

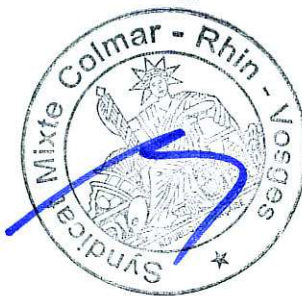
Schéma de Cohérence Territoriale Colmar Rhin Vosges



SCoT approuvé par délibération du comité syndical le 14 décembre 2016

SCoT amendé par délibération du comité syndical le 19 décembre 2017

SCoT enregistré en Préfecture du Haut-Rhin le 25 janvier 2018



Le Président, Monsieur Yves HEMEDINGER



Syndicat Mixte pour le SCOT Colmar Rhin Vosges

Projet d'Aménagement et de Développement Durables



Dossier approuvé le 14 décembre 2016 et amendé le 19 décembre 2017

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	4
INTRODUCTION	6
 AXE 1. REpondre aux besoins résidentiels en s’assurant la maîtrise de l’étalement urbain	7
1.1. Développer et conforter l’armature urbaine du territoire	8
1.2. Gérer le sol de façon économe	10
1.3. Répondre aux besoins résidentiels et de mixité sociale	12
 AXE 2. TROUVER UN EQUILIBRE ENTRE CHOIX DE DEVELOPPEMENT ET PRESERVATION DU PAYSAGE ET DES FONCTIONNALITES ENVIRONNEMENTALES DU TERRITOIRE	14
2.1. Valoriser le paysage	15
2.2. Assurer le fonctionnement hydraulique du territoire et la préservation de la ressource en eau	17
2.3. Préserver et restaurer le bon fonctionnement écologique du territoire et accroître la biodiversité	19
2.4. Prendre en compte les risques	21
2.5. Limiter et lutter contre les pollutions et les nuisances	22

AXE 3. STRUCTURER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE	23
3.1. La place et le rôle du territoire dans le Rhin Supérieur	24
3.2. Assurer le développement économique	24
3.3. Développer la compétitivité des zones économiques	25
3.4. Agriculture et développement agricole	27
3.5. Assurer le développement touristique du territoire	28
3.6. Commerce	29
 AXE 4. CONCILIER CHOIX DE DEVELOPPEMENT ET DEPLACEMENTS	 31
4.1. Développer les transports collectifs	32
4.2. Intermodalité et stationnement	34
4.3. Adapter et améliorer les réseaux viaires	35
4.4. Articuler l'urbanisation et les transports	36
4.5. Ecarter le trafic de transit des pôles urbains denses	37

PRÉAMBULE

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du SCoT Colmar Rhin Vosges intègre les principes du **développement durable** définis dans la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) du 13 décembre 2000 et confirmés dans la loi UH (Urbanisme et Habitat) du 2 juillet 2003.

La loi portant engagement national pour l'environnement, promulguée le **12 juillet 2010**, apporte de profondes modifications quant à la prise en compte de la notion de développement durable notamment dans les documents d'urbanisme. Ce texte (dit "Grenelle 2") est présenté comme la "boîte à outils juridique du Grenelle de l'environnement". Il énumère des dispositions pratiques visant à la mise en œuvre concrète de la "loi de programme relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement".

En matière de planification urbaine et d'aménagement du territoire, les principes retenus à travers la législation en vigueur sont les suivants :

1° L'équilibre entre :

- a) Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;
- b) L'utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières, et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;
- c) La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;
- d) Les besoins en matière de mobilité.

1° bis La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;

2° La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;

3° La réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes,

des espaces verts, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, et la prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

La loi ALUR du 24 mars 2014 a complété les obligations qui incombent au SCoT en matière de paysage, de mise en valeur des ressources naturelles et de prise en compte des temps de déplacement.

Une fois ces principes posés, l'exigence du PADD est d'inscrire le territoire Colmar Rhin Vosges dans une logique de développement durable et de répondre aux enjeux du territoire identifiés lors de l'élaboration du diagnostic stratégique.

UN PROJET SUPRA-INTERCOMMUNAL

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) indique les **grands objectifs d'aménagement du territoire** pour les **20 prochaines années** définis dans un souci de développement durable, de solidarité et de cohérence.

Il expose les objectifs politiques que se fixent les élus du SCoT Colmar Rhin Vosges (conformément à l'article L.141-4 du Code de l'Urbanisme).

Dans son prolongement, le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) du SCoT précisera les objectifs du PADD sous la forme de règles ayant un caractère opposable.

Ce document de planification stratégique¹ intercommunale souhaité par les élus est un moyen de fixer des orientations de Développement Durable² qui devront être déclinés dans les documents d'urbanisme locaux (PLU, POS, Carte Communale).

Article L 141-4 du Code l'Urbanisme :

« Le projet d'aménagement et de développement durables fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de qualité paysagère, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement. Lorsque le périmètre d'un schéma de cohérence territoriale recouvre en tout ou partie celui d'un pays ayant fait l'objet d'une publication par arrêté préfectoral, le projet d'aménagement et de développement durables du schéma de cohérence territoriale prend en compte la charte de développement du pays. »

¹ Le PADD n'est en aucune façon un document technique détaillé mais un document de présentation « politique » qui exprime les objectifs stratégiques retenus par les élus. Ils devront être déclinés dans le Document d'Orientations et d'Objectifs du SCoT (conformément à l'article L.141-5 du Code de l'Urbanisme) et créeront de nouvelles règles qui s'imposeront localement (dans le cadre de l'élaboration ou la révision des documents d'urbanisme locaux et/ ou intercommunaux).

² Le PADD intègre les grands principes du Développement Durable qui ont été renforcés dans le cadre de la Loi "Engagement National pour l'Environnement", dite Loi Grenelle 2 de l'Environnement du 10 juillet 2010.

INTRODUCTION

Le projet d'aménagement et de développement durables du Schéma de Cohérence Territoriale Colmar-Rhin-Vosges constitue la réponse politique des élus du territoire à quatre grands défis qui se sont imposés au travers des analyses et des débats menés durant cette élaboration. Regroupant les enjeux identifiés lors de l'état initial de l'environnement et du diagnostic, ces défis ont structuré la réflexion et l'organisation du projet d'aménagement et de développement durables pour déboucher sur 4 grands axes politiques.

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. **REPONDRE AUX BESOINS RESIDENTIELS EN S'ASSURANT LA MAITRISE DE L'ETALEMENT URBAIN**



Panoramio- Copyright Bruno MEISTERMAN

1.1. DEVELOPPER ET CONFORTER L'ARMATURE URBAINE DU TERRITOIRE

S'appuyer sur l'armature urbaine existante est le moyen d'organiser un développement cohérent, équilibré et durable de l'espace. Cette armature urbaine assure un développement polycentrique du territoire ; elle offre à chaque sous-espace du périmètre du SCoT une centralité de proximité, puis, en remontant les niveaux, la satisfaction de besoins plus spécialisés, sans concentration excessive.

L'armature urbaine du SCoT Colmar-Rhin-Vosges est formée :

- de la **ville centre de Colmar** ;
- de ses **villes couronnes** (Ingersheim, Turckheim, Wintzenheim, Horbourg-Wihr) ;
- de **deux pôles relais pluri-communaux**, à chaque extrémité du territoire (Biesheim, Volgelsheim et Neuf-Brisach à l'est, Munster-Metzeral à l'ouest) ;
- de **trois pôles secondaires de proximité** (Wihr-au-Val, Sainte-Croix-en-Plaine et Muntzenheim) ;
- des **villages**.

