

Schéma de Cohérence Territoriale de la Région Mulhousienne

Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)

SCOT approuvé le 25 mars 2019

SCOT approuvé par délibération du Conseil d'Agglomération du 25 mars 2019



Sommaire

Introduction

AXE 1 : UN TERRITOIRE METROPOLITAIN AU SEIN DU SUD ALSACE ET DE LA GRANDE REGION EST, INSCRIT AU CŒUR DE L'EUROPE

1.1 Développer les fonctions métropolitaines de Mulhouse, pour affirmer la position de la Région Mulhousienne dans le grand territoire	7
1.2 Renforcer les grandes infrastructures de transport pour assurer l'ancrage de la Région Mulhousienne au cœur de l'Europe et dans la région Grand Est	8
1.2.1 Améliorer la liaison avec l'Euroairport et Bâle et pérenniser l'aérodrome	8
1.2.2 Renforcer la connexion ferroviaire de la Région Mulhousienne aux grands territoires	8
1.2.3 Accompagner le développement du fret ferroviaire et fluvial	10
1.3 Renforcer la coopération et la cohérence d'aménagement avec les territoires voisins	11
1.4 Accroître l'attractivité économique : production, services et innovation	11
1.4.1 Favoriser le développement de l'industrie et conforter le développement des activités tertiaires	12
1.4.2 Recentrer le développement des activités sur les espaces stratégiques.....	12
1.4.3 Développer une offre foncière diversifiée et optimisée, à court, moyen et long terme pour l'activité économique .	15
1.4.4 Accroître la qualité urbaine et environnementale des espaces existants et futurs	15
1.4.5 Soutenir l'économie agricole locale et valoriser les initiatives contribuant au développement d'une agriculture de proximité, de production et/ou plus respectueuse de l'environnement.....	16
1.5 Assurer un développement équilibré et raisonné du commerce	17
1.5.1 Conforter les centralités et pôles commerciaux présents sur le territoire	17
1.5.2 Respecter les équilibres commerciaux du territoire et favoriser la cohérence entre le développement commercial et l'organisation territoriale	18
1.5.3 Mettre en valeur et moderniser les pôles commerciaux structurants	18
1.6 Conforter les atouts touristiques de la Région Mulhousienne	19
1.7 Pérenniser et renforcer les grands équipements, leviers de structuration du territoire.....	20

AXE 2 : UN TERRITOIRE EXEMPLAIRE D'UN POINT DE VUE ENVIRONNEMENTAL

2.1 Contribuer à l'objectif d'atteinte du facteur 4 de réduction des GES	21
2.1.1 Limiter la consommation d'énergie et la précarité énergétique grâce notamment à une meilleure articulation entre déplacement et urbanisme.....	22
2.1.2 Optimiser et développer les réseaux de chaleur.....	22
2.1.3 Développer les énergies renouvelables sur le territoire	23

2.2 Préserver et conforter la charpente naturelle et paysagère	23
2.2.1 Préserver les espaces agricoles, naturels et forestiers, pour un cadre de vie de qualité	23
2.2.2 Préserver les éléments supports de biodiversité et remettre en bon état les continuités écologiques	24
2.2.3 Prendre en compte la trame verte et bleue définie à l'échelle régionale, en trouvant la bonne articulation entre enjeux de préservation de la biodiversité et enjeux d'aménagement	25
2.2.4 Intégrer les aménités paysagères et environnementales dans les espaces urbanisés et notamment dans les opérations d'aménagement	26
2.3 Offrir un cadre de vie de qualité	27
2.3.1 Préserver et mettre en valeur les éléments qui font l'identité et la qualité patrimoniale et paysagère	27
2.3.2 Traiter et soigner les entrées de ville et portes d'entrée du territoire existantes et à venir	27
2.3.3 Sauvegarder le patrimoine architectural et urbain	28
2.4 Réduire le rythme d'artificialisation des sols	29
2.5 Préserver et gérer durablement les ressources	31
2.5.1 Gérer durablement l'extraction des ressources minérales	31
2.5.2 Préserver et gérer durablement la ressource en eau	31
2.6 Réduire la vulnérabilité du territoire aux principaux risques et aux impacts du changement climatique	32
2.6.1 Prévenir les risques d'inondations par l'application du PGRI et des PPRI existants, en prenant comme référence la crue centennale	32
2.6.2 Préserver les zones humides et limiter l'imperméabilisation des sols	32
2.6.3 Agir pour limiter les risques de ruissellement et de coulées de boues	32
2.6.4 Agir pour adapter le territoire au changement climatique	32
2.6.5 Prendre en compte les risques technologiques	32
2.7 Réduire la vulnérabilité du territoire aux pollutions et nuisances	33
2.7.1 Maîtriser l'exposition des populations aux polluants atmosphériques	33
2.7.2 Résorber les points noirs sonores présents sur le territoire	33
2.7.3 Anticiper la gestion des déchets en lien avec le développement du territoire	33

AXE 3 : UN TERRITOIRE STRUCTURE ET EQUILIBRE

3.1 Renforcer la structure du territoire pour en assurer sa lisibilité et son efficience tant économique qu'environnementale	34
3.1.1 Penser le développement urbain en fonction de l'organisation territoriale, prioritairement dans les communes structurantes (au regard notamment de la desserte en transport en commun) et dans les sites les plus accessibles au sein des communes, pour minorer les déplacements et le recours à la voiture individuelle	34
3.1.2 Assurer les complémentarités entre composantes de la Région Mulhousienne	36

3.2 Maintenir une dynamique de croissance de population et de production de logements neufs en cohérence avec l'organisation territoriale	37
3.2.1 Viser une croissance démographique ambitieuse et réaliste	37
3.2.2 Loger les 13 000 ménages supplémentaires	38
3.2.3 Diversifier l'offre résidentielle et les formes d'habitat	39
3.3 Fonder le développement du territoire sur la solidarité entre les communes	40
3.3.1 Réduire les concurrences infra territoriales	40
3.3.2 Développer les coopérations et les complémentarités	40
3.3.3 Soutenir les politiques et projets nécessaires à un développemnet concerté de la Région Mulhousienne	41
3.3.4 Mettre en place un dispositif pérenne et commun de suivi de la mise en œuvre du SCoT	41
3.4 Structurer le développement urbain à partir d'un réseau de transports en commun (TC) optimisé	41
3.4.1 Optimiser et développer le réseau de transports en commun	42
3.4.2 Anticiper les évolution du réseau de transport en commun structurant à court, moyen et long terme	42
3.4.3 Améliorer l'accessibilité tous modes aux transports en commun (intermodalité)	43
3.4.4 Localiser le développement urbain (logements, équipements, services et si possible emplois) au plus près des transports en commun structurants	44
3.4.5 Améliorer l'accessibilité en transport en commun dans les sites et communes à enjeux	44
3.5 Développer les mobilités durables alternatives ou complémentaires à la voiture individuelle et bénéfiques à la santé publique	45
3.5.1 Augmenter la part des déplacements de proximité et intensifier l'usage des modes actifs (marche, vélo, ...)	45
3.5.2 Mieux organiser le stationnement automobile pour améliorer la qualité de vie	45
3.5.3 Prévoir des espaces pour le développement du covoiturage	45
3.6 Mieux articuler les modes des déplacements en complétant le maillage de voirie	46
3.7 Renforcer l'attractivité territoriale par des communications électroniques performantes	46

Introduction

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, un des premiers aéroports français et un des seuls étant tri national (partagé avec Bâle), le TER200 Strasbourg/Bâle, le TGV Rhin Rhône inscrivent 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, la Région Mulhousienne présente de nombreux attraits touristiques et paysagers et bénéficie de la proximité des Vosges, de la Forêt Noire et du Jura Suisse, et de la richesse d'un patrimoine bâti original mais surtout d'un exceptionnel réseau de sites muséographiques.

Ses difficultés sont pourtant réelles. Si le caractère industriel de son économie perdure, 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, dans celui d'une nouvelle région structurée par les pôles urbains égrainés sur un axe Est-Ouest allant de Reims à Strasbourg, la Région Mulhousienne subit les difficultés liées à une mutation économique inachevée. Le statut de sous-préfecture de Mulhouse a longtemps limité 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, 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, la transition énergétique et la capacité à tirer parti des synergies avec Strasbourg et du rayonnement de Bâle donneront à la Région Mulhousienne, et notamment à Mulhouse, un nouveau souffle et doivent ainsi renforcer sa vocation de pôle rayonnant à l'échelle du Sud Alsace et du Nord Franche-Comté. Son développement économique nécessite le maintien de sa fonction productive et industrielle qui passe par le renforcement des filières existantes et par 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, création, numérique, énergie...) et le renforcement des fonctions métropolitaines qui se jouent à l'échelle de sa ville centre. La solidité de son développement provient 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.

Située à l'articulation entre les collines sundgauviennes et la plaine d'Alsace, la Région Mulhousienne se caractérise également par des espaces naturels et agricoles riches qui constituent un atout certain pour l'attractivité du territoire et la qualité de son cadre de vie. Le périmètre du SCoT comprend notamment une partie des ensembles naturels majeurs d'Alsace (Ile et forêt du Rhin, forêt de la Hardt, collines du Sundgau, vallée alluviales, etc). La préservation des espaces naturels et agricoles de premier plan est un enjeu important pour l'avenir de la Région Mulhousienne, en termes d'environnement (biodiversité, eau, risques), d'économie (agriculture, sylviculture, énergie) et de foncier (gestion durable des capacités de développement). L'attractivité territoriale et résidentielle de la Région Mulhousienne passe aussi par la valorisation de ce patrimoine naturel à travers la trame verte et bleue.

Par ailleurs, le territoire est engagé depuis plus de dix ans dans des réflexions et actions en faveur de la réduction des émissions des gaz à effet de serre (GES) et des consommations d'énergie et l'adaptation aux changements climatiques

qui se traduit notamment par la mise œuvre du Plan Climat. L'agglomération mulhousienne entend poursuivre et entrer plus concrètement encore dans la transition énergétique en faisant contribuer le SCoT à la mise en œuvre de son « Plan stratégique et opérationnel de la transition énergétique » et plus largement des objectifs du Schéma Régional Climat Air et de la COP 21.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) du SCoT traduit le projet de territoire pour la Région Mulhousienne à l'horizon 2033.

Le PADD du SCoT révisé entend en particulier porter une stratégie d'aménagement pour un territoire plus durable et mieux préparé au changement climatique. Il reprend pour cela certaines orientations du SCoT en vigueur et en adapte d'autres en fonction des évolutions démographiques, économiques, sociétales et environnementales constatées depuis sa mise en œuvre :

- il propose une stratégie de développement urbain et d'aménagement à l'horizon 2033. Celle-ci vise notamment à conforter et renforcer le rayonnement de l'agglomération mulhousienne dans le grand territoire,
- il développe une stratégie d'adaptation du territoire aux évolutions de l'appareil économique,
- il s'appuie sur les dynamiques portées par plusieurs grands projets structurants, tel que les TGV, le raccordement ferroviaire à l'EuroAirport et les réseaux de transports en commun urbains mais aussi sur le formidable potentiel hérité de l'histoire industrielle de Mulhouse avec les sites de la Fonderie et DMC,
- il propose 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 la précarité énergétique des ménages,
- il contribue à réduire les émissions de GES 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.

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

- La construction d'un territoire métropolitain au sein du Sud Alsace et de la région Grand Est,
- L'affirmation d'un territoire exemplaire d'un point de vue environnemental,
- Le développement d'un territoire structuré et équilibré.

AXE 1 : UN TERRITOIRE METROPOLITAIN AU SEIN DU SUD ALSACE ET DE LA GRANDE REGION EST, INSCRIT AU CŒUR DE L'EUROPE

Par le poids de sa population, seconde agglomération du Grand Est, de ses emplois et des fonctions urbaines qu'elle accueille, la Région Mulhousienne joue aujourd'hui un rôle de premier plan à l'échelle du Sud Alsace, de la Grande Région mais aussi dans le paysage trinational.

Son attractivité et son rayonnement doivent être confortés par l'accueil en son cœur de fonctions structurantes à une échelle plus large et notamment à celle de la Grande Région Est.

1.1 Développer les fonctions métropolitaines de Mulhouse et affirmer la position de la Région Mulhousienne dans le grand territoire

Le territoire du SCoT est frontalier avec deux pays européens parmi les plus dynamiques économiquement. Il est donc au centre de potentialités d'échanges et de coopérations avec l'agglomération trinationale de Bâle et le Sud du Pays de Bade et entend renforcer sa visibilité européenne.

La Grande Région Est n'est pas construite sur le modèle d'une métropole centrée et de ses périphéries, mais plutôt comme une imbrication entre métropoles denses, villes diffuses et grands espaces à dominante rurale. La Région Mulhousienne est, après l'Eurométropole de Strasbourg, la seconde agglomération la plus peuplée de la grande Région avec près de 270 000 habitants. Les liens internes à la Grande Région sont à cultiver pour constituer un réseau d'agglomération puissant construit sur un mode coopératif, notamment à l'échelle de la plaine d'Alsace.

Afin de peser à l'échelle européenne, et notamment au sein de la région métropolitaine tri-nationale du Rhin Supérieur, Mulhouse, Strasbourg et Colmar ont fait le choix de conjuguer leurs efforts en matière de développement économique et universitaire, transports, promotion de leur territoire dans le cadre d'une stratégie métropolitaine.

Il s'agit d'améliorer ou de créer des connections aux principaux centres politiques, économiques et universitaires situés en France, en Allemagne et en Suisse, et désormais aussi à l'échelle de la Grande Région Est, de Luxembourg et de Bruxelles.

