



2

PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLES (PADD)

SCoT arrêté par délibération du Conseil syndical le 25 juin 2013

SCoT approuvé par délibération du Conseil syndical le 18 mars 2014

GLOSSAIRE

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
AOT	Autorité Organisatrice des Transports
ASPA	Association pour la Surveillance et l'étude de la Pollution atmosphérique en Alsace
AURM	Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne
BEPOS	Bâtiment à Energie POSitive
BBC	Bâtiment Basse Consommation
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
CAUE	Conseil en Architecture, Urbanisme et Environnement
CIGAL	Coopération pour l'Information Géographique en Alsace
DDT	Direction Départementale des Territoires
DGI	Direction Générale des Impôts
DOO	Document d'OrientatIon et d'Objectifs du SCoT
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
GERPLAN	Plan de Gestion de l'Espace Rural et Périurbain
GES	Gaz à Effet de Serre
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
LGV	Ligne à Grande Vitesse
OAP	OrientatIon d'Aménagement et de Programmation
PADD	Projet d'Aménagement et de Développement Durables (SCoT ou PLU)
PCT	Plan Climat Territorial
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PLH	Plan Local de l'Habitat
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUI	Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
PNR	Parc Naturel Régional
POS	Plan d'Occupation des Sols
PTD	Pays Thur Doller
RD	Route Départementale
RFF	Réseau Ferré de France
RN	Route Nationale
RP	Recensement de la Population
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SIG	Système d'Information Géographique
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
SNIT	Schéma National des Infrastructures de Transports
SRCAE	Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Energie
SRCE	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
TAD	Transport A la Demande
TC	Transport en Commun
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
TER	Transport Express Régional
TGV	Train à Grande Vitesse
TIC	Technologies de l'Information et de la Communication
TMD	Transports de Matières Dangereuses
TVB	Trame Verte et Bleue
UTN	Unité Touristique Nouvelle
ZA	Zone d'Activités
ZAC	Zone d'Aménagement Concertée

Document réalisé avec le concours des bureaux d'études :

- Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne (AURM)
- M2 Arnold Consultant
- ECOSCOPE
- AID Observatoire

Sommaire

Préambule	Page 4
Les 7 axes de développement du projet	Page 6
Ambition 1 - Assurer un maillage territorial cohérent des vallées à la plaine	Page 9
Ambition 2 - Poursuivre le développement économique en s'appuyant sur les ressources locales	Page 17
Ambition 3 - Développer la proximité des usages et améliorer le cadre de vie	Page 24
Ambition 4 - Répondre aux besoins d'accueil et favoriser un urbanisme à la fois sobre en énergie et de qualité	Page 27
Ambition 5 - Mener une politique ambitieuse et anticipatrice sur les questions de ressources et de risques	Page 29

Préambule

Quel avenir pour le territoire Thur Doller ?

Le cadre législatif évolue, la Loi « Grenelle II » a modifié la place des SCoT, elle renforce leur rôle et fournit de nouveaux outils aux collectivités pour mettre en œuvre leur projet.

Pour ce qui est du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), cette nouvelle Loi reprend l'essentiel des objectifs antérieurs et en ajoute de nouveaux.

Le nouvel article L. 122-1-3 (ancien article R. 122-2-1) du code de l'urbanisme, issu de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, art. 17, I, 2° stipule en effet, que :

« 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 protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. »

Deuxième étape dans son élaboration, le PADD est le pivot du SCoT.

Il a pour objectif d'affirmer clairement la politique du Syndicat Mixte en matière d'aménagement et ce, en fonction de l'évolution souhaitée du territoire.

Fondé sur les atouts et aussi sur des perspectives d'évolution, le PADD, débattu en décembre 2010, présente les grands choix stratégiques qui sont traduits dans l'organisation de l'espace aux travers des orientations développées dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO).

Un socle d'ATOUTS important sur lequel s'appuyer

- Une géographie entraînant une organisation urbaine en «chapelet» pour chacune des deux vallées, situation propice à la mutualisation des efforts.
- Des infrastructures et des services de transport structurants dans la vallée de la Thur.
- Une infrastructure numérique performante dans la vallée de la Doller.
- Un bon niveau d'équipement.
- Une économie ancrée dans une longue histoire, animée par des acteurs dynamiques et portés par une volonté collective.
- Un potentiel important de renouvellement urbain.
- La proximité de grands pôles urbains régionaux.
- Un écrin naturel, paysager et patrimonial de grande qualité et porteur d'une diversité remarquable, avec notamment la présence des massifs.
- La présence d'un socle important de ressources naturelles (eau, forêt, vignobles, terres agricoles).

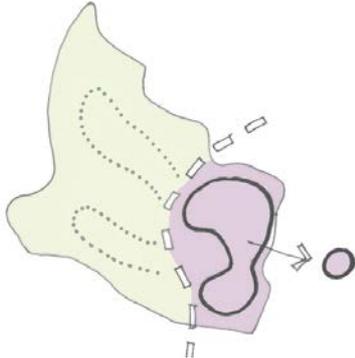
Les CRAINTES par rapport à des évolutions non souhaitées pour le territoire

- Appréhension de ne pouvoir enrayer un développement déséquilibré des composantes du territoire et donc que les vallées se « vident » vers le piémont.
- Risque que ce même déséquilibre s'établisse à l'échelle du Pays, vers la région Mulhousienne.
- Fragilisation sociale due à l'augmentation de la précarité et du chômage.
- Impact négatif d'une énergie de plus en plus chère sur les ménages.
- Vieillesse de la population et donc menace sur la perpétuation du niveau de services.
- Perte de qualité du cadre de vie et de l'identité locale. Banalisation des paysages (périurbanisation non contrôlée et infrastructures non intégrées en piémont ; fermeture des paysages en vallées).
- Menace d'épuisement des ressources (eau, terres agricoles, pétrole) et conséquences des changements climatiques.
- Dégradation de l'accessibilité de certaines parties du territoire par l'aggravation des difficultés de circulation.
- Glissement vers un cloisonnement entre les fonctions (au niveau des villes) et entre voisins (au niveau de quartiers) : risque de perte de caractère et de convivialité (risque de glissement vers une ambiance « banlieue »).

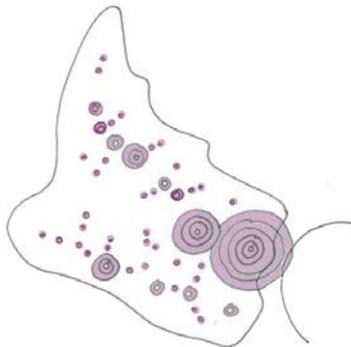
Les scénarii qui ont amené au projet de territoire

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable du SCoT Thur Doller, comme la loi le prescrit, a été précédé par une phase de diagnostic, incluant une étude de l'état initial de l'environnement. Ces documents ont fait ressortir les grandes tendances du territoire, qui ont été formalisées en enjeux d'aménagement, c'est-à-dire en une analyse des opportunités et des risques d'évolution du territoire à moyen et long terme.

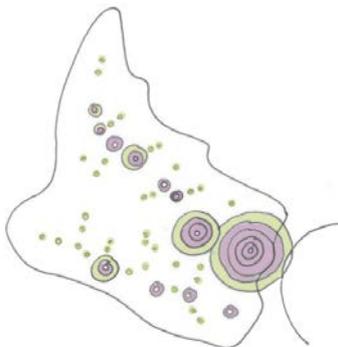
Trois scénarios sur le thème développement des équipements



Scénario « laisser faire »
*Les équipements = lieux d'attractivité de la population
Réduction de la présence des services publics*



Scénario « Grenello compatible »
Une ruralité encore présente mais conditionnée



Scénario Eco territoire
La ruralité diffusée et soutenue

Sur cette base, plusieurs évolutions possibles ont été envisagées, qui représentent des futurs plus ou moins probables pour le périmètre du SCoT, à savoir :

Le scénario appelé « le laisser-faire » il présente les dérives vers lesquelles le territoire pourrait aller si aucune démarche SCoT n'était mise en place. Ce scénario, nécessaire, sert de base à l'évaluation environnementale du SCoT.

Le scénario « Grenello-compatible » est le scénario qui répond aux nouvelles exigences réglementaires correspondant à un effort déjà significatif, bien mesuré.

Le scénario « Eco-territoire » est l'excellence. Eco signifie non seulement l'attention portée à l'écologie, à l'économie des ressources (énergies, foncier...) ainsi qu'à une économie dynamique. Il reprend la plupart des thèmes et éléments du scénario « grenello-compatible » avec plus d'ambition et de volontarisme.

Ces scénarios ont permis de dégager les objectifs du territoire et les effets leviers prioritaires à mobiliser, et à établir ainsi le projet de développement sur la base duquel les axes du PADD ont été déclinés. Le scénario retenu « grenello-compatible » est un premier pas vers le développement durable, visant à construire un territoire équilibré, solidaire et attractif, tout en offrant un cadre de vie de qualité car maîtrisé, et à faible empreinte environnementale.

Le Pays Thur Doller a la volonté de maîtriser les conditions de son développement. De nouvelles solidarités et complémentarités, en matière de stratégie de transports collectifs mais aussi de stratégie économique.

La volonté du territoire s'inscrit également dans une perspective d'exploitation des ressources renouvelables de façon à construire le développement en lien avec la valorisation des richesses.

Les 7 axes de développement du projet

I • L'équilibre du développement entre hauts de vallées et plaine ainsi qu'entre les deux vallées.

Affirmer la logique de complémentarité plutôt que celle de la concurrence. Enjeu de la vitalité sociale et économique.

Cela passe par l'optimisation du réseau de communes (le renforcement de l'armature urbaine) ainsi que par la promotion d'un mode de développement moins soumis aux déplacements quotidiens. Cela est également lié au renforcement d'une relation équilibrée avec les territoires voisins.

II • La (R)évolution économique à poursuivre en s'appuyant sur le tissu économique existant (industries, commerce, artisanat) et en tablant sur les secteurs en émergence (tourisme, économie résidentielle, agriculture de proximité, technologies de l'information et de la communication, énergies renouvelables, éco-technologies). Ceci implique la mise à profit de la confluence de 5 pôles de compétitivité¹ et le soutien à porter aux besoins de formation et de requalification de la population.

L'enjeu est de définir une répartition équilibrée et efficace des différents secteurs ou l'activité peut être accueillie dans des conditions satisfaisantes pour les déplacements, la gestion du paysage et l'économie de foncier.

III • Transports : résoudre l'équation entre la nécessaire fluidité de la circulation (sur les deux axes des vallées) et l'indispensable amélioration du cadre de vie (et donc de l'attractivité) des cœurs de bourgs. D'un côté on souhaite améliorer l'accessibilité des résidents et des acteurs économiques ainsi que la sécurité des interventions de secours ; de l'autre il convient de réduire l'impact du bruit, de la pollution, des coupures urbaines.

Cela s'accompagne de l'établissement d'un lien fort entre développement urbain et desserte par les transports en commun.