La répartition spatiale des polarités urbaines identifiées permet de couvrir tout le territoire du SCoT, minimisant ainsi les distances à parcourir pour satisfaire aux besoins fondamentaux des ménages : emplois, logements, achats, loisirs, espaces naturels et récréatifs. Cette armature urbaine permet d'optimiser l'architecture des réseaux de déplacements en s'appuyant sur les lignes de transport collectif existantes et à développer, notamment ferroviaires.

En outre, cette « polarisation » du territoire permettra de décliner différemment le principe de densification et de limitation de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers.

Le développement économique et résidentiel et les équipements sont répartis sur le territoire en tenant compte de cette armature urbaine.

Le SCoT s'appuie sur un principe d'aménagement équilibré du territoire en respectant les spécificités des différents espaces du territoire afin de garantir un maintien de son caractère. Le développement urbain est articulé avec l'armature urbaine. La capacité de développement croissante s'assortit de responsabilités elles-aussi croissantes, vis-à-vis du territoire et de ses différents objectifs : en matière de

desserte en transports en commun, en matière de densité urbaine, de mixité sociale et fonctionnelle, etc. La concentration urbaine et le niveau de service offert doivent être progressivement augmentés, au fur et à mesure que l'on monte dans la hiérarchie de l'armature urbaine. Ce développement urbain doit s'appuyer sur le développement coordonné et cohérent des réseaux de transport en commun. Priorité doit être donnée au développement des secteurs résidentiels et économiques correctement desservis par les infrastructures et les équipements. L'expansion spatiale doit être articulée et proportionnée au niveau de l'armature urbaine considérée.

- **L'agglomération centrale formée par la ville de Colmar doit être renforcée.** Son rayonnement économique, culturel et ses équipements sont nécessaires au développement équilibré et maîtrisé du territoire. Son développement doit être poursuivi. Le poids de Colmar dans le territoire du SCoT et plus largement en centre Alsace doit être maintenu et renforcé. Profitant de sa position stratégique de carrefour entre l'axe alsacien nord-sud et le lien est-ouest entre Allemagne et versant ouest des Vosges, elle doit s'affirmer comme le pôle économique et tertiaire majeur du centre de l'Alsace.
- **Le développement des villes couronnes accompagne celui de la ville centre.** Ce développement doit permettre d'équilibrer les fonctions urbaines présentes, notamment économique, afin de répartir la pression de l'urbanisation sur un territoire plus large que celui de la seule ville centre. Les liens fonctionnels et notamment l'accessibilité en transport en commun de ces villes doivent être renforcés et valorisés pour limiter le recours à l'automobile.
- **Le développement des deux pôles relais pluri-communaux** doit se poursuivre ; il est nécessaire à l'équilibre du territoire et à la répartition de la croissance économique et résidentielle. Ils renforcent leur capacité d'accueil dans les domaines économique et résidentiel pour permettre des économies d'échelle et favoriser l'accueil de services répondant aux besoins de leur bassin territorial. En raison de leur desserte par les transports en commun, existante ou projetée par le SCoT, ils ont vocation à structurer le développement de leur territoire. L'organisation spatiale et notamment celle des déplacements entre les composantes de ces pôles doit privilégier l'identification de ces pôles.
- **Les pôles secondaires sont le premier niveau de proximité.** Ils doivent accueillir les services et les équipements de proximité nécessaires à leur bassin de vie et de voisinage.
- **Le développement des villages est nécessaire, mais il doit être réorienté vers plus de densité** d'occupation des enveloppes urbaines existantes et moins d'extensions spatiales. Le développement des villages doit être proportionné aux besoins en logements générés par la recherche d'un équilibre interne de leur population et la satisfaction de leurs besoins propres.

1.2. GERER LE SOL DE FAÇON ECONOMIQUE

La gestion économe du sol constitue l'un des éléments fondamentaux de ce projet d'aménagement et de développement durable. Le sol est un bien rare, non renouvelable. L'accroissement de la consommation foncière est l'une des sources de perte de biodiversité et de

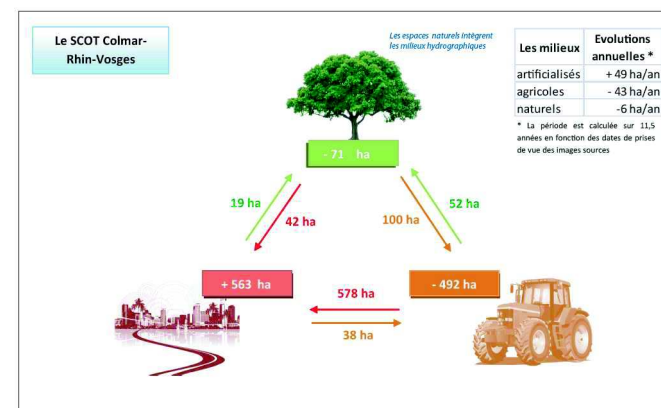
potentiel agricole du territoire. Le SCoT affirme la nécessité de rechercher l'économie du foncier dans toutes les politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme, à toutes les échelles du territoire. Cet objectif politique est décliné via l'organisation urbaine qui privilégie la concentration du développement urbain, mais aussi au niveau des différents projets. Les extensions spatiales des villes, qu'elles soient à vocation économique, résidentielle ou d'équipement, tout comme les infrastructures ou les aménagements doivent rechercher et privilégier les solutions mettant en œuvre une recherche d'économie foncière.

C'est particulièrement vrai au niveau des formes bâties, et le SCoT privilégie dans ce domaine la recherche de densité urbaine. Elle est le corollaire d'une politique d'économie foncière; aussi veillera-t-on à **densifier les tissus urbains** qui peuvent l'être sans difficultés sociales, économiques, paysagères ou environnementales majeures et ce à toutes les échelles urbaines du territoire, chacun à la mesure de ses capacités.

Avec une consommation estimée, entre 2000 et 2012, de **49 hectares de terres agricoles et d'espaces naturels au profit d'espaces artificialisés en moyenne par an**, le territoire se doit de maîtriser son développement et de le localiser dans des secteurs préférentiels, où les impacts écologiques et économiques seront moindres.

Cette volonté passe par un travail prioritaire de reconversion des friches existantes et comblement des vides au sein des villes et des villages, ainsi que par la mise en œuvre de politiques publiques favorisant le réemploi du bâti et des volumes existants.

La mise en œuvre de solutions innovantes est privilégiée pour la réalisation des nouveaux espaces commerciaux et d'activités, notamment en recherchant les moyens de limiter la consommation foncière liée à l'automobile et à son stationnement. Parmi les objectifs en ce domaine figurent la recherche d'une meilleure desserte en transport en commun ainsi que le développement et le maintien d'un commerce de proximité, accessible sans recours à l'automobile.



- **La consommation foncière doit être limitée :**
 - Développer des formes urbaines résidentielles moins consommatrices du sol.
 - Développer des formes de centres commerciaux moins consommatrices de foncier, notamment du point de vue des parkings.
 - Développer une offre économique adaptée aux attentes des différentes entreprises.
- **Augmenter la densité urbaine des villes bien desservies par les transports collectifs et des pôles de l'armature urbaine et favoriser et organiser la densité urbaine des quartiers desservis par les transports en commun :**

- **Limiter la consommation de sol des secteurs peu ou mal desservis par les transports en commun et proportionner les capacités de développement en fonction de la desserte en transport en commun.**
- **Donner la priorité au renouvellement urbain et au réemploi de l'existant à toutes les échelles du territoire : fermes dans les villages, renouvellement des faubourgs et des quartiers peu denses des villes, récupération et reconversion des friches... :**
 - Développer et densifier les pôles identifiés du territoire et notamment la première couronne colmarienne.
 - Limiter le développement spatial des villages à ce qui est nécessaire à la satisfaction de leurs besoins en logements, la priorité étant donnée à la reconversion du bâti existant et au remplissage des vides dans les enveloppes urbaines existantes.
 - Encourager le réemploi des friches existantes de toute nature.
- **Préparer l'avenir et les mutations ultérieures des villes :**
 - Le choix des formes urbaines et des modes d'organisation de l'espace doit faciliter le réemploi et la densification ultérieure du bâti créé.

