

# Schéma de Cohérence Territoriale de la Région Mulhousienne

---

## Projet d'Aménagement et de Développement Durable PADD

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

<b>Introduction</b> .....	p. 5
<b>1. Organiser l'espace de la Région Mulhousienne</b> .....	p. 7
1.1 En renforçant les principaux centres urbains.....	p. 7
1.2 En définissant l'enveloppe du développement urbain .....	p. 8
1.3 En assurant les complémentarités entre composantes de la Région Mulhousienne.....	p. 8
1.4 En s'appuyant sur les réseaux de tramway urbain et du futur tram-train.....	p. 12
<b>2. Offrir un cadre de vie de qualité</b> .....	p. 13
2.1 En Préservant l'essentiel des espaces naturels et agricoles .....	p. 13
2.2 En valorisant les paysages .....	p. 16
2.3 En sauvegardant le patrimoine architectural, urbain et paysager .....	p. 17
2.4 En prévenant les risques naturels, technologiques et sanitaires .....	p. 17
<b>3. Répondre aux besoins du développement urbain</b> .....	p. 20
3.1 En augmentant et améliorant l'offre de logements.....	p. 21
3.2 En développant l'offre pour l'accueil d'activités .....	p. 23
3.3 En accueillant les grands équipements.....	p. 28
3.4 En assurant une gestion économe de l'espace.....	p. 29
<b>4. Diversifier l'offre de transport</b> .....	p. 31
4.1 En favorisant l'intermodalité.....	p. 31
4.2 En poursuivant dans la durée le développement du réseau de transports en commun.....	p. 31
4.3 En développant les modes doux.....	p. 32
4.4 En complétant le maillage de voiries .....	p. 33
4.5 En se connectant aux réseaux européens .....	p. 34
4.6 En offrant des alternatives pour le transport de marchandises .....	p. 35



## Introduction

Sur un périmètre coïncidant avec celui du SCOT, les collectivités de la Région Mulhousienne se sont dotées en décembre 2004 d'une Charte de Pays qui définit ce territoire comme un bassin de vie formant une communauté de destin.

La Région Mulhousienne présente un modèle de développement singulier tiré d'une industrialisation précoce et d'une position frontalière ; les atouts du territoire sont aujourd'hui nombreux. Appartenant aux régions du Rhin Supérieur, la région mulhousienne bénéficie de la proximité de la métropole bâloise. Elle profite de la présence d'infrastructures de transport majeures. Le réseau dense d'autoroutes, un port fluvial sur le Rhin, le troisième aéroport français de province partagé avec Bâle, le TGV Est et bientôt le TGV Rhin Rhône positionnent la région mulhousienne sur l'axe rhénan et l'arriment au couloir Rhin Rhône, porte de l'Europe du Sud. Son potentiel foncier et les dynamiques entrepreneuriales qui animent le développement en font un territoire compétitif sur la scène européenne. Enfin, le Sud Alsace présente de nombreux attraits touristiques et paysagers par la proximité des Vosges, de la Forêt Noire et du Jura Suisse, ou par la richesse d'un patrimoine bâti original.

Ses difficultés sont pourtant réelles. Si le caractère industriel de son économie est encore présent, il marque un net recul et les entreprises doivent s'adapter à un marché de plus en plus concurrentiel. De même, si la proximité de Bâle peut être considérée comme un atout, elle constitue aussi un risque de fragilisation et de marginalisation pour l'agglomération mulhousienne. Dans un contexte de métropolisation dont profitent Bâle et Strasbourg, la région mulhousienne subit les difficultés liées à une mutation économique inachevée. Le statut de sous préfecture de Mulhouse limite le développement de fonctions urbaines supérieures et de l'économie tirée de l'attractivité résidentielle. Les conséquences économiques et sociales sont sensibles : diminution de son poids économique et démographique en Alsace, affaiblissement du tissu économique, paupérisation de pans entiers de la ville centre, qualité urbaine insuffisante, déséquilibres territoriaux et faible structuration de l'espace...

La valorisation des infrastructures de transport et de la grande vitesse ferroviaire, le renouvellement urbain et l'élévation de la qualité résidentielle, sa capacité à tirer parti du rayonnement de Bâle devraient donner à la région mulhousienne un nouveau souffle et renforcer sa vocation de pôle principal du Haut Rhin et de capitale du Sud Alsace. Son développement économique réside dans le renforcement des filières existantes et dans l'émergence de nouvelles filières, qu'elles s'appuient sur le socle industriel et technologique (services aux entreprises, logistique, etc ...) ou qu'elles s'inscrivent dans l'affirmation de nouvelles branches (tourisme, formation, ...) et le renforcement des fonctions métropolitaines. La solidité de son développement proviendra aussi de la capacité des acteurs du territoire à se mobiliser pour favoriser l'accueil d'entreprises et de talents. Tels sont les grands enjeux du SCOT mis en évidence dans son diagnostic.

Le SCOT est bâti sur plusieurs grandes options prenant en compte le projet exprimé par la Charte de Pays et répondant à l'intérêt général de la Région Mulhousienne :

- il apporte les réponses aux besoins de développement et d'aménagement évalués à l'horizon 2020 ;
- il participe au renforcement de la capacité d'adaptation du territoire à différentes hypothèses d'évolutions de l'appareil économique ;
- il apporte les réponses aux besoins de développement et d'aménagement évalués à l'horizon 2020 ;

- il s'appuie sur les dynamiques portées par plusieurs grands projets structurants, tel que le TGV et les réseaux de tramway et de tram-train ;
- il génère une organisation spatiale plus cohérente, renforçant les synergies amenées par la diversité des différentes parties qui composent ce territoire;
- il respecte les principes de développement durable dans leurs dimensions économique, sociale et environnementale ;
- il contribue à limiter la dépendance énergétique et les émissions polluantes responsables du réchauffement climatique, en favorisant l'aménagement d'espaces urbains plus compacts, moins générateurs de déplacements et en proposant des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle et des poids lourds.

Pour assurer la vocation de pôle d'emplois et de services qu'implique son poids démographique et économique, la Région Mulhousienne s'inscrit dans une perspective de développement. Ne disposant pas de la taille critique suffisante pour faire valoir sa compétitivité face aux métropoles européennes et mondiales, elle nourrit ce développement par la construction d'alliances et de coopérations avec les territoires voisins :

- réseau métropolitain Rhin Rhône, qui réunit notamment, outre l'agglomération mulhousienne, l'agglomération trinationale de Bâle et les agglomérations de Belfort, Besançon, Dijon et Montbéliard.
- agglomérations de Freiburg, de Bâle et de Colmar;
- bassins de vie limitrophes d'Alsace du sud, à l'échelle de laquelle la Région Mulhousienne forme le pôle principal.

Dans cet esprit, le PADD assure la cohérence entre quatre objectifs principaux, complémentaires les uns des autres :

- Organiser l'espace de la Région Mulhousienne ;
- Offrir un cadre de vie attractif et de qualité ;
- Répondre aux besoins de développement urbain ;
- Diversifier l'offre de transports.

# 1. Organiser l'espace de la Région Mulhousienne

Le projet d'aménagement et de développement de la Région Mulhousienne repose en grande partie sur le choix de structurer et organiser ce territoire afin de le rendre plus fonctionnel, plus cohérent et plus attractif. Ce choix s'appuie sur 4 volets complémentaires. Le projet structure le territoire :

- en renforçant les principaux centres urbains,
- en définissant l'enveloppe maximale de l'urbanisation,
- en assurant les complémentarités entre composantes de la Région Mulhousienne,
- en s'appuyant sur le réseau de tramway urbain et sur le développement du futur réseau de tram-train.

## 1.1 En renforçant les principaux centres urbains

La Région Mulhousienne présente un ensemble de centres urbains principaux : outre le centre ville de Mulhouse, les principaux centres urbains de la Région Mulhousienne comprennent un centre-ville relais (Wittenheim), les centres bourgs de Bollwiller, Brunstatt, Habsheim, Illzach, Kingersheim, Lutterbach, Pfastatt, Riedisheim, Rixheim et Wittenheim et les centres de quartiers de Bourtzwiller et de Dornach à Mulhouse.

Ces centres urbains forment un maillage structurant pour l'organisation et le fonctionnement du territoire. Très diversifiés, se complétant les uns les autres, ils exercent une fonction de repère spatial et identitaire collectif. Ils se caractérisent notamment par leur densité et leur mixité d'emplois, de logements et de services, ce qui favorise les pratiques de proximité, les déplacements à pied, en vélo ou par les transports en commun. Ils forment ainsi des lieux de développement privilégiés du territoire pour l'accueil de certaines fonctions, et forment les nœuds du réseau de transports en commun.

Le centre ville de Mulhouse est le pôle urbain principal de la Région Mulhousienne, accueillant les fonctions majeures de centralité de ce territoire. Il est toutefois de faible dimension à l'échelle du bassin de vie de 250 000 habitants dont il forme le noyau. Il résulte de cette situation un affaiblissement croissant de son rayonnement et de ses fonctions de pôle de commerce et d'emplois au profit des pôles de grande distribution commerciale et des zones d'activités localisées en périphérie.

C'est pourquoi le renforcement du centre ville de Mulhouse est à réaliser notamment en élargissant son emprise spatiale et en développant son équipement commercial.

De façon complémentaire au renforcement du centre ville de Mulhouse, et pour relayer les fonctions de centralité urbaine à l'échelle de l'ensemble de la Région Mulhousienne de manière à étendre leur rayon d'influence et amplifier leur rôle structurant pour le territoire, les autres centres urbains principaux de la Région Mulhousienne sont à renforcer :

- par des services, des commerces et de l'habitat dense, adapté au milieu urbain ;
- par l'offre de transports en commun et plus de possibilités de circulation douce ;
- par l'extension des centres urbains, en utilisant les sites d'urbanisation limitrophes.

