

# DOCUMENT D'ORIENTATION ET D'OBJECTIFS

Dossier approuvé  
le 15 décembre 2025



Schéma de cohérence  
territoriale de la région  
de Strasbourg



**adeus**  
L'agence  
d'urbanisme  
de Strasbourg  
Rhin supérieur

# Table des matières

<b>PRÉAMBULE .....</b>	<b>3</b>
<b>AXE TRANSVERSAL - CHANGER LE MODÈLE D'AMÉNAGEMENT .....</b>	<b>6</b>
PROMOUVOIR UN ÉQUILIBRE TERRITORIAL POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE ET LA SANTÉ .....	7
<b>Orientation 1 - Renforcer les solidarités entre territoires à toutes les échelles .....</b>	<b>7</b>
1.1. Garantir les équilibres .....	7
1.2. S'appuyer sur les mobilités décarbonées .....	8
<b>Orientation 2 - Optimiser le fonctionnement du territoire au quotidien .....</b>	<b>8</b>
2.1. Faciliter la vie dans la proximité à l'échelle de l'habitant .....	8
2.2. La qualité urbaine comme levier d'adaptation .....	10
2.3. La santé à la croisée des enjeux .....	11
GÉRER LES RESSOURCES DANS UNE RECHERCHE DE SOBRIÉTÉ ET D'OPTIMISATION DES USAGES .....	12
<b>Orientation 3 - Accroître la fonctionnalité écologique des espaces .....</b>	<b>12</b>
3.1. Éviter et réduire pour « ménager les territoires » .....	12
3.2. Placer la nature comme bien commun et levier de résilience .....	13
3.3. Augmenter la fonctionnalité des sols .....	14
<b>Orientation 4 - La sobriété foncière et la limitation de l'artificialisation des sols .....</b>	<b>14</b>
4.1. Systématiser un développement urbain sobre et durable .....	14
4.2. Objectifs chiffrés de sobriété foncière .....	15
<b>Orientation 5 - Multiplier les démarches de transition énergétique .....</b>	<b>17</b>
5.1. S'engager collectivement .....	17
<b>AXE 1 : RÉPONDRE AUX BESOINS DE LA POPULATION .....</b>	<b>18</b>
STRUCTURER LE TERRITOIRE .....	19
<b>Orientation 6 - L'armature urbaine et l'organisation des bassins de vie .....</b>	<b>19</b>
6.1. Renforcer une organisation spatiale solidaire .....	19
6.2. Accompagner l'évolution de secteurs stratégiques complémentaires à l'armature urbaine .....	22
DÉVELOPPER UN HABITAT DIVERSIFIÉ RÉPONDANT AUX BESOINS DES MÉNAGES ACTUELS ET FUTURS .....	23
<b>Orientation 7 - Les besoins en logements .....</b>	<b>23</b>
7.1. Répondre aux besoins des ménages et répartir l'offre en logements .....	23
7.2. Conforter les polarités pour structurer les bassins de vie .....	24
7.3. Fluidifier les parcours résidentiels pour répondre à la multiplicité des besoins .....	24
7.4. Amplifier et mieux répartir l'offre en logements aidés .....	25
7.5. Répondre aux demandes de logements spécifiques .....	25
7.6. Intensifier les espaces urbanisés et densifier les opérations de logements .....	26
7.7. Produire des logements adaptés et de qualité .....	28
7.8. Remobiliser le bâti existant .....	28
FAIRE DES MOBILITÉS DÉCARBONÉES LE SOCLE DE L'AMÉNAGEMENT DU SCOTERS .....	29
<b>Orientation 8 - L'organisation des mobilités .....</b>	<b>29</b>
8.1. Pacifier l'espace public afin de favoriser les modes actifs en milieu urbain .....	31
8.2. Renforcer et étendre le réseau des mobilités actives .....	32
8.3. Promouvoir le déploiement des transports collectifs en s'appuyant sur le REMe (Réseau Express Métropolitain européen) .....	33
8.4. Renforcer les pôles d'échanges multimodaux (PEM) .....	34
8.5. Compléter les chaînes de mobilité .....	37

ADAPTER L'OFFRE EN ÉQUIPEMENTS ET SERVICES AUX BESOINS ET LA RENDRE ACCESSIBLE .....	38
<b>Orientation 9 - L'organisation des équipements et des services.....</b>	<b>38</b>
9.1. Renforcer la cohésion sociale en garantissant une offre de services pour tous et en tout point du territoire .....	38
9.2. Organiser les bassins de vie par le maillage d'équipements .....	38
9.3. Conforter le rayonnement urbain et métropolitain .....	39
9.4. Encadrer les futurs équipements structurants .....	39
<b>AXE 2 : PERMETTRE LA RÉSILIENCE DU TERRITOIRE .....</b>	<b>40</b>
DÉCLINER UNE ARMATURE VERTE ET BLEUE À TOUTES LES ÉCHELLES .....	41
<b>Orientation 10 - Garantir les grands équilibres écologiques .....</b>	<b>41</b>
10.1. Protéger les milieux écologiques majeurs .....	43
10.2. Préserver et valoriser les secteurs à enjeux environnementaux multiples .....	44
10.3. Maintenir ou créer des corridors écologiques, et lutter contre la fragmentation des espaces de nature ordinaire .....	45
10.4. Promouvoir une gestion sobre des ressources en matériaux .....	46
10.5. Préserver les espèces .....	47
<b>Orientation 11 - Améliorer et valoriser les paysages .....</b>	<b>48</b>
11.1. Maintenir les axes paysagers et préserver les lignes de crête .....	48
11.2. Structurer les lisières urbaines .....	50
11.3. Améliorer la qualité des entrées de ville .....	50
11.4. Préserver les caractéristiques urbaines patrimoniales .....	51
RÉDUIRE LA VULNÉRABILITÉ DU TERRITOIRE POUR PROTÉGER LES PERSONNES ET LES BIENS .....	52
<b>Orientation 12 - Atténuer et s'adapter au changement climatique .....</b>	<b>52</b>
12.1. Prolonger les espaces de nature au sein des espaces urbanisés .....	52
12.2. Identifier et mettre en œuvre des secteurs de renaturation .....	54
12.3. Protéger les milieux humides et les milieux aquatiques .....	55
12.4. Préserver et gérer la ressource en eau .....	56
12.5. Gérer les eaux pluviales pour améliorer la qualité globale des eaux .....	57
<b>Orientation 13 - La prévention du risque .....</b>	<b>58</b>
13.1. Prévenir et gérer les risques naturels et technologiques .....	58
13.2. Prévenir les risques pour la santé publique .....	59
DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE ÉNERGÉTIQUE .....	61
<b>Orientation 14 - L'accélération de la transition énergétique.....</b>	<b>61</b>
14.1. S'engager en matière de sobriété et d'efficacité énergétique .....	61
14.2. Développer les énergies renouvelables .....	62
14.3. Concilier la production d'énergies renouvelables et les autres enjeux d'aménagement .....	64
14.4. Développer une économie circulaire autour de la gestion des déchets .....	64
ACCOMPAGNER LE SYSTÈME AGRICOLE LOCAL, DANS SA FONCTION ÉCONOMIQUE, ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE/ALIMENTAIRE .....	65
<b>Orientation 15 - Le développement et l'adaptation de l'agriculture .....</b>	<b>65</b>
15.1. Pérenniser la ressource agricole .....	65
15.2. Accompagner le modèle économique agricole local .....	67
15.3. Pérenniser des pratiques agricoles engagées en faveur des écosystèmes .....	68

<b>AXE 3 : FAVORISER LES DYNAMIQUES TERRITORIALES .....</b>	<b>69</b>
STRUCTURER L'AMÉNAGEMENT ÉCONOMIQUE ET DÉVELOPPER L'EMPLOI .....	70
<b>Orientation 16 - La localisation préférentielle des activités .....</b>	<b>70</b>
16.1. Développer et implanter prioritairement l'emploi dans les centralités et au plus près des autres fonctions urbaines .....	70
16.2. Développer les activités économiques incompatibles avec les fonctions urbaines dans les espaces d'activités .....	71
<b>Orientation 17 - La structuration de l'offre en espaces d'activités économiques .....</b>	<b>72</b>
17.1. Rendre les espaces d'activités existants et futurs plus sobres et plus qualitatifs .....	72
17.2. Encadrer le développement économique .....	74
17.3. Maîtriser les zones d'activités locales .....	76
PÉRENNISER L'OFFRE COMMERCIALE À TRAVERS UN MAILLAGE ÉQUILIBRÉ .....	77
<b>Orientation 18 - Le développement commercial .....</b>	<b>77</b>
18.1. Affirmer les centralités .....	78
18.2. Maîtriser et encadrer le développement en dehors des centralités .....	80
18.3. Conditionner le développement du commerce au sein des secteurs d'implantation périphérique (SIP) .....	80
18.4. Répondre aux enjeux liés à la logistique commerciale .....	83
DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT, ARTISANAL COMMERCIAL ET LOGISTIQUE (DAACL) .....	84
<b>Orientation 19 - Le développement de la logistique (non commerciale) .....</b>	<b>96</b>
19.1. Organiser la logistique .....	96
19.2. Favoriser le report modal de la logistique .....	97
CONFORTER LE RAYONNEMENT EUROPÉEN ET RHÉNAN DE STRASBOURG ET SA RÉGION .....	98
<b>Orientation 20 - La grande accessibilité et les fonctions européennes de la région métropolitaine .....</b>	<b>98</b>
20.1. Conforter la grande accessibilité de l'espace métropolitain .....	98
20.2. S'appuyer sur le Rhin en développant le port de Strasbourg .....	99
20.3. Développer les fonctions métropolitaines pour renforcer Strasbourg dans son rôle de capitale européenne .....	100
<b>ANNEXES .....</b>	<b>101</b>
DÉFINITION DES TERMES DU SCOTERS .....	102
LISTE DES PRINCIPAUX ACRONYMES .....	106
IDENTIFICATION DU PÉRIMÈTRE DES COTEAUX DE HAUSBERGEN (PRÉCISION DE L'ORIENTATION 11.1) .....	107

#### Table des matières cartographique :

Carte 1. L'armature urbaine du SCOTERS .....	21
Carte 2. L'armature des mobilités dans le SCOTERS .....	30
Carte 3. Les éléments d'équilibres écologiques .....	42
Carte 4. Améliorer et valoriser les paysages .....	49
Carte 5. L'armature économique de SCOTERS .....	75
Carte 6. Secteurs d'implantation périphérique (SIP) du SCOTERS .....	86

# PRÉAMBULE

Le document d'orientation et d'objectifs (DOO) détermine les conditions d'application du projet d'aménagement stratégique (PAS) en définissant les orientations générales d'organisation de l'espace, de coordination des politiques publiques et de valorisation des territoires.

L'ensemble de ces orientations s'inscrit dans un objectif de développement équilibré du territoire et des différents espaces, urbains et ruraux, qui le composent.

Son contenu est défini par les articles L.141-4 et suivants du code de l'urbanisme. Ainsi, le DOO doit intégrer :

1. Les activités économiques, artisanales, commerciales, agricoles et forestières ;
2. Une offre de logements et d'habitat renouvelée, l'implantation des grands équipements et services qui structurent le territoire, ainsi que l'organisation des mobilités assurant le lien et la desserte de celui-ci ;
3. Les transitions écologique et énergétique, qui impliquent la lutte contre l'étalement urbain et le réchauffement climatique, l'adaptation et l'atténuation des effets de ce dernier, le développement des énergies renouvelables, ainsi que la prévention des risques naturels, technologiques et miniers, la préservation et la valorisation des paysages, de la biodiversité, des ressources naturelles, des espaces naturels, agricoles et forestiers.

Le document d'orientation et d'objectifs peut décliner toute autre orientation nécessaire à la traduction du projet d'aménagement stratégique, relevant des objectifs énoncés à l'article L.101-2 et de la compétence des collectivités publiques en matière d'urbanisme.

Conformément à l'article L.141-6 du code de l'urbanisme, le document d'orientation et d'objectifs (DOO) comprend un document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL).

Le DOO est le volet opposable du SCoT.

## Les annexes



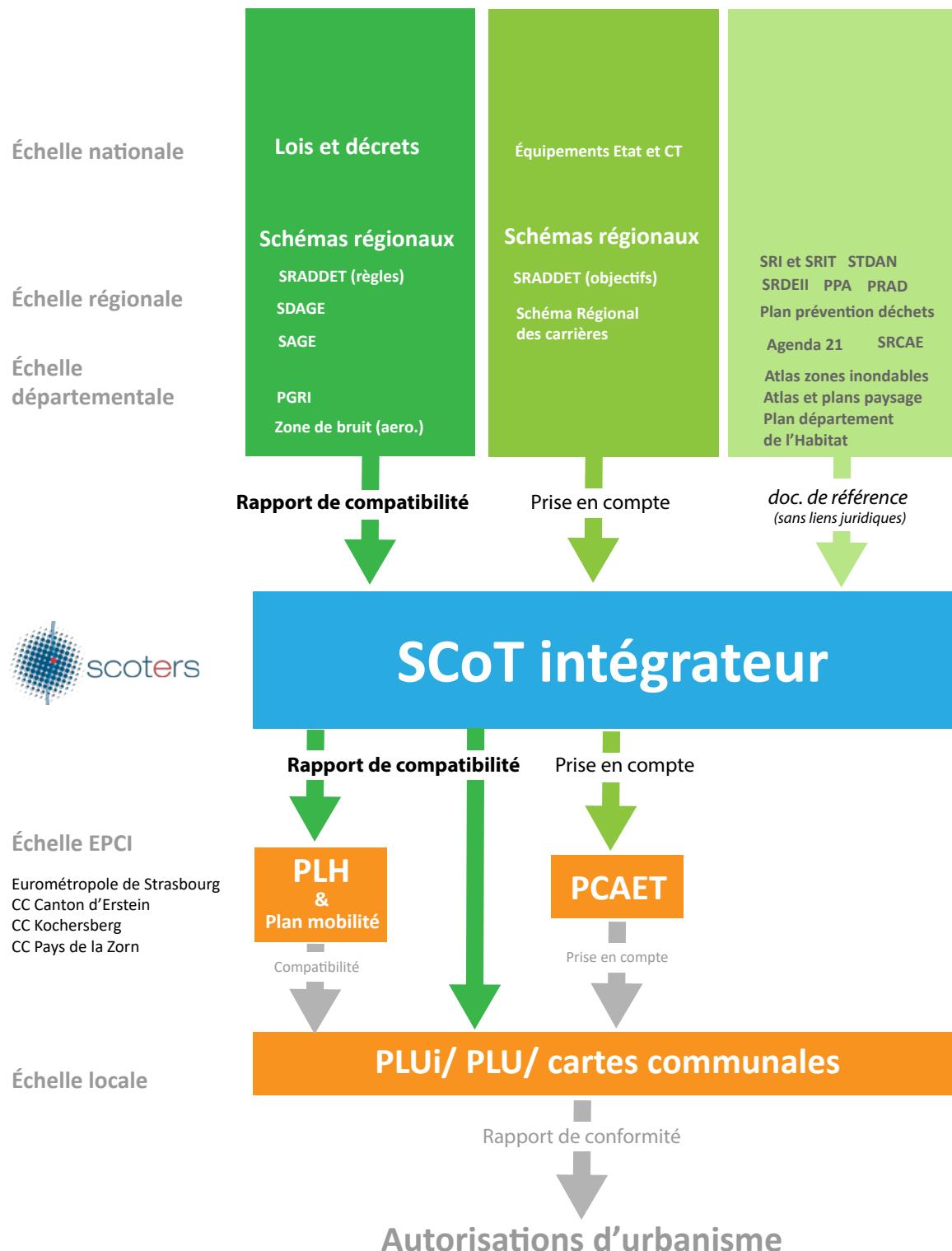
## PAS



## DOO



Les orientations et objectifs énoncés dans le DOO s'inscrivent dans un rapport de compatibilité ou de prise en compte avec divers documents, tel que précisé par les articles L.131-1 et suivants du code de l'urbanisme.



Dans un souci pratique et pédagogique, le DOO est organisé en 4 axes répondant aux axes du PAS et aux attendus du code de l'urbanisme (article L.141-4 et suivants du code de l'urbanisme).

- Axe transversal : Changer le modèle d'aménagement
- Axe 1 : Répondre aux besoins de la population
- Axe 2 : Permettre la résilience du territoire
- Axe 3 : Favoriser les dynamiques territoriales

Les orientations et objectifs du DOO du SCOTERS ont une portée juridique. Elles sont à décliner par les intercommunalités et communes du territoire du SCOTERS dans le cadre de l'élaboration, la révision ou la modification des documents d'urbanisme locaux ou intercommunaux, la mise en œuvre des projets publics et privés, et plus largement au travers de l'ensemble des politiques publiques.

Le DOO s'impose dans un rapport de compatibilité aux documents d'urbanisme et de planification (PLU-i, PLH, etc.), ainsi que directement à certaines opérations d'aménagement, tel que précisé dans l'article L.142-1 du code de l'urbanisme.

Les recommandations, indiquées dans ce document, s'adressent à l'ensemble des acteurs locaux. Ces informations ou conseils, hors champ d'application d'un SCoT, visent à accompagner la déclinaison du SCOTERS.

Certains termes du DOO sont précisés dans le glossaire en fin de document.

## AXE TRANSVERSAL - CHANGER LE MODÈLE D'AMÉNAGEMENT

Au regard des objectifs fixés dans le Projet d'Aménagement Stratégique, le développement de tous les espaces doit se faire selon l'ensemble des orientations déclinées dans cet axe transversal.

Ces orientations sont des principes généraux, complétés par les orientations développées dans les axes 1,2 et 3.



## PROMOUVOIR UN ÉQUILIBRE TERRITORIAL POUR AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE ET LA SANTÉ

En se projetant à l'horizon 2050, la révision a fait évoluer le projet de territoire du SCOTERS pour anticiper et faire face aux multiples conséquences du dérèglement climatique. Ce projet fait le choix de se placer « à hauteur des habitants », actuels et futurs, pour concilier au mieux croissance économique, croissance démographique et ressources disponibles sur le territoire (l'eau, les énergies, le sol, etc.).

Afin d'améliorer la qualité de vie et de répondre aux enjeux de santé publique, le projet de territoire fixe comme priorité de s'inscrire à la fois dans une solidarité territoriale et dans un fonctionnement optimisé à une échelle plus locale. Ceci repose sur des principes d'organisation du développement dans la proximité, en lien avec une chaîne de mobilités décarbonées fluide, facile d'accès et performante, autant pour couvrir les petits trajets du quotidien que voyager sur les longues distances.

### ORIENTATION 1 - Renforcer les solidarités entre territoires à toutes les échelles

#### 1.1. Garantir les équilibres

Le projet de territoire tient compte du rôle que jouent l'Eurométropole et ses bassins de vie dans l'attractivité de l'Alsace, du Grand Est et du Rhin supérieur, et des dynamiques mais aussi des nuisances observées sur les périodes récentes. Aussi, afin de ne pas amplifier les effets d'une concentration des emplois, des fonctions à haute valeur ajoutée, des équipements, des services, le SCOTERS vise à répondre aux besoins des ménages et des entreprises par :

- **une attractivité assumée**, du fait de son rôle moteur de territoire métropolitain au sein du réseau des villes du Rhin supérieur et de l'Alsace. Le SCOTERS s'appuie pour cela sur les réseaux, notamment de mobilité, pour privilégier des complémentarités où tous les territoires ont un rôle à jouer et lutter contre des effets de concentrations non-maitrisées ;
- **un équilibre du développement entre ses bassins de vie**, en favorisant la diversité et la mixité afin d'accompagner les parcours résidentiels (orientation 7) et répartir l'offre d'emplois (orientations 16-17) ;
- **une plus forte diffusion de l'emploi dans les tissus urbains**, selon des logiques de filières favorisant les savoirs et respectant les ressources locales. Le développement des emplois est recherché dans toutes communes et collectivités, proportionné selon leurs capacités à répondre aux besoins des ménages (orientation 16).

## 1.2. S'appuyer sur les mobilités décarbonées

**Les choix d'aménagement sont guidés par les mobilités décarbonées** afin de faciliter la mobilité pour tous, selon les besoins et possibilités de déplacements au quotidien (domicile-travail/études, consommation) ou plus ponctuels (culture, loisirs, etc.), dans l'objectif de réduire les nuisances (pollutions, congestions, etc.) et la dépendance aux énergies fossiles (risques d'accroissement des précarités) dont l'extraction et l'utilisation affectent le réchauffement climatique.

Les pratiques de mobilité s'appuient sur un réseau complet de modes de transports, maillé et performant. Il est organisé de façon à diffuser les flux à partir de pôles d'échanges multimodaux. Cet objectif s'entend au sein du territoire du SCOTERS et à une échelle plus large avec les territoires voisins (orientation 8).

Les collectivités organisent prioritairement leur développement dans les **secteurs desservis**, par un transport collectif performant, notamment dans les choix de projets résidentiels ou génératrices d'emplois, ainsi que d'équipements et de services destinés à recevoir du public.

### DÉFINITION DES SECTEURS DESSERVIS

Au sens du SCOTERS, un secteur est considéré comme **desservi** lorsqu'il est situé dans un rayon de moins de 3 km d'une desserte de **transport collectif performant** (voir ci-après) à laquelle il est relié par un **parcours confortable**.

### DÉFINITION DE TRANSPORT COLLECTIF PERFORMANT

Un **transport collectif est qualifié de performant** lorsqu'il répond à l'ensemble des critères suivants :

- il assure un service continu dans la journée ;
- sa desserte est régulière et fréquente en heure de pointe (jusqu'à 15 minutes maximum entre deux passages) ;
- il dessert en 30-40min un **secteur d'équipement/service ou d'emploi structurant**.

*Ce point est traduit via l'armature urbaine (orientation 6).*

## ORIENTATION 2 - Optimiser le fonctionnement du territoire au quotidien

### 2.1. Faciliter la vie dans la proximité à l'échelle de l'habitant

La vie dans la proximité ne doit pas être une contrainte mais un choix. Elle repose sur 3 conditions :

- Le développement de services de proximité (alimentaires, loisirs, écoles, santé, services publics...) ;
- Le développement d'une densité et d'une mixité fonctionnelle rendant viable la présence de ces services ;
- Des offres de transport et une qualité d'espace public rendant attractif l'usage des modes actifs en complémentarité des transports en commun structurants et d'axes vélo structurants permettant de relier efficacement entre elles les centralités.

Pour mettre en œuvre ces conditions, les collectivités planifient leur développement urbain **en donnant la priorité** aux projets et opérations s'inscrivant dans un rapport de **proximité** :

- à l'échelle communale, avec les services essentiels du quotidien ;
- pour un accès aisé à des solutions de mobilité, permettant de satisfaire les divers besoins de déplacements.

Ce principe d'accessibilité dans la proximité doit favoriser une plus grande mixité sociale, assurer le dynamisme urbain et réduire les risques de précarité.

Il permet le renforcement des **centralités** que constituent les coeurs de villes, de villages ou de quartiers afin de dynamiser l'animation urbaine.

Les collectivités, notamment dans leurs documents locaux d'urbanisme :

- veillent à rendre possible la mixité des fonctions (commerce, emplois, services, habitat), au sein de la commune ou du quartier, voire de l'opération et du bâtiment ;
- implantent prioritairement le commerce dans la ou les centralité(s) qu'ils définissent (DAACL, axe 3).
- aménagent l'espace public et les voiries, en intégrant les modes actifs (sous forme d'OAP, emplacement réservé, etc.), afin de constituer des « parcours confortables ».

### DÉFINITION DE PARCOURS CONFORTABLES

Au sens du SCOTERS, sont définis comme **parcours « confortables »** les réseaux cyclables, cheminements piétons et espaces publics qui, à minima :

- disposent d'une dimension adaptée à la circulation en toute sécurité des vélos, poussettes et fauteuils roulants ;
- sont équipés de mobilier urbain sans que celui-ci fasse obstacle ;
- offrent un ombrage en période de fortes chaleurs, si possible par des plantations et de la végétation ;
- s'inscrivent dans un réseau continu et maillé facilitant le rabattement sur des axes structurants permettant de couvrir rapidement de plus grandes distances.

**RECOMMANDATION** *D'autres critères seront recherchés, avec pour priorité l'apaisement des espaces publics et espaces de circulation, puis le cadre paysager :*

- *avoir une emprise dédiée, dissociée de la bande de circulation routière ;*
- *disposer de franchissements sécurisés aux intersections avec les voies routières ;*
- *être éclairés (en privilégiant les dispositifs de détection plutôt qu'un éclairage permanent) ;*
- *offrir des perspectives et des ouvertures sur le paysage ;*
- *inclure des espaces publics ponctuant les cheminements et permettant des haltes de type places, placettes, bancs publics, belvédères, aires etc.*

## 2.2. La qualité urbaine comme levier d'adaptation

Tout projet d'aménagement ou de renouvellement doit s'intégrer dans son contexte urbain et bâti pour éviter des effets de ruptures visuelles ou fonctionnelles. Il doit :

- s'intégrer dans le **paysage urbain**, en tenant compte des formes urbaines, de leurs gabarits, implantations, hauteurs ;
- se connecter aux **espaces publics et aux trames viaires** (modes actifs en particulier), afin de les prolonger si l'opération prévoit de nouvelles voiries ou emprises publiques. Le cas échéant éviter les impasses ;
- se « greffer » aux **trames naturelles locales ou aux lisières urbaines** en s'appuyant sur elles pour végétaliser les emprises non bâties et assurer des perméabilités pour le déplacement des espèces (enjeu de biodiversité en milieu urbanisé) ;
- être localisé en tenant compte de la **capacité des réseaux** d'eau et d'énergie existants, ou à défaut conditionner la réalisation du projet au redimensionnement des réseaux.

Les politiques d'aménagement et les documents d'urbanisme encouragent la création d'un équipement ou d'un espace partagé en réponse aux besoins des usagers. Ces aménagements collectifs doivent favoriser le lien social.

L'encadrement du **stationnement** est une composante majeure de l'organisation urbaine et des politiques de mobilité, ainsi qu'un levier pour la transition écologique du territoire :

- Il facilite les déplacements du quotidien et influence directement l'attractivité, la qualité de vie et la durabilité du territoire en tant que service nécessaire pour les habitants et outil d'aménagement permettant d'optimiser l'usage de l'espace public ;
- Il doit être pensé comme un élément central des stratégies de mobilité, non pas comme un simple espace de stockage des véhicules, en articulation avec le développement des transports en commun, des modes actifs (marche, vélo) et des nouvelles solutions de mobilité partagée.

Dans ce cadre, les collectivités :

- définissent les espaces de stationnement, au sein de la commune (poches de stationnement à créer ou à optimiser, selon les besoins identifiés, en cohérence avec les flux de circulation et l'aménagement global du territoire) ;
- régulent le stationnement, en encourageant les projets de densification de stationnement et en incitant les usagers à privilégier des modes de transport alternatifs à l'autosolisme (covoiturage, autopartage, transports en commun, modes actifs) ;
- mettent en place des politiques tarifaires incitatives ou des mesures coercitives pour orienter les comportements, réduire la dépendance à la voiture individuelle et contribuer à la sobriété énergétique ;
- encouragent la multifonctionnalité des espaces de stationnement (production d'énergie, végétalisation, désimperméabilisation, etc.).

Ces objectifs participent ainsi à la lutte contre les îlots de chaleur et contribuent à la résilience du territoire face au changement climatique en lien avec les orientations 8.1 et 12.1.

Le stationnement est par ailleurs un levier qui peut faciliter le recours à des modes de transport alternatifs à la voiture. Afin de soutenir une mobilité multimodale et durable, les collectivités doivent :

- prévoir des espaces dédiés et adaptés au **stationnement des vélos**, à proximité des lieux stratégiques comme les gares, établissements publics ou coeurs de quartiers (orientation 8.1) ;

- favoriser le développement de **Pôles d'Échanges Multimodaux** (PEM) qui facilitent l'articulation entre les différents modes de transport (orientation 8.4) ;
- créer ou renforcer les espaces dédiés à l'autopartage, au covoiturage et aux aires de livraison dans les secteurs pertinents, avec une régulation appropriée pour éviter les usages abusifs (orientations 8.1, 8.5 et prescriptions du DAACL 3.1 et suivantes).

**RECOMMANDATION** *Les collectivités peuvent s'appuyer sur une approche intégrée de la gestion du stationnement en mobilisant plusieurs leviers.*

*Sur le plan réglementaire et fiscal, elles peuvent instaurer une redevance pour l'occupation du domaine public, adaptée aux spécificités des zones et alignée sur les besoins et les objectifs de mobilité. Cette démarche doit être complétée par une coordination étroite avec les acteurs de la mobilité et de l'habitat, afin d'articuler la politique de stationnement avec le développement des solutions de mobilité partagée, l'amélioration de l'offre de transports en commun et l'aménagement des quartiers résidentiels.*

*Parallèlement, les collectivités ont un rôle clé dans la sensibilisation et la promotion des mobilités alternatives à la voiture individuelle, en mettant en avant leurs bénéfices environnementaux, économiques et sociaux.*

*Les collectivités peuvent se coordonner avec le secteur privé pour optimiser l'utilisation des parkings d'entreprises, en encourageant leur mutualisation en dehors des heures de bureau pour les usagers ou les résidents, contribuant ainsi à une gestion plus rationnelle de l'espace disponible.*

### 2.3. La santé à la croisée des enjeux

Le projet de territoire porté par le SCOTERS vise à améliorer la santé et la qualité de vie de ses habitants et du vivant (« une seule santé ») par un ensemble de leviers à la croisée de plusieurs orientations :

- **Les politiques de mobilités**, basées sur les déplacements dans la proximité, concourent à renforcer l'usage de la marche à pied et du vélo (orientations 8.1 et 8.2) dont la pratique régulière contribue à lutter contre les effets négatifs de la sédentarité (obésité, risques cardio-vasculaires etc.).  
Par ailleurs, le développement des transports collectifs (orientations 8.3, 8.4 et 8.5) et des modes actifs vise à ne pas accroître, voire à terme à réduire, le trafic routier qui dégrade la qualité de l'air.
- **Les trames vertes préservées et renforcées au sein des tissus urbanisés**, par la **végétalisation des espaces publics**, la **préservation d'espaces de respirations** ou la **renaturation** d'espaces dégradés ou artificialisés (orientation 12.2) sont à la fois des refuges de biodiversité (orientation 10.3), des éléments patrimoniaux et/ou de qualité du cadre de vie (orientations 11.4 et 12.3 notamment) et des vecteurs de résilience par un rôle de tampon face aux inondations et de rafraîchissement face aux canicules. La végétalisation des espaces urbain (orientation 12.2) participe à l'épuration de l'air et l'amélioration de sa qualité.  
La rénovation des bâtiments (logements notamment) contribue par ailleurs aux enjeux de santé (confort thermique, réduction du bruit, dépollution, etc.).
- **La préservation des terres agricoles** (orientation 4.2) constitue un levier majeur pour pérenniser l'activité agricole et favoriser son évolution en termes de qualité et de diversification des productions pour répondre aux besoins alimentaires des populations actuelles et futures (orientations 15.1 et 15.2) ainsi que de co-bénéfices pour le maintien de la biodiversité et des milieux (orientation 15.3).

## GÉRER LES RESSOURCES DANS UNE RECHERCHE DE SOBRIÉTÉ ET D'OPTIMISATION DES USAGES

La résilience est un enjeu transversal du SCOTERS. De nombreuses orientations en matière de structuration de l'aménagement (armature urbaine), de mobilité ou encore d'adaptation des tissus urbains aux enjeux climatiques et de santé concourent au renforcement de cette résilience.

Le projet de territoire place la séquence ERC et la recherche d'une amélioration de la fonctionnalité écologique de tous types d'espaces comme des fondamentaux.

Afin de s'inscrire dans une trajectoire permettant d'atteindre progressivement l'objectif du Zéro Artificialisation Nette (ZAN) et traduire à son échelle les objectifs de consommation foncière du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) de la Région Grand Est, le SCOTERS doit poursuivre ses efforts de réduction du rythme de l'artificialisation. Ceci passe par la nécessaire régulation de la consommation foncière et une intensification des fonctions urbaines.

Par ailleurs, le SCOTERS présente un cadre qui engage les territoires dans la transition énergétique en créant des synergies, entre politiques publiques, entre territoires (dans le dialogue) et entre outils (lien Plan Climat-Air-Energie territorial et Schéma directeur des Énergies) afin de répondre à ce nouvel enjeu stratégique de la planification.

### ORIENTATION 3 - Accroître la fonctionnalité écologique des espaces

#### 3.1. Éviter et réduire pour « ménager les territoires »

Afin de promouvoir une urbanisation résiliente, favorable à la santé humaine et à la biodiversité (axe 2), les documents d'urbanisme se fixent pour objectif le maintien d'un sol vivant à travers la séquence ERC.

Le **principe Eviter Réduire Compenser (ERC)** doit guider tous les choix d'aménagement dès lors qu'ils impactent les fonctionnalités écologiques, notamment par une artificialisation des sols.

- **l'éviter doit s'appliquer en priorité.** Il se traduit par la recherche systématique de sites déjà artificialisés en capacité de répondre à un besoin identifié. Il concerne l'impact sur la sensibilité environnementale mais aussi l'impact foncier qu'il s'agisse de l'urbanisation d'espaces naturels agricoles ou forestiers ou de sols en pleine terre<sup>1</sup> ;
- **en l'absence d'alternative justifiée**, l'impact des projets **doit être réduit** par des mesures de valorisation de l'état initial du site ou en intégrant les composantes sensibles du site par une amélioration des fonctionnalités écologiques initiales ;
- **enfin, les mesures compensatoires** sont mises en place lorsqu'il est impossible d'éviter ou de réduire les impacts d'un projet. Les espaces de compensation doivent alors répondre aux injonctions du code de l'environnement.

1. En référence à la 1ère phase de la trajectoire ZAN à horizon 2030, et des phases après 2030 (transition entre consommation d'ENAF et artificialisation à partir de 2031)

Les projets d'aménagement qu'ils soient à dominante habitat, économique ou mixte ainsi que les documents locaux d'urbanisme devront contribuer :

- aux objectifs de reconquête des fonctionnalités écologiques (voir ci-après) ;
- aux enjeux de désartificialisation, désimperméabilisation et de renaturation, visés par l'objectif ZAN (orientation 4).

Dans cet objectif, les collectivités se dotent d'une stratégie qui intègre les actions de compensations environnementales et de renaturation<sup>2</sup>. Cette stratégie doit être globale (et non définie au coup par coup à l'échelle des opérations - orientations 10, 11 et 12).

### 3.2. Placer la nature comme bien commun et levier de résilience

Le Projet d'Aménagement Stratégique vise à renforcer la présence du végétal et de l'eau au sein des espaces urbanisés pour améliorer leurs **capacités écosystémiques** par le rafraîchissement des quartiers et leur ventilation, leurs capacités de séquestration de carbone, l'apaisement du cadre de vie et des perceptions de la densité que procurent les espaces végétalisés, notamment dans l'amélioration du confort thermique et des rapports à l'espace public.

Les collectivités élaborent des stratégies visant à renforcer la biodiversité et les multiples fonctions éco-environnementales des espaces végétalisés en dehors comme au sein des espaces urbanisés. Elles prennent des mesures afin de préserver ces espaces de l'urbanisation ou d'en-cadrer un aménagement garantissant leurs fonctionnalités écologiques.