Il convient de souligner le rôle majeur de l'Université de Haute Alsace qui, fort de ses enjeux économiques et sociaux, sera amenée à se développer dans les prochaines années.

Pour renforcer son rôle métropolitain, la Région Mulhousienne développe et conforte les coopérations avec les territoires voisins :

- La grande région qui réunit dorénavant l'Alsace, la Lorraine et la Champagne-Ardennes,
- Le pôle métropolitain qui regroupe Mulhouse, Colmar et Strasbourg,
- Les deux Eurodistrict comme espaces de coopération transfrontalière entre les agglomérations de Mulhouse, de Colmar, de Fribourg et de Bâle,
- Les bassins de vie limitrophes du Sud Alsace (dont la Communauté d'Agglomération des Trois Frontières) et Nord Franche Comté.

1.2 Renforcer les grandes infrastructures de transport pour assurer l'ancrage de la Région Mulhousienne au cœur de l'Europe et dans la Grande Région

La Région Mulhousienne est avantageusement située 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 régional et européen d'aujourd'hui. Dans ce cadre, le SCoT soutient notamment les projets de renforcement des dessertes stratégiques ferroviaires et aériennes, avec un souci de prise en compte des incidences environnementales.

1.2.1 Améliorer la liaison avec l'Euroairport et Bâle et pérenniser l'aérodrome

Pour pouvoir assurer la compétitivité et l'attractivité de la Région Mulhousienne, le raccordement ferroviaire de l'Euroairport est un enjeu majeur. Des solutions opérationnelles à différentes échelles devront être mises en œuvre. L'accès ferroviaire à l'aéroport constituera une alternative réelle à l'utilisation de la voiture individuelle et placera la gare de Mulhouse et les autres gares du réseau ferroviaire comme points d'accès à l'offre aéroportuaire.

L'aérodrome de Habsheim-Rixheim constitue une infrastructure aéronautique structurante et un atout économique et touristique. Par conséquent, le projet de territoire cherche à le pérenniser.

1.2.2 Renforcer la connexion ferroviaire de la Région Mulhousienne aux grands territoires

Cette ambition vise à compléter le réseau ferroviaire (TGV, TER) pour renforcer les liaisons régionales, nationales et transfrontalières. L'étoile ferroviaire de Mulhouse est actuellement composée des infrastructures suivantes : Mulhouse-Colmar-Strasbourg, Mulhouse-Bâle, Mulhouse-Belfort, Mulhouse-Thann-Kruth, Mulhouse-Müllheim, la gare de triage Mulhouse nord et les embranchements ferroviaires réservés aux entreprises (dites installations terminales embranchées, ITE) de Richwiller et de l'Île Napoléon. Elle est reliée à la gare de Bantzenheim deuxième gare de fret d'Alsace et au port d'Ottmarsheim, troisième port fluvial français.

Elle constitue le support de nombreux projets de développement à soutenir pour affirmer le positionnement du territoire sur le corridor européen Mer du Nord-Méditerranée et au croisement des liaisons à grande vitesse Nord-Sud et Est-Ouest européennes. Les objectifs sont de :

- garantir et améliorer les **performances de l'étoile ferroviaire de Mulhouse et l'efficacité de la gare centrale** comme hub de correspondances régionales,
- permettre la réalisation de la **2^{ème} de la phase de la branche Est de la LGV Rhin Rhône** en site propre (Mulhouse/Lutterbach/Reiningue), pour obtenir des temps de parcours encore plus compétitifs de Mulhouse vers Paris Gare de Lyon, Lyon et vers les villes de la Méditerranée,
- adapter le faisceau ferroviaire de la gare de Mulhouse,
- assurer les réservations foncières pour permettre la **réalisation à terme d'un évitement ferroviaire long, sur l'axe ferroviaire Strasbourg-Mulhouse**. Elle sera 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,

Révision du Schéma de Cohérence Territoriale de la Région Mulhousienne

- permettre la réalisation d'évitements le long de la voie ferrée unique existante entre Mulhouse et Thann/Kruth et Mulhouse/Chalampé. La liaison ferroviaire Mulhouse-Müllheim s'inscrit à terme dans la logique de création d'une offre TER directe permanente entre Mulhouse et Fribourg de manière à arrimer le territoire mulhousien à celui du territoire du Sud Bade.

Cet axe doit également continuer à assurer la connexion entre les réseaux de transports ferroviaires rapides français (TGV) et allemands (ICE) et à fournir un meilleur accès à l'offre de transport ferroviaire aux voyageurs du réseau allemand et à renforcer la relation avec Fribourg,

- permettre la **remise en service d'un transport collectif performant entre Guebwiller et Bollwiller.**

Schéma d'organisation des transports collectifs et projets d'infrastructures



1.2.3 Accompagner le développement du fret ferroviaire et fluvial

La Région Mulhousienne est positionnée sur le corridor européen Mer du Nord-Méditerranée et les chargeurs peuvent y avoir accès par la gare fret de Mulhouse Nord et par le port d'Ottmarsheim. Cette position stratégique est donc à préserver, à valoriser et à développer. Mais le transport camionné de marchandises reste en forte augmentation, contribue significativement aux nuisances générées par le trafic routier (pollution, bruit, saturation de la circulation, ...). Une connexion aux axes de transit européens majeurs pourrait déboucher sur un développement de la filière entreposage et distribution et de l'activité des manutentionnaires. En valorisant ses voies fluviales et son réseau ferroviaire, la Région Mulhousienne contribue à offrir une alternative au transport routier de marchandises.

Dans cette perspective, il convient de :

- veiller à une bonne coexistence des trafics voyageurs (TGV, TER 200, TER) avec les trains de fret sur l'axe Mulhouse-Colmar en permettant la création d'évitements ferroviaires dynamiques,
- mobiliser ou permettre la mobilisation des sites d'activités existants ou futurs – Ottmarsheim, Île Napoléon, Gare du Nord, Richwiller, Amélie, Marie Louise, PSA, Port de Mulhouse Rhin ... - bénéficiant d'une desserte ou d'une possibilité de desserte ferroviaire ou bien mouillés par une voie fluviale de préférence pour les activités utilisant ces modes de transport pour leurs expéditions ou pour leur approvisionnement,
- préserver les voies désaffectées (ancien réseau de Mines de Potasse d'Alsace de Richwiller) pour un usage ferroviaire ainsi que les embranchements ferroviaires réservés aux entreprises, également dénommés « installations terminales embranchées » (ITE, fer) non utilisées à Île Napoléon,
- étendre les possibilités de traitement logistique du fret par :
 - le renforcement des capacités de traitement du port d'Ottmarsheim (réalisation d'un 3^{ème} terminal portuaire) et par la pérennisation et le renforcement du port de l'Île Napoléon et PSA,
 - le maintien et la valorisation du triage ferroviaire de Richwiller, espace à réserver à un usage ferroviaire.
- préserver les embranchements ferroviaires existants ou leur emprise, afin d'assurer des possibilités de desserte ferroviaire des sites d'activités,
- permettre le développement du transport fluvial de marchandises notamment pour les grandes industries du sillon Rhône-Rhin, dans le cadre d'une coopération sur les projets portuaires rhénans,
- améliorer de la desserte ferroviaire pour le fret et accroître la capacité de la ligne Mulhouse-Müllheim (création d'évitements le cas échéant) pour accompagner la mixité fret / voyageurs et la connexion Rheintalbahn,
- permettre la réalisation à long terme, d'un raccordement ferroviaire en rive sud du port de l'Île Napoléon, permettant aux convois de marchandises venant de la gare de Bantzenheim de se diriger directement vers le triage de la gare de marchandises de Mulhouse (gare du Nord) et vers Bâle (ligne Mulhouse-Bâle),
- préserver la possibilité à long terme (voire très long terme) de passer le canal du Rhône au Rhin à grand gabarit sur les tronçons ne l'étant pas encore. Cette position se traduira par la préservation des espaces naturels et agricoles non urbanisés afin de constituer une véritable coulée verte accompagnant le canal et valorisant le territoire.

1.3 Renforcer la coopération et la cohérence d'aménagement avec les territoires voisins

La Région Mulhousienne souhaite développer les coopérations et les complémentarités interterritoriales. Elles passent par le dialogue et le partage d'une vision d'avenir du territoire en matière de transport, d'économie, d'habitat, de trame verte et bleue, de commerce, de gestion de la ressource en eau et des risques d'inondations Le Sud Alsace est composé de plusieurs pôles urbains rapprochés et fortement interconnectés. La coordination à l'échelle du Sud Alsace apparaît indispensable notamment en ce qui concerne les espaces économiques et commerciaux stratégiques. La cohérence est recherchée pour les espaces dont le rayonnement dépasse les limites d'un SCoT.

La mise en œuvre de cette volonté s'inscrit notamment dans le renforcement de la démarche interSCoT au niveau haut-rhinois, voire alsacien pour construire et porter une vision partagée d'un aménagement durable du territoire. Les liens et la cohérence d'aménagement avec les SCoT limitrophes sont à tisser plus particulièrement :

- SCoT des cantons de Huningue et Sierentz,
- SCoT du Sundgau,
- SCoT Thur-Doller,
- SCoT Rhin Vignoble Grand-Ballon.

La région Mulhousienne souhaite également s'inscrire également davantage dans le dialogue avec l'Allemagne et la Suisse, avec notamment le partage de projets transfrontaliers (ex : IBA Basel, Festival du jardin de Neuenburg-am-Rhein, projet de corridors écologiques transfrontaliers, etc).

1.4 Accroître l'attractivité économique : production, services et innovation

L'objectif du SCoT est basé sur une stratégie de développement économique conciliant deux axes complémentaires :

- Pérenniser l'activité industrielle, en réunissant les conditions permettant aux activités de production de se diversifier, de se transformer et d'évoluer pour assurer leur compétitivité et en permettant de nouvelles installations,
- Favoriser un développement de type métropolitain, générant une croissance de l'activité tertiaire.

Il s'agit de favoriser une meilleure articulation entre activités tertiaires et industries qui permettra d'attirer des industries nouvelles en particulier haut de gamme, la présence de certains services pouvant conditionner la présence d'activités industrielles.

1.4.1 Favoriser le développement de l'industrie et conforter le développement des activités tertiaires

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.

L'économie industrielle 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).

Aujourd'hui, l'arrivée du numérique impacte tous les métiers du commerce et de l'ingénierie, et crée de nouvelles potentialités. La Région Mulhousienne s'est déjà engagée dans cette transition numérique et doit la poursuivre en continuant de favoriser l'émergence des industries créatives et numériques. La volonté de créer un pôle numérique en Alsace a donné naissance au projet KMØ, situé au sein de l'ancien site industriel de la Fonderie à Mulhouse. De la même manière le site DMC doit se transformer progressivement en devenant le porte-drapeau de l'économie créative. Ils doivent favoriser l'émergence de futures startups, la création d'un nouveau monde numérique et créatif, le développement de projets innovants et de nouvelles technologies.

1.4.2 Recentrer le développement des activités sur les espaces les plus stratégiques

La Région Mulhousienne dispose de près de 70 zones d'activités. Certaines sont de grande taille, d'autres d'ampleur nettement plus limitée. Certaines accueillent des entreprises leader, d'autres ont plutôt une vocation artisanale locale. Certaines présentent des disponibilités foncières, mais à des termes différents. Enfin, certaines sont soumises à des contraintes réglementaires spécifiques, d'autres sont des friches à réhabiliter. Le tissu est assez peu lisible en l'état et les zones d'activités en raison de leur ancienneté ou de l'attention dont elles ont fait l'objet, présentent des qualités très différentes. Certaines affichent un haut degré d'ambition, d'autres sont très dégradées.

Afin que les espaces d'activités retrouvent toute leur attractivité et afin de promouvoir au mieux l'image économique de la Région Mulhousienne, un travail de hiérarchisation a permis de faire ressortir les zones d'activités les plus stratégiques qui seront prioritaires en matière de développement, d'implantation et d'aménagement. L'objectif est de pouvoir maintenir et renforcer la vocation productive du territoire situé au cœur du marché européen en proposant des sites lisibles, facilement constructibles et très accessibles. Les autres zones d'activités relèvent d'un enjeu de développement local.

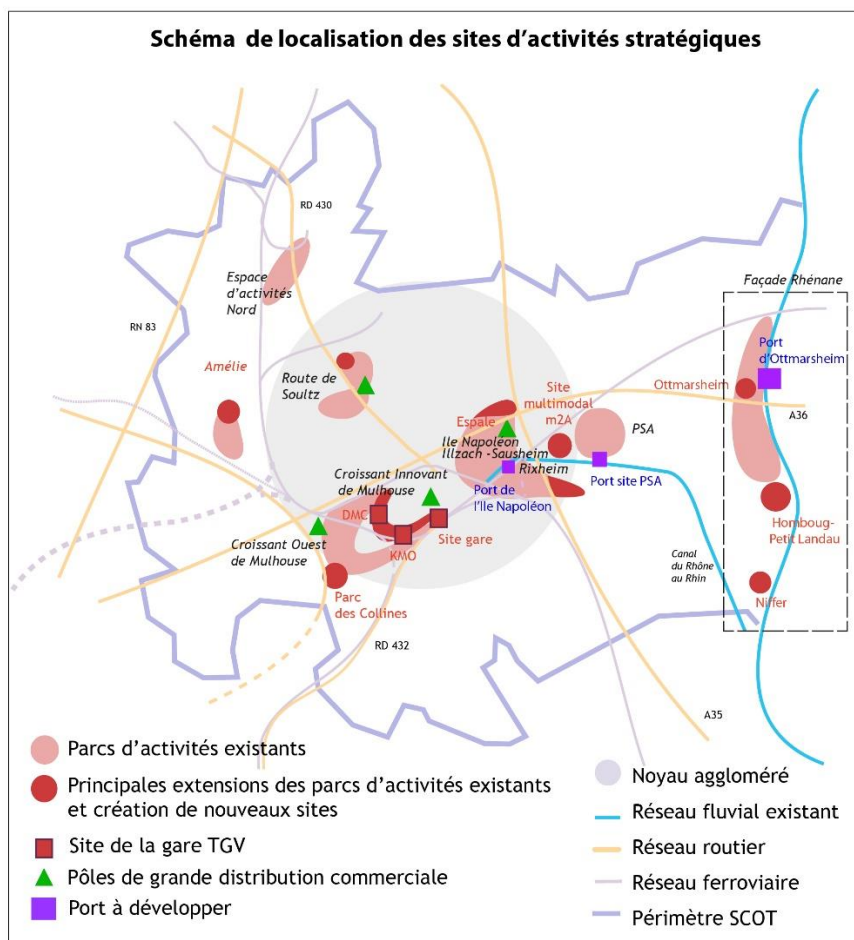
Le projet de territoire s'appuiera principalement sur le rayonnement de **quatre espaces économiques d'intérêt supérieur**, de niveau régional ou national, et **six grands espaces économiques stratégiques pour l'attractivité économique** (cf. schéma ci-après des sites d'activités les plus stratégiques).