1.3. REPONDRE AUX BESOINS RESIDENTIELS ET DE MIXITE SOCIALE

Les projections de population à l'horizon du SCoT font état d'une poursuite de la croissance de la population du territoire, à hauteur de 170 000 habitants environ (soit une croissance démographique de l'ordre + 900 habitants/ an comme constatés lors des 10 dernières années). Accueillir cette population fait partie des objectifs majeurs du SCoT, celui-ci n'ayant toutefois pas vocation à aller au-delà de cette croissance démographique projetée.

Pour répondre à ces objectifs d'accueil de populations nouvelles, les différents pôles identifiés dans l'armature urbaine doivent poursuivre leur développement, et plus particulièrement ceux les mieux desservis aujourd'hui par les transports en commun, ainsi que ceux ayant vocation à l'être à l'échéance du SCoT.

Dans cette optique, l'objectif minimal moyen de production de logements de 900 à 1 050 logements par an permettant de répondre au besoin de desserrement des ménages notamment ainsi qu'au plan de relance logements (NB : 900 logements par an ont été construits sur

le périmètre SCoT lors des 10 dernières années) est réparti de manière raisonnée et croissante entre les différents niveaux de l'armature urbaine, en insistant sur les polarités.

Cet objectif de croissance du parc de logements s'imposera d'autant plus que l'on est à un niveau élevé dans la hiérarchie urbaine.

La répartition de l'effort de construction sur les pôles est essentielle au fonctionnement du territoire et permet d'équilibrer la croissance sur l'ensemble de l'espace du SCoT. La croissance forte des villages, observée sur la dernière période, devra être modérée et réorientée vers des types d'habitat moins consommateurs de foncier.

Au-delà d'un objectif purement quantitatif, l'ambition du SCoT consiste à développer des politiques de l'habitat répondant encore mieux aux besoins des catégories de population les moins aptes à trouver satisfaction par le simple jeu du marché.

En particulier, il s'agira d'accroître sensiblement les capacités d'accueil en logements aidés, particulièrement dans les zones les moins pourvues actuellement. La diversification des produits logements offerts est un impératif, si l'on veut faciliter les réponses aux besoins spécifiques des personnes âgées et des jeunes ménages. Les politiques publiques ont comme objectif d'offrir à ces catégories en particulier un accès au logement correspondant à la fois à leur capacité financière mais aussi à leur désir de localisation.

La lutte contre la ségrégation spatiale entre les différents niveaux du territoire, comme entre les différents quartiers des pôles urbains, est un des objectifs de ce SCoT.

- **Répondre à l'ensemble des besoins en logements de la population, et notamment aux besoins des populations les plus fragiles et les plus modestes, développer et favoriser la mixité sociale :**
- **Accroître la diversité de l'offre dans les parcs privés et publics, tant au niveau de la taille des logements que du type d'occupation proposé.**
- **Encourager la réhabilitation ou la rénovation des parcs publics et privés existants.**
- **Développer la production de logements adaptés aux besoins des personnes âgées :**
 - Localiser cette offre spécifique en fonction de la proximité des équipements et des services.
- **Développer et favoriser la mixité fonctionnelle dans les villages, les villes couronnes et les pôles de l'armature urbaine :**

- Développer la mixité des fonctions urbaines dans les quartiers neufs et les opérations de renouvellement urbain, notamment pour ceux de grande ampleur.
- Développer et favoriser le maintien des fonctions de proximité dans les villages (équipements à vocation locale, commerce de proximité...).
- **Répartir l'effort de construction de logements sur l'ensemble du territoire, de façon équitable et proportionnée, en réponse aux besoins de la population. L'objectif est ici d'offrir la possibilité de continuer à se loger sur place, ou la liberté de s'installer pour toutes les classes d'âges et de revenus :**
 - Assurer une meilleure répartition spatiale et quantitative des logements aidés et des logements locatifs, au plus près des besoins existants et futurs des habitants.

AXE 2. TROUVER UN EQUILIBRE ENTRE CHOIX DE DEVELOPPEMENT ET PRESERVATION DU PAYSAGE ET DES FONCTIONNALITES ENVIRONNEMENTALES DU TERRITOIRE



Panoramio- Copyright PTIRON

2.1. VALORISER LE PAYSAGE

Les paysages, leur qualité et leur diversité sont un élément d'identité fort du territoire du SCoT. Ils contribuent à cimenter le sentiment d'appartenance des habitants d'un lieu et, à ce titre, leur préservation et leur valorisation sont un des enjeux forts que le projet a repris à son compte. Néanmoins, le paysage résulte d'une interaction entre l'homme et son environnement ; à ce titre il est vivant et évolutif et doit le rester. Le projet du SCoT n'est donc pas de le figer dans un état donné mais bien d'encadrer son évolution.

La diversité des paysages est très forte sur le territoire, constituant une richesse patrimoniale importante et une source d'attractivité touristique et donc économique conséquente, tout autant qu'un motif de choix résidentiel. Les politiques publiques susceptibles d'avoir une influence sur ces paysages doivent veiller à limiter les atteintes aux structures paysagères identifiées dans l'état initial de l'environnement. Elles doivent favoriser l'intégration harmonieuse et cohérente des éléments nouveaux et respecter le génie des lieux qui fait des quartiers anciens des villes des endroits inimitables.

Eviter la banalisation des sites, veiller à la bonne insertion des extensions urbaines et des infrastructures sont donc logiquement au premier rang des préoccupations du projet d'aménagement et de développement durable. Limiter les phénomènes d'étalement urbain en tache d'huile pour conserver leur identité aux villes et villages est une ardente nécessité qui passe par le maintien de coupures d'urbanisation chaque fois que possible.

Le Grenelle de l'Environnement impose de nouvelles normes de construction pour réduire la consommation énergétique et limiter l'émission de gaz à effet de serre. Ces nouvelles constructions peuvent alors poser un problème quant à leur intégration dans les centres anciens des villes, des bourgs et des villages. Le SCoT porte une grande attention à la préservation du paysage traditionnel de ces centres urbains.

Tout autant qu'aux grands sites paysagers majeurs, aisément identifiables et incontestés, le SCoT porte une attention forte aux éléments habituellement moins reconnus. Le respect de l'identité paysagère et la lutte contre la banalisation du paysage passent donc par la préservation des éléments de petit patrimoine rural ou urbain et par une attention particulière apportée aux éléments de végétation fondateurs du paysage, tant par leur préservation en plaine que par le maintien de zones ouvertes en montagne. Dans les paysages agricoles, la préservation et la reconstitution des éléments végétaux concourent à lutter contre la monotonie paysagère, mais aussi à constituer des milieux écologiques relais intermédiaires en milieu ouvert.

Les entrées de ville, par la première image qu'elles projettent sur le passant, sont donc des secteurs d'enjeux particulièrement forts. Les politiques publiques veillent à lutter contre leur banalisation, et préservent les éléments de patrimoine naturel ou urbain singuliers.