Dans cet objectif, les collectivités :

- préparent les **espaces de respiration** qu'elles identifient au sein des tissus urbanisés (cœurs d'îlots verts, parcs, jardins, etc.) pour leur rôle écosystémique (fonctions hydrauliques, refuge de biodiversité, îlot de fraîcheur, gestion intégrée des eaux pluviales, etc.) et/ou la qualité qu'ils peuvent offrir en termes de « bien commun » au regard des enjeux de santé (mentale notamment) et d'atténuation de la perception des densités urbaines. À défaut, elles créent de nouveaux espaces verts urbains, en priorité dans les secteurs qui en sont sous-équipés ainsi qu'au sein des secteurs urbains fortement minéralisés ;
- préparent et déplient des **axes de trames végétales** assurant la couture entre les espaces naturels, agricoles, forestiers et urbanisés. Elles incluent les lisières urbaines à leurs dispositifs (orientation 11.2). Ces trames seront plantées en recherchant à décloisonner les milieux pour favoriser la circulation des espèces et contribuer ainsi à renforcer la biodiversité et préserver les espèces les plus menacées ;
- valorisent **la présence de l'eau** en milieu urbanisé (rivières, cours d'eau, fontaines et points d'eau dans l'espace public, canaux, etc.). Les collectivités gestionnaires de ces espaces ou équipements, évitent autant que possible les eaux stagnantes qui favorisent la prolifération d'espèces invasives par la création d'espaces humides avec des biotopes variés permettra l'implantation d'un écosystème.

2. La séquence ERC se met en œuvre lors de la réalisation de projets ou de plans/programmes et s'applique à l'ensemble des composantes de l'environnement (article L.122-3 du code de l'environnement)

### 3.3. Augmenter la fonctionnalité des sols

Pour toutes les fonctionnalités essentielles qu'assurent les sols (cycle de l'eau, biodiversité, stockage de carbone, qualités agronomiques, etc.) le SCoT a pour objectif de restaurer la perméabilité des sols au sein des espaces urbanisés et d'accroître les surfaces de sols en pleine terre.

À travers leurs différents outils (OAP, trames réglementaires, règles de recul, etc.) les documents d'urbanisme doivent :

- imposer la préservation de sols perméables et en pleine terre ;
- prendre des dispositions pour limiter et réduire les surfaces imperméabilisées ;
- privilégier les dispositifs d'infiltration des eaux in situ à l'échelle de l'unité foncière ou de l'îlot urbain dans les opérations nouvelles, mais aussi pour les surfaces imperméabilisées existantes (par exemple par déconnection des réseaux unitaires, remplacement d'enrobés au profit de matériaux filtrants, etc.).

Voir l'orientation complémentaire concernant les réseaux d'assainissement (orientation 12.5).

## ORIENTATION 4 - La sobriété foncière et la limitation de l'artificialisation des sols

### 4.1. Systématiser un développement urbain sobre et durable

Afin d'organiser la sobriété de manière solidaire, à l'échelle du SCOTERS tout en tenant compte des spécificités de ses bassins de vie et de son armature urbaine, les documents d'urbanisme doivent faire de la réduction de l'artificialisation des sols et de la lutte contre l'étalement urbain la priorité permanente de leurs stratégies dans les arbitrages des choix d'aménagements.

Pour y parvenir, les politiques d'aménagement et les documents d'urbanisme doivent :

- **prioriser la réutilisation des espaces déjà urbanisés ou artificialisés**, en localisant en priorité les projets (habitat, économie, équipements et services, énergie) au sein des espaces délaissés, sous-occupés ou inadaptés à l'évolution des besoins de la population ou des entreprises.  
À cette fin, les collectivités, via leurs outils, identifient et mobilisent les friches, les biens vacants, les potentiels de renouvellement urbain, etc. ;
- **intensifier les usages** :
  - favoriser et accompagner **la densification** des opérations d'aménagement pour optimiser l'usage du sol et planifier la mobilisation de cette ressource appelée à se raréfier ;
  - favoriser et accompagner **la mutation** des espaces urbanisés tels que le recyclage de bâtiments, l'optimisation des bâtis et des besoins, le remembrement de gisements fonciers potentiels, etc. ;
  - travailler **les morphologies bâties**, y compris à des fins de changement d'usage (réversibilité) ;
  - inciter et faciliter les démarches **de mutualisation** d'équipements ou d'infrastructures en développant des stratégies à une échelle plus large que la propriété.

- justifier tout projet d'extension, en démontrant le besoin et l'incapacité à mobiliser les gisements fonciers, nécessaires à un projet, au sein des tissus urbanisés.  
Le cas échéant, concevoir tout projet d'extension dans le respect d'une gestion économe des ressources, en particulier en matière de sol, d'alimentation en eau et en énergie.

### Mettre en place des stratégies foncières

Le contexte de raréfaction de la ressource foncière, de tension sur les marchés et la difficulté à équilibrer financièrement les opérations immobilières appellent une action foncière plus forte des collectivités et une diversification des modes de production résidentielle et économique.

Les politiques publiques et les documents d'urbanisme mettent en place **des stratégies et actions foncières** au service du développement d'une offre abordable et d'une offre résidentielle et économique viable économiquement. Celles-ci doivent permettre de :

- identifier les potentiels / secteurs stratégiques de développement ;
- mettre en place un dispositif de veille foncière ;
- mettre en place des outils (à titre d'exemples l'allocation de budget dédié, les acquisitions amiables, l'exercice du droit de préemption, l'accompagnement des bailleurs sociaux, le bail réel solidaire ou des formes de baux dissociant le foncier des biens immobiliers, etc.) ;
- accompagner le développement de modèles innovants et alternatifs à la promotion immobilière plus classique (habitat participatif, coopératif, etc.). Dans cet objectif, les politiques publiques appuient et accompagnent autant que possible les porteurs de projets.

Les collectivités veilleront à la pertinence de la gestion publique et de leurs biens, afin d'encliner la spéculation, dans le respect des fonds publics : mobilisation de fonciers publics, revente ou cession, mise en place de baux emphytéotiques pour conserver la maîtrise du foncier voire en conserver l'usage dans la durée.

Ces stratégies s'appliqueront notamment aux secteurs stratégiques (orientation 6.2).

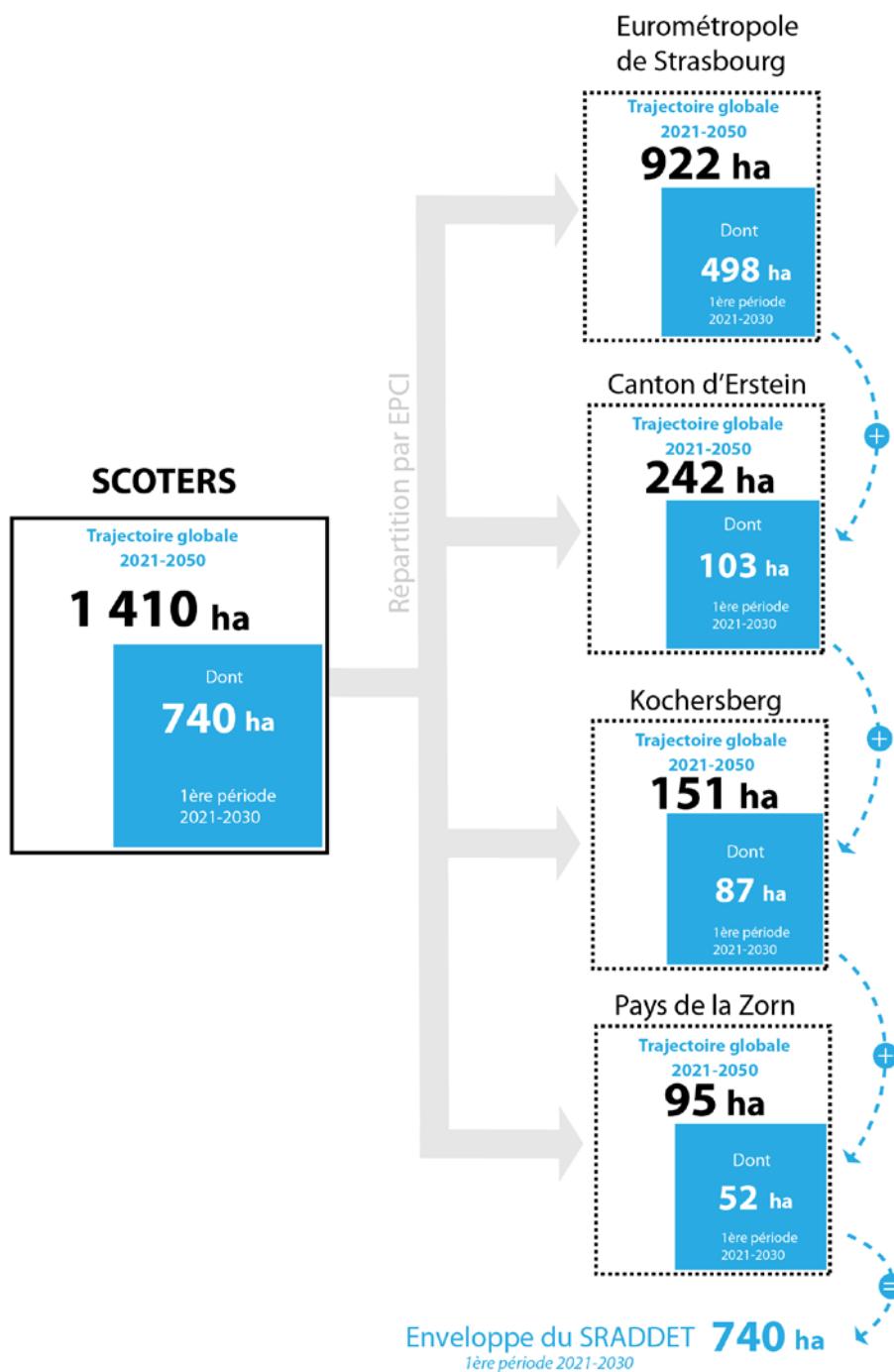
## 4.2. Objectifs chiffrés de sobriété foncière

Le projet de territoire du SCOTERS identifie un besoin foncier de 1 410 ha à horizon 2050 dont 740 ha à horizon 2030 (voir schéma indiqué dans le PAS).

Les objectifs du SCOTERS, notamment en matière de gestion des ressources et de qualité (orientations 3,10 et 12), et l'application des orientations en matière d'habitat (orientation 7) et d'économie (orientations 15 à 18), participent à l'atteinte de ces objectifs et au respect de ces enveloppes.

En réponse à l'article L.141-10 du code de l'urbanisme, et afin de faciliter sa traduction dans les documents d'urbanisme locaux, le SCOTERS affecte une enveloppe foncière par EPCI selon la répartition suivante :

### TRAJECTOIRE VERS LE ZERO ARTIFICIALISATION NETTE PAR EPCI



Ces enveloppes foncières couvrent l'ensemble des besoins en matière de développement et de transitions : habitat, économie, mobilité, équipements, énergie. L'enveloppe à horizon 2030 porte sur la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers, et ce depuis 2021.

La déclinaison de ces enveloppes foncières dans les documents de planification se fera au regard des besoins justifiés, dans le respect des dispositions du code de l'urbanisme. De la

même façon, les objectifs par périodes seront précisés et justifiés au regard de la programmation effective des projets dans le temps, dans le respect de la trajectoire du SCOTERS vers la mise en œuvre du ZAN, à horizon 2050 précisée dans le Projet d'Aménagement Stratégique. La déclinaison des enveloppes foncières dans les documents de planification devra également identifier une enveloppe foncière dédiée aux besoins des EPCI ou des communes, propre à leur adaptation au changement climatique.

Les projets répondant aux besoins de la 1<sup>re</sup> phase du SCOTERS (soit entre 2021 et 2030) qui ne pourraient se réaliser dans les délais de cette 1<sup>re</sup> phase pourront se décaler et être reportés sur la 2<sup>e</sup> ou 3<sup>e</sup> phase de la trajectoire foncière du SCoT.

La consommation et l'artificialisation effective du foncier sera fonction des projets mis en œuvre. Les enjeux locaux de pression foncière et les politiques publiques développées de longue date, justifient l'identification de réserves foncières dont l'impact foncier sera intégré aux enveloppes une fois le projet défini, notamment sur des espaces stratégiques (orientation 6.2).

Le syndicat mixte et les collectivités compétentes en matière d'urbanisme assurent le suivi de ces objectifs dans le cadre de leurs bilans (article L.2231-1 du CGCT introduit par l'article 206 de la loi Climat Résilience de 2021), notamment dans le cadre du bilan à 6 ans pour le SCOTERS.

## ORIENTATION 5 - Multiplier les démarches de transition énergétique

### 5.1. S'engager collectivement

Les collectivités traduisent les objectifs de sobriété énergétique à leur échelle au sein de leurs documents (PLU, PCAET, SDE) afin de rendre opérationnels les projets de **sobriété** énergétique et les projets de **production** d'énergies renouvelables (orientations 14.1 et 14.2).

Dans ce cadre, elles :

- établissent un état des lieux de la consommation et de la production énergétique de leur territoire, de leurs évolutions ainsi que leurs perspectives au regard de leurs politiques d'urbanisme et d'aménagement et de leur contexte (enjeu de rénovation du parc/vétusté, enjeu lié aux infrastructures de transport/maillage, vulnérabilité énergétique du territoire, précarité énergétique des ménages, etc.) ;
- identifient des gisements de production et d'approvisionnement en énergies renouvelables ainsi que des filières de récupération et leurs potentiels, et multiplient les démarches pour valoriser ces potentiels.

#### RECOMMANDATION Les collectivités :

- mènent des actions pédagogiques auprès du grand public et des acteurs socio-économiques de leur territoire, afin de les informer et les sensibiliser aux enjeux collectifs de réduction des consommations, de récupération des ressources et de production d'énergies renouvelables ;
- identifient des modes de gestion ou de construction permettant de faire des économies d'énergies, en matière d'habitat, d'activités industrielles et tertiaires, d'agriculture, de production de matériaux, de construction, etc. ;
- instaurent des dispositifs adaptés à ces enjeux et mènent des actions de sensibilisation auprès des bailleurs, des propriétaires, des artisans pour soutenir les filières et développer les savoir-faire et l'innovation.

## AXE 1 : RÉPONDRE AUX BESOINS DE LA POPULATION

Ce premier axe présente les orientations relatives à l'armature urbaine, à l'habitat, aux mobilités ainsi qu'aux équipements en développant les objectifs présentés dans l'axe transversal. Elles concourent à l'accompagnement du développement urbain et au renforcement des solidarités territoriales.



## STRUCTURER LE TERRITOIRE

Le Projet d'Aménagement Stratégique prévoit de conforter les centralités et de structurer le fonctionnement du territoire, en s'appuyant sur le développement et le maillage des systèmes de mobilités décarbonées.

Expression de cette stratégie territoriale, l'armature urbaine priorise le développement en le répartissant entre ses composantes territoriales. Elle attribue à chaque commune des capacités de développement et des obligations proportionnées selon leurs spécificités, leurs ressources et leur vocation.

### ORIENTATION 6 - L'armature urbaine et l'organisation des bassins de vie

#### 6.1. Renforcer une organisation spatiale solidaire

L'armature urbaine du SCOTERS vise plusieurs objectifs :

- encadrer le développement urbain pour structurer des bassins de vie fonctionnels dans un rapport de **proximité** basé sur les **usages du quotidien** ;
- renforcer en priorité le niveau urbain et les polarités offrant un panel d'équipements, d'emplois et de services et/ou accessibles par **transports collectifs performants** (gare, pôle d'échange multimodal, tramway, bus à haut niveau de service, réseau de transport urbain) ;
- articuler davantage les bassins de vie autour de lignes de transports collectifs en les maillant par les **modes actifs**, notamment les réseaux cyclables.

Elle s'inscrit pleinement dans des échelles plus larges : bas-rhinoise en lien avec les SCoT voisins du fait des relations en transports et de l'influence réciproque des bassins de vie, ainsi que régionale et transfrontalière par l'affirmation du caractère métropolitain de Strasbourg et sa région.

Sont adossés à cette armature urbaine :

- la répartition des logements en réponse aux besoins des ménages et tenant compte du tissu économique et de l'emploi ;
- le développement et la répartition des équipements et services au regard de leur échelle de rayonnement ;
- la maîtrise de l'artificialisation en privilégiant l'intensification des tissus urbains et la préservation des terres arables et des espaces naturels.

Cette armature repose sur la combinaison de 3 composantes : le poids démographique et l'offre d'emploi, l'accessibilité décarbonée, et l'offre de services. Elles sont susceptibles d'évoluer dans le temps, pouvant justifier des évolutions dans le cadre de la révision des documents locaux d'urbanisme.

**Niveau 1 : le niveau URBAIN**

Espaces les plus denses, maillés en transports urbains et concentrant une offre d'équipements, de services et d'emplois diversifiés, notamment qualifiés, bénéficiant tant aux habitants qu'aux populations extérieures ou aux visiteurs.

L'enjeu pour ces espaces est d'assurer un rôle de **locomotive** dans le respect du cadre de vie : pérenniser, voire consolider l'offre existante en réponse aux besoins, et de préserver, voire retrouver la qualité urbaine et la qualité de vie, par une maîtrise du développement et un encadrement fin des projets.

Ce niveau fonctionne en réseau, à l'échelle locale (SCOTERS et Bas-Rhin) comme plus large (Grand Est et Rhin supérieur), de façon physique (mobilité) ou immatérielle (universités, filières économiques et d'innovations, institutions européennes, etc.).

**Communes concernées :**

**Ville centre** : Strasbourg

**Cœur de métropole** : Bischheim, Eckbolsheim, Hœnheim, Illkirch-Graffenstaden, Lingolsheim, Ostwald, Schiltigheim

**Ville (hors métropole)** : Erstein

**Niveau 2 : les POLARITÉS**

Espaces constitués des communes structurantes des bassins de vie, et des communes complémentaires au niveau urbain métropolitain.

Leur vocation de relais permet de réduire les effets de concentration sur les parties les plus urbaines du SCOTERS. Elles jouent ainsi un rôle essentiel autant dans la régulation du développement économique et urbain que dans la jointure entre les espaces les plus urbains et les campagnes, en matière d'accès aux équipements, commerces et services. Leur développement proportionné doit accroître et diversifier l'offre de logements et d'emplois, et permettre de renforcer l'offre et le fonctionnement des équipements, commerces et services.

**Communes concernées :**

**Polarités au sein de la métropole** : Achenheim, Entzheim, Eschau, Fegersheim, Geispolsheim, Hangenbieten, Holtzheim, La Wantzenau, Lampertheim, Lipsheim, Mittelhausbergen, Mundolsheim, Niederhausbergen, Oberhausbergen, Oberschaeffolsheim, Plobsheim, Reichstett, Souffelweyersheim, Vendenheim, Wolfisheim

**Bourgs centres** : Benfeld, Hochfelden, Truchtersheim

**Villages en soutien d'un bourg centre ou d'une ville** : Dingsheim, Griesheim-sur-Souffel, Huttenheim, Kertzfeld, Kogenheim, Matzenheim, Pfulgriesheim, Sand, Sermersheim, Schwindratzheim, Schaeffersheim, Westhouse, Wiwersheim

**Polarités à conforter** : Boofzheim, Furdenheim, Gersheim, Ittenheim, Rhinau, Waltenheim-sur-Zorn, Wingersheim les Quatre Bans

**Niveau 3 : les VILLAGES, hors polarités**

Communes des espaces moins denses, moins polarisés ou moins connectés aux espaces structurants.

Ils contribuent au fonctionnement et à l'attractivité des bassins de vie par leur cadre moins urbain.

Leur capacité de développement doit permettre, à minima, de stabiliser le fonctionnement des équipements, des activités économiques, des commerces et des services existants par le maintien de la population. Ce développement doit être maîtrisé au bénéfice des atouts qui font l'attrait de leur cadre de vie propre (préservation du paysage, revitalisation des centres, capacités de répondre aux besoins des habitants) et afin de préserver les équilibres au sein des bassins de vie.

**Communes concernées :**

**Villages (métropole)** : Blaesheim, Breuschwickersheim, Eckwersheim, Kolbsheim, Osthoffen

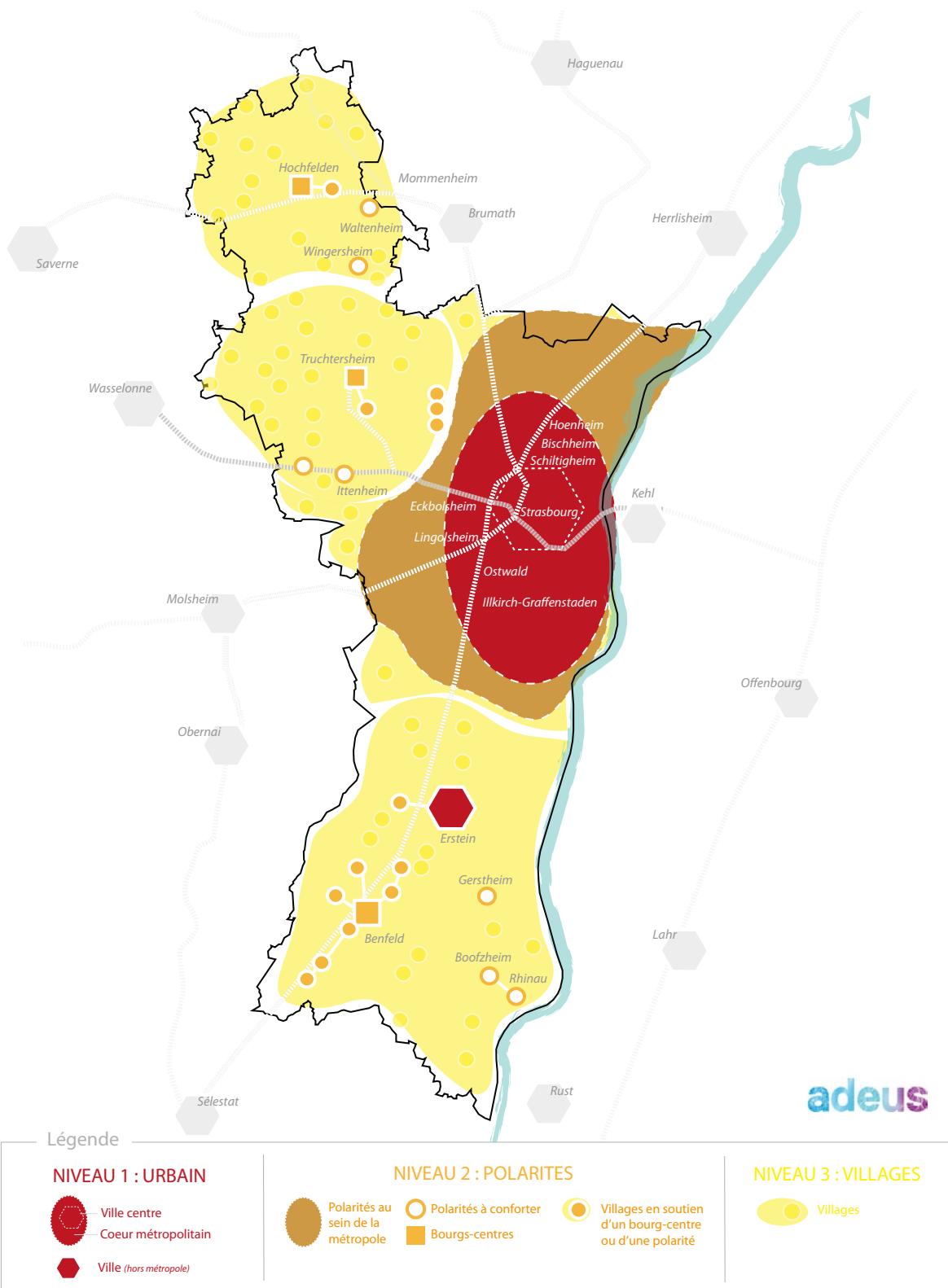
**Villages (hors métropole)** : communes non identifiées comme appartenant aux niveaux urbain ou polarité.

**Canton d'Erstein** : Bölsheim, Daubensand, Diebolsheim, Friesenheim, Herbsheim, Hindisheim, Hipsheim, Ichtratzheim, Limersheim, Nordhouse, Obenheim, Osthause, Rossfeld, Uttenheim, Witternheim.

**Kochersberg** : Berstett, Dossenheim-Kochersberg, Durningen, Fessenheim-le-Bas, Gougenheim, Handschuheim, Hurtigheim, Kienheim, Kuttolsheim, Neugartheim-Ittlenheim, Quatzenheim, Rohr, Schnersheim, Stutzheim-Offenheim, Willgottheim, Wintzenheim-Kochersberg.

**Pays de la Zorn** : Alteckendorf, Bossendorf, Duntzenheim, Ettendorf, Geiswiller-Zœbersdorf, Grassendorf, Hohfrankenheim, Ingenheim, Issenhausen, Lixhausen, Melsheim, Minversheim, Mutzenhouse, Scherlenheim, Wickersheim-Wilshausen, Wilwisheim.

### Carte 1. L'armature urbaine du SCOTERS



## 6.2. Accompagner l'évolution de secteurs stratégiques complémentaires à l'armature urbaine

**Les secteurs stratégiques** correspondent à des sites à enjeux pour le développement du système territorial métropolitain par (critères non cumulatifs) :

- leur position stratégique sur les grands axes de transports collectifs, ou d'interface entre territoires ;
- leurs fonctions économiques ou urbaines en mutation, à accompagner ;
- la caractérisation d'enjeux fonciers (recyclage et renouvellement urbain ou mobilisation de gisements non bâties ayant fait l'objet d'investissements publics), environnementaux ou énergétiques.

Ces secteurs stratégiques correspondent aux :

- emprises de friches ou espaces artificialisés délaissés, identifiées comme stratégiques par les EPCI, au regard de leur position de centralité et de leur desserte ;
- secteurs de réserves foncières ;
- sites métropolitains (orientation 20.3) ;
- secteurs d'interface entre EPCI ou avec les territoires de SCoT voisins (Alsace du Nord et Bruche-Mossig en particulier, Allemagne), notamment le long des axes structurants et en lien avec l'évolution des mobilités décarbonées ou l'économie ;
- abords de la M35 suite à sa requalification, dans la traversée de l'Eurométropole ;
- Pôles d'échanges multimodaux (PEM) métropolitains et/ou structurants (orientation 8.4) ;
- Secteurs stratégiques en lien avec des projets de mobilités, figurant sur la carte d'armature des mobilités (orientation 8).

Ces secteurs stratégiques peuvent :

- **recevoir des projets urbains structurants**, notamment de renouvellement urbain, en matière d'habitat, de production d'énergies renouvelables, d'économie et/ou d'équipements ;
- recevoir **des équipements structurants** (orientation 9.4) ;
- **accueillir le déploiement des réseaux** de transports collectifs et des réseaux de modes actifs structurants ; cf. carte d'armature des mobilités pour les secteurs stratégiques en lien avec la mobilité ;
- être supports de projets de **renaturation**.

La mobilisation de ces secteurs ne pourra se faire qu'à condition de ne pas déstructurer l'armature urbaine et sous réserve d'en justifier les besoins (cf. orientation 3.1).

Les documents d'urbanisme :

- précisent géographiquement ces secteurs ;
- définissent le principe de développement retenu, en favorisant un aménagement global et concerté, qui respecte les principes de qualité et de sobriété du SCOTERS ;
- détaillent le contenu programmatique et encadrent la mobilisation du foncier (exemple : OAP incluant un phasage, ZAC, etc.) ;
- prennent des dispositions pour optimiser l'usage du foncier en majorant les objectifs attendus en matière de logements et d'emplois. À ce titre, les densités minimales en matière de logements (orientation 7.6) doivent être majorées de 20 %, dans un rayon de 300 mètres autour des PEM (orientation 8.4) ;
- intègrent le déploiement des énergies renouvelables dans une logique de mutualisation de l'usage du foncier dans le cas de projets à dominante économique ou résidentielle.

## DÉVELOPPER UN HABITAT DIVERSIFIÉ RÉPONDANT AUX BESOINS DES MÉNAGES ACTUELS ET FUTURS

Afin de répondre à l'évolution démographique et de maintenir le poids du territoire du SCOTERS dans le Bas-Rhin à horizon 2050, le Projet d'Aménagement Stratégique prévoit la production d'environ 97 000 nouveaux logements pour répondre aux besoins des ménages présents et futurs.

Organisées à partir de l'armature urbaine, les orientations déclinées ci-après tiennent compte des spécificités de chaque bassin de vie quant à ses capacités à apporter des réponses proportionnées pour développer une offre en logements structurée autour des polarités, qui soit plus variée, plus équitable et qui réponde à l'évolution des réalités sociétales et des modes de vie.

### ORIENTATION 7 - Les besoins en logements

#### 7.1. Répondre aux besoins des ménages et répartir l'offre en logements

Le développement du parc de logements se décline de la manière suivante :

**Nombre de nouveaux logements dans le SCOTERS**

Période 1 2021-2030	Période 2 2031-2040	Période 3 2041-2050
<b>35 200</b>	<b>32 700</b>	<b>29 200</b>

Une majeure partie de ces nouveaux logements est issue du renouvellement du parc de logements existants, de l'évolution de bâtiments ou propriétés sur terrain déjà artificialisé et de la mobilisation du bâti existant (orientations 4.1 et 7.6 à 7.8).

Lors de l'élaboration et de la mise en œuvre de leurs politiques publiques en matière de logements, les intercommunalités poursuivent les objectifs de production de logements suivants par périodes de 10 ans, en les déclinant à leur échelle :

	2021-2030		2031-2040	
	Objectif global	par an	Objectif global	par an
Eurométropole de Strasbourg	<b>30 000</b>	<b>3 000</b>	<b>28 000</b>	<b>2 800</b>
Canton d'Erstein	<b>2 200</b>	<b>220</b>	<b>2 000</b>	<b>200</b>
Kochersberg	<b>2 000</b>	<b>200</b>	<b>1 800</b>	<b>180</b>
Pays de la Zorn	<b>1 000</b>	<b>100</b>	<b>900</b>	<b>90</b>

Après 2040, le besoin de production de logements à l'échelle du SCOTERS est estimé à 29 200 logements jusqu'en 2050. Leur répartition restera cohérente avec les équilibres des premières périodes mais sera précisée après les analyses dans le cadre des bilans du SCOTERS sur l'évolution réelle de la population et les besoins potentiellement ajustés, trop incertains à ce stade.

## 7.2. Conforter les polarités pour structurer les bassins de vie

Les politiques de logement et leur traduction dans les documents d'urbanisme répartissent la production de logements selon l'armature urbaine, en priorisant les niveaux 1 et 2, afin de :

- favoriser une vie dans **la proximité** qui permet un accès facilité aux équipements, aux services (commerce, fonctions médicales, etc.) et à des modes de déplacement actifs et/ou en transports collectifs ;
- préserver le caractère villageois et les équilibres existants entre les trois niveaux de l'armature urbaine.

## 7.3. Fluidifier les parcours résidentiels pour répondre à la multiplicité des besoins

Sur l'ensemble du périmètre du SCoT et à tous les niveaux de son armature urbaine, la construction de logements doit favoriser les parcours résidentiels par une offre en habitat diversifiée et plurielle, tous publics, quantitativement et qualitativement adaptée aux besoins des ménages actuels et futurs.

Les documents locaux d'urbanisme et les politiques locales de l'habitat veillent à mettre en œuvre les objectifs suivants :

- **diversifier le parc de logements en favorisant de nouvelles formes d'habitat.** Dans les zones à urbaniser affectées à l'habitation, en dehors de celles qui sont destinées à accueillir principalement des immeubles collectifs, le développement de l'urbanisation devra ainsi réserver une part significative - d'au moins 30 % - à l'habitat intermédiaire. Cet habitat intermédiaire concerne les formes d'habitat individuel dense (maisons accolées, individuelles superposées), de petits collectifs intégrés dans le tissu urbain (maison de ville ou de village) ou de formes mixtes (ferme restaurée, urbanisation traditionnelle des villages).
- **diversifier la taille des logements** en veillant notamment à produire également de grands logements dans les villes et les polarités (T4 et plus) et de petits logements dans les villages (T1, T2) ;
- **assurer l'offre locative**, aidée et libre, pour fluidifier les parcours résidentiels et retrouver une rotation au sein du parc de logements, y compris en favorisant les parcours d'accès ;
- **améliorer** le parc existant et requalifier notamment les quartiers d'habitat social ;
- **promouvoir la qualité des logements et améliorer le cadre de vie.**

**Le développement de l'habitat doit se faire en lien avec les autres politiques publiques**, en particulier la politique de transports collectifs, en intégrant des objectifs ambitieux de qualité, en accompagnant les bailleurs dans une démarche environnementale et économe en énergie, et en aménageant dans les locaux communs des immeubles collectifs des installations facilitant les « bonnes pratiques environnementales » (tri sélectif, garage à vélos, ...).

## 7.4. Amplifier et mieux répartir l'offre en logements aidés

**30 % de la production de logements doit être consacrée au logement aidé**, soit une offre supplémentaire de 30 000 logements aidés à mettre en place à l'échelle du SCOTERS à l'horizon 2050.

Les EPCI ou les communes compétentes à travers leurs documents locaux d'urbanisme et leur PLH traduisent cet objectif en veillant à une répartition territoriale équilibrée, notamment au regard des enjeux de **mixité sociale**. L'atteinte de l'objectif global à l'échelle du SCOTERS et à horizon 2050 pourra être modulée dans le temps, avec un pallier intermédiaire de l'ordre de 15 à 20 % de logements aidés à l'échelle de l'EPCI et/ou de la commune.

L'ensemble des communes du SCOTERS contribue à cette production de logements aidés, de manière proportionnée à hauteur de leurs moyens. Le logement aidé représentera au moins 5 % de leur production par décennie, par commune. Le SCoT privilégie le développement des logements aidés dans les communes les mieux équipées et les mieux desservies, notamment leur implantation autour des gares et des pôles multimodaux lorsque le contexte le permet.

Les nouvelles opérations d'aménagement sur une emprise superficie de 0,5 ha ou plus, ainsi que les opérations relevant directement de la compatibilité avec le SCOTERS (R142-1 du code de l'urbanisme), viseront une part d'au moins 20% de logements aidés, dans le respect de la législation en vigueur (loi SRU).

#### **DEFINITION DE LOGEMENTS AIDÉS**

Cette terminologie regroupe les logements bénéficiant d'une aide publique (État ou collectivités) pour **le locatif et pour l'accession** à la propriété pour sa construction, sa rénovation via des déductions fiscales, ou son acquisition. Elle intègre les **logements sociaux publics et les logements locatifs privés conventionnés**.

**RECOMMANDATION** *Les collectivités compétentes en matière de politique de logement et des aides à la pierre définissent des stratégies foncières et mobilisent les outils (fiscaux ou autres) pour faciliter la production de logements aidés et locatifs (public ou privé). Les actions de la puissance publique sont à mener en priorité dans les secteurs où la tension sur le marché du logement rend difficile l'équilibre financier des opérations de logements aidés.*

**RECOMMANDATION** *Au regard de la concentration de l'offre départementale sur le cœur urbain du SCOTERS, la mise en place d'un dialogue et d'actions avec les SCoT/territoires voisins est préconisée pour développer l'offre locale selon une approche globale en partenariat entre la CeA et les collectivités compétentes.*

### 7.5. Répondre aux demandes de logements spécifiques

À travers leurs politiques de logement et leurs documents locaux d'urbanisme, les collectivités doivent **promouvoir les réponses aux besoins des personnes à mobilité réduire et au vieillissement de la population par la production de logements adaptés ou par l'adaptation de logements existants à la perte d'autonomie**. Il s'agit plus précisément de :

- développer des initiatives et des actions spécifiques pour favoriser le maintien à domicile, à tous les niveaux de l'armature ;
- mettre en place des mesures pour consacrer une part de logements adaptés dans les opérations de construction ou de renouvellement urbain de plus de 5 000 m<sup>2</sup> ainsi que dans le parc locatif aidé ;
- privilégier l'implantation des structures d'hébergement spécialisées (foyers, EPAHD, résidences séniors) à proximité des centralités.

Les intercommunalités prennent les dispositions nécessaires pour développer et promouvoir **une offre en logements** adaptée à l'accueil :

- des jeunes actifs et des personnes en situation d'emploi précaires.
- des étudiants à proximité des pôles d'enseignement supérieur et/ou en lien avec la qualité de l'offre en transports collectifs performants, notamment lorsqu'elles accueillent des formations supérieures.
- des gens du voyage par la construction de logements et d'aires d'accueil équipées, en cohérence avec le schéma départemental d'accueil des gens du voyage ;
- d'hébergement d'urgence, à localiser en priorité dans les villes et les polarités de l'armature urbaine et de préférence à proximité des équipements et des services, notamment des transports collectifs.

