

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 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.

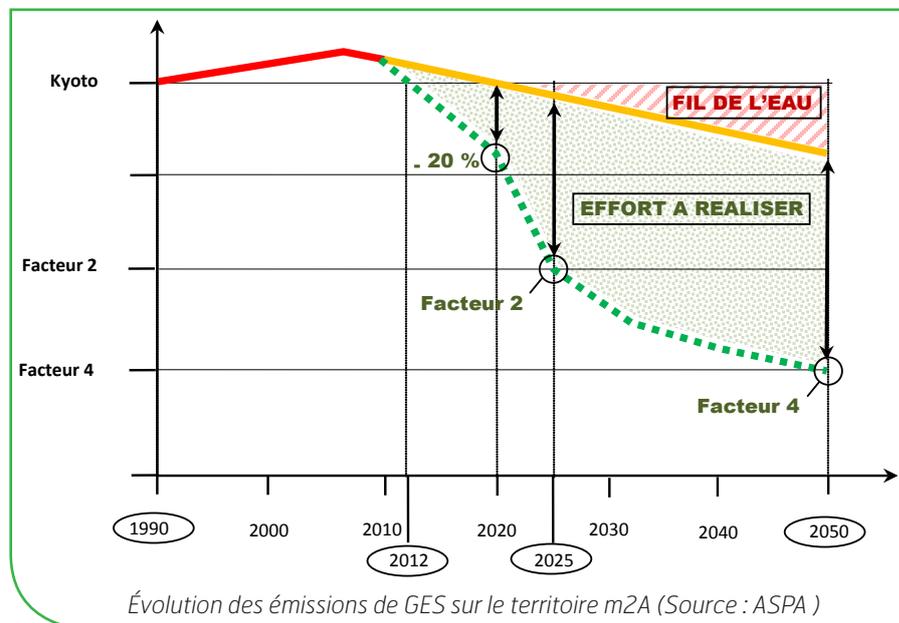
Mulhouse Alsace Agglomération s'est d'ores et déjà engagée vers une réduction des émissions des gaz à effet de serre et des consommations d'énergie avec le Plan Climat : une division par 4 d'ici 2050 (facteur 4) et l'adaptation du territoire aux changements climatiques.

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 répodant à cet objectif de territoire Post Carbone. De l'ambition du projet de SCoT dépendra la réussite de cet objectif et de son calendrier.

SOMMAIRE

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





Chiffres Clés

258 485 habitants
dans la RM (évolution 1999-
2009 : +3%)

35% des haut-rhinois
vivent dans la RM en 2009

109 144 ménages
(évolution 1999-2009 : +18%)

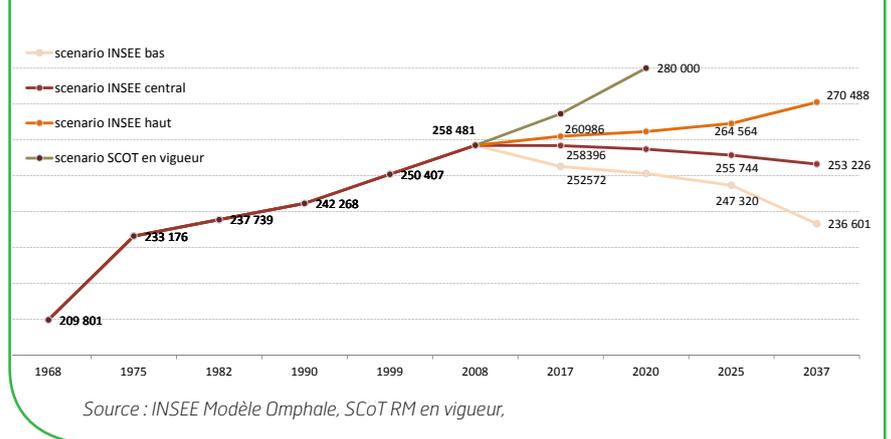
15% de la population aurait
plus de 75 ans à l'horizon 2037

→ Un accroissement démographique modéré

Avec 0,35% 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.

Les projections du nombre d'habitants de la Région Mulhousienne



→ Un desserrement et un vieillissement de la population

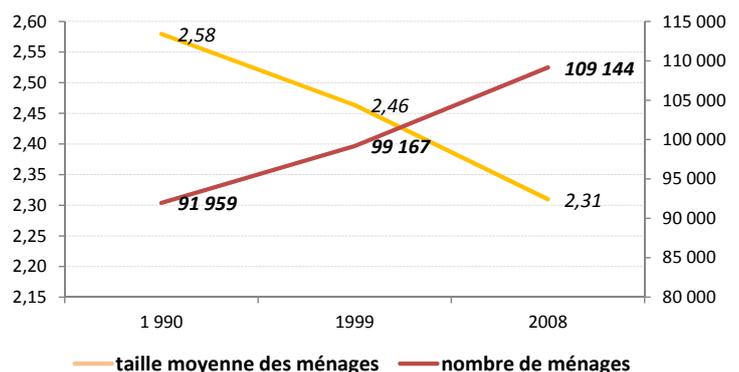
La taille moyenne des ménages baisse régulièrement depuis 1968 et atteint 2,3 personnes en 2008.

Le nombre de ménages et, par effet induit, les besoins en logements, croît plus vite que la population : entre 1999 et 2008, le nombre de ménages a augmenté de 18% contre 3 % pour la population.

Deux facteurs principaux influent sur le phénomène :

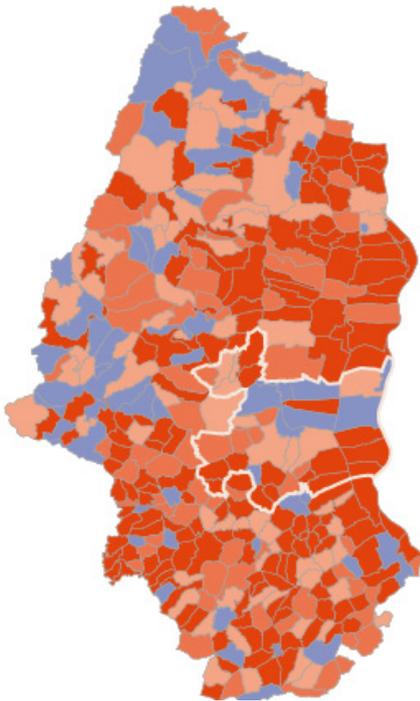
- l'évolution et l'érosion des modèles familiaux (divorces, décohabitation, recul de la vie en couple ...),
 - l'allongement de l'espérance de vie (on vieillit mieux et plus longtemps).
- Selon les estimations de l'INSEE pour la Région Mulhousienne, en 2037, les plus de 60 ans devraient représenter plus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

Évolution croisée de la taille moyenne des ménages et de l'évolution du nombre de ménages dans la Région Mulhousienne