IV • La préservation et la valorisation du cadre paysager et naturel du point de vue de sa diversité et de sa qualité. Il s'agit de la mise en valeur des atouts que sont le cadre paysager et naturel, de la préservation de la biodiversité (trame verte et bleue, coupures vertes) et de la mise en avant de projets de qualité environnementale dans le territoire Thur Doller, pour « faire la différence » avec les territoires voisins.

Cela va de pair avec l'économie des ressources foncières (principalement agricoles) à destination de l'habitat et des activités. Il s'agit également de prendre en compte la préservation de tous les patrimoines (urbain, bâti, paysager et naturel).

V • Renouveau de la population afin de soutenir le dynamisme économique et social.

Les leviers sur lesquels le SCoT peut agir sont les suivants : l'offre de logement, l'offre de transports et la qualité du cadre de vie, ces derniers contribuant à favoriser l'emploi.

L'enjeu est de concilier accueil de nouveaux habitants et limitation de la consommation foncière et énergétique des constructions neuves. Il s'agit aussi de favoriser la production de formes d'habitat plus diversifiées (qui induiront une diversification des statuts d'occupation des logements) susceptibles d'attirer des populations des tranches d'âges sous-représentées.

¹ Les 5 pôles : « Véhicule du Futur » « Fibres Naturelles Grand Est », « Innovations Thérapeutiques », « Alsace Energie Vie » (bâtiment) et « Qualité des eaux continentales - Santé des populations et des écosystèmes ».

VI • Mise en valeur de l'atout qu'est le bon niveau de services et d'équipements déjà présent sur le territoire, afin de répondre aux besoins de la population vieillissante et aussi pour contribuer à l'augmentation de l'attractivité du territoire pour les jeunes foyers.
Le SCoT doit accompagner la poursuite des actions visant à en améliorer l'offre en équipements et services (plus dense, plus équilibrée...).

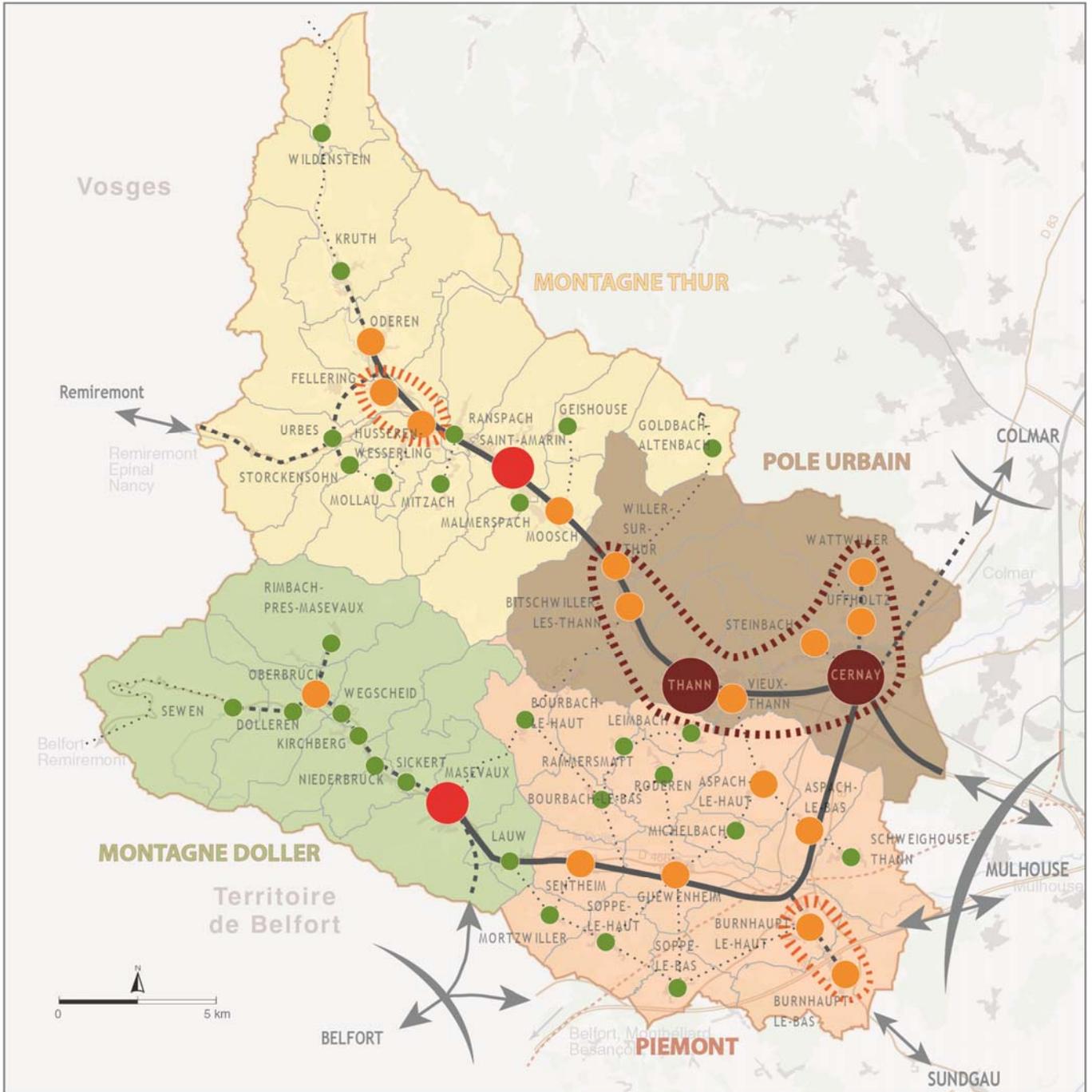
VII • La gestion durable des ressources, des énergies et l'anticipation des conséquences du changement climatique :

Il s'agit de maîtriser la consommation et de réduire la dépendance aux ressources (eau, énergies) ainsi que de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. L'enjeu est de maintenir l'attractivité et la qualité de vie sur le territoire, indépendamment des évolutions climatiques ou du coût de l'énergie.

Le poids accru des dépenses énergétiques dans le budget des ménages (déplacements, chauffage), induit un risque de diminution des apports migratoires et un départ d'habitants vers les agglomérations en quête de meilleures conditions de vie. Ce poids risque également de constituer un handicap important pour une majorité d'entreprises.

Ces réponses sont traduites en cinq ambitions qui fondent le Document d'Orientation et d'Objectifs.

Un maillage territorial cohérent des vallées à la plaine ...



- Ville Moyenne
- Pôle d'ancrage de haut de Vallée
- Bourg intermédiaire
- Village
- Bipôle urbain
Logique de mutualisation
- Pôle émergent
- Polarités extérieures au territoire
- Liens entre les communes
(figuration de l'intensité du trafic)

Unités territoriales:
Les 4 secteurs colorés correspondent à des zones aux dynamiques démographiques et économiques différenciées (source analyse INSEE)

Source(s) : BD CARTO, ©IGN 2003 ;
Réalisation : AURM, CH Mars 2013

Ambition 1 - Assurer un maillage territorial cohérent des vallées à la plaine

Objectif 1.1 Définir un niveau de rayonnement des villes et des villages

Le territoire Thur Doller présente des secteurs aux caractéristiques très contrastées, que ce soit en termes de dynamiques démographiques, d'emploi, d'accessibilité...

Pour décliner les ambitions en fonction des spécificités territoriales, il est nécessaire de définir une armature selon laquelle les villes et villages du Pays Thur Doller sont organisés.

Cette organisation détermine une certaine capacité de développement ainsi que les responsabilités correspondantes vis-à-vis du territoire et des objectifs qu'il se sera fixé (desserte en transports en commun, densité urbaine, mixité sociale et fonctionnelle, implantation commerciale, etc.).

Ces différents niveaux forment un réseau solidaire et fonctionnent en interaction.

Le schéma se base sur le fonctionnement existant avec, ponctuellement, des rééquilibrages correspondant au projet de territoire.

Il indique la position relative des communes, leur niveau de rayonnement au sein de l'ensemble territorial du SCoT. Il prend également en compte les disparités entre les secteurs piémont/plaine et « haut de vallées » par le biais de l'appartenance à différentes unités territoriales.

Les quatre unités territoriales correspondent à la classification établie par l'INSEE (2009), en fonction des dynamiques démographiques et économiques différenciées qui les caractérisent.

« - Le Pôle urbain concentre les activités économiques. Son poids dans l'emploi local s'est accru au cours des dernières décennies alors que son poids démographique est en recul

- Le Piémont, hors pôle urbain, s'affirme avec un poids démographique et économique grandissant

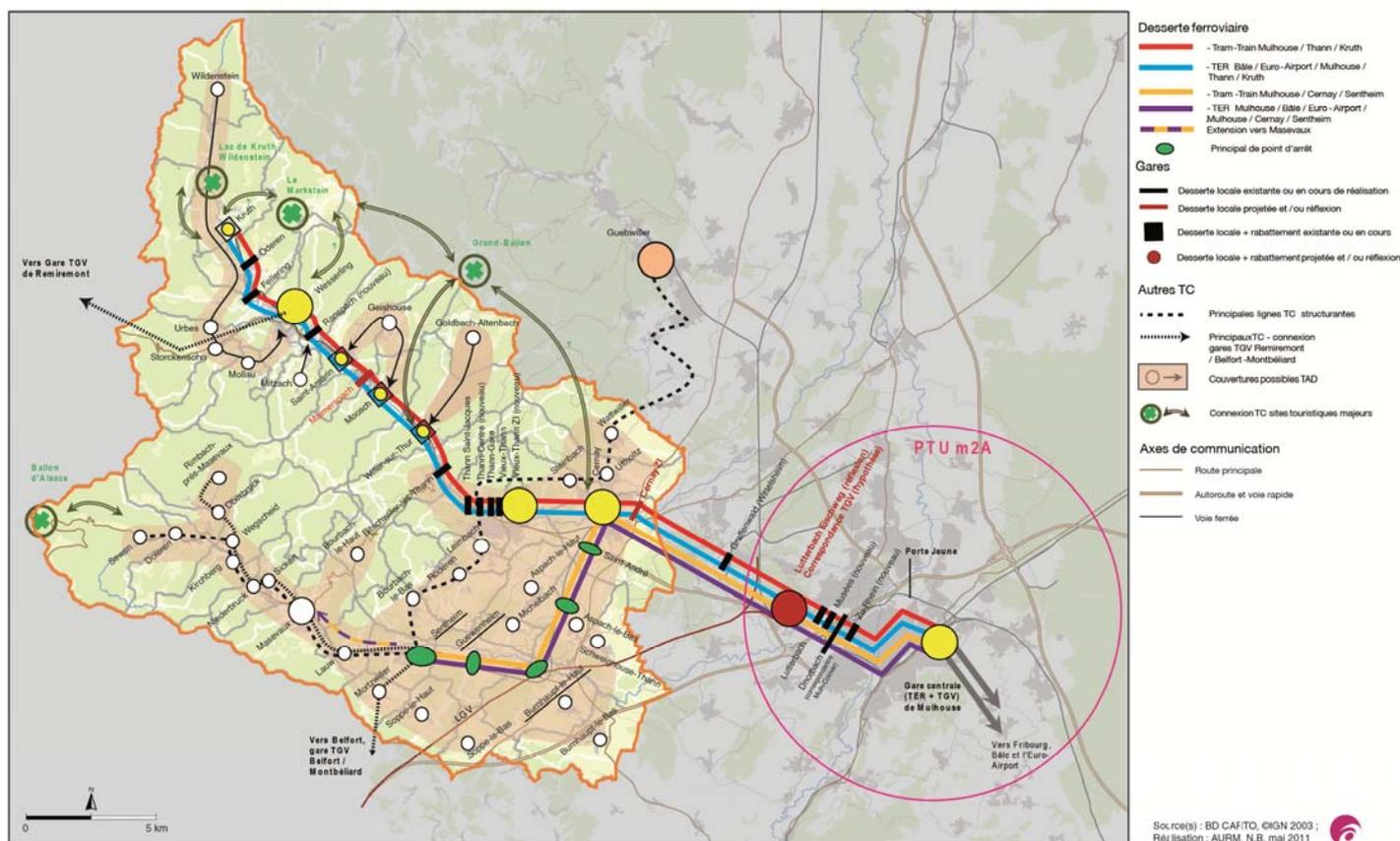
- Les parties Montagne Doller et Montagne Thur, fortement touchées par la crise industrielle, maintiennent tout juste son / leur niveau de population, mais son/leur poids dans le territoire diminue. »

