



## N°1 : Diagnostic

**Francis HILLMEYER**, Président du SCoT de la Région mulhousienne

*La révision du SCoT va redéfinir notre stratégie d'aménagement pour un territoire mieux armé et plus vertueux face aux enjeux du changement climatique, de la précarité énergétique et de l'économie du foncier.*

*Le diagnostic identifie les dysfonctionnements, les atouts, les tendances et les marges de manœuvre pour faire évoluer la Région Mulhousienne vers un territoire post-carbone. Il pose les questions essentielles, auxquelles il va falloir apporter collectivement une réponse.*



### ➔ La révision du SCoT : vers un projet de territoire, post-carbone

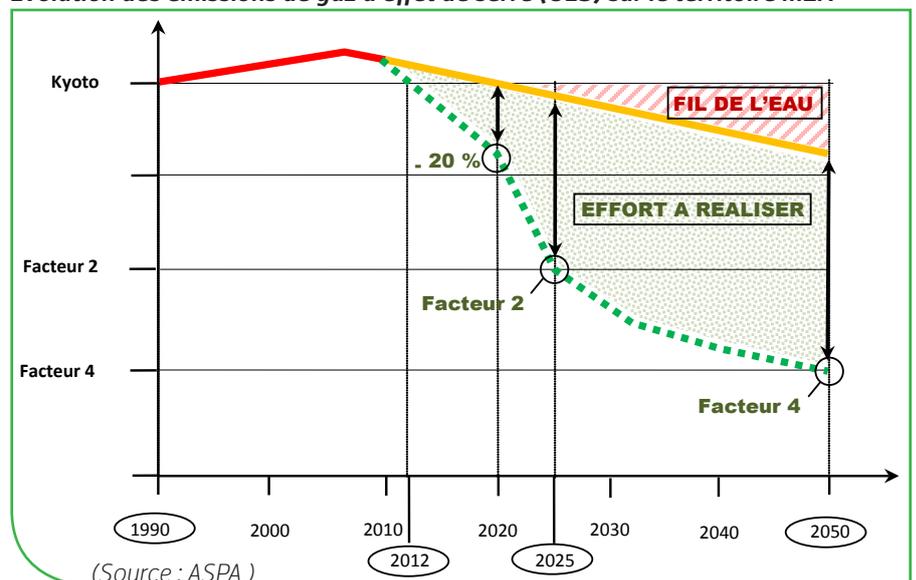
Nouvelle étape pour le SCoT : sa révision. Elle conduira ses acteurs à **renouveler le projet d'aménagement du territoire en mettant en cohérence les différentes politiques sectorielles** (transports, habitat, économie, environnement...) dans un objectif de développement durable de la Région Mulhousienne. Lutte contre les gaz à effet de serre, réduction de la consommation foncière, performances énergétiques et environnementales, renforcement des continuités écologiques, aménagement numérique ... telle est la feuille de route indiquée par la loi Grenelle II de l'Environnement dans le cadre de la révision des SCoT.

Mulhouse Alsace Agglomération s'est d'ores et déjà engagée vers une **réduction des émissions des gaz à effet de serre et des consommations d'énergie avec le Plan Climat : une division par 4 d'ici 2050 (facteur 4)** et l'adaptation du territoire aux changements climatiques. En 2011, l'exercice prospectif « Mulhouse post-carbone » a analysé des scénarii possibles et les leviers associés pour atteindre le facteur 4 sur la Région Mulhousienne à horizon 2050. La révision du SCoT permettra d'élaborer un projet de territoire répondant à cet objectif de territoire post-carbone. De l'ambition du projet de SCoT dépendra la réussite de cet objectif et le respect de cette échéance.

## SOMMAIRE

La démographie	2
L'économie	4
Le commerce	6
L'habitat	8
Le foncier	10
Les déplacements	12
L'environnement	14
Les gaz à effet de serre	16

### Évolution des émissions de gaz à effet de serre (GES) sur le territoire m2A



Le projet d'aménagement et de développement durable du SCoT devra se donner les moyens pour diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre



## Chiffres Clés

**268 619** habitants  
dans la RM (évolution 1999-2010 : +3%)

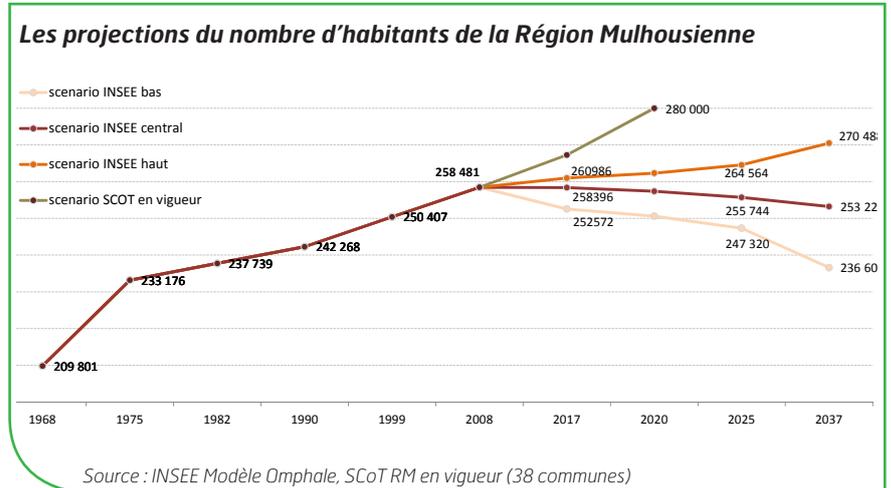
**36%** des haut-rhinois  
vivent dans la RM en 2010

**114 120** ménages  
(évolution 1999-2010 : +11%)

**15%** de la population aurait  
plus de 75 ans à l'horizon 2037

### ➔ Un accroissement démographique modéré

Avec **0,31% par an** depuis 1999, la croissance démographique est **stable et modérée** mais en deçà de l'ensemble des projections. Le SCoT en vigueur est basé sur un objectif de 0,6% par an et le PLH de m2A sur une perspective de 0,5% par an (objectif de 280 000 habitants à horizon 2020), soit des projections plus ambitieuses que le scénario haut de l'INSEE. Si les tendances venaient à se poursuivre, l'INSEE entrevoit une possible baisse du nombre d'habitants dans le SCoT à l'horizon 2030.



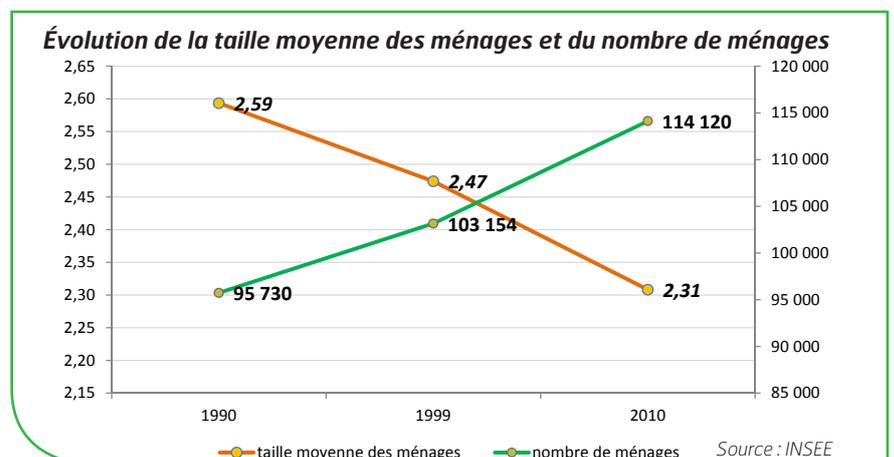
Si la tendance se poursuit, le territoire du Scot devrait légèrement perdre des habitants à horizon 2037

### ➔ Un desserrement et un vieillissement de la population

La taille moyenne des ménages baisse régulièrement depuis 1968 et atteint 2,30 personnes en 2010. Le nombre de ménages et, par effet induit, **les besoins en logements, augmentent plus vite que la population** : entre 1999 et 2010, **le nombre de ménages a augmenté de 11% contre 3% pour la population**.

Deux facteurs principaux influent sur le phénomène :

- l'évolution et l'érosion des modèles familiaux (divorces, décohabitation, recul de la vie en couple ...),
- l'allongement de l'espérance de vie (on vieillit mieux et plus longtemps). Selon les estimations de l'INSEE pour la Région Mulhousienne, en 2037, les plus de 60 ans devraient représenter plus de 30% de la population totale et les plus de 75 ans entre 8 à 15%.