La Région Mulhousienne doit veiller au maintien et au développement de quatre grands sites économiques d'intérêt supérieur dont le rayonnement est régional voire national :

- « le croissant innovant de Mulhouse » est formé de trois sites internes à la ville centre. Il se distingue par une valeur singulière basée sur des projets spécifiques et une dimension stratégique amenée à s'affirmer au cours du temps :
 - la ZAC Gare : cet espace s'inscrit pleinement dans la volonté d'élargir, redynamiser la ville centre et de consolider la vocation de pôle métropolitain du Sud Alsace. Cet espace vise l'accueil de fonctions tertiaires supérieures,
 - la Fonderie : cet espace a vocation à constituer le fondement d'un «cluster numérique» et un site dédié à l'innovation,
 - le site DMC : ce site symbolise les nouvelles relations entre les espaces urbains et les activités et témoigne de «l'économie créative», et plus généralement émergente, qui se développe sur le territoire.
- le site PSA, constitué du site occupé par l'usine PSA Peugeot-Citroën et d'une réserve foncière attenante dénommée « Site multimodal m2A ». Ce site majeur de portée régionale en termes d'emplois, bénéficie d'une connectivité remarquable aux autoroutes, au fer et potentiellement au fluvial,
- « le pôle chimie », constituée des usines Solvay et Butachimie et des réserves foncières attenantes, vouée à se développer suite à un appel à projet national,
- « les ports de Mulhouse-Rhin », constitués des 2 terminaux du port d'Ottmarsheim et d'Ile Napoléon, des réserves foncières destinées à accueillir un éventuel 3ème terminal dans la continuité du port actuel d'Ottmarsheim et des réserves foncières destinées à accueillir, à une échéance plus longue, un 4ème terminal sur Niffer lorsque le 3ème terminal sera réalisé.

Six autres grands espaces économiques sont stratégiques à l'échelle du territoire ou du Sud Alsace :

- « Le croissant ouest de Mulhouse », formé du Parc des Collines (I et II), du Parc de la Mer Rouge, du site gare du Nord/Rhodia et de l'espace d'activités de Didenheim : il constitue un pôle diversifié à dominante tertiaire mais également à vocation commerciale (secteur de la Mer Rouge), technologique et productive (les Collines) et artisanale (espaces d'activités de Didenheim). Il dispose d'une offre foncière avec une bonne accessibilité routière et visibilité en entrée ouest d'agglomération,
- « La Route de Soultz », composée de l'ensemble Pôle 430/Kaligone, du site d'activités Jeune Bois et de la zone de Richwiller/Kingersheim : il constitue un pôle à dominante commerciale côtoyant des activités industrielles et artisanales, avec des enjeux de requalification et de modernisation,
- L'espace d'activités de l'Île Napoléon Illzach/Sausheim/Rixheim, formé des zones d'Illzach, Sauheim et Rixheim : il constitue un pôle à la fois commercial et industriel et il dispose d'une offre foncière avec une bonne accessibilité routière et visibilité en entrée Est d'agglomération,
- « La Façade Rhénane » formant un ensemble industriel le long du Rhin : site de portée régionale en termes de stratégie portuaire et d'emplois. Ce pôle industriel, en lien direct avec l'espace portuaire, dispose d'une offre foncière très importante et d'une bonne connectivité tant autoroutière, ferroviaire que fluviale,
- L'espace d'activités Nord de l'agglomération, composé de l'Aire de la Thur et du Parc d'activités Marie-Louise : il présente des capacités foncières intéressantes, avec possibilité d'un embranchement fer pour le carreau,
- Le site « Amélie » correspondant au carreau minier de Wittelsheim : il présente un potentiel foncier important en frange ouest du territoire, connectable au fer, avec des enjeux de requalification de friches. Une partie de la friche serait mobilisable pour une reconversion économique.



1.4.3 Développer une offre foncière diversifiée et optimisée, à court, moyen et long terme pour l'activité économique

Les disponibilités foncières pour l'activité économique n'ont pas la même valeur selon qu'elles soient morcelées ou d'un seul tenant ; qu'il s'agisse de petites surfaces ou de grandes emprises. Dans la Région Mulhousienne, il y a une carence d'offres foncières de grande taille, susceptibles de convenir à de grandes implantations, notamment industrielles. Faute de grandes emprises, le territoire du SCOT ne pourra pas accueillir certaines activités économiques. Le projet de territoire vise donc à l'identification et à la mise sur le marché de grandes parcelles (supérieures à 5 ha) disponibles, que ce soit à court terme ou à plus long terme.

Pour favoriser le développement d'un tissu diversifié d'entreprises, c'est une offre foncière globale et complémentaire qu'il est nécessaire de créer à l'échelle de la Région Mulhousienne, en favorisant les synergies entre les différents visages de l'économie locale, en identifiant les secteurs pressentis pour des activités économiques spécifiques tout en répondant à l'objectif global de modération de la consommation foncière.

La Région Mulhousienne se caractérise par un nombre important de friches économiques qui peuvent contribuer significativement à la modération de la consommation foncière par une remobilisation d'une partie de ces friches industrielles et commerciales. Le potentiel de reconversion de ces espaces mutables est ainsi estimé à environ 100 ha. Aussi, le volume foncier nécessaire pour les extensions à vocation d'activités est estimé à 235 ha (en sus de ces 100 ha).

En complément des espaces stratégiques définis ci-dessus, le SCOT a vocation à permettre le maillage du territoire par de petites zones d'activités à vocation artisanales et industrielles.

1.4.4 Accroître la qualité urbaine et environnementale des espaces existants et futurs

La faible qualité des espaces publics et du bâti, l'emprise de stationnement très importante, des voiries sous ou sur dimensionnées selon les cas, une composition urbaine peu efficace en termes de déplacements sont autant de caractéristiques constatées pour beaucoup de zones économiques du territoire. S'y ajoutent les incidences sur l'environnement (pollution des sols, croissance des déplacements en voiture faute de desserte par les transports collectifs...).

Or, la promotion d'un cadre plus qualitatif (image de la zone, services aux entreprises, accessibilité et transports, qualité paysagère, etc.) constitue un atout pour le développement économique.

Le SCoT vise à rendre plus attractives les zones d'activités existantes et à venir en travaillant, à l'échelle des projets, sur :

- la possibilité de proposer des schémas de principe d'amélioration de certaines zones ciblées, notamment en matière d'accessibilité,
- les possibilités de densification,
- les possibilités de mutualisation du stationnement et de services,
- les principes paysagers qui favorisent l'attractivité économique et la biodiversité,
- les possibilités d'amélioration de la gestion des eaux pluviales,
- la possibilité d'une desserte en transports en commun selon la vocation et les usages de la zone.

1.4.5 Soutenir l'économie agricole locale et valoriser les initiatives contribuant au développement d'une agriculture de proximité, de production et/ou plus respectueuse de l'environnement

Les activités agricoles font partie du bien commun et il en va du projet de territoire de préserver les capacités de production de l'agriculture locale par la mise en œuvre d'une stratégie économique prenant également en compte la vocation agronomique du territoire de la Région Mulhousienne.

Depuis l'approbation du Plan Climat, l'agriculture durable est apparue comme un axe important de la politique de développement durable de l'agglomération mulhousienne. L'agriculture urbaine et périurbaine ouvre des opportunités en termes de nouveaux débouchés économiques locaux pour une agriculture davantage connectée à son territoire. Les bénéfices se traduisent aussi en termes climatiques, car les circuits courts sont nettement moins carbonés que les produits de l'agro-industrie importés, en termes d'emplois locaux car le maraîchage est assez consommateur de main d'œuvre voire en termes d'utilisation du foncier puisque des cultures maraîchères hors sol peuvent être développées sur des terrains en friche. L'agriculture périurbaine durable constitue ainsi une opportunité à ne pas manquer pour le territoire.

Le SCoT défend une agriculture productrice de richesses et de richesse locale. Le projet de territoire vise à pérenniser l'agriculture céréalière et d'élevage, qui est ancrée sur le territoire mulhousien. Il entend aussi faciliter les besoins de diversification des filières et valoriser les initiatives permettant de promouvoir les filières courtes ainsi que le développement d'une agriculture périurbaine respectueuse de l'environnement dans ses pratiques culturelles.

Pour ce faire, le SCoT vise à infléchir l'artificialisation massive des terres agricoles et à assurer leur protection de façon pérenne. Il permet également l'évolution et la modernisation des exploitations agricoles, voire la création de nouvelles exploitations, en facilitant les sorties d'exploitation en dehors des espaces urbanisés.

1.5 Assurer un développement équilibré et raisonné du commerce

L'activité commerciale du territoire est un atout important, vecteur d'emploi et d'attractivité. En revanche, compte tenu de la densité élevée de l'armature de la grande distribution alimentaire et non-alimentaire sur le territoire mulhousien, de la croissance démographique faible et du déclin structurel du commerce physique traditionnel, il y a peu aujourd'hui de potentiel pour le développement de nouvelles surfaces commerciales, ou pour l'émergence de nouveaux pôles commerciaux, hors offre très spécifique. Le développement commercial doit donc être appréhendé de manière qualitative en maîtrisant fortement la consommation de foncier à vocation commerciale, il doit permettre la différenciation et l'accroissement de l'attractivité du territoire mulhousien au côté de l'agglomération trinationale de Bâle. Trois axes doivent permettre la modernisation globale du système commercial de la Région Mulhousienne :

1.5.1 Conforter les centralités et pôles commerciaux présents sur le territoire

La Région Mulhousienne dispose d'une armature commerciale déjà bien développée, constituée de centralités urbaines (cœur d'agglomération et quartiers de Mulhouse, centres villes et centre-bourgs) et de pôles périphériques. Il s'agit de conforter les pôles commerciaux existants, en limitant la constitution de nouveaux pôles commerciaux aux nouveaux quartiers de ville nécessitant le développement d'une offre de proximité de type centralité commerciale.

Les commerces, artisanats et services sont facteurs d'attractivité des cœurs de ville. A ce titre, les créations nouvelles de boutiques et galeries marchandes accueillant de telles activités doivent être localisées préférentiellement dans les centralités et non dans les périphéries.

Réciproquement, les pôles de périphérie doivent pouvoir accueillir des commerces dont le rayonnement (régional, ou, dans certains cas, départemental) correspond à la typologie actuelle du pôle. Ces implantations ne doivent toutefois pas nuire au maintien d'une offre commerciale de proximité au sein des centralités urbaines. De surcroît, l'implantation au sein de centralité doit être privilégiée par défaut : une implantation en périphérie ne devrait être liée à la dimension et / ou à la logistique indispensables au fonctionnement du commerce.

Dans les zones d'activités économiques jouxtant les pôles commerciaux périphériques, l'implantation de commerces n'est pas souhaitée pour réserver le foncier disponible aux activités industrielles, artisanales ou tertiaires qui contribuent également à l'attractivité économique du territoire.

Le SCoT encourage les transferts de commerces isolés ou dégradés vers des pôles commerciaux existants dans l'objectif de conforter ceux-ci et de concentrer et de mutualiser les flux de clientèle au sein de ces secteurs. La résorption des friches commerciales et la recomposition des pôles sur eux-mêmes plutôt qu'en extension constituent un objectif pour l'ensemble du territoire.

1.5.2 Respecter les équilibres commerciaux du territoire et favoriser la cohérence entre le développement commercial et l'organisation territoriale

Le premier enjeu est de maintenir ou de faire des centralités urbaines la localisation préférentielle de la fonction commerciale. Pour ce faire, il faut favoriser la cohérence et les complémentarités entre les périphéries et les centralités urbaines.

Le SCoT vise à maintenir chaque pôle périphérique dans sa typologie actuelle, à savoir un rayonnement d'agglomération, intercommunal, communal ou de quartier correspondant respectivement aux pôles dits :

- « majeurs » (grands pôles de périphérie existants : Wittenheim/Kingersheim, Illzach/Sausheim, Mulhouse-Dornach/Morschwiller-le-Bas),
- « intercommunaux » (pôles de périphérie avec une locomotive alimentaire supérieure à 2 000 m² et des surfaces commerciales contiguës),
- « de proximité » (pôles de périphérie de plus de 5 unités commerciales et artisanales)
- « spécifiques » (pôles développant une offre commerciale très ciblée : Cité de l'Habitat, aire de service autoroutière, pôle de transfert) .

