



Révision du SCoT Colmar- Rhin- Vosges

Réunion publique élargie

**Projet politique
et
éléments de déclinaison réglementaire**

24 juin 2015



Sommaire

1 - Qu'est-ce qu'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ?

2 - Les grands principes auxquels le SCoT doit répondre

3 - Les points forts du projet politique (débattu fin 2014) et déclinaisons réglementaires

4 - Planning





1

Qu'est- ce qu'un SCoT ?

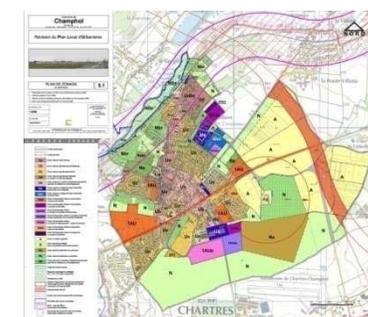


La hiérarchie des documents d'urbanisme

↳ Pour le citoyen, le **permis de construire**, la **déclaration préalable** permettent d'engager des travaux d'aménagement.



↳ A l'échelle de la commune, un **Plan Local de l'Urbanisme (PLU)** - ex Plan d'Occupation des Sols (POS) réglemente le développement urbain sur 10 ans des zones avec différentes règles à respecter.



↳ A l'échelle intercommunale, le **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)** définit les grandes orientations stratégiques d'aménagement (horizon 20 ans) à prendre en compte dans les PLU et les Cartes Communales.



Les documents qui constituent le SCoT

Non opposable

Le Rapport de présentation
(diagnostic stratégique
+ Etat Initial de l'Environnement
+ évaluation environnementale)



Etat des lieux
+ enjeux
+ justification du projet

Non opposable

Le Projet d'Aménagement et
de Développement Durables



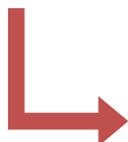
Le projet politique à
l'horizon 2025 - 2035

Opposable

Le Document d'Orientation
et d'Objectifs



Les règles du SCoT



Règles à retranscrire dans le PLU (les communes ont un
délai de 3 ans pour modifier leur PLU si nécessaire)



Les grandes étapes de la révision du SCoT

Le calendrier du SCoT



Concertation avec la **population** et les **personnes publiques associées** (État, Région, Département, Chambres consulaires, Collectivités voisines...)





2

Les grands principes auxquels le SCoT doit répondre



Décliner les grands principes de la Loi SRU

- 1 - Répartir le développement entre **la densification et l'extension de l'urbanisation.**
- 2 - Garantir sur le territoire la **mixité sociale de l'habitat.**
- 3 - Utiliser de **manière économe le foncier.**
- 4 - Introduire la notion de **développement durable** dans le SCoT.



Décliner les grands principes du Grenelle 2 de l'Environnement

Généralisation des SCoT à l'ensemble du territoire d'ici 2017.

Un renforcement du **principe d'économie du foncier.**

Le SCoT doit fixer des **objectifs chiffrés** de consommation économe de l'espace.

Un « **verdissement** » des **SCoT** : définir les trames verte et bleue (continuités écologiques).

Une évaluation du SCoT tous les 6 ans.





3

Les points forts du projet politique (débattu fin 2014) et déclinaisons réglementaires



Les 4 axes du projet politique débattu fin 2014

- Axe 1** - Répondre aux besoins résidentiels en s'assurant la maîtrise de l'étalement urbain
- Axe 2** - Trouver un équilibre entre les choix de développement et le fonctionnement écologique du territoire
- Axe 3** - Structurer le développement économique
- Axe 4** - Concilier choix de développement avec l'offre en déplacements

