



# Table des matières

<b>1 - INTRODUCTION.....</b>	<b>3</b>
1.1 - Cadre législatif et juridique du Porter à connaissance de l'Etat. .4	
<b>2 - TEXTES ET PROCEDURES.....</b>	<b>5</b>
2.1 - Les principes fondamentaux de l'urbanisme.....	5
2.2 - Contenu du schéma de cohérence territoriale.....	6
2.2.1 - Le rapport de présentation.....	6
2.2.2 - Le projet d'aménagement et de développement durables.....	6
2.2.3 - Le document d'orientation et d'objectifs.....	7
2.3 - Association ou consultations de différentes personnes publiques ou autres organismes.....	7
2.4 - Documents d'urbanisme applicables aux territoires frontaliers..8	
2.5 - L'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale.....	9
2.5.1 - Prescription.....	9
2.5.2 - Débat.....	9
2.5.3 - Arrêt du projet du SCoT.....	10
2.5.4 - Enquête publique.....	10
2.5.5 - Approbation du SCoT.....	10
2.5.6 - Caractère exécutoire du SCoT.....	11
2.5.7 - Evaluation du SCoT.....	11
2.5.8 - Révision du SCoT.....	12
2.5.9 - Modification du SCoT.....	12
2.6 - La procédure d'élaboration du SCoT.....	13
<b>3 - OBLIGATIONS DE COMPATIBILITE ET DE PRISE EN COMPTE.....</b>	<b>14</b>
3.1 - Le SDAGE et le SAGE.....	15
3.2 - Le Plan de Gestion des Risques Inondation (PGRI).....	15
3.3 - Les Plans d'Exposition au Bruit (PEB).....	16
3.4 - Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)..16	
3.5 - Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE).....	17
3.6 - Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET).....	17
3.7 - Le Schéma Départemental des Carrières.....	18
3.8 - Le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE).....	19
3.9 - Le Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage (SDAGV).....	20
3.10 - Le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN).....	21
3.11 - Le Plan Régional de l'Agriculture Durable (PRAD).....	22
3.12 - Le Plan pluriannuel régional de développement forestier (PPRDF).....	22
3.13 - Le Programme Local de l'Habitat (PLH).....	23
<b>4 - LES PRINCIPALES POLITIQUES PORTÉES PAR L'ETAT EN MATIÈRE DE PLANIFICATION DURABLE DES TERRITOIRES.....</b>	<b>24</b>
4.1 - L'habitat.....	24
4.1.1 - Politique de la ville.....	24
4.1.2 - Logement locatif social.....	25
4.2 - Transports et déplacements.....	26
4.2.1 - Le Plan de Déplacement Urbain (PDU).....	27
4.2.2 - Le transport exceptionnel.....	28
4.2.3 - L'accessibilité pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite.....	29
4.2.4 - La sécurité routière.....	29
4.2.5 - Les réseaux numériques.....	30
<b>5 - LA PREVENTION DES RISQUES ET DES NUISANCES. .31</b>	
5.1 - Les risques naturels.....	32
5.1.1 - Le risque inondation.....	32
5.1.2 - Le risque érosion des sols et coulées d'eaux boueuses.....	33
5.1.3 - Le risque mouvement de terrain.....	33
5.1.4 - Le risque sismique.....	34
5.2 - Les risques technologiques.....	35
5.2.1 - Le risque minier.....	35
5.2.2 - Le risque industriel.....	36
5.3 - Divers.....	37
5.3.1 - Risque d'exposition au plomb.....	37
5.3.2 - Les sites et sols pollués.....	37
5.3.3 - Le risque transports de matières dangereuses.....	37
5.3.4 - Les servitudes d'utilité publique.....	38
5.3.5 - Les nuisances sonores.....	38
5.3.6 - Energie.....	39
5.3.7 - La gestion des déchets.....	40
<b>6 - LA PROTECTION DES MILIEUX NATURELS ET DE LA BIODIVERSITÉ.....</b>	<b>41</b>
6.1 - Natura 2000.....	41
6.2 - Les zones humides.....	42
6.3 - La trame verte et bleue (TVB).....	43
6.4 - La forêt.....	44
6.5 - Les forêts de protection.....	44
6.6 - Les sites inscrits et les sites classés hors ensemble urbain....45	
6.7 - Les réserves naturelles.....	45
6.7.1 - Les réserves naturelles nationales.....	45
6.8 - Les zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF).....	46
6.9 - Les espaces naturels sensibles.....	47
<b>7 - LA PROTECTION ET LA GESTION DE LA RESSOURCE EN EAU.....</b>	<b>48</b>
7.1 - Les cours d'eau.....	48
7.2 - Le traitement des eaux usées.....	48
7.3 - La gestion des eaux pluviales.....	49
<b>8 - LA PRÉSERVATION ET LA MISE EN VALEUR DES PAYSAGES ET DU PATRIMOINE.....</b>	<b>50</b>
8.1 - Les sites inscrits et les sites classés (ensembles urbains).....	50
8.2 - Les monuments historiques.....	50
8.3 - L'Atlas des paysages alsaciens.....	51
8.4 - La qualité des entrées de ville.....	52
8.5 - La loi Architecture et Patrimoine.....	53
<b>9 - AUTRES PRESCRIPTIONS.....</b>	<b>54</b>
9.1 - La commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF).....	54
<b>10 - DIVERS.....</b>	<b>55</b>
10.1 - La mise en place de la dématérialisation des documents d'urbanisme.....	55
10.2 - L'aéroport de Bâle-Mulhouse.....	56
10.2.1 - Convention franco-suisse du 4 juillet 1949.....	56
10.2.2 - Raccordement ferroviaire de l'EuroAirport.....	56
10.2.3 - Prolongation du Tramway.....	56
<b>11 - INFORMATIONS DIVERSES.....</b>	<b>57</b>
11.1 - Informations complémentaires de certains services consultés.....	57
<b>12 - LES ANNEXES.....</b>	<b>59</b>

# 1 - INTRODUCTION

Par délibération du 26 septembre 2014, le Conseil Syndical des Cantons de Huningue et Sierentz (compétence reprise par Saint-Louis agglomération) a prescrit la révision du Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Louis et des Trois Frontières.

Le périmètre du SCoT intéresse 40 communes :

**Attenschwiller, Bartenheim, Blotzheim, Brinckheim, Buschwiller, Folgensbourg, Geispitzen, Hagenthal-Le-Bas, Hagenthal-Le-Haut, Hegenheim, Helfrantzkirch, Hesingue, Huningue, Kappelen, Kembs, Knoeringue, Koetzingue, Landser, Leymen, Liebenschwiller, Magstatt-Le-Bas, Magstatt-Le-Haut, Michelbach-Le-Bas, Michelbach-Le-Haut, Neuwiller, Ranspach-Le-Bas, Ranspach-Le-Haut, Rantzwiller, Rosenau, Saint-Louis, Schlierbach, Sierentz, Steinbrunn-Le-Haut, Stetten, Uffheim, Village-Neuf, Wahlbach, Waltenheim, Wentzwiller, Zaessingue.**

## **1.1 - Cadre législatif et juridique du Porter à connaissance de l'Etat**

Dès lors qu'un syndicat mixte entreprend l'élaboration ou la révision de son schéma de cohérence territoriale, le préfet, en application des articles L.132-2 et R.132-1 du code de l'urbanisme, porte à sa connaissance, les dispositions législatives et réglementaires applicables au territoire concerné.

A ce titre, il communique notamment les directives territoriales d'aménagement et de développement durables, les dispositions relatives aux zones de montagne, les servitudes d'utilité publique, le schéma régional de cohérence écologique, le plan régional de l'agriculture durable et le plan pluriannuel régional de développement forestier.

En ce qui concerne les projets des collectivités territoriales et de l'État, le préfet communique les projets d'intérêt général et les opérations d'intérêt national.

Le préfet fournit également les études techniques nécessaires à l'exercice par les collectivités territoriales de leur compétence en matière d'urbanisme dont dispose l'État, notamment les études en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement.

Au cours de l'élaboration du document, le préfet communique au syndicat mixte tout élément nouveau.

Le porter à connaissance est tenu à la disposition du public. En outre, tout ou partie de ses pièces peut être annexé au dossier d'enquête publique.

### 2.1 - Les principes fondamentaux de l'urbanisme

#### **Article L.101-1 du Code de l'urbanisme :**

*Le territoire français est le patrimoine commun de la nation. Les collectivités publiques en sont les gestionnaires et les garantes dans le cadre de leurs compétences. En vue de la réalisation des objectifs définis à l'article L.101-2, elles harmonisent leurs prévisions et leurs décisions d'utilisation de l'espace dans le respect réciproque de leur autonomie.*

#### **Article L.101-2 du Code de l'urbanisme :**

*Dans le respect des objectifs du développement durable, l'action des collectivités publiques en matière d'urbanisme vise à atteindre les objectifs suivants :*

1. *L'équilibre entre :*
  - a) *Les populations résidant dans les zones urbaines et rurales ;*
  - b) *Le renouvellement urbain, le développement urbain maîtrisé, la restructuration des espaces urbanisés, la revitalisation des centres urbains et ruraux ;*
  - c) *Une utilisation économe des espaces naturels, la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des sites, des milieux et paysages naturels ;*
  - d) *La sauvegarde des ensembles urbains et du patrimoine bâti remarquables ;*
  - e) *Les besoins en matière de mobilité.*
2. *La qualité urbaine, architecturale et paysagère, notamment des entrées de ville ;*
3. *La diversité des fonctions urbaines et rurales et la mixité sociale dans l'habitat, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs de l'ensemble des modes d'habitat, d'activités économiques, touristiques, sportives, culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics et d'équipement commercial, en tenant compte en particulier des objectifs de répartition géographiquement équilibrée entre emploi, habitat, commerces et services, d'amélioration des performances énergétiques, de développement des communications électroniques, de diminution des obligations de déplacements motorisés et de développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile ;*
4. *La sécurité et la salubrité publiques ;*
5. *La prévention des risques naturels prévisibles, des risques miniers, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature ;*
6. *La protection des milieux naturels et des paysages, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des ressources naturelles, de la biodiversité, des écosystèmes, des espaces verts ainsi que la création, la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques ;*
7. *La lutte contre le changement climatique et l'adaptation à ce changement, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, l'économie des ressources fossiles, la maîtrise de l'énergie et la production énergétique à partir de sources renouvelables.*

## **2.2 - Contenu du schéma de cohérence territoriale**

### **Article L.141-1 du Code de l'urbanisme :**

*Le schéma de cohérence territoriale respecte les principes énoncés aux articles L.101-1 à 101-3.*

*Il est compatible avec les documents énumérés à l'article L.131-1 et prend en compte ceux énumérés à l'article L.131-2.*

### **Article L.141-2 du Code de l'urbanisme :**

*Le schéma de cohérence territoriale comprend :*

- 1. Un rapport de présentation ;*
- 2. Un projet d'aménagement et de développement durables ;*
- 3. Un document d'orientation et d'objectifs ;*

*Chacun de ces éléments peut comprendre un ou plusieurs documents graphiques.*

### **2.2.1 - Le rapport de présentation**

#### **Articles L.141-3 du Code de l'urbanisme :**

*Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables et le document d'orientation et d'objectifs en s'appuyant sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques, notamment au regard du vieillissement de la population et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'agriculture, de préservation du potentiel agronomique, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services.*

*Il identifie, en prenant en compte la qualité des paysages et du patrimoine architectural, les espaces dans lesquels les plans locaux d'urbanisme doivent analyser les capacités de densification et de mutation en application de l'article L.151-4.*

*Il présente une analyse de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du schéma et justifie les objectifs chiffrés de limitation de cette consommation compris dans le document d'orientation et d'objectifs.*

*Il décrit l'articulation du schéma avec les documents mentionnés aux articles L.131-1 et L.131-2, avec lesquels il est compatible ou qu'il prend en compte.*

### **2.2.2 - Le projet d'aménagement et de développement durables**

#### **Article L.141-4 du Code de l'urbanisme :**

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

## **2.2.3 - Le document d'orientation et d'objectifs**

### **Article L.141-5 du Code de l'urbanisme :**

*Dans le respect des orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables, le document d'orientation et d'objectifs détermine :*

*1° Les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers ;*

*2° Les conditions d'un développement urbain maîtrisé et les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres urbains et ruraux, de mise en valeur des entrées de ville, de valorisation des paysages et de prévention des risques ;*

*3° Les conditions d'un développement équilibré dans l'espace rural entre l'habitat, l'activité économique et artisanale, et la préservation des sites naturels, agricoles et forestiers.*

*Il assure la cohérence d'ensemble des orientations arrêtées dans ces différents domaines.*

## **2.3 - Association ou consultations de différentes personnes publiques ou autres organismes**

### **Article L.132-7 du Code de l'urbanisme :**

*1. L'Etat, les régions, les départements, les autorités organisatrices prévues à l'article L.1231-1 du Code des transports, les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de programme local de l'habitat et les organismes de gestion des parcs naturels régionaux et des parcs nationaux sont associés à l'élaboration des schémas de cohérence territoriale et des plans locaux d'urbanisme dans les conditions définies aux titres IV et V.*

*2. Il en est de même des chambres de commerce et d'industrie territoriales, des chambres de métiers, des chambres d'agriculture et, dans les communes littorales au sens de l'article L.321-2 du Code de l'environnement, des sections régionales de la conchyliculture. Ces organismes assurent les liaisons avec les organisations professionnelles intéressées.*

### **Article L.132-8 du Code de l'urbanisme :**

*Pour l'élaboration des schémas de cohérence territoriale, sont en outre associés dans les mêmes conditions :*

*1° Les syndicats mixtes de transports créés en application de l'article L.1231-10 du code des transports, lorsque le schéma est élaboré par un établissement public qui n'exerce pas les compétences définies aux articles L.1231-10 et L.1231-11 du même code ;*

*2° Les établissements publics chargés de l'élaboration, de la gestion et de l'approbation des schémas de cohérence territoriale limitrophes.*

### **Article L.132-10 du Code de l'urbanisme :**

*A l'initiative de l'autorité chargée de l'élaboration du schéma de cohérence territoriale ou du plan local d'urbanisme, ou à la demande de l'autorité administrative compétente de l'Etat, les services de l'Etat sont associés à l'élaboration du schéma ou du plan.*

### **Article L.132-12 du Code de l'urbanisme :**

*Sont consultées à leur demande pour l'élaboration des schémas de cohérence territoriale et des plans locaux d'urbanisme :*

- 1. Les associations locales d'usagers agréées dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat ;*
- 2. Les associations de protection de l'environnement agréées mentionnées à l'article L.141-1 du Code de l'environnement ;*
- 3. Les communes limitrophes.*

## **2.4 - Documents d'urbanisme applicables aux territoires frontaliers**

### **Article L.131-9 du Code de l'urbanisme :**

*Les documents d'urbanisme applicables aux territoires frontaliers prennent en compte l'occupation des sols dans les territoires des Etats limitrophes.*

### **Article L.104-6 du Code de l'urbanisme :**

*La personne publique qui élabore un des documents d'urbanisme mentionnés aux articles L.104-1 et L.104-2 transmet pour avis à l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement le projet de document et son rapport de présentation.*

### **Article L.104-7 du Code de l'urbanisme :**

*Les documents d'urbanisme mentionnés aux articles L.104-1 et L.104-2 dont la mise en œuvre est susceptible de produire des effets notables sur l'environnement d'un autre Etat membre de l'Union européenne sont transmis aux autorités de cet Etat, à la demande de celles-ci ou à l'initiative des autorités françaises. L'autorité compétente pour approuver un des documents d'urbanisme mentionnés aux articles L.104-1 et L.104-2 en informe le public, l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement et, le cas échéant, les autorités des autres Etats membres de l'Union européenne consultés, et met à leur disposition le rapport de présentation établi en application des articles L.104-4 et L.104-5, qui comporte notamment des indications relatives à la manière dont il a été tenu compte des consultations auxquelles il a été procédé ainsi que les motifs qui ont fondé les choix opérés par le plan ou le document, compte tenu des diverses solutions envisagées. L'Etat intéressé est invité à donner son avis dans un délai fixé par décret en Conseil d'Etat.*

### **Article R.104-26 du Code de l'urbanisme :**

*Lorsqu'un document d'urbanisme mentionné à la section 1 en cours d'élaboration est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement d'un autre Etat membre de l'Union européenne, ou lorsque cet autre Etat en fait la demande, l'autorité compétente transmet un exemplaire du dossier sur lequel est consulté le public aux autorités de cet Etat, en leur indiquant le délai qui ne peut dépasser trois mois dont elles disposent pour formuler leur avis. En l'absence de réponse dans ce délai, l'avis est réputé émis. L'autorité compétente en informe le ministre des affaires étrangères. Lorsque l'autorité n'est pas un service de l'Etat, elle saisit le préfet qui procède à la transmission. Ces dispositions ne font pas obstacle aux consultations prévues à l'article R.132-5.*

### **Article R.132-5 du Code de l'urbanisme :**

*Les communes ou groupements compétents peuvent recueillir l'avis de tout organisme ou association compétent en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, d'environnement, d'architecture, d'habitat et de déplacements. Ils peuvent consulter les collectivités territoriales des Etats limitrophes ainsi que tout organisme étranger compétent en matière d'aménagement du territoire, d'urbanisme, d'environnement, d'architecture, d'habitat et de déplacements.*

## **2.5 - L'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale**

### **Article L.143-1 du Code de l'urbanisme :**

*Le schéma de cohérence territoriale est élaboré à l'initiative des communes ou de leurs groupements compétents.*

### **Article L.143-2 du Code de l'urbanisme :**

*Le périmètre du schéma de cohérence territoriale délimite un territoire d'un seul tenant et sans enclave. Lorsque le périmètre concerne des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de schémas de cohérence territoriale, il recouvre la totalité du périmètre de ces établissements. Toutefois, lorsque le périmètre d'un de ces établissements n'est pas d'un seul tenant, le périmètre du schéma peut ne pas comprendre la totalité des communes membres de cet établissement à condition de comprendre la totalité de la partie ou des parties d'un seul tenant qui le concerne.*

### **2.5.1 - Prescription**

#### **Article L.143-17 du Code de l'urbanisme :**

*L'établissement public mentionné à l'article L.143-16 prescrit l'élaboration du schéma et précise les objectifs poursuivis et les modalités de concertation, conformément à l'article L.103-3. La délibération prise en application du premier alinéa est notifiée aux personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-8 et à la commission départementale de la préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers prévue à l'article L.112-1-1 du code rural et de la pêche maritime.*

### **2.5.2 - Débat**

#### **Article L.143-18 du Code de l'urbanisme :**

*Un débat a lieu au sein de l'organe délibérant de l'établissement public prévu à l'article L.143-16 sur les orientations du projet d'aménagement et de développement durables au plus tard quatre mois avant l'examen du projet de schéma.*

## **2.5.3 - Arrêt du projet du SCoT**

### **Article L.143-20 du Code de l'urbanisme :**

*L'organe délibérant de l'établissement public prévu à l'article L.143-16 arrête le projet de schéma et le soumet pour avis :*

*1° Aux personnes publiques associées mentionnées aux articles L.132-7 et L.132-8 ;*

*2° Aux communes et groupements de communes membres de l'établissement public ;*

*3° A leur demande, aux établissements publics de coopération intercommunale directement intéressés et aux communes limitrophes ;*

*4° A la commission prévue à l'article L.112-1-1 du code rural et de la pêche maritime, lorsqu'il a pour conséquence une réduction des surfaces des espaces agricoles, naturels ou forestiers ;*

*5° Lorsqu'il prévoit la création d'une ou plusieurs unités touristiques nouvelles :*

*a) A la commission spécialisée du comité de massif, lorsqu'une au moins des unités touristiques nouvelles envisagées répond aux conditions prévues par le 1° de l'article L.122-19 ;*

*b) A la commission départementale de la nature, des paysages et des sites lorsque les unités touristiques nouvelles prévues répondent aux conditions prévues par le 2° du même article ;*

*6° A sa demande, au représentant de l'ensemble des organismes mentionnés à l'article L.411-2 du code de la construction et de l'habitation propriétaires ou gestionnaires de logements situés sur le territoire de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou la commune, si ces organismes en ont désigné un.*

## **2.5.4 - Enquête publique**

### **Article L.143-22 du Code de l'urbanisme :**

*Le projet de schéma de cohérence territoriale arrêté est soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du code de l'environnement par le président de l'établissement public prévu à l'article L.143-16.*

## **2.5.5 - Approbation du SCoT**

### **Article L.143-23 du Code de l'urbanisme :**

*A l'issue de l'enquête publique, le schéma de cohérence territoriale, éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport du commissaire ou de la commission d'enquête, est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public prévu à l'article L.143-16. Le chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer ne peut être modifié qu'avec l'accord de l'autorité administrative compétente de l'Etat. Le schéma de cohérence territoriale approuvé est tenu à la disposition du public.*

## **2.5.6 - Caractère exécutoire du SCoT**

### **Article L.143-24 du Code de l'urbanisme :**

*Le schéma de cohérence territoriale est publié et transmis à l'autorité administrative compétente de l'Etat dans les conditions définies aux articles L.2131-1 et L.2131-2 du code général des collectivités territoriales. Le schéma est exécutoire deux mois après sa transmission à l'autorité administrative compétente de l'Etat.*

### **Article L.143-25 du Code de l'urbanisme :**

*Toutefois, dans ce délai de deux mois, l'autorité administrative compétente de l'Etat notifie par lettre motivée à l'établissement public prévu à l'article L.143-16 les modifications qu'il estime nécessaire d'apporter au schéma lorsque les dispositions de celui-ci :*

- 1. Ne sont pas compatibles avec les directives territoriales d'aménagement maintenues en vigueur après la date du 13 juillet 2010 ou avec les prescriptions particulières prévues à l'article L.122-24 et, en l'absence de celles-ci, avec les dispositions particulières aux zones de montagne et au littoral mentionnées à l'article L.131-1 ;*
- 2. Compromettent gravement les principes énoncés à l'article L.101-2, sont contraires à un projet d'intérêt général, autorisent une consommation excessive de l'espace, notamment en ne prévoyant pas la densification des secteurs desservis par les transports ou les équipements collectifs, ou ne prennent pas suffisamment en compte les enjeux relatifs à la préservation ou à la remise en bon état des continuités écologiques. Dans ce cas, le schéma ne devient exécutoire qu'après l'intervention, la publication et la transmission à l'autorité administrative compétente de l'Etat des modifications demandées.*

### **Article L.143-26 du Code de l'urbanisme :**

*Lorsqu'un projet de schéma de cohérence territoriale comporte des dispositions relatives à la création d'une ou plusieurs unités touristiques nouvelles, il est exécutoire trois mois après sa transmission à l'autorité administrative compétente de l'Etat. Dans les cas visés au 1° de l'article L.122-19, l'autorité administrative compétente de l'Etat transmet sans délai les dispositions du schéma qui prévoient la création d'une unité touristique nouvelle à l'autorité administrative compétente de l'Etat. Si ce dernier estime nécessaire d'apporter des modifications à ces dispositions lorsqu'elles ne sont pas compatibles avec les prescriptions particulières de massif prévues à l'article L.122-24 ou compromettent gravement la mise en œuvre de projets d'intérêt général, ces modifications et celles qui en résultent pour d'autres dispositions du schéma de cohérence territoriale sont notifiées par l'autorité administrative compétente de l'Etat à l'établissement public chargé de l'élaboration du schéma dans le délai de trois mois visé au premier alinéa.*

## **2.5.7 - Evaluation du SCoT**

### **Article L.143-28 du Code de l'urbanisme :**

*Six ans au plus après la délibération portant approbation du schéma de cohérence territoriale, la dernière délibération portant révision complète de ce schéma, ou la délibération ayant décidé son maintien en vigueur en application du présent article, l'établissement public prévu à l'article L.143-16 procède à une analyse des résultats de l'application du schéma, notamment en matière d'environnement, de transports et de déplacements, de maîtrise de la consommation de l'espace et d'implantations commerciales et délibère sur son maintien en vigueur ou sur sa révision partielle ou complète. Cette analyse est communiquée au public et à l'autorité administrative compétente en matière d'environnement, mentionnée à l'article L.104-6. A défaut d'une telle délibération, le schéma de cohérence territoriale est caduc.*

## **2.5.8 - Révision du SCoT**

### **Article L.143-29 du Code de l'urbanisme :**

*Le schéma de cohérence territoriale fait l'objet d'une révision lorsque l'établissement public prévu à l'article L.143-16 envisage des changements portant sur :*

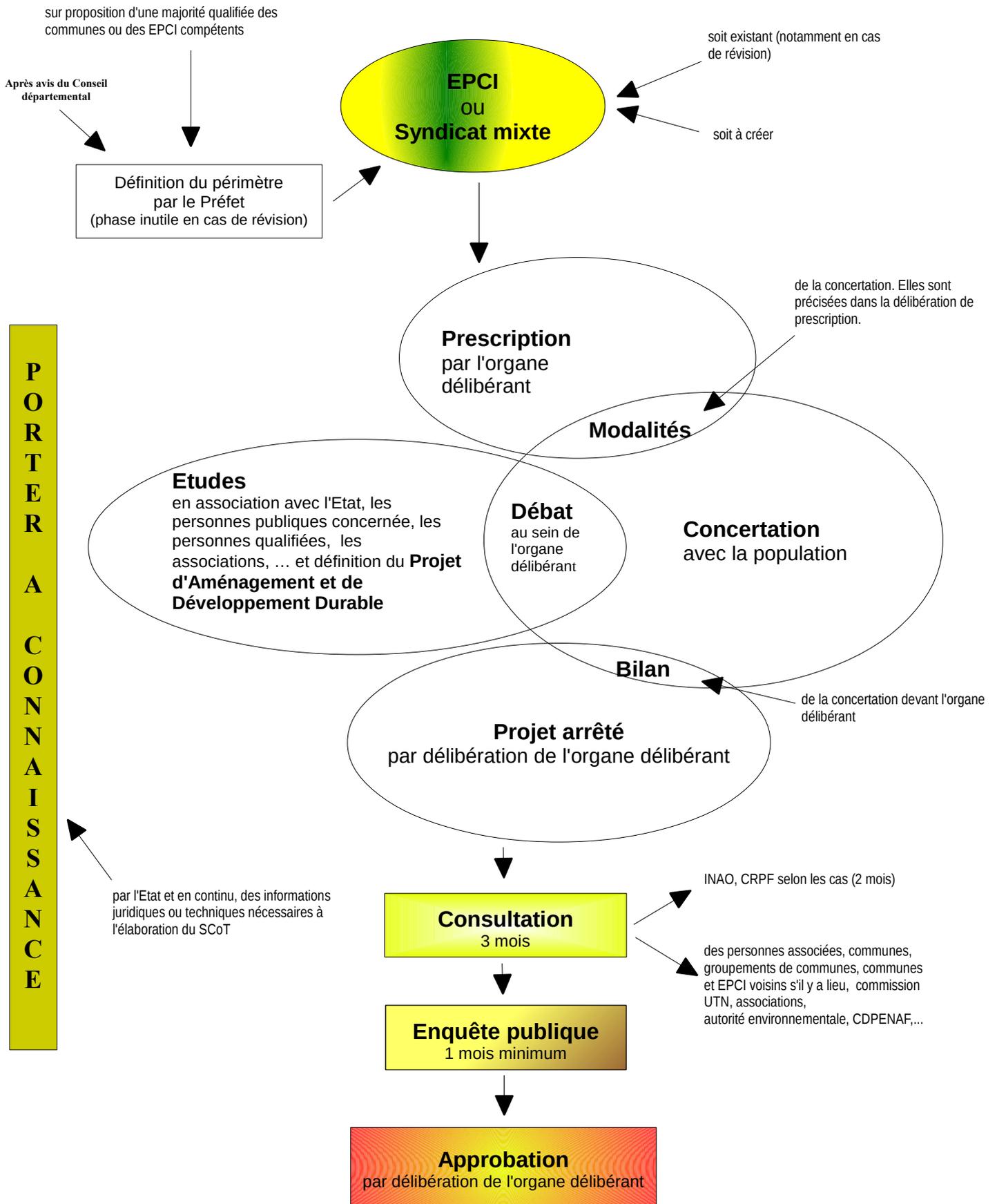
- 1. Les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;*
- 2. Les dispositions du document d'orientation et d'objectifs prises en application des articles L.141-6 et L.141-10 ;*
- 3. Les dispositions du document d'orientation et d'objectifs relatives à la politique de l'habitat prises en application du 1° de l'article L.141-12 ayant pour effet de diminuer l'objectif global concernant l'offre de nouveaux logements.*

## **2.5.9 - Modification du SCoT**

### **Article L.143-32 du Code de l'urbanisme :**

*Sous réserve des cas où une révision s'impose en application de l'article L.143-29, le schéma de cohérence territoriale fait l'objet d'une procédure de modification lorsque l'établissement public prévu à l'article L.143-16 décide de modifier le document d'orientation et d'objectifs.*

## 2.6 - La procédure d'élaboration du SCoT





### 3 - OBLIGATIONS DE COMPATIBILITE ET DE PRISE EN COMPTE

La loi ALUR du 24 mars 2014 a modifié l'article L.131-1 du Code l'urbanisme en renforçant le rôle intégrateur du SCoT qui devient l'unique document de référence pour les PLU avec le PDU et le PLH.

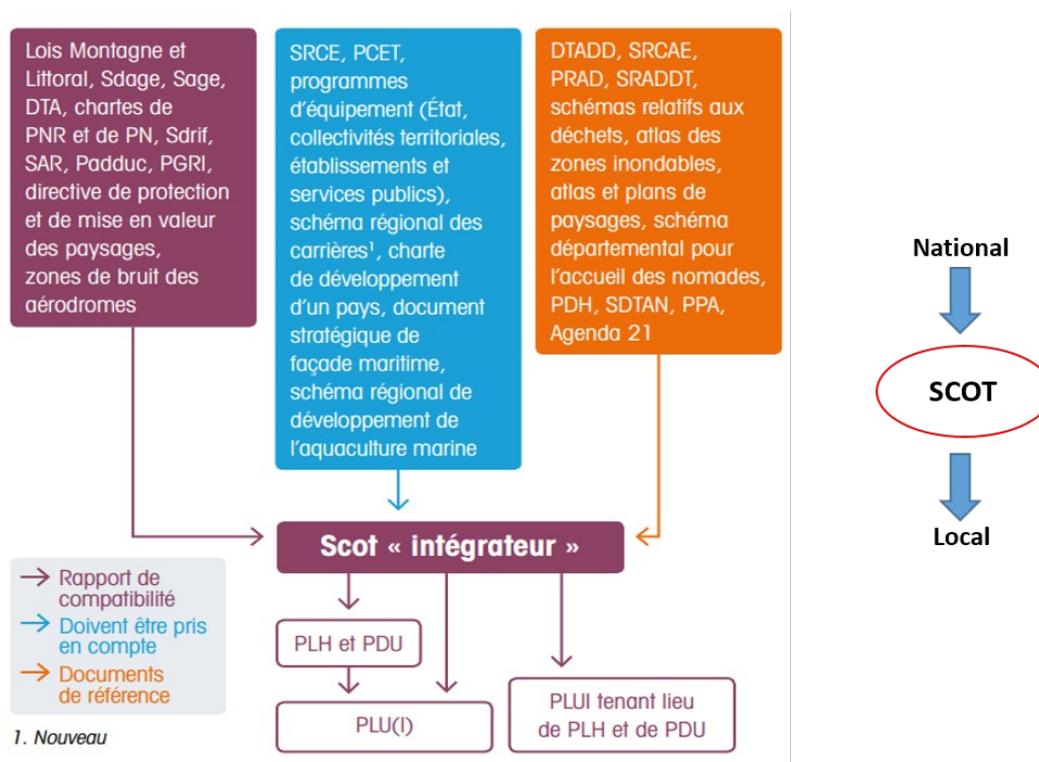
Une hiérarchie est introduite entre les différents documents d'urbanisme, plans et programmes et un rapport de compatibilité entre certains d'entre-eux. Ainsi, **le SCoT doit être compatible avec** :

- Les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau et les objectifs de qualité et de quantité des eaux définis par les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux prévus à l'article L.212-1 du code de l'environnement ;
- Les objectifs de protection définis par les schémas d'aménagement et de gestion des eaux prévus à l'article L. 212-3 du code de l'environnement ;
- Les objectifs de gestion des risques d'inondation définis par les plans de gestion des risques d'inondation pris en application de l'article L.566-7 du code de l'environnement, ainsi qu'avec les orientations fondamentales et les dispositions de ces plans définies en application des 1° et 3° du même article L.566-7 ;
- Les directives de protection et de mise en valeur des paysages prévues à l'article L.350-1 du code de l'environnement ;
- Les dispositions particulières aux zones de bruit des aéroports prévues à l'article L.112-4.

En outre, **le SCoT doit prendre en compte** (L.131-2 du CU) :

- le schéma régional de cohérence écologique ;
- le schéma régional des carrières.

**Les autres schémas** (schéma régional du climat de l'air et de l'énergie, schéma directeur régional d'aménagement et de développement durable du territoire, schéma départemental pour l'accueil des nomades, schéma directeur d'aménagement numérique,...), **plans** (plan régional d'agriculture durable, plans de paysages) ou **programmes** constituent **des documents de référence pour le SCoT**.



Source : Ministère du Logement et de l'égalité des territoires

## **3.1 - Le SDAGE et le SAGE**

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) est l'outil stratégique de mise en œuvre de la directive européenne cadre sur l'eau. Il fixe des objectifs d'atteinte du bon état des eaux, superficielles et souterraines, et prévoit les dispositions nécessaires pour y parvenir.

Le schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE) est un outil de planification, institué par la loi sur l'eau de 1992, visant la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau. Déclinaison du SDAGE à une échelle plus locale, il vise à concilier la satisfaction et le développement des différents usages (eau potable, industrie, agriculture, ...) et la protection des milieux aquatiques, en tenant compte des spécificités d'un territoire. Délimité selon des critères naturels, il concerne un bassin versant hydrographique ou une nappe. Il repose sur une démarche volontaire de concertation avec les acteurs locaux.

**Le territoire du SCoT est concerné le SDAGE Rhin-Meuse, approuvé le 30/11/2015 et par le SAGE III-Nappe-Rhin approuvé le 01/06/2015 avec lesquels le SCoT doit être compatible.**

## **3.2 - Le Plan de Gestion des Risques Inondation (PGRI)**

Le plan de gestion des risques inondation (PGRI) est l'outil de mise en œuvre de la directive "inondation". Il vise à :

- coordonner les démarches relatives à la gestion des inondations menées par les différents acteurs à l'échelle d'un bassin ;
- définir des objectifs prioritaires pour prévenir le risque et réduire les conséquences négatives des inondations.

Le PGRI du district Rhin, dont l'ambition est de devenir le document de référence pour la gestion des inondations à l'échelle du bassin, a été approuvé par le préfet coordonnateur de bassin par arrêté du SGAR n°2015-328 du 30/11/2015. Ce document est opposable à l'administration et à ses décisions dans le domaine de l'eau. Il a donc une portée directe sur les documents d'urbanisme.

**Le SCoT doit être compatible avec le PGRI.**

### 3.3 - Les Plans d'Exposition au Bruit (PEB)

Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) est un document d'urbanisme permettant d'éviter d'exposer de nouvelles populations au bruit. Il est destiné à maîtriser et à encadrer l'urbanisation dans les zones de bruit au voisinage des aéroports en limitant les droits à construire. Le PEB contribue à l'équilibre nécessaire entre respect de l'environnement et transport aérien. Par une utilisation maîtrisée du foncier, il participe à la démarche de développement durable.

**Le territoire du SCoT est concerné par le plan d'exposition au bruit approuvé suivant :**

PEB	Communes concernées
PEB de Bâle-Mulhouse	ATTENSCHWILLER, BARTENHEIM, BLOTZHEIM, BUSCHWILLER, FOLGENSBOURG, GEISPITZEN, HAGENTHAL-LE-BAS, HEGENHEIM, HESINGUE, KEMBS, MICHELBACH-LE-BAS, RANSPACH-LE-BAS, ST-LOUIS, SCHLIERBACH, SIERENTZ, WENTZWILLER

avec lequel il doit être compatible.

### 3.4 - Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'État (PPBE) pour les routes nationales de plus de 3 millions de véhicules par an et pour le réseau ferré de plus de 30 000 passages de train par an a été approuvé par arrêté n° 2015-031-PR du 6 novembre 2015.

Cet arrêté est consultable sous : <http://www.haut-rhin.gouv.fr> (rubrique "Environnement, risques naturels et technologiques > Bruit des infrastructures de transports terrestres", sous-rubrique "Plan de prévention contre le bruit dans l'environnement, PPBE").

Les actions préventives qui auront été définies par le PPBE devront trouver leur traduction dans les SCoT, PDU et PLU afin que le bruit soit effectivement pris en compte le plus en amont possible des décisions d'aménagement.

La loi SRU (solidarité et renouvellement urbains) a fixé des objectifs de prévention et de réduction des nuisances sonores dues aux transports et aux activités. A cet effet, des outils sont disponibles pour aborder le volet Bruit de tout projet d'urbanisme.

Les cartes de bruit stratégiques publiées sur le site <http://www.haut-rhin.gouv.fr> (rubrique "Environnement, risques naturels et technologiques > Bruit des infrastructures de transports terrestres" sous-rubrique "Cartes de bruit"), constituent un élément primordial de diagnostic faisant ressortir les zones de conflit entre une source de bruit et les secteurs urbanisés ou destinés à le devenir.

### **3.5 - Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE)**

Le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) est un document cadre élaboré dans chaque région, mis à jour et suivi conjointement par la région (Conseil régional) et l'État (préfet de région) en association avec un comité régional Trame Verte et Bleue.

Le contenu du SRCE est fixé par le Code de l'environnement aux articles L.371-3 et R.371-25 à 31 et précisé dans les orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques (partie 2). Le SRCE comprend :

- un diagnostic du territoire régional portant sur la biodiversité et ses interactions avec les activités humaines et une présentation des enjeux relatifs à la préservation et à la remise en bon état des continuités écologiques à l'échelle régionale ;
- un volet présentant les continuités écologiques retenues pour constituer la TVB régionale et qui identifie les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques qui les constituent ainsi que les objectifs de préservation/remise en bon état associés ;
- un plan d'action stratégique, qui présente les outils de mise en œuvre mobilisables pour atteindre les objectifs du SRCE et précise des actions prioritaires et hiérarchisées ;
- un atlas cartographique, qui identifie notamment les éléments de TVB retenus et leurs objectifs associés ;
- un dispositif de suivi et d'évaluation de la mise en œuvre du schéma et des résultats obtenus, sur les éléments de la TVB, la fragmentation ;
- un résumé non technique, pour faciliter l'appropriation du document par les territoires.

Le schéma régional de cohérence écologique étant soumis à évaluation environnementale, il est également accompagné d'un rapport environnemental.

Le SRCE Alsace a été adopté le 22/12/2014 par l'État et la Région Alsace, il est consultable sous :

<http://www.alsace.developpement-durable.gouv.fr/adoption-du-schema-regional-de-coherence-a2100.html>

**Le SCoT doit prendre en compte le SRCE.**

### **3.6 - Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)**

La loi ENE du 12 juillet 2010 a rendu obligatoire pour les collectivités de plus de 50 000 habitants, l'élaboration d'un bilan des émissions de gaz à effet de serre et l'adoption d'un plan climat air énergie territorial (PCAET) qui constitue le cadre d'engagement d'un territoire face aux enjeux énergétiques et climatiques.

Le Pays de Saint-Louis et des Trois Frontières se sont engagés dans un PCAET volontaire dans le département du Haut-Rhin ainsi que la Communauté de Communes des Trois Frontières.

**Le SCoT doit prendre en compte le PCAET.**

## **3.7 - Le Schéma Départemental des Carrières**

Le Schéma Départemental des Carrières définit les conditions générales d'implantation des carrières dans le département. Il prend en compte l'intérêt économique national, les ressources et les besoins en matériaux du département et des départements voisins, la protection des paysages, des sites et des milieux naturels sensibles, la nécessité d'une gestion équilibrée de l'espace, tout en favorisant une utilisation économe des matières premières. Il fixe les objectifs à atteindre en matière de remise en état et de réaménagement des sites.

**Le Schéma Départemental des Carrières du Haut-Rhin a été approuvé par arrêté préfectoral n° 2012-304-0005 du 30 octobre 2012. Le SCoT doit le prendre en compte.**

Le document ainsi que les cartes des enjeux environnementaux sont téléchargeables sous : <http://www.alsace.developpement-durable.gouv.fr/schema-departemental-des-carrieres-du-haut-rhin-a1477.html>

## **3.8 - Le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE)**

Le Schéma Régional Climat Air Énergie (SRCAE) est l'un des grands schémas régionaux créés par les lois Grenelle I et Grenelle II (article 681) dans le cadre des suites du Grenelle de l'Environnement de 2007. Il décline aussi aux échelles régionales une partie du contenu de la législation européenne sur le climat et l'énergie.

Ce schéma intègre dans un seul et même cadre divers documents de planification ayant un lien fort avec l'énergie et le climat, qu'étaient notamment les schémas éoliens et les schémas de services collectifs de l'énergie.

La loi Grenelle II en formalise le cadre. Il est copiloté par le Préfet de Région et le Président du Conseil Régional, en concertation avec les acteurs concernés pour définir des objectifs quantitatifs et qualitatifs à l'échelle de chaque région.

Le Conseil Régional d'Alsace et le Préfet de Région ont approuvé le SRCAE le 29 juin 2012. Il est consultable sous : <http://www.alsace.developpement-durable.gouv.fr/le-schema-regional-climat-air-energie-pour-l-a1511.html>

Le schéma affirme la volonté de réduire de 20 % la consommation d'énergie alsacienne d'ici à 2020, de diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre du territoire entre 2003 et 2050, de faire croître la production d'énergies renouvelables de 20 % à 2020, de réduire la pollution atmosphérique et enfin d'améliorer la prise en compte des effets du changement climatique dans les politiques du territoire.

Ce schéma a pour vocation de proposer des orientations et des recommandations au niveau du territoire alsacien. Elles seront ensuite déclinées en plans d'actions notamment dans les plans climat énergie territoriaux. Il comporte également un volet spécifique consacré au développement de l'éolien en Alsace : le schéma régional éolien. Celui-ci détermine les zones potentiellement favorables à l'implantation d'unités de production éolienne. Ces zones restent limitées du fait notamment des conditions environnementales et paysagères, mais les possibilités sont avérées.

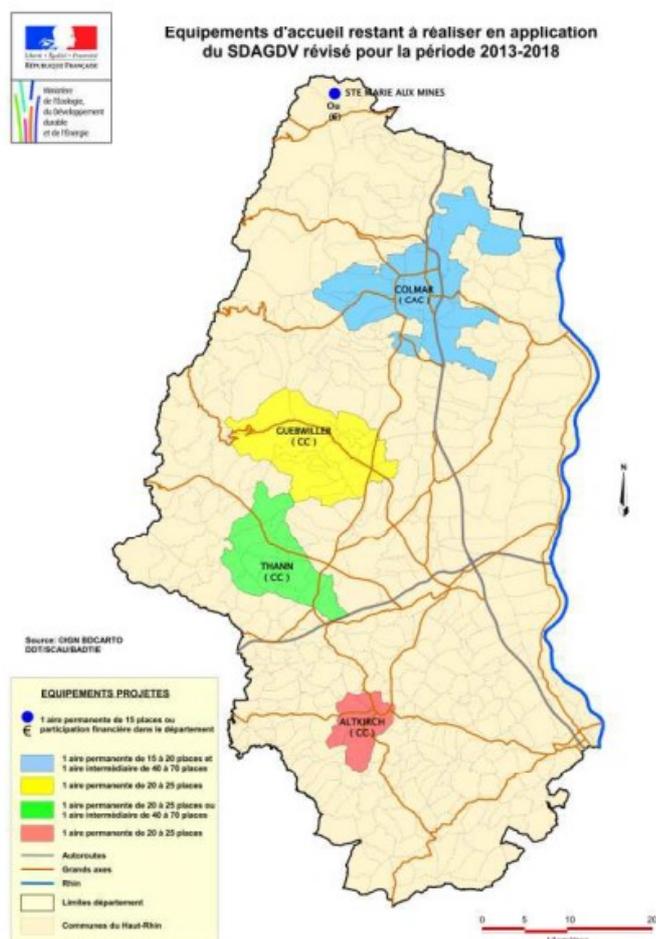
**Le SRCAE constitue un document de référence pour le SCoT.**

### 3.9 - Le Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage (SDAGV)

La loi n° 2000-614 du 5 juillet 2000, relative à l'accueil et l'habitat des gens du voyage, prévoit la mise en oeuvre, dans chaque département, d'un dispositif d'accueil des gens du voyage. L'objectif principal du Schéma départemental est de proposer des conditions d'accueil répondant aux besoins des gens du voyage en créant des aires permanentes d'accueil. Il définit les obligations des collectivités et prescrit les aires d'accueil à réaliser ou à réhabiliter, leur destination, leur capacité et leurs communes d'implantation.

Conformément à l'application de la loi précitée, le nouveau Schéma départemental d'accueil des gens du voyage du Haut-Rhin 2013/2018 a fait l'objet d'un arrêté préfectoral signé le 06 mai 2013. Celui-ci constitue un document de référence pour le SCOT.

Les deux cartes ci-après montrent la situation au 1er juin 2012 des aires d'accueil permanentes des gens du voyage et les équipements restant à réaliser pour la période 2013/2018.



### **3.10 - Le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN)**

Les schémas directeurs territoriaux d'aménagement numérique (SDTAN) recensent les infrastructures et réseaux de communications électroniques existants, identifient les zones qu'ils desservent et présentent une stratégie de développement de ces réseaux, concernant prioritairement les réseaux à très haut débit fixe et mobile, y compris satellitaire, permettant d'assurer la couverture du territoire concerné. Ces schémas, qui ont une valeur indicative, visent à favoriser la cohérence des initiatives publiques et leur bonne articulation avec l'investissement privé.

Le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique Alsace, adopté le 30 mars 2012, présente les ambitions des collectivités alsaciennes en matière d'aménagement numérique. Il a été élaboré en partenariat avec les Départements du Bas-Rhin et du Haut-Rhin et en concertation avec l'Etat, les intercommunalités, les SCoT et les opérateurs privés. Il vise à prévenir et réduire la fracture numérique et à favoriser le déploiement du Très Haut Débit (THD) sur l'ensemble du territoire. Il a pour ambition d'apporter sur tout le territoire, d'ici 2030, la fibre optique jusque chez l'habitant. Ce schéma sera révisé périodiquement pour réajuster la stratégie et les objectifs en fonction des changements apparus sur le territoire.

Le PLU devra intégrer des dispositions visant à favoriser le développement du "très haut débit" dans le règlement des zones à urbaniser. La Région Alsace s'est dotée d'un Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN) le 30 mars 2012.

**Ce document, disponible sous : <http://www.region-alsace.eu/article/le-schema-directeur-territorial-damenagement-numerique-sdtan> fixe, à l'horizon 2020, les conditions d'amélioration des communications électroniques dans la région et constitue un document de référence pour le SCoT.**

### **3.11 - Le Plan Régional de l'Agriculture Durable (PRAD)**

Le Plan Régional de l'Agriculture Durable (PRAD) pour chaque région est prévu par la Loi de Modernisation de l'Agriculture et de la Pêche du 27 juillet 2010. Les PRAD permettent de disposer au niveau régional d'une réflexion sur une vision de l'agriculture durable, conciliant efficacité économique et performance écologique, partagée par l'ensemble des acteurs concernés.

Ces PRAD fixent, sur une période de 7 ans, les grandes orientations de la politique agricole, agro-alimentaire et agro-industrielle de l'Etat dans la région en tenant compte des spécificités des territoires ainsi que de l'ensemble des enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

**Le PRAD Alsace a été approuvé par arrêté du préfet de Région Alsace le 14 décembre 2012. Il est téléchargeable sous : <http://draaf.alsace.agriculture.gouv.fr/Les-orientations-prioritaires-de->  
[I](http://draaf.alsace.agriculture.gouv.fr/Les-orientations-prioritaires-de-). Il constitue un document de référence pour le SCoT.**

### **3.12 - Le Plan pluriannuel régional de développement forestier (PPRDF)**

La loi de modernisation de l'agriculture et de la pêche du 27 juillet 2010 a introduit un certain nombre de dispositions applicables au secteur forestier dans l'objectif général de mobiliser plus de bois en dynamisant la filière dans chaque région, tout en respectant les conditions d'une gestion durable des forêts.

L'article L.4-1 du Code forestier, introduit par cette loi, dispose qu'un plan pluriannuel régional de développement forestier (PPRDF) est instauré dans chaque région. Ce plan identifie à l'échelle régionale les massifs forestiers qui justifient, en raison de leur insuffisante exploitation, des actions prioritaires pour la mobilisation du bois. Il analyse les raisons pour lesquelles l'exploitation est insuffisante et définit les actions à mettre en œuvre à court terme pour y remédier. Les actions de ce plan concernent l'animation et les investissements nécessaires pour une mobilisation supplémentaire de bois à court terme (à savoir sur la période 2012-2016).

Le PPRDF pour l'Alsace a été approuvé par arrêté préfectoral le 20 janvier 2012. Il est téléchargeable sous : <http://draaf.alsace.agriculture.gouv.fr/Plan-pluriannuel-regional-de>

## 3.13 - Le Programme Local de l'Habitat (PLH)

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) est le principal dispositif en matière de politique du logement au niveau local. Il est le document essentiel d'observation, de définition et de programmation des investissements et des actions en matière de politique du logement à l'échelle d'un territoire. Il est établi par un EPCI compétent pour l'ensemble de ses communes membres sur la totalité de son périmètre. Il définit pour 6 ans les objectifs et les principes d'une politique locale de l'habitat. Celle-ci vise à répondre aux besoins en logements et en hébergements, à favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale et à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées, en assurant une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logement entre les communes et entre les quartiers d'une même commune.

Ces objectifs et ces principes tiennent compte :

- des dynamiques territoriales et de la structuration territoriale. Il permet ainsi la définition et la mise en œuvre d'une politique fondées sur la compréhension des marchés locaux de l'habitat dans leur relation avec les problématiques de déplacement ;
- des dispositifs politiques locaux (SCoT, PDALHPD, accord collectif départemental).

Il indique les moyens, notamment fonciers, mis en œuvre par les communes et par les EPCI pour y parvenir et définit les conditions de mise en œuvre d'un dispositif d'observation de l'habitat. Le PLH comporte un diagnostic, un document d'orientation et un programme d'actions détaillé par secteurs géographiques.

**Sur le territoire du SCoT de Saint-Louis et des trois frontières, il existe un PLH approuvé le 14 décembre 2016 par la communauté d'agglomération des 3 frontières (qui devra être compatible avec le SCoT). Dix communes sont concernées par ce document : Saint-Louis, Huningue, Kembs, Blotzheim, Village-Neuf, Bartenheim, Hégenheim, Hésingue, Rosenau, Buschwiller.**

Le PLH a fixé les orientations suivantes :

- poursuivre le développement de façon maîtrisée et orienter le développement résidentiel ;
- développer des offres neuves financièrement abordables ;
- maîtriser la consommation foncière et passer d'une logique de développement "subi" à "maîtrisé" ;
- entretenir et faire mieux fonctionner le parc de logement ;
- garantir l'accès et le maintien au logement pour tous.

