

## Révision du SCOT de Saint-Louis Agglomération



## Projet d'Aménagement et de Développement Durables

Approuvé le 29 juin 2022 par le Conseil de Communauté de Saint-Louis Agglomération

Vu pour être annexé à la délibération  
du 29 juin 2022

Le Président



Jean-Marc DEICHTMANN

## Table des matières

|  |           |
|--|-----------|
| <b>AXE 1</b> .....   | <b>6</b>  |
| <b>BATIR UN PROJET COLLECTIF, INTEGRANT LES COMPOSANTES METROPOLITAINES, URBAINES ET RURALES DU TERRITOIRE</b> .....   | <b>6</b>  |
| 1- AFFIRMER LA PLACE DU TERRITOIRE DANS LA METROPOLE TRINATIONALE DE BALE, DANS LE SUD-ALSACE ET AU NIVEAU REGIONAL .....  | 7         |
| 1.1 Renforcer les fonctions métropolitaines du territoire.....   | 7         |
| 1.2 Opérer une montée en gamme de l'offre économique et touristique pour exister davantage dans le Sud-Alsace et plus largement au niveau Régional et Trinational..... | 10        |
| 1.3 Poursuivre le renforcement des infrastructures de transport permettant d'asseoir le rôle stratégique de l'agglomération au niveau régional et européen .....       | 11        |
| 1.4 La promotion d'un urbanisme pleinement métropolitain.....  | 13        |
| 2- SOUTENIR LE DEVELOPPEMENT DES FONCTIONS SPECIFIQUES DE L'ESPACE RURAL.....  | 15        |
| 1.5 Maintenir le dynamisme agricole local.....   | 15        |
| 1.5.1 Préserver les terres agricoles.....  | 15        |
| 1.5.2 Encourager la diversification des pratiques agricoles.....   | 16        |
| 1.5.3 Encourager le renforcement des approches partenariales entre professionnels de l'agriculture et collectivités .....  | 17        |
| 1.6 Préserver la vitalité des petits bourgs et villages. . . . .   | 17        |
| 3- AJUSTER UN RYTHME DE CROISSANCE DEMOGRAPHIQUE SOUTENU ET ADAPTE AU TERRITOIRE .....   | 18        |
| 2.1 Une croissance démographique soutenue et en adéquation avec les capacités d'accueil du territoire.....   | 18        |
| 2.2 Des objectifs de production de logements en rapport avec les perspectives démographiques souhaitées.....   | 19        |
| <b>AXE 2</b> .....   | <b>21</b> |
| <b>POURSUIVRE LES ACTIONS D'AMELIORATION DES CONDITIONS ET DE LA QUALITE DE VIE A L'ECHELLE DU TERRITOIRE</b> .....  | <b>21</b> |
| 1- STRUCTURER L'ORGANISATION ET LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE.....  | 22        |
| 1.1 Consolider l'armature urbaine.....   | 22        |
| 1.2 Accompagner le développement du territoire par une amélioration des services à la population. . . . .  | 26        |
| 1.3 Composer l'image du territoire autour de ses éléments paysagers remarquables.....  | 27        |
| 2- DEVELOPPER UNE OFFRE D'HABITAT PLUS DIVERSIFIEE ET PLUS QUALITATIVE.....  | 28        |
| 2.1 Permettre à chacun de réaliser son parcours résidentiel. . . . .   | 28        |

|              |   |           |
|--------------|---|-----------|
| 2.2          | <i>Adapter l'habitat aux nouveaux modes de vie et aux nouvelles attentes...</i>   | 28        |
| 2.3          | <i>Préserver et valoriser le patrimoine bâti</i>  | 29        |
| 2.4          | <i>Introduire davantage de qualité dans les opérations...</i>   | 30        |
| 3-           | POSITIONNER L'ACTIVITE COMMERCIALE COMME LEVIER D'ATTRACTIVITE ECONOMIQUE POUR LE TERRITOIRE, TOUT EN PRESERVANT LES EQUILIBRES COMMERCIAUX EXISTANTS | 30        |
| 4-           | CONCRETISER LE POTENTIEL TOURISTIQUE DU TERRITOIRE  | 32        |
| 5-           | AMELIORER LES CONDITIONS DE MOBILITE SUR LE TERRITOIRE  | 35        |
| 5.1          | <i>Prioriser le développement des transports en commun structurants</i>   | 35        |
| 5.2          | <i>Poursuivre l'amélioration du maillage routier du territoire et résorber les points noirs</i>   | 37        |
| 5.3          | <i>Encourager le développement d'une offre alternative de transports collectifs dans les territoires peu denses</i>                                   | 38        |
| 5.4          | <i>Soutenir des actions diverses en faveur d'une réduction de la circulation automobile</i>   | 39        |
| 5.5          | <i>Définir un schéma des pistes cyclables à l'échelle de SLA</i>  | 39        |
| <b>AXE 3</b> |   | <b>42</b> |
|              | <b>RELEVER LES DEFIS ENVIRONNEMENTAUX A L'ECHELLE DU TERRITOIRE</b>   | <b>42</b> |
| 1-           | ASSURER UN DEVELOPPEMENT SOUTENABLE DU TERRITOIRE AU NIVEAU FONCIER   | 43        |
| 1.1          | <i>Réduire la consommation du foncier des espaces agricoles et naturels</i>   | 43        |
| 1.2          | <i>Densifier les tissus urbains existants et promouvoir la « compacité » urbaine</i>  | 44        |
| 2-           | PRESERVER LA BIODIVERSITE SUR LE TERRITOIRE   | 45        |
| 2.1          | <i>Préserver les continuités écologiques</i>  | 45        |
| 3-           | GERER DE FAÇON EQUILIBREE ET DURABLE LA RESSOURCE EN EAU  | 48        |
| 4-           | GERER DURABLEMENT LES AUTRES RESSOURCES NATURELLES  | 49        |
| 4.1          | <i>Gérer durablement l'extraction des ressources minérales</i>  | 49        |
| 4.2          | <i>Réduire, recycler et valoriser les déchets</i>   | 49        |
| 4.3          | <i>Préserver les terres agricoles</i>   | 49        |
| 4.4          | <i>Gérer de manière durable les espaces boisés et massifs forestiers</i>  | 50        |
| 5-           | PRESERVER LES PAYSAGES  | 50        |

|     |  |    |
|-----|--|----|
| 5.1 | Conserver les éléments structurants du grand paysage.....                          | 50 |
|     | Aménager et valoriser des espaces verts au centre des villes et villages.....      | 51 |
| 6-  | DEFINIR UNE STRATEGIE POUR ATTENUER LES EFFETS LIES AU CHANGEMENT CLIMATIQUE ..... | 51 |
| 7-  | LIMITER L'EXPOSITION AUX RISQUES DE LA POPULATION ET REDUIRE LES NUISANCES .....   | 53 |
| 7.1 | Les risques naturels : .....   | 53 |
| 7.2 | Aux abords des établissements industriels à risques.....                           | 54 |
| 7.3 | Les sites et sols pollués .....  | 54 |
| 7.4 | La pollution de l'air .....  | 54 |
| 7.5 | La prévention du bruit.....  | 54 |

## PRÉAMBULE

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

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

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

### **Article L141-4 du Code l'Urbanisme :**

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

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables se décline en trois axes transversaux :

## AXE 1

Bâtir un projet collectif, intégrant les composantes métropolitaines, urbaines et rurales du territoire

## AXE 2

Poursuivre les actions d'amélioration des conditions et de la qualité de vie à l'échelle du territoire

## AXE 3

Relever les défis environnementaux à l'échelle du territoire

# Axe 1

## Bâtir un projet collectif, intégrant les composantes métropolitaines, urbaines et rurales du territoire

- 1- Affirmer la place du territoire dans la métropole trinationale de Bâle, dans le Sud-Alsace et au niveau régional
- 2- Soutenir le développement des fonctions spécifiques de l'espace rural
- 3- Maintenir un rythme de croissance démographique soutenu mais comparable à celui rencontré dernièrement



## 1- Affirmer la place du territoire dans la métropole trinationale de Bâle, dans le Sud-Alsace et au niveau régional

Au contact de plusieurs pôles régionaux, offrant un niveau de services et d'emplois facilement accessibles, le territoire de Saint-Louis Agglomération dispose d'atouts à même de favoriser son développement et de contribuer au développement de la Région Grand-Est.

Le territoire occupe ainsi une position stratégique au carrefour de plusieurs agglomérations structurantes. Il est dans un positionnement territorial qui induit de fortes connexions avec les territoires limitrophes. Les déplacements (pour divers motifs : le travail, les achats, les loisirs, la formation) et les trafics de transit sont nombreux.

Les élus du territoire SCoT intègrent les objectifs suivants pour renforcer la place de leur territoire dans le développement de la région et pour consolider l'armature urbaine de leur territoire :

- Affirmer le territoire en tant que versant français de la métropole trinationale de Bâle ;
- Consolider la dynamique de projets transfrontaliers dans l'agglomération trinationale notamment au sein de l'Eurodistrict Trinational de Bâle, du Projet d'Agglomération de Bâle, du projet 3land...
- Positionner Saint-Louis Agglomération en tant que partenaire privilégié pour le développement des échanges avec les territoires voisins notamment avec Mulhouse Alsace Agglomération et le PETR du Pays du

Sundgau mais plus largement également avec les établissements publics de coopération intercommunale du Sud Alsace ;

- Ancrer Saint-Louis Agglomération dans le pôle métropolitain d'Alsace ;
- Identifier les éléments différenciants ce territoire et les valoriser comme leviers de développement.

Ces objectifs trouveront leur traduction stratégique à la fois :

- Par un développement économique important, exploitant au mieux les potentialités liées à son positionnement et par la réalisation de projets urbains et d'équipements structurants ;
- Par le renforcement des grandes infrastructures de transport ;
- Par la promotion d'un urbanisme pleinement métropolitain.

### 1.1 Renforcer les fonctions métropolitaines du territoire...

Localisé entre les bassins d'emplois de Bâle et de Mulhouse, et secteur frontalier à l'Allemagne, Saint-Louis Agglomération accueille une part importante de résidents travaillant en dehors de ses frontières administratives : plus de la moitié des actifs résidents (57%, soit environ 20 200 actifs occupés) travaillent aujourd'hui hors du territoire, dont 75% en Suisse. Cette population génère des déplacements quotidiens importants qui engendrent un trafic de plus en plus dense sur le territoire.

Dans une optique de limitation de ces liaisons domicile-travail, et pour accroître l'activité économique interne au territoire, les élus de l'agglomération de Saint-Louis Agglomération souhaitent aujourd'hui reconcentrer les flux d'emplois sur le territoire, en rééquilibrant les emplois territoriaux par rapport aux emplois transfrontaliers.







Dans ce contexte spécifique, le SCoT vise à **affirmer Saint-Louis Agglomération comme versant français de la métropole bâloise et non comme sa périphérie**. A ce titre, l'ambition du territoire est de s'inscrire résolument dans le développement métropolitain bâlois.

*Entreprise Cryostar à Hésingue*



Pour y parvenir, le SCoT se fixe des objectifs ambitieux :

- **Favoriser le développement et l'implantation des activités les plus emblématiques et les plus innovantes de l'économie métropolitaine** : soutenir les projets de croissance et encourager l'implantation de nouvelles entreprises en ciblant particulièrement les activités internationales et innovantes, notamment dans les secteurs stratégiques de la chimie, la pharmacie, la cosmétique, la mécanique, l'aéronautique, la métrologie, et la plasturgie.
- **Soutenir et encourager l'implantation d'activités à haute valeur ajoutée économique, d'infrastructures commerciales, de services très qualitatifs et d'infrastructures universitaires et de formations supérieures**, au sein notamment des deux grands projets d'aménagement : Euro3Lys et Dreiland.

- **Développer l'emploi local et favoriser sa concentration au sein du cœur métropolitain bénéficiant** de la meilleure accessibilité. En ce sens, le SCoT se fixe un objectif de renforcement du ratio entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs sur le territoire, avec une perspective de création d'emplois de l'ordre de 11 000 d'ici 2040, sous réserve de réalisation des deux projets majeurs cités ci-dessus.
- **Soutenir ces développements** par une implantation parallèle sur le territoire de prestataires de services et d'offres de solution (R&D, finance, informatique,) pour répondre aux besoins des grands comptes industriels et stratégiques.
- **Poursuivre le soutien au dynamisme et à l'attractivité des activités portuaires et aéroportuaires selon une approche régionale et transfrontalière.**

*Le Rhin au niveau de Huningue*



## 1.2 Opérer une montée en gamme de l'offre économique et touristique pour exister davantage dans le Sud-Alsace et plus largement au niveau Régional et Trinational

Concomitamment, l'affirmation du territoire de l'agglomération dans son espace régional devra soutenir les ambitions et actions du territoire permettant de **consolider les mécanismes du cercle économique vertueux dont profite le territoire.**

Développement important et soutenu des activités industrielles incluant des grands comptes, croissance des activités tertiaires liées à la recherche, l'innovation et la finance... autant d'éléments qui constituent un cercle vertueux pour l'économie au sens large de Saint-Louis Agglomération. La montée en gamme de l'offre vise à consolider et à renforcer ces mécanismes, en actionnant les leviers d'intervention économique de l'Agglomération.

Le PADD soutient ainsi les ambitions et actions du territoire permettant de créer un environnement favorable à la concrétisation des potentiels des entreprises implantées sur le territoire mais également de celles ciblées par le développement économique de l'agglomération à horizon SCoT.