Le SCoT Thur Doller a pour objectif d'une part de soutenir le développement rural des vallées et d'autre part de rétablir un équilibre entre piémont et plaine.

Le renforcement de l'armature urbaine comme décrit précédemment, permet de mailler le territoire de véritables lieux de vie, afin d'avoir des habitants et non de simples résidents. Recréer dans chaque commune des espaces dynamiques (avec des équipements et services, de l'habitat, des transports en commun) et de rencontre participe à la qualité de vie de chacun par le renforcement des liens sociaux. Ces lieux de vie nécessitent notamment la réalisation d'un réseau d'espaces publics ouverts aux piétons et accessibles à tous. Ce dernier constitue le ciment des espaces de développement majeur, en termes d'habitat et d'activités, de chaque commune.

Objectif 1.2 Bâtir un système de transports « vertueux » pour les grands déplacements

Schéma de principe du projet d'offre en transports collectifs



Développer une accessibilité territoriale offrant rapidité et simplicité constitue un objectif stratégique et incontournable pour renforcer l'attractivité résidentielle, touristique et économique.

- ⇒ Il s'agit de donner de véritables alternatives à l'usage de la voiture tant dans les déplacements internes que externes et contribuer ainsi à réduire les gaz à effet de serre.
- ⇒ En outre, il s'agit de renforcer la cohérence entre développement et moyens de déplacements pour que l'utilisation des infrastructures existantes et en projets soit optimisée.

Conforter l'armature principale des transports collectifs de chaque vallée

L'organisation générale des infrastructures est le reflet du souhait du territoire de développer un maillage de transports apaisé et fluide à son échelle du territoire et de prendre en compte les liens avec les territoires voisins.

Le SCoT a pour objectif d'apporter une plus grande cohérence entre les modes de transports, complémentaires et à différentes échelles.

Le bon fonctionnement d'un tel système dépend également d'autres aspects (modes actifs de déplacements, alternatives à l'usage de la voiture individuelle, urbanisme adapté...).

Un « schéma de mobilité » reprenant l'ensemble des modes de déplacements, document relais permettrait de renforcer les efforts du territoire en matière d'information et de pédagogie. Il peut

servir également d'accompagnement personnalisé des ménages et des individus, de concertation avec les entreprises et les établissements générateurs de trafic. Il favorise au travers de ses actions les changements de comportement en matière de mobilité et encourage le report des usagers de la route vers le covoiturage, les modes actifs et les transports collectifs.

Le territoire du SCoT Thur Doller bénéficie de la présence de différentes offres de transports collectifs permettant d'assurer une desserte du territoire du régional au local.

Couplé à la ligne TER, le développement du tram-train entre le Pays Thur Doller et l'agglomération mulhousienne est capable de concurrencer l'automobile pour les liaisons interurbaines, et revêt donc un caractère prioritaire pour réduire le trafic routier important sur l'axe parallèle que constitue la RN 66.

Pour compléter le maillage, il semble capital de pouvoir développer une offre ferroviaire dans la vallée de la Doller en préservant la ligne Cernay-Sentheim et en lui donnant une réelle vocation de transports de voyageurs pas uniquement touristiques.

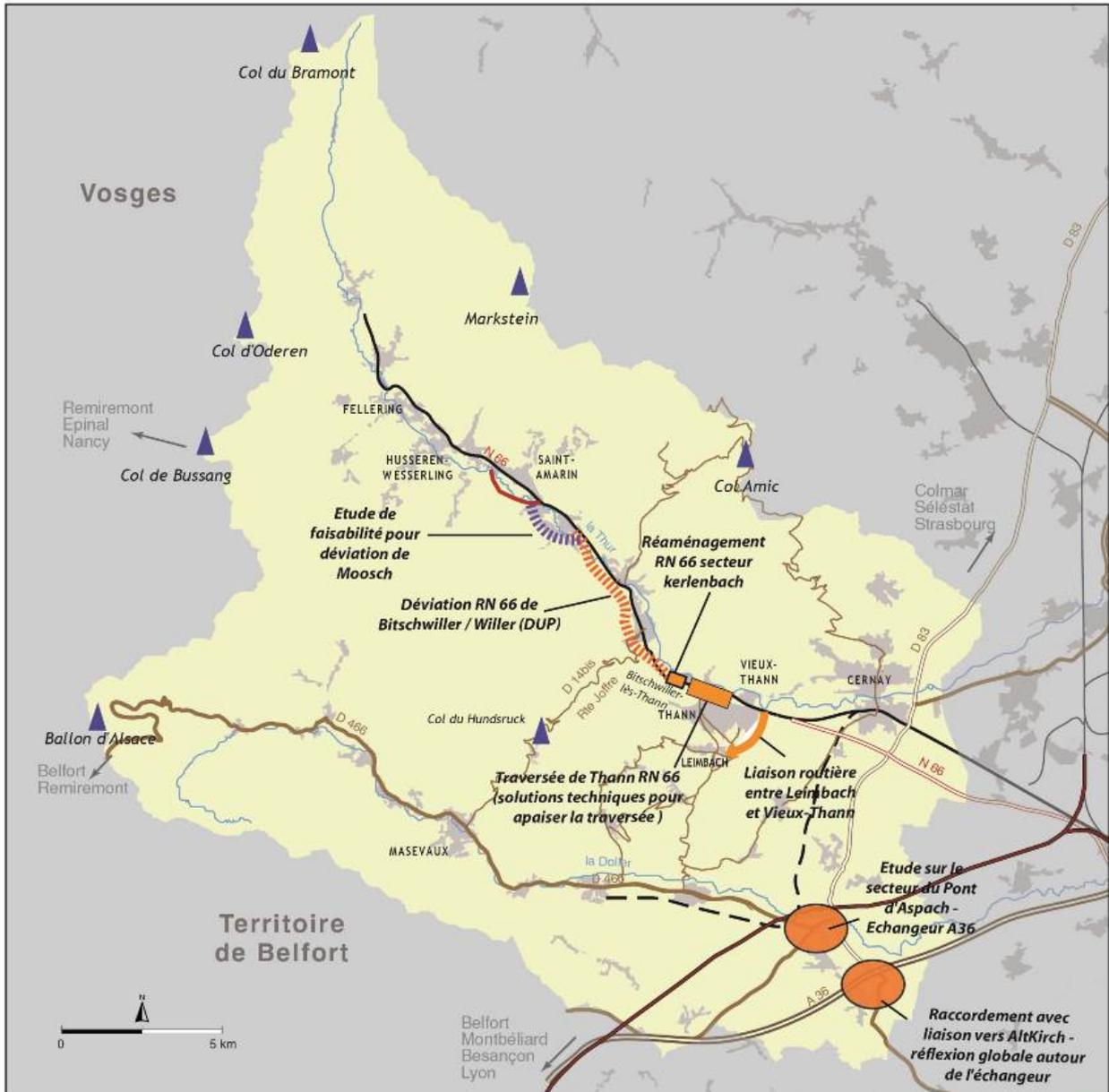
Ces offres de transports ferroviaires doivent être accompagnées par une promotion de l'inter-modalité au niveau des gares et des stations (parkings de rabattement, interconnexion TER ou tram-train/transports collectifs départementaux, TER ou tram-train/transports à la demande TAD). Des mesures seront développées de manière à faciliter le passage, au sein d'un même trajet, d'un mode de transports à un autre, et ce, afin de favoriser l'usage des transports collectifs. L'interconnexion des gares avec les autres modes de déplacement (voiture, modes actifs, autres transports en commun) doit être visée.

Ainsi, les circuits de TAD et navettes, les réseaux cyclables et les cheminements piétons devront être pensés en cohérence avec ces équipements structurants dans une réflexion globale d'aménagement urbain.

Afin de prendre en compte les déplacements des habitants des villages qui ne sont pas sur une ligne ferroviaire, une offre en transports collectifs adaptée (transports à la demande ou autre) doit être développée après une analyse des modes de déplacements les plus pertinents en termes d'efficacité socio-économique et environnementale pour la collectivité.

Le SCoT est conscient de l'opportunité de création de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône déclarée d'utilité publique en 2002. La gare de connexion la plus proche située à Lutterbach renforcerait l'attractivité territoriale, tant pour les entreprises du piémont, que pour les habitants et touristes.

Projets routiers inscrits dans le SCoT



Source(s) : BD CARTO, IGN 2003, Infogéo 68
Réalisation : AURM, C-M S / CH Mars 2013

Réseau routier existant

Voies routières

- Route principale
- Autoroute et voie rapide (2x2 voies)
- ▲ Col

Réseau ferroviaire

- Voie ferrée
- Train touristique de la Doller
- TGV Rhin-Rhône 2ème phase de la branche est (projet)

- Route Nationale 66
- Déviation de la RN 66 (DUP)
- Liaison routière entre Leimbach et Vieux-Thann
- Secteur nécessitant des aménagements - étude à mener
- Déviation de Moosch

Améliorer et sécuriser la circulation sur l'axe de la vallée de la Thur ainsi qu'en entrée de la vallée de la Doller

L'amélioration de la fluidité et l'accessibilité des vallées de la Thur et de la Doller est nécessaire à un développement équilibré du territoire.

Le problème se pose de manière encore plus aiguë sur l'axe de la Thur, la RN66 connaissant des problèmes récurrents d'engorgement et de traversées de bourg.