En matière de logements sociaux, le PLH fixe pour ses communes éligibles à la loi SRU, les objectifs suivants :

ESTIMATION DES BESOINS EN LOGEMENTS SOCIAUX (LOI SRU)

Communes	Population communale (INSEE-2010)	Nb de LLS au 01/01/2012 (inventaire SRU de la DDT68)	% LLS au 01/01/2012 (inventaire SRU de la DDT68)	Nbre de logements manquants au 01/01/2012	Nb de LLS à construire de 2012 à 2014 pour maintenir le taux de LLS	Taux de LLS à atteindre avec un tx de rattrapage de 25% (2014-2016)	Estimation du nombre de LLS à construire 2014-2016	Taux de LLS à atteindre avec un tx de rattrapage de 33% (2017-2019)	Estimation du nombre de LLS à construire 2017-2019	Taux de LLS à atteindre avec un tx de rattrapage de 50% (2020-2022)	Estimation du nombre de LLS à construire 2020-2022	Taux de LLS à atteindre avec un tx de rattrapage de 100% (2023-2025)	Estimation du nombre de LLS à construire 2022-2025	Estimation du nombre de LLS à construire 2012-2025
Communauté de communes des Trois Frontières														
Saint-Louis	20 127	2 614	28,18%	0										
Huningue	6 664	929	28,32%	0										
Kembs	4 514	112	5,73%	279	5	9,30%	85	12,83%	95	16,42%	108	20,00%	122	416
Blotzheim	4 121	87	4,74%	280	4	8,56%	85	12,33%	97	16,17%	111	20,00%	126	423
Village-Neuf	3 706	110	6,54%	227	3	9,90%	64	13,23%	68	16,62%	73	20,00%	78	285
Bartenheim	3 656	38	2,37%	283	1	6,78%	77	11,14%	82	15,57%	89	20,00%	95	343
Hégenheim	3 172	53	3,62%	-										
Hésingue	2 471	0	0,00%	-										
Rosenau	2 130	0	0,00%	-										
Buschwiller	970	0	0,00%	-										
<b>TOTAL CC3F</b>	<b>51 531</b>	<b>3 943</b>	<b>16,73%</b>	<b>1 069</b>	<b>13</b>	<b>8,68%</b>	<b>311</b>	<b>12,42%</b>	<b>341</b>	<b>16,21%</b>	<b>381</b>	<b>20,00%</b>	<b>420</b>	<b>1 466</b>

(Source : INSEE-FILOCOM)

# 4 - LES PRINCIPALES POLITIQUES PORTÉES PAR L'ETAT EN MATIÈRE DE PLANIFICATION DURABLE DES TERRITOIRES

## 4.1 - L'habitat

Le SCoT doit permettre de répondre aux besoins en logements et en hébergement. Il doit permettre de favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale. Il doit aussi aider à améliorer l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées en assurant une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre aux logements. Enfin, il doit prendre en compte le changement climatique au travers de la mise en œuvre de la transition énergétique dans le logement.

L'élaboration du SCoT devra se faire sur la base de la détermination d'un besoin en logement, prenant en compte les plans et programmes en vigueur et permettant de répondre aux enjeux en termes d'habitat (mixité sociale, renouvellement urbain, amélioration du cadre existant, diversité de l'habitat, qualité de l'habitat, transition énergétique).

La loi Egalité et Citoyenneté comporte un volet logement qui initie des mesures structurantes dans le domaine du logement social afin de favoriser la mixité sociale :

- en améliorant l'équité et la gouvernance territoriale des attributions des logements sociaux ;
- en favorisant la mobilité dans le parc social et l'accès des ménages défavorisés aux quartiers attractifs.

### 4.1.1 - Politique de la ville

Les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) représentent des quartiers situés en territoire urbain comportant plus de 1000 d'habitants et présentant un écart de développement économique et social.

La politique de la ville est mise en œuvre par des contrats de ville. Sur la base d'un projet de territoire, elle vise à mettre en œuvre sur les QPV des actions de droit commun concourant à la réalisation des objectifs définis à l'article 1<sup>er</sup> de la loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine.

Pour les territoires concernés par un QPV et ayant signé un contrat de ville, le SCoT doit prendre en considération les objectifs spécifiques de la politique de la ville.

## **4.1.2 - Logement locatif social**

La loi SRU impose aux communes, dont la population est au moins égale à 3500 habitants et qui sont comprises dans une agglomération de plus de 50 000 habitants comportant au moins une commune de plus de 15 000 habitants, de disposer au moins de 25 % de logements sociaux. Le taux de 25 % est fixé à 20 % pour les communes appartenant à une agglomération ou un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre pour lesquels le parc de logements existant ne justifie pas un effort de production supplémentaire pour répondre à la demande et aux capacités à se loger des personnes à revenus modestes et des personnes défavorisées.

Au 01/01/2015, le taux fixé à l'ensemble des communes du département du Haut-Rhin est de 20 %.

Le SCoT doit permettre d'identifier les secteurs à enjeux et définir les orientations d'urbanisme en matière d'habitat. Il doit définir les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la production de logements.

## 4.2 - Transports et déplacements

De nombreuses avancées législatives sont intervenues en matière de gestion des déplacements, notamment par rapport à la réduction du trafic automobile. La loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 affirme un droit au transport, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996 introduit un lien urbanisme et déplacement plus fort, en imposant notamment la mise au point d'itinéraires cyclables à l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, la loi dite Grenelle I du 3 août 2009 donne pour objectif de concevoir l'urbanisme de façon globale et de créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun et enfin la loi solidarité et renouvellement urbains (SRU) du 13 décembre 2000 qui impose une approche urbanisme/déplacements à toutes les échelles de projet ainsi qu'une évaluation des choix d'urbanisme.

Les objectifs récents affirmés dans la loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové (ALUR) du 24 mars 2014 sont la prise en compte des besoins de mobilité, la diminution des obligations de déplacements motorisés et le développement des transports alternatifs à l'usage individuel de l'automobile. Ces objectifs apportent des précisions aux objectifs de diminution des obligations de déplacements et de développement des transports collectifs déjà affirmés en 2010 par la loi Grenelle.

La loi de transition énergétique pour la croissance verte (TEPCV) du 17 août 2015 vise quant à elle la réduction des gaz à effet de serre et introduit notamment la possibilité de mettre en place des plans de mobilité rurale, un outil de concertation et de planification des déplacements adapté aux spécificités de l'espace rural.

Le secteur des transports est celui dont les émissions de gaz à effet de serre augmentent le plus en France : il est urgent d'agir et les alternatives énergétiques sont très limitées. Le Grenelle de l'environnement a ainsi fixé un objectif pour les transports, de retour au niveau des émissions de 1990 à l'horizon 2020.

**Ainsi, le SCoT veillera à imposer une densité plus forte dans des secteurs situés à proximité des transports collectifs existants ou programmés. En outre, les orientations contenues dans le document d'orientations et d'objectifs (DOO) du SCOT devront favoriser une offre de transport de nature à desservir tous les quartiers et à répondre à tous les besoins des populations.**

## **4.2.1 - Le Plan de Déplacement Urbain (PDU)**

Le plan de déplacement urbain (PDU) est un document de planification qui définit les principes généraux des transports de biens et de personnes, de la circulation (tous modes confondus) et du stationnement dans le périmètre de transports urbains (PTU). Il a pour objectif de réduire la circulation automobile en vue d'améliorer la qualité de l'air ainsi que de réduire les nuisances liées au bruit. Son élaboration est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Le PDU concerne tous les modes de déplacements qui impliquent des voyageurs ou des marchandises :

- véhicules automobiles (véhicules légers et poids lourds) ;
- transports collectifs urbains et au sein du périmètre les transports interurbains ;
- deux roues ;
- piétons.

Le PDU énonce également des principes en matière de stationnement qui devront être repris dans les documents d'urbanisme. Il est élaboré par l'autorité organisatrice du transport urbain (AOTU) et approuvé après consultation des personnes publiques associées, des communes et groupements de communes concernés puis enquête publique. Seuls les PDU en élaboration ou validés figurent dans ces données.

La loi LAURE ou "Loi sur l'Air" rend obligatoire l'élaboration de PDU pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Sur les territoires couverts par un PDU, les documents de planification doivent être compatibles au PDU.

L'adoption de la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement permet aux PLUI de contenir un volet spécifique tenant lieu de PDU.

La loi ALUR change ces dispositions en rendant la fusion entre PLUI et PDU possible pour tous les EPCI, quelles que soient leurs tailles, en précisant que tout le PLUI tient lieu de PDU (et plus seulement les OAP) et introduit le programme d'orientations et d'actions (POA) qui répertorie toute mesure ou tout élément d'information nécessaire à la mise en oeuvre de la politique des transports et des déplacements.

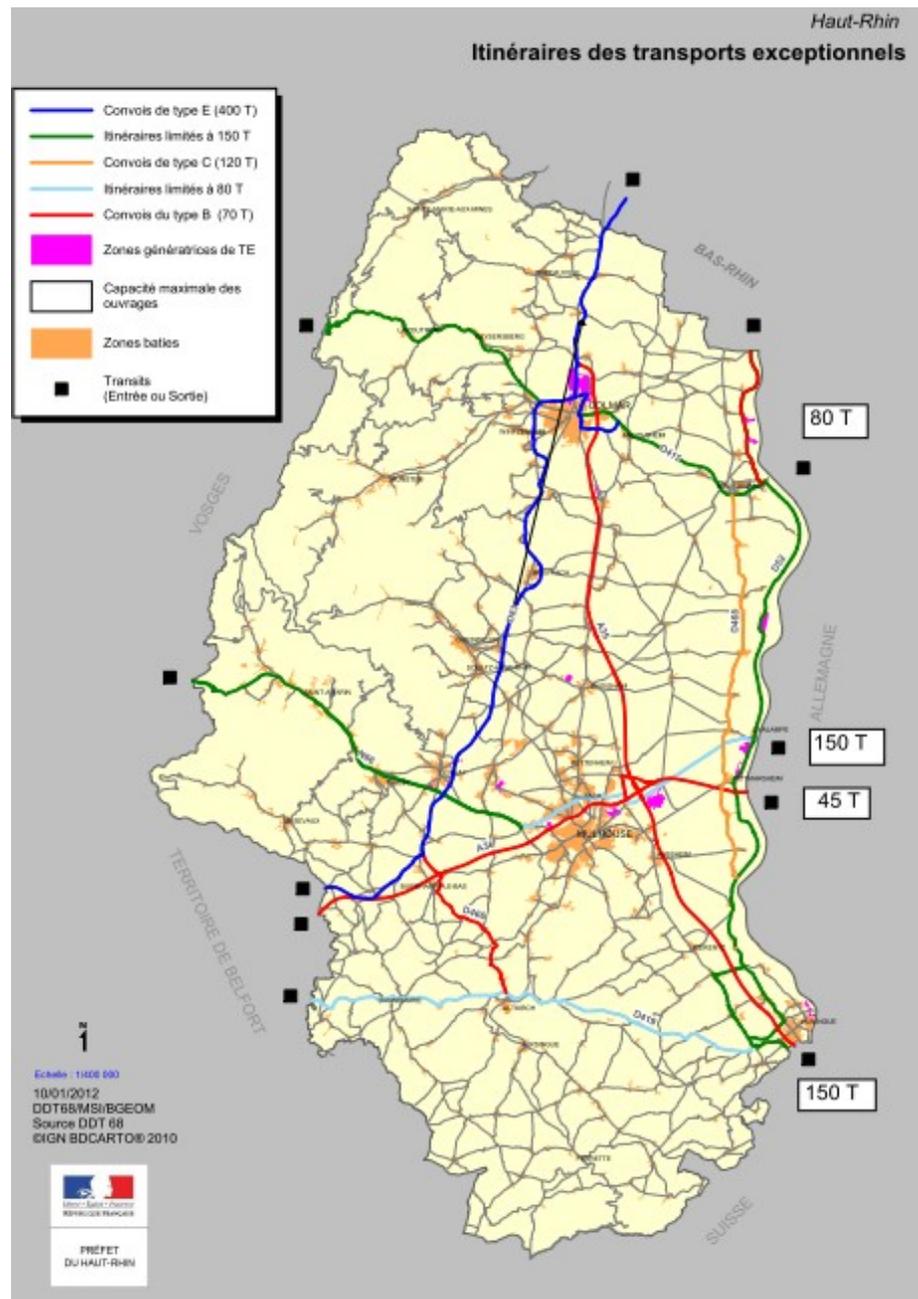
La loi Grenelle II de 2010 donne désormais comme objectif aux documents de planification urbaine de "diminuer les obligations de déplacements". Le lien que le PDU entretient avec l'urbanisme et la ville se décline aussi plus localement sur le territoire dans des problématiques d'aménagement de l'espace. La loi SRU fait de l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements l'un des huit objectifs du PDU.

Le territoire du SCoT ne dispose pas d'un tel document.

## 4.2.2 - Le transport exceptionnel

Un transport exceptionnel concerne la circulation en convoi exceptionnel de marchandises, engins ou véhicules dont les dimensions ou le poids dépassent les limites réglementaires et sont susceptibles de gêner la circulation ou de provoquer des accidents.

Ce transport est soumis à une autorisation préalable et à des conditions strictes.



Les itinéraires de transports exceptionnels définis dans le département du Haut-Rhin sont représentés sur la carte ci-contre et sont également consultables sous : <http://www.haut-rhin.gouv.fr> (rubrique "Politiques publiques > Transports, déplacements et sécurité routière > Transports exceptionnels > Cartes et contact").

Les itinéraires présents sur le territoire du SCOT doivent être préservés. Tout aménagement de voirie devra prendre en compte le passage des transports exceptionnels en évitant de créer des obstacles supplémentaires.

### **4.2.3 - L'accessibilité pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite**

La loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, prend diverses mesures concernant notamment les constructions, la voirie, les espaces publics et les transports pour favoriser l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Elle prévoit la mise en accessibilité des transports, du bâti et des espaces publics de manière à rendre accessible l'ensemble d'un trajet effectué par une personne dont la mobilité est réduite.

L'ensemble de ces actions doit contribuer à l'amélioration de l'accessibilité pour tout individu et en tout point de territoire. Cette approche globale de l'accessibilité suppose une cohérence d'ensemble et une approche territorialisée des actions à l'échelle d'un quartier, d'une commune, d'une agglomération. La cohérence et l'approche territoriale relèvent notamment du domaine de la planification.

### **4.2.4 - La sécurité routière**

Conformément aux dispositions des articles L.101-2 et L.151-1 du Code de l'urbanisme, les documents d'urbanisme doivent prendre en compte la sécurité publique et en particulier la sécurité routière. En effet, les choix effectués pour le développement de l'urbanisation ont des conséquences directes sur les besoins de déplacements et ainsi sur les conditions de sécurité routière dans la commune. Au-delà des caractéristiques des infrastructures, le document d'urbanisme peut ainsi influencer sur la sécurité routière, par le choix des zones de développement, par les modalités de déplacement offertes aux usagers, par la perception de danger en zone bâtie et par les conditions de fluidité du trafic.

La prise en compte de la sécurité routière dans un document d'urbanisme doit faire l'objet d'une réflexion :

- en analysant l'impact des créations ou extensions d'équipements générateurs de trafic ;
- en luttant contre l'urbanisation linéaire le long des axes routiers importants, hors agglomération et en zone péri-urbaine y compris la multiplication des accès isolés ;
- en évitant de densifier ou d'ouvrir à l'urbanisation des zones desservies par des points sensibles (proximité de passages à niveau, carrefours accidentogènes, visibilité insuffisante,...) dont l'aménagement ne serait pas prévu ou des zones non reliées au centre de la commune par des cheminements doux sécurisés (piétons et cycles) ;
- en recherchant, pour les nouvelles zones à urbaniser, le regroupement des accès autour de voies de circulation "apaisée" (zone 30 de rencontre) ;
- en adaptant les caractéristiques des voies à urbaniser à l'usage souhaité (zone 30, zone de rencontre,...) ;

Des améliorations qualitatives du réseau pourront résulter d'une réflexion sur la fonction et les caractéristiques actuelles des voies :

- en les hiérarchisant entre fonction structurante, itinéraires alternatifs et circulation "apaisée" ;
- en réalisant un diagnostic des différents problèmes pouvant être liés à la sécurité routière, tels que visibilité aux carrefours, protection des usagers vulnérables, compréhension des entrées d'agglomération ;
- en prévoyant le traitement qualitatif de la pertinence de la signalisation en place.

## 4.2.5 - Les réseaux numériques

L'accès aux technologies de l'information et de la communication est un facteur d'attractivité et de compétitivité d'un territoire. Il convient donc de disposer d'une couverture homogène et efficace afin de permettre un accès à tous les usagers (particuliers et entreprises).

La technologie reposant sur la boucle locale téléphonique présente un inconvénient majeur en raison du débit qui décroît avec la longueur de la ligne. Aujourd'hui, cette technologie ne permet plus d'accroître les débits alors que les besoins des usagers sont toujours plus importants et que les services se multiplient. L'arrivée de la fibre optique constitue une avancée technologique qui permettra d'atteindre des débits de transfert de données sans limite à ce jour. Son développement nécessite de coûteux investissements, en particulier en matière de génie civil. Si les espaces très urbanisés ne connaîtront pas de problème de desserte en très haut débit puisque les investissements seront rapidement rentables, la situation est différente pour les zones moins denses où une action publique sera indispensable pour éviter de créer des fractures numériques. La création ou l'extension de lotissements résidentiels ou de zones d'activités économiques devront désormais intégrer la pose de fourreaux supplémentaires afin de permettre l'accueil de fibres optiques. L'objectif est ainsi d'anticiper la desserte de ces zones en très haut débit. De même il est souhaitable de systématiser la pose anticipée de fourreaux lors de travaux sur le domaine public.

**Le thème de la couverture numérique doit donc s'inscrire dans la problématique de l'aménagement de l'espace. Le SCoT devra intégrer des dispositions visant à favoriser le développement du "très haut débit" dans les PLU.**

## 5 - LA PREVENTION DES RISQUES ET DES NUISANCES

Dans le domaine des risques, c'est le droit de l'environnement qui joue le rôle de "législation dirigeante" mais le législateur n'a cessé de renforcer les liens avec le droit de l'urbanisme. De ce fait, le droit de l'urbanisme, applicable aux documents d'urbanisme, assure la traduction spatiale des règles de protection établies en application de la législation de l'environnement. Le Code de l'urbanisme comporte ainsi de nombreuses dispositions relatives à la prise en compte des risques dans les documents de planification.

Les documents d'urbanisme déterminent les conditions permettant d'assurer la prévention des risques naturels prévisibles. Ce principe est clairement énoncé dans l'article L.101-2 du Code de l'urbanisme.

La politique de l'Etat en matière de prévention des risques majeurs a pour objectif d'assurer la sécurité des personnes et des biens dans les territoires exposés à ces risques. Il s'agit d'une politique globale organisée autour de quatre grands axes forts et complémentaires qui sont la prévention, la protection, la prévision et l'information. En définissant les occupations des sols, le SCoT constitue un maillon important de cette politique, en termes de prévention et de protection, notamment par une action préventive consistant à éviter l'implantation de constructions et d'activités dans des zones à risque.

Les documents graphiques du SCoT font apparaître, s'il y a lieu, les secteurs où les nécessités du fonctionnement des services publics, de l'hygiène, de la protection contre les nuisances et de la préservation des ressources naturelles ou l'existence des risques naturels, tels qu'inondations, incendies de forêt, érosion, affaissements, éboulement, avalanches ou de risques technologiques justifient que soient interdites ou soumises à des conditions spéciales les constructions et installations de toute nature, permanentes ou non, les plantations, les dépôts, affouillements, forages et exhaussement du sol.

En l'absence de PPR opposables, les documents recensant les aléas ou les niveaux de risque et fixant des prescriptions ou des recommandations doivent être pris en compte dans les documents d'urbanisme et traduits en contraintes d'aménagement.

## 5.1 - Les risques naturels

### 5.1.1 - Le risque inondation

L'inondation est une submersion temporaire, par l'eau, de terres qui ne sont pas submergées en temps normal. Cette notion recouvre les inondations dues aux crues de rivières. L'inondation est un phénomène naturel qui constitue une menace susceptible de provoquer des pertes de vie humaine, le déplacement de populations et des arrêts ou des perturbations d'activités économiques.

L'activité humaine aggrave le risque d'inondation. Ainsi, en zone inondable, le développement urbain et économique constitue l'un des principaux facteurs aggravants, par augmentation de la vulnérabilité. De plus, les aménagements (activités, réseaux d'infrastructures) modifient les conditions d'écoulement (imperméabilisation et ruissellement), tout en diminuant les champs d'expansion des crues. Enfin, l'occupation des zones inondables par des bâtiments et matériaux sensibles à l'eau peut générer, en cas de crue, un transport et un dépôt de produits indésirables, susceptibles de former des embâcles. Leur rupture peut engendrer une inondation brutale des zones situées en aval.

Sur le territoire du SCoT, les communes suivantes sont concernées par le risque inondation :

Au titre de :	Communes concernées :
Atlas des zones inondables (cartes en annexe)	Bartenheim, Brinckheim, Buschwiller, Folgensbourg, Hagenthal-le-Bas, Hegenheim, Helfrantzkirch, Kappelen, Landser, Michelbach-le-Bas, Ranspach-le-Haut, Ranspach-le-Bas, Saint-Louis, Sierentz, Steinbrunn-le-Haut, Stetten, Uffheim, Village-Neuf, Wahlbach, Waltenheim
Arrêté du 19/02/2008 portant création d'un plan de prévention du risque naturel prévisible inondation (en annexe)	Blotzheim, Hésingue
Digue fluviale	Bartenheim, Blotzheim, Hégenheim, Hésingue
Arrêtés de reconnaissance de catastrophes naturelles	Bartenheim, Blotzheim, Buschwiller, Hagenthal-le-Bas, Hagenthal-le-Haut, Hégenheim, Helfrantzkirch, Hésingue, Kappelen, Kembs, Koetzingue, Landser, Magstatt-le-Haut, Magstatt-le-Bas, Michelbach-le-Bas, Michelbach-le-Haut, Ranspach-le-Bas, Rantzwiller, Rosenau, Saint-Louis, Schlierbach, Sierentz, Steinbrunn-le-Haut, Uffheim, Wahlbach, Waltenheim, Wentzwiller, Zaessingue

## **5.1.2 - Le risque érosion des sols et coulées d'eaux boueuses**

L'aléa "coulée d'eaux boueuses" désigne les écoulements chargés de terre en suspension qui a été détaché par les pluies ou le ruissellement, principalement sur des secteurs ruraux de collines. Le cumul de ces écoulements progresse vers l'aval et provoque des inondations.

Le zonage de la sensibilité potentielle à l'érosion à l'intérieur des bassins versants connectés aux zones urbaines est consultable sur le site : [https://www.araa-agronomie.org/download/get/ruissellement-et-erosion-des-sols-en-alsace\\_araa/85.html](https://www.araa-agronomie.org/download/get/ruissellement-et-erosion-des-sols-en-alsace_araa/85.html)

Cette cartographie sert de document de diagnostic pour la gestion de l'urbanisation notamment l'élaboration des SCoT et PLU et la mise en application de l'article R.111-2 du Code de l'urbanisme.

Risque coulée d'eau boueuse	Attenschwiller, Bartenheim, Blotzheim, Brinckheim, Buschwiller, Hagenthal-le Bas, Hegenheim, Helfrantzkirch, Hésingue, Kappelen, Knoeringue, Koetzingue, Landser, Leymen, Liebenschwiller, Magstatt-le-Haut, Magstatt-le-Bas, Michelbach-le-Haut, Michelbach-le-Bas, Neuwiller, Ranspach-le-Haut, Ranspach-le-Bas, Rantzwiller, Schlierbach, Steinbrunn-le-Haut, Stetten, Uffheim, Wahlbach, Waltenheim, Wentzwiller, Zaessingue
-----------------------------	--

## **5.1.3 - Le risque mouvement de terrain**

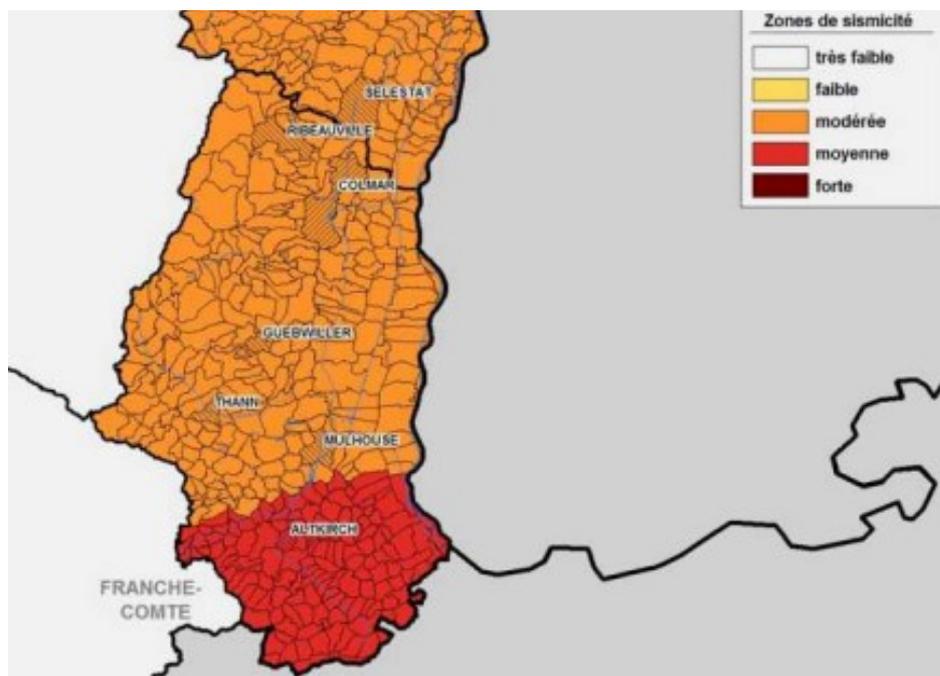
Le territoire du SCoT est concerné par le phénomène de retrait gonflement des argiles dans un aléa qualifié de faible à moyen ([www.argiles.fr](http://www.argiles.fr)).

Les communes du territoire du SCoT sont également concernées par la présence de cavités souterraines (sauf les communes de Folgensbourg, Landser, Neuwiller, Rantzwiller, Steinbrunn-le-Haut et Zaessingue) (<http://www.georisques.gouv.fr/dossiers/cavites-souterraines/#/>). A noter la présence à Kappelen d'une galerie militaire de la 2<sup>e</sup> guerre mondiale qui a provoqué un effondrement de terrain en 2001 dans une propriété privée.

Les communes de Folgensbourg, Hagenthal-le-Bas et Hagenthal-le-Haut sont concernées par des glissements de terrain, les communes de Kappelen et Leymen par le risque d'effondrement et Leymen par un risque de chute de bloc.

## 5.1.4 - Le risque sismique

Toutes les communes comprises dans le périmètre du SCoT sont classées en zone de sismicité moyenne, conformément aux décrets n° 2010-1254 du 22/10/2010 relatif à la prévention du risque sismique et n° 2010-1255 du 22/10/2010 portant délimitation des zones de sismicité du territoire français.



## 5.2 - Les risques technologiques

### 5.2.1 - Le risque minier

Une mine est un gisement de matériaux (or, charbon, sel, uranium...). De nombreuses concessions minières ont été octroyées au cours des siècles. Il en résulte la présence de nombreuses cavités souterraines artificielles plus ou moins profondes présentant des risques d'effondrement. A l'arrêt de l'exploitation des mines souterraines, et en dépit des travaux de mise en sécurité, il peut se produire, à l'aplomb de certaines mines, trois catégories de mouvements résiduels de terrains :

- les effondrements localisés
- les effondrements généralisés
- les affaissements

Pour tous ces phénomènes, les dommages peuvent être importants et affecter les bâtiments, la voirie ainsi que les réseaux notamment de gaz et d'eau. Selon leur nature, les anciennes exploitations minières peuvent générer d'autres risques : pollution de l'eau, inondation par remontée des eaux en zones affaissées, explosions gazeuses (grisou), émissions de gaz asphyxiants, toxiques ou de radioactivité (uranium ou radon).

Dans le département du Haut-Rhin, une étude d'aléas miniers mouvements de terrain relatif aux anciens sites d'exploitation (pétrole et hydrocarbures, sels et potasse, fer et substances polymétalliques,...) est en cours, en vue d'élaboration de "porter à connaissance" ou de plan de prévention des risques miniers.

## 5.2.2 - Le risque industriel

Un risque technologique majeur est un événement accidentel se produisant sur un site industriel et entraînant des conséquences immédiates graves pour le personnel, les populations avoisinantes, les biens ou l'environnement.

Créés par la loi n° 2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages, les plans de prévention des risques technologiques (PPRT) vont permettre de contribuer à définir une stratégie de maîtrise des risques sur les territoires accueillant des sites industriels à risques.

Les PPRT sont des plans qui organisent la cohabitation des sites industriels à risques et des zones riveraines. Ils ont vocation, par la mise en place de mesures préventives sur les zones habitées et sur les sites industriels, à protéger les vies humaines en cas d'accident. Les acteurs concernés, industriels et salariés, public et riverains, élus et services de l'État élaborent ces mesures ensemble.

Les communes suivantes sont concernées par un plan de prévention des risques technologiques sur le territoire du SCoT :

PPRT	Communes concernées
PPRT n° 2011-353-3 du 19/12/2011 approuvé de la Société BASF et Together For Leather	Huningue
PPRT n° 2014-267-0010 approuvé le 24/09/2014 des Sociétés DSM Nutritional Products et Rubis Terminal situées à Village-Neuf	Village-Neuf

Les documents sont téléchargeables sous : <http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/haut-rhin-68-r6475.html>, sur le site de la DREAL du Grand Est.

Par ailleurs, "un porter à connaissance risques technologiques" a été transmis aux communes ci-après :

CARPENTER PUR	HUNINGUE
SILO HUNINGUE	HUNINGUE, VILLAGE-NEUF



## 5.3 - Divers

### 5.3.1 - Risque d'exposition au plomb

L'ensemble du territoire français est concerné par la recherche de plomb dans les habitations construites avant 1949 (décret n° 2004-531 du 09/06/2004 et décret n° 2006-474 du 25/04/2006).

### 5.3.2 - Les sites et sols pollués

Les sites et sols susceptibles d'être pollués et appelant une action des pouvoirs publics à titre préventif ou curatif sont répertoriés à l'inventaire BASOL (<http://basol.ecologie.gouv.fr/>) du Ministère chargé de l'environnement.

Concernant la pollution des sols, il y a lieu de faire état des anciens sites, industriels et activités de service dans la mesure où tous ces sites, abandonnés ou non, sont susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement pouvant conditionner les travaux. Ces sites n'ont pas fait l'objet d'investigation. Un tel inventaire existe dans une base nationale BASIAS consultable sur Internet : <http://basias.brgm.fr/>.

Par ailleurs, certaines communes sont concernées par la zone d'étude du Dreieckland pour les dépôts chimiques. Il s'agit de Hagenthal-le-Bas, Hegenheim, Héisingue, Huningue, Leymen, Neuwiller, Rosenau, Saint-Louis et Village-Neuf.

D'autre part, les anciens sites industriels et activités de service sont répertoriés dans une base nationale BASIAS, consultable sur le site Internet <http://basias.brgm.fr/>, dans la mesure où tous ces sites, abandonnés ou non, sont susceptibles d'engendrer une pollution de l'environnement. Cet inventaire permet de conserver leur mémoire et de fournir les éléments pouvant conditionner l'urbanisme.

### 5.3.3 - Le risque transports de matières dangereuses

<i>par voie routière :</i>	Attenschwiller, Bartenheim, Blotzheim, Buschwiller, Folgensbourg, Geispitzen, Helfrantzkirch, Héisingue, Kembs, Michelbach-le-Bas, Michelbach-le-Haut, Ranspach-le-Bas, Ranspach-le-Haut, Saint-Louis, Schlierbach, Sierentz, Village-Neuf, Wentzwiller ;
<i>par voie ferrée :</i>	Bartenheim, Blotzheim, Geispitzen, Huningue, Saint-Louis, Schlierbach, Sierentz, Village-Neuf ;
<i>par voie navigable :</i>	Bartenheim, Huningue, Kembs, Rosenau, Saint-Louis, Sierentz, Village-Neuf ;
<i>par canalisations :</i>	Bartenheim, Blotzheim, Buschwiller, Folgensbourg, Hagenthal-le-Bas, Hagenthal-le-Haut, Hegenheim, Héisingue, Huningue, Kembs, Rosenau, Saint-Louis, Sierentz, Village-Neuf, Wentzwiller.

### 5.3.4 - Les servitudes d'utilité publique

Les servitudes d'utilité publiques affectant l'utilisation du sol du territoire du SCoT figurent sur le plan joint en annexe.

### 5.3.5 - Les nuisances sonores

Le décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le Code de l'urbanisme et le Code de la construction et de l'habitation, rend obligatoire la prise en compte du bruit des infrastructures de transports terrestres dans les PLU. L'arrêté ministériel du 30 mai 1996 définit les modalités de classement des infrastructures des transports terrestres et d'isolement acoustique de bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Dans le Haut-Rhin, le classement sonore de toutes les infrastructures de transports terrestres fait l'objet de l'arrêté préfectoral n° 98-1720 en date du 24 juin 1998 modifié par l'arrêté préfectoral n° 99-2523 du 11 octobre 1999. Cet arrêté a été révisé en date du 21 février 2013 par arrêté préfectoral n° 2013-052-009 :

Attenschwiller	RD419, RD473
Bartenheim	RD201, RD66, A35, ligne Strasbourg-Bâle
Blotzheim	RD201, A35, ligne Strasbourg-Bâle
Folgensbourg	RD473
Geispitzen	RD201, A35, ligne Strasbourg-Bâle
Hegenheim	RD201, RD469
Helfrantzkirch	RD419
Hesingue	A35, RD419, RD201, RD473, RD105
Kembs	RD468, RD19b
Leymen	RD23
Michelbach-le-Bas	RD419
Michelbach-le-Haut	RD473
Ranspach-le-Bas	RD419
Ranspach-le-Haut	RD419
Saint-Louis	A35, RD21VI, RD66, RD105, RD107, RD419, RD469, ligne Strasbourg-Bâle
Schlierbach	RD201, ligne Strasbourg-Bâle
Sierentz	A35, RD201, RD19B, ligne Strasbourg-Bâle
Village-Neuf	RD21III, RD21VI, RD105, RD107
Wentzwiller	RD473

En outre, l'arrêté n° 2009-0072 du 5 janvier 2009 porte approbation des cartes de bruit des grandes infrastructures terrestres du Haut-Rhin (arrêté + cartes en annexe).



### **5.3.7 - La gestion des déchets**

En matière de déchets, la planification se traduit par :

- le Plan Régional d'Elimination des Déchets Industriels Spéciaux (PREDIS) incluant le Plan Régional d'Elimination des Déchets d'Activités de Soins (PREDAS) approuvé le 27 novembre 1996 ;
- le Plan d'Elimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PEDMA) dont la dernière révision a été approuvée par le Conseil Général en mars 2005 ;
- le Plan de Gestion des Déchets du Bâtiment et des Travaux Publics (PGDBTP) approuvé le 30 juin 2005 par le préfet ;
- le Plan Départemental de gestion des déchets du Haut-Rhin a été approuvé par le Conseil Général du Haut-Rhin par décision n° CG 2003/I-601/2 du 21 mars 2003.

En ce qui concerne les déchets radioactifs, deux sites sont répertoriés à l'inventaire des déchets radioactifs de l'ANDRA, à savoir le site de l'Armée de l'Air à Saint-Louis et celui de DSM Nutritional Products à Village-Neuf.

## 6 - LA PROTECTION DES MILIEUX NATURELS ET DE LA BIODIVERSITÉ

### 6.1 - Natura 2000

Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels, terrestres et marins, dont l'objectif est de contribuer à préserver la diversité biologique sur le territoire de l'Union Européenne. Il est composé de sites désignés par chacun des États membres en application des directives européennes dites "oiseaux" et "habitats" de 1979 et 1992 selon des critères spécifiques de rareté et d'intérêt écologique. Dans les zones de ce réseau, les États membres s'engagent à maintenir, dans un état de conservation favorable, les types d'habitats et d'espèces concernés. Pour ce faire, ils peuvent utiliser des mesures réglementaires, administratives ou contractuelles.

Si la désignation des sites Natura 2000 n'interdit pas la mise en œuvre de projets d'aménagements et d'activités, il y a toutefois lieu de s'assurer que ceux-ci sont compatibles avec les objectifs de préservation des milieux naturels et des espèces qui ont justifié cette désignation et qui sont par ailleurs déclinés dans le document d'objectifs de chacun des sites.

Certains plans, projets ou activités pouvant engendrer des impacts significatifs par la destruction des habitats naturels ou la perturbation des espèces, l'évaluation des incidences préalable a été rendue obligatoire.

Les objectifs de la démarche Natura 2000 sont de :

- maintenir la diversité biologique des milieux en tenant compte des exigences économiques, sociales, culturelles et régionales qui s'y attachent ;
- promouvoir une gestion concertée et assumée par tous les acteurs intervenant sur les espaces naturels ;
- réaliser les objectifs de diversité biologique fixés par la convention de Rio de Janeiro en 1992.

La directive "Habitats" du 22 mai 1992 prévoit la constitution d'un réseau écologique de sites Natura 2000 comprenant des "zones spéciales de conservation" (ZSC) classées au titre de la directive "Habitats" et "des zones de protection spéciale" (ZPS) classées au titre de la directive "Oiseaux" du 23 avril 1979. Sur le territoire du SCoT, les sites Natura 2000 :

<b>Vallée du Rhin d'Artzenheim à Village-Neuf (ZPS) :</b>	Bartenheim, Kembs, Rosenau, Saint-Louis et Village-Neuf
<b>Forêt domaniale de la Harth (ZPS) :</b>	Bartenheim, Geispitzen, Kembs, Schlierbach et Sierentz
<b>Secteur alluvial Rhin-Ried-Bruch (ZSC) :</b>	Bartenheim, Kembs, Rosenau, Saint-Louis, Schlierbach, Sierentz et Village-Neuf

En annexe la carte des espaces naturels NATURA 2000 dans le département.

## 6.2 - Les zones humides

La loi sur l'eau du 3 janvier 1992 a introduit la définition légale des zones humides, désormais codifiée à l'article L.211-1 du Code de l'environnement : *"les terrains, exploités ou non, habituellement inondés ou gorgés d'eau douce, salée ou saumâtre de façon permanente ou temporaire ; la végétation quand elle existe y est dominée par des plantes hygrophiles pendant au moins une partie de l'année"*. C'est aussi cette loi qui a fixé le principe de la préservation des zones humides, désormais reprise dans les objectifs de la gestion équilibrée et durable de la ressource en eau précisés à l'article précité.

Les zones humides jouent de multiples rôles dans différents domaines : régulation des débits des cours d'eau (et donc des crues ou des étiages), amélioration de la qualité des eaux par filtration de certains polluants, contribution à l'atténuation des effets du dérèglement climatique, réservoirs de biodiversité.

Les documents d'urbanisme doivent garantir la préservation des zones humides (remarquables et ordinaires). Tout projet d'aménagement, de construction ou d'ouverture à l'urbanisation susceptible d'avoir un impact sur une zone humide nécessite que l'état et les fonctionnalités de cette zone humide soient préalablement analysés et que soit ensuite mis en œuvre la séquence "éviter, réduire, compenser".

Un inventaire de signalement des Zones à dominante Humide, la BdZDH2008, a été réalisé par la Coopération pour l'Information Géographique en Alsace (CIGAL). L'inventaire est mis à disposition des organismes publics et donc des communes depuis fin 2010 dans le cadre du partenariat CIGAL. La base de données a été réalisée par Photo-Interprétation Assistée par Ordinateur (PIAO) à partir d'images satellitaires, d'orthophotoplans et de nombreuses données exogènes et de terrains, mises à disposition par les partenaires. Elle est exploitable à l'échelle du 1/10 000. Elle n'a pas de vocation réglementaire et des investigations complémentaires et précises seront nécessaires à l'identification des zones humides. Toutefois, elle permet d'avoir une vision d'ensemble des zones identifiées comme comportant un caractère d'humidité et de sensibiliser les acteurs de l'aménagement sur les enjeux liés à la préservation de zones humides. Des précisions peuvent être obtenues sous [www.cigalsace.org](http://www.cigalsace.org).

Des zones humides remarquables ont été identifiées et inventoriées sur le territoire du SCoT. Les communes concernées :

Sites	Communes
Petite Camargue alsacienne et alentours - Saint-Louis	Bartenheim, Rosenau, Saint-Louis, Village-Neuf
Gravière SASAG et Hupfer (Im Wolf/Entenlacke - Blotzheim	Blotzheim, Saint-Louis
Schulacker - Bannwartsmatten (Breitgraben - Kembs)	Kembs
Vieux-Rhin - de Village-Neuf à Vogelsheim	Kembs, Rosenau, Village-Neuf
Steinmattenmuehle	Leymen
Ancienne gravière dans la Hardt - Sierentz	Sierentz
Zwischen dem Holz et alentours	Steinbrunn-Le-Haut

En annexe, les cartes des zones humides (remarquables et à dominante humide) dans le Haut-Rhin.

## 6.3 - La trame verte et bleue (TVB)

La trame verte et bleue est un outil d'aménagement du territoire qui vise à (re)constituer un réseau écologique cohérent, à l'échelle du territoire national, pour permettre aux espèces animales et végétales de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer,... En d'autres termes, d'assurer leur survie et permettre aux écosystèmes de continuer à rendre à l'homme leurs services.

Les continuités écologiques correspondent à l'ensemble des zones vitales (réservoirs de biodiversité) et des éléments (corridors écologiques) qui permettent à une population d'espèces de circuler et d'accéder aux zones vitales.

La trame verte et bleue est ainsi constituée des réservoirs de biodiversité et des corridors qui les relient.

La loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement instaure dans le droit français la création de la trame verte et bleue impliquant l'État, les collectivités territoriales et les parties concernées sur une base contractuelle.

La loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement propose et précise ce projet parmi un ensemble de mesures destinées à préserver la diversité du vivant. Elle prévoit notamment l'élaboration d'orientations nationales pour la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques, ces dernières devant être prises en compte par les schémas régionaux de cohérence écologique co-élaborés par les régions et l'État.

Le schéma régional de cohérence écologique d'Alsace a été approuvé par l'Etat et le Conseil Régional le 22 octobre 2014. Dans ce cadre, les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques ont été définis à l'échelle régionale (cf. § SRCE).

Les **réservoirs de biodiversité** sont des espaces dans lesquels la biodiversité est la plus riche ou la mieux représentée, où les espèces peuvent effectuer tout ou partie de leur cycle de vie (alimentation, repos, reproduction) et qui abritent des noyaux de populations d'espèces à partir desquels les individus se dispersent ou qui sont susceptibles de permettre l'accueil de nouvelles populations d'espèces. Ces réservoirs ciblent la biodiversité ordinaire, ce ne sont pas des réserves.

Les **corridors écologiques** assurent des connexions entre des réservoirs de biodiversité, offrant aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie. Les corridors écologiques peuvent être linéaires, discontinus ou paysagers.

Le SCoT, en se basant sur les études du SRCE et sur un diagnostic territorial identifiant les enjeux environnementaux, devra permettre de construire un projet de territoire intégrant la problématique des continuités écologiques (réservoirs et corridors).

En annexe les cartes de la trame verte et bleue du SCRCE.

## 6.4 - La forêt

Le SCoT doit permettre une gestion optimale des forêts et leur conservation à long terme. Il devra notamment recommander de :

- préserver les forêts de plaine en adéquation avec les Orientations Régionales Forestières ;
- prendre en compte le classement Natura 2000 en cours ;
- classer les forêts, privées et publiques, en "espace boisé à protéger" au titre de l'article L.113-1 du code de l'Urbanisme, à l'exception des terrains ou projets peu compatibles avec une couverture boisée intégrale ;
- créer une zone non aedificandi d'environ 30 mètres autour des forêts, pour éviter les problèmes de voisinage et les risques liés aux chutes d'arbres.

En annexe une carte des forêts dans le département du Haut-Rhin (emprise et réglementation).

## 6.5 - Les forêts de protection

Ce sont des forêts placées sous un régime spécial dénommé "régime forestier spécial" qui concerne les forêts reconnues nécessaires au maintien des terres en montagne et sur les pentes, à la défense contre les avalanches, les érosions et les envahissements des eaux et des sables. Sont également concernées les forêts situées à la périphérie des grandes agglomérations ou celles dont le maintien s'impose pour des raisons écologiques ou pour le bien être de la population.

La décision de classement est prononcée par décret en Conseil d'État après enquête publique et avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites.

Aucun défrichement, aucune fouille, aucune extraction de matériaux, aucune emprise d'infrastructure publique ou privée, aucun exhaussement du sol ou dépôt ne peuvent être réalisés dans une forêt de protection à l'exception des équipements indispensables à la mise en valeur et à la protection de la forêt et sous réserve que ces ouvrages ne modifient pas fondamentalement la destination forestière des terrains.

La décision et le plan de délimitation de la forêt de protection sont reportés au document d'urbanisme.

Sur le territoire du SCoT il existe 1 forêt de protection : la **forêt de KEMBS**

En annexe la carte du Haut-Rhin des protections réglementaires.

## 6.6 - Les sites inscrits et les sites classés hors ensemble urbain

Les **sites classés** sont des lieux dont le caractère exceptionnel justifie une protection de niveau national : éléments remarquables, lieux dont on souhaite conserver les vestiges ou la mémoire pour les événements qui s'y sont déroulés.

**L'inscription** est une reconnaissance de la qualité d'un site justifiant une surveillance de son évolution, sous forme d'une consultation de l'architecte des Bâtiments de France sur les travaux qui y sont entrepris.

**Un site inscrit couvrant une superficie de 18396 ha, est présent sur le territoire du SCoT : l'île du Rhin Kembs-Neuf-Brisach**

## 6.7 - Les réserves naturelles

Des parties du territoire peuvent être classées en réserve naturelle lorsque la conservation de la faune, de la flore, du sol, des eaux, des gisements de minéraux et de fossiles et, en général, du milieu naturel présente une importance particulière ou qu'il convient de les soustraire à toute intervention artificielle susceptible de les dégrader (article L.332-1 du Code de l'environnement).

Les réserves naturelles constituent des servitudes d'utilité publique et sont reportées en annexe du document d'urbanisme. Les territoires classés en réserve naturelle ne peuvent être ni détruits ni modifiés dans leur état ou dans leur aspect, sauf autorisation spéciale du conseil régional pour les réserves naturelles régionales, ou du représentant de l'Etat pour les réserves naturelles nationales.

Les activités qui sont susceptibles de nuire au développement naturel de la faune et de la flore, au patrimoine géologique et, plus généralement, d'altérer le caractère de ladite réserve sont réglementées, voire interdites. L'acte de classement tient compte de l'intérêt du maintien des activités traditionnelles existantes dans la mesure où elles sont compatibles avec les objectifs de sauvegarde du site.

### 6.7.1 - Les réserves naturelles nationales

Elles sont créées à l'initiative de l'Etat pour assurer la conservation d'éléments du milieu naturel d'intérêt national ou la mise en œuvre d'une réglementation européenne ou d'une obligation résultant d'une convention internationale. La décision de classement est prononcée par décret, après avis du Conseil national de la protection de la nature et des ministres chargés de l'agriculture, de la défense, du budget, de l'urbanisme, des transports, de l'industrie et des mines. Le ministre chargé de la protection de la nature saisit également le préfet du projet de classement afin qu'il engage les consultations et soumette le projet à une enquête publique.

**Il existe 1 réserve naturelle nationale sur le territoire du SCoT : la Petite Camargue Alsacienne (BARTENHEIM, KEMBS, ROSENAU, ST-LOUIS et VILLAGE-NEUF) couvrant une superficie de 2650 ha (carte en annexe des protections réglementaires).**

## 6.8 - Les zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF)

Les zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (ZNIEFF) sont issues de l'article 23 de la loi n° 93-24 du 8 janvier 1993 dite loi "Paysage" qui dispose que l'Etat peut décider de l'élaboration d'inventaires locaux et régionaux du patrimoine faunistique et floristique. Les ZNIEFF constituent des inventaires, scientifiquement élaborés, aussi exhaustifs que possible, des espaces naturels dont l'intérêt repose soit sur l'équilibre et la richesse de l'écosystème, soit sur la présence d'espèces végétales ou animales menacées.

On distingue deux types de ZNIEFF :

- les ZNIEFF de type 1 qui recensent des secteurs de superficie souvent limitée, caractérisés par leur intérêt biologique remarquable (milieux rares ou très représentatifs, espèces protégées) ;
- les ZNIEFF de type 2 qui définissent des grands ensembles naturels riches et peu modifiés ou qui offrent des potentialités biologiques importantes.

La ZNIEFF est avant tout un outil de connaissance. Il n'a pas, en lui-même, de valeur juridique directe. Cependant, il est largement destiné à éclairer les décisions publiques ou privées et, malgré son absence de valeur réglementaire, la ZNIEFF peut constituer dans certains cas, un indice pour le juge administratif lorsqu'il doit apprécier la légalité d'un acte administratif au regard des dispositions législatives et réglementaires protectrices des espaces naturels.

**Le territoire du SCoT est concerné par les ZNIEFF I et II de génération 2 (carte jointe en annexe) :**

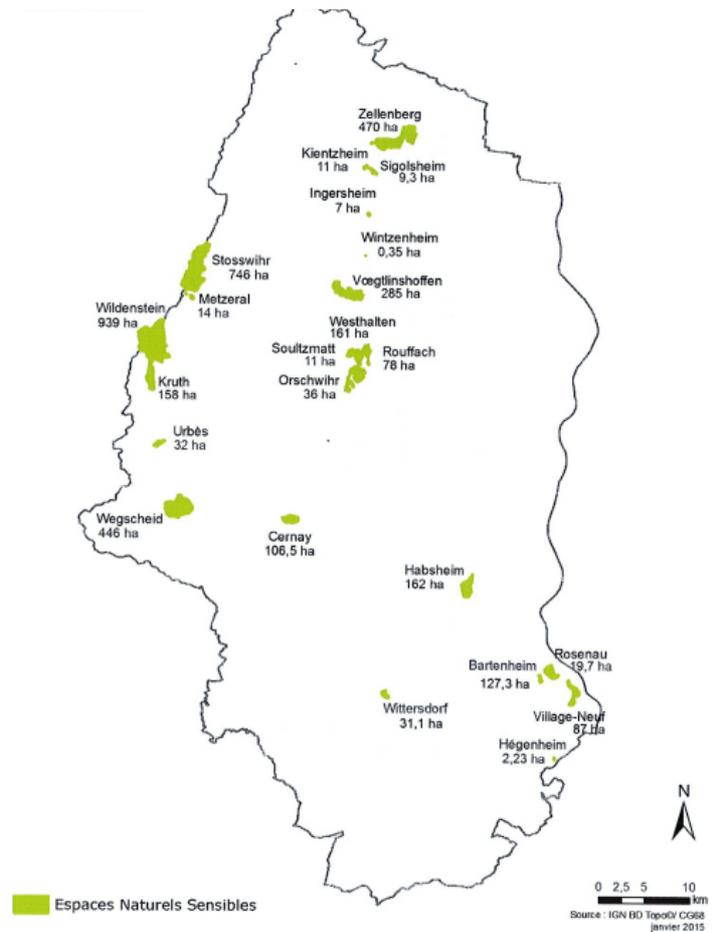
Type de la zone	Nom de la Zone	Communes
<b>ZNIEFF I</b>	FORET DOMANIALE DE LA HARTH	<b>Bartenheim, Geispitzen, Kembs, Schlierbach, Sierentz</b>
	PETITE CAMARGUE ALSACIENNE	<b>Bartenheim, Rosenau, Saint-Louis, Village-Neuf</b>
	GRAVIÈRE RITTY, À SAINT-LOUIS ET BLOTZHEIM	<b>Bartenheim, Blotzheim, Saint-Louis</b>
	PELOUSES SÈCHES DE L'AÉROPORT DE BÂLE-MULHOUSE	<b>Blotzheim, Hésingue, Saint-Louis</b>
	GRAVIÈRE ET ZONES HUMIDES IM HOLDER À HÉGENHEIM	<b>Hégenheim</b>
	PAYSAGE D'OPENFIELD DU SONNENGLITZER À HELFRANTZKIRCH	<b>Helfrantzkirch, Ranspach-le-Haut</b>
	SABLIÈRE HARDT STOCKETEN À SAINT-LOUIS	<b>Hésingue, Saint-Louis</b>
	FORET SECHE ET ZONES HUMIDES RHENANES A KEMBS	<b>Kembs</b>
	ILE DU RHIN ET VIEUX-RHIN, DE VILLAGE-NEUF A OTTMARSHEIM	<b>Kembs, Rosenau, Village-Neuf</b>
	ZONES HUMIDES ET ROSELIERES DU CANAL DE HUNINGUE A KEMBS	<b>Kembs</b>
	SOURCES TUFFEUSES DU SUNDGAU ORIENTAL, À KOETZINGUE ET STETTEN	<b>Koetzingue, Stetten</b>
	VERSANT SUD DU LANDSKRONBERG À LEYMEN	<b>Leymen</b>
	ZONE HUMIDE ZWISCHEN DEM HOLZ À STEINBRUNN-LE-HAUT	<b>Steinbrunn-le-Haut</b>
	VERSANT NORD DU SCHLOSSERMOOS À STEINBRUNN-LE-HAUT	<b>Steinbrunn-le-Haut</b>
<b>ZNIEFF II</b>	ANCIEN LIT MAJEUR DU RHIN DE VILLAGE-NEUF À STRASBOURG	<b>Bartenheim, Huningue, Kembs, Rosenau, Saint-Louis, Village-Neuf</b>
	COURS ET ÎLE DU RHIN DE VILLAGE-NEUF À OTTMARSHEIM	<b>Huningue, Kembs, Rosenau, Village-Neuf</b>

## 6.9 - Les espaces naturels sensibles

Dans le cadre de la loi n°85-729 du 18 juillet 1985 relative à la politique des espaces naturels sensibles, les conseils généraux peuvent créer des zones de préemption à l'intérieur desquelles les départements bénéficient d'un droit de préemption pour acquérir prioritairement les biens mis en vente.

