

Schéma de Cohérence Territoriale de la Région Mulhousienne

Rapport de présentation

- Justifications des choix retenus pour le PADD et le DOG

SCOT arrêté par délibération du Comité d'Administration le 4 décembre 2006

SCOT approuvé par délibération du Comité d'Administration le 15 décembre 2007

SCOT enregistré en sous-préfecture de Mulhouse le 21 décembre 2007



Sommaire

Préambule	page 5
Introduction	
Les objectifs et orientations du SDAU Mulhouse-Rhin-Mines et son bilan de réalisation	page 7
1. Organiser l'espace de la Région Mulhousienne	page 11
1.1 Renforcer les principaux centres urbains	page 11
1.2 Définir l'enveloppe du développement urbain	page 12
1.3 Assurer les complémentarités entre composantes de la Région Mulhousienne	page 13
1.4 S'appuyer sur les réseaux de tramway urbain et du futur tram-train	page 14
2. Offrir un cadre de vie de qualité	page 14
2.1. Préserver l'essentiel des espaces naturels et agricoles	page 14
2.2. Valoriser les paysages	page 16
2.3. Sauvegarder le patrimoine architectural et urbain	page 16
2.4. Prévenir les risques naturels ou technologiques	page 17
3. Répondre aux besoins de développement urbain	page 18
3.1 Augmenter et améliorer l'offre de logements	page 18
3.2 Répondre aux besoins du développement économique	page 19
3.3 Accueillir les grands équipements	page 25
3.4 Assurer une gestion économe de l'espace	page 26
4 Diversifier l'offre de transports	page 30
4.1 Favoriser l'intermodalité et développer le réseau de transports en commun	page 30
4.2 Développer les modes doux	page 31
4.3 Compléter le maillage de voiries	page 31
4.4 Se connecter aux réseaux européens	page 35
4.5 Offrir des alternatives pour le transport de marchandises	page 35

Préambule

Les choix du SCOT trouvent une part de leurs justifications dans le bilan du SDAU en vigueur, approuvé en 1977. Ce bilan fait apparaître d'un côté que les grandes options du SDAU en matière d'organisation spatiale et d'occupation des sols ont en grande partie été réalisées, et que pour beaucoup d'entre elles, elles sont encore d'actualité, puisque la mise en œuvre du SDAU laisse encore en 2006 d'importantes marges de manœuvre non réalisées.

Les divergences principales apparaissent entre les objectifs retenus initialement en terme de croissance démographique et économique et les résultats de l'application du schéma.

Toutefois, les enjeux d'aménagement et de développement se sont, depuis l'élaboration du SDAU, en partie renouvelés, ce qui nécessite d'actualiser la perspective d'aménagement et de développement de la Région Mulhousienne. Enfin, la Loi SRU, en apportant notamment la dimension de développement durable, justifie de considérer le SDAU comme devenu insuffisant pour assurer un cadre de planification répondant aux besoins d'aujourd'hui, ce qui justifie sa révision.

Ce document établit dans son introduction les principaux constats issus du bilan du SDAU. Il présente ensuite les éléments justifiant les choix retenus pour l'établissement du Projet d'Aménagement et de Développement Durable et du Document d'Orientations Générale, adoptant pour cela une trame organisée en 4 axes principaux d'aménagement et de développement durable du territoire :

1. Organiser l'espace de la Région Mulhousienne
2. Offrir un cadre de vie de qualité
3. Répondre aux besoins du développement urbain
4. Diversifier l'offre de transport

Le PADD et le DOG sont chacun organisés suivant une trame identique au document de justifications des choix retenus.

Introduction

Les objectifs et orientations du SDAU Mulhouse-Rhin-Mines et son bilan de réalisation

Les objectifs et orientations du SDAU Mulhouse-Rhin-Mines de 1977

1) Objectifs du SDAU en matière d'accueil de population et d'urbanisme

Le SDAU visait l'accueil de 183 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2000. Cette perspective de croissance s'appuyait sur une répartition du développement entre les agglomérations de Saint-Louis, Guebwiller et Ensisheim afin d'éviter une trop forte concentration et pour limiter l'urbanisation de l'agglomération mulhousienne.

Secteur Mulhouse (périmètre SCOT)	Croissance inférieure à 50%
Secteur d'Ensisheim et Guebwiller	Croissance entre 50 et 100%
Secteur de Saint-Louis-Huningue	Croissance supérieure à 100%

Hypothèses de croissance démographique à l'horizon 2000 – SDAU de 1976

Une superficie de 7 200 ha à urbaniser était prévue pour l'accueil de ces nouveaux habitants. Ce chiffre était basé sur une inflexion dans la répartition des densités des zones à urbaniser :

	1968	2000
Secteur Mulhouse (SCOT)	38	20 à 30
Secteur Guebwiller	15	25
Secteur Ensisheim	10	25
Secteur Saint-Louis	17	20 à 35
Reste SDAU	29	25

Hypothèses de densité des zones futures d'urbanisation (en nombre d'habitants par ha) – SDAU 1976

2) Objectifs du SDAU en matière environnementale

Le Schéma Directeur de 1976 avait pour objectif de :

- « Rechercher un équilibre durable entre développement urbain et protection des espaces naturels...Fixer les limites d'urbanisation ;
- Eviter de trop grandes concentrations de population en freinant le développement de l'agglomération mulhousienne au bénéfice des secteurs géographiques formant, autour d'une petite ville, des entités sur les plans historique, humain, économique ;
- Faire que subsistent entre ces diverses unités urbaines de larges coupures. Leur intégrité étant assurée, conserver et redonner leur qualité aux espaces naturels. Leur permettre de remplir, au profit de la population toute entière, les fonctions essentielles qui sont les leurs : biologique, économique (agriculture, nappe phréatique, gravières), récréative, culturelle. »

La recherche d'un développement équilibré permettant de préserver les grands ensembles naturels était en effet au cœur du projet de SDAU.

La volonté de protection des espaces naturels est forte. Sont ainsi sauvegardés :

- le massif forestier de la Hardt,
- les surfaces boisées du bassin potassique dont il faut envisager la régénération et le remodelage,
- l'île du Rhin qui doit garder son aspect naturel ou le retrouver après enlèvement des gravières,
- les coupures vertes à l'urbanisation : le massif Tannenwald-Zurrenwald doit être maintenu dans son intégralité, les abords de l'III, la vallée de la Doller, la vallée de l'III, d'anciennes zones d'extraction de gravier à réhabiliter notamment entre Mulhouse et Kingersheim et au voisinage de Sausheim.

La nappe phréatique était aussi au centre des préoccupations du SDAU. La prolifération des gravières la menace d'une salure importante. Des mesures devaient être prises pour protéger les zones de captages, isoler la nappe des résidus de l'exploitation des mines de potasse et réglementer les dépôts d'ordures ménagères.

3) Objectifs du SDAU en matière économique

Les perspectives d'évolutions économiques retenues dans le SDAU de 1976 pour les trois secteurs d'activité économique sont les suivantes :

- pour le secteur primaire (agriculture) :
« On estime généralement que les emplois baisseront de moitié d'ici 1985 (...) »
- pour le secteur secondaire (industrie) :
« La structure géographique et l'infrastructure économique de la Haute Alsace favorisent la création et le développement des zones d'emplois secondaires, allant des industries lourdes des bords du Rhin aux industries fines des vallées vosgiennes et de leurs débouchés dans la plaine (...) »
- pour le secteur tertiaire
« L'évolution suivra de près l'évolution du secteur industriel, sans pour autant négliger les activités nouvelles (recherche dans les domaines des activités industrielles prépondérantes et des transports). »

Les objectifs retenus pour l'élaboration du SDAU étaient basés sur les principes suivants :

- pour le secteur secondaire :
« L'industrialisation se fera dans le sens d'une diversification des productions en vue d'assurer en partie le relais des secteurs fragiles ou stagnants (textile, extraction de potasse,...)
Le nombre d'emplois à créer satisfera à la fois aux besoins des jeunes arrivant à

l'âge du travail, aux jeunes actifs agricoles et à la main d'œuvre immigrée, dont une partie se fixera dans la région à titre définitif. »

- pour le secteur tertiaire :
« Le commandement économique de Mulhouse doit s'accompagner d'un développement de services et d'équipements à vocation régionale qui seuls lui permettront d'affirmer son rôle de ville maîtresse de la haute alsace.
Ce développement devra affecter aussi bien les secteurs liés à l'industrialisation : import/export, transports, commerces, quel'administration, la santé, l'enseignement universitaire, la recherche. »

Le parti d'aménagement préconisait enfin :

- « une localisation des zones d'emplois et une sélection des entreprises visant à éliminer ou à réduire autant que possible les nuisances pour les zones urbaines et les zones naturelles les plus sensibles,
- une réduction des migrations pendulaires « habitat-travail » par l'installation au voisinage ou au sein même des principales concentrations de population de zones d'activités sans nuisances,
- en matière d'équipements commerciaux, l'option du SDAU consistait à éviter à court terme un développement de surfaces périphériques trop importantes susceptibles de contrarier directement l'option de renforcement du centre. »

Bilan du SDAU Mulhouse-Rhin-Mines de 1977

Une grande partie des orientations définies par le SDAU de 1977 restent aujourd'hui valables et peuvent être reprises au compte du SCOT ou actualisées en fonction de la situation socioéconomique et du contexte législatif d'aujourd'hui. C'est le cas notamment pour la prise en compte de l'environnement naturel de la Région Mulhousienne, pour l'essentiel préservé selon les prescriptions du SDAU, même si plusieurs atteintes ont été portées aux objectifs initiaux. C'est vrai également pour le cadre général d'occupation de l'espace. En effet, les besoins inscrits au SDAU pour l'horizon 2000 n'ont pas été consommés, si bien que les marges de manœuvre restent globalement suffisantes jusqu'à l'horizon 2020, moyennant des ajustements qui justifient la révision du schéma.

Les grandes infrastructures inscrites dans le SDAU se sont elles aussi pour l'essentiel réalisées, au profit d'une bonne accessibilité de l'agglomération, également à porter au crédit du document de planification de 1977.