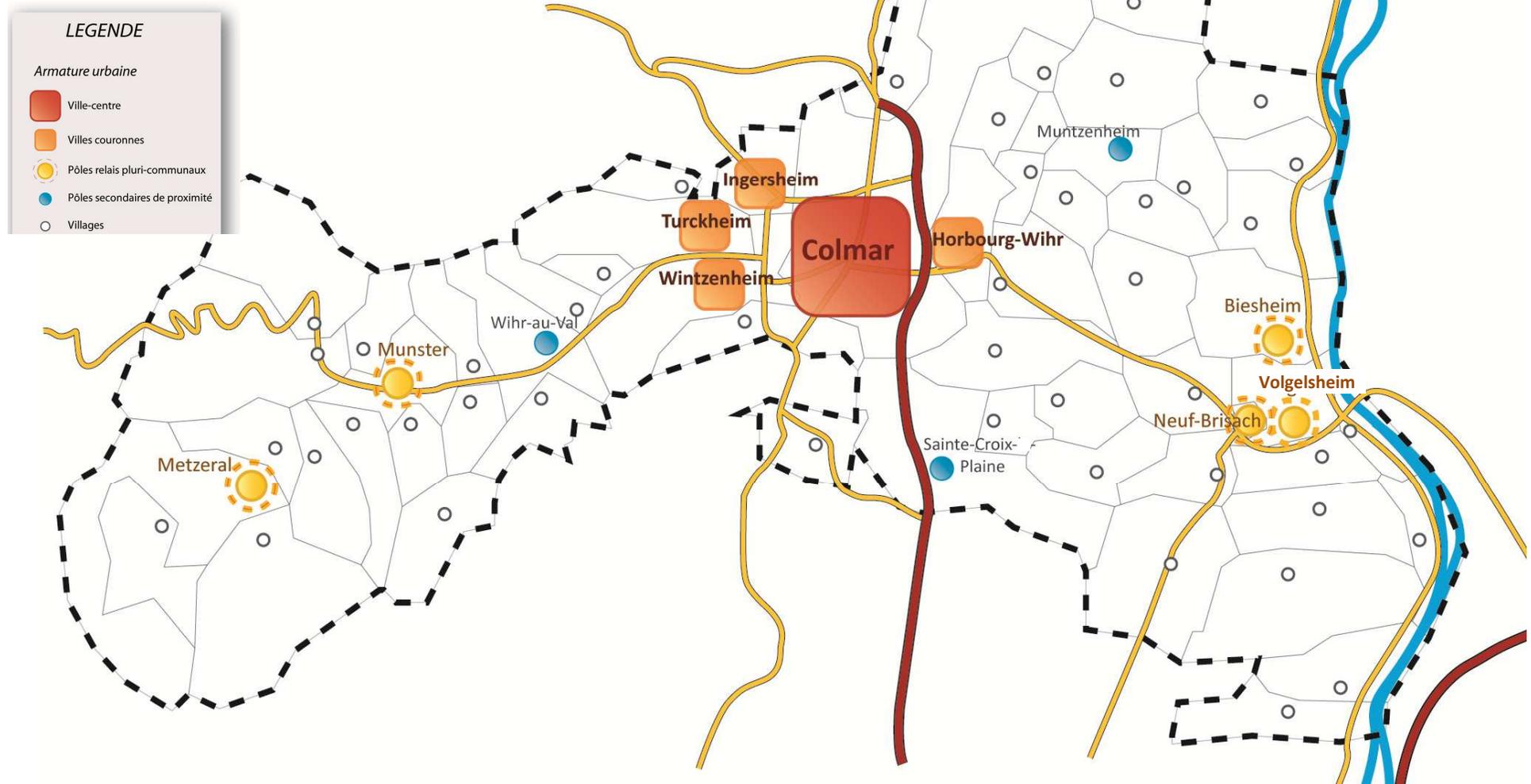


AXE 1-

**Répondre aux besoins résidentiels
en s'assurant la maîtrise de
l'étalement urbain**



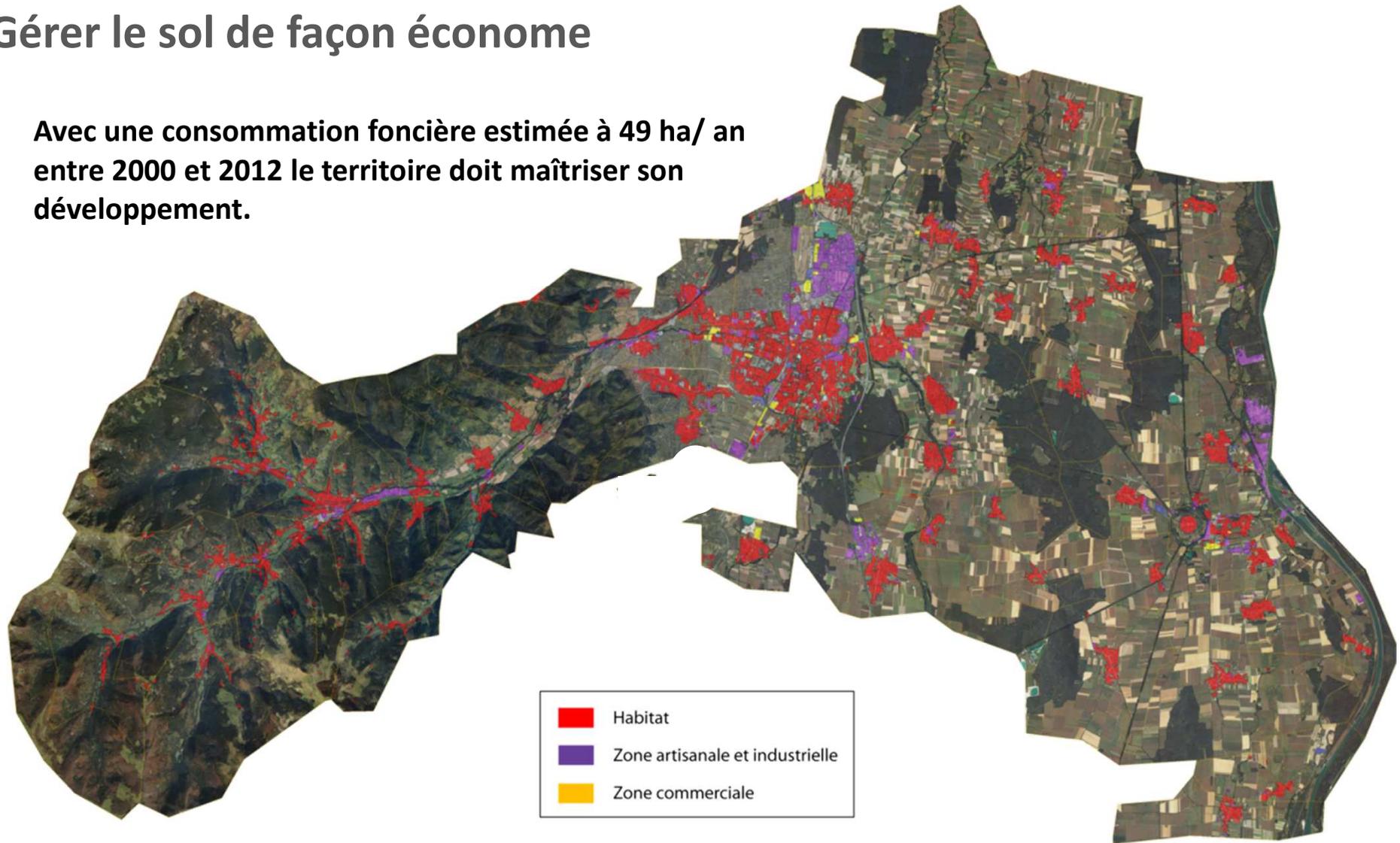
Développer et conforter l'armature urbaine du territoire



- Affirmation d'une polarisation urbaine pour lutter contre la dispersion de la croissance tant économique que résidentielle.
- Une capacité de développement croissante selon cette trame urbaine qui est assortie de responsabilités elles- aussi croissantes.

Gérer le sol de façon économe

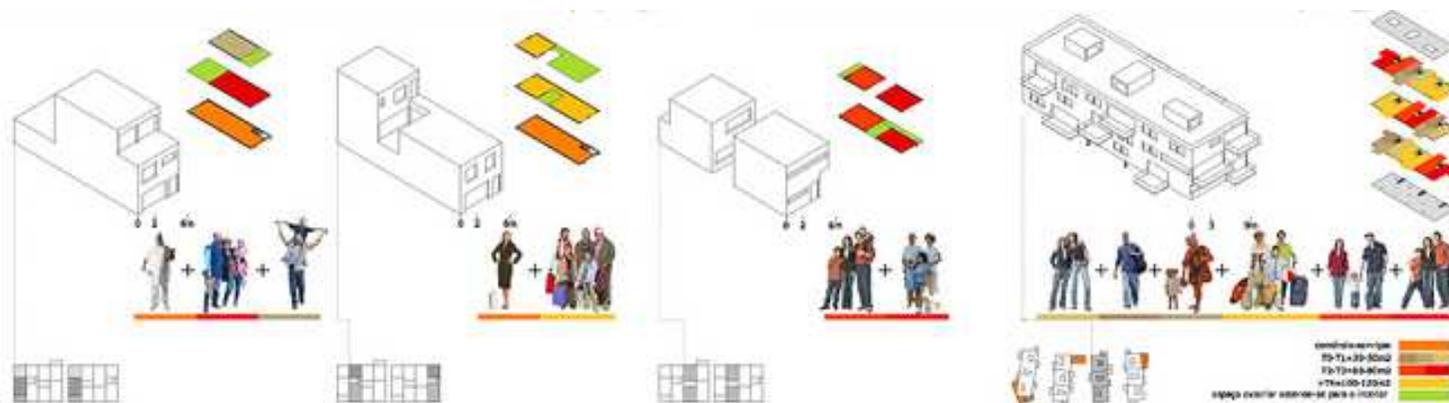
- Avec une consommation foncière estimée à 49 ha/ an entre 2000 et 2012 le territoire doit maîtriser son développement.



- **Pour tendre vers cet objectif de réduction de la consommation foncière :**
 - Privilégier le renouvellement urbain,
 - Développer des formes urbaines moins gourmandes en foncier
 - Augmenter la densité des villes bien desservies par les transports collectifs
 - Développer et densifier la première couronne colmarienne...

Répondre aux besoins résidentiels et de mixité sociale

- **L'ambition politique pour le développement** de population à l'horizon du SCoT font état d'une **poursuite de la croissance de la population** dans les mêmes proportions que sur la dernière période **soit 170 000 habitants environ à l'horizon 2035** (+ 900 habitants/ an comme constatés lors des 10 dernières années).
- **Objectif minimal de production de logements de 900 à 1 000 logements / an** (+ 900 logements/ an constatés lors des 10 dernières années).
- **Pour répondre aux nouveaux besoins résidentiels :**
 - Diversifier la typologie de logements réalisés,
 - Développer la production de logements adaptés aux besoins des personnes âgées,
 - Offrir la possibilité de continuer à se loger sur place pour toutes les classes d'âges et de revenus...



Déclinaison réglementaire

Diversifier la production de logements

Chaque commune, quel que soit son niveau dans l'armature urbaine, mettra en œuvre les moyens nécessaires et suffisants pour **répondre à l'ensemble des besoins en logements, y compris pour les ménages aux revenus modestes.**

1- Programmer une production de logements de l'ordre de 1 000 logements/ an.

La programmation de nouveaux logements devra **respecter l'orientation relative à l'organisation du territoire** autour de l'armature urbaine existante en matière de développement de l'offre de logements.

Il est à noter que cette « programmation » ne doit pas être un frein au développement du parc de logements ; en ce sens, si les programmations à venir venaient à dépasser cet objectif cela reviendrait nécessairement à augmenter les densités.

	Rythme de construction de logements aux horizons 2025 - 2035	Rythme de construction observé sur la période 2001- 2012	Evolution du rythme de construction
Ville centre	365 lgts/ an (36%)	365 lgts/ an	= + 30 %
Villes couronnes	175 lgts/ an (17%)	135 lgts/ an	+ 30 %
Pôles pluri communaux	105 lgts/ an (10%)	80 lgts/ an	+ 70 %
Pôles secondaires	60 lgts/ an (36%)	35 lgts/ an	=
Villages	290 lgts/ an (29%)	290 lgts/ an	+ 9 %
SCoT CRV	1 000 lgts/ an	905 lgts/ an	= + accueil population nouvelle

Déclinaison réglementaire

Rechercher une optimisation de la consommation foncière

Travailler sur la densité

L'exigence de densification concerne l'ensemble des communes.

- Il s'agira de **rechercher une augmentation des densités actuelles**.
- Des solutions de densification devront être recherchées dans le tissu urbain existant en diversifiant la typologie des logements.

Pour limiter la consommation d'espace, les documents locaux d'urbanisme s'inscrivent dans le respect d'une densité moyenne de logements à l'hectare. **Celle-ci s'applique à l'échelle du ban communal.**

L'objectif est d'atteindre **a minima** ces densités. Il ne faut cependant pas bloquer des opérations sur des secteurs difficiles (**notamment en raison de la topographie...**) qui n'atteindraient pas ce seuil.