Les espaces naturels sensibles des départements (ENS) sont un outil de protection des espaces naturels par leur acquisition foncière ou par la signature de conventions avec les propriétaires privés ou publics mis en place dans le droit français et régis par le Code de l'urbanisme.

Le Conseil Départemental du Haut-Rhin a établi une carte des zones de préemption de ces espaces qui est également visible sur leur site Internet [InfoGeo68](http://InfoGeo68).



## 7 - LA PROTECTION ET LA GESTION DE LA RESSOURCE EN EAU

La directive européenne cadre sur l'eau impose que l'ensemble des eaux, de surface ou souterraines, atteignent le bon état chimique et écologique en 2015, sauf dérogation à justifier selon les critères prévus par la directive. Pour avoir une eau de qualité, il importe donc de se soucier de la qualité de l'eau et des milieux naturels eux-mêmes. Il convient donc à la fois de faire évoluer les comportements pour limiter le gaspillage et les pollutions et de maintenir les milieux naturels en bon état.

Il est à noter à Neuwiller la présence de sources d'eaux minérales.

### 7.1 - Les cours d'eau

Les milieux aquatiques rendent gratuitement des services multiples et fondamentaux. On peut citer notamment la régulation des crues, l'auto-épuration voire l'atténuation des changements climatiques. Ce sont aussi d'importants réservoirs de biodiversité. Pour remplir toutes ces fonctions, il convient de préserver le fonctionnement naturel de ces milieux.

Ainsi les rives des cours d'eau et leur cortège végétal doivent être préservées de toute artificialisation et de toute construction. En effet, les ripisylves contribuent notamment au maintien de la diversité biologique, à la qualité des paysages, à la préservation et la stabilisation des berges à la dissipation des courants lors des crues et à l'absorption des pollutions diffuses.

Un zonage spécifique, voire un classement au titre des éléments remarquables, associé à des prescriptions dans le règlement peut être mis en oeuvre afin de protéger la végétation rivulaire. De même, l'instauration d'une bande inconstructible le long des cours d'eau en zone peu ou pas urbanisée permet de laisser au cours d'eau un espace de liberté et de faciliter son entretien. Cette bande inconstructible permettra en outre de contribuer à réduire le transfert des substances polluantes vers les cours d'eau et à limiter les risques de dégradation mécanique des berges en préservant ou en reconstituant les zones tampons non constructibles ou aménageables (surfaces enherbées en bordure de cours d'eau, boisement des berges, haies).

### 7.2 - Le traitement des eaux usées

Les communes sont compétentes en matière d'assainissement des eaux usées qui doivent être soumises à un traitement approprié avant d'être rejetées dans le milieu naturel (articles L.2224-8 et R.2224-11 du Code général des collectivités territoriales). Les possibilités de développement urbain de la commune dépendent en partie de la capacité des équipements publics, notamment d'assainissement, à couvrir les besoins nouveaux qu'ils engendrent (augmentation de la population, imperméabilisation des sols...).

**La programmation de l'urbanisation est donc indissociable de celle de l'assainissement. Le document d'urbanisme doit en effet intégrer les contraintes liées à l'assainissement.**

## **7.3 - La gestion des eaux pluviales**

L'imperméabilisation croissante des sols, qui limite l'infiltration des eaux de ruissellement, est à l'origine de phénomènes de saturation et de débordement des réseaux d'assainissement qui engendrent inondations et pollutions des milieux aquatiques.

**Le SCoT prendra en compte la gestion des eaux pluviales en recherchant les meilleures solutions pour traiter cette problématique à la source.** En application de l'article L.2224-10 du CGCT, la commune mettra en place un zonage pluvial délimitant les zones où des mesures doivent être prises pour maîtriser l'imperméabilisation et les écoulements ainsi que pour assurer, en tant que de besoin, le traitement des eaux pluviales.

## 8 - LA PRÉSERVATION ET LA MISE EN VALEUR DES PAYSAGES ET DU PATRIMOINE

### 8.1 - Les sites inscrits et les sites classés (ensembles urbains)

Les **sites classés** sont des lieux dont le caractère exceptionnel justifie une protection de niveau national : éléments remarquables, lieux dont on souhaite conserver les vestiges ou la mémoire pour les événements qui s'y sont déroulés.

**L'inscription** est une reconnaissance de la qualité d'un site justifiant une surveillance de son évolution, sous forme d'une consultation de l'architecte des Bâtiments de France sur les travaux qui y sont entrepris.

### 8.2 - Les monuments historiques

Un monument historique est un monument ou un objet recevant par arrêté un statut juridique destiné à le protéger, du fait de son intérêt historique, artistique et architectural. Deux niveaux de protection existent : un monument peut être classé ou inscrit comme tel, le classement étant le plus haut niveau de protection. La protection concerne, dans le cas d'immobilier, tout ou partie de l'édifice extérieur, intérieur et ses abords. Il s'agit d'une reconnaissance d'intérêt public pour les immeubles (édifices, jardins et parcs, réserves archéologiques, etc.) qui concerne plus spécifiquement l'art et l'histoire attachés au monument et constitue une servitude d'utilité publique.

Les monuments sont indissociables de l'espace qui les entoure et toute modification de leur environnement proche, qu'il soit naturel ou bâti, rejait sur la perception que l'on peut en avoir. C'est pourquoi, le législateur a créé un périmètre d'un rayon de 500 mètres au sein duquel tous travaux de construction, démolition, transformation, déboisement sont soumis à l'avis de l'architecte des bâtiments de France.

**La liste des édifices protégée existants sur le territoire du SCoT est jointe en annexe.**

## 8.3 - L'Atlas des paysages alsaciens

L'atlas des paysages alsaciens a été élaboré sous le pilotage de la DREAL Alsace, il s'inscrit dans la politique nationale menée par le Ministère de l'écologie (MEDDTL) depuis de nombreuses années pour que, progressivement, chaque région dispose d'un atlas de paysage. Il répond à la demande de la Convention Européenne du Paysage, entrée en vigueur en France le 1<sup>er</sup> juillet 2006, qui prévoit un engagement d'identification et de qualification des paysages.

Plusieurs unités paysagères sont présentes sur le territoire du SCoT : Bande rhénane, Hardt et Sundgau, dont les principaux enjeux :

Bande rhénane	<p>Affirmer la présence du Rhin et du canal            Révéler la présence de l'eau            Soigner les abords des installations industrielles et leur architecture            Atténuer l'impact des gravières            Maîtriser l'urbanisation et soigner le rapport au Rhin            Mettre en valeur les espaces publics/affirmer les entrées</p>
Hardt	<p>Maintenir une diversité dans les paysages de grandes cultures du Nord de la Hardt            Soigner la qualité des bâtiments agricoles et de leurs abords            Valoriser les canaux            Mettre en valeur les lisières forestières            Soigner les accès à la forêt            Maîtriser les extensions villageoises/soigner le tour des villages            Mettre en valeur les espaces publics/affirmer les entrées</p>
Sundgau	<p>Pérenniser et valoriser le petit parcellaire des coteaux            Maintenir la place de l'arbre dans les paysages ouverts            Préserver les fonds de vallons et de vallées            Soigner la qualité des bâtiments agricoles et de leurs abords            Valoriser la présence de l'eau            Mettre en valeur les situations et les itinéraires en belvédère            Maîtriser la gestion forestière des boisements            Mettre en valeur les espaces publics/affirmer les entrées            Maîtriser les extensions villageoises/soigner le tour des villages</p>

## 8.4 - La qualité des entrées de ville

La qualité des entrées de ville et de l'urbanisme aux abords des axes routiers doit également constituer une priorité du PLU afin d'éviter une banalisation des paysages périurbains. En tant que porte d'entrée de l'espace bâti, il est impératif de veiller à la qualité de l'aménagement et du développement urbain (prise en compte du paysage, présentation des cônes de vue et perspectives).

Afin d'améliorer la qualité architecturale, urbanistique et paysagère des "entrées de ville", la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement a introduit l'article L.111-1-4 dans le Code de l'urbanisme remplacé par les nouveaux articles L.111-6 à L.111-10 qui définit, en dehors des espaces urbanisés des communes, un principe d'inconstructibilité aux abords des grands axes routiers.

Sauf exceptions expressément prévues par la loi, ce principe s'applique sur une largeur de :

- 100 m de part et d'autre de l'axe des autoroutes, des routes express et des déviations au sens du code de la voirie routière ;
- 75 m de part et d'autre de l'axe des autres routes classées à grande circulation.

Cette interdiction ne s'applique pas :

- aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- aux réseaux d'intérêt public.

Un document d'urbanisme peut fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par le présent article lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

## 8.5 - La loi Architecture et Patrimoine

La loi du 7 juillet 2016 relative à la liberté de la création, à l'architecture et au patrimoine modernise la protection du patrimoine.

La loi intègre les modalités de gestion des biens classés au patrimoine mondial de l'Unesco dans le droit national. Les règles de conservation et de mise en valeur qu'impose ce classement devront désormais être prises en compte dans l'élaboration des documents d'urbanisme.

En outre, la loi crée la notion de "sites patrimoniaux remarquables" pour les villes, villages ou quartiers dont la conservation, la restauration, la réhabilitation ou la mise en valeur présente, au point de vue historique, architectural, archéologique, artistique ou paysager, un intérêt public. Un plan de sauvegarde et de mise en valeur peut être établi sur tout ou partie du site patrimonial remarquable. Le plan de sauvegarde et de mise en valeur est élaboré conjointement par l'État et l'autorité compétente en matière de plan local d'urbanisme (commune ou établissement public de coopération intercommunale). Le périmètre de protection des abords des monuments historiques, fixé à 500 mètres actuellement, pourra être revu à la baisse ou à la hausse, avec l'accord de l'architecte des bâtiments de France (ABF).

Par ailleurs, la loi crée un label dédié au patrimoine d'intérêt architectural récent (biens de moins d'un siècle qui ne peuvent être reconnus "monuments historiques") pour faire en sorte que leur modification ou destruction ne se fasse sans concertation préalable avec les services chargés de la protection du patrimoine. Une Commission nationale du patrimoine et de l'architecture est créée, elle se substitue à la Commission nationale des monuments historiques.

En matière d'urbanisme, le seuil rendant obligatoire l'intervention d'un architecte est fixé à 150 m<sup>2</sup> (hors bâtiments agricoles). L'intervention d'un architecte et d'un paysagiste sera obligatoire sur les projets de lotissements, au motif de lutter contre "la France moche".

### 9.1 - La commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF)

La nouvelle commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) est créée par la loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'Agroalimentaire et la Forêt (LAAAF). Ce nouveau dispositif marque la volonté du législateur de lutter contre l'artificialisation outrancière des sols et de s'inscrire dans un développement durable du territoire. Dans la suite de la CDCEA, la CDPENAF intègre l'agriculture dans un projet global d'économie durable du territoire.

Cette commission peut être consultée sur toute question relative à la réduction des surfaces naturelles, forestières et à vocation ou à usage agricole et sur les moyens de contribuer à la limitation de la consommation des espaces naturels, forestiers et à vocation ou à usage agricole.

Elle émet, dans les conditions définies par le code de l'urbanisme, un avis sur l'opportunité, au regard de l'objectif de préservation des terres naturelles, agricoles ou forestières, de certaines procédures ou autorisations d'urbanisme.

Elle peut demander à être consultée sur tout autre projet ou document d'aménagement ou d'urbanisme, à l'exception des projets de plans locaux d'urbanisme concernant des communes comprises dans le périmètre d'un schéma de cohérence territoriale approuvé après le 13 octobre 2014.

#### Des saisines obligatoires

- avis sur les SCoT entraînant une réduction des espaces NAF ;
- avis sur les procédures et dérogations concernant les territoires hors SCoT approuvés et qui induit une réduction des espaces (CC, PLU) ;
- avis pour toute procédure PLU, s'agissant des zones A et/ou N (STECAL) ;
- avis pour toute procédure PLU ou CC si réduction surfaces AOP.

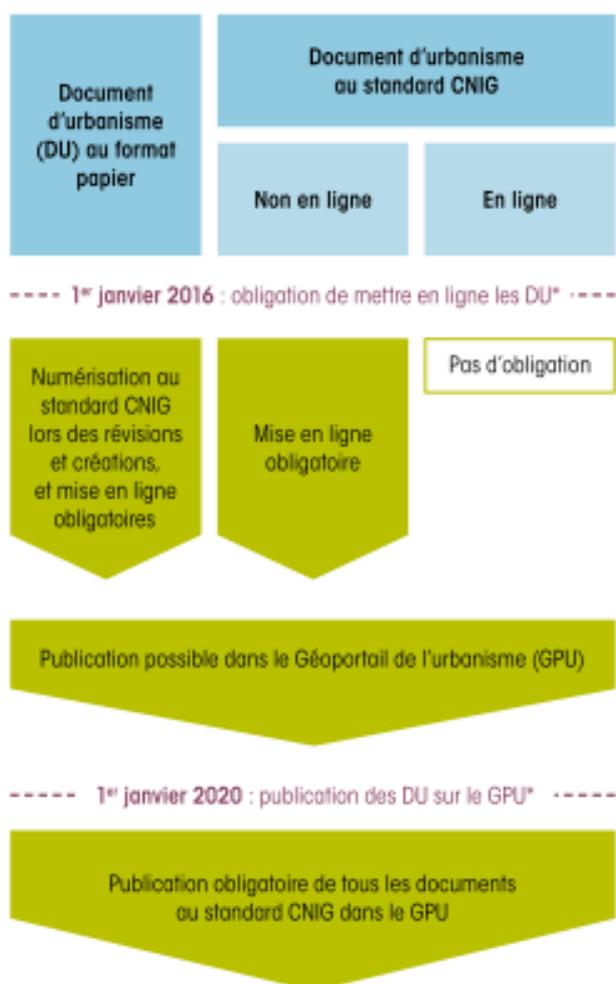
#### Des saisines facultatives

La CDPENAF peut demander à consulter tout projet ou document d'aménagement ou d'urbanisme, à l'exception des projets de plans locaux d'urbanisme concernant des communes comprises dans le périmètre d'un schéma de cohérence territoriale approuvé après le 13 octobre 2014, date de promulgation de la loi d'Avenir pour l'Agriculture, l'Alimentation et la Forêt (LAAAF).

## 10.1 - La mise en place de la dématérialisation des documents d'urbanisme

La directive européenne INSPIRE vise la mise à disposition du citoyen d'informations géolocalisées sur les thématiques du développement durable tel qu'un PLU. La dématérialisation d'un document d'urbanisme est la transcription de ce dossier papier en fichiers informatiques pouvant être publiés sur Internet, échangés et combinés.

A terme, tous les documents d'urbanisme dématérialisés seront accessibles via le Géoportail de l'urbanisme (GPU). Les conditions de sa mise en œuvre sont déterminées par l'ordonnance n° 2013-1184 relative à l'amélioration des conditions d'accès aux documents d'urbanisme et aux servitudes d'utilité publique du 19/12/2013. Au 1<sup>er</sup> janvier 2020, tous les documents d'urbanisme seront accessibles à tous et librement.



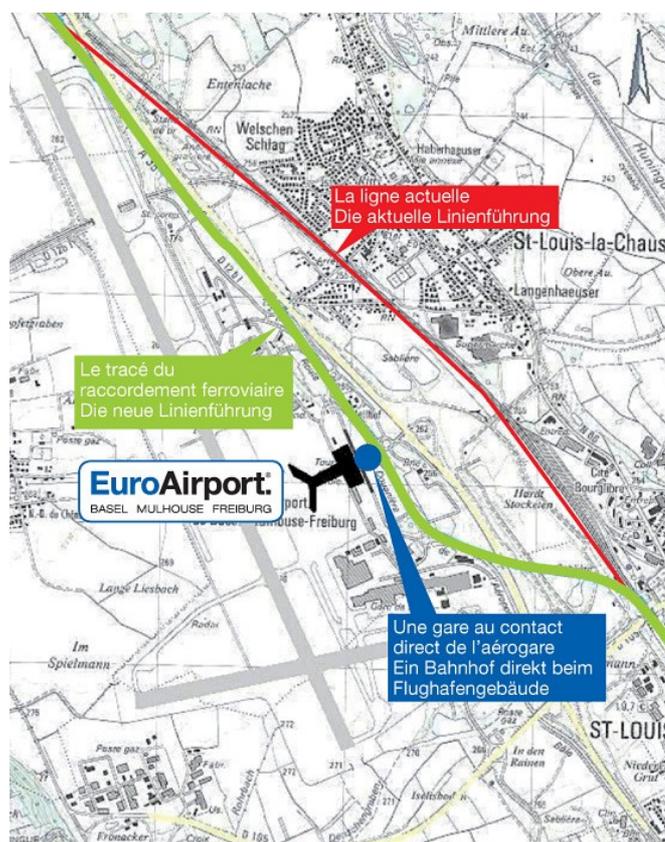
## 10.2 - L'aéroport de Bâle-Mulhouse

### 10.2.1 - Convention franco-suisse du 4 juillet 1949

Une convention a été conclue à Berne le 4 juillet 1949 en vue de la construction et de l'exploitation de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Par décision du 25 janvier 1996, un avenant à cette convention a été établi au cahier des charges annexé à la convention. Celui-ci dispose en particulier de poursuivre l'extension de l'aéroport et de ses installations et de porter à environ 850 hectares l'emprise maximale de l'aéroport.

### 10.2.2 - Raccordement ferroviaire de l'EuroAirport

Un projet de raccordement ferroviaire d'une nouvelle ligne d'environ 7 km entre le Nord de l'Aéroport et la gare de Saint-Louis est à l'étude et desservira directement l'aérogare. La maîtrise d'ouvrage des études est assurée par SNCF Réseau.



### 10.2.3 - Prolongation du Tramway

La Communauté d'Agglomération des Trois Frontières a engagé une étude du prolongement de la ligne 3 du tramway, au-delà de la gare de Saint-Louis en direction de l'aéroport qui permettra de relier la gare au Pôle de loisirs et de commerce avant que la ligne ne se poursuive plus tard jusqu'au parvis de l'aérogare.

## 11 - INFORMATIONS DIVERSES

### 11.1 - Informations complémentaires de certains services consultés

**La Direction régionale des affaires culturelles, service régional de l'archéologie de Strasbourg** transmet la carte des zones de présomption de prescription archéologique (ZPPA), du périmètre concernée par le SCoT. Elle précise que ces zonages sont définis par le service régional de l'archéologie en application de la loi du 17 janvier 2001, modifiée le 1<sup>er</sup> août 2003, relative à la prise en compte du patrimoine archéologique dans certaines procédures d'urbanisme et arrêtés par le préfet en date du 1<sup>er</sup> août 2003. Dans ces zones, le SRA doit être consulté à l'occasion de toutes les demandes d'autorisation de construire, de démolir, de certificat d'urbanisme et déclarations de travaux afin de lui permettre d'effectuer, à titre préventif, toute les interventions nécessaires à l'étude scientifique ou à la protection du patrimoine archéologique. Hors de ces zonages, les dossiers de demandes de permis de construire, de démolir et d'autorisation d'installations ou travaux divers d'une emprise au sol supérieure à 2000 m<sup>2</sup>, devront être transmis au préfet de Région dans les conditions définies par le décret n° 2002-89 du 16 janvier 2002 relatif aux procédures administratives et financières en matière d'archéologie préventive.

Les communes concernées :

- **SIERENTZ**, 871, zone type A : vestiges de la période néolithique et d'une agglomération gallo-romaine ;
- **KEMBS** : 715, zone type A : agglomération secondaire gallo-romaine.

Carte en annexe.

**La Direction départementale de la cohésion sociale et de la protection des populations, inspection des installations classées** informe de la présence de 34 élevages classés ou établissements canins, avec siège social sur le territoire du SCoT (liste et carte en annexe).

**Le Ministère de la Défense, armée de terre** indique que des immeubles militaires sont inclus dans le périmètre du SCoT, à savoir le réseau anti-char à Blotzheim et la cité des cadres rue des Oeillets à Saint-Louis.

**La Direction territoriale de Strasbourg des Voies navigables de France** signale l'existence de chemins de halage le long du canal de Huningue (sous gestion Etat - France-Domaine) et le long de la rive gauche du Rhin. Elle souhaite que leur accès soit maintenu et garanti pour leurs agents, dans le cadre de l'exercice de leurs missions.

Dans le cadre du Schéma d'orientation portuaire du bassin Rhin, VNF rappelle que le port de Huningue est bel et bien un outil ayant vocation à dynamiser le fret fluvial, le transport multimodal, mais également le développement économique du territoire. A ce titre, la commune de Village-Neuf souhaite d'ores et déjà inscrire la zone au Nord de la concession d'outillage public, au plan de zonage dans la zone portuaire dans le nouveau PLU. VNF demande que le futur SCoT prenne en compte cette disposition et souhaite être associé aux réunions des personnes publiques

associées (en annexe, le document "Schéma d'orientation portuaire du bassin Rhin).

**Le Conseil départemental du Haut-Rhin** transmet la liste des communes concernées par des zones de préemption des espaces naturels sensibles (cf. paragraphe plus avant) et indique que les données cartographiques détaillées sont consultables sur le site Internet Infogeo68 à l'adresse suivante : <http://www.infogeo68.fr/>. Les communes concernées sont : Rosenau, Village-Neuf, Bartenheim et Hégenheim (carte et liste des communes concernées).

**La Direction de l'immobilier de la SNCF** rappelle les servitudes d'utilité publique présentes sur le territoire du SCoT :

- ligne n° 015000 reliant Strasbourg-Ville à Saint-Louis qui traverse le territoire des communes de Schlierbach, Geispitzen, Sierentz, Bartenheim, Blotzheim et Saint-Louis ;
- ligne n° 135000 reliant Waldighoffen à Saint-Louis qui traverse le territoire des communes de Blotzheim et de Saint-Louis ;
- ligne n° 136000 reliant Saint-Louis à Huningue qui traverse le territoire des communes de Saint-Louis, Huningue et Village-Neuf.

**GRT Gaz** rappelle la présence de canalisations de transports de matières dangereuses (cf. paragraphe risques) et transmet les cartes des communes traversées par ces ouvrages (en annexe).

## 12 - LES ANNEXES

- 1 Cartes Atlas des zones inondables (DDT 68)
- 2 Prescription PPRN du 19/02/2008 (DDT 68)
- 3 Plan des SUP
- 4 Arrêté n° 2009-0072 du 05/01/2009 portant approbation des cartes de bruit des grands infrastructures terrestres du Haut-Rhin + carte
- 5 Carte Natura 2000
- 6 Carte des zones humides (DDT 68)
- 7 Cartes trame verte et bleue (SRCE)
- 8 Carte des forêts du Haut-Rhin (emprise et réglementation) (DDT 68)
- 9 Carte des protections réglementaires (DDT 68)
- 10 Carte des ZNIEFF
- 11 Liste des monuments classés historique
- 12 Carte des zones de présomption de prescription archéologique
- 13 Carte des installations classées (DDCSPP)
- 14 Schéma d'orientation portuaire du bassin Rhin (VNF)
- 15 Carte et liste des communes espaces naturels sensibles
- 16 Cartes des communes traversées par des ouvrages (GRT Gaz)



Liberté - Égalité - Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DU HAUT-RHIN

DIRECTION DES  
COLLECTIVITES LOCALES  
ET DE L'ENVIRONNEMENT  
BUREAU DE L'URBANISME  
ET DE L'ENVIRONNEMENT

DIRECTION DEPARTEMENTALE  
DE L'AGRICULTURE ET DE LA FORET  
SOUS-DIRECTION DE L'ENVIRONNEMENT

## ARRETE

N° 2008-05012 du 19 FEV. 2008

portant création d'un plan de prévention du risque naturel prévisible  
inondation pour les communes de Blotzheim et Hésingue

-----  
**LE PREFET DU HAUT-RHIN**  
Chevalier de la Légion d'Honneur  
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

**VU** le Code de l'Environnement, et notamment les articles L 562-1 à L 562-9 et R 562-1 à R 562-10 ;

**CONSIDERANT** les risques d'inondation engendrés par les crues de l'Alte Bach/Muhlbach et du Liesbach d'une part, et par les phénomènes de coulées d'eaux boueuses d'autre part ;

**CONSIDERANT** la demande d'engagement d'un plan de prévention des risques inondation exprimée par le Maire de BLOTZHEIM, par courrier du 24 septembre 2007 ;

**CONSIDERANT** la demande d'engagement d'un plan de prévention des risques inondation exprimée par le Maire de HESINGUE, par courrier du 16 janvier 2008 ;

**SUR** proposition du Directeur Départemental de l'Agriculture et de la Forêt du Haut-Rhin,

# ARRETE

## Article 1<sup>er</sup>

Un plan de prévention du risque naturel prévisible inondation est prescrit par le présent arrêté sur le territoire des communes de Blotzheim et Héisingue.

## Article 2

La Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt est chargée d'instruire ce projet.

## Article 3

Le Secrétaire Général de la Préfecture et le Directeur Départemental de l'Agriculture et de la Forêt sont chargés de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié aux maires des communes de Blotzheim et Héisingue et publié au Recueil des Actes administratifs de la Préfecture du Haut-Rhin.

Fait à Colmar, le 19 FEV. 2008

Pour le Préfet et par délégation,

Le Secrétaire Général,

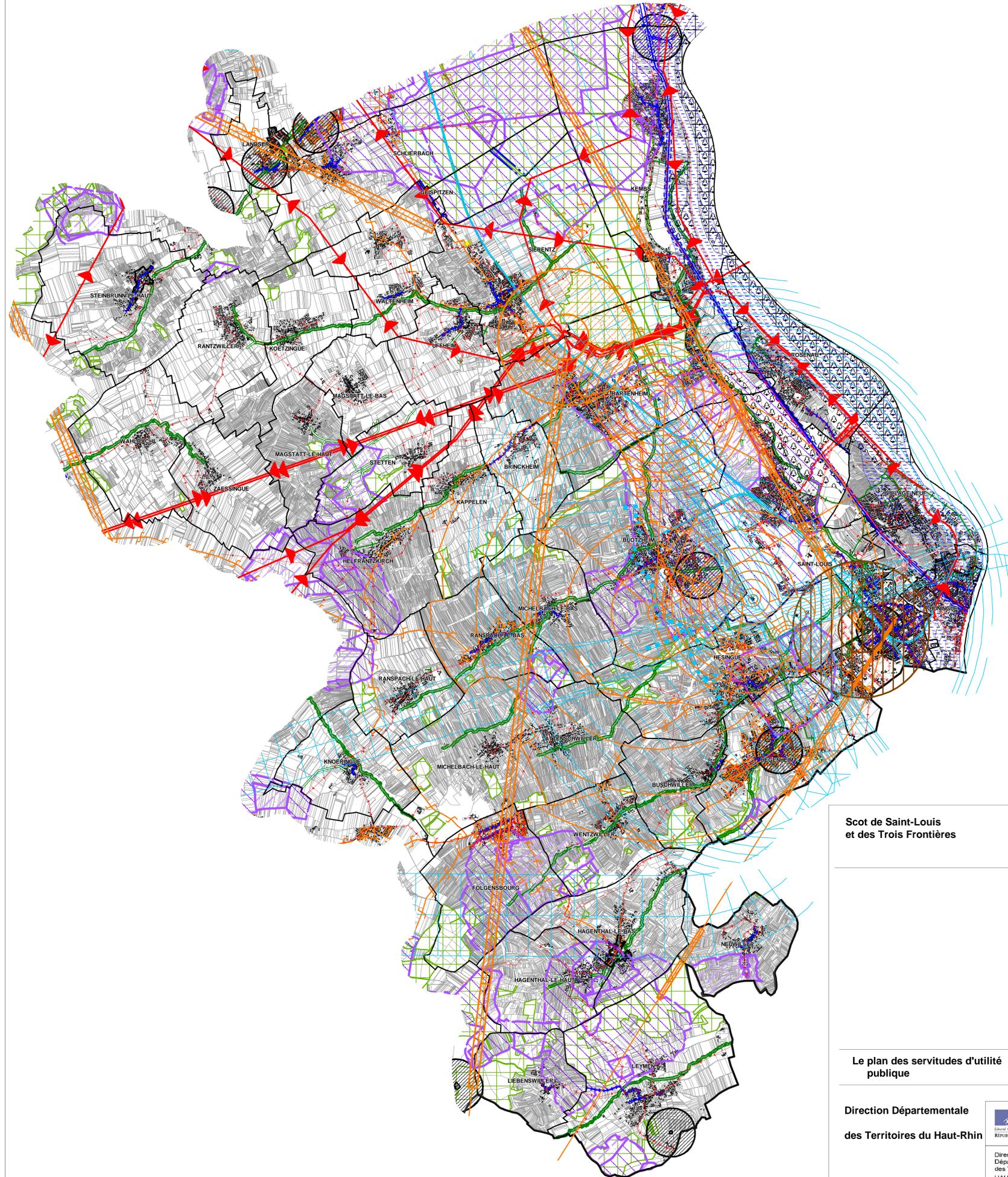
  
Patrick PINCET

Pour copie certifiée  
conforme à l'original

Pour le Préfet  
et par délégation  
Le Chef de Bureau

  
Annette BANVILLET

	Bois et Forêts relevant du régime forestier	Direction Régionale de l'Office National des Forêts Code forestier
<b>Servitudes d'utilité publique</b>		
	A 4 Terrains riverains des cours d'eau non domaniaux	Direction Départementale des Territoires - Loi "Risques" du 30.07.2003
	A 5 Pose des canalisations publiques	Maitre d'ouvrage - Loi n°92-1283 du 11.12.1992 - Code rural Art. L. 152.1
	A 6 Ecoulement des eaux ruisselées attachées aux travaux d'assainissement des terres par le tramage	Maitre d'ouvrage - Code Rural Art. L35 à L38 codifiés en L. 152-29 à L. 152-32 et L. 152D-13
	A 7 Forêts de protection	Direction Régionale de l'Office National des Forêts Code forestier: Art L. 411-1 à L. 413-1 R. 411-1 à R. 413-4 Décret du 04.06.1993
	AC1 Protection des monuments historiques	Service Départemental de l'Architecture et de Patrimoine - COLMAR
	AC2 Protection des sites	Service Départemental de l'Architecture et de Patrimoine - COLMAR - Code de l'Environnement
	AC3 Réserves naturelles	Direction Régionale de l'Environnement 8, rue Abdoulaye Seydoux - 67080 STRASBOURG Loi n° 78-629 du 10.07.1978
	AS1 Protection des eaux potables	Agence Régionale de la Santé d'Alsace Cité administrative Gazart 14 rue du Maréchal Juin 67084 STRASBOURG Cedex - Code de la Santé Publique: Art. L. 1321-1 à L. 1321-3 et R. 1321-1 à R. 1321-66
	EL 2 Zones submersibles	Service de la Navigation de STRASBOURG 25, Rue de la Nuele Bleue - 67031 STRASBOURG - Loi locale du 02.07.1891 - Règlement d'application du 14.02.1992 Article 39 et 41
	EL 3 Halage et marchepied	Service de la Navigation de STRASBOURG 25, Rue de la Nuele Bleue - 67031 STRASBOURG - Code du domaine public fluvial et de la navigation intérieure - Art. 15.16, et 28 - Code Rural - Art. 424
	EL 6 Terrains nécessaires aux routes nationales et aux autoroutes	Direction Départementale des Territoires - Ordonnance n°58-1311 du 23.12.1958 - Décret n°58-1310 du 23.12.1958
	EL 7 Alignement	Direction Départementale des Territoires - R.N. - Décret n° 63-1245 du 20.10.1962 - R.D. - Décret n° 61-231 du 08.03.1961 - Voies communales - Décret n° 64-262 du 14.03.1964
	I 3 Transport de gaz	GRT Gaz - Région Nord-Est 25, Quai Sainte Catherine 54042 NANCY Cedex - Loi du 05.04.1946 - Décret du 11.06.1970
	I 4 Lignes électriques	E.R.D.F. - G.R.D.F. Alsace 2, Rue de l'Île 68110 ILLZACH - Loi du 15.06.1906 - Arrêté du 13.02.1970
	- Lignes moyenne tension	
	- Lignes haute tension	RTE - GMR Alsace Groupe d'Exploitation Transport - Alsace 15, Avenue de Mülhouse - 68110 ILLZACH - Loi du 15.06.1906 - Arrêté du 13.02.1970 - Décret n° 67-886 du 06.10.1967
	Int 2 Abonnement et entree de la frontière Franco-Suisse	Préfecture du Haut-Rhin - COLMAR - Décret n° 67-317 du 01.04.1967
	PM2 Installations classées	Direction Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de l'Environnement STRASBOURG - Arrêté préfectoral du 19.03.1997
	PT 1 Transmissions radioélectriques	Service gestionnaire - Décret n° 62-273 du 12.03.1962
	PT 2 Transmissions radioélectriques - Obstacles	Service gestionnaire - Décret n° 62-274 du 12.03.1962
	PT 3 Câbles téléphoniques	France Telecom Unité Régionale de Réseau d'Alsace Service Sval 1, rue René Lemaire BP n°90111 SCHILTIGHEIM 67012 STRASBOURG Cedex - Décret n° 62-275 du 12.03.1962
	T1 Zone ferroviaire en bordure de laquelle peuvent exister les servitudes relatives au chemin de fer	S.N.C.F. Délégation territoriale de l'immobilier - Est 17 Rue André Pagan 51100 REIMS - Loi du 15.07.1845 - Décret n° 738 du 22.03.1942 - Code minier - Art. 84 et 107 - Code Forestier - Art. L. 1322-8 - Loi du 29.12.1962 - Décret loi du 30.10.1925 modifié en Art. 6 par la loi n° 957 du 27.10.1942 - Décret n° 59-962 du 31.07.1959 - Décret n° 64-262 du 14.03.1964 - Décret n° 69-601 du 10.06.1969 - Décret n° 80-331 du 07.05.1980
	T4 Aéroport : balisage	Direction Départementale des Territoires - Arrêté du 31.12.1984 modifié par l'arrêté du 20.08.1992 - Circulaire 20843/2A du 18.08.1980
	T5 Aérodrôme : déagrement	DGAC - SNA, Pôle de Lyon 210 rue d'Allemagne - BP 606 69125 LYON Saint-Exupéry - Arrêté du 07.06.2007
	T7 Aérodrôme : installations particulières	Direction Départementale des Territoires - Code de l'Aviation Civile - Art. - R - 244-1 - Code de l'Urbanisme - Art. L. - R - 421-1 R - 421-38-13 - Arrêté du 25.07.1990 complété par l'arrêté du 07.12.2010



**Scot de Saint-Louis et des Trois Frontières**

---

**Le plan des servitudes d'utilité publique**

---

**Direction Départementale des Territoires du Haut-Rhin**



Direction Départementale des Territoires HAUT - RHIN

**Service Connaissance, Aménagement et Urbanisme**  
Bureau Urbanisme et Planification Territoriale  
Cité administrative  
68026 Colmar

N  
1  
Echelle : 1/35000

01/08/2017  
SCAU - BUPT  
Source : DOT68 SCAUBUPT



*Liberté • Égalité • Fraternité*

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**PREFECTURE DU HAUT-RHIN**

Direction Départementale de  
l'Équipement du Haut-Rhin

Bureau de l'Urbanisme et  
de l'Environnement

## **ARRETE**

**n° 2009-0072 du 05 janvier 2009**

**portant approbation des cartes de bruit  
des grandes infrastructures terrestres du Haut-Rhin**

**LE PREFET DU HAUT-RHIN**

Chevalier de la Légion d'Honneur  
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

- VU** la Directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;
- VU** le Code de l'Environnement, notamment ses articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11 ;
- VU** l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

**SUR PROPOSITION** du Secrétaire Général de la Préfecture du Haut-Rhin ;

### **ARRETE :**

**ARTICLE 1 :** Sont approuvées les cartes de bruit stratégiques concernant les réseaux des infrastructures terrestres suivantes :

- 1) les autoroutes et routes nationales suivantes : A 35, A 36, RN 66 et RN 83
- 2) l'autoroute concédée : A 36
- 3) les routes départementales : RD 83, RD 483, RD 68, RD 105, RD 13, RD 415, RD 430, RD 8b2, RD 8b3, RD 432, RD 38, RD 39, RD 56III, RD 66
- 4) les voies communales de Mulhouse :
  - avenues de Colmar, Aristide Briand, Alphonse Juin, Général Leclerc et Schumann
  - rues de Belfort, Josué Hofer, de l'Ill, Léon Jouhaux, Lefebvre, Jacques Preiss
  - boulevard des Nations et Porte du Miroir
- 5) les voies communales de Colmar :
  - avenue Clémenceau
- 6) les voies ferrées : Ligne 115000 – secteurs Lutterbach et Mulhouse – Ville

**ARTICLE 2** - le présent arrêté comporte :

- 3 documents graphiques du bruit par catégorie de réseau au 1/25.000<sup>ème</sup> listés ci-après :
  - des cartes de type A localisant les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones en Lden par pas de 5 en 5 de 55 dB(A) à supérieur à 75 dB(A) ;
  - des cartes de type A localisant les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones en Ln par pas de 5 en 5 de 50dB(A) à supérieur à 70 dB(A) ;
  - des cartes de type C représentant les zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L. 572-6 du code de l'environnement sont dépassées : le Lden dépassant 68 dB(A) et le Ln dépassant 62 dB(A);
- une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés au bruit dans ces zones (paragraphe 5.2 des notices) ;
- un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration.

**ARTICLE 3** - Ces cartes peuvent être consultées à la préfecture du Haut-Rhin – Bureau de l'Urbanisme et de l'Environnement.

Elles seront mises en ligne sur le site Internet de la préfecture du Haut-Rhin : [www.haut-rhin.pref.gouv.fr](http://www.haut-rhin.pref.gouv.fr)

**ARTICLE 4** - Le présent arrêté sera publié au Recueil des Actes Administratifs de la Préfecture du Haut-Rhin.

**ARTICLE 5** - Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Strasbourg dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

**ARTICLE 6** - Le Secrétaire Général de la Préfecture du Haut-Rhin, le Directeur Interdépartemental des Routes de la région Est, la Directrice Régional de l'Equipement, le Directeur Départemental de l'Equipement du Haut-Rhin, le Président du Conseil Général du Haut-Rhin, le Maire de la Ville de Mulhouse, le Maire de la Ville de Colmar, la Société des Autoroutes Paris-Rhin-Rhône, le Directeur Régional de Réseau Ferré de France sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Colmar, le

**5 JAN. 2009**

LE PREFET



Jean-Claude BASTION

**ANNEXE1 : les cartes au 1/25000<sup>ème</sup>**

**ANNEXE2 : les résumés non techniques par gestionnaire**

# Classement sonore des infrastructures de transports terrestres

### Classement Routes par catégorie bruit

- 1 largeur du secteur = 300m
- 2 largeur du secteur = 250m
- 3 largeur du secteur = 100m
- 4 largeur du secteur = 30m
- 5 largeur du secteur = 10m

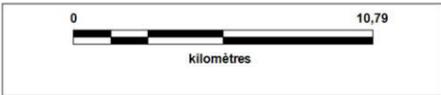
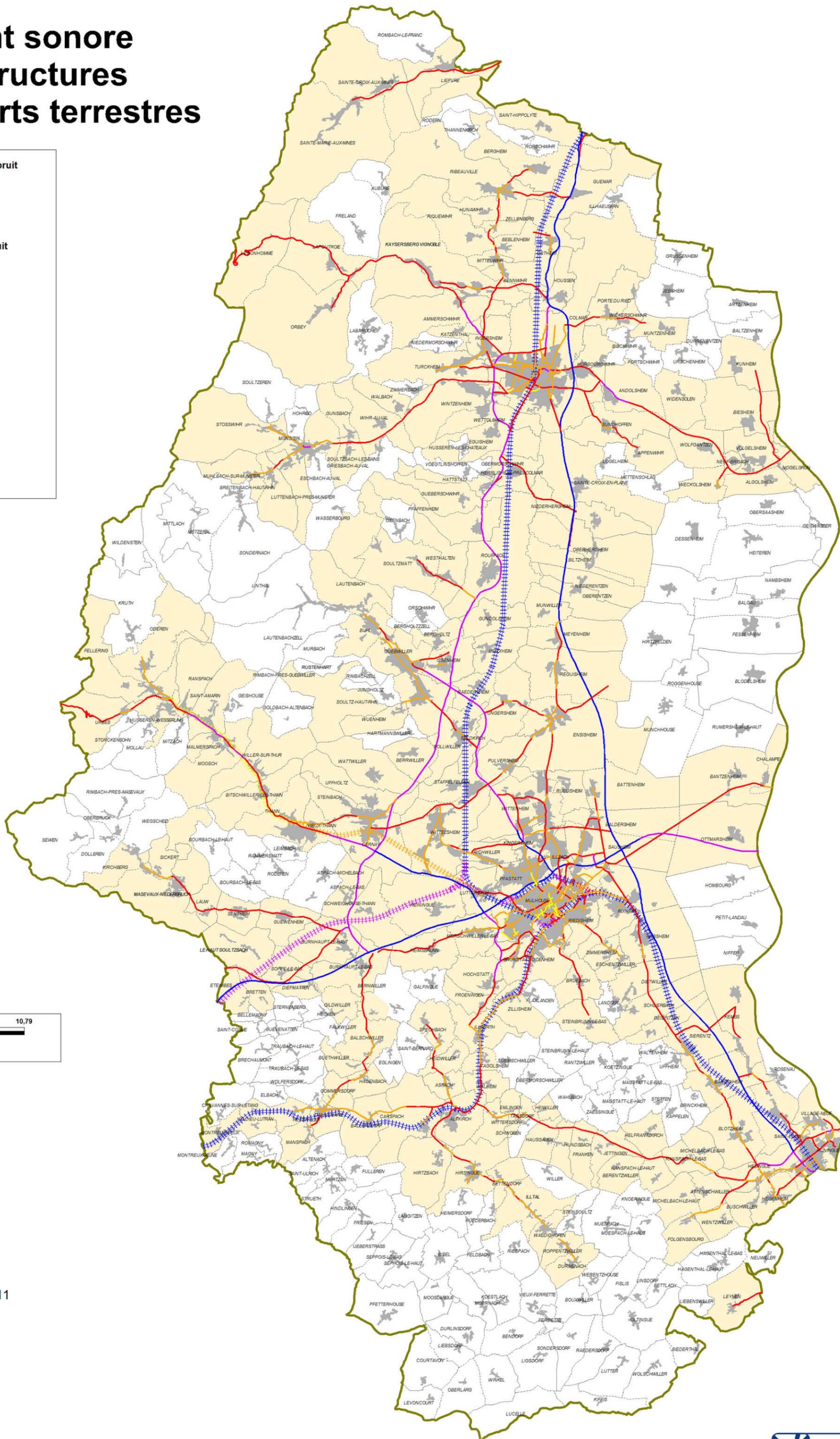
### Classement RFF par catégorie\_bruit

- ▄▄▄▄▄▄ 1 largeur du secteur = 300m
- ▄▄▄▄▄▄ 2 largeur du secteur = 250m
- ▄▄▄▄▄▄ 3 largeur du secteur = 100m
- ▄▄▄▄▄▄ 4 largeur du secteur = 30m
- ▄▄▄▄▄▄ 5 largeur du secteur = 10m

### Classement Tramway par catégorie

- + + + + 4 largeur du secteur = 30m
- + + + + 5 largeur du secteur = 10m

- Zones bâties
- Limite d'agglomération
- Communes concernées par le classement
- Limite département



Réalisation : 26/01/2016  
 Auteurs : DDT68/MIT  
 Source des données :  
 CETE Est - CG68 - RFF  
 Réf : ©IGN BDCARTO® 2011

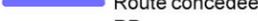


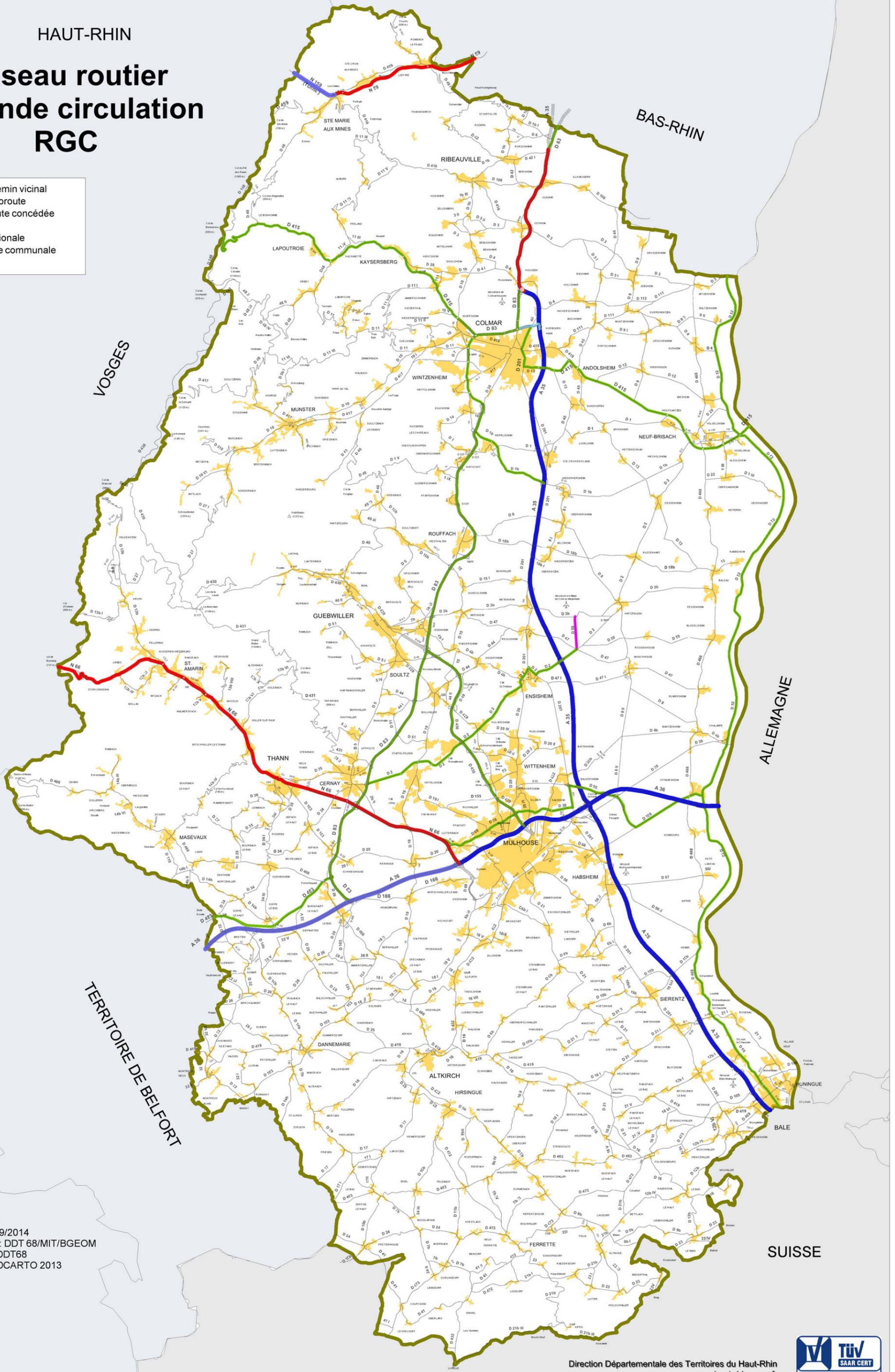
PRÉFET  
DU HAUT-RHIN



HAUT-RHIN

# Réseau routier à grande circulation RGC

-  Chemin vicinal
-  Autoroute
-  Route concédée
-  RD
-  Nationale
-  Voie communale



Echelle : 1/250 000  
Date création : 01/09/2014  
Service producteur : DDT 68/MIT/BGEOM  
Source données : DDT68  
Référentiel : IGN BDCARTO 2013



Direction Départementale des Territoires du Haut-Rhin  
[www.haut-rhin.gouv.fr](http://www.haut-rhin.gouv.fr)



# Les ESPACES NATURELS PROTEGES dans le HAUT-RHIN



VOSGES

BAS-RHIN

HAUTE SAONE

ALLEMAGNE

- Sites NATURA 2000 (72000 ha couverts)**
- Zones Spéciales des Conservation (ZSC)**
- Sites chauves-souris Vosges haut-rhinoises (6231 ha)
  - Promontoires siliceux (188 ha)
  - Collines sous-vosgiennes (470 ha)
  - Hautes-Vosges (9002 ha)
  - Vosges du Sud (5106 ha)
  - Hardt Nord (6546 ha)
  - Secteur alluvial Rhin-Ried-Bruch (4259 ha)
  - Vallée de la Doller (1155 ha)
  - Vallée de la Largue (991 ha)
  - Sundgau, région des étangs (198 ha)
  - Jura alsacien (3998 ha)
- Zones de Protection Spéciale (ZPS)**
- Hautes-Vosges (23680 ha)
  - Ried de Colmar à Sélestat (5229 ha)
  - Vallée de Rhin, Artzenheim à Village-Neuf (4894 ha)
  - Zones agricoles de la Hardt (9198 ha)
  - Forêt domaniale de la Hardt (13040 ha)