Le SCoT veille à ce que le développement des pôles périphériques, et notamment des grandes surfaces et des galeries, ne fragilise pas les centralités urbaines et les commerces en place dans celles-ci.

Pour s'assurer d'un bon équilibre et d'une cohérence d'aménagement entre les différentes centralités et pôles commerciaux, il est opportun de préciser et quantifier les objectifs et conditions du développement commercial via le Documents d'Orientations et d'Objectifs (DOO) ainsi qu'un Document d'Aménagement Artisanal et Commercial (DAAC).

1.5.3 Mettre en valeur et moderniser les pôles commerciaux structurants

Les pôles commerciaux structurants (cœur d'agglomération, pôles majeurs et pôles intercommunaux) doivent être modernisés et mis en valeur pour favoriser leur attractivité et les emplois qu'ils génèrent.

Les zones commerciales d'entrée de ville et les pôles structurants obsolètes ou dégradés doivent à ce titre faire l'objet d'une attention et d'une exigence particulière en matière de qualités urbanistique, architecturale et paysagère.

1.6 Conforter les atouts touristiques et culturels de la Région Mulhousienne

Le tourisme dans la Région Mulhousienne est étroitement lié au tissu économique, en raison d'un développement 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, il doit d'autre part être renforcé par la valorisation des attracteurs touristiques de la Région Mulhousienne.

Cette dernière offre l'une des plus fortes concentrations européennes de musées et de collections se rapportant à l'histoire de la civilisation matérielle (musées « scientifiques et techniques », écomusée d'Alsace).

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).

Elle dispose avec l'usine Peugeot d'un des sites de tourisme industriel les plus visités d'Alsace et avec le jardin zoologique et botanique d'un des principaux zoos de France.

Le projet consiste à mieux profiter de la dynamique du tourisme alsacien et à valoriser le potentiel que représentent ses attracteurs touristiques, ce qui conduit à :

- développer les sites touristiques majeurs existants, notamment les musées (musée de l'automobile, du chemin de fer, de l'impression sur étoffes...), la Grande Destination d'Ungersheim/Pulversheim (qui réunit trois 3 sites, Ecomusée Parc du petit Prince et Carreau Rodolphe) et le parc zoologique et botanique de Mulhouse,
- renforcer l'attractivité du tourisme urbain, condition du développement du tourisme de séjour,
- valoriser les différentes formes de tourisme (urbain, culturel, industriel, de loisirs ...) et notamment 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 ;
- s'appuyer sur le pôle formé autour de l'Ecomusée d'Alsace (Grande Destination d'Ungersheim/Pulversheim) pour développer l'offre 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, de la Forêt Noire et de Bâle...),
- conforter les infrastructures sur lesquelles s'appuie le tourisme (site gare, offre de transports, offre d'hébergement, équipements...),
- pérenniser les golfs de la région mulhousienne (Hombourg, Wittelsheim et Chalampé).

L'agglomération connaît un véritable dynamisme culturel dont témoigne, le Parc des expositions et des congrès de Mulhouse, la Filature qui accueille chaque année des spectacles d'envergure et des compagnies internationales et le maillage en équipements culturels (théâtres Sinne et Poche Ruelle), un café-théâtre (L'entrepôt), une salle de concert pour les musiques nouvelles (Noumatrouff), des salles de spectacles (Eden, Tival, Espace 110, la Passerelle...), des cinémas).

Avec l'implantation de la structure de promotion culturelle Motoco, sur le site DMC à Mulhouse, l'agglomération voit son attractivité culturelle se développer et se diversifier. En 2017, le Centre Europe de Mulhouse accueillera les 1 400 élèves du Conservatoire de musique, danse et art dramatique de Mulhouse.

Le projet consiste ainsi à conforter le développement culturel de l'agglomération et à valoriser le potentiel que représentent ses attracteurs.

1.7 Pérenniser les grands équipements, leviers de structuration du territoire

La Région Mulhousienne présente plusieurs sites formant de grands pôles d'équipements spécialisés notamment :

- pour la formation supérieure et la recherche, l'Université de Haute-Alsace : le secteur Fonderie-Campus universitaire de Mulhouse-Brunstatt. Il s'agit de permettre le développement de l'UHA et d'affirmer ses liens avec les autres sites universitaires régionaux et avec le tissu économique du Sud Alsace et des territoires voisins y compris transfrontaliers.
- pour les grands pôles de santé : le Moenchsberg et le Hasenrain à Mulhouse-Brunstatt, la Fonderie et le Marché à Mulhouse ;
- pour les équipements sportifs et de loisirs : la plaine de l'Ill et le Centre sportif régional à Mulhouse-Brunstatt, la plaine de la Doller à Mulhouse-Bourtzwiller, la plaine sportive du Waldeck à Riedisheim et le village sportif à Wittenheim.

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.

Plus généralement, le SCoT vise à conforter l'offre en équipements et en service à la population et localiser les nouveaux équipements et services au plus près des pôles de densité (cœur d'agglomération et communes noyaux) et des transports en commun selon une logique hiérarchisée.

Les équipements tertiaires régionaux ou d'agglomération ont vocation à s'inscrire dans le cœur d'agglomération pour renforcer son caractère métropolitain et son attractivité. Il en est de même pour les équipements d'échelle « agglomération », ces derniers ayant de surcroît vocation à être localisés également dans les villes noyaux à l'image des équipements culturels d'Illzach, Kingersheim ou Rixheim.

Ainsi, l'implantation de nouveaux équipements sportifs, culturels ou de loisirs dans les villes noyaux d'échelle d'agglomération est possible si elle répond aux objectifs de développement équilibré et de renforcement de l'attractivité de la Région Mulhousienne.

D'une manière générale les équipements structurants s'implantent préférentiellement :

- dans les centres villes de Mulhouse et des villes noyaux, participant à leur renforcement et le cas échéant à leur élargissement,
- dans les sites majeurs de reconversion urbaine ou de renouvellement urbain,
- dans les espaces de desserte des transports en commun structurants.

Les équipements moins structurants, d'échelle plus locale (intercommunale, communale) ont vocation à s'implanter plus largement sur le territoire dans un esprit de proximité, y compris dans les bourgs-relais et les villages.

AXE 2 : UN TERRITOIRE EXEMPLAIRE D'UN POINT DE VUE ENVIRONNEMENTAL

En tant que territoire déjà fortement engagé sur les questions climatiques et environnementales, et du fait d'un développement métropolitain et urbain significatif à l'échelle régionale, la Région Mulhousienne souhaite affirmer un aménagement soucieux de limiter ses incidences environnementales et diminuer son empreinte carbone. Le territoire souhaite notamment donner au SCoT une dimension « post carbone » et s'engager vers une modération importante de sa consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers.

2.1 Contribuer à l'objectif d'atteinte du facteur 4 de réduction des GES

La Région Mulhousienne s'est engagée depuis plusieurs années dans un processus ambitieux de prise en compte des enjeux climatiques. Elle relève à son échelle territoriale le défi planétaire de lutte contre les changements climatiques d'origine anthropique.

Le PADD de la Région Mulhousienne reprend donc à son compte les objectifs des engagements internationaux, nationaux et régionaux en matière de diminution des Gaz à Effet de Serre (GES) et de diminution de la consommation énergétique, en proposant une politique volontariste basée sur une réduction par 4 (-75%) des émissions de GES d'ici 2050 par rapport aux émissions de 2003 (facteur 4 volontariste visé par le Schéma Régional Climat Air et Energie).

Ce « facteur 4 » pour 2050 est l'objectif global à long terme poursuivi par le PADD de la Région Mulhousienne en matière de lutte contre l'effet de serre anthropique.

Les émissions liées aux secteurs résidentiels/tertiaires et aux secteurs des transports représentent une part importante des émissions de GES du territoire de la Région Mulhousienne, à savoir près de 34% des émissions totales en 2012. Des actions déjà engagées portant sur les transports (développement du réseau de transport collectif, incitation aux modes doux) ont contribué à freiner l'augmentation des émissions de GES sur le territoire. Le SCoT entend, par les leviers qu'il peut actionner, poursuivre et renforcer les actions déjà engagées et prendre en compte et anticiper les nouvelles émissions de GES que pourraient générer son projet de territoire et le développement urbain associé.

Le SCoT en tant que document de planification territoriale, dispose de leviers d'action pour améliorer les émissions liées aux transports et à l'habitat au sens large. Il convient de saisir l'opportunité pour impulser des changements structurels et pérennes en matière d'émissions de GES.

Par ailleurs, ces enjeux de GES recoupent également les enjeux énergétiques. Il faut opérer sur le territoire, une transition énergétique et là encore appuyer les actions qui ont déjà été mises en œuvre sur le territoire de la Région Mulhousienne en matière de production d'énergie renouvelable et d'efficacité énergétique notamment.

Ainsi en continuité avec les objectifs nationaux et régionaux du Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE) Alsace, mais aussi ceux du Plan Climat Energie Territorial et du Plan stratégique et opérationnel de la transition énergétique de m2A, la Région Mulhousienne promeut une transition énergétique visant la réduction de la dépendance aux énergies fossiles notamment le pétrole, charbon, produits pétroliers et gaz naturel et la réduction des émissions de GES.

Les objectifs issus de ces engagements régionaux et locaux visent :

- moins 20% d'émissions de GES en 2020 et près de -30 % en 2033, par rapport à 2003,
- moins 20% de consommation d'énergie en 2020, par rapport à 2003,
- atteindre a minima 20% d'énergies renouvelables dans la consommation finale en 2020.

L'atteinte de ces objectifs passe la mise en œuvre de leviers d'actions.

2.1.1 Limiter la consommation d'énergie et la précarité énergétique grâce notamment à une meilleure articulation entre déplacements et urbanisme

Les besoins en déplacements sont importants et souvent caractérisés par l'usage d'un mode de transport individuel. La localisation des nouveaux logements au plus près des services doit donc être recherchée. Cette mixité fonctionnelle est un vecteur pour limiter les besoins de déplacements des usagers en agissant sur les distances (domicile-travail, domicile-études, domicile-achat, domicile-loisirs et chaînes de déplacements plus complexes).

L'ouverture et le développement des zones urbaines nouvelles (notamment à vocation d'habitat ou tertiaires) doit se faire préférentiellement le long des axes de transports publics existants ou futurs ou à proximité « piétonne » des centres urbains, centre bourgs ou centre villages. Les modes actifs sont favorisés dans les centres villes et les bourgs en repensant les équilibres dans l'espace public avec la voiture individuelle.

Par ailleurs, de hautes performances énergétiques de bâtiments doivent être recherchées pour les constructions neuves ainsi que les formes urbaines les plus adaptées aux économies d'énergie notamment les habitats de type collectif, petit collectif et ou semi-individuel. La rénovation thermique du parc bâti existant doit également être engagée pour les bâtiments publics comme pour les logements les plus énergivores.

2.1.2 Optimiser et développer et les réseaux de chaleur

L'agglomération mulhousienne compte à ce jour deux grands réseaux de chaleur, celui de la centrale thermique de l'Illberg à Mulhouse et celui de la centrale thermique de Rixheim. Ces réseaux de chaleur publics constituent des équipements de premier plan dans la maîtrise des consommations d'énergie pour le chauffage du bâti résidentiel, tertiaire et des équipements publics et ils sont un moyen de développer les énergies renouvelables (géothermie, biomasse bois) et de récupération pour diversifier le mix énergétique.

L'agglomération mulhousienne s'est engagée dans l'élaboration d'un schéma directeur de ses réseaux de chaleur pour consolider les réseaux existants et développer de nouveaux réseaux en prenant en compte les projets des communes.

Le SCoT veille à :

- permettre l'extension des équipements de production existants ou la création de nouveaux équipements,
- mettre en adéquation les projets de production avec le déploiement des espaces urbains, notamment en articulant autant que possible développement urbain et réseaux de chaleur lorsque ce dernier existe ou est programmé,
- favoriser les projets de valorisation et de mutualisation des énergies de récupération des établissements publics ou privés (résidus de chaleur) pour l'alimentation en énergie d'autres établissements.

2.1.3 Développer les énergies renouvelables sur le territoire

Le développement d'énergies renouvelables doit s'entendre à plusieurs niveaux : le développement et la mise en place de centrales de production, et le déploiement d'équipements de production dans le tissu urbain et le bâti en saisissant les opportunités urbaines. L'agglomération mulhousienne s'est engagée dans l'élaboration d'un schéma directeur des énergies pour identifier les sources de production d'énergie les plus opportunes et faire le lien avec la planification du développement urbain.

Les objectifs suivants sont recherchés :

- poursuivre le développement de centrales de production photovoltaïque, notamment sur les anciens sites d'activités ou les friches, et identifier des sites potentiels d'implantation,
- favoriser la mise en place du solaire thermique et le photovoltaïque sur les bâtis existants et sur les nouvelles constructions,
- permettre la réalisation d'une unité de méthanisation.

Ces objectifs doivent se faire en équilibre avec la protection de l'identité paysagère et du patrimoine bâti et historique.

2.2 Préserver et conforter la charpente naturelle et paysagère de la Région Mulhousienne

2.2.1 Préserver les espaces agricoles, naturels et forestiers, pour un cadre de vie de qualité

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 à l'intersection entre les grandes entités naturelles que sont la Forêt Noire, le Jura et les Vosges.

Le périmètre du SCOT comprend plusieurs ensembles naturels majeurs d'Alsace : une partie de l'Ile du Rhin et de la Forêt du Rhin, espace reconnu 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 plaine, de fonds de vallées alluviales (Thur, Doller, Ill) et d'espaces agricoles périurbains diversifiés.