Ce soutien passera notamment par :

- **La structuration d'une offre immobilière et foncière adaptée à leurs besoins**, de par un travail fin de priorisation du foncier. En lien avec le schéma d'accueil des entreprises, l'objectif est de proposer une hiérarchisation lisible des espaces d'accueil, permettant d'une part de guider les porteurs de projets dans leurs souhaits d'implantations sur le territoire (meilleure compétitivité du territoire), et d'autre part de donner une grille de lecture aux élus référents

pour statuer sur le développement et/ou l'implantation projetée d'activités au sein de leur territoire, en fonction de la pertinence de l'activité mais également en fonction du souhait d'implantation géographique. Cette structuration de l'offre foncière devra permettre de prioriser le foncier nouveau à aménager pour le développement de nouvelles zones et de parcs d'activité qualitatifs à vocations ciblées, mais également de travailler sur l'aménagement des zones existantes : encourager la modernisation/requalification des sites économiques, adapter les aménagements au regard des besoins des investisseurs, soigner la configuration et la qualité architecturale et paysagère des "sites vitrines"...

- **L'accompagnement de l'innovation** (développement de lieux dédiés de type coworking, incubateurs... et le développement des liens avec les acteurs territoriaux de l'innovation) et le développement des pratiques en matière de responsabilité sociale et environnementale des entreprises (économie circulaire, ...)
- **Le renforcement du développement d'activités présentielles** permettant de satisfaire les besoins des résidents et des entreprises implantées sur le territoire (activité tertiaire et de service aux entreprises, ...), mais également de capter des flux étrangers
- **Le soutien à la montée en compétences de la population** en adéquation avec les besoins de recrutement des entreprises en travaillant sur l'orientation, les offres de formation, le logement, les collaborations universitaires, ...

Enfin, dans une optique de montée en gamme soutenue et valorisée de l'économie de Saint-Louis Agglomération, et plus largement de renforcement de sa notoriété et de son attractivité, il s'agira de mettre en avant ces différentes actions, en menant **une stratégie de marketing territorial forte**, et en mettant en œuvre des actions de communication à destination des entreprises et de la population.

### 1.3 Poursuivre le renforcement des infrastructures de transport permettant d'asseoir le rôle stratégique de l'agglomération au niveau régional et européen

Le territoire de Saint-Louis Agglomération est ancré au sein d'un maillage européen de voies de communications structurantes qui contribue à le positionner avantageusement à une échelle régionale et européenne.

Le projet de SCoT vise à consolider cet atout pour **asseoir la compétitivité et l'attractivité du territoire au cœur de l'Europe**. Dans ce cadre, le SCoT soutient les projets stratégiques de développement des dessertes et destinations de ses infrastructures existantes et le renforcement des connexions aux équipements de transport des territoires voisins.

Il s'agit aussi d'**être un territoire bien connecté à ses voisins**. Les relations avec ces territoires sont importantes, principalement en raison de déplacements liés au travail, mais également pour des déplacements motivés par des achats. Il s'agit de coordonner les actions à mettre en œuvre (dans les domaines des transports, des équipements

structurants, de l'environnement, du développement économique et touristique...) pour assurer une cohérence dans les politiques engagées ou à initier.

Pour cela, le SCoT souhaite :

- Intégrer l'ensemble des flux et modes de transport dans les réflexions
- Renforcer l'organisation concertée des mobilités avec l'agglomération bâloise ;
- Améliorer les liaisons avec les agglomérations du pôle métropolitain d'Alsace et tout particulièrement avec Mulhouse ;
- Améliorer les liaisons Ouest-Est : liaisons transversales à créer, avec les centralités avoisinantes (Altkirch, Weil am Rhein, Lörrach..).

*Une stratégie trinationale doit permettre d'articuler une politique de développement des transports en commun bénéfique pour le territoire et ses habitants*





Plusieurs grands projets de développements des infrastructures de transport doivent concourir à valoriser cette dynamique :

- La nouvelle liaison ferroviaire de l'EuroAirport;
- La mise en place du RER bâlois jusqu'à l'EAP ;
- La poursuite du développement du réseau de tram transfrontalier sur le cœur d'agglomération;
- La création d'un nouveau franchissement tramway/mode actif sur le Rhin entre Huningue et Bâle ;
- Des aménagements routiers améliorant la fluidité des trafics :
  - le projet 5A3F (acronyme utilisé pour désigner les futurs Aménagements pour l'Amélioration des Accès Autoroute-Agglomération des 3 Frontières) visant plus particulièrement à adapter l'A35 et la RD 105 au développement urbain envisagé ;
  - le contournement de Hésingue/Hégenheim en lien avec le projet de création de la tangente routière d'Allschwil : le Zubringer Bachgraben (ZUBA)

- La poursuite du développement de l'EuroAirport. Il est prévu à moyen terme un développement important de ses infrastructures aéroportuaires, le déplacement de la tour de contrôle et le raccordement à la voie ferrée. En tant qu'infrastructure structurante et très polarisante, le renforcement de l'accessibilité vers l'EAP - par la route et par les transports en commun - s'avère nécessaire et à intégrer dans une réflexion plus globale de consolidation de la structuration des mobilités de personnes et de marchandises à l'échelle métropolitaine.
- La poursuite du développement du port de Huningue faisant partie des ports de Mulhouse-Rhin.  
 La voie fluviale constitue un moyen de transport alternatif à la route à redynamiser pour les flux de marchandises. Une **réorganisation et une mutualisation trinationale des zones portuaires** doivent être envisagées, tenant compte de ces différents objectifs.
- La réflexion pour un nouveau franchissement du Rhin reliant les autoroutes françaises et allemandes au Nord de la RD 105





*L'EuroAirport*

#### 1.4 La promotion d'un urbanisme pleinement métropolitain

Accéder pleinement au rang métropolitain signifie aussi promouvoir et porter des opérations urbaines de haute qualité urbaine, architecturale, paysagère et intégrant toutes les composantes du développement durable et de la lutte contre le changement climatique. Les deux projets urbains majeurs : Euro3lys et 3land en sont l'illustration parfaite.

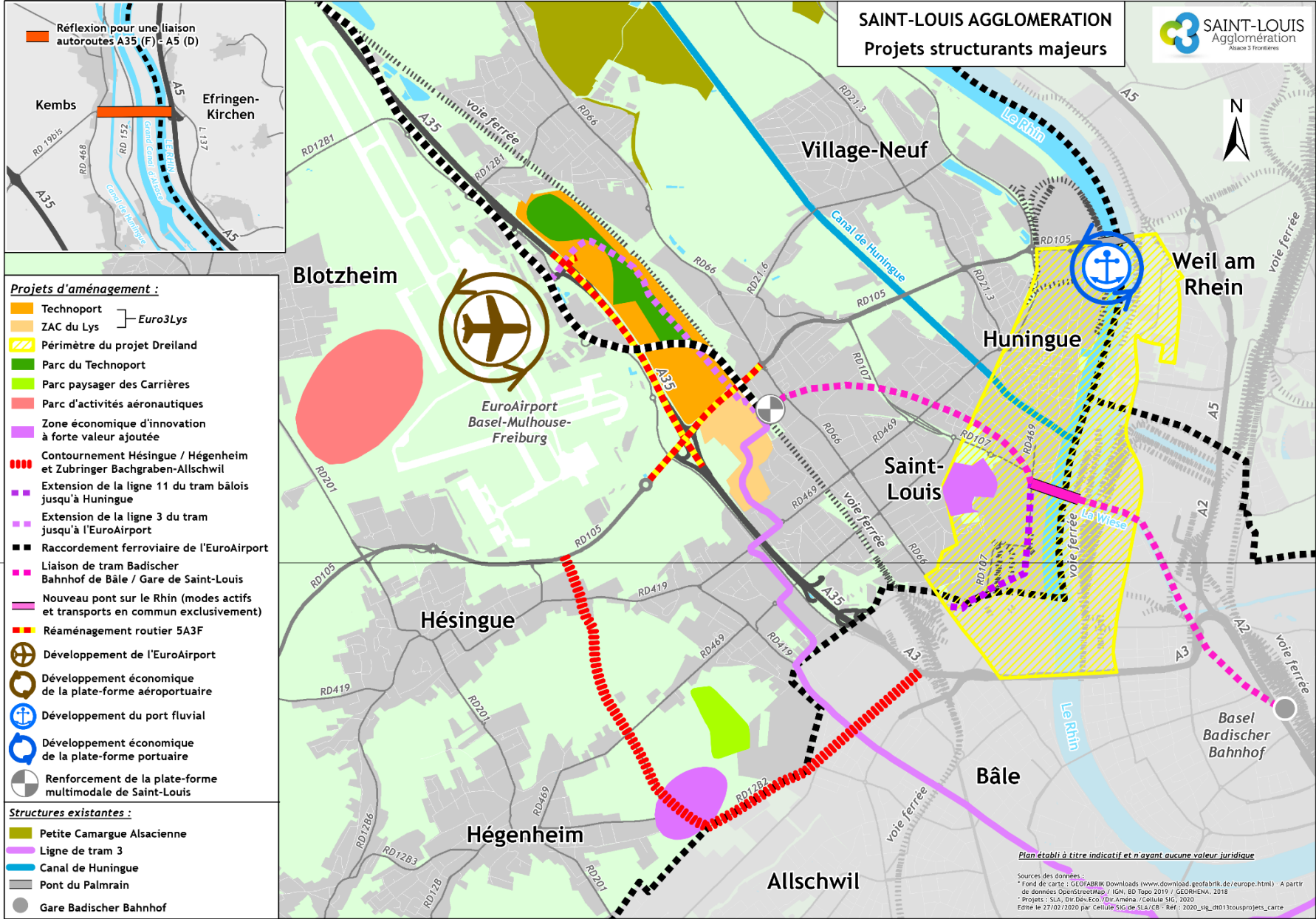
La valorisation des berges du Rhin au sein du projet 3land présente un potentiel de requalification urbaine exceptionnel et de surcroît trinational. Par ailleurs, le projet Euro3lys se développant sur une ancienne carrière sera exceptionnellement bien

connecté aux réseaux de transports et offrira une nouvelle gamme de lieux aux usages multiples : travail, détente, rencontre, habitat, achats, loisirs.

Un urbanisme pleinement métropolitain signifie aussi une attention toute particulière apportée au cadre de vie des habitants. La forte dynamique en matière de développement urbain et économique, l'accentuation des flux de mobilités devront s'accompagner d'une ambition tout aussi forte de protection d'espaces naturels et agricoles mis en réseaux, de renaturation de sites, d'offre en lieux de détente et de ressourcement à proximité des lieux de vie et de travail jusqu'au cœur des villes.



*Vue aérienne du site du Technoport vers Bâle*





## 2- Soutenir le développement des fonctions spécifiques de l'espace rural

### 2.1 Maintenir le dynamisme agricole local

Le territoire du SCoT se caractérise par une surface agricole utile (SAU) de l'ordre de 14 300 hectares, majoritairement tournée vers de la céréaliculture (66% de la SAU). Les élus reconnaissent les espaces agricoles comme des éléments importants dans le développement du territoire en raison de leur intérêt économique, social, environnemental et paysager.

L'objectif est de donner une place de choix à l'agriculture et à la reconnecter au projet global du territoire.

Ceci repose notamment sur :

- Une agriculture productive et performante économiquement ;
- Une agriculture locale diversifiée (maraîchage, circuits de proximité, tourisme...).
- Une agriculture actrice de la gestion du territoire et de ses paysages.
- L'encouragement des exploitants agricoles à l'utilisation des méthodes agricoles et culturelles respectueuses de l'environnement.



#### 2.1.1 Préserver les terres agricoles

Le premier mode d'action est de **rechercher la préservation des terres agricoles stratégiques et de maintenir de bonnes conditions de fonctionnement des exploitations de sorte à favoriser la pérennisation de ces espaces et des activités (voire leur développement)**.

En ce sens, il s'agit de ne pas seulement considérer les espaces agricoles situés à proximité d'espaces urbanisés sous l'angle d'une ressource foncière opportune pour de futurs développements urbains.

La protection à long terme des espaces agricoles doit donner aux agriculteurs la visibilité nécessaire au développement de leur activité économique. Elle doit aussi

assurer la préservation des grandes entités agricoles et paysagères et leurs fonctions majeurs dans la préservation de l'eau et de la biodiversité.

Le PADD défend donc un mode d'urbanisation qui optimise le foncier disponible ou en mutation dans les tissus urbains existants et limite les extensions sur des terres agricoles. Il fixe donc de **préserver à long terme les espaces agricoles** définis par :

- Le rôle majeur qu'ils jouent pour l'activité agricole (qualité des sols, homogénéité du foncier, proximité des exploitations) ;
- La préservation des ressources naturelles (eau, biodiversité) ;
- La gestion/valorisation des paysages et la qualité du cadre de vie (espaces de loisirs).

Plus particulièrement, le PADD entend également **maintenir et développer l'agriculture périurbaine**. La pression foncière liée aux développements urbains s'exprime fortement dans et à proximité du cœur d'agglomération, mais également en pourtour des villages sundgauviens.

### 2.1.2 Encourager la diversification des pratiques agricoles

Le second mode d'action est d'**accompagner la diversification des modes de productions agricoles : qu'elles soient productives ou s'inscrivant davantage dans un contexte de mutations** étant donné le développement de nouvelles attentes des consommateurs en termes de filières courtes ou de filière d'agriculture biologique (toutes productions comprises).

L'appui à la pérennisation de chacun de ces modes de productions doit ainsi permettre de préserver les emplois existants, voire d'en développer de nouveaux. A ce titre, le maintien d'une agriculture performante, avec des tailles d'exploitation viables économiquement, constitue un enjeu économique et social.



*Le marché du Palmrain*

Différentes pistes sont encouragées :

- La diversification des produits et des activités agricoles en faveur d'une agriculture péri-urbaine.

- Capitaliser sur la spécificité rurale pour développer les retombées liées au tourisme et pour répondre aux nouvelles attentes des consommateurs en termes de filières courtes ou de filière d'agriculture biologique (toutes productions comprises). Il s'agit de s'appuyer sur les productions locales comme vecteur d'image pour le territoire.
- La mise en place de circuits courts de distribution des produits ;
- L'organisation de filières locales (lait, légumes, ...) : production, transformation, distribution, consommation ;
- La promotion et la valorisation de la filière fruitière pour lutter contre la déprise des vergers ;
- La création et/ou la mise en valeur de ceinture ou de poches jardinées à proximité des centres urbains. Ces espaces peuvent servir de lieu d'aménité, ou de prolongement extérieur pour les logements ne bénéficiant pas de jardins, de cours ou de balcons.

