



agence d'urbanisme de la région mulhousienne

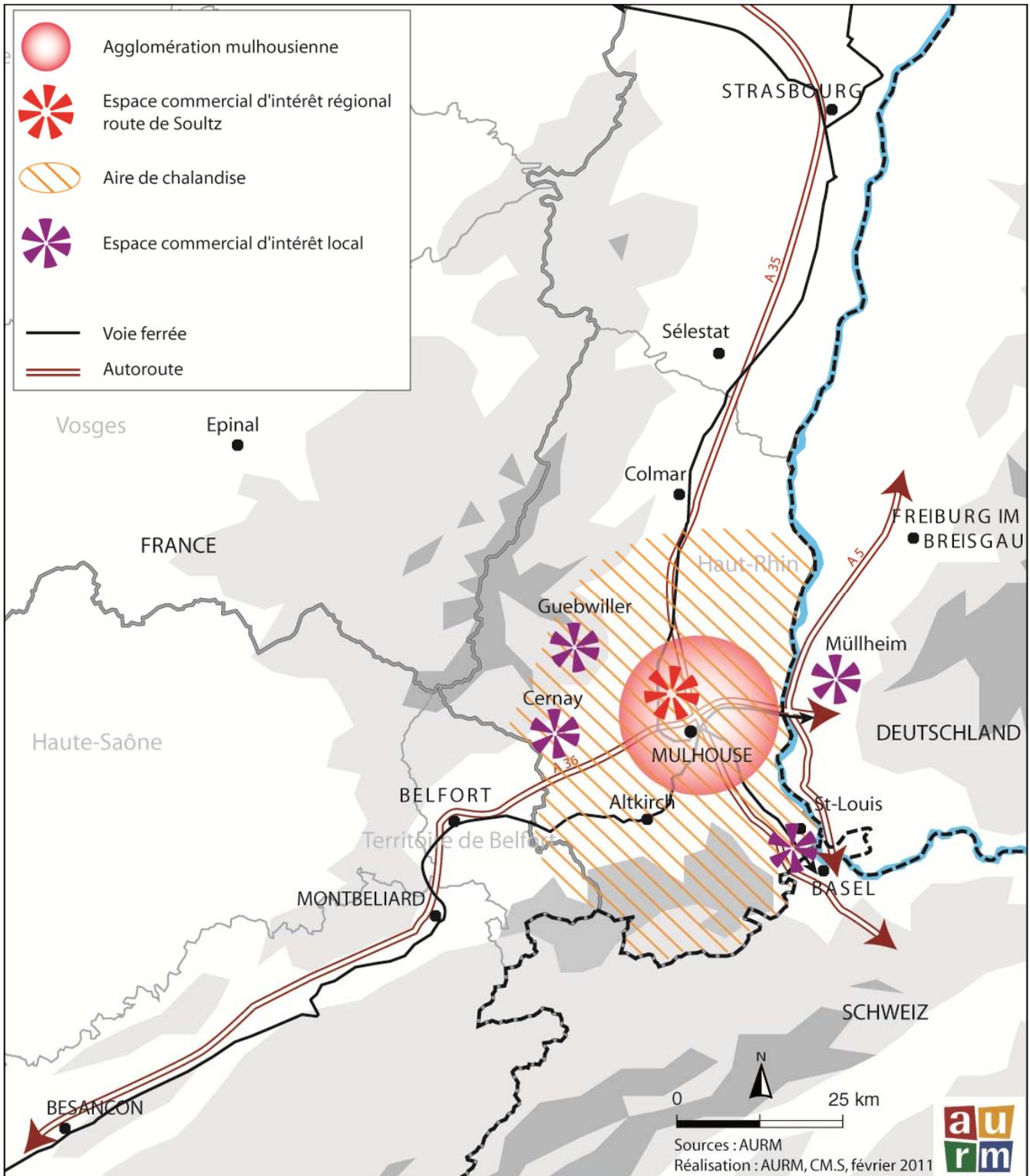
Territoires économiques

Atelier national

Agglomération mulhousienne



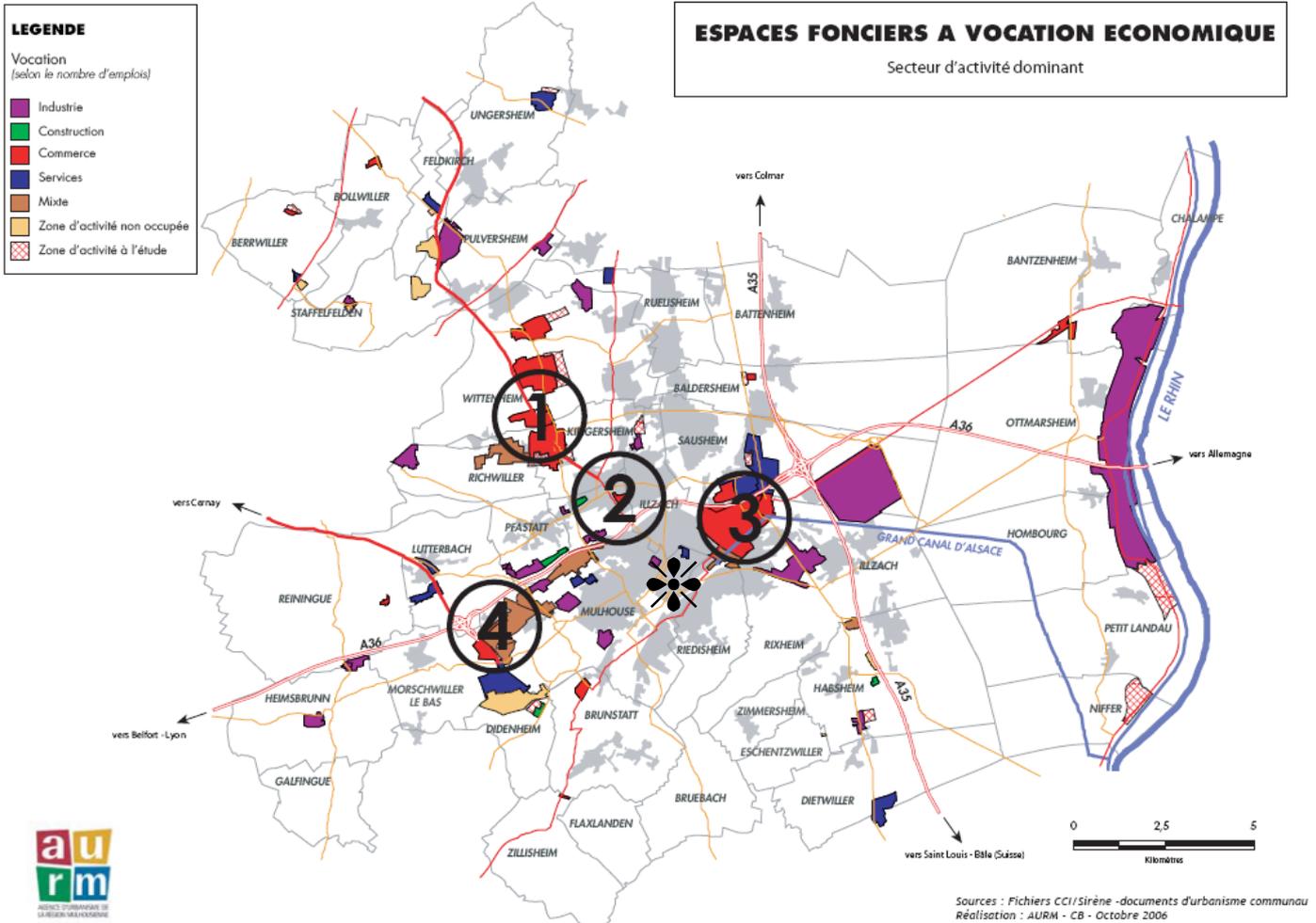
Le territoire dans son contexte géographique régional



Sommaire

Préambule.....	5
<i>Les pôles de grande distribution dans l'agglomération et le choix de la Route de Sultz</i>	5
<i>Wittenheim et Kingersheim dans l'agglomération : genèse de la reconversion des mines de Potasse</i>	7
<i>Appel à candidature : les partenaires de ce dossier Région Mulhousienne</i>	7
1. La route de Sultz et les quatre sites à vocation commerciale	9
<i>1.1 Composition urbaine : un puzzle aux pièces disjointes</i>	9
<i>1.2 Desserte et mobilités de la route de Sultz: la voiture encore reine</i>	13
<i>1.3 Portrait économique de la route de Sultz: du commerce mais pas seulement...</i>	14
2. Huit enjeux : base de notre questionnaire.....	17
<i>2.1 Quatre échelles et quatre approches/méthodes différentes?</i>	17
<i>2.2 L'appareil commercial de l'agglomération : comment trouver l'équilibre ?... et le pérenniser ?</i>	19
<i>2.3 Les sites économiques voisins : complémentarité ou concurrence?</i>	19
<i>2.4 Dimension transfrontalière : un réel atout?</i>	19
<i>2.5 Route de Sultz : la qualité du site demain...et après demain ?</i>	19
<i>2.6 Dimensionnement de l'empreinte commerciale ? se poser la question des limites !</i>	20
<i>2.7 Site et insertion dans un espace large : quelle évolution ? Quelle réversibilité ?</i>	21
<i>2.8 Gouvernance ? Quels itinéraires ?</i>	21
3. Le site, ses composantes, ses spécificités... : les attendus réciproques des acteurs de l'Atelier National	22
<i>3.1 Un territoire déjà ausculté...mais une thérapie encore sectorielle : un besoin d'ingénierie</i>	22
<i>3.2 Un territoire spécifique...un dialogue fructueux entre territoire et équipe projet de l'Atelier</i>	23
Engagement des acteurs.....	24
<i>Pour Wittenheim</i>	24
<i>Pour Kingersheim</i>	24
<i>Pour Mulhouse Alsace Agglomération (m2A)</i>	25
Annexes	26
<i>Carte des SCoT du Haut-Rhin</i>	26
<i>Secteur « Le Kaligone » : la plus ancienne zone commerciale de la région</i>	28
<i>Secteur « Le pôle 430 » : une urbanisation au coup par coup</i>	29
<i>Secteur « Jeune Bois » : un site mixte de reconversion très proche de secteurs résidentiels</i>	30
<i>Secteur « Carreau Anna » : un site de reconversion assez isolé du tissu urbain traditionnel</i>	31

Le site commercial de la Route de Sultz dans le contexte de la Région Mulhousienne



Les 4 territoires économiques à dominante commerciale de la Région Mulhousienne :

Surfaces de vente à vocation commerciale :

1- Route de Sultz (Kingersheim / Wittenheim) :	135 000 m ²
2- Mulhouse Bourzwiller :	12 000 m ²
3- Ile Napoléon (Illzach/Sausheim) :	66 000 m ²
4- Morschwiller-le-Bas/Dornach :	42 000 m ²
✱ Centre Ville de Mulhouse :	120 000 m ²
Autres sites de la Région Mulhousienne	50 000 m ²

TOTAL Région Mulhousienne

425 000 m²

Dont 4 grands pôles

255 000 m²

Source - DGCCRF 2005

(SCoT Région Mulhousienne : Evolution maximale d'ici 2020 (DOG) + 95 000 m²)

Préambule

Les pôles de grande distribution dans l'agglomération et le choix de la Route de Soultz