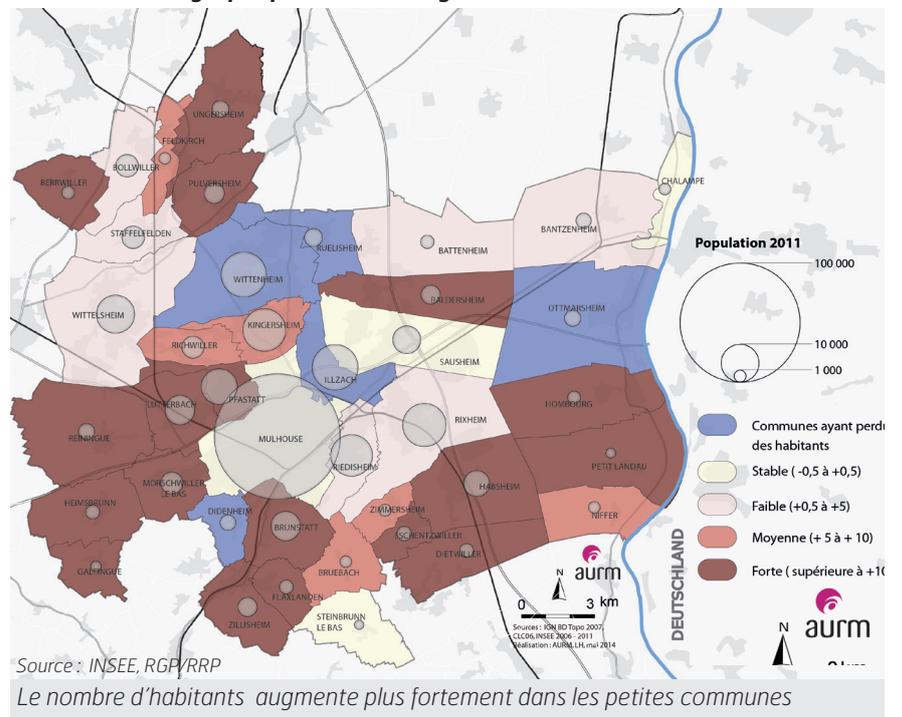
Des ménages de plus en plus petits mais aussi plus nombreux malgré une faible croissance démographique



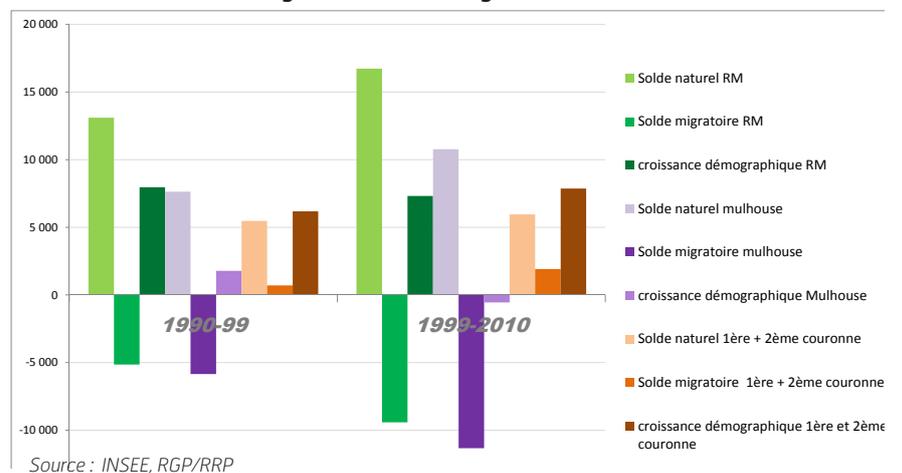
## ➔ Un solde migratoire déficitaire

Au global, la région mulhousienne connaît un accroissement démographique annuel de 660 habitants entre 1999 et 2010. Cet excédent s'explique par un solde naturel très largement positif qui compense pour partie, le déficit migratoire. Depuis 1999, ce sont en moyenne 855 habitants par an qui quittent le territoire. Mulhouse est la plus touchée par le déficit migratoire avec 70% des départs qui lui incombent. Sur la dernière période intercensitaire, l'excédent naturel ne parvient plus à combler le déficit migratoire : la ville centre perd **des habitants. Certaines grandes communes périphériques (Wittenheim et Illzach) accusent également des pertes de population entre 1999 et 2011.** Les petites communes périphériques affichent quant à elles des excédents naturels et migratoires en captant notamment une population quittant la ville centre. Les petites communes situées dans les territoires voisins du Sud et du Nord, en frange du périmètre SCOT, se révèlent également très attractives résidentiellement.

### Évolution démographiques dans la Région Mulhousienne (1999-2011)



### Les soldes naturels et migratoires de la Région Mulhousienne (1990-2010)



Des naissances supérieures aux décès mais plus d'habitants qui quittent le territoire

## Questions

- Comment assurer une certaine dynamique résidentielle ?
- Comment assurer une mixité sociale, générationnelle et fonctionnelle ?



## Chiffres clés

**-10 000** emplois salariés privés en 10 ans

**83%** d'établissements tertiaires

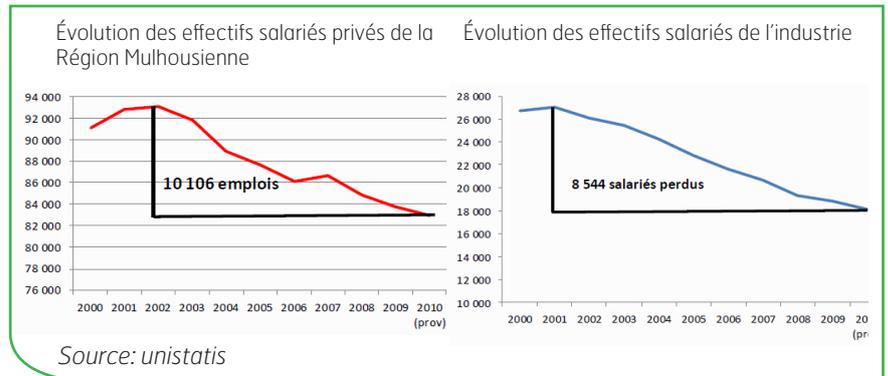
**10,9%** de taux de chômage au 3<sup>ème</sup> trimestre 2012

**656** départs d'établissements (cumul 2006/2010)

**71** zones d'activités économiques

### Des pertes d'emplois massives notamment dans l'industrie

Ces 10 dernières années, la Région Mulhousienne a perdu un peu plus de **10 000 emplois privés** toutes activités confondues, dont 8 500 environ dans l'industrie. Cette tendance risque de se prolonger.



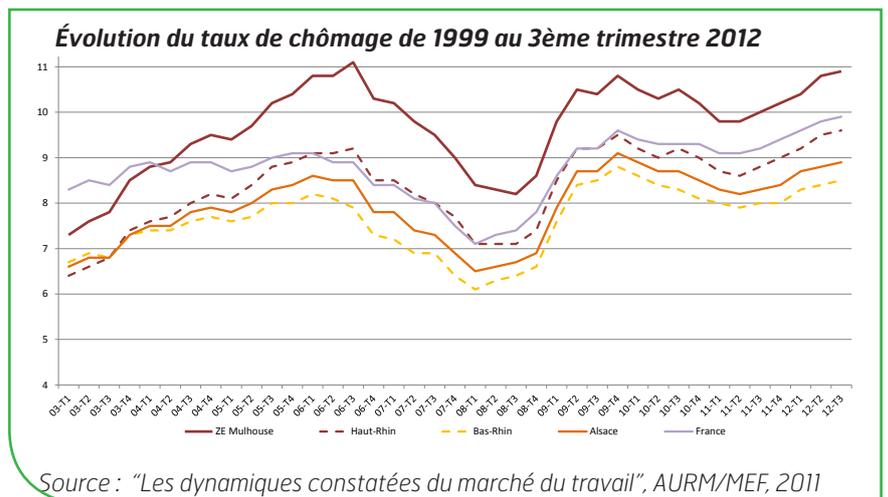
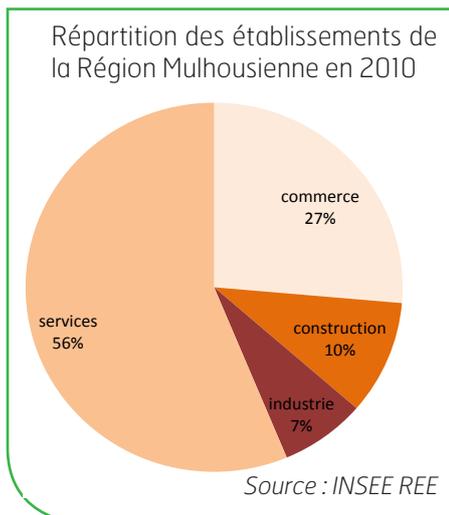
Des pertes d'emplois importantes dans le secteur privé et notamment l'industrie

### Des créations d'emplois publics

L'INSEE indique une **progression globale d'environ 4 000 emplois publics** dans la région mulhousienne entre 2000 et 2010. Ils s'agirait essentiellement d'emplois créés dans le domaine de l'administration publique, de la santé et du secteur social.

### Un taux de chômage supérieur à celui de l'Alsace et de la France

Depuis 2003, la zone d'emploi de Mulhouse présente un **taux de chômage bien supérieur à celui de l'Alsace et de la France**. Fin 2012, le chômage touchait 10,9% de la population contre 8,9% pour la région et 9,9% au niveau national. Cette situation s'explique notamment par la sous qualification de la main d'oeuvre, la disparition des emplois industriels occupés par celle-ci et des demandeurs d'emploi précarisés.



Un taux de chômage en hausse

### Une économie de plus en plus tertiaire

L'économie de la Région Mulhousienne est de plus en plus tournée vers l'activité tertiaire (services, commerces, administration, transports) qui représente **83% des établissements en 2010**. L'industrie ne représente plus que 7% des établissements du territoire et regroupe 18% de l'emploi salarié.