Évolution de la population haut-rhinoise entre 1999 et 2009



- Croissance forte : supérieure à 10 %
- Croissance modérée : 5 à 10 %
- Croissance faible : 0 à 5 %
- Communes ayant perdu de la population

Source : INSEE

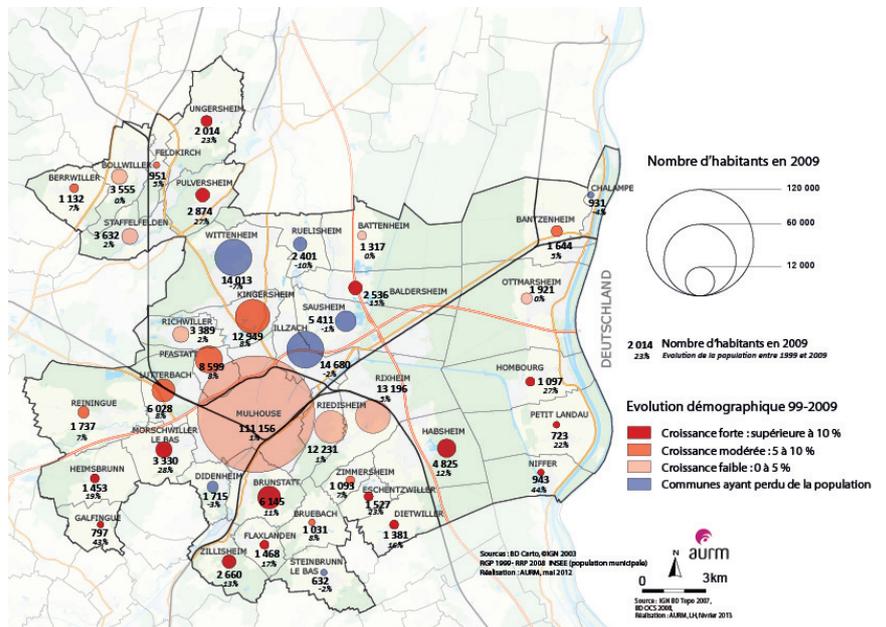
➔ Un déficit migratoire qui persiste malgré une forte attractivité des petites communes périphériques

Les habitants, et en particulier les grands ménages, qui quittent la Région Mulhousienne sont plus nombreux que ceux qui viennent s’y installer. Depuis 1999, le phénomène s’est accentué avec une moyenne de 590 habitants par an qui quittent le territoire.

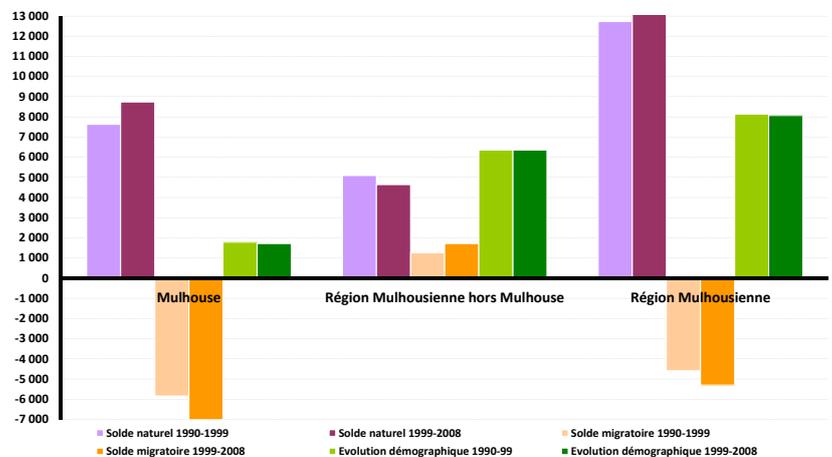
La ville centre de Mulhouse est la plus concernée avec 70% de ce déficit qui lui incombe. Si le déficit migratoire est observable dans d’autres grandes villes régionales et françaises, Mulhouse se distingue par les caractéristiques de la population sortante et par son nombre élevé.

Fort d’un excédent naturel qui comble le déficit migratoire, Mulhouse connaît depuis les années 1990, une croissance démographique faible mais stable. Les petites communes périphériques ainsi que les territoires voisins du Sud et du Nord Alsace se révèlent beaucoup plus attractifs.

Évolutions démographiques dans la Région Mulhousienne (1999-2009)



Les soldes naturels et migratoires de la Région Mulhousienne (1990-2008)



Source : INSEE, RGP/RRP

“ Question

Quelle ambition démographique viser ?...

- pour assurer une certaine dynamique
- pour 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^{ème} trimestre 2012

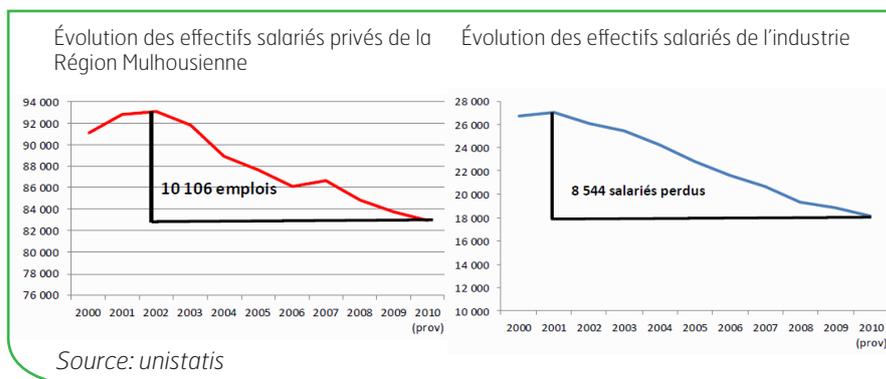
656 départs d'établissements (cumul 2006/2010)

66 zones d'activités économiques et

530 ha potentiels identifiés

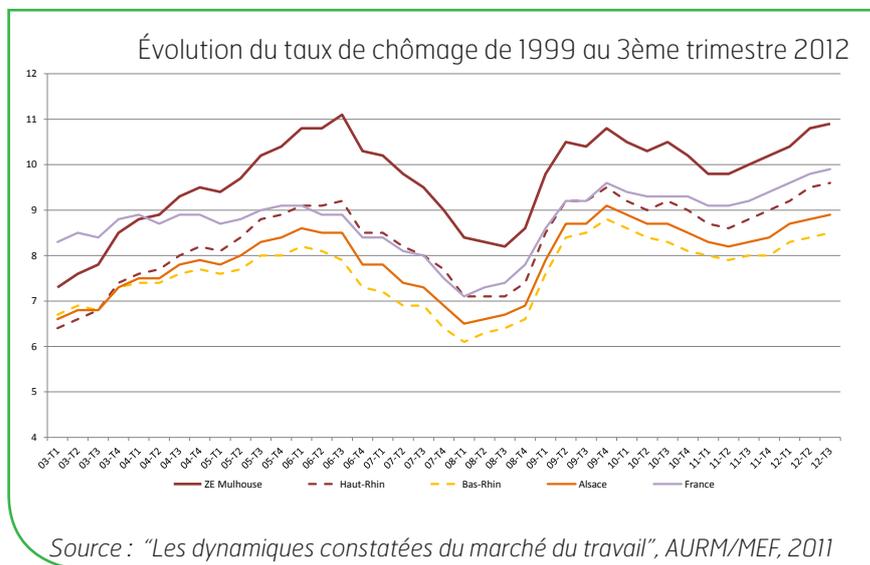
➔ Des pertes d'emplois massives, notamment dans l'industrie

Ces 10 dernières années, la Région Mulhousienne a perdu un peu plus de 10000 emplois privés toutes activités confondues, dont 8 500 environ dans l'industrie. Cette tendance risque de se prolonger.