Le développement des surfaces commerciales s'est effectué sans stratégie globale d'aménagement commercial sur le territoire, ce qui a conduit à la concentration de ces pôles de grande distribution aux entrées d'agglomération. Ceux-ci, périphériques, au caractère monofonctionnel et à la qualité médiocre des espaces publics comme de l'architecture, sont entièrement organisés autour de la circulation automobile. L'offre commerciale de la région mulhousienne, hors centre historique, est la résultante de l'agrégat de quatre composantes. Celles-ci sont classées par ordre d'importance :

- 1 - Route de Soultz (Wittenheim – Kingersheim)
- 2 - Mulhouse Bourtzwiller
- 3 - L'île Napoléon (Illzach/sausheim)
- 4 - Morschwiller-le-Bas / Dornach



Une possible mutabilité du site et un lien étroit avec le passé minier (vue aérienne depuis le sud-ouest du Pole 430)

Les surfaces et évolutions données par le SCoT

	Surface au sol occupée en Ha (2006)	Evolution maximale d'ici 2020 (DOG)
Illzach	127	+ 2 ha
Sausheim	66	+ 11 ha
Morschwiller-le-Bas	23	+ 2 ha
Mulhouse	35	+ 4 ha
Kingersheim	64	+ 13 ha
Wittenheim	92	+ 28 ha
Région Mulhousienne	407	+ 60 ha

(source : SCoT de la Région Mulhousienne : approuvé en décembre 2007)

→ Le site choisi pour cet appel à candidature, dit « **Route de Soultz** », s'étend sur les **bans communaux de Kingersheim et de Wittenheim**. Il représente l'offre commerciale la plus importante de la région mulhousienne, en surface commerciale, avec **156 ha de surface occupée** et 41 ha d'extensions possibles (soit 68% de l'extension possible sur l'agglomération mulhousienne inscrite dans le SCoT). Il a également pour singularité de n'être **ni dominé, ni porté par le secteur alimentaire**.

Avec le centre ville, c'est **le pôle commercial majeur de l'agglomération mulhousienne** dans lequel l'offre est dominée par le secteur de l'équipement de la maison, renforcée d'ailleurs par les mutations récentes et l'agrandissement de plusieurs enseignes déjà en place (dont par exemple Décathlon, avec une offre sportive combinée très large et le centre logistique Europe). Au regard des nouvelles implantations ou changements actuels, ce pôle de grande distribution montre une dynamique de développement économique dont les perspectives sont problématiques.

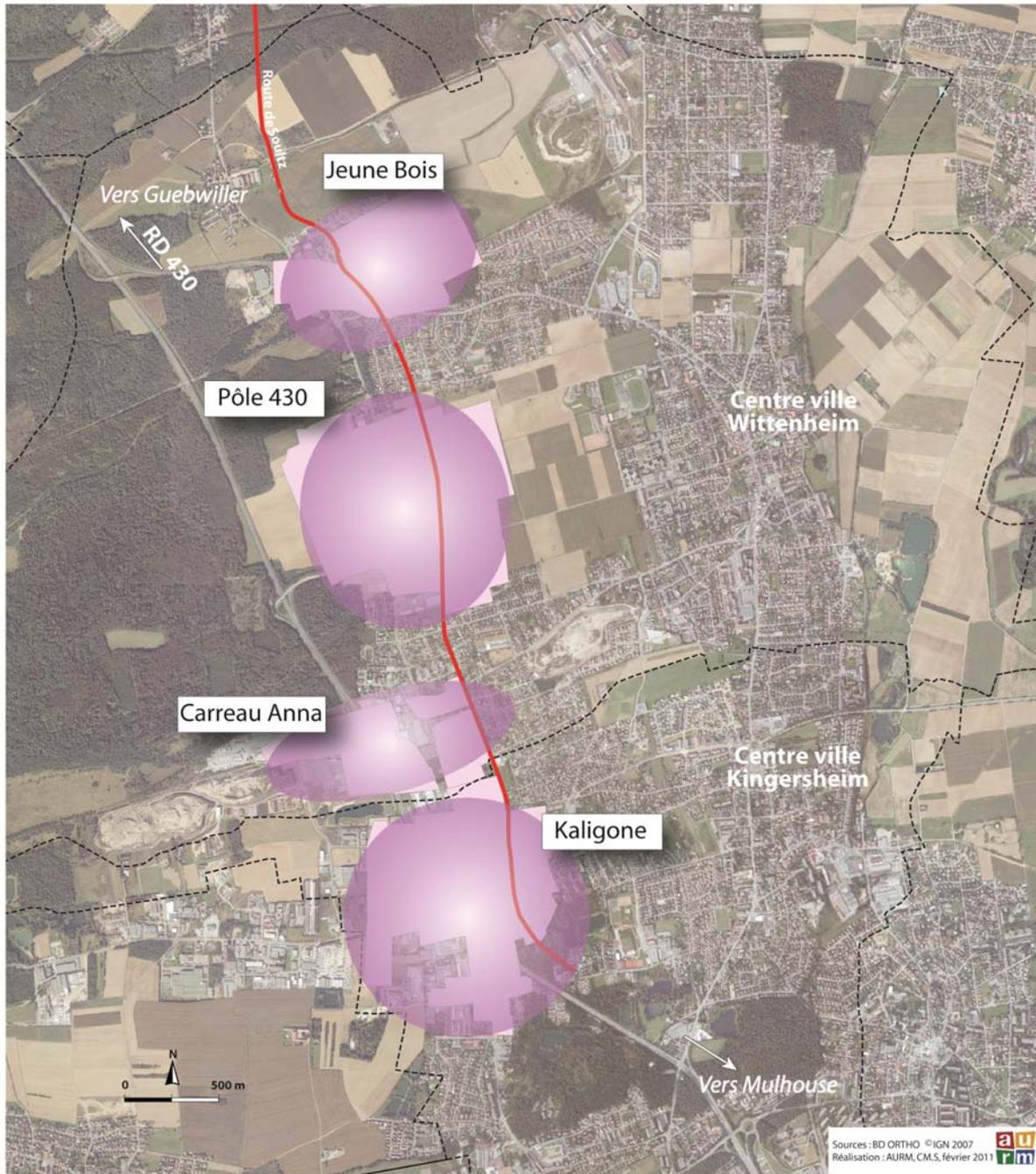
Lexique des périmètres :

m2A, pour Mulhouse Alsace Agglomération, est la communauté d'Agglomération de Mulhouse. Créée en Janvier 2010, elle comprend 32 communes.

Le **Pays** de la Région Mulhousienne comprend, outre m2A, la Communauté de Communes « Porte de France Rhin Sud », composée de 6 communes.

Le Pays de la Région Mulhousienne, dit aussi « région Mulhousienne » correspond au territoire **SCoT** de la Région mulhousienne (soit 38 communes). Voir également carte des SCoT page 25.

LE SITE COMMERCIAL DE LA ROUTE DE SOULTZ ET SES COMPOSANTES : VUE AERIEENNE



Le site de la Route de Soultz est composé de quatre zones économiques spécialisées à vocation commerciale ou mixte commerce/artisanat qui s'égrainent le long de la route de Soultz.



Route de Soultz

Wittenheim et Kingersheim dans l'agglomération : genèse de la reconversion des mines de Potasse

Le Pays de la région mulhousienne, qui correspond au territoire SCOT, compte à peu près **250 000 habitants, répartis sur 38 communes**. La ville de Mulhouse est de loin la plus importante avec 110 000 habitants. Les plus petites atteignent à peine 1 000 habitants et seules 5 communes dépassent les 10 000 habitants. Riedisheim, Illzach et Rixheim et **Kingersheim (13.300 habitants) et Wittenheim (14.500 habitants)**.

Ces deux dernières communes font parties du « Bassin Potassique ». Leur sol était riche en potasse, ce qui a assuré leur essor dès 1906, jusqu'à la **fermeture des mines de potasse en 2002**. À l'apogée, en 1948, 13 880 salariés travaillaient dans ces mines, exploitant 24 puits dans la totalité du bassin potassique. Progressivement, les puits se sont arrêtés dont à Wittenheim *Fernand* en 1972, *Anna* (Wittenheim) en 1973 et *Théodore* en 1986. La principale richesse du bassin a disparu. La répartition des concessions minières a été déconnectée de l'organisation historique du maillage antérieur des villages. Les carreaux miniers et les cités ouvrières et leurs équipements se sont distribués de façon conjointe sur le ban des communes de Wittenheim et Kingersheim.

A partir de 1964, les communes de Kingersheim et de Wittenheim ont connu un développement commercial de tout premier plan. Comme partout ailleurs en France, le commerce change de forme. Au petit commerce de centre ville, s'ajoutent au tournant des années 70 des surfaces commerciales très importantes. Au bâtiment de vente, se greffent des parkings démesurés, puisque l'époque est au « tout voiture ». La ville de Mulhouse ne peut offrir de surfaces suffisantes, le ban communal étant réduit. C'est donc en périphérie que vont se construire ces grandes surfaces. Rixheim et Sausheim accueillant déjà un site industriel très important (PSA, 8 000 salariés), **c'est donc vers le bassin potassique que vont notamment se tourner les aménageurs et autres investisseurs commerciaux.** D'autant que ces communes doivent **gérer la reconversion de la potasse** et que le développement commercial représente une opportunité. quatre grands pôles commerciaux vont donc être développés à Kingersheim et Wittenheim.

Appel à candidature : les partenaires de ce dossier Région Mulhousienne

Ce dossier a été monté avec le concours et la volonté forte de :

Jean-Marie Bockel – Président de Mulhouse Alsace Agglomération,

Jo Spiegel - Maire de Kingersheim - Président délégué m2A - Conseiller général du Haut-Rhin - Président de la Métropole Rhin -Rhône

Antoine Homé - Maire de Wittenheim - Vice Président m2A en charge des questions économiques et du Commerce - Conseiller Régional - Membre de la conférence Espace Rhénan – Vice-président de l'AURM

Daniel Leggeri - Premier Adjoint au Maire de Kingersheim - Conseiller communautaire m2A.

Marie- France Vallat – Première Adjointe au Maire de Wittenheim - Assesseur de m2A

Et avec l'appui de **Jean Rottner** - Président de l'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne - Maire de Mulhouse - Vice président m2A en charge de l'habitat.