Exemple de bâtiment d'entreprise en friche



Sur-offre de certaines zones commerciales



De petites zones d'activités en déclin qui n'attirent plus que des entreprises sans valeur ajoutée



Espaces publics en zones activités de qualité médiocre : absence d'aménagements et de circulations sécurisées pour les piétons et vélos, paysages et façades de mauvaise qualité

## ➔ Un secteur commercial très développé mais qui s'essoufle

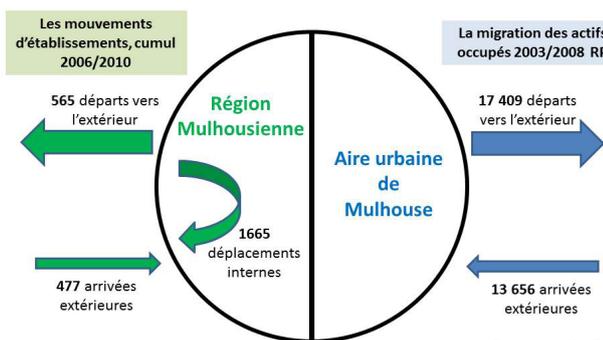
Le secteur commercial, s'il reste très développé sur la Région Mulhousienne avec **16 163 emplois salariés et 27 % des établissements**, est en perte de vitesse. **Il a perdu 433 emplois salariés entre 2000 et 2010**. Cela s'explique, d'une part, par des gains de productivité recherchés dans ces activités pour faire face à l'essoufflement du modèle "grandes surfaces" et, d'autre part, par un contingent d'activités commerciales supérieur à la moyenne d'agglomérations de taille comparable (notamment en périphérie).

## ➔ Un déficit d'attractivité pour les entreprises et les actifs

**Les actifs sont beaucoup plus nombreux à quitter le territoire qu'à le rejoindre** (moins 3753 actifs entre 2003 et 2008). Ils quittent la Région Mulhousienne pour des territoires voisins (aires urbaines de Guebwiller, de Thann Cernay ou de Bâle) ou rejoignent des territoires économiquement plus attractifs ailleurs en France.

Concernant les entreprises, il y a aussi moins d'implantations d'entreprises extérieures au territoire que de départs (88 établissements perdus entre 2006 et 2010). Sont particulièrement concernés les secteurs du commerce et des services aux entreprises.

### Les migrations des actifs occupés et des établissements de l'aire urbaine et de la Région Mulhousienne



Source INSEE, RP 2008

Des actifs nettement plus nombreux à quitter le territoire

## ➔ Un foisonnement de zones d'activités peu lisibles et de nombreux espaces en transition

**La quantité, la dispersion et la faible qualité des zones d'activités de la Région Mulhousienne rendent le territoire peu lisible** en matière d'aménagement économique.

Mises à part les zones d'activités récentes (Parc des Collines, Aire de la Thur...) ayant fait l'objet d'une conception renouvelée, les zones d'activités du territoire souffrent généralement de nombreux défauts. Dans la plupart des cas, il n'y a pas d'identité claire, une faible densité, un affichage publicitaire peu contrôlé, une absence de règlement de zone ou de comité d'agrément ...

En outre, la situation difficile du secteur industriel génère un nombre important de friches et induit la question de leur gestion et de leur reconversion.

## “ Questions

Quelle stratégie économique pour l'avenir ?

Quelle politique d'accueil des entreprises et quelle qualité pour les zones d'activités économiques ?



## Chiffres clés

**60** pôles commerciaux dans la région mulhousienne

**24** communes disposent d'une polarité commerciale

les grands pôles périphériques

pèsent **4** fois plus lourd que le centre-ville en chiffre d'affaires.



Source : rue du Sauvage, Mulhouse (AURM)

### ⊕ Une armature commerciale localisée sur la moitié ouest du SCOT

Quatre grands ensembles se dégagent de l'armature commerciale :

- **Le coeur d'agglomération.** Malgré un taux de vacance supérieur à 10%, le centre ville s'inscrit dans une dynamique positive bien qu'encore fragile: on constate une diminution du nombre de locaux vacants. Des transformations sont à l'oeuvre sous l'effet de l'opération «Mulhouse Grand Centre» et du projet Gare.

- **Les grands pôles de périphérie.** Ils proposent principalement une offre de grandes et moyennes surfaces (et des galeries) tournées vers l'équipement de la personne, la maison, le bricolage et les loisirs. Les trois grands pôles qui structurent le paysage commercial du SCOT sont :

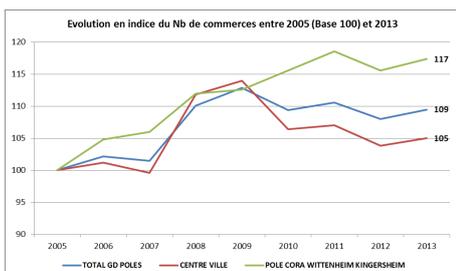
- **Le pôle Kingersheim-Wittenheim** : il concentre l'ensemble des grandes locomotives du territoire. Il présente aujourd'hui des signes de fragilité : vacance structurelle par secteur, saturation commerciale, déficit de qualité urbaine.

- **L'île Napoléon (Illzach)** : C'est la première galerie de périphérie avec un nombre élevé d'enseignes nationales. A proximité de l'échangeur A35/A36 le pôle est dynamique et rayonne au-delà du territoire.

- **Le pôle Mulhouse-Dornach et Morschwiller-le-Bas** : il se renforce avec l'arrivée de nouvelles enseignes et surfaces qui vont générer de nouveaux flux de consommateurs.

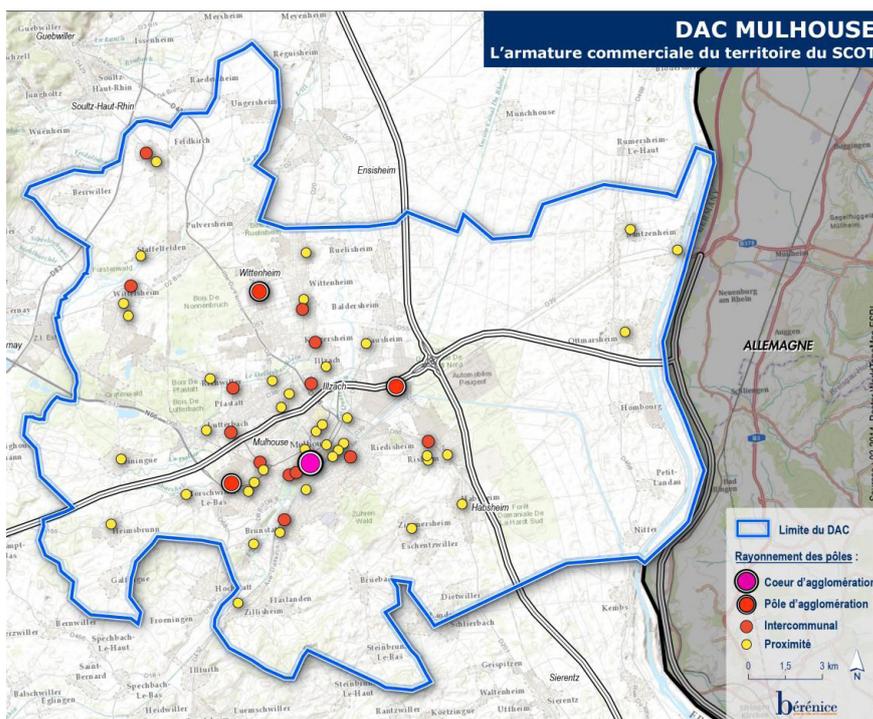
- **Les pôles intercommunaux** : ils se composent principalement d'un supermarché voire d'une petite galerie et sont plébiscités par les consommateurs pour effectuer des achats hebdomadaires sans avoir à se rendre dans les grands pôles périphériques. 13 pôles intermédiaires ont été recensés sur 8 communes du SCOT.

- **Les pôles de proximité** : ces pôles commerciaux rayonnent à une échelle communale ou de quartier. Les **marchés non sédentaires et circuits courts (tels les AMAP)** remplissent également ce rôle de commerces de proximité.



L'armature commerciale du territoire se caractérise aujourd'hui par **une forte densité en matière de grande distribution** : on observe une très forte concentration des surfaces au sein d'un nombre relativement réduit de pôles.

On observe **depuis 2008-2009 un tassement de l'expansion commerciale**. La conjoncture économique, la précarisation financière des ménages et la surdensité commerciale observée sur le territoire, expliquent en partie ce phénomène.



Les polarités commerciales de la région mulhousienne (regroupements d'au moins 5 commerces dans un périmètre restreint). Source : cabinet Bérénice.



Source : projet village de marques - Ste Croix aux mines

### ➔ Une montée en puissance des pôles commerciaux aux franges du territoire

La production de nouvelles surfaces commerciales depuis 2006 est élevée aussi bien sur le territoire que sur ses franges. Plusieurs projets de développement commerciaux sont programmés au sein du territoire (Ikea, friche Gottfried), sur ses limites (Leclerc Cernay, Altkirch, Sierentz) et en dehors du territoire (projet Unibail 3 pays, projet village de marques Colmar). Les projets en cours contribueront à renforcer l'offre périphérique... Malgré ces évolutions probables, le territoire du SCOT restera une centralité majeure à l'échelle du Haut-Rhin.

### ➔ Un déficit de qualité urbaine des pôles commerciaux

A l'exception du coeur d'agglomération, les grands pôles marchands du territoire, et près de la moitié des pôles intercommunaux ont été créés dans une logique de périphérie : pas d'insertion urbaine et paysagère, accessibilité essentiellement automobile, logique extensive, forte consommation foncière (bâtiment de plain-pied, parking de surface).

### ➔ Des modes de consommation qui évoluent et nécessiteront moins de surfaces de vente



Quatre tendances fortes se dégagent dans les évolutions de la consommation :

- le développement des modes de consommation alternatifs: consommation collaborative (troc, achat groupé), récup' et marché de l'occasion.
- une consommation responsable : consommer moins et mieux, des produits locaux et de saison, des circuits courts.
- le développement du e-commerce pourrait passer de 8% des dépenses de consommation des français à 15 - 20% d'ici à 2020
- le développement du cross canal (réduction des surfaces de vente, arbitrage entre les points de vente) entraînerait une augmentation des besoins logistiques liés notamment aux livraisons et aux sites de retraits des produits.