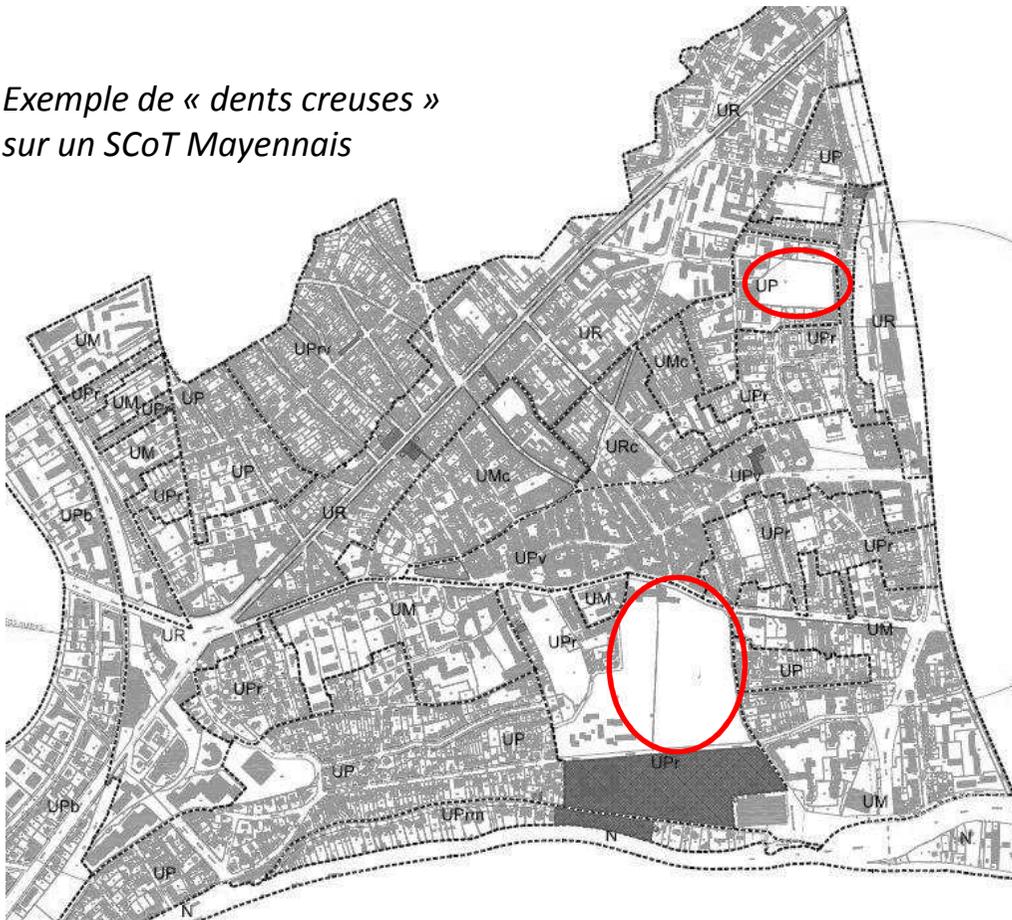
Les extensions urbaines devront être réalisées en continuité **du** tissu urbain existant recensé à la date **d'approbation** du SCoT, desservies et équipées.

Reprise des densités inscrites au SCoT 2011 →	Densités logements
Ville centre	50 lgts/ ha
Villes couronnes	40 lgts/ ha
Pôles pluri communaux	40 lgts/ ha
Pôles secondaires	30 lgts/ ha
Villages	20 lgts/ ha

Déclinaison réglementaire

Privilégier l'utilisation des dents creuses lorsque cela est « techniquement » et « économiquement » viable

*Exemple de « dents creuses »
sur un SCoT Mayennais*



Les secteurs présentant des facilités de desserte par les transports collectifs, par les réseaux (eau, assainissement ...) et pour la collecte des déchets devront être favorisés.

Superficie des dents creuses sur le territoire du SCoT CRV : **139ha**

AXE 2-

Trouver un équilibre entre choix de développement et préservation du paysage et des fonctionnalités environnementales du territoire

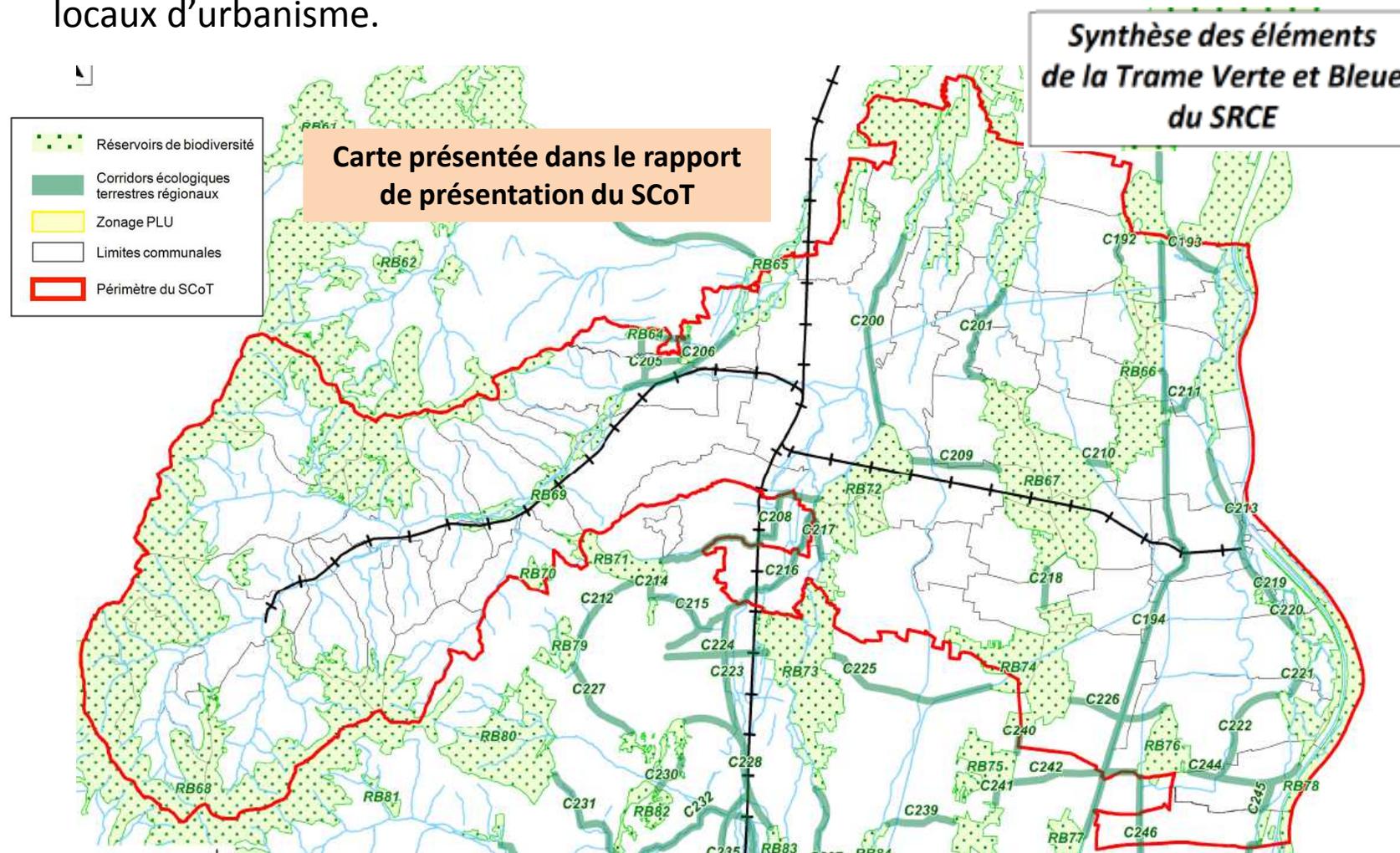


Préserver et renforcer la Trame verte et bleue

- **Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique de l'Alsace a été adopté fin 2014.**

Il identifie des **réservoirs de biodiversité** et des **corridors écologiques** sur le territoire, ainsi que les points de conflit liés à l'urbanisation et aux infrastructures.

Le SCoT doit constituer un relais pour la mise en œuvre du SRCE dans les documents locaux d'urbanisme.



Préserver la ressource en eau

Le Plan de gestion des risques d'inondation (PGRI) Rhin-Meuse est en cours d'élaboration

Le SCoT devra être compatible avec les objectifs du PGRI et ses dispositions prises en matière de gestion équilibrée et durable de la ressource en eau et d'aménagement du territoire.