- **Différencier les futurs leviers d'action paysagers du SCoT en fonction des territoires et apporter une attention particulière aux secteurs paysagèrement les plus sensibles.**
- **Veiller à l'intégration harmonieuse des extensions urbaines** de toute nature vis à vis de leur noyau urbain support, comme vis à vis du grand paysage.
- **Préserver et développer (voire recréer), des ceintures vertes autour des villages**, véritables réseaux d'espaces verts et/ou écologiques, d'espaces de loisirs et/ou sportifs, tout en minimisant la consommation d'espaces agricoles supplémentaires.
- Protéger et valoriser les **points de vue lointains** sur les villages ou les paysages emblématiques et patrimoniaux.
- Maintenir les **coupures vertes et/ou paysagères** entre les ensembles urbains pour maintenir l'identité et l'intégrité paysagère des petites unités urbaines, des villages.
- Conserver, quand cela est nécessaire, le petit parcellaire lorsqu'il est planté (vergers, potagers, bosquets, arbres isolés) aux abords des zones urbanisées.
- **Intégrer les secteurs d'activité ou d'extension dans le paysage**, en aménageant et en plantant leurs espaces libres dans la logique paysagère avoisinante.
 - Quand cette action est jugée importante, prévoir la maîtrise foncière correspondante, soit par acquisition, soit par convention avec le(s) propriétaire(s), soit par intégration dans le cahier des charges de cession.
- **Préserver les paysages de montagne** et, en particulier, chercher à rétablir les étagements paysagers traditionnels.
 - Le maintien des vides qui caractérisent ces paysages de montagne, ainsi que celui des vis à vis ou des vues lointaines sur les pentes et les lignes de crête sont autant d'éléments à préserver et à valoriser au travers des différentes politiques publiques.
- **Préserver et développer la trame paysagère liée au réseau hydraulique naturel** (ripisylve) en tant qu'élément paysager mais aussi en tant que trame verte et écologique.
- Accroître, à toutes les échelles urbaines, la réalisation **d'espaces d'interactions sociales** cumulant des vocations paysagères et écologiques.
- **Valoriser et préserver l'identité paysagère des zones remarquables, notamment dans les centres anciens traditionnels**
 - Veiller à la bonne insertion des nouvelles constructions dans les centres anciens traditionnels (toits terrasses, bardages extérieurs, ouvertures,...).

2.2. ASSURER LE FONCTIONNEMENT HYDRAULIQUE DU TERRITOIRE ET LA PRÉSERVATION DE LA RESSOURCE EN EAU

Le territoire du SCoT dispose d'un patrimoine «eaux souterraines et superficielles» exceptionnel dont le maintien de la qualité sur le long terme est indispensable. Sa préservation est nécessaire pour en assurer les différents usages : alimentation en eau potable, industrie, agriculture et loisirs. La préservation du réseau hydrographique contribue par ailleurs à la gestion des risques d'inondation et à la mise en place d'une trame verte et bleue, objectif majeur pour assurer le fonctionnement écologique du territoire et le maintien de la biodiversité.

La préservation du réseau hydrographique est nécessaire aux objectifs de préservation de la ressource en eau et du bon état écologique des cours d'eaux. Elle participe également à la prévention des risques d'inondation. Les politiques publiques chercheront à minimiser les atteintes portées à ce réseau et à son fonctionnement, tant dans les rivières (prise d'eau, barrage, seuils, etc) que dans les fuseaux de mobilité de ces cours d'eau (aménagement divers, infrastructures, etc). Lorsque de tels aménagements sont nécessaires, on veillera à en minimiser les effets et à restaurer les fonctionnalités liées à ce réseau hydrographique.

Le développement de la végétation rivulaire (ripisylve) est l'un des facteurs les plus simples et les plus efficaces de protection des cours d'eau. On recherchera donc systématiquement, dans les choix d'urbanisme et d'aménagement notamment, les conditions permettant l'extension de cette végétation rivulaire, y compris aux abords des parties artificialisées des cours d'eau et du réseau hydrographique.

La lutte contre les atteintes à la qualité des eaux de surface comme des nappes phréatiques est indispensable. Les politiques publiques et plus particulièrement les choix d'aménagement et d'urbanisation porteront une attention toute particulière à minimiser les risques d'atteinte à cette qualité.

L'amélioration des conditions d'assainissement et notamment les politiques de développement des réseaux séparatifs, de mise aux normes des stations d'épuration et des systèmes non collectifs d'assainissement, d'entretien des réseaux actuels, etc, sont à l'unisson des objectifs du SCoT.

Les capacités de traitement sont proportionnelles aux besoins générés et le maintien de cet équilibre est une condition fondamentale vis à vis des choix de développement à opérer.

- **Préserver le réseau hydrographique :**

- En maintenant ou développant les réseaux de fossés existants
- En préservant et développant les ripisylves et leurs fonctions protectrices et épuratoires

- **Préserver les zones inondables et les fuseaux de mobilité des cours d'eau.**

- **Préserver et maintenir les zones humides.**

- Les zones humides **remarquables** du point de vue de la faune et de la flore doivent être préservées des modifications humaines,
- **Les zones humides ordinaires** doivent être préservées **pour garantir une gestion équilibrée de la ressource en eau.**
- **En améliorant la connaissance des zones humides sur le territoire.**

- **Préserver la ressource en eau**

- Renforcer la préservation des champs captant, y compris en orientant les pratiques culturales vers des modes de production respectueux de la qualité de la ressource en eau.
- Accroître la protection de la ressource en eau et développer les interconnexions de sécurité des réseaux.
- Tenir compte de la capacité en eau et d'assainissement dans les choix d'urbanisation.
- Poursuivre, dès lors que c'est économiquement sup portable ou techniquement pertinent, le développement des réseaux séparatifs et le recours aux modes alternatifs de gestion des eaux pluviales.

2.3. PRÉSERVER ET RESTAURER LE BON FONCTIONNEMENT ÉCOLOGIQUE DU TERRITOIRE ET ACCROÎTRE LA BIODIVERSITÉ

La Trame Verte et Bleue, issue d'une étude régionale, des études du SRCE et de réflexions partenariales transfrontalières, est l'une des conditions du maintien et du développement de la biodiversité. Le rôle écologique de cette trame, qui met en relation les espaces naturels ou sensibles du territoire du SCoT et ceux des territoires voisins, doit être préservé et renforcé.

La trame verte, sa préservation et au-delà, sa restauration, sont des objectifs essentiels de cet axe du projet d'aménagement et de développement durable. La grande trame des corridors écologiques majeurs, identifiée sous le nom de « Trame Verte » et exposée dans l'état initial de l'environnement, est préservée de l'urbanisation, tant en plaine qu'en zone de montagne ou dans les secteurs de piémont viticole. En particulier, les fonctions d'échanges assurées par ces grands corridors écologiques doivent être maintenues et restaurées lorsqu'elles sont dégradées.

La préservation de la biodiversité doit être un objectif pour l'ensemble des politiques publiques d'aménagement et d'urbanisme. Les solutions les plus favorables à la préservation de la biodiversité sont privilégiées.

Le projet d'aménagement et de développement durable du SCoT cherche à préserver essentiellement les fonctions écologiques des différents milieux naturels du territoire, plutôt que de s'attacher à protéger des lieux particuliers. Les noyaux majeurs constitués par les forêts et les corridors attachés au réseau hydrographique sont les éléments majeurs de cette trame et doivent en tant que tels faire l'objet d'une attention toute particulière dans les choix opérés lors des projets d'urbanisation et de développement. Il en est de même lors de la réalisation de nouvelles infrastructures ou d'équipements.