### 2.1.3 Encourager le renforcement des approches partenariales entre professionnels de l'agriculture et collectivités

Un troisième mode d'action vise à **encourager le développement de synergies et de coopérations entre les agriculteurs et les collectivités** (restauration collective en circuits-courts, etc.). Cela doit permettre à la fois de garantir une pérennisation des espaces cultivés, des débouchés locaux et des emplois, mais aussi plus globalement contribuer au développement d'une agriculture durable permettant de maintenir les équilibres environnementaux (maintien de la biodiversité et des continuités

écologiques, préservation/restauration de zones humides, préservation des ressources en eau, lutte contre les coulées de boues ou les plantes invasives, qualité agronomique des sols ...).

## 2.2 Préserver la vitalité des petits bourgs et villages...

Bénéficiant d'une identité rurale encore marquée, d'un rapport étroit à son environnement, d'éléments bâtis patrimoniaux significatifs et d'une réelle convivialité, l'archipel de bourgs et villages représente un facteur d'attractivité essentiel et reconnu du territoire qu'il convient de préserver et de valoriser.

Face au risque de « dévitalisation » de ces petits bourgs et villages, qui menace directement la qualité de vie locale s'appuyant sur une offre et des rapports humains de proximité, **il s'agit :**

- **De contribuer à limiter les fermetures et à inciter à l'implantation d'activités économiques, de commerces et services de proximité dans le tissu résidentiel** de l'espace rural afin d'assurer et de développer la vitalité économique sur l'ensemble du territoire, et d'assurer une mixité des fonctions ;
- **D'accompagner les entreprises les plus rurales à la transition numérique** (PME notamment) et adapter les productions aux enjeux environnementaux et de préservation des ressources ;
- **De poursuivre la politique en faveur du maintien d'un tissu d'équipements publics** (à l'échelle d'un village et/ou de plusieurs) dense et adapté pour répondre à la population locale.

### 3- Ajuster un rythme de croissance démographique soutenu et adapté au territoire

#### 3.1 Une croissance démographique soutenue et en adéquation avec les capacités d'accueil du territoire

Le développement résidentiel est important et continu sur le territoire de Saint-Louis Trois Frontières depuis près de 45 ans avec une croissance annuelle moyenne de +1,1% pour atteindre près de 80 000 habitants en 2020.

Pour autant, cette tendance s'est renforcée ces dernières années avec à la fois une accélération du rythme de croissance démographique observée lors des dix dernières années et une concentration de celle-ci au sein de la plaine rhénane. En conséquence, cette dynamique s'est matérialisée par une activité de construction très élevée - et même supérieure aux prévisions du SCoT approuvé en 2013. En effet, celui-ci fixait initialement un rythme de construction de 487 logements par an en moyenne. Les constats les plus récents traduisent très directement le renforcement de la pression constructive, ils se matérialisent aux alentours de :

- + 550 logements par an entre 2008 et 2014,
- + 1000 logements par an depuis 2017.

Pour répondre à une accélération de certains facteurs démographiques (décohabitations, desserrement des ménages, ...) et avec les politiques de logements actuellement menées par Saint-Louis Agglomération, le SCoT intègre une perspective démographique ambitieuse.

Cette perspective fait notamment écho à la volonté politique affichée dans la redynamisation des centres-bourgs par des opérations de densification urbaines, la redynamisation des centres-bourgs, la volonté de baisser la vacance...

**L'enjeu réside donc dans le bon calibrage de cette croissance** afin que les évolutions démographiques et urbaines associées demeurent **ambitieuses mais réalistes**, notamment au regard des capacités d'accueil et des potentiels des collectivités pour accompagner les nécessaires adaptations en termes de services et équipements.

Sur ces bases, **le PADD fixe un objectif de croissance moyenne annuelle d'environ +1,4% par an**, qui se traduirait par une croissance comprise entre 25 000 et 30 000 habitants sur le territoire à l'horizon 2040. La population totale avoisinera alors les 110 000 habitants.

Ce rythme d'évolution démographique implique à l'échelle de Saint-Louis Agglomération une production de logements de l'ordre **de 775 logements supplémentaires par an en moyenne sur les 20 prochaines années**.

Le projet est aussi de rééquilibrer dans la mesure du possible la croissance démographique selon l'armature urbaine définie dans le PADD et ainsi conforter le rôle des différentes polarités.

Ce scénario nécessite cependant que ce rythme demeure en adéquation avec les capacités d'adaptation des collectivités en services et équipements, réseaux, VRD, etc... et afin que la qualité de vie des habitants soit préservée voire renforcée. Il s'agit dans ce cadre d'anticiper les impacts d'un tel développement en termes :

- d'investissements publics : de nouveaux équipements et services seront nécessaires pour répondre aux besoins de la population: petite enfance,



périscolaire, scolaire (primaire, secondaire, supérieur), sportifs, de loisir, offre de santé, offre de services aux seniors... L'augmentation de la production d'eau potable devra être assurée et la hausse des effluents à traiter requière des adaptations progressives des capacités de traitement.

- d'accroissement des circulations (routières) notamment dans les villes et villages. La sécurisation de points noirs et une offre renforcée en multimodalité devra être développée.
- d'assurer une nécessaire réduction de la consommation du foncier et de la préservation des terres agricoles et des espaces naturels en garantissant un renforcement de la densification des opérations et plus généralement une limitation de l'artificialisation des sols.
- de compositions urbaines et paysagères de qualité dans les futures opérations afin d'assurer une véritable qualité de vie pérenne pour les futurs habitants (espaces publics, végétalisation, traitement des covisibilités...).
- de prise en compte des nouvelles aspirations de la population vis-à-vis de la place la nature en ville, d'espaces de respiration végétalisées de proximité...



*Le développement urbain devra favoriser l'articulation d'espaces de respiration (jardins, parcs, etc.) profitables à la qualité de vie des habitants*

### 3.2 Des objectifs de production de logements en rapport avec les perspectives démographiques souhaitées

Les besoins en logements sont ainsi estimés à environ **15 500 logements à créer à l'horizon 2040**. Cette production devrait permettre de répondre à la demande forte en logements de manière à :

- ✓ atténuer les tensions observées sur le marché immobilier,
- ✓ favoriser l'accès au logement pour tous.

Cette production tient compte de deux phénomènes complémentaires pour anticiper le volume de production de logements nécessaires :

- Le nombre de logements nécessaires pour « maintenir » la population en place (le « point mort ») en fonction de l'action combinée de la poursuite du desserrement des ménages (vers 2,1 personnes par ménage en 2040), du renouvellement du parc de logements, de l'évolution des logements vacants et des résidences secondaires est estimé à environ **145 unités par an... soit environ 2900 logements au total d'ici 2040.**
- La production de nouveaux logements pour répondre aux besoins liés à la croissance démographique souhaitée en fonction d'une taille des ménages réduite à 2,1 personnes par ménages en 2040 (contre 2,25 personnes par ménage en 2018). Soit une production complémentaire d'environ **630 logements par an, soit 12 600 logements au total.**

Cet objectif de réalisation de nouveaux logements est réparti de manière raisonnée entre les différents niveaux de l'armature urbaine dans le DOO.

# Axe 2

## Poursuivre les actions d'amélioration des conditions et de la qualité de vie à l'échelle du territoire

- 1- Structurer l'organisation et le développement du territoire
- 2- Développer une offre d'habitat plus diversifiée et plus qualitative
- 3- Positionner l'activité commerciale comme levier d'attractivité économique pour le territoire, tout en préservant les équilibres commerciaux existants
- 4- Poursuivre la valorisation du potentiel touristique du territoire
- 5- Améliorer les conditions de mobilité sur le territoire



## 1- Structurer l'organisation et le développement du territoire

### 1.1 Consolider l'armature urbaine...

Etant donné les perspectives de croissances démographiques, résidentielles et économiques des prochaines années, le SCoT vise à renforcer à la fois :

- la structuration métropolitaine radioconcentrique depuis le cœur d'agglomération.
- La structuration linéaire de développement le long des axes de communications majeurs dans la plaine rhénane (axe Mulhouse-Bâle).

Pour cela, le SCoT s'appuie sur :

- une double cohérence :
  - entre les possibilités de développement en lien avec le niveau de desserte par les transports en commun ;
  - et entre le développement de l'habitat et la proximité des commerces, services et équipements.
- Le renforcement des centralités existantes pour accompagner le phénomène de renforcement des concentrations humaines et d'activités en milieux urbains.

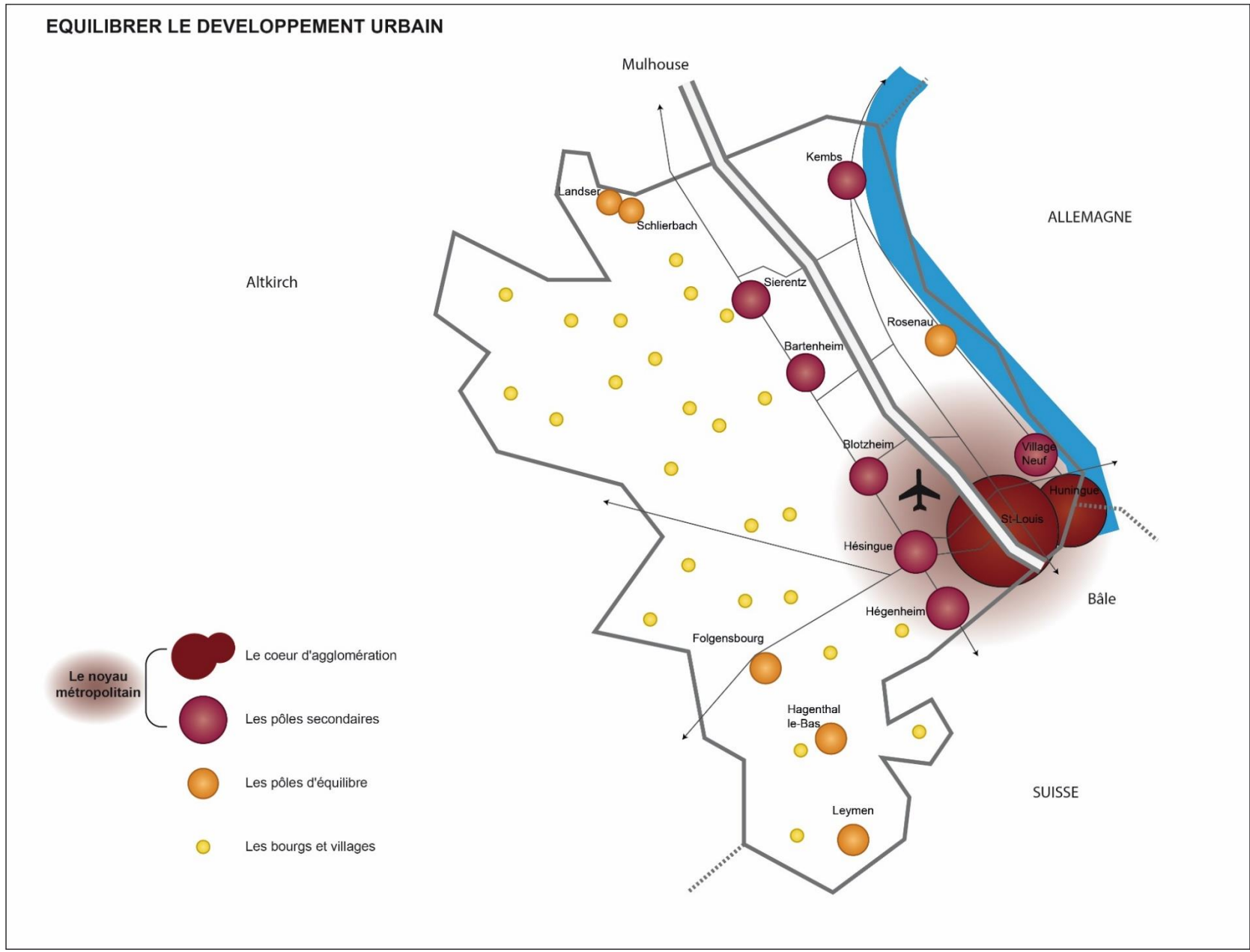
L'armature urbaine du SCoT du Pays de Saint-Louis et des Trois Frontières est ainsi déclinée comme suit :

- Cœur d'agglomération : Saint-Louis / Huningue ;
- Pôles secondaires : Hégenheim / Hésingue / Blotzheim / Village-Neuf / Bartenheim / Sierentz / Kembs ;
- Pôles d'équilibre : Rosenau / Schlierbach / Landser / Leymen / Hagenthal-le-Bas / Folgensbourg
- Bourgs et villages.

La répartition spatiale des polarités identifiées permet de couvrir l'ensemble du territoire du SCoT, **minimisant ainsi les distances à parcourir pour satisfaire aux besoins fondamentaux des ménages** : emplois, logements, achats, loisirs, espaces naturels et récréatifs.

La structuration du territoire envisagée permettra **de décliner différemment le principe de densification et de limitation de la consommation d'espaces** naturels, agricoles et forestiers tout en permettant une modulation des typologies de logements attendues. L'objectif affiché est de recentrer la population dans les pôles définis par l'armature urbaine du territoire et préférentiellement dans le cœur d'agglomération et les pôles secondaires.

La capacité de développement croissante s'assortit de responsabilités, elles aussi croissantes: en matière de desserte en transports en commun, en matière de densité urbaine, de mixité sociale et fonctionnelle, etc. La concentration urbaine et le niveau de service offert doivent être progressivement augmentés, au fur et à mesure que l'on monte dans la hiérarchie de l'armature urbaine.