Services de l'état

Laurent Marcos – DDT 68 (Chef du service SCAU)

Thomas Coquerel – DDT 68 (Chargé de mission service SCAU)

Equipe-projet locale

Viviane Bégoc - Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne (AURM), réseau FNAU (Directrice, Urbaniste OPQU) - Référent suivi du projet

Benoit Loos – Mulhouse Alsace Agglomération (Directeur de l'aménagement)

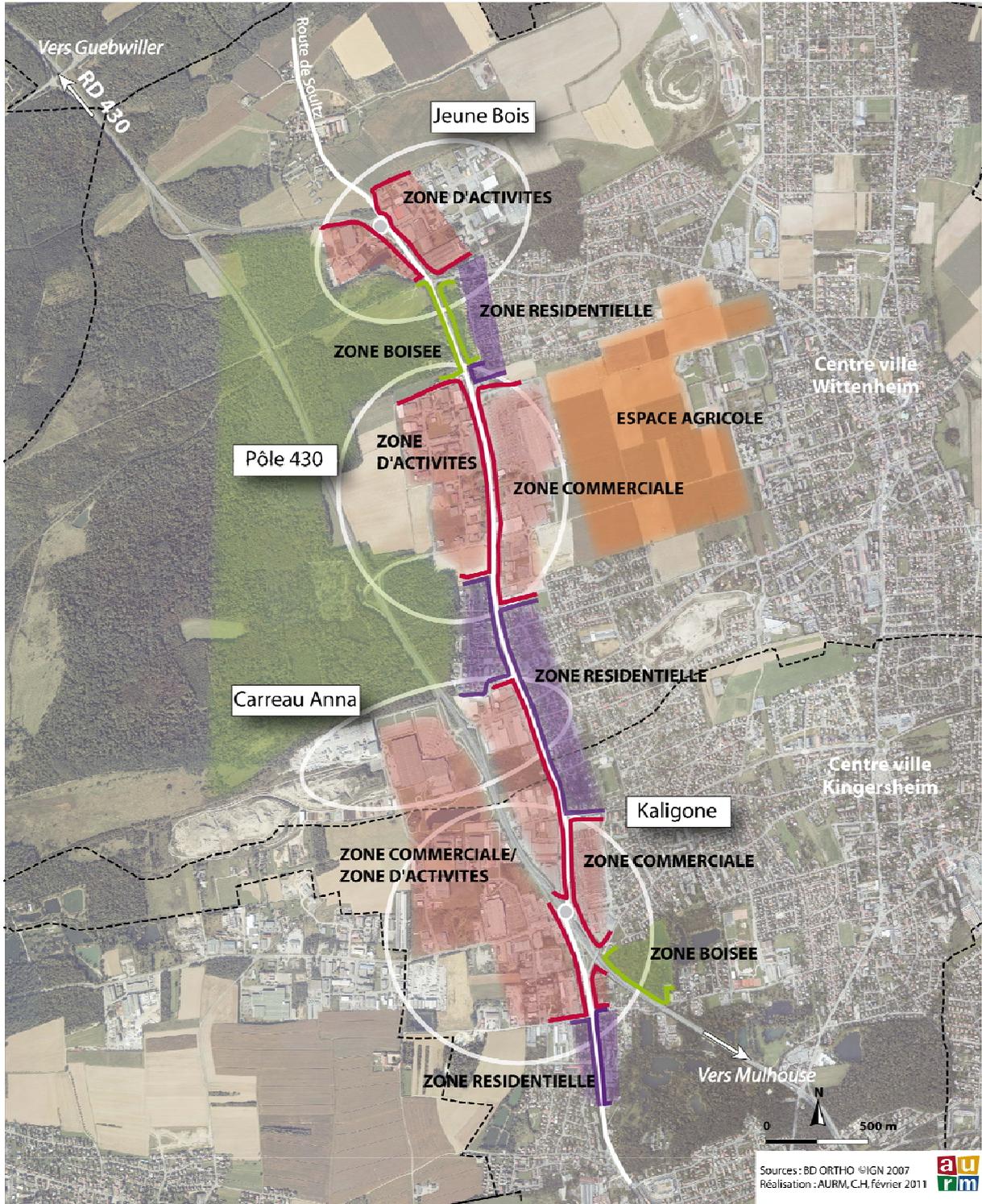
Thierry Yoh-Recham – Ville de Kingersheim (Directeur des Services Techniques)

Laurence Faye – Ville de Wittenheim (Directrice Générale des Services)

Didier Taverne –AURM (Directeur des études socio-économiques)

→ Ils ont élaboré ce dossier conjointement. Ils se sont rencontrés et concertés à plusieurs reprises, dont une réunion très fructueuse le 7 mars 2011 en présence des représentants du Ministère (réunion suivie d'une visite du site de la Route de Soultz).

SEQUENCES URBAINES LE LONG DE LA ROUTE DE SOULTZ



1. La route de Soultz et les quatre sites à vocation commerciale

1.1 Composition urbaine : un puzzle aux pièces disjointes

La route de Soultz a fait l'objet d'études sectorielles dont voici quelques éléments pour illustrer le contexte

Kingersheim : les prémices d'une réflexion en 2004

La ville de Kingersheim, dans son « Diagnostic sur le projet urbain », en date de 2004, comptait sur l'arrivée du tram-train qui devait participer à une meilleure organisation commerciale¹. Mais n'était visé que le tissu commercial du centre ville. Ce qui témoigne bien dans la réflexion d'une **coupure forte entre la zone commerciale Kaligone et le reste de la ville**. Il est d'ailleurs remarquable que l'option de la desserte de la zone commerciale ne soit pas envisagée dans ce diagnostic ; comme si le Kaligone ne participait pas vraiment de l'urbain. La zone commerciale fait l'objet de la proposition 3 : « chercher un développement équilibré du Kaligone ». Il s'agit :

D'améliorer son attractivité en assurant un meilleur fonctionnement urbain à l'échelle de l'ensemble du secteur. D'orienter le devenir de ce secteur, afin de le rendre cohérent et hiérarchisé.

De conforter la zone en multipliant et améliorant les accès.

Wittenheim : une étude de structuration de la commune en 2010

Concernant Wittenheim, une étude de structuration urbaine a été menée en 2010. Elle fonde le projet urbain support de la révision du PLU de la commune. Trois secteurs clefs ont été identifiés : le Mittelfeld qui, en tant que réserve foncière, attire les convoitises, les Bosquets du et enfin la Route de Soultz ou RD 429 où le système de gestion du trafic est chaotique. Plus généralement, le diagnostic relève que « **l'évolution du tissu urbain**, à la fois à vocation d'habitat et d'activités, a ensuite progressé au gré des opportunités foncières, en l'absence de structure directrice (...) ce développement débridé de l'urbanisation (...) conduit à un long chapelet de bâtiments à vocation d'activités mêlé dans sa partie sud à de l'habitat qui cohabite mal avec les grandes structures commerciales ».

A l'issue du diagnostic, la ville de Wittenheim a opté pour un **scénario volontariste**, fortement inspiré par l'arrivée là aussi du tramway, permettant d'envisager une dynamique pérenne de son centre ville, de ses services et de son appareil commercial de proximité, mais où la **Route de Soultz** « demeure un territoire distinct dans son fonctionnement », « **déconnecté complètement du fonctionnement classique de la ville de Wittenheim** ». Les propositions de restructuration sont donc quelque peu « marginales » : amélioration de la desserte tous modes, révision du règlement communal de publicité...



Un dialogue nécessaire avec le commerce des centres-villes de Kingersheim, Wittenheim et de Mulhouse (centre commerçant dynamique de Wittenheim)



Les fonctions de la route de Soultz réversibles, notamment car située en frange du tissu urbain des communes (Cité minière à Wittenheim)

¹ Les extensions du tramway ont été repoussées dans le temps. De ce fait, à court et moyen termes, le tramway ne constituera pas l'occasion d'une réorganisation de l'espace

Dans l'Analyse des sites : une approche sectorielle

Dans les deux cas, les zones commerciales font l'objet d'un « **traitement à part** » et d'une approche sectorielle. Cela peut sans doute être mis en relation avec le fait qu'il est admis que ce pôle commercial de la Route de Soultz a une importance « régionale ». C'est sans doute pourquoi il faut finalement se tourner du côté de la Conférence Permanente du Commerce pour trouver des réflexions approfondies sur « la requalification des pôles de grande distribution de la Région Mulhousienne, site du Kaligone et de Fernand Anna », en date de décembre 2007. Avant d'ouvrir sur des pistes de réflexion, ce document analyse le fonctionnement des zones commerciales sous l'angle de son accessibilité depuis l'extérieur, du trafic interne et des stationnements, du réseau de transports en commun, des modes doux, des espaces publics, de la qualité architecturale et de la perception paysagère

Des analyses comparables : pauvreté urbaine du site et lisibilité difficile

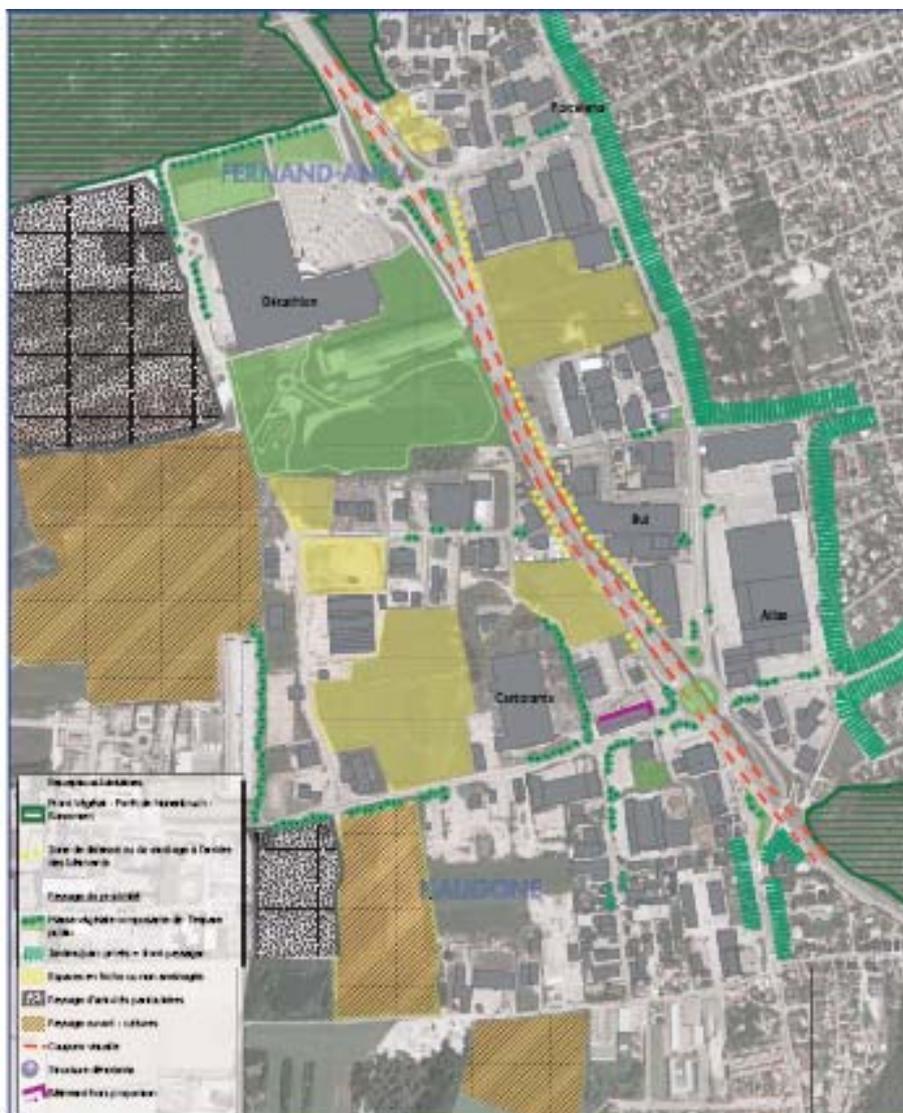
Le **continuum urbain est hétéroclite**. Différents tissus

bâti à vocation d'activités industrielles ou commerciales et à vocation résidentielle se succèdent. Il est enserré, selon la séquence, par des espaces dits naturels : boisements et terres cultivées (voir carte de la page 8).