La préservation du fonctionnement écologique se double souvent d'enjeux et d'objectifs paysagers, mais aussi sociaux. La fréquentation du public, lorsqu'elle ne fait pas obstacle à la bonne conservation des espèces, doit être recherchée et facilitée car elle contribue à donner une valeur d'usage à ces milieux, valeur qui ne peut que contribuer à ancrer l'idée de leur préservation.

Sur le territoire du Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges, les actions visant à conserver la richesse biologique et à favoriser les continuités écologiques seront compatibles avec la charte approuvée.

- **Assurer la préservation des réservoirs de biodiversité et assurer la préservation/ restauration des corridors écologiques :**
 - Les forêts doivent être préservées en plaine et à proximité de l'agglomération, alors qu'en zone de montagne, à l'inverse, elles doivent être contenues, voire réduites, pour dégager et maintenir des milieux ouverts nécessaires au maintien de la biodiversité.
 - Préserver et développer la fonction sociale des forêts périurbaines, favoriser leur accessibilité, en particulier par les modes doux, et notamment la forêt entre Colmar et Sainte Croix en Plaine qui joue également un rôle paysager important.
 - Préserver la quiétude des sites naturels, supports d'espèces particulièrement menacées et sensibles à la présence humaine, en limitant notamment leur accessibilité.
 - Recréer des haies écologiques en accompagnement des grandes parcelles agricoles (effet paysager, biodiversité, coupure du vent...).

- **Assurer la viabilité des espèces patrimoniales emblématiques ou fortement menacées**
 - En particulier le Grand tétras et le Hamster commun, avec pour ce dernier la prise en compte du Plan National d'Action.

- **Préserver l'agriculture périurbaine aux abords immédiats des concentrations urbaines les plus importantes.**
 - Entretenir des espaces agricoles ayant une vocation secondaire de loisirs et de détente aux abords des villes et des pôles du SCoT. Ce dernier rôle, plus social, est nécessaire et essentiel car il facilite la préservation de ces espaces de production, en accroissant leur valeur et leur intérêt au regard des habitants, et donc le respect et l'attention qu'ils y portent.

2.4. PRENDRE EN COMPTE LES RISQUES

Les risques d'inondation constituent les principaux risques majeurs affectant le territoire du SCoT. L'objectif du SCoT est de préserver le fonctionnement hydraulique du territoire et de limiter au maximum l'exposition des habitants et des biens à ces risques. Cet objectif essentiel prend le pas sur les besoins de développement dans les choix opérés en matière d'urbanisme.

- **Limiter le risque inondation :**

- Etre compatible avec les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par le PGRI.
- Prendre en compte les risques « inondation », y compris dans les secteurs non couverts par les PPRNI.
- Interdire l'urbanisation nouvelle dans les secteurs de submersion.
- Prendre en compte le risque de remontée de nappe et adapter la nature de l'occupation des sols à ce risque.
- 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.

- **Limiter les risques naturels :**

- En favorisant et développant les projets et les bonnes pratiques susceptibles de limiter ou de diminuer ces risques à la source.
- Il s'agit donc de prendre en compte localement la présence de risques naturels particuliers dans les choix de développement (coulées de boues, glissements de terrain, avalanches).

- **Prendre en compte le risque nucléaire :**

- En vérifiant que les aménagements sont compatibles avec le plan d'intervention.

2.5. LIMITER ET LUTTER CONTRE LES POLLUTIONS ET LES NUISANCES

Ce chapitre concerne les nuisances, et notamment la volonté d'améliorer la qualité de l'air et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que les risques liés aux pollutions sur l'environnement. Les nuisances sonores, enfin, constituent l'autre grand thème d'action du SCoT. L'objectif du SCOT est de limiter au maximum l'exposition des habitants aux pollutions et nuisances. Cet objectif essentiel prend le pas sur les besoins de développement dans les choix opérés en matière d'urbanisme.

- **Limiter l'exposition des habitants aux pollutions et nuisances :**

- Localiser préférentiellement les activités à risques élevés, ou susceptibles de générer de fortes nuisances, à l'écart des zones d'habitat et limiter le développement urbain aux abords immédiats des zones d'activités à haut risque ou à fortes nuisances.
- Favoriser le développement des secteurs résidentiels à l'abri ou à l'écart des nuisances des grandes infrastructures bruyantes.

- **Améliorer le cadre de vie des habitants et la qualité de l'air, diminuer les rejets carbone et les rejets de polluants :**

- Engager une politique volontariste en terme de déplacements (limitation du nombre de places de stationnement, développement du transport en commun...).
- Encourager la ville des courtes distances, en favorisant la densification et le développement des transports en commun et des déplacements doux.
- Encourager à l'amélioration des performances énergétiques ou environnementales des bâtiments résidentiels et tertiaires.
- Développer les réflexions et les plans d'action en faveur du climat et de la protection de l'atmosphère, pour accroître le niveau de prise en compte.
- Encourager et valoriser les sources d'énergie renouvelables, faciliter leur développement et leur utilisation.

AXE 3. STRUCTURER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE



Panoramio- Copyright Olivier HEIMBURGER 2011

3.1. LA PLACE ET LE ROLE DU TERRITOIRE DANS LE RHIN SUPERIEUR

Le territoire du SCoT de Colmar Rhin Vosges joue un rôle charnière entre la sphère d'influence de Strasbourg au nord et celle de Bâle-Mulhouse au sud. Ce rôle doit être conforté pour assurer la croissance économique de cet espace. Sa position géographique sur l'axe rhénan nord-sud se double d'un enjeu d'axe est-ouest reliant Freiburg au versant ouest des Vosges. Ce positionnement doit être renforcé, notamment dans la perspective de l'Eurodistrict. Les vocations de pôle de recherche et de capitale administrative du département que joue Colmar, ville-centre de ce territoire de SCoT, doivent être confortées.

- **Positionner le territoire du SCoT dans la perspective de l'Eurodistrict centre et sud Alsace/région de Freiburg** comme un axe de développement est-ouest entre Strasbourg et Mulhouse, des bords du Rhin à la crête des Vosges.
- **Développer le pôle d'excellence agricole, le Biopôle, et favoriser l'innovation agricole ainsi que l'essaimage des activités.**

3.2. ASSURER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Le développement économique du territoire, source de richesse, doit être poursuivi. Il doit être réparti sur l'ensemble du territoire et s'appuie de façon proportionnelle sur l'armature urbaine identifiée. La mise en œuvre de solutions innovantes est privilégiée pour la réalisation des nouveaux espaces économiques, notamment en recherchant les moyens de limiter la consommation foncière.

La logique de cohérence entre déplacements, transports collectifs et développement économique nécessite une réponse graduée en fonction de la hiérarchie urbaine. A titre d'illustration, les grands pôles offrent le potentiel de développement le plus important, les villages accueillent quant à eux les activités à dimension locale, répondant à leurs besoins propres (relocalisation d'artisans, accueil limité d'activité nouvelle, etc.).

Le SCoT offre à chaque niveau de l'armature urbaine la capacité de répondre à ses propres besoins.

- **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 en réponse aux besoins.**
 - Veiller à la répartition territoriale de cette offre.

- **Privilégier le réemploi des friches.**
- **Encourager le maintien et le développement de l'artisanat, y compris dans les tissus urbains existants.**

3.3. DEVELOPPER LA COMPETITIVITE DES ZONES ECONOMIQUES

Le SCoT cherche à améliorer la qualité et la pertinence de l'offre foncière économique, au regard à la fois des besoins des entreprises (desserte, concentration de services aux entreprises, bassin de main d'oeuvre et qualification, qualité de l'offre foncière...), mais aussi des logiques et des besoins urbains : desserte en transport collectif, localisation au regard de l'environnement et du paysage, etc.