## **1.2 En définissant l'enveloppe du développement urbain**

Les espaces naturels et agricoles contribuent fortement à l'organisation du territoire. Canalisant le développement urbain, ils en définissent les contours, contribuent à en dessiner le visage, exerçant ainsi un rôle structurant tout en contribuant à la qualité du paysage et du cadre de vie.

Les espaces naturels et agricoles constituent une ressource non renouvelable. Les espaces forestiers, les grands ensembles boisés, les zones humides accompagnant les cours d'eau forment les espaces naturels et les paysages les plus remarquables. Les espaces agricoles constituent quant à eux une ressource précieuse, indispensable pour pérenniser la filière agricole.

La plus grande partie de ces espaces est protégée par la définition de limites à l'extension de l'urbanisation, afin de :

- maintenir un équilibre entre espaces urbanisés et espaces à urbaniser ;
- préserver à long terme une ressource foncière de plus en plus rare.
- contenir les phénomènes d'étalement urbain.
- valoriser la proximité entre habitat et nature.

Ces limites contribuent à définir les orientations générales de l'organisation de l'espace et fixent les grands équilibres entre d'une part les espaces urbanisés ou à urbaniser et d'autre part, les espaces naturels, agricoles ou forestiers. En même temps, elles localisent ou délimitent les espaces protégés de l'urbanisation.

## **1.3 En assurant les complémentarités entre composantes de la Région Mulhousienne**

### **1.3.1 Un territoire formé d'espaces diversifiés**

La Région Mulhousienne est composée :

- d'une ville centre, qui est le territoire le plus densément urbanisé,
- d'une couronne verte et urbaine, composée à la fois d'espaces urbanisés contigus à la ville centre et d'espaces naturels et agricoles ;
- d'ensembles villageois localisés au coeur d'espaces naturels et agricoles.



*Schéma de Cohérence Territoriale de la Région Mulhousienne*

**La ville centre** apporte un grand nombre d'équipements, services, commerces, activités économiques. Elle concentre l'essentiel des emplois tertiaires et la majorité des immeubles collectifs de logements. Elle propose un mode de vie urbain, une pluralité de moyens de déplacement, une dynamique de brassage social et concentre une grande part des fonctions spécialisées propres au cœur d'une grande agglomération (grands équipements de santé, de culture, de loisirs ou d'enseignement supérieur...). Elle permet ainsi aux habitants comme aux acteurs économiques de l'ensemble du territoire de satisfaire une grande variété de besoins. Son poids démographique et économique, déterminant dans la dynamique du bassin de vie, génère des besoins que le faible espace disponible sur son territoire ne permet pas de satisfaire en totalité.



*Les composantes de la Région Mulhousienne*

**La couronne verte et urbaine** prolonge les tissus bâtis et les réseaux de communication composant la ville centre. Elle en complète les capacités d'offre résidentielle, d'équipements de culture et de loisirs, de services, d'activités économiques et d'offre de transports en commun. Elle comprend aussi de vastes espaces naturels à préserver : forêts, surfaces agricoles, prairies humides mouillées par les cours d'eau principaux. Il lui incombe de ce fait d'assurer l'interface entre les milieux naturels et la ville. Elle comprend également une grande part des espaces urbanisés spécialisés s'étendant sur de grandes emprises : pôles de grande distribution commerciale, parcs d'activités économiques... Elle concentre enfin l'essentiel du parc de maisons individuelles de la Région Mulhousienne, répondant aux besoins générés par le large plébiscite dont bénéficie ce mode d'habitat. Disposant

de potentialités diversifiées, la couronne est appelée à accroître son poids démographique et économique, participant de façon déterminante au développement de la Région Mulhousienne.

**Les ensembles villageois et leur contexte naturel et agricole** sont composés en majorité d'espaces au caractère rural ou forestier préservé, mélangeant villages, espaces agricoles et naturels et grands équipements à vocation économique ou de loisirs. Les villages assurent une vocation résidentielle croissante, accueillant principalement un peuplement urbain.

Cet ensemble est formé de plusieurs entités distinctes :

- à l'est : la **Façade Rhénane**, marquée par le caractère industriel et portuaire de la rive sur le Rhin, à développer au profit de l'ensemble de la Région Mulhousienne, tout en préservant et en valorisant le caractère des proches villages ;
- au sud : les **Portes du Sundgau** est un territoire composé d'un ensemble de collines appartenant au Sundgau. Cet espace constitue à la fois un ensemble de villages résidentiels et un poumon vert pour tous les habitants de Mulhouse et de l'agglomération ;
- au nord : les villages de la **Vallée de l'III**, sont organisés autour des vastes zones humides du bassin d'inondation de l'III
- au nord-ouest : la **Vallée de la Thur** est un ensemble compris entre le piémont des Vosges et les zones humides de la Thur, appartenant à l'espace de conversion économique du bassin potassique, dont les vocations industrielle, touristique et résidentielle sont à conforter. (Ecomusée, Bioscope, anciens carreaux miniers à réaffecter).

Ces espaces à dominante villageoise opposent avec les espaces agglomérés un contraste fort. L'objectif est de mobiliser leurs possibilités de développement en préservant ou en valorisant leurs espaces naturels, leur cadre paysager et leur caractère rural.

### **1.3.2 Renforcer les complémentarités entre composantes**

Les besoins d'aménagement et de développement sont très diversement localisés au sein du bassin de vie, comme les potentialités permettant d'y répondre. C'est pourquoi les composantes formant le territoire se complètent mutuellement :

- **En matière d'offre résidentielle**, les ménages font leurs choix en fonction de multiples critères : forme d'habitat souhaitée, prix, distance par rapport au lieu de travail, caractéristiques du cadre de vie, proximité des services ou des équipements collectifs. Les possibilités de réponse à ces critères de choix sont en revanche très variables dans le temps comme dans l'espace : le marché résidentiel fonctionne à l'échelle du bassin de vie.
- **En matière de développement économique**, les entreprises éprouvent des besoins divers de localisation selon la nature de leur activité, les étapes de leur parcours ou de leur évolution, la proximité et

l'étendue de leur bassin de clientèle. Leurs choix se portent sur les différents sites disponibles en fonction de leur possibilité d'accès, les caractéristiques du contexte environnant, la densité de services disponibles ou proches. Les réponses à ces besoins varient fortement en fonction de l'offre disponible, fluctuante selon l'avancement des opérations d'aménagement et l'état du marché immobilier. Les possibilités d'accueil se complètent par leur diversité au sein d'un même bassin d'emploi et d'activité.

- **En matière d'offre de services à la population et d'équipements collectifs**, l'ampleur du bassin de vie et la diversité des espaces qui le composent offrent aux habitants une diversité de services, d'offres de prestations, et de produits. Certaines offres et certains équipements sont localisés de façon centrale, pour des raisons historiques, ou parce qu'elles sont spécialisées, mieux accessibles par les transports en commun, ou proche d'un public plus nombreux. D'autres, privilégiant une large accessibilité en voiture, se localisent en périphérie à proximité du réseau de voirie rapide. Ces différentes offres se complètent par les choix qu'elles proposent à l'ensemble des usagers du bassin de vie.
- **En matière de disponibilités foncières**, l'offre doit répondre aux besoins de l'ensemble du bassin de vie, alors qu'elle se répartit très inégalement sur le territoire, se concentre plus fortement dans telle ou telle de ses parties. C'est prise dans sa totalité et sa diversité que cette offre répond aux besoins de l'ensemble du bassin de vie.
- **En matière d'environnement et de cadre de vie**, les espaces composant la Région Mulhousienne se différencient fortement. Si le centre ville de Mulhouse est un lieu fréquenté et partagé par tous les habitants de la Région Mulhousienne, les espaces et les paysages naturels répartis au bord de la ville sont le poumon de tout le bassin de vie. Les espaces urbains forment un tissu organisé et cohérent au sein des espaces naturels. Les espaces naturels se prolongent jusqu'au cœur de la ville, formant une trame continue. Les caractéristiques de ces espaces et leurs liens en font des lieux partagés par l'ensemble du bassin de vie.

Ces différences se complètent et forment la richesse et le ciment du bassin de vie tout en soulignant le besoin d'en renforcer la cohésion.

Pour renforcer cette cohésion et tirer profit de la complémentarité de ces différentes composantes, le projet consiste à :

- **préserver et affirmer la spécificité de chaque composante**  
L'objectif du SCOT est de répartir les réponses aux besoins de développement de la Région Mulhousienne en fonction des possibilités propres à chacune de ses composantes, tout en préservant et en valorisant les caractères et la diversité propres à chacune d'elles.
- **multiplier les liens et les connexions**  
Pour renforcer leurs complémentarités et développer les synergies entre elles, les différentes composantes de la Région Mulhousienne doivent être mises en relation par des réseaux de communication efficaces, lisibles, et offrant une pluralité de modes de déplacement, eux même connectés les uns aux autres par les pôles d'échanges intermodaux. Toutes les parties du territoire deviennent accessibles à chaque acteur ou habitant, qui profite ainsi pleinement de la diversité des espaces composant son bassin de vie. C'est pourquoi le développement du réseau de tramway et de tram-train, le renforcement de l'offre de transport

en commun, le renforcement du maillage des voiries et la diversification de l'offre de déplacements contribuent notablement à cet objectif.

