

Schéma de Cohérence Territoriale de la Région Mulhousienne

Document d'Orientations Générales DOG

SCOT arrêté par délibération du Comité d'Administration le 4 décembre 2006

SCOT approuvé par délibération du Comité d'Administration le 15 décembre 2007

SCOT enregistré en sous-préfecture de Mulhouse le 21 décembre 2007



Sommaire

Préambule	p. 5
1. Organiser l'espace de la Région Mulhousienne	p. 6
1.1 En renforçant les principaux centres urbains.....	p. 6
1.2 En définissant l'enveloppe du développement urbain.....	p. 7
1.3 En s'appuyant sur les réseaux de tramway urbain et du futur tram-train.....	p. 8
2. Offrir un cadre de vie de qualité	p. 9
2.1 En Préservant l'essentiel des espaces naturels et agricoles	p. 9
2.2 En valorisant les paysages	p. 12
2.3 En sauvegardant le patrimoine architectural, urbain et paysager	p. 13
2.4 En prévenant les risques naturels et technologiques	p. 14
3. Répondre aux besoins de développement urbain	p. 16
3.1 En augmentant et améliorant l'offre de logements.....	p. 16
3.2 En développant l'offre pour l'accueil d'activités	p. 20
3.3 En accueillant les grands équipements.....	p. 27
3.4 En assurant une gestion économe de l'espace	p. 28
4. Diversifier l'offre de transport	p. 36
4.1 En favorisant l'intermodalité.....	p. 36
4.2 En poursuivant dans la durée le développement du réseau de transports en commun.....	p. 37
4.3 En développant les modes doux.....	p. 39
4.4 En complétant le maillage de voiries	p. 40
4.5 En se connectant aux réseaux européens	p. 42
4.6 En offrant des alternatives pour le transport de marchandises	p. 42
Glossaire	p. 47
Cartes thématiques	p. 55

Préambule

Le Document d'Orientations Générales (DOG) traduit les principes d'aménagement et de développement durable exposés dans le PADD sous forme d'orientations destinées à encadrer les documents locaux de planification, les politiques publiques et les opérations d'urbanisme et d'aménagement mentionnés à l'article L 121-1 du code de l'urbanisme.

Comme le PADD, le DOG est établi en tenant compte des perspectives de développement et des besoins définis à l'horizon 2020, évalués et justifiés dans le rapport de présentation (justification des choix retenus pour le PADD et le DOG).

Pour une meilleure cohérence entre les pièces constitutives du SCOT, le PADD, le DOG et la justification des choix retenus (rapport de présentation) sont présentés suivant la même trame.

Le DOG présente des prescriptions et des recommandations écrites ainsi qu'un ensemble de documents graphiques :

- 6 cartes thématiques à petite échelle, qui permettent de localiser spatialement les prescriptions thématiques énoncées dans le DOG et une carte de synthèse à grande échelle, qui figure l'essentiel des prescriptions spatialisées du DOG.
- Une carte des périmètres de risques naturels et technologiques et de protection des captages d'eau actualisée au 1^{er} décembre 2007.
- La carte de synthèse, référence à prendre en compte au regard des cartes thématiques pour celles des prescriptions qu'elle comporte.

1. Organiser l'espace de la Région Mulhousienne

1.1 En renforçant les principaux centres urbains

1.1.1 Le renforcement des principaux centres urbains est une orientation majeure pour structurer la Région Mulhousienne. Il permet en effet d'économiser du foncier, d'animer et d'équilibrer le territoire, de contribuer à accueillir les activités, services et logements nécessaires au développement de la Région Mulhousienne.

1.1.2 D'une manière générale, les PLU et les politiques d'urbanisme comportent les dispositions permettant de renforcer les principaux centres urbains figurant sur la carte de synthèse dans une optique de diversité des fonctions et d'optimisation des possibilités d'utilisation du sol. Ces dispositions :

- dégagent des capacités d'accueil :
 - pour les commerces,
 - pour les services et les activités tertiaires,
 - pour une offre résidentielle à caractère urbain, composée d'immeubles collectifs ou de maisons de ville ;
- favorisent lorsque c'est possible le renforcement des centres par leur élargissement spatial ;
- permettent un bon niveau d'accessibilité tous modes à partir des quartiers ou communes proches, en :
 - équilibrant l'affectation des espaces publics en faveur des transports en commun, du vélo et de la marche à pied à l'occasion des programmes de restructuration ou d'aménagement d'espaces publics ;
 - améliorant les cheminements piétons et cyclables permettant l'accès aux proches stations et gares de TCSP ;
- préservent ou constituent un cadre architectural et urbain caractérisé par la qualité des espaces publics, la mise en valeur du patrimoine, une densité moyenne ou élevée.