Prévoir des actions tant pour améliorer la fluidité que pour sécuriser la circulation a pour objectif de tenter de concilier les deux aspects de la vocation de l'axe de la Thur : être un axe à grande circulation permettant la traversée du massif vosgien et être une voie de desserte communale. La logique de fluidité du trafic de transit semble en contradiction avec la volonté d'apaisement de la traversée des ensembles urbains. Thann constitue un « verrou » routier qu'il est nécessaire de traiter afin de désenclaver la vallée, et ce dans les deux sens.

Le SCoT agit pour l'amélioration de la circulation en inscrivant une série de mesures visant à :

- « Alléger le trafic » par des actions qui visent à optimiser les besoins de déplacements par la route

Afin de réduire les flux inhérents aux déplacements individuels, le SCoT concilie le développement des transports collectifs, le soutien aux déplacements en modes actifs et le développement urbain dense en lien avec ces modes de déplacements alternatifs à l'utilisation de la voiture individuelle.

Le projet du SCoT s'appuie sur les orientations de la charte du Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges qui tendent à préserver la quiétude des vallées et permettre le développement économique local en organisant les principaux flux routiers notamment en interdisant dans le massif le trafic lourd de grand transit.

- Prévoir l'aménagement des points d'engorgement routiers

Le territoire présente plusieurs points nécessitant un tel aménagement permettant d'améliorer les conditions de circulation.

Les projets en sont cependant à des stades d'avancement et de définitions variés comme la déviation de la RN 66 entre Bitschwiller-lès-Thann et Willer-sur-Thur qui fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique (2006 renouvelée en 2012). Ce projet répond au délestage d'une partie du transit passant par la RN66, qui a pour vocation à devenir une voie « apaisée » de type desserte urbaine. En complément de cette déviation des aménagements doivent être menés pour la traversée de Thann afin de garantir une traversée apaisée et tout en gardant une bonne fluidité du trafic.

Le secteur de Moosch doit aussi faire l'objet d'une déviation visant à détourner le trafic de transit du centre bourg.

Autre projet d'envergure à prendre en compte c'est la liaison routière ouest programmée entre Leimbach et Vieux-Thann. Elle permettra d'améliorer la liaison vallée de la Thur/Vallée de la Doller, la desserte de zones d'habitat situées au sud de Vieux-Thann (+ et de Thann) et la desserte de la zone d'activités d'Aspach-le-Haut d'importance départementale. La liaison avec la gare de Vieux-Thann ZI renforcera son rôle de pôle d'échange.

D'autres projets sont à inscrire car ils participent également à une amélioration de la fluidité de circulation et une meilleure qualité de desserte des ZAE existantes ou projetées, voire de la commune de Burnhaupt-le-Haut et autres équipements et services.

Cela comprendra le réaménagement du secteur d'échange A36 Pont d'Aspach (Burnhaupt-le-Haut et Burnhaupt-le-Bas) possible point d'attache d'une liaison en projet venant d'Altkirch sur l'échangeur A36.

Cette nécessaire amélioration de la circulation à l'usage des automobilistes doit s'accompagner d'aménagements visant à en réduire les nuisances pour les autres usagers et les habitants, notamment

lors de traversées de bourgs (réduction du bruit et de la pollution, amélioration de la sécurité, réduction des effets de coupure urbaine...).

Conforter les liens avec les territoires voisins.

Le territoire Thur Doller, de par sa situation géographique, fonctionne en lien étroit avec les territoires voisins que sont la Région Mulhousienne, le Sundgau, le Territoire de Belfort, les Vosges et le Pays Rhin Vignoble Grand Ballon.

Ces liens se traduisent fortement dans le domaine des transports, que ce soit par le fer ou la route.

Il convient de prendre en compte, voire de renforcer et compléter ces liens, notamment par les transports collectifs, afin de soutenir la mise en œuvre des orientations du SCoT en matière d'équilibre territorial.

Objectif 1.3 S'appuyer sur la charpente paysagère et la trame verte et bleue dans l'organisation du territoire

Le cadre naturel et paysager du Pays Thur Doller a également servi de support de réflexion pour les options de planification de ce territoire et ce pour plusieurs raisons :

- il constitue le support du cadre de vie des habitants,
- il reflète une identité locale et un patrimoine collectif,
- il participe à la valorisation d'une économie et d'un développement durables,
- il permet d'intégrer les nouvelles dispositions réglementaires de gestion économe du sol et de réduction de la consommation de l'espace,
- il assure le maintien d'une biodiversité et des continuités biologiques,
- il permet enfin de participer à « l'absorption » des gaz à effet de serre.

La préservation des identités paysagères du territoire du SCoT réside en grande partie dans la prise en compte de ces spécificités dans les choix d'aménagement et de développement du territoire. Ces identités sont nombreuses du fait de la diversité des terroirs qui organisent le Pays Thur Doller, des hautes vallées aux débouchés de vallées en passant par le piémont viticole entre autres.

Afin de maintenir la lisibilité et atteindre les objectifs de qualité paysagère des grandes unités paysagères² du territoire du SCOT, il s'agit de promouvoir des projets d'aménagement qui prennent en compte les caractéristiques propres à chaque unité comme :

- les ceintures de vergers,
- l'étagement des espaces agricoles (prairies des fonds de vallées, pâturages de mi-pente et chaumes sur les sommets),
- les formes urbaines et architecturales villageoises particulières (villages-rues, villages clairière ou en balcon, village en étoile...),

La charpente paysagère du Pays Thur Doller repose également sur d'autres éléments paysagers structurants qui permettent de garantir la qualité et l'attractivité de ce territoire. Aujourd'hui, beaucoup de ces éléments peuvent être améliorés à travers un projet de planification territoriale comme le SCoT. Il s'agit pour cela de prendre en compte, de valoriser et de traiter les entrées du territoire depuis la montagne et les vallées, les entrées de communes, les perspectives remarquables, les bords de routes stratégiques, les lignes horizons des crêtes et des collines,...

Afin de préserver les paysages typiques du territoire du SCoT, le projet vise aussi à maintenir les conditions nécessaires aux activités notamment économiques, de perdurer et de se développer, car

² Les unités paysagères de Thur Doller, telles que définies dans l'état initial de l'environnement : Les vallées vosgiennes, le débouché de la Vallée de la Thur, le piémont, la plaine agricole, le Sundgau.

elles participent à l'entretien de motifs paysagers caractéristiques (vergers et haies, hautes chaumes, ouvertures paysagères...).

Un réseau de continuités écologiques en bon état garanti la préservation de la biodiversité, et constitue un des premiers objectifs de la Trame Verte et Bleue. A l'échelle du Pays Thur Doller, ce réseau constitue par ailleurs une véritable « infrastructure », support des biens et des services rendus par la nature (pollinisation des cultures, protection des sols et lutte contre les inondations, filtration de l'eau, loisirs, aménités comme les pistes cyclables dont les abords peuvent être des supports à la trame verte).

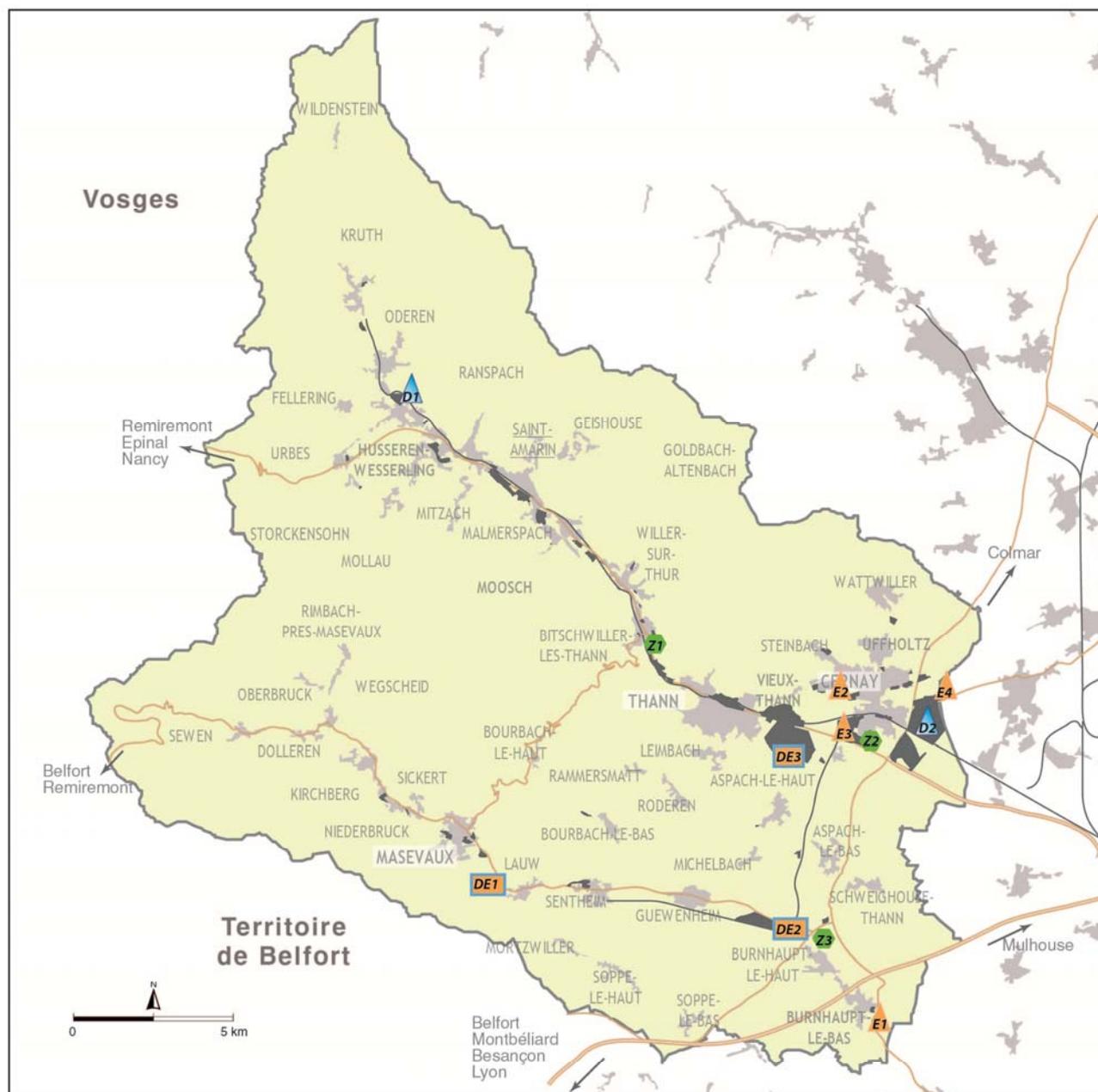
Vouloir s'appuyer sur la trame verte et bleue de son territoire, c'est donc vouloir préserver les éléments structurants existants, comme les réservoirs de biodiversité formés par les différents massifs forestiers de versants et de plaine, les hautes chaumes, les prairies alluviales présentes sur le Pays, ainsi que les continuités vertes et bleues existantes comme les principaux cours d'eau, les axes de passage de la faune dans les vallées et sur le piémont.