E-commerce et circuits courts, nouveaux modes de consommation

**Les nouvelles tendances vont à termes réduire la consommation «classique» en magasin au profit d'achat sur internet et sur des lieux de flux. Ce phénomène se soldera par une réduction des surfaces de vente et l'émergence/le renforcement de nouvelles polarités commerciales telles que les gares par exemple.** Il n'y a donc aujourd'hui peu ou pas de potentiel de pour de nouveaux «m<sup>2</sup> commerciaux», sauf à ce qu'ils apportent de réels éléments de différenciation et d'élargissement de l'attractivité du territoire.

## “ Questions

- Comment maintenir et renforcer l'attractivité du centre-ville et des centres bourgs à une large échelle ?
- Comment parvenir à un équilibre entre les commerces de périphérie et ceux du centre-ville ?
- Quels sont les impacts du développement des pôles périphériques en dehors du périmètre du SCOT sur les équilibres marchands du territoire ?
- Quels besoins en foncier demain (restructuration, extension) ?
- Comment gagner en qualité urbaine et environnementale et en accessibilité tous modes dans les pôles commerciaux ?



## Chiffres clés

**126 888** logements  
(évolution 1999-2010 : +13%)

**114 120** résidences  
principales

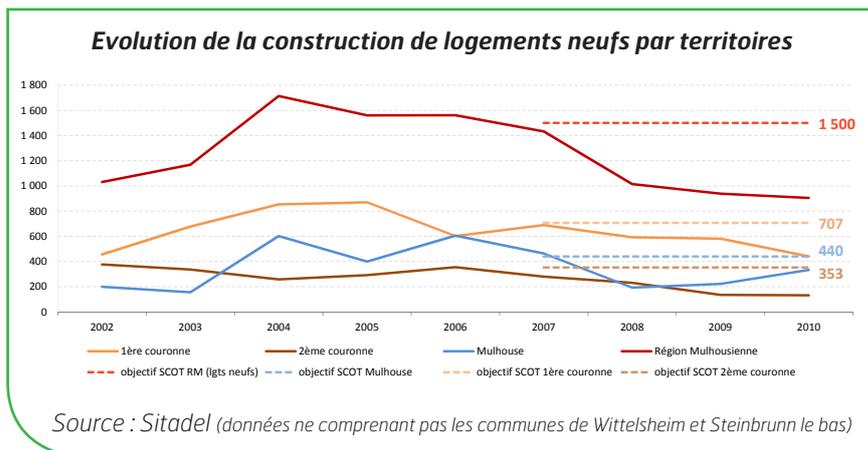
**9%** de logements vacants

**21 399** logements  
locatifs sociaux

Source : INSEE, DREAL Alsace

### ➔ Un rythme de construction en dessous des objectifs initiaux

Seuls **64%** des objectifs annuels de production ont été réalisés sur la période triennale 2008-2010 (soit **953 logements neufs/an**). 56% de la construction des logements neufs se réalise dans les communes de la première couronne. Cet affaiblissement du rythme, qui touche également le territoire régional et national, résulte notamment d'un **infléchissement de la demande** : hausse de la précarité des ménages (emplois moins stables, population plus mobile). Par ailleurs, **les prix sont maintenus à un niveau élevé** et les aides à l'accession sont recentrées.



Une crise immobilière qui affecte le territoire et se traduit notamment par une faible production de logements neufs



Les logements neufs BBC de la Résidence du Parc du Muehlmaten à Bollwiller

### ➔ Une progression des formes alternatives à la maison individuelle

La seconde couronne reste le territoire privilégié de la construction de maisons individuelles.

En première couronne, la construction neuve est dominée par l'habitat collectif (60% en 2010) et connaît une progression de l'habitat individuel groupé (11% en 2008 et 18% en 2010).

L'habitat groupé rencontre aussi un vif succès à Mulhouse où il représente 15% de la production neuve en 2010.

### ➔ La moitié des logements économes

Près de **58% du parc résidentiel de la Région Mulhousienne ont été bâtis avant 1974**, date de la mise en place des premières réglementations thermiques.

Même si nombre de réhabilitations ont déjà eut court, le nombre de logements potentiellement économes (consommant plus de 300 KWh d'énergie primaire/m²) est conséquent.

### ➔ Une augmentation de la construction neuve dans les périmètres de transports en commun structurants

À l'échelle du SCoT, entre 2008 et 2010, **57% de la construction neuve s'est réalisée dans un périmètre de transports en commun structurants.**



Résidences collectives à proximité immédiate de la gare de Lutterbach

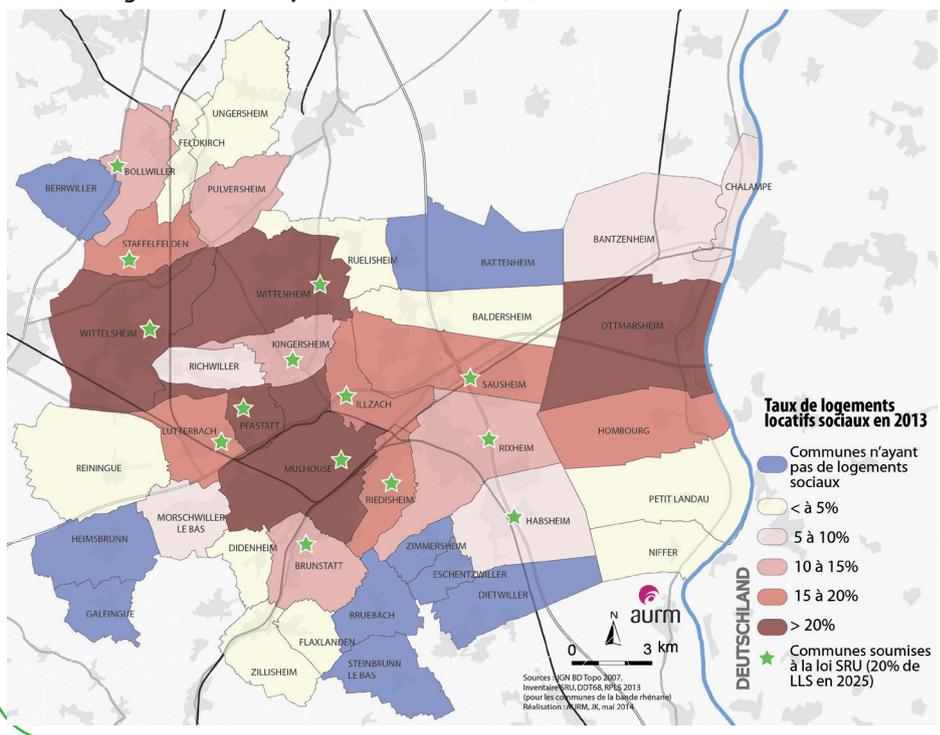


Le nouveau Wagner, parc locatif social, Mulhouse

## ➔ Un objectif légal de logements sociaux qui s'impose et nécessité des efforts importants

En 2013, 29% des logements sociaux du Haut-Rhin sont situés à Mulhouse et 65% du parc locatif de la Région Mulhousienne est concentré dans la ville centre. **Beaucoup de communes soumises ou non à l'article 55 de la loi SRU ont développé une offre locative sociale.** Mulhouse, Wittenheim, Wittelsheim et Pfastatt ont dépassé le taux imposé aux communes de plus de 3 500 habitants de 20% de logements locatifs sociaux. Au 1er janvier 2013, **il manquait près de 1900 logements sociaux dans les 14 communes de la Région Mulhousienne concernées par la loi SRU.**

### Taux de logements locatifs sociaux en 2013 (%)



Une offre locative sociale qui se développe mais des difficultés à atteindre les 20% dans les communes soumises à la loi SRU



Des besoins en logements sociaux dans les petites communes (ancien presbytère à Feldkirch)

## ➔ ... et une population éligible au logement social de plus en plus importante

**61 000 ménages (57%) sont potentiellement éligibles au parc social dans la Région Mulhousienne.** Cette valeur théorique repose sur une connexion entre les revenus des ménages et les plafonds de ressources, et recouvre des réalités différentes.

En analysant la demande exprimée (les dossiers déposés auprès d'un bailleur social), on compte **7 000 demandeurs en attente d'un logement social sur le territoire du SCot**. La production de logements locatifs sociaux est à poursuivre d'autant plus que la vacance est faible et très localisée.

## Questions

- Où produire/construire du logement ?
- Quelles typologies privilégier ?