Limites administratives  
 Arrondissements  
 Communes

DOUBS

TERRITOIRE DE BELFORT

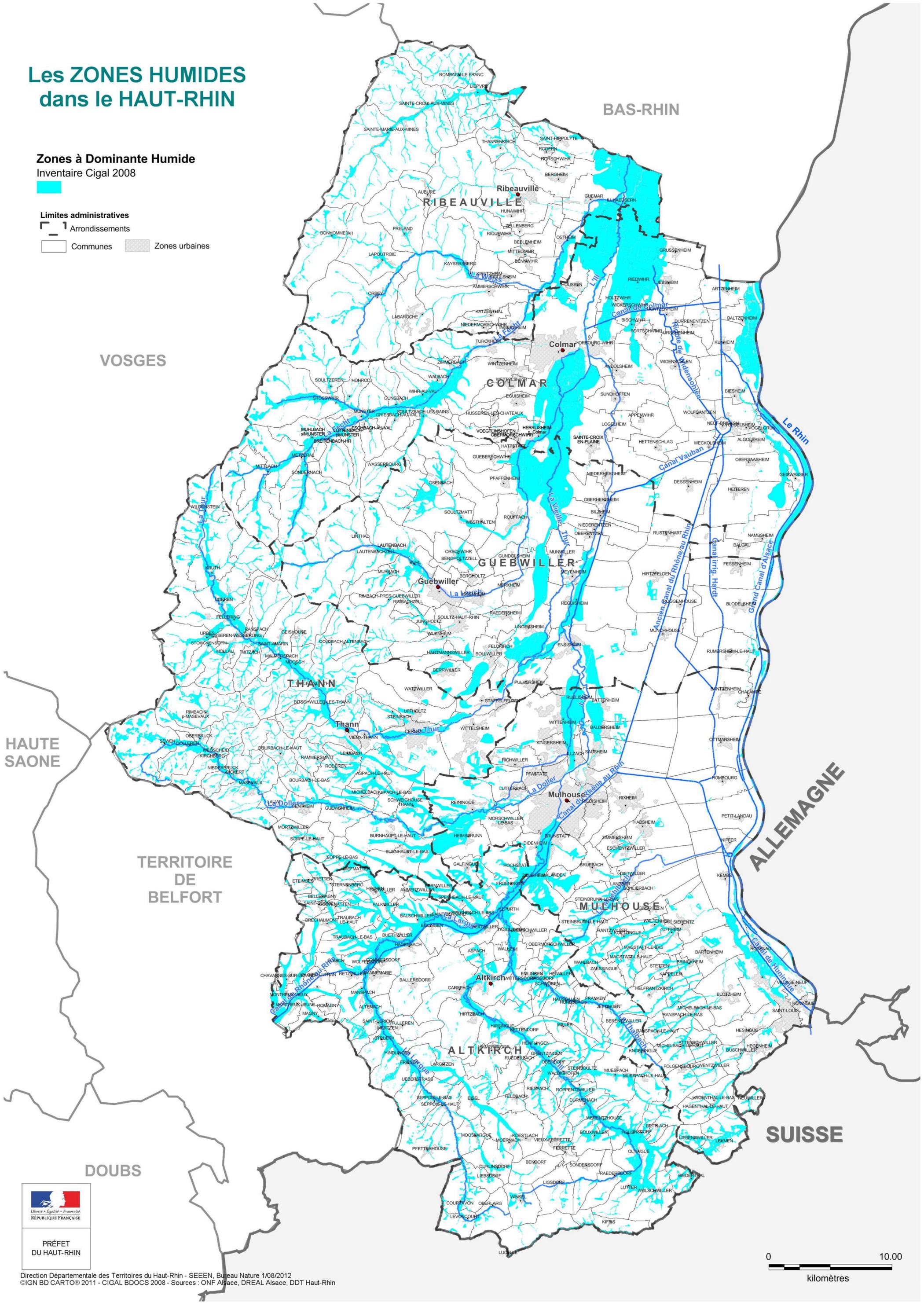
SUISSE



PRÉFET DU HAUT-RHIN

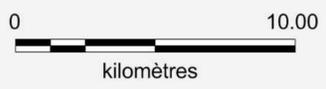
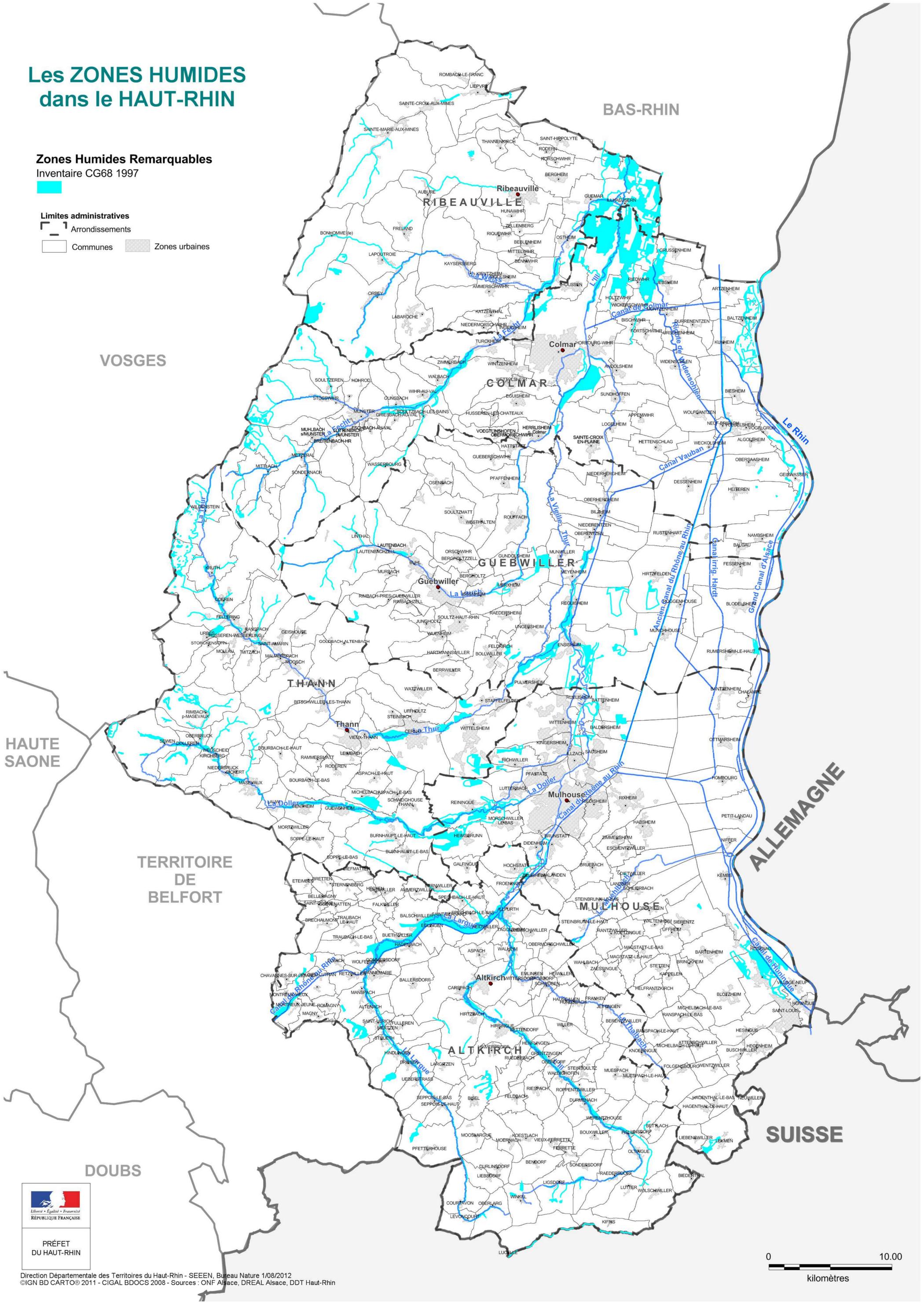
# Les ZONES HUMIDES dans le HAUT-RHIN

Zones à Dominante Humide  
Inventaire Cigal 2008

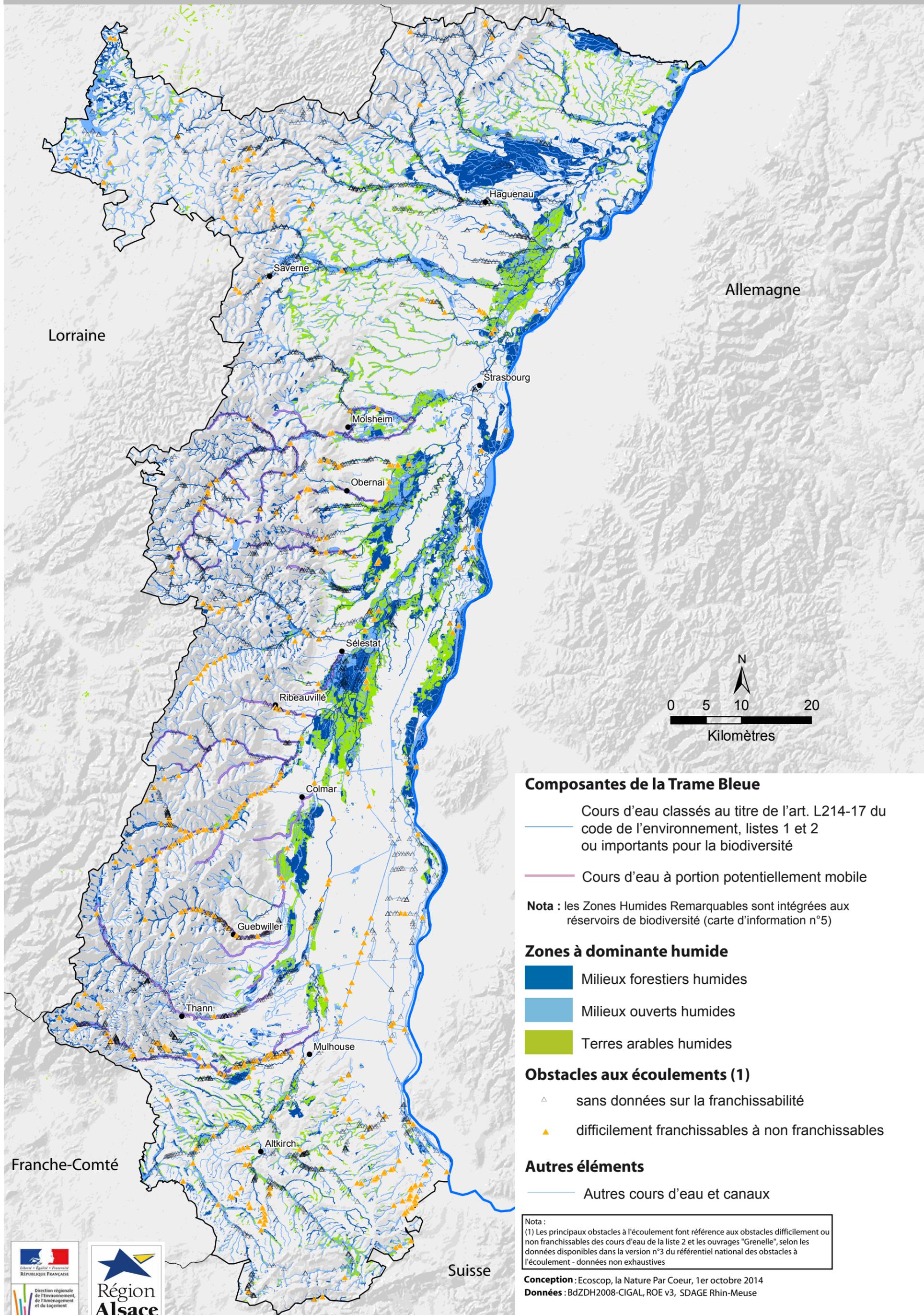


# Les ZONES HUMIDES dans le HAUT-RHIN

Zones Humides Remarquables  
Inventaire CG68 1997



# Carte d'information n°6 : Trame Bleue du SRCE



## Composantes de la Trame Bleue

- Cours d'eau classés au titre de l'art. L214-17 du code de l'environnement, listes 1 et 2 ou importants pour la biodiversité
- Cours d'eau à portion potentiellement mobile

**Nota :** les Zones Humides Remarquables sont intégrées aux réservoirs de biodiversité (carte d'information n°5)

## Zones à dominante humide

- Milieux forestiers humides
- Milieux ouverts humides
- Terres arables humides

## Obstacles aux écoulements (1)

- △ sans données sur la franchissabilité
- ▲ difficilement franchissables à non franchissables

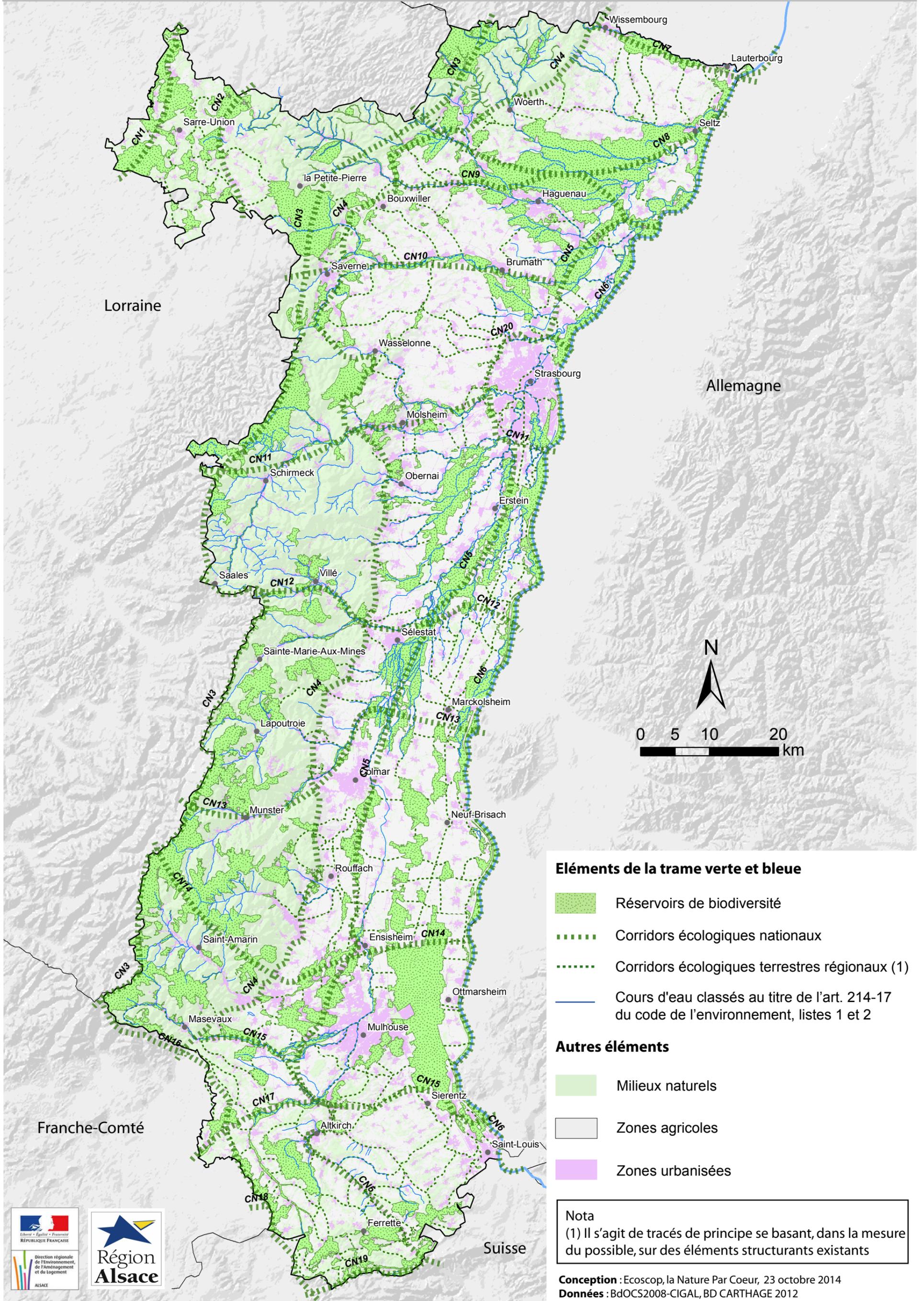
## Autres éléments

- Autres cours d'eau et canaux

**Nota :**  
 (1) Les principaux obstacles à l'écoulement font référence aux obstacles difficilement ou non franchissables des cours d'eau de la liste 2 et les ouvrages "Grenelle", selon les données disponibles dans la version n°3 du référentiel national des obstacles à l'écoulement - données non exhaustives

**Conception :** Ecoscop, la Nature Par Coeur, 1er octobre 2014  
**Données :** BdZDH2008-CIGAL, ROE v3, SDAGE Rhin-Meuse

# Carte d'orientation n°1 : Synthèse des éléments de la trame verte et bleue du SRCE



# Les Forêts : emprise et réglementations

**Limites administratives**

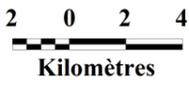
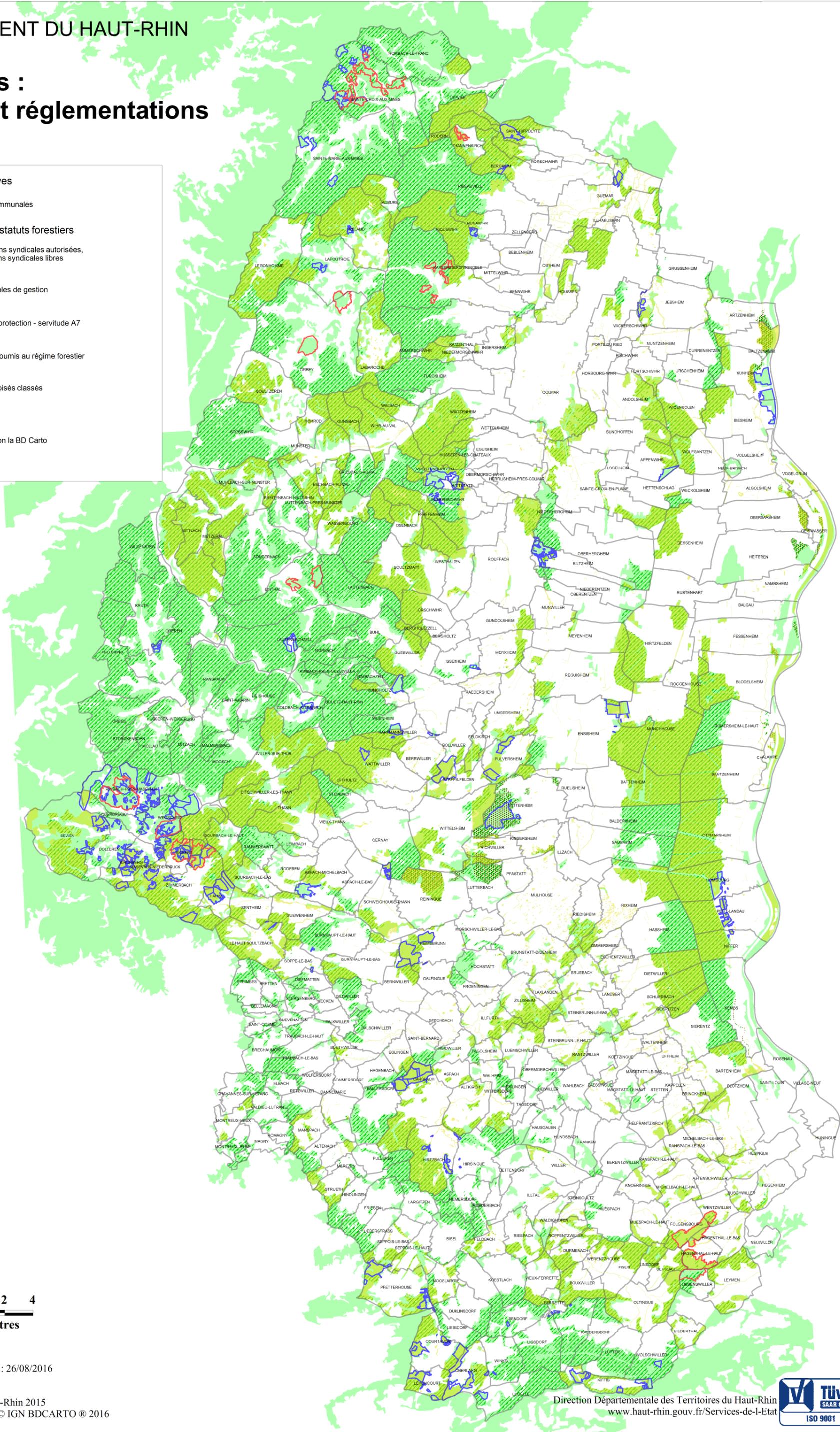
- Limites communales

**Réglementations et statuts forestiers**

- Associations syndicales autorisées, associations syndicales libres
- Plans simples de gestion
- Forêts de protection - servitude A7
- Espaces soumis au régime forestier
- Espaces boisés classés

**Emprise forestière**

- Forêts selon la BD Carto

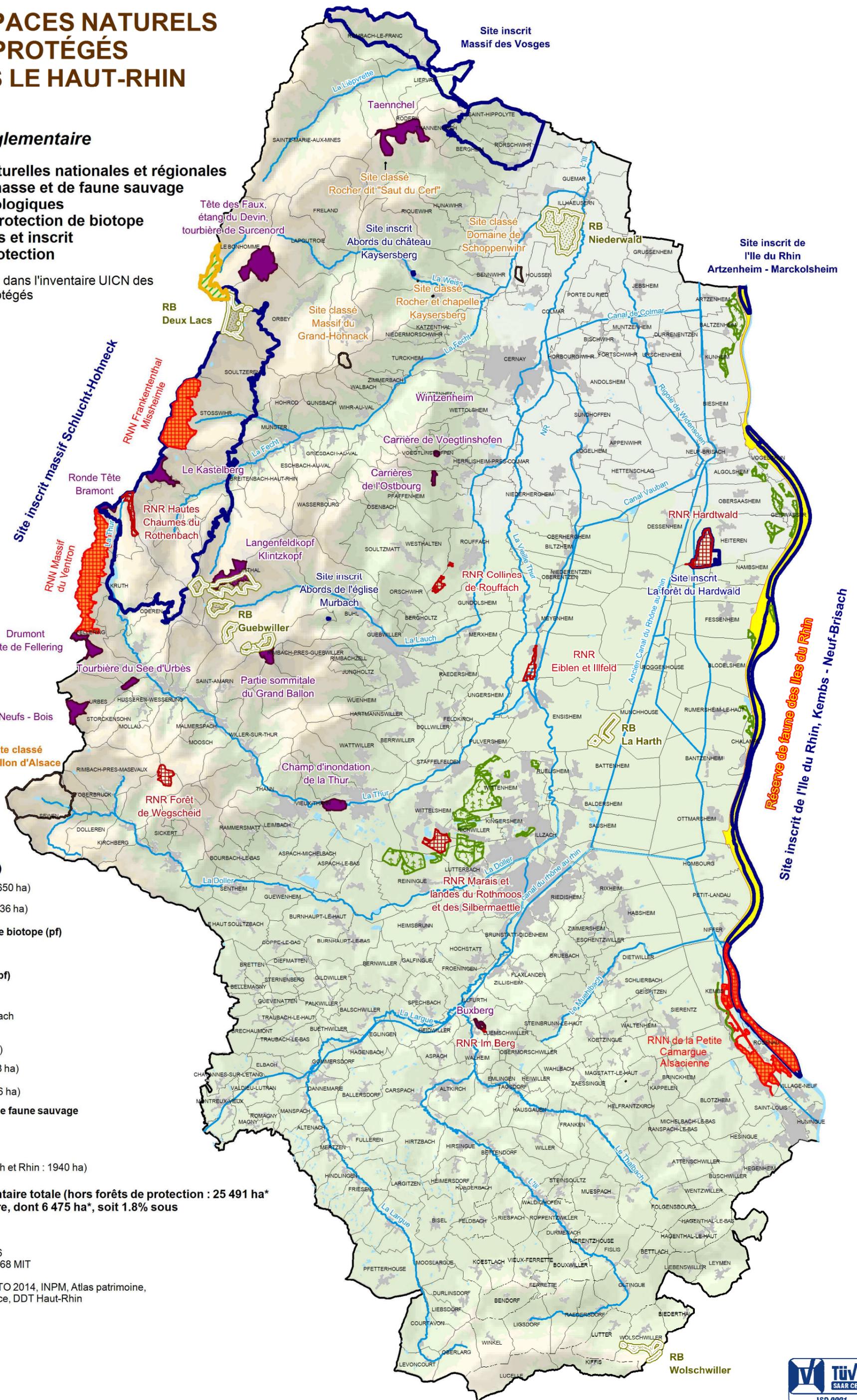
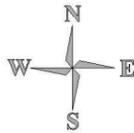


# LES ESPACES NATURELS PROTÉGÉS DANS LE HAUT-RHIN

## Protection réglementaire

- Les réserves naturelles nationales et régionales
- La réserve de chasse et de faune sauvage
- Les réserves biologiques
- Les arrêtés de protection de biotope
- Les sites classés et inscrits
- Les forêts de protection

Statut non répertorié dans l'inventaire UICN des espaces naturels protégés



### Réserves naturelles (pf)

- Nationales (2650 ha)
- Régionales (636 ha)

### Arrêtés de protection de biotope (pf)

- (1705 ha)

### Réserves biologiques (pf)

- (1572 ha)
- rb du Louchbach

### Sites

(Hors ensembles urbains)

- Classés (1128 ha)
- Inscrits (18396 ha)

### Réserve de chasse et de faune sauvage

- (3050 ha)

### Forêts de protection

- (Nonnenbruch et Rhin : 1940 ha)

Couverture réglementaire totale (hors forêts de protection : 25 491 ha\*  
Soit 7.2 % du territoire, dont 6 475 ha\*, soit 1.8% sous protection forte (pf)

Echelle : 1/250 000

Date création : 04/05/2016

Service producteur : DDT 68 MIT

Source données : SEEN

Référentiel : IGN BDCARTO 2014, INPM, Atlas patrimoine,

Région Alsace, ONF Alsace, DDT Haut-Rhin



PRÉFET  
DU HAUT-RHIN



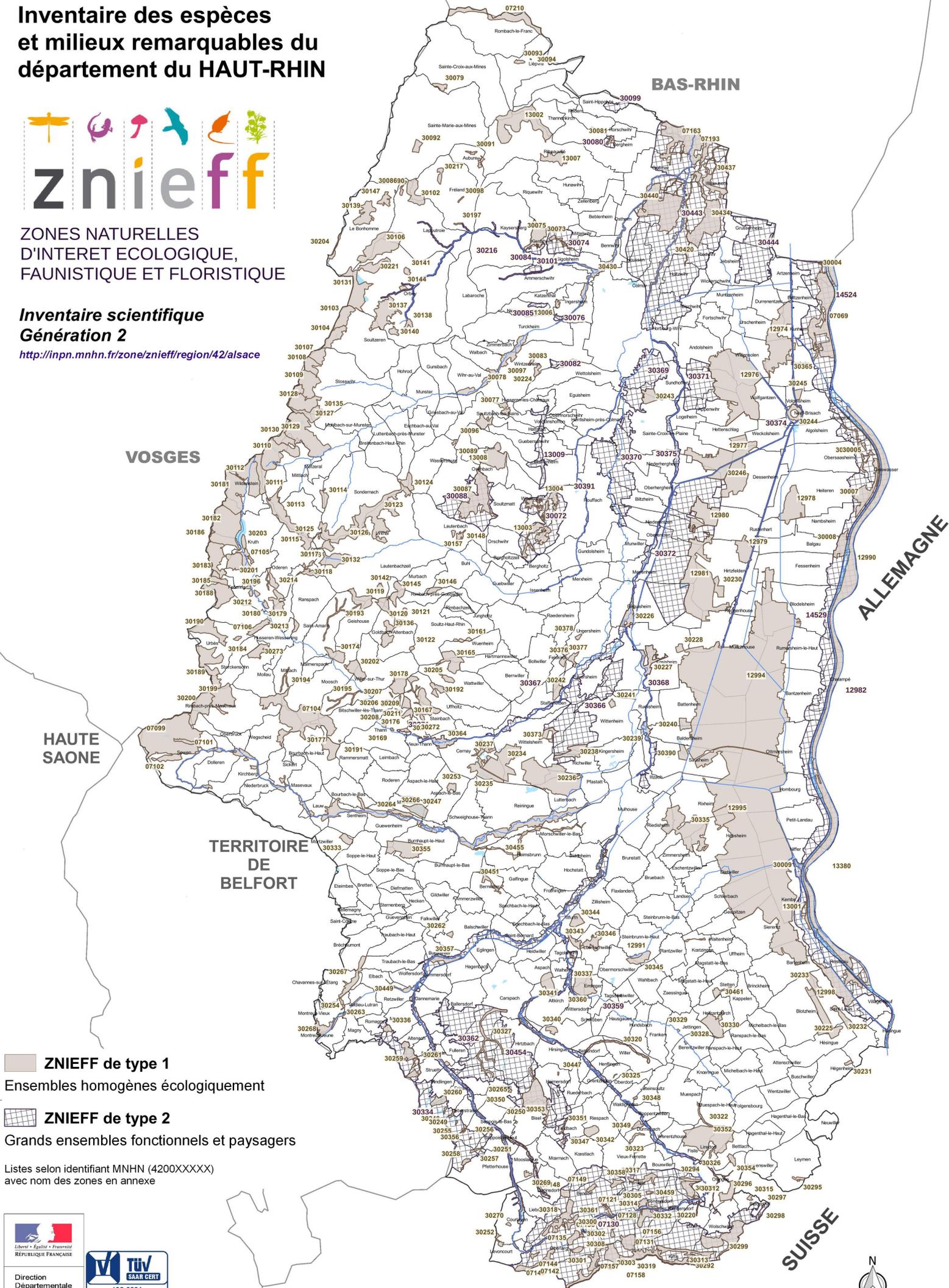
# Inventaire des espèces et milieux remarquables du département du HAUT-RHIN



ZONES NATURELLES D'INTERET ECOLOGIQUE, FAUNISTIQUE ET FLORISTIQUE

**Inventaire scientifique  
Génération 2**

<http://inpn.mnhn.fr/zone/znieff/region/42/alsace>



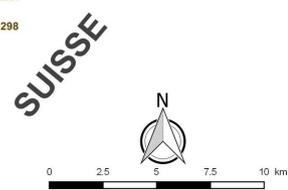
 **ZNIEFF de type 1**  
Ensembles homogènes écologiquement

 **ZNIEFF de type 2**  
Grands ensembles fonctionnels et paysagers

Listes selon identifiant MNHN (4200XXXXX)  
avec nom des zones en annexe



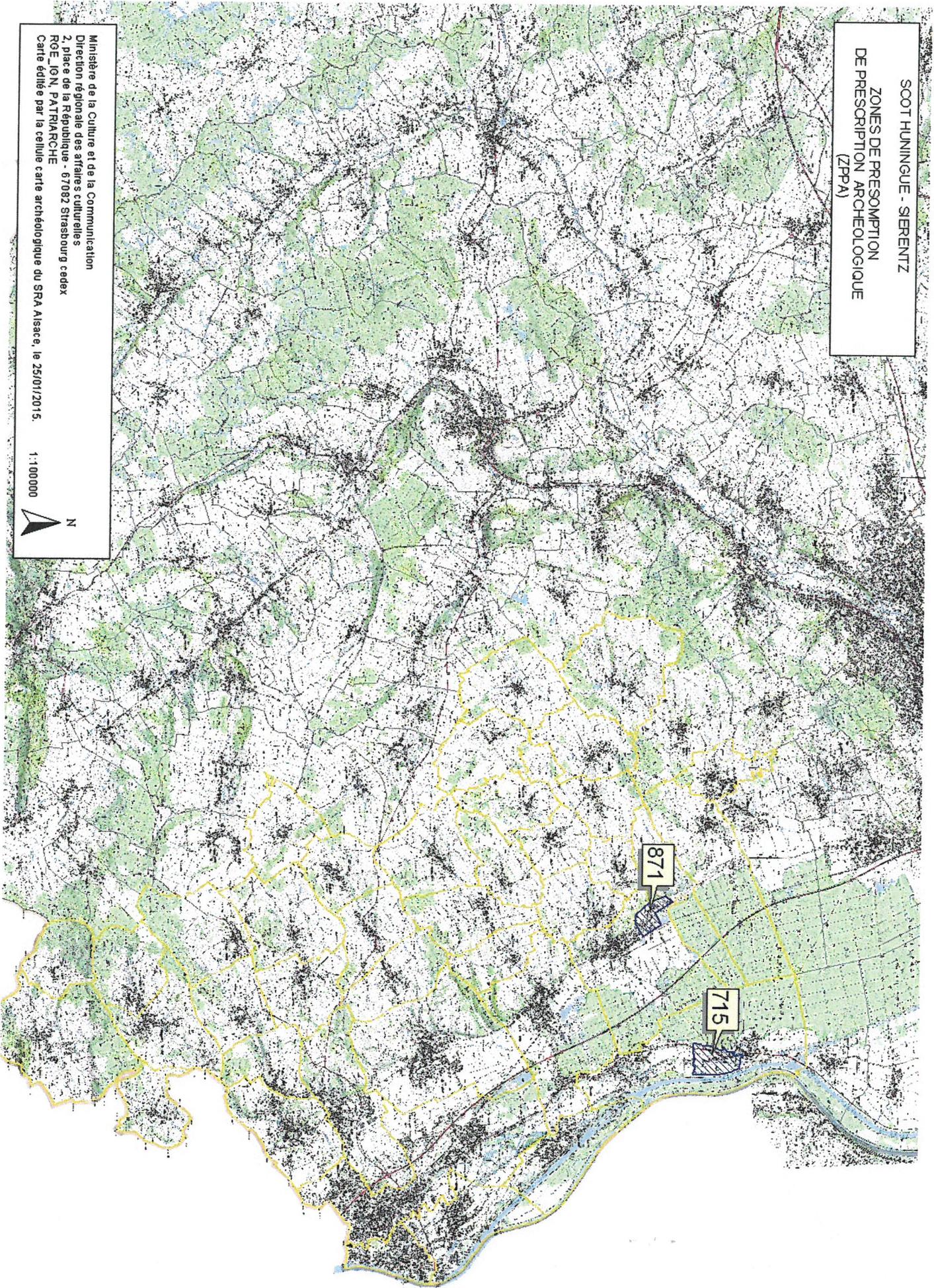
SEEN - Bureau Nature, Chasse et Forêt - Juin 2015  
ID68-AMBR/Ecosiers/SEEN06-Protection\_nature/09\_20-Carte/ZNIEFF/CA\_ZNIEFF\_Gen2\_15000.jpg



## Liste des monuments historiques dans le périmètre du SCoT de Saint-Louis et des 3 frontières

COMMUNES	ADRESSE	IMMEUBLE	APPELLATION	PARTIES	PROTECTION	ARRETE
BLOTZHEIM	Rue de la Chapelle	Chapelle Notre Dame du Chêne	Chapelle Notre Dame du Chêne	En totalité à l'exception de l'auvent moderne	partiellement inscrit	26/03/1986
HAGENTHAL-LE-BAS	Cimetière israélite	Cimetière israélite	Cimetière israélite		inscrit	04/11/1992
HEGENHEIM	27 rue de Bourgfelden	Château de Hegenheim	Manoir dit Château de Hegenheim	Façades y compris l'escalier extérieur, toitures, caves voûtées, grand escalier en bois	partiellement inscrit	06/03/1990
HUNINGUE	Place Abbatucci	Monument Abbatucci	Monument du Général Abbatucci		inscrit	23/02/1938
HUNINGUE	23 rue de Barbanègre	Eglise de Saint-Louis	Ancienne Eglise catholique de Saint-Louis	Façades, toiture et clocher	partiellement inscrit	23/02/1938
HUNINGUE	10 rue des Boulangers	Tribunal d'Instance	Tribunal d'Instance	Portail principal	partiellement inscrit	19/08/1992
HUNINGUE	Rue de la Pyramide/Rue de Saint-Louis	Monument Chérin	Monument du Général Chérin avec les bornes		inscrit	23/02/1938
KEMBS	Ecluse de Kembs-Niffer	Ecluse	Ecluse Le Corbusier	Tour de commande et bâtiment administratif réalisé par Le Corbusier	partiellement inscrit	11/03/2005
LANDSER	Place de la Paix	Fontaine	Fontaine publique	En totalité	classé	06/12/1984
LEYMEN	Lieudit Landskronberg	Château de Landskron	Ruines du Château de Landskron		classé	16/02/1930
SAINT-LOUIS	2 rue du Ballon	Distillerie	Distillerie Fernet Branca	Façade principale ainsi que l'aigle et le globe qui la surmontent	partiellement inscrit	04/07/1996
STEINBRUNN-LE-HAUT	Rue de l'Eglise	Eglise Saint-Maurice	Eglise Catholique Saint-Maurice	Clocher	partiellement inscrit	09/11/1984

SCOT HUNINGUE - SIERENTZ  
ZONES DE PRESOMPTION  
DE PRESCRIPTION ARCHÉOLOGIQUE  
(ZPPA)



Ministère de la Culture et de la Communication  
Direction régionale des affaires culturelles  
2, place de la République - 67082 Strasbourg cedex  
RGE\_IJON, PATRIARCHE  
Carte éditée par la cellule carte archéologique du SRA Alsace, le 25/01/2015.  
1:100000





INDEX	DENOMINATION	ADRESSE	COMMUNE
357	BASCHUNG RAYMOND	RUE DU CHENIL	BRINCKHEIM
401	EARL DU FRONACKER	52 RUE DU 19 NOVEMBRE - KIRCHHERR LAUBER	BRINCKHEIM
816	EARL DU LIESBACH	9 RUE DE FERRETTE - CESARHOF	FOLGENSBOURG
391	SCEA SCHNEIDER	FERME LEHE - 2 RUE DES LILAS	GEISPITZEN
610	EARL SCHOEFFEL BERNARD	SCHWARTZEACKER - 100 RUE DE FOLGENSBOURG	HAGENTHAL LE BAS
303	EARL LANG JEAN LUC	RUE DE HEILIGENBRUNN	HAGENTHAL LE HAUT
344	GAEC DU LINDENHOF	ROUTE DE BETTLACH	HAGENTHAL LE HAUT
585	EARL LES SOURCES	151 RUE DES SOURCES - UNDER STOCKETE	HAGENTHAL LE HAUT
342	ETS MULLER ALAIN	1 RUE DE L'OBERRIED	KAPPELEN
617	GAEC DU TALMATT	2 RUE DE L'OBERRIED	KAPPELEN
618	EARL GROELLY PATRICK	7 RUE DES ROMAINS - RUE EUGENE WACKER	KNOERINGUE
918	GAEC CHEZ MATHIEU	2 RUE DE L'EGLISE	KNOERINGUE
420	EARL GOLDSCHMIDT JEAN PIERRE	7 RUE PRINCIPALE	KOETZINGUE
619	GAEC KELBERT PERE ET FILS	27 RUE PRINCIPALE	KOETZINGUE
695	EARL ARBEIT GERARD	1 RUE PRINCIPALE	KOETZINGUE
454	EARL OSER PATRICK ET FRANCOISE	2 RUE DES VIGNES	LEYMEN
622	EARL DU RITTYHOF	3 RUE WEISSKIRCH	LEYMEN
532	EARL MULLER HUBERT	7 RUE DE RODERSDORF	LIEBENSWILLER
407	EARL KESSLER	CHEMIN DU BREITERWEG	MAGSTATT LE BAS
421	EARL LIEBY	18 RUE DE KOETZINGUE	MAGSTATT LE BAS
348	GAEC GUTZWILLER	FERME NEUHOF	MICHELBACH LE HAUT
584	BASTADY ANDRE	FERME PRIM VERT - WIDMATTEN - ROUTE DE FOLGENSBOURG	MICHELBACH LE HAUT
293	GAEC KARRER SCHMITT	10 RUE DE BALE	RANSPACH LE BAS
350	GAEC BUTSCH	FERME DU NIEDERFELD	RANSPACH LE HAUT
467	GAEC RUEHER	24 GRAND'RUE - 7 RUE DES ABEILLES A HAUSGAUEN	RANSPACH LE HAUT
631	EARL DE LA PETITE PRAIRIE	1 A RUE DES MAIRES - AUF DEN RIEDMATTEN	RANSPACH LE HAUT
632	EARL KOEHLER	11 RUE DES LANDES - FERME DE L'AUBACH	RANSPACH LE HAUT
440	EARL RAPP GERARD ET FILS	CHEMIN DE ZAESSINGUE	RANTZWILLER
469	EARL FUCHS JEAN LOUIS	25 RUE DES ROMAINS	RANTZWILLER
325	EARL BLACKFOREST	1 RUE DU KAEGY - RUE DE KEMBS	SCHLIERBACH
565	SARL ULMANN	32 RUE FOCH - ROUTE DE KEMBS	SIERENTZ
731	CHENIL CHRIST	CHEMIN RURAL LANGHAGWEG	VILLAGE NEUF
566	DORNER FREDERIC	1 CHEMIN NIEDERE MATTEN	WAHLBACH
741	TONY VOLAILLES	10 RUE DE WAHLBACH	ZAESSINGUE



## Schéma d'orientation portuaire du bassin du Rhin



### Plan d'intervention - synthèse

Jun 2013



Communauté d'Agglomération de Colmar



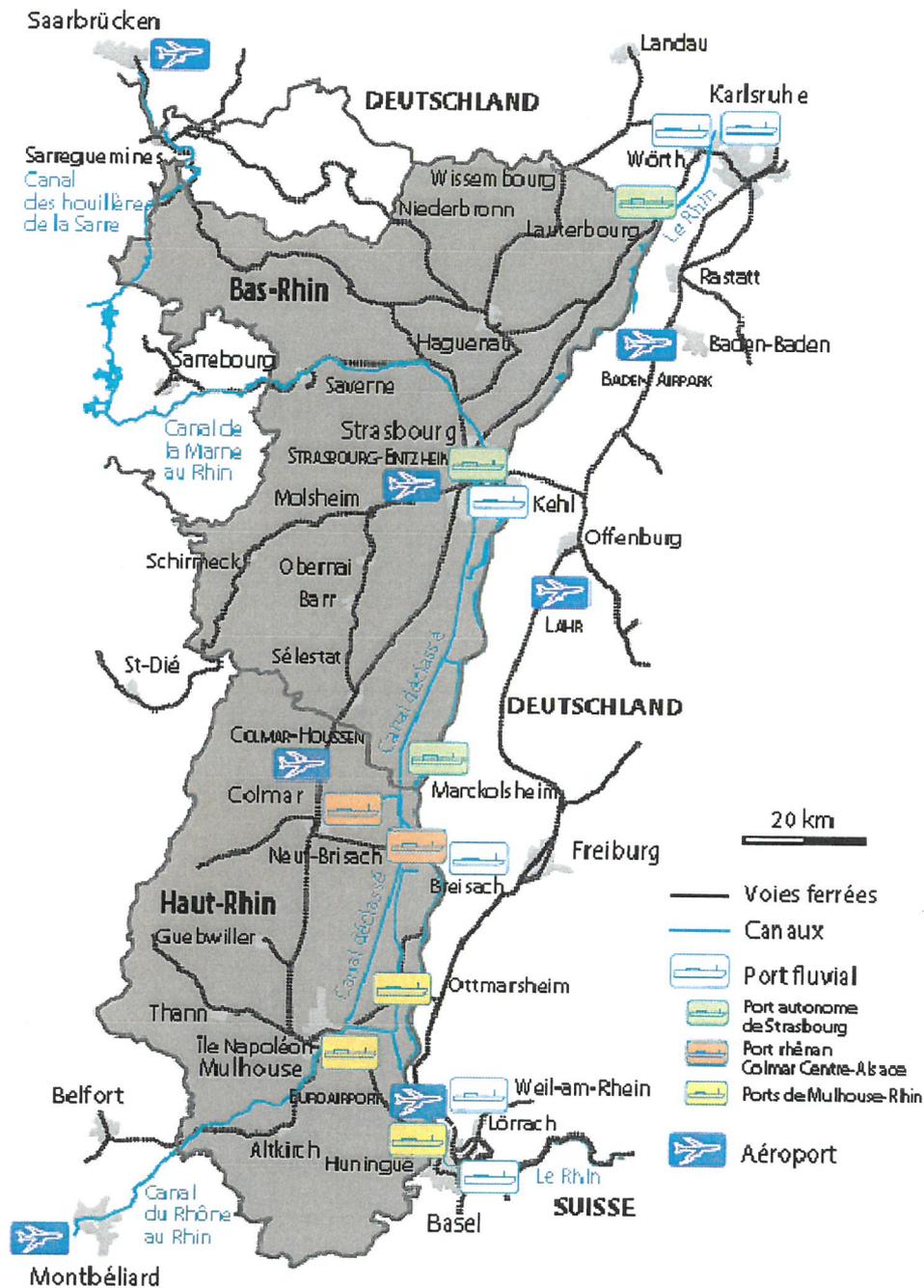
En partenariat avec



## Contenu

<b>I. PHASE I – ETATS DES LIEUX.....</b>	<b>6</b>
1.1 <i>Diagnostic des sites et contraintes .....</i>	<i>6</i>
1.2 <i>Grands enjeux des études filières .....</i>	<i>7</i>
<b>II. PHASE II – SCENARIO DE DEVELOPPEMENT DE L’OFFRE PORTUAIRE .....</b>	<b>9</b>
2.1 <i>Perspectives d’évolution de la demande .....</i>	<i>9</i>
2.2 <i>Les grands axes de modernisation : développement stratégique et capacitaire .....</i>	<i>11</i>
<b>III. PHASE III – PLAN D’INTERVENTION .....</b>	<b>15</b>
3.1 <i>Plan d’actions au niveau du bassin.....</i>	<i>16</i>
3.2 <i>Le plan d’intervention au niveau site.....</i>	<i>19</i>
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>30</b>
<b>ANNEXES – FICHES DE SITES.....</b>	<b>31</b>

## Le réseau fluvial, ferré et aéroportuaire alsacien



Source : Les chiffres clés du transport en Alsace, ORTAL

## Enjeux et objectif du schéma portuaire

Le schéma portuaire à l'échelle d'un bassin a pour but d'être un outil de référence pour le développement de l'activité portuaire. Il se décline par une feuille de route de l'activité portuaire des ports alsaciens permettant principalement de :

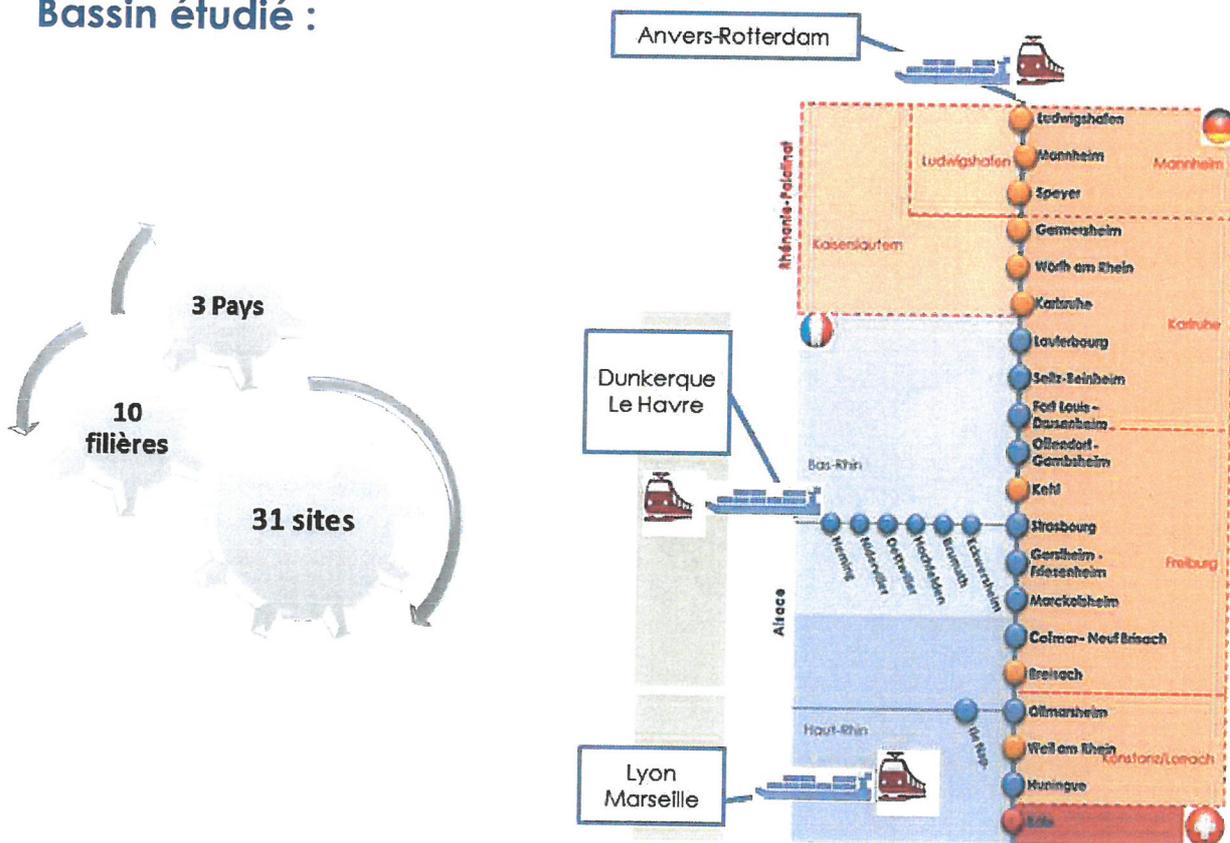
- ✓ Fournir des éléments de cadrage à inscrire dans les volets « portuaires » des documents de planification territoriale.
- ✓ Bénéficier d'une approche prospective des évolutions de marché.
- ✓ Définir des axes de développement à privilégier à l'échelle du bassin et de chacun des sites.

L'enjeu stratégique à terme étant :

- ✓ Augmenter le trafic marchandises en évitant toute saturation du système portuaire.
- ✓ Adapter et développer les structures qui permettront de promouvoir le transfert modal au profit de la voie d'eau.

Le schéma portuaire tel que défini sur une période allant à 2025 se veut être une base de travail à mettre à jour en fonction de l'évolution des marchés et du contexte. L'élaboration du schéma portuaire s'inscrit dans le cadre du mandat confié au Préfet de Région sur l'avenir des ports rhénans alsaciens : il est le fruit d'un important travail de concertation entre les parties prenantes intéressées.

## Bassin étudié :



## Une démarche en 3 phases



## Introduction et contexte

Le Grenelle de l'environnement a posé les bases d'une politique visant à réduire la part de la route au profit des modes alternatifs à l'échelle nationale pour atteindre une part de 25% à horizon 2025.

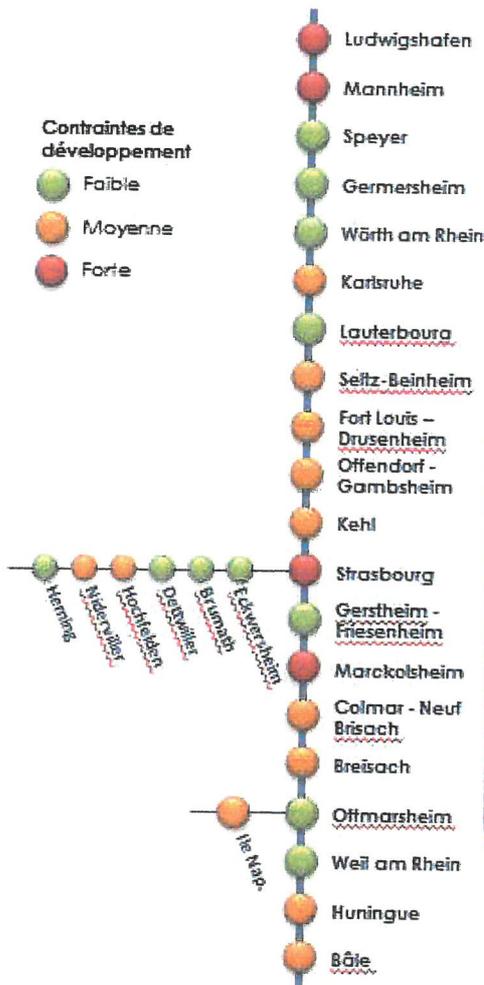
Pour atteindre les objectifs du Grenelle et faire face au besoin sans cesse croissant de transport de marchandises, le réseau fluvial dispose de réserves de capacité importantes. Il peut contribuer à réduire sensiblement le trafic routier sur le territoire. Ceci suppose que la voie d'eau puisse s'appuyer sur un réseau de ports multimodaux organisés pour assurer un maillage optimal du territoire.

L'Alsace, région industrielle et dynamique, est située sur le Rhin, 1<sup>er</sup> fleuve commercial de l'Union Européenne, ce qui constitue un atout de compétitivité territorial majeur à valoriser.

## I. Phase I – Etats des lieux

### 1.1 Diagnostic des sites et contraintes

#### Représentation synthétique



Sur le réseau allemand :

- Des plateformes multimodales aux potentiels d'extension limités, excepté Germersheim
- Des projets en attente de réalisation (Ludwigshafen, Mannheim, Worth)
- Des ports avec des spécialisations fortes : Ludwigshafen (Chimie), Speyer et Karlsruhe (Pétrole), Germersheim et Worth (Logistique/Automobile)

Sur le réseau français :

- 4 plateformes multimodales dont une en plein développement
- 7 sites dédiés BTP (et parfois céréales) sur le Bas-Rhin au potentiel d'extension variable.
- Du potentiel foncier concentré sur certains sites,
- Des ports qui répondent avant tout aux besoins économiques locaux avec des implantations industrielles historiques (logistique, agro-alimentaire, produits pétroliers à Strasbourg ; automobile, chimie à Mulhouse ; métallurgie, céréales à Colmar)

Sur un plan opérationnel l'offre portuaire alsacienne apparaît comme relativement mature (en comparaison à d'autres bassins français) et équipée en conséquence. Elle dispose, à première vue, de réserves capacitaires permettant d'absorber une augmentation du trafic à court terme. Toutefois, il est important de mettre en parallèle ce potentiel de développement avec la demande du marché et les capacités des sites Suisses et Allemands. Il est donc nécessaire de consolider le positionnement des sites dans leur environnement régional et international par des actions immatérielles (stratégiques, commerciales...) et adapter l'offre portuaire aux besoins des chargeurs (infrastructure, superstructure et accessibilité des sites)

## 1.2 Grands enjeux des études filières

### Filière conteneurs :

- ▶ Un marché alsacien estimé à 300 000 EVP en 2010 sur lequel le mode fluvial est déjà très présent (environ 40%).
- ▶ Le développement des ports alsaciens passe par l'élargissement de leur hinterland, la diversification de l'offre de services (services ferroviaires, prestations logistiques et de commissionnaire de transport) et le développement de Hub logistique à vocation maritime et continentale.