Le projet de trame verte et bleue prévoit aussi :

- la restauration de ce fonctionnement écologique dans certaines zones ou secteurs (plaine et piémont notamment) lorsqu'il est altéré,
- la remise en bon état écologique des continuités écologiques lorsqu'elles ne sont pas satisfaisantes. La requalification des gravières en plaine (zones refuges privilégiées pour la faune et la flore) peut participer et être un exemple de remise en bon état.

Enfin, la prise en compte des altérations à venir participe également à la consolidation de l'armature verte et bleue. A ce titre, s'engager sur l'accompagnement des projets d'extension urbaine et de nouvelles infrastructures par des aménagements favorables à la circulation des espèces et au bon fonctionnement écologique est prometteur.

Offre foncière économique



- Zones d'activités POS-PLU**
- D** Potentiel foncier à urbaniser au sein des zones d'activités existantes
 D1- ZI Oderen-Fellingring
 D2- ZI est (Cernay)
 - E** Zones d'activités avec potentiel d'extension
 E1- ZA de l'Oberlach (Burnhaupt-le-Bas)
 E2- ZA du Vignoble (Cernay)
 E3- Rue d'Aspach (zone sud ouest - Cernay)
 E4- ZI nord (Cernay)
 - DE** Zones d'activités avec potentiel foncier à urbaniser et potentiel d'extension
 DE1- ZA Porte de Masevaux (Lauw)
 DE2- Briquetterie et extension (Burnhaupt-le-Haut)
 DE3- Parc d'activités pays de Thann
 - Z** Les ZACOM
 Z1- ZACOM Super U à Bitschwiller-lès-Thann
 Z2- ZACOM la croisière à Cernay
 Z3- ZACOM Super U à Burnhaupt-le-Haut

Source(s) : BD CARTO, ©IGN 2003, InfoGeo 68
 Réalisation : AJRM, CH Mars 2014



Ambition 2 - Poursuivre le développement économique en s'appuyant sur les ressources locales.

Objectif 2.1 Construire une réelle solidarité entre les territoires et assurer la complémentarité des activités ainsi que la qualité de leur implantation

En soutenant les activités productives existantes et en recherchant une diversification économique par la promotion des filières, l'objectif est double :

- ⇒ Développer l'emploi privé.
- ⇒ Renforcer la compétitivité et l'identité économique du territoire et ses quatre filières spécifiques : bâtiment durable et énergies renouvelables, industries propres, textiles innovants, technologies de l'information et de la communication.

Les grandes lignes des orientations du développement économique du Pays Thur Doller sont exposées dans le schéma d'animation et d'organisation économique. Ce document entérine notamment le rôle d'ingénierie porté par le Pays (animation, accueil, promotion, prospection).

Il souligne le souhait de cibler quatre filières spécifiques principales : bâtiment durable et énergies renouvelables, industries propres, textiles innovants, technologies de l'information et de la communication. Le développement local repose également sur la mise en réseau et la mutualisation des pépinières et hôtels d'entreprises qui, combinées aux filières, correspondent aux 4 pôles de développement d'intérêt « Pays ».

Le rôle des pôles de recherche et de formation, ainsi que le développement du tourisme sont des bras de levier essentiels pour attirer des entreprises à plus grande valeur ajoutée et plus créatrices d'emplois.

L'histoire économique du territoire ainsi que sa géographie particulière font qu'il existe une dichotomie marquée entre la structure économique des vallées et celle du piémont et de la plaine. Un rééquilibrage spatial des zones d'activités est difficilement envisageable, il s'agit plutôt de jouer la complémentarité de filières entre les différents secteurs à savoir :

- Le piémont et la plaine peuvent accueillir une large gamme d'activités dont celles qui demandent de grandes emprises. Les secteurs d'avenir ciblés sont notamment la production, la recherche et la formation dans les domaines de la construction durable, des énergies renouvelables, des industries propres. Toute l'attention devra être portée pour assurer un tissu favorable à l'accueil de ces activités en proposant un réseau de services et un cadre de vie adapté aux besoins et à la demande dans ces domaines.
- Les vallées, si elles œuvrent à maintenir un tissu varié incluant le secteur industriel, se donnent les moyens d'une transition vers des activités telles que l'innovation textile, les services (et services à la personne), les activités qui sont supportées par les TIC, le tourisme...

Favoriser le rééquilibrage des activités économiques et mettre à profit les ressources foncières

Le territoire du Pays Thur Doller bénéficie d'un tissu dynamique et diversifié d'entreprises artisanales ou industrielles. Il est primordial de **maintenir ce tissu économique et de permettre son évolution et son développement**. Lorsque ces entreprises peuvent être localisées à proximité de l'habitat, elles confèrent un dynamisme plus important aux zones urbaines.

Le projet a pour objectif de rééquilibrer le tissu économique pour le rendre plus attractif et performant. Ainsi, pour les zones d'activités, il est indispensable d'afficher un positionnement des zones les plus importantes (vocation industrielle et/ou artisanale...) et d'y promouvoir un **cadre plus qualitatif** (image de la zone, services aux entreprises, accessibilité et transports, qualité paysagère, etc.). Il s'agit également d'éviter la concurrence et de rechercher la complémentarité entre zones en privilégiant la confortation et l'extension de celles existantes. Ces zones, tout comme les secteurs d'habitat, doivent répondre à **l'effort de moindre consommation du foncier**.

Le SCoT fait la distinction entre les zones d'activités où la densification peut être envisagée (ayant encore du potentiel foncier à urbaniser) et les zones d'activités dont le développement ne peut se faire qu'en extension. Certains sites présentent les deux possibilités.

Par ailleurs, le syndicat du SCoT Thur Doller identifie deux sites pouvant accueillir des projets à l'échelle du Pays. Le premier pourrait recevoir une opération pour l'accueil d'une activité d'envergure porteuse d'emplois et d'intérêt majeur. Situé en entrée de Pays, au niveau de l'Institut St-André, le site en question présente un potentiel de développement pour le territoire, même s'il revêt une forte sensibilité paysagère et est partiellement grevé de servitudes.

Le deuxième serait la création d'un espace d'activité à vocation tertiaire de type éco-parc, alliant une vocation touristique et de loisirs, à proximité du plan d'eau de Burnhaupt-le-Bas.

Le développement des **Technologies d'Information et de Communications électroniques** est un **critère de plus de l'attractivité d'un espace économique**. Le déploiement numérique à Très Haut Débit devient un enjeu non négligeable pour attirer et pérenniser les entreprises.

L'offre en formation initiale et continue doit constituer également un objectif de développement au travers de filières stratégiques pour renforcer les passerelles avec le tissu économique.

Permettre la mixité des fonctions

Dans un souci de diversification de l'économie locale, il est nécessaire de développer les activités appartenant au secteur tertiaire.

En accord avec le principe de mixité des fonctions urbaines, propice au dynamisme des centres urbains et à une limitation des déplacements automobiles, le **développement des implantations tertiaires doit être facilité au sein du tissu urbain** par le développement d'une offre immobilière adaptée.

Les friches industrielles participent également d'une utilisation économe du foncier et créent des projets où la mixité de fonctions est une composante de l'élaboration du projet.

Concernant le secteur tertiaire, il est souhaité le renforcement du maillage existant d'activités, en répondant notamment aux besoins de proximité et aux besoins touristiques. L'armature urbaine préalablement décrite doit constituer la colonne vertébrale du réseau des commerces et services. Il s'agit également de rechercher un meilleur équilibre entre, commerces et services de proximité, et zones commerciales.

Objectif 2.2 Equilibrer les fonctions commerciales entre centres et périphéries

Conforter et diversifier l'armature commerciale dans une logique de desserte optimale des populations

Les objectifs en matière d'organisation territoriale du commerce s'inscrivent dans une logique de développement modéré et de consolidation des équilibres existants en s'appuyant sur l'armature commerciale actuelle replacée dans le paysage commercial du sud Alsace et en cohérence avec l'armature urbaine des polarités SCoT. Cette première ambition se décline à deux niveaux :

- **Conforter le maillage en commerces et services de proximité pour une desserte optimale des populations et participer à la vie rurale et urbaine**

Afin de répondre aux évolutions démographiques (+ 5470 habitants à 2024), notamment le vieillissement de la population et d'assurer une desserte suffisante pour les habitants du Pays, y compris les personnes non motorisées, le projet politique du SCoT Thur Doller affirme l'objectif de maintien de l'offre de proximité sur l'ensemble du Pays et de confortement du rôle des polarités bénéficiant d'ores et déjà d'une offre diversifiée en commerces et services courants (de pôles de proximité jusqu'aux pôles majeurs).

Toujours dans le même objectif de desserte fine sur des achats de première nécessité, il s'agit de façon complémentaire d'accompagner le maintien des tournées sur les villages les plus éloignés.

Enfin le projet politique affiche la volonté de valoriser les circuits courts en adéquation avec les spécificités et les richesses agricoles du Pays et les évolutions des comportements de consommation.

- **Impulser un développement équilibré sur la base de l'armature commerciale actuelle**

Afin d'assurer les équilibres territoriaux et d'apporter une réponse à l'ensemble des catégories de besoins des populations à l'échelle du SCoT et des 4 unités territoriales le composant, les objectifs de développement sont à distinguer selon la fréquence d'achats.

- ✓ **Achats réguliers : conforter les équilibres existants**

La couverture des besoins sur cette typologie d'achat se situe à des niveaux satisfaisants traduisant une bonne couverture des besoins des populations. Dans ce contexte, le projet politique du SCoT Thur Doller affiche la volonté de **maintenir et moderniser les sites existants plutôt que de créer de nouveaux espaces d'accueil**. Les lignes stratégiques sur cette typologie d'achats s'articulent autour de deux orientations :

- le maintien, voire le développement, en fonction des évolutions démographiques, des commerces de proximité (< à 500 m²) assurant ainsi un maillage fin à l'échelle du SCoT (cf. paragraphe précédent);
- le maintien et la modernisation qualitative (avec extension possible) des équipements existants de type supermarché³ afin de renforcer l'ancrage local et de répondre aux besoins des populations actuelles et programmées dans le SCoT.

- ✓ **Achats occasionnels lourds : diversifier l'existant et assurer un maillage intermédiaire sur la partie rurale**

Au-delà d'un **objectif de confortement de l'offre**, afin de répondre à un enjeu de rapprochement des consommations sur cette catégorie de besoins (type bricolage, jardinage et petits matériaux), le projet politique du SCoT Thur Doller affiche la volonté de **structurer une offre plus complète et diversifiée sur les bourgs de haut de Vallée de Masevaux et Saint-Amarin**. Cette stratégie permet de répondre à des pratiques de loisirs domestiques et, au même titre que pour les achats réguliers, de limiter les déplacements systématiques sur le pôle urbain voire à l'extérieur du territoire.

De façon complémentaire, le projet politique affiche la volonté de **permettre l'accueil de concepts non présents sur le territoire sur la partie urbaine** du SCoT en complément de l'offre existante afin d'offrir une diversité des enseignes, concepts et gammes de produits aux habitants du Pays.