Objectif 3 : Aménager durablement les territoires :

- Limiter les enjeux en zone inondable et les risques à l'aval
- Prise en compte des apports et défaillances potentielles des ouvrages de protection (digues)
- Réduire la vulnérabilité des enjeux en zone inondable

Objectif 4 : Prévenir le risque par une gestion équilibrée et durable de la ressource en eau :

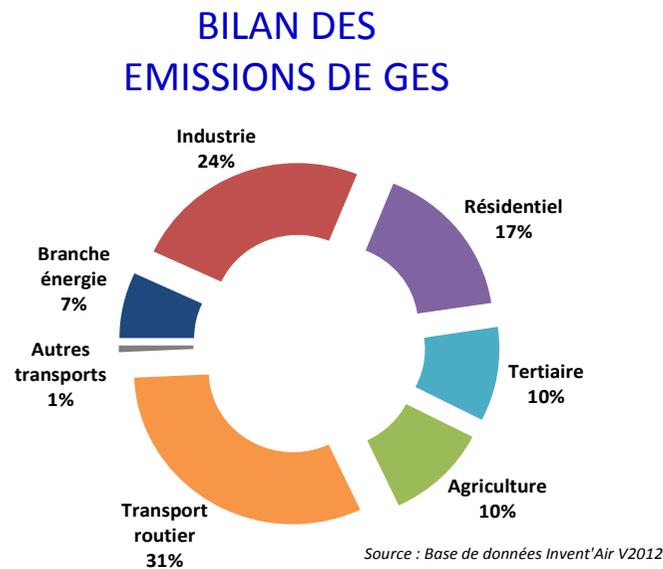
- Identifier et reconquérir les zones d'expansion des crues
- Limiter les rejets d'eaux pluviales dans les cours d'eau et encourager l'infiltration
- Limiter l'accélération et l'augmentation du ruissellement
- Préserver les zones humides
- Prévenir le risque de coulées d'eau boueuse

Réduire les motifs de déplacements :

Le secteur des transports est :

- le premier émetteur de Gaz à effet de serre (GES) sur le SCoT,
- le seul avec le secteur résidentiel dont les émissions s'accroissent.

C'est un des axes stratégiques d'intervention du **Plan Climat Energie du Grand Pays de Colmar**.



Valoriser le paysage :

La qualité et la diversité des paysages es un élément fort de l'identité du territoire

- La **diversité des paysages** constitue une **richesse patrimoniale importante** et une **source d'attractivité touristique**
- **Les sites paysagers majeurs** doivent faire l'objet d'une attention particulière, tout comme **les éléments moins reconnus** (éléments du petit patrimoine rural, trame végétale...)
- **Les entrées de ville** représentent aussi des enjeux forts



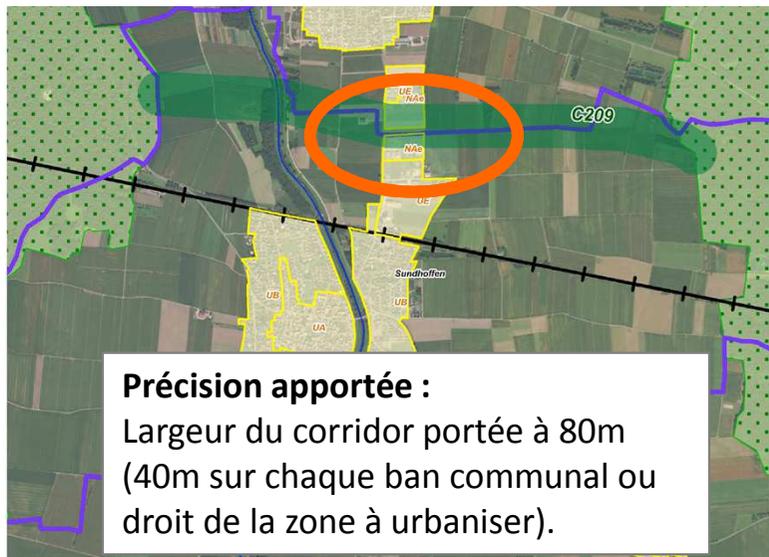
Déclinaison réglementaire

Préserver les noyaux de biodiversité et préserver/restaurer les corridors écologiques

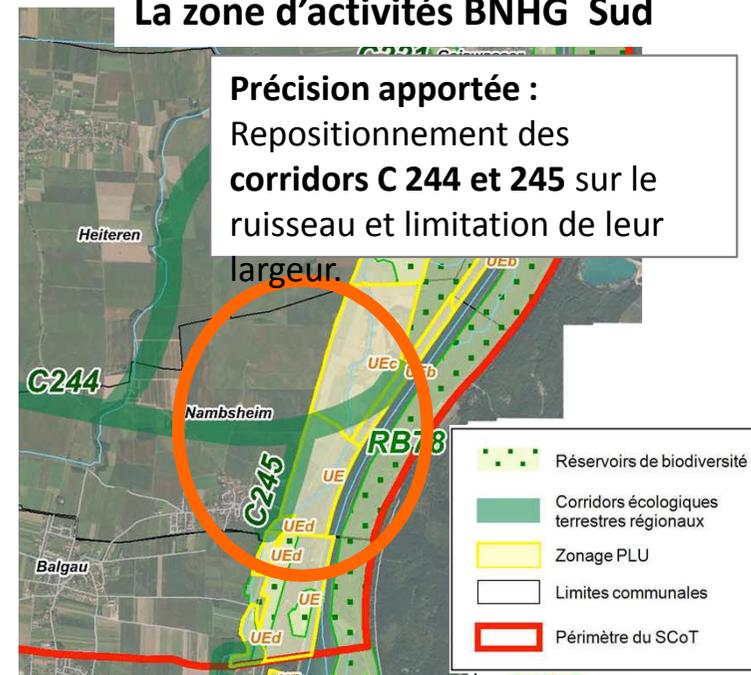
Les corridors écologiques d'importance régionale dont les tracés de principe sont identifiés dans le SRCE, sont **préservés de l'urbanisation**.

Certaines **précisions du SRCE** seront apportées **sur des secteurs identifiés par les communes** (ex. : largeur du corridor dans la traversée d'une zone d'activités, recalage du corridor sur le tracé d'un ruisseau...)

Commune de Sundhoffen (corridor n°209)



La zone d'activités BNHG Sud



Déclinaison réglementaire

Préserver les noyaux de biodiversité et préserver/restaurer les corridors écologiques

Dans la traversée de zones urbanisées, **la continuité des corridors sera recherchée et rétablie lors du réaménagement des voies leur faisant obstacle.**

Les différents **éléments constituant la trame verte du territoire au niveau local** (haies, ripisylves...), **seront préservés** afin de maintenir durablement le fonctionnement écologique du territoire.

Les noyaux de biodiversité que constituent **les grands massifs forestiers** (plus de 4ha) **seront préservés des extensions urbaines nouvelles.**

Déclinaison réglementaire

Conserver au maximum les caractéristiques naturelles du réseau hydrographique

Préservation de l'urbanisation

des champs d'expansion de crues et des zones de mobilité des cours d'eau en de hors des zones urbanisées.

Interdiction

de tout endiguement ou remblaiement qui ne serait pas justifié par la protection de s lieux fortement urbanisés.

Reconstitution

des zones de mobilités dégradées dès lors que leur reconquête est économiquement et techniquement possible.

Préservation du réseau de fossés d'écoulement et de drainage.

Mise en place de systèmes de rétention/infiltration des eaux pluviales.

Préservation

des zones humides qui contribuent à l'équilibre hydrologique et à la qualité des cours

Déclinaison réglementaire

Préserver la ressource en eau en terme quantitatif et qualitatif

Limiter l'imperméabilisation des sols et favoriser l'infiltration des eaux pluviales in situ lors d'opérations d'urbanisme nouvelles,

Privilégier les solutions de réemploi des eaux de pluies, pour limiter les prélèvements,

Privilégier la mise en place de systèmes d'assainissement collectifs fonctionnels sur l'ensemble du territoire,

Subordonner l'implantation des zones d'activités à la capacité de les desservir par un réseau collectif d'assainissement et par la présence d'une station d'épuration en capacité de traiter les effluents produits.

Déclinaison réglementaire

Assurer la prise en compte des risques

- **Limiter le risque inondation :**
 - Interdire l'urbanisation nouvelle dans les secteurs de submersion.
 - Limiter la constructibilité dans les secteurs d'arrière digue.
- **Limiter les risques de coulées de boues ou de mouvement de terrain :**
 - Sélectionner les secteurs pas ou très peu exposés, pour localiser les développements futurs.
- **Prendre en compte le risque nucléaire :**
 - Vérifier que les aménagements sont compatibles avec le plan d'intervention.

Déclinaison réglementaire

Assurer la prise en compte du risque inondation

Par les

Plans de Prévention des Risques Naturels d'Inondation (PPRNi) qui réglementent l'urbanisation dans les secteurs à risque par submersion, rupture de digue et remontée de nappe.