### Filière produits agricoles :

- ▶ Une collecte alsacienne stable (env. 1,8 MT en 2010) pour une filière très orientée vers l'export dont le fluvial est le mode de transport principal (56% des flux). L'Alsace demeure également un pôle important de transformation avec ses 2 amidonneries bord à voie d'eau.
- ▶ Le développement du trafic portuaire se situe essentiellement sur le segment export et passe par une optimisation de l'offre portuaire le long de la façade rhénane (capacité de stockage, offre de transfert à accès public)

### Filière Bois / biomasse :

- ▶ Une filière en mutation (baisse de l'industrie, émergence des centrales collectives et GNS), absente du mode fluvial en 2010 dans laquelle réside un gisement de flux important (évalué à 6,8 MT en Alsace, tous modes).
- ▶ L'enjeu consiste à positionner les plateformes portuaires en amont de la réalisation des projets industriels et ainsi favoriser l'émergence d'une offre adaptée (logistique Freycinet, capacité de stockage ou centrale bord à voie d'eau).

### Filière Chimie-engrais :

- ▶ Le bassin chimique alsacien constitue une filière mature (9 MT flux en 2010, 11% en fluvial) qui dispose de bonnes perspectives notamment à l'export.
- ▶ Le développement des ports alsaciens sur la filière réside dans un report modal accru lié à la perte de vitesse du ferroviaire, et à la capacité à

accueillir en zone portuaire (foncier bord à voie d'eau) une filière pâtissant d'une acceptabilité difficile.

#### **Filière Automobile :**

- ▶ Une industrie historique alsacienne qui génère des flux divers, pièces détachées et véhicules finis. En 2010 les plateformes portuaires alsaciennes sont des hubs de flux grand import/export de pièces détachées (env. 400 000 T principalement conteneurisés)
- ▶ L'augmentation de l'importance des ports sur cette filière passe par des modifications sensibles de la structure logistique (développement d'infrastructure en zone portuaire telle que des plateformes de préparation/cross dock) rendues complexes par un contexte défavorable (marché en déclin, compétitivité du mode routier et atomisation des points de distribution)

#### **Filière matériaux de construction :**

- ▶ Des volumes très importants (env. 35 MT en 2010, 20% de l'ensemble des flux Alsace) pour une filière naturellement positionnée le long de la voie d'eau, qui représente 13% des flux. Une prédominance des flux « intra bassin » est à noter et d'autre part, une baisse des débouchés à l'export est anticipée (granulats marins hollandais).
- ▶ Le développement passe par une amélioration de l'offre portuaire existante et le développement de certains types de trafics : recyclage et approvisionnement urbain, notamment en s'appuyant sur le réseau Freycinet.

#### **Filière produits pétroliers :**

- ▶ Un contexte de marché difficile (fermeture de raffineries, baisse de la consommation) pour une filière bien implantée sur les plateformes portuaires (env. 50 % des flux hors pipeline effectués par le fleuve en 2010).
- ▶ La performance des ports sur cette filière est liée à leur capacité d'accueil sur un produit à la logistique/stockage très contrainte en acceptabilité (PPRT). Le marché devrait être stable (env. 7 MT) et donc le développement portuaire doit viser le report modal.

### **Filière Machines et équipements industriels :**

- ▶ L'Alsace dispose d'un tissu industriel dynamique sur cette filière (1,7 MT de flux ; 7,9 Mds d'€ d'exportations en 2010) qui a besoin des ports alsaciens en tant que porte de sortie vers le grand export conteneurisé et colis lourd (env. 16% des flux sur le mode fluvial).
- ▶ Les ports doivent maintenir des capacités répondant aux besoins logistiques (installations et accès) des industriels et se positionner sur des flux continentaux.

### **Filière Grande distribution**

- ▶ Un marché évalué à environ 91 KEVP (en 2010) sur l'Alsace sur lequel les ports captent une part significative (env. 26%), principalement sur les flux amont entrepôts/import.
- ▶ Le développement passe par une centralisation de la logistique filière en zone portuaire (localisation de la déconsolidation) via l'installation d'entrepôts logistiques et le développement de services adaptés.

### **Filière agroalimentaire**

- ▶ Le 2ème secteur industriel alsacien, spécialisé sur le segment boisson, a une vocation forte à se tourner vers l'export générant une demande importante de transport (7,2 MT de flux en 2010 dont 13% par le fluvial) : export maritime, 45' PW, groupage des flux...
- ▶ Les ports constituent des points logistiques essentiels à consolider avec le développement d'entrepôts en zone portuaire et le développement de la logistique réfrigérée.

## **II. Phase II – Scénario de développement de l'offre portuaire**

### **2.1 Perspectives d'évolution de la demande**

*Notre méthodologie prévoit d'établir des projections de trafics suivant plusieurs segments de flux et leviers de croissance :*

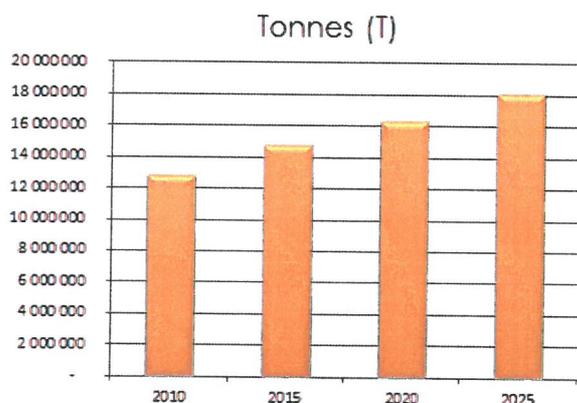
► **Segments de flux :**

Nous avons distingué les trafics « Intra Bassin » (origine ET destination le Rhin Supérieur) et « Extra Bassin » (le reste des flux dont Export)

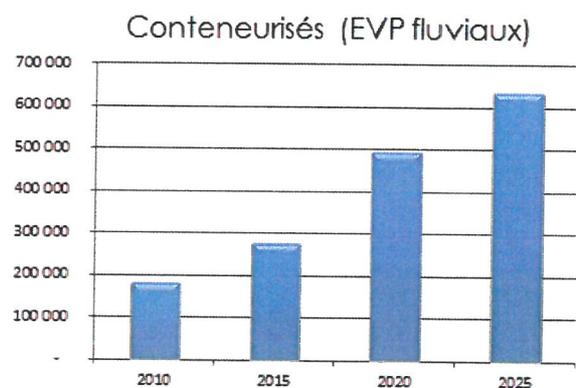
► **Leviers de croissance :**

- **Endogène** : suivant la croissance des marchés
- **Exogène** : suivant la réalisation d'actions, de plans de développement
- **Report Modal** : Transfert de flux existant de la route vers le fluvial

**Nota : Cet exercice prospectif n'a pas vocation à définir de manière exhaustive les futurs marchés de chacune des 10 filières mais de déterminer l'impact des différents facteurs sur le développement portuaire (afin d'orienter le plan d'actions) et anticiper d'éventuels déficits de capacité de l'offre portuaire.**



En Tonnes (hors flux conteneurisés pour éviter les doubles comptages, sur base de ratio) - Issu de l'analyse des filières sélectionnées Sites portuaires français



En EVP - Issu de l'analyse des filières sélectionnées Sites portuaires français

**Bilan des potentiels de trafic fluvial sur le bassin**

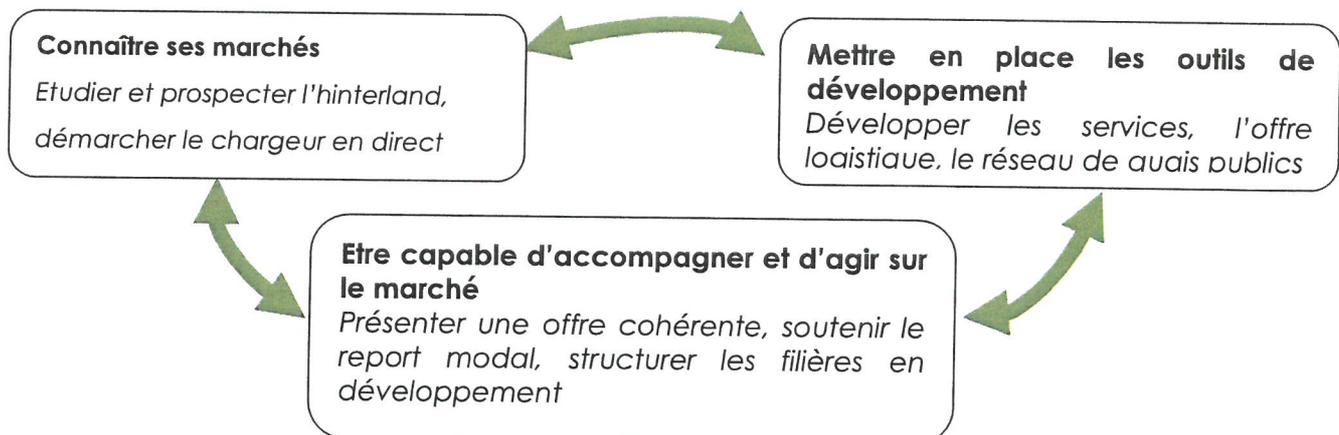
Suivant les hypothèses prises nous avons établi :

- Une augmentation des trafics vrac d'environ 41% d'ici à 2025 dont environ 60% de cette croissance provenant de facteurs exogènes
- Une multiplication des trafics conteneurs sur le bassin par 3,5 d'ici à 2025 dont 40% de cette croissance provenant de facteurs exogènes ce qui met en relief l'importance de la stimulation sur le trafic

Filière	Perspective de croissance	Report modal anticipé	Paramètre exogène
Filière produits agricoles	+	0	++
Filière conteneur	+++	++	++
Filière chimie-engrais	++	+	+
Filière automobile	0	+	+
Filière bois	+++	++	+++
Filière produits pétroliers	0	+	0
Filière granulats BTP	0	+	+
Filière grande distribution	++	0	+
Filière agroalimentaire	+	+	++
Filière machine-équipement	++	+	+

## 2.2 Les grands axes de modernisation : développement stratégique et capacitaire

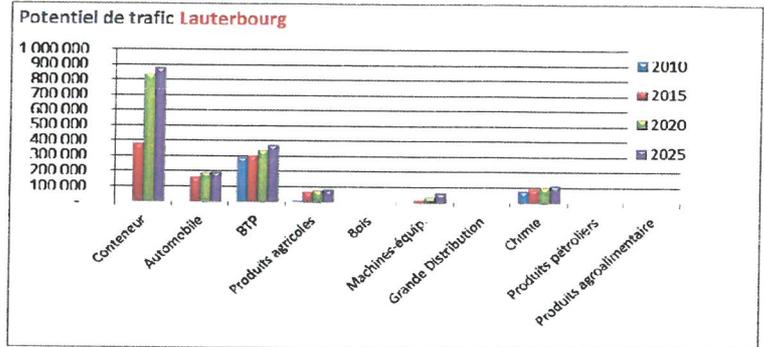
L'analyse des filières et des potentiels de demande, des contraintes opérationnelles et territoriales des sites permet de définir une feuille de route de développement pour les plateformes portuaires alsaciennes. A un niveau global, 3 champs d'actions principaux se dessinent :



Les principaux axes de développement sur les grands sites portuaires du bassin :

### Lauterbourg

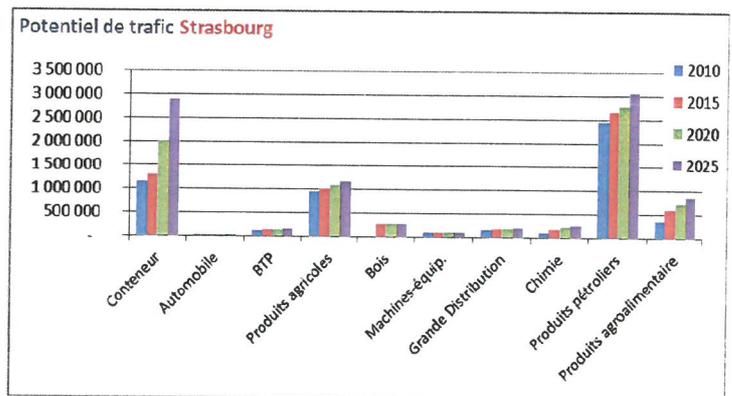
- ✓ Positionner le port sur la filière conteneur en captant : le potentiel immédiat local et le développement de la zone logistique -50Ha- (court terme). A moyen terme, un positionnement sur l'hinterland allemand.



- ✓ Positionner le port sur la filière colis lourds en capitalisant sur les installations en place et la qualité des accès.
- ✓ Développer la capacité de transfert céréales pour l'arrière-pays immédiat
- ✓ Développer l'offre de service multimodale ferroviaire et fluviale avec les ports maritimes français et du Range Nord afin de positionner le port comme une porte d'entrée maritime avancée.

### Strasbourg

- ✓ Renforcer la stratégie de développement avec celle des ports maritimes français et du Range Nord en renforçant les liens avec les ports maritimes au niveau des autorités et des opérateurs.



- ✓ Chercher des relais de croissance du trafic par l'adoption d'une stratégie de hub logistique au niveau du Rhin supérieur et élargir la zone de chalandise.
- ✓ Favoriser les projets d'implantation en zone portuaire d'acteurs utilisant les services multimodaux y compris en développant des concepts de « ports secs » permettant progressivement de regagner des marges de manœuvre foncières, tout en proposant aux entreprises qui utilisent les services portuaires

sans avoir besoin du bord à eau une implantation de proximité en bonne connexion avec la zone portuaire.

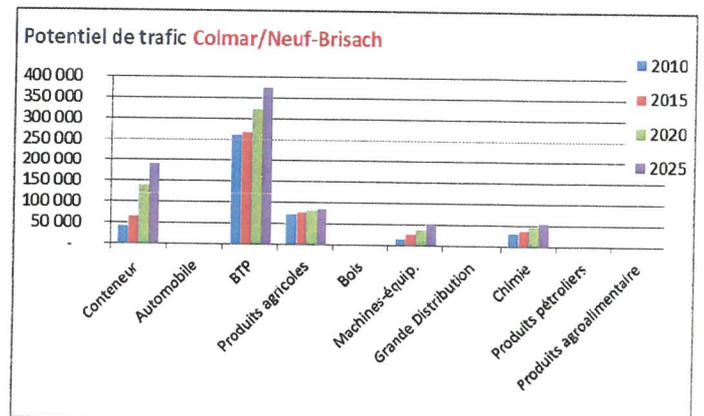
- ✓ S'assurer d'une articulation durable et cohérente entre développement urbain et développement des activités économiques et portuaires.
- ✓ Accompagner le développement de filières prospectives (bois et produits recyclables) par le développement d'une expertise interne et l'accompagnement des industriels et institutionnels dès le stade de la faisabilité industrielle des projets.
- ✓ Renforcer le concept d'Offre Fluviale/ferroviaire de proximité notamment sur le réseau Freycinet.
- ✓ Maintenir, voire améliorer, les conditions d'accessibilité routière pour soutenir le développement des pré/post acheminements nécessaires aux trafics multimodaux, y compris au moyen de solutions innovantes
- ✓ Adapter les capacités de transfert aux besoins de la métropole strasbourgeoise: filière BTP.

### **Marckolsheim**

- ✓ Etudier les possibilités d'établir une offre quai public vrac pour répondre à la demande de l'hinterland
- ✓ Etudier les potentialités de développement d'un éventuel stockage tampon d'engrais le long du Rhin (synergie agroalimentaire – céréales – engrais)
- ✓ Démarcher les chargeurs privés pour développer un site industriel/logistique sur le foncier du PAS (plot C) et accompagner les industriels porteurs de projets sur le site.

### **Colmar Neuf-Brisach**

- ✓ Poursuivre les actions commerciales vers la filière engrais pour développer ce trafic sur le port (potentiel à définir en lien avec les gros céréaliers).
- ✓ Développer une stratégie de « Cluster spécialisé » sur la filière bois pour faciliter son implantation et l'orienter vers une logistique fluviale : éventuelle

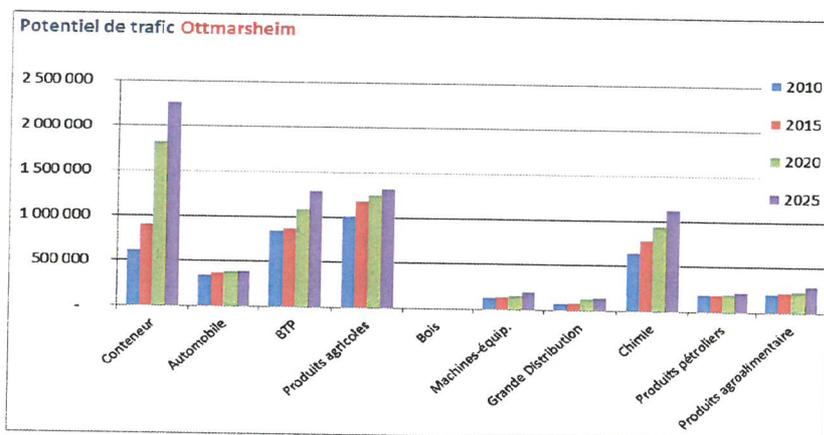


synergie avec le développement de la filière bois sur le bassin (i.e approvisionnement de Roquette).

- ✓ Développement d'une solution quai (renforcement) pour exploiter la grue LHM 80 T afin de capter de nouveaux flux colis lourds.
- ✓ Aménagement des parcelles disponibles (~12ha).
- ✓ Valoriser le potentiel de création d'un site industrialo-portuaire sur la zone BNHG en cohérence avec les contraintes sur le site et les projets actuels.
- ✓ Etudier la faisabilité d'un poste de chargement couvert pour capter de nouveaux flux « sensibles » ne pouvant être manutentionnés à découvert (notamment les flux de sortie Constellium), ou étudier une solution alternative type conteneurisée (45')

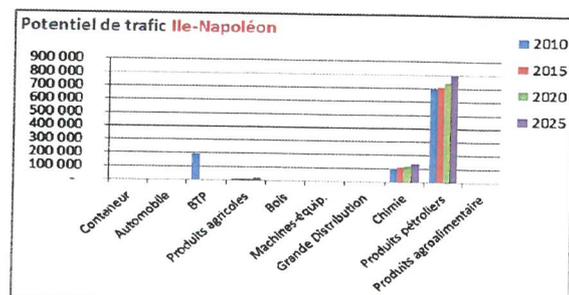
### Ottmarsheim

- ✓ Elargir l'hinterland du port sur la filière conteneur (sud-Allemagne, Suisse, Franche-Comté).
- ✓ Anticiper les risques de congestion du terminal en développant les gisements de capacités (optimisation, nouvelle infrastructure).
- ✓ Favoriser l'implantation de nouveaux acteurs logistiques et industriels (céréaliers, agroalimentaire, colis lourds) en capitalisant sur les atouts du port (disponibilité foncière) pour se positionner comme un hub régional (à noter que l'association Rheinports est en cours de structuration et poursuit les études sur les modalités de l'association).



### Ile Napoléon

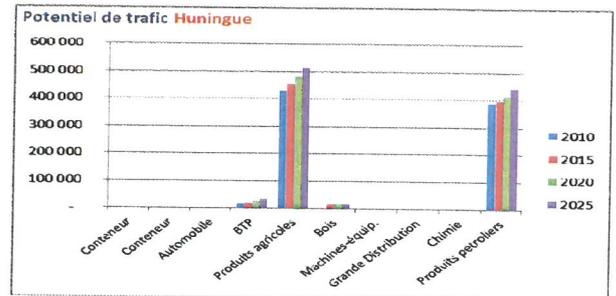
- ✓ Affirmer le positionnement de hub vraquier du site en développant de nouveaux trafics de type produits recyclables et ferrailles notamment via l'utilisation de l'espace optimisé par le nouveau système de stockage.



- ✓ Poursuivre le développement de la filière chimie-engrais en élargissant l'arrière-pays et en développant le service autour des capacités de transfert.
- ✓ Maintenir l'activité « produits pétroliers » du chargeur EPM (51 000 m3) pour l'alimentation de la zone de chalandise mulhousienne.

### Huningue

- ✓ Valider une stratégie de développement concerté pour le site, contraint par un PPRT au nord malgré un foncier important (Village-Neuf), et freiné par une acceptabilité locale mitigée.
- ✓ Développer l'activité BTP : positionner le site comme un hub sur la filière via ses capacités de stockage et son positionnement proche de la zone baloise.
- ✓ Consolider les filières existantes céréales et pétroles



### III. Phase III – Plan d'intervention

En fonction des axes de modernisation identifiés, un plan d'actions est proposé sur la période 2013-2025 à l'échelle du bassin et de chaque site alsacien. Ce plan constitue une **ligne directrice synthétique** pour le développement du trafic fluvial et l'adaptation de l'offre portuaire.

La description des actions permettra de préciser :

- ✓ Le périmètre géographique (global bassin ou par site)
- ✓ La phasage sur une période 2013-2025
- ✓ Le type d'action suivant 4 catégories
  - Infrastructure : développement d'infra, accès...
  - Equipement : Investissement/modernisation des moyens de transfert..
  - Développement : commercial, stratégique, démarche de concertation
  - Etude : étude techniques, socioéconomiques, environnementales
- ✓ Le budget associé, notamment sur des actions « Infra » (via l'utilisation de ratios) ou « Etude » (à dire d'experts). Les aléas et AMO ne sont pas pris en compte dans le budget.

Le niveau de priorité à l'échelle du bassin, suivant 2 niveaux : « prioritaire » pour les actions structurantes, et « complémentaire » pour les actions d'accompagnement.

La caractérisation de la logique de l'action : « capacitaire » pour les actions motivées par une problématique de capacité de traitement du potentiel de demande projetée, ou « stratégique » pour les actions ne relevant pas d'une problématique de capacité d'accueil mais de stimulation de la demande ou de l'offre.

Le développement des ports alsaciens passe par un ensemble d'actions spécifiques à chaque site mais également par une feuille de route globale « niveau réseau » pour assurer une coordination et une efficacité maximale des stratégies.

### 3.1 Plan d'actions au niveau du bassin

#### → Mettre en œuvre une stratégie concertée et coordonnée

**Objectif :** Optimiser la performance des ports

**Moyen :** Comité de pilotage des ports

Assurer des missions transversales dans le cadre du comité de pilotage des ports :

- ✓ Assurer la cohérence de la stratégie et la coordination entre les ports par l'émergence des sociétés portuaires,
- ✓ Dynamiser le développement en approfondissant la connaissance des marchés et des filières (veille et expertise) pour appuyer les ports dans leurs développements commerciaux et leurs projets.
- ✓ Accompagner les ports dans leurs problématiques environnementales (document d'urbanisme, compensation, dragage,...)

#### → Développer les filières sur le bassin

**Objectif :** Stimuler la demande

**Moyen :** Approfondir et valider les potentiels marchés (hinterland immédiat/éloigné) dans une logique de pré-commercialisation.

- ✓ Valider le besoin en capacité de déchargement céréales.
- ✓ Développer de nouvelles filières sur le fluvial (bois, trafic continentaux type 45')

- ✓ Disposer d'un état des lieux précis sur le gisement des carrières alsaciennes pour anticiper les mutations logistiques.
- ✓ Etudier les leviers du report modal de produits pétroliers.

Une politique de développement globale paraît opportune à l'échelle du bassin afin, d'une part, de **coordonner le développement** vis-à-vis des acteurs institutionnels et politiques, et, d'autre part, de permettre aux ports de s'inscrire dans un développement coordonné et pertinent. La performance d'une plateforme passe par une nécessaire massification des flux. La proximité des plateformes rhénanes peut induire un éclatement des flux sur certaines filières qui peut s'avérer contre-productif pour le développement fluvial. Ainsi, en tenant compte des réalités économiques et de l'évolution dynamique des marchés, un développement concerté des ports doit permettre de minimiser ce risque, d'optimiser l'offre portuaire et d'éviter une atomisation des flux.

La **filière conteneur** notamment, impose une structuration poussée pour favoriser la massification indispensable au développement de l'activité portuaire. En effet, la notion de volumes critiques impose le développement de trafic portuaire (le volume amène le volume) grâce à plusieurs leviers :

- Une offre de pré/post acheminement compétitive
- Le développement de zones logistiques portuaires
- L'élargissement de l'hinterland vers l'Allemagne, la Suisse et les régions françaises voisines
- Le rapprochement avec les ports maritimes français et européens (Le Havre, Dunkerque, Marseille, Anvers, Rotterdam) et le développement de synergies
- Le développement de hubs fluviaux et ferroviaires.

Si les objectifs restent les mêmes, le plan d'actions tient compte des contraintes territoriales de chaque site portuaire. Ainsi, si le port de Strasbourg peut s'appuyer sur une agglomération importante et une zone logistique comme bassin économique immédiat, Ottmarsheim et dans une moindre mesure Lauterbourg, pourront se baser sur des disponibilités foncières importantes pour accueillir des implantations logistiques et ainsi **attirer la consolidation/déconsolidation des flux en zone portuaire**.

**Filière produits agricoles et engrais** : la région alsacienne, fortement productrice, présente la double caractéristique d'avoir une industrie de transformation d'envergure et une forte capacité à exporter, notamment pour le maïs. La filière suscite donc un fort besoin de transbordement (voire de stockage) vers la voie d'eau notamment dans la zone centre Alsace qui nécessite **une organisation de l'offre** le long de la façade rhénane. Un besoin d'autant plus présent que le potentiel foncier bord à voie d'eau est limité. Le couplage de cette offre avec une offre engrais apparaît pertinent d'un point de vue logistique (complémentarité des flux) et économique (optimisation des rotations, reverse logistique).

**Filière chimie** : l'Alsace est un bassin chimique d'importance à l'échelle nationale et cela implique donc une réelle stratégie **coordonnée autour de pôles d'envergure** pour consolider cette filière aux besoins spécifiques : Lauterbourg, Strasbourg, Ottmarsheim-Ile Napoléon. La capacité à répondre aux besoins logistiques des industriels est clé pour consolider la filière le long du bassin : développement des services multimodaux massifiés (fer et fleuve), adaptation de l'offre fluviale (sécurité des opérations, qualité des infrastructures, capacités de transports) et services logistiques (stockage multi-vm, accueil produits dangereux)

**Filière colis lourds** : cette filière aux besoins logistiques très spécifiques impose une coordination de l'offre pour maximiser la pertinence de la réponse logistique portuaire. En effet, les ports alsaciens se doivent d'être les portes d'échanges naturelles de la filière, pour cela il convient de rendre cohérente l'offre le long du bassin en termes de : capacité de levage, qualité des accès, stockage et services.

#### ➔ **Favoriser le report modal des trafics chargeurs « modestes »**

**Objectif** : Stimuler la demande

**Moyen** : Mettre en place une offre quai public et accompagner les chargeurs dans le report modal

- ✓ Approfondir les besoins et développer l'offre (quai spot multi-clients, équipement vrac ou polyvalent) dans une logique de couverture optimale du bassin.

- ✓ Informer et accompagner les chargeurs vers le passage au fluvial et proposer des schémas logistiques pertinents.

➔ **Développer les modes de pré/post acheminement non routier**

**Objectif :** Structurer l'offre

**Moyen :** Utiliser les ports comme point de massification et développer le concept OFP (fer et fluvial)

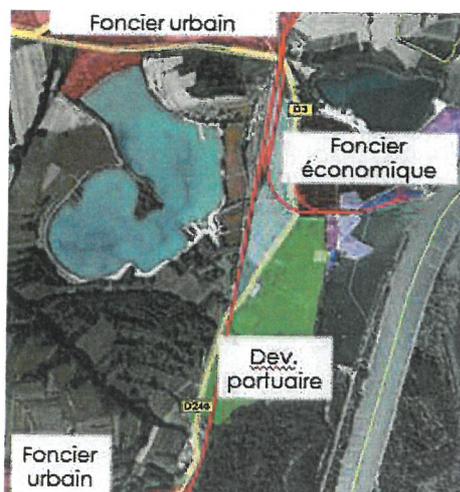
- ✓ Mettre en place une stratégie régionale de massification ferroviaire et fluviale autour des plateformes portuaires.
- ✓ Organiser et soutenir la filière Freycinet alsacienne pour augmenter l'offre.
- ✓ Développer l'offre de service ferroviaire (développement des opérateurs, qualité des infrastructures etc...)
- ✓ Dans le même temps, garantir les conditions d'accessibilités routières des plateformes portuaires (solutions multimodales, innovantes)

### 3.2 Le plan d'intervention au niveau site

La déclinaison des axes de développement en actions implique, dans le cadre du schéma, la construction de feuilles de route par site qui intègrent les spécificités foncières, économiques et stratégiques. Ces actions constituent une base de développement de l'activité portuaire en fonction non seulement de ses caractéristiques propres mais aussi des contraintes dans laquelle elle évolue.

Le rapport de la phase III du schéma présente l'exhaustivité des plans d'intervention évoqués dans le présent document.

#### Lauterbourg



- ZIP: 132 ha + terrains industriels privés connexes
- Commercialisation 50 ha
- Site tri-modal (accès A35, gare de triage de Lauterbourg)
- Port public (colis lourd, vrac, RoRo) et privé dédié (convoyeur, liquide)

Le diagnostic et les projections de trafics sur le site démontrent l'importance des facteurs exogènes dans le développement des trafics, il convient donc de bâtir une politique d'action volontariste pour positionner le terminal sur son marché.

**Conteneur et logistique - Objectifs stratégiques :**

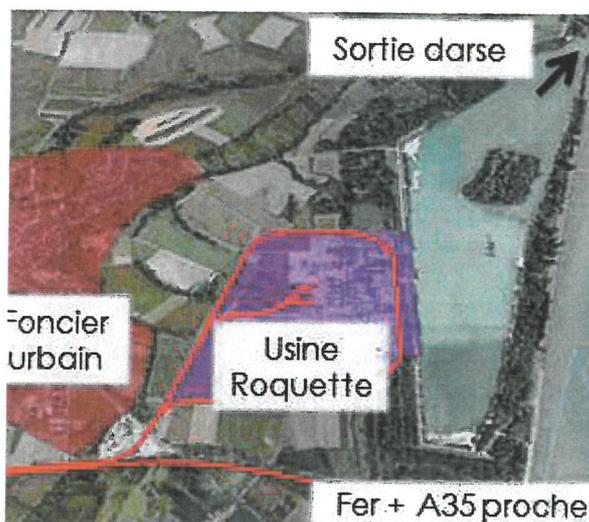
Conquête du marché local, amorçage du trafic conteneur sur le nouveau terminal, valider l'attractivité du site auprès du marché allemand, Développer l'offre de services multimodale ferroviaire et fluviale avec les ports maritimes ainsi que l'activité logistique en zone portuaire.

**Les autres filières - Objectifs stratégiques :**

Valoriser les potentiels de marchés existants céréales, chimie, colis lourds et étudier les potentiels de filières prospectives: engrais, automobile (pièce détachées).

<b>Equip. Et Infra.</b>	Réserver un accès à la voie d'eau en « port public » à accès libre pour des trafics spots (déjà existant) : optimiser l'aménagement du terre-plein et investir ans un équipement à usages partagés polyvalent (pelle)	600 K€	2013
<b>Dévelop.</b>	Promouvoir et valoriser le potentiel local du poste de transfert public céréales.	ND	2014-15
<b>Etude</b>	Filière chimie: Etudier le potentiel régional de la filière (segment tanktainer)	50 K€	2015
<b>Dévelop.</b>	Poursuivre et accentuer la démarche commerciale colis lourds: identifier, cibler les acteurs régionaux (Sotralentz, Eiffel, Schaeffler, De Dietrich, Kuhn...) et les accompagner.	ND	2014

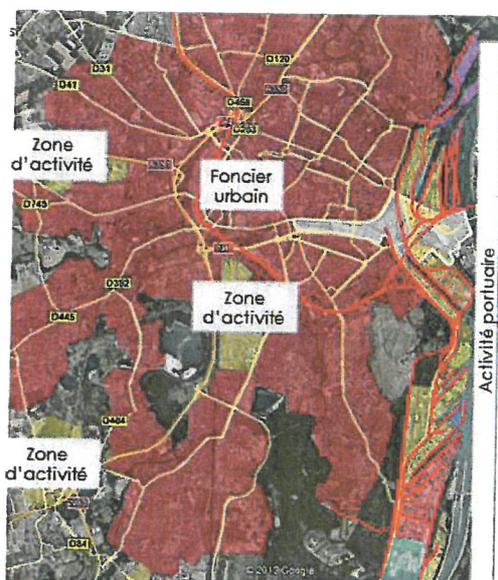
**Beinheim**



- Circonscription portuaire 181 ha
- Potentiel de développement (hors zone) : 35ha
- Site tri-modal (embranchement privé)
- Activités privées dédiées

<b>Etude</b>	Etudier la faisabilité (logistique et économique) de la mise en place d'un schéma d'approvisionnement de la chaufferie bois en mode fluvial . Intégrer ces réflexions dans une logique de schéma filière bois régionale	50 K€	2013
<b>Dévelop.</b>	Poursuivre l'accompagnement du chargeur dans le report des flux conteneurisés vers Lauterbourg: valider le schéma logistique, proposer des solutions de préacheminement (Noria), solution logistique intégrale....	ND	2013

## Strasbourg



- ZIP 1058ha, 32 ha disponibles
- Trimodalité: 110 km de voie ferrées
- Pas d'extension de la zone possible (zone urbaine)
- Port public (2 quais publics vrac, 4 portiques conteneur) et privé dédié (tous types)

Le port de Strasbourg est un acteur majeur du Rhin supérieur qui, dans le cadre de son projet « port 2020 », s'attache à l'atteinte de deux objectifs qui nous semblent primordiaux pour son développement :

- ✓ L'orientation vers une stratégie de hub d'échanges internationaux en constituant une offre logistique et multimodale de qualité.
- ✓ La constitution d'une zone industrielle et logistique d'envergure qui s'appuie sur l'activité portuaire.

Pour cela le port peut s'appuyer sur des atouts indéniables comme des dessertes rail/barge importantes vers les ports maritimes français et Range Nord, une véritable diversité des filières présentes sur le port, un positionnement privilégié sur le conteneur ou encore une agglomération d'envergure en base arrière du port qui est attractive pour de nombreux chargeurs.

La valorisation du foncier bord à voie d'eau en zone urbaine augmente la pression sur les emprises du port et son insertion dans le territoire. Si la justification de l'activité

portuaire est évidente pour de multiples raisons (économiques, logistiques, environnementales..), l'utilisation des parcelles doit être optimisée vers une logique « multimodale ».

L'attractivité liée à la multimodalité du site de Strasbourg doit être confortée tout en consolidant l'intégration du port dans son environnement urbain. De ce fait, le bon dimensionnement et la performance des accès routiers (port aux pétroles, TC nord liaison interports) ainsi que le développement des modes de préacheminement massifiées (fer et fluvial) sont des facteurs de compétitivité et d'insertion territoriale non négligeables.

**Objectif stratégique : Renforcer la vocation de hub logistique du port et élargir l'hinterland de la filière conteneur**

Revalorisation du foncier :

- Orienter la commercialisation des parcelles vers des projets à vocation logistique et multimodale.
- Coordonner l'aménagement des parcelles de l'espace portuaire avec les autres institutions maîtrisant le foncier.
- Reconquête du foncier: saisir toute opportunité foncière dans l'enceinte portuaire (type GM au sud de la zone portuaire, en cours)
- Regagner des marges de manœuvres foncières en développant le concept de ports secs en connexion directe avec la zone portuaire
- Garantir la performance de l'accès à l'offre portuaire pour l'ensemble des chargeurs implantés en zone de "seconde couronne"

Développement :

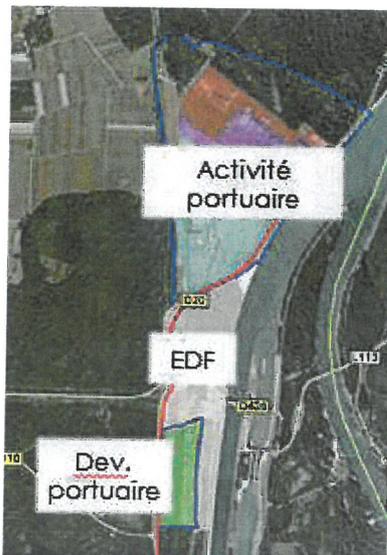
<b>Dévelop.</b>	<b>Rechercher de nouveaux marchés hinterland proche</b> : approche directe des chargeurs, identification des besoins, modélisation des schémas logistiques et accompagnement à la mise en œuvre.	100 K€	2013
<b>Etude</b>	Poursuivre l'identification de nouveaux marchés "hinterland éloigné", validation de la faisabilité <b>service fer, pré-commercialisation des services (maritimes et continental)</b>	150 K€	2015
<b>Etude/infra</b>	Confirmer le potentiel de développement de la filière grande distribution/agroalimentaire (flux, besoins logistiques spécifiques, dimensionnement infra.) et le cas échéant, mobiliser le foncier pour la construction 'entrepôts à vocation logistique spécialisée (5ha)	~6 M€	2015

<b>Dévelop.</b>	Mettre en œuvre <b>le concept de port avancé</b> avec les ports maritimes français (Le Havre, Dunkerque et Marseille) et Range Nord (Anvers-Rotterdam): services ferroviaires et fluviaux haute fréquence (3-5 départs semaine), douane, garantie de connexion à l'export et garantie d'acheminement à l'import.	ND	2015
<b>Dévelop.</b>	Conduire une réflexion globale sur les entrepôts logistiques implantés en zone portuaire : Etat des lieux de l'offre (performance et pertinence en rapport aux besoins locaux) et lien avec l'activité portuaire.	ND	2013
<b>Infra.</b>	Développer un terminal dédié aux conteneurs vides afin de rééquilibrer les vides entre les 2 terminaux, désengorger la capacité parc au sud et limiter les brouettages intra-terminaux. Concrétisation de l'infrastructure et transfert des équipements parcs.	1,5 M€	2015

### **Objectif stratégique : Consolider les trafics existants**

- BTP: en développant l'offre de déchargement (logistique urbaine) pour approvisionner l'agglomération strasbourgeoise
- Céréales: en maintenant les capacités, la desserte et en augmentant les tirants d'eau au niveau des silos pour maintenir les accès
- En développant les concepts de reverse logistique et de logistique urbaine sur l'agglomération strasbourgeoise
- En développant le site multi-vrac par une amélioration de la desserte ferroviaire et un renforcement de la capacité quai trafics « spots » (~600 K€)
- En confirmant le potentiel de développement de la filière grande distribution/agroalimentaire sur la zone portuaire (mise en place des services adaptés) et le positionnement du port sur la filière bois.

### **Marckolsheim**



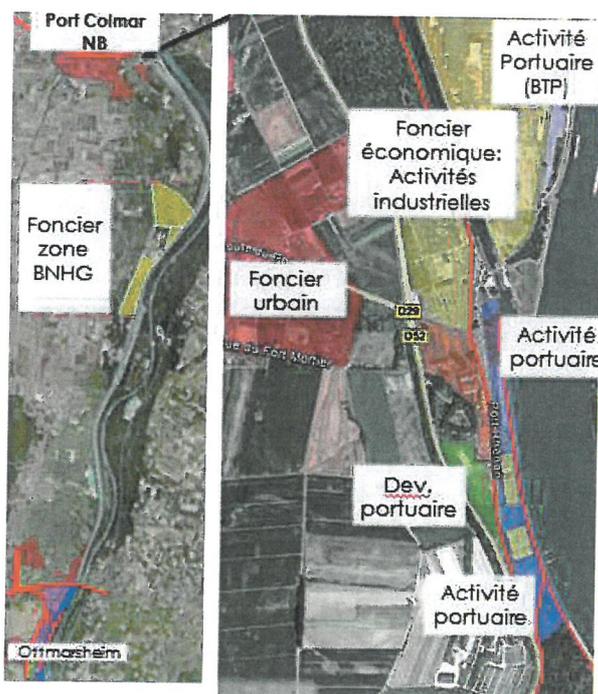
- ZIP 170 ha, sites privés 106 ha et disponibilité 23ha hors contraintes
- Activités privées dédiées (3 postes)
- Tri-modalité (ITE propriété PAS)

Le port de Marckolsheim est un site stratégiquement positionné au cœur de la région, si les activités actuelles ne présentent pas de besoins capacitaires immédiats, la demande potentielle pour développer le site est manifeste (céréales).

L'enjeu principal sur ce site est de consolider sa vocation logistique dans le cadre des contraintes existantes (environnementales) pour envisager de nouvelles activités. Dans le cadre du maillage du bassin par une offre de quai de transfert public Marckolsheim apparaît comme un site idoine pour le développement de ce type d'offre.

<b>Dévelop.</b>	Inscrire dans les documents de planification : ✓ La mobilisation du foncier disponible pour l'implantation d'activités logistiques ✓ Valider le développement suivant le contexte environnemental	ND	2013
<b>Dévelop.</b>	Céréales – agroalimentaire: Se rapprocher de Syral et du comptoir agricole pour quantifier l'impact de l'augmentation de capacités sur les volumes : identifier les éventuels besoins	ND	2013
<b>Etude</b>	Filière Céréales – engrais : Valider la pertinence d'un schéma de <b>logistique engrais</b> alternatif avec un stock tampon (couvert) en zone portuaire (vrac ou big bag en se rapprochant des coopératives)	ND	2014
<b>Infra.</b>	Valider l'intérêt d'un <b>quai public</b> (en cohérence avec le port de Colmar voisin) pour répondre aux besoins des chargeurs centre Alsace	ND	2013

### Colmar Neuf Brisach



- Port public: 12,4 ha, quelques réserves aux abords de la zone portuaire,
- Foncier BNHG : 220 ha (dont 70 ha de forêt rhénane)
- Port public (4 postes) et activités privées dédiées (vrac solide)
- Tri-modalité du site (4 voies sur le terminal)

Le port de Colmar dispose d'un positionnement intéressant dans son environnement direct et de possibilités de par son infrastructure polyvalente (capacité de manutention multi-filières excepté le liquide, desserte tri-modale, absence de contraintes globales d'exploitation, etc...), ses accès de qualité (adaptés transport exceptionnel) et d'une bonne acceptabilité sociale de l'activité portuaire.

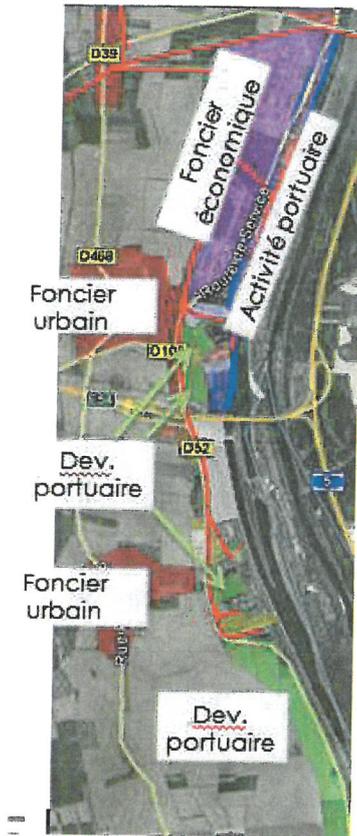
Le port de Colmar peut donc capitaliser sur ses atouts pour se positionner comme un

- ✓ Véritable pôle local « centre/sud Alsace » colis semi lourd
- ✓ Acteur majeur de la filière bois dans une logique de valorisation du foncier et du potentiel industriel
- ✓ Acteur proactif sur la filière engrais
- ✓ Centre logistique du BTP

<b>Develop.</b>	En capitalisant sur le positionnement actuel, <b>structurer l'activité conteneur dans la logique de la coordination de bassin</b> pour optimiser le potentiel du port en complément des deux sites qui l'entourent	ND	2013-14
<b>Dévelop.</b>	Rechercher une polarisation d'activité par la création d'un site industrialo-portuaire spécialisé (exemple site chimie, UIC) de la <b>plateforme BNHG</b> (220 ha) en lien avec le comité des ports	ND	2014-15
<b>Develop.</b>	Filière colis semi lourds: Evaluer le potentiel marché et promouvoir l'offre portuaire auprès des industriels de la zone et frontière Allemande en étant capable de proposer une solution intégrée (pré/post) tous types de colis	ND	2013-14
<b>Infra.</b>	Renforcement quai pour <b>utilisation de la LHM 80T à pleine capacité</b> (actuellement seulement 60 T sont exploitables, appel à une grue d'appoint grevant la compétitivité de l'offre)	1 M€	2013
<b>Infra.</b>	Aménagement d'une <b>plateforme stockage couvert</b> sur la zone du parc à grumes (terrassement + stockage) Valider le raccordement ferroviaire de la parcelle à la voie portuaire.	2 M€	2016
<b>Dévelop.</b>	Problématique ferroviaire: sécuriser le fonctionnement de ce mode (problématique liée à la gestion des voies entre Colmar et Neuf-Brisach) : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prévoir une voie de garage dans le port (500m) pour fluidifier les opérations de traitement</li> <li>• Créer un tour de table plus large (opérateurs, chargeurs..) autour du fer (OFP ?) pour répondre à des problématiques auxquelles le port seul ne peut répondre avec les ressources qui sont les siennes</li> </ul>	300 K€	2013

Le positionnement (absence de lignes régulières) du port implique un développement coordonné de la filière conteneur dans une logique de bassin.

 **Ottmarsheim**



- ZIP de 500 ha, 114 ha maîtrisés par la CCI de possibilités d'extension
- Trimodalité, 25 km de voies ferrées
- Port public (7 postes) et activités privées dédiées (céréales, vrac liquide, conventionnel)

Pour concrétiser une réelle stratégie de développement à moyen / long terme, le port se doit de capitaliser sur ses atouts que sont une bonne acceptabilité sociale, le bassin industriel environnant, le potentiel foncier significatif à sa disposition et, pour l'ensemble des Ports de Mulhouse-Rhin, la proximité de deux agglomérations d'importance que sont Mulhouse et Bâle. En effet, la stratégie menée par la CCI permet au port de disposer de réserves pour conduire son développement industrialo-portuaire qui passe par deux objectifs généraux :

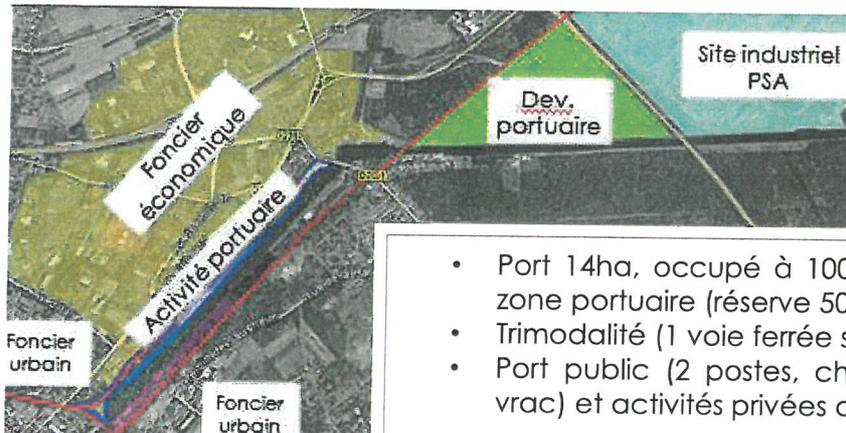
- ✓ Consolider/rétablir sa position sur son hinterland naturel (conteneur, chimie, BTP) « local ».
- ✓ Capitaliser sur ses atouts et mettre en place les outils pour élargir son hinterland et s'affirmer comme un hub trinational d'échanges internationaux (agroalimentaire / grande distribution, colis lourds, conteneur, céréales) véritable vecteur de compétitivité pour son territoire.

<b>Infra.</b>	Développement d'une zone logistique portuaire: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modification des documents d'urbanisme</li> <li>• Allocation des parcelles à des projets à vocation logistique multimodale proposant des services à valeur ajoutée.</li> <li>• Stratégie d'aménagement de parcelles coordonnées avec les autres institutions maîtrisant le foncier.</li> </ul>	3-4M€	2014
<b>Infra.</b>	Amélioration de la desserte ferroviaire du site: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Augmentation de la capacité de traitement du réseau ferré portuaire (faisceau)</li> <li>• Optimisation des processus ferroviaire sur le quai (voie sous portique)</li> <li>• Raccordement ferroviaire des zones logistiques en développement</li> </ul>	~1 M€	2013-14
<b>Develop.</b>	Identifier les besoins chargeurs sur la filière céréales (capacité de stockage et/ou transfert voie d'eau)	ND	2013
<b>Infra.</b>	Logistique: Valider auprès des chargeurs de la filière le développement d'une plateforme spécialisée grande distribution / agroalimentaire à vocation logistique (~15 000 M²)	1,8 M€	2014

Ottmarsheim dispose d'atouts sérieux qui lui confèrent un potentiel important sur la filière conteneur. Toutefois, le manque de diversification de son portefeuille clients chargeurs rend son trafic et son développement fragiles. Il convient de poursuivre une politique volontariste visant au développement d'un pôle logistique centré sur le port avec tout ce que cela implique : consolidation / déconsolidation des flux en zone portuaire, services maritimes, élargissement de l'offre logistique...

<b>Dévelop.</b>	Identification fine (chargeurs) et quantification des marchés conteneurs Haut Rhin et départements limitrophes	ND	2014
<b>Dévelop</b>	Poursuivre la commercialisation du port et des services hinterland auprès des chargeurs sud-Alsace, Haute-Saône, Doubs, territoire de Belfort, Freiburg, Konstanz/Lorrach, Suisse	ND	2014
<b>Dévelop.</b>	Elargir l'offre de conteneur vide sur le port	ND	2013
<b>Etude</b>	Trouver réserve / gisement capacitaire conteneur (étude processus opérationnel et/ou création nouvelle infrastructure)	100 K€	2013
<b>Infra.</b>	A moyen terme et suivant évolution des trafics et optimisation des capacités de traitement TC2, création d'une capacité de traitement (TC3)	20 M€	2017
<b>Dévelop.</b>	Poursuivre les études relatives à la structuration de l'association Rheinports autour du développement des PMR	ND	2013

## Ile Napoléon



- Port 14ha, occupé à 100%, potentiel d'extension hors zone portuaire (réserve 50 ha)
- Trimodalité (1 voie ferrée sur le site)
- Port public (2 postes, chargement et déchargement vrac) et activités privées dédiées (vrac liquide)

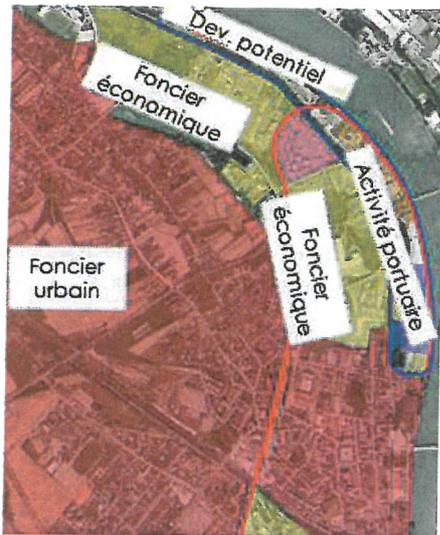
Le port d'Ile Napoléon est un site très complémentaire dans l'offre logistique des Port de Mulhouse-Rhin puisqu'il s'affirme comme un véritable hub vraquier local, une orientation à consolider.

La localisation du port et son profil de type « public » lui permettent de se positionner sur les problématiques de logistique urbaine vrac et d'être un port de déchargement pour alimenter l'industrie locale.

- ✓ En adoptant une stratégie de rationalisation/densification du foncier et éventuellement le développement de l'extension nord
- ✓ En développant la tri-modalité du site.
- ✓ En mettant en place une logistique urbaine (plateforme de transit BTP).
- ✓ En créant un pôle recyclage sur le site autour du port public vrac.

