure à 2 000 m². *Cette condition ne s'applique pas aux chalets refuges et aux campings dont les capacités sont définies en V, ci-après ;*
- que l'impact de leur implantation, l'organisation de leur fonctionnement, leur accès ainsi que leur fréquentation, **soient limités sur les milieux naturels** ; qu'ils n'impactent pas la **fonctionnalité** des réservoirs de biodiversité ou des corridors écologiques identifiés par la Trame Verte et Bleue ;
- qu'ils **s'insèrent dans le paysage** lorsqu'ils s'implantent dans un site naturel remarquable. A ce titre, les documents locaux d'urbanisme veillent à préserver de toute construction les lignes de crêtes, les fonds de vallons et les berges de la Bruche *(voir dispositions de préservation du paysage emblématique dans le chapitre 4) ;*
- que **l'architecture et les besoins connexes** au fonctionnement du projet (annexes techniques, chemins de desserte, stationnement…) s'intègrent dans le respect du paysage et de l'environnement du site *(Cf. tirets 1 et 2 ci-dessus)* ;
- qu'ils prennent en compte **la covisibilité** des constructions par traitement intégré des toitures et des dispositions visant à limiter les terrassements et les remblais ;
- qu'ils prennent en compte les r**isques naturels** ;
- qu'ils gèrent de manière optimale la **ressource en eau et les déchets** qu'ils produisent ;
- qu'ils recherchent une **sobriété énergétique** en valorisant autant que possible les filières de construction locales, en privilégiant une alimentation par des sources d'énergies durables et une efficacité thermique des constructions.

4.3. Orientations spécifiques à l'hébergement léger et aux campings

Outre les conditions évoquées en IV ci-dessus, les projets de création ou d'extension de campings localisés en dehors de toute continuité urbaine **sont conditionnés par les orientations supplémentaires suivantes** :

- dans les communes soumises à la loi montagne, les projets de campings ou d'hébergements légers doivent être **inférieurs à 200 emplacements** ;
- les **chalets refuges** sont limités à une superficie de l'ordre de 500 m² de surface de plancher, maximum;
- leur implantation doit être compatible avec les milieux naturels et **ne doit pas impacter la fonctionnalité** des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques identifiés par la Trame Verte et Bleue (TVB) du SCoT ;
- les documents locaux d'urbanisme veillent à ce que **l'imperméabilisation** des sols induite par le projet soit limitée, en préconisant des aménagements minimisant les surfaces en dur au profit de surfaces perméables ou semi-perméables.

5. Améliorer les conditions d'accès aux sites de tourisme et de loisirs

Les politiques publiques améliorent les conditions d'accès et d'accueil :

- aux sites touristiques, de sport et de loisirs à forte fréquentation ponctuelle ;

- aux sites patrimoniaux ;

- aux loisirs de plein air dont la fréquentation est plus diffuse.

5.1. Améliorer l'accessibilité aux berges de la Bruche et au canal de la Bruche

Afin de valoriser la Bruche et son canal (ouvrage Vauban) en tant qu'élements patrimoniaux support de fonctions récréatives, les documents locaux d'urbanisme prennent des dispositions :

- pour créer des o**uvertures paysagères** donnant à voir la rivière de la Bruche *(rappel de l'orientation 3, chapitre 4)*;
- pour permettre l'aménagement de **pistes cyclables** publiques sur les berges ; et étendre le réseau cyclable en parallèle des voies aménagées le long du canal de la Bruche afin de diversifier les parcours plutôt que les concentrer sur les berges. A ce titre, leurs aménagements veillent à ne pas pas favoriser la pratique de sports de vitesse mais, au contraire, à favoriser la mixité des pratiques et le partage de l'espace pour ses différents usagers ;
- pour **encadrer les extensions urbaines** ou les opérations de renouvellement urbain afin que les pistes cyclables ou les chemins conservent leur vocation à faire circuler des piétons et des cyclistes et ne deviennent pas des voiries routières de desserte de ces opérations.

Concernant plus spécifiquement le **canal de la Bruche**, les politiques publiques veillent au maitient de l'ouverture du domaine public fluvial, en préservant son patrimoine éclusier ainsi que l'accès aux berges du canal. Elles connectent les pistes cyclables aux abords du canal et le long des berges, afin de développer un itinéraire continu, bordant le canal, et permettant de circuler entre les villages de ce secteur du SCoT de la Bruche et le territoire de l'Eurométropole.

5.2. Faciliter l'usage et l'accès aux itinéraires de randonnée et de cyclotourisme

Les collectivités et les acteurs du tourisme organisent, à leur échelle, les aménagements de randonnée et cyclotourisme en privilégiant les continuités des itinéraires existants et leurs extensions.

- Ils prévoient et mettent en place des installations privilégiant la cohabitation entre différentes activités *(sanitaires, point d'eau, signalétique, etc.)* au départ des itinéraires de randonnées ou des pistes cyclables. Les documents locaux d'urbanisme prennent les dispositions nécessaires et réservent les espaces permettant de relier les espaces publics aux départs de randonnées ou d'itinéraires de cyclotourisme.

Concernant le site du Champ du Feu, les politiques publiques veillent à connecter les chemins de randonnée et de cyclotourisme aux itinéraires de même nature permettant d'accéder au Mont Sainte Odile (projet Grand Site), afin de relier ces deux sites emblématiques du tourisme alsacien.