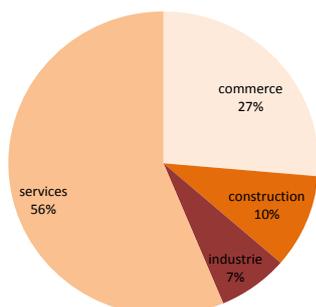


➔ Un taux de chômage supérieur à celui de l'Alsace et de la France

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.



Répartition des établissements de la Région Mulhousienne en 2010



Source : INSEE REE

➔ 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.



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.

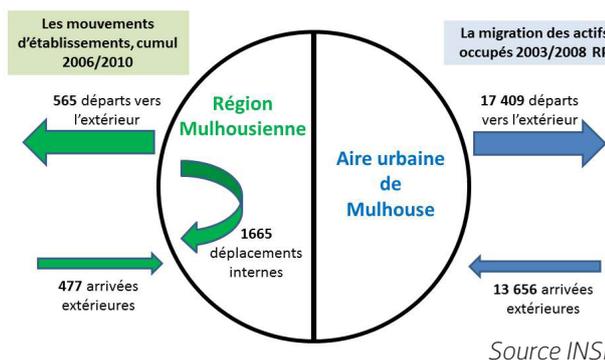
Il a perdu 433 emplois salariés entre 2000 et 2010. Cela s'explique, d'une part, par des gains de productivité recherchés dans ces activités pour faire face à l'essoufflement du modèle "grandes surfaces" et, d'autre part, par un contingent d'activités commerciales supérieur à la moyenne d'agglomérations 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

➔ Un foisonnement de zones d'activités peu lisibles et de nombreuses friches

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

120 576 logements
(évolution 1999-2008 : +11%)

114 444 résidences
principales

9% de logements vacants

21 399 logements
locatifs sociaux soit

20% sur l'ensemble des
résidences principales

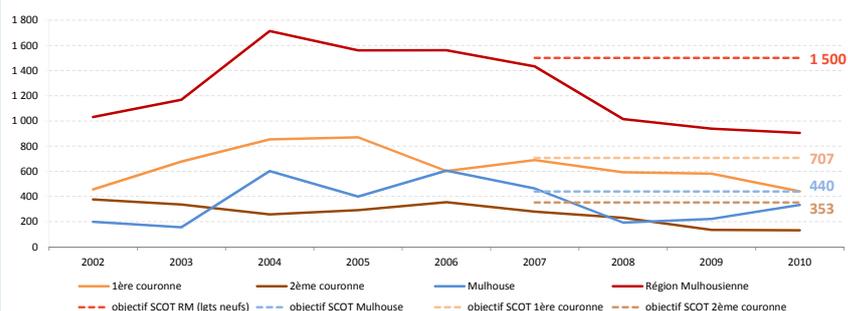
Source : INSEE, DREAL Alsace

➔ 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'accèsion sont recentrées.

Evolution de la construction de logements neufs par territoires



Source : Sítadel



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 énérgivores

Près de 58% du parc résidentiel de la Région Mulhousienne a été bâti 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 énérgivores (consommant plus de 300 KWh d'énergie primaire/m²) est conséquent.



Résidences collectives à proximité immédiate de la gare de Lutterbach

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

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



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*:

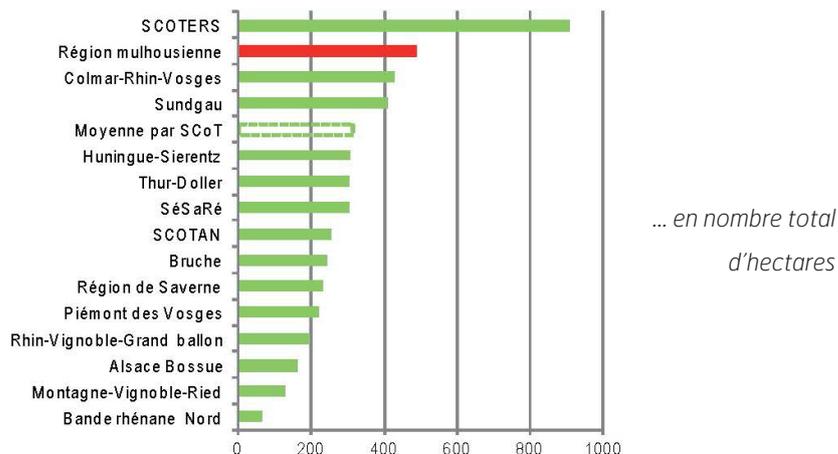
➔ L'analyse de la consommation foncière : de nouveaux éléments à partir 2014

Les statistiques disponibles en matière de consommation foncière relèvent des traitements de la base de données BD OCS sur la période 2000-2008. Dans le cadre de la révision du SCoT, l'analyse de la consommation foncière portera sur la période 2002-2012 (période de 10 années requise). Elle consistera à analyser les photos aériennes 2002-2012 (photo interprétation) et à les croiser avec d'autres bases de données SiG. **La méthode sera donc repensée et les chiffres affinés.**

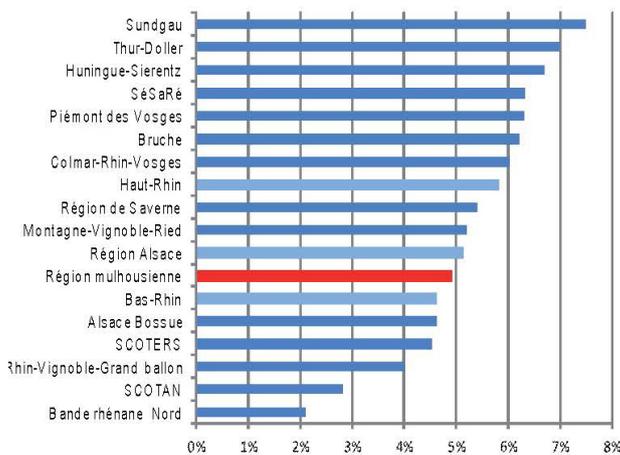
➔ L'évolution des espaces consommés proche de la moyenne régionale

D'après les dernières données issues de la BD OCS, les espaces artificialisés ont connu, sur le territoire du SCoT, entre 2000 et 2008, une progression en volume élevée. Le territoire est le deuxième à l'échelle régionale, après la région de Strasbourg. Cependant, les espaces artificialisés de la Région Mulhousienne n'ont progressé que d'environ 5%, soit un taux équivalent à la moyenne régionale.