La préservation des espaces naturels et agricoles structurants et leur mise en réseau a pour objectif de préserver la biodiversité, l'activité économique agricole et sylvicole et le cadre de vie des habitants.

Une attention particulière est ainsi portée sur :

- **les forêts** de plaine qui 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 vallées alluviales et les zones humides associées.** Le lit majeur des rivières de la Doller, de l'Ill, de la Thur est composé de zones humides, prairies et forêts alluviales et milieux suballuviaux. Ces milieux sont riches du point de vue de leur diversité floristique et faunistique, précieux par leur richesse paysagère et leur potentiel récréatif. Ils jouent aussi un rôle majeur dans la préservation de la qualité de la ressource en eau et, en tant que champ d'expansion des crues et permettent de limiter l'exposition aux risques des espaces urbains,
- **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, souvent 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 ripisylves, précieux pour leur intérêt écologique et paysager, y compris en milieu urbain,
- **les ceintures périvillageoises** (vergers, paysages agricoles diversifiés, petits parcellaires hétérogènes, éléments boisés) sont des éléments identitaires des villages, offrant des milieux d'accueil favorables à une biodiversité périurbaine plus ordinaire, mais en large régression suite aux pressions urbaines et/ou agricoles. A ce titre, les espaces péri-villageois du Horst mulhousien jouent un rôle important tant 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,
- **enfin, une part significative de l'espace agricole** est protégée en raison de sa valeur économique, naturelle et paysagère. Cet espace est à protéger également dans l'optique d'y favoriser notamment le développement de filières agricoles durables adaptées à une localisation périurbaine, en particulier les « filières courtes » végétales et animales.

2.2.2 Préserver les éléments supports de la biodiversité et remettre en bon état les continuités écologiques

La bonne fonctionnalité des continuités écologiques est assurée par un réseau de réservoirs et corridors écologiques en bon état. Celui-ci s'appuie sur les éléments paysagers structurants du territoire, garantit la préservation de la biodiversité, et constitue un des premiers objectifs de la Trame Verte et Bleue du SCoT. Les continuités écologiques de la Région Mulhousienne s'inscrivent en effet dans un cadre plus large qui vise à relier les grandes espaces naturels entre eux et doivent permettre d'assurer les possibilités d'échanges NS et EO, via notamment les grandes vallées alluviales.

Les réservoirs dans lesquels la biodiversité est la plus riche et la mieux représentée s'appuient en premier lieu sur les grands espaces forestiers et naturels cités au chapitre précédent (forêt, vallées alluviales, cours d'eau, grands espaces de collines et de vergers, etc.). Le SCoT assure la préservation de ces espaces pour protéger la biodiversité qu'ils accueillent.

Les corridors écologiques s'appuient en premier lieu sur les éléments paysagers existants, pour former le réseau d'espaces naturels de la Région Mulhousienne :

- les cours d'eau et leurs abords (ripisylves, bandes enherbées, prairies) constituent le socle et le support privilégié pour la Trame verte,
- les bosquets, arbres isolés, haies, petits bois, vergers et prairies permanentes qui, de façon linéaire ou en pas japonais, assurent le lien entre grands ensembles de biodiversité,
- les pistes cyclables, voies vertes, promenades au fil de l'eau,
- dans la ville, les pénétrantes vertes et éléments de nature en ville (cours d'eau, réseau d'espaces verts, jardins familiaux, toits végétalisés, réseau de Tramway ...), existants ou à renforcer assurent des continuités vertes à travers l'espace urbain.

Le SCOT assure le maintien des corridors écologiques existants et s'attache aussi à la restauration de corridors non fonctionnels. En l'absence d'éléments végétaux, le SCOT vise simplement à permettre la remise en bon état de la fonctionnalité écologique, lorsque cela est pertinent.

Les corridors écologiques ont vocation :

- à garantir une fonctionnalité des milieux naturels, en facilitant notamment les échanges faunistiques et floristiques entre les grands ensembles naturels,
- à participer au maintien d'espaces naturels jusqu'au cœur des espaces urbanisés,
- à intégrer la biodiversité dans les déplacements doux tout autour de la Région Mulhousienne ainsi qu'au cœur des espaces agglomérés.

L'approche multifonctionnelle des lieux et des espaces sera privilégiée, pour renforcer les fonctions paysagères, sociales et récréatives de la Trame Verte et Bleue (TVB).

2.2.3 Prendre en compte la trame verte et bleue définie à l'échelle régionale, en trouvant la bonne articulation entre enjeux de préservation de la biodiversité et enjeux d'aménagement

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) fixe le cadre en matière de préservation et remise en bon état des continuités écologiques et vise la cohérence entre les territoires des différents SCOT. La prise en compte de la Trame Verte et Bleue du SRCE s'inscrit dans un jeu d'échelles imbriquées, avec une déclinaison et une cohérence qui doivent être trouvées à l'échelle du territoire.

Le SCOT prend en compte ce schéma en proposant :

- La protection de la quasi-totalité des réservoirs de biodiversité et des corridors du SRCE,
- La définition de certains espaces naturels pour lesquels la fonctionnalité écologique doit être préservée mais dans lesquels il est possible de prévoir l'aménagement de projets localisés, intégrant des critères d'intégration de la dimension environnementale,
- La préservation des corridors écologiques et leur remise en bon état si nécessaire.

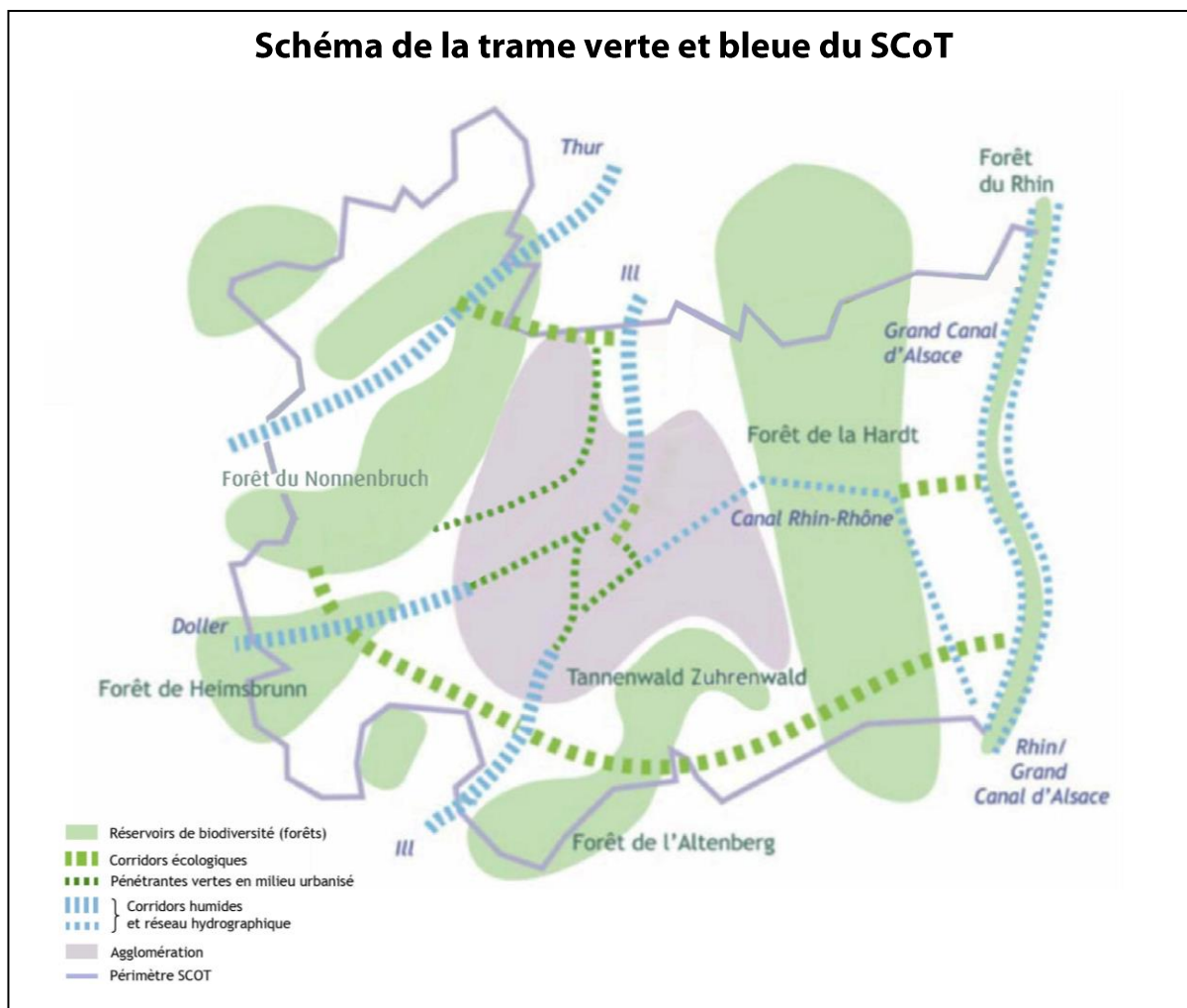
Le SCOT inscrit la trame minimale à considérer dans les PLU. Le réseau pourra s'ajuster au niveau communal aux réalités de terrain et être complété par des corridors écologiques et des réservoirs de biodiversité d'importance communale.

2.2.4 Intégrer des aménités paysagères et environnementales dans les espaces urbanisés et notamment dans les opérations d'aménagement

La nature n'est pas uniquement présente dans les ensembles agricoles et forestiers de la ceinture mulhousienne. Les ensembles naturels inclus au sein des espaces d'agglomération jouent en effet un rôle central comme éléments de nature en ville. Le Bois de Kingersheim et le Mühlenfeld à titre d'exemple, 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. Ces espaces verts assurent également des fonctions multiples : régulation du microclimat, infiltration des eaux, réduction des nuisances et des pollutions, vocation récréative et d'animation, ...

Lors des opérations d'aménagement, il s'agira de s'appuyer sur les éléments de TVB existants pour construire « autour » ou « avec », afin de concilier développement urbain et économique, et valorisation de la qualité environnementale. L'organisation urbaine tiendra compte d'un bon équilibre entre densification et préservation de la nature en ville. Les retours d'expériences en matière de renaturation des terrils et carreaux miniers pourront à ce titre être mis à profit.



2.3 Offrir un cadre de vie de qualité

2.3.1 Préserver et mettre en valeur les éléments qui font l'identité et la qualité patrimoniale et paysagère

L'armature paysagère de la région mulhousienne est formée par :

- les grandes forêts de plaine et les bords du Rhin,
- les fonds de vallées structurants des plaines inondables et les vallons secondaires,
- les premières collines viticoles du Piémont des Vosges et les collines agricoles et boisées du Sundgau,
- les grands ensembles agricoles de l'Ochsenfeld, de la plaine centrale et de la Hardt agricole,
- les espaces périurbains et périvillageois, notamment ceux comprenant des vergers traditionnels et des prairies.

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 préservation des espaces naturels et de la Trame verte et bleue (chapitre 2.3), contribue de façon liée à la pérennité des grandes entités paysagères, à leur lisibilité et à leur homogénéité.

Parmi les paysages à sauvegarder et à valoriser, on retient en particulier :

- les massifs et coulées vertes forestières à protéger pour leur fonction d'armature paysagère,
- les cours d'eau et fond de vallées structurants, avec le maintien d'une diversité de zones humides entre prairies, ripisylves et boisements associés aux cours d'eau,
- les paysages agricoles périurbains et périvillageois diversifiés, formant des espaces de transition et de respiration entre l'urbain et l'agricole.

Le maintien et valorisation des transitions paysagères entre les villes et villages visent à préserver des espaces non bâtis entre zones urbanisées proches les unes des autres qui pourraient se rejoindre. Formées de milieux naturels ou agricoles divers (champs, boisements, jardins...), les transitions paysagères sont identifiées dans un objectif double de valorisation paysagère et de fonctionnalité écologique.

2.3.2 Traiter et soigner les entrées de ville et portes d'entrée du territoire existantes et à venir

La charpente paysagère de la Région Mulhousienne repose également sur d'autres éléments paysagers structurants qui permettent de garantir la qualité et l'attractivité de ce territoire.

L'objectif poursuivi par le SCoT est de valoriser et de traiter les portes d'entrée du territoire – notamment lorsqu'elles sont déqualifiées par des espaces d'activité peu attractifs – les entrées de communes, les perspectives et points de vue remarquables, les bords de routes stratégiques, ainsi que les axes de découverte du territoire.

Il s'agit de veiller à une qualité tant paysagère, qu'urbanistique et architecturale.

2.3.3 Sauvegarder 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-delà de ces protections, l'objectif est de sauvegarder au titre de leur intérêt pour le patrimoine de la Région Mulhousienne :

- les noyaux anciens villageois, les uns ayant conservé leur structure originelle, les autres présentant des ensembles traditionnels homogènes, ainsi que les façades urbaines patrimoniales,
- les ensembles urbains remarquables bâtis patrimoniaux, 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 cadres paysagers remarquables.

Le patrimoine minier qui fait partie intégrante des paysages de la Région Mulhousienne, et notamment les terrils aménagés et renaturés ; la reconversion ou la mise en valeur des sites encore en friche constitue un point important d'un point de vue paysager comme patrimonial.

Ces objectifs de sauvegarde du patrimoine doivent s'articuler avec les objectifs de développement des logements, des emplois, du tourisme et des équipements et de rénovation thermique du parc bâti, que poursuit par ailleurs le PADD. Dans ces cas d'enjeux conjoints, les projets de développement et/ou de rénovation doivent veiller dans leur mise en œuvre à ne dénaturer l'identité et la qualité des éléments de patrimoine et chercher à mettre en valeur ce patrimoine.