## Chiffres clés

**1/4** de la superficie de la Région Mulhousienne est artificialisée en 2008

**17 log/ha:**  
C'est la densité de logements dans la RM en 2011\*:

**585** ha consommés entre 2002 et 2012

### ➔ Le développement d'une analyse spécifique sur la consommation foncière du SCoT

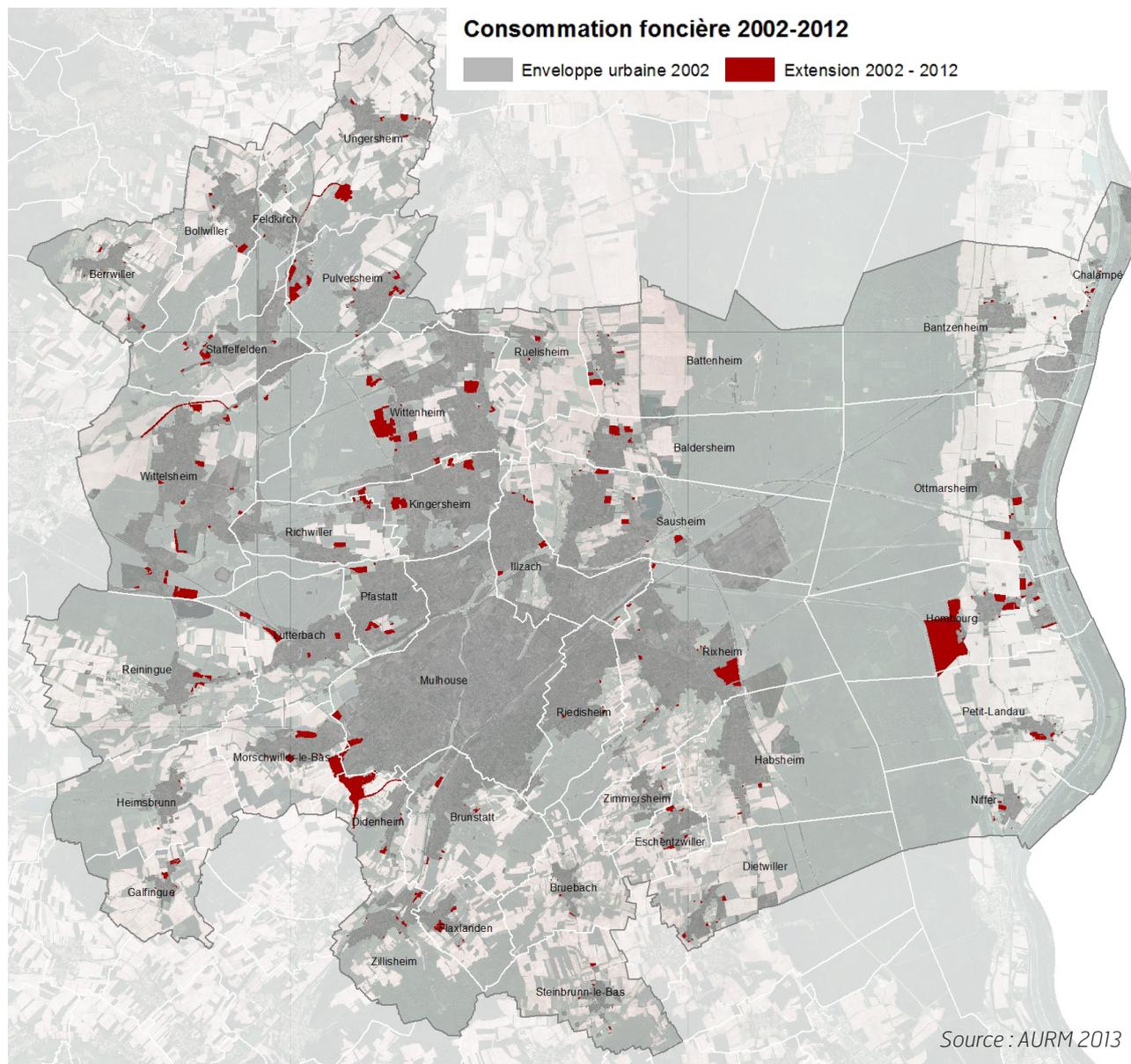
**La maîtrise de la consommation foncière est un pilier du projet de SCoT pour préserver, pour les générations futures, à la fois les terres agricoles nourricières et les espaces naturels supports de biodiversité.**

En complément des données issues de la base de données OCS, le SCoT de la Région Mulhousienne a choisi de se doter d'un outil spécifique de mesure et de suivi de la consommation foncière. L'analyse de la consommation foncière rendue obligatoire par la loi Grenelle II, doit permettre un bilan rétrospectif, quantitatif et qualitatif, de la consommation et de l'utilisation du foncier afin de mieux mesurer et justifier l'ambition de modération de la consommation et les objectifs chiffrés fixés dans le PADD et le DOO.

Le traitement cartographique, réalisé à l'échelle de la parcelle, a été mené en 2013 par l'AURM.



*Le diagnostic sera enrichi au fur et à mesure de l'exploitation de cet outil. Les résultats sont susceptibles de varier légèrement car le traitement est en cours (mise à jour des terrains viabilisés, établissement du seuil de prise en compte des dents creuses, classification des terrils...)*

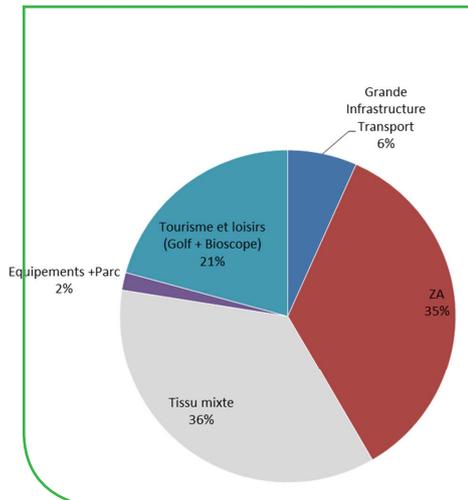


Source : AURM 2013

59ha de terres agricoles, naturelles ou forestières sont urbanisées chaque année depuis 2002



## Répartition et vocation des surfaces consommées entre 2002 et 2012



Source : AURM 2013

## ➡ La périphérie plus consommatrice de foncier

Les communes périphériques du territoire se révèlent être moins économes en termes de consommation foncière : **48% de la consommation foncière entre 2002 et 2012 s'est faite en 2ème couronne, 50% en 1ère couronne** et seulement 2% à Mulhouse.

La progression de la consommation foncière est supérieure à celle de la population, ce qui est d'autant plus vrai qu'on s'éloigne de la ville centre. Sont en cause le desserrement des ménages mais aussi le potentiel important de zones d'extension ainsi que la faible densité des opérations (prédominance de la maison individuelle et foncier un peu moins cher).

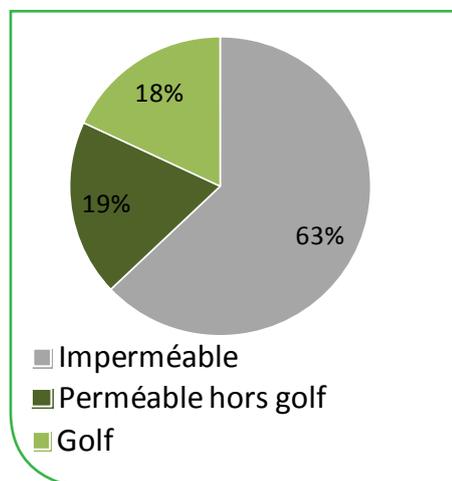
**La consommation foncière en extension entre 2002 et 2012 se situe pour la plus grande part dans un croissant Nord-Est ainsi que sur la bande rhénane.** On notera la tache linéaire situé sur la commune de Wittelsheim qui correspond à la déviation réalisée en 2005.

## ➡ Une consommation foncière liée à parts égales au développement économique et résidentiel

Sur la période 2002-2012, **l'habitat et le développement économique sont les plus grands consommateurs de foncier avec 36% et 35% de la consommation foncière totale.**

Sur cette période, la création d'espaces touristiques et de loisirs compte pour 21% de la consommation foncière, une part particulièrement importante en raison de la réalisation du golf de Hombourg.

## Niveau de perméabilité des espaces consommés



Source : AURM 2013

## ➡ La notion de perméabilité pour nuancer les volumes et les impacts environnementaux de la consommation foncière

Pour mieux qualifier la consommation foncière au regard de son impact environnemental, ont été distingués :

- les espaces artificialisés plutôt perméables: parcs urbains, jardins ouvriers ou familiaux, équipements sportifs de plein air, campings, gravières/carrières, terrils traités et renaturés, bassins de rétention non étanches, plans d'eau, ensemble de noues et d'espaces verts à l'échelle d'une opération, terrains viabilisés non construits, parkings à revêtement poreux (si identifiables)...
- les espaces artificialisés plutôt imperméables (terrains bâtis à usage d'habitat, d'activités ou d'équipement, infrastructures routières et leurs délaissés, parkings à revêtement poreux, cimetières, déchetteries, bassins et terrils étanches, piscines ...)

**Sur les 585 ha consommés entre 2002 et 2012, seuls 369 ont été réellement imperméabilisés. 37% du foncier consommé est resté en grande partie sous couvert végétal et/ou perméable, du fait de son usage et de son aménagement.**

## Questions

- Comment soutenir une dynamique économique et résidentielle tout en économisant le foncier ?
- Comment mobiliser plus efficacement les terrains disponibles en densification, ainsi que les friches ?
- Où consommer le foncier dans la Région Mulhousienne ? Selon quels critères ?
- Comment mieux optimiser le foncier consommé ?
- Quelle stratégie par rapport aux SCoT voisins et quelles cohérences InterSCoT en matière de ressources foncières ?