La consommation foncière par territoire de SCoT en Alsace entre 2000 et 2008 ...



... en nombre total d'hectares



... en taux d'évolution

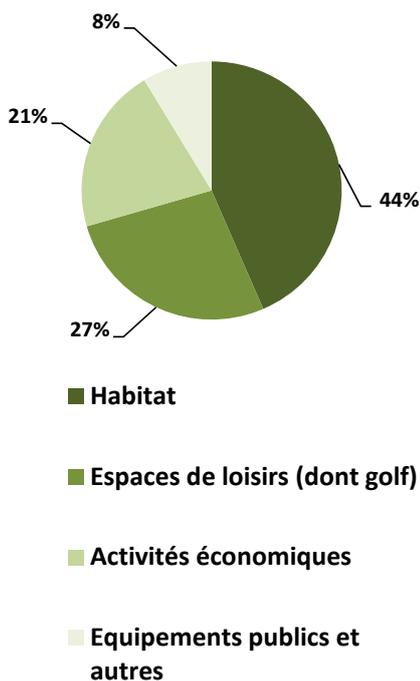
Source : BDOCS 2008



Paysage agricole, Habsheim.



Répartition et vocation des surfaces consommées entre 2000 et 2008



Source : BDOCS 2008

→ Une consommation foncière dominée par le développement résidentiel

Sur la période 2000-2008, l'habitat est le plus grand consommateur de foncier avec 43% contre 21% pour les activités économiques.

Sur cette période, la création d'espaces verts de loisirs compte pour 27% de la consommation foncière, une part particulièrement importante en raison de la réalisation du golf de Hombourg sur cette période (80 ha).

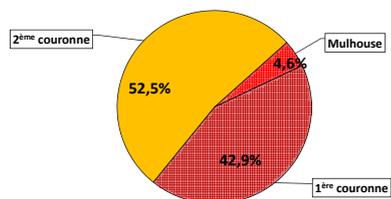
→ La périphérie plus consommatrice et moins économe

Les communes périphériques du territoire se révèle être moins économes en termes de consommation foncière : 52% de la consommation foncière entre 2000 et 2008 s'est faite en 2ème couronne et 43% en 1ère couronne.

La progression de la consommation foncière est par ailleurs très largement supérieure à celle de la population et ceci est d'autant plus vrai qu'on s'éloigne de la ville centre.

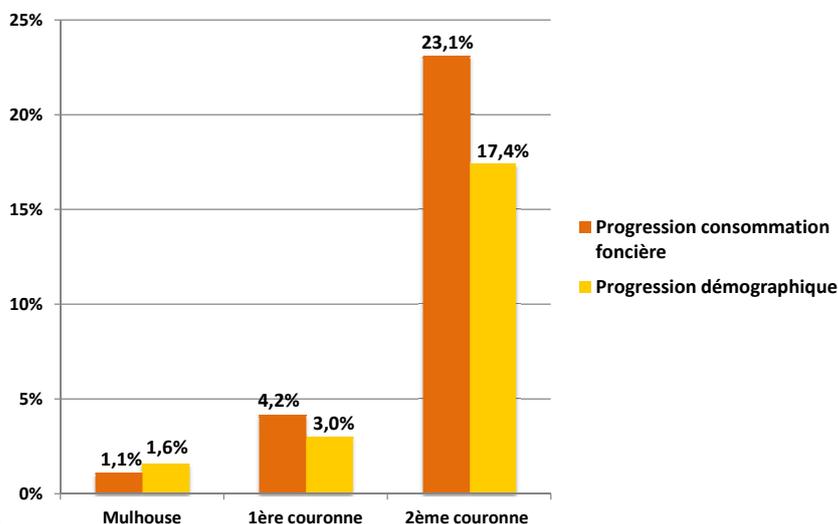
Sont en cause le desserrement des ménages mais aussi le potentiel important de zones d'extension ainsi que la faible densité des opérations en raison de la prédominance de la maison individuelle et d'un foncier un peu moins cher.

Répartition de la consommation 2000-2008 sur le territoire



Source : BDOCS 2008

Évolution comparée 2000-2008 en % des habitants et de la consommation foncière



Le foncier agricole périurbain est la première victime de l'étalement urbain

Questions

- Comment réduire significativement la consommation foncière ?
- Comment mieux optimiser le foncier consommé ?



Chiffres clés

Navettes domicile/travail en 2008 :

82 400 navettes au sein de l'aire urbaine (57%)

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

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

Linéaire de TCSP inscrit dans le

SCoT de 2007 : **105,5 Km**
(réalisé en 2012 : **19 Km**)

Taux de motorisation des

ménages en 2008 : **80,6%**

En avril 2011, à l'échelle de m2A

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

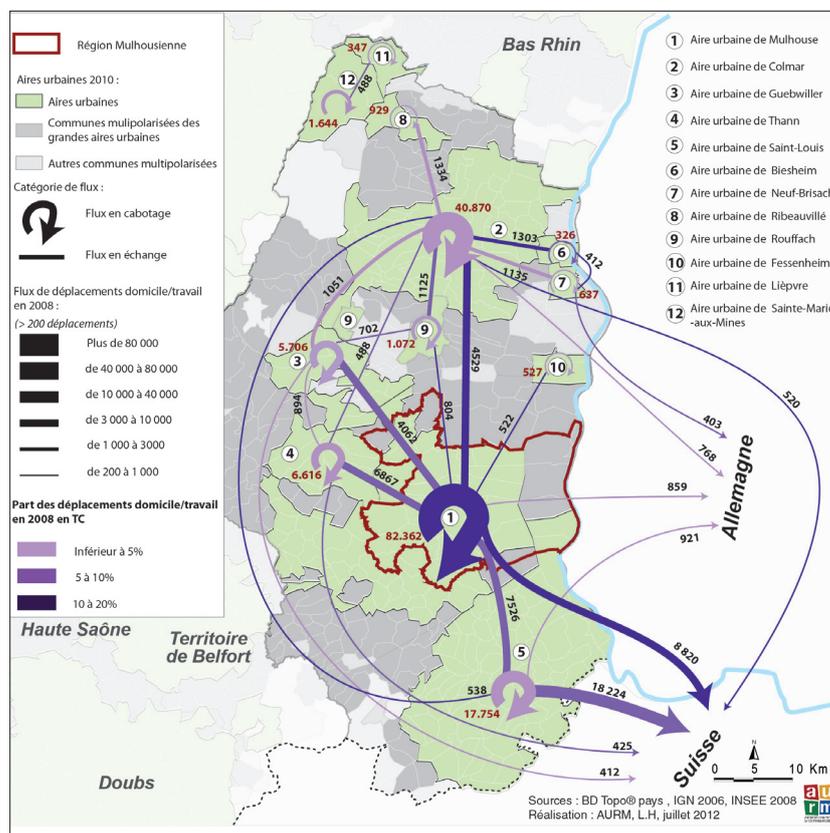
Sources : INSEE RP, SIG AURM, schéma directeur cyclable m2A

➔ 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.