Les **masses boisées** avec la forêt protégée du Nonnenbruch, toute proche, ponctuent partiellement et apaisent la perception peu structurée des **sections commerciales et d'activités**. Les **sections résidentielles** offrent davantage des aspects plus denses et des vues plus resserrées.

Un zoom sur les zones commerciales du Kaligone et du Carreau Anna montre la diversité et la complexité de ces espaces issues des activités antérieures. *Des espaces en « friche » se mêlent aux parcelles* commerciales ou d'activités avec des bâtiments imposants, des zones de stationnement, du résidentiel et des zones aménagées en espace ludique. Ce dernier apporte une plus-value à l'ensemble du pôle commercial.

PERCEPTION PAYSAGÈRE – KALIGONE ET CARREAU ANNA



Paysage des enseignes : le chaos

Au-delà de la composition urbaine du site, se pose la question de la prolifération des enseignes publicitaires.

L'instauration de règlements communaux de publicité n'a pas réussi à « discipliner » les annonceurs. La **jungle de panneaux** amène deux problèmes :

la pollution visuelle et l'absence de hiérarchisation qui nuit à la perception du jalonnement public. La signalétique est foisonnante. Se mêlent la signalétique directionnelle et la signalétique publicitaire, de telle sorte que la première disparaît.

Assemblage disproportionné et non hiérarchisé d'enseignes (Kaligone)

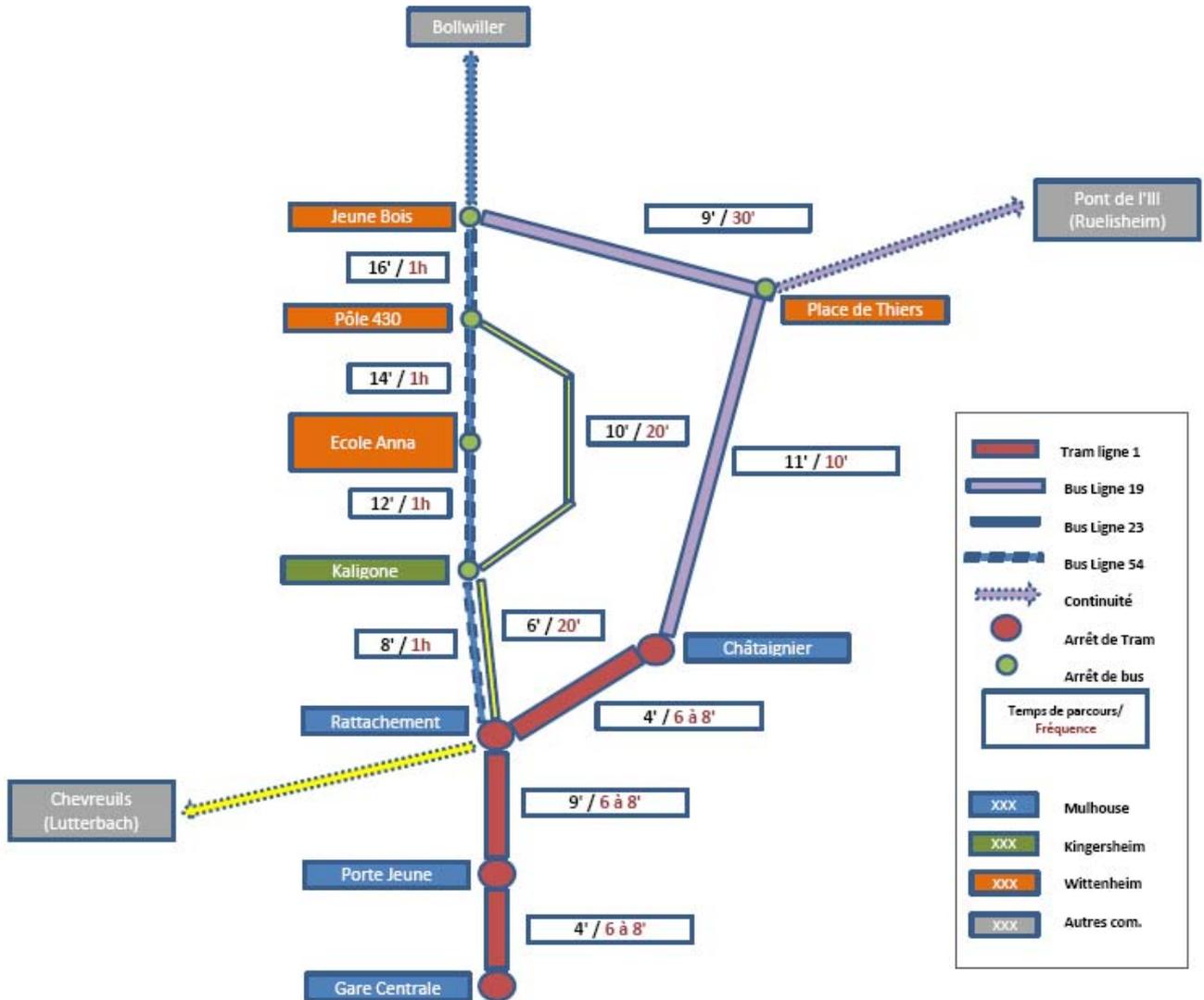


Une constante des secteurs : le poids des friches Route de Sultz et à proximité immédiate (Jeune Bois)



Tentative de Qualité architecturale. Une intégration urbaine difficile : place de la voiture, lecture horizontale... (Site du Kaligone)

Schéma de desserte des transports collectifs... dans l'attente d'un TCSP



(nb : temps de parcours depuis la gare centrale de Mulhouse)

Espace artificialisé, dominé par la voiture en rupture fonctionnelle avec le tissu urbain des espaces habités... (Pôle 430 à Wittenheim)

1.2 Desserte et mobilités de la route de Soultz: la voiture encore reine

Dans les années 80, on comptait 20 000 véhicules/jour sur la RD 429. Pour désengorger, fut créée la voie rapide du Florival (RD430) et un pont échangeur en 1994. La conséquence de cet aménagement est un afflux nouveau de clientèle qui se traduit par de nouvelles implantations... Aujourd'hui, le développement de cette zone tend à dépasser les limites des deux communes pour s'étendre vers Richwiller (RD55) et Pulversheim. **Le trafic journalier annuel moyen s'établit entre 25 000 et 45 000 véhicules** entre Wittenheim et Kingersheim² sur la voie du Florival.

Les différentes zones du site commercial et les infrastructures de transport sont aujourd'hui comme une barrière infranchissable pour la nature, et ne permettant pas aux habitants des communes concernées de bénéficier des aménités offertes par les espaces naturels qui sont pourtant à leur porte. De plus, malgré les grands massifs forestiers à l'Ouest, ces zones sont d'une grande pauvreté paysagère en particulier en matière d'aménagement planté. On peut noter la mise en place d'alignements arborés et l'espace de loisir de l'enseigne Décathlon qui indiquent le potentiel d'agrément que peut constituer ce secteur comme cadre de vie et d'échange. Cependant, ces efforts sont sans doute insuffisants à l'échelle des masses bâties présentes

Les dessertes et les parkings : une conception problématique

La zone commerciale de la Route de Soultz est accessible directement par la RD 430 et est reliée à deux axes routiers importants : la RD 83 au nord et l'A36 au sud. Elles sont « idéalement » desservies (au sens du **modèle « tout-voiture »**) ... si l'on ne tient pas compte des inconvénients générés par des flux routiers aussi importants : difficultés de circulation, pollution atmosphérique, bruit pour les riverains...

Autre point noir connexe : le stationnement. Il est concentré sur les espaces privés (parking magasins) et peu de stationnements sont prévus sur l'espace public, ce qui conduit à l'encombrement abusif des trottoirs par les voitures.

Cela laisse entendre qu'il n'y a pas assez de place de stationnement sur l'espace public. Il y a un cercle vicieux classique qu'il serait intéressant de décrire dans le cadre de l'atelier. On peut en effet penser que le problème est plus profond et repose sur :

>**l'absence d'alternative crédible à la voiture individuelle** (que ce soit en termes de mode de déplacement doux qu'en termes de transports collectifs)

>**une offre de stationnement purement horizontale** (pas d'offre de stationnement en toiture, en sous-sol ou en silo) qui, de ce fait, arrive en limite de capacité et est, par ailleurs, fortement consommatrice d'espace

le développement de la zone qui suppose un afflux supplémentaire de véhicules génère un **besoin croissant d'offres de stationnements**.

Les transports en commun : en attendant le tram ?

Deux lignes de bus existent mais le cadencement est peu favorable à l'usage des TC. La demande de transport reste en retour faible compte tenu des pratiques commerciales des acheteurs. L'une (n°23) est cadencée toutes les 20mn ; l'autre (n°54) à 1h10 à peu près.

On peut noter que les lignes sont majoritairement orientées Nord/Sud au détriment des déplacements Est/Ouest. La conséquence est qu'il est impossible de relier directement les centres-villes de Kingersheim et de Wittenheim aux zones Kaligone et Pôle 430 en empruntant les transports en commun. De plus le cadencement au maximum d'un bus toutes les 20 minutes ne rend pas attrayant ce mode de transport pour les usagers (la barre des 20 minutes différencie en général un moyen de transport à haut niveau de service d'un transport en commun classique).

Les modes doux : un réseau très confidentiel

Les modes actifs sont quasiment inexistantes en ce qui concerne les zones d'activités, plutôt desservies par des 2X2 voies que par des pistes cyclables ou piétonnes.

² Données 2005, actualisation du PDU

1.3 Portrait économique de la route de Soultz: du commerce mais pas seulement...

Typologie des zones : commerces dominant ou mixés avec de l'activité

De manière globale, l'emploi dans le commerce représente 48% des établissements et 55% de l'emploi total de ces zones. Dans le Pôle 430, plus de 70% de l'emploi concerne le commerce. Le chiffre est de 49% au Kaligone, avec 49%.

Carte d'identité des quatre zones de la route de Soultz

Commune	ZAE	Nombre d'établissements	Nombre d'emplois	Surface occupée (Ha)	Densité (emplois/ha)	Dominante
Kingersheim	Kaligone	186	2249	71	32	Commerce
Wittenheim	Jeune Bois	78	516	38	14	Mixte
	Pôle 430	122	1742	88	20	Commerce
	Carreau Anna	51	596	37	16	Mixte
Total		437	5103	234	22	-

Densité d'emplois : encore très faible

La densité diffère d'une zone à l'autre. Alors que le **Kaligone affiche une densité de 32 emplois à l'hectare**, le **Pôle 430 est à 20 emplois par hectare**. Dans le cas du Pôle 430, la forte présence d'établissements de commerce (77) suppose un aménagement qui ne vise pas la densification. Pour le Kaligone, qui compte autant de commerces (80 établissements et 1109 emplois), la donne est différente. La présence de beaucoup plus d'entreprises de services (47 contre 26) joue énormément sur cette densité. Ce type d'activité peut, a priori, aménager plus facilement son espace de façon à rationaliser l'espace (pas ou très peu de stockage, besoin moindre de place de stationnement, possibilité de travailler sur plusieurs étages, etc.).