Les divergences proviennent pour l'essentiel du changement de perspective :

- Entre 1975 et aujourd'hui, l'urbanisation du territoire se caractérise par une décélération forte de la périurbanisation, qui se poursuit mais à un rythme nettement moins soutenu que dans les années 50 et 60. Le développement de la tache urbaine a toutefois essentiellement été le fait du pavillonnaire et du développement des zones d'activités et se révèle beaucoup moins dense que prévu.
- Dans le domaine économique, si l'activité industrielle constitue indiscutablement le socle économique de la Région Mulhousienne, elle a toutefois cédé la place, comme pourvoyeuse d'emplois, au développement des activités de service. D'ailleurs, les zones d'activités industrielles prévues dans le SDAU ont été pour beaucoup mobilisées, à partir des années 70-80, par le développement des pôles de grande distribution commerciale, empêchant certainement l'objectif de renforcement du centre, préconisé par le SDAU, de se réaliser pleinement.
- En matière démographique, la perspective nécessite également des ajustements,

puisque les objectifs définis dans le SDAU sont loin d'avoir été atteints, essentiellement en raison des effets de la décohabitation des ménages sur la démographie et les besoins en logements.

- Par ailleurs, les orientations de la planification nécessitent aujourd'hui de porter une attention accrue à l'économie de la ressource foncière, à la mixité des fonctions, à la limitation de l'étalement urbain, aux alternatives à la circulation routière et plus généralement aux principes du développement durable.

Le présent document explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durable et le document d'orientations générales du SCOT de la Région Mulhousienne.

1. Organiser l'espace de la Région Mulhousienne

La Région Mulhousienne présente une grande diversité dans ses composantes, issue de l'histoire singulière de chacune d'elle. La réalité d'un bassin de vie partagé par l'ensemble de ce territoire s'impose toutefois de façon croissante, générant des besoins d'organisation spatiale, d'articulation entre les différentes parties composant le territoire et de répartition des grandes fonctions urbaines. C'est pourquoi organiser l'espace de la Région Mulhousienne constitue ici le premier axe d'aménagement et de développement durable.

1.1 Renforcer les principaux centres urbains

La région mulhousienne est composée de 38 communes. Chacune présente un noyau central, d'importance variable. Le choix du SCOT consiste à renforcer les lieux de centralité que constituent les principaux centres existants. Pour déterminer les principaux centres existants, un ensemble de critères a été retenu afin de prendre en compte leur taille, leur rayonnement potentiel, le poids démographique et la densité en population de leur bassin de proximité.

critères	Pondération	
localisation L'éloignement par rapport à Mulhouse renforce la vocation de relais au sein de l'armature urbaine.	1	Communes limitrophes de Mulhouse
	2	Communes de l'Unité Urbaine de Mulhouse non limitrophes de la ville centre
	3	Hors Unité Urbaine de Mulhouse
population La population des communes concernées permet d'évaluer l'importance du bassin de proximité	1	- de 1 800 habitants
	2	de 3 500 à 10 000 habitants
	3	Plus de 10 000 habitants
densité de population La densité de population renforce la densité du bassin de proximité.	0	moins de 2 000 habitant au km2
	1	de 2 000 à 3 000 hs/km2
	2	de 3 000 à 4 500 hs/km2
	3	+ de 4 500 hs/km2
entreprises de + de 10 salariés dans le centre Critère de mixité urbaine	1	Entreprises presque exclusivement ZA
	2	- d'une vingtaine d'entreprises dans le centre, hors ZA
	3	plus d'une vingtaine dans le centre, hors ZA
armature commerciale Vocation commerciale du centre urbain	1	faible présence commerciale
	2	pôles commerciaux locaux
	3	ville centre - pôles commerciaux secondaires
accessibilité	0	Uniquement par route ou par bus
	3	Desserte par un TCSP (existante ou possible)

A la lumière de cet exercice, il est apparu dans un premier temps que l'ensemble des communes de plus de 3 500 habitants présentait un centre urbain méritant de former un point d'appui pour renforcer le maillage des centres de la Région Mulhousienne. Le centre de Sausheim a été écarté des centres urbains principaux parce qu'aucun tissu central n'apparaît clairement dans cette commune, et en raison de la dispersion des services et des activités dans le tissu.

Outre les communes de 3 500 habitants et plus, il est également apparu que les communes de Bollwiller et Ottmarheim présentaient dans leur centre urbain un niveau de services supérieur à celui des communes environnantes. Le projet a de ce fait retenu pour ces 2 communes le renforcement de leur centre urbain afin d'apporter à leur vocation une dimension plus structurante.

Application des critères et de leur pondération

	Localisation	Population	Densité de population	Entreprises de + de 10 sal.	Commerces	Accessibilité	Total
Wittenheim	2	3	3	3	3	3	17
Rixheim	2	3	2	2	3	3	15
Kingersheim	1	3	2	2	1	3	12
Riedisheim	1	3	3	2	3	3	15
Illzach	1	3	3	2	2	3	14
Pfastatt	1	2	1	3	2	3	12
Habsheim	2	2	2	1	2	3	12
Bollwiller	3	2	1	1	1	3	11
Sausheim	2	2	1	2	1	0	8
Brunstatt	1	2	1	2	2	3	11
Lutterbach	1	2	2	1	1	3	10
Ottmarsheim	3	1	0	1	1	0	6

1.2 Définir l'enveloppe du développement urbain

Le Schéma de Cohérence Territoriale vise à concilier :

- la protection des espaces naturels remarquables ou sensibles ;
- la maîtrise de la consommation foncière ;
- les réponses aux besoins en développement avec pour objectif l'optimisation des surfaces d'extension urbaine et l'exploitation des possibilités existantes parmi les espaces déjà urbanisés.

Afin de concilier ces différents objectifs, le SCOT définit une enveloppe d'urbanisation au sein de laquelle les besoins de développement et d'extension peuvent être satisfaits, permettant :

- sous la forme de limites impératives, de protéger de la pression de l'urbanisation les sites sensibles exposés ou ceux comportant des enjeux environnements ou de préservation du patrimoine naturel ;
- sous la forme de limites indicatives, de laisser aux PLU une marge d'appréciation pour adapter la configuration des espaces à urbaniser aux besoins des communes.

Cette enveloppe a été définie en compatibilité avec les perspectives de croissance démographique et économiques du SCOT et en cohérence avec la définition des besoins et possibilités d'aménagement.

1.3 Assurer les complémentarités entre composantes de la Région Mulhousienne

Au cours de l'élaboration du SCOT, le souhait d'individualiser les différentes parties composant la Région Mulhousienne est apparue aux yeux des acteurs locaux comme un refus d'uniformité et l'expression d'un atout fort de la Région Mulhousienne : la diversité des espaces qui la composent.

C'est pourquoi le projet de SCOT s'appuie notamment sur l'identification de composantes du territoire réunissant chacune des caractères propres, qu'il se propose de respecter et de valoriser.

Ces composantes ont été constituées de la manière suivante :

Afin de permettre une bonne facilité d'application des dispositions du SCOT , chaque composante intègre les bans des communes dans leur ensemble.

1. La ville centre est envisagée comme une composante à part entière, dont les caractères, essentiellement propres à un cœur d'agglomération urbaine, sont présentés dans le PADD.

2. La couronne verte et urbaine est composée de toutes les collectivités hors Mulhouse appartenant à l'unité urbaine mulhousienne telle que définie par l'INSEE, à l'exception de :
 - Wittelsheim, qui ne fait pas partie du périmètre du SCOT ;
 - Baldersheim, Pulversheim, Ruelisheim, Sausheim et Staffelfelden, que leur localisation géographique et leur physionomie permettent de placer parmi les ensembles villageois.

La couronne verte et urbaine est composée d'un ensemble de collectivités formant une couronne urbanisée continue tout autour de Mulhouse. Toutes les communes composant cette couronne partagent la même caractéristique de présenter, outre leur environnement bâti, une part significative d'espaces naturels, ce qui les distingue de la ville centre.

3. Les ensembles villageois sont formés de territoires exclusivement composés de villages n'appartenant pas à l'unité urbaine de Mulhouse.

Cette composante est géographiquement très diversifiée. C'est pourquoi, elle a été découpée en sous-ensembles :

- La façade rhénane, composée par des communes situées sur la rive du Rhin, séparées de l'agglomération par la forêt de la Hardt ;
- Les Portes du Sundgau regroupent les villages du SCOT comportant des reliefs du piémont jurassien.
- La vallée de l'Ill regroupe les villages situées au nord-est du SCOT et mouillés par l'Ill ;
- La vallée de la Thur regroupe les villages de la pointe nord-ouest du SCOT appartenant tous à l'ancien bassin de la Potasse d'Alsace. Cet ensemble est traversé d'est en ouest par la rivière de la Thur

1.4 S'appuyer sur les réseaux de tramway urbain et du futur tram-train

La Région Mulhousienne s'est engagée dans la réalisation de son tramway et prévoit l'ouverture prochaine de sa première ligne de tram-train (ligne Mulhouse-Thann-Kruth). Le réseau de transport en commun en site propre qui s'esquisse ainsi est destiné à s'étendre par le prolongement des lignes de tramway et par l'ouverture de lignes supplémentaires de tram-train. Anticipant la mise en services de ces lignes, dont l'échéance est à long terme, le renforcement de l'offre de transport sera assuré par l'amélioration de la desserte ferroviaire périurbaine existante (TER régional).

Prenant en compte les possibilités de développement des espaces desservis, le choix du SCOT consiste à organiser le développement urbain autour de ce réseau, en favorisant, au sein de ces espaces :

- le renforcement de la densité urbaine ;
- la localisation des services à la population et des équipements collectifs;
- la programmation d'urbanisations denses dans les futures extensions

Le développement du réseau de desserte par les TCSP apparaît ainsi comme une ressource structurante pour l'organisation spatiale, le développement et l'aménagement de la Région Mulhousienne.