Les navettes domicile/travail entre les aires urbaines du Haut-Rhin en 2008



➔ 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 de rabattement à construire

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 première et deuxième couronne est assurée par des bus Soléa.

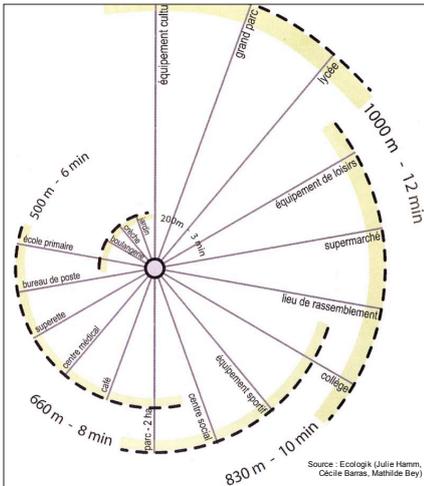
Le SCoT en vigueur prévoit 105 km de transports collectifs en site propre, dont 19km ont été réalisés. Dans le cadre de la révision du SCoT, il conviendra de revisiter l'objectif initial et construire une stratégie transports en commun cohérente qui sera un des éléments support au projet territorial.



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



Cercles d'accessibilité piétons aux équipements de la vie courantes



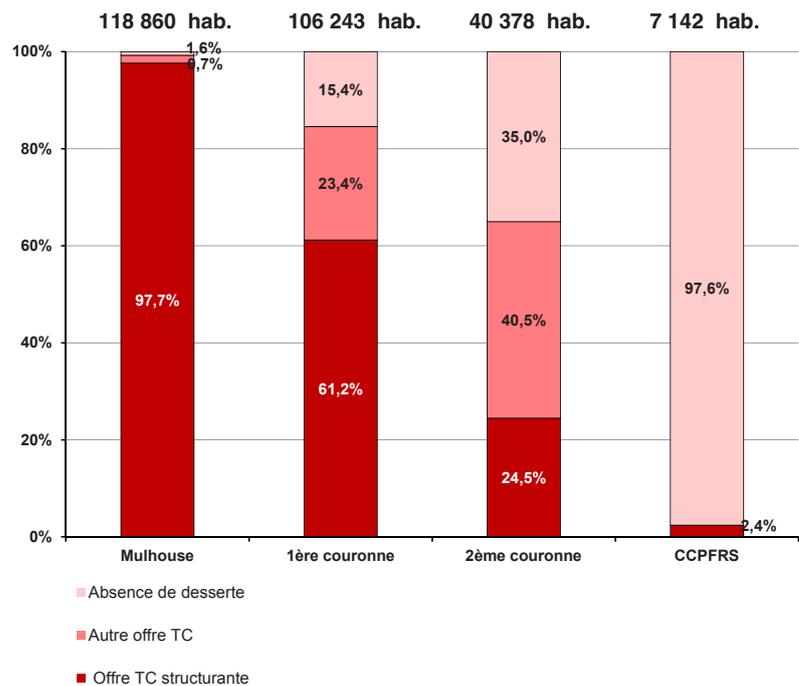
Source : Ecologik

➔ Une articulation entre développement urbain et transports en commun insuffisante

Si à Mulhouse la quasi totalité de la population est desservie par un transport en commun structurant (train, tram-train, bus structurant), elle n'est plus que 61 % à l'être en 1ère couronne et 24,5 % en 2ème couronne.

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.

La population desservie par les offres TCU et TER en 2012



Source : SIG AURM sur la base du carroyage INSEE de 200m - 2008



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 pour les courts temps de trajet.

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.

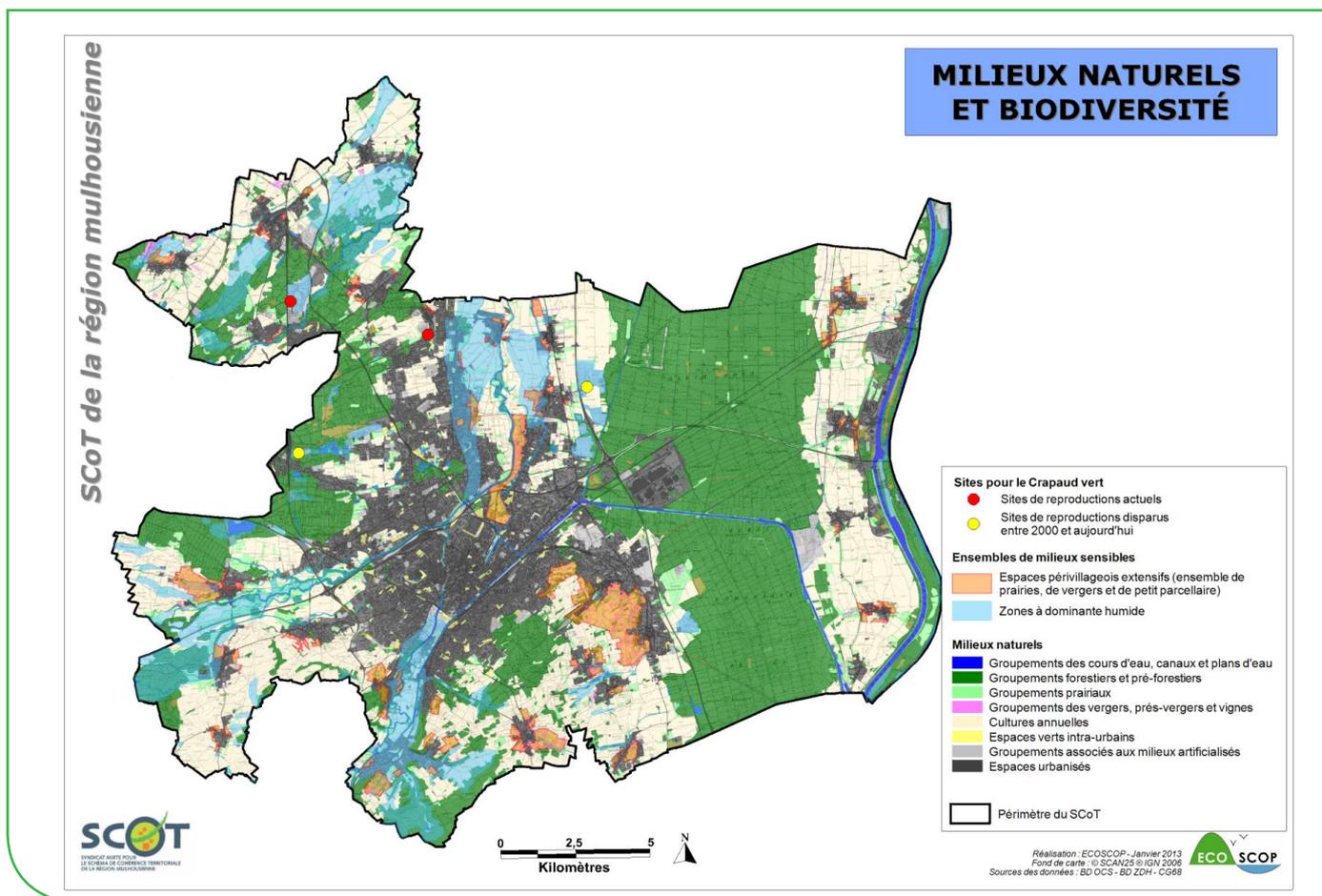
➔ Des continuités écologiques importantes à maintenir