## Chiffres clés

**145 000** navettes domicile/travail au sein de l'aire urbaine en 2008

**31 800** navettes qui rentrent dans l'AU de Mulhouse (22%)

**30 500** navettes qui sortent de l'AU de Mulhouse (21%)

**81,7%** : c'est le taux de motorisation des ménages en 2009

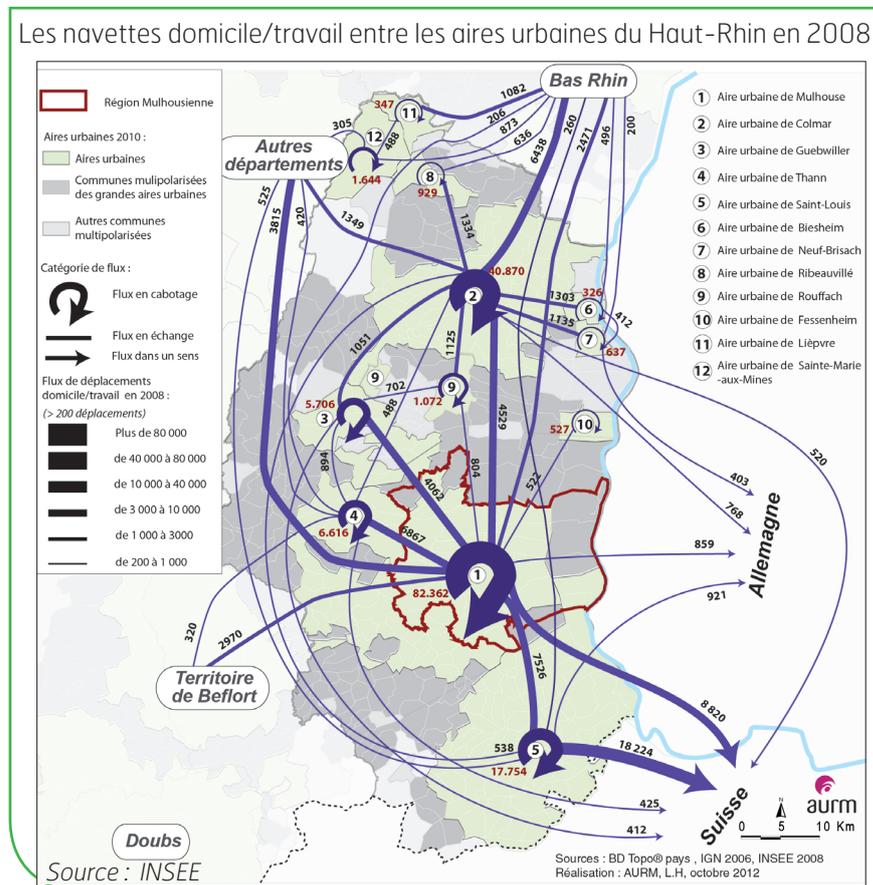
**415 Km** d'itinéraires cyclables structurants inscrits dans le schéma directeur m2A en 2011

Sources : INSEE RP, SIG AURM, schéma directeur cyclable m2A

### ➔ Des trajets domicile-travail qui dépassent le territoire

Les navettes domicile/travail dépassent largement le périmètre SCoT. Elles témoignent de l'attractivité économique réciproque entre Mulhouse et les autres pôles d'emplois régionaux et transfrontaliers.

145 000 navettes domicile/travail ont été effectuées en 2008 pour l'aire urbaine de Mulhouse : 21% en sortie, 22% en entrée et 57% en cabotage. En direction de Colmar et de Bâle, **10 à 20 % des navettes se font en train**.



Des trajets domicile/travail importants entre Mulhouse, Guebwiller, Thann/Cernay et Saint Louis/Bâle

### ➔ Une place encore importante de la voiture

Dans la ville centre offrant transports en commun, équipements, commerces, services et emplois à proximité, 30% des ménages ne possèdent pas de voiture. Mais plus on s'éloigne de Mulhouse, plus les habitants dépendent de leur(s) voiture(s) pour les déplacements quotidiens : sur la bande rhénane, 93 % des ménages disposent d'au moins une voiture.

**Malgré la hausse du prix des carburants, le taux de motorisation a augmenté de 10 % depuis 1999.**

### ➔ Une stratégie « transports en commun et rabattement » en cours de définition

**La Région Mulhousienne bénéficie d'une très bonne desserte ferroviaire.** A ce jour, le tramway et le tram train desservent Mulhouse et Lutterbach. La desserte transports collectifs en 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> couronne est assurée par des bus Soléa. Les enjeux d'accessibilité du territoire sont fort. Depuis 2013, dans le cadre du PDU et du SCoT, une réflexion est engagée sur la « configuration des réseaux de transports collectifs à un horizon 2030 ». Elle permettra de proposer la prochaine ossature du réseau de transports en commun.



Importance du rabattement des bus et voitures sur les gares (ex : Lutterbach)

## ➔ Une articulation entre développement urbain et transports en commun à consolider

Si à Mulhouse la quasi totalité de la population est desservie par un transport en commun structurant (train, tram-train, bus structurant). A l'échelle de la région mulhousienne, ce sont 50% des emplois et de la population qui sont desservis par un transport en commun structurant ( tramway, gare TER cadencée ou bus effectuant au minimum 60 circulations/sens entre 7h et 19h).

Densité d'urbanisation, aménagement des espaces publics, ville des courtes distances-temps et desserte en transports collectifs seront des éléments à articuler dans le cadre de la définition du projet d'aménagement.



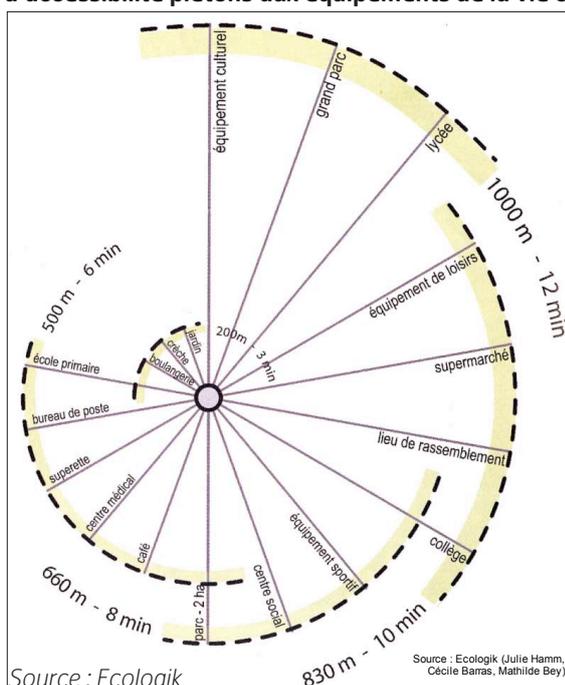
Une part modale du vélo qui augmente constamment sur le territoire

## ➔ Une marge de progression sur la pratique du vélo et de la marche

La pratique du vélo et de la marche au quotidien s'intensifie sur le territoire grâce à un schéma directeur des itinéraires cyclables (230 km), à davantage de voirie apaisée (25 % du réseau viaire) et à une intermodalité améliorée entre vélo et transport en commun (aménagement des gares).

La poursuite de ces efforts peut encore faire baisser l'usage encore trop fréquent et régulier de la voiture pour les courtes distances ou pour les courts temps de trajet.

### Cercles d'accessibilité piétons aux équipements de la vie courante



En moyenne, les individus sont prêts à faire 3 minutes à pieds pour aller à la boulangerie et 6 minutes à pieds pour rejoindre une école

## “ Questions

- Quelle stratégie de développement des transports collectifs ?
- Quelle articulation entre urbanisme et transports en commun ?
- Comment construire la « ville des courtes distances-temps » ?



## Chiffres clés

**38%** de milieux naturels et semi-naturels

**190 Km** de couloirs écologiques à créer ou préserver

**900 ha** de zones humides remarquables et **4 400 ha**

de zones humides ordinaires soit **2%** et **10 %** du territoire

**4 sites classés**

Natura 2000

**2 PPRI** approuvés sur l'III et la Thur

**1 PPRI** prescrit sur la Doller

### ➔ Des milieux naturels diversifiés mais sensibles

Les milieux naturels et semi naturels couvrent 38 % du territoire : massifs forestiers, ceintures vertes périurbaines, espaces agricoles extensifs, milieux rhénans et alluviaux des cours d'eau, zones humides... Leur diversité constitue une réelle richesse paysagère et environnementale. Ils rendent au territoire de nombreux services écosystémiques, que ce soit en milieu ouvert ou en ville.

Ces espaces sont à considérer comme sensibles du fait de leur vulnérabilité face à l'imperméabilisation des sols, au changement climatique, aux conflits d'usage avec les activités et occupations humaines.