1.1.3 Sont identifiés comme « centres urbains à renforcer », les centres villes de Bollwiller, Brunstatt, Habsheim Illzach, Kingersheim, Lutterbach Pfastatt, Mulhouse et les quartiers de Mulhouse-Bourzwiller, Mulhouse-Dornach, Ottmarsheim, Riedisheim, Rixheim, Wittenheim.

Le centre de Mulhouse s'élargit en direction de la gare TGV, de la Fonderie, de la Filature et du Marché. Dans ce centre élargi :

- les capacités de développement du commerce sont augmentées pour réduire le déséquilibre avec la périphérie ;
- la politique de stationnement favorise la réponse aux besoins des résidents et des clients des commerces.
- une partie des fonctions supérieures ou métropolitaines nouvelles de la Région Mulhousienne trouve sa place.

Le **centre ville de Wittenheim** est conforté dans son rôle de centre secondaire par l'accroissement de sa capacité à accueillir des commerces et services susceptibles de rayonner sur une grande partie de la Région Mulhousienne. Le tracé du tramway constitue l'axe préférentiel de renforcement.

Le **centre de Kingersheim** s'affirme à travers le développement de l'espace allant de l'ancien site TIVAL à la Mairie et autour du tracé du tramway.

Pour les centres de **Bollwiller**, **Lutterbach** et **Rixheim** l'orientation consiste à articuler leur développement avec les pôles d'échanges assurant leur desserte.

1.2 En définissant l'enveloppe du développement urbain

Afin de contenir la pression générée par les besoins d'urbanisation, le SCOT fixe des limites d'urbanisation. Ces limites figurent sur la carte de synthèse sous la forme :

- de limites impératives en raison de la qualité et de la sensibilité des espaces attenants aux espaces urbanisés ou de l'existence de risques identifiés.;
- de limites indicatives permettant une marge d'appréciation, notamment pour l'élaboration des zones d'application des règles de PLU.

L'enveloppe du développement urbain ainsi représentée demeure en règle générale plus importante que les besoins en extensions urbaines et les réserves foncières évaluées et indiquées au tableau page 32 de ce même document. Il s'agit de laisser une faculté de choix aux Plans Locaux d'Urbanisme quant à la localisation desdites extensions, sous réserve du respect des conditions développées au paragraphe 3.4.2.3.

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

Le SCOT vise à favoriser un mode d'aménagement et de développement urbain plus compact, moins générateur de déplacements. A cette fin, ses orientations articulent le développement urbain au développement des réseaux de transports en commun en site propre (tramway, tram-train, offre ferroviaire périurbaine) en favorisant l'aménagement d'espaces urbains de densité plus marquée dans les périmètres les mieux desservis, qu'il s'agisse des espaces existants ou des nouvelles extensions. Le futur réseau de transport en commun en site propre forme ainsi une trame structurante pour le développement urbain, contribuant à la gestion économe de l'espace et renforçant la mixité urbaine.

2. Offrir un cadre de vie de qualité

2.1 En préservant l'essentiel des espaces naturels et agricoles

L'un des objectifs du projet d'aménagement et de développement durable est de protéger et valoriser les espaces naturels et agricoles afin de pérenniser la ressource agricole et forestière et d'apporter au territoire attractivité et qualité du cadre de vie.

2.1.1 Orientations applicables à l'ensemble des espaces naturels protégés

2.1.1.1 Les espaces naturels et agricoles figurant dans la carte de synthèse et dans la carte thématique n°1 sont protégés.

Les constructions et installations y sont interdites, à l'exception :

- des projets de voiries et d'infrastructures de communication mentionnés au PADD ou localisés sur la carte de synthèse et des équipements qui leur sont liés;
- des constructions, travaux et ouvrages destinés à la découverte pédagogique des milieux et de l'environnement naturel, sous condition qu'ils soient de faible dimension et que leur localisation, leur nombre ou leur nature ne portent pas atteinte aux caractères des lieux.

Les espaces naturels et agricoles inclus dans les périmètres d'exploitation des gravières sont protégés jusqu'à l'ouverture d'exploitation.