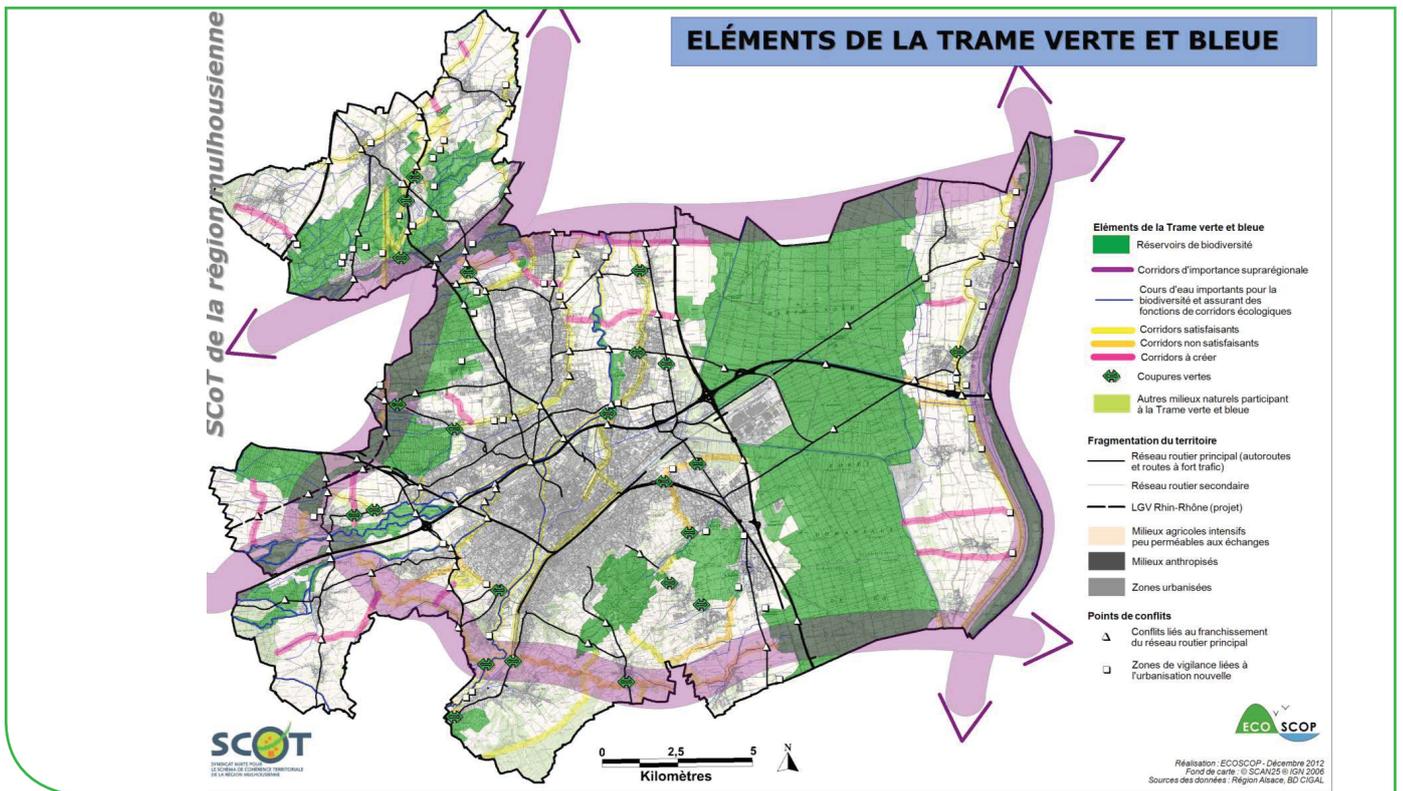
La Région Mulhousienne est traversée par 4 corridors d'importance suprarégionale pour lesquels le territoire a une responsabilité particulière :

- 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

À 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.

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





➔ 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.



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

➔ Des risques environnementaux localisés

Le territoire est localement soumis à des risques d'inondations par débordement (abords de l'Ill, 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, et 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, 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

“ 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%.

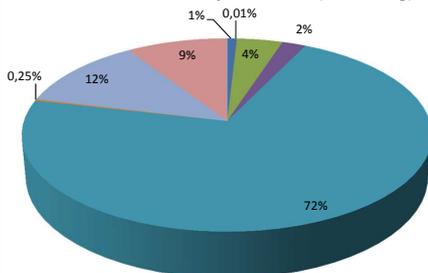
En 2009, les émissions de GES par habitant et par an s'élèvent à 19 teq-CO2/habitant. et à 6,1 teq-CO2, sans la bande rhénane industrielle.