Pour l'ensemble des besoins spécifiques d'hébergement évoqués, les politiques publiques des collectivités mettent en œuvre des actions et des dispositifs favorisant **la mixité générationnelle**. Les collectivités, à travers leurs documents locaux d'urbanisme évaluent les besoins propres à ces demandes et en précisent la localisation. Ils peuvent recourir à la mise en place de secteurs de mixité sociale (L151-15 code de l'urbanisme) pour répondre aux objectifs de solidarité et d'insertion des politiques publiques qu'elles portent.

## 7.6. Intensifier les espaces urbanisés et densifier les opérations de logements

La production de nouveaux logements se fait en priorité dans le tissu urbain constitué.

Afin de contribuer à la mise en œuvre des principes de l'orientation 4.1, relatifs à la réduction de l'étalement urbain et à un contrôle de l'artificialisation des sols, le SCOTERS fixe **une part de logements à produire au sein du tissu urbain**.

Eurométropole de Strasbourg .....	80 %
Canton d'Erstein .....	75 %
Kochersberg .....	70 %
Pays de la Zorn .....	60 %

Les collectivités à travers leurs documents locaux d'urbanisme prennent les dispositions nécessaires pour traduire cet objectif de production au sein du tissu urbain :

- au regard de leur capacité à mobiliser les gisements fonciers ;
- en tenant compte des efforts passés en matière de densification ;
- en organisant le phasage de cette production afin qu'à terme (2050) elle s'opère essentiellement au sein des tissus urbains déjà constitués.

Afin de développer l'offre de logements tout en réduisant progressivement leurs impacts sur les sols, les documents locaux d'urbanisme traduisent à leur échelle les objectifs de **renforcement progressif de la densité résidentielle** promue par le SCOTERS.

Niveau	Position dans l'armature urbaine	Densité 2021-2040	
URBAIN	Ville centre	100	Densités minimales
	Cœur de métropole	80	
	Ville (hors métropole)*	50	
POLARITÉS	Polarités au sein de la métropole	40	Objectifs de densités
	Bourgs centres	35	
	Villages en soutien d'un bourg centre ou d'une ville		
	Polarités à conforter	35	
VILLAGES	Villages (métropole)		Logements/ha
	Villages (hors métropole)	25	

\* **NOTE** : L'objectif de densité de 50 logements à l'hectare pour la ville d'Erstein ne s'applique pas aux projets au sein du périmètre de la ZAC Europe, dont la densité reste fixée à 30 logements à l'hectare tel que prévue dans le projet d'aménagement.

Afin d'inscrire le SCOTERS dans une trajectoire vers le zéro artificialisation nette, cette densité devra évoluer de **+5 logements par ha après 2040**.

Elle est fixée pour :

- toute opération de plus de 5 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher dans le respect de l'article R142-1 code de l'urbanisme ;
- les opérations de constructions neuves sur des emprises superficies à partir de 0.5 ha pour les communes de l'armature urbaine qui ne sont ni ville centre, ni cœur de métropole.

Pour les opérations de plus petite taille non soumises à ces densités, les documents locaux d'urbanisme veillent à ce qu'elles permettent une majoration progressive des densités du tissu urbain dans lequel elles s'inscrivent.

Des densités majorées de 20 % seront par ailleurs attendues dans les secteurs stratégiques (orientation 6.2) et dans un rayon de 300 mètres autour de PEM (orientation 8.4) ;

Pour traduire ces objectifs minimaux et les atteindre, les documents locaux d'urbanisme :

- ciblent en priorité les secteurs peu denses qui ont la capacité de s'intensifier et où le contexte urbain et paysager se prête à une diversification des formes et volumes bâtis ;
- limitent les surfaces imperméabilisées telles que les emprises au sol des bâtiments et préservent une part de terrains perméables et d'espaces plantés et végétalisés ;
- optimisent le foncier bâti : en réduisant les délaissés fonciers, en favorisant des volumes plus compacts, en autorisant la construction en mitoyenneté, en augmentant les règles de hauteur, en permettant les petits collectifs, en autorisant le stationnement déporté, etc. ;
- guident la réalisation de ces projets en veillant à les inscrire de manière qualitative dans le contexte urbain et paysager (orientation 2.2 : formes urbaines, implantations, etc.).

Des situations locales qui demanderaient une adaptation de cette densité (sensibilités environnementales, risques inondations, topographie ou nature du terrain, rupture d'échelle entre formes bâties, nature en ville, système viaire de la commune complexe comme les voies en impasse par exemple) doivent inviter les collectivités à revoir l'opportunité du projet ou éventuellement à être plus ambitieux sur des opérations situées à proximité dans l'espace ou le temps, de façon à compenser et ne pas compromettre globalement les objectifs fixés par le SCOT.

## 7.7. Produire des logements adaptés et de qualité

Afin de fluidifier les parcours résidentiels et développer une offre en logements adaptée aux besoins de chacun, les collectivités et leurs politiques d'habitat :

- mènent une politique de **diversification** de leur parc de logements afin de le faire évoluer pour **s'adapter et se modular selon les besoins de publics variés**, notamment les publics fragiles ;
- **accompagnent la mutation du bâti** pour produire des logements en minimisant les ressources à mobiliser (en particulier la pleine terre), par une évolution de leurs règles d'urbanisme dans les secteurs où elles autorisent du logement ;
- engagent des démarches pour identifier les parcs de **logements dégradés** et prennent les mesures nécessaires pour **lutter contre l'habitat indigne** (notamment dans les centres anciens et grands ensembles collectifs).

Les communes qui disposent de peu de réserves foncières doivent rechercher des **opportunités dans le tissu ancien** et préconiser la construction de **logements aidés** comme une composante forte des nouvelles opérations d'aménagement.

## 7.8. Remobiliser le bâti existant

En rappel de l'orientation 4.1, le développement urbain au sein du SCOTERS doit s'opérer en priorité au sein du tissu bâti, en mobilisant les constructions existantes et en permettant leur évolution (comme le changement d'usage) et leur transformation à travers des opérations de renouvellement urbain et/ou de densification. **L'ensemble de ces opérations visent à remettre sur le marché des biens pour éviter qu'ils ne se dégradent et/ou disparaissent et qu'ils contribuent à l'effort de production de logements au sein du tissu urbain.**

Afin de répondre aux besoins en logements de la population et de contribuer à la stratégie régionale du SRADDET en matière de neutralité carbone à horizon 2050, il est essentiel de :

- **mobiliser les logements vacants** (orientation 7.1) ;
- **rénover et réhabiliter** des biens pour les adapter aux nouveaux modes de vie et éviter leur sous-utilisation, leur abandon et leur dégradation ;
- **cibler l'effort de la rénovation énergétique du parc de logements existant** pour l'adapter aux aléas du changement climatique d'une part, et d'autre part anticiper le coût croissant de l'énergie afin que ce coût soit supportable pour le plus grand nombre de ménages, en particulier ceux dont les niveaux de revenus sont bas.

Cette volonté se traduit par les objectifs suivants :

- tendre vers la rénovation d'1/3 du parc à horizon 2030, 50 % à horizon 2040 et la totalité à horizon à 2050 ;
- de suivre l'évolution de la vacance et, lorsqu'elle devient structurelle, mettre en place des politiques pour accompagner les propriétaires de biens vacants afin de l'enrayer ;
- prioriser les actions sur les copropriétés dégradées et les logements, publics ou privés, les plus énergivores (diagnostic de performances énergétiques E à G) afin de résorber ce gisement de logements et éviter le développement de la vacance.

Cette orientation s'applique en lien avec les enjeux de préservation du patrimoine, visés dans l'orientation 11.4.

## FAIRE DES MOBILITÉS DÉCARBONÉES LE SOCLE DE L'AMÉNAGEMENT DU SCOTERS

Pour s'inscrire dans les objectifs de la stratégie bas carbone et répondre à l'évolution des modes de vie, le SCOTERS vise à favoriser la mobilité pour tous, en proposant des systèmes de mobilité performants et répondant aux attentes de la population et des entreprises en termes de coût écologique et social.

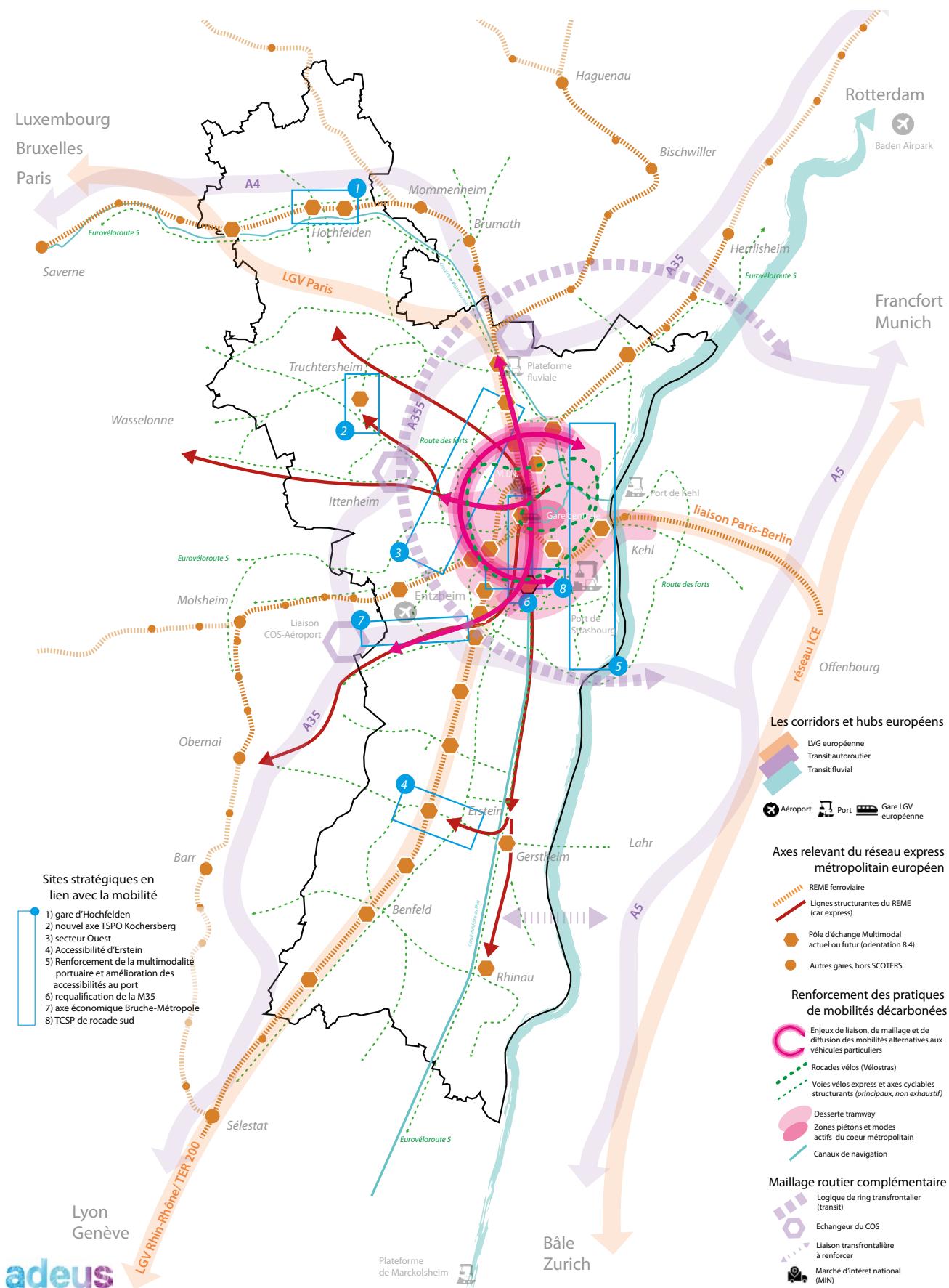
Telle que présentée dans l'axe transversal, la stratégie en matière de mobilité repose sur :

- la réduction des déplacements contraints, via une organisation du territoire dans un rapport de proximité favorisant les modes actifs, à l'échelle locale ;
- un système de mobilité, tous modes, maillé et connecté, organisé à partir du Réseau Express Métropolitain et Européen (REMe) pour diffuser les flux en s'appuyant sur des nœuds d'intermodalités, à une échelle plus large, y compris en lien avec les territoires voisins.

### ORIENTATION 8 - L'organisation des mobilités

En rappel des objectifs de proximité, de mobilités décarbonées et de sobriété développés dans l'axe transversal, les communes organisent, entre autres, le développement de l'emploi et de l'habitat en fonction des niveaux de desserte par les transports en commun et de la proximité des services et commerces du quotidien.

Carte 2. L'armature des mobilités dans le SCOTERS



## 8.1. Pacifier l'espace public afin de favoriser les modes actifs en milieu urbain

Les collectivités, à travers leurs politiques de mobilité et d'aménagement, développent un maillage des modes actifs afin de rendre plus accessibles les lieux de vie (centralités, équipements scolaires et équipements publics, lieux de loisirs, pôles de services, parcs et espaces de nature, etc.). Elles prennent des dispositions pour développer des parcours confortables (orientation 2.1) pour les piétons et les cyclistes :

- lors de l'aménagement ou du réaménagement d'espaces publics et/ou de voiries ;
- par la création de trames viaires dédiées dans l'existant et au sein de nouveaux espaces urbanisés ainsi que pour les desservir.

**RECOMMANDATION** *Les collectivités sont invitées à communiquer et mettre en place des actions de sensibilisation incitant l'usage du vélo et de la marche à pied afin d'accroître la part modale des modes actifs.*

Les politiques publiques en matière de mobilité valorisent également **l'usage des modes actifs pour l'accès à l'emploi**, et s'appuient sur leurs documents d'urbanisme pour :

- développer un maillage de **parcours confortables** entre les arrêts de transports collectifs, les centralités et les polarités urbaines, les pôles d'emplois et les zones économiques d'activités ;
- **organiser le rabattement** depuis les pôles d'emplois vers les arrêts de transports collectifs, en particulier les pôles d'échanges multimodaux et vers le réseau cyclable structurant ;
- mettre en place des **aires de covoiturage** sécurisées et à proximité des grands axes routiers, des gares et des pôles d'échanges multimodaux pour favoriser le covoiturage, l'autopartage et le transport à la demande ;
- inciter les acteurs économiques à se doter de plan de mobilité employeur (PDME) ;
- s'assurer que la pacification des espaces publics qui doit renforcer la vie dans la proximité soit compatible avec une vitesse commerciale globale compétitive des transports en commun performants.

En matière de **stationnement**, les collectivités, notamment via leurs documents locaux d'urbanisme :

- encadrent le stationnement privé et public afin de réduire l'impact sur l'espace public et le fonctionnement urbain (stationnement dédié, espaces non clos) ;
- limitent les exigences de stationnement en surface dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs et peuvent permettre l'évolutivité de l'offre en stationnement ;
- permettent et encouragent les formes de stationnement en étage (rez-de-chaussée, silos), et les mutualisations des places de stationnement adaptées aux périodes d'usages lorsque la gestion des équipements publics ou commerciaux le permet ou dans une logique/approche inter-entreprises ;
- intègrent systématiquement le stationnement vélo dans les nouveaux projets d'urbanisme (orientation 8.2) ;
- intègrent le déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques ;
- encouragent la multifonctionnalité des espaces de stationnement
  - favoriser les matériaux ou les dispositifs permettant la perméabilité des surfaces de stationnement ;
  - prendre des dispositions pour végétaliser les stationnements afin de lutter contre le phénomène des îlots de chaleur ;
et/ou faciliter l'utilisation des infrastructures de stationnement pour produire des énergies renouvelables (panneaux photovoltaïques sur ombrières par exemple).

**RECOMMANDATION** *Les collectivités sont invitées à travailler la mutualisation et la diversification des stationnements avec les acteurs économiques des sites d'activités et/ou de commerce mais aussi les bailleurs publics et privés, lorsque la gestion des équipements publics et commerciaux le permet.*

*Elles sont invitées à favoriser la mise en œuvre de Plans de Mobilité Employeur commun (PDMEc).*

*Cette recommandation est complémentaire à celle accompagnant l'orientation 17.1*

## 8.2. Renforcer et étendre le réseau des mobilités actives

Le vélo s'avère un mode de transport efficace et concurrentiel à la voiture sur les courtes distances, adapté à l'échelle des bassins de vie.

Les intercommunalités à travers leurs politiques de mobilité définissent et rendent lisible le maillage cyclable du territoire à partir des axes structurants jusqu'aux tracés les plus fins. Elles veillent à articuler leur réseau avec :

- les axes structurants cyclables des EPCI voisins dans une logique de complémentarité, au sein comme hors périmètre du SCOTERS ;
- le Schéma directeur des itinéraires cyclables de la collectivité européenne d'Alsace ;
- le réseau cyclable allemand lorsque ces intercommunalités sont frontalières.

Leurs documents locaux d'urbanisme doivent :

- permettre d'aménager et développer ces réseaux pour les modes actifs en privilégiant leur caractère « **confortable** » ;
- **identifier** les axes d'un réseau structurant, **mailer et hiérarchiser** les réseaux cyclables et les cheminements afin de constituer des boucles locales permettant aux usagers de rejoindre rapidement et en sécurité des axes piétons-cycles structurants ;
- **relier** les cœurs de village ou de quartier aux pôles d'échanges multimodaux, aux centralités (DAACL), aux équipements (notamment scolaires) et services, aux polarités d'emplois, aux parcs et espaces de nature ;
- **privilégier les continuités des cheminements** : ils proscripent la création d'impasses en incluant, à minima, une percée pour les piétons et les cycles. Ils prennent les dispositions nécessaires pour raccorder les impasses existantes aux maillages d'espaces publics ;
- prendre les dispositions pour développer **le stationnement des cycles** (y compris des vélo-cargos) aussi bien dans les espaces privés que dans les espaces publics dans des dimensions adaptées à leur usage actuel et projeté (notamment en matière de stationnement sécurisé et de déploiement de bornes de recharges électriques) ;
- prendre les mesures nécessaires pour mettre en œuvre les points cités ci-dessus par le recours aux différents outils mis à leur disposition (emplacements réservés, OAP, projets d'aménagement des espaces publics, chartes paysagères, etc.).

À terme<sup>3</sup>, le réseau cyclable structurant doit être complété pour permettre à l'ensemble de la population du SCOTERS d'en bénéficier dans un rapport de **proximité**.

3. À horizon 2050, voir justifications du DOO en annexes.

Concernant le cyclotourisme, les collectivités et leurs partenaires se coordonnent pour développer des services de type « étapes » (sanitaires, petite restauration, réparation, gites, etc.). Ces aménagements légers, lorsqu'ils sont mutualisables, doivent autant profiter aux cyclotouristes qu'aux usagers du quotidien.

### 8.3. Promouvoir le déploiement des transports collectifs en s'appuyant sur le REMe (Réseau Express Métropolitain européen)

Dans la plupart des situations, les transports en commun structurants sont présents en centralités. Dans les autres cas, il convient d'envisager autant le renfort ou la création de nouveaux services de transport structurants autour d'engagements réciproques que de permettre à de nouvelles centralités d'apparaître autour de nœuds importants ou émergents de transport.

**Les autorités organisatrices des mobilités** (AOM) se coordonnent pour poursuivre le déploiement du REMe, routier et ferré, par une amélioration du cadencement et un prolongement des lignes existantes ainsi que par son extension sur de nouvelles lignes. Elles articulent ce réseau structurant avec les réseaux de mobilité locaux (réseaux urbains, modes actifs) dans un objectif de diffusion des flux.

À cette fin, elles :

- poursuivent le déploiement par phase du REMe et continuent à améliorer son fonctionnement notamment en :
  - créant de nouvelles voies en site propre ;
  - créant des lignes de transport en commun cadencées ;
  - étendant les lignes de leurs réseaux en complémentarité avec les gares et réseaux de transports collectifs hors périmètre du SCOTERS ;
  - s'interconnectant avec les réseaux ferroviaires nationaux en gare centrale de Strasbourg et avec l'aéroport (gare d'Entzheim) ;
  - s'interconnectant avec les réseaux ferroviaires express du Rhin supérieur (Intercité, liaisons Karlsruhe et liaisons Bâle-Mulhouse) ;
  - s'interconnectant avec les réseaux urbains dans le SCOTERS et au-delà.
- favorisent le rabattement et la diffusion vers et depuis le réseau REMe par des infrastructures et services dédiés aux transports collectifs et aux modes actifs, et l'aménagement de pôles d'échanges multimodaux (orientation 8.4).

Le SCOTERS soutient notamment les projets qui :

- renforcent le cadencement de la ligne de bus à haut niveau de service entre Wasselonne et l'Eurométropole (TSPO) dans le cadre du REMe routier ;
- créent une nouvelle voie en site propre pour une liaison de bus à haut niveau de service entre le futur pôle d'échange multimodal de Wiwersheim et l'ouest de l'Eurométropole ;
- créent une ligne de transport en commun cadencée vers le sud-est, entre l'agglomération strasbourgeoise, Gersheim et le Ried. Une ligne transfrontalière pourra être ultérieurement prolongée en direction de Lahr ;
- étendent les lignes de leurs réseaux en complémentarité avec les gares et réseaux de transports collectifs hors périmètre du SCOTERS, notamment la gare de Mommenheim ;
- s'interconnectent avec les réseaux ferroviaires express du Rhin supérieur (Intercité, liaisons Karlsruhe et liaisons Bâle-Mulhouse). (orientation 17.1) ;
- s'interconnectent avec les réseaux urbains de la CTS (Eurométropole), du Canton d'Erstein et plus largement de l'agglomération de Haguenau, du réseau de l'Alsace Centrale et de l'agglomération colmarienne.

**RECOMMANDATION** : Les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) coordonnent leurs applications d'information et de tarification afin de simplifier la billettique pour les usagers.

## 8.4. Renforcer les pôles d'échanges multimodaux (PEM)

Le maillage du territoire en offre de mobilité doit être complété de **pôle d'échanges multimodaux** (gares ferroviaires et/ou routières) permettant de promouvoir et de faciliter les changements de mode de transport, y compris avec les transports urbains, dans une logique de chaîne des mobilités.

Ils sont des pôles d'échanges multimodaux qui **structurent les réseaux de mobilité en lien étroit avec le développement urbain** et constituent une composante de définition de l'armature urbaine.

Ces pôles d'échanges multimodaux ont vocation à évoluer pour :

- être accessibles tous modes. Ainsi, ils :
  - bénéficient d'une desserte routière adaptée et d'un accès lisible depuis le réseau routier principal ;
  - sont desservis par les transports en commun ;
  - sont desservis par des pistes cyclables et des cheminements piétons **confortables** les reliant aux tissus urbains proches ;
- offrir des capacités de stationnement adaptées à leur fréquentation pour permettre le rabattement depuis les communes proches du bassin de vie, y compris en réservant des places de stationnements au covoiturage et à l'autopartage, des bornes de recharge pour véhicules électriques, ainsi que des stationnements vélos sécurisés (arceaux, abris, etc.), dans la limite des enjeux fonciers (orientations 2.1 et 8.2) ;
- apporter une offre de services aux usagers :
  - des zones d'attentes abritées, disposant d'une billetterie et de supports d'information trafic ;
  - de petite restauration ou petits commerces multiservices, lors d'une rupture de charge dans les pôles d'échanges multimodaux les plus fréquentés, dans le cadre défini par l'orientation 18.2 concernant les PEM situés hors centralités ;
  - d'accessibilité PMR.

Ils ont des vocations au sein du système de mobilité du territoire et des objectifs d'aménagement différencierées.

Certains pôles d'échanges multimodaux ont vocation à évoluer pour intensifier les fonctions urbaines, notamment par une densification en emplois et/ou en logements dans un rayon proche (orientation 7.6) et s'accompagner de changement d'usage du foncier.

Afin d'accompagner la montée en charge du REMe, les projets suivants sont priorisés :

- les 13 gares de l'Eurométropole feront l'objet de réaménagements visant à conforter leur utilisation en PEM en lien avec leur développement urbain ;
- le Kochersberg sera doté à moyen terme d'un PEM à Wiwersheim, après aménagement d'une liaison en site propre depuis l'Eurométropole ;
- le PEM d'Erstein a vocation à évoluer et se conforter dans le cadre du remaniement global de l'accessibilité à Erstein ;
- le Pays de la Zorn sera doté à long terme d'un pôle d'échange multimodal renforcé. La création de ce PEM s'opère en priorité par réaménagement du secteur gare à Hochfelden ou Schwindratzheim, ou sur un site proche en cas d'impossibilité technique.

Le SCOTERS reconnaît 4 catégories d'enjeux pour les sites accueillant les PEM. Ils peuvent appartenir à plusieurs de ces catégories, auquel cas ils cumulent les objectifs.

Pôle d'Echange Multimodal (PEM)	Métropolitain	Structurant	De rabattement / diffusion	En devenir
Benfeld				
Bischheim-Schiltigheim				
Entzheim				
Erstein				
Fegersheim-Lipsheim				
Geispolsheim				
Gerstheim				
Hausbergen				
Hoenheim				
Hochfelden				
Illkirch-Baggersee				
Illkirch-Graffenstaden				
Kogenheim				
La Wantzenau				
Limersheim				
Lingolsheim				
Matzenheim				
Mundolsheim				
Rhinau				
Schwindratzheim				
Strasbourg, Roethig				
Strasbourg, Krimmeri				
Strasbourg, Port du Rhin				
Strasbourg, gare centrale				
Vendenheim				
Wilwisheim				
Wiwersheim				

**Gare métropolitaine :** la gare centrale de Strasbourg doit être confortée (en matière d'infrastructure et de niveau de services) dans sa fonction ferroviaire, de noeud d'échange entre les réseaux de transports locaux, régionaux, nationaux, transfrontaliers ainsi que de centralité urbaine, pour le quartier comme pour la ville.

Son aménagement en gare traversante (l'ouverture à 360° de la gare centrale) permettra de renforcer ses fonctions :

- ferroviaires ;
- de PEM : interface entre les grandes lignes et les réseaux locaux, interface entre les modes actifs, les lignes de transports urbains et le REMe routier et ferré, capacités de stationnement, amélioration de l'accessibilité depuis l'extérieur ;
- de centralité urbaine : liaisons entre quartiers et intensification des fonctions urbaines. Ainsi, les abords de la gare centrale peuvent accueillir des fonctions métropolitaines supérieures via l'implantation d'équipements à fort rayonnement, d'entreprises tertiaires ou d'établissements d'enseignement supérieur ainsi qu'une offre hôtelière.

**Gares structurantes** : ces gares ont **une fonction de destination** vers un lieu d'emploi, un équipement ou un domicile. Elles ont pour vocation première d'intensifier les fonctions urbaines des secteurs dans lesquels elles s'inscrivent pour accroître le nombre d'usagers (habitants, actifs, visiteurs...) ayant la possibilité de se déplacer sans recourir à la voiture.

Les Parkings Relais (P+R) sont considérés comme des pôles d'échanges multimodaux structurants du fait de leur inclusion dans le tissu urbain de la métropole.

Les politiques d'urbanisme **privilégient l'implantation d'entreprises** pourvoyeuses d'emplois. Cette priorité ne doit toutefois pas exclure le développement d'une offre résidentielle plus dense, favorisant la mixité de logements (type de logements, part significative de locatifs, part de logements aidés, etc.) ; ou encore l'implantation d'équipements ou de services drainant du public.

Les collectivités veillent à **l'aménagement des espaces publics** pour permettre le développement de services, d'équipements nécessaires au confortement, ou à l'émergence, d'une centralité (DAACL et orientation 18.1).

**Gares de rabattement/diffusion** : ces gares ont pour vocation première de permettre aux usagers de **se déplacer rapidement** de leur domicile vers l'ensemble des gares et PEM du Bas-Rhin et du Rhin supérieur, **dans une logique de chaîne de déplacements**. Elles développent une offre de stationnement proportionnée à leur fréquentation, en privilégiant les parkings mutualisés et les ouvrages limitant la surface d'emprises au sol. Ces stationnements doivent prévoir des emplacements réservés au covoiturage, à l'autopartage, aux cycles ou encore à la recharge de véhicules. Les aménagements routiers doivent faciliter leur accessibilité depuis les grands axes. L'accessibilité des modes actifs et des transports collectifs existants doivent être privilégiés depuis les polarités urbaines et les coeurs de quartiers ou de villages.

Si ces gares se trouvent à proximité de parcs d'entreprises ou de zones économiques, elles ont également vocation à accompagner le développement de l'emploi dans un rayon de **proximité** et à développer les connexions directes piéton/cycle.

**Les gares en devenir** : ces gares sont actuellement desservies mais ne sont pas incluses dans un tissu urbain et se limitent à une fonction de rabattement (ex : Limersheim) ou ne sont plus desservies mais auraient la capacité de l'être (ex : Krimmeri, Port du Rhin). **En l'absence de projet** urbain ou ferroviaire défini, les documents locaux d'urbanisme veillent à en **préserver les abords dans une logique de réserve foncière**.

L'aménagement de ces gares et leurs abords est conditionné à un projet global porté collectivement par l'EPCI et dont la dimension répond, à minima, à des enjeux intercommunaux.

## 8.5. Compléter les chaînes de mobilité

Les AOM et les collectivités œuvrent, à travers leurs politiques publiques de mobilités et les outils qu'elles mobilisent dans leurs documents locaux d'urbanisme, pour réaliser les projets de mobilité structurants à l'échelle des bassins de vie du SCOTERS, tels que :

- sur la métropole et l'espace métropolitain :
  - faire évoluer et renforcer le réseau de transports en commun urbain :
    - de TCSP (transports en commun en site propre) en lien avec les secteurs les plus denses (existants ou en projet) ;
    - de lignes de transports urbaines, hiérarchisées et maillées ;
  - transformer le réseau hyperstructurant routier (ex-réseau autoroutier notamment l'A35) pour favoriser les modes de transports alternatifs à l'autosolisme et permettre à terme un fonctionnement plus urbain dans ses parties centrales ;
  - aménager les gares routières afin de pouvoir accéder au cœur de la métropole, desservir les quartiers centraux de Strasbourg et permettre une diffusion par les transports urbains vers les polarités de la métropole.
- À l'ouest de l'Eurométropole : à long terme, créer un réseau de transports collectifs en site propre, interconnecté avec les grandes lignes de transport radiales (REMe routier et ferroviaire, TCSP, réseaux bus urbains). Ce projet, dont les périmètres et les contenus programmatiques restent à définir, a pour objectif de capter les flux d'usagers de la seconde couronne et des territoires voisins (notamment depuis Truchtersheim et le Kochersberg) pour permettre leur diffusion au sein des secteurs de la métropole, en relais des réseaux de transport urbain, et inversement.
- sur le Canton d'Erstein : améliorer l'accessibilité de la ville, de la gare et de la zone d'activités d'Erstein. À cette fin, la ville, l'intercommunalité du Canton d'Erstein, et leurs partenaires en matière de routes et de transports (dont la Collectivité européenne d'Alsace et la Région Grand Est) :
  - veillent à l'intégration des modes actifs dans l'aménagement et la reconfiguration de l'échangeur d'Erstein. Elles aménagent des liaisons confortables entre le Parc d'Activités du Pays d'Erstein, la gare et le centre-ville d'Erstein ;
  - assurent le franchissement sécurisé de la RD et de la voie ferrée au nord d'Erstein ;
- à l'échelle du SCOTERS :
  - en réponse aux objectifs nationaux en matière de mobilité (L141-7 du code de l'urbanisme) les aménagements du réseau routier ne doivent pas améliorer ni **augmenter la capacité automobile** de la desserte radiale vers l'agglomération strasbourgeoise mais permettre le développement d'une capacité de transports alternatifs (orientation 8) ;
  - réouvrent au trafic de sections du canal du Rhône au Rhin et de la Marne au Rhin dans une vocation de logistique fluviale ;
  - veillent à la sécurisation de l'ensemble des passages à niveaux.

**RECOMMANDATION** : la ville, l'intercommunalité du Canton d'Erstein, et leurs partenaires en matière de routes et de transports sont encouragées à développer un réseau de transport urbain dans le Canton d'Erstein, dont une ligne de transport collectif en site propre reliant la gare au centre-ville d'Erstein.

## ADAPTER L'OFFRE EN ÉQUIPEMENTS ET SERVICES AUX BESOINS ET LA RENDRE ACCESSIBLE

Le développement de services et d'équipements doit permettre l'accessibilité au plus grand nombre d'usagers en visant à réduire le temps d'accès via des choix de modes de transports alternatifs à la voiture. Ce développement s'opère dans une recherche de proximité et de complémentarité avec les services et équipements existants.

Afin de répondre aux enjeux de sobriété, les collectivités gestionnaires de services et d'équipements privilégient la mutualisation de fonctions afin de multiplier l'offre de services plutôt que les infrastructures. Les documents locaux d'urbanisme veillent à ce que l'offre en équipements, existante ou future, soit en adéquation avec le niveau de développement attendu, notamment en matière de production de logements.

L'armature urbaine doit être considérée comme un cadre de référence, partagé par les acteurs publics et privés, pour organiser l'offre en équipements et services en fonction de leur rayonnement, à partir des polarités : de l'échelle globale du SCOTERS, à celle du bassin de vie jusqu'au cœur de village ou de quartier.

### ORIENTATION 9 - L'organisation des équipements et des services

#### 9.1. Renforcer la cohésion sociale en garantissant une offre de services pour tous et en tout point du territoire

**Tous les niveaux de l'armature (1 à 3)** ont vocation à accueillir des équipements nécessaires aux besoins locaux, dont le rayonnement correspond à l'échelle du quartier ou de la commune.

Les équipements et plus particulièrement les équipements publics, doivent s'implanter en priorité au sein du tissu urbain dans un rapport de proximité, en renforçant **les centralités** (DAACL et orientation 18.2)

*Exemples : écoles primaires et maternelles, services de proximité, équipements sportifs, équipements culturels locaux, médiathèques ou bibliothèques communales, salles des fêtes ou polyvalentes, maisons des associations, services de maintien à domicile et services à la personne, résidences seniors, médecins généralistes et infirmiers, offres de services de mobilité décarbonée, parcs et espaces de nature, etc.*

#### 9.2. Organiser les bassins de vie par le maillage d'équipements

**Les niveaux 1 et niveaux 2** ont vocation à accueillir les équipements structurants nécessaires au fonctionnement d'un bassin de vie, ou dont le rayonnement bénéficie à plusieurs communes. Leur rôle est d'assurer des fonctions pouvant être absentes ou incomplètes dans les villages.

Dans le niveau 2, ces équipements se déploient en priorité dans les polarités de l'Eurométropole, les secteurs stratégiques et les bourgs-centres.

*Exemples : lycées, collèges, salles de spectacles, cinémas, médiathèques intercommunales, équipements médicaux de proximité, piscines ou complexes sportifs avec plateaux techniques, structures d'hébergement spécialisées, pôles de services publics ou maisons multi-services, tiers lieux, gendarmeries ou centres de secours, etc.).*

### 9.3. Conforter le rayonnement urbain et métropolitain

**Le niveau 1** de l'armature urbaine a vocation à accueillir en priorité les équipements dont le rayonnement est international, national, régional, à l'échelle de l'Alsace ou du Rhin supérieur. Ce développement intègre la dimension transfrontalière pour inscrire le système métropolitain du SCOTERS dans le réseau des villes du Grand-Est et du Rhin supérieur.

*Exemples : institutions européennes ou internationales, équipements sportifs, culturels ou événementiels spécialisés et/ou de grande capacité, établissements d'enseignement supérieur, centres hospitaliers, centres de recherche, équipements ou infrastructures liés à l'innovation, au numérique et/ou aux médias, etc.*

Les sites métropolitains fléchés dans l'orientation 20.3 entrent dans cette catégorie.