Dans les secteurs non couverts par un PPRNi, l'urbanisation nouvelle est interdite dans les zones inondables (zones d'expansion des crues) par submersion et par rupture de digue (référence crue centennale).

En zone de remontée de nappe, l'urbanisation nouvelle veille à ne pas augmenter l'exposition au risque des biens et des personnes .

Déclinaison réglementaire

Assurer la prise en compte du risque technologique

Limiter au maximum l'exposition des populations aux risques technologiques, les activités nouvelles à risques importants (installations SEVESO niveau haut, silos, unités de réfrigération à l'ammoniac, chaufferies de très grande capacité) sont localisées à l'écart des zones urbanisées ou à urbaniser, et/ou sont accompagnées de mesures de limitation du risque à la source.

Localisation des nouvelles zones d'activité destinées à accueillir des activités nuisantes, le plus possible à l'écart des secteurs résidentiels.

Limitation

du développement urbain à proximité des activités existantes générant des risques importants ou des nuisances fortes et avérées pour la population.

Les projets de développement des communes de Dessenheim, Geiswasser, Heitren, Namsheim et Obersaasheim seront compatibles avec les actions de protection prévues par le Plan particulier d'intervention de la centrale nucléaire de Fessenheim.

Déclinaison réglementaire

Assurer la prise en compte des nuisances et pollutions

Limiter

la construction de nouveaux logements au bord des voies de circulation recensées bruyantes de niveau haut.

Favoriser la mise en place d'équipements anti-bruit,

lors de la réalisation et de la requalification d'infrastructures de transport bruyantes, tout en veillant à leur intégration paysagère.

Prendre en compte dans tout projet d'aménagement, les risques liés aux sols pollués dans les secteurs à risque.

Déclinaison réglementaire

Réduire la pollution de l'air et agir pour le climat

Diminuer les rejets de polluants issus des transports routiers : en maîtrisant les déplacements automobiles par le développement des transports en commun, en développant le ferroutage, en écartant le trafic de transit du centre de l'agglomération de Colmar.

Rechercher l'efficacité énergétique et la diminution de la consommation d'énergies fossiles : grâce à des formes urbaines compactes, le développement des réseaux de chaleur, le recours aux énergies renouvelables.

Développer la filière bois-énergie et de la géothermie, l'implantation de panneaux solaires, de centrales photovoltaïques et d'éoliennes, sous réserve de la protection des sites et des paysages.

Déclinaison réglementaire

Protéger les paysages et mettre en valeur les entrées de ville

Garantir la qualité paysagère et bâtie des extensions urbaines et des entrées de ville, en assurant

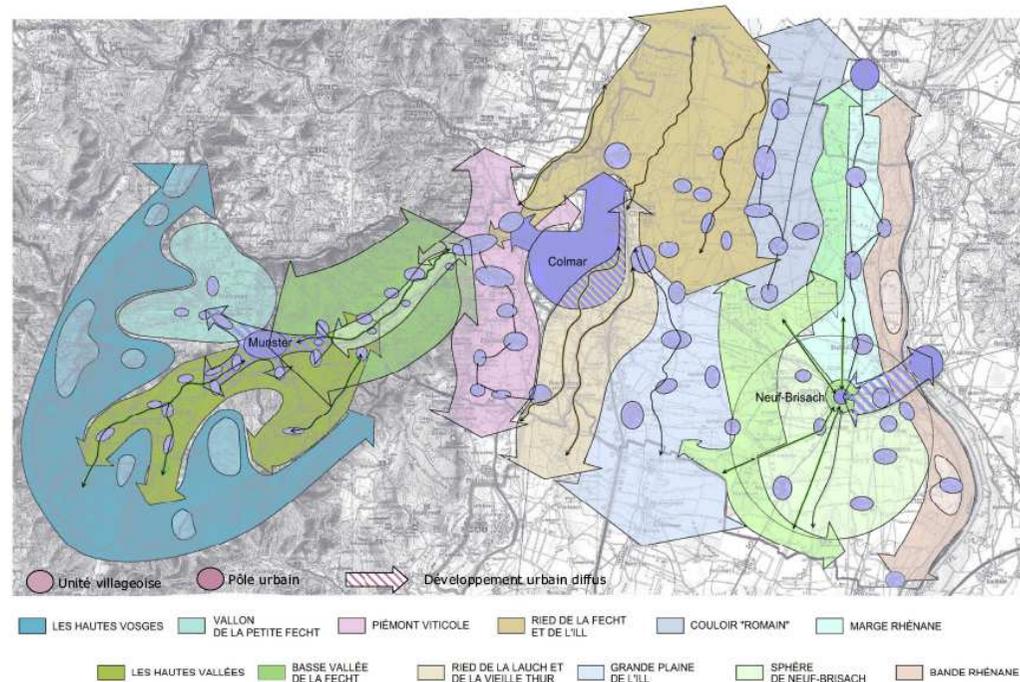
la cohérence et la transition entre espaces bâtis et espaces naturels, en limite des ensembles urbains et notamment aux entrées de ville.

Conserver des **coupures vertes entre les zones urbanisées**, ainsi que les **espaces ouverts dans le secteur du Parc N**

Préserver les grandes unités paysagères et leurs grandes caractéristiques

(recommandations formulées pour les 11 unités paysagères identifiées).

UNITÉS PAYSAGÈRES



AXE 3-

Structurer le développement économique

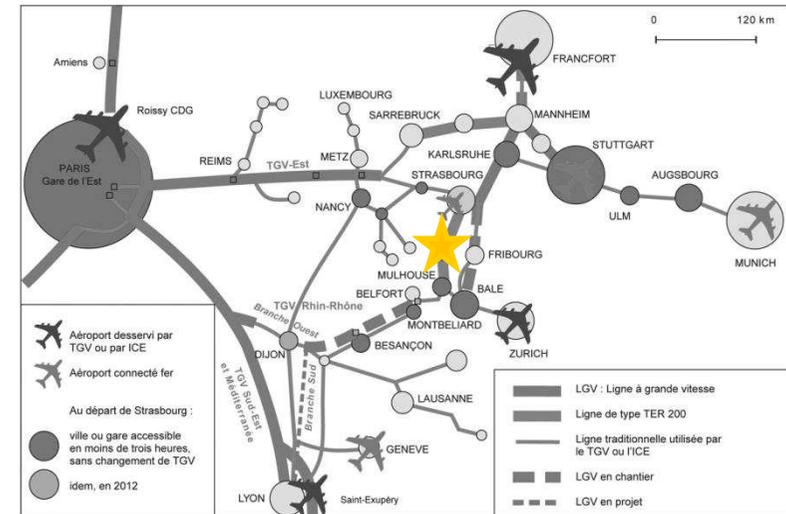


La place et le rôle du territoire dans le Rhin Supérieur

- Positionner le territoire comme un axe de développement notamment entre Strasbourg et Mulhouse

Assurer le développement économique

- Garantir des possibilités de développement économique et un maintien de l'offre de foncier économique à toutes les échelles du territoire et de l'armature urbaine.
- Privilégier le réemploi des friches
- Encourager le maintien et le développement de l'artisanat y compris dans les tissus urbains existants.