2.1.1.2 Ces espaces naturels et agricoles font par ailleurs l'objet de protections particulières, s'ajoutant aux dispositions générales ci-dessus en fonction de la sensibilité des différents milieux :

- **Niveau 1. Espaces naturels et agricoles sensibles à protéger**

Ces espaces sensibles du point de vue environnemental ne peuvent accueillir que des constructions légères de petite dimension. L'extension mesurée et limitée des bâtiments agricoles existants, les constructions et installations liées et nécessaires à la gestion forestière peuvent être admises.

- **Niveau 2. Espaces agricoles à pérenniser**

Ces espaces peuvent accueillir des constructions et installations liées et nécessaires à l'exploitation agricole. Les bâtiments d'exploitation issus de nouvelles installations sont

encadrés par les documents d'urbanisme locaux. Les Plans Locaux d'Urbanisme définissent des dispositions :

- pour assurer une intégration paysagère optimale des bâtiments d'exploitations ;
- pour réglementer les éventuelles constructions neuves à usage résidentiel destinées aux exploitants agricoles.

Ces espaces ne peuvent accueillir des équipements sportifs, des équipements de loisirs de plein air et des jardins familiaux que dans les conditions suivantes :

- aux emplacements localisés à cet effet dans la carte de synthèse ;
- ou sinon, sous condition :
 - qu'ils restent d'ampleur limitée ;
 - que leur implantation se réalise en continuité des espaces urbanisés existants ;
 - que leur aménagement préserve un caractère paysager et végétalisé.

2.1.1.3 Pour l'ensemble des espaces naturels et agricoles protégés, les constructions ou installations autorisées le sont sous réserve de leur compatibilité avec les préventions en vigueur des risques d'inondation.

2.1.2 Couloirs écologiques, pénétrantes vertes, coupures naturelles

2.1.2.1 Les couloirs écologiques, pénétrantes vertes et coupures naturelles ne sont pas concernés par les dispositions décrites en 2.1.1. Les PLU les localisent, les protègent et en permettent le renforcement. Ils prennent les dispositions permettant de concilier leur localisation avec la réalisation des projets d'infrastructures prévus dans le SCOT.

2.1.2.2 Protéger et renforcer le réseau des couloirs écologiques

Les couloirs écologiques sont formés de continuités végétales s'appuyant le plus souvent sur le réseau des cours d'eau et leurs ripisylves, sur les bandes végétales accompagnant les chemins et sentiers, sur les alignements d'arbres, sur les haies, bosquets et groupes d'arbres existants. Les PLU localisent et protègent les couloirs écologiques et permettent leur renforcement. Afin d'assurer leur viabilité et leur pertinence écologique, leur largeur minimale est de l'ordre de 30 à 50 m hors chemins et cours d'eau, à adapter selon les spécificités de terrain. Elle se réduit ponctuellement à l'occasion des traversées d'infrastructures. Les nouvelles infrastructures et les extensions urbaines doivent assurer la continuité des couloirs écologiques par des aménagements spécifiques et proportionnés. Pour le franchissement des infrastructures déjà existantes, les couloirs écologiques sont localisés si possible selon les points de franchissement existants. Le tracé approximatif des couloirs écologiques figure sur la carte thématique n°1 et sur la carte de synthèse. Le tracé du couloir écologique est indicatif dès lors que la continuité entre les espaces naturels à relier est assurée.

2.1.2.3 Protéger et valoriser les pénétrantes vertes

Les pénétrantes vertes prolongent les espaces naturels protégés jusqu'au cœur des espaces urbanisés, sous la forme d'espaces naturels, de grands alignements d'arbres et d'espaces plantés ou végétalisés et de jardins. Elles s'appuient dans certains cas sur le réseau hydrographique et composent une trame végétale traversant l'espace urbain.

Les PLU protègent et valorisent les pénétrantes vertes et permettent si possible leur extension et leur renforcement. Les principales pénétrantes vertes sont localisées sur la carte thématique n°1 et sur la carte de synthèse.

2.1.2.4 Maintenir les coupures naturelles

Les coupures naturelles sont composées de boisements, espaces agricoles ou espaces végétalisés divers et de jardins. Les PLU protègent les coupures naturelles localisées sur la carte thématique n°1 et sur la carte de synthèse de toute urbanisation. Leur largeur minimale à protéger est de 100 m. Lorsque la largeur existante est inférieure à 100 m, elle est maintenue strictement au minimum à la largeur existante.