### 9.4. Encadrer les futurs équipements structurants

Par anticipation des projets non définis à ce jour mais dont la nature et la vocation ont un impact (en raison de leur importance, de la superficie des terrains affectés, du trafic qu'ils sont susceptibles de générer, etc.) à l'échelle du SCOTERS ou à l'échelle intercommunale, leur aménagement ainsi que les voiries et réseaux nécessaires à leur fonctionnement doivent répondre à l'ensemble des conditions suivantes (cumulatives) :

- disposer d'une capacité de desserte actuellement suffisante ou dont l'impact reste mesuré, ou en développant les lignes de transport urbaines et interurbaines ;
- répondre à un enjeu ou un besoin, à minima d'échelle intercommunale ;
- valoriser des sites ou secteurs artificialisés et limiter fortement l'impact sur des sites non artificialisés. À défaut, réduire au maximum l'impact en proposant des aménagements réversibles et favorisant le réemploi des matériaux (recyclage) en cas de démolition. En cas d'aménagements entraînant l'artificialisation de sols, l'aménageur devra renaturer à minima des surfaces équivalentes en plus du point ci-dessous ;
- tendre à améliorer la fonctionnalité écologique des milieux qu'ils impactent ;
- s'inscrire dans les grandes trames du paysage, sans créer de ruptures préjudiciables à la perception du site ;
- ne pas servir de greffe à des projets futurs d'autres natures, déconnectés d'une continuité urbaine et qui engendreraient un étalement urbain ;
- limiter autant que possible les consommations énergétiques (sobriété) et recourir aux énergies renouvelables, produites si possible in situ lorsque les conditions techniques le permettent ;
- être exemplaires et ambitieux sur les différentes thématiques relevant du SCOTERS en particulier le volet qualité (orientations 2.2 et 17.1) : végétalisation, principes bioclimatiques et énergétiques, intégration paysagère et architecturale, etc.

Cette orientation concerne également la création de nouveaux sites d'activités économiques (orientation 17.2).

## AXE 2 : PERMETTRE LA RÉSILIENCE DU TERRITOIRE

De nombreuses orientations en matière de structuration de l'aménagement (armature urbaine), de mobilité ou encore d'adaptation des tissus urbains aux enjeux climatiques et de santé, concourent au renforcement de la résilience du territoire.

Ce deuxième axe développe les orientations du SCoT en matière de trames vertes, bleues et brunes, ainsi qu'en matière de transition énergétique et d'agriculture, ces sujets relevant des ressources du territoire.



## DÉCLINER UNE ARMATURE VERTE ET BLEUE À TOUTES LES ÉCHELLES

Le projet de développement du territoire du SCOTERS privilégie la sobriété par la préservation des ressources locales et entend répondre aux besoins par une meilleure qualité de vie.

Au-delà des logiques de protection des espaces sensibles présentant une qualité environnementale, l'objectif porté par le SCOTERS est de valoriser et pérenniser les ressources. Il vise à renforcer les trames et la fonction écologique des milieux. Leur mise en réseau doit servir d'appui à des trames vertes plus locales afin de pénétrer les tissus urbains et devenir des espaces supports des ressources écoenvironnementales nécessaires à la mutation des espaces publics et bâties, en vue de la résilience des villes et villages face au dérèglement climatique, d'une amélioration de la qualité de vie, notamment en matière de santé physique et mentale et du maintien de la biodiversité.

### ORIENTATION 10 - Garantir les grands équilibres écologiques

La résilience du territoire repose sur une stratégie de préservation et de renforcement des espaces de nature, des grandes trames (TVB) à la nature ordinaire jusque dans les secteurs urbanisés.

Cet objectif est obtenu par la préservation du patrimoine naturel du territoire et de ses multiples ressources environnementales, constituant la trame verte et bleue dans le but de renforcer sa fonctionnalité à l'échelle du SCOTERS (dans le respect de la disposition T3 - O8.2 - D1 du SDAGE et en compatibilité avec le SRADDET) autour de :

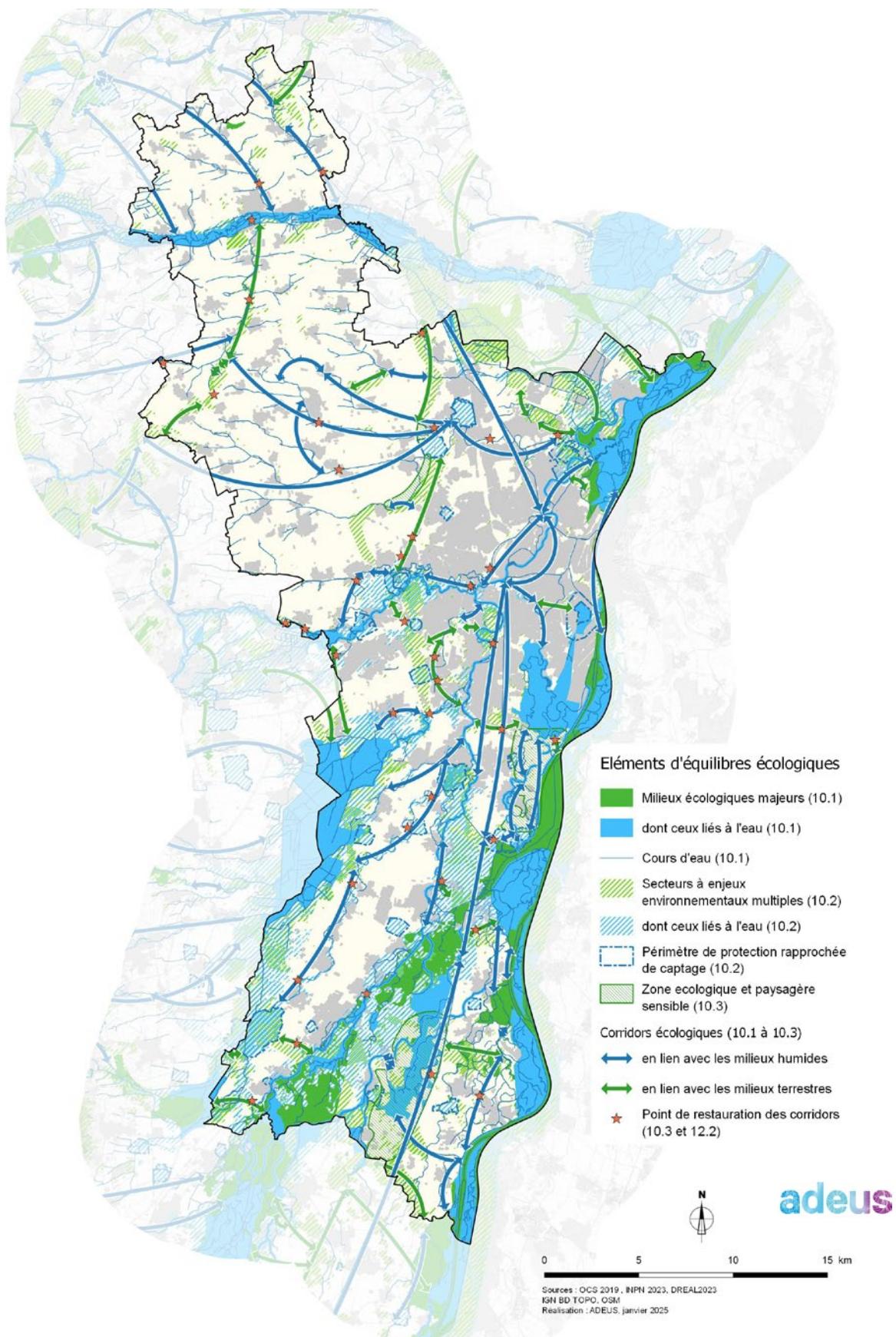
- la protection des secteurs présentant un intérêt écologique majeur ou un paysage remarquable ;
- la préservation des secteurs présentant des enjeux environnementaux multiples et un caractère sensible au regard de l'environnement ;
- la préservation et la mise en valeur du réseau hydrographique, des milieux humides et de l'ensemble des systèmes hydrauliques qui façonnent cette portion de la vallée du Rhin supérieur en permettant les écoulements d'eau et le renouvellement du cycle de l'eau.

Les espaces de nature ordinaire et leur prolongement au sein du tissu urbain participent au renforcement de la fonctionnalité de cette trame verte et bleue (axe transversal et orientations 10.3 et 12.1).

Les éventuels aménagements veilleront à ce que leur usage n'engendre pas une fréquentation qui perturbe ces milieux constitutifs d'un patrimoine naturel fragile. Ces différents secteurs sont détaillés et cartographiés ci-après, ainsi que les orientations qui s'y appliquent.

**En rappel des orientations de l'axe transversal et en réponse au code de l'environnement, la séquence « Éviter, réduire, compenser » (ERC) est le principe qui guide les choix d'aménagement dans l'ensemble des milieux détaillés ci-après, et les orientations du SCOTERS qui en découlent (en référence au L110-1 du code de l'environnement).** Cette compensation peut s'inscrire dans les secteurs de renaturation (orientations 3.1 et 12.2).

Carte 3. Les éléments d'équilibres écologiques



## 10.1. Protéger les milieux écologiques majeurs

Les documents locaux d'urbanisme assurent une protection adéquate **des milieux écologiques majeurs identifiés sur la carte des éléments d'équilibres écologiques**.

Sont considérés comme milieux écologiques majeurs :

**A) les zones naturelles situées dans les périmètres<sup>4</sup> :**

- des **Réserves naturelles** existantes ou en projet (forêt d'Erstein, forêt de la Robertsau, forêt du Neuhof et du bois d'Illkirch-Graffenstaden, île du Rohrschollen, île de Rhinau, réserves naturelles régionales de la ballastière du centre de raffinage de Reichstett ainsi que Herbsheim) ;
- de la **Réserve nationale de chasse et faune sauvage** du Rhin ;
- des **forêts de protection** (Benfeld, Daubensand, Diebolsheim, Erstein, Gerstheim, La Wantzenau, Nordhouse, Plobsheim, Rhinau) ;
- des **Arrêtés de protection de biotope** (une partie du Bruch de l'Andlau, plan d'eau de Plobsheim, mare dite Bütt et prairies environnantes à Huttenheim et Sermersheim, étang du Rustlock à Sermersheim, ried de la Lutter à Huttenheim) ;
- des terrains sous gestion du **Conservatoire des Sites Alsaciens** ;
- des **Espaces Naturels Sensibles** du Département ;
- des sites **Natura 2000** ;
- les **zones humides remarquables** (Dispositions T3 - O7.4.4 - D1, T3 - O7.4.5 - D1 et T5B - O2.2 du SDAGE) ;
- les **cours d'eau de niveaux 1 et 2**, listés par arrêté préfectoral au sens du L214-17 du code de l'environnement

**B) les corridors écologiques d'échelle régionale**

Ces corridors sont référencés sur la carte sous forme de schéma de principe que les documents locaux d'urbanisme doivent préciser et traduire à leur échelle.

Les documents d'urbanisme :

- précisent ces zones agricoles et naturelles à leur échelle ;
- peuvent y soustraire les zones urbanisées<sup>5</sup> (source BDOCS Région Grand Est, en date de l'approbation de la révision n°1) ;
- permettent l'exploitation et la modernisation d'installations hydroélectriques existantes, en lien avec les orientations 14.2. et 14.3. et dans le respect de la réglementation en vigueur<sup>6</sup>.

4. Sites retenus en 2024 pour les réservoirs de la TVB SRADDET

5. Correspond au poste « emprises urbaines » de la nomenclature de la BDOCS Grand Est

6. Notamment l'article L214-17 du code environnement

## 10.2. Préserver et valoriser les secteurs à enjeux environnementaux multiples

Les zones naturelles, identifiées en hachuré sur la carte 3, constituent des milieux écologiques auxquelles se superposent d'autres enjeux (risques, ressource en eau, biodiversité, fraîcheur, etc.).

Ces **zones naturelles et corridors écologiques** regroupent :

- les zones inondables par débordement de la Zorn, de la Bruche, de l'Ill et encore celles de l'Ehn, de l'Andlau et de la Scheer et leurs affluents ;
- les sites actuels et potentiels de captage d'eau ;
- les continuités écologiques importantes complémentaires à l'échelle du SCOTERS ;
- les ZNIEFF de type 1.

Les zones urbanisées sont soustraites de ces zonages (source BDOCS Région Grand Est) en date de l'approbation de la révision N°1.

Les documents locaux d'urbanisme préserrent ces milieux écologiques essentiels au fonctionnement écologique, pour **assurer leur pérennité**. Ils doivent :

- identifier et délimiter à leur échelle les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques complémentaires à l'orientation 10.1 ;
- prendre les mesures réglementaires adaptées pour les protéger, dans le respect des réglementations spécifiques à ces périmètres ;
- caractériser leur fonctionnalité écologique en tenant compte de leur sensibilité environnementale ;
- démontrer le cas échéant l'absence d'enjeu au regard d'une échelle d'appréciation plus fine et sur la base de nouvelles études environnementales permettant d'actualiser ou d'améliorer la connaissance de ces milieux.

À l'instar des milieux écologiques majeurs évoqués plus haut, le principe du SCOTERS est de préserver ces secteurs et d'en améliorer les fonctionnalités écologiques.

Les documents locaux d'urbanisme peuvent toutefois y **autoriser exceptionnellement certains projets d'intérêt général dont la nature le justifie**, tel que des projets :

- de mobilités décarbonées (itinéraires cyclables, desserte TC - orientation 8) ;
- de production d'énergies renouvelables (orientation 14) ;
- de projets de restauration de fonctionnalités écologiques (orientations 3 et 12.2) ;
- de traitement ou d'approvisionnement en eau ;
- d'activité agricole ou sylvicole dans des dimensions limitées (dans le respect des réglementations de protection des captages).

Ces projets doivent :

- prendre des mesures pour renforcer les fonctionnalités environnementales ou faire démonstration de l'absence de sensibilités écologiques ;
- s'intégrer dans le paysage ;
- recourir à une architecture de qualité intégrant des performances environnementales ;
- maintenir une transparence hydraulique afin de limiter leur impact éventuel sur les écoulements d'eau (orientation 12.3 et suivantes) ;
- avoir un impact limité sur la pleine terre (réversibilité des usages et lutte contre l'imperméabilisation - orientation 3.2).

Concernant **les massifs forestiers** (boisement de 1 ha ou plus), en plus des dispositions générales évoquées ci-dessus, les documents d'urbanisme instaurent une bande inconstructible de l'ordre de 30 mètres à compter des lisières forestières afin d'assurer leur pérennité. Elle peut être ponctuellement réduite, sous réserve de justification démontrant l'impossibilité de son maintien et sans être inférieure à 5 mètres pour tenir compte du tissu urbain existant.

Cette zone tampon :

- exclut la création de bâtiments agricoles et d'équipements de loisirs ;
- participe à la lutte contre le risque incendie (orientation 13.1).

### 10.3. Maintenir ou créer des corridors écologiques, et lutter contre la fragmentation des espaces de nature ordinaire

En rappel des orientations 10.1 et 10.2, les documents locaux d'urbanisme traduisent à leur échelle les corridors écologiques, référencés sous la forme d'un schéma de principe sur la carte « éléments d'équilibres écologiques ».

Les documents d'urbanisme identifient ces continuités et précisent leurs périmètres en prenant des mesures pour les préserver de toute urbanisation par un classement approprié ou d'autres leviers règlementaires (trames graphiques, emplacements réservés, OAP, etc.). Ils veillent à :

- maintenir et développer **les boisements existants** tels que les réseaux de haies, bosquets, vergers, arbres isolés, ripisylves (notamment en milieu agricole) afin de les relier à d'autres espaces refuges pour la biodiversité. Les documents d'urbanisme identifient les ruptures et les segments à créer ou restaurer pour améliorer la fonctionnalité de ce maillage ;
- assurer les continuités naturelles, aquatiques et les liaisons vertes **le long des cours d'eau** (orientation 12.3) ;
- identifier et assurer, la préservation de la fonctionnalité **des zones humides dites « ordinaires »** avérées fonctionnelles en zone constructible ou à urbaniser, sous réserve de contraintes techniques justifiées et prendre en compte un périmètre élargi nécessaire à leur alimentation et leur bon fonctionnement ; en lien avec la disposition T3 - O7.4.4 - D1 du SDAGE (préservation stricte des zones humides remarquables et préservation de fonctionnalités des zones humides ordinaires) ;
- garantir la préservation ou le rétablissement des continuités naturelles dans le cas de la **traversée de nouvelles infrastructures**.

Ces corridors sont des espaces à privilégier pour les actions de compensation et de renaturation, notamment pour le renforcement de secteurs fragilisés ou dégradés (en particulier au niveau des points de restauration, cf. carte des éléments d'équilibres écologiques).

Concernant les espaces de nature ordinaire, non repérables à l'échelle d'un SCoT, les documents d'urbanisme identifient les espaces dont les surfaces, les qualités ou les continuités jouent un rôle en matière de biodiversité et prennent des mesures adéquates pour les préserver contre les phénomènes de mitage, de fragmentation ou de conurbation, notamment les prairies et les espaces boisés (orientation 12.1).

**En milieu naturel**, ils préservent de la construction et des remblais ces corridors (orientation 12.3). En dehors des espaces déjà urbanisés aucune nouvelle urbanisation ne doit être autorisée en extension du tissu existant notamment dans les zones identifiées comme **des zones écologiques sensibles** (cf carte des éléments d'équilibres écologiques).

Cette orientation ne concerne pas le site tertiaire spécialisé dans l'innovation et les hautes technologies, localisé en entrée Sud du tissu urbanisé de Plobsheim : de manière à assurer une gestion économique de l'espace, son extension<sup>7</sup> est possible à condition de garantir la préservation des caractéristiques environnementales qui participent à l'identité du Ried de Plobsheim.

#### 10.4. Promouvoir une gestion sobre des ressources en matériaux

À travers les objectifs de sobriété que poursuit le SCOTERS, ses priorités se portent sur la rénovation des bâtiments existants et la mobilisation de l'ensemble des parcs existants vacants, qu'il s'agisse du parc de logements ou des locaux d'activités. La notion de réversibilité, de conception bioclimatique et le recours à des matériaux recyclés (orientation 2) participent à un usage plus sobre des matériaux.

L'approvisionnement en matériaux et granulats doit s'opérer, autant que possible, par des prélevements équilibrés à partir des besoins et selon un principe d'acheminement privilégiant les transports alternatifs à la route tels que le ferroviaire ou le fluvial.

**RECOMMANDATION** *Les collectivités peuvent définir des stratégies avec les exploitants et les acteurs de la logistique (acteurs portuaires notamment) afin de favoriser le maintien, voire le développement de plateformes de chargement/déchargement des matériaux, puis transcrire ces stratégies dans leurs documents d'urbanisme (cf. recommandation 19 du SRC Grand Est).*

Afin de sécuriser l'approvisionnement durable en matériaux et en écho au SRC (Schéma des Carrières Grand Est)<sup>8</sup>, les collectivités veillent à travers leurs documents d'urbanisme à **permettre le renouvellement** des sites d'exploitation de gravières et de carrières autorisées ainsi que leur extension éventuelle. Les gisements correspondants sont, en l'absence d'un enjeu supra, préservés de l'urbanisation.

Le SCOTERS privilégie l'extension de carrières mais ne prévoit pas l'ouverture de nouveaux sites d'exploitation. Si toutefois l'approvisionnement futur du territoire, ou de territoires voisins dépendants de la production au sein du SCoT, venait à remettre en cause ce principe, **l'ouverture d'un nouveau site d'exploitation doit être considéré comme un projet d'équipement structurant** et doit répondre aux conditions cumulatives des points 4 à 6 de l'orientation 9.4.

Ces exploitations :

- prennent en compte les zonages environnementaux, tels que prévus dans le Schéma Régional des Carrières (SRC) ;
- n'impactent pas les milieux protégés par le SCOTERS (orientation 10) ;
- n'impactent pas les paysages et les zones sensibles (orientation 11).

Les documents d'urbanisme :

- prennent en compte les cartes des Gisements Potentiellement Exploitables (GPE), en identifiant les gisements identifiés au SRC, d'intérêt nationaux (GIN), régionaux (GIR) ainsi que les zones d'intérêt (ZI) ;

7. Prévue par déclaration de projet emportant mise en compatibilité du SCOTERS en date du 22-06-2021

8. Dans sa version approuvée en date du 27-11-2024

- inscrivent dans leurs documents graphiques via des zonages spécifiques, les carrières, gravières et gisements exploités ainsi que leurs éventuelles extensions, valant secteurs de protection de la richesse du sol et du sous-sol au titre de l'article R151-34 du code de l'urbanisme ;
- précisent, dans leur règlement, les conditions d'implantation des carrières ou des gravières ainsi que leurs installations de traitement.

Le réaménagement des plans d'eau issus de l'exploitation de gravières doit privilégier une renaturation répondant à des objectifs écologiques. Il peut répondre à des enjeux multiples d'espaces de loisirs ou d'espaces de production d'énergie. Quelle que soit leur vocation, ces sites doivent contribuer en priorité au maintien de la biodiversité et participer aux stratégies de renaturation à l'échelle du territoire. Les documents d'urbanisme et les projets de réaménagement veillent à ce que les usages programmés n'entrent pas les fonctionnalités écologiques.

En cohérence avec la Mesure 7 du SRC relative à l'accueil des déchets inertes, les documents d'urbanisme sont encouragés à prévoir la possibilité d'accueillir des matériaux inertes issus du BTP (démolition, excédants de chantiers, déconstruction...). Les carrières en activité peuvent constituer des relais pertinents pour la gestion des matériaux issus du BTP, en réponse à l'orientation 1 qui encourage à favoriser les sites multi-activités en prévoyant des espaces dédiés à l'accueil de matériaux issus du BTP.

**RECOMMANDATION** *Étant entendu que la gestion des matériaux est un sujet d'envergure nationale, qui dépasse largement son périmètre d'application, le SCOTERS préconise un dialogue avec l'État et entre les différents SCoT alsaciens afin d'anticiper collectivement et de manière solidaire les différents besoins et leurs impacts (environnement, logistique, pression foncière, ...).*

## 10.5. Préserver les espèces

La protection des milieux et la préservation des corridors reliant les milieux participent directement à la préservation des espèces patrimoniales, animales ou végétales, dont la survie est menacée et qui doit être assurée : les documents d'urbanisme prennent en compte les zones de protection nécessaires à la préservation de ces espèces.

La pérennité des populations d'espèces protégées en voie de disparition en France (comme par exemple le grand hamster et le crapaud vert), doit être recherchée à travers le maintien d'espaces refuges (gestion adaptée) non constructibles, et le rétablissement de continuités de passage sous les nouvelles infrastructures. L'instauration et la préservation de corridors reliant les milieux (orientation 10) participent également à cette préservation.

**RECOMMANDATION** *Les politiques en matière d'environnement mettent en œuvre les actions portées par les plans nationaux d'action (PNA) ainsi que leurs déclinaisons régionales et locales. Les documents locaux d'urbanisme peuvent identifier des secteurs pour accompagner la recréation de milieux naturels favorables. Cette recommandation est en lien avec les orientations relatives aux actions de compensation et de renaturation.*

**RECOMMANDATION** *La gestion différenciée de l'éclairage public participe à la mise en œuvre de **trames noires**. Le développement de ces trames permet d'atténuer les impacts de l'urbanisation sur les espèces nocturnes, contribuant de façon significative au maintien de la biodiversité, en particulier sur les secteurs de lisières urbaines. Les politiques publiques, notamment à travers les documents de règlement des publicités, encadrent les supports lumineux des panneaux publicitaires et des bâtiments non résidentiels et peuvent aller jusqu'à les proscrire lorsqu'ils sont sources d'une pollution lumineuse impactant un corridor écologique.*

## ORIENTATION 11 - Améliorer et valoriser les paysages

### 11.1. Maintenir les axes paysagers et préserver les lignes de crête

Les secteurs à enjeux environnementaux multiples (orientation 10.3) référencés sur la carte constituent des axes paysagers. Sont notamment concernés les boisements existants, les trames de haies/bosquets, les ripisylves et les ceintures vertes. Ils constituent des repères garantissant la qualité du territoire et sont à préserver et reconstituer le cas échéant.

Les documents locaux d'urbanisme :

- identifient et précisent les éléments du grand paysage que le SCOTERS cherche à préserver ;
- identifient à leur échelle les structures paysagères qu'ils doivent préserver en établissant, par exemple, des inventaires ou des atlas recensant les caractéristiques qui font la qualité des paysages ainsi que leur évolution ;
- prennent les dispositions réglementaires nécessaires pour préserver ou reconstituer ces caractéristiques.

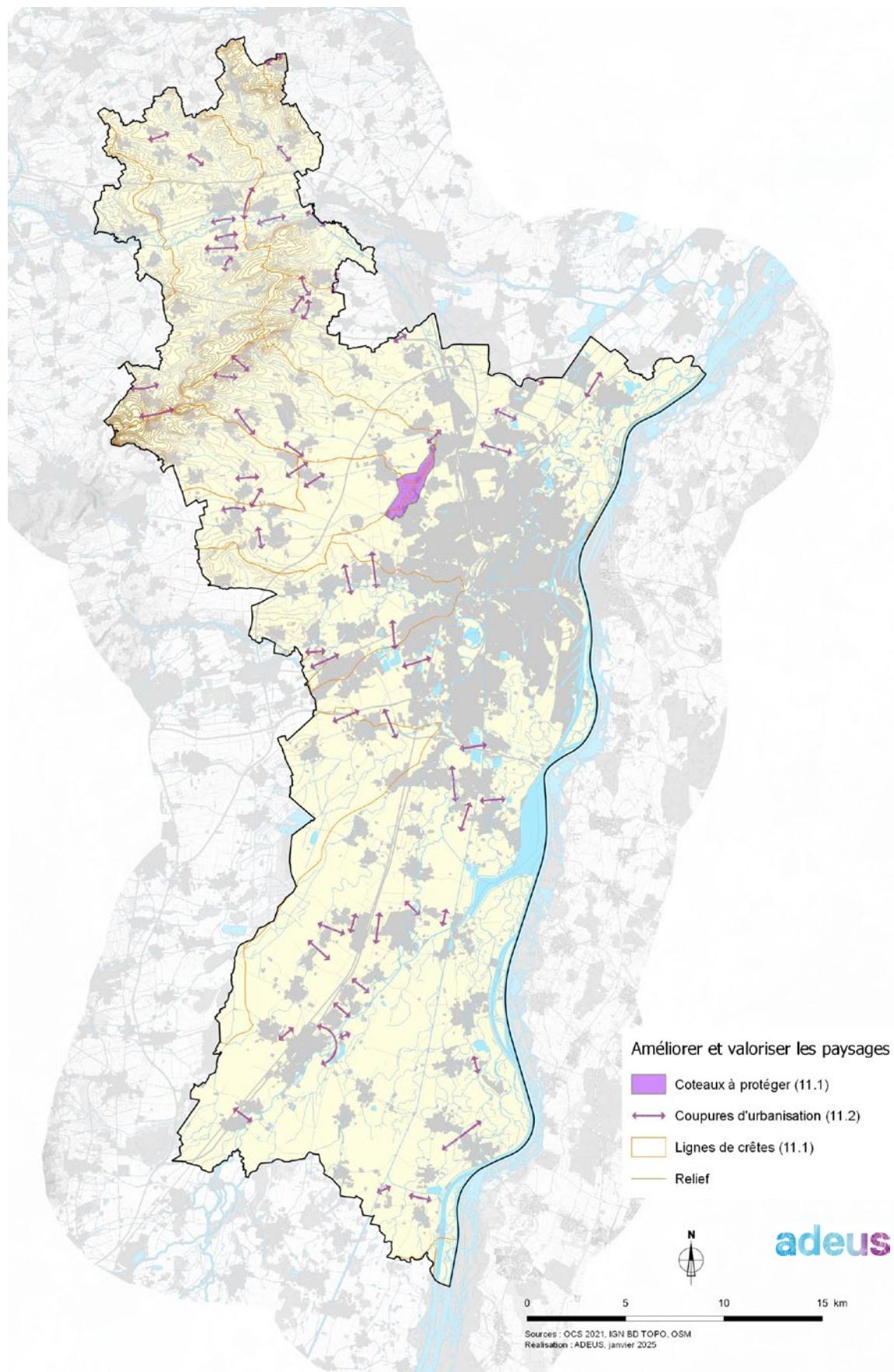
Afin de préserver les lignes de crêtes, les documents d'urbanisme doivent définir les limites au-dessus desquelles l'implantation de constructions et installations sera réglementée, voire interdite. Cette orientation ne s'applique pas aux noyaux historiques existants ainsi qu'aux aménagements d'hydraulique douce, de raccordement ou de remblais pour lutter contre les risques (coulées d'eaux boueuses notamment).

Pour les constructions situées sur les pentes des coteaux, des règles de hauteur doivent être édictées afin d'assurer leur intégration dans le paysage. Ces règles veilleront notamment à éviter que des constructions nuisent à la qualité du paysage en dépassant visuellement la ligne de crête vue de la plaine.

**Les coteaux de Hausbergen**, identifiés en violet sur la carte en annexe, constituent un paysage remarquable et un belvédère sur l'agglomération de Strasbourg. Ils doivent être protégés de toute urbanisation à l'exception des bâtiments existants dévolus à une activité d'intérêt général.

*Sont concernées les communes de Mundolsheim, Niederhausbergen, Oberhausbergen, Mittelhausbergen, Dingsheim, Griesheim-sur-Souffel.*

Carte 4. Améliorer et valoriser les paysages



## 11.2. Structurer les lisières urbaines

Les politiques d'aménagement doivent assurer la cohérence et la transition entre espaces bâtis et espaces agricoles et naturels. En tenant compte des trames paysagères et de la sensibilité environnementale des milieux, les documents d'urbanisme formalisent les limites pérennes de l'urbanisation sous forme de **lisières urbaines**.

Ces lisières ont une fonction **de ceinture** assurant un rôle de tampon visuel, mais également sanitaire et écoenvironnemental. Elles peuvent :

- servir d'interface entre les milieux et de supports pour la déclinaison de trames vertes et bleues urbaines au sein du tissu urbain ;
- recevoir des aménagements légers qui soient réversibles du point de vue du maintien de la pleine terre et de la perméabilité des sols, notamment des places de stationnement, des espaces publics (sentiers, pistes cyclables), des structures de sport, de culture ou de loisirs, sous réserve que ces fonctions ne soient pas exposées à des risques sanitaires (notamment traitements phytosanitaires) ni ne remettent en cause la fonctionnalité écologique d'un milieu naturel sensible proche.

La préservation de **coupures paysagères** doit par ailleurs être favorisée sur les grands axes d'urbanisation et entre les ensembles bâties agglomérés afin d'éviter un continuum urbain. Ces coupures paysagères jouent un rôle important dans la connectivité entre les grandes trames agricoles ou écologiques et les corridors de pénétration de la végétation en ville. Elles peuvent servir d'appui aux trames écologiques locales, déclinées au sein des tissus bâties.

À travers leurs outils (OAP, chartes paysagères, classement d'espaces boisés, etc.), les documents d'urbanisme :

- engagent une stratégie autour des lisières urbaines en intégrant leur rôle multifonctionnel ;
- réservent les coupures d'urbanisation identifiées dans le SCOTERS dont ils précisent les limites et qu'ils complètent en tant que de besoin à l'échelle locale (voir carte « améliorer et valoriser les paysages ») ;
- végétalisent les franges urbaines y compris les espaces privatifs des nouvelles opérations d'aménagement, sur une profondeur de l'ordre de 5 mètres minimum sur les propriétés bâties. Cette végétalisation doit être dense et conçue de manière globale, à l'échelle du projet d'aménagement ou de ses abords. Ils intègrent ces lisières en priorité au sein des parties urbanisées (existantes ou futures) plutôt que sur des espaces agricoles.

En cas de zones de non-traitement (ZNT) officielles, celles-ci sont augmentées d'au moins 5 mètres du côté des zones bâties.

## 11.3. Améliorer la qualité des entrées de ville

Les politiques en matière d'urbanisme doivent améliorer la **qualité paysagère et bâtie par des entrées de ville** aménagées pour donner une image forte, claire et plaisante de la ville mais aussi contenir l'étalement urbain le long des axes de flux.

Les documents d'urbanisme :

- veillent à ce que les éventuelles **extensions bâties** aux entrées de communes ou de villages, s'opèrent en continuité du tissu existant et préservent les paysages urbains et l'identité des villes et des villages ;
- privilégiennent une forme d'urbanisation compacte et organisée autour d'espaces publics et de voies hiérarchisées à partir d'un axe de desserte principal ;

- proscrivent les formes d'urbanisation linéaire le long des axes (départementaux, autoroutiers, voiries secondaires et anciens chemins agricoles), quelle qu'en soit la vocation et veillent à ce que les nouvelles constructions ne renforcent pas les effets de corridors bâti le long des routes ;
- préservent les coupures d'urbanisation identifiées (orientation 11.2).

Toutes **les entrées de villes** doivent bénéficier d'un traitement de qualité. Les constructions préservent les vues lointaines, s'intègrent au bâti voisin et garantissent un front bâti cohérent. Une vigilance sera portée à la sécurité des espaces publics, à la pollution visuelle générée par les publicités, ainsi qu'à la cohérence des trames naturelles et viaires. Une attention particulière sera portée le long des axes structurants (RD, A35/M35).

#### 11.4. Préserver les caractéristiques urbaines patrimoniales

Les documents locaux d'urbanisme identifient et recensent les édifices, bâtiments, ensembles bâti et éléments patrimoniaux non bâti (vergers, jardins, espaces publics, etc.) à préserver. Ils identifient les principales caractéristiques qui doivent être préservées. Puis ils élaborent les règles d'urbanisme permettant de ne pas dénaturer l'identité conférée par ces éléments, tout en permettant leur évolution vis-à-vis des enjeux d'un urbanisme durable et adapté au dérèglement climatique et aux crises énergétiques (orientation 7.8).

Ils veillent à ce que les projets de construction ou de renouvellement urbain ne créent pas de ruptures dans le paysage urbain. Le maintien d'une forme urbaine en rapport avec l'urbanisation traditionnelle ne doit toutefois pas faire obstacle à une architecture contemporaine et au déploiement de dispositifs de production d'énergies renouvelables.

Le Plan de Sauvegarde et de mise en valeur (PSMV) de Strasbourg encadre la valorisation du patrimoine sur son périmètre, au-delà des règles du PLUi.

**RECOMMANDATION** *les collectivités sont invitées à poursuivre leurs démarches et travaux d'identification, de recensement et de préservation de leur patrimoine bâti urbain.*

## RÉDUIRE LA VULNÉRABILITÉ DU TERRITOIRE POUR PROTÉGER LES PERSONNES ET LES BIENS

Au regard du contexte de dérèglement climatique et de l'accentuation des épisodes de crises sur les écosystèmes, les cultures vivrières et les populations, le territoire du SCOTERS doit à la fois réduire l'impact des activités humaines dans une trajectoire de sobriété, de diminution des pollutions émises, et accompagner l'adaptation des bassins de vie à une plus grande résilience.

Le développement de couverts végétaux, la présence de végétation en pleine terre, les cours d'eau et leurs réseaux hydrauliques permanents ou semi-permanents, participent à la lutte contre les îlots de chaleur engendrés par des secteurs urbains ou des aménagements minéralisés.

### ORIENTATION 12 - Atténuer et s'adapter au changement climatique

#### 12.1. Prolonger les espaces de nature au sein des espaces urbanisés

En rappel de l'axe transversal, le végétal en pleine terre et la présence de l'eau sont des leviers importants pour accroître la résilience des espaces urbanisés. Ils jouent un rôle :

- tampon dans la gestion des risques, par report ou rétention des eaux par exemple, de filtres naturels pour épurer les eaux ;
- de ventilation des tissus bâties afin de réguler les températures et éviter les phénomènes d'îlots de chaleur ;
- de stockage de carbone (îlots de sénescence, sols vivants) ;
- d'espaces de fraîcheur ;
- d'axes de promenades et de circulations contribuant à l'objectif de parcours confortables (orientation 2.1) ;
- de support de biodiversité ;
- de santé (orientation 2.3).

Les documents d'urbanisme doivent s'appuyer sur les éléments naturels constituant les grandes trames écologiques du territoire pour les décliner en un maillage d'espaces de respiration (espaces publics, coeurs d'îlots urbains végétalisés, parcs, etc.), supports de biodiversité et de fonctionnalités écologiques.