2. Offrir un cadre de vie de qualité

Concernant la problématique environnementale et au regard des informations légales formulées dans le cadre de l'article L.121-1 du Code de l'Urbanisme, le SCOT détermine les conditions permettant d'assurer :

- l'utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux,
- la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières, de la qualité des écosystèmes, des espaces verts,
- la protection et la préservation des espaces naturels et des paysages,
- la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol,
- la réduction des nuisances sonores,
- la prévention des risques naturels prévisibles.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable ainsi que le Document d'Orientations Générales apportent des éléments de réponse aux obligations légales en matière environnementale au travers des orientations suivantes :

2.1 Préserver l'essentiel des espaces naturels et agricoles

La carte « Corine Land Cover » montre l'importance du patrimoine naturel sur l'ensemble du territoire de la Région Mulhousienne : près de 80% du territoire est composé d'espaces non bâtis. Ce patrimoine naturel n'est pas seulement une réserve biologique et écologique, il participe activement au cadre et à la qualité de vie de la population. La protection de la plus grande part des espaces naturels et agricoles de la Région Mulhousienne vise à préserver sa biodiversité et ses ressources environnementales, et par là même à contribuer à la qualité et à l'attractivité du cadre de vie.

Le SCOT assure la protection des centres de biodiversité majeurs et à dimension patrimoniale. Toutefois, pour garantir la préservation de la biodiversité au sens large, cette seule protection ne suffit pas : les milieux naturels et les espèces qui les composent doivent être connectés entre eux pour se maintenir durablement.

Par ailleurs, la Région Alsace a adopté un schéma directeur de la trame verte alsacienne.

La préservation des espaces naturels et agricoles passe donc par la protection ou la restauration d'un maillage vert, l'objectif étant de relier les grandes unités naturelles entre elles.

Ce maillage sera constitué par des sites naturels reliés entre eux par des corridors dessinant une ceinture verte autour de l'agglomération mulhousienne, ainsi qu'un réseau de pénétrantes vertes apportant en milieu urbain la proximité entre nature et ville.

Les grandes unités naturelles identifiées sont les espaces naturels présentant :

- un intérêt écologique majeur
- un paysage spécifique et remarquable
- des enjeux environnementaux particuliers
- un caractère sensible au regard de l'environnement

et parmi lesquelles on distingue :

- des noyaux centraux formés par les grands massifs forestiers de la Région Mulhousienne :
 - la forêt de la Hardt et l'Île du Rhin à l'Est (réserves naturelles)
 - le Tannenwald - Zührenwald et le Bois de l'Altenberg au Sud
 - la forêt du Nonnenbruch à l'Ouest (forêt de protection)
 - la forêt de Heimsbrunn au Sud-Ouest
 - le bois de Kingersheim au cœur de l'agglomération.Il s'agit des noyaux écologiques majeurs faisant l'objet déjà d'un certain nombre de protections.
- des noyaux mixtes formés de prés, vergers, prairies, haies et bosquets et espaces cultivés qui concernent entre autres :
 - Le Horst mulhousien
 - Les bois de Niederweg et Seffler
 - Les vergers de Berrwiller, Didenheim, Morschwiller-le-Bas
 - Le Rothmoos à Wittelsheim
 - Le Mülhenfeld à Illzach
 - La vallée de la Doller et ses zones humides
 - La plaine de l'III

Le critère utilisé pour localiser les noyaux centraux (majoritairement forestiers) a été le seuil de 50 hectares et pour les noyaux mixtes plus agricoles (pré-vergers, prairies, bosquets) le seuil de 10 hectares.

Les couloirs écologiques reliant les grandes unités naturelles ainsi identifiées ont 3 fonctions primordiales :

- une fonction écologique par la création de corridors biologiques qui permettent les déplacements des espèces végétales et animales (ainsi que des zones de reproduction et de gagnage (nourriture),
- une fonction paysagère par l'animation visuelle de ses éléments constitutifs (arbres, prairies, cours d'eau,...) ;
- une fonction récréative et pédagogique par les possibilités de promenade et de découverte qu'elles offrent.

Le SCOT permet par ailleurs de pérenniser la ressource agricole et de développer une agriculture périurbaine notamment par ses préconisations et prescriptions relatives à la densité urbaine qu'il tend à favoriser et à la consommation foncière qu'il vise à limiter.

2.2 Valoriser les paysages

Le paysage correspond à une image évolutive et vivante qui détermine le cadre de vie et l'environnement des populations. Cette image du territoire s'est façonnée au cours des siècles et des années par le travail du climat et de l'homme notamment. Aujourd'hui, plus qu'un élément fixe, il faut considérer le paysage comme un projet et un moyen d'action afin de protéger et de développer le territoire.

La notion de paysage est une notion subjective qui dépend de la perception de chacun ; les espaces recensés ne sont donc ni exhaustifs, ni arrêtés à l'exception des zones classées en ZIEP (zone d'intérêt écologique et paysager), dans le cadre d'une étude réalisée par la Région Alsace. Pour l'essentiel, les paysages caractéristiques et identitaires de la Région mulhousienne sont protégés par le SCOT par la définition d'orientations et de prescriptions de nature à garantir la préservation de leurs caractéristiques essentielles.

L'enjeu de protection tel qu'il est décrit ci-dessus se double d'un enjeu de requalification et de valorisation notamment pour les espaces présentant un intérêt fort à l'échelle de la Région Mulhousienne. Le document d'état initial fait en effet état de « points noirs » dont les enjeux de requalification sont à l'échelle du SCOT, notamment :

- La façade rhénane, support d'industrie lourde. L'unité paysagère des bords du Rhin est importante du point de vue de l'image de marque et de l'attractivité du territoire : elle est la première image de la France donnée depuis le Grand Canal d'Alsace (voie navigable internationale) et les axes de communication structurants qui la relie au pays voisin d'Outre Rhin. Cette façade composée de paysages industriels, urbains et agricoles doit être soignée et attrayante. Les sites d'activités à proximité de la zone portuaire d'Ottmarsheim et l'ancienne plateforme douanière d'Ottmarsheim notamment sont des espaces importants en terme d'image de la Région Mulhousienne car constituant la porte d'entrée de la Région et/ou de la France
- Le paysage bien connu des entrées de ville et d'agglomération présentant des enfilades de bâtiments commerciaux et de supports de messages publicitaires implantés sans souci de qualité le long d'importants axes routiers est également pris en compte dans le SCOT par un classement des principaux axes routiers d'entrée d'agglomération dans la catégorie des sites à requalifier sur le plan du paysage.

2.3 Sauvegarder le patrimoine architectural et urbain

Du point de vue du patrimoine, la forte activité industrielle des 19 et 20ème siècle a laissé des traces multiples sous la forme d'espaces urbains caractéristiques, comme les cités, mais également à travers un bâti industriel singulier et remarquable (chevalements, bâtiments industriels remarquables, cheminées d'usines).

Par ailleurs, les centres urbains de la région mulhousienne peuvent présenter un fort intérêt patrimonial de par la présence de maisons de village traditionnelles ou d'ensembles urbains remarquables (cités, quartiers anciens).

Le territoire du SCOT compte une soixantaine de monuments inscrits ou classés à l'inventaire des monuments historiques. Au-delà des éléments de patrimoine faisant l'objet de protections, le SCOT recense et identifie des ensembles patrimoniaux insérés dans un contexte paysager particulier et ne bénéficiant d'aucune protection ou de protections partielles (la ferme Weckenthal à Berrwiller, le collège épiscopal de Zillisheim, le château et la ferme féodale de Hombourg...) qu'il demande de sauvegarder. Il s'agit d'éléments bâtis formant avec leur environnement naturel et paysager des ensembles cohérents et remarquables.

Le SCOT part du constat que le maintien, la préservation et la valorisation du patrimoine architectural et urbain participent au renforcement de l'attractivité du territoire et à l'amélioration du cadre de vie. Le choix du SCOT en matière de patrimoine consiste donc à conforter la valeur patrimoniale de sites caractéristiques dépourvus de protection.

2.4 Prévenir les risques naturels ou technologiques

L'état initial identifie les risques naturels et technologiques concernant le périmètre du SCOT. Les risques technologiques découlent, pour l'essentiel des installations classées et des établissements SEVESO caractérisés par leur localisation équivalente dans le secteur rhénan (5 sites) et une présence plus ancienne dans l'agglomération elle-même (5 sites). La prévention et la maîtrise de ces risques sont pris en charge par la loi n°2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages instituant les plans de prévention des risques technologiques.

De même, l'existence de Plans de Prévention des risques d'inondations permet la prévention des risques d'inondations dues aux crues de la Thur (PPRI approuvé) et de l'III (PPRI en cours de réalisation) en réglementant les constructions en milieu inondable.

Des risques plus récents de coulées de boues et d'inondations pluviales urbaines provoquées et/ou favorisées par l'augmentation des zones imperméabilisées liées à l'urbanisation et par l'évolution de la physionomie ou de la composition des parcelles agricoles ont été mis en évidence notamment s'agissant des communes des collines du Sundgau.

L'Alsace est doté d'un PRQA (Plan de Prévention sur la Qualité de l'Air) qui propose des orientations pour prévenir ou réduire la pollution atmosphérique afin d'atteindre les objectifs sur la qualité de l'air et limiter les risques liés à la santé publique.

En ce qui concerne la gestion des risques, les choix qui sont exprimés dans le Projet d'Aménagement et de Développement Durable et le Document d'Orientations Générales sont de :

- mettre en cohérence les orientations d'aménagement et de développement définies par le SCOT avec les contraintes de protection générées par les risques connus (PPRI, PPRT, périmètre de protection de captage, zones inondables connues...),
- prévenir les risques de coulées de boues et les inondations pluviales urbaines par la mise en place de dispositifs limitant l'érosion des sols (trame verte) et l'imperméabilisation des sols (densification),
- de préserver la qualité de l'air et de limiter la dépendance aux énergies non renouvelables en recommandant de suivre quelques principes pour la réalisation de toute opération de construction neuve ou de réhabilitation lourde de bâtiments publics, de bâtiments de 5000 m² de SHON et pour toute opération d'aménagement.