2.1.2.5 Protéger l'environnement naturel des cours d'eau

Outre les espaces protégés mentionnés au 2.1.1, les PLU protègent également et renforcent l'environnement naturel et végétal accompagnant les cours d'eau sur une largeur d'au moins 5 mètres sur chaque rive, qui peut être adaptée en milieu urbain. Les cours d'eau concernés figurent sur la carte thématique n°1 et sur la carte de synthèse.

2.1.2.6 Protéger et valoriser les zones humides

La Région Mulhousienne présente un ensemble de zones humides générant des milieux naturels très spécifiques. Lorsqu'ils figurent dans les périmètres de protection des espaces naturels du SCOT, ils sont à maintenir en milieux humides de manière à pérenniser leur faune et leur flore caractéristiques.

2.1.2.7 L'extension de l'Ecomusée sous forme de valorisation du biotope, de jardins et d'activités sylvicoles et agro-pastorales répond à un enjeu de valorisation des milieux naturels présents dans le secteur.

2.2 En valorisant les paysages

Les paysages caractéristiques de la Région Mulhousienne sont protégés :

2.2.1 Paysages des collines du Sundgau et du piémont des Vosges

Dans les communes comprises dans les secteurs de piémont (Berrwiller) et des collines du Sundgau (Brunstatt, Bruebach, Didenheim, Dietwiller, Eschentzwiller, Feldkirch, Galfingue, Habsheim, Heimsbrunn, Flaxlanden, Morschwiller-le-Bas, Reiningue, Riedisheim, Rixheim, Zillisheim, Zimmersheim) :

2.2.1.1 les PLU localisent et protègent les boisements en sommet de colline ;

2.2.1.2 Ils protègent la lisibilité des lignes de crête non constructibles, par des limites de hauteur de constructions;

2.2.2 Sites d'extensions à enjeux paysagers

Dans les sites à enjeux paysagers indiqués dans la carte de synthèse et dans la carte thématique n°2, les extensions urbaines sont possibles sous réserve des mesures adaptées concernant la densité et la forme bâtie, le traitement des limites d'urbanisation, les hauteurs de constructions et, le cas échéant, la conservation de boisements ;

Les PLU identifient et protègent les espaces remarquables situés en bordures de villages en raison de leur cadre paysager, en particulier ceux composés de vergers.

Ces espaces situés à l'intérieur de l'enveloppe maximale d'urbanisation, peuvent être urbanisés moyennant des dispositions permettant d'en préserver le caractère.

2.2.3 Parcours routiers permettant la découverte de paysages remarquables

Les PLU protègent les vues à partir des parcours routiers représentés carte thématique n°2 sur les plans lointains, notamment vers les Vosges et la Forêt Noire, vers la silhouette de la ville dominée par la tour de l'Europe et vers les éléments architecturaux les plus significatifs en tant que repères visuels (clochers, chevalements, cheminées...).

2.2.4 Sites à requalifier sur le plan du paysage

La requalification des sites désignés ci-après, localisés sur la carte thématique n°2 et sur la carte de synthèse, doit intégrer la requalification de leur cadre paysager :

- Les sites d'activités localisés à proximité de la zone portuaire d'Ottmarsheim, le long de la D 52 sont à requalifier afin de prendre en compte leur insertion au paysage naturel environnant
- L'ancienne plateforme douanière d'Ottmarsheim est à requalifier en prenant en compte sa vocation de porte d'entrée sur le territoire par le réseau autoroutier en venant d'Allemagne.
- Les principaux accès routiers d'entrée d'agglomération (accès par le réseau de voirie rapide) sont consolidés dans leur rôle par des aménagements paysagers ayant pour effet de marquer ou conserver dans le paysage l'effet d'entrée dans l'agglomération.