Les opérations d'aménagement d'ensemble contribuent autant que possible aux stratégies de renaturation, en conciliant espaces bâties ou aménagés et espaces non bâties plantés et végétalisés venant se greffer sur des continuités naturelles.

Les documents locaux d'urbanisme et les opérations d'aménagement<sup>9</sup> identifient, délimitent et prennent les dispositions nécessaires pour préserver ou conforter les fonctionnalités écologiques des espaces végétalisés et supports de nature en ville suivants :

- **les boisements** qui n'entrent pas dans la catégorie des massifs forestiers (orientation 10.2) : maillage par petits pas, articulation avec les trames végétales urbaines, nouveaux espaces plantés ;
  - **les arbres** remarquables, notamment lorsque leur présence participe au caractère patrimonial d'un tissu urbain et de ses espaces publics, et les arbres plus ordinaires pour leurs fonctions « climatiques » (ombrage, rafraîchissement, etc.) et le stockage carbone ;
  - **les cortèges végétaux**, existants ou à planter, accompagnant des espaces publics (voies, pistes cyclables, chemins, places et placettes, etc.) ou une opération d'aménagement, notamment lorsqu'ils contribuent au confort d'un cheminement, d'un espace public ou d'un itinéraire pour modes actifs.
- Le confort général sera amélioré par une végétalisation renforcée, la mise en place de dispositifs d'ombrage et de points d'eau ;
- **les coeurs d'îlots végétalisés et les espaces de pleine terre** identifiés comme contribuant à la circulation de la petite faune, à l'atténuation des îlots de chaleur, à l'infiltration des eaux de ruissellement. Les documents locaux prennent les dispositions nécessaires pour la préservation de ces espaces de respiration (par OAP, trames graphiques, règles de profondeur de construction ou de recul, etc.) en veillant à limiter leur constructibilité ou leur imperméabilisation lorsqu'elle est irréversible ;
  - **les éléments d'eau**, afin de renforcer la présence de l'eau en ville (îlots de fraîcheur) et utiliser ces sections comme support de végétalisation favorisant la biodiversité :
    - les cours d'eau, incluant leurs berges et leurs abords ;
    - les cours d'eau canalisés via des quais ou des aménagements minéralisés. Les politiques environnementales, à travers les projets d'aménagement ou dans le cadre d'opération de rénovation de voirie par exemple, sont invitées à rouvrir les sections canalisées des cours d'eau lorsque les conditions techniques et financières le permettent ;
    - les points d'eau (non stagnante) : plans d'eau, fontaine, jeux d'eau, etc.

Les tracés et épaisseurs de ces trames locales pourront être adaptés au contexte dans lequel elles s'inscrivent.

Par ailleurs, les collectivités favorisent la végétalisation des bâtiments et de leurs abords de manière générale, en particulier les stationnements des nouvelles opérations d'aménagement (stationnements, espaces publics, etc.).

Dans le cadre des projets et opérations d'aménagement, elles recommandent le pré-verdissement et la plantation d'essences locales en tenant compte de la présence des structures végétales existantes (alignement, sujets isolés, haies, ripisylves, etc. à préserver) et prennent en compte le caractère allergène des nouvelles plantations, en veillant à la diversité des essences pour éviter les effets de concentration.

9. Opération de 5000 m<sup>2</sup> ou plus, en référence au code de l'urbanisme (R142-1)

**RECOMMANDATION** Intégrer le principe des 3/30/300 développé par l'Organisation Mondiale de la Santé. Cette solution basée sur la nature est fondée sur des données ponctuelles probantes dans le but d'avoir des villes plus résilientes, plus équitables, plus saines et plus vertes. Elle se focalise sur le besoin crucial d'intégrer les éléments naturels au cadre de vie immédiat étant donné leurs bénéfices importants en matière de santé et de mieux-être.

- 3 pour « voir au moins 3 arbres depuis son domicile » : enjeu de santé mentale ;
- 30 pour « au moins 30 % de surface arborée » : enjeu de ventilation des villes, de lutte contre les îlots de chaleur, d'atténuation du bruit et de la pollution de l'air ;
- 300 pour « vivre à moins de 300 mètres d'un espace vert » : enjeu de santé publique.

## 12.2. Identifier et mettre en œuvre des secteurs de renaturation

La renaturation consiste à restaurer des espaces de nature fragilisés, dont l'état environnemental est dégradé, à améliorer ou à recomposer. Elle englobe l'ensemble des opérations visant à améliorer les fonctionnalités écologiques de ces secteurs afin notamment que la flore et la faune puissent les réintégrer.

Elle répond tant aux enjeux de stratégie écologique du territoire qu'aux enjeux fonciers ciblés par l'objectif ZAN.

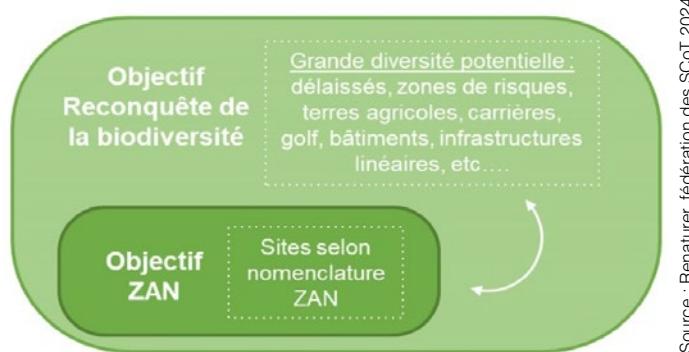
La renaturation vise en priorité les espaces artificialisés et les continuités écologiques sous pression urbaine, et s'applique ainsi à des milieux urbains, agricoles ou naturels. Les documents d'urbanisme :

- en rappel des orientations 10.1, 10.2 et 10.3, traduisent à leur échelle les corridors écologiques fléchés par le SCOTERS ;
- identifient et délimitent les secteurs préférentiels de renaturation qui concourent à renforcer ces corridors (*friches, anciennes gravières, espaces non bâties résiduels ou morcelés dont l'agrégation pourrait assurer des fonctions éco-environnementales, zone de protection de captages, zones de protection contre les risques comme les zones d'expansion de crues, îlots de chaleur à réduire, grands ténements fonciers relatifs à des concentrations d'équipements et de stationnement, etc.*) ;
- mettent en place des solutions visant à restaurer les fonctionnalités écologiques, le cas échéant, à restaurer des corridors écologiques en effaçant les effets de rupture. Ces solutions peuvent prendre des formes diverses et complémentaires comme des zonages adaptés, des OAP, des trames spécifiques, la mise en œuvre de dispositifs renforçant la résilience face au changement climatique, etc.

À cette fin, ils précisent les éléments supports (*par exemple des zones humides, espaces de prairies, parcs urbains à étendre, trames boisées ou bocagères, pré-vergers, réseau hydrographique, ensemble de jardins ou de cours d'îlot à recomposer, etc.*) à valoriser, renforcer, voire étendre au sein des projets d'urbanisation ou de renouvellement urbain.

**RECOMMANDATION** Parmi ces solutions de renaturation et de désartificialisation, on peut citer par exemple (liste non exhaustive) : la déconstruction de bâtiments, le décapage de surfaces imperméabilisées au profit d'aménagements perméables, la décontamination en privilégiant des solutions fondées sur la nature, la réintroduction d'espèces favorisant le développement du milieu que l'on cible, la reconstruction d'une hydrographie plus naturelle ou d'un ensemble végétal originel ou préexistant, etc.

**RECOMMANDATION** Afin d'obtenir des résultats, les collectivités ont une démarche pragmatique qui cible en priorité le foncier public et les opérations d'aménagement sous maîtrise d'ouvrage public. Leurs actions visent autant que possible l'exemplarité dans leur réalisation.



Source : Renaturer, fédération des SCOT 2024

### 12.3. Protéger les milieux humides et les milieux aquatiques

La préservation des milieux humides et leur remise en état doit permettre de gérer plus efficacement les risques de ruissellement pluvial et les épisodes de crues. En dehors des zones urbanisées, l'objectif porté par le SCOTERS est de maintenir la dynamique naturelle de ces cours d'eau en préservant les caractéristiques naturelles du réseau hydrographique et en les restaurant lorsque celles-ci ont été fragilisées.

**L'espace de liberté** des rivières qui ont conservé leur dynamique naturelle (la Zorn, la Bruche, l'Andlau et leurs affluents, ainsi que l'Ill à l'amont d'Erstein et à l'aval de Strasbourg), doit être maintenu en dehors des zones déjà urbanisées. Lorsque ces espaces n'ont pas été identifiés, les documents locaux d'urbanisme peuvent répondre à cet objectif en interdisant tout nouvel aménagement ou toute nouvelle construction dans des zones définies après concertation avec tous les acteurs (T5B-O2.1 du SDAGE).

**Les ripisylves et les cortèges végétaux** le long des berges doivent être préservés et confortés (T5B - O2.4 du SDAGE).

- En milieu naturel et agricole, les documents d'urbanisme instaurent une largeur inconstructible de l'ordre d'au moins 30 mètres hors largeur du cours d'eau afin d'assurer une fonction de continuité écologique et de lutte contre l'érosion ;
- En milieu urbain, cette largeur de principe est de 15 mètres et peut-être ponctuellement réduite à 5 mètres sous condition de renforcer le végétal.

**Les champs d'expansion des crues** doivent être préservés dans les zones non urbanisées. L'aléa de référence est déterminé pour le débordement de cours d'eau à partir de l'évènement le plus important connu et documenté ou d'un évènement théorique de fréquence centennale, si ce dernier est plus important (O3.1.D1 du PGRI). Les documents locaux d'urbanisme mettent en œuvre les dispositions de l'orientation 13.1.

**Les zones inondables** sont traitées dans l'orientation 10.2 (secteurs à enjeux environnementaux multiples).

**Les travaux réalisés dans le lit majeur**, et en particulier sur les berges, doivent tenir compte de la dynamique naturelle des réseaux hydrographiques. En compatibilité avec le SDAGE, les documents locaux d'urbanisme autorisent les aménagements permettant la restauration et la préservation des cours d'eau (T3 - O3.1.3 – D3 du SDAGE) et peuvent autoriser sur les berges des installations de production d'énergie liées à l'hydraulique ou au transport fluvial. Ils peuvent autoriser l'aménagement de chemins et de pistes cyclables en tenant compte du risque inondable et dans le respect, voire l'amélioration de la fonctionnalité écologique des ripisylves (existantes ou à créer).

Ces aménagements doivent maintenir les continuités aquatiques en veillant à la transparence hydraulique des ouvrages.

Les ouvrages susceptibles de porter atteinte aux continuités hydrauliques et qui ne rempliraient pas les conditions évoquées ci-dessus sont proscrits.

**RECOMMANDATION** *Dans les milieux humides exploités par l'agriculture, l'impact de l'activité en place doit être compatible avec la sensibilité écologique particulière des milieux qu'ils soient liés à l'eau ou terrestre.*

## 12.4. Préserver et gérer la ressource en eau

L'impact du climat est à prendre en considération sur l'eau en tant que ressource rare (T4 - O2 - D5 du SDAGE). La pérennité de l'alimentation en eau et sa sécurisation sont des enjeux prioritaires pour les bassins de vie du SCOTERS, en termes de volumes comme en termes de qualité. La tension sur la ressource, liée au changement climatique et aux besoins locaux, entraîne des enjeux multiples afin :

- de garantir l'approvisionnement de l'ensemble du bassin versant, amont comme aval, et en tout premier lieu en eau potable ;
- d'assurer la viabilité et le fonctionnement des activités économiques : agriculture, industrie, fret fluvial notamment (axe 3).

*Rappel : Les orientations relatives à la préservation des zones humides, la préservation des ripisylves et des berges, la renaturation, la santé et la nature en ville, la lutte contre l'artificialisation et le maintien de la perméabilité des sols, la forte limitation des extensions pour éviter l'étirement des réseaux d'adduction et leurs coûts d'entretien et le risque de fuites sont autant de leviers complémentaires visant à améliorer la qualité de la ressource en eau et assurer sa préservation.*

**Afin de préserver la ressource**, les politiques publiques et leurs traductions dans les documents d'urbanisme veillent à **interconnecter les réseaux pour sécuriser l'alimentation** des communes en eau potable, indépendamment du périmètre du SCOTERS ou de ses EPCI.

Les documents d'urbanisme, en lien avec l'orientation 12.5 :

- conditionnent les projets de développement à la disponibilité et la qualité de la ressource en eau en lien avec la capacité des réseaux d'eau et assainissement (T5C – O1 et O2 du SDAGE) ;
- obligent à une gestion intégrée des eaux pluviales notamment l'infiltration (T5B - O1.1 et T5B - O1.3 du SDAGE) pour les travaux neufs et encouragent le recours à la gestion intégrée des eaux pluviales dans les projets de requalification urbaine (T5A-O5 – D4 du SDAGE et O4.2 – D4 du PGRI) ;
- facilitent la mise en œuvre de dispositifs de réutilisation des eaux impropre à la consommation humaine (eaux grises, eaux pluviales, eaux usées traitées) et le recours à des dispositifs économies en eau.

Ils assurent l'approvisionnement en eau et dans le respect de la réglementation en vigueur<sup>10</sup> :

- **dans les périmètres de protection de captage immédiats** : protègent les captages existants en veillant à ce que leur périmètre immédiat reste inconstructible, à l'exception des réseaux et équipements nécessaires à leur entretien et leur exploitation ;

10. Selon les arrêtés de protections de captages (SUP – Servitude d'Utilité Publique : limitations administratives au droit de propriété et d'usage des sols, instituées par l'autorité publique dans un but d'intérêt général)

- **dans les périmètres de protection rapprochés** : limitent tous les projets d'aménagement. Ils sont néanmoins autorisés, sous conditions qu'ils ne polluent ni n'impactent la qualité de la ressource ;
- **dans les périmètres de protection éloignés**, prennent des dispositions en lien avec la gestion des autres risques (notamment naturels et technologiques) pour prévenir tout risque de pollution de captage ou par infiltration dans la nappe phréatique ;
- au-delà de ces périmètres, il peut être pris en compte des **aires élargies qui alimentent ces captages**. Ces aires représentent des zones de signalement pour lesquelles des dispositions pourront être prises afin de réduire les pressions de pollutions (T1 - O1.1 - D9 du SDAGE).

La création de nouveaux captages doit permettre la sécurisation de l'alimentation en eau potable dans la Région de Strasbourg. **La recherche de nouveaux sites de captage d'eau potable** doit privilégier l'éloignement des zones d'urbanisation et des réseaux d'infrastructures de transport. Pour tout projet identifié, les documents d'urbanisme doivent préserver les emplacements nécessaires à l'installation des forages et mettre en place les mesures de protection sur leurs abords immédiats comme indiqué précédemment.

## 12.5. Gérer les eaux pluviales pour améliorer la qualité globale des eaux

En plus des orientations évoquées précédemment visant à écarter tout risque de pollution des périmètres de captages et à rétablir la fonctionnalité écologique des cours d'eaux, les politiques en matière d'assainissement et de gestion des réseaux doivent :

- garantir le bon fonctionnement des stations d'épuration, en réduisant la part des eaux pluviales rejetée dans le réseau. Cette orientation est complémentaire aux orientations visant à préserver la pleine terre et réduire l'imperméabilisation des sols ;
- dimensionner les nouveaux réseaux d'assainissement en tenant compte de la déconnexion des réseaux d'eau pluviale et des objectifs de gestion des eaux pluviales ;
- encourager à la déconnexion des eaux pluviales des réseaux de collecte pour les installations existantes, sauf contraintes sanitaires, techniques et financières justifiées ;
- réaliser des aménagements de gestion du ruissellement afin de viser un fonctionnement de type zone humide (T3 - O7.4 - D3bis du SDAGE)
- mettre en œuvre une gestion intégrée des eaux pluviales dans les projets en milieu urbain (orientation 12.4).

**RECOMMANDATION** Développer des schémas de gestion des eaux pluviales et des zonages pluviaux afin de favoriser l'infiltration des eaux de ruissellement le plus en amont possible et/ou inscrire dans les documents d'urbanisme des espaces dédiés à la rétention des eaux pluviales.

**RECOMMANDATION** Engager des programmes de déraccordement des eaux pluviales en vue de compenser les surfaces imperméabilisées qui seront générées par l'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation en vue d'atteindre une compensation à hauteur de 150% des surfaces imperméabilisées en milieu urbain, et de 100 % en milieu rural.

## ORIENTATION 13 - La prévention du risque

### 13.1. Prévenir et gérer les risques naturels et technologiques

Quel que soit le risque (naturel, technologique, pour la santé publique tels que la pollution ou le bruit, etc.), le principe ERC doit s'appliquer. Ainsi, la priorité sera donnée à l'évitement, sinon à une réduction du risque via une urbanisation conditionnée au respect de la réglementation en vigueur.

L'implantation d'équipements accueillant des populations sensibles est proscrite dans les secteurs à risque, sauf à démontrer l'intégration et la réduction du risque.

#### Se prémunir contre le risque d'inondation

La sécurisation des personnes et des biens doit guider tout choix d'aménagement ou conception de projet dans les zones soumises aux aléas d'inondation. Les documents locaux d'urbanisme se réfèrent à la crue centennale dans les dispositions qu'ils prennent pour limiter le risque d'exposition des populations.

- **Dans les zones d'expansion de crue non urbanisées**, les documents d'urbanisme :
  - intègrent les possibilités de restauration des lits majeurs (T5A – O4 du SDAGE et Objectif 4.1 du PGRI) ;
  - proscrivent les constructions nouvelles et les remblaiements.
- Par dérogation à ce principe de non-constructibilité générale, des constructions nouvelles en zone d'aléa faible ou modéré peuvent être réalisées en zone inondable, sous réserve (O3.1-D3 du PGRI et PPRI) :
  - de l'intérêt général de l'opération ;
  - d'assurer l'adaptation des constructions au risque inondation ;
  - de limiter leur vulnérabilité, de ne pas abriter de lieu de sommeil.
- **Dans les zones inondables par remontée de nappe**, l'urbanisation est admise sans restriction autre que celles édictées par le SDAGE, les SAGE et les PPRI. Les documents d'urbanisme mettent en œuvre les dispositions de ces documents pour améliorer la connaissance de ce risque par capitalisation des études et éléments de connaissance existants, tout particulièrement dans les nouveaux secteurs d'urbanisation potentiels.
- **Dans les zones urbanisées**, la conception des projets autorisés en zone inondable par submersion ne doit pas aggraver les crues en amont, ni en aval, et permettre de maintenir la fonctionnalité de leurs champs d'expansion :
  - soit par la construction sur pilotis ou autre moyen innovant ;
  - soit par la recherche d'un équilibre à travers la création de nouvelles zones d'expansion définies à l'échelle de l'unité hydraulique ;
  - soit par la mise en œuvre de toute autre solution permettant d'assurer la neutralité hydraulique du projet envisagé.

Les documents d'urbanisme prennent notamment en compte le risque de défaillance ou de surverse des ouvrages construits ou aménagés en vue de prévenir les inondations (cf. O3.4 du PGRI et article R.124-1 rubriques 3.2.5 et 3.2.6 du code de l'environnement).

#### Réduire le risque de mouvement de terrains et de coulées d'eaux boueuses

Les projets d'aménagement, quelle que soit leur nature, doivent prendre en compte les contraintes liées à la nature du sol (risque retrait gonflement des argiles), à la morphologie des terrains sur les coteaux, et celles liées au sous-sol (cavités, caves, galeries et ouvrages souterrains, présence de formations compressibles, affaissements, anciennes décharges).

Dans les zones de ruissellement et de coulées d'eaux boueuses, les aménagements et constructions nouvelles ne doivent pas augmenter les risques. Les orientations visant à la préservation et au renforcement des milieux naturels et des corridors écologiques (prairies, haies, zones humides, cortèges boisés...) participent en amont à ralentir les écoulements en vue de limiter l'érosion à l'origine des coulées d'eaux boueuses.

Les collectivités prennent en compte ces risques en état de la connaissance et cherchent à l'améliorer par capitalisation des études et éléments existants afin de limiter l'exposition des personnes et des biens. Elles les traduisent dans leur document de planification (cf. Dispositions T5A-O5 – D3 du SDAGE et O4.2 – D3 du PGRI).

#### Prendre en compte le risque sismique

Les documents d'urbanisme tiennent compte du risque sismique présent sur la faille d'Alsace, en se basant sur les données du BRGM.

#### Lutter contre le risque incendie

Les collectivités prennent les dispositions pour limiter la vulnérabilité des personnes et des biens en tenant compte, notamment, de l'accès des engins de pompier et des secours ainsi que des points d'alimentation en eau.

Les documents d'urbanisme peuvent identifier et préciser, par des zonages adaptés par exemple, les boisements et autres secteurs les plus exposés à ce risque.

Le maintien de zones tampon inconstructibles autour des massifs boisés (orientation 10.2) contribue à la lutte contre les incendies en évitant leur propagation à des zones bâties

#### Prévenir les risques technologiques

Concernant les activités qui génèrent un risque pour la population, ou les activités existantes dont l'évolution génère un risque, identifiées dans le porté à connaissance de l'Etat (PAC), les documents d'urbanisme doivent limiter l'exposition des populations dans les choix d'implantation de projets aux abords des installations à risque.

Les documents locaux d'urbanisme doivent également identifier les risques de pollution directe ou indirecte des sites d'activités polluantes et les sols pollués. Ils veillent à la compatibilité entre l'usage antérieur et l'usage programmé du sol dans les opérations de requalification.

**RECOMMANDATION** *Les responsables d'activités présentant des risques technologiques devront faire évoluer leurs process afin de limiter ces risques à la source et l'impact potentiel sur les espaces voisins.*

### 13.2. Prévenir les risques pour la santé publique

La santé publique et le bien-être sont des enjeux transversaux auxquels répondent par croisement plusieurs orientations :

- les orientations 3 et 12 relatives à la végétalisation des espaces urbains participent à **l'adaptation des territoires face aux épisodes de forte chaleur**, en veillant à diversifier le type de plantations pour limiter les concentrations d'essences allergènes ;
- les orientations 1.2, 1.3, 8.1 et 8.2, relatives à une urbanisation favorable à la pratique de modes actifs participent aux enjeux de **santé** publique comme la lutte contre les risques cardiovasculaires ou la prévention des risques liés aux activités sédentaires.

### Construire sur des sols pollués

En lien avec l'orientation 13.1, les documents locaux d'urbanisme identifient les sites pollués et ceux potentiellement pollués. Dès lors qu'une requalification de ces sites est envisagée, leur usage doit être compatible avec l'état des sols, en intégrant une phase d'amélioration de la qualité des sols.

### Améliorer la qualité de l'air

L'ensemble des dispositions relatives à l'aménagement du territoire, en particulier la maîtrise d'une urbanisation plus compacte ou la polarisation des équipements et services, sont autant de facteurs favorisant un usage des modes actifs et des transports collectifs qui contribuent à réduire la pollution atmosphérique et l'exposition des populations par rapport aux axes de flux, lourds d'impacts en matière de santé publique et de dégradation de la qualité de vie.

**Les plans de mobilité** s'attachent à valoriser les modes les moins polluants, pour le déplacement des personnes comme le transport des marchandises. Ils doivent inclure un suivi environnemental permettant d'évaluer le niveau d'exposition des populations aux polluants atmosphériques et son évolution au cours du temps.

Les documents d'urbanisme tiennent compte des axes de circulation les plus polluants et prennent des dispositions pour :

- prendre en compte les facteurs de propagation de ces pollutions dans les politiques d'aménagement ;
- mettre en œuvre des espaces végétalisés (boisements notamment) pour renforcer les fonctions de tampon et de filtrage (en particulier de l'eau, polluée par retombée directe des particules autour des axes), en lien avec les orientations de nature en ville.

Plus spécifiquement dans les espaces les plus exposés :

- écarter les nouveaux établissements recevant du public sensible (ETS) ;
- tenir compte des enjeux de santé dès la conception du parti d'aménagement en cas d'urbanisation aux abords immédiats de ces axes, en particulier celle à vocation résidentielle.

### Améliorer la qualité de vie par la réduction des nuisances sonores

Les documents d'urbanisme prennent en compte les arrêtés préfectoraux de classement sonore des infrastructures de transports et précisent les secteurs affectés par le bruit. Ils mettent en place les mesures adaptées pour promouvoir l'isolement acoustique des secteurs soumis à des pollutions sonores.

**RECOMMANDATION** *Lors de la réalisation et de la requalification de voies de transport hyperstructurantes (voies ferrées, autoroutes, ...), des équipements intégrés au paysage doivent systématiquement être étudiés pour réduire les nuisances sonores pour les riverains (murs anti-bruit, bâtiments « écran », etc.), en complément d'autres leviers de réduction du bruit (évolution du matériel, revêtements de chaussées en enrobés drainants ou poreux, etc).*

En matière de bruit lié au **trafic aéroportuaire**, les dispositions applicables sont celles découlant du Plan d'exposition au bruit (PEB) de l'aéroport d'Entzheim.

## DÉVELOPPER UNE STRATÉGIE ÉNERGÉTIQUE

Les objectifs de maîtrise des besoins (habitat, mobilité, économie) ainsi que ceux relevant de la qualité et de la sobriété de l'usage des ressources, sont les principaux leviers de sobriété énergétique du SCOTERS.

Afin d'assurer la couverture des besoins croissants de la population en matière d'énergie et d'atténuer l'impact économique pour les ménages, mais aussi la dépendance des énergies fossiles et leur effet sur le dérèglement climatique, il appartient d'agir collectivement pour produire massivement des énergies renouvelables.

Dans une perspective de transition énergétique, il revient de maîtriser les besoins et la production, par une efficacité énergétique.

### ORIENTATION 14 - L'accélération de la transition énergétique

#### 14.1. S'engager en matière de sobriété et d'efficacité énergétique

Le SCOTERS se fixe comme objectif en lien avec ceux du SRADDET de réduire d'au moins 55 % sa consommation énergétique globale d'ici 2050 par rapport à sa consommation de 2007 ; avec un objectif intermédiaire de -30 % d'ici 2030.

Pour y parvenir, les PCAET et schémas directeurs des énergies doivent :

- favoriser les projets visant à récupérer ou recycler l'énergie fatale ;
- encourager notamment à la réalisation de réseaux de chaleur publics lors de la réalisation de projet de géothermie ou d'implantation d'industries produisant de la chaleur fatale, dès lors que ces réseaux peuvent alimenter une densité d'usagers (particuliers ou entreprises) ;
- favoriser le stockage de l'énergie à partir de sites de surproduction en particulier lors de la planification d'opérations d'aménagement ou d'implantation d'équipements ou d'activités ;
- favoriser les pratiques d'autoconsommations collectives en ne restreignant pas l'implantation de système de production d'énergie intégrée au bâtiment (exemple : panneaux photovoltaïques ou thermiques, petit éolien...).

Les politiques d'aménagement privilient les **réseaux de chaleur et de froid** dans les secteurs à forte densité notamment dans les opérations d'aménagement ou de renouvellement urbain d'envergure.

**RECOMMANDATION** Suite aux ateliers de la plateforme énergie dont le SCOTERS est territoire pilote, les collectivités sont invitées à instaurer un dialogue avec les concessionnaires réseaux en amont des opérations et/ou inscriptions de secteurs à urbaniser, de façon à prendre en compte la capacité réelle des réseaux à absorber les besoins nouveaux liés auxdites opérations futures, afin de guider leurs choix d'urbanisation et/ou de renoncement le cas échéant.

**Les documents locaux d'urbanisme traduisent ces objectifs. Ils prennent les dispositions pour l'accompagnement et la mise en œuvre de solutions énergétiques sobres et efficaces à l'échelle des bâtiments.**

## 14.2. Développer les énergies renouvelables

L'objectif du SCOTERS est de parvenir à mobiliser l'ensemble des gisements de production d'énergies renouvelables pour développer un **mix énergétique décarboné** à horizon 2050, en tenant compte du contexte local et en conciliant les enjeux (orientation 14.3).

Pour ce faire, les collectivités pourront s'appuyer sur les « **zones d'accélération** » pour l'implantation d'installations de production d'énergies renouvelables, une fois définies, et le cas échéant **des « secteurs d'exclusions »** ou « des secteurs soumis à conditions » dans le respect des conditions réglementaires.

- **Photovoltaïque** : à développer systématiquement dans le neuf, quel que soit le type de projet, ainsi que dans l'ancien sous réserve de faisabilité technique et financière.

Son développement est priorisé sur des espaces déjà bâties ou artificialisés. L'implantation d'unités de production photovoltaïques peut être autorisée sur des espaces naturels, agricoles et forestiers, dans le respect de la réglementation en vigueur.

- **Méthanisation** : les projets futurs doivent rester compatibles avec le fonctionnement des activités agricoles ou industrielles outre les enjeux environnementaux. Leur implantation doit tenir compte de l'accès aux réseaux de gaz ainsi que des flux d'engins nécessaires à l'alimentation des installations. Le voisinage immédiat avec les habitations est à éviter.

- **Hydroélectricité** : l'Ill et le Rhin demeurent la première source de production d'EnR pour alimenter les réseaux nationaux comme les réseaux locaux.

Les ouvrages hydrauliques existants doivent être maintenus voire réexploités, et faire l'objet d'entretien et de travaux de modernisation voire d'augmentation de leurs capacités. Les collectivités, ou les porteurs d'un projet d'intérêt général peuvent planter de nouveaux équipements, en prenant en compte notamment l'évolution du niveau d'étiage impacté par le changement climatique. L'aménagement des ouvrages et leur fonctionnement ne doit pas remettre en cause les fonctionnalités écologiques des cours d'eau.

- **Géothermies** : Le recours à la géothermie de surface, comme les pompes à chaleur et géothermie peu profonde doit être développé et encouragé lorsque les conditions (techniques et/ou de rentabilité) le permettent et dans le cadre de la réglementation en vigueur.

Le SCOTERS n'exclut pas la possibilité de mobiliser l'énergie géothermique, dont la filière haute énergie ne constitue qu'une partie du gisement, en préconisant :

- que le projet fasse **consensus** dans les communes concernées ;
- qu'il fasse l'objet d'un **suivi scientifique** avant et pendant sa conception et son développement ;
- qu'il soit **contrôlé** par des experts indépendants, dans le respect de méthodologies approuvées internationalement, et fasse l'objet d'un **suivi associant collectivités et citoyens** ;
- qu'il fasse l'objet d'une recherche **d'implication publique et citoyenne** dans sa gouvernance.

- **Éolien** : Le développement de parcs éoliens peut se réaliser dans le respect de la réglementation en vigueur et sous réserve du respect de l'orientation 14.3. En dehors des parcs éoliens, l'installation de petites installations individuelles doit être rendue possible, si jugées pertinentes.

**Pour y parvenir**, les documents d'urbanisme s'appuient sur les PCAET et les SDE :

- identifient et qualifient **les potentiels** de développement des différentes énergies renouvelables et selon l'évolution des dispositifs techniques disponibles ;
- intègrent dans les projets, de construction neuve et de renouvellement urbain, des **solutions de production** d'énergies renouvelables, selon le potentiel et la faisabilité ;
- permettent et favorisent la production d'EnR
  - **sur le bâti existant** (résidentiel, économique, équipements...)
  - dans les **espaces artificialisés ou délaissés** : les friches, les anciennes carrières, les sites pollués ou les délaissés routiers ainsi que les bâtiments offrant des surfaces de toitures planes ;
- **facilitent la mise en œuvre** de systèmes collectifs de production d'énergie dans les opérations d'aménagement, qu'elles soient à vocation **économique, résidentielle ou d'équipement** :
  - dans les choix d'ouverture de nouvelles zones à l'urbanisation : les documents locaux d'urbanisme prennent en compte les raccordements et points d'approvisionnement ainsi que les sites de stockage afin de réduire significativement les coûts de déploiement, de raccordement et d'entretien des réseaux ;
  - pour les opérations créant plus de 5 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher : ils prennent les dispositions nécessaires pour imposer dans le neuf l'installation de procédés de production d'EnR, sous réserve de faisabilité (technique ou économique) et selon le contexte patrimonial, et incitent au déploiement de ces dispositifs dans les opérations de rénovation ;
- identifient des secteurs pouvant être raccordés à des réseaux de chaleur ou d'une source d'approvisionnement et prennent les dispositions pour constituer les réserves foncières nécessaires à l'implantation future d'unités de production ou de réseaux d'approvisionnement.

**RECOMMANDATION** *Au préalable les collectivités définissent leur stratégie énergétique territoriale en s'engageant dans des démarches de planification, comme les plans climat air énergie territoriaux (PCAET), les schémas directeurs des énergies (SDE).*

*Par ailleurs, elles organisent leur stratégie territoriale de développement des énergies renouvelables en :*

- *veillant à la cohérence entre les documents de planification énergétique et documents locaux d'urbanisme, notamment en termes d'insertion paysagère et de qualité environnementale des projets (orientation 14.3) ;*
- *encourageant le recours à des ressources locales afin de réduire les impacts engendrés par leur conditionnement et leur transport, tout en veillant en parallèle à structurer des filières d'approvisionnement et de production qui soient complémentaires, et non concurrentes, à des filières économiques comme l'agriculture pour la méthanisation ou l'industrie du bois pour la valorisation des résidus sous forme de bois énergie par exemple.*

**Les documents locaux d'urbanisme traduisent ces principes en encadrant l'installation de procédés de production d'EnR dans le neuf et dans la rénovation (OAP, règles de gabarit, outils pour la maîtrise foncière de gisements, etc.).**

*Rappel : Les communes et EPCI du territoire du SCOTERS sont encouragées à se montrer exemplaires dans la conception comme dans la rénovation de bâtiments publics passifs ou producteurs d'énergie, ainsi que dans l'aménagement des réseaux d'énergie mutualisés et des processus de réutilisation de ressources, comme les eaux grises par exemple (orientation 5.2).*

*Elles valorisent leurs réalisations pour sensibiliser un public large et partager leur expérience auprès des aménageurs et des opérateurs.*

### 14.3. Concilier la production d'énergies renouvelables et les autres enjeux d'aménagement

**En matière de protection du patrimoine et de l'environnement**, les projets de production d'énergies renouvelables, unité de production autant que réseau veillent à limiter et réduire l'impact négatif sur le paysage ou la fonctionnalité écologique d'un milieu naturel. Ils doivent :

- préserver les milieux écologiques majeurs identifiés par le SCOTERS et ne pas remettre en cause la fonctionnalité écologique des espaces à enjeux environnementaux multiples ;
- limiter leur impact sur l'artificialisation des sols en cherchant la multiplicité des usages ;
- définir leur implantation au regard de leur compatibilité avec d'autres fonctions urbaines ou la préservation d'une ressource existante et avoisinante ; notamment les unités de méthanisation vis-à-vis de captage d'eau ou de secteurs résidentiels ;
- veiller à ne pas générer de saturation visuelle, en particulier sur les lignes de crêtes (orientation 11.1), ni impacter certains paysages remarquables identifiés par le SCOTERS (orientation 11). En dehors de ces sites, leur impact visuel doit être minimisé (qualité des matériaux, bardage bois par exemple, intégration par le végétal, etc.) dès le stade des études en amont y compris les éléments techniques (postes de transformation par exemple).

Pour y parvenir :

- le potentiel de réversibilité des projets et leur mise en œuvre sont étudiés dès leur conception ;
- les documents locaux d'urbanisme et les règles associées peuvent encadrer ces projets au sein d'un zonage spécifique.

### 14.4. Développer une économie circulaire autour de la gestion des déchets

Les collectivités mettent en place des dispositifs permettant de réduire les déchets et la quantité de matières à traiter.

Les politiques publiques prennent en compte en amont la valorisation des déchets de sorte que les aménagements dans les projets facilitent la collecte et le tri (points de collecte mutualisés et répartis en fonction des densités d'usagers, adaptation des voiries, etc.).

- Elles garantissent les conditions de maintien et de fonctionnement des installations de traitement, de valorisation et de tri dans la mesure où celles-ci répondent aux besoins des territoires ;
- Elles prévoient leur extension, voire l'aménagement de nouveaux sites lorsque les installations existantes arrivent en limite de capacité. Ces projets doivent se concevoir en lien avec les territoires voisins et leurs besoins.