3. Répondre aux besoins de développement urbain

3.1 Augmenter et améliorer l'offre de logements

Les perspectives de croissance démographique retenues par le SCOT se traduisent par un besoin de production de logements évalué à 24 000 entre 2006 et 2020, dont 22 500 logements neufs et 1 500 logements vacants réaffectés (§ 3.1.1 du PADD).

Entre 2000 et 2005, les logements neufs se localisent pour 60% dans les espaces déjà urbanisés et pour 40% en extension. Le SCOT pérennise cet équilibre et définit la répartition de la construction neuve dans cette proportion, soit 9 000 logements en extension et 15 000 dans les espaces déjà urbanisés. Les possibilités de densification et d'extension sont inégalement réparties dans le territoire. C'est pourquoi le SCOT définit une répartition des objectifs de construction de logements par commune, ainsi qu'une clé indicative de répartition entre extension et densification.

Mulhouse ne dispose d'aucune possibilité d'extension. Ses capacités se réduisent aux opérations de renouvellement urbain, à la reconversion de sites en friche et au mouvement diffus de densification. Maintenir le niveau de population existant dans la ville centre conduit à la construction de 440 logements par an (6600 logements d'ici 2020), qui est l'objectif retenu, les besoins générés par la dynamique de renouvellement urbain y compris.

Hors Mulhouse, le relevé des possibilités foncières comprises au sein des espaces urbanisés fait apparaître un potentiel permettant la réalisation d'environ 11 000 logements, si bien que la perspective d'en réaliser 9 000 apparaît réaliste.

Les perspectives de construction de logements ont été établies :

- de manière à assurer a minima le maintien du niveau de population existant, en particulier dans les communes disposant de possibilité d'extension faibles ou nulles et devant assurer leur développement exclusivement ou presque par densification des espaces déjà urbanisés (outre Mulhouse, Riedisheim et Illzach sont plus particulièrement dans ce cas).
- en mobilisant le potentiel de densification relevé sur le terrain (il peut être élevé pour certaines communes, comme c'est le cas par exemple à Kingersheim).
- en mobilisant les possibilités d'extension tel que définies par les orientations du SCOT en matière de surfaces d'extensions et de densité de logements.

En ce qui concerne le logement social, la perspective de production aboutit au chiffre de 8000 logements au minimum entre 2006 et 2020. La répartition de cette production résulte de la prise en compte des objectifs du plan de cohésion sociale et de l'application des principes suivants :

- Mulhouse : prolongement de la dynamique de renouvellement urbain au de là des programmes aujourd'hui en cours et rythme minimum de construction de logements sociaux fixé à 40 logements par an outre les constructions générées par les projets de renouvellement urbain.
- Communes de plus de 3500 habitants : application de l'article 55 de la Loi SRU en prenant en compte les perspectives d'évolution du parc de résidences principales définies par le projet de SCOT : le niveau de production de logements est défini de telle manière qu'il permette d'atteindre en 2020 dans ces communes un parc social représentant 20% du nombre de résidences principales estimé pour cet horizon.
- Autres communes : le choix du SCOT consiste à diffuser l'offre de logements sociaux également dans les communes non concernées par la Loi SRU. En attendant

une territorialisation plus fine des objectifs du plan de cohésion sociale, le SCOT recommande un niveau de production de logements sociaux correspondant au moins à 10% du rythme de construction de logements neufs.

Pour plusieurs communes, l'application de ces principes fait apparaître une perspective de production de logements sociaux représentant plus de 50% de la perspective de construction de logements neufs. C'est pourquoi il est rappelé que la production de logements sociaux se réalise autant par acquisition de logements existants ou par conventionnement de logement privés que par construction de nouveaux programmes.

3.2 Répondre aux besoins du développement économique

3.2.1 La perspective de développement économique

En entrant dans le cercle des territoires desservis par la grande vitesse ferroviaire, la Région Mulhousienne sera mieux reliée à Paris, figurera en bonne place sur l'axe ferroviaire international Rhin-Rhône. Forte de cet atout, elle s'engage dans une stratégie d'alliance avec des agglomérations proches, notamment dans le cadre du réseau métropolitain Rhin-Rhône, auquel sont également associés l'agglomération bâloise et les agglomérations de Belfort, Besançon, Montbéliard et Dijon, et participe à trois pôles de compétitivité.

Ces deux éléments illustrent le projet porté par la Région Mulhousienne de relever le défi de la compétitivité en cherchant à s'inscrire dans une dynamique métropolitaine et à participer à l'économie de la connaissance. Impliqué dans ces stratégies tournées vers l'avenir, le socle industriel de la Région Mulhousienne constitue son meilleur atout pour réussir la mutation économique à venir.

En revanche, si elle est naturellement déjà bien engagée, la dynamique de tertiarisation de l'économie est, pour le moment, plus faiblement marquée qu'ailleurs. Elle ne compense pas suffisamment les pertes d'emplois enregistrées dans le secteur productif. En outre, la dépendance de l'économie locale vis-à-vis du secteur automobile et du marché du travail bâlois et sa forte composante industrielle permettent d'identifier des risques sérieux de rupture avec les tendances aujourd'hui connues.

C'est pourquoi le SCOT exprime, à défaut d'une stratégie qui est encore en phase d'élaboration parmi les acteurs du développement économique, l'incertitude des développements à venir, dont la forme et la nature sont encore faiblement définies. C'est en réponse à cette incertitude, que le SCOT a préféré afficher une perspective économique compatible avec des alternatives contrastées de développement, présentées dans le PADD sous la forme de deux scénarios, l'un axé sur un développement métropolitain et tertiaire plus affirmé, l'autre sur une reprise industrielle et logistique plus nette.

3.2.2 La perspective d'accueil d'emplois

Le projet du SCOT vise à assurer la possibilité d'accueillir 14 000 emplois supplémentaires entre 2006 et 2020. Cette perspective résulte d'un principe simple : la vocation de la Région Mulhousienne comme pôle d'emploi principal du Haut-Rhin place ce territoire dans une situation originale. Contrairement à la forte majorité des territoires qui lui sont comparables (poids démographique et économique, vocation...) la Région Mulhousienne comprend plus de population active résidente que d'emplois, alors même que sa richesse économique réside dans sa productivité plutôt que dans son économie résidentielle. Le SCOT affiche par conséquent une perspective visant à équilibrer numériquement population active résidente et nombre d'emplois.

La répartition des possibilités d'accueil de ces emplois, que le SCOT fixe à 60% au moins au sein des espaces déjà urbanisés et à 40% au plus dans les extensions, a été établie en

prenant en compte :

- la répartition du mouvement de créations d'emplois au cours de la période récente, qui fait apparaître environ 60% d'emplois créés en dehors des zones d'activités.
- les besoins générés par le mouvement de relocalisation, évalué en examinant les mouvements dans plusieurs zones d'activités existantes : Parc des Collines, Espale, Pôle 430 et Aire de la Thur. Ce besoin, selon les localisations, représente entre 10% (cas de l'aire de la Thur) et 50% (cas du Parc des Collines) de l'offre foncière disponible.

Les possibilités d'accueil dans les zones d'activité sont également fonction des densités d'emplois observées, qui ont été établies en prenant en compte les densités des zones d'activités existantes (indications apportées par l'observatoire des zones d'activités du Pays de la Région Mulhousienne).

Densités d'emplois des zones d'activité existantes				
Vocation dominante des zones d'activité	surfaces en ha	nbre d'emplois	nombre d'emplois à l'ha	marge de 10%*
industrie	944	20 537	21,8	19,8
bâtiment et travaux publics	25	1 013	40,5	36,8
commerce	560	10 399	18,6	16,9
services	278	9 552	34,4	31,2
mixte	226	8 015	35,5	32,2
moyenne	2 151	49 516	23,0	20,9

* Une marge de 10% a été appliquée afin de tenir compte des espaces compris dans les extensions à vocation d'activité non affectées à l'accueil d'entreprises (voiries, espaces verts ou autres)

Source : observatoire du foncier à vocation économique de la Région Mulhousienne - AURM 2005

Densités adoptées pour l'élaboration des scénarios de développement	
Industrie-logistique	20 empl./ha
BTP	30 empl./ha
Tertiaires - services	30 empl./ha

Il en résulte les calculs prospectifs suivants :

Scénario 1. «Diversification industrielle»						
Activités	croissance des emplois 2006-2020	création de nouveaux sites d'activité économique (en nbre d'empl)	Densité moyenne des zones d'activités en nbre d'empl./ha	Surfaces utilisées pour les relocalisations (ha)	Emplois relocalisés	Surfaces mobilisées en ha (hors réserves)
Industrie-logistique	4 200	3 360	20	50	1 008	168
BTP	840	420	30	7	210	14
Tertiaires - services	8 960	1 792	30	24	717	60
Total	14 000	5 572	23	81	1 935	242

Scénario 2. «Développement métropolitain»						
Industrie-logistique	0	0	20	29	588	29
BTP	840	420	30	7	210	14
Tertiaires - services	13 160	3 948	30	53	1 579	132
Total	14 000	4 368	25	89	2 377	175

3.2.3 Développer et diversifier l'offre pour l'accueil d'activités

L'observatoire du foncier à vocation économique de la Région Mulhousienne identifie la surface totale actuellement disponible pour l'accueil d'activités qui s'élève à 459 ha. Sont compris les espaces de reconversion urbaine tels que les carreaux Marie-Louise, Max, les sites DMC, Manurhin, de la Fonderie, de la Gare du Nord...

Les espaces fonciers à vocation économique existants ne suffiront donc pas à faire face aux besoins évalués (242 ha à mobiliser et 490 ha de réserves à vocation d'activités).

Le SCOT ouvre donc des possibilités de création de nouvelles zones d'activités économiques notamment à Lutterbach et Bollwiller dans l'objectif de :

- répondre au besoin d'équilibrer habitat et activités ;
- opérer un équilibre géographique dans la localisation et la répartition des zones d'activités sur la Région Mulhousienne ;
- offrir une palette diversifiée à l'échelle de la Région Mulhousienne pour l'accueil d'entreprises.