### 1.1.1 Le cœur d'agglomération

Le cœur d'agglomération formé par **le bipôle Saint-Louis/Huningue** est à conforter pour affirmer sa place dans l'armature urbaine régionale et transfrontalière. Il aura ainsi vocation à accueillir une grande part du développement du territoire (démographie, logements, économie, équipements, etc.) et à pleinement contribuer au rayonnement métropolitain du territoire, tout en s'inscrivant dans une logique de réseau avec l'ensemble des autres polarités du territoire et avec les pôles principaux des territoires voisins.



*Centre nautique - Pierre de Coubertin à Saint-Louis*

### 1.1.2 Les pôles secondaires

Les communes de **Bartenheim**, de **Blotzheim**, d'**Hégenheim**, d'**Hésingue**, de **Kembs**, de **Sierentz** et de **Village-Neuf** voient leurs rôles confortés en matière de rayonnement de proximité en complémentarité directe du cœur d'agglomération.

Leur développement doit permettre de « répartir » la pression de l'urbanisation sur un territoire plus large que le seul cœur d'agglomération. Leur développement s'appuiera notamment sur une offre foncière cohérente et un maillage en transport renforcé.



*Médiathèque La Citadelle à Sierentz*

### 1.1.3 Les pôles d'équilibre

Les communes de **Rosenau**, de **Schlierbach**, de **Landser**, de **Leymen**, d'**Hagenthal-le-Bas** et de **Folgensbourg** constituent les pôles d'équilibre du SCoT Saint-Louis Trois Frontières.

Ces pôles doivent assurer un équilibre au sein des parties plus rurales du territoire permettant un développement urbain légèrement renforcé par rapport aux villages environnants tant dans les domaines économiques que résidentiel pour permettre des économies d'échelle et ainsi favoriser l'accueil de services répondant aux besoins de leur bassin territorial.



*Maison de Santé à Folgensbourg*

### 1.1.4 Les bourgs et villages

Les **25 communes rurales** situées en dehors des polarités définies précédemment complètent l'armature urbaine du SCoT.

Il s'agit de communes rurales essentiellement résidentielles et équipées parfois de quelques commerces, activités diverses et services de proximité immédiate pour les résidents des villages.

Le SCoT permet un développement urbain raisonnable sur ces bourgs et villages afin d'y permettre la pérennisation des équipements existants.

Le SCoT confère à ces villages un rôle fondamental dans la préservation de l'identité patrimoniale et paysagère du territoire. Il confère également un rôle de cohésion sociale dans une participation de tous les villages à l'effort de diversification de l'offre de logements (typologie, logements aidés, locatifs...)

L'objectif majeur porté par le SCoT pour ces communes rurales est d'y consacrer la vitalité nécessaire au bien-être de la population qui y réside, en offrant des services de base à la population et en profitant de la synergie et de la proximité des polarités citées précédemment.

## 1.2 Accompagner le développement du territoire par une amélioration des services à la population...

La qualité de l'offre d'équipements et services fait partie des éléments majeurs favorables à la qualité de vie et à la cohésion sociale du territoire.

Pour accompagner le développement de l'attractivité du territoire, une offre complète d'équipements scolaires, sanitaires, sportifs, culturels doit être valorisée en visant la satisfaction de la population au quotidien et/ou pour des besoins occasionnels.

### **Structurer et mettre en réseau l'offre en équipements**

A l'horizon 2040, l'évolution de l'offre d'équipements publics devra accompagner la croissance démographique par une structuration en cohérence avec l'armature urbaine du territoire et les possibilités de desserte alternatives à l'automobile individuelle. Cette question est essentielle. Elle concerne aussi bien les commerces de proximité que les équipements scolaires, de santé, culturels, ...

De plus, il devra être recherché la mise en réseau de ces équipements, qui doivent s'insérer dans des politiques publiques dynamiques participant activement à la cohésion sociale du territoire.

### **Favoriser des implantations « en centralité » et accessibles**

Dans la mise en mouvement souhaitée, les centralités (de toutes origines : villes, villages, quartiers de gare, ...) seront les cœurs stratégiques à privilégier autour des enjeux suivants : services, mobilité, vivre ensemble, identité du territoire, préservation de l'environnement, développement de nouvelles fonctions économiques, etc.

En outre, les équipements rayonnant à une échelle géographique élargie devront répondre à des principes de chalandise et de desserte par les transports en commun garantissant l'accès au service à un maximum d'habitants.

### **Développer la mutualisation et la réflexion à l'échelle intercommunale pour améliorer les conditions de fonctionnement des équipements scolaires, périscolaires ou de petite enfance**

La mutualisation et la réflexion à l'échelle intercommunale est à développer pour améliorer les conditions de fonctionnement des équipements scolaires, périscolaires ou de petite enfance.

### **Tenir compte des différents besoins à tout âge de la vie en tant que défi pour le « vivre ensemble » et la solidarité intergénérationnelle**

Le vieillissement d'une part non négligeable de la population est inéluctable pour les 30 prochaines années et nécessite une réflexion approfondie à la fois sur les types d'équipements supplémentaires et sur leur répartition sur le territoire.

Véritable défi pour le vivre ensemble et la solidarité intergénérationnelle, les élus souhaitent donc renforcer l'offre de santé sur l'ensemble du territoire à proximité des centres bourgs afin de maintenir une offre de qualité, facilement accessible.



*Ecole élémentaire de Zaessingue*



### **Valoriser l'égalité d'accès aux services numériques grâce au déploiement du réseau Très Haut Débit sur tout le territoire**

En complément des orientations inscrites dans le Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique (SDTAN) de 2010, et dans le but de poursuivre le renforcement de l'attractivité du territoire, la lutte contre la fracture numérique et l'égalité d'accès aux services numériques, Saint-Louis Agglomération contribue au déploiement du réseau Très Haut Débit sur l'ensemble du territoire à l'horizon 2022. Ceci permettra un accès équitable aux services et démarches en ligne, et créera jusque dans les secteurs les plus éloignés des conditions propices au télétravail ou à l'implantation d'entreprises.

### **1.3 Composer l'image du territoire autour de ses éléments paysagers remarquables**

Le territoire de l'agglomération Saint-Louis Trois Frontières est traversé par des unités paysagères contrastées et progressives qui transcendent son périmètre administratif. La volonté du SCoT est d'intégrer les spécificités de ces différentes entités paysagères en tant qu'élément de structuration et d'animation du territoire tant il se révèle un dénominateur commun, vecteur de cohésion sociale et identitaire. Cela se traduira par une préservation et autant que possible une mise en réseau de ces espaces.

Le SCoT affirme la volonté de :

- Préserver et valoriser les potentialités paysagères locales ;
- Mettre en réseau les continuités vertes existantes et/ou à aménager ;
- Développer et promouvoir des lieux de vie structurants, axés sur les notions de « réappropriation de la nature en ville ou à ses abords » du type : jardins, parcs, espaces agricoles agréables pour la promenade... La préservation ou la recréation de ce type d'espace revêt un enjeu fort pour les habitants en tant que lieu de loisirs, d'agrément, de sport, de jardinage, etc..



*Lisière urbaine à Village-Neuf*

## 2- Développer une offre d'habitat plus diversifiée et plus qualitative

Le SCoT s'appuie sur une perspective démographique d'environ **25 000 à 30 000 habitants supplémentaires** sur les 20 prochaines années.

S'il ne s'agit pas d'un objectif à atteindre impérativement, cette perspective démographique est avancée en raison de la volonté politique de poursuivre un accueil de populations nouvelles comme cela se confirme depuis une dizaine d'années sur le territoire pris dans sa globalité.

### 2.1 Permettre à chacun de réaliser son parcours résidentiel...

Le territoire doit anticiper à la fois un très fort dynamisme démographique qui s'appuie sur un fort renouvellement des populations (*cf. partie 1.3 du PADD*), ainsi que des évolutions sociodémographiques soulignées par la croissance de la diversité des profils de ménages.

Il s'agit donc prioritairement de **programmer une offre de logements diversifiée répondant à l'ensemble des parcours résidentiels et des modes de vie**, avec le souci de répondre aux besoins du plus grand nombre de ménages. Cet effort sur la diversification de l'offre de logements concernera toutes les communes, même s'il doit être accentué sur les pôles du territoire.

Pour cela, l'objectif du SCoT porte sur la **poursuite de l'élargissement de l'éventail de logements** :

- Pour ne pas se contenter de la seule maison individuelle : le développement de typologies diversifiées telles que des logements collectifs, des logements individuels denses sur de petites parcelles

(maisons de ville) qui répondent de surcroît à l'objectif d'économie du foncier et d'optimisation de l'offre des déplacements.

- Pour répondre aux besoins aux différentes phases de la vie : une offre complète du studio au T5 (et plus) doit être recherchée.
- Pour répondre aux besoins des ménages de conditions moyennes à modestes qui ne peuvent pas accéder à la propriété : une diversité en termes de statut d'occupation et de financement : locatif social, locatif privé, accession aidée et accession libre...

La création de logements intermédiaires apparaît tout particulièrement nécessaire au vu des besoins actuels et futurs.

Des logements sociaux pourront être construits dans toutes les communes mais le parc sera prioritairement développé dans les communes concernées par les obligations de réalisation d'un pourcentage minimum de logements sociaux imposées par la loi.

### 2.2 Adapter l'habitat aux nouveaux modes de vie et aux nouvelles attentes...

L'objectif est de développer un panel large de réponses à la croissance de la diversité des besoins :

- En répondant aux besoins en hébergement pour les populations spécifiques : étudiants, personnes âgées, personnes handicapées...
- En rééquilibrant l'offre en faveur de plus petits logements qui pourrait contenir des primo-accédants.
- En prévoyant des logements et/ou structures adaptées en centre-ville pour les personnes âgées.



- En adaptant les logements existants pour le maintien à domicile.
- En adaptant le parc ancien existant aux nouvelles attentes : terrasses, jardins, luminosité, économies d'énergie...
- En développant les logements adaptés aux jeunes (en proposant des logements attractifs et de petites tailles ou en développant / incitant à la colocation dans les logements de grandes tailles)

**Le Programme Local de l'Habitat de Saint-Louis Agglomération qui est le document de programmation à l'échelle du territoire et des différentes communes précise la politique communautaire en matière d'habitat.**

### 2.3 Préserver et valoriser le patrimoine bâti

La qualité architecturale et patrimoniale des centres anciens est encore préservée dans la plupart des communes du territoire, quelle que soit leur taille. Ils demeurent le cœur du fonctionnement urbain même si les centralités ont tendance à se déplacer vers la périphérie avec le transfert des points d'attractivité (commerces et services) à l'extérieur de la commune.

Au-delà de ces centres anciens, le territoire dispose de ressources patrimoniales bâties riches et diversifiées... qu'elles soient « anciennes » ou contemporaines, en cœur d'agglomération ou au sein de villages. Ce patrimoine mérite d'être pleinement appréhendé et valorisé. Il participe souvent à l'identité du territoire et témoigne de son histoire.

Dans cette optique, la valorisation des espaces urbains doit se décliner :

- par la préservation des constructions présentant une valeur patrimoniale en plus de celles déjà protégées au titre des Monuments Historique ;
- par la valorisation d'une cohérence architecturale en recherchant l'insertion des bâtiments dans leur site d'implantation, y compris ceux à usage d'activités,
- par l'expression possible de formes architecturales contemporaines lorsque le projet urbain le justifie,
- par un soin apporté à l'intégration des constructions à la topographie des lieux,
- par l'aménagement qualitatif des espaces publics et des espaces libres autour des constructions.

Les formes architecturales favorisant l'optimisation énergétique (conception bioclimatique, maisons passives...) doivent être favorisées lorsqu'elles ne nuisent pas à un ensemble urbain remarquable ou à la qualité d'un secteur d'intérêt patrimonial particulier.

Les objectifs de sauvegarde du patrimoine bâti doivent néanmoins s'articuler avec les opérations de revitalisation des centres-urbains. Pour redevenir attractifs les centres-anciens doivent être adaptés aux nouvelles aspirations des habitants : plus de luminosité, plus de jardins, des terrasses....

## 2.4 Introduire davantage de qualité dans les opérations...

L'objectif volontariste de création de près de 15 500 logements supplémentaires doit **inscrire la création de logements dans une démarche d'habitat de qualité**, par des efforts en matière énergétique, de mutualisation de services urbains (ex : chaufferie collective), d'inscription dans une trame de liaisons douces, de limitation de l'imperméabilisation des sols et de gestion intégrée des eaux pluviales et globalement de plus de nature en ville.

Il s'agit également d'anticiper l'interface entre espaces construits et espaces naturels et agricoles et de les concevoir de manière volontariste et qualitative pour tous (gestion des conflits d'usage).

La réflexion sur la mise en œuvre d'un mode d'habitat durable, économe en énergie est incontournable y compris dans les opérations de rénovation et de réhabilitation de logements (se référer à ce titre aux objectifs développés au chapitre 6 de l'axe 3).

## 3- Positionner l'activité commerciale comme levier d'attractivité économique pour le territoire, tout en préservant les équilibres commerciaux existants

### Structurer un maillage commercial adapté aux particularités géographiques et sociologiques du territoire

Sa diversité géographique, espaces très urbanisées, périurbains et ruraux, et son positionnement géographique, frontalier de la Suisse et de l'Allemagne à moins de 45

minutes de Mulhouse, inscrivent Saint-Louis Agglomération dans un contexte commercial très spécifique :

- quantitativement, le territoire est caractérisé par une densité commerciale correcte en matière de surfaces commerciales, et s'avère ainsi globalement bien équipé au regard de sa densité de population actuelle. Cependant, il est nécessaire de distinguer la répartition de l'offre entre alimentaire et non alimentaire. En effet, la densité commerciale en grandes surfaces alimentaires est élevée, avec une densité supérieure à la densité nationale moyenne. Elle est beaucoup plus faible concernant l'offre non alimentaire ;
- qualitativement, l'offre commerciale s'avère déséquilibrée et incomplète générant un phénomène très conséquent d'évasion commerciale vers les territoires avoisinants et le e-commerce. En effet, l'offre commerciale se caractérise par une forte prépondérance des activités de service, par une offre alimentaire concentrée sur les grandes surfaces et par un déficit d'offre en équipement de la maison et de la personne et particulièrement de marques nationales et internationales ;

Si l'offre territoriale peine à satisfaire entièrement la demande des habitants du territoire, elle ne capte que très faiblement des flux des territoires limitrophes notamment transfrontaliers. Pourtant, les prix des produits divergent fortement (les prix en Suisse étant souvent près de 30% supérieurs aux prix français et allemands), signe d'une offre commerciale insuffisante et/ou inadaptée pour cette clientèle spécifique.