Le cas échéant, une valorisation maximale de la ressource sera recherchée, notamment sous forme d'énergie ou de recyclage des matériaux.

En lien avec les règles du SRADDET, la gestion et la valorisation des déchets sont des leviers importants pour permettre au territoire d'atteindre ses objectifs énergétiques.

Concernant les déchets résiduels, les documents d'urbanisme prévoient les espaces nécessaires à l'implantation des déchèteries, lorsqu'il existe un projet identifié ou lorsque le besoin est exprimé.

Les opérations d'aménagement intègrent des systèmes mutualisés de gestion des déchets de tous types, et optimisent l'accès des systèmes de collecte (possibles relocalisations en entrée de quartier).

## ACCOMPAGNER LE SYSTÈME AGRICOLE LOCAL, DANS SA FONCTION ÉCONOMIQUE, ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE/ALIMENTAIRE

Les terres agricoles représentent plus de la moitié des surfaces foncières du SCOTERS : ce capital essentiel doit être protégé et sa vocation économique doit être soutenue en permettant aux exploitations d'évoluer pour s'adapter à de nouvelles pratiques.

Le projet de territoire du SCOTERS doit répondre à une pression démographique et un dynamisme économique qui devraient perdurer au-delà de 2040 et au moins jusqu'en 2050 (axe 1). Répondre aux besoins alimentaires de la population suppose de transformer progressivement les filières agricoles pour accroître un potentiel d'autosuffisance et pérenniser l'activité.

Par ailleurs, le SCOTERS entend accompagner les pratiques agroécologiques permettant de s'adapter au changement climatique, de préserver la biodiversité et de régénérer les sols.

### ORIENTATION 15 - Le développement et l'adaptation de l'agriculture

#### 15.1. Pérenniser la ressource agricole

En lien avec les enjeux de la trajectoire ZAN et afin de conforter les exploitations existantes et futures dans leur fonctionnement, le SCOTERS entend **préserver le foncier agricole**, en lien avec l'orientation 15.2.

Les **besoins d'extensions urbaines** devront être justifiés et les atteintes à la viabilité fonctionnelle et économique des espaces et des activités agricoles limitées, en évitant notamment la déstructuration foncière (découpage parcellaire, enclavement, délaissés de cultures, accès, etc.).

Les politiques publiques tiennent compte des espaces agricoles productifs et évitent, autant que possible, de les mobiliser pour des compensations environnementales.

Les **activités agro-alimentaires et les cultures spécifiques**, notamment celles qui se font hors sol, doivent être accueillies dans des secteurs compatibles avec leur fonctionnement et leur impact.

Les documents d'urbanisme :

- déterminent les secteurs où les constructions agricoles sont interdites, au regard :
  - du fonctionnement et du positionnement des exploitations agricoles sur le territoire (disponibilité foncière, localisation par rapport aux réseaux, potentiel d'évolution, circulation et accès des engins, ...)
  - du fonctionnement de l'ensemble urbain proche et ses éventuelles extensions futures (visibilité, exposition aux vents dominants, périmètre d'éloignement propre à certaines activités agricoles...)

- d'une vision prospective tenant compte du développement des exploitations à court et à long termes (possibilités d'évolution et d'adaptation des structures, perspectives de reprise ou d'accueil de nouvelles installations, etc.) ;
- des enjeux environnementaux et du fonctionnement écologique (maintien de corridors écologiques, maintien de prairies dans un réseau de zones humides, maintien de haies ou vergers, lignes de crête, points de vue paysagers, etc.) ;
- encadrent le bâti agricole :
  - en maintenant la vocation agricole des bâtiments ou en permettant leur changement de destination en cas de sortie d'exploitation ou de cessation d'activité ;
  - en permettant la création de nouveaux bâtiments agricoles en dehors des secteurs de préservation des continuités écologiques (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques précisés dans l'orientation 10.1), de préservation de la ressource en eau (périmètres de protection rapprochés des captages), ou des périmètres de risques (orientations 2 et 13) ;
  - en précisant les conditions d'implantation des bâtiments nécessaires à l'exploitation agricole (serres, hangars, unités de transformation, équipements mutualisés, ...)
  - en conditionnant l'implantation de nouveaux bâtiments à une intégration paysagère et architecturale adaptée à leur environnement (pente, etc.) (orientation 11.1).
- reclassent les espaces à urbaniser qui ne correspondent plus à leurs besoins de développement (notamment à moyen et long termes) en espaces naturels agricoles et forestiers. Ce reclassement peut correspondre au retour à un état d'origine, en espaces naturels agricoles et forestiers ou accompagner des projets économiques en lien avec l'agriculture (zones d'activités agricoles, par exemple).

**RECOMMANDATION** *En matière de constructibilité en milieu agricole, les collectivités se réfèrent à la charte sur les principes de constructibilité en zone agricole du Bas-Rhin.*

Les surfaces agricoles en périphérie des zones urbanisées doivent en priorité permettre le développement sous différentes formes d'une agriculture urbaine ou périurbaine.

Le principe de sobriété foncière et de préservation de la fonction écologique des sols s'applique également à la construction des bâtiments agricoles et sylvicoles et des logements justifiés par l'exploitation (limitation de l'imperméabilisation, optimisation du foncier utilisé dans un souci de sobriété, etc.).

**RECOMMANDATION** *Renforcer le dialogue entre les agriculteurs, les communes et intercommunalités afin de mieux intégrer les enjeux et pratiques agricoles aux logiques d'aménagement du territoire : circulation des engins, traitement des franges, conflits d'usages avec les activités de loisirs, accès aux logements, notamment pour les salariés agricoles et les saisonniers, activités de stockage, etc.*

*Ce dialogue peut aboutir à des chartes, des plans ou des programmes d'accompagnement permettant de mettre en œuvre des actions qui dépassent le cadre des documents de planification, notamment pour le développement des pratiques agro-environnementales que le SCOTERS souhaite amplifier (orientation 15.3).*

## 15.2. Accompagner le modèle économique agricole local

Le SCOTERS entend maintenir la diversité agricole existante, pérenniser les activités et l'emploi, et assurer la sécurité alimentaire en encourageant les circuits courts, de la chaîne de production à la distribution et la consommation.

### Les politiques publiques et les documents d'urbanisme :

- préservent les secteurs agricoles à forte valeur ajoutée, notamment les prairies et les parcelles classées AOC, au-delà de la limitation de l'urbanisation sur des espaces agricoles (orientations 4 et 15.1) ;
- mettent en place les dispositions permettant le maintien, l'évolution ou l'implantation d'unités de transformation agro-alimentaire valorisant des productions agricoles locales ;
- favorisent le développement d'espaces réservés à l'agriculture au sein de l'enveloppe urbaine : vergers, jardins partagés, fermes urbaines, secteurs agricoles, etc.

#### RECOMMANDATION *Les collectivités :*

- développent des systèmes alimentaires de proximité dans des logiques de filières, y compris en lien avec les territoires voisins ;
- facilitent et valorisent la production agricole locale en la rendant accessible via des lieux de vente collectifs en centralités (marchés, magasins collectifs) et en développant un maillage de lieux de distribution de proximité (services de restauration, notamment collectifs et publics incluant les productions locales) ;
- renforcent la pérennité des filières en maintenant et en développant des plateformes logistiques (notamment le Marché d'intérêt national - MIN) ainsi qu'en facilitant l'installation d'équipements de transformation (légumeries, etc.).

Afin de **pérenniser les emplois** des filières agricoles et forestières **et d'accroître la valeur ajoutée** de ces activités, le SCOTERS soutient les initiatives de diversification économiques, dès lors qu'elles ne remettent pas en cause l'activité de production agricole.

### Production d'énergies renouvelables

Voir l'orientation 14.3, notamment sur la méthanisation et l'agrivoltaïsme.

### L'agrotourisme

Dans les secteurs agricoles qu'ils identifient comme constructibles, les documents d'urbanisme permettent le développement d'activités agrotouristiques lorsque leur présence est compatible avec le fonctionnement des exploitations. La création de gîtes ou d'hébergement doit s'implanter à proximité des exploitations afin d'éviter le mitage des paysages, sous réserve de respecter les différentes orientations du SCOTERS (ligne de crêtes, entrée de ville, paysage notamment).

En dehors des secteurs constructibles, les documents locaux d'urbanisme encadrent le réaménagement et limitent l'extension d'hébergements au sein de bâtiments isolés existants. Ils conditionnent ces projets à leur intégration paysagère et à l'absence d'impact sur la fonctionnalité écologique des milieux.

### L'agroforesterie

L'agroforesterie est encouragée dans l'ensemble des milieux agricoles qui fondent la diversité du SCOTERS. Son développement renforce la portée de nombreuses orientations du DOO à savoir, notamment :

- l'augmentation de la production agricole, la diversification des revenus et le bien-être animal (orientations 15.1 et 15.3) ;
- la lutte contre la perte de biodiversité par la création d'espaces refuges et de milieux favorables à la faune et la flore (orientations 10 et suivantes, dont orientation 10.5) ;
- l'adaptation au changement climatique par la séquestration de carbone et la création d'ilots de fraîcheur (orientations 3.1, 3.2, 10.3) ;
- la préservation et le renouvellement des ressources naturelles comme l'eau (orientation 12.4) et les sols vivants et perméables (orientation 3.3) ainsi que la lutte contre les coulées d'eaux boueuses (orientation 13.1) ;
- la diversité et la richesse des paysages, en contribuant notamment aux enjeux de lisières urbaines (orientation 11.2) et aux éléments patrimoniaux non bâties (orientation 10.4).

En lien avec le DAACL et les principes de proximité, de fonctionnement urbain, de mobilité et de sobriété foncière du SCOTERS (orientations 2,4 et 7), les documents d'urbanisme encadrent et conditionnent les activités de **commerce et de vente directe**. Ils permettent l'installation de points de vente au sein des centralités au sens du DAACL et encadrent les installations hors centralités en accordant une vigilance aux questions d'accès, de stationnement, de flux et de périphérisation de l'offre alimentaire.

### **15.3. Pérenniser des pratiques agricoles engagées en faveur des écosystèmes**

Le SCOTERS doit faciliter l'évolution des exploitations vers une agriculture viable et pérenne, basée sur des pratiques agroécologiques qui puissent s'adapter aux épisodes de crises climatiques et qui participent au maintien de la biodiversité et à la régénération de sols vivants.

**RECOMMANDATION** *En lien avec l'orientation 15.1, les collectivités s'associent à la profession agricole à travers leurs politiques publiques pour :*

- *maximiser les services écosystémiques rendus par la végétation et les sols (séquestration carbone, lutte contre l'érosion, infiltration et filtrage des eaux dans les nappes, lutte contre l'érosion, ...). (orientations 3, 10 et 12) ;*
- *mettre en œuvre des mesures adaptées aux conditions pédoclimatiques et aux enjeux spécifiques locaux (maintien de paysages, refuges de biodiversité, valorisation d'un patrimoine, lutte contre la perte de biodiversité, etc.) : choix de cultures, plantation de haies ou arbres, etc. (orientations 3, 10 et 11) ;*
- *équilibrer les besoins en eau liés à la production et la préservation de la ressource en eau en adoptant un usage sobre de l'eau (assurer l'accès pour les cultures à la ressource en eau tout en les préservant du risque) : milieux ouverts extensifs (prairies, pelouses thermophiles, vergers), zones humides, périmètres de captage, etc. (orientations 12.3 et 12.4) ;*
- *reconquérir des espaces agricoles présentant des enjeux agro-environnementaux grâce à des actions de renaturation. (orientation 12.2) ;*
- *favoriser les pratiques culturales et d'élevage exploitant les prairies essentielles au fonctionnement des zones humides ; ainsi que les cultures plus sobres en matière d'arrosage afin de préserver la ressource en eau. (orientations 10.1, 10.2 et 12.4) ;*

## AXE 3 : FAVORISER LES DYNAMIQUES TERRITORIALES

Les objectifs portés par le SCOTERS en matière d'équilibres territoriaux se traduisent à travers l'implantation des sites d'emplois, en échos aux espaces résidentiels impliquant des flux. Ils doivent respecter les orientations énoncées dans les axes précédents.

Ce 3<sup>e</sup> axe porte sur les orientations économiques, commerciales, logistiques ainsi que sur le positionnement transfrontalier et européen du territoire, autour des enjeux de rayonnement.



## STRUCTURER L'AMÉNAGEMENT ÉCONOMIQUE ET DÉVELOPPER L'EMPLOI

Le bassin de vie de la Région de Strasbourg, sur l'axe rhénan et à la croisée de quatre grands corridors européens, est riche d'un tissu d'entreprises dynamiques et d'une population active qualifiée. Il est le moteur économique de l'Alsace et un des principaux pôles économiques du Rhin supérieur et de la Région Grand Est. Les sites de production et d'espaces économiques d'activités ou d'innovation sont accessibles depuis les grands réseaux de mobilité (fret, transit autoroutier, déplacements quotidiens des actifs et usagers les réseaux de transports collectifs et des modes actifs).

Le SCOTERS regroupe la majorité des entreprises, des emplois du Bas-Rhin. Il concentre les services aux entreprises comme les corps d'enseignement et d'animation et de structuration des filières économiques, ainsi que des sites logistiques (tels que le Port de Strasbourg).

La stratégie du SCOTERS vise à s'appuyer sur le dynamisme et la richesse économique, en capitalisant sur la densité de fonctions et d'entreprises de la métropole et des bassins de vie, afin de renforcer la diversité des écosystèmes et développer leurs atouts. Ses leviers d'actions sont donc étroitement liés au développement urbain, à son accessibilité (voir l'axe transversal) et à la capacité des bassins de vie à permettre aux sites économiques actuels d'évoluer et de se « réinventer » dans une recherche de sobriété (par la diversification de leurs fonctions, une offre de potentiels de développement basés sur l'intensification des usages, le réemploi d'espaces en friches ou de locaux vacants, etc.).

### ORIENTATION 16 - La localisation préférentielle des activités

#### 16.1. Développer et implanter prioritairement l'emploi dans les centralités et au plus près des autres fonctions urbaines

Chaque commune, quel que soit son rang dans l'armature, doit encourager et accompagner la création d'emploi.

Les activités économiques compatibles avec les fonctions urbaines notamment le résidentiel, telles que les activités artisanales et tertiaires, s'implantent en priorité dans les tissus urbains constitués.

Les politiques d'aménagement et leurs documents d'urbanisme veillent à favoriser cette diffusion et à l'encadrer, de manière proportionnée par rapport aux équipements et services, présents ou projetés. Ils encadrent l'implantation de ces activités dans un objectif de mixité et de revitalisation des coeurs de ville, de quartiers et de villages.

- Les documents d'urbanisme et les stratégies foncières mobilisent en priorité les locaux vacants, les friches et les gisements fonciers pouvant être réutilisés et/ou densifiés ;

Les friches économiques situées en milieu urbain, telles que Heineken à Schiltigheim et Clestra à Illkirch-Graffenstaden, sont à conforter dans leur vocation économique.

- Les politiques d'aménagement et de développement économique prennent des dispositions pour maintenir les sites pourvoyeurs d'emplois localisés dans le tissu et permettre leur évolution in situ et/ou en lien avec des équipements ou d'autres fonctions urbaines. *Ces polarités d'emplois et grands comptes sont, par exemple, les hôpitaux, les universités, les pôles de recherche et d'innovation, les institutions, les grandes administrations, les parcs de bureaux, etc. ;*
- La multifonctionnalité des espaces urbains est recherchée, sauf incompatibilité (orientation 16.2) ou vocations spécifiques précisées à l'orientation 20.3 (sites métropolitains), dans une logique de vie dans la proximité et de maximisation des usages ;
- Les politiques d'aménagement développent une offre tertiaire qui puisse notamment répondre aux nouvelles formes de travail et de télétravail (tiers lieux, espaces de coworking) notamment dans les villages et les territoires ruraux. Elles mettent en place des stratégies de valorisation et de rénovation du parc existant et fléchent prioritairement ces vocations autour des gares et des pôles d'échanges multimodaux.

*Cette orientation est complémentaire de l'orientation 9 relative au développement des équipements et des services, ainsi que de l'orientation 8.4 privilégiant l'implantation d'entreprises à proximité des gares structurantes.*

## 16.2. Développer les activités économiques incompatibles avec les fonctions urbaines dans les espaces d'activités

Les espaces d'activités économiques regroupent les zones d'activités, les parcs d'entreprises (PME/PMI et artisanat) ainsi que les sites économiques isolés. Ils sont généralement situés en périphérie sur des emprises foncières supérieures à 1 ha.

Lorsque les sites de production sont inclus dans le tissu, le dernier point de l'orientation 16.1 portant sur la multifonctionnalité s'applique.

Y sont **priorisés les activités incompatibles avec les autres fonctions urbaines, relevant notamment d'activités productives ou artisanales**, dès lors :

- qu'elles génèrent des flux de véhicules ou de marchandises qui ne peuvent suffisamment être réduits pour ne pas impacter le fonctionnement d'un tissu mixte ou résidentiel ;
- que leurs besoins fonciers sont spécifiques, non mobilisables dans les espaces urbains ;
- qu'elles présentent des contraintes de sécurité ou des nuisances majeures (bruit, odeurs, pollutions).

Le développement économique sur ces espaces est détaillé dans les orientations 17.2 et 17.3.

Ils peuvent accueillir l'implantation d'autres activités au cas par cas, à condition de ne pas compromettre la nature productive de la zone.

Les documents d'urbanisme locaux préciseront ces possibilités en s'appuyant sur le cadrage suivant :

### ENCADREMENT DES ACTIVITÉS SELON LA VOCATION DOMINANTE DES ZONES D'ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

 Autorisé

 Interdit

 Autorisé sous condition mais non privilégié

Vocation principale	Restauration et loisirs	Services/ équipements de santé ou à la personne	Enseignement, action sociale	Logements	Commerces
Industrielle					
Artisanale					
Tertiaire					
Mixte (intégrant du résidentiel)					
		Praticiens, cabinets d'analyse, maisons de santé, banques, assurances, agences multiservices, etc.		Établissements recevant du public, crèches	

L'implantation des activités tertiaires et mixtes, citées ci-dessus est à privilégier en centralité lorsque leur fonctionnement est compatible avec les autres fonctions urbaines.

## ORIENTATION 17 - La structuration de l'offre en espaces d'activités économiques

### 17.1. Rendre les espaces d'activités existants et futurs plus sobres et plus qualitatifs

**Les collectivités** recherchent l'optimisation des espaces d'activités existants et la mutation des espaces d'activités vieillissants et/ou en cours de transformation (orientation 16), afin de garantir une optimisation de l'usage du foncier.

Par ailleurs, elles prennent des mesures pour encadrer la signalétique et gérer l'éclairage des espaces.

Ces dispositions s'appliquent également aux Secteurs d'Implantation Périphérique visés dans l'orientation 18 et dans le DAACL.

**Leurs documents d'urbanisme**, en lien et en rappel des orientations développées dans les autres axes, encadrent le développement des sites et espaces d'activités selon les principes communs ci-après.

Ils précisent à leurs échelles ces principes et mettent en œuvre les dispositifs règlementaires adaptés pour :

- **développer en priorité les espaces existants** : ils identifient, valorisent et mobilisent les gisements fonciers constitués d'espaces non bâties (réserves foncières, « dents creuses »), de bâtiments vacants, en friche ou d'espaces sous-utilisés. Des extensions restent possibles sous réserve de justifier de l'impossibilité technique ou financière à mobiliser ces gisements ou lorsque les terrains en extension font l'objet d'investissements, notamment par les collectivités (ZAC par exemple) ;
- **densifier et optimiser l'usage du foncier dans un objectif de sobriété** : ils mettent en place des règles rendant la densification possible (hauteurs, gestion des stationnements sous l'emprise bâtie ou en silo, mutualisation d'équipements, etc.), et veillent à ce que ces règles soient compatibles avec les impératifs de sécurité et n'impactent pas le fonctionnement des entreprises ou des unités de production. L'usage du foncier devra être cohérent avec la vocation de la zone ;
- **encourager la mutualisation et la multifonctionnalité** d'espaces, notamment concernant le stationnement, l'énergie, la nature en ville, etc. (orientations 4.1 et 8) ;
- **anticiper les besoins fonciers** : ils conçoivent et aménagent les espaces d'activités par une approche globale et phasée dans le temps, et mettent en place des réserves foncières ainsi que des règles adaptées à une gestion du foncier sur le long terme (bail à construction, etc.) ;
- **ménager des espaces de pleine terre** : ils prennent des dispositions pour préserver une partie des espaces aménagés en pleine terre (marges de recul, OAP, coefficient de biotope, etc.). Ils limitent l'imperméabilisation des sols pour permettre une gestion des eaux pluviales in situ, sous réserve de ne pas dégrader la qualité de l'eau ;
- **décliner les trames écologiques locales** : ils imposent la végétalisation de ces espaces pour lutter contre les îlots de chaleur et favoriser les échanges entre milieux, notamment dans les espaces d'activités périphériques au contact de milieux agricoles et urbains. Ils préconisent des essences locales, adaptées aux épisodes de crises climatiques, en veillant à ne pas concentrer les essences allergènes. Ils veillent aux transitions entre espaces bâties et espaces agricoles ou naturels voisins en mettant en place des lisières végétalisées ;
- **s'insérer dans le paysage** : ils évitent l'urbanisation linéaire des entrées de ville et tiennent compte des lignes structurantes du paysage et des coupures d'urbanisation dans l'élaboration des règles d'urbanisation des sites d'activités pour éviter les effets de rupture visuelle ;
- **mettre en œuvre la transition énergétique** :
  - ils veillent à permettre la mise en place de dispositifs de production d'énergie renouvelable. À terme, toutes les toitures des espaces d'activités économiques seront utilisées pour produire de l'énergie ;
  - ils tiennent compte des points d'approvisionnement et des capacités des réseaux d'énergie, notamment en vue de projets de mutualisation de réseaux de chaleur ou de froid ;
  - ils facilitent le recours à une architecture bioclimatique et l'utilisation de matériaux recyclables et biosourcés.
- **conforter ou développer l'accessibilité** des espaces d'activités économiques par les modes actifs en mettant en place des parcours confortables depuis les arrêts de transports collectifs performants et les tissus urbains les plus proches.

**RECOMMANDATION** *Les collectivités sont invitées à renforcer les effets opérationnels de leur document d'urbanisme en élaborant en parallèle des stratégies foncières visant à mobiliser les gisements fonciers identifiés et à recycler les friches qui présentent des atouts pour accueillir des entreprises.*

*À l'échelle des parcs et espaces d'activités, elles peuvent travailler avec les propriétaires fonciers et les entreprises sur la mise en place de comités d'agrément ou de structures collaboratives en capacité de gérer des équipements mutualisés, notamment pour la gestion du stationnement ou de services aux entreprises ou encore l'entretien de lisières végétales.*

## 17.2. Encadrer le développement économique

*hors zones commerciales identifiées comme SIP dans le DAACL*

Dans la perspective des mutations économiques futures et de la raréfaction du foncier, le territoire doit structurer une offre économique globale et lisible à l'échelle du territoire, en rupture avec des stratégies concurrentielles et des développements opportunistes, de court terme.

**Les EPCI compétents en matière de développement économique doivent :**

- définir une stratégie répondant aux enjeux nationaux, régionaux ou à minima intercommunaux, selon le rayonnement des entreprises implantées ou celles ayant vocation à être accueillies ;
- structurer une offre d'accueil lisible, basée sur une programmation économique tenant compte de la vocation des entreprises et de leurs besoins en matière de filières, d'approvisionnement (notamment en énergie), d'accessibilité et de flux logistiques ainsi que d'accessibilité à un bassin d'emplois qualifiés ;
- pourvoir aux besoins fonciers nécessaires à l'évolution de ces espaces et à l'accueil de nouvelles entreprises.

**Les EPCI compétents en matière de développement économique appuient leurs politiques sur l'armature économique du SCOTERS.** Cette armature identifie les secteurs de localisation préférentielle pour le développement des espaces d'activités, qu'ils soient existants (extension et densification) ou à créer :

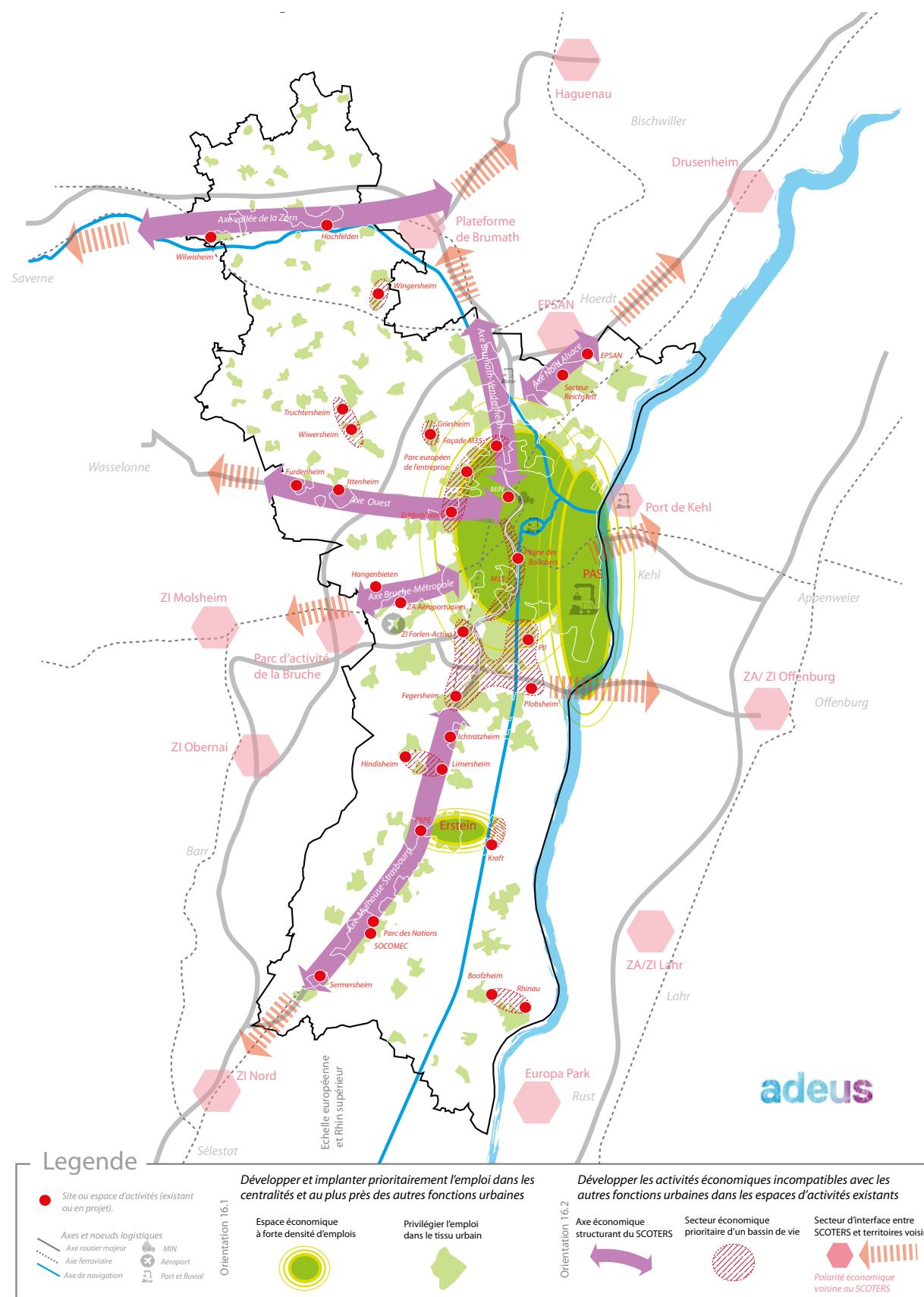
Les communes et EPCI, à travers leurs documents d'urbanisme, affectent leur besoin économique sur ces secteurs prioritaires, dans la continuité des espaces bâties existants.

Les secteurs prioritaires de développement sont :

- **les axes économiques structurants** : ils doivent être les supports prioritaires du développement d'espaces d'activités économiques en raison de leur appui sur des axes de mobilités performants.
  - **pour les flux de salariés** : autour des transports collectifs à l'échelle de bassins de vie voire plus largement, en lien avec l'orientation 8 et ses déclinaisons ;
  - **pour la logistique et les flux de marchandises** : autour de nœuds d'intermodalité notamment le fleuve (eau), le fer et enfin la route, à grande échelle ;
- **les espaces économiques de fortes densités d'emploi** : ils doivent être confortés et amplifiés. Les documents d'urbanisme prennent les dispositions nécessaires pour assurer leur accessibilité et permettre leur développement et leur densification (notamment en termes d'emplois), en lien avec les autres fonctions urbaines ;
- **les axes économiques prioritaires d'un bassin de vie** : ils ont vocation à recevoir des activités productives ainsi que la logistique. Ces axes regroupent :
  - des sites de production et/ou des zones d'activités économiques de grande taille (en termes d'entreprises foncières), à remobiliser ou accompagner dans leur mutation ;
  - des espaces économiques plus locaux, assurant le fonctionnement du bassin de vie et limitant les flux de salariés.

**Les secteurs d'interface** avec les territoires de SCOT voisins devront être aménagés dans le respect d'une cohérence globale et d'une complémentarité entre les politiques des EPCI concernés.

### **Carte 5. L'armature économique du SCOTERS**



### Les documents locaux d'urbanisme :

- privilégient la vocation économique et productive de ces espaces. D'autres fonctions peuvent ponctuellement être autorisées, sous conditions mentionnées dans l'orientation 16.2 ;
- recherchent l'optimisation foncière de ces sites en termes d'usage ;
- organisent le développement de ces sites selon les principes d'aménagement durable développés dans l'orientation 17.1.

Dans cet objectif, les collectivités mettent en œuvre les stratégies foncières nécessaires pour mobiliser les gisements fonciers sur des espaces artificialisés et encadrer l'artificialisation de sites non bâtis dans une recherche de sobriété et d'optimisation d'usage des espaces prélevés à la pleine terre.

**Dans le cadre de politiques nationales de réindustrialisation :** l'aménagement de nouveaux sites économiques et productifs qui ne peuvent pas être anticipés à ce jour par le SCOTERS, doit répondre à l'ensemble des critères détaillés dans l'orientation 9.4, relative aux futurs équipements structurants.

À ces critères cumulatifs (orientation 9.4), se rajoutent pour les nouveaux sites d'activités économiques les conditions et obligations suivantes :

- disposer d'une desserte depuis et vers les axes de transit routier ;
- favoriser le report modal ;
- prévoir du stationnement mutualisé ;
- être ambitieux sur le volet qualitatif (orientation 17.1).

Les activités pouvant recourir au fret ferroviaire seront fléchées en priorité sur les zones disposant d'une desserte ferrée, existante ou à créer.

Les projets à vocation économique susceptibles d'être concernés par des enjeux environnementaux (orientations 10 et 11) intègreront ces problématiques dans leur conception, notamment la séquence ERC (orientation 3.1) et seront soumis au code de l'environnement (études d'impact, étude environnementale, compensations, etc.).

### 17.3. Maîtriser les zones d'activités locales

Le SCOTERS définit comme zones d'activités locales tout site, parc d'activités ou espace économique **existant**, de moindre dimension et qui ne figure pas dans son armature économique. Ces zones dites « locales » répondent à des enjeux communaux.

Elles sont destinées à :

- des activités incompatibles avec les autres fonctions urbaines (orientation 16.2)
- la création d'emplois pour des besoins locaux (artisans, PME, PMI...).

### Les documents locaux d'urbanisme :

- identifient ces zones et le besoin ponctuel auquel elles répondent ;
- privilégient la vocation économique et productive de ces espaces en tenant compte de l'orientation 16 ;
- mobilisent en priorité le foncier déjà urbanisé et **limitent l'extension** de ces zones à **0,5 ha**. Ils veillent à ce que ces extensions s'opèrent en continuité du site existant, en évitant un étalement linéaire le long des axes de transport.

Pour les projets servant un **intérêt intercommunal** défini dans le PLUi ou dans un schéma des zones d'activités intercommunal : ils peuvent déroger au point précédent pour aller jusqu'à 3 ha d'extension, à condition de démontrer la réponse à un besoin dépassant l'échelon communal.

- mettent en œuvre l'orientation 17.1 relatives à la qualité des espaces économiques.

## PÉRENNISER L'OFFRE COMMERCIALE À TRAVERS UN MAILLAGE ÉQUILIBRÉ

Le volet commerce du SCoT a vocation à orienter les implantations du commerce et de l'artisanat commercial, dans le respect des lois Elan et Climat et résilience. Ces implantations s'envisagent au titre de l'aménagement du territoire, du développement durable (et des effets sur les flux de véhicules et de marchandises), de la diversité commerciale à garantir au citoyen et des effets sur la vie sociale et l'animation des centres-villes, au regard des récentes évolutions du commerce (nouveaux modes de consommation, décorrélation entre le besoin de surface de vente et les pratiques numériques ...).

### ORIENTATION 18 - Le développement commercial

Les activités concernées par l'orientation 18 du DOO et le DAACL du SCOTERS répondent à la définition suivante :

#### DÉFINITION DU COMMERCE

Toute activité de vente de biens ou services dans des conditions adaptées à une clientèle générant des flux, que la transaction soit réalisée sur place ou par voie dématérialisée.

Ainsi sont intégrées sous le terme commerce les formes de commerce physique accueillant du public ainsi que les formes liées au commerce numérique.

Cette définition s'entend quelle que soit la taille des locaux à destination de commerce et dès le 1er m<sup>2</sup>.

#### Les activités concernées

Les activités ci-dessous rentrent, quel que soit leur mode de distribution dans le champ d'application du DOO et du DAACL compte tenu de leur typologie, des flux qu'elles génèrent, du rôle essentiel et structurant dans l'animation de la vie locale et l'aménagement du territoire :

- **Alimentaire** : commerces d'alimentation générale, épicerie, primeur, diététique, vins et spiritueux, crème, fromagerie, café, bonbon, poissonnerie, boucherie, charcuterie, traiteur, boulangerie ;
- **Culture-loisirs** : fleurs, tabac, presse, librairie, photographe, jardinerie, informatique et commerce de matériel de télécommunication, sport ;
- **Hygiène-santé-beauté** : coiffeur, institut de beauté, parfumerie, opticien, pharmacie et parapharmacie ;
- **Équipement de la maison** : électroménager, tv-hifi, décoration, art de la table, linge de maison, bricolage, quincaillerie, meubles, brocantes ;
- **Équipement de la personne** : vêtements, chaussures, bijouterie, maroquinerie, horlogerie, mercerie, dépôt-vente ;
- **Les services aux particuliers** : pompes funèbres, pressing, cordonnerie, toilettage pour animaux et animalerie, tatouage, agence immobilière, banque, assurance, auto-école, location et réparations diverses.

### Les activités non concernées

Les activités ci-dessous ne rentrent pas dans le champ d'application du volet commerce du DOO et du DAACL. Compte tenu de leur typologie et des flux qu'elles génèrent, ces activités peuvent ou doivent pouvoir s'implanter en dehors des localisations préférentielles dédiées au commerce :

- les hôtels-restaurants y compris les campings ;
- le commerce de gros ayant principalement comme clientèle des professionnels ;
- les stations de distribution de carburants ;
- les concessionnaires automobiles, camping-car, garages, nautisme, accastillage, motocycles et motoculture de plaisance ;
- les cinémas, bowlings, parcs de loisirs, salles de fitness ;
- les pépinières avec espace de production.

Compte tenu de l'impact de la vente directe des productions agricoles sur les filières alimentaires en centres-villes et centres-bourgs, ces activités font l'objet d'une orientation spécifique précisée dans le DAACL.

Sur la durée du SCoT certaines propositions de nouvelles formes de distributions pourront émerger. L'appréciation de leur intégration au champ d'application du volet commerce devra toujours se faire en examinant leur rôle dans l'armature du territoire et leur impact sur les flux.