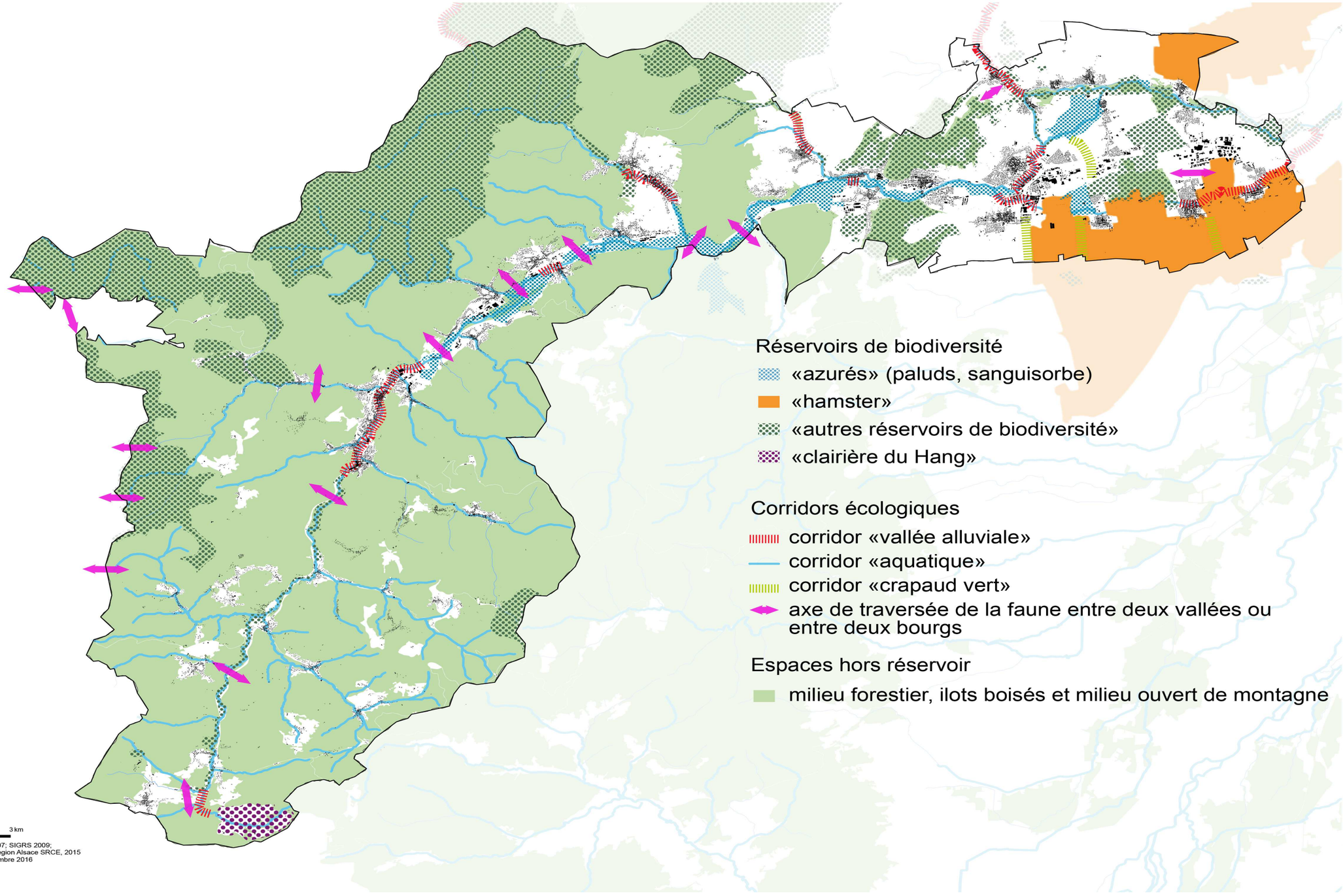
5.3. Favoriser l'accès aux infrastructures de tourisme depuis les transports collectifs

Les infrastructures touristiques d'accueil intègrent dans leur développement **l'accessibilité en transports collectifs**. Les politiques publiques veillent à faciliter leur accès depuis les arrêts de transport collectif par une signalétique et un balisage adaptés, notamment depuis les gares; et prendre en compte les besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite (PMR).

Ces infrastructures veillent à **proportionner** les aménagements nécessaires à leur accessibilité au regard de leur fréquentation *(parkings pour autocaristes, accueil et information du public en privilégiant l'optimisation de ces différents espaces de services, confort et sécurité des cheminements entre un équipement et ses stationnements, etc).*

A ce titre, les documents locaux d'urbanisme **identifient des secteurs constructibles** permettant la création ou l'extension d'équipements nécéssaires au fonctionnement des sites touristiques de forte fréquentation, dont les sites de tourisme de mémoire, en privilégiant les choix les moins impactant sur le paysage, et en veillant à ne pas nuire à la fonctionnalité écologique des milieux naturels dans lesquels ces aménagements s'implantent.

L'amélioration de l'accès aux sites touristiques et aux équipements de loisirs dépend plus largement des orientations des politiques publiques pour une mobilité durable, exposées dans le chapitre 7.


Réservoirs de biodiversité
«azurés» (paluds, sanguisorbe)
«hamster»
«autres réservoirs de biodiversité»
«clairière du Hang»
Corridors écologiques
corridor «vallée alluviale»
corridor «aquatique»
corridor «crapaud vert»
axe de traversée de la faune entre deux vallées ou entre deux bourgs
Espaces hors réservoir
milieu forestier, ilots boisés et milieu ouvert de montagne
ADEUS
0
3 km
sources IGN BDTopo 2007; SIGRS 2009; BDOCS, CIGAL, 2008 ; Région Alsace SRCE, 2015
réalisation ADEUS, novembre 2016