

Document arrêté
27 juin 2013

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE DU TERRITOIRE DE BELFORT

Projet d'Aménagement et de Développement Durables

choix
planification
responsabilité
enjeux globaux
orientations
projet de territoire
nouvelle géographie transrégionale
attentes en matière de cadre de vie
évolutions démographiques observées
projections démographiques 2007-2040 attractivité du Territoire
approche des besoins résidentiels bilan de la production de logements
estimation de besoins de logements qualité de vie, cohésion sociale
(r)évolution de la mobilité nouvelles connexions Europe et inter-régions
systèmes de mobilité locale offre de communication numérique
structuration de l'espace économique et armature commerciale compétitivité
système d'espaces actifs entre juxtaposition et synergie espaces stratégiques
réseau des sites économiques significatifs synergie commerce/territoire
caractérisation de l'offre belfortaine dynamique commerciale sous l'angle transrégional
organisation géographique du commerce évolution des comportements de consommation
économie touristique agriculture, sylviculture et consommation de l'espace
ressources et activités structurantes du territoire place de l'agriculture dans le territoire
qualité des sols activité sylvicole mutations des espaces naturels, agricoles et forestiers
usage antérieur des espaces artificialisés vocation nouvelle des espaces artificialisés
synthèse sur le territoire global : le système belfortain en formation
mise en cohérence des territoires limitrophes prise en compte des infrastructures
occupation du sol politique de l'eau et trame bleue patrimoine naturel
ZNIEFF cours d'eau et prairies en lit majeur sites Natura 2000 pelouses sèches
étangs chaumes cavités et ombles à chiroptères espaces naturels sensibles
arrêté de protection de biotope zones humides puits de captage forêts
terres agricoles réseaux hydrographiques urbanisation infrastructures
proposition d'une trame verte et bleue Projet d'Aménagement et de Développement Durables
métropole à dimension humaine Aire urbaine, premier jalon métropolitain
ouvertures transrégionales et européennes services de rang supérieur
« espaces-projets » du dispositif métropolitain polycentrisme équilibré
transversalité des mobilités et des communications dynamique commerciale
habiter le Territoire de Belfort ressources pollutions et risques
valeur paysagère implication dans l'espace métropolitain cœur urbain structuration
espace médian ouverture à la Suisse et à l'espace alpin polycentrisme équilibré territoire numérique
anticiper les usages et les attentes zones stratégiques activités incluses dans l'urbain
dispositions d'aménagement local Zone d'Aménagement Commercial du Pôle sud
politique d'aménagement touristique palier qualitatif orientations de la programmation de l'habitat
notions et objectifs de mixité sociale approche qualitative dans la localisation de l'habitat
conception durable des constructions et des urbanisations maîtrise des effets de l'artificialisation
économie de l'artificialisation à 10 ans principes d'application dans les PLU orientations
préconisations particulières relatives au secteur sud de l'agglomération ressources du Territoire
agriculture et sylviculture énergie déchets pollutions atmosphériques risques technologiques et naturels
trame biologique protection du patrimoine développement de la trame biologique
entrées de ville vues emblématiques alternance ville-campagne paysage bâti
planification responsabilité face à des enjeux globaux orientations de base
concepts du projet de territoire nouvelle géographie transrégionale
cadre de vie évolutions socio-démographiques observées et projetées
approche des besoins résidentiels production de logements
qualité de vie cohésion sociale nouvelles connexions
espaces actifs espace économique
projet compétitivité synergie
tourisme dynamique
organisation géographique évolution des comportements
agriculture sylviculture
consommation de l'espace
activités structurantes
qualité des sols eau
espaces naturels
mutations
système

syndicat
mixte du

SCoT

du Territoire
de Belfort



AVANT-PROPOS	5
A. UNE MÉTROPOLE À DIMENSION HUMAINE	7
1. L'Aire urbaine de Belfort-Montbéliard, premier jalon métropolitain	7
2. La matérialisation des ouvertures transrégionales et européennes	8
3. Un bloc de services de rang supérieur	9
4. Les trois « espaces-projets » du dispositif métropolitain	10
B. POUR UN TERRITOIRE ORGANISÉ, COHÉRENT, SOLIDAIRE	13
1. Le polycentrisme équilibré	13
2. La transversalité des mobilités et des communications	17
3. La structuration de l'espace économique	21
4. La dynamique commerciale	22
5. Le tourisme	23
C. FRANCHIR UN PALIER QUALITATIF	25
1. Un développement équilibré et durable de l'habitat	25
2. La maîtrise des effets de l'artificialisation des espaces naturels, agricoles et forestiers	26
3. La valeur paysagère du territoire	28
4. Des mesures de préservation relatives à la biodiversité et à la trame verte et bleue	29
5. Une gestion durable des ressources du territoire	33
6. La prise en compte des risques et la maîtrise des pollutions et des nuisances	37

AVANT-PROPOS

L'article L.122-1-3 du code de l'urbanisme définit le PADD.

« Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) 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. »

Plus encore que cela, le PADD relève du projet stratégique collectif et doit être assimilé par le grand nombre des parties prenantes à l'aménagement du territoire. Le PADD du Territoire de Belfort est structuré par trois objectifs : l'engagement métropolitain, l'armature territoriale, le renouvellement environnemental.

- **L'engagement métropolitain** est une potentialité de notre territoire qui doit prendre le risque de la compétition, malgré la modestie de son format démographique, mais fort de ses capacités technologiques et tertiaires, avec ses investissements décisifs sur un ensemble de sites exceptionnels dégagés par le TGV Rhin-Rhône et les grandes infrastructures.
- Le deuxième objectif stratégique a trait à **l'organisation collective de notre territoire**. Celle-ci doit être conçue comme un assemblage performant des interdépendances, mais aussi se construire sur une juste anticipation des changements économiques, sociaux, environnementaux. Les nouveaux outils de mobilité sont porteurs d'une nouvelle logique et de la solidarité territoriale.
- L'ensemble des problématiques doit être vu avec pour exigence le **franchissement d'un palier qualitatif** dans un monde complexe où les risques sont entremêlés. Aussi faut-il associer à l'audace des engagements métropolitains, la prudence, le respect de l'homme et de la nature. Mais nous verrons qu'il s'agit d'une prudence elle-même pleine d'audace et d'entreprise.

Le projet de territoire suit le fil directeur de six concepts d'aménagement majeurs que le PADD expose :

- les « espaces-projets » métropolitains ;
- le schéma polycentrique équilibré ;
- la colonne vertébrale des mobilités ;
- l'armature économique et commerciale ;
- l'urbanisation raisonnée ;
- la trame verte et bleue.

Toute l'efficacité du SCoT du Territoire de Belfort dépendra de la mise en pratique la plus juste possible de ces concepts d'aménagement.



A UNE MÉTROPOLE À DIMENSION HUMAINE

La stratégie de développement du Territoire de Belfort entend intégrer pleinement le fait métropolitain dans le sens où il autorise le dépassement des objectifs qui seraient simplement dus à la dynamique locale. Tous les éléments du diagnostic prospectif convergent sur le fait que l'ouverture des réseaux transrégionaux apporte à dix ans un changement de perspective plus que significatif.

Restent donc à prendre les options métropolitaines adaptées au particularisme du Territoire de Belfort.

Le cap suivi par le projet est celui d'une métropole à dimension humaine. Cette orientation s'impose pratiquement par l'inclusion de Belfort dans un système rhéno-rhodanien essentiellement multipolaire maillant des villes moyennes faiblement hiérarchisées. Chaque nœud du système est susceptible de prendre sa place et d'apporter de la valeur, même s'il ne dispose pas d'un poids démographique massif. À cela s'ajoute sous forme d'atout spécifique, l'échelle humaine de l'espace social et du cadre de vie, qui est notoirement un point faible des grandes agglomérations.

Les principes fondateurs pour mettre en œuvre un projet métropolitain de dimension humaine sont les suivants :

- la matérialisation des ouvertures transrégionales et européennes,
- l'investissement opérationnel sur les lieux stratégiques du dispositif transrégional,
- les fonctions supérieures vis-à-vis des populations et des activités.

Autre aspect de la stratégie métropolitaine : elle doit se rendre lisible dans la cohérence portée par l'Aire urbaine. La synergie de Belfort et de Montbéliard, la mise en place d'équipements supérieurs communs dans tous les domaines, avec une identité industrielle reconnue, forment un pôle structurant du grand système transrégional Rhin-Rhône.

1. L'Aire urbaine de Belfort-Montbéliard, premier jalon métropolitain

La structuration métropolitaine de l'Aire urbaine est une condition nécessaire de tout engagement dans une stratégie d'attractivité transrégionale. Le SCoT du Territoire de Belfort appelle la construction d'un projet global permettant de mobiliser un système urbain exceptionnel dans sa dimension économique (40 % de l'industrie régionale, 135 000 emplois) et très significatif par ses ressources humaines (310 000 habitants). En tant que telle, l'Aire urbaine constitue un point d'équilibre du Grand Est. La perspective de sa consolidation autour d'une gouvernance et d'une cohérence opérationnelles, est intégrée par le projet belfortain lui-même.

➤ Un espace porteur des stratégies métropolitaines

Les intérêts collectifs de l'Aire urbaine vont dans plusieurs directions : les grandes infrastructures de communication, l'économie et le développement des compétences, le confortement des fonctions supérieures.

- **Les grandes infrastructures** : « l'effet TGV » passe par la valeur de l'offre de desserte proposée à la gare de Belfort-Montbéliard TGV, ainsi que par l'ensemble des offres ferroviaires complémentaires (pôle multimodal de Belfort-ville, réouverture de la ligne Belfort-Delle).

Les grands axes routiers assurant les liens interrégionaux sont tout autant décisifs, et par là même, leurs adaptations au trafic croissant et à leur sécurisation.

- **Les stratégies économiques** autour des compétences rares constituent un potentiel bien identifié adossé à la thématique des industries de l'énergie, de la mobilité et de la motricité... sans minorer nombre d'activités remarquables dans

d'autres domaines technologiques. Sous cet angle, l'Aire urbaine dispose des compétences et des espaces pour construire l'offre économique du futur.

- **Les fonctions supérieures**, telles l'enseignement supérieur, les équipements de santé et les équipements culturels... trouvent leur pertinence dès lors qu'elles parviennent à rayonner sur l'ensemble du grand bassin de vie.

➤ La structuration d'un multipôle

- **Les centralités majeures** de l'Aire urbaine (Belfort, Montbéliard ainsi que Héricourt, et Delle) doivent être délibérément maillées et rapprochées en tant qu'espaces de services, de commerce, d'emploi, d'équipements fondamentaux du bassin de vie. Dans un tel système, la dispersion est un risque objectif. Belfort, est interpellée en tant que tête de réseau potentielle et se positionne pour jouer un rôle d'entraînement fort.
- Aux centralités classiques s'adjoignent **des espaces économiques** ainsi que **le secteur émergent de l'espace médian**. Ces secteurs ne sont pas à proprement parler des centres, mais plutôt des « plaques de services » liées à des particularités, et que l'ensemble des infrastructures rattachent au reste du territoire, comme aux centralités historiques polyvalentes.
- **Les transports en commun** constituent un moyen d'organisation décisif pour que l'Aire urbaine se consolide en tant que système décroisé.
- **Le commerce de grande distribution** correspondant à des achats occasionnels ou exceptionnels est le plus souvent tourné vers la clientèle globale de l'Aire urbaine, voire à un territoire plus élargi. Il pourrait être envisagé d'adopter un document d'aménagement commercial à l'échelle de l'Aire urbaine visant une meilleure organisation et une meilleure attractivité.

➤ Une approche environnementale « grand périmètre »

- **Le patrimoine naturel** ne connaît pas les limites administratives et l'Aire urbaine, comme réseau hydrographique ou ensemble géographique, justifierait qu'un certain nombre de dispositions concertées soient prises, par exemple en termes de continuités biologiques, de paysage, d'agriculture, ...

- **Dans le domaine d'un fonctionnement amélioré par des effets de mutualisation**, il est encore possible de progresser en matière de ressource en eau et assainissement, de traitement des déchets, et de politiques diverses de réseaux.

2. La matérialisation des ouvertures transrégionales et européennes

À l'échelle des grandes régions, les rayonnements métropolitains sont de nature mouvante dans l'espace et dans le temps. Ils ont aussi la particularité de pouvoir se superposer sans s'exclure, renvoyant à des géographies complexes. Dans le contexte déjà décrit, Belfort a la possibilité de s'impliquer dans l'espace Franc-comtois, la diagonale Rhin-Rhône, le Rhin supérieur, le Grand Est, l'ouverture sur la Suisse.

➤ Implication dans l'espace Franc-comtois

La dynamique du Nord Franche-Comté avec Belfort-Montbéliard est un facteur considérable de l'identité régionale. Avec Besançon en tant que capitale régionale, la région dispose de deux têtes de réseaux qui structurent chacune un système de villes.

L'avenir de la cohésion régionale passe par une synergie entre les deux pôles régionaux majeurs qui, ensemble, peuvent améliorer le rayonnement régional et sortir d'une logique de spécialisation services/industrie. Les moyens de transports et la tertiarisation du Nord-Franche-Comté rendent cette stratégie possible.

L'Aire urbaine constitue la tête d'un réseau de plus petites villes associant Pont-de-Roide, L'Isle-sur-le-Doubs, Lure, Luxeuil-les-Bains, Ronchamp, Champagny, les villes du Canton Suisse du Jura jusqu'à Bienne : Porrentruy, Delémont, Moutier.

➤ Le Réseau Métropolitain Rhin-Rhône, le maillage avec le Rhin Supérieur

La pertinence géographique de l'espace Rhin-Rhône a été ravivée par le TGV du même nom. Il s'agit autant d'un système de proximités associant des réseaux urbains locaux, que d'un corridor européen encore émergent mais susceptible d'articuler des bassins économiques très forts.

En outre, Belfort est au contact de la partie amont de l'espace rhénan. La proximité géographique de Mulhouse est forte, d'autant qu'elle est renforcée par une certaine filiation historique. Outre la proximité et l'affinité mulhousienne, Belfort est desservie dans le Haut-Rhin par la plateforme aéroportuaire de Mulhouse-Bâle. Au-delà de Mulhouse, les réseaux potentiels prennent des directions multinationales : Strasbourg, Bâle, Fribourg.

➤ **Les autres influences euro-métropolitaines**

Belfort perçoit l'influence des grandes villes telles Paris, Lyon, Strasbourg qui restent à maints égards des contacts fondamentaux. L'effet TGV rétablit avec elles une proximité directe pour des activités professionnelles ou privées.

➤ **La question des infrastructures : une situation nodale peut devenir centrale**

Le Territoire de Belfort tire une part de son développement actuel et futur de son potentiel de communications. Celui-ci est lié à des grandes infrastructures transrégionales dont le déploiement n'est pas achevé. Au-delà des dispositifs de transports engagés, comme le TGV Rhin-Rhône, les modernisations du TER (y compris l'ouverture de la ligne Belfort-Delle), les mises au gabarit autoroutier de l'axe Langres-Delle-Transjurane, le maillage avec le Sud Lorrain doit être pris en considération dans l'objectif de créer une boucle du Grand Est associant Lorraine (et sillon mosellan), Alsace, Franche-Comté.

3. Un bloc de services de rang supérieur

L'engagement sur le terrain du développement métropolitain que le SCoT ambitionne vaut avec la globalité de l'Aire urbaine. La construction d'un bloc de services de rang supérieur doit être concertée et se mettre en place dans la meilleure géographie possible, notamment en rapport avec les espaces stratégiques ci-avant mentionnés.

Les composantes majeures à consolider et à développer sont les suivantes :

➤ **Fonctions administratives**

La présence d'administrations et des services publics sont des atouts pour les habitants de l'Aire urbaine et les entreprises. L'administration publique est un des principaux employeurs aux côtés d'entreprises comme PSA, Alstom ou GE. Les compétences judiciaires et de sécurité-défense de Belfort-Montbéliard sont un fait constitutif de l'identité territoriale du Nord Franche-Comté.

➤ **Fonctions économiques supérieures**

Pour les activités à forte valeur ajoutée, il faut organiser l'offre des parcs d'activités répondant à la diversité des entreprises. Les pôles de décision (à l'instar du siège européen de General Electric et des compétences technologiques d'Alstom) doivent pouvoir se fixer et rayonner, quels que soient le niveau, la taille ou la nature des activités.

L'environnement économique inclut les services, les réseaux de sous-traitants, de prestataires et de recherche & développement, développés autour

des filières majeures (énergie, traction terrestre, automobile, numérique et autres). Il est sous-tendu par une action locale de développement et d'initiative ainsi que par une politique immobilière anticipatrice.

➤ **Fonctions d'enseignement supérieur**

Afin d'établir un enseignement supérieur de qualité à l'échelle de l'Aire urbaine, l'offre est organisée autour de différents sites. Les relations de complémentarité observées entre ces sites (UFR Franche-Comté, UTBM, IUT Belfort-Montbéliard, ...) sont à préserver. La localisation de ces équipements d'enseignement supérieur a toute son importance pour les entreprises présentes à l'échelle de l'Aire urbaine. La notion de « filière » est à conforter (énergie, automobile, ...) en développant les activités de formation - recherche. La recherche publique reste à accroître, au regard des effectifs importants liés à la recherche privée.