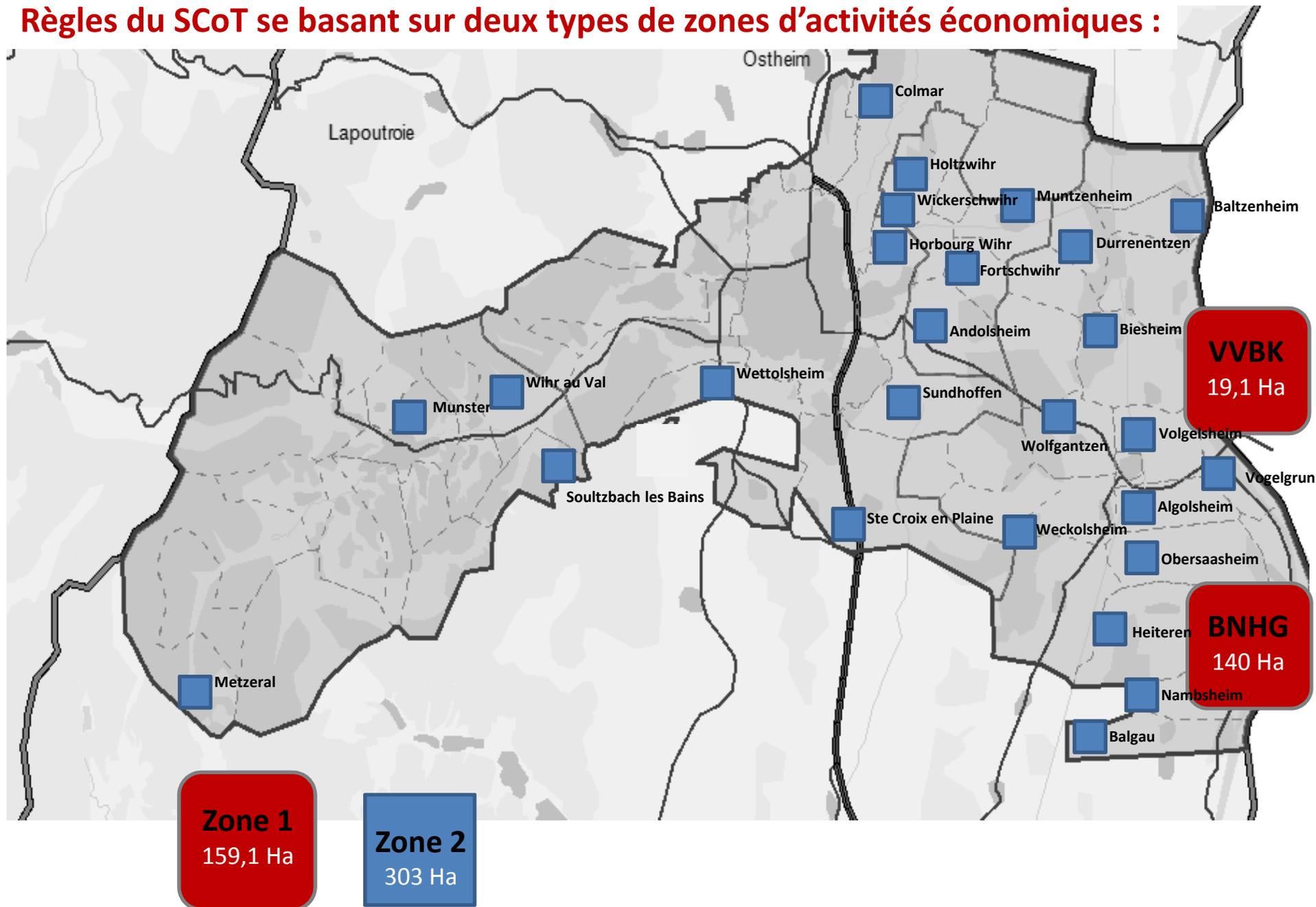


Développer la compétitivité des zones économiques

- Améliorer la couverture haut- débit et très haut débit du territoire
- Favoriser la localisation des ZA à proximité des gares ou des voies ferrées.
- Veiller à la qualité de la desserte routière pour les nouveaux sites d'activités.
- La qualité de la desserte en transports en commun est l'un des critères de sélection des sites d'activités.

Déclinaison réglementaire

Règles du SCoT se basant sur deux types de zones d'activités économiques :



Déclinaison réglementaire

Renforcer les capacités d'accueil d'activités économiques

LES ZONES BNHG ET VVBK (zones de type 1=> cf. carte) **159,1 Ha**

Implantées le long du Rhin, au bord du Grand Canal d'Alsace, ces zones sont reliées à Anvers, Rotterdam et Bâle et à proximité (10 minutes) de l'autoroute allemande HaFraBa (Hambourg-Francfort-Basel).

Ces zones respectivement de 140 Ha et 19,1 Ha sont **réservées à l'accueil de grands projets industriels ou logistiques nécessitant un accès fluvial direct**. Ces sites sont également raccordable à la voie ferrée.

Ces zones représentent un enjeu majeur du développement du territoire, dont les retombées dépasseront les limites du périmètre du SCoT.

Le renforcement de ces pôles pourra modifier considérablement le fonctionnement urbain en place, ce qui implique qu'un grand soin soit accordé à son intégration :

- en terme de paysage et d'architecture afin de ne pas dénaturer le milieu environnant (rôle vitrine à assurer),
- en terme d'économie de l'espace (maîtrise et optimisation du foncier) et de densité,
- en terme de desserte.

Déclinaison réglementaire

Renforcer les capacités d'accueil d'activités économiques

LES ZONES DE TYPE 2 → 303 Ha

Conserver la fonction généraliste des zones d'activités :

Il n'est pas déterminé dans le SCoT de vocation particulière pour ces pôles économiques (pas de spécialisation). L'objectif est d'assurer des capacités d'accueil permettant de **satisfaire une diversité de demandes** en termes de taille des parcelles, de vocation des zones, d'immobilier d'entreprises, de services aux entreprises sur la zone.

Rechercher une plus grande densité :

Une **densification des pôles d'activités** sera recherchée. Les mesures suivantes devront être envisagées :

Diversifier l'offre d'accueil de nouvelles entreprises : L'offre foncière nouvelle sera préférentiellement diversifiée afin de répondre à l'ensemble des demandes à l'échelle du SCoT.

Ces extensions à vocation économique n'empêcheront aucunement le développement d'entreprises non-nuisantes dans le tissu urbain existant. L'installation d'entreprises artisanales dont les activités ne génèrent pas de nuisances incompatibles avec un bon fonctionnement urbain est autorisée dans le tissu urbain existant.

En dehors des zones d'activités économiques inscrites, et afin de ne pas bloquer des projets non identifiés, le SCoT intègre la possibilité d'extension des zones économiques existantes et de création de nouvelles zones (au maximum 5 ha par zone).

L'ensemble de ces extensions ne pourra pas dépasser un volume global de **20 hectares** sur la période d'application du SCoT.

Déclinaison réglementaire

Favoriser le maintien et l'implantation d'entreprises

Le maintien et la diversification artisanale et économique sont à rechercher de façon privilégiée dans le tissu urbain.

Les sites d'accueil des activités tertiaires font l'objet d'une localisation adaptée. Ils sont situés à **proximité des transports en commun et sont prioritairement localisés en cœur d'agglomération**, dans des espaces accueillant une diversité de fonctions et dans **les centres- villes des différents pôles identifiés par le SCoT**.

La qualité des ZAE s'obtient notamment par les moyens suivants :

- elles sont **prioritairement raccordées au numérique à très haut débit** ;
- elles **privilégient le raccordement à une desserte routière permettant l'accès à l'un des axes structurants** (autoroute A35, RD83, RD415, RD417, RD10 et RD 1b);
- elles intègrent dès l'origine dans la structuration, l'organisation et le dimensionnement de leurs voies, la **possibilité d'une desserte en transports en commun** ainsi que des dessertes piétonnes et cyclables facilitant le recours à ces modes de déplacement.

Des **mesures d'accompagnement** du développement des ZAE devront être prévues :

- Développement des services aux entreprises.
- Qualité environnementale des ZAE à développer...

L'aménagement de nouvelles zones d'activités devra intégrer un effort en matière :

- de qualité architecturale des bâtiments,
- de traitements qualitatifs des espaces extérieurs (clôtures ...),
- de réalisation d'espaces publics de qualité.

Focus sur la consommation foncière

Eléments de constat issus du travail mené auprès de la CAC, des données de la CCPBrisach, données ADAUHR, données communes (février- mars 2015)

Surfaces à vocation économique 2015- 2035	
Ville centre	31 Ha
Villes couronnes	30,4 Ha
Pôles pluri communaux	30,5 Ha
	BNHG 140,0 Ha
	VVBK 19,1 Ha
Pôles secondaires	49,3 Ha
Villages	162,0 Ha
SCoT CRV	303 Ha * Hors BNHG et VVBK

Période « normale » :

Sur la période 2000- 2012, **18 Ha/an** en moyenne ont permis le développement économique du territoire (données CIGAL).

Période récente:

10,6 Ha/ an sur la période 2008-2012.

Ainsi la programmation foncière du SCoT à vocation économique permet a maxima une consommation foncière de l'ordre de **15 Ha/ an** (hors BNHG/ VVBK).

Commerce

Les lignes stratégiques :

- S'inscrire davantage dans une amélioration qualitative de l'offre que dans un développement purement quantitatif.
- Renforcer l'activité commerciale dans ses composantes de proximité.

Orientation 1 : maintenir et développer la vitalité commerciale au cœur des centralités urbaines

Favoriser un maillage fin du commerce de proximité dans les centralités

Le DOO affirme les centralités urbaines et villageoises comme des lieux prioritaires pour l'implantation des commerces sur l'ensemble du territoire.

Affirmer le rôle commercial des centralités des communes pôles

Le centre-ville / centre de pôle est privilégié vis-à-vis des implantations périphériques.

Les communes pôles doivent mettre en place des outils d'urbanisme incitatifs pour l'implantation des commerces dans les centralités (*obligation de prévoir des dispositions dans les communes pôles, simple possibilité pour les villages*).