En parallèle, le territoire bénéficie d'un contexte socio-démographique particulier, impactant de fait la dynamique commerciale. En effet, l'agglomération observe une croissance démographique en forte augmentation induisant un potentiel de consommation supplémentaire, mais également un développement parallèle des catégories socioprofessionnelles supérieures et plus largement des professions supérieures à haut niveau de salaire (revenu médian par personne 1,5 fois supérieur à la moyenne nationale).

L'ambition en matière d'activité commerciale de de Saint-Louis Agglomération sera donc tournée vers la réponse aux besoins d'une population cosmopolite à haut niveau de revenu (diminution de l'évasion commerciale actuelle des résidents), et vers la captation parallèle des clients suisses et allemands par la mise en place d'une offre commerciale plus adaptée (développement de l'attractivité commerciale passant par une diversification et une montée en gamme de l'offre, un développement des enseignes nationales et internationales). Cette ambition forte en matière d'attractivité commerciale devra se faire en complémentarité et en synergie avec les polarités existantes maillant l'ensemble du territoire, et notamment du centre-ville marchand de Saint-Louis.

De manière à positionner l'activité commerciale comme réel levier d'attractivité économique pour l'ensemble de l'agglomération tout en préservant les équilibres commerciaux existants, les objectifs en termes de développement commercial portés par le SCoT de Saint-Louis Agglomération sont les suivants :

- **Faire la distinction entre les commerces de proximité** (petit commerce), **les commerces d'importance** (grandes et moyennes surfaces) et **les commerces de destination** ;
- **Maintenir et optimiser les commerces de proximité** dans les **centres bourgs** et sur **l'ensemble du territoire** afin de garantir un bon maillage de l'offre commerciale. Il s'agit d'apporter un service de proximité aussi performant que possible à la population, tout en limitant les déplacements et en favorisant les déplacements doux. Il s'agira notamment de **veiller à la fonction commerciale des pôles secondaires** (Sierentz et Blotzheim) et **au maintien de l'attractivité du centre-ville de Saint Louis**, en développant des concepts complémentaires aux espaces périphériques : proposer une offre différenciante et de qualité, insérée au sein d'aménagements urbains attractifs.
- **Encadrer le développement de commerces d'importance en privilégiant leur implantation dans les zones commerciales existantes ou projetées tout en fixant des objectifs qualitatifs.** A l'inverse, **limiter strictement les développements commerciaux d'importance dans les zones commerciales mixtes et au sein des zones d'activités dont la vocation principale n'est pas commerciale** en plafonnant dans chacune d'entre elles les surfaces à vocation commerciale dans un objectif de non-dépassement.
- **Développer des infrastructures commerciales permettant la montée en gamme et la diversification** de l'offre en adéquation avec les attentes et le niveau de revenu de la population, en s'appuyant sur le pôle majeur de Saint

Louis/Huningue/Hésingue et en accompagnant **l'implantation d'un pôle commercial majeur polarisant et structurant sur le site d'Euro3Lys**, capable d'accueillir des commerces de destination.

- **Favoriser des logiques de maillage sur les achats réguliers, à travers :**
  - L'accueil d'équipements commerciaux de format intermédiaire, rayonnant à l'échelle d'un bassin de vie local, en centralité des pôles « relais » du corridor (Bartenheim, Kembs, Hégenheim, Village-neuf et Hésingue) ; avec toutefois la possibilité sur la commune de Hégenheim de créer une entité commerciale plus importante de par sa localisation frontalière dans un bassin d'habitat et d'activité dense.
  - L'accueil d'équipements de format limité, rayonnant à l'échelle d'un bassin de proximité, en centralité des pôles de proximité de Rosenau, Hagenthal-le-Bas, Ranspach-le Bas, Leymen, Landser et Schlierbach
  - Diversifier les formes de vente en s'appuyant sur les spécificités locales (et notamment en lien avec la partie Ouest du territoire, bénéficiant d'une agriculture à valoriser). L'objectif visé est de générer de nouveaux débouchés commerciaux pour les activités concernées, et de se différencier vis-à-vis des territoires concurrents par un positionnement spécifique.
  - Encourager le développement des commerces ambulants (tournées) et des marchés dans des secteurs où le commerce traditionnel ne peut s'implanter par manque de population.

Le Document d'Orientation et d'Objectifs définira des exigences qualitatives pour l'implantation des nouveaux commerces, de manière à favoriser l'insertion paysagère, l'accessibilité multimodale et à limiter leur impact sur l'environnement.

#### 4- Concrétiser le potentiel touristique du territoire

A l'instar de l'activité commerciale, Saint-Louis Agglomération s'inscrit dans un contexte touristique très spécifique du fait de sa diversité géographique (espaces très urbanisées et ruraux), de son dynamisme économique, de son positionnement géographique frontalier de Bâle et de l'Allemagne, de son accessibilité multimodale et particulièrement de la présence de l'EuroAirport (plus de 8 millions de passagers en 2018).

Le secteur du tourisme fait par conséquent l'objet d'une attention particulière compte tenu des potentialités offertes sur le territoire du SCoT. En effet, l'agglomération de Saint-Louis Agglomération bénéficie dans ce contexte d'atouts en matière touristique :

- Des atouts naturels et patrimoniaux permettant le développement d'une offre de loisirs et de pleine nature (Petite Camargue Alsacienne, Parc des eaux vives, Château du Landskron ...),
- L'existence d'un tourisme d'affaires essentiellement individuel généré par les activités industrielles internationales implantées sur le territoire et sur la Ville de Bâle.
- Une situation stratégique qui permet de rayonner sur l'ensemble des sites touristiques trinational renforcée par la présence d'un aéroport dont une partie des voyageurs sont des touristes à l'arrivée.

### *Petite Camargue Alsacienne*



- Des événements et manifestations reconnus mondialement, organisés à Bâle (Art Basel Baselworld...) et qui peuvent déborder sur Saint-Louis Agglomération.
- Le maillage par des Euro Vélo Routes qui empruntent un vaste réseau de pistes cyclables en pleine nature et qui s'étend entre Bâle, Freiburg, et la forêt de la Hard.
- La présence du Rhin avec son potentiel de développement d'activités de tourisme fluviales (croisières, ...).

Cependant, le diagnostic touristique a permis de mettre en avant plusieurs points de faiblesses, qui pénalisent aujourd'hui la dynamique touristique globale du territoire :

- Une notoriété limitée de la destination du fait d'un manque d'identité globale du territoire : un territoire peu identifié d'un point de vue touristique qui reste dans l'ombre de Bâle.
- L'absence d'équipements touristiques structurants sur le territoire capable de générer une attractivité supra-territoriale.
- Une Localisation à l'extrême Sud de l'Alsace, hors des principales routes touristiques, et déconnecté des pôles touristiques alsaciens et de ses codes traditionnels.
- Un parc hôtelier qui compte une part importante d'hôtellerie indépendante et sous réseau volontaire. Ces établissements souvent de petite capacité apparaissent en décalage avec les nouvelles attentes des clientèles et risquent d'être marginalisés par les nouveaux entrants sur le marché.
- Un parc hôtelier dont la dynamique repose essentiellement sur un tourisme d'affaire et dont la clientèle d'agrément n'est pas assez développée pour lisser les effets de saisonnalité.
- Une concentration des hébergements au sein des communes du corridor et plus particulièrement autour de Saint Louis.

Ces observations propres au territoire sont couplées à un développement de l'offre d'hébergement marchand non négligeable de l'autre côté de la frontière Suisse et dans les plus grandes agglomérations alsaciennes (un tourisme d'affaires important sur le

secteur Suisse, et un tourisme de loisirs développé sur le secteur de Mulhouse), ainsi qu'à une promotion touristique soutenue de ces territoires voisins.

Face à ces constats, le secteur du tourisme a été identifié comme secteur identitaire à renforcer dans le volet économique du SCoT. En capitalisant sur l'important réseau de transport actuel et sur ses nombreux développements futurs (ferroviaires, fluviaux, aéroportuaires, ...), les élus ont souhaité affirmer des objectifs ambitieux en matière de développement touristique :

- **Soutenir l'implantation sur Saint-Louis Agglomération de programmes touristiques et de loisirs majeurs**, rayonnant à l'échelle du Sud-Alsace et plus largement au niveau régional et trinational et particulièrement le **développement de projets de loisirs marchands au sein du quartier d'affaires Euro3Lys** et de son pôle de loisirs. Ces nouvelles activités touristiques de destination permettront de générer des nuitées sur le territoire et d'y allonger les séjours.
- **Encourager les projets touristiques dans le cadre d'une stratégie capitalisant sur les atouts en matière d'environnement naturel** du territoire (paysages variés, atouts patrimoniaux, petite Camargue et thématique de l'eau ...), en étoffant **les circuits de randonnée douce, les pistes cyclables en lien avec les voies vertes et la structuration de sites incluant des activités de loisirs de plein air** : mise en valeur de l'eau, réaménagements des gravières, équipements sportifs spécifiques de type parcours de Golf, parcs paysagers.

- **Valoriser la production locale et les atouts français**, notamment en lien avec la production agricole du territoire (gastronomie au sens large, magasins de producteurs, marchés de plein vent...)
- **Structurer et diversifier l'offre d'hébergements marchands à l'échelle du territoire dans une double ambition :**
  - **Développer les nuitées des touristes d'affaires (échelle trinationale)** sur le territoire du SCoT en soutenant la montée en gamme des offres et des infrastructures hôtelières de tourisme en adéquation avec les attentes spécifiques du tourisme d'affaires et particulièrement des groupes (séminaires,...) à proximité des frontières avec la Suisse et l'Allemagne et des sites connectés aux infrastructures de transport.
  - **Développer et fixer la clientèle d'agrément en proposant un hébergement selon des gammes larges** (offre de plein air, hôtels moyenne gamme, chambres d'hôtes, gîtes...) et en **structurant l'offre d'accueil touristique dans les villages** : prioriser le développement des hébergements marchands de petite taille en cœur de Villages, permettre la mutation du bâti agricole vers des structures d'hébergements touristiques de petite taille (gîtes, chambres d'hôtes...) et le développement de projet d'hébergements atypiques.

Le territoire devra engager parallèlement à l'ensemble de ces projets de développement une stratégie de valorisation des atouts du territoire afin de lui générer une véritable identité capable d'accroître sa notoriété.



## 5- Améliorer les conditions de mobilité sur le territoire

La forte attractivité territoriale, le positionnement trinational, la transition énergétique, le souhait de garantir ses temps de déplacements ou encore la polarisation des hommes et des activités au sein de la plaine rhénane font partie des principaux facteurs de la croissance des besoins de mobilités envers lesquels il est nécessaire pour le SCoT d'apporter des réponses.

De même, l'évolution rapide des modes de vie est un facteur d'augmentation des mobilités et de diversification et de segmentation des temporalités, rendant toujours plus complexe l'organisation des déplacements.

Le développement des transports collectifs constitue l'un des fondements du projet d'aménagement et de développement durables du SCoT. Il s'agit pour l'agglomération de poursuivre le développement progressif d'un système de déplacements offrant des alternatives crédibles, efficaces et pour tous à l'«autosolisme» ; c'est-à-dire en conservant l'ambition de desservir le territoire par une diversification de l'offre pour l'adapter aux besoins des populations et des activités, ainsi que d'accompagner les échanges avec les territoires voisins.

### 5.1 Prioriser le développement des transports en commun structurants...

Le SCoT assume l'objectif d'assurer la desserte en transports collectifs des pôles de l'armature urbaine du territoire.

Cela sous-entend :

#### ➔ De renforcer la desserte ferroviaire structurante :

Les quatre gares et arrêts SNCF du territoire offrent aux usagers un service de transport en commun cadencé pour relier le Nord au Sud, service dont la fréquentation est en hausse constante. L'augmentation des fréquences et de l'amplitude horaire devra être recherchée en collaboration avec les autorités organisatrices de mobilités.

La desserte ferroviaire de l'aéroport, prévue par raccordement direct de la voie ferrée, sera le projet d'envergure sur cet axe puisqu'il reliera la gare de Saint-Louis et plus largement la plaine d'Alsace et l'agglomération suisse à l'Aéroport trinational. Ainsi, le RER trinational pourra se prolonger jusqu'à l'EAP et Mulhouse permettant d'améliorer considérablement les interconnexions du réseau des transports en commun de l'agglomération trinationale. Cette infrastructure devra être conçue de façon à s'intégrer dans le parti d'urbanisme et paysager du projet Euro3lys.

#### ➔ De renforcer l'intermodalité aux gares ou arrêts :

L'amélioration de l'intermodalité et l'affirmation du rôle central des gares dans la chaîne des déplacements s'inscrit dans une continuité directe du développement de la desserte en transports en commun, en particulier en réponse aux besoins des migrations pendulaires. Les gares doivent devenir de véritables pôles d'échanges entre les différents modes de transport, en cherchant à fluidifier au maximum l'organisation de ces échanges.

Les principes de rabattement vers les gares et arrêts de chemin de fer ou vers les lignes de bus structurantes sont à développer. Il devra être proposé dans ces secteurs des capacités de stationnement pour vélos (cf. abris couverts et sécurisés notamment),



voitures individuelles mais également pour l'autopartage. Une politique de stationnement favorisant le report modal devra être poursuivie.