➤ **Fonctions de santé**

Une offre de santé organisée à l'échelle de l'Aire urbaine améliore le niveau et facilite l'accès aux soins pour les habitants du bassin de vie. La réalisation du site hospitalier médian à Trévenans conforte cette volonté de mutualiser l'offre de santé. Pour autant, une offre complémentaire de proximité doit être confortée dans les agglomérations belfortaine et montbéliardaise.

➤ **Fonctions culturelles**

L'offre culturelle est un élément de consolidation de la qualité de vie et porteur de rayonnement.

Des relations de complémentarité doivent être effectives notamment entre Belfort, Montbéliard et les autres pôles de l'Aire urbaine afin de développer l'offre culturelle à l'échelle du bassin de vie. L'offre culturelle est une composante importante de la chaîne de services à proposer aux habitants (théâtre, musée, salles de spectacles, bibliothèque/médiathèque, ...).

➤ **Haute qualité du fonctionnement territorial et des services locaux**

L'offre métropolitaine va de pair avec une haute qualité fonctionnelle de territoire, des ressources et des flux : énergie, haut-débit, transports, circulation et accessibilité, sécurité générale, implication collective dans le fait local, qualité des espaces urbains publics et privés, et encore dans le domaine des services présentiels publics et privés...

4. Les trois « espaces-projets » du dispositif métropolitain

Avec le cœur urbain, l'espace TGV médian, et les dynamiques transfrontalières au-delà de Belfort-Delle, la stratégie métropolitaine du Territoire de Belfort est focalisée sur trois « espaces-projets » conçus en interaction. Déjà en place mais encore en devenir, ils sont amenés à porter les opérations emblématiques de l'« ère » métropolitaine.

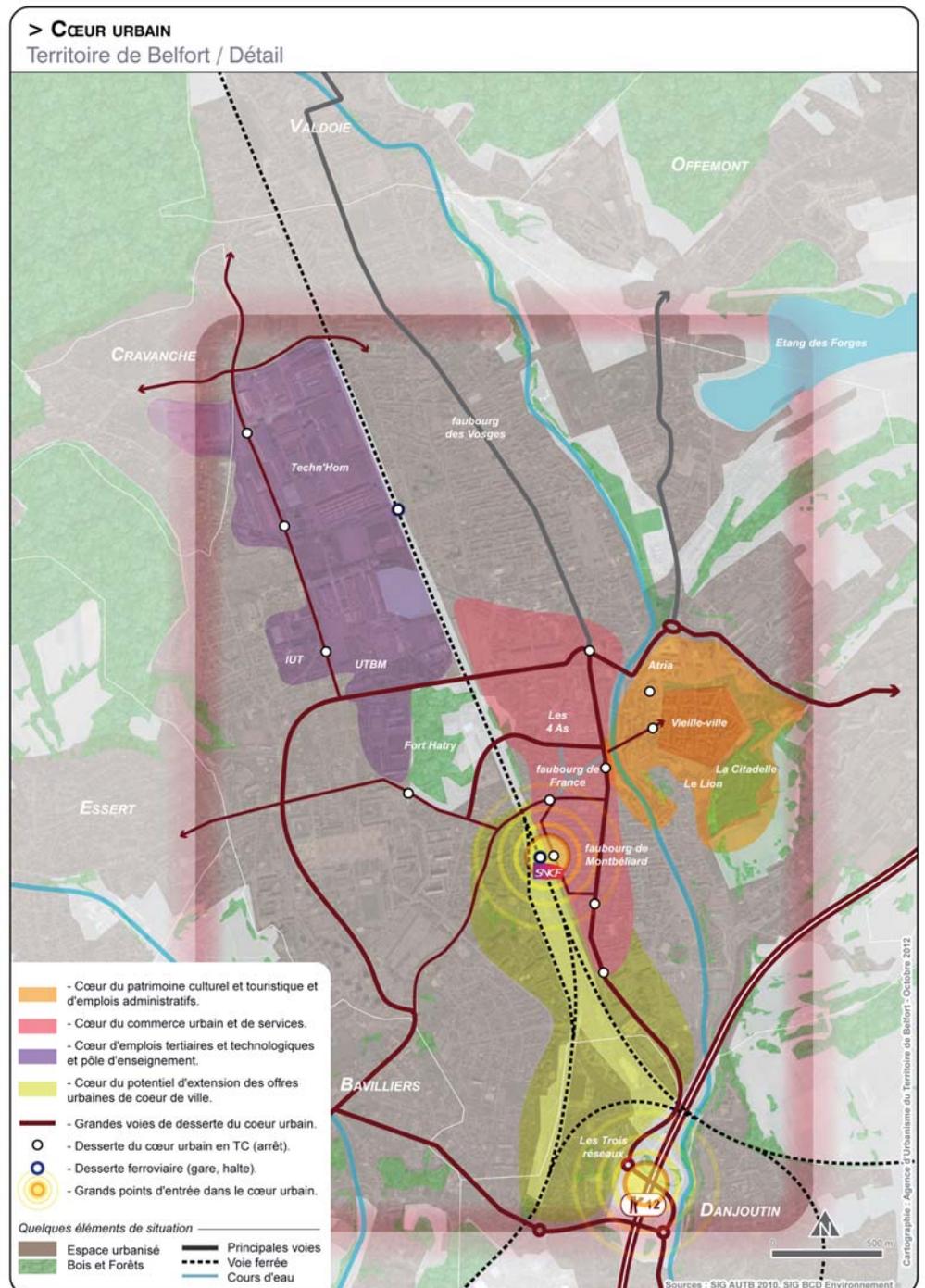
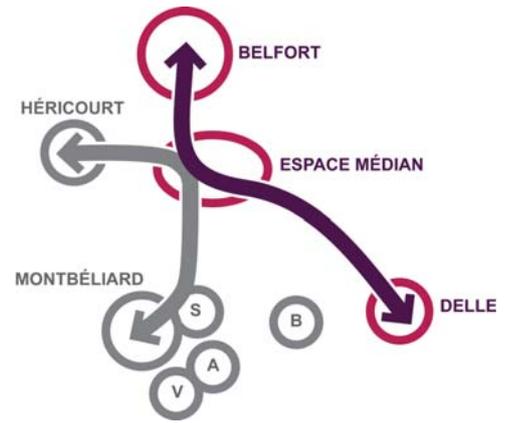
➤ Le cœur urbain

Le concept de cœur urbain vise à affirmer la proximité des services de centralité et les activités productives technologiques de forte valeur ajoutée. Le cœur de ville articule en une même unité de lieu les services publics et privés, le commerce, tous les équipements et les activités de recherche, de développement et de production technologique.

L'héritage urbain de Belfort, résultat de l'histoire et des décisions prises pour sauvegarder les industries dans la ville, a abouti à une conciliation des fonctions urbaines avec un effet de proximité, un foisonnement d'entreprises et une qualité de travail et de vie.

Le centre-ville et le site du Techn'Hom sont très bien localisés en termes d'accessibilité vis-à-vis des grands systèmes métropolitains. Ensemble, ils constituent une concentration de compétences, de services et de centres de décisions. Les 20 000 emplois impliqués dans cet espace sont le centre névralgique des 38 000 emplois de l'agglomération et des 56 000 emplois du département.

Cette centralité est un fait rare. En outre, le cœur urbain peut encore accueillir des programmes ambitieux et du développement sans se dénaturer. Les abords ferroviaires et l'entrée Sud de la ville constituent un espace de reconquête et d'élargissement du centre.



➤ L'espace médian

L'espace médian est en passe de devenir la principale « porte de l'Aire urbaine » du point de vue des grands réseaux transrégionaux. C'est un secteur rural qui mute par l'effet d'infrastructures, et qui s'établit par le moyen d'aménagements publics dédiés au développement économique et à des équipements supérieurs. Le dispositif d'aménagement est engagé autour de la gare TGV de Belfort-Montbéliard (site de la JonXion) et du pôle hospitalier. Les potentialités foncières y sont réelles mais finies. Il est clair qu'elles doivent être affectées à des activités donnant de la valeur à l'Aire urbaine dans son ensemble.

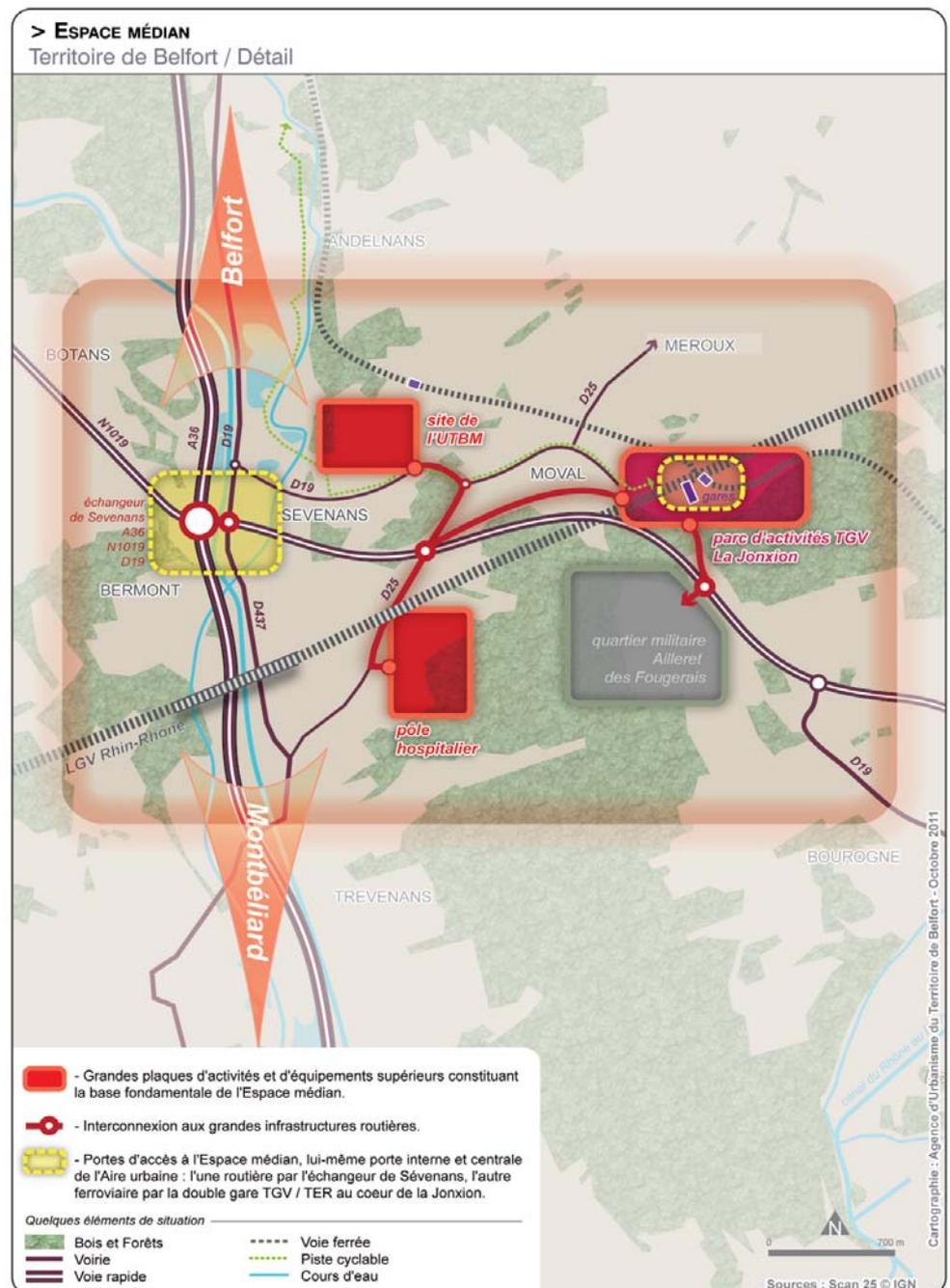
L'espace médian est maillé avec d'autres points névralgiques : centres économiques, fonctions supérieures, cœurs urbains. Il n'est donc pas voué à se développer en tant que « ville nouvelle » ou espace résidentiel autonome.

Dans ce contexte, les territoires communaux touchés sont destinés à évoluer harmonieusement, en conservant leur dominante rurale, mais aussi pour faire face à des besoins nouveaux. Les pôles locaux et micro-centres mis en place par le projet de polycentrisme équilibré, doivent ainsi se consolider de façon concertée et raisonnable. Ils conservent une organisation traditionnelle en équilibrant population et services.

Les communes doivent contribuer à mettre en place une organisation spécifique basée sur la qualité des services aux habitants et futurs actifs du secteur. C'est pourquoi quatre communes –dont deux qui sont actuellement des villages– ont statut de pôle, ce qui permet une accélération de leur dynamique en terme de construction et de services.

Il est aussi important de respecter une progressivité raisonnable –mais anticipée– dans l'évolution du secteur, dont les composantes structurantes s'inscrivent avant et surtout après 2020.

Cet espace-vitrine de l'Aire urbaine doit en tous cas conserver son cachet naturel.



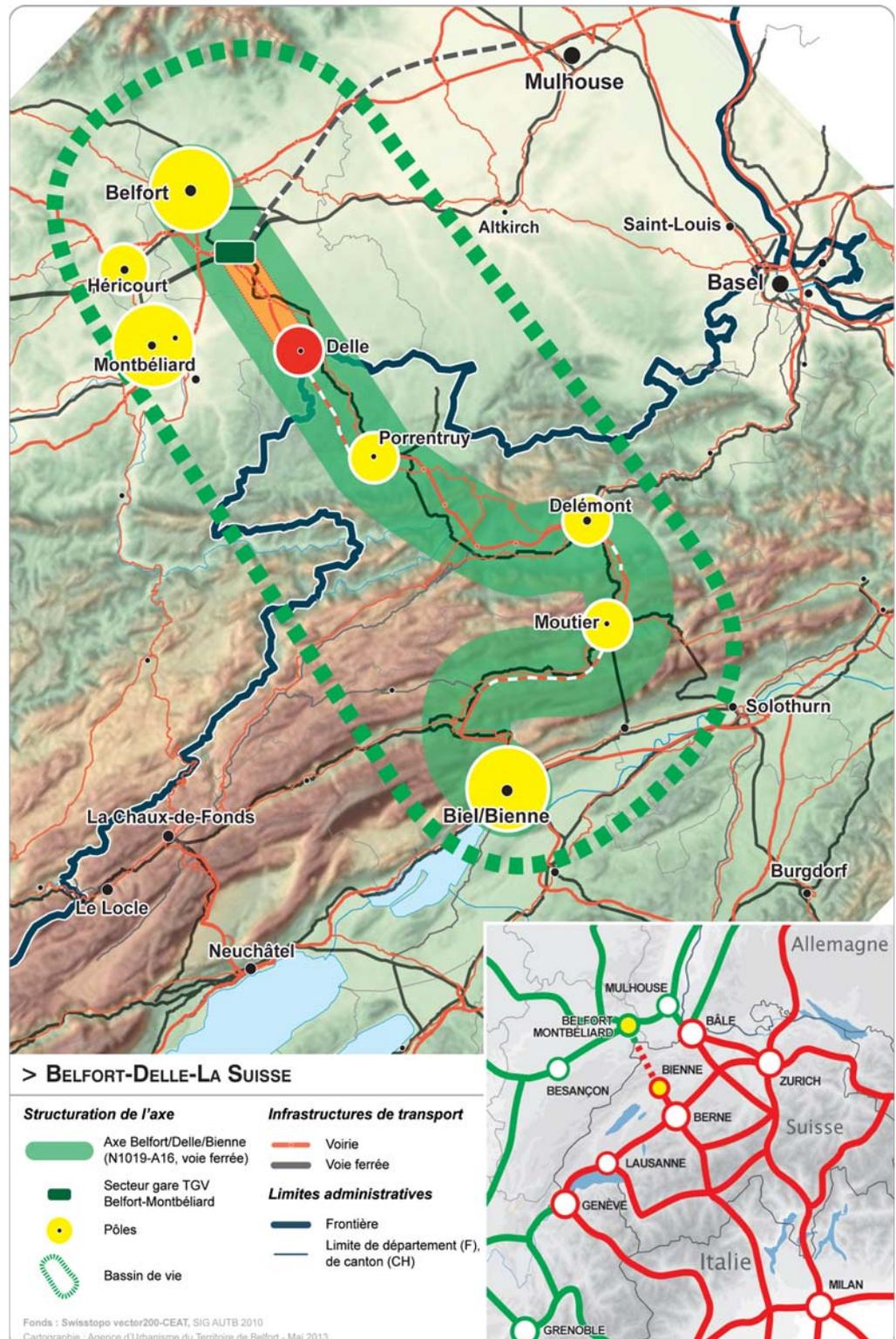
► L'ouverture sur la Suisse

Les infrastructures en cours de réalisation dessinent une nouvelle proximité et donnent des possibilités que l'horizon 2010-2020 mettra en place. Un axe de circulation direct existera en 2016 entre Belfort et Bienne avec la mise en service complète de l'autoroute suisse A16 et la réouverture de la ligne Belfort-Delle. Il concerne directement une population de l'ordre de 200 000 habitants et met en rapport les flux Rhin-Rhône côté Français avec les flux du Sillon Lémanique côté Suisse.