Maîtriser le développement des commerces en dehors des lieux de vie

Le commerce de proximité (<300 m²) : implantation à éviter :

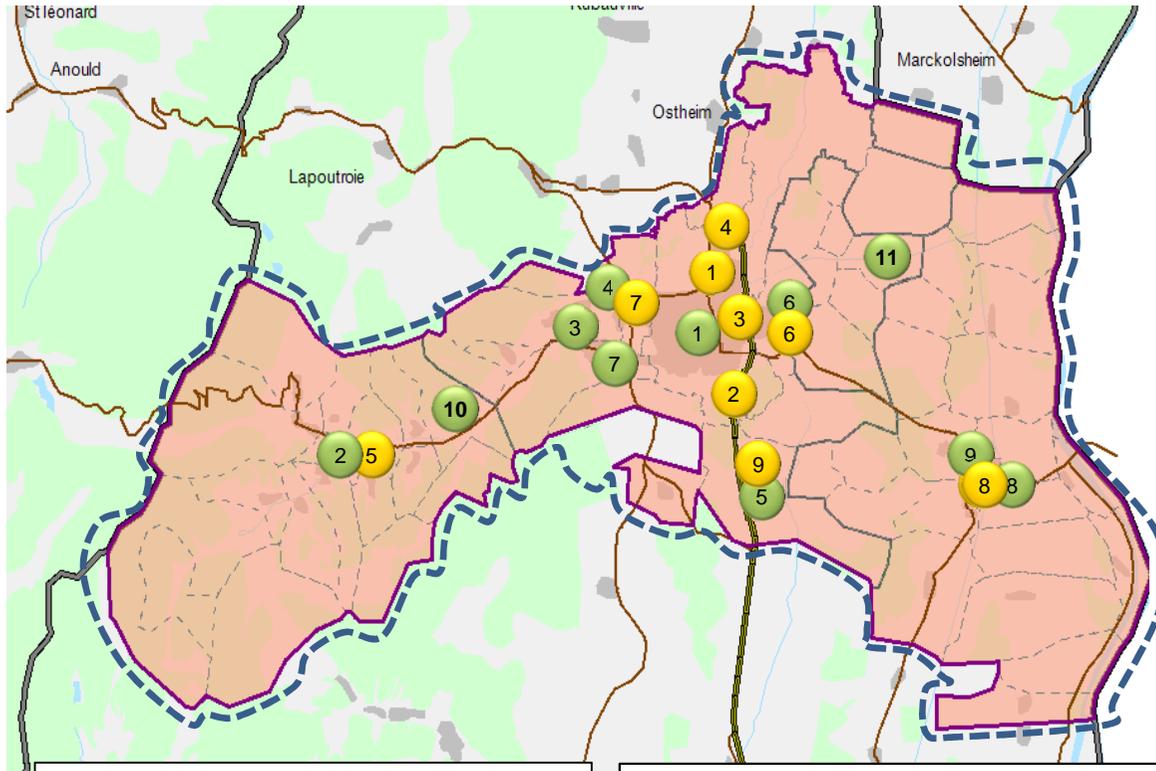
- Le long des voies de transit, hors agglomération, dans une logique de captage de flux routiers,
- Dans les zones commerciales périphériques identifiées par le SCoT (réservées à des commerces peu compatibles avec une implantation en centralité),
- Dans les zones d'activités non commerciales.

Le commerce de 300 à 700 m² : implantation à éviter :

- Le long des voies de transit, hors agglomération, dans une logique de captage de flux routiers

Orientation 2 : Localisations préférentielles pour les commerces « d'importance »

Principales localisations préférentielles pour le développement commercial



Zones périphériques

- 1 – Colmar, Parc de l'Aérodrome
- 2 – Colmar – Wettolsheim, Route de Rouffach
- 3 – Colmar, Orangerie
- 4 – Houssen, ZA
- 5 – Munster, ZC
- 6 – Horbourg Wihr, ZC
- 7 – Wintzenheim, ZC
- 8 – Volgelsheim, ZA
- 9 – Ste Croix en Plaine, ZA



Centralités urbaines

- 1 – Colmar (CV et quartiers)
- 2 – Munster
- 3 – Turckheim,
- 4 – Ingersheim,
- 5 – Ste Croix en Plaine
- 6 – Horbourg Wihr
- 7 – Wintzenheim
- 8 – Volgelsheim
- 9 – Neuf Brisach
- 10 – Wihr au val
- 11 – Muntzenheim



- Le scot identifie les localisations dédiées à l'accueil de commerces « importants » (> 700 m² de surface de vente) : les « principales localisations préférentielles » :
 - les centralités de la ville centre, des villes couronnes, des pôles pluri-communaux et des pôles secondaires.
 - les pôles de périphérie existants conformément aux objectifs du PADD.
- Le SCoT donne une vocation préférentielle à ces localisations en fonction de leur positionnement dans l'armature urbaine et commerciale dans sa troisième orientation.

Orientations 1 et 2 : Synthèse

Localisations préférentielles pour le développement commercial :

- Principales localisations préférentielles identifiées sur la carte précédente
- Centres-bourgs des villages identifiés par les communes

	Localisations	Commerce < 300 m ²	Commerce de 300 à 700 m ²	Commerce > 700 m ²
Localisation préférentielle	Centres-bourgs des villages	Localisation préférentielle	Localisation préférentielle	Implantation non admise
	Centralité des communes pôles (cf. carte des principales localisations préférentielles)	Localisation préférentielle	Localisation préférentielle	Localisation préférentielle
	Zones périphériques (identifiées sur la carte des principales localisations préférentielles)	Implantation « à éviter »	Localisation préférentielle	Localisation préférentielle
Hors localisation préférentielle	ZAE non commerciales	Implantation « à éviter »	Implantation « à éviter »	Implantation non admise
	Le long des axes de flux en dehors ou en limite d'enveloppe urbaine	Implantation « à éviter »	Implantation « à éviter »	Implantation non admise

Orientation 3 : Desservir au mieux le territoire sur les différentes catégories de besoins, réduire les déplacements liés aux achats

Favoriser un maillage commercial cohérent

Les nouvelles implantations commerciales sont compatibles avec les vocations préférentielles des polarités et les formats indiqués dans le tableau ci-dessous :

Pôle / polarité	Achats hebdomadaires	Achats occasionnels lourds	Achats occasionnels légers	Achats exceptionnels
Colmar	3 000 m ²	Pas de superficie maximale	Pas de superficie maximale	Pas de superficie maximale
Villes couronnées Wettolsheim « Les Erlen » Houssen « Cora »	3 000 m ²	7 000 m ²	3 500 m ²	Localisation non préférentielle
Pôles pluri-communaux	3 000 m ²	3 000 m ²	1000 m ²	Localisation non préférentielle
Pôles secondaires	2 000 m ²	Localisation non préférentielle	Localisation non préférentielle	Localisation non préférentielle
Villages	700 m ²	Localisation non préférentielle	Localisation non préférentielle	Localisation non préférentielle

→ Les commerces existants ayant déjà dépassé ce seuil peuvent s'étendre de manière limitée (cf. définition de l'extension limitée)

AXE 4-

Concilier choix de développement et maîtrise des déplacements



Développer les transports collectifs

Transports collectifs routiers

- **Restructurer et renforcer l'offre de transports collectifs interne de l'agglomération colmarienne, dans l'objectif de relier les pôles résidentiels aux grands pôles d'emplois.**
- **Améliorer l'accès des zones d'emplois aux résidents des autres secteurs du SCoT.**
 - A terme, cette restructuration se traduira notamment par le renforcement d'un axe nord-sud, de type bus à haut niveau de service, passant à proximité de la gare centrale.

Transport ferroviaire

- **Développer l'axe ferroviaire Metzeral-Colmar-Vogelsheim est une priorité forte, y compris pour le transport fret, avec à terme une extension de la voie ferrée vers l'Allemagne.**
 - Améliorer la desserte du fond de vallée (créer un évitement à hauteur de Wihr-au-Val est l'un des moyens d'action) et privilégier l'usage du train pour les déplacements de personnes, y compris pour les déplacements touristiques et de loisirs.
- **Conserver la capacité de développer le corridor ferroviaire nord-sud, notamment en protégeant les emprises nécessaires.**

Adapter et améliorer les réseaux viaires

- **Améliorer le réseau routier pour accroître la sécurité des usagers et préserver le cadre de vie reste l'une des priorités.**
 - Améliorer l'accessibilité de la vallée de Munster. Celle-ci doit répondre prioritairement à un objectif de desserte des zones d'activités et au transport des marchandises.
 - Ecarter le trafic de transit des pôles urbains et en particulier de l'agglomération colmarienne. Cet objectif nécessite de **boucler le réseau de voies périphériques à Colmar par un barreau sud.**
 - Limiter les nuisances liées au trafic international, notamment au moyen d'un contournement du centre de Weckolsheim.
- **Développer le réseau des pistes cyclables, et notamment les pistes en site propre, pour arriver à un réseau des modes doux structurant à l'échelle communale et intercommunale.**
 - L'objectif est de concurrencer l'automobile pour les déplacements de courte distance et de sécuriser les déplacements des populations vulnérables (enfants, personnes âgées, handicapés...).