- ✓ **Achats occasionnels légers : conforter les centralités urbaines majeures**

Afin de conserver les équilibres entre les centralités et les espaces périphériques, et affirmer le rôle des centres-villes de Thann et Cernay, le projet politique du SCoT Thur Doller affiche la volonté de **favoriser les développements prioritairement au sein des centralités de Thann et Cernay et d'opérer un développement modéré sur les espaces périphériques**. Il s'agit de rechercher des complémentarités entre les localisations, notamment en termes de formats et typologie d'enseignes. Il s'agit également de **maîtriser les développements au sein des galeries marchandes**.

- ✓ **Achats exceptionnels : densifier le pôle majeur de Cernay**

L'offre sur ce type d'achats est concentrée sur le pôle majeur de Cernay et joue un rôle relativement limité (un tiers des dépenses des ménages sont réalisées sur place). Il s'agit d'activités associées à des

³ On entend ici par supermarché, un commerce ayant une surface de vente comprise entre 500 m² et 2500 m² répondant majoritairement à des achats hebdomadaires.

zones d'influence relativement larges, englobant l'ensemble du périmètre et ses franges et nécessitant des complémentarités avec les territoires voisins et notamment l'agglomération Mulhousienne.

Le projet politique affirme par conséquent le souhait de s'appuyer sur le pôle majeur de Cernay pour continuer à apporter une réponse à ces besoins exceptionnels. Il s'agit ici d'accueillir ponctuellement une offre nouvelle (en termes de formats, enseignes, concepts et gammes de produits) et renforcer l'emprise locale sur cette catégorie d'achats.

En synthèse le projet politique du SCoT Thur Doller a la volonté de :

- Affirmer le rôle commercial des polarités de Thann et Cernay et des deux bourgs-centres de Vallée (Masevaux et Saint-Amarin) dans leur fonction structurante à l'échelle de leur bassin de vie ;
- Conforter le rôle des polarités intermédiaires (Burnhaupt-le-Haut et Bitschwiller-lès-Thann) et relais (Vieux-Thann, Felling, Parc de Wesserling, Willer-sur-Thur et Uffholtz) afin d'assurer la structuration des espaces ruraux ;
- Maintenir les pôles de proximité (Oberbruck, Sentheim, Guewenheim et Moosch) pour assurer un niveau de services optimal à la population du Pays ;
- Polariser les développements ayant un niveau de rayonnement élargi (formats plus exceptionnels) sur le pôle majeur de Cernay et ainsi éviter les déplacements multiples à l'échelle du Pays sur ce type d'achats.

Favoriser le maintien et le développement des commerces dans les centralités urbaines et villageoises

Facteur de lien social et de rencontres entre les habitants du Pays, le commerce participe pleinement à l'animation des lieux de vie (qu'il soit urbain ou rural), évite la désertification des villages ruraux et apporte un service de proximité à la population. Son maintien et développement sont par conséquent à favoriser au cœur des centralités urbaines (centres villes et quartiers) et villageoises, au cœur des pôles d'habitats et à proximité des équipements, des services et des lieux d'emplois.

De plus, la localisation au sein des centralités et des lieux d'habitat favorise une accessibilité aux commerces par des mobilités douces et répond aux enjeux d'accessibilité aux personnes non motorisées sur le SCoT.

Au regard des enjeux issus du diagnostic et des éléments cités ci-avant, **le projet politique affirme la volonté de conforter le commerce au cœur des centres villes, quartiers et centres-bourgs dans une logique de maintien de leur vitalité et attractivité.**

Cette ambition se traduit par les objectifs suivants :

- Privilégier le développement des commerces au cœur des centralités, et notamment les commerces et services répondant à des achats quotidiens (commerces et artisans traditionnels) quel que soit le niveau de polarité ;
- Inciter à la mise en place de règles d'urbanisme favorables au maintien et au développement de l'offre commerciale et artisanale (règles de stationnement, d'alignement, d'accessibilité...) au sein des centralités ;
Il s'agit de favoriser les développements des commerces sur un périmètre restreint afin de garantir la synergie entre les activités et la lisibilité de l'armature marchande.
- Favoriser un environnement urbain propice au développement du commerce dans les centralités, et contribuant à l'attractivité des pôles marchands, à travers la mise en place d'aménagements urbains (cheminements doux, organisation du stationnement, mobilier urbain, végétalisation...) fonctionnel et qualitatif.
- Poursuivre les efforts de soutien aux commerces et l'artisanat local (Opérations Collectives de Modernisation).

- Favoriser la modernisation de l'offre répondant à des achats réguliers de type supermarchés et superettes au cœur ou au plus près des centralités.
- Privilégier le développement de l'offre répondant à des achats occasionnels légers, au cœur des centres villes (dans la limite des disponibilités foncières).
- Impulser des projets de requalification au cœur ou à proximité immédiate des centralités afin d'y implanter des activités commerciales (sites de l'ancien ATAC sur Saint-Amarin et de l'ancien Weldom-Gitem sur Masevaux) ;
A l'inverse ne pas favoriser des implantations totalement déconnectées des centralités positionnées sur les logiques de captage de flux.
- Dédier en priorité dans les ZACOM le développement du commerce de plus de 500 m² de surface de vente, plus difficile à implanter dans les centralités, dans une logique de complémentarité.
- Encadrer le développement des magasins d'usine liés à la présence d'industries textiles historiques dans les Vallées, qui perpétue une identité et une histoire bien réelle.

Opérer un développement commercial bien intégré et respectueux de l'environnement

Le diagnostic a mis en évidence des aménagements hétérogènes sur l'ensemble des sites (confort d'usage, écologie des zones et qualité paysagère et architecturale), notamment au sein des pôles marchands les plus anciens, soulevant des enjeux d'amélioration qualitative et de prise en compte de l'impact environnemental des équipements commerciaux.

Dans une logique de développement durable, de respect des paysages participant à l'identité patrimoniale et touristique du Pays, les Elus du SCoT Thur Doller ont souhaité se saisir de l'opportunité donnée par la loi dans le cadre de leur projet politique et affirmer la volonté d'orienter l'aménagement commercial du Pays vers des pratiques plus durables, favorisant une meilleure insertion dans leur environnement, une optimisation de la consommation foncière et une accessibilité mixte aux pôles marchands.

Cette ambition se traduit à quatre niveaux :

- **poursuivre et renforcer l'accessibilité multimodale, et notamment en modes doux, aux pôles commerciaux :**
 - ✓ en développant des liaisons douces sécurisées au sein des pôles et depuis les secteurs d'habitats et d'emplois limitrophes, les centralités et le cas échéant les arrêts de tram-train / bus jusqu'à l'entrée du pôle / des magasins ;
 - ✓ en privilégiant les développements dans les secteurs desservis par les transports en commun réguliers ou susceptibles de le devenir,
 - ✓ dans la mesure du possible en optimisant la desserte des principaux pôles du territoire en transports en commun réguliers ou à la demande ;
 - ✓ en mettant en place des logiques d'aménagement d'ensemble, favorisant la proximité entre les commerces au sein d'un même pôle, et par conséquent l'utilisation des mobilités douces,
 - ✓ en favorisant les développements mixtes au sein des quartiers d'habitat,
- **d'assurer un développement commercial valorisant les paysages et préservant le caractère rural et touristique du Pays, notamment sur les secteurs situés en entrée de Vallée ;**
 - **de réduire l'impact environnemental des zones commerciales**
 - ✓ en favorisant la prise en compte des procédés et dispositifs de construction durable et énergies renouvelables dans les projets de création et renouvellement de sites ;
 - ✓ en incitant à la mutualisation de la gestion des ressources et des déchets, à l'économie de la ressource en eau et des ressources énergétiques ;

- de favoriser les développements économes de l'espace et ainsi optimiser la consommation foncière à vocation commerciale :
- ✓ en polarisant les développements commerciaux au sein des centralités et des ZACOM identifiées afin de limiter la dilution des commerces ;
- ✓ en favorisant la mutualisation des infrastructures et des espaces (stationnement notamment) ;
- ✓ en favorisant la densité des aménagements commerciaux dans les ZACOM ;
- ✓ en mettant en place des logiques d'aménagement d'ensemble dès que cela est possible.

Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) fixe les prescriptions et recommandations avec lesquelles les développements commerciaux futurs devront être compatibles. De même, les nouveaux développements commerciaux doivent prendre en considération l'ensemble des risques naturels et technologiques du territoire.

Objectif 2.3 Soutenir une agriculture de proximité et ancrée dans les différents terroirs

Sur le territoire du SCoT Thur Doller l'agriculture constitue un secteur économique important notamment avec les vignobles du piémont.

L'activité agricole concourt également à la préservation de la ruralité en participant à la vitalité économique du tissu villageois.

Face à la consommation de terres agricoles par l'habitat et les activités économiques, il est souhaitable de pérenniser des espaces à vocation agricole.

La préservation de la productivité agricole passe aussi par une prise en compte qualitative des besoins de fonctionnement des exploitations (accès aux terres, viabilité des exploitations, valeur agronomique des sols,...). Au final, l'aménagement du territoire doit améliorer le fonctionnement des exploitations et la lisibilité de leurs perspectives de développement à moyen /long termes.

Il convient également de prévenir l'enclavement des exploitations et ou des terres par la progression de l'urbanisation en limitant les zones d'urbanisation permettant selon les secteurs à préserver les prés de fauche.

La spécificité de l'agriculture de montagne, ses relations avec l'espace agricole en vallée et avec l'activité touristique à la belle saison à vocation à être reconnue et préservée.

Les aires A.O.C vin et fromage devront être prises en compte également.

Le syndicat mixte du SCoT soutient les initiatives permettant de valoriser et promouvoir les filières courtes ainsi que le développement de l'agriculture biologique et respectueuse de l'environnement.

Il s'agira de faciliter les besoins de diversification des filières : circuits courts, développement de gîtes, vente directe...

Le « bio » est un axe potentiel qui peut trouver des synergies avec les besoins des agro industries et contribuer à la protection des ressources naturelles par l'activité agricole. Toutefois, son développement nécessite une lisibilité de marché suffisante pour permettre la stabilité économique des exploitants.

Objectif 2.4 Tendre vers un développement touristique durable, valorisant les potentialités patrimoniales du territoire

Possédant de nombreux atouts en termes d'offre touristique, le territoire Thur Doller met en œuvre sa stratégie de développement touristique à l'échelle du Pays. Le SCoT conforte cette dynamique et

renforce l'attractivité du territoire. Il convient d'inscrire ce développement dans le respect du capital paysager et patrimonial du territoire qui fonde l'attractivité du tourisme.

Le territoire présente de multiples lieux touristiques de pleine nature comme le Ballon d'Alsace, le Markstein, le Grand Ballon, le Vieil Armand et plus largement la route des crêtes, ou encore le massif du Rossberg préservé des véhicules motorisés. Les lacs et plans d'eau du territoire justifient d'une valorisation douce, respectueuse du paysage et des ressources naturelles. S'ajoutent à cette liste, non exhaustive, des sites en milieu urbain dont la Collégiale et le centre ancien de Thann, le parc de Wesserling, ou encore le centre-ville de Masevaux ...