2.3 En sauvegardant le patrimoine architectural, urbain et paysager

Les PLU protègent et mettent en valeur les éléments figurant sur la carte thématique n°2 du patrimoine architectural, urbain et paysager, indépendamment des protections au titre d'une autre réglementation. Les orientations relatives à la densification des espaces bâtis existants, énoncées au 3.1.1, peuvent ne pas s'appliquer lorsqu'elles sont incompatibles avec les orientations ci-après :

2.3.1 Patrimoine formé par les ensembles urbains remarquables

- centre ancien de Mulhouse et centres villageois traditionnels de la Région Mulhousienne figurant sur la carte thématique n°2.
- quartiers Briand et Franklin, Rebberg ainsi que cimetière central de Mulhouse, objets de Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP) en vigueur ou à l'étude;
- Cité de Mulhouse et cités des Mines de Potasse d'Alsace de Bollwiller, Kingersheim, Pulversheim, Richwiller, Staffelfelden, Ungersheim, et Wittenheim, localisés sur la carte thématique n°2 et sur la carte de synthèse. Les PLU préservent le caractère d'ensemble de ces sites (espaces publics, alignements sur rue...) et encadrent les nécessaires évolutions des constructions.

2.3.2 Patrimoine industriel

Une part des témoins significatifs de l'histoire industrielle de Mulhouse (sites SACM et Dollfus-Mieg et Cie, site Manurhin) et du bassin potassique (carreaux Rodolphe et Théodore) mérite d'être

conservée. Les éléments remarquables du patrimoine industriel pouvant être maintenus et réutilisés sont identifiés et valorisés dans le cadre des opérations d'aménagement.

2.3.3 Ensembles cohérents de patrimoine architectural et de cadre paysager

De manière spécifique et indépendamment de leur classement éventuel ou de leur inscription à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques ou des sites, certains éléments bâtis forment avec leur environnement naturel et paysager des ensembles cohérents et remarquables :

- le Jaegerhof à Petit-Landau,
- château de Hombourg,
- Abbaye de l'Oelenberg à Reiningue,
- Collège Episcopal de Zillisheim,
- Tour de Dietwiller,
- Ferme de Schoenensteinbach à Wittenheim,
- Chapelle de la Croix du Burn à Brunstatt.

Ces éléments du patrimoine dont la valeur est reconnue doivent être protégés. Le contexte formant leur cadre paysager est pris en compte dans les PLU afin d'être préservé.

2.4 En prévenant les risques naturels et technologiques

La Région Mulhousienne est exposée à différents risques dont la prévention impose des contraintes structurantes pour l'organisation spatiale du territoire. Le projet d'aménagement et de développement de la Région Mulhousienne a été réalisé en cohérence avec ces mesures, qui contribuent à la définition des zones naturelles protégées et des pénétrantes vertes ainsi qu'à la détermination des sites de développement urbain.

2.4.1 Les risques d'inondation

Les périmètres de prévention des risques d'inondation figurent sur la carte thématique n°3. Ils prennent en compte l'état de la connaissance des risques d'inondation en 2007. Les orientations générales du SCOT sont définies en cohérence avec les Plans de Prévention des Risques d'Inondation en vigueur et prennent en compte les risques établis par les plans de prévention à l'étude ainsi que les autres risques d'inondation connus.

2.4.2 Les risques technologiques

Les risques technologiques font l'objet de classements des sites concernés et d'une surveillance par les pouvoirs publics. Les nouveaux sites font l'objet d'une autorisation par les pouvoirs publics. Le SCOT définit les orientations d'aménagement et de développement du territoire en cohérence avec les dispositions en vigueur en décembre 2006. Les sites signalés en 2006 présentant un risque technologique figurent sur la carte thématique n°3.

2.4.3 Les risques liés au ruissellement des eaux et aux glissements de terrain

En raison de l'évolution des surfaces agricoles et de l'impact de l'aménagement rural, certains sites sont exposés aux glissements de terrains et aux coulées de boues en raison du ruissellement des eaux de pluie. Les communes exposées sont : Brunstatt, Bruebach, Didenheim, Dietwiller, Eschentzwiller, Galfingue, Habsheim, Heimsbrunn, Flaxlanden, Morshwiller-le-Bas, Reiningue, Riedisheim, Rixheim, Zillisheim, Zimmersheim. Dans ces communes, la prévention du risque est assurée par la mise en place de dispositions et d'aménagements limitant l'érosion des sols.

2.4.4 Protéger la ressource en eau

Afin de pérenniser la qualité de l'eau potable, la ressource en eau est protégée dans les périmètres de captage d'eau par des mesures s'appliquant aux aménagements et constructions autorisés dans ces périmètres, afin d'éviter tout risque de pollution de la nappe phréatique. Le projet de SCOT est défini en cohérence avec la protection des captages d'eau en vigueur au 1^{er} janvier 2006. Les périmètres de protection correspondants figurent carte thématique n°3.