2.4 Réduire le rythme d'artificialisation des sols

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 préservation des espaces naturels et agricoles joue un rôle de premier plan dans l'atténuation du changement climatique et l'adaptation à celui-ci (limitation de l'étalement urbain et des besoins en déplacements, puits de carbone, zones d'expansion des crues, etc). Le SCoT entend pérenniser la plus grande partie de ces espaces par la définition de surfaces maximales de zones d'extension, 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 surfaces maximales contribuent à définir les orientations générales d'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. Le projet vise ainsi :

- une réduction de près de 40% de la consommation foncière par rapport aux enveloppes foncières prévues dans le SCoT en vigueur, soit près de 450 ha d'espaces agricoles et naturels préservés de toute hypothèse d'artificialisation,
- la densification par l'urbanisation prioritaire de dents creuses et par le renouvellement urbain,
- la réutilisation d'une partie des friches, des sites vacants et des sites mutables pour l'habitat comme pour les activités économiques (environ 100 ha de friches susceptibles d'être reconverties pour des activités ou d'autres vocations),
- le renforcement des densités minimales dans les opérations résidentielles neuves, en tenant compte des différents contextes urbains et villageois et de la qualité de vie des habitants.

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 est important, tant en vue d'une vocation

future résidentielle qu'économique. 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 :

- **la répartition de la construction de logements** est de 50% au moins au sein d'espaces urbanisés existants, 50% au plus en extensions,
- **les besoins en surfaces d'extension à mobiliser pour répondre aux besoins d'habitat** sont estimés à environ 160 ha (calculés sur la période 2016-2033). Compte tenu des processus de rétention foncière, le projet de territoire conduit à majorer cette enveloppe globale de près de 20% portant ainsi l'enveloppe totale des surfaces d'extension à vocation d'habitat à environ 200 ha,
- **les surfaces d'extension à mobiliser pour répondre aux besoins d'équipements** structurants sont de l'ordre de 160 ha,
- **les besoins en surfaces d'extension identifiées pour l'activité** sont de l'ordre de 215 ha (plus environ 50 ha correspondant à la remobilisation de friches potentiellement reconvertibles pour des activités économiques, avec l'incertitude associée à la faisabilité de ces reconversions).

Le projet porte par conséquent les extensions à prévoir à environ 575 ha au total (soit environ 30 ha/an), superficie « plafond » à ne pas dépasser entre 2016 et 2033 inclus.

A ce titre, l'ouverture à l'urbanisation des zones d'urbanisation future des PLU des communes est conditionnée au respect de ces surfaces plafonds dimensionnées par le SCOT à l'horizon 2033. Toutes les ouvertures à l'urbanisation effectuées par les communes entre 2016 et la date d'approbation du schéma de cohérence territoriale viendront donc en déduction des surfaces attribuées.

Cet objectif permet de modérer la consommation foncière conformément aux objectifs légaux en même temps qu'un développement structuré pour la démographie et l'économie de la Région Mulhousienne.

En contrepartie de la renaturation (en zone naturelle, forestière ou agricole) d'une zone urbaine ou artificialisée, le SCoT autorise le déblocage d'un bonus foncier (conditions définies dans le DOO). Ce bonus foncier ne génère en volume, aucune consommation foncière supplémentaire d'espaces agricoles, naturels ou forestiers, du fait de la condition sine qua non de renaturation préalable.

2.5 Préserver et gérer durablement les ressources

2.5.1 Gérer durablement l'extraction des ressources minérales

Le SCoT doit participer à la préservation des ressources minérales, en accord avec les orientations du Schéma Départemental des Carrières. Le projet de territoire veille à :

- permettre l'exploitation des sites de production de granulats, inscrits au schéma départemental, pour garantir à long terme un approvisionnement de proximité,
- prendre en compte les impacts agricoles, environnementaux et paysagers liés à l'exploitation de sites d'extraction,
- économiser les ressources minérales en favorisant notamment le recyclage de matériaux,
- encadrer la reconversion des sites en fin d'exploitation, en termes de vocation et de reconquête environnementale et paysagère.

2.5.2 Préserver et gérer durablement la ressource en eau

Le SCoT doit participer à la préservation de la ressource en eau en termes de qualité et de quantité et garantir notamment un bon état écologique des cours d'eau conformément à la Directive Cadre sur l'Eau.

Ces objectifs s'appuient notamment sur :

- la préservation des zones humides et zones d'expansion des crues qui contribuent à gérer la ressource,
- la préservation de la qualité écologique des milieux aquatiques, le maintien voire la reconquête des fuseaux de mobilité, la restauration de ripisylves, la renaturation de berges canalisées, ...,
- la préservation de la qualité biologique des eaux superficielles et souterraines via des pratiques agricoles respectueuses de l'environnement et adaptées aux conditions locales,
- la prise en compte de la capacité en eau potable d'assainissement dans les choix d'urbanisation,
- une gestion adaptée et durable des eaux pluviales, notamment à l'échelle des projets d'aménagement,
- une amélioration et une meilleure performance des dispositifs d'assainissement,
- la maîtrise qualitative et quantitative des eaux pluviales et de ruissellement dans les nouveaux projets d'aménagement,
- l'approvisionnement en eau potable de qualité à l'échelle du territoire, en s'appuyant sur les périmètres de protection des captages,
- la prise en compte de l'enjeu « qualité de nappe », au regard de l'alimentation en eau potable, en contribuant à restaurer la qualité de la nappe (notamment au regard de l'enjeu que pourrait présenter à terme la remise en service des captages abandonnés de la Hardt).

2.6 Réduire la vulnérabilité du territoire aux principaux risques et aux impacts du changement climatique

2.6.1 Prévenir les risques d'inondations par l'application du PGRI et des PPRI existants, en prenant comme référence la crue centennale

Au-delà de l'application des plans règlementaires, les projets nouveaux doivent limiter et maîtriser l'urbanisation en zone inondable en fonction du niveau de risque et du type de risque (inondation par débordement, rupture de digue, remontées de nappes).

2.6.2 Préserver les zones humides et limiter l'imperméabilisation des sols

Afin de limiter l'imperméabilisation des sols, des réponses en termes de gestion des eaux pluviales doivent être recherchées dans tous les aménagements et projets urbains, de même que des mesures pour l'amélioration de la rétention de l'eau. Le mode de développement doit également privilégier la mise en valeur des cours d'eau, le maintien des zones d'expansion de crue en zones naturelles et agricoles, ainsi que le maintien de l'activité agricole indispensable à une bonne perméabilité des sols en zones inondables.

2.6.3 Agir pour limiter les risques de ruissellement et de coulées de boues

Les nouveaux sites de développement et aménagements veillent à contribuer à la prise en compte des risques ruissellement et coulées de boues, notamment en favorisant la rétention des eaux pluviales à l'échelle de chaque opération (noues végétalisées, toitures végétalisées, bassin de rétention,...), et en réduisant les surfaces imperméabilisées.

2.6.4 Agir pour adapter le territoire au changement climatique

Le mode de développement urbain favorise la présence d'éléments naturels en ville, évite la création d'îlots de chaleur, limite l'imperméabilité des sols,... De plus, le changement climatique et ses conséquences potentielles (notamment en termes de risques) sont pris en compte en amont lors de l'élaboration des documents d'urbanisme et des projets.

2.6.5 Prendre en compte les risques technologiques

Les risques technologiques, notamment les tracés de canalisation de gaz et autres produits inflammables, sont à considérer au regard des sites amenés à se développer. Il est indispensable de maîtriser l'urbanisation à proximité de ces sites et de limiter l'exposition de la population et des biens aux risques de fuite ou d'explosion.

Enfin, pour une plus grande sécurité, le transport de matières dangereuses par le fer est encouragé.

2.7 Réduire la vulnérabilité du territoire aux pollutions et nuisances

Le territoire de la Région Mulhousienne, du fait de son poids démographique et économique et de son riche réseau d'infrastructures de transports, est marqué par des zones présentant des nuisances significatives, qu'il est indispensable de prendre en compte dans les pratiques d'aménagement et d'urbanisme. À travers les conditions d'urbanisation appropriées, l'objectif est de ne pas dégrader voire d'améliorer la qualité de vie et de préserver l'attractivité du territoire.

2.7.1 Maîtriser l'exposition des populations aux de polluants atmosphériques

Le trafic routier dense et la présence d'activités industrielles notamment accentuent les pollutions atmosphériques sur la Région Mulhousienne. Les centres urbains et les zones à proximité des réseaux routiers sont particulièrement concernés par cette pollution.

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

- reporter une part des déplacements individuels motorisés : incitation aux modes doux en milieu urbain, optimisation de l'offre de transports en communs... (cf. paragraphes 3.4 et 3.5 du PADD),
- préserver et développer les espaces de nature en ville pour leur capacité d'absorption d'une partie de la pollution (cf. paragraphe 2.2 du PADD),
- intégrer pleinement ces objectifs dans les projets d'aménagement et de développement urbain, afin de limiter l'exposition des populations, notamment les plus sensibles.

2.7.2 Résorber les points noirs sonores présents sur le territoire

L'agglomération est soumise ponctuellement à de fortes nuisances sonores (rocares, voies à grande circulation, voies ferrées,...), ces secteurs étant identifiés en tant que « points noirs » du bruit. Cette exposition au bruit doit pouvoir être diminuée pour les populations en place, et être évitée ou maîtrisée pour de nouvelles populations éventuelles exposées. Les actions visant à une réduction de ces nuisances, en synergie avec celles visant ci-dessus à réduire les émissions de polluants, sont attendues (modes doux en milieu urbain, transports en communs, nature en ville, ...).

Dans ces secteurs, les populations ont une qualité de vie dégradée. Pour autant, ces secteurs ne peuvent être des « zones blanches » du projet d'aménagement. Ils doivent faire l'objet de projets adaptés, qu'ils soient urbains ou paysagers, conçus en intégrant la gestion des nuisances sonores et leur prévention.

2.7.3 Anticiper la gestion des déchets en lien avec le développement du territoire

La croissance démographique et le développement économique du territoire génèrent mécaniquement une augmentation de la production des déchets (indépendamment des économies de déchets réalisables à la source de la production ou de la consommation).

Dans ce contexte de développement économique et démographique porté par le SCoT, il est nécessaire, tout en maîtrisant les coûts liés à ces opérations de :

- conforter et pérenniser les unités de traitement existantes,
- renforcer la prévention, le tri et la valorisation des déchets, en intégrant cet enjeu dans les opérations d'aménagement,
- favoriser les projets contribuant à une meilleure gestion environnementale des équipements.

AXE 3 : UN TERRITOIRE STRUCTURE ET EQUILIBRE

L'affirmation d'un territoire métropolitain et exemplaire en termes de développement durable passe par la mise en place d'un territoire structuré et équilibré.

L'efficience de la Région Mulhousienne tient au maintien d'une dynamique de croissance, basée sur des synergies et des équilibres en matière d'aménagement du territoire. Le développement urbain doit s'articuler intelligemment en s'appuyant sur les polarités structurantes, sur les réseaux de transports collectifs et autres mobilités durables et sur les communications électroniques.

3.1 Renforcer la structure du territoire pour en assurer sa lisibilité et son efficience tant économique qu'environnementale

Le projet d'aménagement et de développement durables de la Région Mulhousienne repose en grande partie sur le choix de structurer et organiser ce territoire afin de le rendre plus lisible, plus fonctionnel, plus cohérent et plus attractif.

3.1.1 Penser le développement urbain en fonction de l'organisation territoriale, prioritairement dans les communes structurantes (au regard notamment de la desserte en transport en commun) et dans les sites les plus accessibles au sein des communes, pour minorer les déplacements et le recours à la voiture individuelle