La plate-forme pluri-modale majeure du territoire au niveau de la gare de Saint-Louis bénéficiant d'un vaste parking-relais et connectée au tram et aux réseaux de bus devra tout particulièrement poursuivre son essor.

➔ **De permettre le développement des prolongements de lignes de tramway sur le territoire :**

Dans le cadre du développement des transports urbains de l'agglomération bâloise, le prolongement des lignes de tramway bâlois sur les communes de Saint-Louis et de Huningue contribuera à mettre en relation, au-delà des frontières, différents quartiers de l'agglomération trinationale et des plates-formes plurimodales essentielles (gares, EAP).

L'extension de la ligne 3 du tram bâlois vise à déployer 2,5 km de ligne nouvelle entre la Gare de Saint-Louis et l'EUROAIRPORT.

Le projet à plus long terme d'extension du tram 11 s'étend sur Huningue et une nouvelle liaison devrait relier le Badische Bahnhof à la gare de Saint-Louis en empruntant un nouveau pont sur le Rhin.

L'arrêt du tram suisse à Leymen est à maintenir et à renforcer dans l'organisation de la desserte en transports en commun.

➔ **De consolider l'armature des liaisons centrales du réseau Distribus et réaliser les aménagements nécessaires au développement du maillage de rabattement vers le réseau structurant**

SLA est autorité organisatrice de la mobilité durable. Le développement récent du réseau de bus urbain dénommé "Distribus" dessert la quasi-totalité des pôles définis dans l'armature urbaine.

L'objectif est de tendre vers une poursuite du renforcement de l'offre par un cadencement accentué, une amplitude de service augmentée et la mise en place de lignes nouvelles, notamment transversales dans la plaine et en interconnexion avec le réseau de l'agglomération mulhousienne.

➔ **De renforcer les liaisons structurantes Est-Ouest aujourd'hui jugées déficientes**

De manière complémentaire aux différents projets et principes précédemment évoqués, le territoire souhaite la mise en place de nouvelles lignes de bus pour :

- Une liaison structurante de type « car à haut niveau de service » reliant la gare d'Altkirch à la gare de Saint-Louis dans une logique de multimodalité.
- Une future liaison rapide entre l'EuroAirport et Lörrach.

➔ **Renforcer le lien entre urbanisme et déplacements (alternatifs à la voiture : circulations douces, transports collectifs, ...) dans une logique de réduction des temps de déplacements**

La généralisation de l'usage automobile a grandement contribué à la dilatation des espaces d'implantation possibles (résidentiels, économiques...) plutôt qu'à la généralisation de la réduction des temps de déplacements. Grâce au progrès technique, les vitesses ont augmentées et les pratiques de mobilités ont bouleversé la morphologie des territoires ancestraux. Devant les enjeux annoncés de hausse des carburants et de limitation des atteintes à l'environnement, retrouver une attractivité des courtes distances et des temps de déplacements dans un contexte de forte croissance démographique signifie non seulement de densifier les futures constructions dans des espaces desservis par les transports en commun, mais aussi d'encourager le recours à la pratique du chrono-aménagement.

Ainsi, en cohérence avec les objectifs de développement des transports collectifs et de renforcement de l'armature urbaine, **le SCoT affirme la nécessité d'améliorer l'articulation entre l'urbanisation et les modes de transport.**

Il s'agira donc de chercher à rapprocher dans le temps et dans l'espace lieux résidentiels, lieux de travail, lieux de consommation et lieux récréatifs.

Pour cela, le PADD affirme plusieurs objectifs ayant pour but de réduire les temps de parcours et l'amélioration de la qualité de vie :

- **Privilégier le développement de l'urbanisation sur des zones déjà desservies** par une offre en transports en commun ;
- Intégrer si possible dans les choix de localisation des nouveaux sites urbanisés une **réflexion sur la qualité de leur desserte en transports en**

**communs vis-à-vis des principaux lieux générateurs de mobilités** (principaux lieux d'emplois, centralités commerciales, équipements structurants, etc.).

- **Encourager les pratiques commerciales et d'emplois de proximité**, ainsi que le développement de commerces ambulants et les livraisons à domicile pour limiter l'amplitude des déplacements d'achat,

#### ➔ **Chercher à réduire les trajets automobiles de courte distance**

Le développement et la sécurisation du maillage de trames douces en faveur de la mobilité durable (piétons et cyclistes) doit à terme offrir une solution crédible aux besoins de mobilités sur de courtes distances. Des gains de temps pourront ainsi être envisagés en circulant de manière indépendante des aléas de la circulation routière (trafics, stationnement, etc.) amenée à se développer.

## 5.2 Poursuivre l'amélioration du maillage routier du territoire et résorber les points noirs...

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

Dans le respect d'un souci global de régulation et de maîtrise du trafic automobile, il admet la nécessité d'amélioration et de renforcement du réseau du territoire, lorsque ceux-ci accompagnent ou ne remettent pas en cause la politique du SCoT en faveur des transports collectifs. Il s'agit notamment de supprimer les points de congestion du

réseau routier. Il conviendra aussi d'anticiper les nouveaux flux générés par la poursuite de la croissance de population et les grands projets d'aménagement.

→ **En permettant les améliorations ,renforcements du réseau structurant viaire**

Les conditions de circulation routière sur les axes majeurs du territoire (A35, RD105 principalement) doivent être améliorées en tenant compte de l'arrivée d'une population supplémentaire, la création d'équipements ou de secteurs économiques de plus ou moins grandes envergures. Il apparaît indispensable d'adapter et de renforcer le réseau routier. Les principaux projets sur le territoire sont listés dans le chapitre 1.3 de l'axe 1. Ces projets s'inscrivent dans l'optique de réduire les phénomènes de congestion tout en s'accordant avec la politique de développements des transports collectifs .

→ **En améliorant la desserte locale en termes d'organisation et de gestion des flux**

Le réseau secondaire, notamment sur les axes Est-Ouest est aujourd'hui fortement sollicité pour les migrations pendulaires. Celui-ci devra faire l'objet d'aménagements pour en garantir la qualité et la sécurité .

→ **En préservant la faisabilité d'une interconnexion viaire trinationale**

Le territoire est actuellement exposé à une saturation relative des infrastructures routières en particulier sur l'axe Nord-Sud qui reste le plus fréquenté, notamment pour les flux de transit. Il existe aujourd'hui des axes routiers structurants permettant de contourner l'agglomération trinationale dans ses parties suisse et allemande.

A l'échelle de SLA, la création d'un franchissement supplémentaire sur le Rhin vers l'Allemagne reste envisagée avec une localisation envisagée au niveau de Kembs qui pourrait néanmoins évoluer. Ce potentiel devra être à minima préservé à l'horizon 2040.

*Le pont du Palmrain fait l'objet de congestions régulières à résorber*



### 5.3 Encourager le développement d'une offre alternative de transports collectifs dans les territoires peu denses...

Si les pôles urbains de la plaine rhénane disposent déjà d'équipements structurants de transports publics et font l'objet de projets de renforcement de leur armature, l'objectif de favoriser des rabattements depuis les parties rurales vers ceux-ci et notamment dans les secteurs de gares ne doit pas être porté que par l'usage automobile individuel. L'objectif du SCoT est bien de proposer **une offre pour les territoires peu denses (situés dans les collines)**. Afin de diversifier l'offre de transports collectifs routiers, le territoire souhaite maintenir l'offre de transport à la demande sur le territoire ou le cas échéant le substituer ou le compléter à d'autres dispositifs plus performants tenant compte des technologies et pratiques nouvelles.

## 5.4 Soutenir des actions diverses en faveur d'une réduction de la circulation automobile

Des marges de progression pour lutter contre l'autosolisme sont très importantes notamment grâce à la mise en relation de plus en plus facile des usagers via des applications sur les smartphones. Aussi, le covoiturage sera encouragé, notamment par la poursuite de l'aménagement d'aires de stationnement. Elles seront préférentiellement localisées à l'amont des points de congestions routières.

Par ailleurs, la mise en place de plans de déplacement des entreprises sera encouragée.

## 5.5 Définir un schéma des pistes cyclables à l'échelle de SLA...

Afin de changer de braquet sur la pratique des mobilités cyclables, et pour prévenir un risque de morcellement des actions et aménagements menés au gré des opportunités et des projets, l'agglomération souhaite se doter d'un projet global prospectif. C'est par la combinaison entre la garantie de disposer d'itinéraires continus et sécurisés et des aménagements annexes complémentaires (garages sécurisés, ateliers de réparation, etc.) que la pratique pourra se généraliser pour des usages quotidiens ou de loisirs. C'est ce à quoi vise à répondre la réalisation d'un schéma directeur cyclable.

Celui-ci pourra notamment :

- Prioriser les actions à mener en termes d'aménagements : créations de voies dédiées, sécurisation de carrefours, intermodalité dans les secteurs de gare, etc ;
- Organiser un maillage du territoire, à la fois par des liaisons entre polarités, villages et gares, mais aussi au sein des polarités pour des usages de

proximité et du quotidien. Il s'appuiera sur les aménagements existants (pistes cyclables, parkings ...)

- Connecter les équipements et infrastructures cyclables aux réseaux des territoires limitrophes ;
- Favoriser la résorption des coupures sur les liaisons cyclables existantes ;
- Inciter au développement de la pratique cyclable par des actions de sensibilisation et de pédagogie ;
- S'inscrire dans une dimension internationale (EuroVéloRoutes), transfrontalières (comme à Leymen) et connectée aux réseaux doux voisins et notamment au réseau de l'agglomération trinationale ;
- Prendre en compte les nouvelles mobilités actives (vélos électriques...)






*La passerelle des Trois Pays*






*L'ouverture de liaisons cyclables, comme entre Bartenheim – Rosenau concoure à la généralisation de la pratique cycliste sur le territoire*

## Poursuivre les actions d'amélioration des conditions et de la qualité de vie à l'échelle du territoire




### Prioriser le développement des transports en commun structurants

-  Renforcer la desserte ferroviaire structurante
-  Développer l'intermodalité autour des gares
-  Prolonger les lignes de Tramway / RER
-  Consolider l'armature du réseau structurant Distribus
-  Développer le réseau de rabattement vers le réseau structurant Distribus
-  Points d'échanges
-  Développer une liaison par car à haut niveau de service entre Altkirch et Saint-Louis + liaison vers Lörrach
-  Renforcer la desserte de l'Euroairport au sein du maillage de l'offre en transports en commun

### Poursuivre l'amélioration du maillage routier du territoire et résorber les points noirs...

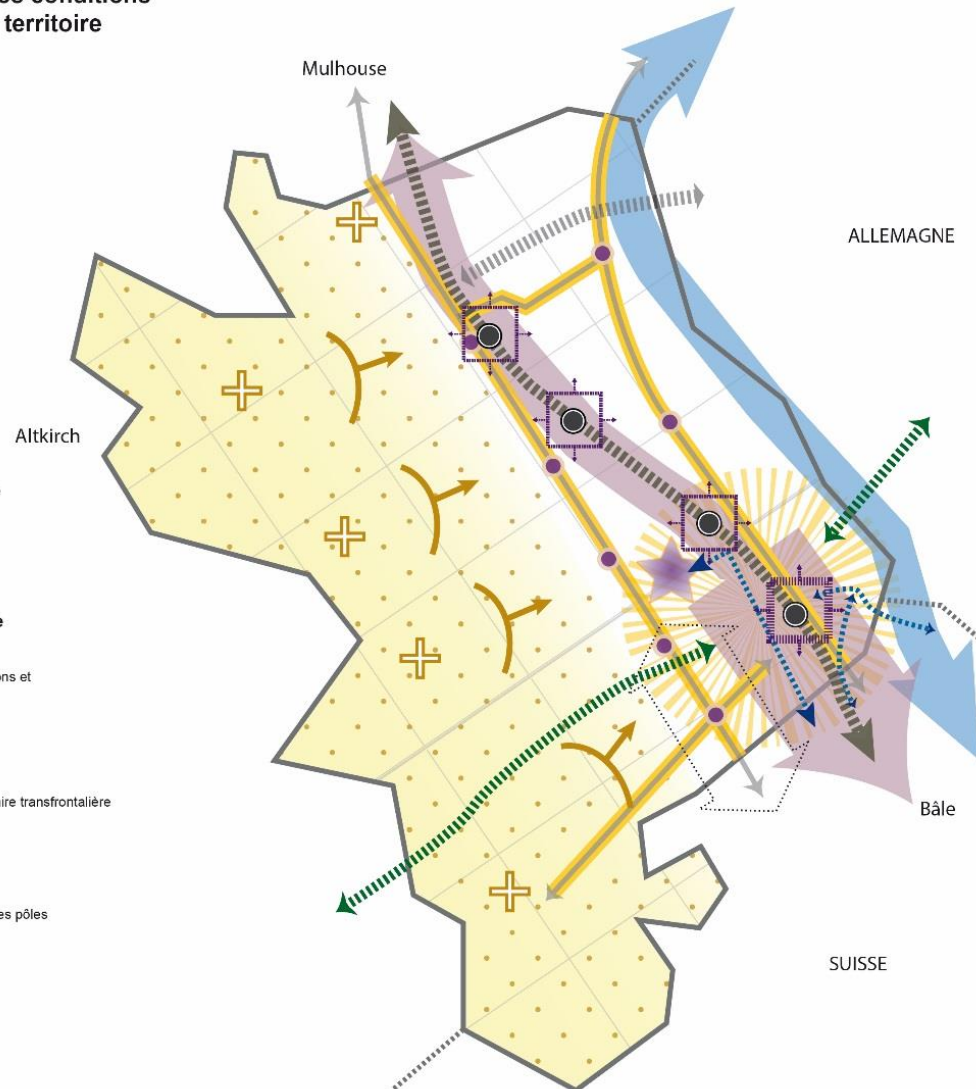
-  Améliorer la desserte locale et permettre les améliorations et renforcements ponctuels du réseau viarie
-  Améliorer la connexion viarie transfrontalière
-  Réfléchir à la création d'une nouvelle interconnexion viarie transfrontalière

### Encourager le développement d'une offre alternative de transports collectifs dans les territoires peu denses

-  Privilégier un principe de rabattement automobile vers les pôles multimodaux...
-  ... Et développer le maillage des aires de covoiturage à l'amont des zones de congestion
-  Maintenir une offre pour les territoires captifs

### Encourager les transports de marchandises par voie d'eau

-  Garantir le développement et la vitalité du transport par voie fluviale



# Axe 3

## Relever les défis environnementaux à l'échelle du territoire

- 1- Assurer un développement soutenable du territoire au niveau foncier
- 2- Préserver la biodiversité sur le territoire
- 3- Gérer de façon équilibrée et durable la ressource en eau
- 4- Gérer durablement les autres ressources naturelles
- 5- Préserver les paysages
- 6- Définir une stratégie pour atténuer les effets liés au changement climatique
- 7- Limiter l'exposition aux risques de la population et réduire les nuisances

## 1- Assurer un développement soutenable du territoire au niveau foncier

### 1.1 Réduire la consommation du foncier des espaces agricoles et naturels...

La pression foncière de l'urbanisation ne va pas s'atténuer dans les années à venir pour Saint-Louis Agglomération. On sait qu'actuellement la consommation foncière des espaces agricoles y est forte. Avec une consommation estimée, entre 2008 et 2017 inclus, de 332 ha hectares environs de terres agricoles et d'espaces naturels au profit d'espaces artificialisés, le territoire se doit de maîtriser son développement.