Composition des zones : multiplicité des usages et acteurs économiques

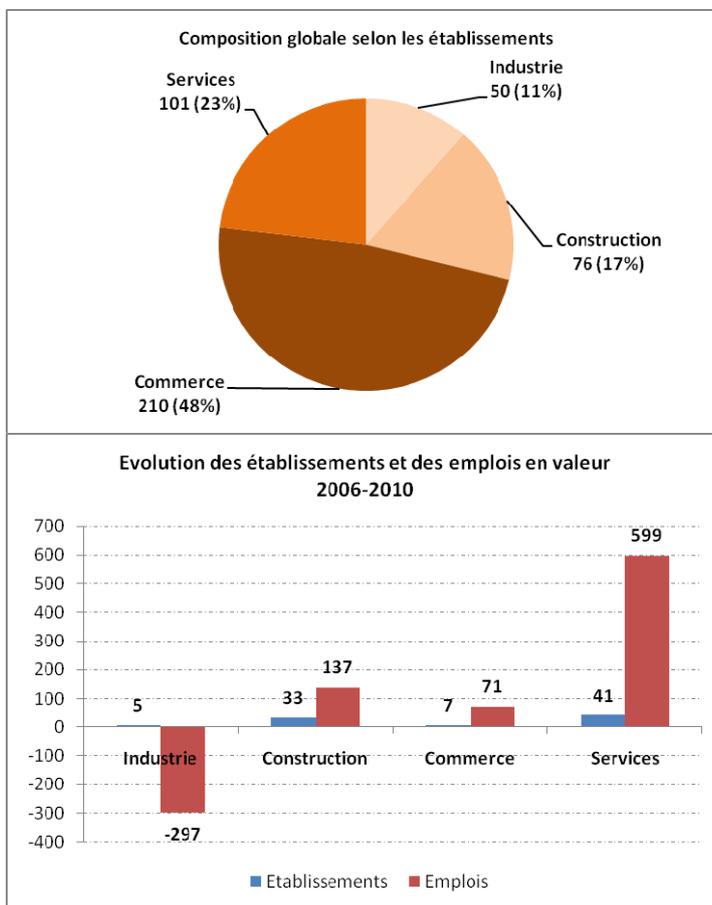
Au-delà du commerce, il existe une certaine mixité des activités. Ceci prend de l'importance au moment de penser l'aménagement des zones. Il s'agit en effet de prendre en compte la **multiplicité des usages et des acteurs** qui pratiquent ces espaces économiques. Toutes ces activités ont des besoins différents (stockage, transport, stationnement,...) et produisent des externalités qui doivent être identifiées.

L'espace aggloméré peut ainsi devenir répulsif si rien n'est entrepris pour améliorer la qualité.

Evolution des établissements : +25 % en 4 ans !

Le nombre d'établissements est passé de 351 à 437, soit une augmentation de 24,5%. Le nombre de salariés présents sur l'ensemble des zones est en hausse de +11% entre 2006 et 2010.

Les secteurs de la construction et des services ont le plus bénéficié de cette croissance avec respectivement 33 et 41 établissements supplémentaires. De même, les effectifs augmentent de 137 salariés pour la construction et de 599 salariés pour



les services.

La moindre hausse du commerce (7 établissements et 71 salariés) peut s'expliquer par la représentation déjà très importante du secteur. L'industrie perd 297 emplois alors que ce secteur des services gagne 5 établissements.

Le foncier économique et les disponibilités : inexistants (sauf en Renouveau ?)

Les disponibilités de la zone sont quasiment nulles à très court terme. Seule la ZAE du Kaligone offre quelques parcelles. Deux autres espaces (Eselacker, 11 ha et Rapp 4 ha) sont identifiés dans les documents de planification, mais ne peuvent faire l'objet que d'une potentialité de long terme. **La pollution des sols** rend difficile une commercialisation des terrains dans un avenir proche. Il s'agit dans un premier temps d'assainir ces friches en s'occupant de la dépollution des sols, ce qui a un coût. Cet enjeu de la dépollution des sols, avant toute ouverture à la commercialisation pourrait s'insérer dans la problématique plus large de la mobilisation du foncier de la zone.

Concernant la zone Pôle 430, elle se divise en deux parties. L'une est gérée par la commune et l'autre par la CCI Mulhouse Sud Alsace. Cette dernière partie de 45 ha, située à l'Ouest de la rue de Soultz, comporte 33,5 ha de surface occupée. Le reste **(11,5 ha) constitue une réserve foncière maîtrisée par la CCI**. Il s'agirait ici d'une opération potentielle de moyen terme. Le foncier total défini comme étant à vocation économique dans les documents d'urbanisme (POS/PLU) s'élève à 313 ha. Le taux d'occupation ajusté révèle une occupation globale de 99%.

Disponibilité foncier nu des quatre zones

Commune	ZAE	Surface totale	Surface occupée	Surface disponible				
				Total	Immédiatement	< 1 an	MT	LT
Kingersheim	Kaligone	88	71	17	2	0	0	15
Wittenheim	Jeune Bois	53	38	15	0	0	0	15
	Pôle 430	128	88	40	0	0	40	0
	Carreau Anna	37	37	0	0	0	0	0
Total		306	234	72	2	0	40	30

NB : Il s'agit de données provisoires pour Wittenheim (notamment extension Witty Cora on intégrée)

Lecture du tableau :

Surface totale : est égale à la somme des surfaces occupées et des surfaces disponibles totales.

Surface occupées : ensemble des parcelles qui ont déjà été commercialisées et dont la collectivité n'a plus la maîtrise foncière.

Disponible immédiatement : fait référence aux parcelles commercialisables à très court terme, dont l'aménagement est terminé et qui attend un acquéreur.

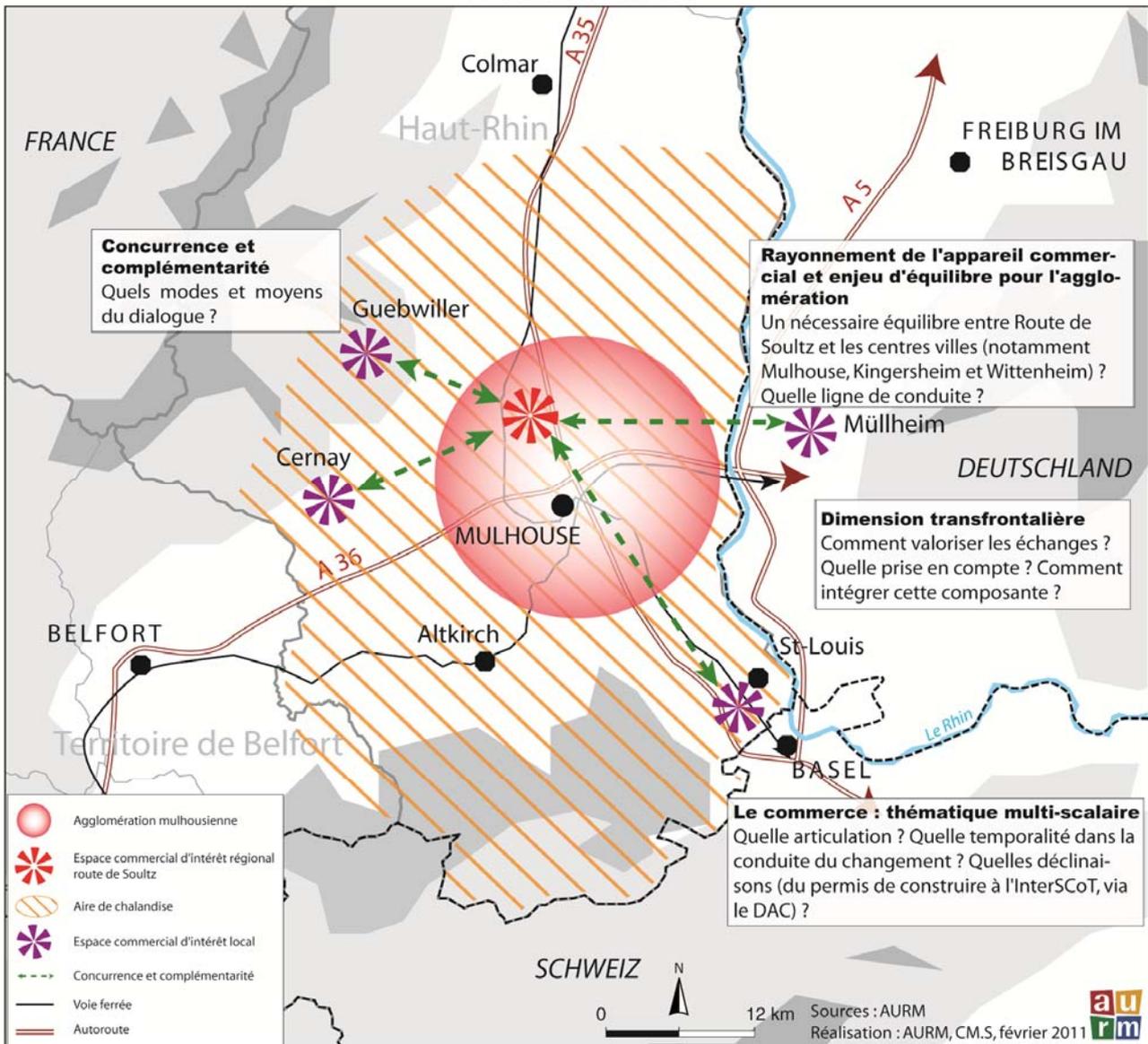
La disponibilité à moins d'un an : l'aménagement est en cours et l'échéance de commercialisation se situe dans un avenir très proche.

La disponibilité à moyen terme : il s'agit des surfaces sur lesquelles une étude a été lancée mais dont l'aménagement peut prendre plus longtemps.

La disponibilité de long terme : les surfaces sont répertoriées dans le zonage de la zone d'activités mais constituent des réserves dont la maîtrise foncière n'est pas forcément aux mains de la commune. Il existe des probabilités que ces terrains ne soient jamais utilisés pour accueillir de l'activité économique.

Pour rappel, $\text{Taux d'occupation ajusté} = \frac{\text{Surface occupée}}{\text{Surface totale} - (\text{Disponible MT} + \text{Disponible LT})}$

LES QUESTIONNEMENTS A L'ECHELLE DU GRAND TERRITOIRE



Mars 2011, encore une extension commerciale du site voisin de Cernay :
Quid de l'InterSCoT



*A quelques kilomètres...
une structure de l'appareil
commercial et de marché
très différente : Atout ?
Menace ? Synergie ?
(Commerce + Bureau en
Suisse)*



2. Huit enjeux : base de notre questionnement

La zone de chalandise s'étend jusqu'à plus de 100 km, elle englobe les territoires transfrontaliers. L'agglomération mulhousienne a pour vocation d'être le pôle majeur de service et d'emplois pour tout le département du Haut-Rhin. La zone commerciale de la Route de Soultz draine une clientèle qui vient de beaucoup plus loin que m2A ou du Pays de la Région Mulhousienne.

Toute perte d'attractivité de cette zone aurait par conséquent des répercussions économiques et sur l'emploi importantes pour l'agglomération mulhousienne et au-delà. En parallèle, son développement doit être traité avec celui du centre ville mulhousien pour éviter une concurrence ou des délocalisations internes stériles pour l'agglomération dans sa globalité. **Il y a donc nécessité à agir et à innover**, d'autant que les modes de consommation évoluent, grâce à internet par exemple ; et que les consommateurs tendent à moins fréquenter ces zones périphériques. Le renchérissement du coût de l'énergie pourrait rapidement accroître cette tendance.