Delle doit jouer pleinement un renouvellement de sa fonction de porte du territoire, et se renforcer au point de devenir un pôle capable de faire fructifier les investissements en infrastructures et en activités (industries suisses limitrophes). Le « Sud Territoire » dans son ensemble permet de faire jouer les complémentarités du point de vue des services (commerce, TGV, hôpital), de l'économie, de l'habitat, du cadre de vie et des loisirs, pour élargir l'effet attractif de la frontière.

Il est particulièrement important de dynamiser cet ensemble territorial frontalier, et de lui donner une identité par un projet de développement global.

Le « Sud-Territoire » est une composante frontalière à développer, avec une spécificité associant l'économique, les services, l'habitat. L'objectif est aussi de faire durablement renaître un bassin industriel pouvant intéresser les investissements recherchant l'effet frontalier au sens strict du terme [B.3 La structuration de l'espace économique - B.4 La dynamique commerciale].





B

POUR UN TERRITOIRE ORGANISÉ, COHÉRENT, SOLIDAIRE

Le Territoire de Belfort constitue à son échelle une cohérence départementale qui s'est construite historiquement à partir des fonctions de centralité de la ville de Belfort. À la ville centre se sont associées de longue date des composantes locales, elles-mêmes organisées par des petites villes ou des bourgs. Le diagnostic fait parfaitement ressortir cette organisation, qui est en soi positive, et qui peut être prolongée pour positionner durablement les développements attendus.

C'est le sens de la logique du *polycentrisme équilibré* proposée par le PADD, logique qui sous-tend l'essentiel du SCoT et qui se décline pratiquement dans tous les domaines de l'aménagement. Le polycentrisme est en cohérence avec la mosaïque des terroirs locaux et avec la ruralité. Il permet de résister au recul des services et défend la proximité contre l'éparpillement.

Le territoire se construit par le moyen d'une *nouvelle politique de mobilité* et des usages des réseaux de télécommunications. Ce volet du projet a pour objectif de renforcer la synergie entre transports et développement durable.

Le troisième enjeu de ce volet du PADD concerne l'*espace économique et commercial*.

1. Le polycentrisme équilibré

La logique de l'organisation polycentrique équilibrée est de pérenniser les relations de complémentarités entre des pôles de proximité et le pôle central belfortain. En rappelant que le territoire doit se développer d'abord par ses pôles, la stratégie d'aménagement du SCoT se résume par les points suivants :

- *des pôles de services et d'équipements complémentaires et qui peuvent se renforcer.* Cet objectif renvoie à une bonne couverture des besoins sociaux et conduit à défendre la proximité contre la désertification ;

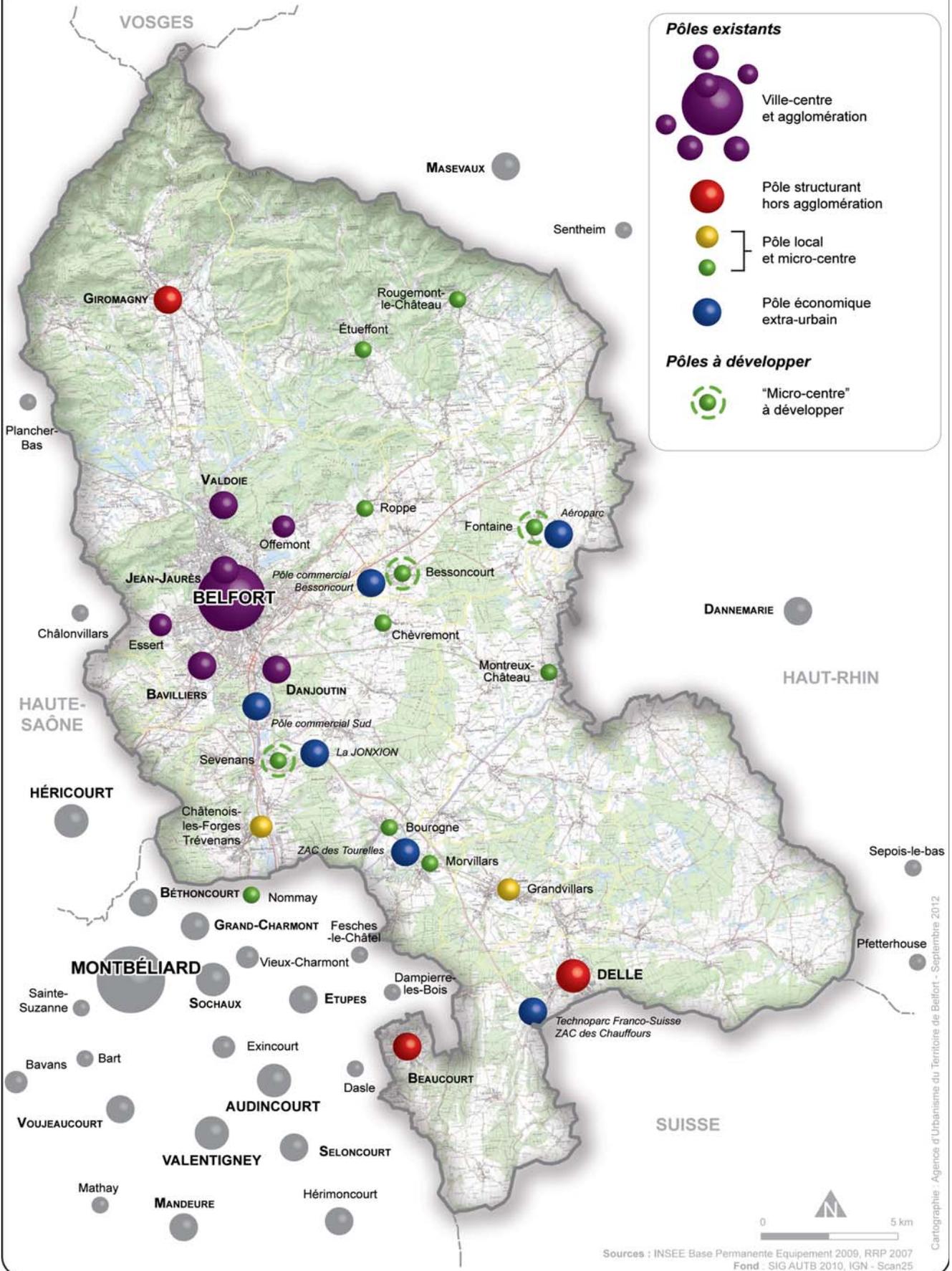
- *une focalisation des développements sur les pôles*, opposée à une dispersion en marge de l'urbanisation qui isole les habitants, crée de la surconsommation foncière et de l'étalement urbain ;
- *une meilleure confluence des déplacements* propice à des services de mobilité et à la formation d'axes structurants que les transports en commun desserviront d'autant mieux ;
- *un système territorial solidaire en terme de dynamique* et qui peut orchestrer des stratégies locales différenciées en matière de développement et d'attractivité.

➤ Un maillage de centralités

L'objectif de renforcement de l'armature urbaine est vital dans le sens où le pôle belfortain entraîne le développement de tout le territoire et que les autres pôles en assurent le relais. Aucune dynamique n'est possible si les pôles périclitent. Les pôles que le SCoT inscrit dans son projet sont tous riches de leurs particularités. Il ne s'agit en rien de les normaliser : il suffit que chacun s'inscrive dans un rapport actif avec son bassin de vie.

- *La ville centre et son agglomération* : Belfort contient l'hyper-centre et rassemble la principale concentration d'habitants, d'emplois, de commerces (hypermarchés, magasins spécialisés, ...) et de services et équipements (collèges/lycées/université, services administratifs, cinéma, médiathèque, théâtre, médecins spécialistes, ...). La centralité principale s'offre à l'ensemble du bassin de vie et son influence est manifeste à l'échelle de l'Aire urbaine, sinon plus.

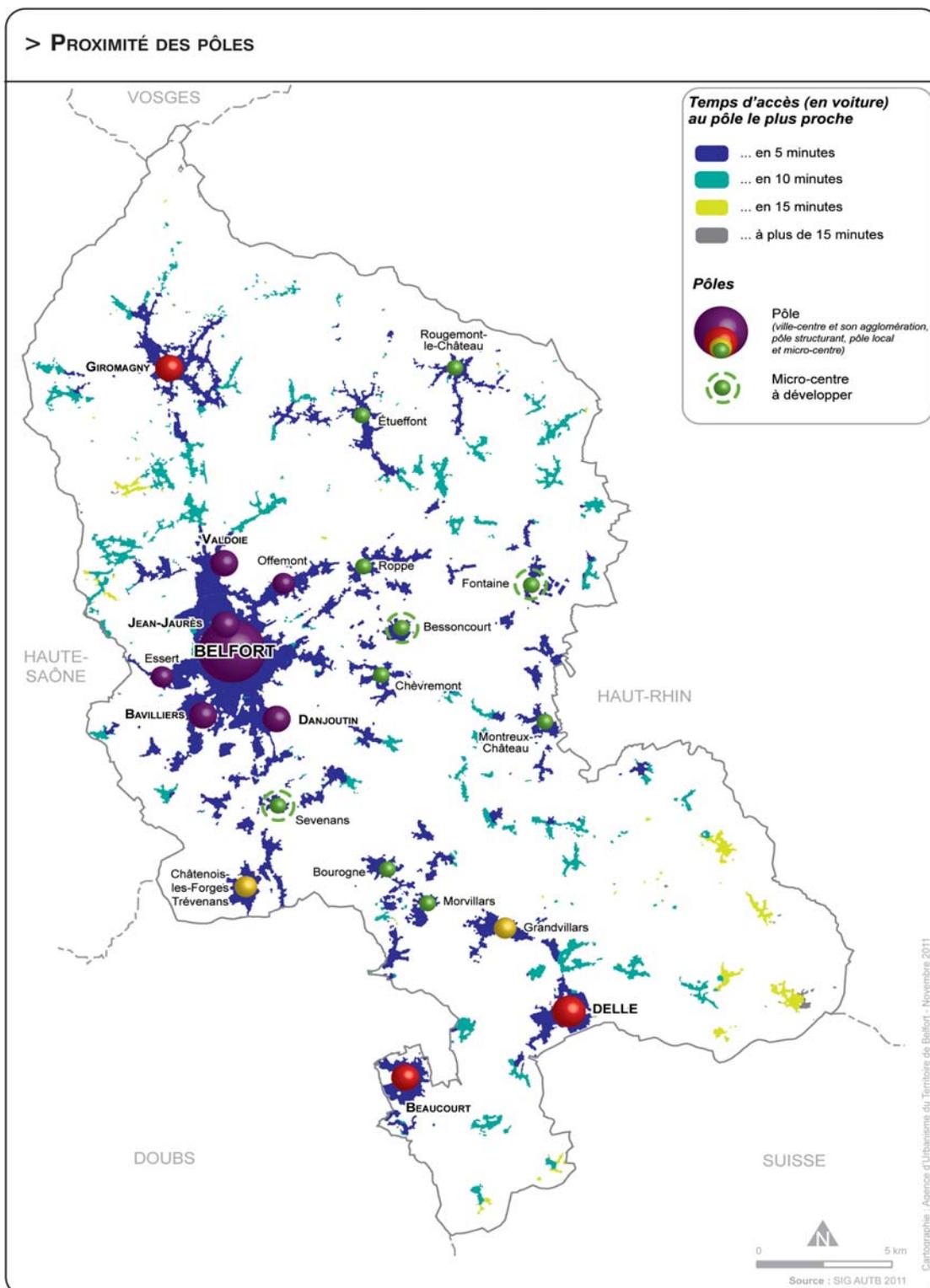
> SCHEMA DU POLYCENTRISME EQUILIBRE



Plus précisément, on tiendra compte du fonctionnement local de l'agglomération, avec des logiques de proximité qui s'appuient sur des pôles d'équilibre tournés vers les résidents : le quartier Jean Jaurès, Valdoie, Bavilliers, Danjoutin, et sur des pôles locaux : Offemont, Essert.

Les communes s'inscrivant dans la dynamique d'agglomération accueillent une part importante de la population de l'agglomération en relation avec la présence d'équipements, d'emplois et de commerces .

- Les pôles structurants hors de l'agglomération belfortaine : Delle, Beaucourt et Giromagny. Leur histoire et un certain éloignement de Belfort leur confèrent un rôle d'équilibrage indispensable. Ces pôles doivent retrouver une dynamique qui a été difficile à entretenir lors des précédentes décennies. Ils doivent créer les conditions pour se relancer, chacun avec une stratégie appropriée à son contexte, une ambition globale tournée vers le social, les services aux habitants (éducation, santé, culture/sport/loisirs, ...) et l'emploi.



- *Les pôles locaux et micro-centres* : ce sont des relais importants de la ruralité qui doivent entretenir une bonne dynamique. Ils sont voués à accueillir commerces, équipements et services (écoles maternelle et élémentaire, accueil périscolaire, médecins généralistes, bibliothèque, terrain de sport, ...) nécessaires aux communes polarisées. Ils prennent une part significative de l'urbanisation et assurent la mixité de l'habitat. Du Nord au Sud : Rougemont-le-Château, Etueffont, Roppe, Bessoncourt, Chèvremont, Montreux-Château, Châtenois-les-Forges & Trévenans, Bourogne, Morvillars, Grandvillars.
- *Les pôles économiques extra-urbains* : le schéma polycentrique associé aux pôles traditionnels, plusieurs pôles spécialisés en tant que pôles économiques extra-urbains. Ces pôles entrent dans la logique d'articulation et dans l'armature territoriale du SCoT. Il s'agit de l'espace médian, de l'Aéroparc de Fontaine et des concentrations commerciales à fort rayonnement du sud agglomération et de Bessoncourt.
- *Les micro-centres à créer* : l'émergence progressive de pôles d'emplois extra-urbains peut conduire à la construction de micro-centres nouveaux : Fontaine, Bessoncourt, Sévenans.

➤ La ruralité et la relation ville / campagne

Les communes rurales, c'est à dire les communes hors pôles, font partie intégrante du système polycentrique équilibré du Territoire de Belfort. En effet, la dimension rurale du Territoire de Belfort est un facteur d'attractivité autant qu'une composante culturelle à préserver. Il importe donc de signifier le caractère positif de la relation ville-campagne : le SCoT est un moyen d'équilibrer cette relation.

Dans l'espace rural, l'activité agricole doit être évidemment préservée de la pression foncière et doit pouvoir mettre en oeuvre les logiques de fonctionnement qui lui sont propres afin de pouvoir se pérenniser dans une approche économique (maintien de l'emploi agricole, production de denrées alimentaires, ...). L'agriculture compte aussi en tant que porteuse de valeurs sociales et patrimoniales, et constitue un partenaire actif des politiques environnementales et de protection des ressources.

➤ Le polycentrisme est en phase avec l'émergence de l'Aire urbaine

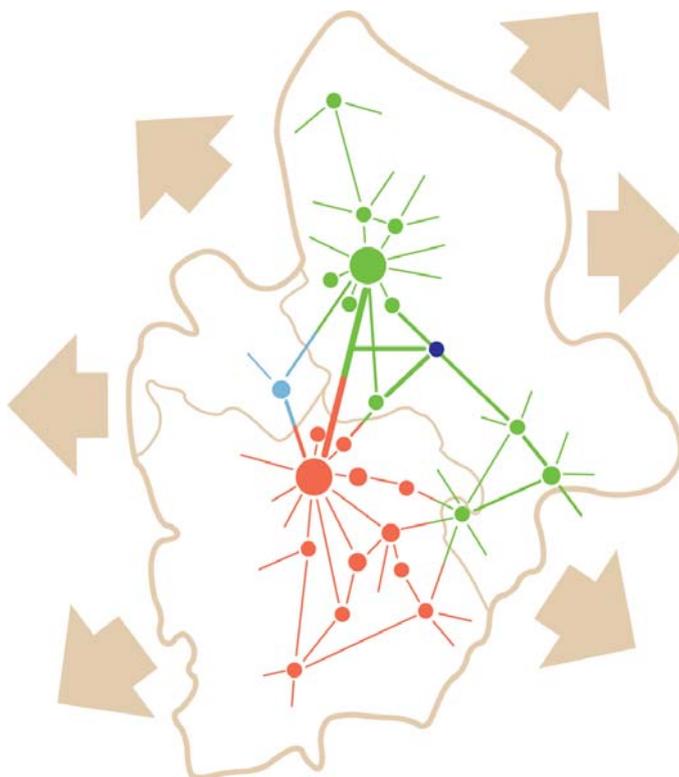
Le système belfortain est conçu pour se lier avec la réalité plus large de l'Aire urbaine, voire se mailler avec d'autres réseaux urbains du Rhin supérieur. La connexion des têtes de réseaux est le moyen de développer l'effet de plaque métropolitaine, dès lors que les acteurs du développement adoptent une stratégie partenariale [A.1. L'Aire urbaine de Belfort-Montbéliard, premier jalon métropolitain].

Le système multipolaire belfortain comporte plusieurs niveaux de connection avec les systèmes montbéliardais et héricourtois.

Au premier chef Belfort et Montbéliard (via Héricourt) doivent se mettre désormais dans une relation directe de centre à centre, tant par le transport (bonne opportunité du ferroviaire) que par l'offre de centralité résidentielle, commerciale, d'activité, culturelle, etc.