Plus spécifiquement, la création d'une nouvelle zone d'activités à Bollwiller se justifie par :

- la recherche d'un équilibre emplois / habitat dans le Bassin Potassique avec toutes les conséquences que cet équilibre génère en terme de maîtrise des déplacements (Bollwiller + Feldkirch + Berrwiller = 1029 emplois pour 2556 actifs) ;
- la nécessité d'une offre foncière diversifiée à l'échelle de la Région Mulhousienne : ici, présence de terrains plats accessibles par la route et de taille moyenne ;
- la bonne desserte du site (site attenant à la RD83) ;
- la proximité d'une gare importante qui sera renforcée par le projet de création de la liaison ferrée vers Guebwiller ;
- la présence d'activités économiques sur le ban communal de Soultz Haut-Rhin desservies par la RD 83 (SHARP) ;
- l'absence d'alternatives dans le secteur du Bassin Potassique due notamment aux zones inondables.

Les mêmes raisons d'accessibilité (RN66), de proximité d'activités existantes, d'équilibre entre habitat et activité (Lutterbach + Morschwiller-le-Bas + Reiningue = 2315 emplois pour 4649 actifs) et d'absence d'alternatives dans ce secteur de l'agglomération (forêt, LGV, collines de Reiningue, zones inondables et protection de captages d'eau) justifient la création d'un nouveau site d'activités au Galgenhag à Lutterbach.

3.2.4 Valoriser les atouts touristiques de la Région Mulhousienne

La Région Mulhousienne possède quelques uns des grands attracteurs touristiques régionaux, avec le pôle formé par l'Ecomusée et le Bioscope, les musées scientifiques et techniques, le Zoo de Mulhouse...

Par ailleurs, l'infrastructure d'hébergement existante bénéficie d'un taux de fréquentation élevé, mais pour l'essentiel lié au tourisme professionnel et au tourisme d'affaires.

La Région Mulhousienne peine en revanche à capter les retombées marchandes et les séjours touristiques que ses équipements pourraient lui apporter.

La situation pourrait toutefois changer, en raison de la nouvelle configuration apportée par la mise en service des lignes de tramway et le nouveau visage qu'elles donnent à la ville et par la perspective d'une desserte par les TGV.

Le choix du SCOT vise à favoriser la concrétisation de cette conjoncture favorable sous la forme de retombées bénéfiques au développement du tourisme, essentiellement dans deux

directions :

- renforcer et compléter l'équipement réceptif à destination des acteurs du tourisme d'affaires ;
- renforcer le développement de l'hébergement touristique et développer le tourisme de séjour.

Le DOG comprend par conséquent dans ce domaine essentiellement des orientations exprimant des choix préférentiels de localisation pour l'implantation d'équipements réceptifs et de structures d'hébergement, en synergie avec la dimension métropolitaine de la Région Mulhousienne et avec la localisation des principaux attracteurs touristiques.

3.2.5 Assurer un développement équilibré des différentes formes de commerce

La Région Mulhousienne apparaît très bien équipée en surfaces commerciales. L'importance et le développement de son offre commerciale constituent l'un des ses facteurs de rayonnement à l'échelle de l'Alsace du Sud et en direction des territoires frontaliers.

En revanche, ce développement se concrétise principalement au bénéfice des quatre pôles de grande distribution commerciale, au nombre de 4. Ces pôles contribuent incontestablement au rayonnement commercial de la Région Mulhousienne et à la diversité de l'offre commerciale. En revanche, leur développement risque de défavoriser les autres formes de commerce, dont le maintien est nécessaire pour garantir aux usagers une gamme de choix la plus large possible.

Les orientations du SCOT de la Région Mulhousienne en matière de développement commercial sont le fruit des réflexions et calculs prospectifs suivants :

Evaluation des perspectives de croissance des surfaces de vente

D'ici 2020, horizon pour lequel le SCOT fixe les objectifs de développement de la Région Mulhousienne, on peut estimer à 90 000 m² environ les perspectives de croissance des surfaces de vente (soit +6300 m² / an environ à comparer à une moyenne de 10500 m² / an entre 1993 et 2003 et 18000 m² / an entre 2003 et 2005)

Projections de surface commerciale à l'horizon 2020 :

1. Evolution de la population

	Population	Evolution annuelle
Population 1990 INSEE	242 268	+ 937 90/99
Population 1999 INSEE	250 699	+ 949 99/06
Population 2020	280 392*	

* Perspective SCOT

2. Evolution des surfaces commerciales

	1. Fichier CCI SCOT sauf 5 commu- nes CAMSA Tout commerce	2. Données DGCCRF* SCOT sauf 5 commu- nes CAMSA Commerces de +300 m ²	3. Données DGCCRF Total SCOT Commerces de +300 m ²
1993	331 014	239 735	241 285
2003	403 532	342 261	346 343
2005	421 089	377 374	382 193

* Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes

Avec les commerces de Bollwiller et de la pointe nord du Bassin Potassique, le total est environ de 425 000 m² en 2005.

Evolution annuelle 1993-2003 col.1	+ 7252 m ² / an
Evolution annuelle 1993-2003 col.2	+ 10 253 m ² / an
Evolution annuelle 1993-2003 col.3	+ 10 506 m ² / an
Evolution annuelle 2003-2005 col.3	+ 17 925 m ² / an

3. Evolution des surfaces de vente par habitant

	Evolution des surfaces de vente par habitant	
	1993	1,35 m ² / hab
2003	1,59 m ² /hab	
Hypothèse 1	2020*	2,07 m ² /hab

* projection linéaire à partir de 1993-2003

	Evolution des surfaces de vente par habitant	
Hypothèse 2	2020**	1,83 m ² /hab

** projection linéaire sur la base d'une évolution 1993-2003 divisée par 2

4. Conclusion – hypothèses de projection de surfaces de vente à l'horizon 2020

	Hypothèse 1	Hypothèse 2
Surface totale 2020	581 576 m ²	513 117 m ²
Surface supplémentaire 06-20	156 576 m ²	88 117 m ²
Rythme annuel 06-20	10438 m ²	6294 m ²

Cette estimation est bien sûr soumise à de nombreuses incertitudes et aléas. La mise en place d'un dispositif pérenne de suivi et d'évaluation du SCOT après son approbation permettra toutefois de réajuster les dispositions du SCOT si les écarts avec la réalité s'avèrent importants ou l'inverse.

Assurer un équilibre entre pôles commerciaux de centre d'agglomération, centre bourgs, espaces de proximité et pôles de périphérie

L'offre commerciale sur la Région Mulhousienne accuse un déséquilibre croissant entre les pôles de grande distribution localisés en périphérie et les commerces des centres ville et de proximité. L'extension importante des pôles commerciaux de périphérie déléste d'autant la fréquentation de l'ensemble des centres urbains du territoire.

En cohérence avec les choix visant à favoriser les transports en commun, à structurer et organiser le territoire par le renforcement des centres urbains, à renforcer les possibilités de services de proximité, une réflexion a été engagée sur le devenir de l'équipement commercial par la Conférence Permanente du Commerce de la Région Mulhousienne, chargée par ailleurs de l'élaboration d'une charte de développement du commerce. Cette réflexion a abouti à des arbitrages qui sont retranscrits dans le SCOT, et visent à rééquilibrer le développement de l'offre commerciale en faveur du centre ville de Mulhouse et des autres centres urbains principaux.

La recherche d'un développement commercial équilibré a conduit à inscrire les principes suivants dans le cadre du document d'Orientations Générales du SCOT :

1. Le maintien des commerces existants et le développement commercial des centres villes
2. La limitation du nombre de pôles de grande distribution aux 4 existants : Mulhouse-Bourtzwiller, Mulhouse-Dornach, Ile Napoléon (Illzach-sausheim) et Kingersheim-Wittenheim
3. L'encadrement de l'évolution et de l'extension des 4 pôles de grande distribution existants

Le principe fondamental du SCOT en matière d'équipement commercial étant celui d'un développement équilibré entre les différentes formes de commerces, au maximum la moitié des surfaces de vente supplémentaires pourront se localiser dans l'un ou l'autre des 4 grands pôles de distribution existant (ou leurs extensions éventuelles). L'autre moitié (en minimum) devra se localiser dans les centres urbains à renforcer que le SCOT a identifiés ou de façon plus diffuse.

Ce principe de base amorce une inflexion sensible par rapport à l'existant, les 4 pôles de grande distribution accueillant actuellement 60% des surfaces de vente de la Région Mulhousienne.

Sur la base de la perspective globale à l'horizon 2020 (90000 m² environ de surface de vente supplémentaires), la surface totale d'extension correspondant à l'accueil de la moitié des m² supplémentaires serait de l'ordre de 45 hectares de terrains. Ce volume d'extension des pôles de grande distribution correspond pratiquement aux capacités inscrites aux POS et PLU en vigueur.

En tenant compte de la nécessité d'une certaine fluidité du marché foncier et des aléas inévitables, les extensions des 4 pôles de grande distribution pouvant figurer aux PLU sont ainsi d'environ 60 hectares au maximum, étant précisé qu'une partie d'entre elles ont aussi vocation à accueillir le cas échéant d'autres activités économiques à l'image de la situation actuelle.

Capacités totales des 4 pôles de grande distribution :

- Surface de vente actuelle dans les 4 Pôles de Grande Distribution : 270 000 m²
- Accueil de la moitié au plus des surfaces de vente supplémentaires : 45 000 m²
- Superficie brute nécessaire à l'accueil des commerces : 450000 m²
soit 45 ha

L'accueil de 45 000 m² de surface de vente supplémentaire dans les PGD nécessiterait une superficie brute de 450.000 m² soit 45 ha de terrains pour les accueillir, sur la base d'un ratio de 10 m² de terrain brut pour 1m² de surface de vente (afin de tenir compte des stocks, des parkings et voiries...)