## **1.4 En s'appuyant sur les réseaux de tramway urbain et du futur tram-train**

La mise en service du réseau de tramway urbain connecté au réseau ferroviaire périurbain permettra à terme la mise en œuvre d'un réseau urbain et périurbain efficace et attractif. Le projet renforce le rôle structurant de ce réseau en prévoyant pour les espaces desservis :

- la densification des tissus existants, profitable à l'attractivité du réseau de transport en commun;
- la localisation des extensions urbaines denses, adaptées à la création de tissus mixtes ;
- la localisation préférentielle des services ;
- la localisation préférentielle des équipements collectifs, lorsqu'elle est compatible avec le milieu d'accueil ;

## 2 . Offrir un cadre de vie de qualité

### 2.1 En préservant l'essentiel des espaces naturels et agricoles

#### 2.1.1 Un ensemble diversifié d'espaces naturels et agricoles protégés...

La richesse des espaces naturels et agricoles appartenant à ce territoire ou localisés dans sa proximité constitue pour l'attractivité de la Région Mulhousienne et la qualité de son cadre de vie un réel atout.

- Elle est placée près de la Forêt Noire, du Jura et des Vosges. Ces ensembles constituent une offre récréative pour les habitants, ainsi qu'une destination pour le tourisme de proximité et le tourisme de séjour. La Région Mulhousienne présente elle-même sur une partie de son territoire un relief pré montagneux de collines appartenant au Sundgau (piémont jurassien) et au piémont des Vosges.
- Le périmètre du SCOT comprend des portions de quelques uns des ensembles naturels majeurs d'Alsace : une partie de l'Île du Rhin et de la Forêt du Rhin, espace fortement protégé pour sa valeur écologique et la richesse de sa biodiversité, ainsi que la majeure partie de la forêt de la Hardt, comptant parmi les grandes forêts de plaine de France et deuxième d'Alsace par son étendue.
- La Région Mulhousienne comprend enfin tout un ensemble d'espaces formant tout autour de sa partie agglomérée une ceinture naturelle de forêts, de fonds de vallées et d'espaces agricoles.

La protection de la plus grande part des espaces naturels et agricoles de la Région Mulhousienne a pour objectif de préserver la biodiversité et les ressources environnementales, pérenniser les filières d'exploitation des milieux forestiers et agricoles et leur valeur économique et contribuer à la qualité et à l'attractivité du cadre de vie.

Les espaces suivants sont ainsi protégés :

**Les forêts** constituent une part conséquente de l'environnement naturel de la Région Mulhousienne, (forêt du Rhin, forêt de la Hardt, forêt du Nonnenbruch, Forêt de l'Altenberg, Forêt de Heimsbrunn, Forêt du Tannenwald-Zuhrenwald).

**Les fonds de vallées.** Le lit majeur des rivières de la Doller, de l'Ill, de la Thur et du Quatelbach sont composés de zones humides, prairies, forêts alluviales, milieux suballuviaux et plaines d'inondation. Ces milieux sont riches du point de vue de leur diversité floristique, faunistique et paysagère, précieux par leur richesse paysagère et leur potentiel récréatif et leur rôle dans la préservation et la qualité de la ressource en eau. Ils se prolongent en milieu urbain jusqu'au cœur de la ville (pénétrantes vertes).

**Le réseau des cours d'eau** est composé, outre les rivières déjà mentionnées, par le Rhin et le Grand Canal d'Alsace, le canal du Rhône au Rhin et le canal de jonction qui, accompagnés de zones naturelles remarquables, éléments végétaux et alignements d'arbres, constituent autant de supports de valorisation des paysages naturels et urbains. Il est également composé par tout un ensemble de ruisseaux accompagnés de ripisilves, précieux pour leur intérêt écologique et paysager, y compris en milieu urbain.

**Les milieux humides.** La Région Mulhousienne présente aussi un ensemble de milieux humides apportant chacun sa richesse environnementale et paysagère propre et comptant parmi les plus riches en biodiversité de l'Alsace.

**Les pénétrantes vertes** existantes ou à créer consistent en éléments naturels ou végétaux assurant des continuités vertes traversant l'espace urbain et reliant entre eux les espaces naturels protégés.

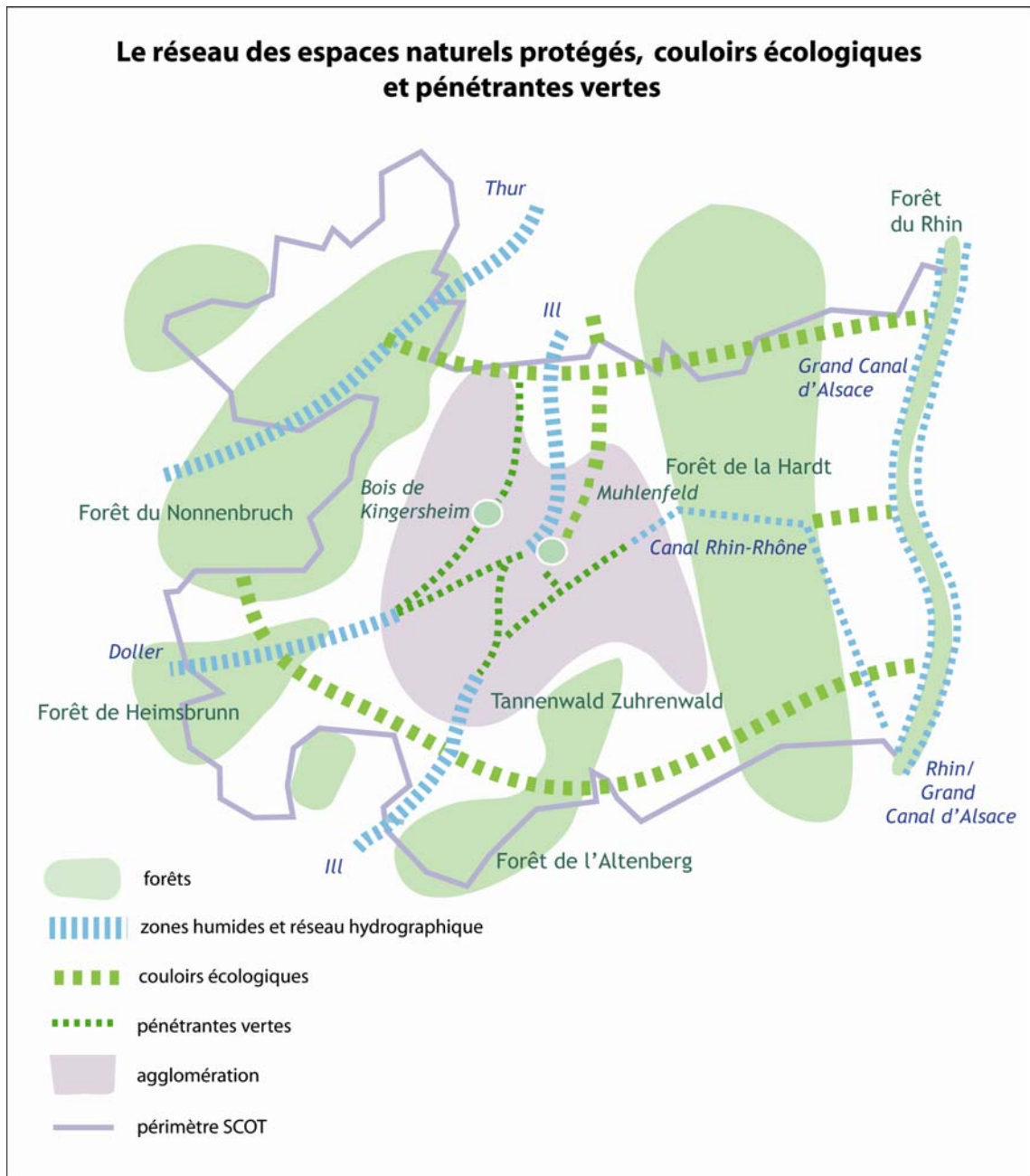
**Les coupures vertes** séparent les zones urbanisées proches les unes des autres qui pourraient se rejoindre. Elles consistent en milieux naturels ou agricoles divers (champs, boisements, jardins...).

**Les ensembles naturels inclus au sein des espaces d'agglomération.** Le Bois de Kingersheim et le Mühlenfeld constituent des espaces naturels aux portes de la ville centre. Ils offrent un apport appréciable de nature en ville ainsi qu'une ressource précieuse pour renforcer la qualité du cadre de vie des habitants. La vocation récréative de ces espaces est favorisée.

**Enfin, une part significative de l'espace agricole** est protégée en raison de sa valeur économique, naturelle et paysagère. Cet espace très diversifié est à protéger également dans l'optique d'y favoriser le développement de filières agricoles adaptées à une localisation périurbaine, en particulier les « filières courtes » végétales et animales.

Certains, parmi ces espaces agricoles, présentent des caractères spécifiques :

- des vignes (Berrwiller), qui sont strictement protégées ;
- des espaces de cultures diversifiées (collines du Sundgau), riches autant du point de vue de leur intérêt agricole et environnemental que par leurs paysages, et dont la pérennité, la viabilité agricole et la diversité sont protégées.



### 2.1.2 ... en assurant la mise en réseau des espaces naturels riches en biodiversité

Les forêts, les milieux humides et les fonds de vallées des cours d'eau principaux (rivières de la Doller, de l'Ill et de la Thur, du Quatelbach) composent les points d'appui d'une trame de milieux naturels riches par leur diversité paysagère, floristique et faunistique. La réalisation de couloirs écologiques faisant lien entre ces milieux naturels dessine le réseau d'espaces naturels de la Région Mulhousienne. Ce réseau pénètre en milieu urbain sous la forme de pénétrantes vertes et de coupures naturelles. La protection des milieux naturels et leur mise en réseau concrétise à l'échelle de la Région Mulhousienne la trame verte régionale définie par la Région Alsace.