L'espace médian est un pôle au statut particulier de porte TGV commune de l'Aire urbaine, autour de laquelle se placent de grands équipements. L'accessibilité à ce site doit être la meilleure possible, depuis l'ensemble des concentrations urbaines et économiques de l'Aire urbaine. En outre, des espaces dédiés à des fonctions supérieures ou au développement économique peuvent s'y greffer, tels les projets de la JonXion et Technoland II.

Plusieurs pôles locaux ou micro-centres ont une aire d'influence à cheval sur le Doubs et le Territoire de Belfort : Beaucourt, Châtenois-les-Forges et Trévenans, Bourogne ou Morvillars.



2. La transversalité des mobilités et des communications

Le diagnostic a permis de prendre conscience des grands changements liés à la mobilité, qu'il s'agisse de ses modes opératoires (diversification des politiques publiques, transmodalité, nouvelles technologies) ou de ses effets territoriaux et sociétaux. Le SCoT veut donc faire sienne une logique nouvelle de transversalité des mobilités vis-à-vis des territoires, des modes de transports, des usages et des usagers.

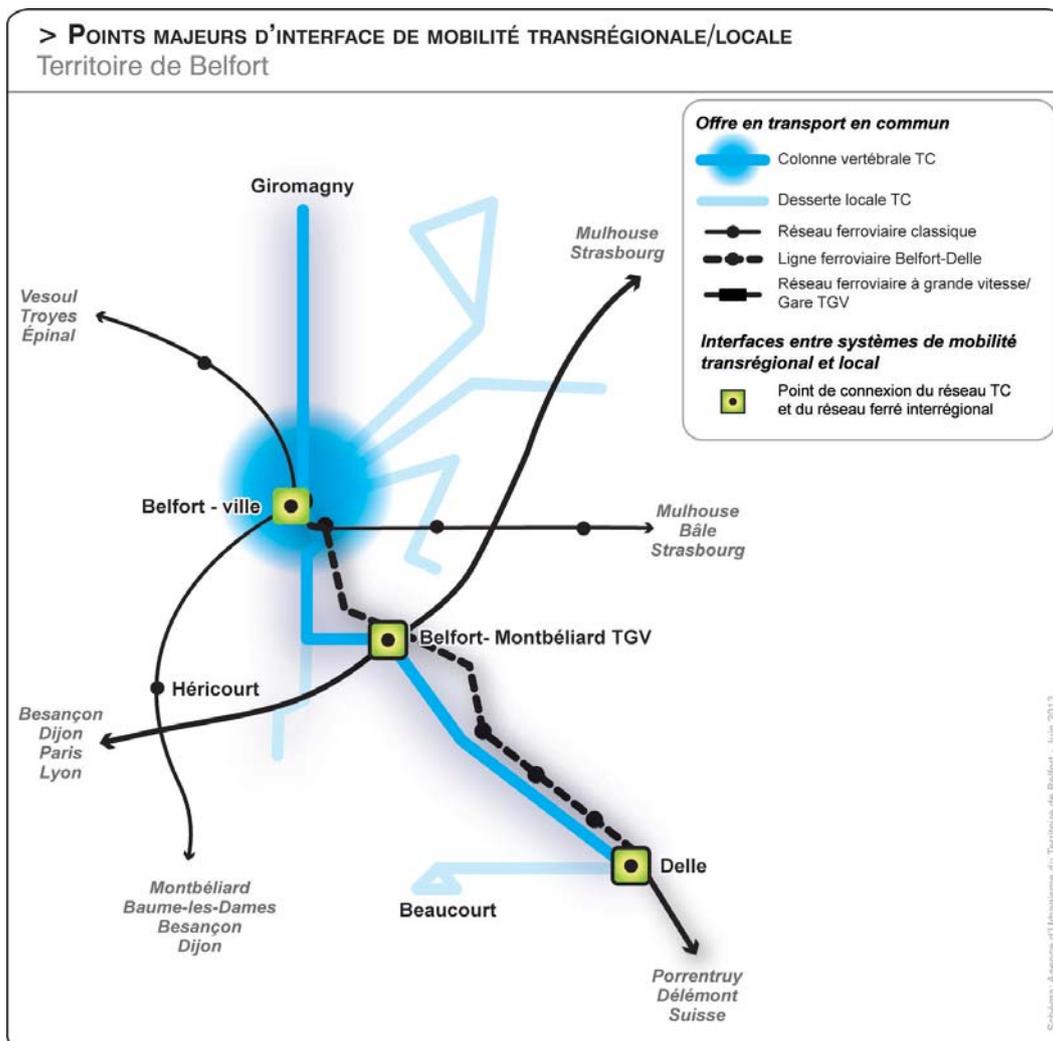
➤ Les interfaces transrégionales

Les interfaces transrégionales qui se structurent à l'horizon de la décennie provoquent un changement considérable pour le Territoire de Belfort. Aux nouvelles infrastructures sont associés de nouveaux services qui permettent l'inclusion de Belfort dans une géographie plus ample. Les points d'entrée sur le réseau transrégional (et européen) sont des points stratégiques du SCoT.

- *La gare TGV, point multimodal* : on ne revient pas ici sur l'effet TGV, mais sur l'articulation du TGV avec les autres réseaux. La gare coïncide dans sa localisation avec le carrefour autoroutier de Sévenans (A36 x N19 et Transjurane). Elle sera

articulée avec le TER et le réseau ferroviaire suisse par la réouverture de la ligne Belfort-Delle. Elle est aussi desservie par les systèmes de transports en commun de l'Aire urbaine et dotée d'une capacité d'accueil (stationnement et services divers de mobilité).

- *La gare-urbaine de Belfort est aussi un nœud de niveau transrégional*, appuyé sur le rail (grandes lignes, TER cadencé ouvert sur la Franche-Comté, l'Alsace, la Lorraine, la Suisse), comme sur la route (A36). Belfort-ville est une plateforme multimodale entièrement repensée pour ouvrir l'accessibilité par tous les modes en cœur urbain : un espace gare de voyageurs restauré, un pôle multimodal associant le bus à haut niveau de service, vélo en libre service, plateau piétonnier et une nouvelle aire de stationnement de grande capacité.
- *Delle peut être considérée comme point particulier à plus long terme*, en tant que ville frontalière équipée de la voie rapide et du ferroviaire régional, porteuse de services et d'emplois. La potentialité d'une fonction d'échange doit y être développée.



➤ **Giromagny-Belfort-Delle/Beaucourt, colonne vertébrale des mobilités pour le Territoire de Belfort**

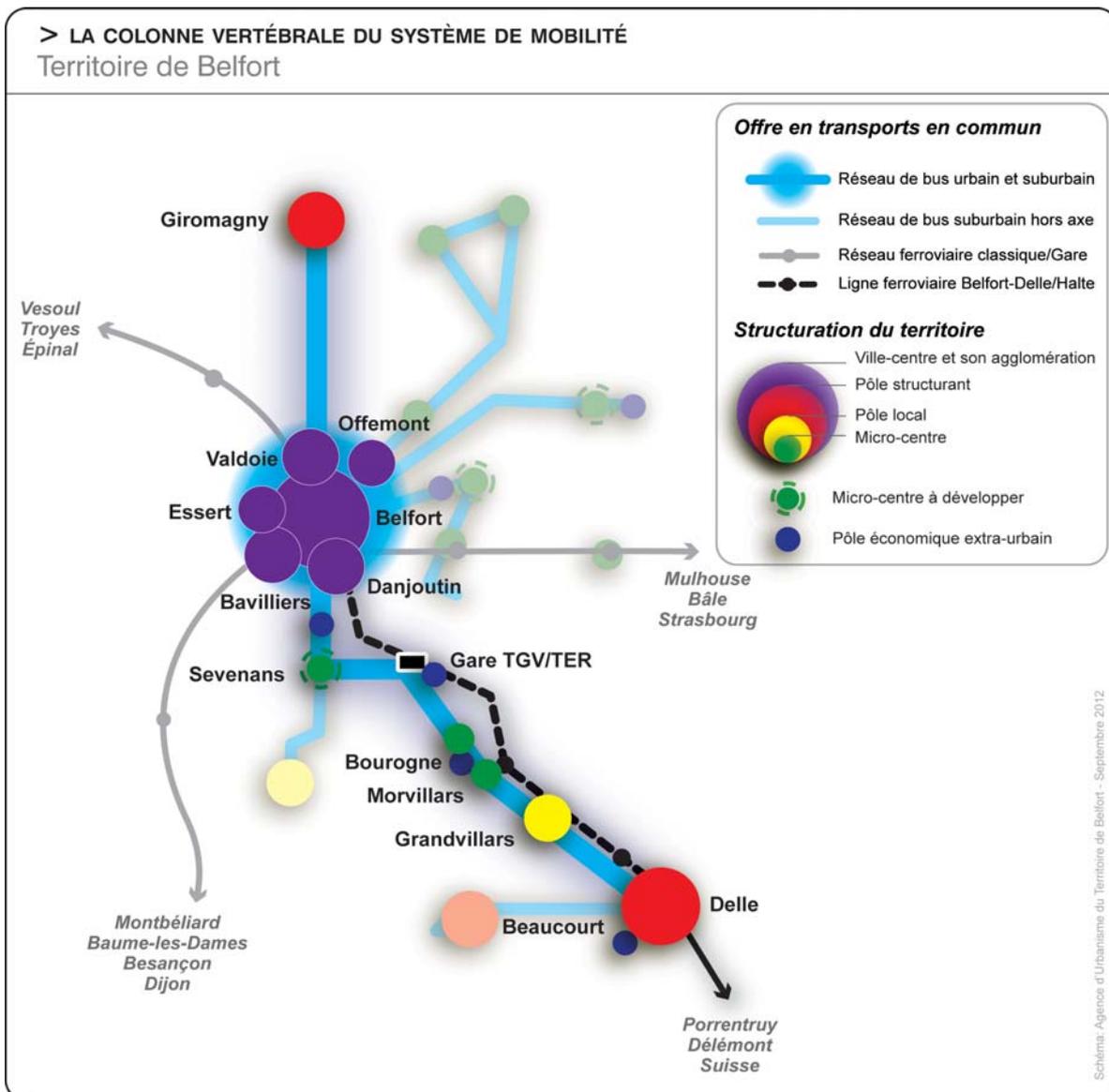
Le concept de colonne vertébrale des mobilités est indispensable au fonctionnement du polycentrisme équilibré car il relie les points forts entre eux et établit, à partir du sillon le plus dense, de réelles possibilités de diffusion.

Schématiquement, un « axe Nord-Sud » se dessine de Giromagny à Delle et Beaucourt via Belfort. Les pôles majeurs du territoire sont articulés par la construction d'une ossature de mobilité. La route, les transports en commun et les modes doux y contribueront. Il faut souligner la multiplicité des solutions et le caractère flexible des offres possibles. Les transports en commun, par exemple, peuvent être gérés selon leur spécificité (rail ou route) et nombre de potentialités ne sont pas encore explorées.

➤ **Rééquilibrer les modes de déplacements**

Pour des raisons socio-économiques, culturelles et environnementales, le projet de SCoT favorise les alternatives à l'utilisation mono-passager de véhicule motorisé pour permettre un « développement durable et soutenable » (Contrat de Mobilité). Les objectifs de parts modales selon les espaces urbains, suburbains et rurbains sont ambitieux : la voiture doit passer de 65 % en 2005 (date d'engagement du programme Optymo 1) à 53 % en 2016. Des investissements importants sont engagés pour permettre le report sur les transports collectifs et le vélo :

- Les transports en commun sont constitutifs de la colonne vertébrale du territoire. Optymo 2 – comme dispositif global – établit un ensemble d'offres adaptées aux besoins, aux densités, et aux spécificités locales. Il met en place une logique phasée allant du Bus à Haut Niveau de Service au sein du pôle urbain, au transport à la demande en milieu rural.



- *Les modes doux sont eux aussi structurés à une échelle globale* : réseau départemental et maillages communaux pour les cycles, plateaux et espaces piétons, zones de circulation apaisées.
- *L'intermodalité*, avec l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement, et la multimodalité, en utilisant plusieurs modes dans une même journée, doivent être recherchées par l'articulation performante des services de transports et une nécessaire complémentarité à trouver entre les Autorités Organisatrices des Transports (tarification unique, optimisation des correspondances). Les pôles d'échanges multimodaux seront la traduction concrète de cette volonté de renforcer l'intermodalité.
- *De l'intelligence des transports dans l'urbanisation*. L'alternative au « tout auto » consiste aussi à prendre les dispositions en matière d'aménagement qui suscitent moins de kilomètres inutiles. Le système de mobilité s'appuie sur la structure du territoire. En parallèle, pour conférer au territoire un fonctionnement moins dépendant des déplacements, il est nécessaire de rapprocher spatialement les fonctions qui font le quotidien des habitants : se loger, consommer, travailler, s'instruire, se divertir, ... La localisation des urbanisations, des équipements et des lieux générateurs de flux automobiles reconnus doit toujours être évaluée sous cet angle. Cette attitude doit s'inscrire dans les gènes du SCoT et entrer en application concrète à travers les documents d'urbanisme et également tous les projets de développement locaux à venir.

➤ Anticiper les usages et les attentes

La philosophie du PADD en matière de mobilité adopte les grandes lignes du « Grenelle de l'environnement », avec des impacts attendus en matière d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. S'ils ne sont pas absolument calculables, ils se doivent d'être significatifs.

- Avec l'enjeu environnemental, *l'objectif social de la politique de mobilité* est présent : les coûts du carburant et d'un véhicule restent élevés et risquent de devenir critiques pour les ménages les plus modestes ou les « captifs » de la voiture.

La politique de transports en commun est explicitement située sur ce créneau. Il importe de tenir compte des usagers qui souhaitent ou sont contraints de se dispenser d'un véhicule. C'est le cas des étudiants ou encore des personnes âgées, deux groupes sociaux qui vont augmenter en pourcentage dans la population.

- *Le public exprime un besoin de mobilité à la fois accru et nouveau* qui touche la politique de mobilité : le nomadisme, la mobilité de loisirs, les réseaux associatifs, ... génèrent des besoins d'aménagement comme les centrales de mobilité, les parkings de covoiturage, les pôles d'échanges multimodaux, ou tout autre système. Il est possible d'investir sur l'intelligence collective et sur la prise de conscience des décideurs pour faire fructifier les principes de base posés par le SCoT.

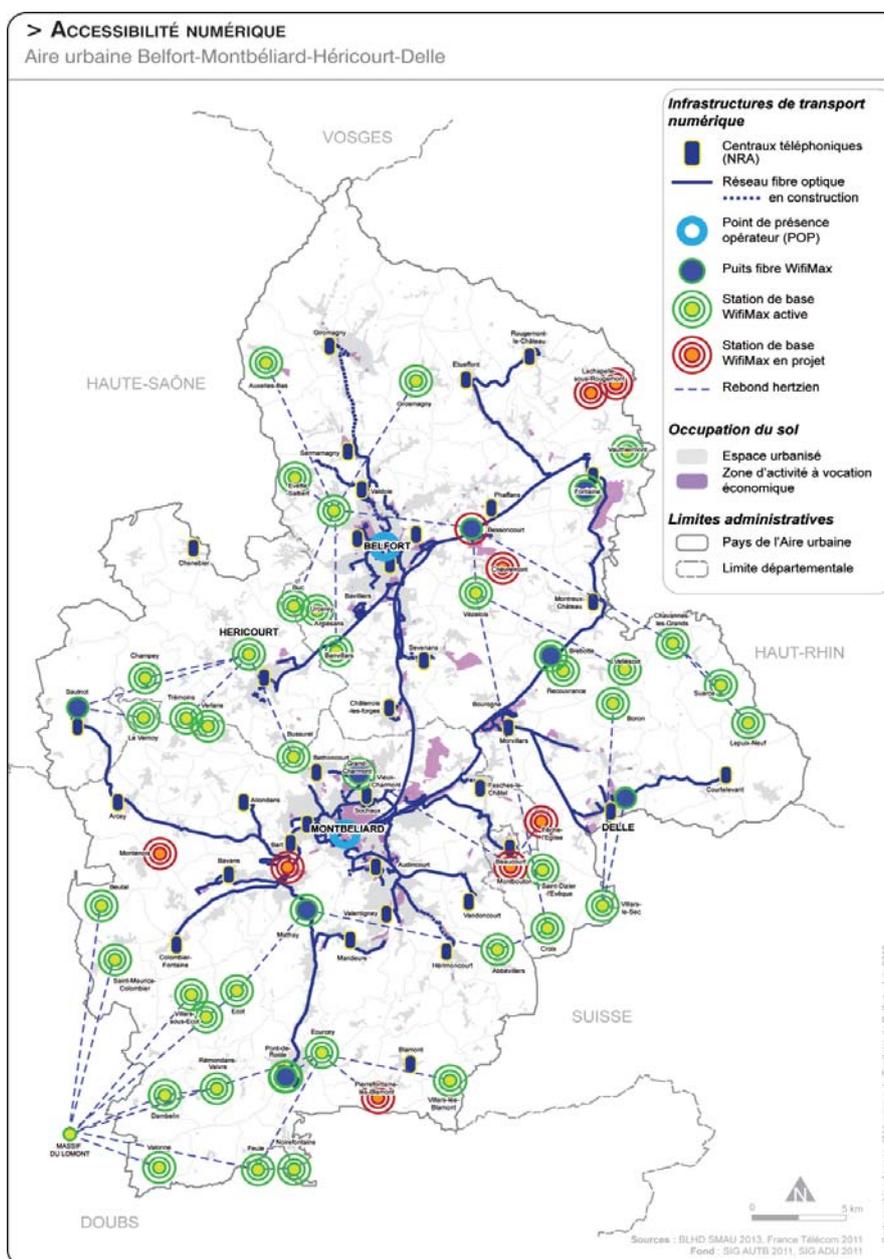
➤ Transports de données et territoire numérique

L'accessibilité numérique est déjà satisfaisante dans le Territoire de Belfort, tant pour des applications professionnelles que domestiques, en mode fixe ou mobile. Étant reliés à la fibre optique, les pôles stratégiques de développement (pôles urbains, zones d'activité stratégiques et significatives, zones commerciales) sont équipés et qualifiés pour répondre à des demandes de très haut débit. Afin de relier la totalité des communes du Territoire de Belfort à la fibre optique (supérieur à 20 Mbps), la démarche souhaitée consiste, d'une part, en la montée en débit (relier certains sous-répartiteurs (NRA secondaires) à la fibre optique et installer les équipements ADSL au niveau des sous-répartiteurs) et d'autre part, en la création d'un nouveau réseau.