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

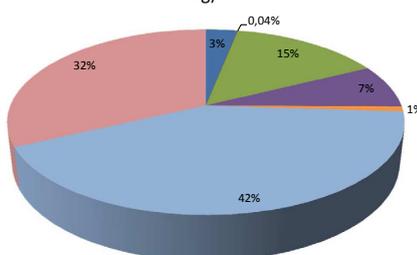
Avec le Plan Climat Energie Territorial approuvé par m2A, le territoire s'est engagé sur une réduction de 20 % des gaz à effet de serre d'ici 2020 et sur une division par 4 d'ici 2050 (par rapport au niveau de 1990). Le récent bilan du PCET est positif et encourageant avec une baisse de 13% en 5 ans 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)

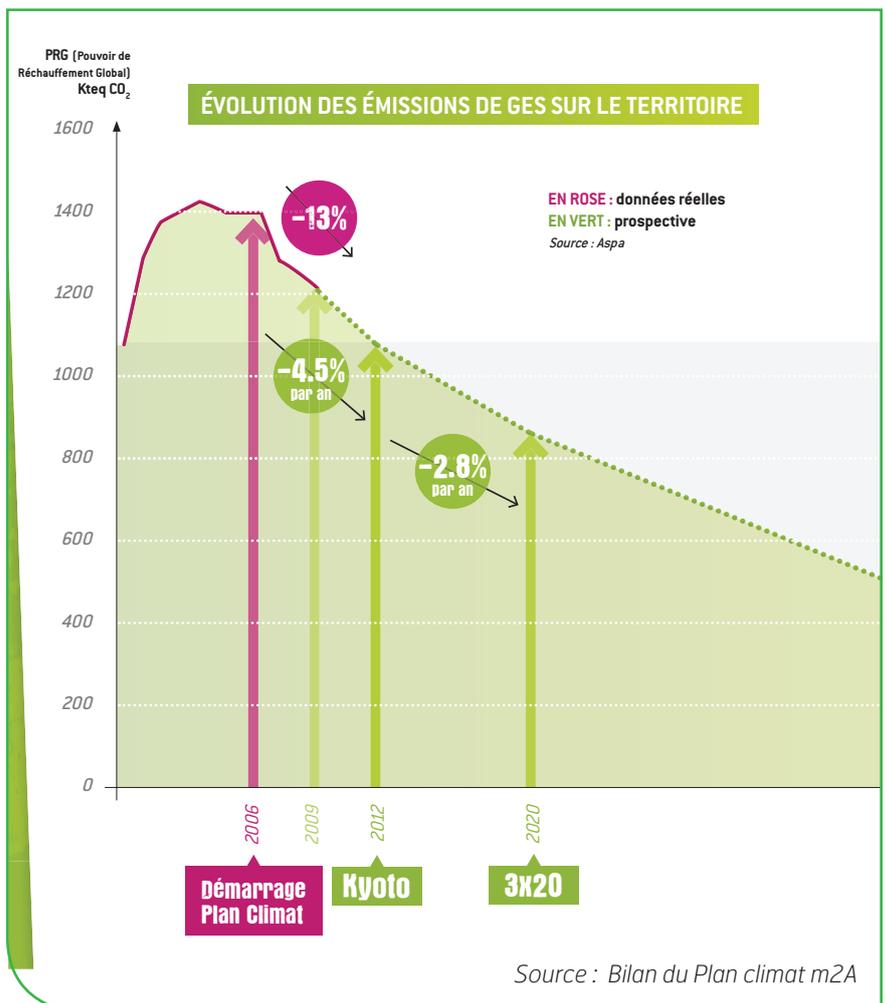


Emissions 2009 hors secteur industriel (PRG en kg)



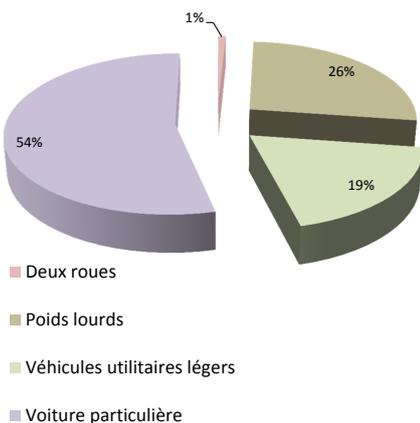
- Agriculture, sylviculture et aquaculture hors UTFC
- Emetteurs non inclus
- Emissions de CO2 de la biomasse (hors bilan)
- Extraction, transformation et distribution d'énergie
- Industrie manufacturière, traitement des déchets, construction
- Modes de transports autres que routier
- Residentiel, tertiaire,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

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

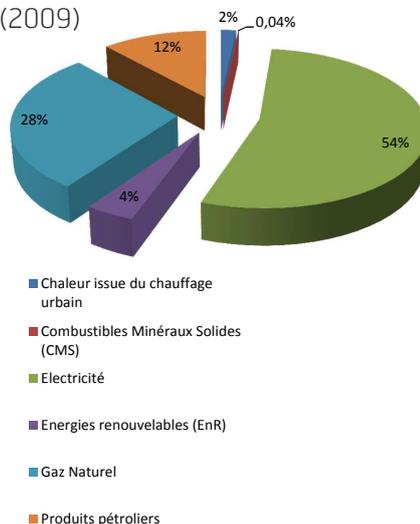




Consommations 2009 du secteur des transports routiers : les usages



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 2ème et 3ème 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 liées au transport automobile importantes.

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

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

Question

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



Chiffres clés

7 critères

retenus pour l'analyse de l'organisation urbaine

11 communes

remplissant plus de la moitié des critères

19 communes

remplissant aucun ou un seul critère

➔ Un SCoT actuel basé sur une organisation concentrique et sur 13 centres urbains

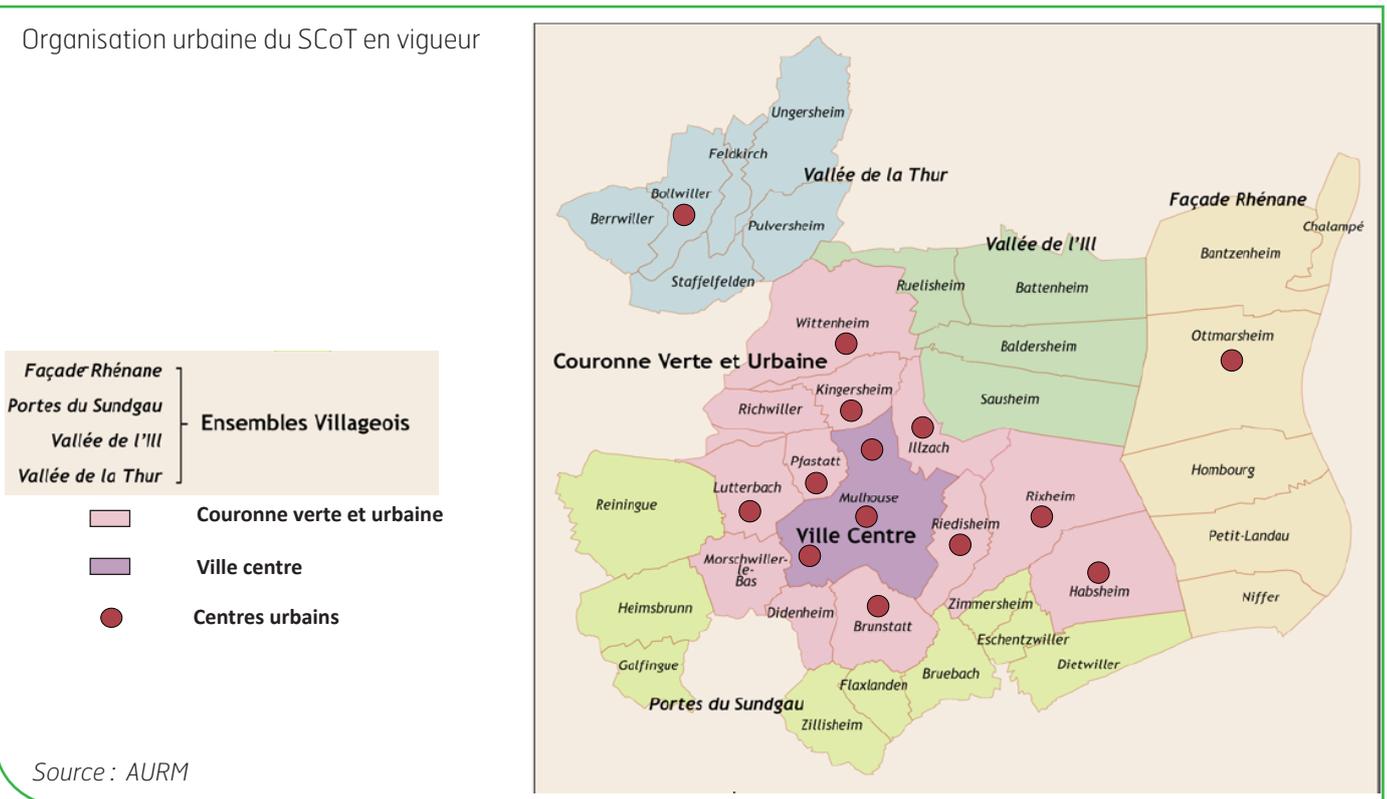
Le SCoT approuvé en 2007 découpe le territoire en 3 composantes : la ville centre de Mulhouse, la couronne verte et urbaine, et les ensembles villageois. Il identifie aussi 13 "centres urbains" structurants (centres-villes de plus de 3 500 habitants ou centres-bourgs à l'exception de Sausheim). Il s'agit au final de tous les centres des communes auxquels s'ajoutent les bourgs-centres de Bollwiller et d'Ottmarshem en périphérie.