- Marge pour aléas et fluidité du marché foncier : environ 15 ha
- Extension maxi des PGD : 45+15 = 60 hectares

Scénario de répartition des capacités maximales d'extensions :

- Reprise des dispositions des POS / PLU en vigueur : 43 ha
- Répartition au % du solde des surfaces de vente actuelles
- Faute de foncier libérable, report du solde Dornach/ Morschwiller sur les 3 autres pôles

Compte tenu des dispositions des POS / PLU en vigueur et des capacités physiques, répartition fixée au SCOT :

- Kingersheim :	+13 ha
- Wittenheim :	+28 ha
- Illzach :	+2 ha
- Sausheim :	+11 ha
- Morschwiller-le-Bas :	+ 2 ha
- Mulhouse-Dornach et Mulhouse Bourtzwiller :	+ 4 ha

La limitation des implantations commerciales hors des pôles de grande distribution existants et des centres urbains à renforcer :

En dehors des centres urbains à renforcer et des pôles de grande distribution, d'autres commerces doivent pouvoir être implantés dans une certaine mesure. Le projet de SCOT arrêté limite à 4000 m² cette possibilité.

Le but recherché par la fixation de ce seuil est de permettre l'implantation de supermarchés en dehors des centres urbains à renforcer et non d'hypermarchés, ce qui reviendrait alors à la constitution d'un 5ème pôle de grande distribution sur la région Mulhousienne.

3.3 L'accueil des grands équipements

La Région Mulhousienne bénéficie d'un bon niveau d'équipements publics et collectifs lorsqu'elle est comparée à d'autres territoires équivalents par leur poids de population et leur taille d'agglomération.

Elle est particulièrement bien dotée sur le plan culturel et sur le plan des équipements sportifs. Les pôles d'équipements dont elle dispose, déjà bien structurés, bénéficient pour beaucoup d'entre eux depuis peu d'une desserte par le tramway, renforçant considérablement leur attractivité et leur inscription au sein du territoire urbain. Toutefois, les perspectives de développement spécifiques à la Région Mulhousienne sont susceptibles de générer des besoins nouveaux.

C'est dans cette optique que le renforcement de pôles d'équipements existants et leur possibilité d'extension sont exprimés dans le projet de SCOT comme visant principalement à renforcer l'offre métropolitaine du territoire :

- renforcement du pôle universitaire et extension possible en direction du parc des

- collines, notamment pour l'accueil d'activités liées aux laboratoires de recherche.
- renforcement du pôle de soins hospitaliers (Moenchsberg et Hasenrain) ;
- pérennisation et renforcement des pôles d'équipements sportifs de la Plaine de l'III.

Par ailleurs, et toujours dans un optique de développement métropolitain, le SCOT vise à encourager les localisations d'équipements permettant des dessertes tous modes, y compris par les transports en commun.

3.4 Assurer une gestion économe de l'espace

3.4.1 Les perspectives de croissance de la démographie et de l'emploi

L'évaluation des besoins de développement urbain repose sur le respect de principes d'équilibre tant en matière de peuplement que de création d'activité et d'utilisation du potentiel foncier.

Sur le plan démographique, le diagnostic fait apparaître une dynamique moins active qu'à l'échelle départementale ou régionale, ce qui aboutit pour la Région Mulhousienne à un solde migratoire déficitaire.

Les perspectives démographiques sont par conséquent définies de manière à répondre aux besoins résultant de la croissance naturelle du peuplement (solde des naissances et des décès). Elles visent par conséquent un mouvement démographique se traduisant par un solde migratoire nul.

De ce principe résulte l'évaluation des besoins en logements, qui tient compte en outre de la tendance au desserrement des ménages, du besoin généré par le renouvellement urbain, et du gisement de logements supplémentaires résultant de la réaffectation de logements vacants.

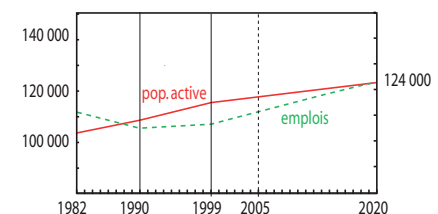
Ce principe correspond aux objectifs de peuplement suivants :

- il s'agit de conserver au bénéfice du territoire son potentiel de peuplement, et notamment ses jeunes actifs ;
- il s'agit de contenir le mouvement de desserrement de la Région Mulhousienne au profit des territoires voisins, car il tend à contribuer à l'allongement des déplacements et à l'étalement urbain.

L'application de ce principe porte l'évolution de la population à environ 280 000 habitants en 2020 (256 000 en 2005). Il se traduit par une perspective de construction évaluée à 22 500 logements neufs et par la remise sur le marché de 1500 logements vacants.

Sur le plan de la création d'emploi, l'évaluation repose sur une perspective d'équilibre entre le nombre d'actifs résidents et le nombre des emplois au sein du territoire. Les besoins quantitatifs :

- résultent des perspectives démographiques, parce qu'elles engendrent une croissance de la population active et du nombre des emplois à offrir à cette population.
- résorbent le déficit d'emplois par rapport au nombre d'actifs résidents ;



emploi et population active entre 1982 et 2020

3.4.2 Les perspectives de consommation foncière

Le SCOT vise à satisfaire les perspectives de construction de nouveaux logements, de nouveaux équipements et de création de nouvelles activités majoritairement et prioritairement en mobilisant les potentiels de réutilisation des espaces de conversion urbaine et en mobilisant les possibilités de densification. La Région Mulhousienne dispose en effet d'un ensemble considérable d'espaces de conversion urbaine (près de 250 ha). Toutefois, ces potentiels ne permettront pas de satisfaire l'intégralité des besoins estimés, d'autant plus que la perspective de développement vise à permettre une dynamique plus soutenue qu'avant, autant sur le plan démographique qu'économique.

C'est dans cette optique que les emplois supplémentaires et les nouveaux logements sont répartis à 60% au moins au sein des espaces déjà urbanisés et à 40% au plus dans de nouvelles extensions. C'est sur la base de cette répartition que les besoins en extension ont été évalués :

- 450 ha pour les logements et les équipements publics ;
- 250 ha pour les activités ;

Outre ces besoins, des marges de manœuvre ont été évaluées afin de permettre un large de choix de possibilités et pour répondre aux éventualités diverses de projet. Cette offre excédentaire permet également d'éviter une hausse des prix du foncier.

Ces réserves sont de 250 ha pour l'habitat et de 490 ha pour l'activité. Le volume important de réserves pour l'activité se justifie d'un côté par les temps souvent longs précédant la mise à disposition des terrains, mais aussi en raison de localisations spécifiques placées en réserve parce qu'elles correspondent :

- à des possibilités de développement économique à long terme (c'est le cas pour 1 site de la bande rhénane) ;
- à des localisations mettant en valeur des infrastructures ferroviaires et/ou fluviales (site de Rixheim Sausheim) ;
- à des possibilités d'extension vouées à des vocations très spécialisées (extension du Bioscope, extension de l'Ecomusée).

Ces réserves à destination spécifique ou dont l'aménagement est à long terme totalisent 140 ha.

Afin d'assurer une plus grande maîtrise des extensions, le SCOT prévoit par ailleurs un phasage de l'ouverture à l'urbanisation des grands sites.

Au total, les besoins ainsi évalués aboutissent à 1429 ha d'extensions, dont 700 pourraient être urbanisés d'ici 2020.

Ce volume correspond dans l'ensemble au volume de possibilités existant dans les documents de planification actuellement en vigueur, qui n'est donc pas augmenté.

Un travail de terrain effectué en décembre 2006 a permis d'évaluer les surfaces disponibles par commune dans les différentes zones à urbaniser (zones 1AU, zones AU moins les surfaces déjà urbanisées estimées via un travail de terrain) et figurant dans les Plans d'Occupation des Sols ou Plans Locaux d'Urbanisme :

Communes	Surfaces disponibles d'après POS /PLU et relevé de terrain	Surfaces d'extension (y compris «réserves») retenues dans le DOG à l'horizon 2020
Baldersheim	18	19
Bantzenheim	72	74
Battenheim	24	24
Berrwiller	24	23
Bollwiller	21	36
Bruebach	4	5
Brunstatt	99	26
Chalampé	3	17
Didenheim	87	87
Dietwiller	6	29
Eschentzwiller	7	7
Feldkirch	15	15
Flaxlanden	12	12
Galfingue	11	11
Habsheim	57	55
Heimbrunn	12	17
Hombourg	17	34
Illzach	29	40
Kingersheim	10	11
Lutterbach	6	24
Morchwiller-le-Bas	46	48
Mulhouse	17	18
Niffer	68	67
Ottmarsheim	59	95
Petit-Landau	99	62
Pfastatt	50	30
Pulversheim	9	18
Reiningue	21	23
Richwiller	54	54
Riedisheim	42	20
Rixheim	99	70
Ruelisheim	32	33
Sausheim	57	41
Staffelfelden	9	44
Ungersheim	57	47
Wittenheim	164	186
Zillisheim	14	13
Zimmersheim	6	5
Total	1437 ha	1440 ha

Les besoins d'extension urbaine retenus dans le SCOT sont évalués à l'horizon 2020. Les horizons des POS/PLU sont, en revanche, très hétérogènes en raison de l'ancienneté ou au contraire de la réalisation récente de certains documents d'urbanisme.

Le projet de SCOT :

- diminue significativement des extensions prévues aux POS / PLU de Petit-Landau, Brunstatt, Rixheim et Sausheim reclassées en zones naturelles ;
- génère de nouvelles possibilités d'extensions à Bollwiller, Lutterbach, Ottmarsheim, Pulversheim, Staffelfelden et Wittenheim.

4 Diversifier l'offre de transports

Diversifier l'offre de transport vise à assurer pour la population un choix aussi large que possible de modes de déplacements, aussi bien internes à la Région Mulhousienne que pour les destinations externes. Ce choix vise à renforcer la cohésion entre les différents espaces constitutifs de la Région Mulhousienne et à renforcer les alternatives à la circulation automobile et au transport de marchandises par les poids lourds.