3. Répondre aux besoins de développement urbain

Les perspectives de croissance démographique et économique énoncées par le PADD pour la période 2006 à 2020 inclus portent sur :

- 24 000 logements à pouvoir produire, dont 1500 par réaffectation de logements vacants ;
- 14 000 emplois supplémentaires à pouvoir accueillir.

A ces perspectives répondent des orientations de répartition du développement au sein de la Région Mulhousienne :

- en augmentant et en améliorant l'offre de logements
- en développant l'offre pour l'accueil d'activités
- en accueillant les grands équipements
- en assurant une gestion économe de l'espace

3.1 En augmentant et améliorant l'offre de logements

3.1.1 Répartition de la construction de logements

3.1.1.1 Les perspectives d'évolution démographique impliquent de pouvoir construire environ 22 500 logements neufs sur 15 ans (2006-2020 inclus), 1 500 logements supplémentaires étant produits par réaffectation de logements vacants.

Schéma de Cohérence Territoriale de la Région Mulhousienne

Capacité foncière des communes à la construction de logements neufs				
Communes	Nombre résidences principales en 2005 *	Perspectives de construction de logements neufs	Répartition indicative densification/extension	
			Part logts en densification	Part logts en extension
Mulhouse				
	48364	6600	100% / 0%	
Couronne verte et urbaine				
Brunstatt	2788	700	90% / 10%	
Didenheim	688	500	20% / 80%	
Habsheim	1886	650	50% / 50%	
Illzach	6012	900	95% / 5%	
Kingersheim	5002	1200	95% / 5%	
Lutterbach	2588	600	60% / 40%	
Morschwiller-le-Bas	1145	350	50% / 50%	
Pfastatt	3491	900	60% / 40%	
Richwiller	1348	400	20% / 80%	
Riedisheim	5878	700	85% / 15%	
Rixheim	5496	900	45% / 55%	
Wittenheim	5579	2400	10% / 90%	
Ensemble couronne	41 901	10 200	54% 46%	
Ensembles villageois				
Baldersheim	850	300	50% / 50%	
Bantzenheim	597	250	30% / 70%	
Battenheim	510	200	25% / 75%	
Berrwiller	384	150	50% / 50%	
Bollwiller	1373	600	30% / 70%	
Bruebach	376	100	50% / 50%	
Chalampé	383	100	10% / 90%	
Dietwiller	487	150	60% / 40%	
Eschentzwiller	473	150	60% / 40%	
Feldkirch	351	100	30% / 70%	
Flaxlanden	484	150	60% / 40%	
Galfingue	223	100	20% / 80%	
Heimsbrunn	449	200	30% / 70%	
Hombourg	326	150	50% / 50%	
Niffer	248	150	30% / 70%	
Ottmarsheim	678	500	15% / 85%	
Petit landau	251	150	30% / 70%	
Pulversheim	883	150	60% / 40%	
Reiningue	635	250	35% / 65%	
Ruelisheim	918	200	40% / 60%	
Sausheim	2173	400	55% / 45%	
Staffelfelden	1327	500	10% / 90%	
Ungersheim	641	200	40% / 60%	
Zillisheim	923	350	50% / 50%	
Zimmersheim	389	150	70% / 30%	
Ensemble villages	16 331	5 700	37% / 63%	
Total Région Mulhousienne	106 596	22 500	63% / 37%	

* Sources : Estimations AURM, INSEE 2004-2005 et Direction Générale des Impôts 2005

3.1.1.2 Afin d'en permettre l'application par les documents locaux de planification, cet objectif est réparti par commune (voir tableau ci-dessus). Le nombre de logements correspond à des capacités foncières et non de réalisations de construction.

Sous réserve de justification, les PLH et les éventuels schémas de secteurs peuvent adapter cette répartition.

La répartition de la construction de logements neufs entre espaces urbanisés et extensions tient compte de la répartition des possibilités d'extensions par commune. Elle figure dans le même tableau p.17, à titre d'indication pour les PLU. Les PLU la prennent en compte en tant que tel.

3.1.2 Requalifier l'offre résidentielle.

Le PADD distingue deux volets visant la requalification de l'offre résidentielle, afin de l'adapter à l'évolution de la demande : diversifier et répartir sur le territoire les produits immobiliers neufs d'une part, mettre à niveau le parc de logements dégradés d'autre part.