La qualité des déplacements est un critère essentiel de l'attractivité d'un territoire et de ses sites économiques. Améliorer cette desserte, tant pour les entreprises que pour les usagers et les salariés des zones, est en conséquence un des objectifs essentiels du projet de territoire, et les politiques d'urbanisme veillent à sa prise en compte dans le respect des autres composantes du SCoT, notamment environnementale et de régulation des déplacements automobiles.

Un certain nombre d'autres objectifs détaillés ci-dessous découlent de cette volonté d'amélioration. La qualité paysagère figure au rang de ceux-ci, et la volonté politique est bien d'améliorer sa prise en compte dans les choix de localisation et dans les conditions d'aménagement des sites nouveaux.

Certains objectifs politiques très forts n'ont pas forcément de traductions directement opérantes dans le champ de l'urbanisme et du document d'orientation et d'objectifs opposables. Ce sont, par exemple, les objectifs relatifs à l'intercommunalité de gestion des zones, ou ceux liés à la fiscalité de ces zones.

- **Améliorer la couverture haut-débit et très haut-débit du territoire :**

- Le SCoT s'inscrit dans une démarche de développement des technologies de l'information et de la communication (TIC) : ADSL, fibre optique, 3 et 4G mobile. Pour cela, il reprend les objectifs inscrits au Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN) qui sont de raccorder prioritairement en FTTH (fibre optique) les zones d'activités, les équipements et les services publics puis de raccorder en FTTH l'ensemble des foyers à plus long terme. Dans le cadre du SCoT, cet objectif est réaffirmé.

- **Privilégier la hiérarchisation des zones d'activités en s'appuyant sur la trame urbaine définie préalablement.**
- **Favoriser les localisations économiques à proximité des gares ou des voies ferrées.**
 - Cet objectif est particulièrement prégnant à Colmar, en raison de l'accès à la grande vitesse, qui doit être valorisé.
- **Veiller à la qualité de la desserte routière pour les nouveaux sites d'activité et améliorer la desserte de l'existant, notamment par les transports collectifs.**
- **La qualité de la desserte et de l'accessibilité en transport en commun doit accompagner la création de zones économiques et est un critère de sélection des sites.**

3.4. AGRICULTURE ET DEVELOPPEMENT AGRICOLE

L'agriculture joue un rôle économique majeur qui doit cependant faire face à une évolution permanente : rajeunissement des exploitants, restructuration des exploitations avec agrandissement des structures (augmentation de la Surface Agricole Utile des exploitations) et diminution du nombre d'exploitations. En outre, ses capacités de régulation dans d'autres domaines, et particulièrement dans celui de la consommation foncière ou de la localisation des extensions, permet d'avoir une action indirecte sur l'agriculture.

Ensuite, le projet d'aménagement et de développement durables pose un certain nombre d'objectifs spécifiques sur des secteurs de production agricoles rares, ou du moins particuliers au regard des choix de localisation des extensions urbaines.

- **Assurer le développement et la croissance du Biopôle, ainsi que l'essaimage des activités qu'il génère.**
- **Préserver les surfaces de production agricole, en minimisant la consommation de sol liée aux besoins des populations et en veillant au bon usage des espaces consommés du point de vue des densités urbaines qui y seront implantées.**
- **Développer les filières agricoles courtes et préserver les espaces proches des ensembles urbains nécessaires à l'agriculture périurbaine.**
 - Développer la filière agriculture biologique, notamment dans les zones de vallée.
 - Préserver les zones maraîchères.
 - Préserver l'aire AOC viticole en limitant les possibilités de développement.
- **En vallée de Munster, assurer l'équilibre entre la nécessaire préservation des terrains plats indispensables à l'agriculture de montagne et les besoins de développement économique, résidentiels et d'équipements**
- **Poursuivre le développement agricole en facilitant les sorties d'exploitation.**

3.5. ASSURER LE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE DU TERRITOIRE

La ressource touristique est très présente sur le territoire du SCoT. Non délocalisable, elle est à la fois précieuse et fragile. Le SCoT entend valoriser les ressources et préserver les éléments supports de ce développement touristique, notamment les éléments de patrimoine bâti ou naturel ainsi que les sites et paysages source de fréquentation, et développer en parallèle les éléments nécessaires au tourisme. Chacune des composantes de l'espace compris entre le Rhin et la crête des Vosges est riche d'éléments d'intérêt touristique. Pour ne citer que quelques-uns : nature, ski et montagne côté Munster, viticulture et patrimoine dans le piémont, patrimoine et culture à Colmar, patrimoine de l'UNESCO, jusqu'au patrimoine des canaux de plaine qui jouent chacun un rôle dans la forte fréquentation touristique. Le SCoT s'attache à préserver et à mettre en valeur chacune de ces composantes et recherche les éléments de synergies et les compléments à ce patrimoine touristique.

Son volet paysager, par exemple, est une des composantes de son action. Il en est de même des éléments sur la desserte et les moyens de transports, dont l'amélioration ne peut que contribuer au développement touristique.

Mais cette ressource touristique appelle aussi des objectifs spécifiques au titre des politiques publiques.

- **Développer un projet touristique global et cohérent s'appuyant sur les 4 composantes de l'espace du SCoT : la montagne, le piémont viticole, la ville centre, la plaine et ses canaux et enfin le patrimoine militaire historique de Neuf-Brisach, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO.**
 - Développer l'hôtellerie à l'est et à l'ouest du territoire.
 - Développer un projet touristique en lien avec le réseau de canaux en plaine.
 - Développer un projet touristique en lien avec le réseau des stations été-hiver en montagne.
 - Développer la desserte ferrée articulée à la grande vitesse, en lien avec le classement du patrimoine Vauban à l'UNESCO.
- **Favoriser le tourisme rural (gîtes, fermes-auberges, préservation du patrimoine support...) et développer l'éco-tourisme, en complément des formes touristiques plus traditionnelles.**
 - Développer la desserte cycliste du territoire comme support du développement touristique : réseau de pistes cyclables, cyclo-tourisme, etc.
- **Privilégier la reconquête des friches**
- **Préserver les paysages et les sites naturels support du tourisme.**
- **Préserver le patrimoine bâti et le petit patrimoine non reconnu.**
 - Développer les itinéraires touristiques et de randonnée, notamment en lien avec le petit patrimoine non reconnu, le développement d'un tourisme « vert » et l'éco-tourisme.

3.6. COMMERCE

Le territoire du SCoT est attractif d'un point de vue commercial. Les pôles majeurs de l'agglomération colmarienne accueillent une offre dense et diversifiée, dont le rayonnement dépasse largement les limites du territoire. Le centre-ville de Colmar constitue par ailleurs un véritable atout et joue parfaitement son rôle de cœur d'agglomération. Les pôles pluri communaux permettent de desservir leur bassin de vie sur des besoins réguliers et certains besoins occasionnels. Les pôles de proximité identifiés dans le diagnostic commercial (correspondent aux pôles secondaires au sens de l'armature urbaine et aux villes couronnes de Turckheim et Ingersheim) et le maillage fin des commerces et services du quotidien dans les villages complètent l'armature commerciale et desservent le territoire sur des besoins de première nécessité.

Ces caractéristiques ainsi que les évolutions récentes liées aux tendances de consommation (ralentissement et dématérialisation de la consommation), aux difficultés de maintien du commerce de proximité dans les centralités urbaines, à l'augmentation de la vacance commerciale, font émerger des enjeux dont le SCoT s'est saisi et auxquels il apporte des réponses.