4.1 Développer l'intermodalité et le réseau de transports en commun

La Région Mulhousienne s'est engagée dans la réalisation d'un projet structurant pour son aménagement et son développement durable, avec la mise en service d'un réseau urbain de tramway et le projet de mise en service d'une ligne de tram-train, empruntant une ligne de chemin de fer connectée au tramway.

Le projet de SCOT vise à articuler une part significative du développement et de l'aménagement à venir autour de l'extension de ce réseau de transport en commun.

S'il s'agit d'une perspective à moyen et long terme, il a paru vital de prendre en compte les possibilités de développement de ce réseau tel qu'elle sont connues à ce jour, afin de les préserver pour leur réalisation ultérieure. A cette fin, le SCOT prend en compte les résultats d'une étude engagée à l'initiative du SITRAM (Syndicat des Transports de l'Agglomération Mulhousienne) en 2005-2006 visant à évaluer ces possibilités.

A l'issue de ces travaux, deux cas de figure se présentent :

- les possibilités de nouveaux services de transport en commun en site propre utilisant des infrastructures existantes : renforcement des services TER, mise en service des lignes de tram-train. Ces perspectives de développement du réseau de transport en commun en site propre, puisqu'elles visent à exploiter des infrastructures déjà existantes ou à renforcer, permettent à la fois de définir :
 - le maintien de possibilités de localisation de gares ou stations à créer ;
 - le maintien des emprises nécessaires au renforcement des infrastructures (doublement de voie, par exemple) ;
 - des orientations permettant de localiser des espaces denses, des services ou des équipements dans les espaces de desserte de ces infrastructures (principales gares TER, par exemple).
- les possibilités de nouveaux services de transports en commun en site propre dont les infrastructures sont à créer (par exemple, prolongement des lignes de tramway, infrastructures assurant la connexion entre le réseau de tramway et le réseau ferroviaire pour les futures lignes de tram-train). Ces perspectives de développement du réseau de transport en commun en site propre ont nécessité dans certains cas l'examen de plusieurs variantes. La possibilité de réaliser chacune des variantes présentées nécessite d'être préservée tant que les projets définitifs ne sont pas retenus. C'est pourquoi elles figurent dans le SCOT. Pour ces perspectives de développement du réseau de transport en commun :
 - Le SCOT préserve la possibilité de réaliser chaque variante.
 - En revanche, le SCOT ne définit aucune orientation ayant pour objet d'infléchir le développement urbain en relation avec ces infrastructures futures, puisque leur localisation définitive n'est pas arrêtée.

4.2 Développer les modes doux

Afin de contribuer à la diversification de l'offre de mobilité, le développement des modes non polluants constitue l'un des axes forts des politiques publiques locales en matière de déplacements. Celles-ci se concrétisent en particulier par la mise en œuvre de schémas locaux d'itinéraires cyclables. Le SCOT comprend un schéma d'itinéraires cyclables structurants permettant de favoriser la prise en compte par les collectivités engagées dans le développement de leurs réseaux cyclables des continuités d'itinéraires à des échelles intercommunales, ce qui permettra à terme d'assurer une plus grande lisibilité de certains itinéraires particulièrement pertinents pour le territoire de la Région Mulhousienne. Cette démarche concernant le réseau cyclable, engagée notamment à l'initiative du Pays de la Région Mulhousienne et en concertation avec le Conseil Général, mérite de figurer dans le SCOT afin de relayer la sensibilité croissante des pouvoirs publics et des usagers en faveur de l'utilisation des modes de déplacement non polluants. C'est dans le même esprit que le DOG présente des orientations concernant les itinéraires piétons. Ces orientations sont par ailleurs en cohérence avec les objectifs de développement durable de la Région Mulhousienne.

4.3 Compléter le maillage de voiries

Les orientations d'aménagement et de développement durable du territoire comprennent un certain nombre de dispositions visant à apporter des maillons complémentaires au réseau de voirie de l'agglomération.

- la **voie sud**, qui constitue la voie de desserte de la gare TGV, complète le schéma de fonctionnement du réseau de voirie mulhousien et permet, outre cette fonction majeure, de compléter le système d'évitement du centre ville mis en place en cohérence avec la mise en service des lignes de tramway ;
- les orientations visant à **compléter l'échangeur de la Mertzau** se justifient par l'amélioration qu'elle propose pour l'accessibilité du parc expo de Mulhouse. Cette possibilité de desserte aura notamment pour effet, outre le renforcement de l'attractivité du parc expo, de proposer une alternative aux itinéraires d'accès traversant la ville.
- la **connexion entre le contournement ouest de Mulhouse et la voie rapide du Sundgau** se justifie par la cohérence qu'elle permet entre les réseaux de voirie rapide existants dans la Région Mulhousienne et ceux envisagés dans le cadre de la réalisation du SCOT du Sundgau.
- pour ce qui concerne le **barreau sud** (connexion entre l'A35 et la D432 dans la partie sud de la Région Mulhousienne), la vocation principale de cette voie est de réduire le trafic et les nuisances dans les villages du Sud de l'agglomération tout en assurant la desserte de la partie sud de Mulhouse. Le barreau Sud doit également améliorer pour une partie de l'agglomération l'accessibilité de l'hôpital Emile Muller (situé au Moenchsberg) , dont les possibilités de desserte apparaissent aujourd'hui globalement insuffisantes, notamment pour les véhicules d'urgence.

Plus précisément, le barreau Sud aurait comme avantage de :

- **Compléter le maillage de voiries**

Aujourd'hui, le Sud de l'agglomération mulhousienne présente des difficultés d'accessibilité, notamment routières. Le barreau Sud permettra à une partie des flux routiers de tangenter Mulhouse par le Sud, sans passer par le centre-ville.

- **Délester le trafic routier au centre de certaines communes**

Le barreau Sud permettra de délester le trafic routier dans le centre de certaines communes.

L'étude de juin 2005 réalisée par le bureau d'études PTV rend compte des évolutions du trafic routier au niveau des communes du Sud de l'agglomération suite à la réalisation du barreau Sud :

A Bruebach, le trafic routier en véhicules / jours baisserait légèrement avec la réalisation du barreau Sud aussi bien sur la RD 21 dans le centre de la commune que dans sa partie Sud. Le trafic baisserait également sur la RD 8 bis.

L'étude montre que 350 véhicules / jour passeraient au centre de Bruebach et emprunteraient ensuite le barreau Sud pour la section comprise projetée entre la RD 21 et la RD 56.

La RD 21 dans la partie Nord verrait sa fréquentation doubler. Sur cette section, la RD 21 est éloignée de toutes habitations.

A Zimmersheim et Eschentzwiller, le trafic routier en véhicules / jours baisserait avec la réalisation du barreau Sud aussi bien sur la RD 56 dans les centres d'Eschentzwiller et de Zimmersheim que sur la RD 8 bis.

La section de la RD 56 comprise entre Eschentzwiller et le barreau Sud verrait sa fréquentation augmenter d'environ 500 véhicules / jour.

Aujourd'hui, la commune d'Habsheim voit passer environ 10 000 véhicules / jour sur la RD 201. La RD 201 passe au centre du village et présente une certaine étroitesse. La cohabitation entre les différents modes de déplacements y est difficile. La création du barreau Sud engendrerait une baisse du trafic routier d'environ 5000 véhicules / jour dans le centre bourg.

Le barreau Sud servira de collecteur aux flux routier locaux. Les flux routiers de transit passeront à l'extérieur des zones habitées. De ce fait, le barreau Sud permettra d'éviter les nuisances et d'améliorer la qualité de vie de certains villages.

• **Faciliter l'accessibilité de l'hôpital Emile Muller**

Le barreau Sud permettra un accès facilité et sécurisé depuis le Sud de l'agglomération mulhousienne à l'hôpital Emile MULLER.

Cela constituera une amélioration tant pour les véhicules de secours que pour le personnel et les visiteurs.

En effet, l'Hôpital Emile MULLER concentre à lui seul environ 2200 employés. Il s'agit du deuxième employeur de l'agglomération mulhousienne, derrière Peugeot et devant la Communauté d'Agglomération Mulhouse Sud Alsace (CAMSA). Cette situation génère un volume important de migrations domicile-travail. A cela s'ajoutent les mouvements d'ambulance et des personnes rendant visite aux personnes hospitalisés.

• **Favoriser l'intermodalité**

Le barreau Sud sera doublé par une piste cyclable située à quelque distance de la route et pouvant desservir les centres bourgs. Cela constitue un atout pour les secteurs traversés. En effet, la densité en pistes cyclables en site propre y est quasiment inexistante.

Le barreau Sud renforcera l'intérêt de la création d'un Pôle d'Echange Multimodale au Sud d'Habsheim avec le rail.

Le barreau Sud pourra rejoindre le Pôle d'Echange Multimodale prévu au Sud d'Habsheim. Sur ce site, les personnes circulant sur l'A 35 et le barreau Sud pourront facilement passer de la voiture au rail pour rejoindre l'agglomération mulhousienne ou l'agglomération bâloise. Les cyclistes empruntant la piste cyclable pourront également rejoindre le rail dans des conditions optimales de confort.

D'autres échanges seront possibles avec les gares de Zillisheim, de Flaxlanden et de Brunstatt.

Pour compléter l'information, la gare actuelle d'Habsheim est desservie quotidiennement, du lundi à vendredi par :

- 20 trains à destination de Mulhouse.

- 21 trains en provenance de Mulhouse.

Ces données sont issues de la 5ème actualisation de l'observatoire du Plan de

Déplacements Urbains de l'agglomération mulhousienne sur la base de données 2006.

Cet observatoire montre que l'offre TER est aujourd'hui déjà relativement importante (par exemple la gare de Richwiller n'est desservie que par 7 trains par jour, Hasenrhein que par 10 trains par jour).

Le Recensement Général de la Population de 1999 permet de connaître les migrations domicile / travail.