Les couloirs écologiques ont vocation :

- à faciliter les échanges faunistiques et floristiques entre les grands ensembles naturels ;
- à offrir un réseau récréatif de promenades et de déplacements doux tout autour de la Région Mulhousienne ainsi qu'au cœur des espaces agglomérés ;
- à participer au maintien d'espaces naturels jusqu'au cœur des espaces urbanisés.

Ils s'appuient sur des éléments existants, protégés et étoffés pour compléter la continuité et la consistance du réseau :

- les cours d'eau ou ruisseaux et leurs ripisylves ;
- des bosquets, groupes d'arbres, haies et prairies permanentes qui, reliés entre eux, assureront la continuité des couloirs écologiques ;
- les sentiers et chemins existants.

### **2.1.3 ...en favorisant le maintien du cycle naturel de l'eau dans les nouveaux aménagements.**

Les extensions urbaines, les réhabilitations et les opérations de renouvellement urbain ou de reconversion de sites urbanisés veillent à intégrer, dès la conception, des principes d'aménagement et de construction, qui répondent au confort visuel et thermique des habitants ou des visiteurs et qui favorisent la biodiversité végétale et le maintien du cycle naturel de l'eau.

## **2.2 En valorisant les paysages**

L'armature paysagère est formée par :

- quelques repères monumentaux (clochers, tours, chevalements, etc...)
- les plans éloignés des Vosges et de la Forêt Noire,
- les grandes forêts de plaine, les espaces dégagés des plaines inondables,
- les collines du Piémont des Vosges et du Sundgau et leurs ensembles agricoles et boisés,
- les grandes entités agricoles,
- les espaces naturels à la périphérie des villages, notamment ceux comprenant des vergers traditionnels et des prairies,
- les ensembles végétaux accompagnant les cours d'eau.

L'objectif du SCOT est de sauvegarder la diversité et la qualité des paysages, qui constituent très souvent les interfaces entre les espaces artificialisés (espaces urbanisés, infrastructures...) et les grands ensembles naturels.



Par ailleurs, la protection des espaces naturels (chapitre 2.1), contribue également à la pérennité des grandes entités paysagères, à leur lisibilité et à leur homogénéité.

Parmi les paysages à sauvegarder et à valoriser, les milieux naturels formant le substrat des paysages de cours d'eau et de zones humides présentent un intérêt paysager particulier. Leur sauvegarde nécessite le maintien des prairies, ripisylves et boisements associés aux cours d'eau, notamment en les préservant vis-à-vis de l'extension des cultures agricoles, conformément aux SAGE et notamment dans le cadre des Gerplans.

La protection et la valorisation des espaces naturels et agricoles et du patrimoine paysager, tel que présenté dans les chapitres 2.1 et 2.2 du PADD, sont établies de manière à permettre la réalisation des infrastructures complétant le maillage routier de la Région Mulhousienne, mentionnées au chapitre 4.4.

## **2.3 En sauvegardant le patrimoine architectural et urbain**

La Région Mulhousienne livre, au travers des éléments de son patrimoine urbain et de ses ensembles urbains remarquables, des témoignages irremplaçables de sa mémoire et de son passé. Le patrimoine architectural et urbain remarquable fait d'ores et déjà l'objet de protections :

- monuments historiques classés ou inscrits à l'inventaire du patrimoine,
- Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP).

Au de-là de ces protections, l'objectif du SCOT est de sauvegarder au titre de leur intérêt pour le patrimoine de la Région Mulhousienne :

- les noyaux villageois, les uns ayant conservé leur structure originelle, les autres présentant des ensembles traditionnels homogènes ;
- les ensembles urbains remarquables, dont beaucoup sont liés à l'histoire industrielle (cité ouvrière et cités minières, architecture industrielle, quartiers mulhousiens) ;
- les ensembles associant éléments de patrimoine architectural et cadre paysager remarquable ;

Cette sauvegarde doit toutefois veiller à garder la possibilité d'accueillir des programmes correspondant aux besoins et aux modes de vie contemporains.

## **2.4 En prévenant les risques naturels technologiques et sanitaires**

### **2.4.1 Risques naturels et technologiques**

La Région Mulhousienne est plus particulièrement exposée :

- aux risques d'inondation par débordement des cours d'eau ou par rupture de digue ;
- aux risques de battement de la nappe phréatique dans les communes du Bassin Potassique, liés au croisement de plusieurs facteurs ;
- aux risques technologiques liés à la localisation sur son territoire d'installations classées ;
- aux risques de mouvements de terrains et de coulées de boue ;
- aux risques sismiques.

La prévention de ces risques est prise en charge par :

- les plans de prévention des risques d'inondation (PPRI)
- les plans de prévention des risques technologiques (PPRT)
- le plan de prévention des risques naturels lié aux remontées de nappe
- et toutes les autres dispositions préventives connues.

Le projet d'aménagement et de développement durable du territoire est établi en cohérence avec les contraintes de prévention des risques connus en 2006. L'objectif de SCOT vise à permettre l'évolution de ces contraintes avec l'amélioration de la connaissance des risques encourus.

Pour la préservation de la ressource en eau, le projet favorise les dispositions permettant de limiter l'imperméabilisation des sols générée par les pratiques agricoles et par l'urbanisation (voir 2.4.3).

#### **2.4.2 Risques de pollution atmosphérique et changement climatique.**

Le SCOT limite les effets de la pollution atmosphérique locale et régionale en favorisant le développement de transports en commun structurants pour le développement urbain et en permettant des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle et au transport routier de marchandises. Il contribue ce faisant à préserver et améliorer la qualité de l'air. Sa démarche s'inscrit en cohérence avec le plan régional pour le climat et la qualité de l'air (PRCOA) de la région Alsace.

Le SCOT contribue ainsi à limiter les émissions de gaz à effet de serre responsables du réchauffement climatique de la planète en favorisant l'urbanisation à partir d'un réseau structurant de transports en commun et en réduisant l'étalement urbain. Pour répondre mieux encore aux objectifs nationaux de diviser par quatre nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050, l'intégration de cette dimension dans la construction, la rénovation et la réhabilitation des bâtiments est également nécessaire.

Il est recommandé, pour les opérations de construction neuve ou de réhabilitation lourde de bâtiments publics, de bâtiments de plus de 5 000 m<sup>2</sup> de SHON et pour toutes les opérations d'aménagement :

- de prendre en compte un objectif de maîtrise des dépenses d'énergie et d'utilisation des énergies renouvelables,
- de faciliter l'usage des modes de transports alternatifs à la voiture et notamment du vélo par l'aménagement des espaces publics et l'intégration de stationnements bien conçus,

- de réaliser des études préalables d'approvisionnement en énergie permettant d'apprécier les avantages procurés par l'emploi d'énergies renouvelables.

Il est également recommandé d'encourager, pour toute construction nouvelle et pour toute réhabilitation, la mise en œuvre de solutions assurant un niveau de performance énergétique contribuant à préserver l'environnement.

Pour atteindre des densités d'habitat favorisant une compacité urbaine propre à répondre à une plus faible consommation d'espace et d'énergie et dans une certaine mesure à une meilleure qualité de vie, le SCOT encourage les documents d'urbanisme locaux et les opérations d'aménagement à prévoir ou permettre des formes urbaines adaptées. Ces recommandations viennent compléter les objectifs et orientations du projet contribuant à la définition d'une organisation spatiale durable (localisation et répartition des fonctions, desserte des espaces bâtis...).

### **2.4.3 Risques liés à l'imperméabilisation des sols**

Afin de limiter l'imperméabilisation des sols due à l'urbanisation, il est recommandé, pour les nouvelles opérations d'aménagement et les nouvelles constructions, de respecter un taux maximum d'imperméabilisation des sols. La mise en œuvre de dispositions compensatoires permettant d'améliorer les capacités de retenue d'eau à l'échelle de la parcelle est à encourager si les conditions de sols et de sous-sol le permettent.

### 3. Répondre aux besoins du développement urbain

Le projet de développement durable de la Région Mulhousienne s'inscrit pour les 15 ans à venir dans une perspective de développement et de croissance, en cohérence avec l'objectif de renforcement de l'attractivité économique et résidentielle de la Région Mulhousienne. Sans vouloir rétablir son poids économique et démographique vis-à-vis du département et de la région, cette perspective inverse les tendances récentes, caractérisées par un affaiblissement de ce territoire relativement au contexte dans lequel il s'inscrit.

- **Démographie et logement**

Le projet vise à répondre aux besoins résultant de l'évolution naturelle de la population (solde entre le nombre de naissances et de décès). Cette perspective, qui inverse la tendance caractérisée ces dernières décennies par un solde migratoire négatif, porte la population à un niveau évalué à 280 000 habitants en 2020.

Pour répondre à cette évolution, 24 000 logements supplémentaires doivent pouvoir être réalisés entre 2006 et 2020 inclus (construction de 22 500 logements et réaffectation de 1 500 logements vacants).

- **Développement économique et emploi**

L'objectif du SCOT est d'assurer la possibilité de renforcer la vocation de pôle d'activité et d'emploi de la Région Mulhousienne et son rayonnement sur l'Alsace du Sud et sur les territoires voisins. La perspective de croissance démographique porte la population active résidente à 124 000 personnes fin 2020. La perspective retenue pour l'économie et l'emploi est de pouvoir accueillir 1 emploi pour 1 actif résident, soit un total de 124 000 emplois fin 2020.