Le SCoT privilégie en conséquence **un aménagement commercial s'inscrivant davantage dans une logique d'amélioration qualitative que de développement purement quantitatif**. Les nouveaux développements d'une certaine envergure doivent être au service d'une amélioration qualitative de l'offre existante et des espaces marchands, pour palier au déficit qualitatif constaté.

L'activité commerciale doit par ailleurs être renforcée et diversifiée dans ses composantes de proximité, dans les pôles résidentiels et les pôles de vie. Le SCoT privilégie une organisation de la réponse aux besoins courants de la population en cohérence avec l'armature urbaine et les objectifs d'accueil de population, **en s'assurant d'un dimensionnement des équipements proportionné à la taille du pôle** dans l'optique de réduire les nécessités de déplacement.

Le projet d'aménagement commercial du SCoT est décliné en quatre objectifs :

- **Conforter l'attractivité commerciale du territoire en s'appuyant sur les pôles structurants existants sur la ville centre et les villes couronnes.** Le projet privilégie pour cela l'accueil de nouveaux développements sur ces pôles, lorsqu'ils contribuent à une diversification ciblée de l'offre commerciale et apportent une véritable plus value à l'offre existante.
- **Affirmer le confortement des centralités urbaines comme une priorité forte.**
 - **Préserver l'attractivité du cœur d'agglomération** à travers des mesures incitatives dans le centre-ville de Colmar, mais également à travers l'accueil d'une offre complémentaire dans les espaces périphériques.
 - **Dynamiser l'offre de proximité au cœur des centres-bourg et des quartiers** de manière à favoriser autant que possible le développement du commerce au cœur des lieux de vie et privilégier une accessibilité douce pour les achats de

première nécessité. Cet objectif nécessitera la mise en place d'outils relevant de l'urbanisme mais également de démarches d'accompagnement et de dynamisation complémentaires.

- **Conforter l'armature commerciale actuelle en lien étroit avec l'armature urbaine.**
 - **Conforter les pôles pluri communaux dans leurs fonctions sur des achats réguliers voire occasionnels** à l'échelle de leur bassin de vie,
 - **Conforter les villes couronne, les pôles secondaires, les quartiers de l'agglomération dans leurs fonctions sur des achats réguliers** à l'échelle d'un bassin de proximité,
 - **Favoriser le maintien d'un maillage fin de l'ensemble du territoire sur des achats quotidiens**, en lien étroit avec les dynamiques démographiques, et en s'appuyant sur les différentes formes de commerces (commerce non sédentaire, circuits courts...).
- **Privilégier un aménagement commercial qualitatif et durable.**
 - **Réserver le développement commercial sur les motifs d'achat les plus anomaux** (justifiant un bassin de déplacement important), **aux pôles les mieux desservis et les plus accessibles notamment en transports collectifs.**
 - **Faire de la requalification des espaces marchands existants et la réhabilitation des friches une priorité forte** à laquelle les nouveaux développements dans les espaces marchands existants et leurs secteurs d'extension contribueront.
 - **Fixer des exigences qualitatives envers les projets de développement commercial** pour favoriser une plus grande qualité d'aménagement et limiter l'impact des opérations sur l'environnement.

AXE 4. CONCILIER CHOIX DE DEVELOPPEMENT ET MAITRISE DES DEPLACEMENTS



Panoramio- Copyright David ROFAS

4.1. DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS

Le développement des transports collectifs constitue véritablement l'un des fondements du projet d'aménagement et de développement durables du SCoT.

Cet objectif est la clef de voute de la stratégie de développement proposée par le SCoT. Elle sous-tend le choix de s'appuyer sur l'armature urbaine pour structurer et organiser le développement du territoire.

C'est à ce prix, et à ce prix seulement, que l'on pourra espérer à terme réguler le trafic automobile et satisfaire aux objectifs législatifs issus du processus du Grenelle de l'environnement.

Le SCoT affirme en conséquence la nécessité de renforcer la compétitivité des transports collectifs vis-à-vis de la voiture et impose aux politiques publiques l'ardent objectif d'assurer la desserte en transports collectifs des pôles de l'armature urbaine du territoire, couronne des villes autour de Colmar comprise.

Pour cela, on s'appuie sur les deux composantes du transport collectif, les transports par la route d'une part, par le rail d'autre part.

Les transports routiers tant internes à la communauté d'agglomération, qu'inter-urbains doivent s'organiser à l'horizon du SCoT pour renforcer la desserte de l'armature urbaine, dans l'optique de prendre des parts modales à l'automobile.

Ce renforcement passe par :

- l'augmentation des fréquences et de l'amplitude horaire ;
- la desserte des pôles de centralité existants et des secteurs de développement ;
- l'augmentation de l'intermodalité.

4.1.1. 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.**
 - Développer des axes à haut niveau de service en site propre, ainsi que l'intermodalité et l'interconnexion des systèmes de transport.
 - A terme, cette restructuration se traduira notamment par le renforcement d'un axe nord-sud, de type bus à haut niveau de service³, passant à proximité de la gare centrale.
- **Améliorer l'accès des zones d'emplois aux résidents des autres secteurs du SCoT.**
 - Améliorer l'accès aux pôles scolaires depuis l'extérieur du territoire de l'agglomération.
 - A terme, cette restructuration se traduira notamment par le renforcement d'un axe nord-sud, de type bus à haut niveau de service⁴, passant à proximité de la gare centrale.
- **Développer le cadencement des bus pour attirer une clientèle différente et renforcer leur attractivité.**

4.1.2. 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.

³L'objectif est ici moins dans le type de matériel roulant que dans le type de service rendu : tout système permettant de fortes fréquences aux heures de pointe, une grande amplitude horaire et des horaires garantis par un site propre répondrait à l'objectif du SCoT.

⁴L'objectif est ici moins dans le type de matériel roulant que dans le type de service rendu : tout système permettant de fortes fréquences aux heures de pointe, une grande amplitude horaire et des horaires garantis par un site propre répondrait à l'objectif du SCoT.

- **Conserver la capacité de développer le corridor ferroviaire nord-sud, notamment en protégeant les emprises nécessaires.**
- **Réouvrir les voies ferrées préexistantes en plaine et développer l'urbanisation en lien avec l'existence des transports en commun.**
- **Préserver les capacités de desserte fret des zones d'activités proches des voies ferrées existantes ou à réouvrir.**
- **Conforter le rôle de la gare de Colmar dans les champs combinés de l'urbanisme et des transports et particulièrement sa vocation de point d'accès du territoire à la grande vitesse (liaisons TGV).**

4.2. INTERMODALITE ET STATIONNEMENT

L'augmentation de la fréquentation des transports collectifs est une volonté forte du projet d'aménagement et de développement durables. Outre l'amélioration des réseaux évoquée auparavant, cette augmentation passe par l'accroissement du recours à l'intermodalité et à l'interconnexion des réseaux, ainsi que par l'amélioration de la qualité des espaces publics et de leur capacité à renforcer l'attractivité de ces modes de déplacement.

Tous les modes sont concernés, et cette amélioration à réaliser vise autant le passage de la route au fer, du bus au train, que du vélo au train, voire un jour au bus. L'interconnexion doit être améliorée pour fluidifier les déplacements et les rendre attractifs en terme de durée totale, en réduisant les temps d'attente.

La politique de stationnement est l'une des clés du succès de cette intermodalité, le vélo et l'automobile constituant une part très importante des moyens d'accès aux gares.