Ainsi, outre l'objectif de développer et systématiser la compétitivité de l'infrastructure numérique, deux objectifs doivent être portés par le projet de SCoT :

- *L'animation numérique du territoire* : le numérique sous toutes ses formes est un moyen de développement de services exploitant la connectivité permanente des usagers. Le fonctionnement territorial est un champ immense où des progrès sont attendus : gestion de la mobilité, télétravail, bases de données géographiques, enseignement, commerce, information locale, réseaux sociaux locaux et sociabilité, économie sociale et solidaire, sécurité, santé,

- Le rattachement aux boucles métropolitaines à très haut débit : les très grands réseaux métropolitains se mettent en place, ouvrant sur leur passage des capacités de transport et des conditions financières compétitives. Belfort doit avoir ses points d'entrée sur les infrastructures potentielles de l'axe Rhin-Rhône, notamment avec le Haut-Rhin et la Suisse afin de sécuriser son réseau.



3. La structuration de l'espace économique

Par delà la grande diversité des activités économiques et face aux évolutions possibles de leur rapport à l'espace, le SCoT tend à proposer un espace économique globalement construit pour répondre aux besoins de la décennie 2010-2020 et au-delà.

La classification des espaces d'activités du SCoT met en place trois catégories de zones : les zones stratégiques, les zones significatives, les micro zones.

L'implantation d'activités doit pouvoir être envisagée aussi en des sites qui ne sont pas actuellement planifiés dans ce sens. En conséquence, le SCoT est ouvert à de nouveaux espaces économiques, qui pourraient prendre des dimensions variables, dès lors que leur justification serait sérieuse en termes de développement local. Ces nouveaux espaces se devraient alors d'apporter toutes les garanties en matière environnementale, dans leur localisation comme dans leur conception.

➤ Les zones stratégiques, un « fer de lance métropolitain »

Sous l'effet des nouvelles infrastructures et des ambitions internationales portées par les filières d'excellence du Territoire, plusieurs sites sont dédiés aux activités à forte valeur ajoutée, qu'elles soient industrielles ou tertiaires :

- le centre urbain de Belfort (B) et Techn'Hom (T),
- le secteur gare TGV et l'espace médical médian (X),
- le Technoparc Franco-Suisse (D),
- l'Aéroparc de Fontaine (A).

Ces sites existants ou en développement sont porteurs de projets et de procédures que les pouvoirs publics pilotent sous plusieurs aspects : la qualité du concept de zone, la maîtrise du foncier, l'initiative en matière d'immobilier d'entreprise par le moyen de l'économie mixte ou du partenariat public-privé.

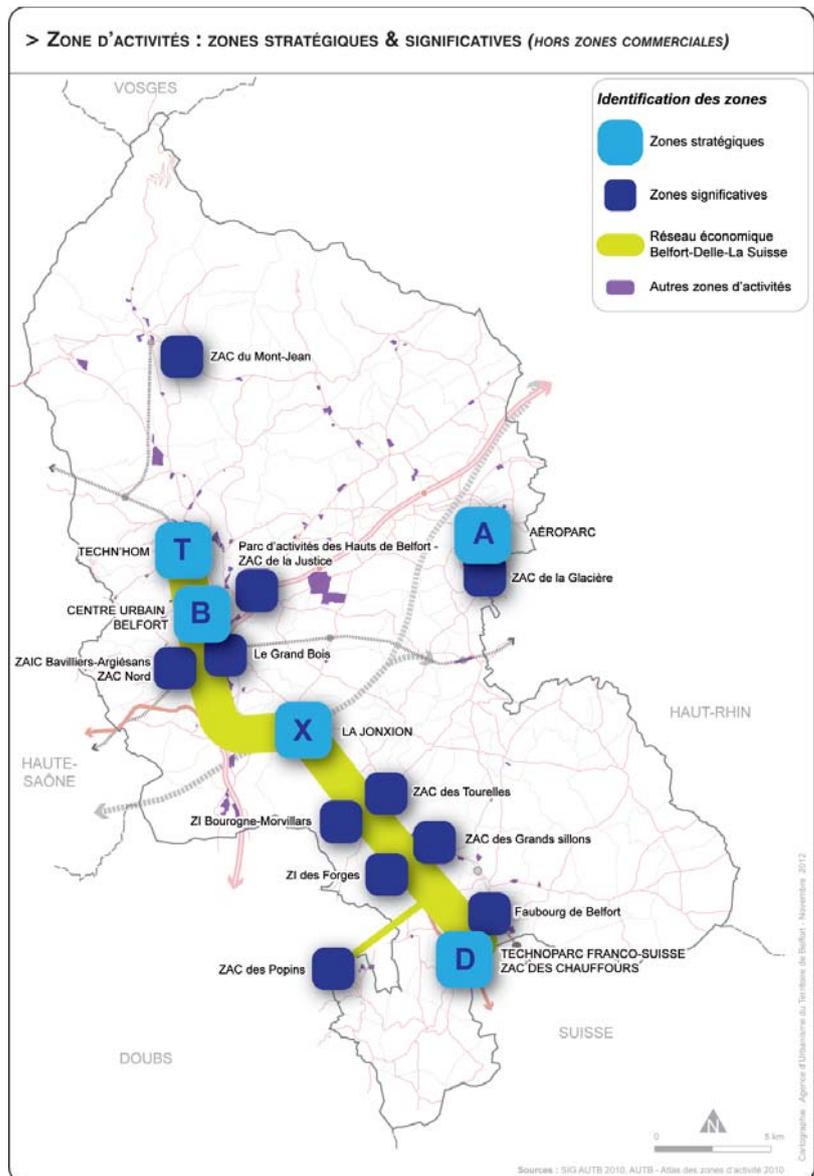
➤ Les zones significatives, pour structurer le réseau des activités polyvalentes

Le tissu des entreprises d'une certaine dimension se fixe sur un réseau de zones d'activités qui continue à se développer et au sein duquel agit une rotation permanente. Ces zones se sont souvent diversifiées en accueillant du commerce. Le SCoT propose de défendre la

dynamique qui leur est propre et de développer leur qualité de fonctionnement, de sécurité, d'accessibilité, d'équipement et d'environnement. Ajoutées aux sites stratégiques, les zones significatives consolident une offre foncière et immobilière cohérente et articulée par des infrastructures de gabarit transrégional.

Pour l'activité, la mixité urbaine reste une option de premier plan

L'activité trouve le plus souvent au sein même de l'urbain sa localisation la meilleure. Ainsi, les pôles de développement, même s'ils ne sont pas dotés d'une zone spécifique, ont intérêt à accueillir une activité qui se concilie avec l'environnement. L'entreprise économique trouve ici une possibilité de développement adaptée à des établissements qui recherchent la proximité directe avec des services et qui fonctionnent bien au sein même de la diversité urbaine.



4. La dynamique commerciale

En matière de développement commercial, le SCoT – via les documents d'urbanisme locaux – est centré sur la logique attractive et qualitative de l'aménagement du territoire. C'est pourquoi le Document d'Aménagement Commercial (DAC) se réfère au schéma polycentrique équilibré.

Le commerce de grande distribution a occasionné des zones spécialisées sur des sites extra-urbains et des implantations isolées. Elles se sont placées à la périphérie ou en dehors des pôles urbains, et tendent à se diffuser en bordure des voies de circulation.

Cette double logique commerciale, dans la ville et en dehors de la ville, doit trouver un équilibre productif.

➤ **Point essentiel : le commerce est constitutif de la trame des pôles**

Le commerce, associé aux services publics et privés, est une composante de base de la vie locale. Son développement ou son maintien doit aller en priorité vers les pôles, où la composante commerciale fait bel et bien partie du projet local et doit être envisagée dans les documents d'urbanisme.

En dehors des pôles, c'est-à-dire dans les petites communes, le commerce doit aussi être pris en compte, avec des dispositions quantitatives adaptées au contexte local.

Les implantations en bord de route, en entrée d'agglomération et hors des espaces urbanisés, sont exceptionnelles et seulement admises pour des activités qui ne pourraient trouver, soit physiquement, fonctionnellement ou environnementalement, leur place au sein de la vie urbaine. Pour autant, dans un souci de lutte contre l'étalement urbain et de pérennité de l'activité agricole, le choix d'implantation en dehors des espaces urbanisés fait l'objet d'une réflexion approfondie.

➤ **Les concentrations commerciales à fort rayonnement**

Trois espaces se distinguent en ce sens, chacun avec une identité propre. Ils forment ensemble le positionnement commercial régional du Territoire de Belfort.

- *Belfort et son centre-ville* : le commerce du centre-ville est en résonance avec l'ensemble des autres activités, les événements, toutes les infrastructures et une forte densité d'habitants et d'actifs. Le commerce de centre-ville doit pouvoir proposer l'offre la plus forte et diversifiée possible.

L'accueil de commerces indépendants sera recherché afin de lui donner une spécificité et une différenciation vis-à-vis des pôles périphériques.

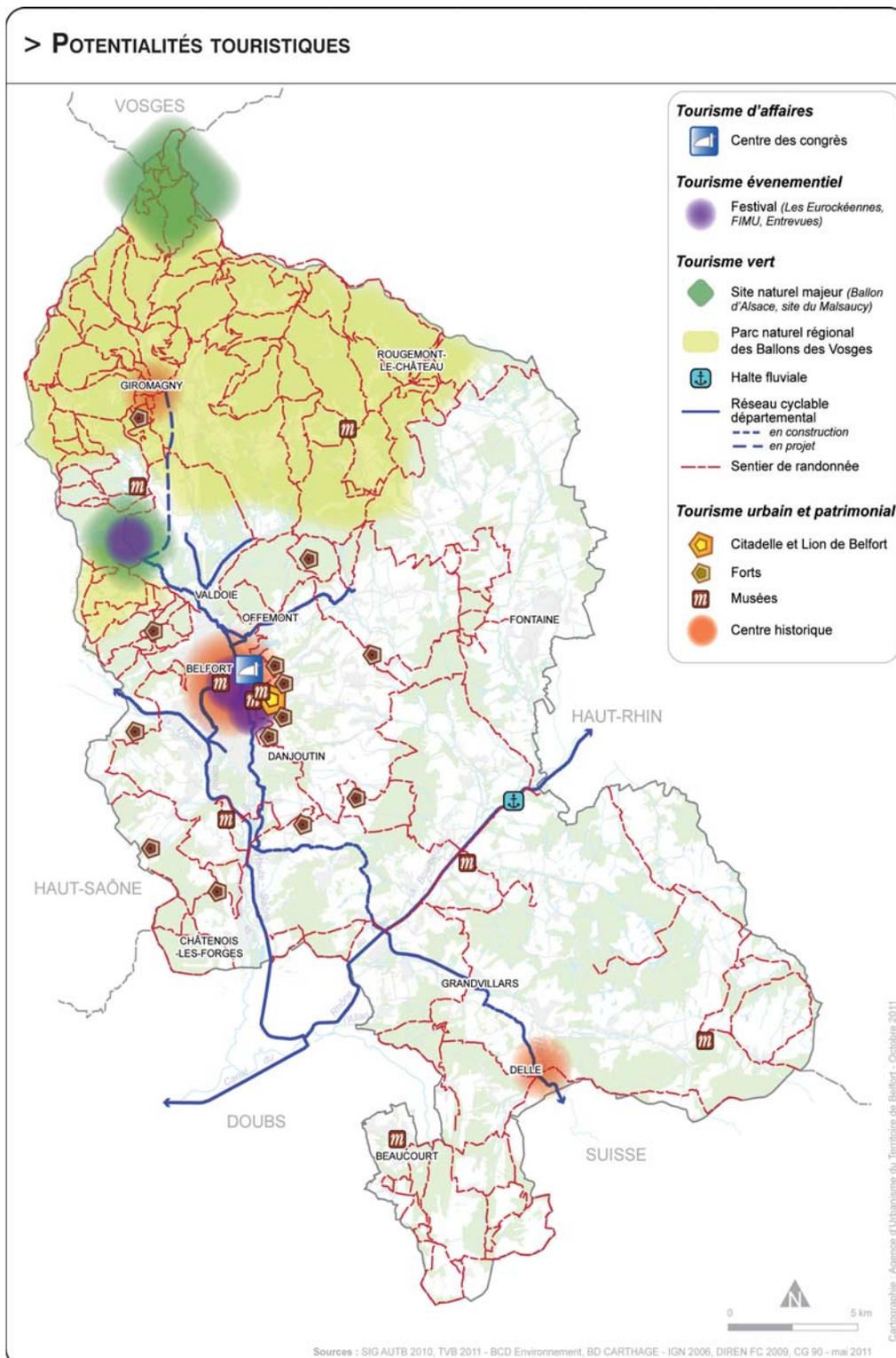
Dans la ville se localisent des commerces à fort rayonnement et de grandes enseignes. La ville a même su inclure plusieurs espaces de grande distribution (centre Leclerc, Cinéma des Quais, galeries marchandes). Cette localisation est démultipliée par des dispositions urbaines en termes de patrimoine urbain, de plateaux piétonniers, de schémas de circulation, de transports en commun et de pistes cyclables. Le cœur de ville se développe sous cette forme et est encore porteur d'implantations nouvelles susceptibles de venir renforcer son potentiel.

- *Bessoncourt et le Pôle Sud* : quoique déjà anciens, ces espaces sont toujours actifs et pleins de possibilités. Toutefois ils doivent donner lieu à un renouvellement sous de nombreux aspects. Ils doivent notamment être resitués quant à leur vocation, qui est de compléter l'activité du centre-ville en apportant des activités qui ne pourraient y trouver place du point de vue du foncier. La vocation d'implantation de grandes (ou très grandes) surfaces doit y être préservée, face au risque d'un « grignotage » du foncier du fait de commerces qui auraient une meilleure place dans l'urbain. Des schémas spécifiques d'aménagement sont inscrits dans le Document d'Aménagement Commercial (DAC), intégré au DOO.

5. Le tourisme

En cohérence avec le schéma départemental de développement touristique et dans la perspective d'une reconnaissance à l'échelle du Grand Est du Territoire de Belfort en tant qu'espace touristique, il est nécessaire de renforcer les quatre filières du tourisme déjà développées à l'échelle du département (tourisme d'affaires, événementiel, vert et urbain).

À ce titre, des investissements doivent être engagés sur des sites porteurs : le Ballon d'Alsace, la vieille ville de Belfort (dont la Citadelle) et le Sud Territoire, associés au développement des pôles urbains qui leur sont proches : Giromagny, Belfort et Delle.





C

FRANCHIR UN PALIER QUALITATIF

Les enjeux environnementaux font l'objet de grandes politiques internationales visant à modérer la pression de l'homme sur son environnement. Sur le terrain local nombre de problèmes de gestion environnementale se retrouvent posés, avec de nécessaires prises de décisions. C'est pourquoi le PADD prend des engagements en termes de biodiversité, de gestion des ressources (énergie, eau, matériaux naturels, produits de la terre), de rejets et de déchets (gaz à effet de serre, rejets divers, dépollutions, recyclage...), d'urbanisation (effets d'emprises foncières, organisation des différentes occupations du sol), de risques naturels et technologiques.

La problématique environnementale a une portée économique et sociale. La prudence s'impose quant aux ressources énergétiques et à leur coût, ou à la capacité d'offrir des services de proximité en tous lieux. La réponse se trouve en partie dans une bonne organisation collective du territoire.

Le Territoire de Belfort dispose encore de magnifiques réserves environnementales et son patrimoine bâti est plein d'intérêt. Le PADD porte l'engagement de faire progresser en termes qualitatifs, l'ensemble du processus d'aménagement du territoire.

Le processus d'urbanisation mérite une attention particulière : l'ambition du SCoT est de faire que tout aménagement soit raisonné et amène partout une plus-value durable, et ce même s'il est difficile de canaliser les innombrables initiatives qui se présentent. Les documents d'urbanisme locaux ont de toute évidence un rôle décisif, qu'ils soient menés au niveau communal ou intercommunal. Ceux-ci sont des jalons pour éclairer des choix de développement. Ils doivent formuler un projet local et sa mise en œuvre, ce qui est beaucoup plus que la simple affectation de la constructibilité.