<b>Develop.</b>	Développer sur la base des capacités de stockage vrac disponibles la mise en place d'une <b>logistique "urbaine" d'approvisionnement</b> des chantiers locaux en matériaux de construction	ND	2013
<b>Develop.</b>	Création, en lien avec l'installation de GDE, d'un <b>pôle recyclage</b> sur le site portuaire	ND	2015
<b>Infra.</b>	(*) si le besoin se confirme: développer l'extension Nord (foncier public ou PSA) en créant un quai et un terre-plein de stockage	3 M€	2016

## Huningue



- Port 30ha, occupé à 60%
- Disponibilité 4ha gelé par PPRT au nord du site (Village-Neuf)
- Trimodalité du site (embranchement avec Huningue, 5 kms de voies)
- Port public (2 postes vrac) et activités privées dédiées (2 postes vrac liquide, 1 céréales)

Le port d'Huningue est situé à l'extrémité du réseau français au sein d'une zone d'activité importante (Les 3 frontières) et d'une zone fortement urbanisée. Le port peut s'asseoir sur des spécialités « historiques » (pétrole, céréales) liées à son environnement qui n'ont pas vocation à évoluer sensiblement. Il est important de consolider l'activité du port dans un premier temps :

- ✓ Inscription et validation de l'activité du port dans les documents de planification et des emprises destinées au développement portuaire en lien avec les contraintes territoriales (PPRT)
- ✓ Valider les accès routiers au nord du site sur la commune de Village-Neuf

<b>Infra.</b>	Traiter la problématique concernant les accès routier au nord du site sur Village-Neuf	ND	2013
<b>Dévelop.</b>	Développer sur la base des capacités de stockage vrac présentes la mise en place d'une logistique "urbaine" d'approvisionnement des chantiers locaux en matériaux de construction: déchargement fluvial, sortie route (type modèle parisien)	ND	2014
<b>Infra.</b>	Plateforme stockage BTP (stockage ouvert, 0,6ha)	1,3 M€	2015

## Conclusion

Le bassin rhénan est dynamique économiquement et reste une zone industrielle importante. Les ports rhénans français sont déterminants dans la compétitivité et l'attractivité des territoires par les débouchés qu'ils offrent et les services à valeur ajoutée qu'ils proposent aux acteurs économiques.

Le Schéma d'orientation portuaire du bassin du Rhin s'inscrit ainsi dans la démarche de stratégie portuaire nationale. Les ports rhénans français sont envisagés à la fois comme des infrastructures de transports ayant vocation à dynamiser le fret fluvial et ferroviaire, mais aussi comme des vecteurs de développement économique, notamment industriel, devant avoir un impact positif en termes d'emplois.

A l'horizon 2025, des potentiels de trafics importants ont été identifiés pour les ports rhénans français (+ 67,5 %, dont une multiplication par 3,5 du trafic conteneurs). La concrétisation de ce potentiel repose, pour l'essentiel, sur la réalisation d'actions volontaristes.

L'offre portuaire sur le bassin étant plutôt capacitaire aujourd'hui, il s'agit en priorité de stimuler la demande, en élargissant l'arrière-pays et en améliorant la connaissance des marchés. Une amélioration de l'offre portuaire et logistique est également préconisée pour inciter encore davantage au report modal, en proposant de nouveaux services, en polarisant les flux autour des ports et en renforçant l'accessibilité des plateformes.

Parallèlement à ce Schéma d'orientation portuaire du bassin du Rhin, les acteurs locaux ont mené des réflexions sur l'évolution de la gouvernance des ports rhénans français pour la rapprocher du modèle « landlord » dominant sur le Rhin, renforcer leur performance et accroître leur dynamisme, en lien avec les ports voisins allemands et suisses et les ports maritimes (français et européens). Ces réflexions s'orientent aujourd'hui vers la création de sociétés portuaires fluviales.

Il importe aussi de créer toutes les conditions permettant aux ports de nouer, lorsque cela est pertinent, des partenariats transfrontaliers avec les ports voisins.

La coordination à l'échelle du bassin, initiée dans le cadre de ce Schéma, doit donc permettre d'assurer la cohérence de la stratégie entre les ports, de partager les objectifs au niveau de l'ensemble des acteurs locaux, d'assurer le suivi des plans d'actions, voire de porter certaines actions mutualisées.

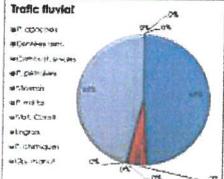
Cette coordination a vocation à concerner l'ensemble des acteurs du Rhin supérieur, de Bâle à Karlsruhe en passant par Mulhouse, Colmar et Strasbourg. Elle est aujourd'hui d'ores et déjà engagée dans le cadre de l'étude RTE-T de neuf ports français, allemands et suisses sur la « consolidation et le renforcement du corridor Rhin supérieur en tant que hub central pour le réseau RTE-T ».



- Wissembourg
- Mannheim
- Biebel
- Dambachheim
- Wörth am Rhein
- Karlsruhe
- Lauterbourg
- Saverne
- Remels - Saverne
- Châtenay - Combsart
- Kehl
- Strasbourg - Nomain Rhein
- Germersheim - Neustadt
- Marckolsheim
- Neuf-Brisach
- Bressan
- Mulhouse - Châtenay
- Wissembourg
- Saverne



Traffic total 2010: ND  
Trafic fluvial 2010: 0,6 MT

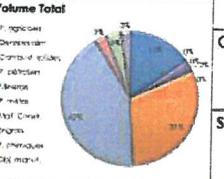


<b>Foncier</b>	170ha de zone industrielle
<b>Statut juridique</b>	Site intégré dans la circonscription portuaire du PAS (307ha) ✓ Terrain PAS : 107ha (terre-pleins aménagés), extension possible 23ha ✓ Sites privés : 106ha en propriété privée + amodiation ✓ Terrain EDF : ND
<b>Exploitation</b>	
<b>Interface fluviale</b>	1,2 km de façade fluviale (en courbe) ✓ (A) 1 poste privé dédié : (JBL - Syral) déchargement / bras liquide / vrac liquide + (Vigan) déchargement / céréales ✓ (B) 1 poste privé dédié (Stal) chargement / céréales ✓ (C) 1 poste privé dédié (Wemy) chargement / convoyeur / granulats
<b>Stockage</b>	✓ Stockage couvert privé : céréales et agro-industrie ✓ Stockage ouvert privé : automobiles (parking partiellement couvert)
<b>Connexions</b>	✓ Route : accès par départementale ✓ Rail : ITE propriété du PAS par port de Colmar
<b>Evolution</b>	
<b>Perspectives</b>	✓ Conclusion étude CETE Est 2007 : « il faut éviter sur cette zone tout projet d'aménagement »
<b>Projets / Investis. prévus</b>	✓ Extension des capacités de stockage et production Jungbunzlauer et Syral en cours ✓ Projet d'aménagement du PAS d'un terrain de 23ha embranché fer (filrière énergie €)
<b>Forces</b>	✓ Trimodalité ✓ Forte synergie de la filière agro-industrie sur le site (Stal-Syral/comptoir agricole Hochfelden / Jungbunzlauer) ✓ Disponibilité foncière 23ha maîtrisée ✓ Demande d'installation de chargeurs et logisticiens
<b>Faiblesses</b>	✓ Berge en courbe à pan incliné (éloignement du poste d'accostage) ✓ Route D20 isolant l'accès fluvial de la zone industrielle ✓ Pas de poste port public ✓ Très peu de possibilité de mise à disposition de foncier pour de nouvelles implantations ✓ Potentiel d'extension dissocié du site principal et non fluvialisable ✓ Site contraint d'un point de vue environnemental ✓ Contexte politique très sensible (« accords de Marckolsheim »)

- Wissembourg
- Mannheim
- Biebel
- Dambachheim
- Wörth am Rhein
- Karlsruhe
- Lauterbourg
- Saverne
- Remels - Saverne
- Châtenay - Combsart
- Kehl
- Strasbourg - Nomain Rhein
- Germersheim - Neustadt
- Marckolsheim
- Neuf-Brisach
- Bressan
- Mulhouse - Châtenay
- Wissembourg
- Saverne

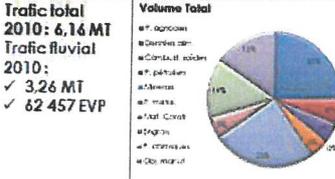


Traffic total 2010: 1,19 MT  
Trafic fluvial 2010: 261 kT  
4 583 EVP



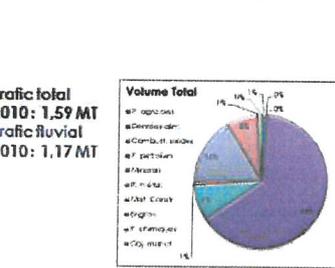
<b>Foncier</b>	✓ Port public : 12,4 ha / Port privé : ND ✓ Taux d'occupation globalement élevé. ✓ Possibilité d'extension limitée en zone portuaire (parc à grumes 2,3ha), 220 ha sur ZI Balgau, Nambshheim, Heiteren, Geiswasser BNHG (dont 120ha, bande de 2000mx600m, réellement exploitables) avec contraintes de défrichement notables
<b>Statut juridique</b>	✓ Domaine public : concession portuaire VNF (8,1 Dha) jusqu'en 2015 + terrain propriété de l'établissement public Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach (4,3ha) ✓ Domaine privé : activités céréales (Gustave Muller) + mat. construction
<b>Exploitation</b>	
<b>Interface fluviale</b>	1 km de quai (en courbe), capacité automateur 3 000T / convoi 8 000T (3 couches conteneur) 5 postes : ✓ (A) 1 poste Public silo-chargeur / céréales ✓ (B) 1 poste Public grue mobile 80T / vrac, marchandises diverses ✓ (C) 1 poste Public grue mobile 12T / vrac, marchandises diverses ✓ (D) 1 poste Public pont roulant 40T / colis, conteneur ✓ (E) 1 poste Privé dédié / convoyeur / vrac solide (mat. construction)
<b>Stockage</b>	Port public : ✓ Stockage ouvert : ~6 ha (3ha+2,3ha), terre plein conteneurs 200 EVP ✓ Stockage couvert : 12 000m² sur 3 entrepôts embranchés fer, 1 silo 40 kT + 2 séchoirs ✓ Stockage vrac liquide : non Site privé : silo 40 kT + stockage mat construction ND
<b>Connexions</b>	Route : infrastructures en bon état et adaptée au transport exceptionnelle 150T (D415 Colmar & D424 Selestat & route #3 Friebourg) Rail : 3 voies sur ITE Volgelshheim, 1 voie mère de 20 km Volgelshheim jusqu'à Marckolsheim, 4 voies sur le terminal
<b>Services</b>	✓ Traction ferroviaire mais pas de service « shuttle » longue distance ✓ Logistique (gestion stock, préparation, expédition, livraison) ✓ Pesage véhicules routiers + conteneurs (3 ponts bascules) ✓ Co-levage avec grue d'appoint extérieur (jusqu'à 100t à 22 mètres)

- Ludwigshafen
- Mannheim
- Speyer
- Germersheim
- Worms
- Rhein
- Karlsruhe
- Lauterbourg
- Sarrebrunn
- Ron Loup - Dusseldorf
- Orléans
- Germersheim
- Ken
- Strasbourg - Nœux-les-Bains
- Gersheim - Sarrebrunn
- Wissembourg
- Neuf-Brisach
- Breiden
- Mulhouse - Châtenheim
- Wissembourg
- Rixheim
- Sarralbe



<b>Foncier</b>	500 ha de zone industrielle-portuaire Possibilités d'extension: 114ha maîtrisés par la CCI
<b>Statut juridique</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Port public: Concession VNF (2015) + terrains en propriété CCI</li> <li>✓ Sites privés:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- propriété privée + amodiation pour accès voie d'eau</li> <li>- amodiation</li> </ul> </li> <li>✓ Propriété EDF (Bande de 20m à partir des berges)</li> </ul>
<b>Exploitation</b>	
<b>Interface fluviale</b>	920 ml de quai sur 4 500 m de façade fluviale (en courbe)
<b>Ports publics:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 5 postes de (dé)chargement: 2 portiques pour conteneurs et coils lourds (60T), 2 pelles hydrauliques pour vrac, 1 grue mobile 64T</li> <li>✓ 2 Terminaux conteneurs (1 TC de 6ha + 1 zone de stockage de 1,5ha sans poste à quai outillé)</li> </ul>
<b>Ports privés:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 6 postes de déchargement vrac liquide (5 Rhodia, 1 Pec)</li> <li>✓ 3 postes de chargement céréales (2CAC, 1 Tecta)</li> <li>✓ 2 postes de chargement vrac solide (2 Holcim)</li> <li>✓ 1 poste de (dé)chargement conventionnel (1 Arcelor)</li> </ul>
<b>Stockage</b>	<p><b>Port public:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Stockage couvert: 4 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts</li> <li>✓ Stockage ouvert: pas de stockage vrac sur parc, transfert direct sur camion ou Ile Napoléon, conteneur: parc 6 500 EVP</li> </ul> <p><b>Ports privés:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Stockage de produits chimiques sur sites privés (Pec-Rhin, Rhodia)</li> <li>✓ Silos céréales sur parcelles amodiées</li> <li>✓ Pas de stockage produits pétroliers</li> </ul>

- Ludwigshafen
- Mannheim
- Speyer
- Germersheim
- Worms
- Rhein
- Karlsruhe
- Lauterbourg
- Sarrebrunn
- Ron Loup - Dusseldorf
- Orléans
- Germersheim
- Ken
- Strasbourg - Nœux-les-Bains
- Gersheim - Sarrebrunn
- Wissembourg
- Neuf-Brisach
- Breiden
- Mulhouse - Châtenheim
- Wissembourg
- Rixheim
- Sarralbe

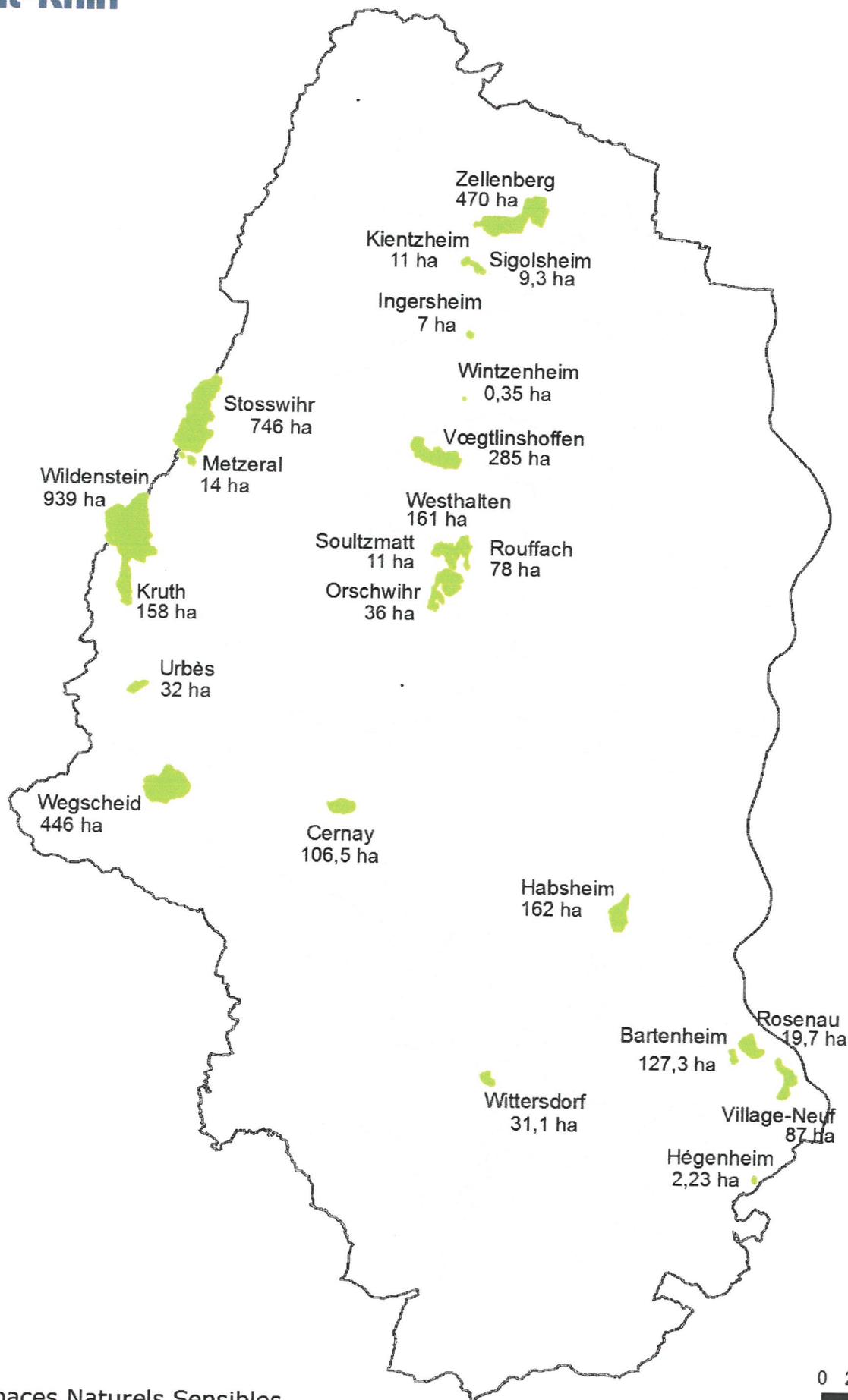


<b>Foncier</b>	14 ha occupés à 100%. Possibilité d'évolution sur un site entre le port et PSA (étude de faisabilité en cours, 35ha d'utile sur 50ha)
<b>Statut juridique</b>	Port public: Concession VNF jusqu'en 2019 Ports privés: foncier privé en darse opposée
<b>Exploitation</b>	
<b>Interface fluviale</b>	1,8 km de quai, automateur 3 000T / convoi 8 000T (3 couches conteneur)
<b>Stockage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Stockage ouvert: 40 000 m<sup>2</sup> terre-pleins dont 21 000 m<sup>2</sup> sur port public, capacité globale de 180 000T à 260 000T</li> <li>✓ Stockage couvert: 9 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts</li> <li>✓ Stockage vrac liquide: site privé hors zone portuaire (EPM), alimenté par pipe, prestation de stockage pour compte de tiers</li> </ul>
<b>Connexions</b>	Route: réelle proximité avec la jonction des autoroutes A35 et A36 Rail: embranchement particulier avec la gare de Mulhouse-Nord, 1 voie de 1000m le long du site
<b>Evolution</b>	
<b>Perspectives</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Positionnement de Hub vraquier</li> <li>✓ Croissance des trafics: bois, gypse, recyclage, biomasse</li> <li>✓ Stagnation des trafics: potasse, titanifère, pétrole</li> </ul>
<b>Projets / Investis. prévus</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Installation de GDE</li> <li>✓ Modernisation du parc de stockage vrac (1,5M€ sur 3 ans, cellularisation par bloc béton)</li> <li>✓ Développement de l'extension «zone Napoléon»</li> </ul>
<b>Forces</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Trimodalité</li> <li>✓ Accès fluvial pour stockage hydrocarbures</li> <li>✓ Acceptabilité sociale bonne car la zone portuaire est inscrite sur un foncier économique</li> </ul>
<b>Faiblesses</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Site saturé sans grande possibilité de réaménagement</li> <li>✓ Cohésion faible avec activités en rive opposée (le foncier disponible sur Rixheim pourrait être dévolu à un projet résidentiel de la M2A)</li> <li>✓ Accès ferroviaire en pente (pb de traction au départ)</li> <li>✓ Pas de giration pour bateau 135m</li> </ul>





# Espaces Naturels Sensibles du Haut-Rhin



 Espaces Naturels Sensibles



0 2,5 5 10 km

Source : IGN BD Topo@/ CG68  
janvier 2015

**ESPACES NATURELS SENSIBLES DU DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN**

Intercalaire	Commune	Canton	Surface totale de l'ENS (hectares)	Date Com. Permanente	Titulaire principal du droit de préemption	Milieux concernés	Ouverture du site au public	Sentier de découverte avec l'aide du CG 68
1	VOEGTLINSHOFFEN	WINTZENHEIM	285	13/03/1998	Commune	forêts, vergers, zone humide	oui	
2	ROSENAU	HUNINGUE	18	30/10/1998	Département	terres agricoles, forêts, chenaux	oui	
3	VILLAGE-NEUF	HUNINGUE	87	30/10/1998	Commune	terres agricoles, forêts, chenaux	oui	
4	WILDENSTEIN	SAINT-AMARIN	939	30/10/1998	Commune	forêts, prairies, Hautes Chaumes	oui	oui
5	KRUTH	SAINT-AMARIN	158	17/09/1999	Département	lac/berges/rochers	oui	oui
6	URBES	SAINT-AMARIN	32	17/09/1999	Département	prairies humides, forêts, tourbière	oui	oui
7	WEGSCHEID	MASEVAUX	446	07/02/2000	Département	forêts, rochers, landes	oui	
8	ZELLENBERG	KAYERSBERG	470	17/03/2000	Département	zones humides, prairies	oui	
9	METZERAL	MUNSTER	14	26/05/2000	Département	lac et berges	oui	
10	HABSHEIM	HABSHEIM	162	18/05/2001	Département	prés vergers jardins terres agricoles	oui	
11	STOSSWIHR	MUNSTER	746	12/07/2002	Département	prairies, landes, forêts d'altitudes	oui	
12	BARTENHEIM	SIERENTZ	111	16/05/2003	Département	ripisylve, zones humides, cultures	oui	
13	CERNAY	CERNAY	106,55	24/10/2003	Département	zone alluviale, forêts, prairies	oui	oui
14	ROSENAU 2	HUNINGUE	1,73	24/10/2003	Département	prairie, zone humide	oui	
15	INGERSHEIM	KAYERSBERG	7	27/08/2004	Département	boisements, carrière, landes sèches	oui	
16	KIENTZHEIM	WINTZENHEIM	11	27/08/2004	Département	boisements, landes sèches	oui	
17	ORSCHWIHR	GUEBWILLER	36	27/08/2004	Département	boisements, landes sèches	oui	
18	ROUFFACH	ROUFFACH	78	27/08/2004	Département	boisements, carrière, landes sèches	oui	
19	SOULTZMATT	ROUFFACH	11	27/08/2004	Département	boisements, landes sèches	oui	
20	WESTHALTEN	ROUFFACH	161	27/08/2004	Département	boisements, landes sèches	oui	
21	WINTZENHEIM	WINTZENHEIM	0,35	26/11/2004	Département	boisements, landes sèches	oui	
22	SIGOLSHEIM	WINTZENHEIM	9,3	25/02/2005	Département	boisements, landes sèches	oui	
23	HEGENHEIM	SAINT LOUIS	2,23	24/03/2006	Département	boisement sur une ancienne décharge	oui	oui
24	WITERSDORF	ALTKIRCH	31,13	24/03/2006	Département	friche, boisement, verger, prairie, vigne	oui	
25	BARTENHEIM 2	SIERENTZ	16,33	11/07/2014	Département	friche, boisement, culture et prairie	oui	
		<b>TOTAL</b>	<b>3939,62</b>					

Commune – Traversée : Kembs					
Canalisation en service	DN mm	PMS (bar)	* Zone de dangers très graves Distance ELS (m)	* Zone de dangers graves Distance PEL (m)	* Zone de dangers significatifs Distance IRE (m)
OTTMARSHEIM-BUSCHWILLER	250	67,7	50	75	100
Poste en service			Zone de dangers (m)		
KEMBS-01(DP)			25 (autour de la clôture)		
Commune – Traversée : Sierentz					
Canalisation en service	DN	PMS (bar)	* Zone de dangers très graves Distance ELS (m)	* Zone de dangers graves Distance PEL (m)	* Zone de dangers significatifs Distance IRE (m)
OTTMARSHEIM-BUSCHWILLER	250	67,7	50	75	100
Commune – Traversée : Bartenheim					
Canalisations en service	DN	PMS (bar)	* Zone de dangers très graves Distance ELS (m)	* Zone de dangers graves Distance PEL (m)	* Zone de dangers significatifs Distance IRE (m)
OTTMARSHEIM-BUSCHWILLER	250	67,7	50	75	100
BARTENHEIM-HUNINGUE	200	67,7	35	55	70
Poste en service			Zone de dangers (m)		
BARTENHEIM-01			25 (autour de la clôture)		
Commune – Traversée : Blotzheim					
Canalisations en service	DN	PMS (bar)	* Zone de dangers très graves Distance ELS (m)	* Zone de dangers graves Distance PEL (m)	* Zone de dangers significatifs Distance IRE (m)
OTTMARSHEIM-BUSCHWILLER	250	67,7	50	75	100
BLOTZHEIM-HUNINGUE	100	67,7	10	15	25
BLOTZHEIM-BLOTZHEIM(DP)	80	67,7	5	10	15
Poste en service			Zone de dangers (m)		
BLOTZHEIM-01(DP)			25 (autour de la clôture)		
Commune – Traversée et Impactée : Hésingue					
Canalisations en service	DN	PMS (bar)	* Zone de dangers très graves Distance ELS (m)	* Zone de dangers graves Distance PEL (m)	* Zone de dangers significatifs Distance IRE (m)
OTTMARSHEIM-BUSCHWILLER	250	67,7	50	75	100
BLOTZHEIM-HUNINGUE	100	67,7	10	15	25
HESINGUE-HESINGUE(DP)	80	67,7	5	10	15
Poste en service			Zone de dangers (m)		
HESINGUE-03(CI ST LOUIS REGIE)			25 (autour de la clôture)		
HESINGUE-01(DP)			25 (autour de la clôture)		

Commune – Traversée : Buschwiller					
Canalisations en service	DN	PMS (bar)	* Zone de dangers très graves Distance ELS (m)	* Zone de dangers graves Distance PEL (m)	* Zone de dangers significatifs Distance IRE (m)
OTTMARSHEIM-BUSCHWILLER	250	67,7	50	75	100
OLTINGUE-BUSCHWILLER	400	85	115	165	210
Poste en service			Zone de dangers (m)		
BUSCHWILLER-01(PRED)			25 (autour de la clôture)		
BUSCHWILLER-02(SECT)			25 (autour de la clôture)		
Commune – Traversée : Wentzwiller					
Canalisation en service	DN	PMS (bar)	* Zone de dangers très graves Distance ELS (m)	* Zone de dangers graves Distance PEL (m)	* Zone de dangers significatifs Distance IRE (m)
OLTINGUE-BUSCHWILLER	400	85	115	165	210
Commune – Traversée : Hagenthal-le-Bas					
Canalisation en service	DN	PMS (bar)	* Zone de dangers très graves Distance ELS (m)	* Zone de dangers graves Distance PEL (m)	* Zone de dangers significatifs Distance IRE (m)
OLTINGUE-BUSCHWILLER	400	85	115	165	210
Commune – Traversée : Hagenthal-le-Haut					
Canalisation en service	DN	PMS (bar)	* Zone de dangers très graves Distance ELS (m)	* Zone de dangers graves Distance PEL (m)	* Zone de dangers significatifs Distance IRE (m)
OLTINGUE-BUSCHWILLER	400	85	115	165	210
Commune – Traversée : Saint-Louis					
Canalisation en service	DN	PMS (bar)	* Zone de dangers très graves Distance ELS (m)	* Zone de dangers graves Distance PEL (m)	* Zone de dangers significatifs Distance IRE (m)
BARTENHEIM-HUNINGUE	200	67,7	35	55	70
BLOTZHEIM-HUNINGUE	100	67,7	10	15	25
SAINT-LOUIS-SAINT-LOUIS(CI)	80	67,7	5	10	15
Poste en service			Zone de dangers (m)		
SAINT-LOUIS-01(CI CICE)			25 (autour de la clôture)		

Commune – Traversée : Rosenau					
Canalisation en service	DN	PMS (bar)	* Zone de dangers très graves Distance ELS (m)	* Zone de dangers graves Distance PEL (m)	* Zone de dangers significatifs Distance IRE (m)
BARTENHEIM-HUNINGUE	200	67,7	35	55	70
Commune – Traversée : Village-Neuf					
Canalisations en service	DN	PMS (bar)	* Zone de dangers très graves Distance ELS (m)	* Zone de dangers graves Distance PEL (m)	* Zone de dangers significatifs Distance IRE (m)
BARTENHEIM-HUNINGUE	200	67,7	35	55	70
VILLAGE-NEUF-VILLAGE-NEUF(CI ROCHE)	80	67,7	5	10	15
Postes en service			Zone de dangers (m)		
VILLAGE-NEUF-03(SECT)			25 (autour de la clôture)		
VILLAGE-NEUF-01(CI DSM )			25 (autour de la clôture)		
Commune – Traversée : Huningue					
Canalisation en service	DN	PMS (bar)	* Zone de dangers très graves Distance ELS (m)	* Zone de dangers graves Distance PEL (m)	* Zone de dangers significatifs Distance IRE (m)
BARTENHEIM-HUNINGUE	200	67,7	35	55	70
HUNINGUE-HUNINGUE(CI VEOLIA)	100	67,7	10	15	25
BLOTZHEIM-HUNINGUE	100	67,7	10	15	25
HUNINGUE-HUNINGUE(CI CIBA)	80	67,7	5	10	15
HUNINGUE-HUNINGUE(CI CLARIANT)	100	67,7	10	15	25
Postes en service			Zone de dangers (m)		
HUNINGUE-04(CI VEOLIA)			25 (autour de la clôture)		
HUNINGUE-03(CI ST LOUIS REGIE)			25 (autour de la clôture)		
HUNINGUE-01(CI CIBA)			25 (autour de la clôture)		
HUNINGUE-02(EX CI CLARIANT)			25 (autour de la clôture)		

commune – Impactée : Folgenschbourg					
Canalisation en service	DN mm	PMS (bar)	* Zone de dangers très graves Distance ELS (m)	* Zone de dangers graves Distance PEL (m)	* Zone de dangers significatifs Distance IRE (m)
OLTINGUE-BUSCHWILLER	400	85	115	165	210
Nom commune – Non concernée : Landser, Schlierbach, Geispitzen, Steinbrunn-le-Haut, Rantzwiller, Koettingue, Waltenheim, Uffheim, Brinckheim, Kappelen, Stetten, Magstatt-le-Haut, Magstatt-le-Bas, Zaessingue, Wahlbach, Helfrantzkirch, Michelbach-le-Bas, Ranspach-le-Bas, Ranspach-le-Haut, Knœringue, Michelbach-le-Haut, Attenschwiller, Liebenschwiller, Leymen, Neuwiller.					

\* Zones de dangers situées de part et d'autre des ouvrages et définies dans la circulaire 2006-55 ou BSEI n°06-254



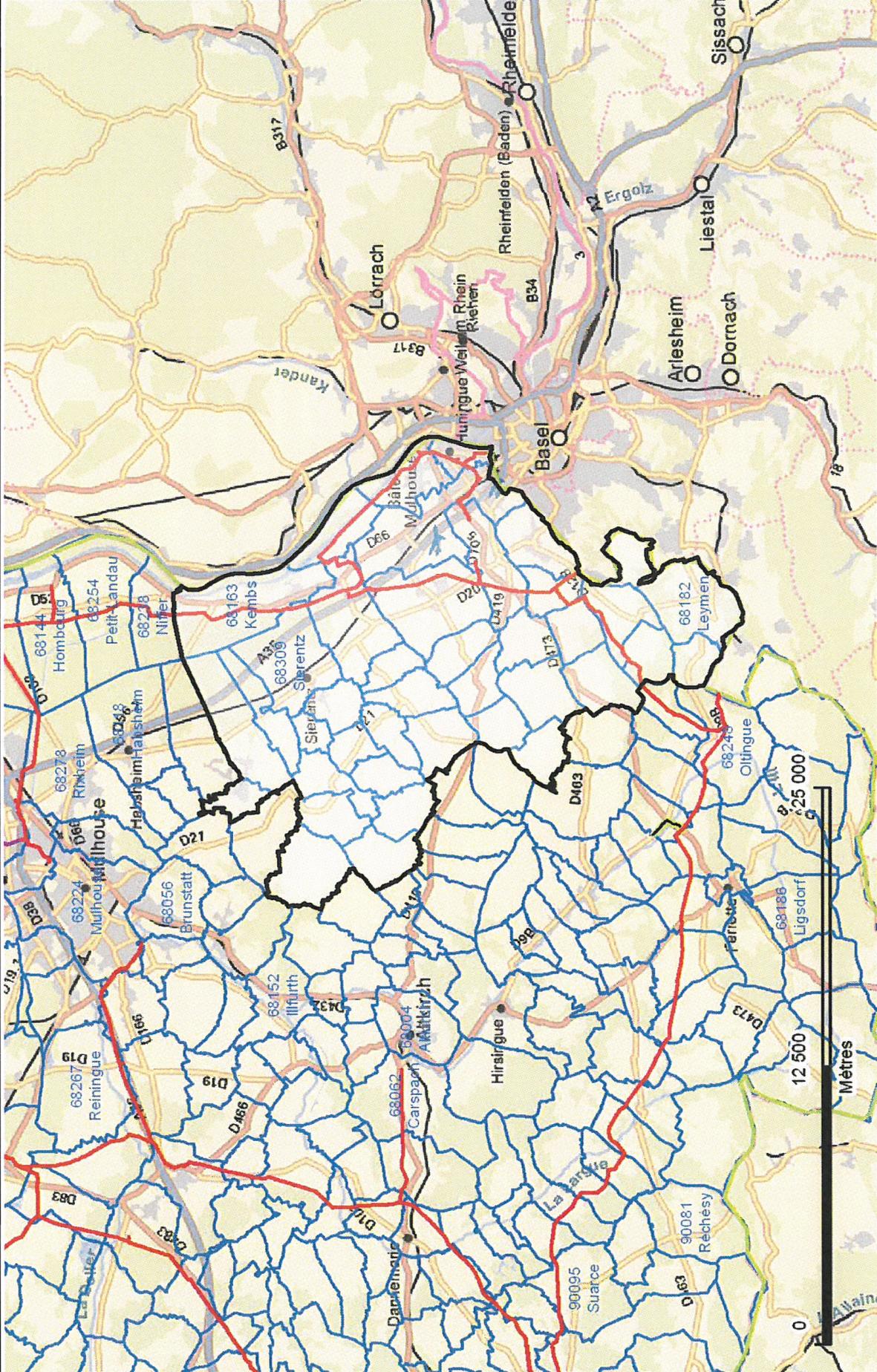
Réseau par état

- En projet
- En construction
- En service en gaz
- Prestation de maintenance GrDF
- En service hors gaz
- Hors service hors gaz
- Renonciation à l'exploitation non défini
- Tronçons PMS-E
- DN
- Communes
- Lien GED : Communes

Date d'édition  
03/02/2015

Référence  
1502030900

SCOT Huningue Sierentz



FranceRaster@IGN

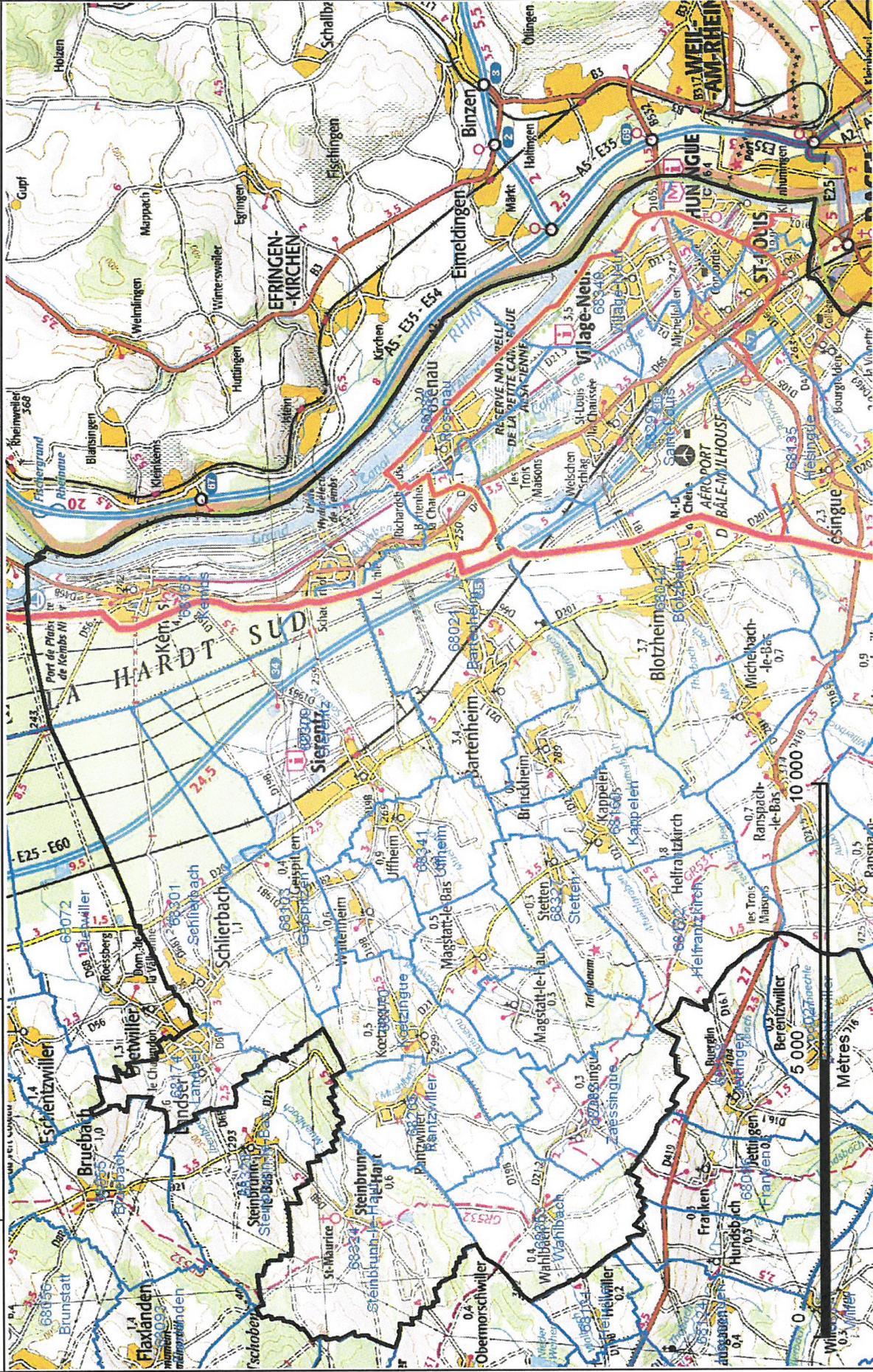
Cette édition et les informations qu'elle contient sont indicatives et ne sauraient permettre la réalisation de travaux à proximité du réseau de canalisations de GRTgaz ni de s'affranchir des dispositions prévues au code de l'environnement articles L.554-1 à L.554-5 et R.554-1 à R.554-38. Pour en savoir plus sur les nouvelles dispositions anti-endommagement : [www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr](http://www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr)



Date d'édition  
03/02/2015

Référence  
1502030899

SCOT Huningue Sierentz



- Réseau par état
- En projet
- En construction
- En service en gaz
- Prestation de maintenance
- GrDF
- En service hors gaz
- Hors service hors gaz
- Renonciation à l'exploitation
- non défini
- PMS-E
- DN
- Interconnexion
- Prédéterminé
- Départ
- Sectionnement / Coupure
- Livraison
- Fin de réseau
- ELS
- PEL
- IRE
- Communes
- Lien GED : Communes

Cette édition et les informations qu'elle contient sont indicatives et ne sauraient permettre la réalisation de travaux à proximité du réseau de canalisations de GRTgaz ni de s'affranchir des dispositions prévues au code de l'environnement articles L.554-1 à L.554-5 et R.554-1 à R.554-38. Pour en savoir plus sur les nouvelles dispositions anti-endommagement : [www.reseau-et-canalizations.gouv.fr](http://www.reseau-et-canalizations.gouv.fr)



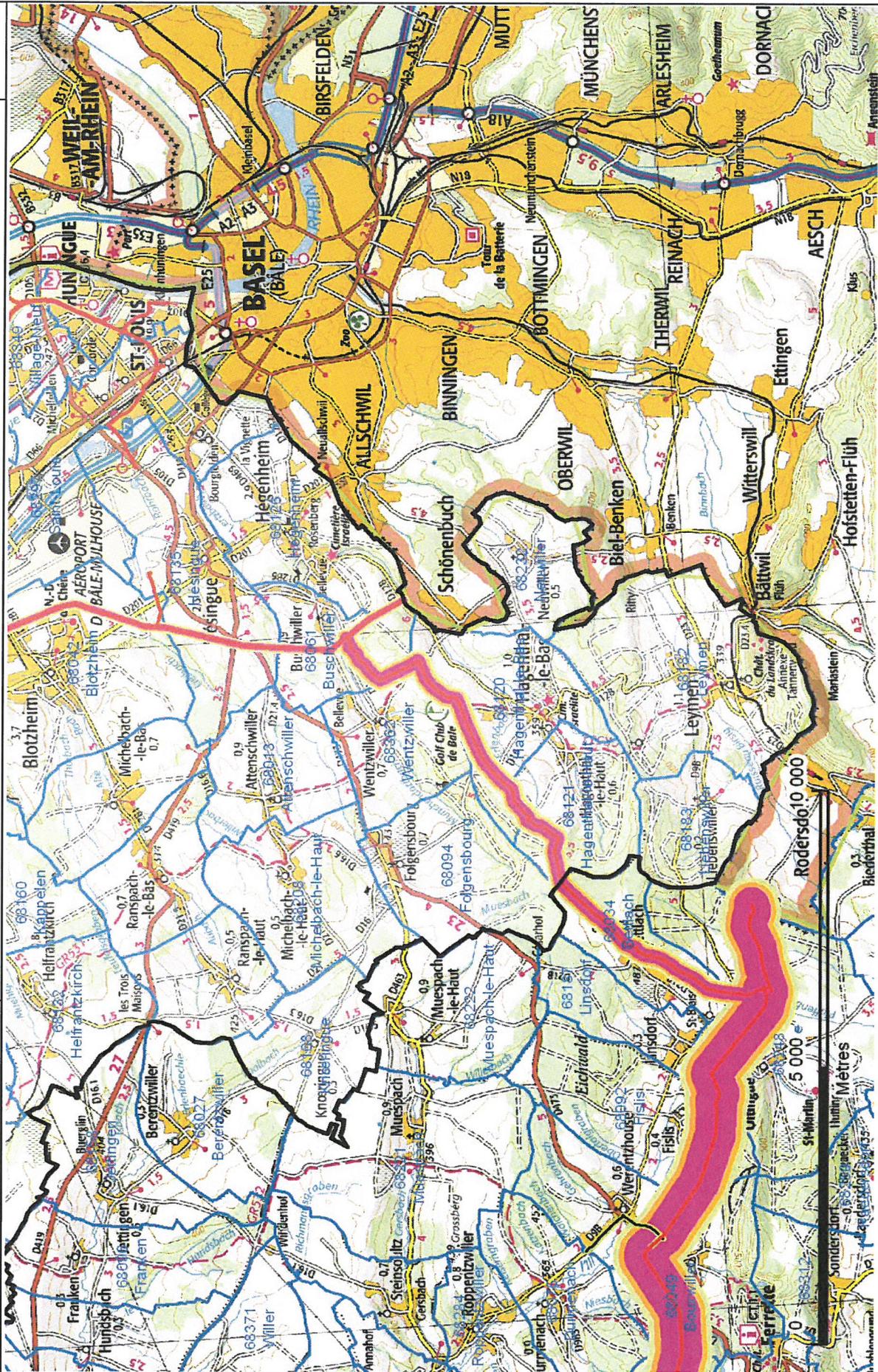
Date d'édition  
03/02/2015

Référence  
1502030896

SCOT Huningue Sierentz



- Réseau par état
  - En projet
  - En construction
  - En service en gaz
  - Prestation de maintenance GrDF
  - En service hors gaz
  - Hors service hors gaz
  - Renonciation à l'exploitation - non défini
  - PMS-E
  - DN
  - Interconnexion
  - Prédéterminé
  - Départ
  - Sectionnement / Coupe
  - Livraison
  - Fin de réseau
  - ELS
  - PEL
  - IRE
  - Communes
  - Lien GED : Communes



Cette édition et les informations qu'elle contient sont indicatives et ne sauraient permettre la réalisation de travaux à proximité du réseau de canalisations de GRTgaz ni de s'affranchir des dispositions prévues au code de l'environnement articles L.554-1 à L.554-5 et R.554-1 à R.554-38. Pour en savoir plus sur les nouvelles dispositions anti-endommagement : [www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr](http://www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr)

Scan©IGN



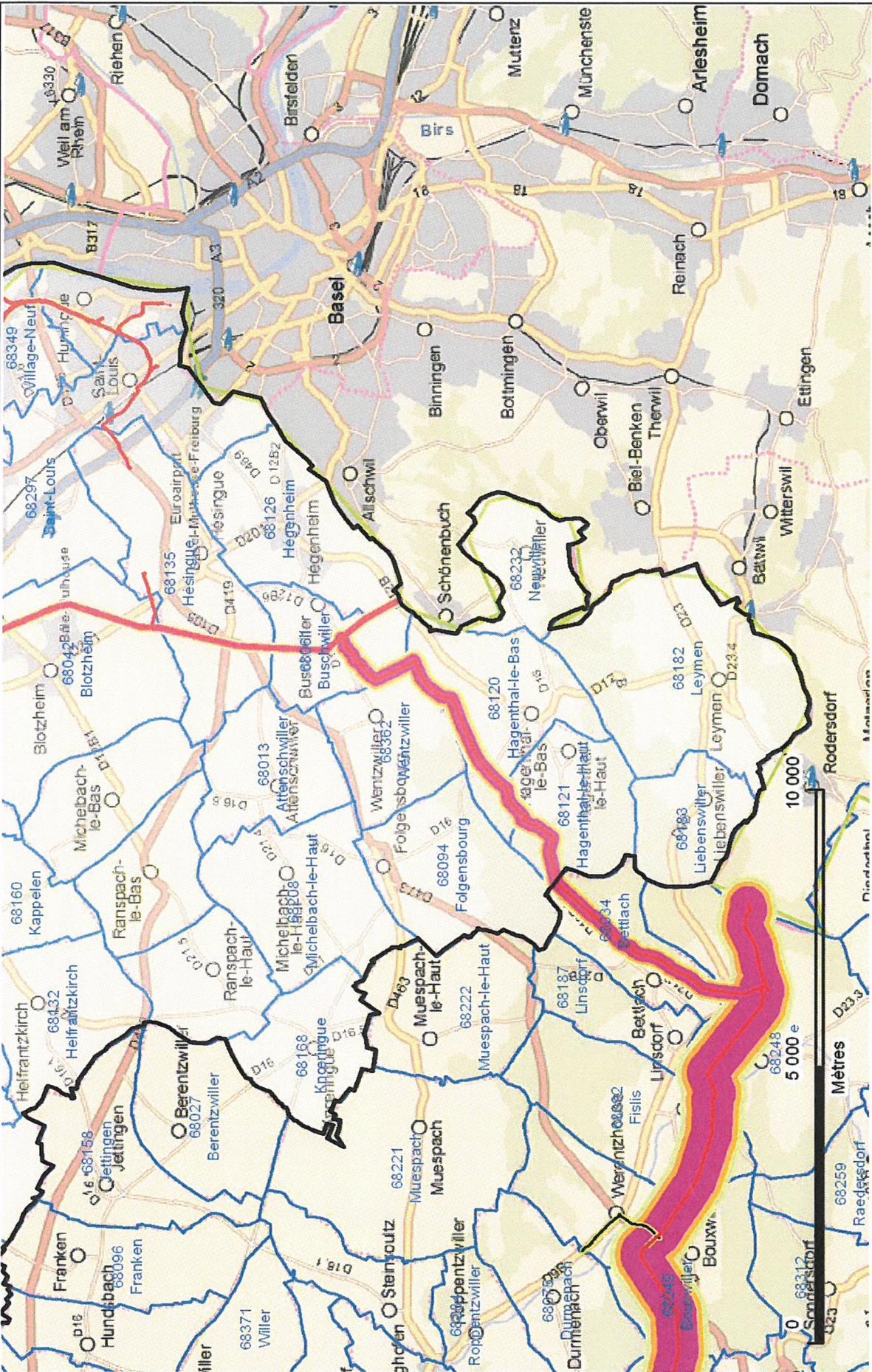
Date d'édition  
03/02/2015

Référence  
1502030897

SCOT Huningue Sierentz



- Réseau par état
- En projet
- En construction
- En service en gaz
- Prestation de maintenance GrDF
- En service hors gaz
- Hors service hors gaz
- Renonciation à l'exploitation non défini
- PMS-E
- DN
- Interconnexion
- Prédétente
- Départ
- Sectionnement / Coupe
- Livraison
- Fin de réseau
- ELS
- PEL
- IRE
- Communes
- Lien GED : Communes



FranceRaster@IGN

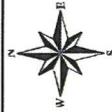
Cette édition et les informations qu'elle contient sont indicatives et ne sauraient permettre la réalisation de travaux à proximité du réseau de canalisations de GRTgaz ni de s'affranchir des dispositions prévues au code de l'environnement articles L.554-1 à L.554-5 et R.554-1 à R.554-38. Pour en savoir plus sur les nouvelles dispositions anti-endommagement : [www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr](http://www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr)



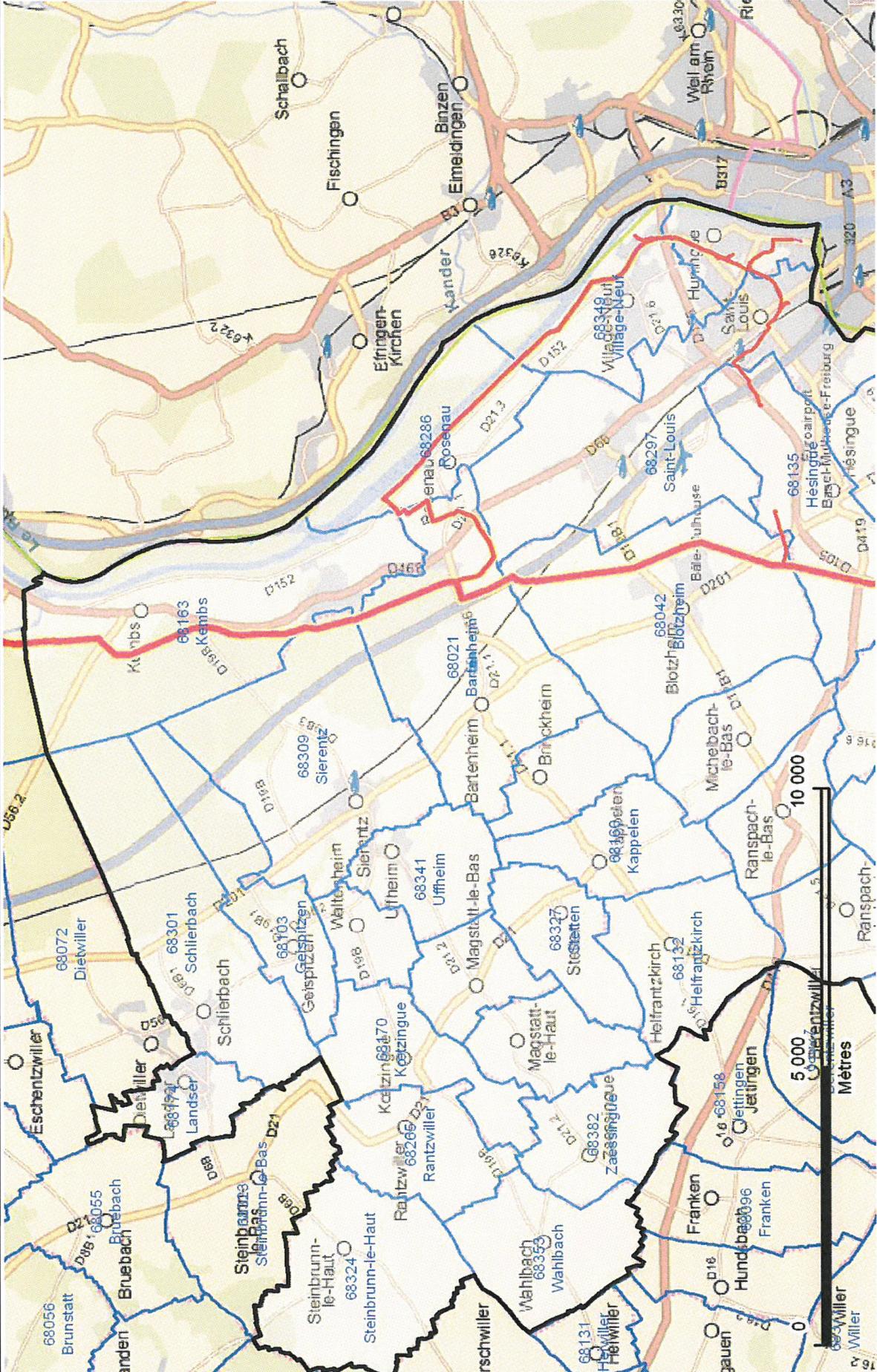
Date d'édition  
03/02/2015

Référence  
1502030898

SCOT Huningue Sierentz



- Réseau par état
- En projet
- En construction
- En service en gaz
- Prestation de maintenance GrDF
- En service hors gaz
- Hors service hors gaz
- Renonciation à l'exploitation non défini
- PMS-E
- DN
- Interconnexion
- Prédéterminée
- Départ
- Sectionnement / Coupure
- Livraison
- Fin de réseau
- ELS
- PEL
- IRE
- Communes
- Lien GED : Communes