<b>Perspectives démographiques et économiques à l'horizon 2020</b>			
	nombre d'habitants	emplois	Surface urbanisée
1982	237 739	112 668	8 120 ha
<i>moy. annuelle 1983-2005</i>	+830	-121	+ 47 ha
2005	256 000	110 000	9 204 ha
<i>moy. annuelle 2006-2020</i>	+1 600	+933	+ 47 ha
2020	280 000	124 000	9 904 ha

## **3.1 En augmentant et améliorant l'offre de logements**

### **3.1.1 Objectifs quantitatifs**

Les perspectives du SCOT évaluent à 24 000 le nombre de logements à réaliser entre 2006 et 2020 (y compris par réaffectation de logements vacants), dont 22 500 logements neufs.

Afin d'assurer la production de ces logements, l'objectif prioritaire est, dans la mesure où c'est compatible avec les contraintes et délais d'aménagement :

- de mobiliser les possibilités de développement comprises dans les espaces déjà urbanisés : espaces de conversion urbaine et de renouvellement urbain, dents creuses, densification des centres urbains et des espaces desservis par les transports en commun en site propre.
- d'assurer la maîtrise des extensions urbaines à vocation dominante d'habitat, notamment en augmentant leur densité.

L'objectif consiste pour Mulhouse à réaliser un nombre de logements permettant le maintien du niveau de population existant, soit 6 600 logements entre 2006 et 2020 inclus. Ces logements mobilisent pour leur réalisation des possibilités de densification existantes, une partie des sites de conversion industrielle et des sites de renouvellement urbain.

La couronne verte et urbaine se dote des capacités lui permettant d'accueillir 10 200 logements au moins, tant par la réalisation d'extensions que par l'optimisation des espaces urbanisés existants. C'est notamment dans la partie nord de l'agglomération (Kingersheim-Wittenheim) qu'une part notable de ces logements seront réalisés. La proche ceinture sud-ouest de Mulhouse (Didenheim, Morschwiller-le-Bas) contribuera également de façon non négligeable à la réalisation de nouveaux logements. Les autres communes poursuivront de leur côté une croissance mesurée des logements, proportionnellement à leur taille.

Parmi les communes appartenant aux ensembles villageois, l'objectif est de réaliser de l'ordre de 5 700 logements environ. Parmi ces communes, ce sont celles localisées à proximité des axes potentiels de desserte TER ou tram-train qui assurent la part la plus significative du développement : Bollwiller, Staffelfelden et Zillisheim. Ottmarsheim renforce de son côté son poids démographique, concrétisant ainsi sa vocation à constituer le centre urbain principal de la Bande Rhénane. Pour les autres communes, le choix retenu est celui d'une croissance modérée par rapport à leur taille.

### **3.1.2 Objectifs qualitatifs**

Le marché de l'habitat connaît une forte évolution de la demande, qui se diversifie selon les étapes de la vie. Un marché de l'habitat attractif permet de nombreuses combinaisons entre plusieurs critères de choix, tels que formes de logement, modes d'habitat et types de localisations. Ainsi, toutes les étapes du parcours résidentiel sont assurées au sein du même bassin de vie.

C'est pourquoi le renforcement de l'attractivité résidentielle de la Région Mulhousienne s'appuie sur une production immobilière diversifiée :

- **Diversifier et répartir sur le territoire les produits immobiliers neufs.**

La diversification de l'offre de logements contribue à éviter la spécialisation résidentielle des espaces et permet de bien répartir sur l'ensemble du territoire la réponse aux demandes des différents types de ménages : jeunes, actifs, personnes âgées... La diversification de la production de logements se traduit notamment par la construction d'une part plus importante de maisons individuelles groupées et de petits immeubles collectifs comprenant de 2 à 8 logements. Cette catégorie constitue une offre intermédiaire entre les immeubles collectifs urbains, regroupant généralement plus de dix logements, et la maison individuelle. Elle permet de concilier certaines caractéristiques de l'habitat collectif (coût, économie d'espace) avec certains avantages des maisons individuelles (jardin individuel, moindre promiscuité avec le voisinage...). Représentant aujourd'hui 10% seulement de la construction neuve, la production de cette catégorie de logements est faible malgré l'intérêt qu'elle présente au yeux des ménages pour la diversité de l'offre résidentielle et pour l'économie d'espace qu'elle permet.

- **Mettre à niveau le parc de logements privés dégradés**

- Par la mise en œuvre de dispositifs d'amélioration de l'habitat ;
- Par la réintroduction sur le marché d'une centaine de logements vacants par an environ;
- Par la résorption des situations d'habitat insalubre;
- Par la restructuration du parc des logements-foyers.

- **Développer et répartir l'offre de logements sociaux**

Le parc social de la Région Mulhousienne ne répond que partiellement aux besoins en logements sociaux (plus de 5 000 demandes par an, dont moins de la moitié seulement sont satisfaites). Il est concentré sur Mulhouse (2 logements sur 3), alors que les besoins émanent de l'ensemble du bassin de vie. Certains quartiers concentrent un parc où sont fixés des foyers de difficultés.

Face à cette situation, l'objectif du projet est de :

- répondre aux besoins quantitatifs en poursuivant l'accroissement du parc (construction de logements neufs, acquisition-amélioration de logements existants, conventionnement de logements privés) ;
- répartir les logements sociaux dans toute la Région Mulhousienne ;
- poursuivre dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain le traitement des sites dégradés.

Cette perspective conduit à évaluer la production à 8 000 logements sociaux au minimum, soit un rythme de 530 logements par an environ, dont la répartition figure dans le tableau ci-dessous.

<b>Répartition de la production de logements sociaux</b>		
Mulhouse	Production de logts sociaux hors projets de renouvellement urbain	40 logts/an
Autres communes de + de 3 500 hab. en 2020	20% des résidences principales à l'horizon 2020	340 logts/an
Communes de - de 3 500 hab. en 2020	10% du nombre de logements neufs construits d'ici 2020	40 logts/an
Projets de renouvellement urbain (Mulhouse + autres communes)	-	110 logts/an
Ensemble Région Mulhousienne	-	530 logts/an

Sur le plan qualitatif, le logement social participe à la diversité de l'habitat. Afin de contribuer à la bonne intégration de l'habitat social, l'objectif est de :

- de produire un parc social diversifié, composé d'opérations de petite taille, bien intégrées à leur environnement urbain ;
- de recourir aux opérations d'acquisition-amélioration pour contribuer à résorber le parc vacant (en particulier à Mulhouse) et assurer une diffusion plus fine du parc social au sein du territoire (jusque dans les communes de petite taille).
- de substituer aux immeubles démolis, à l'occasion des opérations de renouvellement urbain de type « grand ensemble », des opérations et des immeubles de plus faible taille ;

## **3.2 En développant l'offre pour l'accueil d'activités**

### **3.2.1 Par la mise en œuvre d'une stratégie de développement économique**

La Région Mulhousienne se caractérise par l'ancrage historique de l'activité industrielle au cœur de son économie. Cette origine se traduit par un tissu industriel important, socle du bassin d'emploi, mais exposé aux mutations du système productif. La Région Mulhousienne a su diversifier ses sources de richesse économique en devenant un important pôle de services et Mulhouse est aujourd'hui d'abord et surtout un pôle tertiaire. Ces deux visages, l'activité industrielle très présente dans la partie est et nord du territoire, et le tertiaire plus

fortement localisé dans la partie centrale de l'agglomération, sont les deux facettes complémentaires du tissu économique de la Région Mulhousienne.

Aujourd'hui, l'économie de la Région Mulhousienne repose pour l'essentiel sur les filières traditionnelles, comme la construction automobile, la mécanique, la chimie et le textile mais aussi des activités émergentes, comme les technologies de l'information. Son économie est aujourd'hui impliquée par le développement de trois pôles de compétitivité :

- pôle « Véhicule du Futur » (Alsace Franche-Comté)
- pôle « Fibres Naturelles Grand Est »
- pôle « Innovation Thérapeutique » (Alsace).

En raison de sa dépendance vis-à-vis de son tissu productif, d'une part, et de l'emploi frontalier, d'autre part, la Région Mulhousienne est placée devant l'incertitude de son avenir économique.

Face à cette incertitude, l'objectif du SCOT vise à permettre une stratégie de développement économique conciliant deux axes complémentaires :

1. Pérenniser l'activité industrielle, ce qui suppose de réunir les conditions permettant aux activités de production de se diversifier, de se transformer et d'évoluer pour assurer leur compétitivité;
2. Favoriser un développement de type métropolitain, générant une croissance de l'activité tertiaire.

Afin de cerner les besoins résultant de la réalisation conjointe de ces deux axes de développement, deux scénarios ont été élaborés, traduisant les perspectives de croissance des emplois retenues par le projet de SCOT. Chacun correspond à la concrétisation plus marquée d'un axe par rapport à l'autre. Chacun est compatible aussi avec le principe de répartition entre développement des espaces déjà urbanisés et extensions urbaines.

#### **Scénario 1. « diversification industrielle »**

Ce scénario repose sur une croissance faisant appel à une part importante de développement des activités industrielles, technologiques et logistiques, qui représentent ici 30% de la croissance de l'emploi. Ce scénario mobilise d'ici 2020 la création de 242 ha de nouvelles zones d'activités (y compris pour répondre aux besoins de délocalisation d'activités existantes).

#### **Scénario 2. « développement métropolitain »**

Ce scénario repose sur une croissance tirée par le développement de l'activité tertiaire. La diminution de l'emploi industriel est tout juste compensée par le développement des emplois dans le domaine de la logistique. Ce scénario mobilise 175 ha de zones d'activités supplémentaires (y compris pour la relocalisation d'activités existantes).