## 18.1. Affirmer les centralités

**La préservation des centralités urbaines et leur renforcement s'affirment comme la priorité** des stratégies d'aménagement dont les implantations commerciales et artisanales. Cet objectif est indissociable du renforcement de leur mixité fonctionnelle et de la suppression des possibilités d'implantation du commerce sur les axes de flux routiers de transit ainsi que dans les zones d'activités.

### **DÉFINITION DU TERME CENTRALITÉ**

La centralité correspond au(x) secteur(s) d'une commune (centre-ville, centre-bourg, cœur de quartier) caractérisé(s) de façon cumulative par :

- une certaine **densité bâtie** (plus forte densité de la commune) ;
- la présence d'équipements publics et médicaux ;
- l'existence d'espaces de sociabilisation publics (lieu de culte, place, espace public, ...) ;
- la mixité de fonctions (habitat, commerces, équipements) ;
- le tout, c'est-à-dire le périmètre de centralité, s'apprécient dans une logique de déplacement piéton / cycle.

Les centralités sont les lieux prioritaires d'accueil de commerces. Leur attractivité autour d'une vocation multifonctionnelle doit être renforcée.

- Les documents d'urbanisme organisent l'accueil des activités commerciales dans les centralités qu'ils délimitent à la parcelle. Les centralités peuvent inclure des secteurs de centre-ville / centre-village mais aussi des quartiers existants ou futurs, ainsi que les pôles d'échanges multimodaux non déconnectés des espaces habités (justifiés par une mixité des fonctions, dont résidentielles).

Chaque commune a la capacité de disposer d'au moins une centralité.

- Les périmètres de centralités ainsi définis ont vocation **à accueillir tous les formats de commerces compatibles avec le fonctionnement urbain** (inférieur ou égal à 3 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher, excepté sur le centre-ville de Strasbourg qui fait l'objet d'une prescription spécifique – point 1 du DAACL).

Ils **sont le(s) lieu(x) d'implantation exclusif(s) du commerce de proximité**, défini comme tout commerce de moins de 400 m<sup>2</sup> de surface de plancher répondant à une logique de proximité et à des actes de consommation de la vie courante.

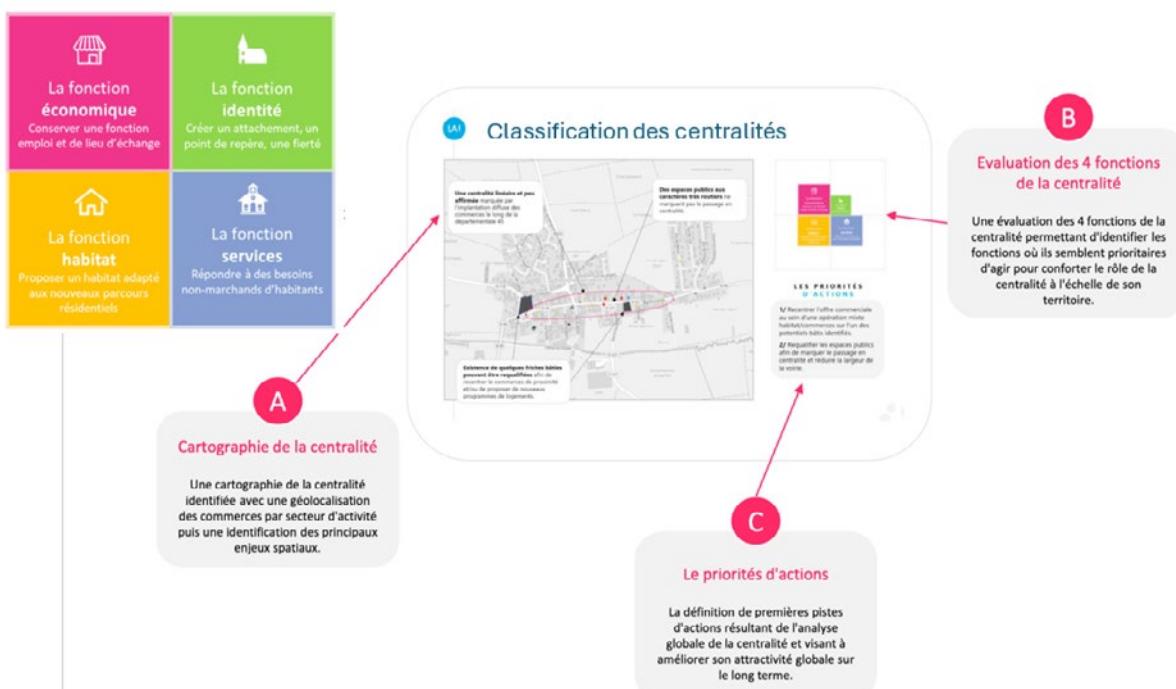
Les SIP de proximité définis au DAACL sont considérés comme des centralités en devenir ; ils peuvent à ce titre également accueillir les commerces de moins de 400 m<sup>2</sup> dans les conditions fixées au DAACL.

- Les documents d'urbanisme doivent favoriser, au sein des centralités la **mixité de fonctions** et soutenir la construction de villes autour d'une **logique de lieu de vie** et non de lieu de flux.

Pour concourir à cet objectif de multifonctionnalité des centralités, les documents d'urbanisme et les outils à disposition des collectivités :

- définissent un projet urbain à l'échelle du périmètre de centralité et des SIP de proximité (exemple : OAP) qui permet d'augmenter le volume d'habitants prioritairement sur ce périmètre renforçant ainsi le potentiel de commerces accessibles à pied ;
- favorisent la concentration et la polarisation du commerce de proximité afin de créer des effets d'entraînement et en éviter la dilution ;
- privilégiennent des solutions d'implantation des professions médicales, paramédicales et de santé au sein des périmètres de centralité ;
- densifient la centralité en fonctions économiques en particulier tertiaires dans une logique des villes des courtes distances (habitat – emploi – services) à l'échelle des modes actifs (piéton/cycle) ;
- privilégiennent les mobilités actives dans les aménagements de l'espace public ;
- évitent d'étendre les linéaires commerciaux pour maintenir une diversité commerciale et faciliter la résorption de la vacance ;
- interdisent les implantations commerciales dans les espaces d'activités économiques (orientation 17).

**Illustration sans portée réglementaire** - Source LA ! - Matrice des 4 fonctions - Modèle déposé, David Lestoux - 2017



## 18.2. Maîtriser et encadrer le développement en dehors des centralités

Afin d'éviter la poursuite de la construction du commerce autour de la seule logique automobile, de développer le dynamisme des communes et d'éviter l'apparition de friches commerciales, il ne pourra être créé de nouveaux locaux commerciaux hors centralité, sauf en SIP de façon strictement encadrée (orientation 18.3).

### Hors centralité ou hors SIP

L'agrandissement des locaux commerciaux existants est possible :

- à surface artificialisée constante (réutilisation de bâti existant ou d'espace de stationnement imperméable par exemple) à l'échelle de l'unité foncière correspondante ;
- à hauteur de 15 % maximum de la surface de plancher à la date de l'approbation de la révision n°1 du SCOTERS.

Dispositions spécifiques concernant le magasin spécialisé dans la vente de mobilier et d'objets de décoration situé dans le quartier Cronenbourg Est, face à la place de l'Abattoir à Strasbourg : le développement de la surface de plancher à hauteur de 7 000m<sup>2</sup> est autorisé dont 2 500m<sup>2</sup> de surface de vente supplémentaires - tel que prévu dans la déclaration de projet de 2025.

L'implantation commerciale peut faire l'objet de dérogations strictement énumérées ci-dessous si elle se situe :

- sur un pôle d'échange multimodal hors centralités (orientation 8.4) à hauteur de 200 m<sup>2</sup> de surface de vente au total ;
- sur le périmètre d'une exploitation agricole : à hauteur de 75 m<sup>2</sup> de surface de vente ;
- sur une activité artisanale ou industrielle (showroom, magasin d'usine) : à hauteur de 15 % maximum de la surface dédiée à l'activité et sous condition d'être lié à l'activité principale.

Les documents d'urbanisme :

- encouragent la mutation d'activité commerciale hors centralité ou hors SIP, en supprimant toute interdiction de changement de destination des locaux commerciaux ;
- veillent à la qualité urbaine et environnementale ainsi qu'aux enjeux de sobriété foncière visés aux orientations 4.1, 11.3 et 17.1 pour les implantations commerciales et les extensions des commerces existants.

## 18.3. Conditionner le développement du commerce au sein des secteurs d'implantation périphérique (SIP)

Afin de répondre au développement des implantations périphériques sans déstabiliser les centralités, le SCOTERS identifie **3 catégories de Secteurs d'Implantation Périphérique (SIP) à l'échelle du territoire - majeurs, intermédiaires et de proximité** - et y définit des modalités de développement spécifiques (voir DAACL). Ces SIP ont vocation à accueillir des activités incompatibles avec le fonctionnement urbain.

Le SCOTERS distingue :

- **les SIP dits « connectés »** : ce sont des secteurs localisés dans le prolongement des espaces urbains multifonctionnels de l'enveloppe urbaine et en continuité des espaces d'habitat. Ils peuvent accueillir de nouvelles constructions commerciales selon les conditions et seuils fixés par le DAACL. Face à un modèle commercial en mutation, il sera recherché une transformation en espace multifonctionnel inséré dans son modèle urbain proche (échelle du piéton/cycle) ;

- **les SIP dits « déconnectés »** : sont des secteurs sans continuité avec le tissu urbain mixte. Les SIP concernés sont des secteurs aménagés dans une logique de captation des flux automobiles (DAACL).

Concernant la traduction de ces SIP dans les politiques de planification, les documents d'urbanisme doivent :

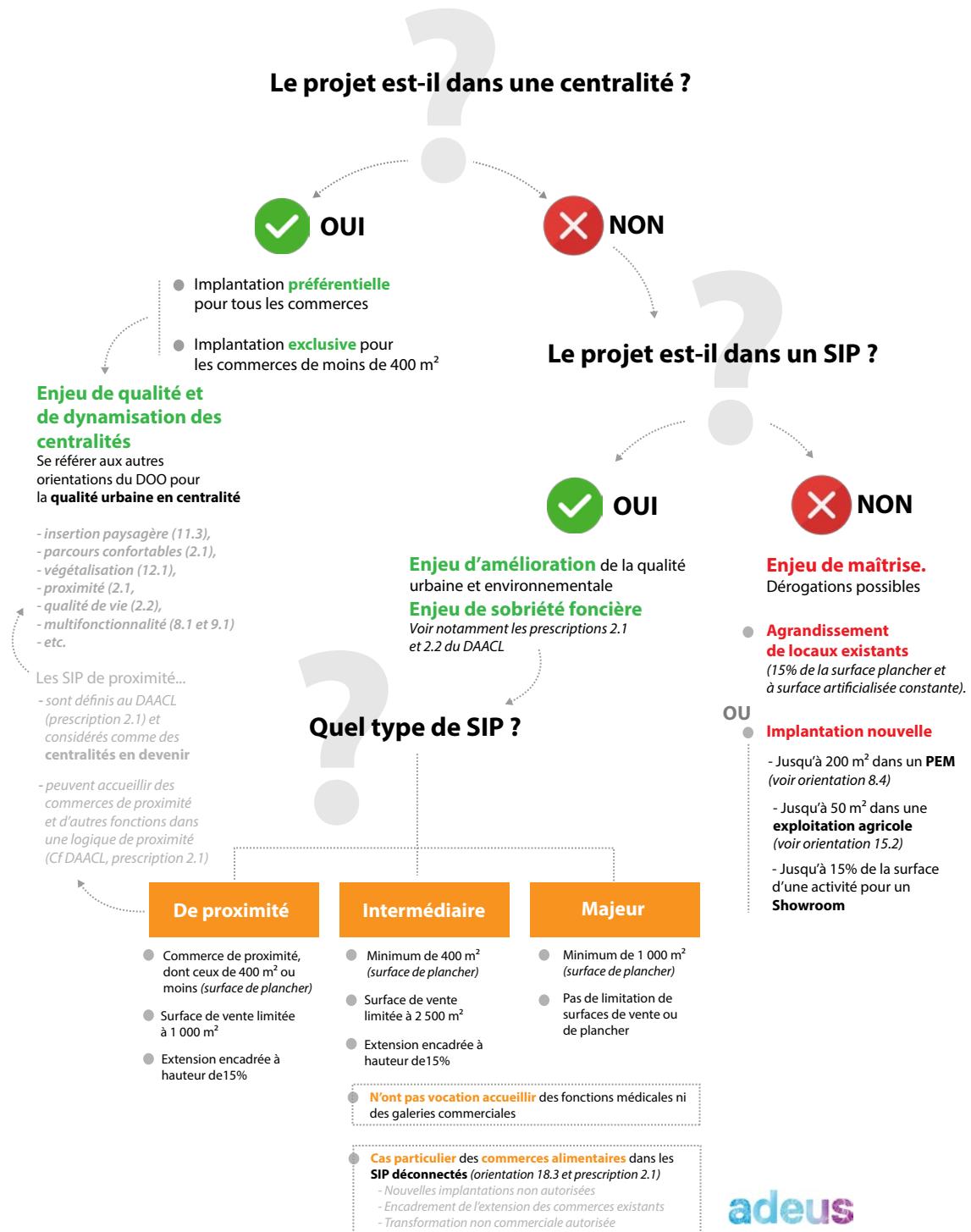
- **définir spatialement et avec précision** (délimitation à la parcelle) le(s) périmètre(s) de SIP à partir de la liste et de la localisation définie par le DAACL dans l'atlas des SIP ;
- **maintenir les équilibres** d'urbanisation existants en **limitant l'activité commerciale** uniquement sur les périmètres actuels des SIP et dans les enveloppes définies dans le DAACL. La création de nouveaux SIP est exclue sur la durée d'application du SCOTERS ;
- **restreindre** la vocation des SIP à accueillir uniquement du commerce dont le fonctionnement et la dimension **sont incompatibles avec les centralités**, et à la condition que le projet d'implantation apporte de la diversité commerciale et soit en complémentarité avec la ou les centralités situées à proximité ;
- autoriser les implantations commerciales en SIP **sous réserve** que la surface de plancher de la **cellule commerciale** soit supérieure à 400 m<sup>2</sup> dans les SIP structurants et 1 000 m<sup>2</sup> dans les SIP majeurs ;
- respecter le principe de **sobriété foncière**.

En SIP déconnectés :

- **encourager la mutation** d'activités commerciales vers des activités non commerciales à l'exception des mutations orientées vers l'habitat ;
- **encadrer les extensions** des commerces alimentaires existants et interdire tous nouveaux commerces alimentaires, ainsi que les drives piétons.

## Principes d'implantations commerciales dans le SCOTERS

Schéma illustratif, non réglementaire



## 18.4. Répondre aux enjeux liés à la logistique commerciale

Afin de répondre aux effets induits par les activités liées à la logistique commerciale, le volet commerce du DOO et du DAACL du SCOTERS a pour **vocation de spatialiser et encadrer les fonctions de logistique commerciale**.

### **DÉFINITION DE LA LOGISTIQUE COMMERCIALE**

Sont considérés comme équipements et/ou activités de logistique commerciale les entrepôts et sites logistiques qui ne reçoivent pas de public mais qui génèrent des flux de marchandises liés aux activités commerciales, de véhicules particuliers ou de deux roues ayant un effet sur le dimensionnement des voiries ou générant des besoins en stationnement : entrepôts de e-commerce, drives (piéton et voiture) et espaces de logistique urbaine à vocation commerciale (dark-stores, dark-kitchen, espaces mutualisés à vocation commerciale).

La logistique non commerciale relève du volet « économie » du SCOTERS (orientation 19.1).

## DOCUMENT D'AMÉNAGEMENT, ARTISANAL COMMERCIAL ET LOGISTIQUE (DAACL)

### Les prescriptions du DAACL

Le DAACL a vocation à préciser les orientations du DOO.

Les surfaces indiquées concernent les surfaces de plancher, sauf mention contraire. Pour les projets comprenant plusieurs cellules commerciales (ensembles commerciaux et galeries marchandes), la surface de chacune des cellules commerciales (avec accès différencié à l'intérieur ou à l'extérieur du bâtiment) devra respecter les seuils définis dans le DAACL.

Il en va de même pour la transformation de bâtiments existants aboutissant à la création de commerces ou d'ensemble commerciaux de ce type.

### **DÉFINITION DES FONCTIONS DU DAACL (ARTICLE L. 141-6 DU CODE DE L'URBANISME).**

- déterminer les « conditions d'implantation des équipements commerciaux » (type d'activité, surfaces de vente maximales), susceptibles d'avoir un impact sur l'artificialisation des sols, les équilibres territoriaux notamment au regard du développement du commerce de proximité, les flux ;
- identifier les centralités urbaines dans lesquels se posent des enjeux spécifiques et localiser les secteurs d'implantation périphérique.

### **1. Conforter les fonctions commerciales du centre-ville de Strasbourg\* (centralité spécifique)**

Le centre-ville de Strasbourg, polarité commerciale majeure à l'échelle du SCOTERS, doit être accompagné dans ses grandes transformations.

\* centre-ville de Strasbourg (voir PSMV de Strasbourg) et ses centres commerciaux, que sont la Place des Halles, Rivétoile et l'Aubette.

#### **Prescription N°1.1**

Le centre-ville de Strasbourg a vocation à accueillir tous les formats de commerces compatibles avec le fonctionnement urbain.

#### **Prescription N°1.2**

Le centre-ville de Strasbourg est retenu comme lieu prioritaire d'implantation :

- des enseignes répondant aux besoins de proximité ;
- des enseignes à vocation de destination à fort rayonnement permettant de conforter sa position de capitale régionale.

**Prescription N°1.3**

La maîtrise des linéaires commerciaux qui permettront de préserver la diversité commerciale du centre-ville de Strasbourg sera assurée par le PLUi et le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV) qui se substitue au PLUi sur son emprise.

**Prescription N°1.4**

Les centres commerciaux de centre-ville, tels que précédemment identifiés, ont vocation à conforter leur rayonnement commercial. Néanmoins des fonctions de loisirs ou des fonctions médicales y sont admis.

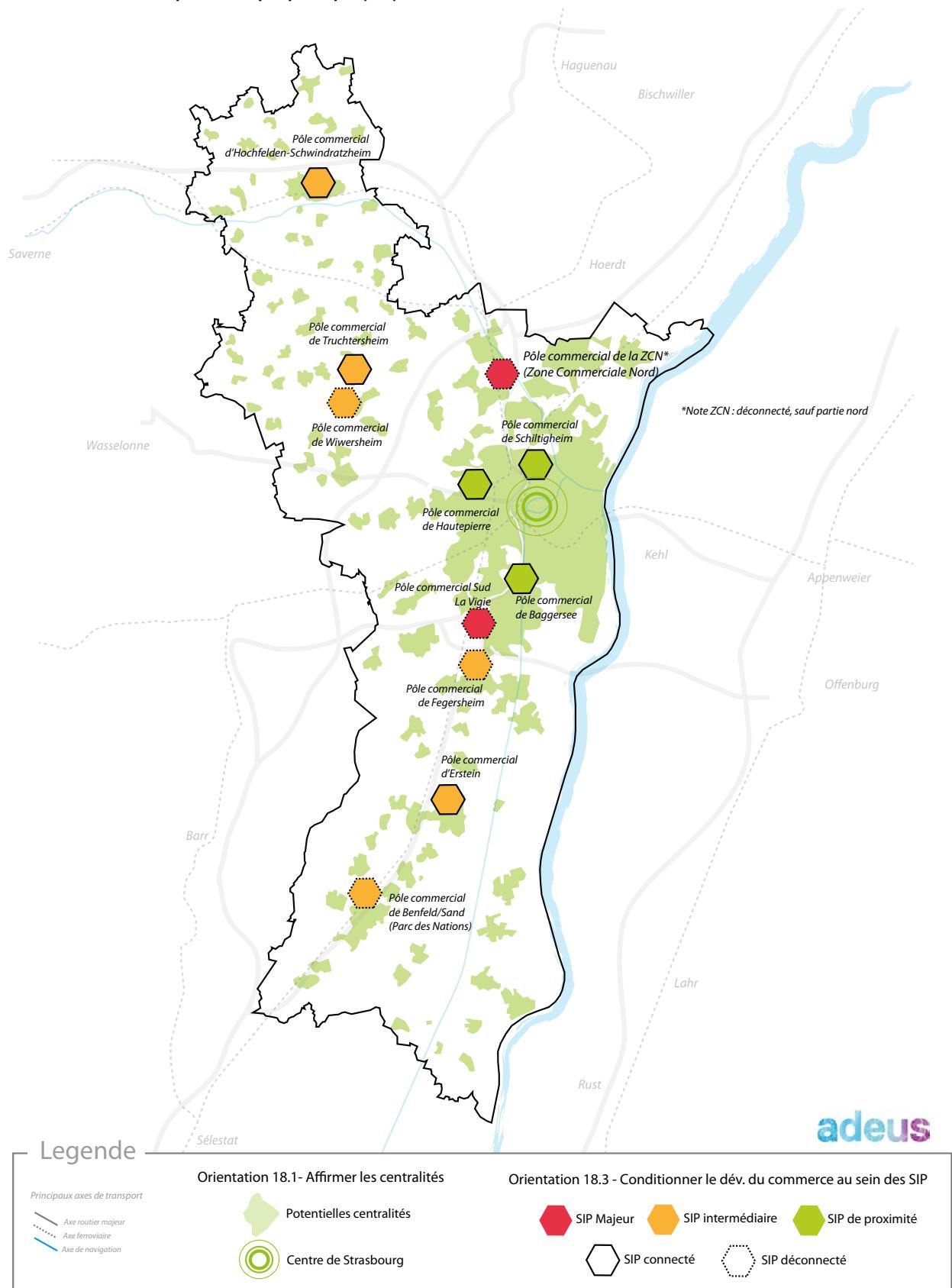
## 2. Maîtriser et rationaliser les implantations en SIP

Les secteurs d'implantation périphérique (SIP) ont vocation à accueillir les activités commerciales qui ne peuvent trouver leur place dans les centralités du fait de la taille des surfaces de vente et/ou des conditions de stockage et/ou des nuisances générées pour les habitants. Le DAACL définit la localisation des SIP (tel que précisé par les cartographies ci-après) et précise les orientations spécifiques pour chaque espace.

### DÉFINITION DE LA TYPOLOGIE DES SIP

- **Les SIP majeurs :** situés aux portes d'entrée de l'Eurométropole, ils regroupent les enseignes à rayonnement large (offre de destination).
- **Les SIP intermédiaires :** ils sont organisés autour d'une locomotive alimentaire et de moyennes surfaces non alimentaires avec un rayonnement local.
- **Les SIP de proximité :** structurés autour d'un hypermarché, ils sont connectés à des espaces urbains présentant une mixité de fonctions, bénéficient d'une excellente desserte en transport en commun et sont à proximité immédiate d'espaces d'habitat. Les SIP de proximité sont considérés comme des centralités en devenir (orientation 18.1).

Carte 6. Secteurs d'implantation périphérique (SIP) du SCOTERS



## Atlas des SIP

### ATLAS DES SECTEURS D'IMPLANTATION PERIPHERIQUE



### Pôle commercial Sud- LA VIGIE



### Pôle commercial de la ZCN (Zone Commerciale Nord)

Eurométropole de Strasbourg  
Mundolsheim/ Reichstett/ Vendenheim/ Lampertheim



Communauté de communes du Canton d'Erstein- Erstein



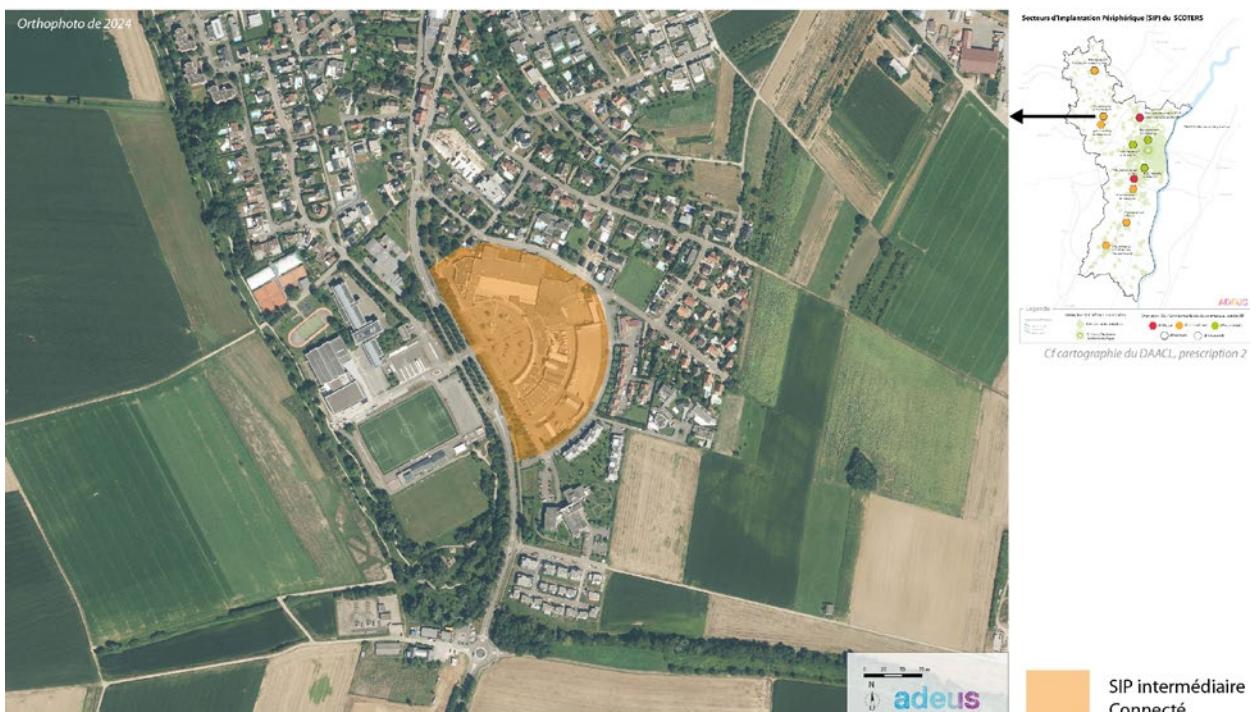
Communauté de communes du Canton d'Erstein- Benfeld/ Sand



## Communauté de communes du Pays de la Zorn Hochfelden/ Schwindratzheim

## Pôle commercial d'Hochfelden-Schwindratzheim

SIP intermédiaire  
Connecté



Communauté de communes du Kochersberg  
Truchtersheim

## Pôle commercial de Truchtersheim

SIP intermédiaire  
Connecté



Communauté de communes du Kochersberg  
Wiwersheim

### Pôle commercial de Wiwersheim

SIP intermédiaire  
Déconnecté



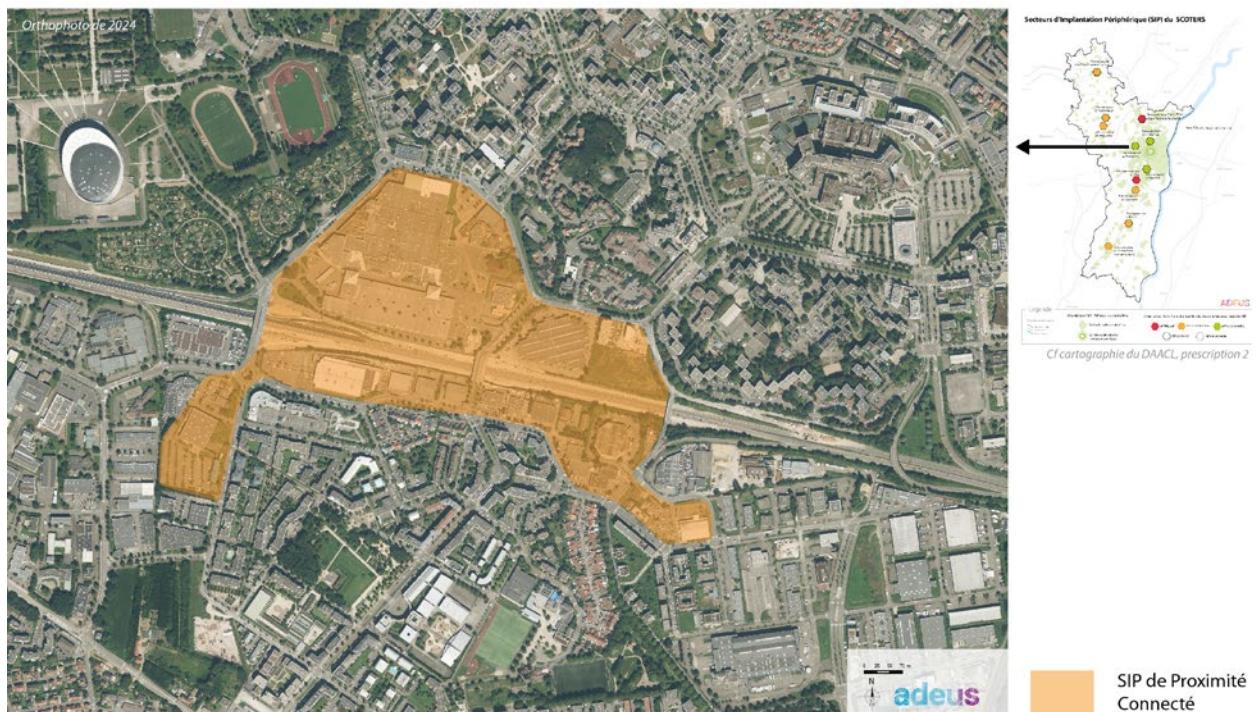
Eurométropole de Strasbourg - Fegersheim

### Pôle commercial de Fegersheim

SIP Intermédiaire  
Déconnecté



Eurométropole de Strasbourg - Schiltigheim

**Pôle commercial de Schiltigheim**

Eurométropole de Strasbourg - Hautepierre

**Pôle commercial de Hautepierre**



Eurométropole de Strasbourg - Illkirch-Graffenstaden

### Pôle commercial du Baggersee

#### Prescription N°2.1 : Encadrer les projets d'implantation commerciale

Les projets d'implantation commerciale en SIP se traduisent par de nouvelles surfaces de plancher à destination de commerce, par création, extension, changement de destination de bâtiments non commerciaux, y compris dans le cadre de démolition/reconstruction :

- les conditions de sobriété foncière (cf. axe transversal) et de qualité urbaine et environnementale visées à la prescription 2.2 s'appliquent ;
- tout projet de création nouvelle (nouvelle enseigne) pourra s'implanter en SIP dans le respect des prescriptions ci-dessous ;
- les transferts au sein du SIP sont autorisés à surface de vente équivalente. Les cellules transférées devront respecter les seuils de surfaces, selon le SIP concerné ;
- les surfaces indiquées s'entendent par cellule.

#### Les SIP majeurs :

La surface de plancher minimale de chaque cellule créée devra être supérieure à 1 000 m<sup>2</sup> (cf. prescription 1.1).

N'ont pas vocation à s'y implanter :

- les activités et services avec accueil de clientèle (comme par exemple les fonctions médicales) ;
- les galeries commerciales ;
- cas spécifique de la façade nord dite « connectée » de la ZCN (cf. Atlas des SIP) : les projets d'habitat ainsi que des commerces et services de proximité en rez-de-chaussée y sont autorisés.

### Les SIP intermédiaires :

La surface de plancher minimale de chaque cellule créée devra être supérieure à 400 m<sup>2</sup>, pour respecter les équilibres commerciaux, et selon des maximums :

- pour les extensions (dont galeries commerciales existantes), à hauteur de 15 % de la surface de plancher existante ;
- pour les créations, à hauteur de 2500 m<sup>2</sup> de surface de vente ;

N'ont pas vocation à s'y implanter :

- les activités et services avec accueil de clientèle (comme par exemple les fonctions médicales) ;
- les galeries commerciales.

### Cas particulier des SIP déconnectés (ZCN, Vigie, Wiwersheim, Fegersheim, Benfeld)

N'y sont pas autorisées les implantations de nouveaux :

- commerces alimentaires :  
Les commerces alimentaires existants pourront évoluer dans la limite d'un taux n'excédant pas +15 % de la surface de plancher à la date de l'approbation de la révision n°1 du SCOTERS, sans générer de nouvelle artificialisation ;
- drives piéton, compte tenu de la volonté d'y limiter les flux de particuliers au regard de leur éloignement aux zones d'habitat.

**RECOMMANDATION** *La transformation non commerciale y est autorisée dans le cadre d'une réflexion prospective, hors santé, services et habitat.*

Ces SIP peuvent dès lors bénéficier de droits à construire en matière d'immobilier économique et de loisirs si le fonctionnement et la dimension de ces équipements économiques et/ou de loisirs sont incompatibles avec les centralités (orientation 16.2).

### Les SIP de proximité :

Les commerces de proximité ainsi que les fonctions habitat/bureaux/services/loisirs (dont fonctions médicales) y sont admis dès lors qu'ils accompagnent un projet urbain générant un apport de population et/ou l'accueil d'un équipement ou entreprise, justifiant la création d'un nouveau commerce de proximité.

Pour respecter les équilibres commerciaux, la surface de vente maximale pour chaque établissement/cellule est limitée :

- pour les extensions (dont galeries commerciales), à hauteur de 15 % sans pouvoir dépasser 1 000 m<sup>2</sup> de surface de vente in fine ;
- pour les créations à hauteur de 1 000 m<sup>2</sup> de surface de vente maxi.

### Prescription N°2.2 : Améliorer la qualité des SIP

Les implantations commerciales devront répondre aux orientations du SCOTERS en matière d'économie et d'usage du foncier, d'insertion (entrée de ville, paysage, architecture, connexions) et d'accessibilité (modes actifs, gestion des flux).

Ces objectifs qualitatifs seront traités à l'échelle de l'ensemble de la zone.

Plus spécifiquement pour les espaces à vocation commerciale :

- toute construction nouvelle ou projet de requalification devra envisager des solutions de mutualisation des espaces extérieurs (mutualisation du stationnement entre enseignes permettant une économie de foncier, zone de livraison, accès, liaison entre deux espaces commerciaux voisins, ...);
- tout projet d'implantation commerciale en SIP devra porter une attention particulière à son insertion paysagère. Les documents d'urbanisme veillent à ce que le traitement paysager des projets ne se limitent pas à un plan de plantation ;
- dans le cadre d'une nouvelle construction, créer des bâtiments avec étages (orientation 16) afin d'optimiser/de minimiser l'impact foncier, sauf contre-indications/impossibilité justifiées ;
- le stationnement doit être intégré au bâti (en sous-sol, toiture...) ou à défaut, les aires de stationnement, devront prévoir :
  - une production EnR, dans le respect de la législation en vigueur ;
  - des revêtements de surface, des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés favorisant l'ombrage, la perméabilité ou l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation et préservant les fonctions écologiques des sols.

### 3. Organiser la logistique commerciale

L'implantation des activités ou constructions de logistique commerciale ne doit pas perturber la circulation. Elle sera autorisée au regard des conditions d'accès et de stationnement.

La localisation des activités logistiques liées au commerce devra principalement se réaliser :

- sur les **principaux sites métropolitains structurants** en matière de logistique, que sont le Port Autonome de Strasbourg (PAS), le Marché d'Intérêt National (MIN) de Strasbourg et le secteur de l'Aéroport d'Entzheim ;
- sur les **SIP reliés à au moins deux des trois modes de transport** parmi lesquels le fluvial, le ferroviaire, le routier dont les transports en commun (train/ tramway), et ce pour favoriser et développer l'intermodalité. À ce jour, deux SIP sont ainsi identifiés par le DAACL comme emplacements préférentiels à investir pour rendre possible l'accueil d'activités logistiques ;
- sur des **zones d'activité économique**, prédisposées à une implantation d'activité logistique (densité logistique existante, nœud de transport, proximité d'un secteur à vocation commerciale).