FranceRaster©IGN

Cette édition et les informations qu'elle contient sont indicatives et ne sauraient permettre la réalisation de travaux à proximité du réseau de canalisations de GRTgaz ni de s'affranchir des dispositions prévues au code de l'environnement articles L.554-1 à L.554-5 et R.554-1 à R.554-38. Pour en savoir plus sur les nouvelles dispositions anti-endommagement : [www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr](http://www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr)



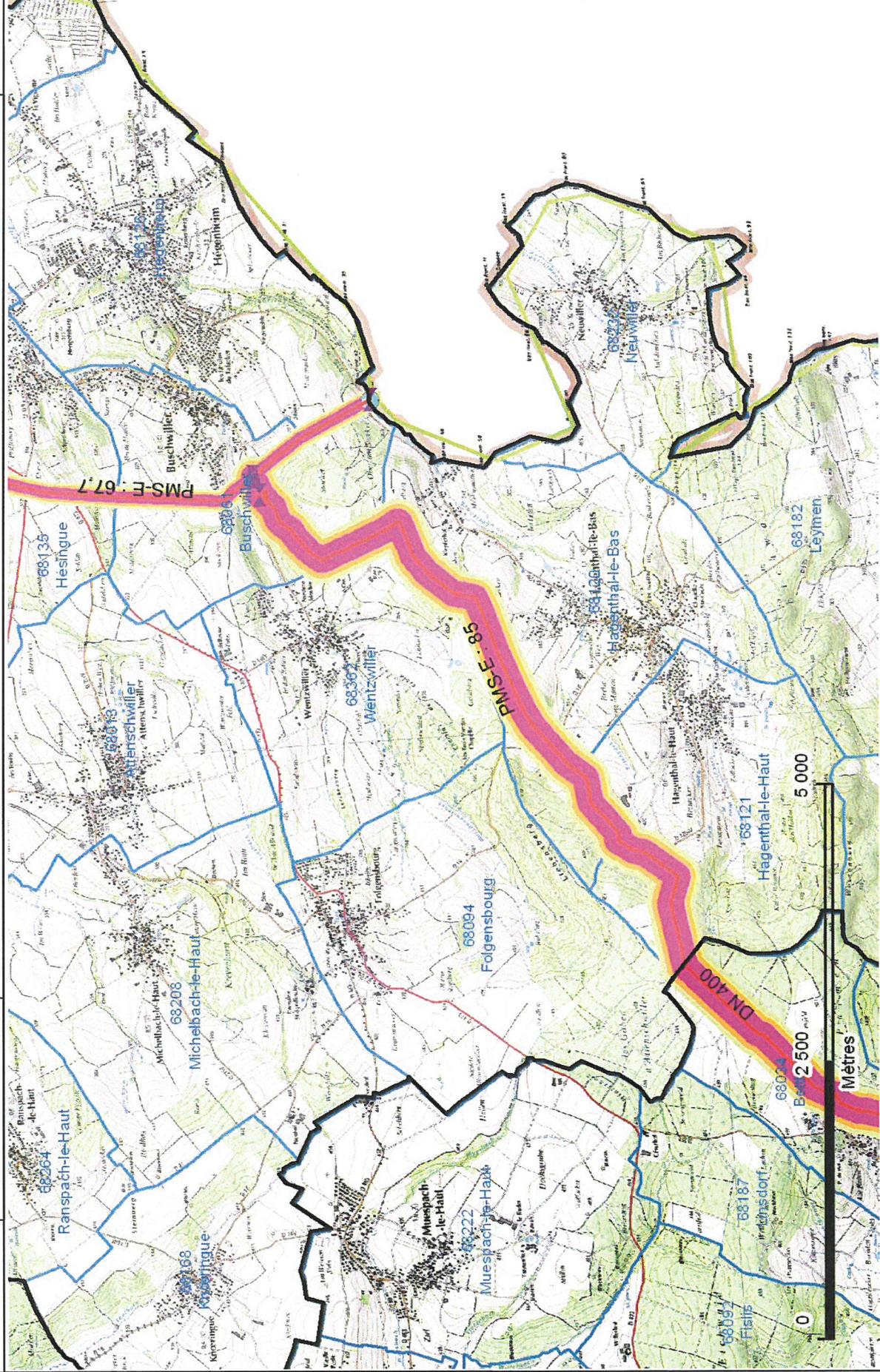
Réseau par état

- En projet
- En construction
- En service en gaz
- Prestation de maintenance GrDF
- En service hors gaz
- Hors service hors gaz
- Renonciation à l'exploitation non défini
- PMS-E
- DN
- Interconnexion
- Prédéterminée
- Départ
- Sectionnement / Coupeure
- Livraison
- Fin de réseau
- ELS
- PEL
- IRE
- Communes
- Lien GED : Communes

Date d'édition  
03/02/2015

Référence  
1502030901

SCOT Huingue Sierentz



Scan@IGN

Cette édition et les informations qu'elle contient sont indicatives et ne sauraient permettre la réalisation de travaux à proximité du réseau de canalisations de GRTgaz ni de s'affranchir des dispositions prévues au code de l'environnement articles L.554-1 à L.554-5 et R.554-1 à R.554-38. Pour en savoir plus sur les nouvelles dispositions anti-endommagement : [www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr](http://www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr)



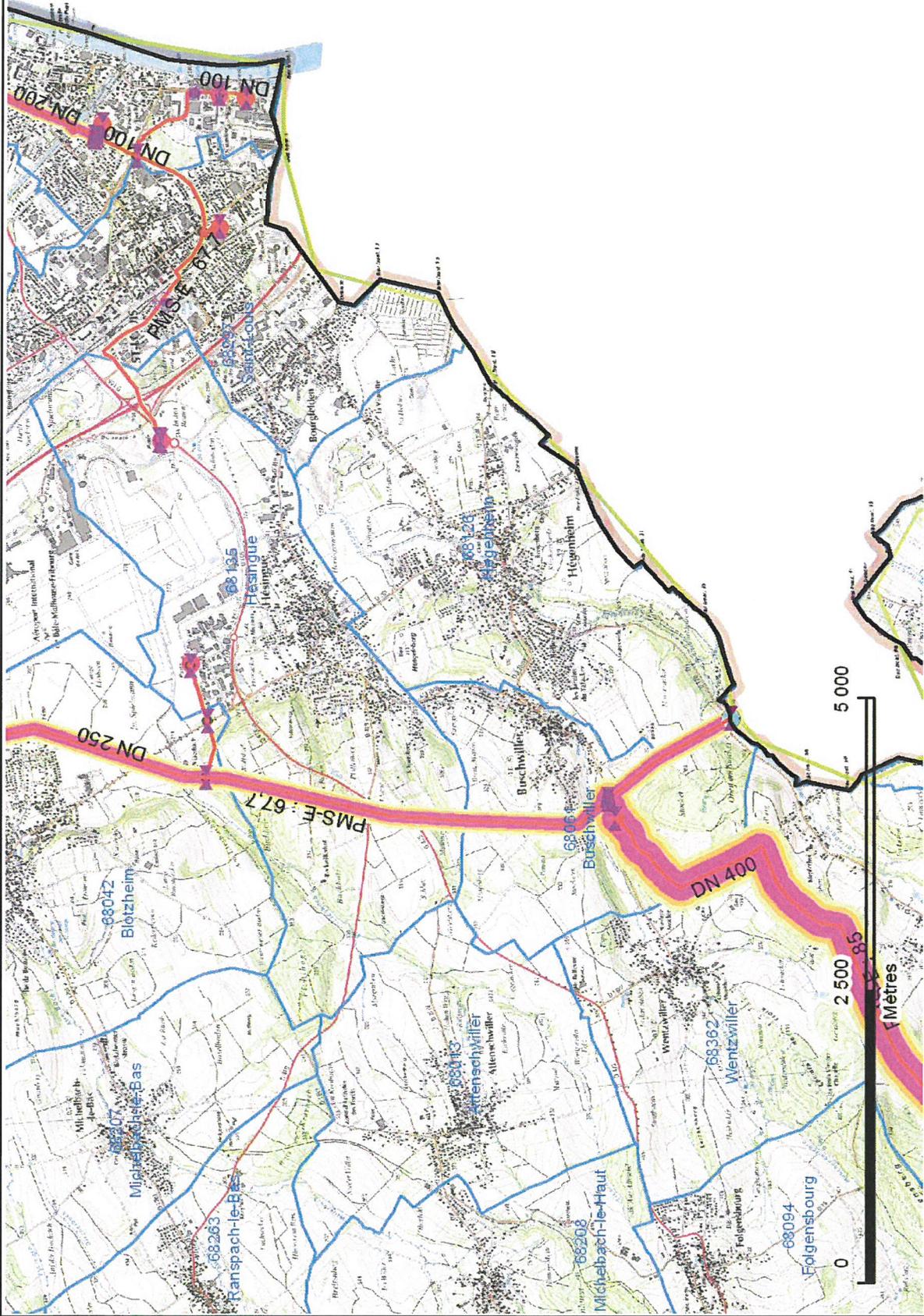
Réseau par état

- En projet
- En
- construction
- En service en gaz
- Prestation de maintenance GrDF
- En service hors gaz
- Hors service hors gaz
- Renonciation à l'exploitation non défini
- PMS-E
- DN
- Interconnexion
- Prédétente
- Départ
- Sectionnement / Coupure
- Livraison
- Fin de réseau
- ELS
- PEL
- IRE
- Communes
- Lien GED : Communes

Date d'édition  
03/02/2015

Référence  
1502030903

SCOT Huningue Sierentz



Scan@IGN

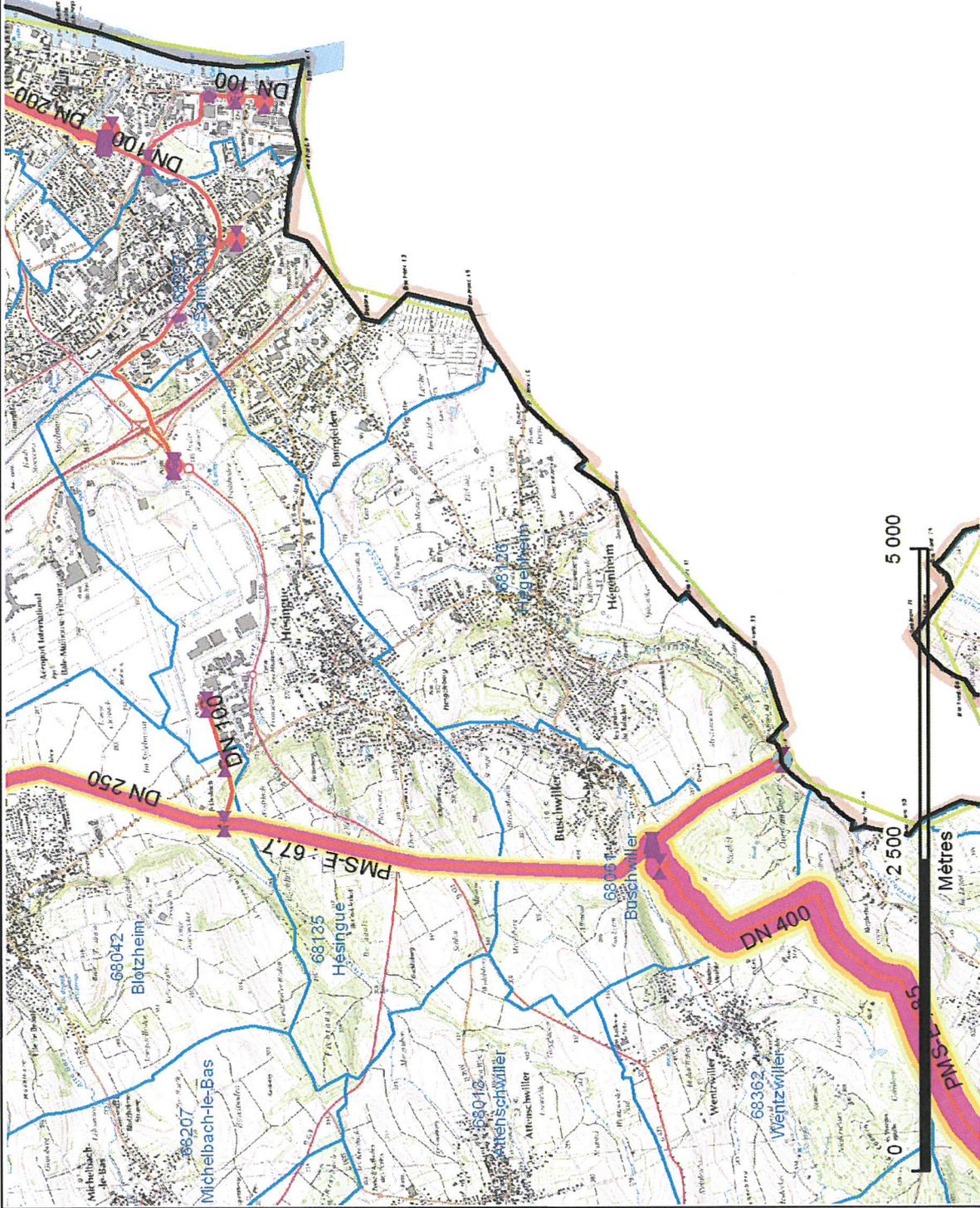
Cette édition et les informations qu'elle contient sont indicatives et ne sauraient permettre la réalisation de travaux à proximité du réseau de canalisations de GRTgaz ni de s'affranchir des dispositions prévues au code de l'environnement articles L.554-1 à L.554-5 et R.554-1 à R.554-38. Pour en savoir plus sur les nouvelles dispositions anti-endommagement : [www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr](http://www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr)



Date d'édition  
03/02/2015

Référence  
1502030902

SCOT Huningue Sierentz



- Réseau par état
- En projet
- En construction
- En service en gaz
- Prestation de maintenance GrDF
- En service hors gaz
- Hors service hors gaz
- Renonciation à l'exploitation non défini
- PMS-E
- DN
- Interconnexion
- Prédétente
- Départ
- Sectionnement / Coupure
- Livraison
- Fin de réseau
- ELS
- PEL
- IRE
- Communes
- Lien GED : Communes

Cette édition et les informations qu'elle contient sont indicatives et ne sauraient permettre la réalisation de travaux à proximité du réseau de canalisations de GRTgaz ni de s'affranchir des dispositions prévues au code de l'environnement articles L.554-1 à L.554-5 et R.554-1 à R.554-38. Pour en savoir plus sur les nouvelles dispositions anti-endommagement : [www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr](http://www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr)



Réseau par état

- En projet
- En construction
- En service en gaz
- Prestation de maintenance GrDF
- En service hors gaz
- Hors service hors gaz
- Renonciation à l'exploitation non défini

PMS-E  
DN

Interconnexion  
Prédéterminée

Départ  
Sectionnement / Coupeure

Livraison  
Fin de réseau

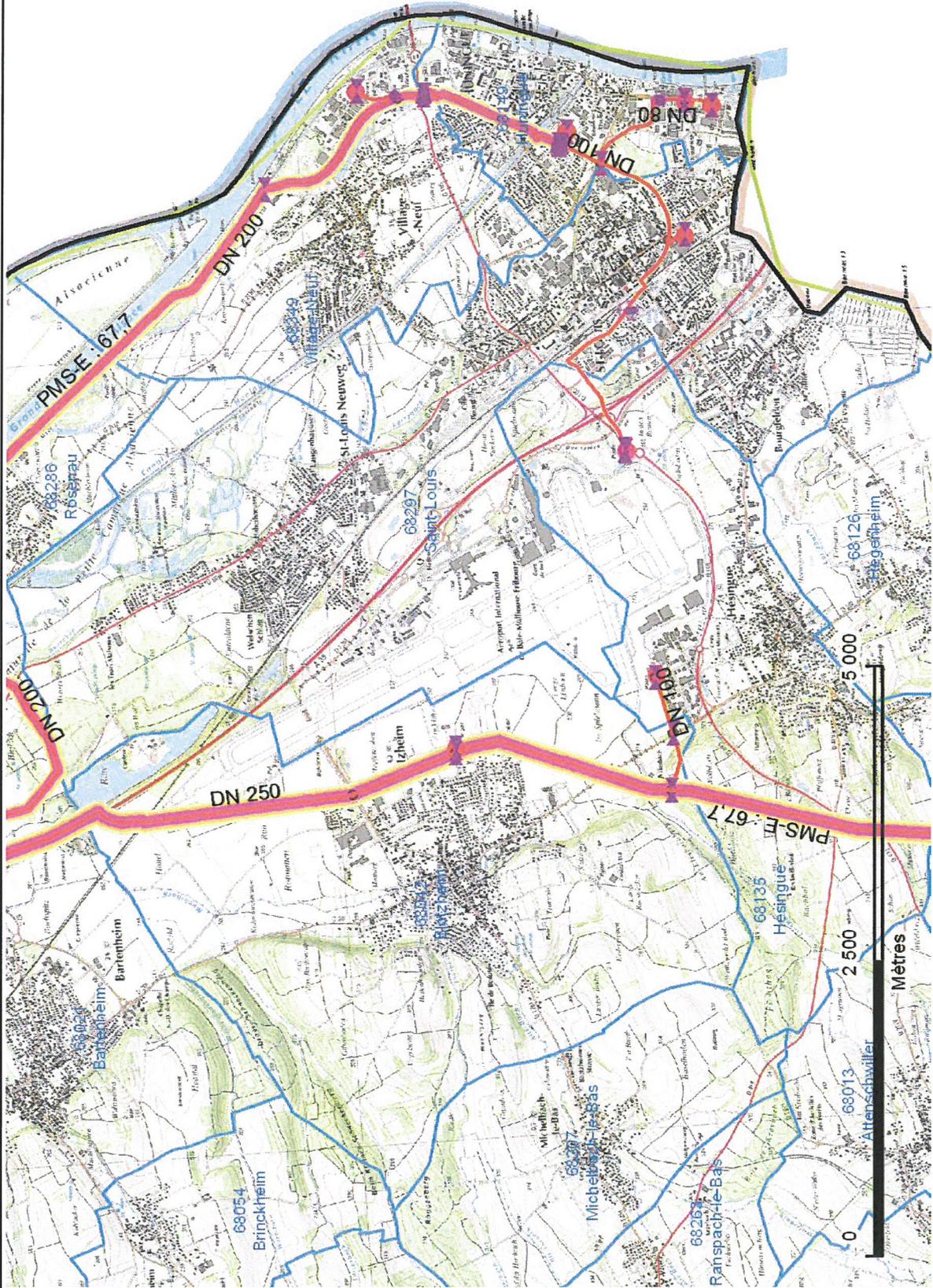
ELS  
PEL  
IRE

Communes  
Lien GED : Communes

Date d'édition  
03/02/2015

Référence  
1502030904

SCOT Huningue Sierentz



Scan@IGN

Cette édition et les informations qu'elle contient sont indicatives et ne sauraient permettre la réalisation de travaux à proximité du réseau de canalisations de GRTgaz ni de s'affranchir des dispositions prévues au code de l'environnement articles L.554-1 à L.554-5 et R.554-1 à R.554-38. Pour en savoir plus sur les nouvelles dispositions anti-endommagement : [www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr](http://www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr)





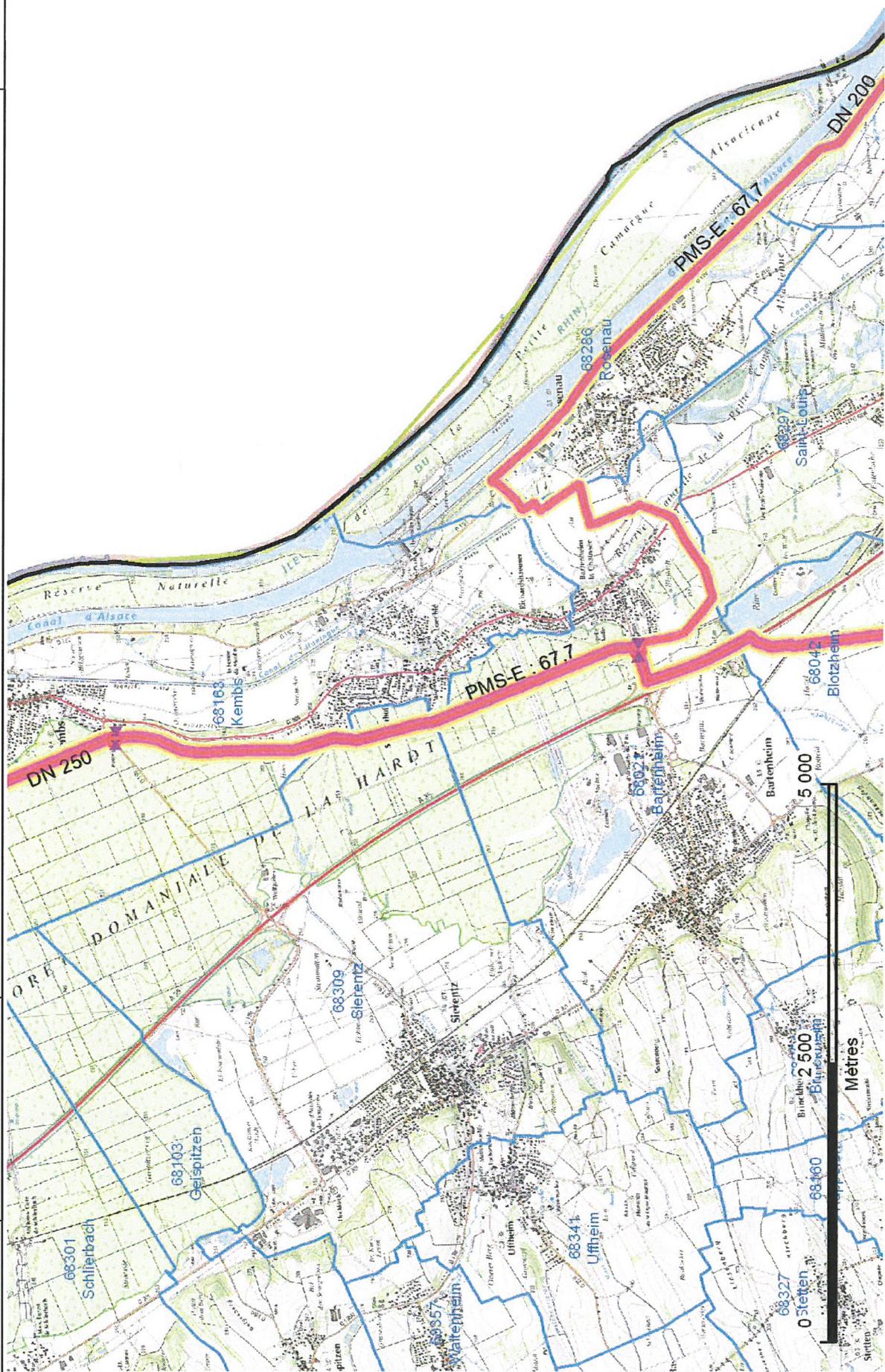
Réseau par état

- En projet
- En construction
- En service en gaz
- Prestation de maintenance GrDF
- En service hors gaz
- Hors service hors gaz
- Renonciation à l'exploitation non défini
- PMS-E
- DN
- Interconnexion
- Prédétente
- Départ
- Sectionnement / Coupure
- Livraison
- Fin de réseau
- ELS
- PEL
- IRE
- Communes
- Lien GED : Communes

Date d'édition  
03/02/2015

Référence  
1502030906

SCOT Huningue Sierentz



Scan©IGN

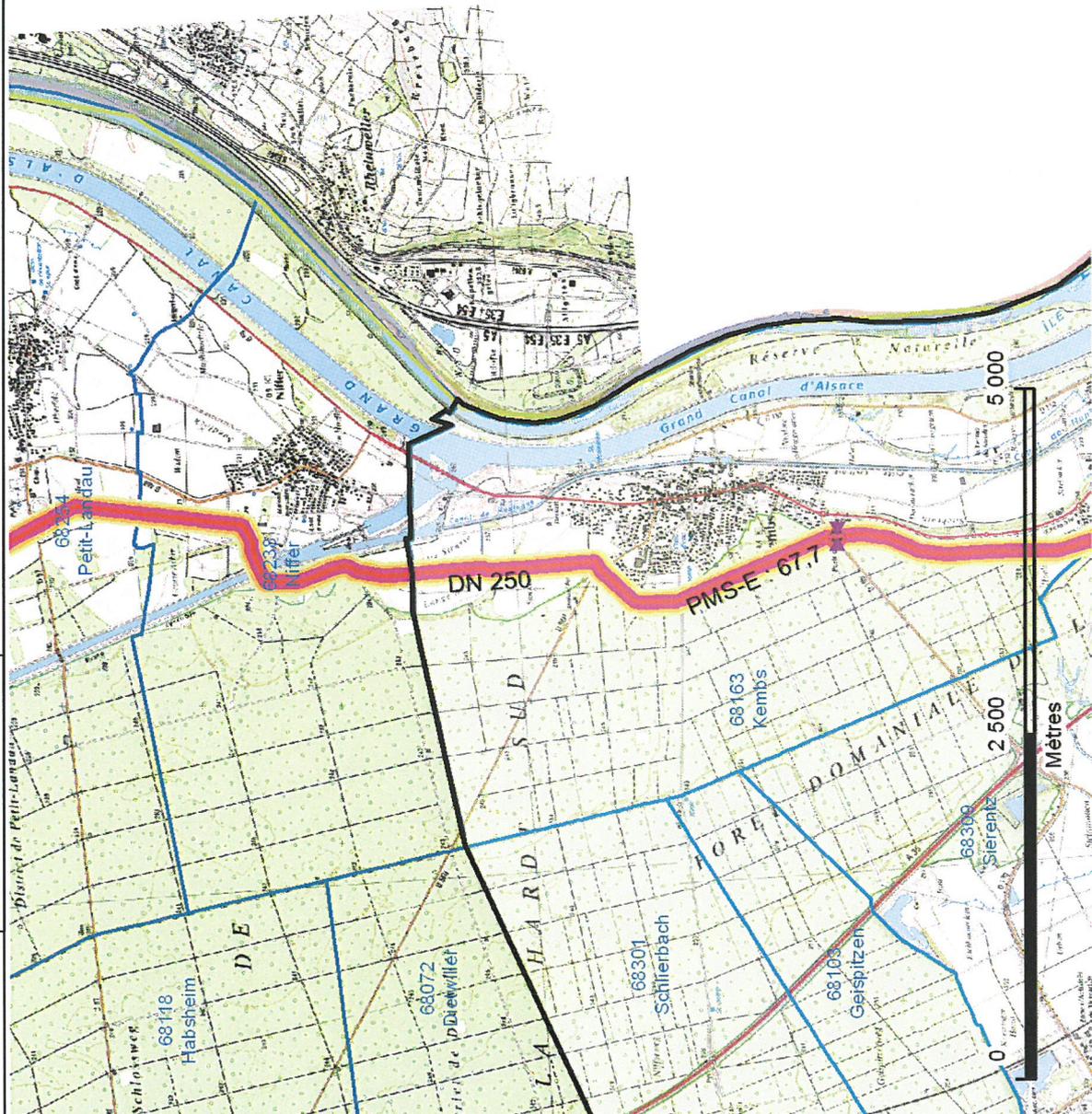
Cette édition et les informations qu'elle contient sont indicatives et ne sauraient permettre la réalisation de travaux à proximité du réseau de canalisations de GRTgaz ni de s'affranchir des dispositions prévues au code de l'environnement articles L.554-1 à L.554-5 et R.554-1 à R.554-38. Pour en savoir plus sur les nouvelles dispositions anti-endommagement : [www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr](http://www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr)



# SCOT Huningue Sierentz

Référence  
1502030907

Date d'édition  
03/02/2015



- Réseau par état**
- En projet
  - En construction
  - En service en gaz
  - Prestation de maintenance GrDF
  - En service hors gaz
  - Hors service hors gaz
  - Renonciation à l'exploitation non défini
  - PMS-E
  - DN
  - Interconnexion
  - Prédéterminée
  - Départ
  - Sectionnement / Coupure
  - Livraison
  - Fin de réseau
  - ELS
  - PEL
  - IRE
  - Communes
  - Lien GED : Communes

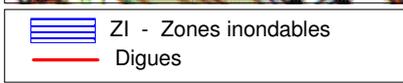
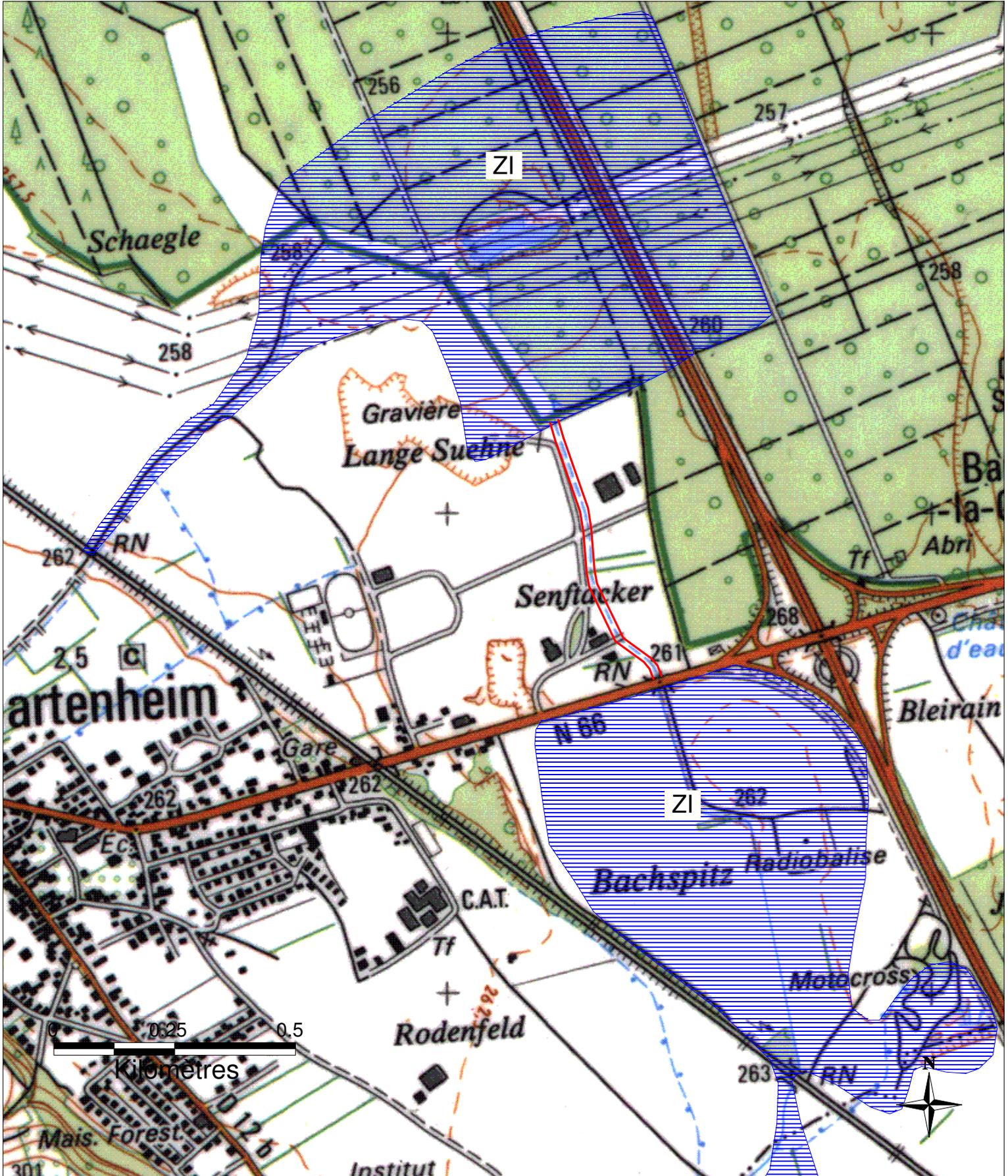
Cette édition et les informations qu'elle contient sont indicatives et ne sauraient permettre la réalisation de travaux à proximité du réseau de canalisations de GRTgaz ni de s'affranchir des dispositions prévues au code de l'environnement articles L.554-1 à L.554-5 et R.554-1 à R.554-38. Pour en savoir plus sur les nouvelles dispositions anti-endommagement : [www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr](http://www.reseaux-et-canalizations.gouv.fr)



# ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

## Commune de BARTENHEIM - 2/3

Préfecture du Haut-Rhin  
Direction Départementale  
de l'Agriculture et de la Forêt



Octobre 2006

(Source : Atlas départemental des zones inondables)

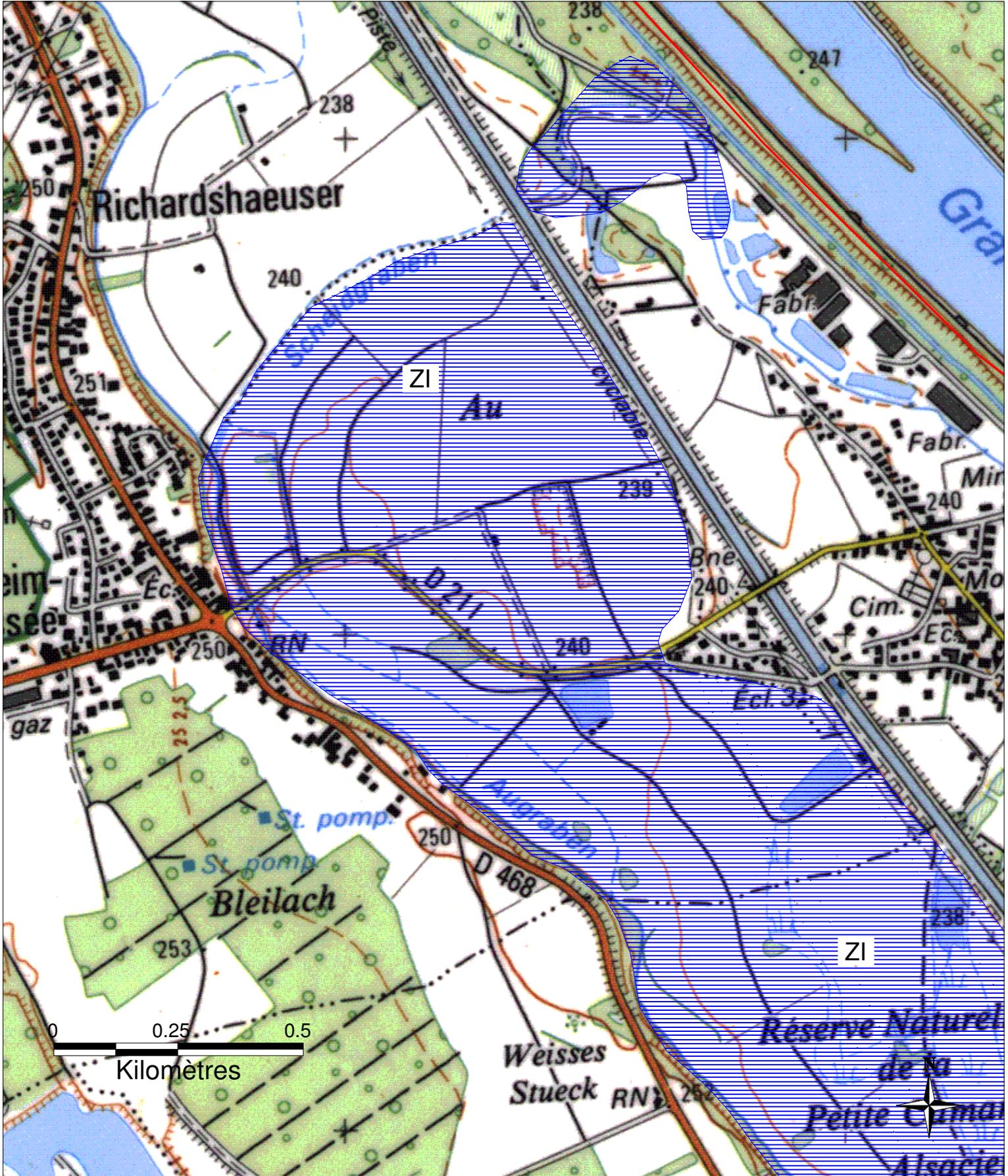
Scan25 ©, BDCARTO © - IGN ©



# ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

## Commune de BARTENHEIM - 3/3

Préfecture du Haut-Rhin  
 Direction Départementale  
 de l'Agriculture et de la Forêt



	ZI - Zones inondables
	Digues

(Source : Atlas départemental des zones inondables)

Octobre 2006

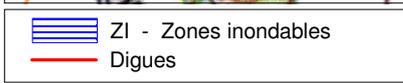
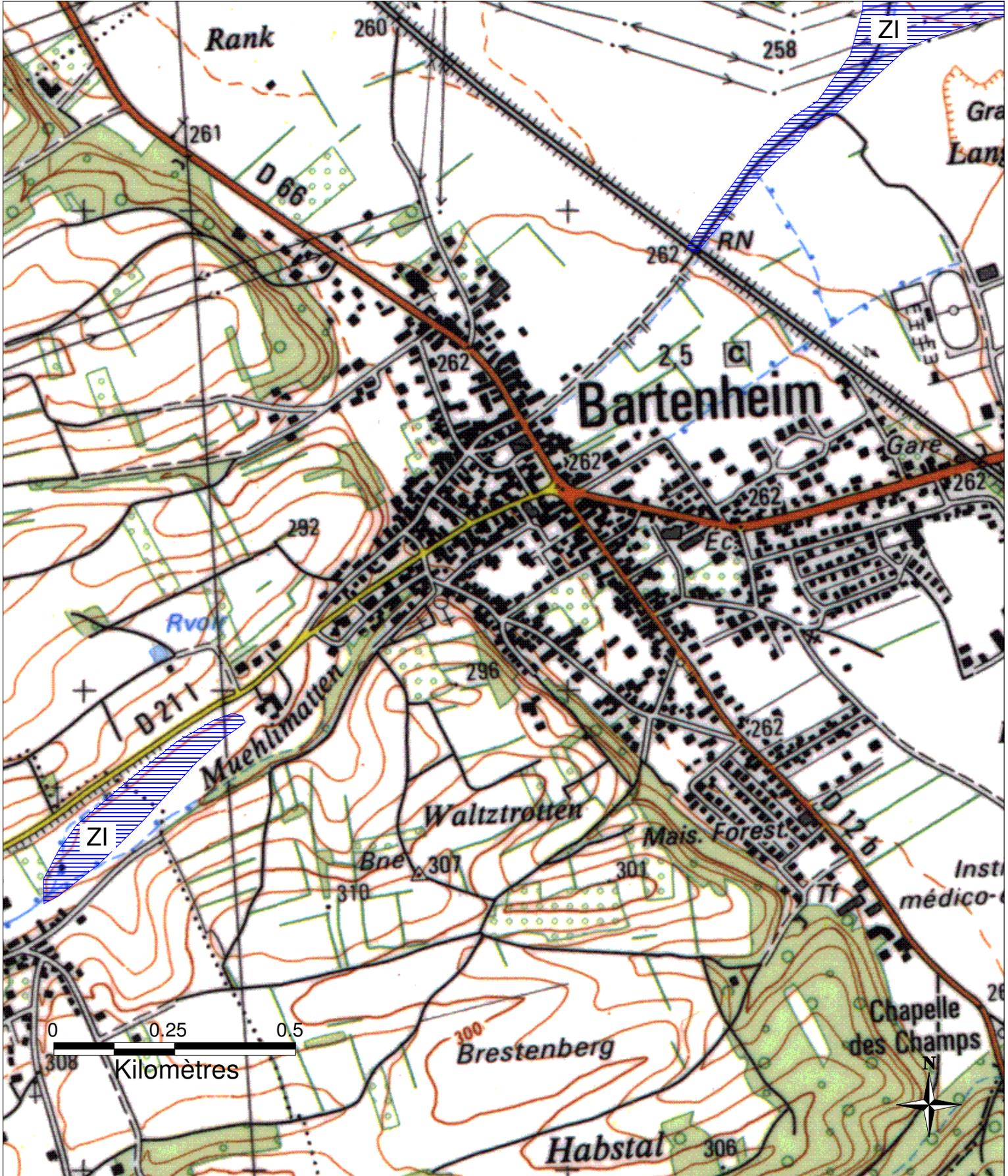
Scan25® - IGN ©



# ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

## Commune de BARTENHEIM - 1/3

Préfecture du Haut-Rhin  
Direction Départementale  
de l'Agriculture et de la Forêt



Octobre 2006

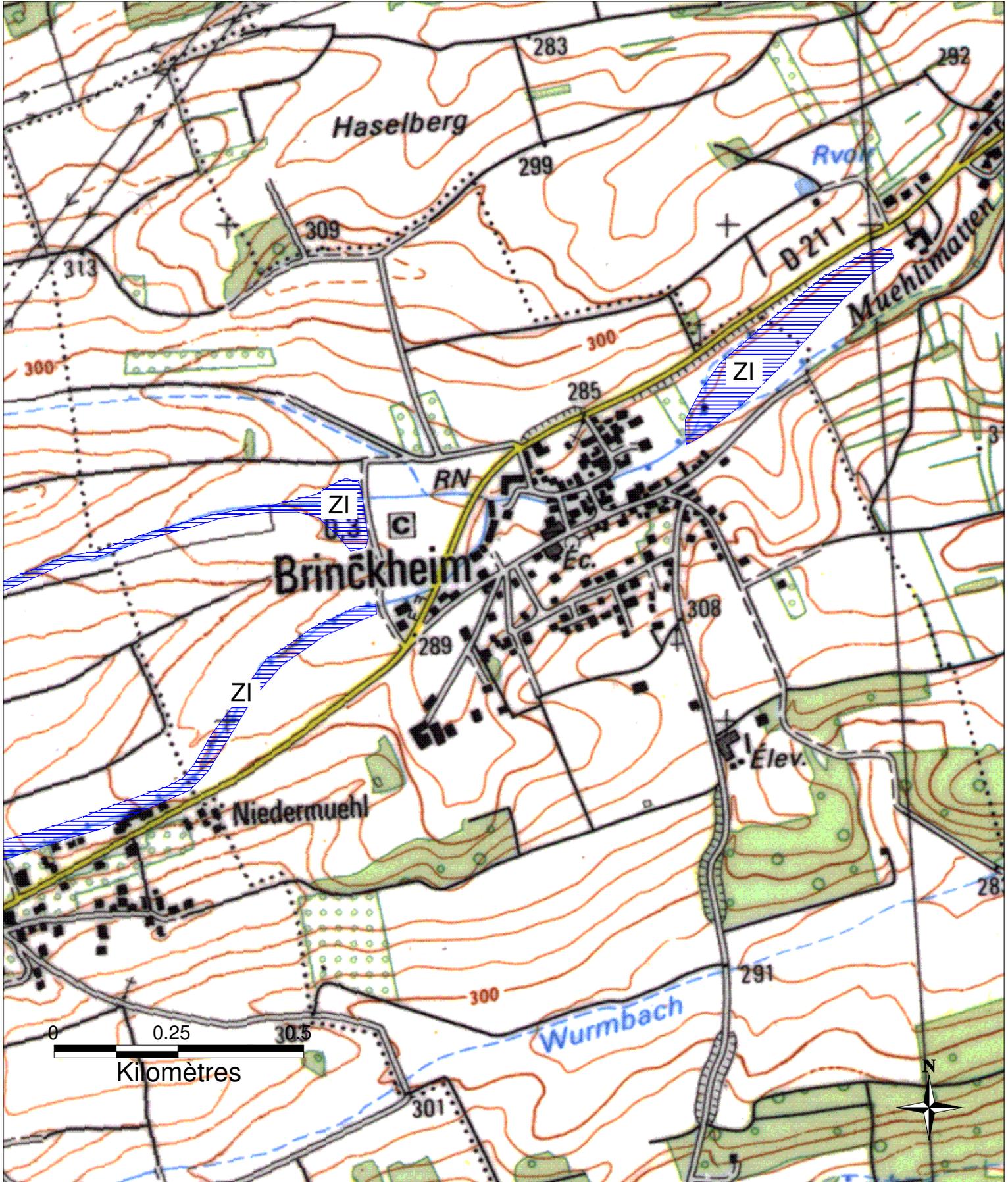
(Source : Atlas départemental des zones inondables)



# ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

Préfecture du Haut-Rhin  
Direction Départementale  
de l'Agriculture et de la Forêt

## Commune de BRINCKHEIM



ZI - Zones inondables

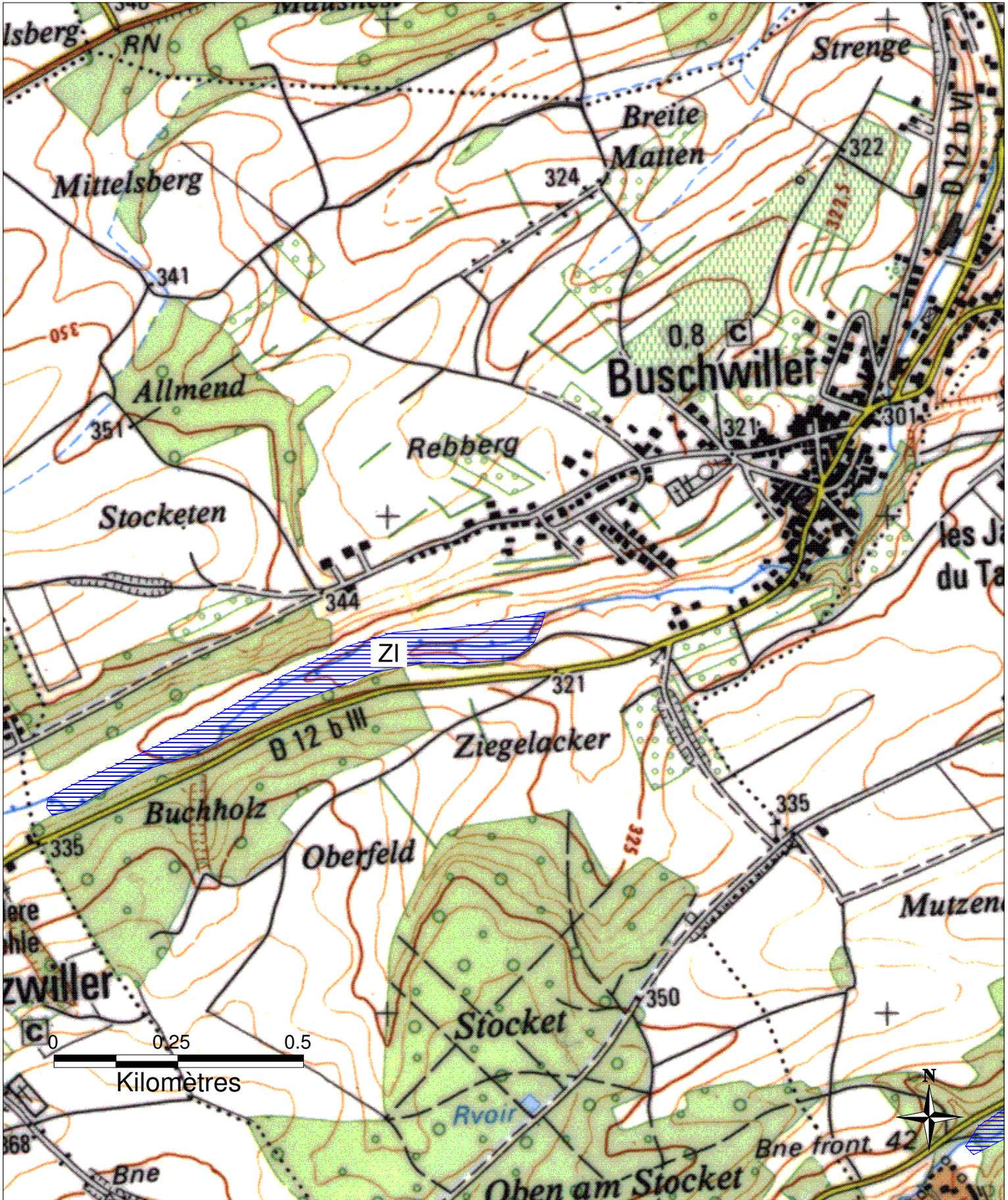
Octobre 2006



# ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

## Commune de BUSCHWILLER

Préfecture du Haut-Rhin  
Direction Départementale  
de l'Agriculture et de la Forêt



ZI - Zones inondables

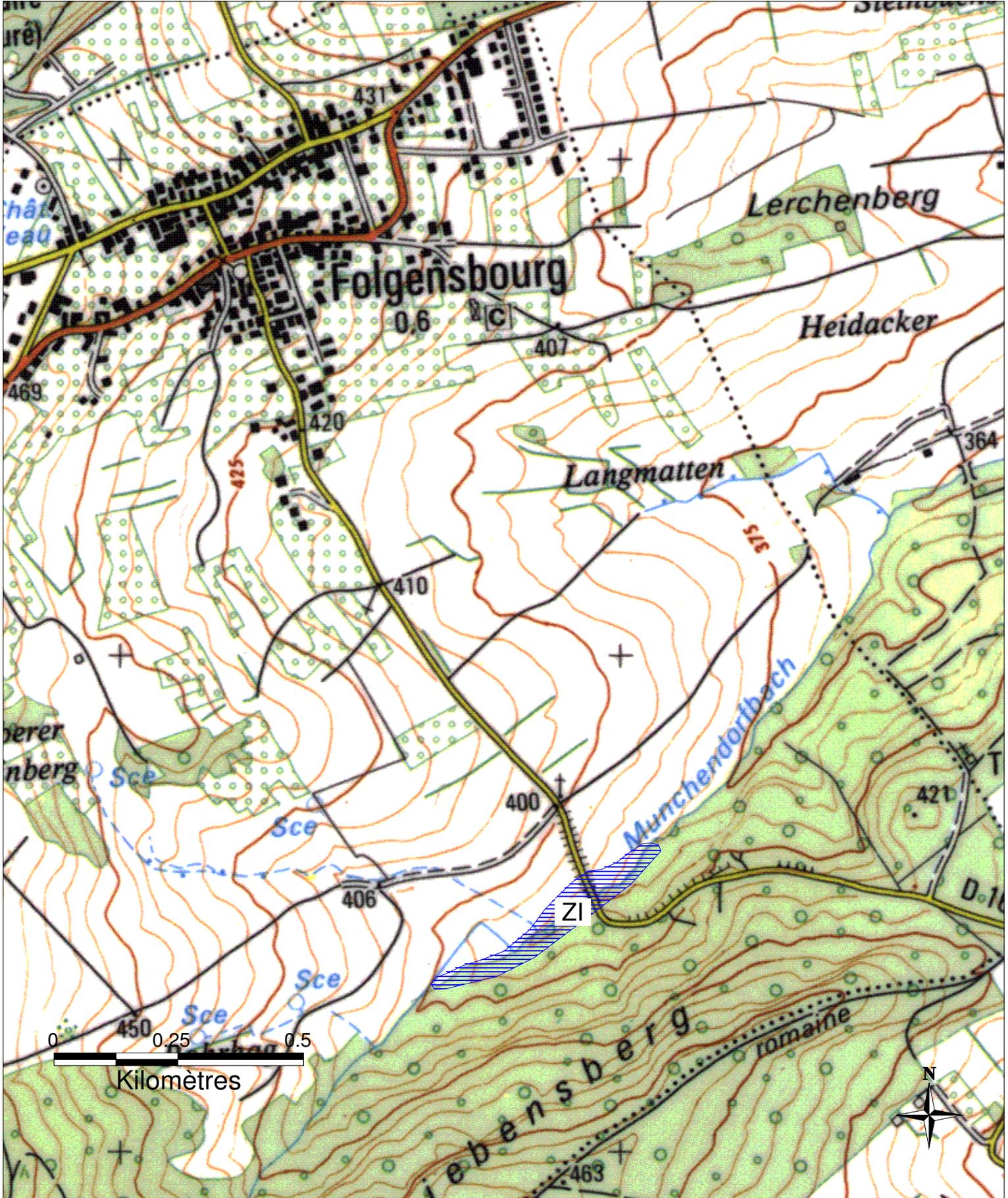
(Source : Atlas départemental des zones inondables)



# ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

## Commune de FOLGENSBOURG

Préfecture du Haut-Rhin  
Direction Départementale  
de l'Agriculture et de la Forêt