➔ De la nécessité de repenser une nouvelle organisation urbaine plus efficiente

Les centres urbains identifiés dans le SCoT de 2007 présentent effectivement des qualités structurantes (population importante, commerces, transports en commun en site propre...) mais tous sont placés au même niveau de qualité et d'exigence. Des densités minimales de 25 ou 35 log/ha sont imposées autour des gares et stations du réseau de transports en commun en site propre (TCSP) existant et projeté. Le SCoT localise enfin les principaux sites d'extension résidentielle de plus de 200 logements. Toutefois, le SCoT de 2007 ne parvient pas à une vraie cohérence entre tous ces éléments structurants. Il fait l'impasse sur Sausheim, ignore la desserte des zones d'activités et limite les densités minimales aux extensions résidentielles dans un rayon très restreint autour des stations.

Pour un territoire post-carbone, le SCoT doit objectivement remettre à plat l'analyse du fonctionnement du territoire et mettre en cohérence tous les éléments structurants pour définir l'organisation urbaine la plus efficace possible au sein du territoire et en lien avec les territoires voisins.

Organisation urbaine du SCoT en vigueur



➔ Passer à une organisation polycentrique en réseau

Ce modèle de structuration urbaine vise une organisation des densités urbaines (population et emploi) par le renforcement de centres secondaires multifonctionnels reliés entre eux par des transports publics performants.

Il s'agit de créer « la ville des courtes distances et des courts temps », qui repose sur l'idée que la plupart des activités quotidiennes (achats, écoles, travail, loisirs, santé, espaces verts...) doivent pouvoir s'effectuer dans un périmètre accessible à pied ou à vélo.

La ville des courtes distances ou des courts temps doit être effective au sein de chaque pôle mais aussi par une connexion rapide et efficace des polarités entre elles.

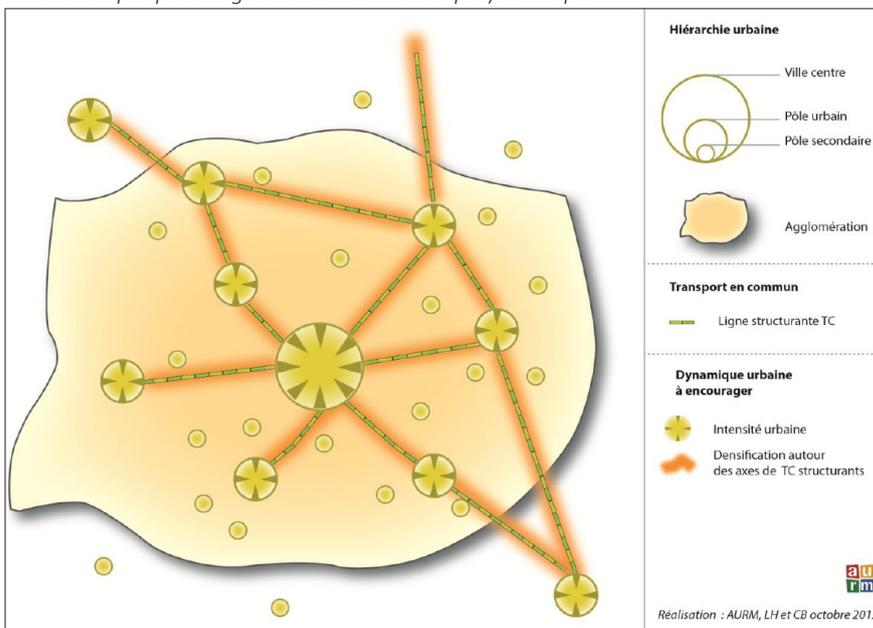
➔ Une nouvelle analyse multi-critères plus large et plus objective

L'analyse des communes au regard de l'organisation urbaine a été abordée avec une approche différente de celle du SCoT de 2007. L'intégralité du territoire de chacune des communes a été considérée (et non plus uniquement le centre) et les critères retenus ont été revus. Ils permettront de définir des niveaux d'organisation urbaine à considérer comme socle du SCoT post-carbone. Peuvent par exemple être considérées comme jouant ou devant jouer un rôle structurant dans l'organisation urbaine, les communes remplissant à ce jour ou à l'avenir au moins 3 des 7 critères. Il ne s'agit en effet pas tant de mettre en évidence l'organisation urbaine actuelle que celle souhaitée à venir. Cette démarche expérimentale, sera affinée au cours des prochains mois.

Les 7 critères envisagés pour l'analyse :

- la localisation,
- la population
- l'accessibilité
- la densité
- l'emploi
- l'armature commerciale
- les équipements

Modèle empirique d'organisation territoriale polycentrique



“ Question

Sur quelle organisation urbaine polycentrique s'appuyer ?



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 » ?

Quelle ambition démographique viser (quantité, nature, répartition sur le territoire) ?

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 et Ludovic EDEL

Toute reproduction autorisée avec mention précise de la source et la référence exacte.