1. Un développement équilibré et durable de l'habitat

Les besoins de création de logement doivent être dimensionnés principalement à partir de l'évolution socio-démographique et de la structure du parc résidentiel existant. On peut situer le besoin de production de résidences principales, à l'**horizon 2020**, à hauteur de **650 logements par an**. À partir de cet objectif global, et qu'il faut savoir relativiser, le PADD propose de trouver les bons équilibres afin de donner les meilleures réponses possibles aux attentes des habitants tout en restant dans une bonne pratique de l'aménagement. La création de logements doit se focaliser sur le respect de quelques priorités :

- d'abord valoriser le parc existant ;
- travailler à l'intérieur des limites urbaines ;
- planifier les extensions avec justesse.

La mixité sociale des apports résidentiels doit être réelle pour faire progresser l'accueil des ménages modestes dans tout le Territoire. Un pourcentage minimum de 20 % serait souhaitable pour la création globale de logements, mais il est clair que les crédits publics nécessaires risquent de ne pas le permettre.

À cela s'ajoute la nécessité que les acteurs locaux travaillent à la bonne échelle, c'est-à-dire développent des politiques locales d'habitat dans le cadre des intercommunalités.

➤ Valoriser l'existant

Les politiques de revalorisation (réhabilitations, réaménagements d'immeubles, remise sur le marché de logements vacants, ou requalification du parc social) sont à mettre au premier plan de la politique de l'habitat.

La création de logements ne doit pas causer un phénomène d'aspiration des habitants vers le parc neuf. On a observé que la saturation du marché par des opérations amenées par un pic de l'investissement entre 2003 et 2008, a été suivie d'une brutale rupture d'activité et d'une hausse de la vacance concentrée dans le parc ancien. Ce problème est de nature à menacer le patrimoine urbain bâti au sens large et de conduire à la dégradation de certains quartiers.

➤ Travailler à l'intérieur des limites urbaines

L'espace urbanisé contient de grandes possibilités : parcelles interstitielles disponibles, espaces ou immeubles à reconverter pour le logement. Ces ensembles fonciers peuvent donner lieu à des opérations relativement importantes, notamment dans les communes urbaines, où des procédures d'aménagement concerté sont pratiquées.

Dans les communes rurales, là où la densité du bâti est faible, de nombreux espaces non bâtis au sein de l'emprise urbaine existent qu'il faut mobiliser. Ces espaces sont souvent concurrencés par des terrains nus urbanisables en dehors des limites urbaines du village. Ces concurrences locales négatives doivent être arbitrées dans un souci de lutte contre l'étalement urbain et d'économie des réseaux.

➤ Planifier avec justesse les extensions urbaines

Les urbanisations nouvelles au-delà des limites bâties doivent être l'objet d'un plus grand contrôle, et ce à plusieurs niveaux :

- Le niveau territorial –l'intercommunalité– doit privilégier la réalisation des opérations significatives au sein des pôles [B.1. *Le polycentrisme équilibré*], dans le but de garantir des services de proximité à leurs futurs habitants. Les opérations significatives se situent autour d'un seuil à apprécier localement.
- Le niveau local doit être en mesure de négocier avec les opérateurs la logique du programme, sa localisation, sa forme, sa qualité. À cette fin les documents d'urbanisme doivent préciser toutes les exigences justifiées.

➤ Piloter les politiques de l'habitat à la bonne échelle

Il est difficile d'agir efficacement sur l'habitat au seul niveau communal. C'est donc sur des ensembles que des actions de fond peuvent se mettre en place. Le lien entre le SCoT et le Programme Local de l'Habitat (PLH) doit fonctionner pour assurer un travail dans la durée. Les points sensibles ont trait au parc existant (qui nécessite des programmes de réhabilitation), au patrimoine social, et à la mobilisation du foncier par lequel la collectivité peut alimenter le marché.

La réserve foncière doit être maîtrisée, autant que possible, par les collectivités afin d'atteindre les objectifs tant qualitatifs que quantitatifs et favoriser les opérations urbaines d'envergure.

Il faut donc disposer de programmes intercommunaux dotés de moyens adaptés pour atteindre ces objectifs ; cela signifie un suivi du marché immobilier, des procédures ciblées, des moyens de financement, et une gouvernance réactive.

➤ Qualité, cohérence, principes d'aménagement : éco-constructions et éco-quartiers

Tout acte d'urbanisme doit servir la cause environnementale en adoptant dans sa conception les principes de base de l'aménagement durable. Ces principes doivent être formulés dans la logique d'aménagement et dans les règles des PLU, par le moyen d'indications aussi précises que possible. Il faut aussi « piloter » concrètement les opérations qui sont initiées, par un contact en amont avec leurs promoteurs, l'objectif étant d'assurer la qualité de la démarche dans son intégralité.

Les points sur lesquels porte l'évaluation qualitative ont trait à la localisation, à l'insertion dans le bâti existant et dans le paysage, aux effets d'emprise, etc. La recherche d'un cadre de vie agréable pour les habitants passe également par la création d'espaces de nature en ville (parcs, jardins familiaux, continuités vertes). La conception du projet se préoccupera aussi de l'énergie, de l'eau, de l'assainissement, de l'accessibilité aux services publics, du tri sélectif et de l'édification de logements anticipant les normes écologiques et d'accessibilité.

2. La maîtrise des effets de l'artificialisation des espaces naturels, agricoles et forestiers

La période 2000-2010 qui sert de base de comparaison pour évaluer l'artificialisation des terres agricoles, naturelles et forestières, doit être bien comprise dans sa spécificité.

Les grandes infrastructures, avec l'effet TGV, a donné lieu à des réalisations exceptionnelles qui ont elles-mêmes suscité des projets de développement (économie et grands équipements). Cette situation est susceptible de se poursuivre en 2010-2020 et au-delà si les dynamiques transrégionales font sentir leurs effets à long terme.

Concernant le contexte de cette même période, la production de logement n'a cessé d'augmenter pour atteindre un sommet historique en 2008. Il est probable que ce maximum de consommation foncière se replace à un niveau plus modéré.

Dans ces conditions, le PADD se donne pour objectif la réduction de près d'un tiers de la consommation des terrains naturels en dehors des emprises urbanisées.

Objectifs chiffrés de limitation de l'artificialisation hors des emprises urbaines (en hectares)

	Artificialisation observée entre 2000-2010	Objectifs chiffrés de limitation de l'artificialisation entre 2010-2020
Habitat	230	180
Activités et équipements	145	100
Infrastructures	280	170
TOTAL	655	450

➤ L'habitat

L'objectif est de diminuer sensiblement les extensions en misant sur la compacité urbaine. Une réduction de 20 % peut être envisagée afin de ne pas excéder 180 ha d'artificialisation hors des emprises urbaines, pour les 10 ans à venir, par rapport aux 230 hectares qui ont été consommés, en large partie dans les communes rurales, au cours de la période 2000-2010.

La crédibilité de cet objectif repose sur les hypothèses suivantes :

- le ralentissement du besoin de création de logements pour la décennie 2010-2020 (on passe de 800 logements par an à 650),
- une stratégie d'urbanisation allant du centre vers la périphérie des zones bâties ;
- l'orientation des opérations significatives vers les pôles, où l'inclusion dans des parcelles déjà partiellement bâties est plus facile,
- l'encouragement des formes résidentielles plus denses.

Sur ce point, le SCoT vise un effet de densification, sans cependant mettre en oeuvre une norme de densité.

➤ Les activités et les grands équipements

Pour l'implantation des futures activités (entreprises, équipements publics) sur le Territoire de Belfort, l'objectif est de se focaliser sur les espaces à ce jour dédiés ou engagés : les zones d'activité stratégiques, significatives et micro zones.

Néanmoins il est toujours possible que de nouveaux espaces aménagés soient nécessaires. Ils devront être justifiés par un intérêt économique avéré.

La décennie 2010-2020 sera marquée par la réalisation de projets de grande envergure, comme par exemple la "Jonxion" –fruit de l'association de la ZAC TGV et du Parc d'innovation des Plutons– la zone d'activités des Tourelles et le pôle hospitalier médian... La plupart de ces aménagements ont débuté pendant la période 2000-2010 : en termes d'artificialisation des sols, ces opérations sont déjà largement affectées à la décennie passée (55 hectares sont comptabilisés en chantiers, et donc disponibles pour la construction).

Concernant « La Jonxion », l'artificialisation y sera limitée puisque la réalisation des bâtiments d'activités se fera sur l'emprise actuelle des bâtiments militaires et les espaces forestiers seront en majeure partie conservés.

En conséquence, les consommations de foncier agricole, naturel et forestier à venir concerneront principalement les zones d'activités du Territoire de Belfort dont le développement est envisagé mais qui – pour tout ou partie – ne sont encore pas aménagées : Aéroparc, ZAC des Chauffours, ZAC des Grands Sillons, Zone commerciale de Bessoncourt...

Pour rappel, le bilan de l'artificialisation des sols pour la période 2000-2010 a permis d'évaluer la consommation à 145 hectares aménagés pour de l'activité hors de l'emprise urbaine.

Ainsi, l'artificialisation de nouveaux espaces agricoles, naturels et forestiers pour de l'activité peut se situer entre 80 et 100 ha, puisqu'une partie des projets de grande envergure en termes d'activité et d'équipements a déjà été prise en compte dans les impacts de la décennie précédente.

Par ailleurs les leviers possibles pour une meilleure économie du foncier dédié à l'entreprise sont :

- développer les implantations à l'intérieur de l'emprise urbaine,
- renouveler des espaces déjà artificialisés ou faiblement naturés (anciens sites militaires, friches industrielles, sites réhabilités),
- conserver ou réinstaller des espaces de nature ou agricoles sur les sites destinés à une occupation à long terme.

➤ Les infrastructures

Les grandes infrastructures se poursuivront, essentiellement avec la seconde tranche de la branche Est de la LGV au-delà de Petit-Croix. L'emprise est estimée à 160 hectares. On fait ici l'hypothèse que l'artificialisation est incluse dans la décennie 2010-2020.

L'aménagement de l'échangeur de Sévenans fera l'objet d'emprises foncières sur le sud de l'agglomération belfortaine (Dorans, Sévenans, Botans, Bermont).

Pour la mise en service de la ligne Belfort-Delle, la consommation de foncier se fera principalement autour des haltes (voirie et stationnement). Ces aménagements n'auront pas d'incidences en termes d'artificialisation puisqu'ils se feront au sein même des emprises urbaines des communes concernées.

➤ Dans les PLU

Le PLU est un moyen de régulation précis des ouvertures à l'urbanisation et de formulation des règles de densités. Il doit donc respecter un équilibre entre les emprises bâties et celles qui pourraient le devenir. Cet équilibre est précisé dans le DOO. Dans tous les cas il doit proposer des ouvertures à l'urbanisation les plus économes de foncier agricole et naturel selon une logique claire et planifiée.

3. La valeur paysagère du territoire

➤ Une approche qualitative de l'urbanisation

À l'intersection de l'armature physique d'un territoire et d'une société, les paysages (naturels ou urbains, remarquables ou ordinaires) expriment le rapport des hommes avec leur environnement et participent à asseoir une identité locale.

La diversité et la qualité paysagère permettent une identification positive du cadre de vie (le quartier, la ville, le « pays ») et favorisent l'attractivité résidentielle et touristique du Territoire.

Dans le SCoT, l'objectif de l'approche paysagère est de s'appuyer sur les spécificités naturelles, urbaines, historiques et culturelles locales pour construire le projet territorial au niveau des documents d'urbanisme.

➤ La préservation des vues emblématiques

La visibilité des grands motifs et des ensembles paysagers remarquables (tels les principaux massifs boisés) doit être garantie, en préservant ou en créant des « fenêtres » sur les horizons proches et lointains, qui sont autant de « vitrines » du territoire notamment depuis les axes de communication.

De façon générale, les projets de développement doivent porter attention aux vues sur le grand paysage, préserver les lignes de crête et les hauts de versants, sanctuariser les vues « monumentales », aussi bien vers les pôles urbains majeurs qu'en direction des espaces agro-naturels emblématiques.

➤ L'alternance ville/campagne

Un des risques majeurs de la pression à l'étalement périurbain est le mitage du territoire et la production d'espaces intermédiaires indifférenciés qui ne ressemblent ni à la ville, ni à la campagne, contribuant à une dilution progressive des identités locales.

Or l'image du territoire repose en partie sur l'alternance traditionnelle ville/campagne ou village/campagne, et la préservation des paysages dans leur diversité.

Il est ainsi nécessaire de renforcer la compacité urbaine dans les pôles (alternance de quartiers denses et d'espaces ouverts) et de garantir entre ces pôles des respirations agro-naturelles, afin de permettre la mise en valeur réciproque des ensembles bâtis et non bâtis.

➤ La requalification des entrées de ville

L'implantation désordonnée d'« architectures rapides », essentiellement liées à l'activité et au commerce, produit des formes continues standardisées et atones, qui compromettent la lisibilité de certains secteurs le long des principaux axes routiers.

Ces espaces sensibles d'entrée d'agglomération, de ville ou de bourg, appellent une requalification paysagère spécifique, afin de renforcer la qualité du cadre de vie en général mais aussi afin de maintenir leur attractivité.

➤ La valorisation du paysage bâti

Outre les espaces ouverts agro-naturels ou forestiers, le patrimoine construit prend toute sa part dans la fondation de l'identité locale.

Centres anciens traditionnels, ouvrages militaires, architectures industrielles : il convient de préserver et de valoriser davantage ces éléments de patrimoine emblématiques du territoire et constitutifs de son image.

Quant aux constructions nouvelles, elles se doivent de répondre à l'exigence d'insertion urbaine dans leur contexte, étant entendu que l'approche patrimoniale n'interdit pas de mener des programmes répondant aux besoins, modes de vie et modes constructifs contemporains.

4. Des mesures de préservation relatives à la biodiversité et à la trame verte et bleue

Pour lutter contre l'érosion de la biodiversité et la fragmentation des espaces naturels fonctionnels, le SCoT se donne des objectifs de protection, de valorisation et de restauration des milieux et de leur fonctionnalité.

➤ La préservation des espaces naturels remarquables

La politique environnementale du SCoT repose en partie sur les diverses protections en vigueur (réglementaires, conventionnelles et par maîtrise foncière) et sur les inventaires destinés à conserver, gérer et entretenir la biodiversité.

➤ La maintien des zones humides pour leur rôle plurifonctionnel

Les zones humides sont l'objet de protections nationales. Dès lors qu'un projet d'aménagement porte atteinte à une telle zone, des mesures compensatoires doivent être envisagées au titre de la loi sur l'eau.

➤ La valorisation de la nature ordinaire

Au-delà de ces espaces naturels réglementés, le SCoT porte attention aux espaces naturels ordinaires, non protégés, qui jouent également un rôle dans le maintien de la biodiversité, d'où l'objectif de réduire l'artificialisation des espaces naturels, agricoles et forestiers.

Les espaces de nature en ville (parcs, jardins familiaux, boisements) jouent également un rôle environnemental très important en termes de biodiversité et de qualité de l'air (absorption des GES, insertion d'îlots de fraîcheur). De ce fait, toute forme d'intégration végétale en milieu urbain est encouragée afin de maintenir un cadre de vie agréable et si possible, des continuités écologiques.