ZI - Zones inondables

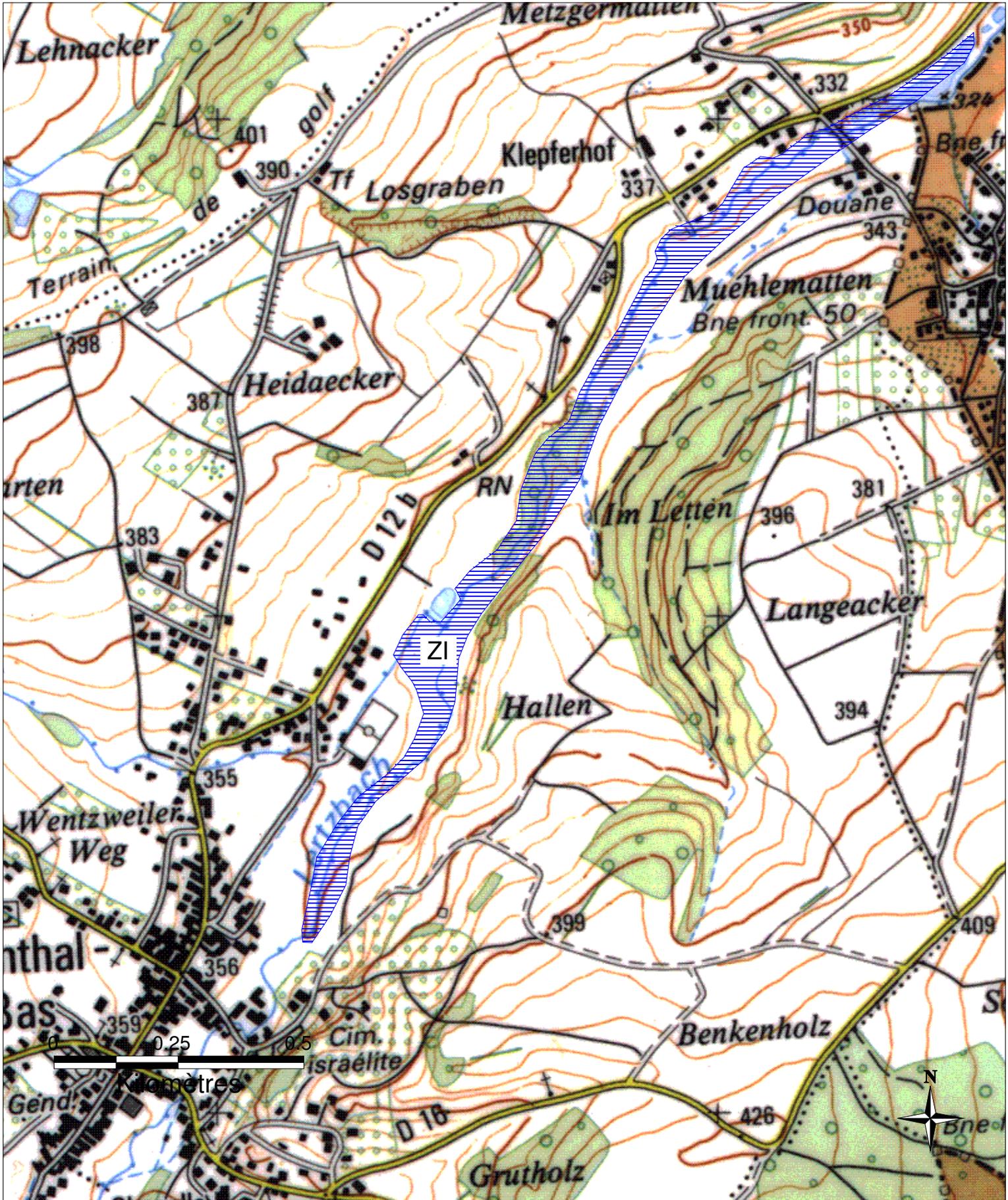
(Source : Atlas départemental des zones inondables)



# ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

## Commune de HAGENTHAL-LE-BAS

Préfecture du Haut-Rhin  
Direction Départementale  
de l'Agriculture et de la Forêt



ZI - Zones inondables

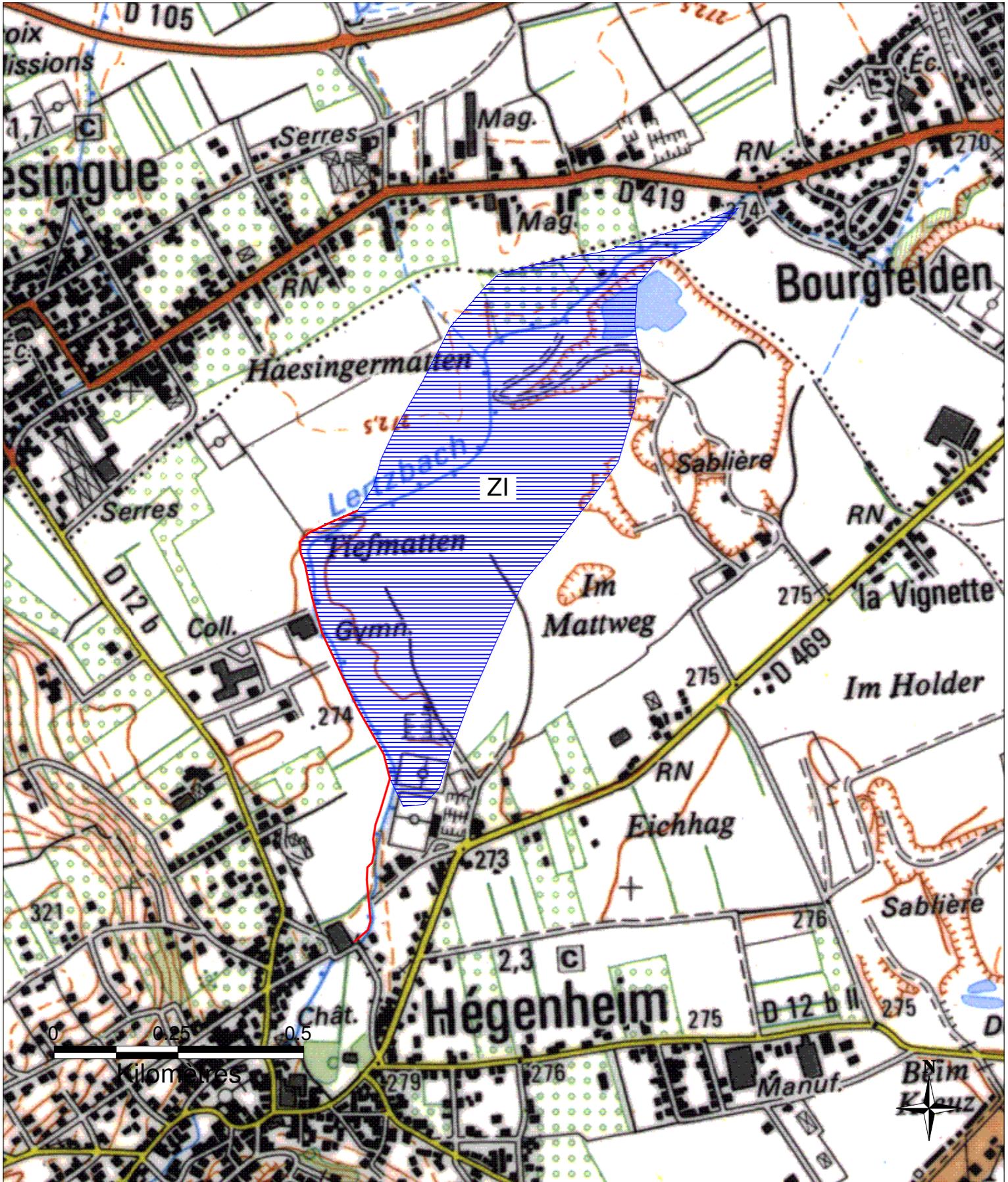
(Source : Atlas départemental des zones inondables)



ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

Commune de HEGENHEIM - 2/2

Préfecture du Haut-Rhin  
 Direction Départementale  
 de l'Agriculture et de la Forêt



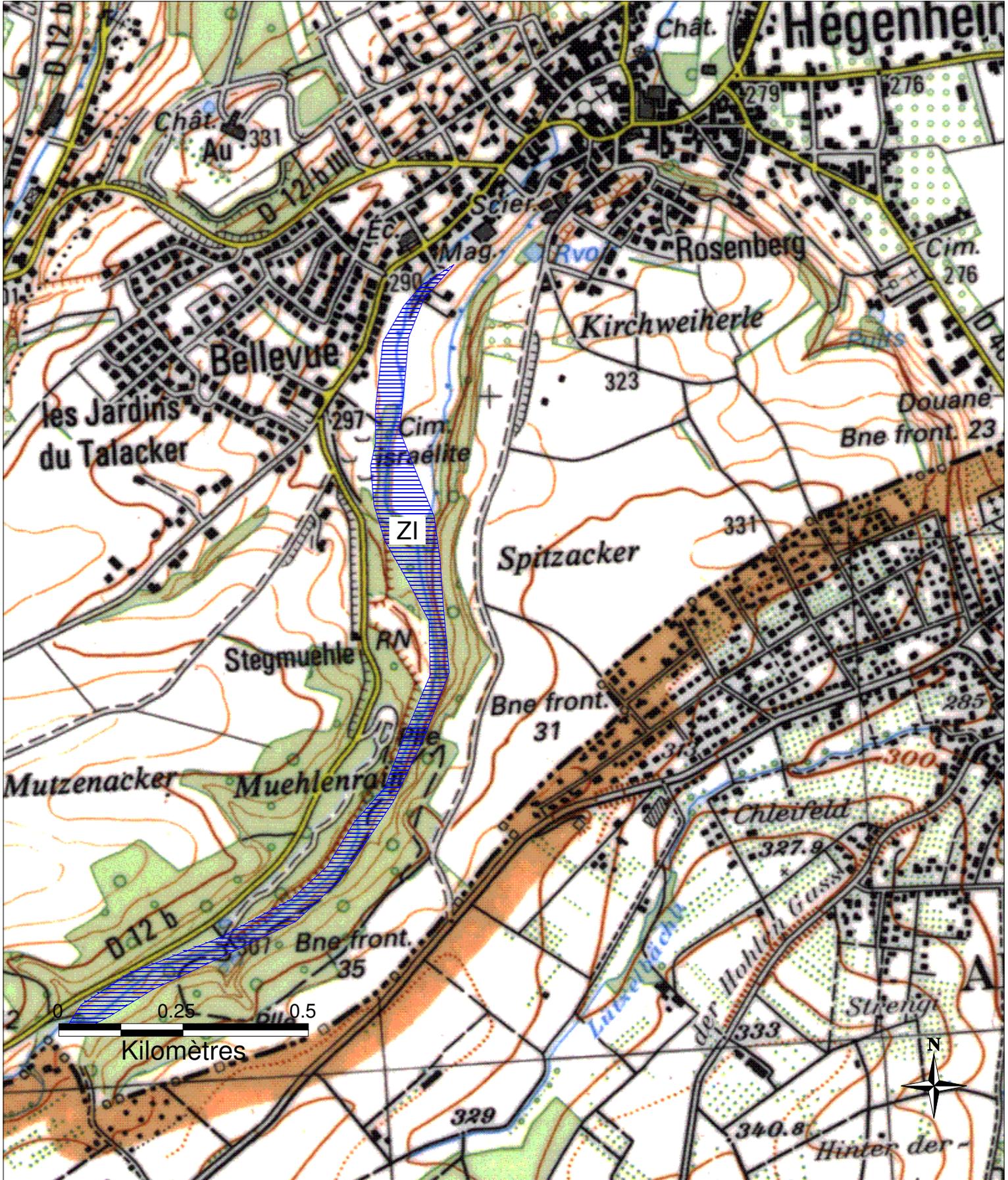
 ZI - Zones inondables  
 Dignes



# ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

## Commune de HEGENHEIM - 1/2

Préfecture du Haut-Rhin  
 Direction Départementale  
 de l'Agriculture et de la Forêt



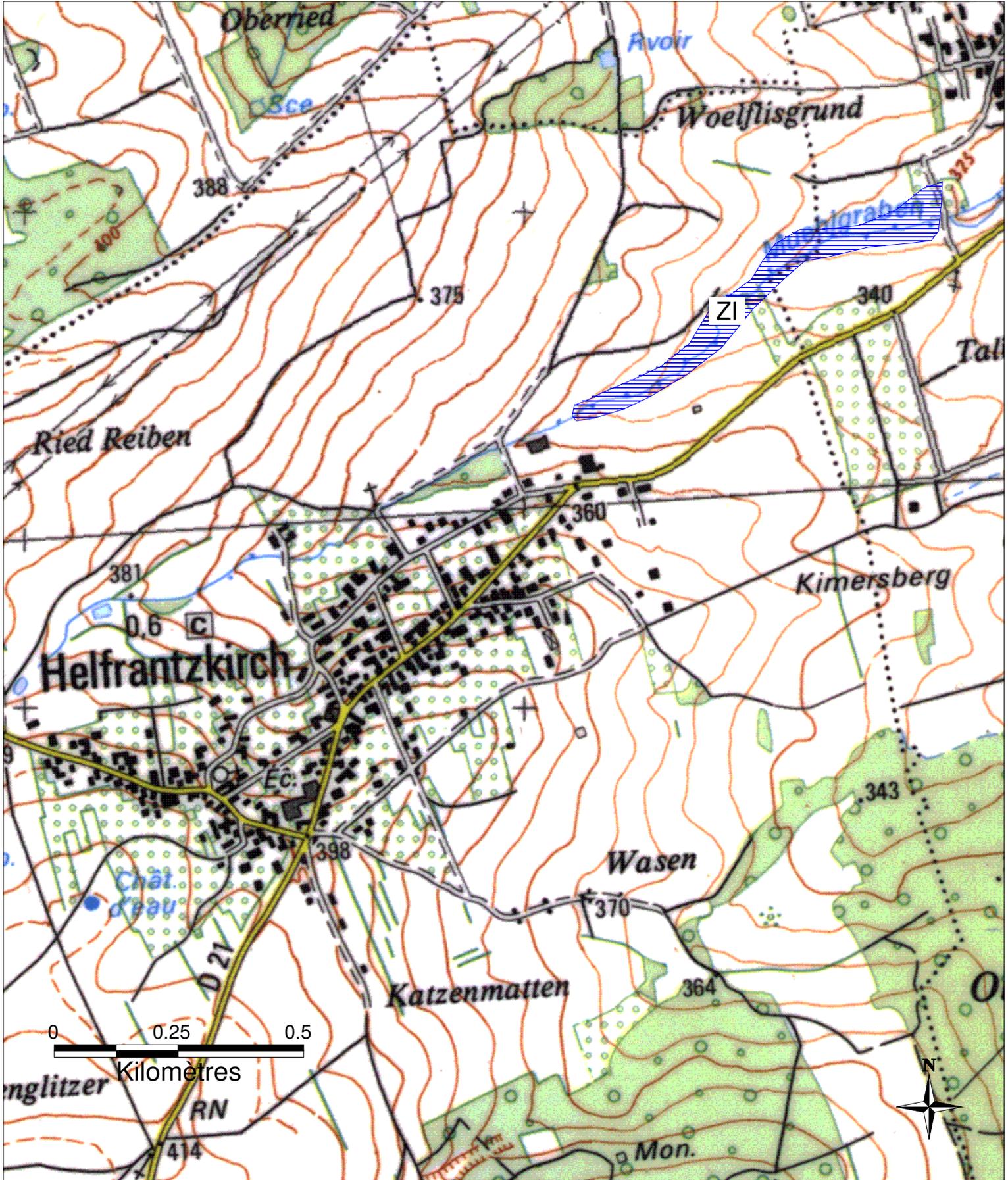
- ZI - Zones inondables
- Dignes



# ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

## Commune de HELFRANTZKIRCH

Préfecture du Haut-Rhin  
Direction Départementale  
de l'Agriculture et de la Forêt



 ZI - Zones inondables

Octobre 2006



# ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

Préfecture du Haut-Rhin  
Direction Départementale  
de l'Agriculture et de la Forêt

## Commune de KAPPELEN



 ZI - Zones inondables

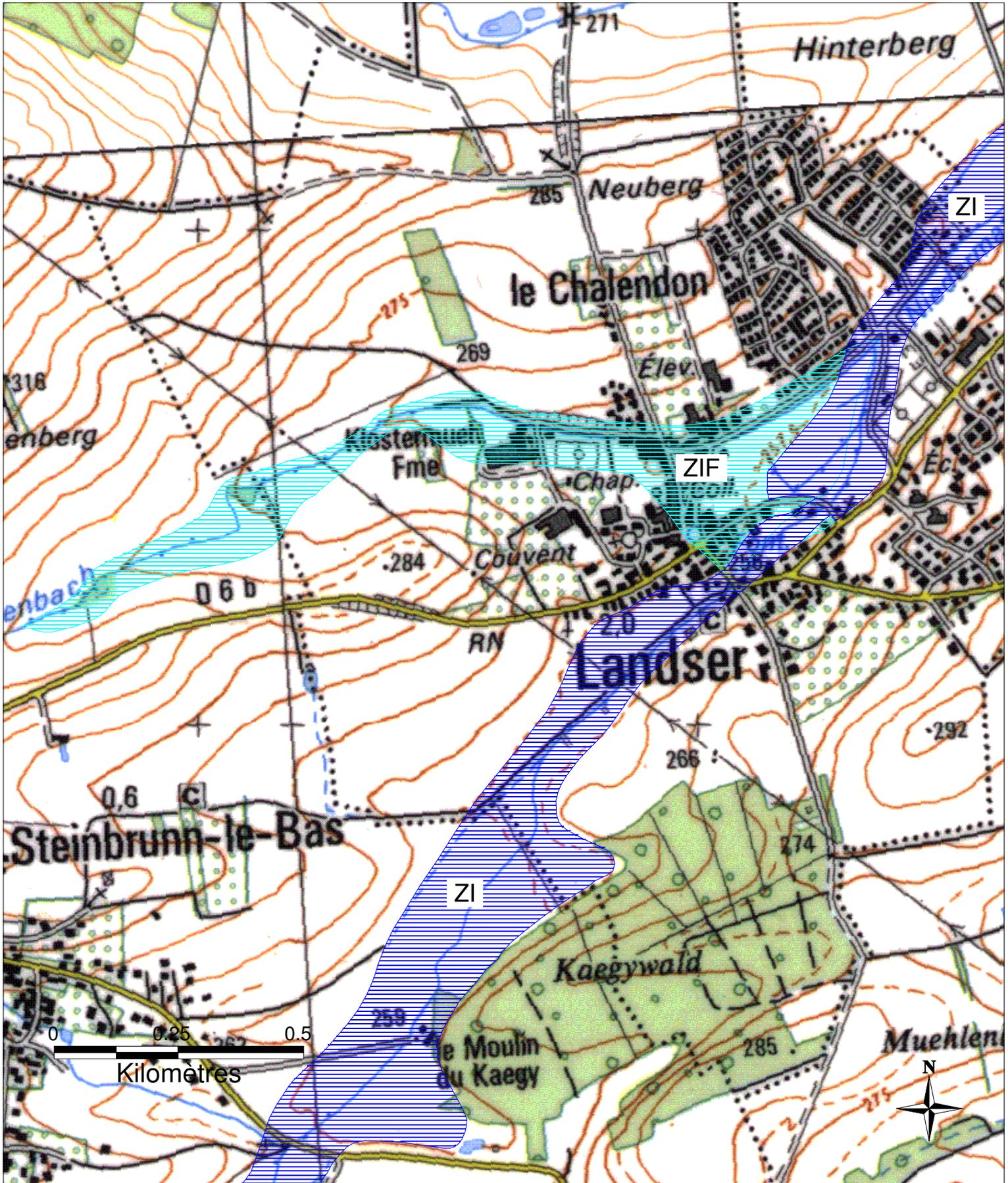
Octobre 2006



# ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

## Commune de LANDSER

Préfecture du Haut-Rhin  
Direction Départementale  
de l'Agriculture et de la Forêt



-  ZI - Zones inondables par débordement en cas de crue centennale
-  ZIF - Zones inondables par débordement en cas de crue centennale ou de coulées de boue, à risques faibles

Octobre 2006

(Source : Atlas départemental des zones inondables)



# ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

Préfecture du Haut-Rhin  
Direction Départementale  
de l'Agriculture et de la Forêt

## Commune de MICHELBACH-LE-BAS



 ZI - Zones inondables par débordement en cas de crue centennale

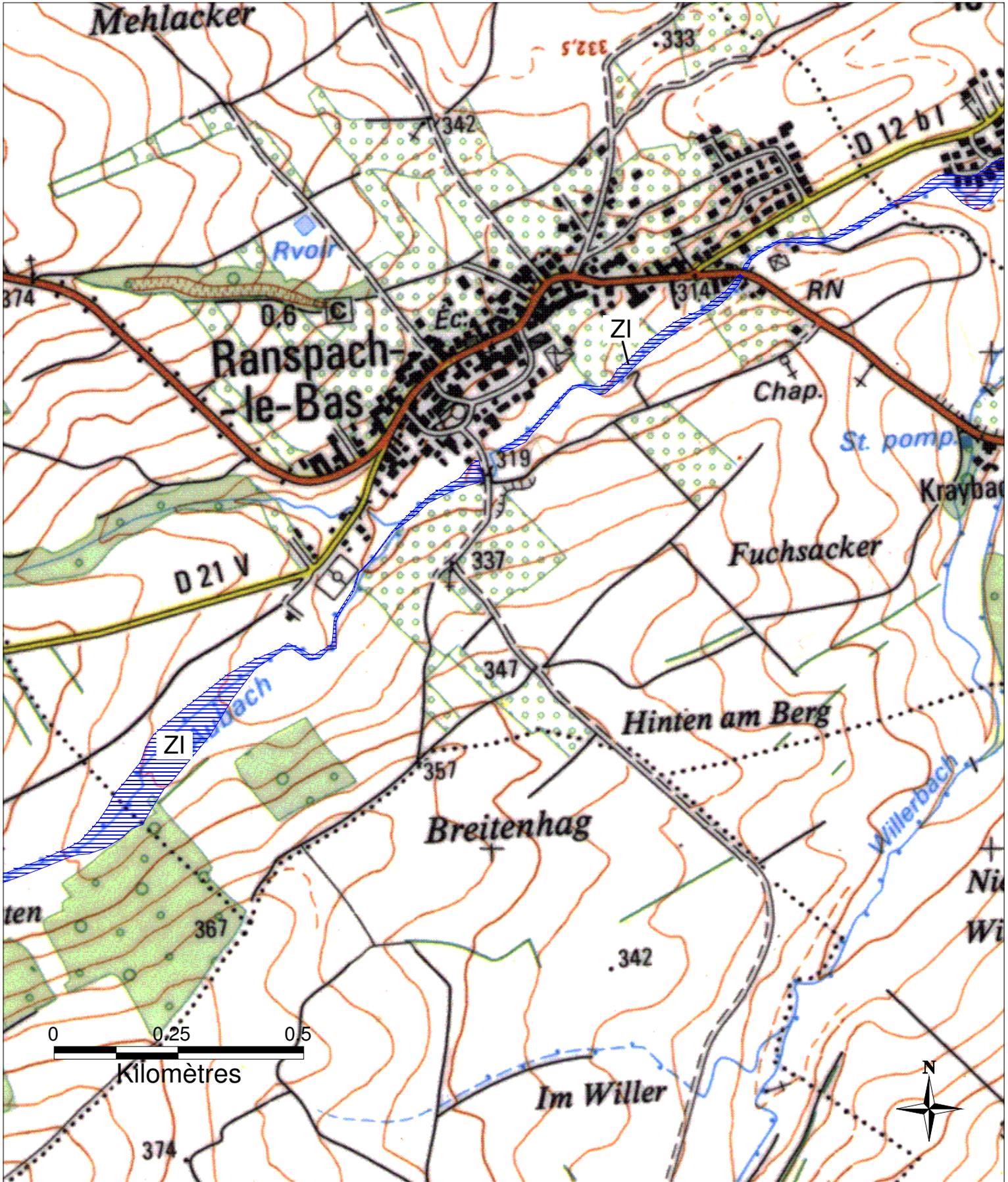
Octobre 2006



# ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

Préfecture du Haut-Rhin  
 Direction Départementale  
 de l'Agriculture et de la Forêt

## Commune de RANSPACH-LE-BAS



 ZI - Zones inondables par débordement en cas de crue centennale

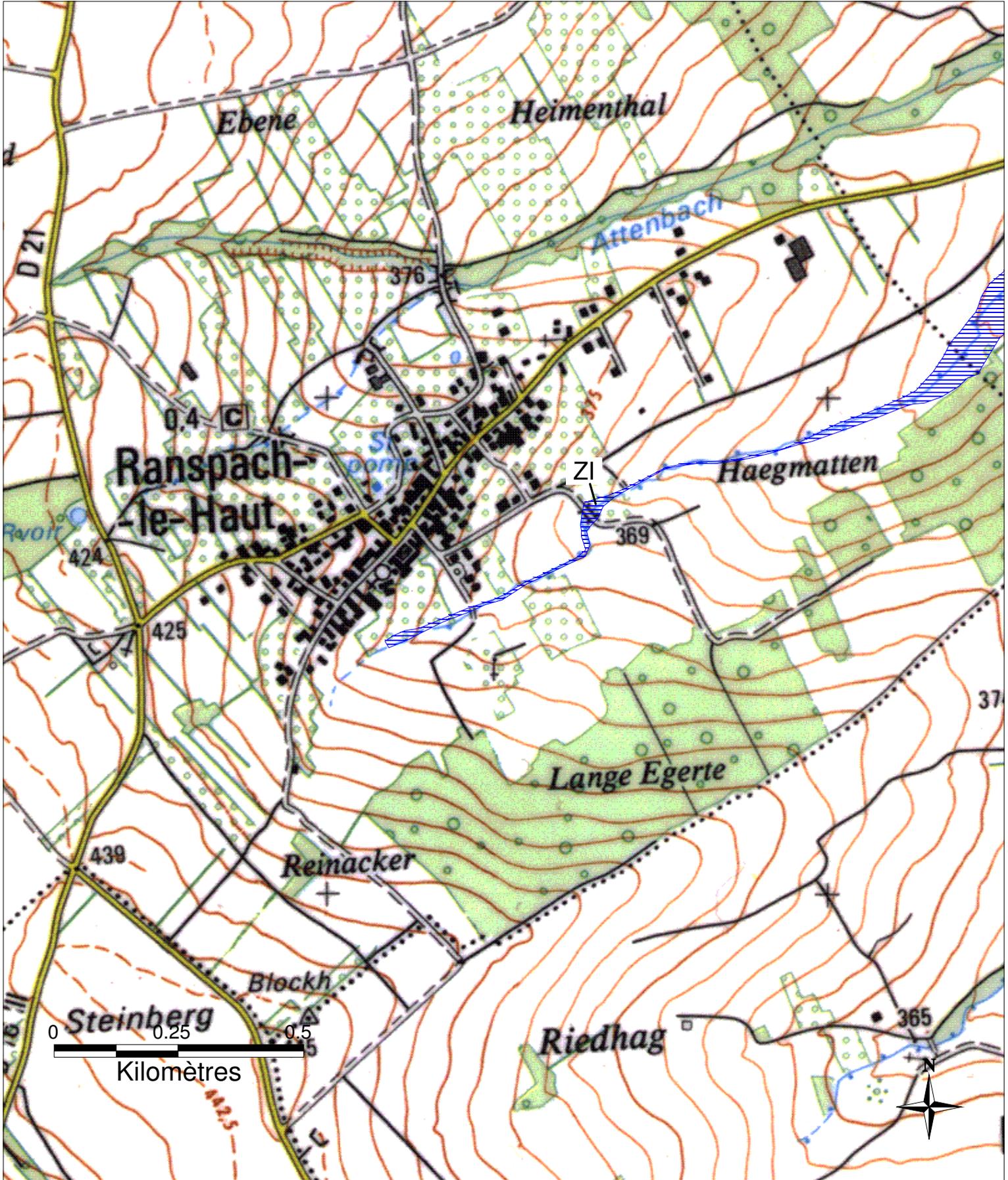
Octobre 2006



# ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

Préfecture du Haut-Rhin  
 Direction Départementale  
 de l'Agriculture et de la Forêt

## Commune de RANSPACH-LE-HAUT



 ZI - Zones inondables par débordement en cas de crue centennale

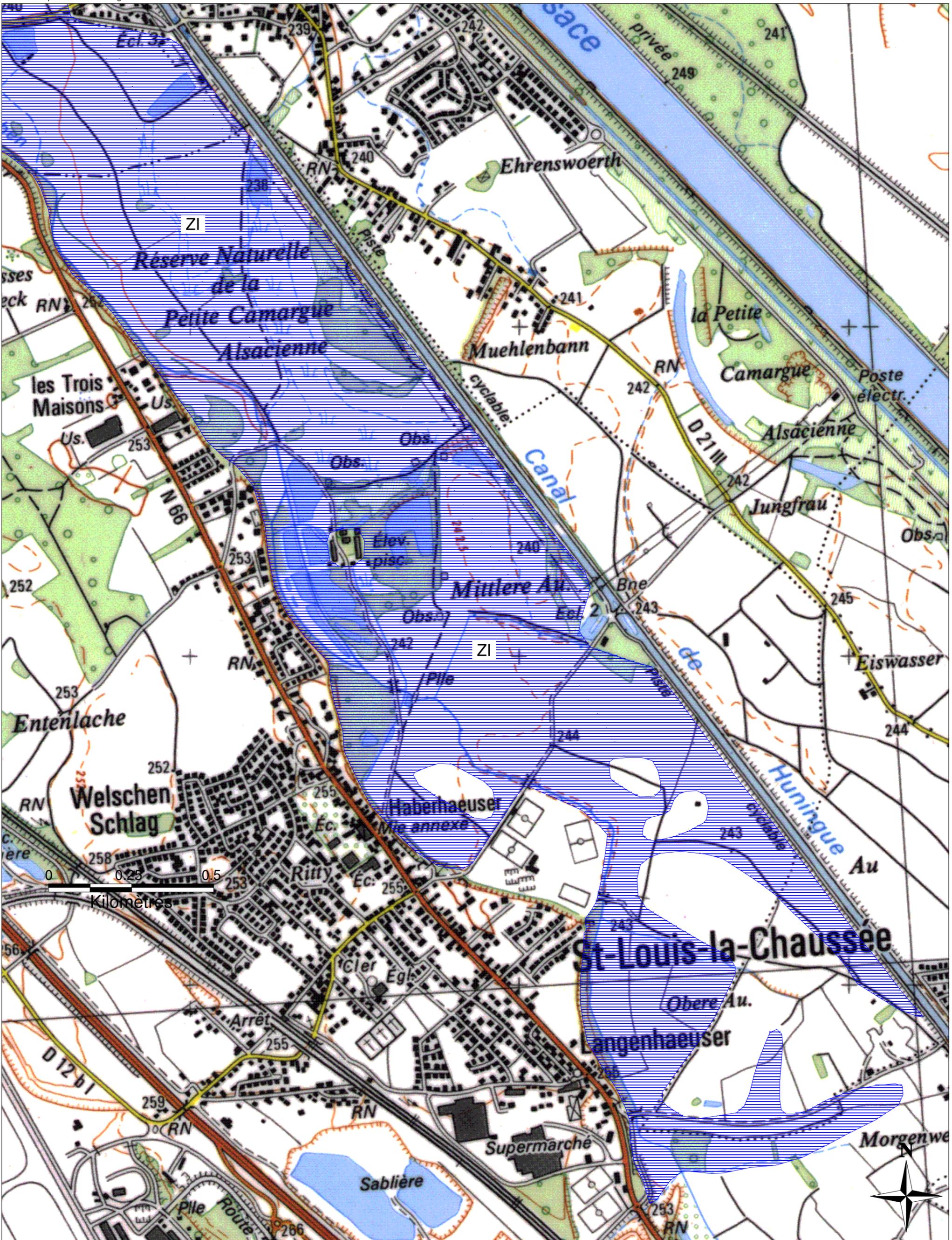
Octobre 2006

# ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN



Prefecture du Haut-Rhin  
Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt

Commune de SAINT-LOUIS



ZI - Zones inondables

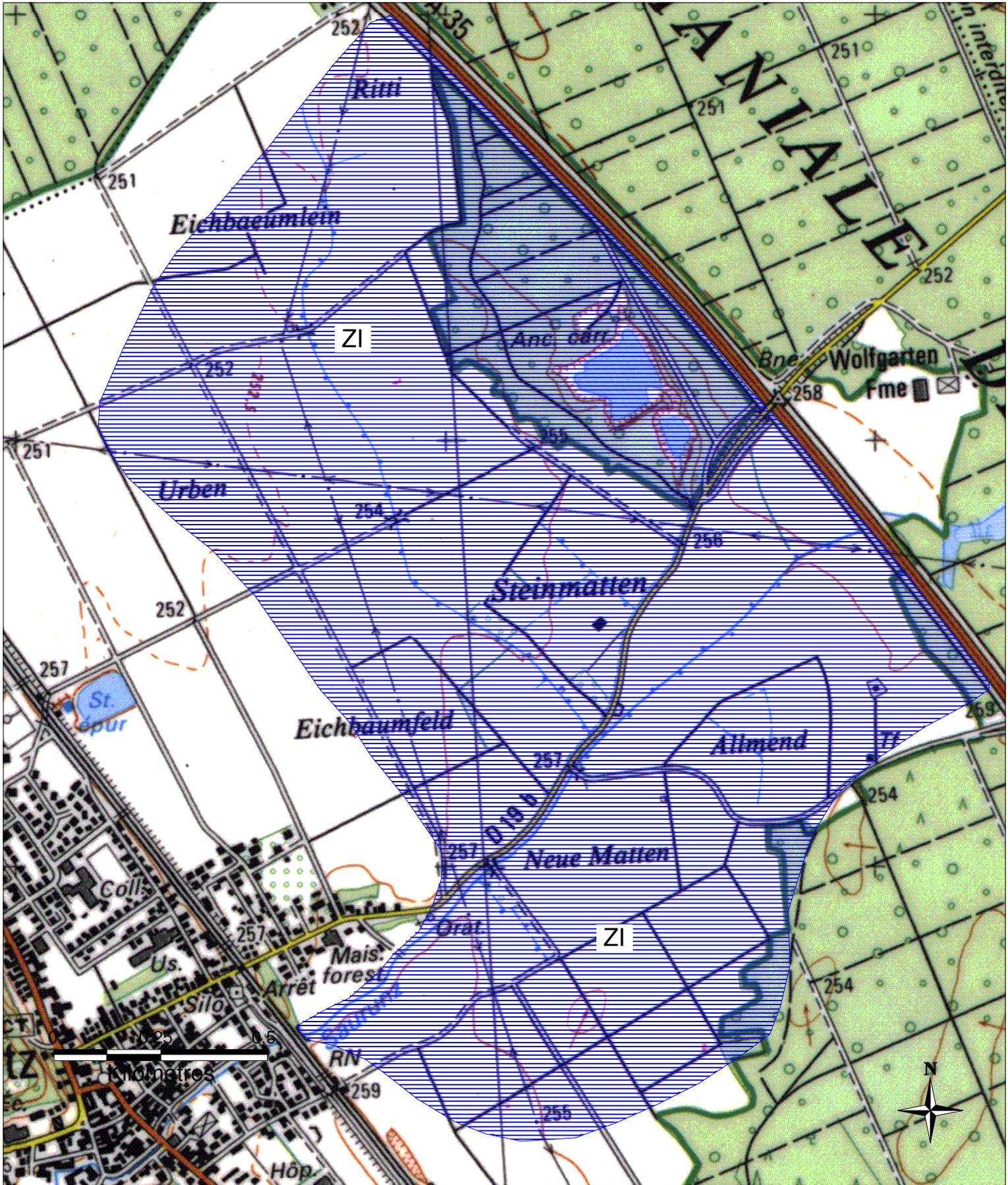
(Source : Atlas départemental des zones inondables)



## ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

## Commune de SIERENTZ

Préfecture du Haut-Rhin

Direction Départementale  
de l'Agriculture et de la Forêt

ZI - Zones inondables

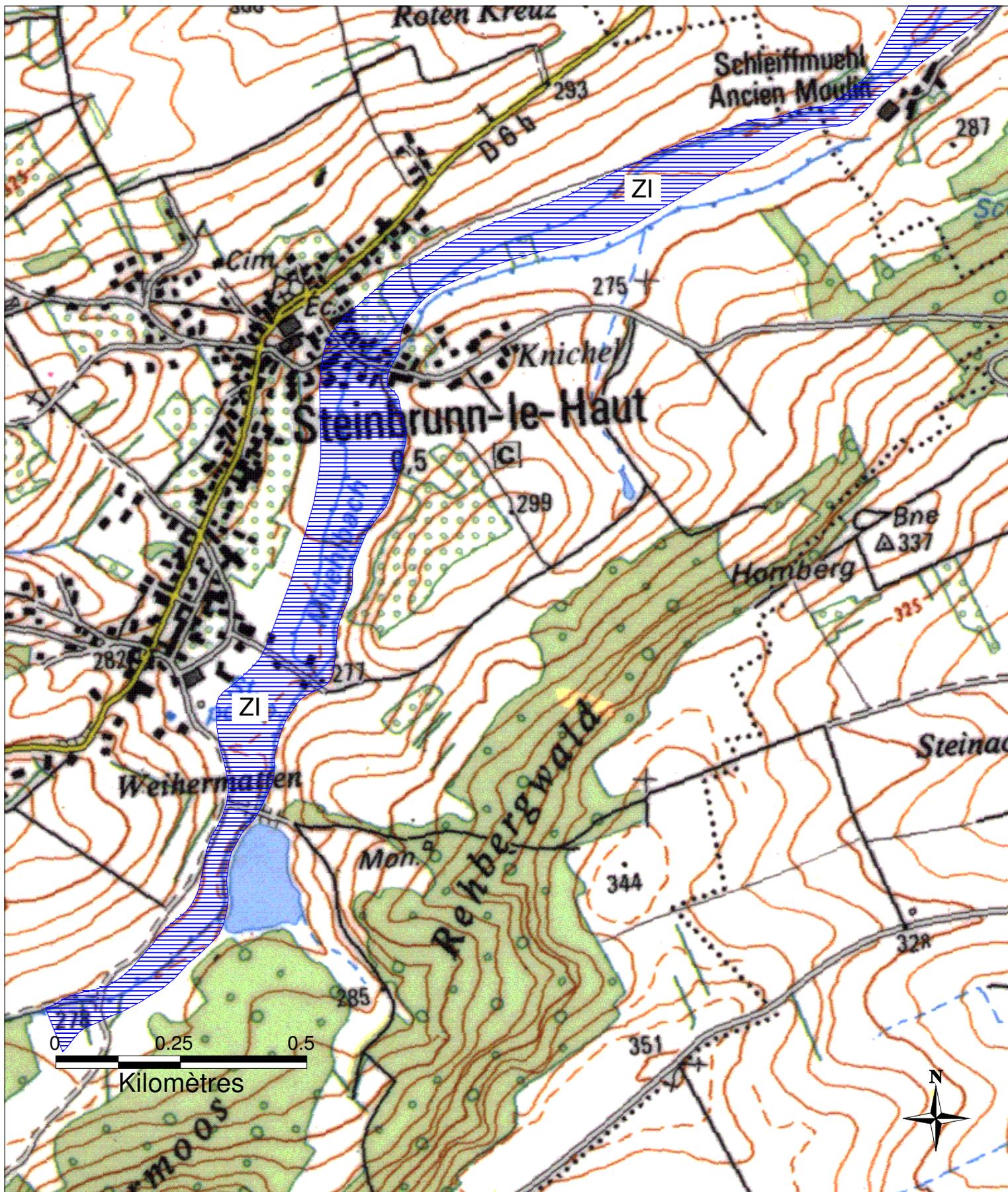
Octobre 2006



# ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

Préfecture du Haut-Rhin  
Direction Départementale  
de l'Agriculture et de la Forêt

## Commune de STEINBRUNN-LE-HAUT

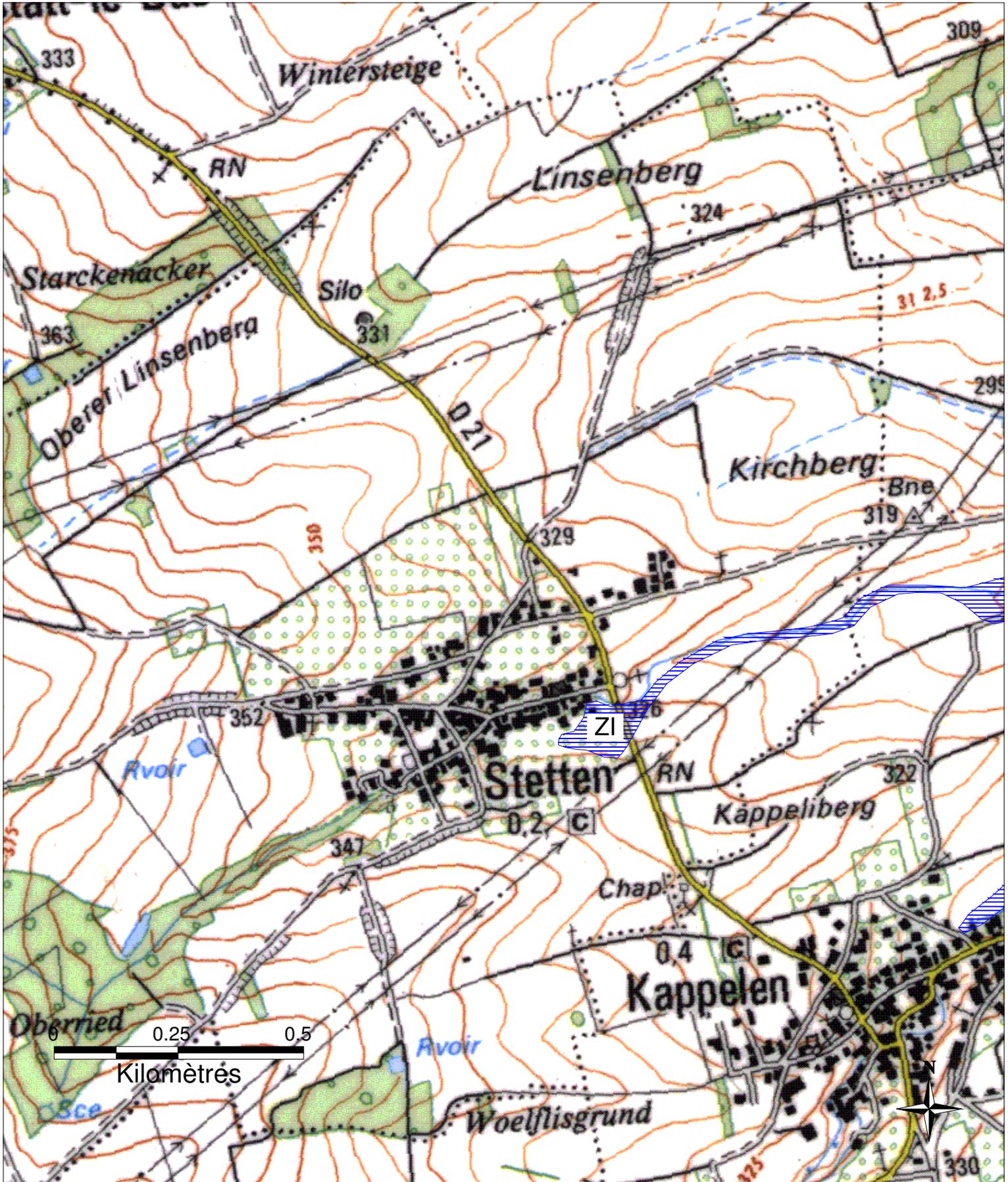


 ZI - Zones inondables par débordement en cas de crue centennale

Octobre 2006

## Commune de STETTEN

Préfecture du Haut-Rhin  
Direction Départementale  
de l'Agriculture et de la Forêt



 ZI - Zones inondables



## ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

## Commune de UFFHEIM

Préfecture du Haut-Rhin

Direction Départementale  
de l'Agriculture et de la Forêt

ZI - Zones inondables

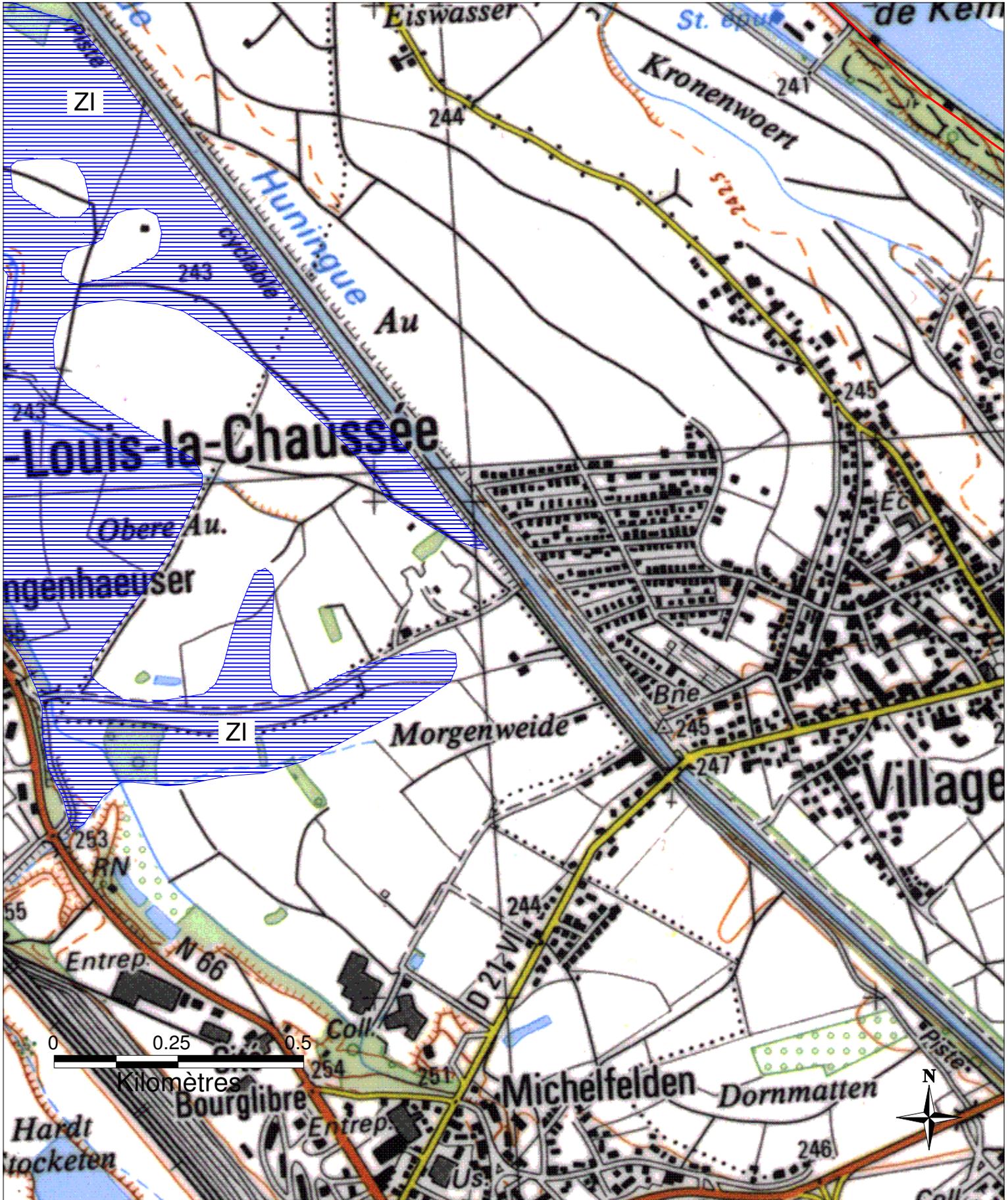
Octobre 2006



# ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

## Commune de VILLAGE-NEUF

Préfecture du Haut-Rhin  
 Direction Départementale  
 de l'Agriculture et de la Forêt



ZI - Zones inondables

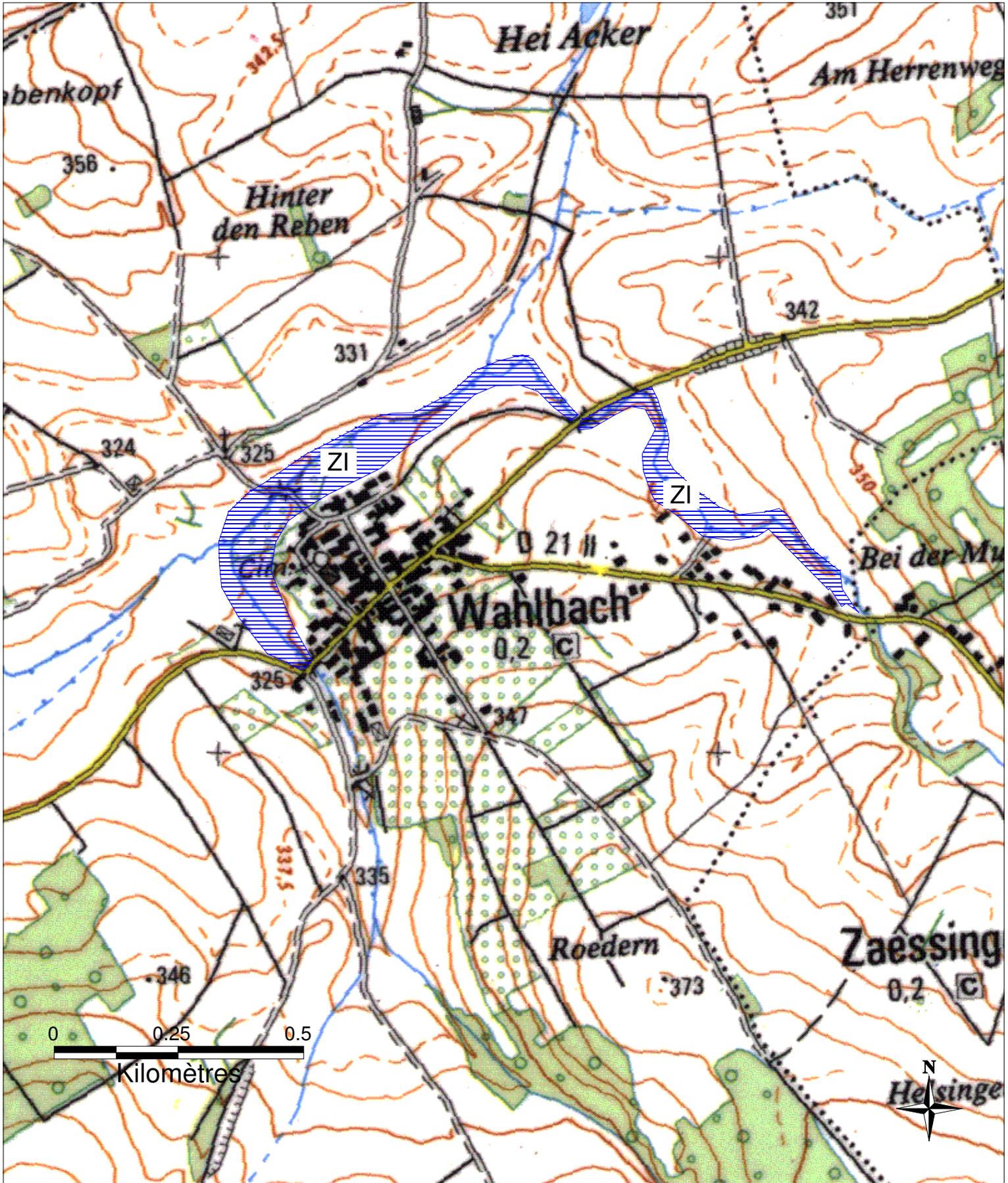
(Source : Atlas départemental des zones inondables)



# ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

## Commune de WAHLBACH

Préfecture du Haut-Rhin  
Direction Départementale  
de l'Agriculture et de la Forêt



 ZI - Zones inondables

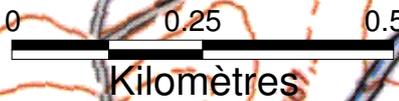
Octobre 2006



# ZONES INONDABLES DANS LE DEPARTEMENT DU HAUT-RHIN

## Commune de WALTENHEIM

Préfecture du Haut-Rhin  
Direction Départementale  
de l'Agriculture et de la Forêt



 ZI - Zones inondables

Octobre 2006