3.1.2.2 Les PLU rendent possible, voire favorisent la production d'un parc de logements neufs diversifié sous la forme de types d'habitat alternatifs à la maison individuelle (maisons jumelles, maisons individuelles groupées, petits collectifs, etc...).

3.1.2.3 Les PLH identifient l'opportunité des opérations de réhabilitation et d'amélioration de l'habitat et assurent leur programmation. Ces opérations sont articulées avec la poursuite du renouvellement urbain.

3.1.3 Apporter une réponse aux besoins en logements sociaux

3.1.3.1 Les objectifs de production de logements sociaux dans la Région Mulhousienne

Le projet d'aménagement et de développement de la Région Mulhousienne fixe comme objectif la production d'environ 8 000 logements sociaux entre 2006 et 2020 inclus.

Cet objectif conduit à répartir la production de logements sociaux au plus près des besoins et à éviter d'accroître la forte concentration du parc social à Mulhouse. A cette fin, la production de logements sociaux entre 2006 et 2020 inclus est répartie de la manière suivante :

- A Mulhouse : production de 2 250 logements au moins ;
- Dans les autres communes de plus de 3 500 habitants : production du nombre de logements sociaux répondant au moins aux obligations légales;

Schéma de Cohérence Territoriale de la Région Mulhousienne

Perspectives de production de logements sociaux par commune			
Communes	Logements sociaux en 2005		Perspectives de production de logements sociaux (à titre indicatif) 2006-2020 inclus
	Nombre	source	
Mulhouse			
	11 426	epls 2005	2250
Couronne verte et urbaine			
Brunstatt	260	dde 68 - 2005	438
Didenheim		epls 2005	50
Habsheim	125	dde 68 - 2005	382
Illzach	824	dde 68 - 2005	558
Kingersheim	407	dde 68 - 2005	833
Lutterbach	442	dde 68 - 2005	196
Morschwiller-le-Bas	90	epls 2005	35
Pfastatt	506	dde 68 - 2005	372
Richwiller	72	dde 68 - 2005	278
Riedisheim	690	dde 68 - 2005	626
Rixheim	582	dde 68 - 2005	697
Wittenheim	1071	dde 68 - 2005	525
Ensemble couronne	5 069	-	4 990
Villages et milieux naturels et agricoles			
Baldersheim	62	epls 2005	30
Bantzenheim	40	epls 2005	25
Battenheim		-	20
Berrwiller			15
Bollwiller	150	epls 2005	60
Bruebach			10
Chalampé	18	epls 2005	10
Dietwiller			15
Eschentzwiller			15
Feldkirch			10
Flaxlanden			15
Galfingue			10
Heimsbrunn			20
Hombourg	36	epls 2005	15
Niffer			15
Ottmarsheim	154	epls 2005	50
Petit landau			15
Pulversheim	110	epls 2005	15
Reiningue			20
Ruelisheim	7	epls 2005	20
Sausheim	270	dde 68 - 2005	245
Staffelfelden	206	dde 68 - 2005	159
Ungersheim	16	epls 2005	20
Zillisheim	21	epls 2005	35
Zimmersheim			15
Ensemble villages	1 090		904
Total Région Mulhousienne	17 585		8 144

Communes de + de 3 500 habitants visées par l'article 55 de la Loi SRU, ou susceptibles d'être concernées d'ici 2020.

Pour les communes de moins de 3500 habitants : production recommandée de logements sociaux au moins égale à 10% de la construction neuve. Cette recommandation ne constitue en aucun cas une obligation pour les communes concernées.

Cette répartition est fixée à titre indicatif dans le tableau page 19.

Les PLH précisent le cas échéant les modalités de la production des logements sociaux, en cohérence avec les perspectives générales de création de logements définies par le SCOT.

3.1.3.2 Intégrer le logement social dans le tissu urbain pour favoriser la cohésion sociale.

Les PLH prévoient la production de logements sociaux notamment par acquisition-améliorations et incitent au conventionnement des logements privés afin d'assurer une répartition fine du parc social au sein du tissu social et urbain et remettre sur le marché une part de logements vacants.

3.1.3.3 Poursuivre le renouvellement des quartiers d'habitat social

Les opérations de renouvellement urbain poursuivent la restructuration, y compris par démolition/reconstruction d'immeubles, des quartiers anciens dégradés et des grands ensembles de logements sociaux. Dans les grands ensembles de logements sociaux, les opérations de renouvellement urbain visent à substituer aux opérations de grande taille, héritées des décennies précédentes, des opérations de plus petite taille, mieux intégrées à la ville, et offrant des conditions de vie plus adaptées aux besoins des habitants.