Il ne s'agit pas pour le SCOT de choisir entre l'un de ces deux scénarios, mais d'assurer la possibilité pour chacun d'eux de se réaliser. C'est pourquoi les besoins maximaux d'accueil d'activités sont calés sur le scénario 1, qui génère les besoins d'extension les plus importants.

L'éventualité d'un accueil d'activités mobilisant pour leur implantation de fortes emprises d'un seul tenant ou se caractérisant par de faibles densités d'emplois, nécessite des possibilités de réponse adaptées, compris parmi les besoins exprimés pour chacun des 2 scénarios.



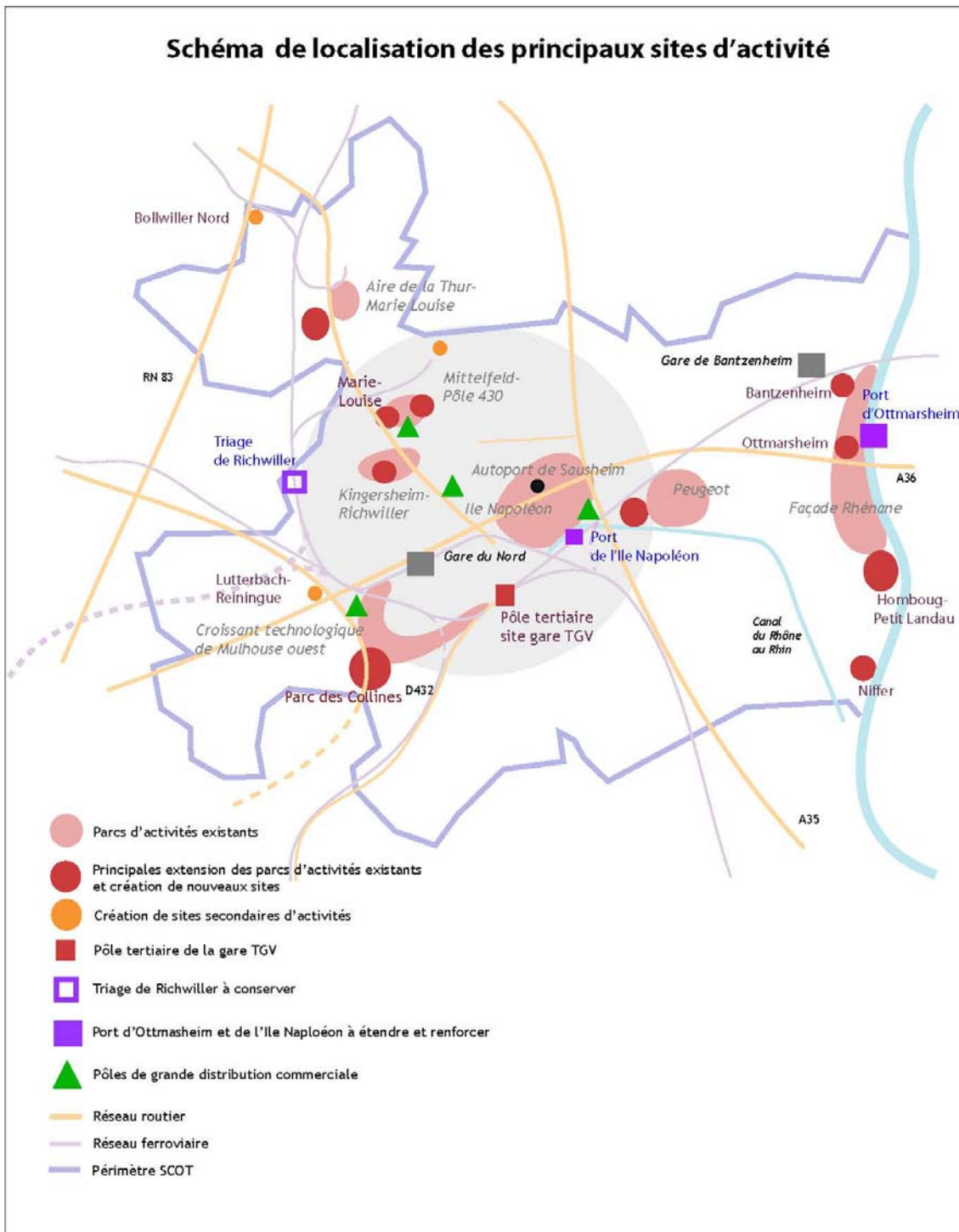
### **3.2.2 Par la création d'une gamme diversifiée d'offre foncière pour l'activité économique**

Pour favoriser le développement d'un tissu diversifié d'entreprises, c'est une offre globale, constituée d'éléments complémentaires qu'il est nécessaire de créer à l'échelle de la Région Mulhousienne, favorisant les synergies entre les différents visages de l'économie locale.

A cette fin, le SCOT organise l'accueil d'activités entre plusieurs grands types de localisations :

- **Au sein des espaces urbanisés existants, pour les activités compatibles avec ce mode de localisation**
  - dans les espaces urbains desservis par les Transports en Commun en Site Propre et dans les principaux centres urbains.
  - dans les grands sites de conversion urbaine dont l'aménagement est compatible avec une mixité de fonctions ou avec le maintien d'une vocation économique ;
  - dans les sites à vocation d'activités existants à pérenniser :
    - les grands parcs d'activités, sites ou ensembles de sites de grande taille, bénéficiant de dessertes optimales par les réseaux de communication (voirie rapide et/ou transport de fret ferroviaire et/ou transport fluvial).
    - les sites secondaires d'activités (sites de moyenne taille (12 à 20 ha), localisés de manière à valoriser les possibilités de desserte par voirie rapide et/ou par le réseau ferroviaire.
    - les sites d'intérêt local, de moyenne ou petite taille, répartis dans l'ensemble de la Région Mulhousienne.
  
- **Dans les espaces à urbaniser**
  - dans les extensions des grands parcs d'activités existants.
  - dans les sites secondaires d'activités à créer et dans les extensions des sites secondaires d'activité existants
  - dans les sites d'intérêt local à créer ou dans leurs extensions.

Une information préalable réciproque des administrations allemandes et françaises limitrophes est souhaitable préalablement à tout aménagement de zones susceptibles d'avoir des incidences notables sur l'Etat voisin.



### **3.2.3 Par la valorisation des atouts touristiques de la Région Mulhousienne**

Le tourisme dans la Région Mulhousienne est d'une part lié au tissu économique, en raison d'un développement considérable du tourisme d'affaire, générant des besoins en hébergement et en équipements réceptifs pour assurer rencontres professionnelles, congrès et séminaires. Profitant également de la vitalité de la vocation touristique alsacienne, elle est d'autre part liée à la valorisation des attracteurs touristiques que compte la Région Mulhousienne.

- Elle offre l'une des plus forte concentration européenne de musées et de collections se rapportant à l'histoire de la civilisation matérielle (musées « scientifiques et techniques », écomusée d'Alsace) ;
- Elle compte désormais un équipement supplémentaire avec le Bioscope ;
- Elle figure comme étape sur les parcours d'itinérance fluviale (canal Saône-Rhin) et de cyclotourisme (eurovéloroute des fleuves Nantes-Budapest et véloroute du Rhin).
- L'usine Peugeot est l'un des site du tourisme industriel les plus visités d'Alsace.

Le projet consiste à mieux profiter de la dynamique du tourisme alsacien et à valoriser le potentiel que représentent ses attracteurs touristiques. Avec l'arrivée des TGV, la mise en service du tramway, les restructurations des principaux musées techniques et l'ouverture du Bioscope, c'est l'ensemble de l'offre touristique qui est redéfinie, ce qui conduit à :

- renforcer l'attractivité du tourisme urbain, condition du développement du tourisme de séjour ;
- pérenniser et développer le tourisme d'affaire, en renforçant l'offre réceptive et l'offre d'hébergement dans les sites connectés au TGV (sites desservis par le tramway et le tram-train) ;
- renforcer la Région Mulhousienne comme étape de séjour touristique régional :
  - en s'appuyant sur l'amélioration d'image apportée par le TGV et le tramway pour mieux situer Mulhouse parmi l'offre touristique régionale ;
  - en s'appuyant sur le pôle formé par le Bioscope et l'Ecomusée d'Alsace pour développer l'offre d'hébergement touristique dans la partie nord de la Région Mulhousienne.
- développer plus généralement l'offre d'hébergement touristique dans la Région Mulhousienne en s'appuyant sur l'environnement touristique sud alsacien (proximité des Vosges et de la Forêt Noire, proximité de Bâle...).

### **3.2.4 Par le développement équilibré des différentes formes de commerce**

Représentant en 2005 environ 425 000 m<sup>2</sup> de surface de vente, le commerce assure dans la Région Mulhousienne un rôle économique majeur. Ses perspectives de croissance entre 2006 et 2020 sont estimées à 95 000 m<sup>2</sup> environ, soit 6 300 m<sup>2</sup> de croissance annuelle. L'équipement commercial est une expression forte de la vocation de pôle de services assurée par la Région Mulhousienne à l'échelle de l'Alsace du Sud. L'objectif est de favoriser son développement et son rayonnement sur l'Alsace du Sud et sur les territoires voisins.

Cette offre accuse toutefois un déséquilibre croissant entre les pôles de grande distribution localisés en périphérie et les commerces des centres ville et de proximité. L'offre commerciale sous ses formes diverses doit pouvoir se développer et évoluer en cohérence avec les perspectives de croissance démographique, l'évolution du pouvoir d'achat et des pratiques de consommation des usagers.