D'une manière générale les paysages, le cadre de vie mais aussi les animations diverses proposées sur le territoire participent à l'attractivité touristique. Le SCoT doit veiller à la pérennité de ces atouts. En particulier, les activités pratiquées dans les sites de nature contribuent fortement à l'attractivité du territoire. Le SCOT devra préserver l'accessibilité à ces sites de pratique.

Le tourisme de montagne, plus particulièrement, est développé et permet aux vallées d'être des «moteurs» de l'économie du pays Thur Doller. Ce tourisme de montagne doit être conforté, par le maintien des grands paysages qui en constituent le cadre. Dans la zone de montagne, les friches touristiques tout comme des sites d'hébergement à l'économie fragile devront pouvoir être repris voire développés dans une mesure compatible avec leur environnement car ils correspondent à un type de tourisme souhaité pour le développement du territoire. Le développement raisonné de l'agri-tourisme s'inscrit dans la même logique de tourisme vert.

Le SCOT soutient l'objectif de développement et de diversification de l'offre d'hébergement en jouant sur la complémentarité de l'offre des différentes intercommunalités. Il soutient une extension de la gamme de l'offre en hôtellerie et résidences hôtelières ainsi que le développement des gîtes et de campings répondant aux demandes actuelles de la clientèle, et dans une mesure raisonnable l'accueil de tourisme en autocar. En zone de montagne les résidences hôtelières sur des sites non bâtis s'inscriront dans la forme de hameaux de vallée, respectant l'ambiance urbaine du territoire. La mise à niveau de l'accueil touristique de personnes handicapées est à favoriser.

En lien avec les objectifs du plan climat du territoire, le SCoT veillera à renforcer l'accessibilité par les transports collectifs des sites touristiques et d'hébergement.

Ambition 3 - Développer la proximité des usages et améliorer le cadre de vie.

Objectif 3.1 Permettre un maillage soutenu de services et d'équipements publics

Le développement des services doit être une priorité pour le territoire. Afin de limiter les déplacements individuels motorisés et de maintenir le dynamisme des bourgs intermédiaires aux villes moyennes, il est souhaitable que les équipements soient localisés dans les communes, au plus proche des besoins. Parmi les services l'offre de lecture publique dans chaque vallée est à développer en établissant des équipements supplémentaires ou en renforçant l'offre itinérante.

Le vieillissement de la population est aussi accompagné en renforçant le maintien à domicile des personnes âgées (demande sociale forte) tout en renforçant les structures d'accueil pour celles qui le nécessitent. Leur localisation doit être pensée au plus proche des transports en commun et des services.

D'une façon générale, l'organisation sanitaire et de prévention doit être confortée et renforcée à l'échelle du Pays Thur Doller pour répondre aux besoins de tous, en développant notamment des maisons médicales regroupant plusieurs professionnels en complément de l'offre existante de ces services.

La politique d'équipement mise en œuvre sur le territoire devra prendre en compte les besoins spécifiques des personnes à mobilité réduite notamment en matière d'accessibilité.

Les équipements de loisirs, culturels ou sportifs participent à la qualité de vie des habitants et à l'attractivité touristique du territoire. Le projet doit assurer une complémentarité de ces équipements pour offrir un vaste panel de loisirs, dans un esprit de coopération entre territoires.

Ces équipements et services devront être localisés de façon cohérente, c'est à dire être au plus proche des transports en commun pour être accessibles par le plus grand nombre et limiter les déplacements individuels motorisés, générateurs d'émissions de gaz à effet de serre.

D'une manière générale le développement des transports collectifs est nécessaire pour assurer la mobilité de toutes nos populations, en particulier celles qui n'ont pas accès à la voiture individuelle (jeunes, personnes à mobilité réduite...). Le service de transport collectif doit s'articuler avec l'évolution démographique et l'aménagement du territoire.

Dernier et nouveau service à développer sur l'ensemble du territoire est le Très Haut Débit, afin d'offrir à tous (habitants, administrations, entreprises) une véritable mobilité virtuelle, un accès rapide aux technologies de l'information et de la communication.

Objectif 3.2 Promouvoir un urbanisme qui contribue à la réduction des besoins en déplacements et des émissions de GES

L'organisation et le rayonnement des villes et villages tels que définis précédemment, assurent un rapprochement des fonctions (logement, emploi, loisirs, commerces et services). Chacun des pôles composant l'armature urbaine possède plus ou moins l'ensemble de ces fonctions.

Grâce à cette proximité des fonctions, les distances des déplacements sont raccourcies et les déplacements moins nombreux : se déplacer à pied ou en vélo devient donc plus aisé. D'un secteur à l'autre il est également nécessaire de développer les transports en commun (comme indiqué à l'objectif 1.2).

Objectif 3.3 Faciliter l'usage des alternatives aux déplacements en voiture individuelle

La promotion des modes alternatifs à l'automobile nécessite de créer un environnement favorable à la pratique de ces modes en réduisant la place de l'automobile en centre-ville, par un partage plus équilibré de la voirie entre les modes et des mesures de stationnement dissuasives à l'égard de l'automobile.

Une simple promotion des modes alternatifs n'est généralement pas suffisante pour entraîner un report modal. La prise en compte des critères développés ci-après est nécessaire pour faciliter la pratique quotidienne, à savoir :

- l'apaisement de la circulation routière pour une meilleure sécurité des usagers,
- le confort des piétons et des personnes à mobilité réduite en zone urbaine par des trottoirs suffisamment larges,
- des itinéraires directs pour les cheminements piétons qui sont plus lents,
- la mise en place de parcours sécurisés pour les vélos lorsqu'ils doivent partager la voirie, voire de pistes cyclables dissociées de l'espace routier notamment le long de grands axes de circulation,
- l'usage du vélo est aussi influencé par la qualité de l'offre en stationnement sur les lieux de travail mais aussi près des équipements publics. Les conditions de stationnement des deux-roues au niveau des pôles d'échanges et de rabattement (TER) ont un impact direct sur l'intermodalité "vélo/transports collectifs".

Afin de réduire l'usage de l'automobile dans le cadre des déplacements pendulaires des actifs, il est nécessaire de maîtriser le stationnement sur les lieux d'emploi et d'offrir en contrepartie des solutions alternatives au recours systématique à l'automobile. Ce type de mesures peut être effectif dans le cadre de dispositifs de type Plan de Déplacements Entreprise (PDE).

La politique du Pays Thur Doller vise à développer le co-voiturage et l'auto partage, le SCoT devra aider les habitants, les entreprises et les institutions à s'organiser pour faciliter les usages partagés de l'automobile par le « management de la mobilité » (plans de déplacement d'entreprises et d'administrations, les plans de déplacement d'établissements scolaires, l'étalement des heures d'activités, etc...).

En ce qui concerne le transport de marchandises ce sont les principales zones d'activités existantes ou en projet qui sont concernées. Il semble pertinent d'étudier les modalités de desserte par le mode ferroviaire pour les zones le permettant.

Ainsi, il est indispensable de préserver les surfaces nécessaires au renforcement des plates-formes multimodales existantes mais également de prévoir les réserves permettant de développer de nouveaux sites.

La livraison des commerces de centres villes a tendance à souffrir d'un manque de rationalité, avec une multitude de véhicules qui ne desservent en général qu'un seul commerce, lequel peut être livré plusieurs fois au cours d'une même journée. Face à ce constat, il apparaît nécessaire d'organiser le transport de marchandises en milieu urbain. Il pourrait faire l'objet d'un volet spécifique dans le cadre du « Schéma de mobilités ».

Objectif 3.4 Soigner la qualité des milieux et des paysages de proximité

Le renforcement de l'armature urbaine comme décrit précédemment (objectif 1.2), permet de mailler le territoire de véritables lieux de vie. Recréer dans les communes des espaces dynamiques (avec des équipements et services, de l'habitat, des transports en commun) et de rencontre participe à la qualité de vie de chacun par le renforcement des liens sociaux. Ces lieux de vie nécessitent notamment la réalisation d'un réseau d'espaces publics ouverts aux piétons et accessibles à tous. Ce dernier constitue le ciment des espaces de développement majeur, en termes d'habitat et d'activités, de chaque commune.

Par une urbanisation plus structurée, moins consommatrice d'espaces et aux fonctions urbaines mieux marquées, des espaces naturels et agricoles pertinents seront maintenus permettant d'une part d'introduire la nature en ville et village et d'autre part de maintenir des coupures vertes. Si l'enveloppe urbaine assure la fonction d'habitat, d'espaces publics et d'activités alors les espaces naturels ou agricoles seront préservés. La lisibilité et la qualité des entrées de ville ou village sont, à ce titre, des éléments essentiels de cette problématique.

Par ailleurs, le projet met en avant la qualité urbaine et architecturale. Les espaces urbains font partie des paysages et du cadre de vie, ils doivent être qualitatifs et structurés.

La promotion d'un habitat respectueux de l'environnement et aux formes novatrices est à encourager. Les nouvelles préoccupations environnementales et les exigences réglementaires en termes de construction neuve appellent à des évolutions profondes, à la fois dans la façon de concevoir les opérations d'habitat (localisation, programme, densité, accessibilité) et de construire les logements (matériaux, orientation, formes architecturales, etc...).

Les nouvelles formes urbaines et typologie de logements proposées devront s'adapter à l'environnement et au contexte de chaque projet. Il s'agit en effet de lutter contre l'uniformisation des paysages et de veiller à l'intégration de chaque opération, qu'elle intervienne en densification, en renouvellement ou en extension.

Garantir la qualité des logements passe par l'emploi de nouveaux matériaux et des nouvelles sources énergétiques (bois, photovoltaïque, chaudières collectives,...) et par une bonne orientation des bâtiments afin de bénéficier d'un rayonnement solaire plus performant. Il s'agit d'assurer la qualité des logements par une bonne isolation thermique et de permettre le développement d'un habitat moins énergivore.

Ambition 4 - Répondre aux besoins d'accueil et favoriser un urbanisme à la fois sobre en énergie et de qualité.

➡ En matière démographique et afin de permettre le renouvellement et de lutter contre le vieillissement de la population, le territoire Thur Doller a pour objectif d'aller vers une augmentation de la population, selon une progression qui devra cependant rester maîtrisée.

Objectif 4.1 Contribuer à une dynamique de renouvellement de la population

Il s'agit dans un premier temps de tenir compte des perspectives d'évolution démographique, mais également des mutations attendues de la société (décohabitation, familles monoparentales, jeunes, anciens, ...) et ainsi préparer un accueil satisfaisant des populations à venir.

Pour se faire, il faut répondre aux besoins en logements de la population actuelle qui décohabite, de la population à venir.