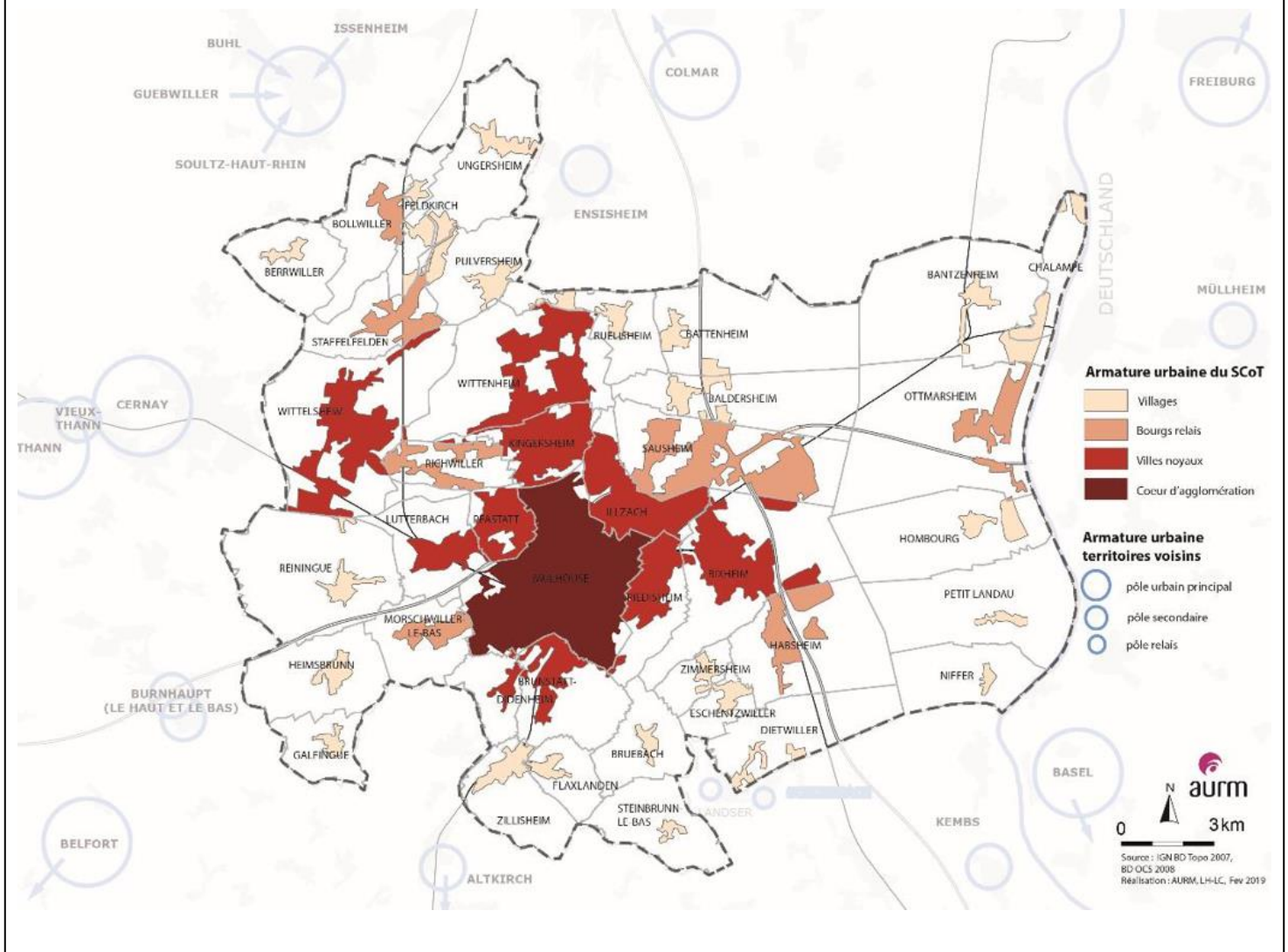
Du fait d'une dynamique démographique modeste qui n'induit pas de remise en cause de l'organisation territoriale à l'horizon du SCoT, l'organisation proposée vise à pérenniser le maillage existant. Ce dernier est défini en prenant en compte les éléments suivants :

- les principales fonctions urbaines existantes (équipements, commerces et services)
- le poids démographique assumé
- le poids assumé en termes d'emplois
- l'accessibilité dont notamment la desserte en transports en communs structurants qui est considérée comme un critère majeur

On distingue 4 ensembles territoriaux diversifiés et complémentaires:

- **le cœur d'agglomération** : il s'agit de la ville centre, qui est le territoire le plus densément urbanisé,
- **les villes noyaux**, composées à la fois d'espaces urbanisés contigus à la ville centre et d'espaces naturels et agricoles ;
- **les bourgs relais** qui assurent un rôle de pôles locaux notamment pour les villages voisins. Certaines d'entre elles disposent de gare et autres réseaux de transports en commun. Elles sont également équipées de zones d'activités économiques et de commerces.
- **les villages** localisés au cœur d'espaces naturels et agricoles.

L'organisation territoriale du SCoT



3.1.2 Assurer les complémentarités entre composantes de la Région Mulhousienne

- **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.

→ Dans une logique de développement durable, le SCoT propose une stratégie de répartition de l'offre nouvelle en logements qui privilégie la production de logements :

 - dans le tissu bâti existant en réduisant les zones d'extension urbaine
 - dans les communes les mieux dotées en transports, en équipements, commerces et services et en emplois (cœur d'agglomération, villes noyaux et bourgs-relais)
- **En matière de développement économique (non commercial)**, 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.

→ Le SCoT propose une stratégie, permettant de mailler le territoire, d'une part, par de grands pôles stratégiques moteurs de l'attractivité du territoire d'échelle SCoT ou au-delà et, d'autre part, par des zones d'activités d'échelle locale.
- **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 pluralité de services, d'offres de prestations, et de produits. Une partie de cette offre, notamment la plus structurante, est localisée dans le cœur d'agglomération, du fait de sa spécialisation, de sa meilleure accessibilité en transports en commun, ou de la proximité 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.

→ Le SCoT propose une stratégie de localisation préférentielle des équipements et services suivant le niveau d'organisation territoriale : les grands équipements et services administratifs structurants d'échelle SCoT et au-delà dans le cœur d'agglomération (quand les disponibilités foncières le permettent) et les équipements de niveau intercommunal dans les villes noyaux et bourgs relais. A l'échelle des villages se justifient les équipements de niveau communal et les services de proximité, dans un esprit de mutualisation entre communes voisines quand cela est pertinent.
- **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 aux abords 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.

→ Le SCoT propose une stratégie où les espaces naturels, plus fortement présents en périphérie de la Région Mulhousienne et en marge des espaces urbanisés, se prolongent jusqu'au cœur des bourgs, des villes et de Mulhouse, formant une trame continue. Les caractéristiques de ces espaces et leurs liens en font des lieux d'aménités urbaines 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 ce faire 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 proposer un modèle de développement durable s'appuyant sur l'organisation territoriale définie ci-dessus et permettant de préserver et valoriser les caractères propres de chacune d'entre 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.

3.2 Maintenir une dynamique de croissance de population et de production de logements neufs en cohérence avec l'organisation territoriale

Le projet de développement durable du SCoT s'inscrit pour les 18 ans (2016-2033) 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. Cette perspective s'appuie :

- d'une part sur le scénario haut du modèle de projection OMPHALE établi par l'INSEE qui se traduit par une augmentation de 5000 habitants,
- d'autre part sur la volonté de remobiliser près de 2000 logements vacants qui permettrait de loger près de 4000 habitants supplémentaires (par rapport à l'exercice de projection de l'INSEE).

3.2.1 Viser une croissance démographique ambitieuse et réaliste

Le projet vise à favoriser une croissance démographique ambitieuse et réaliste, il en résulte :

- Un objectif de croissance démographique de 3,5% entre 2016 et 2033 qui se traduirait par une croissance de 9000 habitants sur la période. A horizon 2033, le SCoT comprendrait ainsi un peu plus de 281 000 habitants,
- Sous l'effet de la diminution de la taille moyenne des ménages, de l'allongement de la durée de la vie, des phénomènes de décohabitation et de l'évolution des structures familiales traditionnelles, le nombre de ménages devrait augmenter plus rapidement que l'évolution de la population. Aussi, à l'horizon 2033, la Région Mulhousienne accueillerait environ 13 000 ménages supplémentaires soit une hausse de près de 12% entre 2016 et 2033.

3.2.2 Loger les 13 000 ménages supplémentaires

En prenant l'hypothèse qu'un ménage supplémentaire induit la production d'un logement neuf supplémentaire, les perspectives du SCoT s'établissent à **11 000 logements neufs à réaliser entre 2016 et 2033 soit près de 610 logements par an**. Cet objectif apparaît réaliste au vue des perspectives démographiques et immobilières et a permis de définir le volume des emprises foncières nécessaires.

L'objectif du territoire est de pouvoir dépasser cet objectif de production de logements, dans l'hypothèse d'une plus grande dynamique démographique. Dans ce cas, la production supplémentaire de logements induite devra bénéficier au cœur d'agglomération et n'induera donc pas de consommation foncière supplémentaire.

La remobilisation du parc de logements vacants est un moyen de dépasser l'objectif de base des 11 000 logements neufs mais il constitue aussi un objectif en soi, pour rééquilibrer le parc et le marché immobilier notamment sur la ville centre. La remise sur le marché de logements vacants devra répondre aux enjeux d'efficacité énergétique du bâti existant, et les concilier avec les enjeux de préservation du patrimoine ancien. L'hypothèse retenue consiste à diminuer le taux de vacance observé en 2012, de 2 points d'ici 2033, soit passer d'un taux de vacance de près de 10% en 2012 à un taux de vacance de 8% à l'horizon 2033. Cet effort équivaut à la **remise sur le marché d'environ 2000 logements vacants**. S'il s'agit d'un enjeu principalement mulhousien, sa réussite est fortement liée à la solidarité territoriale.

Afin d'assurer la production de ces logements, l'objectif prioritaire est, dans la mesure où il y a une compatibilité avec les contraintes et délais d'aménagement :

- de mobiliser les possibilités de développement situées dans les espaces déjà urbanisés à hauteur d'au moins 50% de la production de logements : espaces de conversion urbaine et de renouvellement urbain, dents creuses, densification des centres urbains et des espaces desservis par les transports en commun structurants ;
- de mobiliser en complément les autres capacités de développement en continuité des espaces urbanisés et d'assurer la maîtrise de ces extensions urbaines à vocation dominante d'habitat, notamment en augmentant leur densité.

Déclinaisons territoriales : l'objectif total de construction de logements sur le SCoT se porte donc à 11 000 logements neufs répartis sur l'ensemble du territoire auxquels s'ajoutent un objectif spécifique à Mulhouse de remise sur le marché de près de 2 000 logements vacants. La répartition est ainsi la suivante :

- **Pour Mulhouse**, qui concentre 41 % de la population du SCoT en 2012, l'objectif consiste à rééquilibrer le marché immobilier et l'offre immobilière. La ville centre, concentrera l'essentiel de son développement résidentiel sur le renouvellement, la réhabilitation et la remise sur le marché de logements vacants du parc ancien ce qui justifie un objectif de production neuve plus modeste. **L'objectif de production global de logements est fixé à 29% de l'objectif total de production pour la région mulhousienne** ce qui représente environ 1700 logements neufs produits à horizon 2033 et près de 2000 logements vacants à remettre sur le marché,
- **Les villes noyaux** se dotent des capacités leur permettant d'accueillir environ 5 000 logements, tant par la réalisation d'extensions que par l'optimisation des espaces urbanisés existants. Cela signifie que **38 % de l'objectif total de construction de logements est affecté à ce groupe de 10 communes**, qui concentre près de 37% de la population du territoire du SCoT en 2012,
- **Les bourgs relais** prennent part à hauteur de **17 % de l'objectif total de construction de logements** neufs, soit environ 2 200 logements à horizon 2033. Parmi ces 7 communes, qui représentent 10 % de la population du SCoT en 2012, ce sont celles localisées à proximité des axes de desserte TER ou tram-train qui assurent la part la plus significative

du développement : Bollwiller, Staffelfelden, et Habsheim. Ottmarsheim renforce de son côté son poids démographique, concrétisant ainsi sa vocation à constituer le centre urbain principal de la Bande Rhénane,

- **Pour les villages**, l'objectif de production de logements neufs atteint 2 200 logements sur la période. Il permet à cet ensemble de 22 communes de prendre part à hauteur de **17 % de la production globale** alors qu'il concentre 12% de la population de la Région Mulhousienne en 2012. Il est important pour l'attractivité globale de la Région Mulhousienne que les villages gardent leur capacité de développement. Cette mesure ne devrait pas significativement altérer l'impact environnemental, les volumes globaux étant largement réduits.

	Production globale de logements	
	Part de la production totale (%)	Objectif chiffré équivalent (nb de log)
Cœur d'agglomération (pour Mulhouse)	28 %	3 700
Villes noyaux (pour l'ensemble des 10 communes)	38 %	4 900
Bourgs relais (pour l'ensemble des 7 communes)	17 %	2 200
Villages (pour l'ensemble des 22 communes)	17 %	2 200
TOTAL sur le territoire du SCoT	100 %	13 000

3.2.3 Diversifier l'offre résidentielle et les formes d'habitat

Le marché de l'habitat connaît une 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, statuts d'occupation 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 qui repose sur :

- **la diversification des produits immobiliers neufs sur le territoire** : 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. 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...) et permet également de réduire significativement la consommation foncière,
- **la mise à niveau du parc de logements dégradés** :
 - par la mise en œuvre des dispositifs d'amélioration de l'habitat,
 - par la réintroduction sur le marché de plus d'une centaine de logements vacants par an,
 - par la résorption des situations d'habitat insalubre,
 - par une action forte sur les copropriétés fragilisées.
- **le renforcement de l'offre de logements sociaux**

Au regard des objectifs de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain, près de 2000 logements sociaux sont manquants dans la Région Mulhousienne en 2015. 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 de la manière suivante :
 - produire en priorité le logement locatif social manquant dans les communes soumises à la loi SRU n'ayant pas atteint leur objectif de 20%
 - hors opérations spécifiques, innovantes ou exemplaires, le parc locatif social n'est pas à développer à Mulhouse
 - viser une production de logements sociaux dans les communes ne relevant pas de la loi SRU pour répondre aux enjeux de diversification des statuts d'occupation du parc de logements
- poursuivre dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain, le traitement des sites présentant des problématiques lourdes de qualité urbaine et architecturales. Le nouveau programme national de renouvellement urbain (2014-2024) a mis l'accent sur 3 quartiers présentant des dysfonctionnements majeurs (Coteaux, Péricentre, Drouot-Jonquilles à Mulhouse et Illzach)
- favoriser la mise en œuvre de projets d'accession sociale à la propriété (Mulhouse).

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 :

- produire un parc social diversifié, composé d'opérations de petite taille bien intégrées à leur environnement urbain,
- recourir aux opérations d'acquisition-amélioration pour contribuer à résorber le parc vacant et assurer une diffusion plus fine du parc social au sein du territoire (jusque dans les communes de petite taille).