La localisation de l'équipement commercial et son développement assurent la complémentarité entre les différentes formes de commerces, en cohérence avec les objectifs de renforcement de l'organisation spatiale de la Région Mulhousienne. Ce développement équilibré conduit à :

- favoriser le développement du commerce dans les principaux centres urbains ainsi que les commerces de proximité ;
- limiter le nombre des pôles de grande distribution aux 4 existants : Mulhouse-Bourzwiller, Mulhouse Dornach, Ile Napoléon (Illzach-Sausheim) et Kingersheim-Wittenheim.
- permettre la transformation et l'évolution des 4 pôles de grande distribution tout en limitant leur extension de manière à y localiser au plus 50% des surfaces de vente supplémentaires de la Région Mulhousienne, soit environ 47 000 m<sup>2</sup> maximum, soit encore 60 ha environ, réserves comprises.
- limiter fortement les implantations commerciales hors des pôles de grande distribution existants et des centres urbains à renforcer.

### **3.3 En accueillant les grands équipements**

Si Mulhouse est en situation d'accueillir une part significative d'équipements d'agglomération, renforçant son caractère métropolitain et son attractivité, les grands équipements d'agglomération ont aussi vocation à se localiser parmi les autres espaces de la Région Mulhousienne, comme le montre l'exemple des équipements culturels d'Illzach, Kingersheim ou Rixheim. Ainsi, l'implantation de nouveaux équipements culturels ou de loisirs ou remplissant d'autres vocations dans les communes de la couronne verte et urbaine est souhaitable pour répondre aux objectifs de développement équilibré et de renforcement de l'attractivité de la Région Mulhousienne.

Préférentiellement, ils s'implantent :

- dans les centres villes de Mulhouse et de Wittenheim ou dans leur proximité, participant à leur renforcement et le cas échéant à leur élargissement;
- dans les sites majeurs de conversion urbaine ;
- dans les sites de renouvellement urbain ;
- dans les espaces de desserte des transports en commun en site propre.

La Région Mulhousienne présente d'autre part plusieurs sites formant des grands pôles d'équipements, assurant une vocation spécialisée :

- plaine de l'III à Mulhouse-Brunstatt pour les équipements sportifs et de loisirs ;
- campus universitaire de Mulhouse-Brunstatt pour la formation supérieure et la recherche ;
- Fonderie à Mulhouse pour la formation supérieure et la recherche ;
- Hasenrain et Moenchsberg à Mulhouse-Brunstatt pour les équipements de soins.

L'objectif du SCOT consiste à pérenniser et renforcer ces pôles en y localisant préférentiellement les nouveaux équipements de vocation comparable ou complémentaire à l'existant.

### 3.4 En assurant une gestion économe de l'espace

La Région Mulhousienne s'est distinguée, au cours des années 80 et 90, par une consommation foncière faible eu égard à son poids économique et démographique, et comparée aux autres territoires alsaciens. Ceci s'explique en partie par un développement moins soutenu qu'ailleurs. D'un autre côté, la Région Mulhousienne a été exposée à une forte mutation économique et industrielle, qui s'est soldée par un nombre de sites désaffectés à réemployer proportionnellement plus élevé qu'ailleurs en Alsace, ce qui a eu pour effet de limiter dans une certaine mesure l'urbanisation de sites naturels ou agricoles. Le potentiel généré par ces espaces de conversion urbaine et de friches représente en 2006 près de 250 ha. Sa mobilisation, qui est une priorité du projet de SCOT, contribuera à limiter considérablement les effets de la pression foncière sur l'étalement urbain.

L'objectif du SCOT est de renforcer l'attractivité et les capacités de développement de la Région Mulhousienne, tout en maîtrisant la consommation foncière générée par les extensions urbaines. Dans cette optique, les objectifs pour la répartition des logements et des activités au sein du territoire sont les suivants :

- **répartition de la construction de logements** : 60% au moins au sein d'espaces urbanisés existants, 40% au plus en extensions.
- **répartition de l'accueil des activités** : 60% des emplois supplémentaires au moins sont localisés au sein des espaces urbanisés existants, 40% au plus en extensions.
- **Les surfaces d'extension à mobiliser pour répondre aux besoins d'habitat** sont de l'ordre de 450 ha. Ces surfaces comprennent les besoins liés aux équipements collectifs.
- **Les surfaces d'extension à mobiliser pour l'activité** sont de l'ordre de 250 ha.

A ces surfaces s'ajoutent des réserves permettant de disposer d'un choix de localisations suffisamment ouvert et de marges de manoeuvre permettant d'anticiper suffisamment les temps souvent longs précédant l'aménagement des terrains. Ces réserves sont fixées à 250 ha pour l'habitat et 490 ha pour les activités, soit 740 ha au total.

Le projet porte par conséquent les extensions à prévoir à environ 700 ha au total (soit environ 47 ha par an) auxquels s'ajoutent 740 ha environ de réserves. Au total, les extensions à prévoir et les réserves représentent 1429 ha. La superficie possible pour les extensions effectives est donc de 700 hectares, superficie « plafond » à ne pas dépasser entre 2006 et 2020 inclus.

Leur localisation et les conditions de leur ouverture à l'urbanisation sont définies dans le DOG.

Cet objectif permet :

- un rythme d'extension maintenu faible, en même temps qu'un développement plus soutenu pour la démographie et l'économie de la Région Mulhousienne.

- une augmentation de la densité moyenne de la population rapportée aux surfaces urbanisées, alors qu'elle était en diminution aux cours des deux décennies précédentes ;
- une augmentation de la densité moyenne des emplois rapportée aux surfaces urbanisées.

## **4. Diversifier l'offre de transport**

L'amélioration de l'offre de déplacements renforce l'unité de la Région Mulhousienne et fédère la diversité de ses composantes tout en contribuant à limiter l'étalement urbain.

L'objectif est de développer une offre diversifiée, afin d'équilibrer entre eux les modes de déplacements pour :

- offrir un large choix de possibilités de se déplacer ;
- contribuer à limiter la dépendance énergétique et l'effet des émissions polluantes sur le réchauffement climatique, en proposant des alternatives à la circulation automobile et au transport de marchandises par les poids lourds.
- contribuer à renforcer les synergies entre les différentes composantes formant la Région Mulhousienne
- rendre plus compétitives les possibilités d'accessibilité externes, que ce soit par route, par chemin de fer, par voie fluviale ou par les airs.

### **4.1 En favorisant l'intermodalité**

Les déplacements urbains sont structurés dans la Région Mulhousienne autour d'un maillage de pôles d'échanges.

Le projet consiste à développer le maillage des pôles d'échanges et à renforcer les capacités d'échanges multimodaux, notamment par la qualité et la fréquence des dessertes en transports en commun et par l'amélioration de leur accessibilité à pied et en vélo. Il favorise les possibilités de transfert entre les voitures et les transports en commun, notamment en apportant des facilités de stationnement à proximité des pôles d'échanges intermodaux principaux, qui proposent l'offre intermodale la plus étendue, et plus généralement des gares et des stations de transport en commun en site propre.

### **4.2 En poursuivant dans la durée le développement du réseau de transports en commun**

Le projet renforce l'offre de transports en commun par l'extension du réseau en site propre et le redéploiement du réseau des bus urbains. Ce développement s'appuie notamment sur le réseau ferroviaire de transport de voyageurs.

#### **4.2.1 Développer le réseau de transports en commun en site propre**

Le développement d'un réseau urbain de transport en commun en site propre connecté au réseau ferroviaire de transport de voyageurs constitue un axe structurant pour le développement et l'aménagement durable de la Région Mulhousienne. Le projet privilégie en effet des options permettant de favoriser une organisation spatiale et un développement urbain articulés aux stations et aux gares existants ou en projet. Il vise également à renforcer l'articulation entre la Région Mulhousienne et les territoires voisins, en favorisant le développement du réseau de tram-train et de l'offre de transport ferroviaire régionale (TER).

S'agissant du réseau futur de transport en commun en site propre, le projet indique les options de TCSP encore à l'étude, laissant ouvertes les différentes alternatives afin de préserver leur faisabilité à terme :

- localisation des prolongements de lignes de réseau de tramway ;
- localisation des gares susceptibles d'être créées par la mise en œuvre à terme de nouvelles lignes de tram-train sur les voies ferrées existantes ;
- localisation de nouvelles dessertes de tramway, de tram-train ou de train nécessitant la création d'infrastructures ou d'équipements (gares) pour les axes de desserte en direction de Thann-Kruth, Guebwiller, Ensisheim, Altkirch, Fribourg et Bâle.