L'enjeu économique et social est donc important, mais l'action qui semble nécessaire à tous les élus concernés pose une série de questions et révèle des enjeux devant impérativement être pris en compte. Par exemple, la question des perspectives pour le rôle de l'agglomération mulhousienne, va-t-on vers une augmentation du nombre de pôles dans le département du Haut-Rhin ? Ou au contraire vers une plus forte concentration des populations et une plus grande diversité sur les pôles principaux déjà existants et les corridors qui les relient ?

→ **Les questionnements et enjeux pour le territoire économique sont présentés en deux cartes : grand territoire et échelle de la Route de Soultz. Ils sont en outre commentés point par point ci-après.**

2.1 Quatre échelles et quatre approches/méthodes différentes ?

Quatre échelles de questionnement peuvent être prises en compte :

Route de Soultz : la base du questionnement

La première échelle est celle de la Route de Soultz, compte tenu de son importance dans le tissu économique et social local.

Agglomération mulhousienne : hiérarchisation des fonctions commerciales

La deuxième dimension est celle des relations entre cette zone et les autres polarités commerciales de la Région Mulhousienne. Le maintien, voire le renforcement de l'attractivité commerciale doit se construire en lien avec l'autre pôle majeur de l'agglomération (Mulhouse Grand Centre), et ne doit pas se faire au détriment des polarités que constituent notamment les centres villes et centre bourgs qui jouent un **rôle quotidien d'animation du territoire**.

Sud Alsace : l'InterScoT en filigrane

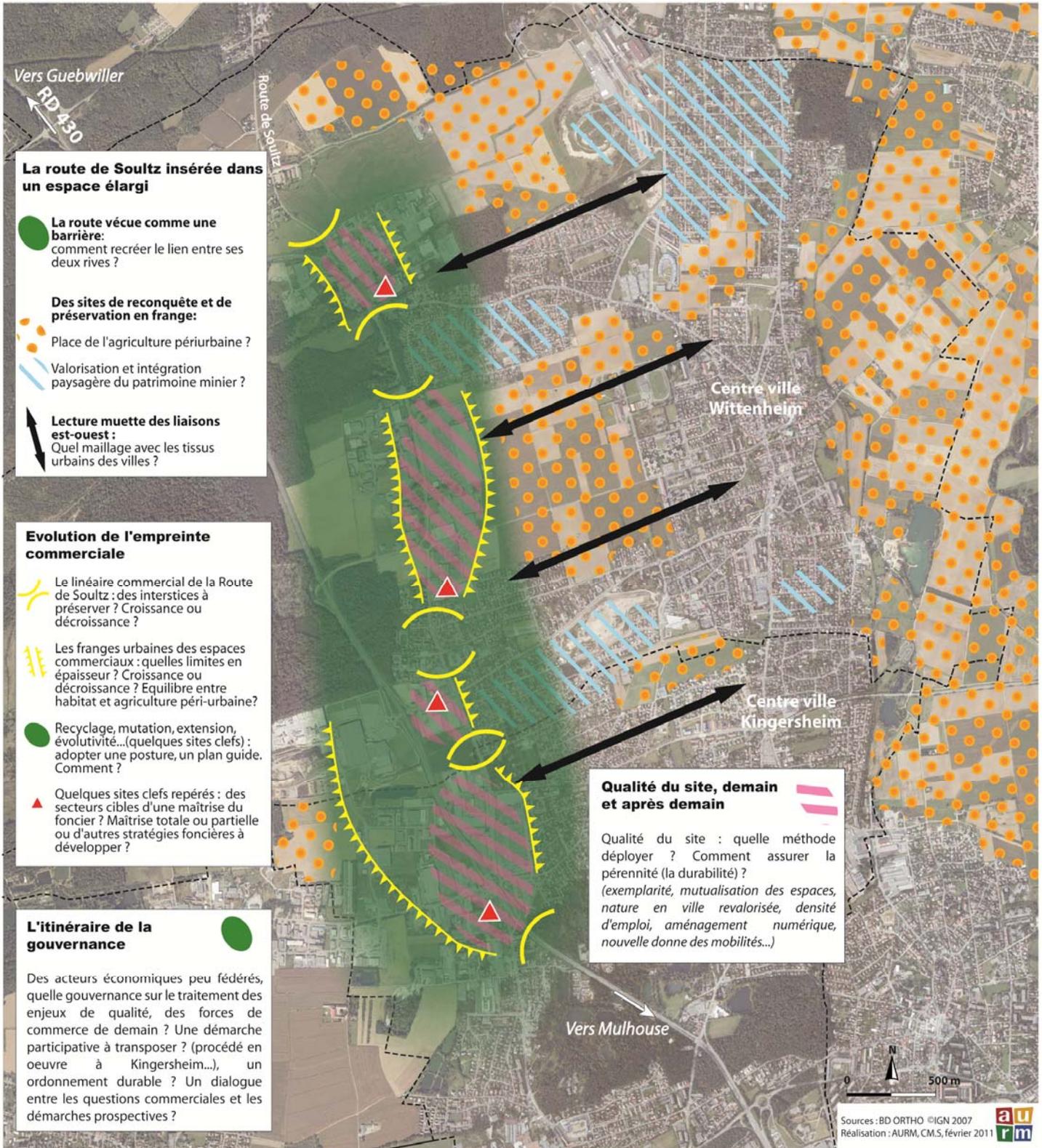
La troisième dimension à prendre en compte est celle du Sud Alsace. La réflexion mériterait au moins d'être étendue à l'**InterSCoT**. Au nord, Guebwiller (SCoT Rhin Vignoble Grand Ballon) a ses propres projets de développement commercial, tout comme au sud, le territoire de Saint Louis qui aimerait capter la clientèle suisse et enfin à l'ouest, le dipôle Thann-Cernay qui souhaiterait retenir les consommateurs du Pays Thur Doller, voire en capter de nouveaux. La logique qui prévaut est donc celle de la concurrence inter-SCoT qui pourrait se solder par un **jeu à somme négative en l'absence d'une réflexion cohérente à la bonne échelle**. (carte des SCoTs Haut-rhinois en annexe)

Grand territoire tri-national : quel modèle ?

La dernière dimension à prendre en compte est celle de la dimension transfrontalière ; à double titre. D'une part, une partie de l'**évasion commerciale** est le fait de commerces allemands (niche : bricolage, parfumerie, beauté, bio...). D'autre part, l'analyse de la structuration commerciale de nos voisins **Suisses et Allemands pourrait être source de progrès** dans notre démarche (économie commerciale, architecture...).

→ **Le questionnement des acteurs du territoire réside dans la bonne articulation de ces échelles : Qui associer, pour quelle démarche ? Quel financement ? Mais aussi, quel niveau d'implication de chacun ?**

Le questionnement à l'échelle de la route de Soultz



2.2 L'appareil commercial de l'agglomération : comment trouver l'équilibre ?... et le pérenniser ?

L'enjeu fort de ce territoire est celui de l'équilibre entre les grandes zones spécialisées, dont la Route de Soultz, et les **espaces mixtes des centres-villes**. Il est question des villes de Kingersheim et Wittenheim ... mais aussi de la ville centre de **Mulhouse**. Le renforcement du tissu commercial de cette dernière est un enjeu majeur pour l'attractivité de l'agglomération mulhousienne. De nombreuses démarches en cours dans cette ville le démontrent (Politique de renouvellement urbain, de scénographie urbaine, projet Mulhouse Grand Centre notamment...)

→ **La question de l'équilibre est donc au cœur de notre démarche de candidature.**

2.3 Les sites économiques voisins : complémentarité ou concurrence?

Le territoire se trouve au sein d'un **espace alsacien assez dense**, au regard des autres régions françaises. Les villes moyennes sont assez proches et développent des espaces commerciaux. Les projets existent. Les SCoT des territoires voisins sont en élaboration ; la question du commerce est au cœur de la préoccupation des élus.

→ **L'enjeu est bien celui de trouver le « bon » curseur du développement commercial des territoires du sud-Alsace (échelle des bassins de vie), et de le faire adopter par l'ensemble des acteurs de ce territoire.**

2.4 Dimension transfrontalière : un réel atout?

La situation de Mulhouse est singulière dans la mesure où se développe à quelques kilomètres une **offre commerciale très différente**. Les échanges sont réels (évasion mais aussi captation dans l'aire de chalandise).

Est-ce un **atout** ? Comment en **tirer profit** ? N'existe-t-il pas de **marge d'amélioration** possible sur notre territoire, à la lumière de l'Analyse des sites allemands ou suisses ?

→ **L'enjeu transfrontalier est aussi un point fondamental de notre territoire et du dossier de candidature. Comment transformer ce fait en source de valorisation durable des territoires ?**

2.5 Route de Soultz : la qualité du site demain...et après demain ?

Comment assurer la durabilité de ces espaces ?

Bien qu'éloignés des centres-villes, ces espaces n'en sont pas moins intégrés au tissu urbain. Dans une **logique fonctionnaliste** qui voulait que l'on séparât les espaces selon leur fonction, ces zones ont échappé à des exigences fortes en matière d'occupation de l'espace. Il était entendu que les **voies de communication et de stationnement privilégieraient l'automobile**, ce qui induit des surfaces importantes de parkings. Introduire de la durabilité dans les zones commerciales suppose que plusieurs dimensions soient interrogées.

Quelles sont les alternatives à la voiture ?

En effet, ne serait-ce qu'en raison de leur étalement, ces zones sont généralement fort mal desservies par les transports en commun. Ceux-ci sont de plus perçus comme peu pertinents dès lors que les consommateurs repartent avec leurs achats, souvent encombrants. Quelles sont donc les conditions à mettre en œuvre pour **sortir de la dépendance automobile** ? Les transports en commun ne sont pas la seule alternative. Des services de livraison express pourraient également être conçus à l'échelle de la zone, pour **lever l'obstacle du portage des achats**, à coupler avec une irrigation de la zone par les **transports modes doux** et les voies piétonnières.

Comment améliorer l'utilisation de l'espace ?

Les surfaces imperméabilisées dévolues au stationnement sont très importantes. On pressent qu'une mutualisation, quasi inexistante, des parkings et une refonte de la voirie pourraient constituer des pistes de travail. **L'espace commercial est peu dense**. Un coût faible du foncier et la minimisation des investissements immobiliers conduisent à ce que la forme architecturale la plus répandue soit celle du « hangar », pauvre architecturalement mais aussi dévoreur d'énergie. A l'instar de ce qui **se pratique en Suisse, les formes du bâti commercial pourraient évoluer** vers des constructions à **étages**, de la même manière que l'horizontalité des parkings pourrait être remplacée par des parkings en ouvrage moins consommateurs d'espace...

→ **L'enjeu de la durabilité est donc posé** (mutualisation, mutation, nouvelle mobilité, communication numérique, agriculture périurbaine, isolation ...)

2.6 Dimensionnement de l'empreinte commerciale ? se poser la question des limites !

Se contenter d'une requalification de la Route de Soultz ?

Les zones d'activités ont un **cycle de vie**. Les zones construites dans les années 70/80 sont aujourd'hui en obsolescence. Dans de nombreuses villes et agglomérations, les zones d'activités, commerciales comme industrielles, sont en voie de requalification. Ce faisant, la logique fonctionnaliste qui a prévalu à la création de ces zones n'est pas remise en cause.