Cette stratégie passe d'abord par des objectifs d'accueil de nouveaux habitants qui doivent être suffisants pour maîtriser le vieillissement et faciliter l'implantation d'actifs, notamment jeunes.

En 2024, le territoire compte accueillir environ 5 470 habitants en plus ce qui amènerait la population à 73 200, soit une progression annuelle maîtrisée et réaliste de l'ordre de 0,5%.

Il est ainsi nécessaire de construire environ 5 000 logements en tenant compte notamment de la poursuite du desserrement des ménages mais moins rapidement qu'avant et de la compensation des logements détruits pour le renouvellement urbain.

Ces logements devront correspondre aux besoins des différentes populations et stades et modes de vie au travers d'une politique sociale et de l'habitat servant les ambitions du projet : attirer des actifs, complémentarité entre les unités territoriales, mixité sociale et générationnelle, ...

Il s'agira pour cela :

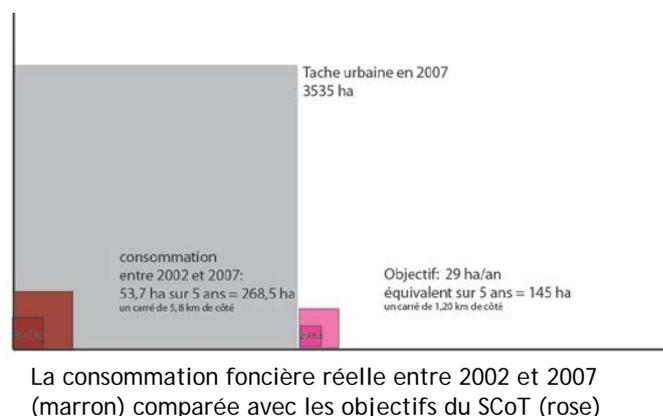
- De diversifier les formes et types d'habitat (rural/agglomération, actifs,...) et de l'assortir d'une gestion paysagère qualitative,
- De renforcer le logement aidé en visant, en outre, l'objectif d'éviter les spécialisations de certains secteurs et le report des ménages modestes.
- De considérer les besoins spécifiques comme les personnes âgées ou à mobilité réduite dont l'autonomie passe par la mise à disposition d'un logement adapté. Sa localisation est aussi importante à proximité des lieux de commerces et de services qui facilite au quotidien la mobilité de ces personnes.
- De fixer des objectifs de réhabilitation du parc de logement, en particulier dans les secteurs où les enjeux croisent ceux de la rénovation urbaine, de la précarité énergétique et de la mixité fonctionnelle.

Les objectifs de logements se développeront dans le cadre de l'organisation que le projet met en place :

- ⇒ Le pôle urbain recevra au moins 50% des objectifs résidentiels permettant de soutenir sa progression démographique afin de renforcer et maintenir sa place centrale dans l'armature urbaine
 - *logique de maîtrise des déplacements et de la consommation d'espace.*
- ⇒ Le piémont pôle urbain a pour objectif d'atténuer sa progression démographique et de la répartir sur les polarités
- ⇒ Les unités de montagne Thur et Doller ont un poids démographique en diminution par rapport aux autres unités, l'objectif est de maintenir une légère progression.

Objectif 4.2 Maîtriser l'étalement, optimiser la consommation foncière à destination de l'habitat, des activités et des équipements

➡ En matière de consommation foncière, le territoire Thur Doller se donne comme objectif de réduire de moitié la consommation foncière globale de terres agricoles par rapport à celle observée au cours des dix dernières années.



L'organisation proposée permet de ne pas consommer plus de **180 ha environ**, dans les 12 ans à venir pour le résidentiel. Elle permet une **densité moyenne d'environ 25 logements/ha** (infrastructures et équipements compris, mais hors grandes infrastructures d'échelle nationale ou régionale).

Cette densité est ici un indicateur global. Dans l'aménagement elle devra résulter d'objectifs de qualité morphologique adaptée aux différents types d'espaces urbains et des objectifs d'économie de la consommation d'espace fixés (180 ha).

En matière d'activité ce sont globalement **170 ha** qui sont autorisés en densification ou extension. Le SCoT priorise l'urbanisation du potentiel foncier existant au sein des zones existantes (ce qui correspond à la densification) et permet leur extension mesurée.

Ces objectifs permettront de diminuer de près de 40% la consommation annuelle des espaces agricoles, naturels et sylvicoles.

Aussi, la priorité sera donnée au développement urbain s'appuyant sur les opportunités foncières présentes à l'intérieur du tissu bâti avant de s'étendre sur d'autres secteurs. Le comblement « des dents creuses » doit être poursuivi de façon cohérente avec des outils adaptés. Il doit s'accompagner d'une politique et une réflexion sur les espaces publics et la morphologie du bâti afin d'optimiser les densités dans le souci d'amélioration du cadre de vie.

Le développement urbain sera également maîtrisé dans certains secteurs pourtant facilement urbanisables afin de préserver des terres agricoles notamment les prés de fauche. Selon les communes, l'urbanisation se fera sur les pentes dont les modalités d'insertion paysagère préciseront plusieurs aspects : volumétrie, couleur, perméabilité des sols,

Objectif 4.3 Répondre aux enjeux de l'efficacité énergétique du bâti existant et du bâti neuf

Diminuer les consommations d'énergie (et émissions de gaz à effet de serre liées) et favoriser le recours aux énergies renouvelables sont des engagements pris par le territoire au travers du Plan Climat. Pour les bâtiments existants, une politique ambitieuse de rénovation et de réhabilitation thermique pour maîtriser les consommations et diminuer la précarité énergétique, en particulier pour le logement collectif privé, doit être mise en place avec le soutien des collectivités locales afin de :

- Développer des formes urbaines et un habitat économes en énergie (et favoriser l'émergence des éco-quartiers et du bâti passif).
- Favoriser, dès la conception des zones à urbaniser et des projets d'aménagement, les systèmes mutualisés de production d'énergie décentralisée, soit par raccord à un réseau de chaleur existant, soit par création.
- Encourager le recours aux énergies renouvelables en valorisant les potentiels locaux (bois-énergie, solaire, hydraulique, éolien...) dans l'habitat collectif et individuel, dans la construction et la rénovation.

Ambition 5 - Mener une politique ambitieuse et anticipatrice sur les questions de ressources et de risques.

Objectif 5.1 Maitriser les besoins en énergie et développer les énergies renouvelables

La gestion énergétique doit contribuer à lutter contre le changement climatique et à préparer le cadre de vie des générations futures.

Afin de réduire la dépendance par rapport au coût des énergies fossiles et de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre la politique énergétique vise à :

- Réduire la consommation dans l'habitat par des constructions bioclimatiques et la réhabilitation du parc de logements énergivores.
- Optimiser l'aménagement par la maîtrise de la consommation du foncier, la qualité de l'accessibilité et le développement des circulations actives.
- Développer les énergies renouvelables sans compromettre les spécificités environnementales et paysagères du Pays Thur Doller. Il est possible d'envisager sur son territoire une plus grande diversification du bouquet de production d'énergies renouvelables et une augmentation de leur part, en développant de manière mesurée le solaire, la filière bois-énergie, l'hydro-électricité, la géothermie, et l'éolien.

Objectif 5.2 Préserver et gérer durablement la ressource en eau

Qu'elle soit superficielle (cours d'eau) ou souterraine (nappes) l'eau est omniprésente dans le territoire du SCoT. Quantité et qualité de cette ressource sont aujourd'hui importantes. Les altérations et les dégradations du passé sont actuellement en cours de résorption. Il s'agit dorénavant de poursuivre les efforts engagés et de garantir notamment un bon état écologique des cours d'eau conformément à la Directive Cadre sur l'Eau.

Globalement, le projet de SCoT doit donc permettre de **préserver la ressource en eau en termes de qualité et quantité** :

- par des pratiques agricoles respectueuses de l'environnement et notamment de la ressource en eau,
- par des pratiques de conception et de gestion différenciée des voiries et des espaces verts publics et privés, en réduisant l'apport de pesticides notamment (ce qui est aussi une question de santé publique),
- par l'intégration d'une gestion adaptée et durable des eaux pluviales en milieu urbain aussi bien qu'en milieu rural,
- par la consolidation de la ressource en permettant une capacité de stockage nécessaire à l'échelle du bassin versant,
- par l'amélioration des performances des dispositifs d'assainissement et des projets d'AEP⁴,
- par la préservation des zones humides et des zones d'expansion des crues,
- par la mise en place de SAGE sur l'ensemble du territoire (Vallée de la Doller).

Plus ponctuellement, il s'agit à travers ce projet de **palier aux secteurs déficitaires d'alimentation en eau potable** en faisant jouer la solidarité à l'échelle du territoire du SCoT (amont/aval) et au-delà (maillage intercommunaux), en permettant les travaux nécessaires à l'acheminement de l'eau potable vers les communes en ayant besoin.

⁴ Alimentation en eau potable

Objectif 5.3 Gérer les risques et limiter les nuisances

Plusieurs risques et nuisances affectent le territoire du SCoT, mais de façon plus concentrée au débouché de la vallée de la Thur, à proximité des routes et cours d'eau de fonds de vallée, en plaine et sur le piémont.

Il est possible sur le moyen et le long terme de mieux prévenir, limiter et gérer ces contraintes à l'échelle d'un territoire comme le SCoT en adaptant notamment les modes d'aménagements urbains, les pratiques agricoles, en sensibilisant les habitants à leur mode de consommation.

Plus concrètement, la prise en compte des risques dans l'aménagement du territoire nécessite de :

- **Prévenir et circonscrire les risques naturels** (limiter l'imperméabilisation des sols, mettre en place des modes de gestion alternatives des eaux pluviales, limiter l'érosion des sols par le maintien de surfaces en herbe, etc.).
- **Limiter l'exposition des personnes aux risques et aux nuisances** (inconstructibilité des zones inondables, des zones exposées au bruit et aux risques technologiques, des secteurs vulnérables aux coulées de boue, etc.).
- **Renforcer les dispositifs de prévention** et d'évacuation de la population et des pollutions liés aux transports de matières dangereuses, notamment le long de la RN66 dans la vallée de la Thur.
- Prendre en compte l'exposition aux risques d'inondation dans l'urbanisation, la préservation des zones de transparence hydraulique, des fuseaux de mobilités, l'exposition aux risques de rupture de digue et de ruissellement.
- Prescrire la protection des zones d'expansion des crues et des zones de stockage.
- Améliorer les performances et la qualité en matière de collecte sélective des déchets. Réduire les tonnages collectés (porte à porte et apport volontaire) et rendre le territoire du Pays Thur Doller compétitif par rapport à la moyenne départementale.

Plus globalement, la qualité de l'air à l'échelle du Scot est à garantir au regard du SRCAE, en :

- Participant à la réduction des émissions de particules et d'oxydes d'azote ;
- Prévenant l'exposition à la pollution atmosphérique due à l'ozone, aux métaux lourds et aux pesticides,
- Favorisant la prise en compte de la limitation et donc de la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans les documents d'urbanisme.