Sur les 10 communes suivantes : Habsheim, Bruebach, Dietwiller, Eschentzwiller, Flaxlanden, Hochstatt, Illfurht, Landser, Zillisheim, Zimmersheim, en 1999, 1342 personnes physiques se rendant chaque jour en Suisse pour y travailler. Cela représentait presque 2700 voyages / jour (une personne physique faisant chaque jour un aller et un retour soit 2 voyages par jour).

Notons également le principe de création d'un parking pour frontaliers en liaison avec le pôle multimodal d'Habsheim.

- La réalisation du **barreau nord** se justifie par la dynamique de conversion économique propre au nord de la Région Mulhousienne. Celle-ci génère des besoins croissant de desserte poids lourds, auxquels cette voie permet d'apporter réponse sans nuisances dans les zones résidentielles.

Le projet de barreau Nord apportera, là aussi, des avantages non négligeables relativement au trafic routier dont certains ont été mis en exergue par l'étude PTV :

- **Compléter le maillage de voiries**

L'Alsace présente aujourd'hui de nombreuses liaisons Nord-Sud. Au niveau régional, des réflexions sont en cours ou ont été menées pour améliorer les liaisons Est-Ouest.

Le barreau Nord s'inscrit dans ce contexte général. Il a pour objectif de compléter le maillage des voiries situées au Nord de l'agglomération mulhousienne en assurant une liaison entre la RD 430 qui est à 2 * 2 voies entre Guebwiller et Mulhouse et l'A 35 qui assure la desserte Bâle / Mulhouse / Colmar / Strasbourg / Lauterbourg.

Des infrastructures routières de déplacement assurant le maillage des voiries existent déjà mais elles passent au centre des communes, au cœur de l'urbanisation avec les risques et les nuisances que cela comporte.

Le barreau Nord permettra une liaison entre la RD 430 et l'A 35 au Nord de l'agglomération mulhousienne. Les flux routiers rejoignant l'A 35 depuis la RD 430 pourront emprunter le barreau Nord au lieu de rejoindre l'A 36 dans l'agglomération mulhousienne puis l'A 35 au niveau de l'échangeur A 36 / A 35 situé à proximité des usines Peugeot.

- **Délester le trafic routier au centre de certaines communes**

Le barreau Nord permettra de délester le trafic routier dans le centre de certaines communes (Wittenheim, Pulversheim, Ruelisheim, Battenheim).

A Wittenheim : la ligne de tramway Nord-Sud sera prolongée jusqu'à Wittenheim, au niveau de la future station Bosquet du Roy. La réalisation du doublement de la RD 20 permettra de compléter le maillage du réseau routier en créant une liaison routière possible entre le barreau Nord et la RD 55.

Aujourd'hui le trafic routier s'écoule au niveau de la RD 20, voie qui accueillera l'extension du tramway urbain, en voie unique, en raison des contraintes d'insertion. Le doublement de la RD 20 permettrait de délester le centre-ville de Wittenheim d'une partie de son trafic routier. Le centre-ville de Wittenheim, notamment la RD 20 qui est une artère commerçante, verrait son trafic allégé.

A Pulversheim, Cité Sainte-Barbe, Rueliesheim, Battenheim, Baldersheim : grâce au barreau Nord, les flux routiers en transit ne passeraient plus par le centre de Pulversheim, de la Cité Sainte-Barbe, de Ruelisheim et de Battenheim. Les

points d'accroche avec le réseau routier existant se feraient à l'extérieur de ces communes au niveau de la RD 2, de la RD 429, de la RD 20 IV, de la RD 20, de la RD 201 et de l'A 35.

Le barreau Nord servirait de collecteur aux flux routier locaux. Les flux routiers de transit pourront passer à l'extérieur des centres des communes grâce au barreau Nord.

• **Favoriser les modes doux**

Le barreau Nord sera doublé, comme le barreau Sud, par une piste cyclable. Cela permettra de mailler le réseau de pistes cyclables existant.

• **Le barreau Nord : un support au développement économique**

La réalisation du barreau Nord se justifie par la dynamique de conversion économique propre au Nord de la région Mulhousienne. Celle-ci génère des besoins croissants de desserte poids lourds, auxquels cette voie permet d'apporter une réponse.

En effet, le barreau irriguera les parcs d'activités dont le SCOT prévoit une extension dans le secteur de l'ancien Puit Eugène et au niveau de la zone d'activité Jeunes Bois. Le barreau Nord pourrait jouer un rôle de support pour le développement économique sans avoir de conséquences négatives au niveau du trafic poids lourds dans le centre des communes. En effet, le doublement de la RD 20 et la mise en place d'un barreau de liaison entre la RD 430 et l'A 35 permettraient aux poids lourds de ne plus transiter par le centre des communes.

A noter que dans le cadre de l'étude sur « Les espaces économiques en mutation dans la région mulhousienne » de septembre 2004 réalisée par l'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne, il est indiqué que le site Théodore est mal desservi par la route. Il est également indiqué dans cette même étude que le site de Schoenensteinbach pourrait avoir vocation à accueillir des activités logistiques en raison de sa proximité avec la RD 430, route à 2*2 voies. La mise en place du barreau Nord permettrait d'accroître l'accessibilité routière de ce site. Il en deviendrait ainsi plus attractif.

Pourraient être également concernés la desserte des zones de l'Ecomusée et du Bioscope, des carreaux Marie-Louise et Rodolphe, et de l'Aire de la Thur.

A l'occasion de la concertation menée dans le cadre de l'élaboration du SCOT de la Région Mulhousienne et du SCOT Rhin / Vignoble / Grand-Ballon, il est apparu que deux projets d'infrastructures qui visaient à relier l'A 35 et la RD 430 nécessitaient d'avoir une réflexion interscot :

- l'un à l'initiative du SCOT Rhin / Vignoble / Grand-Ballon, prévoit la réalisation d'un nouveau maillon contournant Ungersheim (par le Sud) et Ensisheim par le Nord pour consolider la liaison Ouest / est Guebwiller / Fessenheim.
- l'autre à l'initiative du SCOT de la région Mulhousienne, projette la construction d'un barreau au Nord de Wittenheim, complété par une voie Nord-Sud perpendiculaire pour rejoindre la RD 55 en longeant les parties agglomérées de Kingersheim et de Wittenheim à l'Est.

Afin d'harmoniser leurs réflexions sur les projets routiers, les représentants des SCOT concernés ont décidé d'engager une étude complémentaire dont la maîtrise d'ouvrage a été confiée au Conseil Général du Haut-Rhin. Il s'agit d'une étude d'aide à la décision pour évaluer l'opportunité et la faisabilité de l'amélioration du réseau routier structurant, situé à l'interface des deux SCOT, notamment la réalisation des deux connexions entre l'A 35 et la RD 430.

Le périmètre d'étude correspond au secteur Guebwiller / Ensisheim / Nord de l'agglomération mulhousienne.

Cette étude qui a débuté en juin 2007 se décompose en 3 phases :

- phase n° 1 : études des besoins et propositions des scénarios.
- phase n° 2 : modélisation et simulation de flux.
- phase n° 3 : élaboration d'un argumentaire d'aide à la décision permettant

de choisir une solution.

- La **voie de desserte de Morschwiller-le-Bas et des villages au sud ouest de la Région Mulhousienne** assure le désenclavement de ces communes et permet leur développement, notamment résidentiel.
- Le maillage de voirie de la Région Mulhousienne se complétera enfin suite aux réflexions qu'il est nécessaire d'engager pour dégager des solutions aux difficultés soulevées par la réalisation de la liaison entre l'extrémité ouest de la voie sud et le contournement ouest de Mulhouse, d'une part, et d'autre part par la voie de contournement d'Ungersheim et Ensisheim.

4.4 Se connecter aux réseaux européens

Permettre à Mulhouse et à sa Région de pérenniser et renforcer sa vocation de pôle urbain principal d'Alsace du Sud nécessite de favoriser ses capacités de développement. Celles-ci dépendent de façon croissante de son niveau de connectivité, facteur déterminant de la compétitivité des territoires. Le SCOT justifie les choix retenus en matière de grandes infrastructures et de connexions aux réseaux européens de transports par la nécessité de mettre à niveau les connexions internationales dont bénéficie la Région Mulhousienne. C'est ce besoin d'actualisation et de mise à niveau de la compétition européenne des territoires qui justifie notamment les principaux projets d'infrastructures figurant dans le SCOT :

- Le projet de TGV Rhin-Rhône
- Le projet de renforcement et d'ouverture aux voyageurs de la liaison ferroviaire Mulhouse-Freiburg
- La desserte ferroviaire de l'Euroairport à partir de la gare de Mulhouse
- La troisième voie ferrée (augmentation des capacités de trafic ferroviaire sur la ligne Strasbourg-Mulhouse-Bâle).
- La pérennisation de l'aérodrome de Habsheim-Rixheim

4.5 Offrir des alternatives pour le transport de marchandises

Le développement croissant du transport de marchandises par route constitue un facteur important de pollution, d'encombrement du réseau de voirie et de nuisance sonore pour les usagers.

La région mulhousienne comporte quant à elle :

- des infrastructures ferroviaires et fluviales (2 ports, 2 grandes gares de triage, le Grand Canal d'Alsace, le canal du Rhône au Rhin...)
- des opportunités, aujourd'hui en partie non exploitées (ancien réseau ferroviaire des Mines de Potasse d'Alsace, triage de Richwiller...)

En raison de son activité industrielle (Peugeot, Rhodia,...), le transport ferroviaire et fluvial de marchandise répond à des besoins locaux et permet de maintenir ces infrastructures à un niveau d'utilisation élevé.

Toutefois, en raison de mutations économiques ou de conjonctures diverses, une partie de ces infrastructures n'est plus utilisée ou est sous-utilisée. Exposées à disparaître, elles sont impérativement conservées par le SCOT afin de pouvoir être réactualisées à terme.

Le choix du SCOT vise par conséquent à préserver toutes les possibilités permettant de valoriser ou renforcer des infrastructures ferroviaires ou fluviales existantes ou leurs emprises, afin de pouvoir disposer, à court, moyen ou long terme, d'alternatives au transport de marchandises par route.