→ La question posée est de savoir si un pas supplémentaire ne pourrait pas être franchi en pensant à la **multifonctionnalité de ces espaces**, qui pourraient être réurbanisés ?

Des espaces interstitiels convoités : les figer ?

Il est fort probable qu'en l'absence de démarche spécifique, l'étalement des zones commerciales continuera et que, peu à peu, les **espaces interstitiels seront grignotés**, que les zones continueront de s'étendre au nord. Un scénario plus volontariste viserait au contraire à préserver ces espaces en posant comme hypothèse que l'avenir de ces zones passe par une réflexion sur leur qualité.

→ Deux enjeux majeurs se profilent :

La **maîtrise des mutations**, pour éviter que des espaces commerciaux nouveaux ne soient créés dans des friches industrielles, et qu'ils constituent des « têtes de pont » pour l'extension anarchique du commerce en périphérie, le traitement visuel de la friche industrielle entraînant la création d'une friche commerciale de centre-ville encore plus pénalisante.

La **limitation des extensions** serait donc un préalable

La maîtrise du foncier, son utilisation et les formes urbaines : Où ? Comment ? Des sites ciblés ?

La zone commerciale est un ensemble de propriétés privées. Dès lors que les parcelles sont vendues, les communes ne peuvent plus **procéder qu'à l'examen des permis de construire déposés**. Il semble donc important que des dispositions soient prises qui assureraient pour la Route de Soultz, comme pour l'ensemble des zones d'activités de la Région Mulhousienne, un certain nombre de prescriptions. De ce point de vue, une opportunité se présente. Il s'agit de la révision, à compter de 2012, du SCOT de la Région Mulhousienne pour renforcer sa cohérence avec les contraintes du Grenelle II. Il devra notamment comporter un **DAC qui devra être traduit** dans les documents locaux de planification. Le SCOT peut donc **constituer un levier** pour assurer des pratiques plus respectueuses et cohérentes. Autres leviers de poids : les documents d'urbanisme des deux communes (**POS et PLU**) **sont en cours de révision** (voir tableau en annexe). Le calendrier des révisions est compatible avec celui de l'Atelier National.

Les pouvoirs publics locaux peuvent également viser à regagner de la maîtrise foncière en vue d'y mener des **opérations exemplaires**, d'aménagement de l'espace public par exemple, mais aussi de réurbanisation.

→ L'enjeu est la **maîtrise foncière et la maîtrise des usages**. Quelle stratégie adopter ?



Le végétal est présent... en agrément, une valorisation possible ; Néanmoins, la trame verte et bleue fonctionnelle nécessiterait un réel renforcement

2.7 Site et insertion dans un espace large : quelle évolution ? Quelle réversibilité ?

La route de Soultz vécue comme une barrière : comment la lever ?

La route de Soultz, doublée par la RD 430, constitue une véritable barrière. Ce fonctionnement est incompatible avec une vie urbaine des proximités (cités minières coupées en deux).

→ L'enjeu est donc de **recréer les perméabilités** de la route de Soultz et, enfin pour les habitants, de s'affranchir de ce « mur ».

Valorisation et intégration paysagère du bâti : une identité territoriale à sublimer dans un contexte large

Le site s'est développé sur les « ruines » de l'exploitation des mines de Potasse, dont les traces sont visibles et gardent l'identité de l'ensemble du secteur : cité minière, terroir, carreau des mines...

→ L'enjeu est de **tirer profit de cette richesse culturelle identitaire et patrimoniale**. Mais comment ?

La mixité fonctionnelle, la place de l'agriculture et des espaces naturels

La mixité fonctionnelle est un des mots d'ordre de la ville durable. Réussir à rapprocher les habitants des services et des zones commerciales dans des conditions acceptables permet de limiter de manière importante les besoins de déplacement à l'échelle de l'agglomération. Cela permet aussi à la zone d'avoir **une activité tout au long de la journée** et non uniquement durant les heures d'ouverture des magasins. Des côtés pratiques peuvent être dégagés de cet enjeu, comme le triple emploi des parkings (résidentiel et commercial et parking relais pour le centre ville de Mulhouse).

Ne pourrait-on pas envisager de reconquérir des espaces (dents creuses, réserves foncières privées, friches...) pour assurer une certaine multifonctionnalité de la Route de Soultz ? Ne peut-on pas envisager une nouvelle économie agricole et commerciale (**circuits courts, filière biologique...**) ?

→ L'enjeu serait aussi de repenser le **lien et équilibre revisité entre les espaces urbanisés, naturels et agricoles et ces quatre zones**. La prise en compte des fonctions résidentielles, écologiques et de l'économie agricole (prairie urbaine, agriculture de proximité) serait une base de projet.

Lecture muette des liaisons est-ouest : donner de la voix

La route s'étire du nord au sud, les zones s'épaississent par endroit. Néanmoins, la logique tend à faire abstraction des liaisons est-ouest, notamment en lien avec les centres des communes.

→ L'enjeu est de **mailler ce territoire**, selon une finesse et une lecture qu'il conviendra d'ajuster.

2.8 Gouvernance ? Quels itinéraires ?

Compte tenu des enjeux qui viennent d'être soulevés, la question de la gouvernance du projet est capitale. De nombreux acteurs sont concernés.

Les élus : tous concernés ?

Les élus des villes directement concernées par la Route de Soultz, mais aussi les élus des villes alentours qui devront sans doute, de leur côté mener des actions pour renforcer l'attractivité commerciale de leur centre-ville, ce que la ville de Mulhouse a d'ores et déjà engagé avec l'opération « Mulhouse Grand Centre ». Au-delà, il s'agit aussi des élus siégeant, par exemple, dans les syndicats mixtes en charge des SCoT des territoires adjacents (voir tableau des démarches en annexe), des conseillers généraux, des acteurs de la Conférence Permanente du Commerce...

Les partenaires privés : de l'intérêt particulier à l'intérêt collectif ?

Les acteurs privés (direction des enseignes, propriétaires des terrains, des bâtiments, promoteurs immobiliers etc.) ont un rôle essentiel à jouer. En l'état, la **concurrence est le mode privilégié** entre ces acteurs. A chacun ses parkings ; à qui aura la plus grande enseigne... Quitte à ce que plus aucune soit lisible dans des espaces saturés de panneaux « informatifs » divers. Cette concurrence se traduit aussi par le fait qu'il n'y a pas d'association locale de commerçants sur laquelle s'appuyer. La question est donc de savoir comment **les amener à s'associer à une démarche de réflexion** sur l'avenir de la Route de Soultz, puis à s'engager à agir à l'avenir pour assurer une seconde vie à cette zone commerciale et ses rives urbaines et naturelles.

→ L'enjeu de la gouvernance motive profondément la démarche de candidature. **Qui associer ? A quels moments ? Sous quelles formes ?... bien au-delà des procédures réglementaires.**

3. Le site, ses composantes, ses spécificités... : les attendus réciproques des acteurs de l'Atelier National

3.1 Un territoire déjà ausculté...mais une thérapie encore sectorielle : un besoin d'ingénierie

Ce que peut apporter l'Atelier national au Territoire : **un dialogue enrichi, un changement des pratiques, des documents cadres renforcés**

→ Les différentes études menées dans le passé ou en cours ont été intéressantes. Néanmoins, elles se limitent vite dans l'approche globale du système d'acteurs, des articulations d'échelles et/ou des thématiques étudiées. L'Atelier National serait l'occasion de fructifier ce terreau de réflexion, de l'insérer dans une dimension prospective évidente.

Quelques questions qui pourraient être traitées dans le cadre de l'Atelier National, pour lesquelles les élus sont en attentes fortes, peuvent se résumer ainsi. Il s'agit bien là de répondre aux questionnements et de relever les défis posés par les 7 enjeux décrits précédemment. Le territoire est ainsi en attente de pouvoir :

Notre envie de recourir à l'Atelier National en 5 problématiques

1 Réfléchir aux échelles multiples et leur équilibre

Quelles conditions de la création d'un emboîtement cohérent des différentes échelles pertinentes pour la zone d'étude ? Qu'est-ce que l'équilibre des fonctions commerciales sous le scan du développement durable (la durabilité) ? Quel équilibre entre ville-centre et espace commercial périphérique ?

2 Articuler les thématiques

La mixité : Utopie ou faisable ? Quid de la mutation forte de partie de zone et du « déclassement » ? Quelles conséquences (ou préalable) sur la politique des transports publics et développement des modes actifs ?

3 Tirer profit de notre position transfrontalière

Cette position est un atout, une contrainte ?

4 Connaître les nouvelles donnes socio-économiques et permettre leur appropriation par les acteurs

Qui sont les acteurs du changement ? Comment modifier leur regard et leurs agissements ? Quelle méthodologie du changement ? Comment aider à formuler des scénarios sur les territoires et la réflexion sur les critères de choix (« champ des possibles ») ?

Au regard par exemple des questions de :

>Renouvellement urbain et de la requalification

>Le e-commerce et l'e-génération

>La place des autres fonctions spatiales (agriculture, habitat, déplacements alternatifs, écologie urbaine...);

5 Suivre une feuille de route dans le temps et dans un espace polyforme

Quel ordonnancement du changement ? Quelles étapes fondamentales ? Quel calendrier ? Quelles autres investigations nécessaires, au-delà de l'Atelier National ?



Le site de la Route de Soultz évolutif car au cœur des questions de mutation des systèmes d'exploitation agricole (circuits courts...) et en prise forte avec la richesse de son passé industriel. (Le « Mittelfeld » proche du pôle 430 à Wittenheim)

3.2 Un territoire spécifique...un dialogue fructueux entre territoire et équipe projet de l'Atelier

Ce que notre Territoire peut apporter à l'Atelier National : les éléments constitutifs d'une mutation urbaine positive, les ingrédients de l'équilibre entre territoires, des conditions pour la valorisation des réflexions prospectives, la richesse d'un territoire transfrontalier et des acteurs ouverts à l'innovation.

Le choix du site de l'Agglomération mulhousienne, par le Ministère, peut comporter des atouts évidents qui sont principalement les suivants :

Les atouts de notre candidature en 5 arguments

- 1 Une **mutation et l'évolutivité** possible du site et de son fonctionnement car en lien avec les espaces urbains des communes, le passé minier et au cœur des questions d'agriculture périurbaine ;
- 2 Une volonté de comprendre **l'alchimie d'un équilibre**, et ce à plusieurs niveaux. Cet équilibre aurait notamment pour conséquence de travailler sur le thème de la « ville des proximités », de contribuer à une bonne articulation des niveaux de rayonnement des territoires (métropolisation, polarisation, communes relais) ;
- 3 Une **déclinaison immédiate** dans les politiques locales (SCoT, PLU, PDU... en cours de révision en 2011 et 2012) mais aussi une traduction des **démarches innovantes** telles que la ville Post Carbone 2050, ou encore l'IBA Basel 2020 ;
- 4 Un **positionnement transfrontalier** unique, sources d'enseignements en termes de retours d'expériences ;
- 5 **Des acteurs ouverts à l'innovation**, aux échanges déjà traduits localement et source d'expérimentation réussie (Plan Climat Territorial, anticipation renouvellement urbain, démarche participative, musée attractifs et dynamiques...), en **capacité de « rebondir »** (transformation de la « cathédrale » fonderie en pôle universitaire..., site industriel ManuRhin transformé en Loft..) et **motivés par le concept d'Atelier National** (synergie expérimentale et projet urbain des 6 autres territoires français retenus).