➤ La définition d'une trame verte et bleue

Le PADD se donne les objectifs suivants :

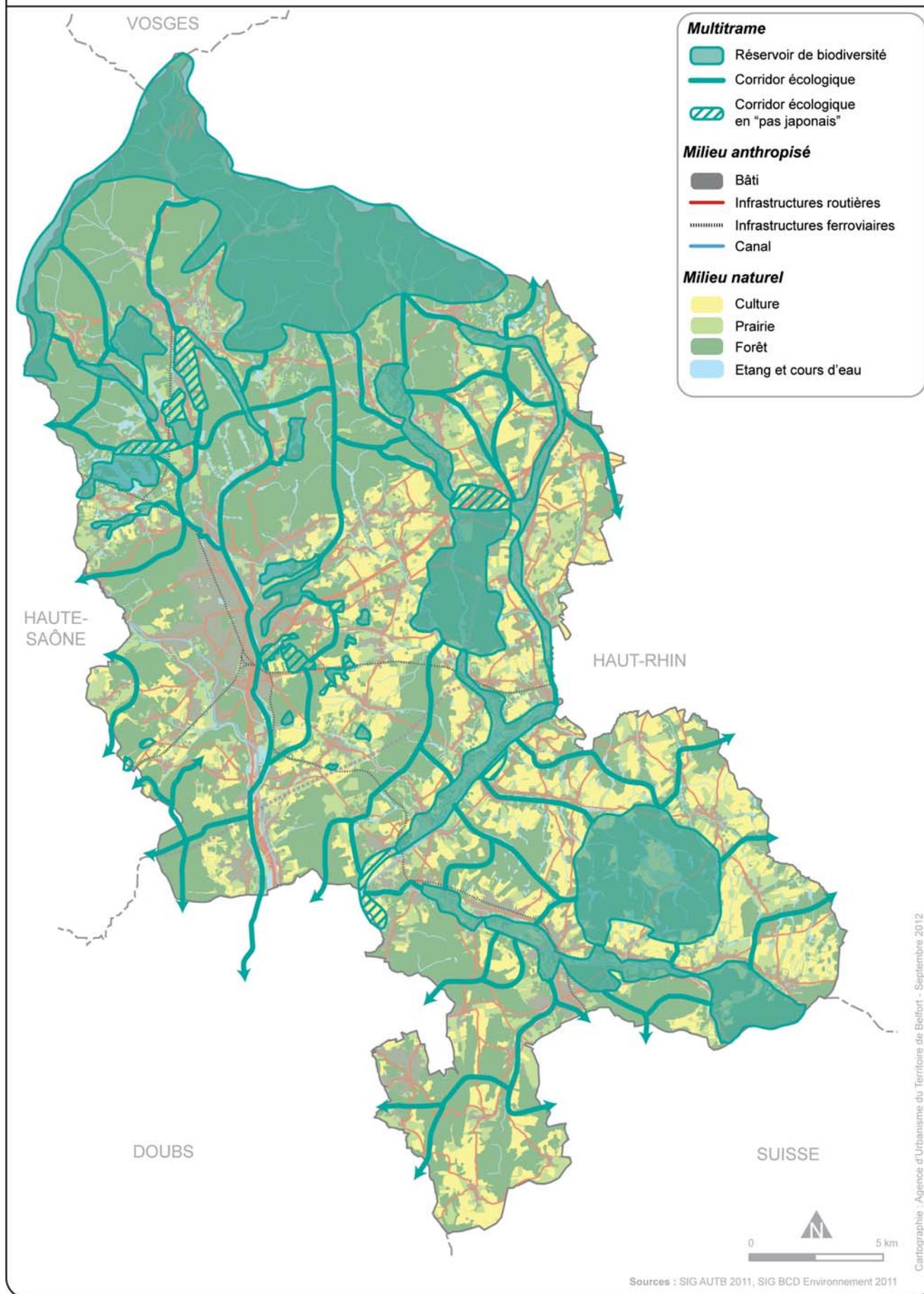
- évaluer l'urbanisation à travers le prisme de la biodiversité (espèces déterminantes, zones humides, zones protégées, zones inventoriées et nature ordinaire) afin de ne pas impacter la fonctionnalité de la trame verte et bleue ;
- garantir un maillage d'espaces nécessaires au maintien à long terme des milieux qui favorisent la circulation des espèces, par le maintien des connexions écologiques existantes, par la résorption des points de fragilité et par l'amélioration des espaces dont la connexion est rompue ;
- inscrire la trame verte et bleue dans les documents de planification. Les actions permettant de réduire les fragilités de la trame ou de restaurer les points de rupture devront être traduits dans les documents d'urbanisme.

En complément de la trame verte et bleue, le SCoT rappelle l'opportunité des actions de réduction de la pollution lumineuse et de lutte contre les espèces invasives, éléments perturbateurs des écosystèmes.

La Trame verte et bleue repose sur quatre sous-trames complémentaires :

- la sous-trame des forêts ;
- la sous-trame « bleue » ;
- la sous-trame des prairies en lit majeur ;
- la sous-trame des pelouses sèches.

> TRAME VERTE ET BLEUE - CARTOGRAPHIE SCHÉMATIQUE



► La sous-trame des forêts

La trame des forêts s'appuie sur les massifs forestiers des pentes vosgiennes, du Sundgau et du centre du département, identifiés pour leur patrimoine naturel (Natura 2000, ZNIEFF, autres inventaires) ainsi que sur les continuités de bosquets, haies, forêts qui permettent la circulation de la faune forestière.

- *Assurer la connectivité entre les massifs forestiers, réservoirs de biodiversité, et la capacité de déplacements des espèces forestières dans et au-delà du Territoire de Belfort.*

Le maintien de la connectivité forestière entre le Sud et le Nord du Territoire de Belfort et au-delà, la contribution à la connectivité entre le massif des Vosges et celui du Jura, passe par le corridor empruntant les forêts du centre du département.

- *Supprimer les barrières au déplacement de la faune sauvage ou améliorer les franchissements existants ainsi que leur environnement proche (paysage écologique adéquat).*

Les infrastructures (autoroute, route nationale, canal, LGV) sont ici les principales contraintes. Certains franchissements sont adéquats, mais pour qu'ils restent fonctionnels il faudra s'assurer de la conservation à proximité d'un environnement favorable. Parfois, les capacités de franchissements font défaut (A36, desserte du pays sous vosgien) et le trafic routier représente lui-même une barrière (RD83).

Il est aussi primordial de maintenir l'intégrité des massifs forestiers du centre du Territoire en évitant une réduction importante de leur superficie et de nouvelles coupures infranchissables.

Le corridor en bordure de plateau à l'Est de Belfort entretient une connectivité locale. Son efficacité est conditionnée par la capacité de franchissement de l'A36 à Pérouse et Bermont mais aussi à la conservation voire à la reconstitution de boisements (bosquets, haies, ripisylves).

- *Maîtriser l'urbanisation pour assurer la perméabilité des espaces.*

Entre Belfort et Giromagny, la connectivité entre les forêts de plaine suppose la perméabilité de la vallée de la Savoureuse, elle-même conditionnée par une maîtrise des aménagements.

Les massifs forestiers en périphérie immédiate de Belfort sont également fortement soumis à la pression urbaine. Au-delà de leur fonction au sein de la trame des forêts, ces massifs jouent un rôle de « poumon vert » des espaces urbanisés.

Au Sud du Territoire, une poursuite de l'étalement urbain pourrait rendre la vallée de l'Allaine difficilement franchissable.

► La sous-trame « bleue »

La trame bleue se réfère au réseau hydrographique du département (nombreux étangs, densité des cours d'eau) offre une large capacité d'accueil à la faune et à la flore aquatiques et terrestres. La trame bleue est étroitement imbriquée avec la trame des forêts et la trame des prairies en lit majeur puisque les pratiques culturales sont susceptibles d'impacter les cours d'eau.

- *Améliorer les capacités de déplacement des organismes vivant des rivières et des ripisylves en agissant sur les aménagements.*

Le réseau hydrographique a été considérablement aménagé depuis deux siècles pour des besoins industriels et agricoles. Les seuils et les rectifications peuvent limiter les capacités d'échanges des espèces aquatiques et dégrade le fonctionnement hydraulique et géomorphologique des cours d'eau longitudinalement, de l'amont vers l'aval, mais aussi latéralement, entre le lit mineur et le lit majeur. Le projet du SDAGE de traiter un certain nombre de seuils est une étape importante.

- *Conserver un réseau de populations et d'habitats à Écrevisses à pattes blanches, à Rainette verte et à Loche d'étangs.*

Les étangs inscrits en ENS ou en Natura 2000 bénéficient de fait d'une attention particulière, mais la simple inscription à l'inventaire ZNIEFF des autres étangs n'implique pas de mesures de gestion. Pour un maintien à long terme de ces populations, il est important de considérer tous les sites où elles sont présentes et leurs capacités d'échanges, via des réseaux de fossés, de ripisylves et de petits plans d'eau relais.

La préservation de la qualité des eaux en tête de bassin (station d'Écrevisses à pattes blanches) est une responsabilité collective (acteurs agricoles, industriels, habitants, ...).

- *Permettre la halte migratoire d'oiseaux d'eau*

La multitude d'étangs et le chevelu dense de cours d'eau du Territoire de Belfort offrent une large capacité d'accueil à la faune et à la flore aquatique et terrestre des zones humides.

➤ La sous-trame des prairies en lit majeur des cours d'eau

Les plus vastes continuités de prairies se maintiennent dans les vallées de la Bourbeuse, de l'Allaine, et dans le bassin versant de la Savoureuse en amont de Belfort. Ces prairies dans les lits majeurs des cours d'eau garantissent encore une perméabilité, une possibilité de connexion en dehors des zones urbanisées.

- *Conserver un réseau de prairies humides ou mésophiles (habitats d'espèces patrimoniales) par des pratiques agricoles encore plus respectueuses de l'environnement.*

La réglementation et l'accompagnement vers la conservation des prairies humides ou mésophiles seront d'autant efficaces si les productions agricoles qui en sont issues trouvent un débouché économique. Des contractualisations sont donc possibles pour développer des pratiques respectueuses de ces habitats et de leurs espèces. Le maintien de vastes prairies passe par une agriculture viable tournée vers l'herbage.

- *Accompagner la trame bleue en lit majeur, qui est étroitement associée à la trame des prairies pour assurer de véritables corridors à l'échelle des vallées.*

La trame des prairies enveloppe des zones humides dont l'aménagement est réglementé. L'organisation des sites Natura 2000, en particulier le site « étangs et vallées du Territoire de Belfort » tend à constituer naturellement un continuum entre le Sud-Ouest et le Nord-Est du Territoire de Belfort, empruntant les vallées de la Bourbeuse, de la Madeleine et de la Saint-Nicolas.

Les prairies de la vallée de la Savoureuse et de ses affluents rive droite ne sont pas classées en Natura 2000. Il est nécessaire de poursuivre une gestion adaptée de ces milieux.

- *Maîtriser l'urbanisation qui morcèle les prairies.*

Les prairies en lit majeur (vallée de la Bourbeuse, de la Madeleine, piémont vosgien) forment généralement un ensemble morcelé par divers aménagements anthropiques (route, bâti, ...). La trame des prairies en lit majeur complète les trames forestière et aquatique afin de maintenir la fonctionnalité et la perméabilité de cet ensemble.

➤ La sous-trame des pelouses sèches

Localisée en première couronne belfortaine, la trame des pelouses sèches se compose de nombreux sites parfois de petite taille au cœur d'un paysage soumis à une forte pression (urbanisation, infrastructures, ...).

- *Maintenir le réseau de pelouses sèches existantes face à une forte pression anthropique et à un enrichissement progressif.*

Les pelouses doivent être protégées contre des risques d'aménagements planifiés ou sauvages (ex : dépôts de matériaux). Il est essentiel de lutter contre un enrichissement progressif qui les ferait évoluer vers de la forêt, à l'instar du travail de reconquête agricole des pelouses sèches mené dans le cadre des mesures de gestion des Espaces Naturels Sensibles (ENS).

- *Maintenir des sites relais entre les pelouses réservoirs de biodiversité en s'appuyant sur des espaces non soumis à la pression foncière.*

Pour assurer, à l'échelle régionale, le maintien de pelouses sèches entre l'Alsace, la Lorraine et le massif du Jura, il est nécessaire de conserver localement un réseau suffisant de pelouses sèches pour permettre un fonctionnement en métapopulations des espèces qui y vivent. Entre les réservoirs de biodiversité, il est important de conserver autant que possible des milieux ouverts ou semi-ouverts extensifs en s'appuyant tout d'abord sur des espaces non soumis à la pression foncière : carrières, accotements routiers d'infrastructures à faible trafic, ...

5. Une gestion durable des ressources du territoire

L'ambition du Territoire de Belfort s'inscrit dans une démarche responsable de préservation des ressources locales (terres agricoles, forêt, eau, énergie et ressources du sous-sol) afin d'assurer la pérennité du cadre de vie, élément déterminant de la « Métropole à dimension humaine ». Les pressions existantes sur les ressources locales sont notamment le fait du développement urbain.

5.1. L'agriculture et la sylviculture, valeurs ressources du Territoire

L'agriculture et la sylviculture sont des activités attachées au sol, c'est pourquoi elles sont prises en considération sous l'angle de la gestion durable des ressources naturelles. Dans le Territoire de Belfort, autant l'agriculture –de type polyculture-élevage– que la sylviculture sont identitaires pour avoir différencié des terroirs et contribué à mettre en place les grands paysages qui font aujourd'hui référence.

➤ Une politique agricole et sylvicole en réponse à des enjeux départementaux

Parmi les nombreux enjeux qui sont liés à ces deux pratiques culturelles, le PADD veut consolider plusieurs options en matière d'aménagement du territoire.

- *Apaiser la pression foncière sur les espaces agricoles et forestiers.*

Elle est le plus souvent le fait de l'habitat en périphérie des zones urbanisées. Les objectifs de consommation foncière visent une forte réduction des artificialisations afin de préserver le capital agricole et sylvicole [C.2. La maîtrise des effets de l'artificialisation des espaces naturels, agricoles et forestiers].

Le contrôle de cette pression foncière est important pour garantir le potentiel de production de l'agriculture et de la sylviculture.

Dans ce sens, il est tout autant nécessaire de maintenir les sièges d'exploitation pérennes en permettant leur développement au regard des choix d'urbanisation.

- *Favoriser les pratiques agricole et sylvicole.*

L'exploitation des terres agricoles peut être optimisée par une réorganisation des parcelles dispersées et par une amélioration des conditions d'accès aux parcelles.

La restructuration du foncier, notamment de la « petite » forêt privée, est essentielle pour réduire le morcellement et valoriser de ce fait la production forestière. Les accès aux massifs

forestiers doivent être pris en considération dans les documents d'urbanisme locaux, avec pour référence les schémas de desserte forestière : respect des champs de manœuvre des grumiers et des zones de stockage de bois localisées à la sortie immédiate de la forêt, etc.

- *Rendre possible de nouvelles logiques d'exploitation.*

Les demandes sociétales (« consommer local ») et la politique départementale engagée influent sur les choix de production des agriculteurs, de même que la contrainte de produire avec moins de surface disponible. Cette tendance crée de l'intérêt pour des filières de proximité (circuits courts tournés vers le marché local) et pour des productions qualitatives (maraîchage, cultures biologiques, premières transformations). Le développement des synergies entre les activités agricoles et touristiques constitue aussi une perspective de développement intéressante (camping à la ferme, ferme-auberge, ...).

Les documents d'urbanisme doivent donc pouvoir appréhender ces changements qui renvoient à des équipements d'exploitation spécifiques.

- *Les acteurs de l'activité agricole et sylvicole, principaux gestionnaires des milieux naturels.*

Les trames écologiques sont largement dépendantes des cultures, des prairies, des cours d'eau et des forêts. Le paysage est façonné et animé par l'activité humaine et notamment par les pratiques culturelles (cultures, prairies fauchées et pâturées, entretien des haies, ...). Les évaluations environnementales doivent mettre en relation les enjeux réciproques de ces pratiques culturelles avec la biodiversité, pour permettre les gestions les plus opportunes (gestion extensive des surfaces agricoles, pratiques respectueuses de l'environnement).

► Une prise en compte des spécificités des zones à enjeu agricole

Cinq zones présentent des caractéristiques de fragilité qui justifient une attention particulière et des propositions adaptées.

Zone n°1 et Zone n°2 : le massif Vosgien et la zone périurbaine du massif Vosgien, l'enjeu du maintien des paysages

Ces zones, malgré des contraintes environnementales fortes, sont marquées par un dynamisme agricole (développement de circuits de proximité, installation de jeunes exploitants, intérêt de la profession agricole pour les mesures environnementales). Pour maintenir ce dynamisme, il est essentiel de lutter, dans ce secteur, contre l'enfrichement, en limitant les risques de déprise et en favorisant les opérations de reconquête des zones de friches par l'activité agricole.

Zone n°3 : la zone urbaine Ouest, l'enjeu environnemental et paysager

L'agriculture de cette zone est davantage orientée vers l'élevage équin et bovin laitier. De nombreuses parcelles d'herbe et de grandes cultures y sont exploitées par des polyculteurs éleveurs venant de communes proches. L'activité agricole joue un rôle important en matière d'environnement, de paysage et de circuits de proximité. Des partenariats de gestion d'espaces naturels intéressants sont en développement.

Pour maintenir le dynamisme de cette agriculture, il est nécessaire de permettre le développement des exploitations agricoles au regard de la concurrence foncière exercée par l'urbanisation. La préservation d'espaces ouverts entretenus est recherchée dans une logique environnementale et paysagère.