Cette consommation foncière intègre les espaces urbains (habitat et espaces urbains spécialisés), les équipements sportifs et de loisirs et les emprises d'activités (industrielles, commerciales, artisanales et agricoles).

Elle ne comprend pas les golfs, les carrières, et les emprises aéroportuaires (pistes, bâtiments et autres espaces).

La prospective apporte la certitude que les territoires qui sauront conserver de vastes espaces ouverts, aux qualités agronomiques, éco-systémiques et paysagères avérées, auront demain à coup sûr des avantages à faire valoir. Les espaces ouverts, agricoles, naturels et forestiers sont des contributeurs cruciaux aux richesses de demain. Avoir une politique active et résolue à leur égard devient une nécessité pour le développement.

**La gestion économe du sol constitue l'un des éléments fondamentaux du projet de territoire** en écho notamment aux lois Grenelle et ALUR ainsi qu'au SRADDET.

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

Cela suppose de :

- Favoriser le renouvellement urbain lorsqu'un potentiel existe et peut être mobilisé (c'est-à-dire la restructuration de secteurs anciennement urbanisés) et optimiser le tissu urbain existant (urbanisation des « dents creuses ») pour accueillir des logements, des équipements, des activités économiques. L'objectif étant ici de donner la priorité au renouvellement urbain et au réemploi des friches.
- Changer la manière de produire du logement pour être plus économe en foncier : rechercher une plus grande densification dans les nouvelles opérations d'aménagement.
- Optimiser l'occupation des zones.

Une quantification de l'effort consenti en termes de consommation économe de l'espace ventilé par secteurs géographiques figure dans le Document d'Orientations et d'Objectifs du SCOT



## 1.2 Densifier les tissus urbains existants et promouvoir la « compacité » urbaine...

Le principe mis en avant est de valoriser au mieux les opportunités foncières, ou immobilières, dans des secteurs où une densification semble pertinente.

Cette recherche de compacité des structures urbaines conforte le fonctionnement groupé des entités urbaines et répond à un objectif de limitation de l'étalement urbain et de l'étirement du bâti le long des voies et préserve ainsi les espaces agricoles et naturels de l'artificialisation.

Le développement interne aux enveloppes urbaines est à renforcer davantage encore dans les secteurs desservis ou amenés à être desservis par les transports en commun. Au-delà des pôles identifiés sur le territoire, l'opportunité de développer des produits immobiliers diversifiés plus « denses » doit aussi pouvoir concerner les communes rurales.

La revitalisation des centres-villes et des centres-bourgs est un point fort du projet politique sur le territoire avec un objectif de les rendre plus attractifs. La réhabilitation et la restructuration urbaine pour lutter contre la vacance sont tout particulièrement visés.

Cette politique volontariste en matière d'habitat doit s'accompagner d'actions parallèles de requalifications d'espaces publics, de végétalisation, de mise en valeur du patrimoine, de développement économique dont commercial, culturel, de réalisations d'équipements publics, d'offre d'espaces naturels de proximité... afin de créer à terme des lieux de vie recherchés.

Certaines zones d'activités du territoire ont déjà plusieurs décennies. **Les sites existants, inoccupés ou faiblement occupés sont les cibles à privilégier pour un renouvellement urbain et une valorisation optimale de l'espace déjà artificialisé.** Des démarches de requalification, dont certaines déjà engagées, doivent être poursuivies (requalification du site des anciens ateliers de Saint-Louis, requalification d'anciens sites industriels à Huningue et Saint-Louis, anciennes emprises de gravières, etc...). Il s'agit là d'un enjeu majeur.

Cette approche implique :

- D'identifier et réduire les sources de nuisances environnementales (pollutions, gestion de l'eau, gestion des déchets...)
- De valoriser certains sites : optimisation des espaces et accompagnement de leur mutation progressive
- De qualifier les aménagements paysagers et urbains, reconquérir le patrimoine industriel
- D'améliorer et développer les dessertes
- De promouvoir les services dans les zones d'activités

Le **potentiel des berges du Rhin** au sein de l'agglomération trinationale en est l'illustration positive. Les actions de revalorisation et de reconquête d'espaces industriels créent une réappropriation sociale de la ville et engendrent aussi un lien fédérateur avec les pays voisins.

## 2- Préserver la biodiversité sur le territoire

Le territoire du SCoT abrite une grande diversité de milieux naturels faisant l'objet de protection ou d'inventaires. Ils représentent une grande richesse :

- les espaces forestiers et notamment le vaste massif de la Forêt de la Hardt, qui s'est développé sur un substrat sec;
- les zones naturelles de la Bande Rhénane et du Grand Canal d'Alsace avec des écosystèmes humides remarquables comme la Petite Camargue Alsacienne et plusieurs anciennes gravières localisées sur les terrasses alluviales;
- les zones humides situées en tête de bassin versant;
- les milieux ouverts constitués par des pelouses et des prairies (pelouses sèches de l'Aéroport, petit parcellaire avec la mosaïque de cultures du Sonnenglitzer,...).

Plus précisément, le territoire de Saint-Louis Agglomération présente une trame écologique formée de réservoirs et de corridors :

- **8 Réservoirs de biodiversité d'intérêt national et régional dont :**
  - la bande rhénane, la forêt de la Hardt, la Petite Camargue alsacienne, l'ensemble Brotzkiwald / Eichwald ;
  - des réservoirs d'intérêt local (boisements, prairies, zones humides).
- **Des corridors écologiques :**
  - dans le sens Nord-Sud : Hardt - Bande rhénane - Petite Camargue alsacienne et talus sundgauvien ;
  - dans le sens Est-Ouest : les cours d'eau du Sundgau ;

- les boisements/milieux ouverts de la terrasse alluviale.

En revanche, certains corridors sont menacés car fragmentés par le passage de L'Autoroute A35 et le développement de l'urbanisation. Il convient de les préserver, voire de les restaurer.

### 2.1 Préserver les continuités écologiques

Les élus du territoire affirment leur volonté de préserver la biodiversité grâce au maintien et au renforcement des éléments qui constituent la Trame Verte et Bleue définie dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique et affinée au niveau du SCoT (réservoirs de biodiversité et corridors écologiques).

Pour cela, ils entendent :

#### → Protéger les noyaux de biodiversité, notamment :

- les sites naturels d'intérêt national ou régional : la Petite Camargue alsacienne, la forêt de la Hardt, les massifs forestiers du Sundgau en contact avec le Jura ;
- les réservoirs écologiques d'intérêt local : grands massifs forestiers, ensembles prairiaux, zones humides.

#### → Maintenir et restaurer les corridors écologiques :

- en évitant leur coupure par l'urbanisation, les infrastructures et installations diverses ;
- en favorisant leur préservation et l'amélioration de leur fonctionnalité lors de l'aménagement d'infrastructures nouvelles (ouvrages pour la faune) et

la renaturation des cours d'eau (suppression ou adaptation d'ouvrages hydrauliques) ;

- en les utilisant comme support d'activités de détente et de loisirs, lorsque cela est compatible avec la préservation de leur fonctionnalité.

→ **Préserver les éléments de nature ordinaire :**

- les haies, vergers, arbres isolés, arbres d'alignements, bosquets, ripisylves, pelouses sèches ;
- le talus sundgauvien et le talus entre la plaine fluviale et la terrasse alluviale ;
- les ceintures de milieux naturels variés, qui entourent les villages (vergers, jardins, prairies, friches).

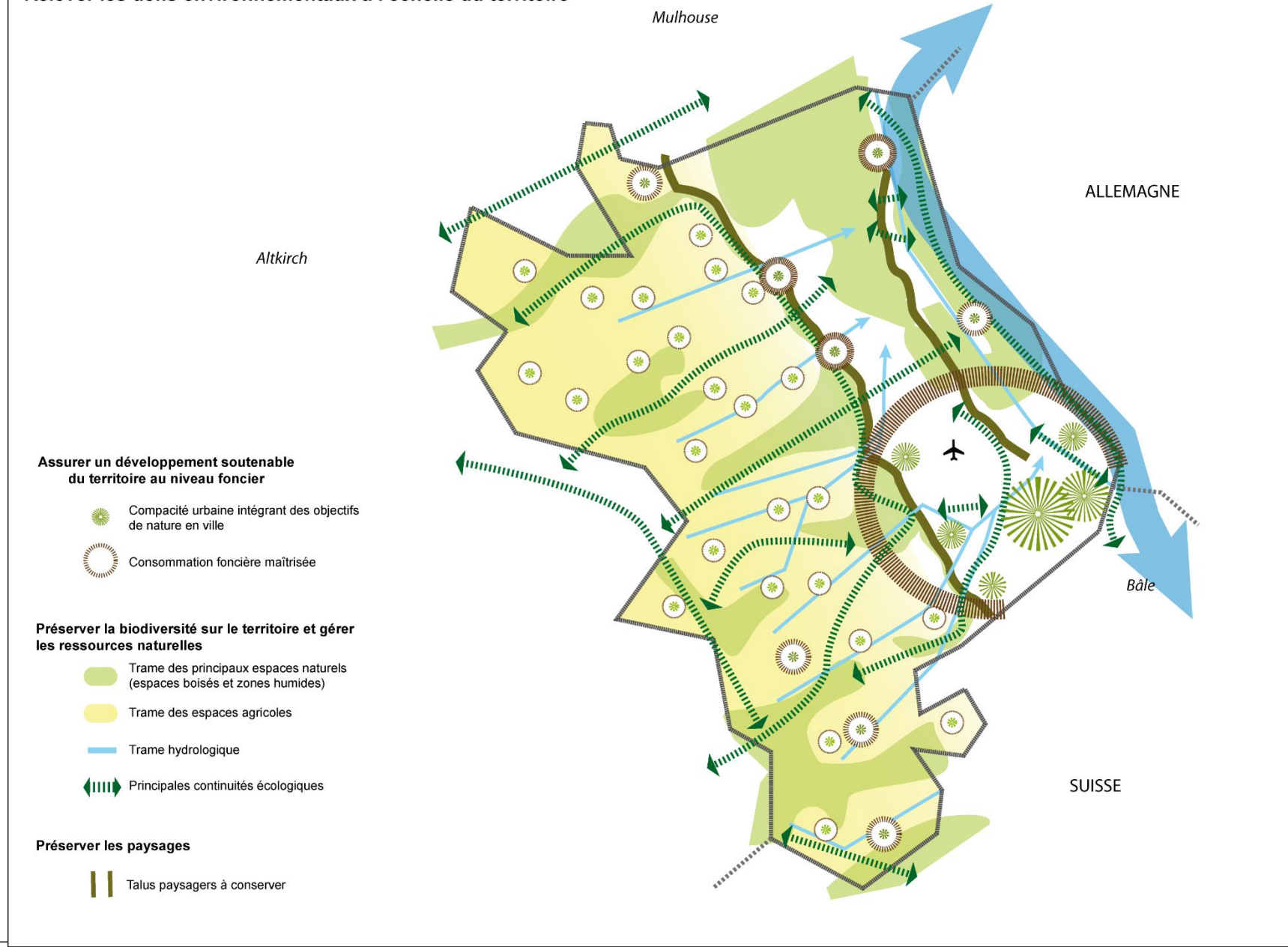
→ **Préserver de l'urbanisation les zones humides :**

- Les zones humides remarquables inscrites au SDAGE Rhin-Meuse et celles recensées dans le SAGE III nappe Rhin;
- Les zones humides ordinaires, en mettant en œuvre la démarche éviter/réduire/compenser lors de l'étude des projets d'aménagement, lorsque ces zones humides sont concernées.

→ **Maintenir et renforcer des espaces de respiration au sein et en périphérie des zones urbanisées,** en créant et conservant des parcs urbains, des espaces verts, et en favorisant les liaisons entre ces espaces grâce à des alignements d'arbres, des bandes enherbées...



## Relever les défis environnementaux à l'échelle du territoire



### 3- Gérer de façon équilibrée et durable la ressource en eau

Les petits cours d'eau du territoire ont souvent fait l'objet de travaux de rectification ou de canalisation de leur cours, avec dans certains cas la création de lits perchés par rapport au terrain naturel.

Ces travaux ont provoqué une dégradation de leurs caractéristiques géomorphologiques et écologiques, mais différents projets de renaturation existent.

La qualité des eaux superficielles est souvent inférieure au « Bon état », et la dégradation constatée est surtout liée aux pratiques agricoles (nitrates et pesticides) dans le Sundgau.

La ressource en eau est assurée par la nappe d'Alsace sur la partie Est du territoire et la nappe du Sundgau sur la partie Ouest.