**Tableau de synthèse des sites d'implantation préférentielle des activités liées à la logistique commerciale**

Sites	Dénomination	Classification	Communes
<b>Majeurs métropolitains</b>	PAS	ZAE	Strasbourg
	MIN	ZAE	Strasbourg
	Aéoparc	ZAE	Entzheim
<b>SIP prédisposés (multimodalité)</b>	Pôle commercial de la ZCN*	SIP majeur	Vendenheim - Lampertheim Mundolsheim - Reichstett
	ZAC Baggersee*	SIP de proximité	Illkirch-Graffenstaden
<b>ZAE prédisposées à l'implantation logistique</b>	Plaine des Bouchers	ZAE	Strasbourg
	ZA Girlenhirsch / ZI Sud	ZAE	Illkirch-Graffenstaden
	ZA Forlen	ZAE	Geispolsheim
	ZI de Bischheim / Hœnheim	ZAE	Bischheim / Hœnheim
	PAPE	ZAE	Erstein
	Écoparc rhénan	ZAE	Reichstett

\* logistique compatible avec un secteur résidentiel.

### Prescription N°3.1

L'implantation des activités logistiques nécessitant une surface de moins de 2 000 m<sup>2</sup> (dimension locale, entrepôts de proximité, plateforme de messagerie) est favorisée sur les sites majeurs métropolitains, les SIP prédisposés et les ZAE prédisposées à l'implantation logistique.

L'implantation des activités logistiques nécessitant une surface de plus de 2 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher (entrepôts intermédiaires) est favorisée préférentiellement sur les sites majeurs métropolitains afin de mutualiser les flux et de favoriser la coopération / mutualisation entre les opérateurs.

### Prescription N°3.2

Dans le cadre du **renouvellement des espaces commerciaux** au sein des SIP déconnectés, le réemploi des fonciers (réutilisation du bâti commercial vacant, recyclage de friches commerciales) est à flécher en priorité dans les PLUi vers des activités liées à la logistique commerciale.

### Prescription N°3.3

Les **drives piétons** :

- sont autorisés en centralités (centre-ville, centre-bourg, cœur de quartier), PEM, en SIP de proximité et sur le site d'une locomotive alimentaire ;
- n'ont pas vocation à s'implanter sur les SIP déconnectés compte tenu de la volonté de limiter les flux de particuliers au regard de leur éloignement des zones d'habitat.

Les **drives voitures** sont autorisés au sein des zones commerciales existantes, hors SIP de proximité, en privilégiant des espaces délaissés déjà artificialisés (bâti vacant, friche commerciale). Leur implantation doit s'appuyer sur un commerce existant ainsi que des accès et des aménagements existants, et ne doit pas perturber la fluidité de la circulation. Dans les SIP de proximité, les drives voitures existants à la date d'approbation de la révision n°1 du SCOTERS pourront néanmoins être transférés au sein du même site et ce, à capacité constante en termes de pistes.

### Prescription N°3.4

Les espaces de logistique urbaine à vocation commerciale (notamment les Dark-Store / Dark-Kitchen, espaces mutualisés à vocation commerciale) pourront s'implanter hors centralités, à condition d'intégrer au projet des solutions de stationnement et de recharge de véhicules de livraison, ou dans les secteurs de logistique de proximité préalablement spatialisés par le PLU(i) au sein de son/ses périmètre(s) de centralité.

Les projets d'implantation de Dark-store et Dark-kitchen devront prévoir des solutions permettant de réduire l'impact sur l'occupation du domaine public, sur l'animation de rue (vitrine, service urbain de proximité...) et en limitant le risque de nuisances pour le voisinage (sonore, etc.).

Les espaces de stockage mutualisés à vocation commerciale (par/pour les commerçants) sont encouragés de façon à réduire les distances parcourues par les véhicules de livraison.

## ORIENTATION 19 - Le développement de la logistique (non commerciale)

La logistique est essentielle au fonctionnement économique du territoire, et plus largement du Rhin supérieur. L'implantation de secteurs/espaces logistiques doit répondre avant tout aux besoins des entreprises implantées sur le territoire, existantes et à venir, ainsi qu'à l'approvisionnement des populations de la Région de Strasbourg.

**Sont concernés par cette orientation :** tous les types de logistique (hors logistique commerciale), quels que soient les produits transportés (déchets, biens industriels, ressources et matériaux, matières dangereuses, etc.) ; quels que soient les acteurs impliqués à l'origine comme à la destination des flux engendrés (artisans, administrations, industriels, particuliers, prestataires de services, transporteurs, etc.).

La logistique commerciale fait l'objet d'orientations spécifiques développées en 18.4 et point 3 du DAACL.

### 19.1. Organiser la logistique

Les collectivités à travers leurs politiques de mobilité, de développement économique et d'aménagement :

- développent une stratégie d'accueil des entreprises logistiques basée sur la multimodalité. Elles privilégient la localisation sur des sites existants en intégrant la présence de la voie d'eau et/ou du réseau ferré et en s'appuyant autant que possible sur leur potentiel ;
- privilégient les opérations de réhabilitation de bâtiments existants et les opérations d'optimisation et de densification de sites logistiques existants ;
- intègrent dans leurs projets de création ou de rénovation d'équipements ou d'opérations d'urbanisme des espaces de livraison de proximité, dimensionnés selon l'envergure des projets, ainsi que des solutions de gestion des besoins logistiques sur les entreprises privées.

Leurs documents d'urbanisme :

- incitent les entrepôts de stockages de se développer sur plusieurs niveaux ;
- favorisent la mixité des fonctions logistiques avec d'autres fonctions économiques, voire urbaines lorsque les sites logistiques sont inclus dans le tissu urbain, ceci afin d'équilibrer les modèles économiques dans un contexte contraint par la pression foncière et immobilière ;
- veillent à leur intégration dans le paysage en appliquant l'orientation 11, notamment en matière de traitement des entrées de ville et des abords des axes de flux.

Par ailleurs, du fait de leur superficie et leurs besoins en infrastructure, connectées aux réseaux de transports principaux de la Région de Strasbourg, les plateformes logistiques doivent être traitées comme des espaces économiques d'activités structurants. Les documents locaux d'urbanisme encadrent leur développement à travers l'orientation 17.

Pour rappel, le port autonome de Strasbourg (PAS) et le marché d'intérêt national (MIN) sont à la fois des sites stratégiques (orientation 6.2), des sites métropolitains (orientation 20.3) et ciblés au point 3 du DAACL.

## 19.2. Favoriser le report modal de la logistique

Comme pour les flux de personnes, le SCOTERS encourage le recours aux solutions décarbonées pour le transport de biens, de marchandises et de matériaux.

Au-delà de la localisation des activités logistiques (orientation ci-dessus), il invite ainsi à :

- étudier et développer le recours aux réseaux ferrés et à la voie d'eau ;  
L'enjeu est de structurer un maillage d'infrastructures locales pour rendre possible le report modal. Le Port Autonome de Strasbourg joue un rôle d'interface entre le grand gabarit (longue distance) et le petit gabarit (courte distance) ;
- favoriser l'interconnexion (notamment ferroviaire ou fluviale) entre les ZAE existantes ou à développer ;
- déployer des infrastructures et des équipements supports à la cyclologistique (espace de stockage déporté et/ou mutualisé par exemple).

À ce titre, les documents locaux d'urbanisme veillent à préserver la fonctionnalité des canaux et de l'infrastructure fluviale de gabarit Freycinet.

Ils recensent ces projets, notamment les plateformes à bord à eau (à Vendenheim par exemple) et proposent des stratégies d'aménagement pour leur utilisation à des fins économiques et de développement durable (fret fluvial, plateforme d'échange pour des besoins locaux et d'économie circulaire, etc.).

Ils prévoient les emprises nécessaires à cette réaffectation comme par exemple les voies d'accès, les quais de chargement ou le stationnement de véhicules aux interfaces entre route, fret ferroviaire et fret fluvial, en prenant des dispositions adaptées.

## CONFORTER LE RAYONNEMENT EUROPÉEN ET RHÉNAN DE STRASBOURG ET SA RÉGION

La position géographique sur le Rhin, 1<sup>er</sup> axe logistique européen, à la croisée de 4 corridors européens, fait de Strasbourg et sa région transfrontalière une porte d'entrée.

Cet ancrage marqué, au cœur de l'espace européen, est à l'origine du rayonnement économique et culturel de l'Eurométropole et de ses bassins de vie.

Son rayonnement repose sur son accessibilité, à toutes les échelles : à travers une tradition d'aménagement multipolaire, forte d'un réseau de villes et grands sites (universitaires, industriels, portuaires et logistiques, de production d'énergies, d'innovation, ...) le territoire est porteur de multiples réseaux, de filières et d'échanges qui, s'ils échappent en grande partie aux périmètres d'action des politiques publiques, ont tous en commun de s'appuyer sur le tissu urbain de la plaine rhénane, densément peuplé, finement maillé et fort de complémentarités que le projet de territoire porté par le SCOTERS entend renforcer à son niveau interne et par son inscription à des échelles plus larges.

### ORIENTATION 20 - La grande accessibilité et les fonctions européennes de la région métropolitaine

#### 20.1. Conforter la grande accessibilité de l'espace métropolitain

Le SCOTERS s'inscrit dans les grandes politiques européennes de transport et dans le réseau des villes du Rhin supérieur et de la Région Grand Est. Il poursuit l'objectif de renforcer l'intermodalité depuis les grands axes européens de circulations ferroviaires, fluviaux et routiers.

Afin de conforter la **grande accessibilité** de Strasbourg et sa région, les politiques de mobilité et leur traduction dans les documents de planification doivent :

##### En matière de ferroviaire

- renforcer la liaison ferrée Rhin-Rhône ;
- poursuivre les liaisons ferroviaires TGV/ICE entre la France et l'Allemagne ;
- maintenir et renforcer l'accessibilité ferroviaire à l'aéroport d'Entzheim et sa gare ;
- améliorer les infrastructures et offres de frets ferroviaires ainsi que la connexion ferroviaire avec l'Allemagne.

##### En matière de transport fluvial

- développer le port de Strasbourg en lien avec les autres plateformes portuaires et le port de Kehl ;
- renforcer ses capacités multimodales de fret, notamment par le ferroviaire. Cet objectif est détaillé à travers l'orientation 20.2.

##### En matière de transport aérien

- maintenir l'offre de transport aérien d'Entzheim, en complémentarité de l'offre LGV (notamment au regard de l'accessibilité aux aéroports parisiens) ;
- améliorer l'accessibilité par le train aux aéroports de Bâle et de Frankfort (voir point ferroviaire ci-dessus).

### En matière de transport routier

- le SCOTERS s'appuie sur les grandes voiries routières de transit existantes et accompagne leur transformation progressive. Il ne prévoit aucune création de nouvelle voie de transit de niveau européen ou national ;
- les aménagements du réseau routier ne doivent pas conduire à augmenter la capacité automobile de la desserte radiale vers l'agglomération strasbourgeoise, en rappel et en lien avec l'orientation 8.5.

### En matière de liaisons transfrontalières

- les politiques de mobilité, et leur traduction dans les documents d'urbanisme, veillent à ce que les nouvelles voiries créées ou réaménagées, répondent à une hiérarchie cohérente entre les rives françaises et allemandes ;
- les relations entre les rives franco-allemandes doivent être renforcées par des franchissements sur le Rhin au niveau de la plaine d'Erstein et de Lahr ainsi qu'entre Strasbourg et Kehl et au Nord du SCOTERS (au niveau de Gombsheim par exemple) ;
- Ces franchissements doivent :
  - privilégier la circulation des modes actifs (pour connecter les réseaux cyclables notamment) et les transports collectifs ;
  - permettre une offre de transport complémentaire au bac de Rhinau, qui doit être pérennisé ;
  - être pensés dans un fonctionnement global du Rhin supérieur, au-delà du périmètre du SCOTERS.

## 20.2. S'appuyer sur le Rhin en développant le port de Strasbourg

Le port de Strasbourg constitue le premier pôle logistique de la Région de Strasbourg et un pôle industriel de première importance qui participe à la transition écologique de la Région de Strasbourg : par son impact sur la décarbonation des transports, dans son rôle de plate-forme multimodale et plus largement en tant qu'élément d'aménagement du territoire à travers ses outils de maîtrise foncière, d'implantation de projets industriels, de support de production d'énergie renouvelable.

À ce titre, **il doit être renforcé** dans ses fonctions logistiques et dans l'accueil et le développement des entreprises liées à ses activités :

- limité dans son extension au sud et au nord par des espaces naturels, cet espace doit conserver sa vocation précisée dans l'orientation 20.3 ;
- à proximité du pont de l'Europe, il s'inscrit dans un territoire urbain et valorise ses interfaces ;
- le développement de l'activité du port doit appuyer une politique renforçant le transfert modal.

**Afin d'améliorer les capacités de fonctionnement multimodales du port**, il est nécessaire d'aménager des voies de dessertes permettant une bonne accessibilité routière. Ces aménagements doivent fluidifier et sécuriser l'accès au port de Strasbourg, en tenant compte des secteurs urbanisés de l'Eurométropole. Ces accès visent :

- à conforter l'accessibilité du port à l'échelle des corridors européens (complémentarité des voies d'accès nord/sud côté français et allemand, à l'échelle du sillon rhénan) ;
- à desservir l'Eurométropole et les bassins de vie alsaciens, en réservant des faisceaux de transport fret (axe ferroviaire fret est/ouest) ;
- à garantir les conditions d'exploitation des entreprises.

Les documents d'urbanisme traduisent les politiques de mobilité et de développement des activités portuaires :

- en prenant des dispositions adaptées pour la réalisation, à terme, de ces dessertes (emplacements réservés, stratégies foncières, etc.) ;
- en conditionnant l'aménagement de ces voies à des précautions particulières relatives à la sensibilité du site en termes de risques industriels, de risques de pollution de la nappe phréatique, au maintien de la fonctionnalité écologique des espaces naturels ainsi qu'en termes de prise en compte du cadre de vie des zones urbaines, notamment résidentielles, aux franges des espaces portuaires ;
- en favorisant la destination de desserte économique de ces aménagements et en veillant à ce que ces infrastructures ne puissent pas jouer un rôle structurant de contournement de l'Eurométropole par l'est ;
- en prenant des dispositions pour préserver les axes de fret ferroviaire existants actifs ou inactifs et permettre, à terme, l'amélioration du réseau par la réalisation de nouveaux embranchements ou voies de stockage. Le parti d'aménagement des Deux Rives prend les mesures nécessaires pour traiter les interfaces entre activités portuaires et tissus urbains traversés ou limitrophes.

### 20.3. Développer les fonctions métropolitaines pour renforcer Strasbourg dans son rôle de capitale européenne

Le rôle de capitale européenne de Strasbourg doit être conforté par le maintien des institutions européennes et des réseaux de coopération internationaux. Les fonctions d'enseignement supérieur, d'innovation et de recherche doivent être amplifiées par des collaborations et l'accueil d'organismes et d'entreprises qui contribuent à ancrer la métropole dans les réseaux des villes du Grand-Est, du Rhin supérieur et à des échelles internationales plus larges.

Le cœur de métropole (niveau 1 de l'armature urbaine) a vocation à accueillir les institutions européennes et les organismes de coopération.

En lien avec l'orientation 9.3, le 1er niveau de l'armature urbaine regroupe les principaux sites métropolitains. Ces sites bien desservis et intégrés dans l'Eurométropole, doivent être **confortés dans leur vocation principale** et pérennisés sur leur site (emprises). Ils intègrent les enjeux de **transition écologique**.

Ces sites métropolitains sont :

- le Parc d'innovation d'Illkirch-Graffenstaden : vocation d'innovation, de recherche et de haute technologie. ;
- le quartier du Wacken : siège du parlement et des institutions européennes, équipements événementiels (Parc des Expositions, Rhénus, Palais des Congrès) avec une vocation mixte à développer ;
- le quartier Deux Rives, vocation mixte notamment en matière d'équipements et de services ;
- l'Espace Européen de l'Entreprise à Schiltigheim : vocation tertiaire et tertiaire supérieur avec possibilité d'introduire une mixité fonctionnelle notamment résidentielle ;
- les hôpitaux de Strasbourg : vocation de santé, recherche et innovation ;
- les sites universitaires : vocation d'enseignement supérieur et de recherche ;
- le secteur du Zénith à Eckbolsheim : vocation culturelle ou événementielle ;
- le port de Strasbourg (orientation 20.2) : vocation économique (industrielle et logistique), en intégrant les enjeux de transition écologique (multimodalité, EnR, écologie industrielle) ;
- le secteur gare autour de la gare centrale de Strasbourg : vocations ferroviaire, de PEM et de centralité (orientation 8.4) ;
- le MIN (Marché d'Intérêt National) : vocation logistique alimentaire.

# ANNEXES

# DÉFINITION DES TERMES DU SCOTERS

## Axe cyclable structurant

Maillage des principaux axes cyclables permettant de se déplacer rapidement entre des polarités et des équipements (gares par exemple). Ils se caractérisent notamment par une continuité de l'itinéraire (carrefours, franchissements, signalisation, jalonnement, etc.) une prépondérance de 80 % de sites propres, et des tronçons où la vitesse est supérieure à 50 km/h.

*Référence : DOO, orientation 8.2*

## Centralité

La centralité correspond au(x) secteur(s) d'une commune (centre-ville, centre-bourg, cœur de quartier) caractérisé(s) de façon cumulative par une certaine densité bâtie (plus forte densité de la commune) la présence d'équipements publics et médicaux, l'existence d'espaces de sociabilisation publics (lieu de culte, place, espace public, ...), la mixité de fonctions (habitat, commerces, équipements) ; le tout, c'est-à-dire le périmètre de centralité, s'apprécient dans une logique de déplacement piéton / cycle.

*Référence : DOO, orientation 18.1*

## Commerce

Toute activité de vente de biens ou services dans des conditions adaptées à une clientèle générant des flux, que la transaction soit réalisée sur place ou par voie dématérialisée.

Ainsi sont intégrées sous le terme commerce les formes de commerce physique accueillant du public ainsi que les formes liées au commerce numérique.

Dans le cadre du SCOTERS, cette définition s'entend quelle que soit la taille des locaux à destination de commerce et dès le 1<sup>er</sup> m<sup>2</sup>.

*Référence : DOO, orientation 18*

## Documents cadre

Cette terminologie regroupe l'ensemble des documents de planification ayant une portée réglementaire pour traduire des objectifs de politiques publiques. Il s'agit entre autres des : documents locaux d'urbanisme (PLU/PLUi), plans de mobilité, plans locaux de l'habitat (PLH/PLHi), plans climat-air-énergie (PCAET), etc.

## Documents locaux d'urbanisme

Ce terme, lorsqu'il figure dans le texte du DOO du SCOTERS désigne l'ensemble des documents locaux d'urbanisme : PLUi, PLU et cartes communales.

## Drive

Un drive est une plateforme de préparation de commandes de détail, équipée de pistes pour véhicules sur lesquelles les clients prennent possession d'une commande effectuée sur Internet ou directement sur place à une borne.

*Référence : DOO, orientation 18.3*

## Habitat intermédiaire

Au sens du SCOTERS, l'habitat intermédiaire peut prendre des formes multiples combinant des caractéristiques de l'habitat individuel à savoir un logement disposant d'une entrée indépendante et des caractéristiques de l'habitat collectif en s'accrostant à d'autres logements (ou dit autrement, en n'étant pas isolé et dissocié d'autres logements). Ces combinaisons incluent le maisons accolées (dites « maison de ville »), les logements superposés (surélévation) dont les petits collectifs proches de la morphologie de maisons, les bâtiments de grande superficie réaffectés et découpés en logements (corps de fermes, anciens locaux industriels, etc), les maisons incluant plusieurs logements (maisons « bi-famille »), etc.

*Référence : DOO, orientation 7.3*

## Intérêt général

Cette notion complexe et protéiforme du point de vue du droit français (notamment le droit constitutionnel) est **utilisée dans le SCOTERS** « dans le sens d'une finalité d'actions au service d'une population ». Un projet de ce type peut être porté par des opérateurs publics, privés ou semi-publics mais doit être **au service de l'intérêt général et du bien commun** dans l'objectif de participer au fonctionnement du territoire dans son ensemble (échelle SCoT), d'un de ses bassins de vie (échelle EPCI) ou d'une commune.

Voir la justification des choix du DOO dans les annexes.

*Référence : DOO, orientation 10.2 et 11.1*

## Logements aidés

Cette terminologie regroupe les logements bénéficiant d'une aide publique (Etat ou collectivités) pour le locatif et pour l'accession à la propriété pour sa construction, sa rénovation via des déductions fiscales, ou son acquisition. Elle intègre les logements sociaux publics et les logements locatifs privés conventionnés.

*Référence : DOO, orientation 7.4*

## Logistique commerciale

Sont considérés comme équipements et/ou activités de logistique commerciale les entrepôts et sites logistiques qui ne reçoivent pas de public mais qui génèrent des flux de marchandises, de véhicules particuliers ou de deux roues ayant un effet sur le dimensionnement des voiries ou générant des besoins en stationnement : entrepôts de e-commerce, drives (piéton et voiture) et espaces de logistique urbaine à vocation commerciale (dark-stores, dark-kitchen, espaces mutualisés à vocation commerciale).

*Référence : DOO, orientation 18.4*

## Massif forestier

Au sens du SCOTERS, sont considérés comme massifs forestiers les boisements couvrant une superficie de 1 ha ou plus. Leur identification peut s'appuyer, notamment, sur la base d'occupation des sols de la Région Grand Est (BDOCS Grand Est).

*Référence : DOO, orientation 10.2*

## Modes actifs

Regroupe les modes de transport de personnes et de biens, qui n'utilisent pas d'énergie fossile mais seulement l'activité physique humaine et une assistance électrique éventuelle. Ces modes sont principalement la marche à pied, le vélo et les autres modes de déplacement alternatifs (trottinettes, rollers, skateboard, ...). Les modes actifs contribuent à la fois à l'écomobilité par leur impact minimal sur l'environnement ainsi qu'aux enjeux de santé publique par leurs effets bénéfiques contre la sédentarité (développement des maladies cardiovasculaires, obésité etc).

*Référence : DOO, orientation 2.1*

## Parcours « confortables »

Au sens du SCOTERS, sont définis comme parcours « confortables » les réseaux cyclables, cheminement piétons et espaces publics qui, à minima :

- disposent d'une dimension adaptée à la circulation en toute sécurité des vélos, poussettes et fauteuils roulants ;
- sont équipés de mobilier urbain sans que celui-ci fasse obstacle ;
- offrent un ombrage en période de fortes chaleurs, si possible par des plantations et de la végétation ;
- s'inscrivent dans un réseau continu et maillé facilitant le rabattement sur des axes structurants permettant de couvrir rapidement de plus grandes distances.

*Référence : DOO, orientation 2.1*

### Préserver ou protéger

La notion de protection vise à sauvegarder un espace pour sa valeur intrinsèque, en préservant son périmètre des altérations que pourraient engendrer l'urbanisation et plus largement l'activité humaine. La protection s'appuie sur des mesures d'interdiction ou d'encadrement d'aménagements potentiels.

La notion de préservation se distingue au sens du SCOTERS de celle de protection, qui s'applique à la majorité des réservoirs identifiés dans la Trame Vert et Bleue (TVB) du schéma. Là où la notion de protection sous-tend l'idée de sauvegarde d'un espace, la notion de préservation consiste à pérenniser la fonction de grandes entités naturelles dans leur rôle de réservoir de biodiversité, c'est-à-dire à assurer les conditions nécessaires au maintien des espèces qu'elles abritent (maintien des fonctions d'habitat, de reproduction, de nourrissage...). Il s'agit notamment de maintenir globalement les surfaces de ces espaces (corridors et réservoirs) et d'éviter un morcellement important qui serait de nature à remettre en cause leur fonctionnalité écologique.

*Référence : DOO, orientation 10*

### Priorité/ prioriser

La notion de priorité, au sens du SCOTERS, signifie qu'un choix (ou une action) doit être réalisé en premier lieu dans un ordre d'exécution, parmi plusieurs possibilités. D'autres choix (ou actions) peuvent se substituer à un choix prioritaire, sous réserve de démontrer une plus grande efficacité pour l'atteinte d'un objectif. Cette possibilité distingue la notion de priorité de la notion de devoir.

Les actions visant à inciter, privilégier, favoriser ou encore faciliter n'ont pas la même portée hiérarchique qu'une priorisation : elles visent avant tout à créer des conditions favorables pour atteindre un objectif. En ce sens, elles peuvent s'inscrire en complémentarité ou par superposition à d'autres actions.

*Référence : DOO, orientation 2.1, 3.1, 3.2, 4.1, 6.1, 7.5, 7.6, 7.8, 8.4, 9.1, 10.4, 12.2, 13.1, 15.1, 16.1, 17.1, 17.2, 17.3, 18.1*

### Proximité

La proximité se définit dans un rayon de moins de 3 km d'une polarité ou d'une desserte de transport collectif performant et à condition de disposer de cheminements et de pistes cyclables permettant de s'y rendre de manière confortable par les modes actifs.

*Référence : DOO, orientation 1.2*

### Renaturation

La renaturation désigne l'ensemble des actions d'aménagement visant à réduire le degré d'anthropisation d'un espace. Leur objectif est d'apporter, de recréer ou de renforcer des fonctions de « nature ». Elle implique une intervention humaine (une perturbation volontaire) pour revenir à un état de référence. Elle peut aussi être conçue comme un « réensauvagement » consistant à laisser la nature proposer ses propres réponses pour reconquérir un milieu artificialisé et recréer des interactions entre espèces.

Les actions d'aménagement d'une renaturation peuvent consister à revégétaliser, à remettre en eau, à désimperméabiliser les sols et/ou les dépolluer, dans un processus contraire à l'artificialisation, pour aboutir à une situation nouvelle. Le terme est vaste et englobant : replanter des haies bocagères, réaliser des micro-implantations florales sur les trottoirs de centre-ville, creuser au bulldozer le bras mort comblé d'un cours d'eau, introduire des essences végétales ou des espèces animales, prélever des espèces invasives, couvrir un toit plat avec des herbacées sont autant d'exemples illustrant des formes et des degrés variés de renaturation, etc.

*Référence : DOO, orientation 12.2*

### Secteurs de réserves foncières

Périmètres identifiés par une collectivité, à la suite d'une réflexion préalable, pour réaliser des projets d'intérêt général en réponse à ses besoins. Ces réserves permettent de contrôler l'occupation du sol, notamment sur le long terme, et se prémunir contre des opérations au coup par coup. La collectivité doit mettre en place les moyens nécessaires pour maîtriser les coûts d'acquisition et lui permettre de procéder à une acquisition progressive du foncier pour réaliser ses opérations à travers les multiples outils de planification et de maîtrise foncière mis à sa disposition.

*Référence : DOO, orientation 4.2*

## **Secteur d'emplois structurant**

Au sens du SCOTERS il s'agit d'un secteur géographique dédié (et non d'un secteur d'activités, au sens économique du terme) où se regroupent des entreprises, des institutions et des services. La notion de structurant renvoie à une jauge de l'ordre de 500 emplois et plus, masse qui génère des besoins en termes de services, d'accessibilité par les transports collectifs, etc.

*Référence : DOO, orientations 1.2, 16 et 17*

## **Secteurs stratégiques**

Sites à enjeux majeurs du SCOTERS, pour le développement du système territorial métropolitain. Ils peuvent être en lien avec des projets de mobilité. Les PEM (orientation 8.4) et les sites métropolitains (orientation 20.3) sont des secteurs stratégiques du SCOTERS.

*Référence : DOO, orientation 6.2*

## **Surface de plancher**

Surface de l'ensemble des niveaux d'un bâtiment, déduction faite des vides et des trémies (escaliers et ascenseurs), des surfaces de plancher d'une hauteur sous plafond inférieure ou égale à 1,80 mètre, des locaux techniques, des aires de stationnement. Le ratio moyen communément retenu pour la conversion de surface de plancher en surface de vente est le suivant : SP = Surface de vente / (1-40 %).

*Référence : DOO, orientations 7 et 18*

## **Surface de vente**

Selon l'INSEE, désigne un espace couvert ou non couvert affecté à la circulation de la clientèle pour effectuer ses achats, espace affecté à l'exposition des marchandises proposées à la vente et à leur paiement, espace affecté à la circulation du personnel pour présenter les marchandises à la vente (hors réserves, laboratoires et surfaces de vente de carburants).

Ne sont pas compris les réserves, les cours, les entrepôts, ainsi que toutes les zones inaccessibles au public, les parkings, etc.

Sont exclues les surfaces correspondant à des formes de vente non sédentaires, en stand ou par correspondance.

*Référence : DOO, orientation 18*

## **Tissu urbain**

Au sens du SCOTERS, le tissu urbain désigne les secteurs déjà urbanisés. Il correspond à la couche "emprises urbaines" de la base d'occupation des sols de la Région Grand Est (BDOCS Grand Est) en date de 2021. Source : <https://ocs.geograndest.fr/>

*Référence : DOO, orientations 7, 8, 9, 10, 18, 19*

## **Transports collectifs performants**

Un transport collectif est qualifié de performant lorsqu'il répond à l'ensemble des critères suivants :

- Il assure un service continu dans la journée ;
- Sa desserte est régulière et fréquente en heure de pointe (jusqu'à 15 minutes maximum entre deux passages) ;
- Il dessert en 30-40 minutes un secteur d'équipement/service ou d'emplois structurant.

*Référence : DOO, orientation 1.2*

## **Usages du quotidien**

Les communes répondent aux "usages du quotidien" dès lors qu'elles cumulent une offre complète de services tels que les services de santé (médecin généraliste, dentiste, infirmier), les établissements scolaires (premier degré), les lieux de relation sociale (restaurant, café) ainsi que des commerces de proximité, dit "du quotidien", tels que les commerces alimentaires, les pharmacies ou les points presse. Les actes de consommation de la vie courante sont considérés dans le même esprit (orientation 18.1).

*Référence : DOO, orientations 6.1 et 18.1*

## **Zone commerciale existante**

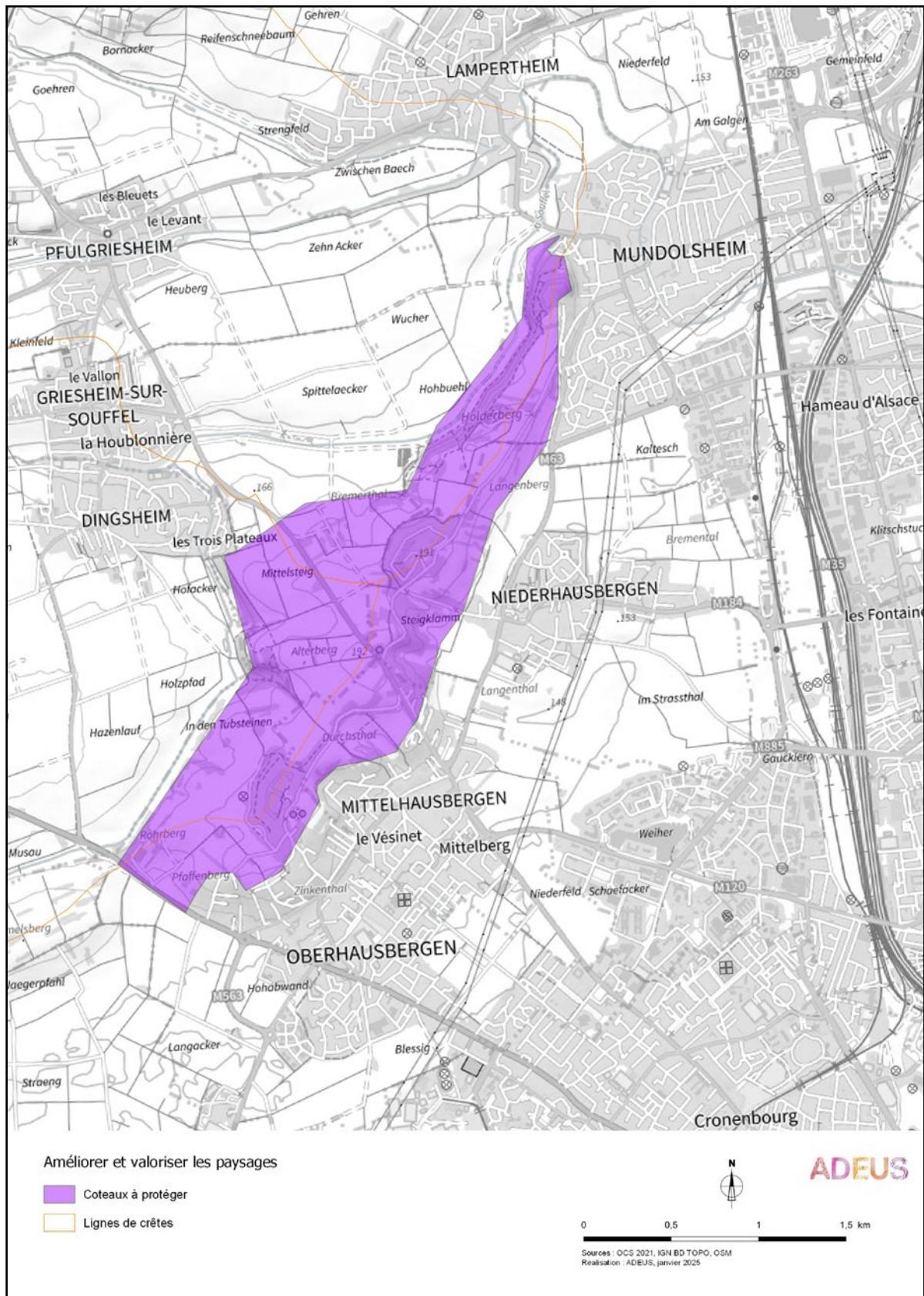
Désigne les commerces existants en date d'approbation de la révision du SCOTERS ainsi que les secteurs d'implantation périphérique (SIP).

*Référence : DAACL*

## LISTE DES PRINCIPAUX ACRONYMES

AOM	Autorité Organisatrice des Mobilités
BDOCS	Base de Donnée d'Occupation du Sol
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CeA	Collectivité européenne d'Alsace
CTS	Compagnie des Transports Strasbourgeois
DAACL	Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique
DOO	Document d'Orientation et d'Objectifs
EAE	Espace d'Activités Economiques
EMS	Eurométropole de Strasbourg
EnR	Energies renouvelables
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
ERC	séquence Eviter Réduire Compenser
M35	anciennement autoroute A5 dans sa traversée de l'EMS
MIN	Marché d'Intérêt National (marché gare de Strasbourg)
OAP	Orientation d'Aménagement et de Programmation
PAPE	Parc d'Activités du Pays d'Erstein
PAS	Port Autonome de Strasbourg
PAS	Projet d'Aménagement Stratégique
PCAET	Le Plan Climat-Air-Energie Territorial
PEM	Pôle d'Echange Multimodal
PGRI	Plan de Gestion des Risques d'Inondation
PLU et PLUi	Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PMR	Personne à Mobilité Réduite
PSMV	Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur
LGV	Ligne (ferroviaire) à Grande Vitesse
RD	Route départementale
REMe	Réseau Express Métropolitain européen
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SCOTERS	Schéma de Cohérence Territoriale de Région de Strasbourg
SDAGE	Schémas Directeurs d'Aménagement et de Gestion des Eaux
SIP	Secteur d'Implantation Périphérique
SRADDET	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
SRC	Schéma Régional des Carrières
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
TSPO	Transport en Site Propre Ouest
ZAC	Zone d'Aménagement Concertée
ZAE	Zone d'Activités Economiques
ZAN	Zéro Artificialisation Nette
ZCN	Zone Commerciale Nord
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique

## IDENTIFICATION DU PÉRIMÈTRE DES COTEAUX DE HAUSBERGEN (PRÉCISION DE L'ORIENTATION 11.1)





Syndicat mixte pour le Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg  
13 rue du 22 novembre 67000 Strasbourg  
03 88 15 22 22 | [syndicatmixte@scoters.org](mailto:syndicatmixte@scoters.org) | [www.scoters.org](http://www.scoters.org)



L'agence d'urbanisme de Strasbourg Rhin supérieur  
Quartier COOP – La Cave à Vins | 2 allée Käthe Kollwitz 67000 Strasbourg  
03 88 21 49 00 | [adeus@adeus.org](mailto:adeus@adeus.org) | [www.adeus.org](http://www.adeus.org)

Crédit photo : ADEUS et SCOTERS