3.3 Fonder le développement du territoire sur la solidarité entre les communes

3.3.1 Réduire les concurrences infra territoriales

L'organisation territoriale du SCoT constitue le support à la mise en synergie des communes. Elle repose sur la notion de territoire et sous territoire de vie. Chacune de ses composantes s'articule entre elles et des rapports de proximité, de complémentarité, de solidarité en régissent le fonctionnement (entre villages et villes noyaux et bourgs relais, entre Mulhouse et les villes noyaux). Ces relations tiennent notamment à la mutualisation, au partage d'équipements, au développement de services à la population...

3.3.2 Développer les coopérations et les complémentarités

La démarche engagée a permis aux élus de changer le regard et d'évoluer vers la notion de « penser collectif », notamment face aux préoccupations que soulève la situation mulhousienne sur la problématique du logement vacant ou du déficit migratoire persistant. Le soutien des communes de l'agglomération est indispensable pour lutter contre certains phénomènes et renforcer la ville-centre, cœur d'agglomération. Il s'agit de faire des enjeux locaux des enjeux intercommunaux et de trouver des accords et synergies pour agir ensemble pour assurer notamment l'attractivité résidentielle et économique du territoire.

3.3.3 Soutenir les politiques et projets nécessaires à un développement concerté de la Région Mulhousienne

L'enjeu est de faire du SCoT, un espace commun central pour partager les connaissances, construire les diagnostics, croiser les politiques publiques et les positions de chaque secteur pour définir une stratégie commune. Il s'agit d'utiliser le SCoT comme un vecteur d'échanges entre élus, acteurs, citoyens et territoires voisins pour construire les décisions collectives et réagir ensemble voire définir de nouvelles orientations.

Le développement territorial durable amène les collectivités à faire des choix d'aménagement collectifs. Le SCoT est l'occasion, le prétexte pour croiser les politiques publiques communales et en tirer les conséquences exigeantes qu'aucune d'elles ne pouvait envisager pour son seul périmètre. Il amène à une concertation renforcée et mise en cohérence des politiques publiques. La nécessité d'amplifier un travail collectif se fait dans le respect du cadre institutionnel actuel et des responsabilités de chacun.

3.3.4 Mettre en place un dispositif pérenne et commun du suivi de la mise en œuvre du SCoT

Ce dispositif permet de veiller à l'efficacité du SCoT, en regard des principaux enjeux collectifs et d'en rendre compte. Il portera notamment sur :

- L'évaluation des incidences environnementales,
- La maîtrise de la consommation foncière,
- La production de logements,
- Les transports et déplacements,
- Le développement commercial.

3.4 Structurer le développement urbain à partir d'un réseau de transports en commun (TC) optimisé

L'amélioration de l'offre et de l'accessibilité en transports en commun 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 d'organiser une offre de transports en commun diversifiée pour :

- permettre à tous, quelle que soit sa capacité de mobilité, de se déplacer en utilisant le moyen le plus efficient,
- limiter la dépendance énergétique et l'effet des émissions polluantes sur le réchauffement climatique, en valorisant des alternatives à l'autosolisme,
- rendre plus compétitives les possibilités d'accessibilité externe par chemin de fer,
- améliorer la qualité de l'espace public en y réduisant la place de la voiture.

En 2014, la part des déplacements effectués en transports en commun était de 10%. L'objectif visé est d'améliorer légèrement la part modale des transports en commun en optimisant le réseau, l'intermodalité et l'articulation avec le développement urbain.

En 2013, les transports étaient responsables de 37% des émissions de GES de la région mulhousienne. Les principes d'organisation des transports en commun sont des leviers forts en matière de structuration du territoire et impactent fortement la réduction des gaz à effet de serre et la lutte contre la précarité énergétique des citoyens. Le SCoT se fixe des objectifs ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de lutte contre la précarité énergétique. Dans cette perspective, le projet de territoire vise à augmenter la part de la population, d'emplois et d'équipements desservis par les lignes transport en commun d'ici 2033 et à favoriser un territoire des courtes distances-temps.

3.4.1 Optimiser et développer le réseau de transports en commun

Le réseau de **transport en commun structurant** (public et privé) comprend les lignes et stations de :

- tramways et de trams-trains,
- trams-bus,
- bus structurants : au moins 60 passages par jour et par sens entre 7h et 19h, soit un total de 120 bus par jour. Pour évaluer l'ordre de grandeur, on peut imaginer que cela correspond à un passage toutes les 10 min aux heures de pointes, toutes les 15 min en heures creuses, soit en moyenne un passage toutes les 12 min entre 7h et 19h,
- TER cadencés : au minimum un train toutes les heures (toutes les demi-heures en pointe) et par sens tout au long de la journée (hors heures creuses),
- réseaux privés de transports collectifs mis en place par les entreprises pour couvrir l'amplitude horaire spécifique des trajets domicile-travail de leurs salariés.

En 2015, 50% des habitants et emplois de la Région Mulhousienne sont couverts par le réseau de transport en commun structurant. L'optimisation recherchée repose sur une **hiérarchisation du réseau de transports en commun**. Aussi, dans les zones denses de la Région Mulhousienne, la desserte en transports en commun structurants sera optimisée dans l'horizon du SCoT, de façon à porter le taux de couverture des habitants et emplois à près de 60 %. Dans les autres secteurs, la desserte en bus et le transport à la demande prennent le relais. Des réflexions pourraient être réalisées sur les zones peu denses pour analyser les offres les plus pertinentes à promouvoir.

3.4.2 Anticiper les évolutions du réseau de transport en commun structurant à court, moyen et long terme

Le projet propose le renforcement de l'offre de transports en commun par le redéploiement et l'extension ponctuelle du réseau de transports en commun structurant. Il indique les hypothèses pour optimiser et renforcer le réseau de transport en commun structurant à horizon 2033 :

- localisation des extensions de lignes de réseau de tramway et bus structurant (telle la prolongation de la ligne 1 du tramway vers Wittenheim déjà réalisée en tram-bus) ;
- localisation des gares susceptibles d'être créées.



3.4.3 Améliorer l'accessibilité tous modes aux transports en commun (intermodalité)

Le projet de territoire de la Région Mulhousienne privilégie des options permettant de favoriser **une organisation spatiale et un développement urbain articulés aux stations et aux gares existantes ou en projet**. Les gares cadencées situées en périphérie de la ville centre jouent un rôle important (connexion avec le Transport à la Demande (TAD), le réseau autocar du Conseil Départemental ou la desserte bus Soléa adaptée). Elles révèlent un véritable enjeu de rabattement vers les gares cadencées.

Le développement d'un réseau urbain de transport en commun connecté au réseau ferroviaire de transport de voyageurs constitue un axe majeur pour le développement et l'aménagement durable de la Région Mulhousienne. Les déplacements urbains sont structurés dans la Région Mulhousienne autour d'un maillage de pôles d'échanges. Le projet consiste à valoriser ce maillage des pôles d'échanges et à renforcer les capacités d'échanges multimodaux, notamment par la qualité (et, le cas échéant, la fréquence) des dessertes en transports en commun et par l'amélioration de leur accessibilité en vélo et à pieds et y compris aux personnes à mobilité réduite. 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

Il s'agit de faire jouer aux gares TER, un rôle central d'articulation entre la desserte fine de transports collectifs urbains à l'échelle de l'agglomération et le TER. Dans cette perspective intermodale, il conviendra de :

- améliorer et renforcer le rabattement vers les parkings relais (P+R) eux même positionnés au plus près des voies d'accès dans le but de faciliter les correspondances,
- s'appuyer sur le niveau de hiérarchisation des gares pour dimensionner les capacités de stationnement

3.4.4 Localiser le développement urbain (logements, équipements, services et si possible emplois) au plus près des transports en commun structurants

L'objectif d'augmenter le taux de couverture des habitants et des emplois à 60% d'ici 2033 passe, en premier lieu par la restructuration et les extensions ponctuelles du réseau mais aussi par une logique d'optimisation du foncier situé à proximité du réseau structurant.

Les futures constructions (logements, équipements, commerces et services, diffus) sont à implanter prioritairement dans les secteurs desservis par un transport en commun structurant. A proximité des axes et arrêts desservis en transports en commun structurants, les niveaux de densité dans les opérations neuves seront majorés.

Cette articulation urbanisme/transport témoigne aussi d'une volonté politique d'amélioration de la qualité urbaine et de l'espace public.

3.4.5 Améliorer l'accessibilité en transports en commun dans les sites et communes à enjeux

L'extension du réseau de transports en commun visera également à mieux desservir les zones d'activités stratégiques, les trois pôles commerciaux périphériques principaux, les équipements structurants ainsi que les zones de développement résidentielles densément peuplées. Les nouveaux équipements structurants devront être localisés à proximité d'une desserte en transports en commun existante ou à venir à court terme.

3.5 Développer les mobilités durables alternatives ou complémentaires à la voiture individuelle et bénéfiques à la santé publique

3.5.1 Augmenter la part des déplacements de proximité et intensifier l'usage des modes actifs (marche, vélo, ...)

Le projet entend augmenter de moitié la part des déplacements de type modes actifs. Afin de renforcer les possibilités de déplacements sans voiture, les parcours cyclables et piétons sont rendus plus attractifs et plus sûrs, par :

- la constitution d'un réseau d'itinéraires cyclables structurants à vocation de déplacements quotidiens (travail et de loisirs) et à vocation touristique à l'échelle de l'agglomération. Il prévoit la continuité intercommunale des parcours, la desserte cohérente des espaces urbains et offre des possibilités de promenade (loisirs, tourisme),
- la meilleure place donnée à la marche à pied par des actions prioritaires pour des cheminements piétonniers sûrs, lisibles et attractifs aménagés vers les grands équipements scolaires et universitaires, touristiques, culturels et sportifs, les centres urbains, les arrêts des transports collectifs urbains, les gares de tram-train et de TER,
- la création d'espaces partagés, apaisés (plus conviviaux, plus sécurisés, moins bruyants). La reconquête des espaces publics autrefois réservés à la voiture s'opère. Elle mise sur la réalisation d'espaces partagés en favorisant les piétons par une circulation automobile limitée.

3.5.2 Mieux organiser le stationnement automobile pour améliorer la qualité de vie

L'organisation du stationnement est un des leviers essentiels de la politique de déplacement urbain et de valorisation de l'espace public. L'enjeu est de créer une offre de stationnement diversifiée pour répondre au mieux aux attentes de chacun en favorisant le stationnement de courte durée en centre-ville et en reportant le stationnement longue durée dans les parkings en ouvrage à l'extérieur et les parkings relais. Dans les zones d'activités et les zones commerciales, mais aussi les opérations résidentielles de taille significative, le potentiel de mutualisation du stationnement sera analysé lors de la phase d'élaboration des projets.

3.5.3 Prévoir des espaces pour le développement du covoiturage

Le développement du covoiturage s'inscrit pleinement dans les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de facilitation d'accès à l'emploi. Les déplacements domicile-travail sont polarisés par les agglomérations de Mulhouse et de Bâle. Ils empruntent principalement les autoroutes et les voies express. Ces déplacements domicile-travail massifs crédibilisent l'aménagement d'aires de covoiturage à l'échelle de la Région Mulhousienne et du sud-Alsace et confortent les réflexions en cours pour la mise en place d'un schéma des aires de covoiturage à l'échelle départementale.

Elles contribuent à favoriser l'intermodalité et la mutualisation des usages : en effet, une aire de covoiturage peut se situer à proximité d'un arrêt de bus ou d'une station tramway et faire ainsi office de parking relais.

L'enjeu est de rendre l'offre existante lisible, de la faire connaître car son maillage fin favorise le développement de la pratique. Une attention particulière devra être portée sur leur implantation : dans des sites stratégiques et bien visibles.

3.6 Mieux articuler les modes des déplacements en complétant le maillage de voirie

La Région Mulhousienne est bien dotée en infrastructures routières : deux autoroutes, des voies rapides, des rocade ... Les besoins en déplacements font apparaître la nécessité de compléter, à la marge, le maillage routier de la Région Mulhousienne pour l'accessibilité locale d'un certain nombre de sites. Les orientations concernant le maillage routier assurent :

- une meilleure accessibilité de l'hôpital Emile Muller (Moenschberg) et du parc zoologique et botanique (y compris en matière de stationnement),
- 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,
- un prolongement de la voie sud vers l'est (Île Napoléon + A 35) pour améliorer la lisibilité et le fonctionnement du réseau en ring autour de Mulhouse,
- une pacification des entrées d'agglomération nord (RD 429 et 430) et est (secteur des Bains du Rhin) ;
- une connexion de la voie rapide d'Altkirch, inscrite dans le SCoT du Sundgau, avec le contournement ouest de Mulhouse ;
- une desserte routière efficace de la zone d'activités Amélie (Wittelsheim) et de la Façade Rhénane (Hombourg) et le renforcement des sites de stationnement poids lourds sur l'A36 ;
- une solution locale pour amoindrir les difficultés vécues par une circulation dense dans la commune d'Habsheim. Les possibilités de connexion entre la RD 201 et de l'A35 devront être étudiées,
- une solution locale pour amoindrir les difficultés vécues par une circulation dense dans les communes de Kingersheim/Illzach. Les possibilités de connexion entre la RD 20 et la RD 55 seront favorisées.

3.7 Renforcer l'attractivité territoriale par des communications électroniques performantes

L'arrivée des technologies numériques a précipité l'évolution des modes de vie à tel point que la desserte en très haut débit est devenue une condition au développement économique et résidentiel. L'impact sur les mobilités est également important et pose la question du déploiement de la fibre dans les zones peu denses et de l'optimisation des antennes relais.

Dans ce contexte, le projet du SCoT vise à :

- mettre en œuvre le schéma régional d'aménagement numérique,
- connecter toutes les communes au très haut débit (habitants et entreprises),
- étendre la couverture très-haut-débit mobile.