Ces masses d'eau ne posent pas de problème en terme quantitatif, mais leur état qualitatif est inférieur au bon état.

A noter que la compétence GEPAPI et le regroupement des différents syndicats d'alimentation et d'assainissement de la Communauté d'Agglomération au sein d'une même entité vont permettre d'améliorer l'efficacité des actions engagées sur le territoire dans le domaine de l'eau.

La gestion équilibrée de la ressource en eau est déjà encadrée par le SDAGE et le SAGE, mais les élus réaffirment dans le SCoT leur volonté d'assurer une gestion équilibrée de la ressource en eau.

**En préservant les eaux superficielles**, grâce à :

- la préservation du réseau hydrographique et la limitation des interventions sur les cours d'eau et leurs abords en dehors des aménagements de sécurité et de renaturation ;
- la mise en œuvre d'un mode doux de gestion des eaux pluviales lors des nouvelles opérations d'aménagement (noues, infiltration à la parcelle où c'est techniquement possible...).

**En protégeant la ressource en eau, en maintenant sa qualité et en améliorant la distribution de l'eau potable**, par :

- Un renforcement des interconnexions du réseau d'eau potable pour satisfaire aux futurs besoins et sécuriser l'alimentation ;
- Un encouragement de pratiques culturelles respectueuses de l'environnement, en particulier dans les aires d'alimentation et les périmètres de captages ;
- La prise en compte des capacités d'alimentation en eau potable et en assainissement dans les choix d'urbanisation des communes.



## 4- Gérer durablement les autres ressources naturelles

### 4.1 Gérer durablement l'extraction des ressources minérales

Le territoire assure une production importante de granulats, en partie utilisés sur les territoires voisins, mais aussi en Suisse et en Allemagne. Mais il devrait connaître une baisse dans les prochaines années de son taux de production par manque de nouvelles autorisations.

Le SCOT encourage à la poursuite de cette exploitation des granulats, mais dans le respect de l'environnement et du paysage.

Pour ce faire, il veille à :

- favoriser l'extension de l'exploitation des sites actuellement exploités,
- limiter l'ouverture de nouvelles carrières aux zones ne présentant pas une grande sensibilité écologique ou paysagère, comme le prévoit le Schéma Départemental des Carrières, puis en prenant en compte le futur Schéma Régional,
- favoriser lorsque cela est possible l'exportation des matériaux par la voie d'eau,
- Éviter les nuisances liées à l'exploitation (bruit, poussière, vibrations), et au transport des granulats vis-à-vis de la population résidente,
- Encadrer la reconversion des sites en fin d'exploitation, en termes de vocation et de reconquête environnementale et paysagère.

### 4.2 Réduire, recycler et valoriser les déchets

La réduction du volume de déchets produits, ainsi que l'optimisation du recyclage et de la valorisation des déchets collectés sur le territoire sont des objectifs visés par le SCoT.

Pour atteindre ces objectifs, le SCOT vise à :

- optimiser la collecte sélective (déchets fermentescibles, matériaux d'emballage, textiles),
- accroître la valorisation énergétique des déchets,
- développer des nouvelles filières de valorisation notamment biodéchets,
- développer des actions de sensibilisation des habitants et des entreprises dans ce domaine.

### 4.3 Préserver les terres agricoles...

La protection à long terme des espaces agricoles doit donner aux agriculteurs la visibilité nécessaire au développement de leur activité économique. Elle doit aussi assurer la préservation des grandes entités agricoles et paysagères et leurs fonctions majeurs dans la préservation de l'eau et de la biodiversité.

Le PADD définit les objectifs pour la préservation des espaces agricoles. Il défend un mode d'urbanisation qui optimise le foncier disponible ou en mutation dans les tissus urbains existants et limite les extensions sur des terres agricoles.

Le PADD fixe comme objectif de préserver à long terme les espaces agricoles définis par :

- le rôle majeur qu'ils jouent pour l'activité agricole (qualité des sols, homogénéité du foncier, proximité des exploitations) ;
- la préservation des ressources naturelles (eau, biodiversité);
- la gestion/valorisation des paysages et la qualité du cadre de vie (espaces de loisirs).

#### 4.4 Gérer de manière durable les espaces boisés et massifs forestiers

Les espaces boisés et les massifs forestiers du territoire présentent de nombreux intérêts et usages (production ligneuse, protection de la ressource en eau, participation à la régénération de la qualité de l'air, élément paysager, intérêt écologique, espaces de loisirs).

Il est nécessaire de conforter la préservation et la valorisation de ces espaces boisés dans leur fonction économique et comme éléments structurants de la trame écologique et de la trame paysagère.

Il s'agit donc sur le territoire du SCoT, de :

- maintenir et de préserver les surfaces forestières sur l'ensemble de son territoire en compensant les éventuels défrichements.
- préserver la biodiversité au sein des boisements,
- éviter une dégradation des sols lors de l'exploitation des bois,
- éviter une surexploitation de la ressource ligneuse

## 5- Préserver les paysages

### 5.1 Conserver les éléments structurants du grand paysage

Comme évoqué précédemment, Saint-Louis Agglomération présente plusieurs unités paysagères (la basse plaine rhénane, la haute terrasse alluviale, le Sundgau oriental, le vallon de Steinbrunn, le Jura sundgauvien), chacune se différenciant par la nature des sols, le relief et la densité de l'urbanisation.

Il s'agit sur le territoire du SCoT, de :

- Limiter l'implantation de bâtiments agricoles dans les secteurs paysagers sensibles, à l'approche des villages,
- Conserver les deux talus structurants : le talus sundgauvien et le talus entre la plaine alluviale et la terrasse alluviale,
- Fixer des limites à l'urbanisation, pour éviter de nouvelles conurbations,
- Dans le Sundgau, préserver de l'urbanisation les paysages ouverts à forte sensibilité paysagère (périphérie des villages, vallons, abords des massifs forestiers),
- Dans la plaine, préserver de l'urbanisation les paysages ouverts à forte sensibilité paysagère (zone maraîchère au Nord-Ouest de Village-Neuf, zone agricole de Kembs...),

## 5.2 Aménager et valoriser des espaces verts au centre des villes et villages

Il s'agit de :

- Maintenir des espaces verts en milieu urbain, pour l'aspect paysager, mais aussi pour préserver la qualité de vie des habitants, améliorer la qualité de l'air...
- Profiter de ces espaces verts pour préserver et si besoin restaurer la Trame Verte et Bleue en milieu urbain (bords de ruisseaux, parcs urbains...).

*Parc à Saint-Louis*



## 6- Définir une stratégie pour atténuer les effets liés au changement climatique

Les émissions de gaz à effet de serre viennent principalement du secteur résidentiel et des transports sur ce territoire.

Concernant la production d'énergie, le territoire compte l'une des centrales rhénanes de production d'hydroélectricité : la Centrale de Kembs-Rosenau (160 MW). Plusieurs installations locales de production d'énergies renouvelables existent également sur le territoire, dont principalement une petite centrale hydroélectrique sur le Rhin et des réseaux de chaleur bois. La centrale de cogénération avec réseau de chaleur à Saint-Louis est une installation structurante majeure dans ce domaine.

La politique énergétique du territoire est guidée à l'échelle du SCOT grâce au Plan Climat Énergie Territorial (PCET), en cours de révision sous la forme d'un Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET). Les actions engagées s'inscrivent également dans une démarche visant à l'obtention par l'agglomération du label Cit'ergie.

La politique du SCoT est construite en harmonie avec ces documents (PCAET et programme d'actions Cit'ergie). Elle s'organise autour de deux stratégies :

- la lutte contre le changement climatique par la réduction des gaz à effet de serre ;
- l'adaptation au réchauffement climatique.

Plus concrètement ces deux stratégies reposent sur :

→ **Le secteur urbain (habitat, équipements, activités)**

- la mise en place de mesures **d'adaptation au réchauffement climatique** : *ventilation des quartiers et/ou îlots, limitation des îlots de chaleur, végétalisation accrue des secteurs urbanisés, mise en œuvre d'une gestion intégrée des eaux pluviales concourant à la création de milieux humides qualitatifs (noues, bassins, jardins de pluies...) et à la limitation de l'imperméabilisation des sols...*
- l'incitation à réaliser des opérations de rénovation énergétique et, notamment, à travers de grosses opérations de rénovation permettant une économie d'échelle (avec les bailleurs sociaux notamment) ;
- l'incitation à concevoir dans les constructions nouvelles, des formes urbaines qui offrent le moins de surface de déperdition énergétique et qui, au contraire, permettent le mieux de capter le rayonnement solaire naturel (architecture bioclimatique passive)
- pour l'industrie et le tertiaire, l'encouragement au développement de synergie entre les entreprises pour permettre une réduction de leur consommation d'énergie (économie circulaire) ;
- une gestion exemplaire du patrimoine public (rénovation énergétique, développement de dispositifs d'exploitation des énergies renouvelables) ;
- La valorisation de la centrale de cogénération de Saint-Louis et son réseau de chaleur ;

- la densification du bâti dans les secteurs desservis par les réseaux de chaleur ;
- la recherche d'opportunités pour le développement de production d'électricité ou de chaleur à partir de ressources renouvelables (solaire thermique, solaire photovoltaïque, géothermie, aérothermie, biomasse...) ;
- la réduction de la consommation d'énergie pour l'éclairage public.

→ **La mobilité**, à travers la recherche d'une meilleure cohérence entre urbanisme et transport en s'appuyant sur le schéma global de mobilité.

A l'échelle du SCoT, il s'agit :

- de moduler les densités urbaines en fonction de la desserte par les transports en commun ;
- d'imposer une accessibilité généralisée des grands équipements et des grandes zones de développement économique par les transports collectifs ;
- de définir des capacités de stationnement cohérentes et adaptées (harmonisation trinationale des politiques de stationnement dans le cadre du Projet d'Agglomération de Bâle – 4ème génération) ;
- de mettre en place un système de rabattement pour que les automobilistes venant d'un environnement non desservi par les transports collectifs puissent accéder au réseau dès qu'ils atteignent la périphérie de la ville ;
- dans les villages et dans les bourgs notamment, de développer des solutions alternatives à l'utilisation de l'automobile individuelle : le covoiturage, les systèmes d'autostop organisé, l'autopartage, etc.;

- de promouvoir les mobilités actives comme la marche à pied et le vélo utilitaire ;
- de déployer des bornes de recharges pour les véhicules électriques;
- d'inciter à la mise en place de plan de déplacements pour les entreprises et les administrations (PDE, PDA, PDE interentreprises).

## 7- Limiter l'exposition aux risques de la population et réduire les nuisances

Le secteur de Saint-Louis Agglomération est soumis à différents risques naturels et technologiques.

### 7.1 Les risques naturels :

Les risques inondation et coulées de boues touchent un grand nombre de communes en particulier dans la partie Ouest du territoire, et ils méritent une attention particulière. Le risque lié à la rupture de digue ne concerne par contre que 4 communes.

Pour limiter l'exposition de la population aux risques inondations et coulées de boues, plusieurs mesures seront prises :

- des bassins de rétention seront aménagés en cas de besoin, pour limiter les risques d'inondations au niveau des zones urbanisées ;
- la conservation ou la création d'un réseau de haies et de bandes enherbées sera encouragée, afin de limiter ces phénomènes ;
- les zones urbanisées seront développées à l'écart des secteurs présentant un risque de coulées de boues ;
- les nouvelles constructions seront interdites en zone inondable ;
- Les modes doux de gestion des eaux pluviales lors des nouvelles opérations d'aménagement (noues, infiltration à la parcelle où c'est



techniquement possible...), limitation des surfaces imperméabilisées seront privilégiés pour limiter les afflux d'eau ;

- Les zones humides présentent un fort pouvoir de rétention des eaux, permettant de réduire les rejets dans les cours d'eau. Elles seront préservées.
- Les conditions de limitation du ruissellement (par infiltration, réutilisation de l'eau de pluie, végétalisation...) seront intégrées dans les projets d'aménagement.

## 7.2 Aux abords des établissements industriels à risques

La présence sur le territoire de plusieurs établissements dits « Seveso », a conduit à l'établissement de Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT).

Pour limiter l'exposition de la population aux risques technologiques, les mesures concernant l'urbanisation, le bâti futur et existant fixées par les PPRT seront respectées.

## 7.3 Les sites et sols pollués

De nombreux sites pollués, notamment suite au dépôt de produits issus de l'industrie chimique dans d'anciennes gravières, ont été recensés, et présentent un risque pour les eaux souterraines et la population.

Pour limiter ces risques :

- les opérations de requalification des anciens sites industriels, avec traitement si besoin des sols pollués, seront encouragées ;

- le degré et la nature de la pollution des sites seront pris en compte, dans la cadre des futurs aménagements, pour assurer la sécurité de la population.

## 7.4 La pollution de l'air

Le trafic routier et la circulation aérienne denses, la présence et proximité d'activités industrielles accentuent la pollution sur Saint-Louis Agglomération.

Afin de réduire le taux de polluants dans l'atmosphère et de maîtriser l'exposition des populations, il est attendu de :

- Prioriser des transports en commun structurants, rechercher une meilleure cohérence entre urbanisme et transports telle que décrite au chapitre 3.6. *Définir une stratégie pour atténuer les effets liés au changement climatique - La mobilité*
- Promouvoir l'utilisation dans les nouvelles constructions de matériaux non émetteurs de substances susceptibles de polluer l'air intérieur du bâti.

## 7.5 La prévention du bruit

Les nuisances acoustiques sont liées sur le territoire du SCoT essentiellement au trafic de l'EuroAirport, de l'A35, de la RD105 et des RD419 et 469. La mise en œuvre des mesures prévues aux Plans de Protection du Bruit dans l'Environnement et au Plan de Gêne Sonore pour réduire localement les nuisances sera soutenue.

Dans les zones de fortes nuisances acoustiques, les projets urbains devront être conçus en intégrant la gestion des nuisances sonores et de leur prévention.