### ➔ Des continuités écologiques importantes à maintenir

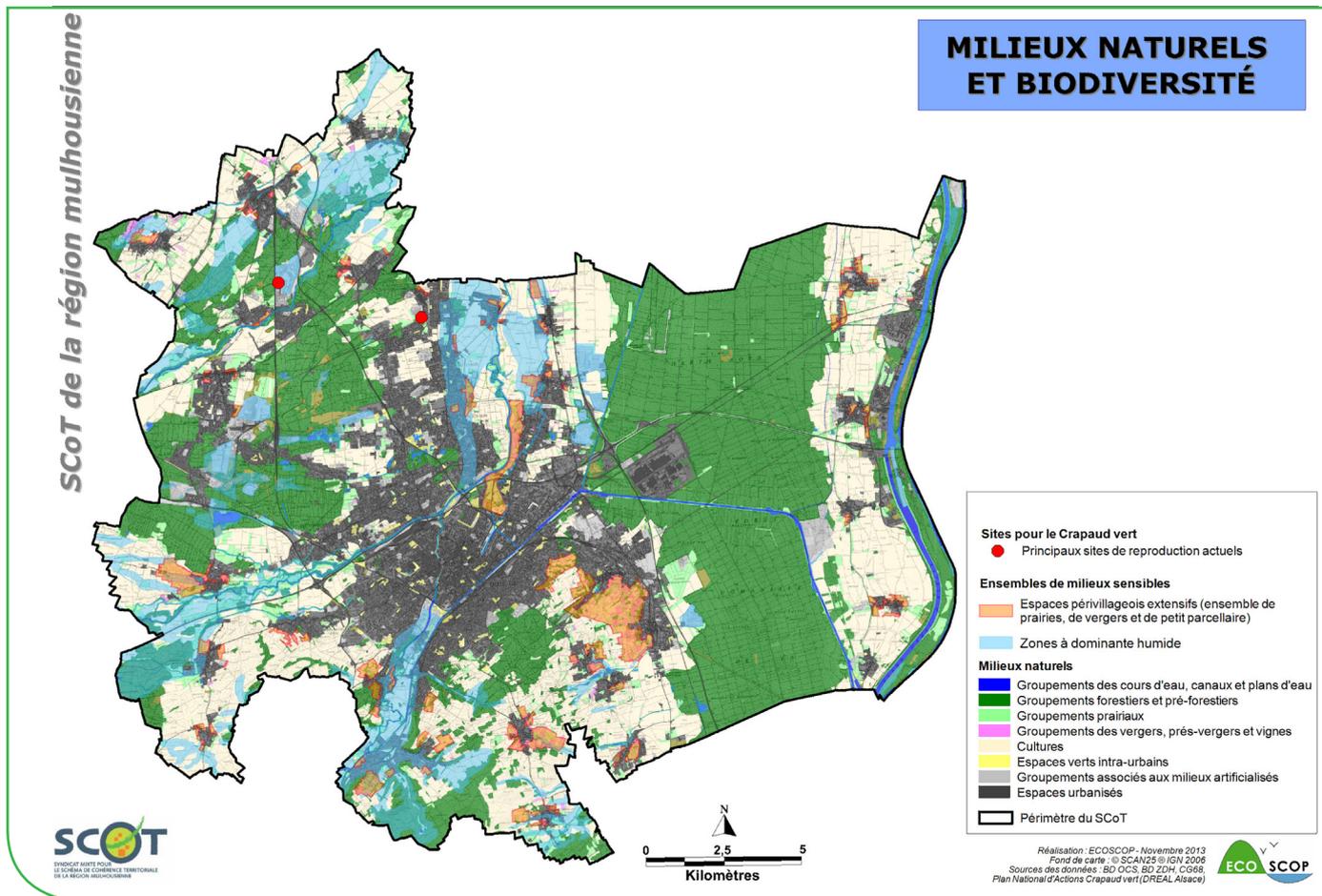
La Région Mulhousienne est traversée par **4 corridors d'importance suprarégionale** pour lesquels le territoire a une responsabilité particulière :

- l'axe rhénan et la forêt de la Hardt
- les cours d'eau vosgiens (Thur, Doller) et l'III
- les axes Est-Ouest Thur/Hardt/Rhin et Doller/Hardt/Rhin

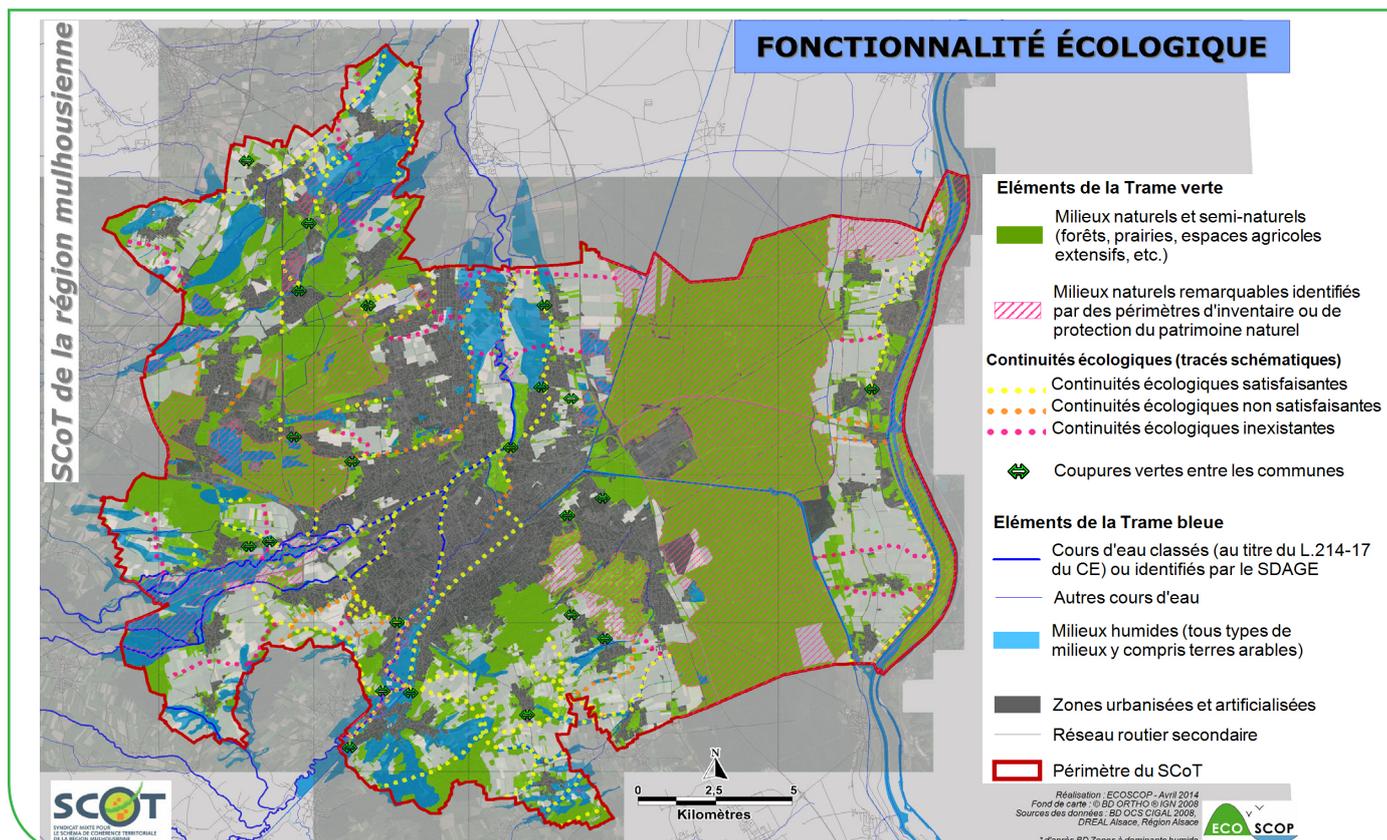
**A l'échelle du SCoT, on compte 190 km de corridors dont 125 km sont à préserver, 30 km sont à remettre en bon état et 32 km sont à créer.**

Ils sont constitués soit d'éléments linéaires ou ponctuels : cours d'eau, lisières forestières, réseaux de haies, bosquets, vergers, prairies, digues de canal ou encore talus de voies ferrées.

Cependant, l'efficacité des corridors écologiques est ponctuellement mise à mal en raison d'obstacles divers (infrastructures, urbanisation, activités humaines, ouvrages de cours d'eau ... ) avec comme conséquence une perte de biodiversité.



Milieux naturels et espèces à préserver



L'enjeu de (re)constituer un réseau un réseau écologique cohérent qui permette aux espèces animales et végétales, de circuler, de s'alimenter, de se reproduire, de se reposer



La nature en ville, un richesse précieuse pour la biodiversité et le cadre de vie (site DMC à Mulhouse)

## ⤷ Une qualité des paysages menacée en périphérie des villes et villages

En premier plan des parcours routiers, les entrées de ville et village, les zones d'activités et commerciales, les extensions résidentielles, les silhouettes urbaines et les centres anciens doivent faire l'objet d'une attention particulière pour ne pas altérer la qualité des paysages du quotidien. On peut agir en réduisant les atteintes ou encore en requalifiant les secteurs dégradés.

## ⤷ Des risques environnementaux localisés

Le territoire est localement soumis à des risques d'inondations par débordement (abords de l'Ille, la Thur et la Doller), par remontée de nappe (bassin potassique) et par rupture de digues. Le Sud du territoire est aussi soumis à un risque de coulées d'eaux boueuses. Ces risques naturels sont accentués par l'imperméabilisation des sols, par l'appauvrissement de la trame arborée, par certaines pratiques agricoles non adaptées ou encore par des éléments climatiques (forts épisodes pluvieux, aggravation des périodes d'étiage).

Le territoire du SCoT est en outre concerné par des risques technologiques liés aux industries qui sont localisés surtout au centre et en partie Est du territoire.

Les risques sont à considérer avec grand intérêt et au delà des seuls secteurs réglementés, sous l'angle de la santé et de l'environnement mais aussi sous de la vulnérabilité économique du territoire.



Certaines entrées de ville sont dégradées par de l'affichage publicitaire de grande taille (Kingersheim/Wittenheim)

## “ Questions

Quels engagements et moyens pour préserver la biodiversité et les corridors écologiques ?

Quelles mesures pour réduire (ou ne pas aggraver) les risques naturels et technologiques et limiter la vulnérabilité du territoire ?



## Chiffres clés

**-13%** de GES en moins sur m2A entre 2006 et 2009

**4900 kteq-CO2** d'émissions de GES en 2009

**1370 kteq-CO2** d'émissions de GES en 2009 hors l'industrie

Sources : ASPA, CREA Alsace et bilan Plan climat m2A

### Les activités industrielles les plus fortement génératrices de GES

En 2009, l'industrie représente 72 % des gaz à effet de serre sur la Région Mulhousienne. Cela est dû à la présence de nombreux établissements industriels liés à la chimie sur la bande rhénane notamment, et à la nature particulièrement émissive de ces industries.