Le SCoT fixe ainsi un certain nombre d'objectifs dans ce domaine, décrits ci-après, en lien avec l'objectif de développement de l'intermodalité.

Enfin, il apparaît nécessaire de porter un effort et une attention particulière aux modes de déplacement et aux pratiques émergentes, tels la pratique du co-voiturage, du transport à la demande ou même de l'autopartage, notamment en aménageant l'espace public en fonction des attentes particulières générées par ces pratiques nouvelles.

Ainsi les abords des grands axes de circulation sont-ils le lieu privilégié pour implanter des parkings de co-voiturage, dont le SCoT souhaite le développement et la multiplication.

- **Développer l'intermodalité des systèmes de transport collectif ainsi qu'envers les autres modes de déplacement.**

- Favoriser la complémentarité vélo-train, en créant les conditions nécessaires permettant aux usagers réguliers l'utilisation complémentaire d'un vélo au lieu de résidence et d'un autre vélo au lieu d'activité principale.

- **Développer l'offre de stationnement aux abords des gares à destination des usagers du TER, ou hors des zones urbaines denses.**
- **Limiter le développement d'une nouvelle offre de stationnement en centre d'agglomération, non liée à l'intermodalité. C'est la condition d'une amélioration de la compétitivité de l'offre en transport en commun vers l'agglomération colmarienne recherchée par le SCoT.**
- **Valoriser les pôles de centralité et d'équipement dans l'organisation des réseaux de transport collectif.**

4.3. ADAPTER ET AMELIORER LES RESEAUX VIAIRES

Si le SCoT privilégie nettement l'approche transport collectif dans ses objectifs de développement durable, il reconnaît à la route un rôle essentiel dans l'organisation de l'espace, et plus particulièrement vis-à-vis du développement économique du territoire.

Dans le respect d'un souci global de régulation et de maîtrise du trafic automobile, il admet la nécessité d'améliorations et de renforcements ponctuels du réseau routier du territoire, lorsque ceux-ci accompagnent ou ne remettent pas en cause la politique du SCoT en faveur des transports collectifs.

Il s'agit notamment de supprimer les points de congestion du réseau routier accidentogènes ou générateurs de pollutions ou de nuisances, en particulier dans l'accès aux vallées.

- **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.
 - L'amélioration du réseau routier, et en particulier la réalisation de nouveaux contournements, ne doit ni dégrader la compétitivité des transports collectifs, ni entraîner un report modal significatif en faveur de l'automobile.
 - Ecarter le trafic de transit des pôles urbains et en particulier de l'agglomération colmarienne, afin d'y favoriser les transports en commun et le redéploiement de l'espace public en faveur des transports collectifs, des piétons et des modes doux. 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...).
- Lorsque les conditions en sont réunies, et notamment dans une perspective loisirs et cyclo-tourisme, on favorisera le développement de pistes cyclables en mode mixte avec les usages agricoles.
- Développer les modes de déplacement alternatifs à la voiture, pour limiter les effets de la pollution automobile.

4.4. ARTICULER L'URBANISATION ET LES TRANSPORTS

L'urbanisation nouvelle est fatalement à l'origine ou à la réception de nombreux déplacements. L'absence d'alternatives crédibles ou efficaces à l'automobile dans ces extensions, qui a longtemps prévalu, de même que le peu de cohérence généralement constaté entre les logiques de développement des réseaux et d'urbanisation, est largement source des difficultés de fonctionnement du réseau routier rencontrées aujourd'hui, ainsi que d'importants effets sur les changements climatiques. Les politiques visant à faciliter, sécuriser et rendre plus agréable les parcours piétons et cyclistes, notamment dans le lien entre le tissu urbain et les arrêts de transports collectifs, constituent un complément essentiel à une politique de développement urbain articulé avec les transports collectifs.

En cohérence avec ses objectifs de développement des transports collectifs, de renforcement de l'armature urbaine et d'accroissement des densités urbaines, le SCoT affirme la nécessité d'améliorer l'articulation entre l'urbanisation et les modes de transport.

Le développement des zones desservies devra être privilégié ; les choix de localisation de nouveaux sites intégreront dès l'origine leur desserte par les transports en commun, le développement coordonné de l'urbanisation et des transports étant un enjeu majeur pour la réussite du projet d'aménagement et de développement durables.

Le souci du SCoT de coordonner l'urbanisation et les transports est étendu au champ des équipements et infrastructures touristiques. Pour les sites d'activités, lorsque cela est possible, on veille à valoriser le recours au rail et aux voies d'eau.

Penser l'urbanisme de demain, c'est désormais l'obligation de penser le lien spatial et temporel étroit qui doit lier urbanisation et modes de déplacement alternatifs à l'automobile (déplacements actifs, transports collectifs, modes écologiquement plus propres).

- **Penser le développement et l'aménagement des réseaux viaires existants dans la perspective de l'amélioration des conditions de déplacement doux.**

- Elaborer un réseau structurant des circulations actives assurant le lien entre les principaux équipements et centralités des communes.
- **Développer un maillage du transport en commun et notamment connecter la partie est du territoire du SCoT aux réseaux de transports collectifs.**
 - Améliorer l'accessibilité des principaux pôles d'emplois de l'agglomération colmarienne en transports collectifs.
- **Encourager les pratiques commerciales et d'emplois de proximité, et notamment le développement de filières agricoles courtes, pour limiter l'amplitude des déplacements d'achat.**
- **Le ferroutage et la desserte ferrée des grandes zones d'activités, stratégiques, doivent être développés.**
- **Le recours à la voie d'eau pour le fret doit être encouragé et conforté.**
- **Développer le recours aux transports en commun pour la fréquentation des secteurs touristiques écologiquement sensibles.**
 - Renforcer et développer un système propre de transports collectifs alternatif à l'automobile pour l'accès aux secteurs de montagne et de crête, interconnecté ou du moins coordonné avec les autres réseaux de transports collectifs (train et/ou bus).

4.5. ÉCARTER LE TRAFIC DE TRANSIT DES POLES URBAINS DENSES

Si l'objectif premier du SCoT est d'encourager et de développer toutes les formes d'alternatives crédibles aux déplacements automobiles, il se doit également de contribuer à résoudre les problèmes de nuisances, de risque de pollutions et au final de santé publique posés par la circulation automobile dans les secteurs urbains denses, qu'ils soient dans les grandes villes ou dans les cœurs de village.

La volonté ici est d'écarter de ces quartiers résidentiels ou centraux le grand trafic international, et les flux majeurs de circulation lorsque ceux-ci empruntent les voies internes des quartiers, faute d'itinéraires alternatifs.

L'objectif complémentaire est bien, en diminuant la circulation et donc les pics de pollution qu'elle génère, de permettre la densification de ces mêmes quartiers, enfin rendus à un cadre de vie plus agréable. Il s'agit, à défaut d'une amélioration globale de l'atmosphère, d'améliorer la qualité de l'air au plus près des habitants.

- **Compléter le réseau circulaire autour de Colmar par un barreau sud, pour écarter le trafic de transit du centre de l'agglomération et diminuer les nuisances et les risques du centre-ville.**
 - Contenir et si possible réduire les pollutions atmosphériques pour poursuivre la recherche de densité des centres urbains.
 - Redistribuer l'espace public au bénéfice des transports collectifs, des déplacements cyclistes et piétons.
 - Renforcer l'accessibilité de Colmar en transport collectif.
- **Améliorer l'accessibilité ferroviaire du territoire.**
- **Maintenir des couloirs de non urbanisation stratégique pour préserver la possibilité ultérieure de réaliser des compléments au réseau viaire et aux transports collectifs.**