Engagement des acteurs

Les communes de Wittenheim et de Kingersheim ainsi que la communauté d'agglomération « Mulhouse Alsace Agglomération » souhaitent développer une approche coordonnée afin de définir et de mettre en œuvre une stratégie d'évolution durable de l'espace commercial multi-sites de la route de Soultz (RD 429) à Wittenheim et Kingersheim.

Elles portent en effet les objectifs suivants, communs ou complémentaires :

Pour Wittenheim

→ Définir un **scénario d'évolution** à moyen terme de la zone commerciale actuelle vers un tissu urbain plus durable avec des phasages opérationnels dans le temps. Cette réflexion prospective devra notamment intégrer la requalification de la RD 429 et des zones associées et définir des alternatives crédibles à la voiture individuelle (transports en commun, liaisons douces connectées avec le centre-ville) qui constitue aujourd'hui le mode de déplacement quasi-exclusif dans la zone commerciale ;

→ Rechercher un **équilibre et une complémentarité** entre la zone commerciale du site, périphérique, et les **commerces de proximité** de Wittenheim (centre ville, cités minières et autres). La ville de Wittenheim, possède un appareil commercial de proximité, aussi bien au centre-ville, le long de la route départementale 20, où il existe un tissu dense de commerces et de services dans des bâtiments majoritairement multifonctionnels, que dans les cités minières où s'est maintenue une offre de proximité résiduelle ;

→ **Alimenter les réflexions conduites au niveau du PLU** de Wittenheim dont la révision sera engagée prochainement et qui s'attachera notamment à mettre en valeur les trames vertes et l'agriculture de proximité. La place de l'agriculture périurbaine, son évolution et sa valorisation commerciale locale constituent une préoccupation majeure de la commune ;

→ Valoriser dans le cadre de la requalification du site, le **patrimoine minier subsistant** (cités minières, terrils, anciens centres de traitement de la Potasse etc) ;

Pour Kingersheim

→ Mener une réflexion approfondie sur la desserte du site afin de **rompre avec la logique du « tout voiture »** et ainsi apaiser le réseau routier, développer la desserte par les transports en commun, requalifier les RD 429 et RD 430 en **boulevard urbain** et favoriser les modes de déplacements doux ;

→ **Équilibrer l'appareil commercial** sur l'ensemble du territoire de l'agglomération pour préserver le commerce de centre-ville, dans un contexte global de concurrence des territoires voisins, en fort développement ;

→ Réfléchir aux **mutations envisageables** du site existant en étudiant les possibilités de passer du tissu actuel essentiellement dédié aux activités économiques à un **tissu plus mixte intégrant de l'habitat** ;

→ Intégrer les réflexions de l'atelier dans une **démarche participative** à l'instar de celle que la ville conduit déjà lors de l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme. Faire évoluer ces espaces commerciaux est en effet un sujet complexe qui requiert la **participation de tous les acteurs concernés** ;

Pour Mulhouse Alsace Agglomération (m2A)

- ➔ Améliorer l'attractivité globale du tissu commercial de l'agglomération mulhousienne au travers d'une **requalification réussie** du site et du **renforcement de ses potentialités urbaines** ;
- ➔ Pour cela développer les complémentarités et l'articulation entre le site candidat et l'appareil commercial du **centre ville mulhousien** ;
- ➔ A une échelle territoriale plus large, positionner l'offre commerciale de l'agglomération mulhousienne de manière à assurer son **rayonnement à l'échelle du sud Alsace**, et le cas échéant, pour certaines fonctions, vers le Nord Franche-Comté, la **Suisse** du Nord-Ouest et le **Pays de Bade**. Cela dans un contexte de concurrence entre territoires tant au sein du Haut-Rhin (Colmar, Saint-Louis, Thann-Cernay, Guebwiller-Soultz) qu'au-delà du fait de la proximité de Bâle, de Fribourg et de Belfort-Montbéliard ;
- ➔ Inscrire l'aménagement du secteur candidat dans une **logique de développement durable** chère à l'agglomération (agenda 21 et plan climat) en travaillant les dimensions transports, qualité urbaine et paysagère, concertation notamment
- ➔ Plus globalement, alimenter les réflexions concernant l'urbanisme commercial dans le cadre de la **révision du SCoT** de la région mulhousienne qui sera à engager.

La démarche projet d'Atelier National consacrée aux territoires économiques permettra d'**élargir** et d'**enrichir** les réflexions déjà engagées localement en vue de définir de **manière partenariale** une stratégie adaptée et une déclinaison opérationnelle au travers d'une **feuille de route**. Au delà, les réflexions menées, les apports méthodologiques et les pistes dégagées dans le cadre de l'atelier donneraient une **impulsion pour poursuivre sur d'autres sites du Haut-Rhin la mutation souhaitable du tissu commercial**.

En outre, l'étude par l'Atelier National de l'espace commercial multi-sites de la route de Soultz qui présente les faiblesses classiques de ce type de zones - mais avec des spécificités fortes dont la dimension transfrontalière du territoire - est de **nature à dégager des réflexions et des pistes valorisables et transposables ailleurs sur le territoire national**.

Dans ces conditions nos collectivités se portent candidates pour l'Atelier National consacré aux territoires économiques.

En cas de sélection, elles s'engagent à **s'inscrire pleinement dans la démarche** au travers notamment des ateliers et du séminaire national en associant les acteurs concernés.

Le Président de
Mulhouse Alsace Agglomération

Le Maire de Kingersheim

Le Maire de Wittenheim

Jean-Marie BOCKEL

Jo SPIEGEL

Antoine HOME

Les acteurs du site et les démarches menées : une articulation évidente avec l'Atelier National

Le territoire fait l'objet de démarches en cours, programmées... en termes de planification urbaine, programmation, atelier de recherche.... Le tableau ci-après reprend l'ensemble des initiatives du territoire et donne un éclairage quant à leur possible adéquation avec l'Atelier National.

Démarche	Périmètre/collectivités*	Avancement	Lien atelier **	Remarques / intérêt
Planification réglementaire				
PLU	Kingersheim	Atelier diagnostic en cours.	++	Contenu + méthode démarche participative du PLU transposable ?
PLU	Wittenheim	Choix du bureau d'études printemps 2011	++	AURM = AMO de la commune
SCoT	SM SCoT Région Mulhousienne	Démarrage Révision Grenelle II début 2012	+	Lien via le DAC qui sera inséré au SCoT AURM = Ingénierie du SM SCoT
DAC	SM SCoT Région Mulhousienne	A engager fin 2011 ou 2012	++	Dans la suite de la Charte d'Urbanisme Commercial
Document de programmation				
Plan de Déplacements Urbains	m2A	Révision démarre ce printemps 2011	++	Intégration dans le PDU
Programme Local de l'Habitat	m2A	Approbation fin 2011	+	Définition et perspectives de sites mutables
Démarches volontaristes				
Projet Mulhouse Grand Centre	Mulhouse	Projet en cours de déploiement (concertation en cours pour les différentes phases du projet)	+	Volonté de dynamiser les fonctions du centre ville, notamment commerciales
Etude de structuration urbaine	Wittenheim	Terminée en 2010	SO	Préalable à l'engagement de la révision du PLU
Charte d'urbanisme commercial	Pays de la Région Mulhousienne	Finalisée avant l'été 2011	SO	Préfiguration d'un DAC
Plan Climat territorial	m2A	Approuvé	+	Démarche pilote qui irrigue l'ensemble des initiatives
Agriculture péri-urbaine	m2A	Démarche en cours (foncier, filière..)	++	site mutable
Ville Post carbone (Territoire sans carbone à l'horizon 2050)	m2A	Démarche en cours Données pour le territoire au printemps 2011	++	Contrat de recherche sur 4 sites pilotes en France. Concrétiser cette notion jugée abstraite « Ville en 2050 » sur un thème et un territoire concret ?
Démarches Transfrontalières et grands territoires				
SCoT et Commerce	Inter SCoT	Sujet évoqué	++	Inter-SCoT animé par l'ADAUHR (Agence d'Urbanisme Départementale)
Economie en ville	Métropole Rhin Rhône	2011, voire approfondissement en 2012	+	Thème des rencontres des Agences d'Urbanisme de l'Espace Rhin Rhône
Commerce transfrontalier	Espace Rhéna	A lancer suite à l'Atelier National ?	+	Sujet exploratoire + retours d'expériences
Commerce transfrontalier	Eurodistrict Fribourg Colmar Mulhouse ?	A lancer suite à l'Atelier National ?	+	Sujet exploratoire + retours d'expériences
Commerce transfrontalier	Agglomération tri-nationale	A lancer suite à l'Atelier National ? Lien avec IBA Basel ***?	+	Sujet exploratoire + retours d'expériences

*Les périmètres des collectivités sont indiqués en page 5

** Lien Atelier National et niveau d'intensité = enrichissement, par les travaux de l'Atelier National, de la démarche citée :

++: Apports attendus et très fructueux /// + : Relation plus ténue mais néanmoins existante (voire se confirmera lors de l'Atelier) /// SO : sans objet (étude récente mais achevée)

*** « IBA Basel 2020 » (Internationale Bauausstellung , exposition internationale d'architecture)

Secteur « Carreau Anna » : un site de reconversion assez isolé du tissu urbain traditionnel

Le carreau Anna est un ancien site minier. A l'origine, dans le SDAU adopté en 1974, **il était prévu que ces sites retournent « à la nature »**. Mais dès 1979, la Table Ronde sur l'avenir du Bassin Potassique réfléchit à la réutilisation des premiers carreaux arrêtés pour "en optimiser la valorisation et répondre aux besoins du marché et de l'emploi". Le nettoyage des sites commence à la même époque.

A partir de 1996 et la signature du Plan Cadre, la concertation entre les différents partenaires de la reconversion est renforcée et la réflexion sur l'avenir des carreaux débouche sur **un plan de développement du Bassin Potassique**. Les différents sites du Bassin Potassique sont traités et en 2008, la reconversion est quasiment achevée : des sites ont été renaturés, d'autres réindustrialisés et certains ont changé de vocation. Concernant le Carreau Anna, à l'exception des bâtiments situés à l'entrée du carreau, l'ensemble des installations a été démoli, la Communauté de Communes d'alors souhaitant en faire une grande zone d'activités intercommunale.

Depuis le début des années 1990, le carreau Anna est ainsi devenu une zone d'activités intercommunale. Elle accueille des **activités mixtes**, industrielles comme la société Heinrich & Bock et, depuis 1999, l'enseigne Décathlon y a installé son centre logistique Grand Est.

Il est intéressant de noter la volonté, à l'époque, des élus intercommunaux de mettre en place une stratégie de développement économique sur une ancienne friche industrielle. Le but premier était d'offrir des **emplois de substitution** à ceux liés à l'activité minière éteinte.



Carreau Anna : une surabondance de panneaux publicitaires..... qui au final brouille le message



Une activité phare support du changement ? : Décathlon et son centre logistique Europe ; Néanmoins une logique du "tout voiture" encore prégnante...