Déclinaison réglementaire

Favoriser et développer la desserte en transports collectifs

Dans l'agglomération colmarienne, les liaisons de transports collectifs vers les principaux pôles d'emplois colmariens (centre et zone nord) doivent être développées pour les migrants venant de l'extérieur.

L'urbanisation doit être orientée de sorte à proposer une alternative à l'usage de la voiture et à valoriser les transports collectifs et les modes doux notamment en privilégiant les sites réduisant les distances à parcourir.

Les politiques de développement urbain visent à **augmenter la densité aux abords des secteurs desservis par les transports en commun** ou devant l'être et favorisent la mixité des fonctions et des formes urbaines à ces endroits.

Le développement de l'habitat s'organise au plus près des arrêts de transports en commun et des secteurs devant être desservis. Cette orientation concerne en priorité les systèmes de transport en commun en site propre et notamment le transport ferroviaire.

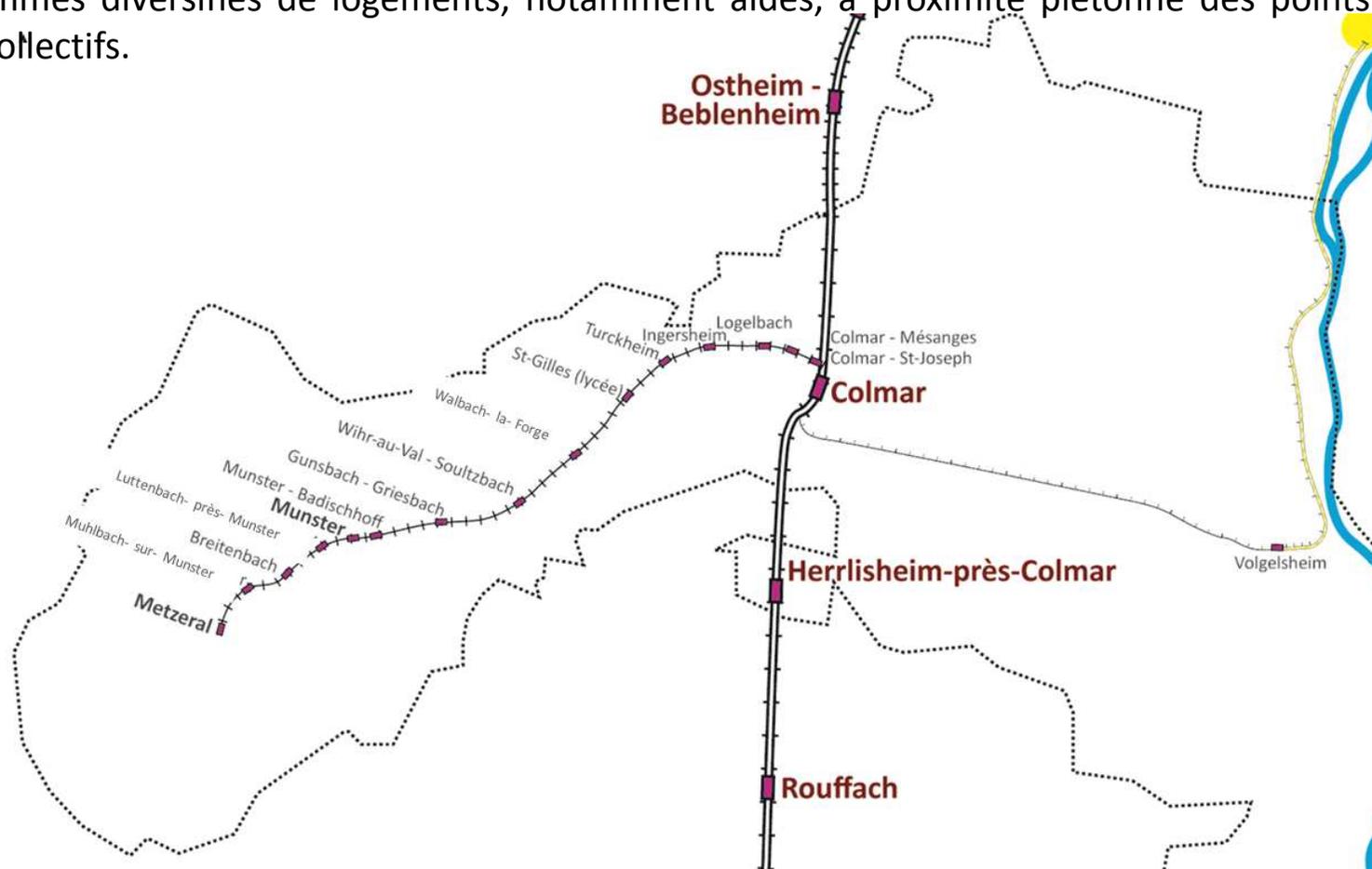
Déclinaison réglementaire

Développement autour des gares et des axes de transports collectifs

Le développement de capacités d'accueil à proximité de la gare centrale de Colmar pour des activités économiques. Le développement urbain, par extension ou renouvellement, se fait prioritairement dans les secteurs desservis par les transports collectifs.

Les politiques mises en œuvre dans ces secteurs veillent notamment :

- à permettre le développement d'espaces d'accueil pour des activités économiques ;
- à intégrer des programmes diversifiés de logements, notamment aidés, à proximité piétonne des points d'arrêt des transports collectifs.



Déclinaison réglementaire

Favoriser l'intermodalité et la complémentarité entre les offres existantes

Les liens en transport interurbain de l'agglomération colmarienne avec les pôles pluri communaux et les pôles secondaires sont à conforter.

Les capacités de développement de l'infrastructure ferroviaire nord-sud du territoire (axe Strasbourg/Bâle) doivent être conservées, notamment par la préservation des emprises à proximité du linéaire des voies ferroviaires existantes.

Les emprises des voies ferrées existantes permettant l'accès à la zone d'activité nord de Colmar sont préservées de toute urbanisation. Il en est de même pour celles des voies ferrées Colmar/Sainte-Croix-en-Plaine et Colmar/zones d'activités rhénanes.

La réalisation d'une jonction ferrée avec l'Allemagne au sud de Biesheim est nécessaire à terme au développement du territoire et à l'accélération du développement des transports en commun.

La réalisation d'une voie d'évitement ferroviaire supplémentaire à hauteur de Wihr-au-Val est nécessaire au développement de l'axe ferroviaire Metzeral/Munster/Colmar.

Dans le prolongement de la voie ferrée à Metzeral, l'accès au secteur des crêtes est développé par des modes de desserte alternatives à l'automobile.

Déclinaison réglementaire

Améliorer l'accessibilité de la vallée de Munster

L'accessibilité de la vallée de Munster est un élément fondamental pour son attractivité, notamment économique.

La priorité donnée à la desserte en transports en commun de la vallée ne fait pas obstacle à la réalisation d'aménagements routiers visant à améliorer les conditions de circulation des transports de marchandises dès lors que ces aménagements ne réduisent pas de façon significative les temps de déplacements globaux entre Munster et Colmar.

Tenir compte des nouvelles façons de se déplacer: le covoiturage

Le développement d'aires de covoiturage au sein du territoire pourra répondre soit aux besoins des déplacements de longue distance, soit aux besoins de déplacements internes.

Dans cette optique pourront être aménagées:

- Des aires « autoroutières » de covoiturage, implantées à proximité immédiate des diffuseurs autoroutiers et au niveau de nodalités sur le réseau structurant,
- Des aires locales de covoiturage qui devra prévoir au niveau des gares des places de stationnement dédiées au covoiturage.

Certaines aires de covoiturage pourront également servir de support à la mise en place de services d'autopartage, notamment en vue de faciliter les déplacements domicile- travail à destination de l'Allemagne.



4

Le planning



Le planning prévisionnel :

1er semestre 2015

Travaux sur le DOO du SCoT

2^{ème} semestre 2015

Mise en forme réglementaire du SCoT

Avant fin 2015

Arrêt du SCoT

Début 2016

Consultation des Personnes Publiques Associées

Avant l'été 2016

Enquête publique

Avant fin 2016

Approbation du SCoT



**Merci pour votre
participation**