#### **4.2.2 Redéployer le réseau des bus urbains**

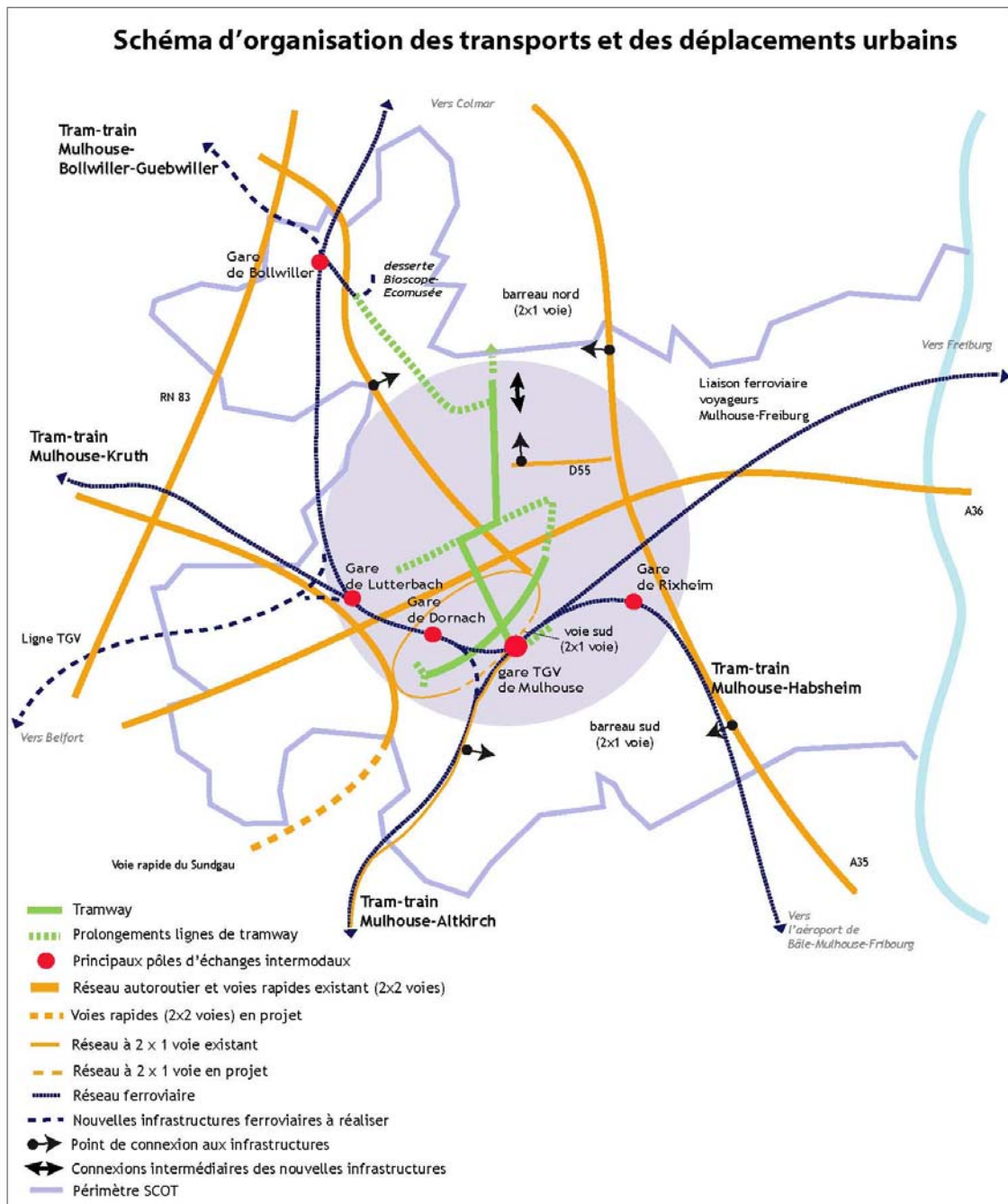
Le renforcement de l'offre de transports en commun en site propre constitue le signe le plus fort d'un rééquilibrage entre les différents modes de déplacements. Parce qu'il génère un infléchissement important du système de déplacements urbain, il se complète par l'extension de l'ensemble du réseau de transports en commun pour une desserte fine du territoire, dans une logique de rabattement sur les lignes en site propre, par la dessertes des nouveaux espaces urbains (habitat, activités), l'extension aux parcs d'activités économiques des dessertes existantes, la possibilité à terme de dessertes transversales complétant les dessertes radiales.

### **4.3 En développant les modes doux**

Afin de renforcer les possibilités de déplacements sans voiture, les parcours cyclables et piétons sont rendus plus attractifs et plus sûrs. Dans cette optique :

- un réseau d'itinéraires cyclables structurants à vocation de déplacements quotidiens et de loisirs est constitué à l'échelle de la Région Mulhousienne. Il assure la continuité intercommunale des parcours, la desserte cohérente des espaces urbains et offre des possibilités de promenade (loisirs) ;
- une meilleure place est donnée à la marche à pied par des cheminements piétonniers sûrs, lisibles et attractifs aménagés vers les grands équipements scolaires et universitaires, culturels et sportifs, les centres urbains, les arrêts des transports collectifs urbains, les gares de tram-train et de TER.





#### 4.4 En complétant le maillage de voiries

Les besoins en déplacements font apparaître la nécessité de compléter le maillage routier de la Région Mulhousienne pour l'accessibilité externe d'un certain nombre de sites. Les orientations concernant le maillage routier assurent :

- une desserte plus efficace de la gare TGV et renforçant ainsi l'accessibilité en voiture du pôle d'échange plurimodal principal ;
- une desserte plus efficace du parc des expositions de Mulhouse, et par conséquent la diminution des flux traversant la ville ;
- une meilleure accessibilité des zones d'activités nord de la Région Mulhousienne, et par conséquent la limitation des trafics urbains de poids lourds et des nuisances qu'ils génèrent;
- une meilleure accessibilité externe de la partie sud et sud ouest de l'agglomération ;
- une meilleure accessibilité de l'hôpital du Moenchsberg, notamment pour les véhicules d'urgence;
- la connexion de la voie rapide d'Altkirch, inscrite dans le SCOT du Sundgau, avec le contournement ouest de Mulhouse.

Les barreaux nord et sud n'ont pas vocation à générer le développement de nouveaux sites d'urbanisation. Au contraire, leur vocation les destine plutôt à s'en tenir éloignés et à recueillir le report de trafics nuisants pour les riverains qui les subissent aujourd'hui.

Enfin, des solutions aux difficultés persistantes soulevées par la connexion entre la voie sud et la voie de contournement ouest de Mulhouse sont à étudier. Il en est de même pour la déviation d'Ungersheim, pour laquelle une solution satisfaisante du point de vue environnemental doit être dégagée, notamment en ce qui concerne l'éloignement vis-à-vis des secteurs habités.

## **4.5 En se connectant aux réseaux européens**

Située dans la partie méridionale du Rhin Supérieur, la Région Mulhousienne est localisée au sein d'un espace où s'articulent :

- couloir rhénan ;
- porte nord ouest de la Suisse ;
- axe Rhin-Rhône, formant liaison entre couloir rhénan et couloir rhodanien ;

Cette localisation situe la Région Mulhousienne avantageusement au sein du maillage européen des communications. Le projet vise à valoriser cet atout par des possibilités d'amélioration des infrastructures existantes et la réalisation d'infrastructures nouvelles, afin d'assurer la mise à niveau de l'offre de destinations et d'accessibilité, totalement nécessaire dans le contexte européen d'aujourd'hui. Le projet de développement et d'aménagement du territoire comprend par conséquent :

- Les lignes TGV Est et TGV Rhin-Rhône, pour désenclaver la Région Mulhousienne sur le plan du réseau ferroviaire à grande vitesse et diminuer sensiblement la durée des voyages en direction de Paris et de Lyon;
- La liaison ferroviaire Mulhouse-Müllheim, dans une optique de liaison ferroviaire mixte (voyageurs-frêt) jusqu'à Chalampé, de transports de voyageurs jusqu'à Müllheim. Cette liaison assurera notamment la connexion entre les réseaux de transports ferroviaires rapides français (TGV) et allemands (ICE), fournira un meilleur accès à l'offre de transport ferroviaire voyageurs du réseau allemand et renforcera la relation avec Fribourg;

- La « troisième voie » ferrée (axe ferroviaire Strasbourg-Basel), destinée à augmenter les capacités ferroviaires voyageurs et fret et à permettre le report sur le rail d'une partie du trafic de marchandises transitant par l'A35 ;
- La desserte par les transports collectifs de l'Euroairport Bâle-Mulhouse-Freiburg, afin de fournir pour l'accès à l'aéroport une alternative réelle à l'utilisation de la voiture individuelle, et placer la gare de Mulhouse et les autres gares du réseau ferroviaire comme points d'accès à l'offre de destination aéroportuaire.
- L'aérodrome de Habsheim et Rixheim constitue un atout pour le développement économique local. Le SCOT vise à conforter cette vocation du site.

## **4.6 En offrant des alternatives pour le transport de marchandises**

Le transport camionné de marchandises est en forte augmentation, contribuant significativement aux nuisances générées par le trafic routier. En valorisant ses voies fluviales et son réseau ferroviaire, la Région Mulhousienne contribue à offrir une alternative au transport routier de marchandises.

- Les sites d'activités existants ou futurs bénéficiant d'une desserte ou d'une possibilité de desserte ferroviaire ou bien mouillés par une voie fluviale sont à mobiliser de préférence pour les activités utilisant ces modes de transport pour leurs expéditions ou pour leur approvisionnement.
- Le projet consiste à maintenir les possibilités de renforcement des lignes ferroviaires Mulhouse-Chalampé et Strasbourg-Bâle et à réserver les voies désaffectées (ancien réseau de Mines de Potasse d'Alsace) à un usage ferroviaire.
- Les possibilités de traitement logistique du fret sont étendues :
  - par le renforcement des capacités de traitement du port d'Ottmarsheim et par la pérennisation et le renforcement du port de l'Île Napoléon ;
  - par le maintien et la valorisation du triage ferroviaire de Richwiller, espace à réserver à un usage ferroviaire.
- Les embranchements ferroviaires existants ou leur emprise sont préservés, afin d'assurer des possibilités de desserte ferroviaire des sites d'activités.
- Sur le plan du transport fluvial, la possibilité d'une valorisation économique de la liaison fluviale Rhin-Rhône par l'augmentation du gabarit de l'infrastructure est préservée.