Zone n°4 : la zone urbaine Est, la dynamique des circuits courts

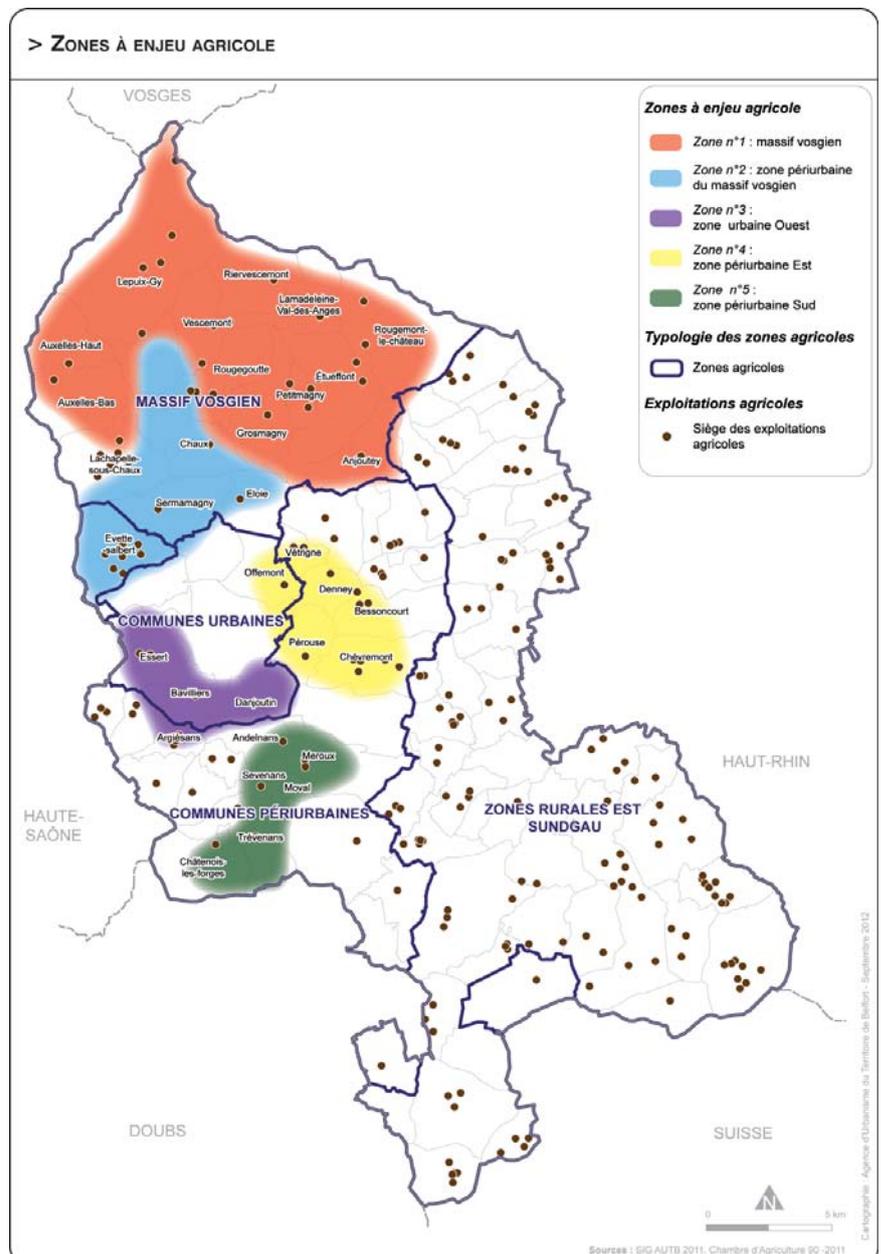
Cette zone pourtant soumise à une forte pression urbaine, est marquée par un dynamisme agricole. Ce secteur s'avère être stratégique en matière de développement de circuits de proximité : transformation et vente directe, points de vente collectifs. Le potentiel agronomique de la zone est élevé, favorisant la production maraîchère.

La qualité agronomique des terres de la zone urbaine Est doit être prise

en compte lors de l'élaboration des documents de planification locaux afin de minimiser l'impact de l'artificialisation des espaces agricoles pour la filière agricole du secteur.

Zone n°5 : la zone périurbaine Sud, une maîtrise essentielle de l'étalement urbain

Les exploitations agricoles y sont dynamiques et bien développées, grâce à un potentiel agronomique et à la motivation de jeunes agriculteurs récemment installés, qui cherchent à adapter leurs pratiques pour tenir compte des contraintes de la proximité urbaine. Cette zone contient aussi l'ensemble du développement potentiel de l'espace médian de l'Aire urbaine. L'activité agricole y trouve un rôle important sur le plan économique, pour le maintien d'un paysage entretenu, essentiel pour le cadre de vie des habitants, et pour le maintien des espaces de circulation pour la faune (trame verte) en milieu périurbain.



5.2. L'eau, une responsabilité collective

La problématique de la ressource en eau est confrontée à différents enjeux : état écologique et chimique des masses d'eau souterraines et de surface, qualité de la ressource, distribution d'eau potable, rejets des eaux usées dans le milieu naturel et gestion des eaux pluviales.

► Un réseau hydrographique dense à protéger des pollutions et de l'imperméabilisation

Le réseau hydrographique départemental revêt la spécificité d'une situation de tête de bassin tournée vers le Doubs et le système rhodanien. Le SCoT se rattache donc aux objectifs du SDAGE Rhône-Méditerranée sur la préservation et la mise en valeur des milieux aquatiques par la recherche ou le maintien d'un bon état chimique et écologique des milieux aquatiques.

Ainsi, une limitation des pollutions diffuses (pesticides, intrants, ...) et une réduction ou une non-aggravation des problèmes hydromorphologiques des cours d'eau (aménagement de nombreux seuils, imperméabilisation en lit majeur des cours d'eau) permettent de préserver la qualité et le fonctionnement des milieux aquatiques.

Il est considéré que la création de nouveaux étangs dans le Territoire de Belfort est susceptible de déstabiliser la fonctionnalité du milieu hydrographique (prélèvements dans les cours d'eau, évaporation de l'eau des étangs accentuée, augmentation de la température de l'eau).

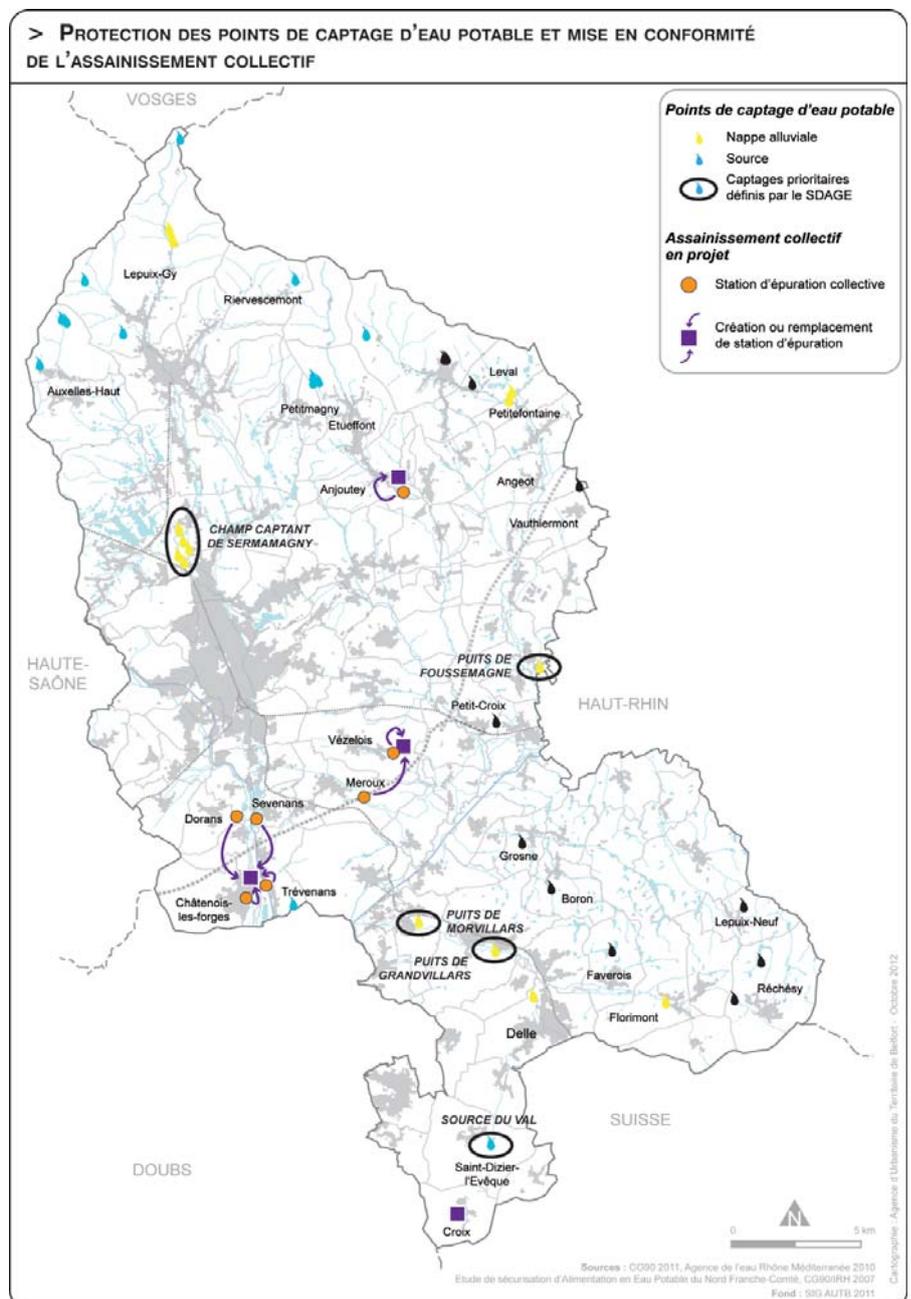
► Une ressource en eau vulnérable à ne pas gaspiller

Au regard d'une ressource de bonne qualité mais limitée (approvisionnement partiel auprès des départements voisins), un équilibre doit être trouvé entre les besoins et l'offre pour accueillir de nouveaux habitants avec une même capacité de ressource en eau potable. De ce fait, l'alimentation en eau potable conditionne les capacités d'accueil de population.

Pour cela, le SCoT réaffirme la recherche d'économies en matière de consommation d'eau potable : qualité des réseaux (lutte contre les fuites), lutte contre les consommations excessives des ménages et des activités économiques.

Les sources et les captages d'eau seront protégés selon la réglementation en vigueur avec une prise en compte accrue des captages prioritaires définis dans le SDAGE [Sermamagny, Foussemagne, Morvillars, Grandvillars et la source du Val à St-Dizier l'Évêque].

En intervenant sur une approche urbanistique qualitative des extensions, le SCoT favorise une expansion encadrée des réseaux d'eau, un développement urbain qui respecte les périmètres de protection des points de captage et la mise en place de formes urbaines plus compactes pour l'usage de l'eau.



➤ **La poursuite des efforts engagés en assainissement**

En tête de bassin versant, la qualité de l'assainissement des eaux usées est primordiale pour éviter tous rejets indésirables dans le milieu naturel.

Le bon niveau du réseau d'assainissement doit être complété par un effort à poursuivre sur les stations d'épuration et les travaux engagés à très court terme par les collectivités.

➤ **La gestion alternative des eaux pluviales**

Une gestion des eaux pluviales à la parcelle (récupération pour des usages extérieurs et intérieurs ou infiltration naturelle) permet d'une part d'alimenter les nappes phréatiques, et d'autre part de réduire les coûts d'assainissement lorsque le réseau de collecte des eaux usées n'est pas séparatif. En effet, les eaux usées ainsi que les eaux pluviales sont généralement récoltées dans un réseau d'eau unitaire qui supporte des variations de volume d'eau liées aux précipitations mais aussi des surcoûts liés à la collecte et au traitement.

5.3. Vers une réduction de la dépendance énergétique de tous les usagers

Le SCoT doit répondre à trois enjeux énergétiques : la sobriété, l'efficacité et la substitution.

Un urbanisme de proximité (moins de déplacements inutiles, plus de mobilité collective, plus de modes doux) et responsable (le contrôle de l'étalement urbain et ses incidences sur la mobilité) contribue à la démarche de sobriété énergétique.

L'efficacité énergétique est recherchée à travers le bâti (réhabilitation thermique du parc existant, nouvelle construction en BBC) mais également une gestion publique plus avisée (éclairage public, équipements et bâtiments publics). L'autonomie énergétique des aménagements significatifs doit être recherchée.

Par la promotion pertinente des énergies alternatives, le SCoT favorise la substitution énergétique. Le développement des énergies renouvelables (bois-énergie, solaire, géothermie, aérothermie, éolien, valorisation des déchets, méthanisation, etc.) s'inscrit conjointement par des approches individualisées et collectives.

5.4. Une gestion durable et économe des ressources du sous-sol

En cohérence avec le Schéma Départemental des Carrières (SDC), le SCoT prend en compte :

- les règles d'implantation de nouvelles carrières (ou l'extension) au regard des enjeux environnementaux du département.

Le Schéma Départemental des Carrières détermine un classement des zones à enjeu environnemental où l'implantation et l'extension d'une carrière est interdite (zone rouge : espaces couverts par une interdiction réglementaire tels que les Arrêtés de Protection de Biotope, Réserves Naturelle Nationale, périmètres de protection immédiats des captages AEP, ...), où les nouvelles carrières sont interdites mais les extensions sont autorisées (ZNIEFF de type 1), où les nouvelles implantations sont traitées au cas par cas (zone orange : Natura 2000, ENS, ZNIEFF de type 2, trame verte et bleue,...).

L'implantation de nouvelles carrières doit être évitée dans les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques de la trame verte et bleue lorsqu'une partie significative de la surface serait fragmentée ou réduite et compromettrait la fonctionnalité des trames des forêts, des prairies en lit majeur, des pelouse sèches et de la trame bleue ;

- la priorité donnée aux matériaux disponibles sur le territoire départemental pour réaliser les différents projets (ex : seconde tranche de la Branche Est de la LGV) ;
- l'utilisation croissante des matériaux issus du recyclage en valorisant des déchets de démolition ;
- les solutions alternatives au camion pour le transport de matériaux quand l'infrastructure de transport existe (voie ferrée, canal).

La remise en état des carrières peut être envisagée selon une approche écologique qui permet la création de milieux naturels peu répandus tels que les pelouses sèches ou les mares, nécessaires aux déplacements d'espèces patrimoniales.

Le SCoT privilégie notamment le réaménagement écologique des carrières de roches massives calcaires, en écosystème similaire à des pelouses sèches (roches à nue) afin de maintenir le réseau existant en créant des sites relais. [C.3.2. La trame des pelouses sèches].

Le devenir des carrières du Territoire de Belfort peut être également envisagé en tant que centre de stockage de déchets inertes (classé en ISDI) pour répondre au déficit local de sites de stockage [C.6.1. Les déchets].

6. La prise en compte des risques et la maîtrise des pollutions et des nuisances

6.1. En faveur de la collecte sélective et du recyclage des déchets

➤ Les déchets ménagers et assimilés

En cohérence avec le Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PDEDMA), qui doit faire l'objet d'une révision, le SCoT tient compte de la politique de réduction des déchets à la source, du développement du recyclage et du transport des déchets par des modes alternatifs au camion notamment par le train au regard des aménagements (quais de transfert) mis en place à Etueffont, Giromagny et Bourogne.

➤ Les déchets du BTP

Le document de référence en matière de traitement des déchets du BTP (recyclage et traitement des déchets inertes) est le Plan Départemental des déchets du BTP, élaboré sous l'autorité du Conseil Général. Dans l'attente de l'adoption de ce document, la seule référence en matière de politique de traitement des déchets du BTP existe au sein du Plan Départemental d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés (PDEDMA). De fait, il existe un déficit local de sites pour prendre en charge un volume global de 250 000 tonnes par an.

Le classement en Installation de Stockage des Déchets Inertes (ISDI) de l'ancienne carrière d'Argiésans ne permet pas de répondre au stockage d'un tel volume. Il serait souhaitable de créer plusieurs sites répartis de façon équilibrée sur le territoire, dans le but de réduire les charges de transport. Plusieurs sites sont pressentis à partir de carrières anciennes ou exploitées : Pérouse, Montbouton, Faverois, Romagny-sous-Rougemont, Argiésans, Saint-Dizier-l'Evêque. D'autres sites possibles, dans ou à proximité de l'agglomération belfortaine, notamment à Roppe et Danjoutin, pourront être envisagés. Ainsi, huit sites sont potentiellement aptes à accueillir des déchets inertes du BTP. Toute installation se fera sous réserve d'une insertion dans l'environnement parfaitement maîtrisée.

6.2. Pour une amélioration de la qualité de l'air

C'est essentiellement dans sa logique d'ensemble - le polycentrisme équilibré - que le SCoT contribue à l'amélioration de la qualité de l'air ainsi qu'à la réduction des émissions de GES responsables du réchauffement climatique. Les évolutions technologiques sont aussi très importantes mais se situent hors du champ de la planification.

Les attentes d'effets positifs se situent sur le terrain des mobilités optimisées et des modes de transports doux, de la qualité des énergies, de la protection des forêts, et du maintien de la nature en ville en tant que « puits de carbone ».

6.3. La prise en compte des risques naturels et technologiques

Toute logique d'aménagement est conditionnée par les plans de prévention des risques naturels et technologiques, instrument de prévention de l'État, décidés par les Préfets et les services déconcentrés de l'État, valant servitude d'utilité publique. Ainsi, le SCoT inscrit son projet dans une démarche d'acceptation et de prise en compte des risques, en adoptant un principe d'aménagement responsable afin de réduire la vulnérabilité du territoire en limitant l'urbanisation dans les zones à risques.

Au regard des aléas climatiques et des divers risques naturels (inondation, sismicité, retrait-gonflement des sols argileux), il est nécessaire d'adapter le bâti aux réglementations en vigueur.

6.4. La limitation des nuisances sonores

Les dispositions du SCoT visant à favoriser un urbanisme de proximité et une compacité urbaine, de même que le développement d'un système de mobilité en faveur des modes de transport alternatifs à l'automobile, contribuent à freiner le recours systématique à l'automobile et à modérer les nuisances sonores d'origine routière.

Le SCoT a pour ambition une « Métropole à dimension humaine » où le cadre de vie est un véritable atout. Il est donc nécessaire d'assurer un environnement sonore de qualité pour les secteurs nouveaux à aménager.

En dehors du caractère prescriptif du SCoT, des actions pour réduire l'ambiance sonore (mur anti-bruit, réduction de la vitesse, ...) devront être menées par les gestionnaires d'infrastructures.