En excluant les industries chimiques, la part de l'industrie dans les émissions de GES chute à 13,9%.

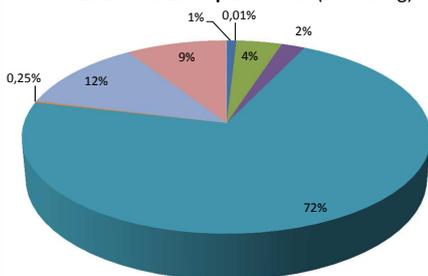
En 2009, les émissions de GES par habitant et par an s'élevaient à 19 teq-CO2/habitant et à 6,1 teq-CO2 sans la bande rhénane industrielle.

### Un infléchissement et une baisse de 13% des GES depuis 2006 (sur m2A)

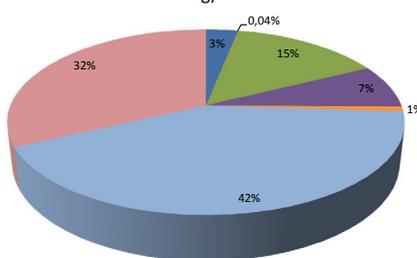
Avec le Plan Climat Energie Territorial approuvé par m2A, le territoire s'est engagé sur une réduction de 20 % des gaz à effet de serre d'ici 2020 et sur une division par 4 d'ici 2050 (par rapport au niveau de 1990). Le récent bilan du PCET est positif et encourageant avec **une baisse de 13% en 5 ans sur les 20% escomptés**. Cette baisse résulte d'actions et d'efforts des multiples acteurs du territoire (collectivités, entreprises, professionnels, consommateurs). Elle confirme que le défi semble réalisable.

Les émissions de GES dans la région Mulhousienne

Emissions 2009 par secteur (PRG en kg)

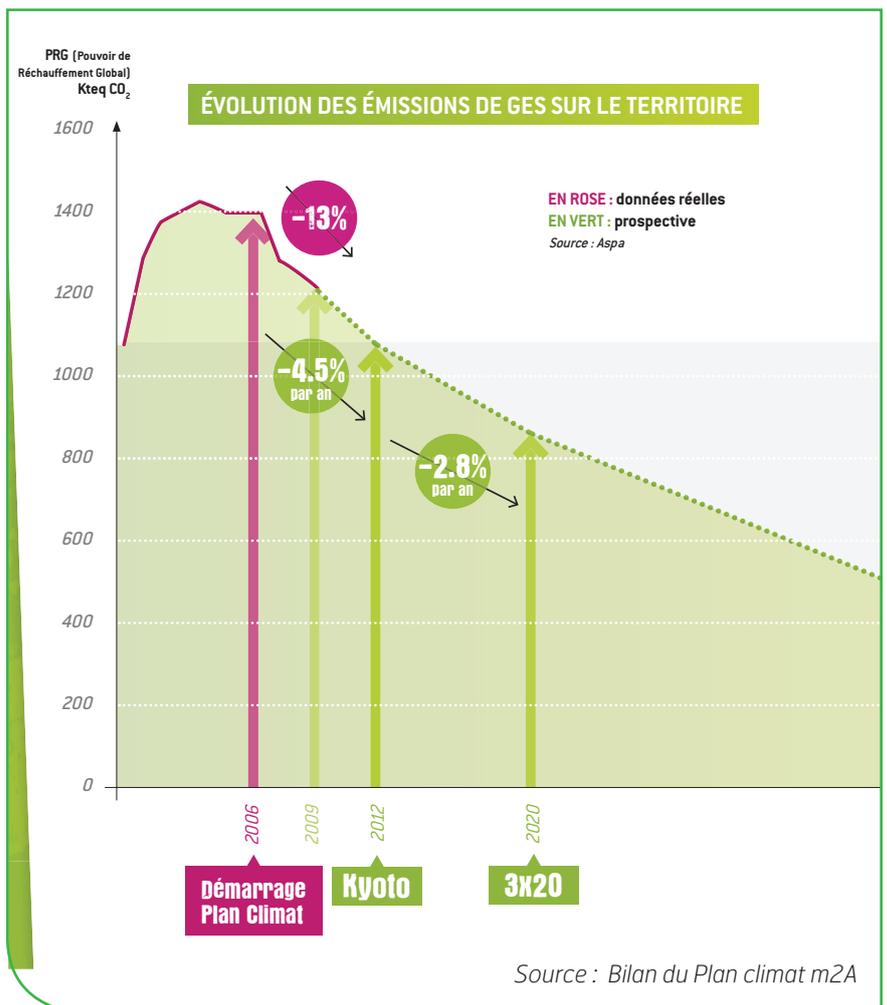


Emissions 2009 hors secteur industriel (PRG en kg)

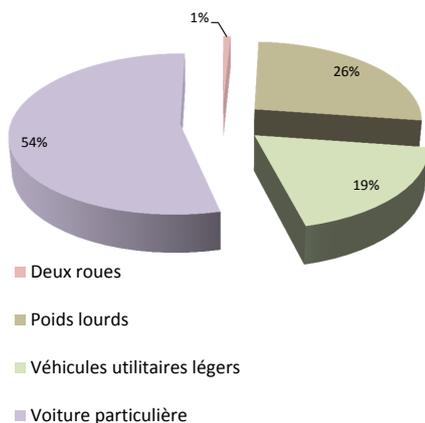


- Agriculture, sylviculture et aquaculture hors UTCF
- Emetteurs non inclus
- Emissions de CO2 de la biomasse (hors bilan)
- Extraction, transformation et distribution d'énergie
- Industrie manufacturière, traitement des déchets, construction
- Modes de transports autres que routier
- Residentiel, tertiaire, commercial et institutionnel
- Transport routier

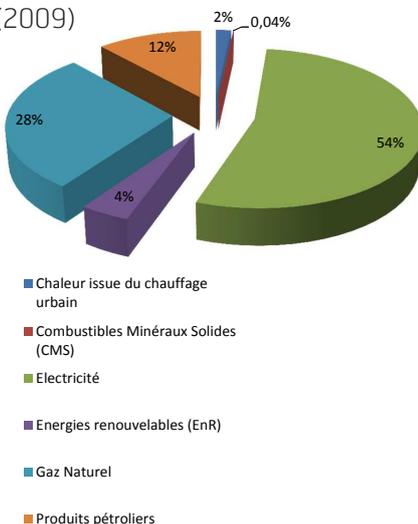
Source : CREA Alsace et ASPA  
Base de données Invent'air 2009



Consommations 2009 du secteur des transports routiers : les usages



Type d'énergie primaire consommée par le secteur résidentiel/tertiaire (2009)



Source : Base de données Invent'air 2009 - CREA Alsace et ASPA - extrait le 07/11/2012

Augmentations projetées d'ici 2020 des coûts de l'électricité, du gaz et du fioul (en euros) :

Prix de l'électricité : +17% à +40%

Prix du fioul : +20% à +45%

Prix du gaz de ville : +25% à +43%

Source : Mulhouse Post Carbone

## ➔ Les secteurs transport et résidentiel/tertiaire également très émetteurs

Les 2<sup>ème</sup> et 3<sup>ème</sup> postes émetteurs sont le secteur résidentiel/tertiaire puis les transports routiers, avec respectivement 12 % et 9 % . Les émissions sur ces postes restent à un niveau supérieur aux émissions des années 90.

Ces secteurs, sur lesquels le SCoT peut donc agir sur 1/5 des émissions de GES de la Région Mulhousienne et sur environ 1/3 de ce qu'elles représentent à l'échelle du Haut-Rhin.



Les flux de voitures et de camions, ici sur l'A 36, sont des sources significatives d'émissions de gaz à effet de serre

## ➔ Des ménages de plus en plus exposés à la précarité énergétique

Les communes périurbaines attirent de plus en plus de ménages modestes qui basculent souvent dans une double vulnérabilité énergétique : logements anciens mal isolés et dépenses importantes liées au transport automobile.

En 2009, le budget annuel moyen des ménages consacré aux carburants pour les déplacements du quotidien est d'environ 300 € à Mulhouse, 600€ en 1<sup>ère</sup> couronne et 1000 € en 2<sup>ème</sup> couronne.

**Si les pratiques de déplacement ne changent pas, le budget annuel moyen des ménages consacré aux carburants pour les déplacements du quotidien augmenterait de 20 à 30 % d'ici 2025.**

## “ Question

Comment atteindre les objectifs de réduction des émissions de GES (facteur 2 puis facteur 4) ?



## Les questions à se poser pour définir le projet de SCoT post-carbone

Comment atteindre les objectifs de réduction des émissions de GES (facteur 2 puis facteur 4) ?

Comment réduire significativement la consommation foncière ?

Sur quelle organisation urbaine polycentrique s'appuyer ?

Quelle stratégie de développement des transports collectifs ?

Comment construire la « ville des courtes distances et des courts temps » ?

Où produire du logement et quels types de logements privilégier ?

Où localiser l'activité économique ?

Quelle politique d'accueil des entreprises et quelle qualité pour les zones d'activités économiques ?

Quels engagements et moyens pour préserver la biodiversité et les corridors écologiques ?

Quelles mesures pour réduire (ou ne pas aggraver) les risques naturels et technologiques et limiter la vulnérabilité du territoire ?



Etude éditée et imprimée par :  
L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne  
33, avenue de Colmar 68200 MULHOUSE  
Tél. : 03 69 77 60 70 - Fax : 03 69 77 60 71

Rédaction :  
Christelle BARLIER, Jennifer KEITH  
*Toute reproduction autorisée avec mention précise de la source et la référence exacte.*