De 2006 à 2020 inclus, c'est donc un rythme de démolition et de reconstruction **d'environ 110 logements sociaux par an au moins en moyenne au moins** qui doit être retenu par les Projets de Renouvellement Urbain. Cet objectif est compris dans l'objectif total de production de logements sociaux indiqué au début du paragraphe 3.1.3.

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

3.2.1 Par la mise en place d'une offre foncière permettant de s'adapter à la demande

Le PADD de la Région Mulhousienne vise à renforcer sa vocation de pôle d'activité et d'emploi. Il se fixe pour objectif la possibilité d'équilibre numérique entre les emplois et les actifs résidents (personnes actives ayant ou non un emploi).

Cet objectif s'accompagne d'une répartition de l'activité économique visant à localiser 60% au moins des emplois dans les espaces déjà urbanisés et 40% au plus en extension. Les besoins estimés intègrent les relocalisations d'entreprises existantes et les réserves nécessaires pour compenser les temps précédant la commercialisation et l'aménagement des terrains. Ils prennent en compte des marges de manœuvre permettant de disposer de possibilités foncières adaptées à l'implantation d'activités nécessitant de grandes emprises d'un seul tenant, ainsi que des activités utiles mais peu denses en emploi et fortement consommatrices en surface.

Atteindre ces objectifs et répondre à ces besoins implique de disposer des possibilités d'accueil d'activités correspondantes. Face à l'incertitude devant laquelle est placée la Région Mulhousienne quant à la nature de son développement économique à venir, son projet vise à rendre possibles deux scénarios de développement, présentés dans le PADD. Le premier accentue le renforcement du socle industriel de la Région Mulhousienne. Le second correspond à un développement plus marqué des activités tertiaires et des services métropolitains.

3.2.2 Par le développement et l'accueil des activités dans les espaces urbanisés

3.2.2.1 Les espaces urbanisés accueillent la majorité des emplois et des activités économiques de la Région Mulhousienne. Assurer au tissu économique la possibilité de se développer ou de s'implanter dans ces espaces constitue une orientation forte pour le développement économique.

3.2.2.2 Les PLU localisent le développement des activités compatibles avec un environnement composé d'habitat, d'équipements collectifs ou d'autres activités économiques au sein des espaces urbanisés :

- dans les principaux sites à vocation dominante d'activité existants, afin de leur permettre d'évoluer et de se pérenniser ;
- dans les centres urbains principaux à renforcer ;
- dans les sites de conversion urbaine, en cohérence avec les orientations d'aménagement les concernant ;
- dans les sites desservis par les transports en commun en site propre ;
- sur le site de la gare TGV, destiné à accueillir un pôle tertiaire d'envergure régionale s'appuyant sur le principal pôle d'échanges du Haut-Rhin.

Ces sites sont localisés dans la carte de synthèse. Les autres sites d'activités non cités peuvent faire l'objet d'un changement d'affectation dans les PLU.

3.2.2.3 Les PLU arrêtent par ailleurs les modalités permettant de mettre en œuvre la diversité des fonctions urbaines. La diversité est à rechercher à l'échelle de la commune, d'un quartier ou d'un morceau de ville et non pas nécessairement au niveau de chaque zone ou opération.

3.2.3 Les possibilités d'accueil des extensions à vocation dominante d'activité

Afin de constituer une offre foncière diversifiée à la hauteur des objectifs du SCOT sur la période 2006-2020, les besoins identifiés nécessitent une surface de l'ordre de 250 ha, auxquels il faut ajouter :

- 350 ha de réserves foncières.
- 140 ha correspondant à des espaces à vocation spécifique, mobilisables à moyen et long terme, décomposés de la manière suivante :
 - espace d'extension du Bioscope et de l'Ecomusée, réservés exclusivement à cette fin (respectivement 22 et 6 ha d'extension) ;
 - espace d'activités économiques de Bantzenheim, actuellement en majorité localisé dans un périmètre de risque Seveso et à mobiliser à long terme (49 ha) ;
 - zone d'activité contiguë à Peugeot de Rixheim-Sausheim, exclusivement réservée à l'implantation d'activités économiques dépendant d'un approvisionnement ou d'expéditions par voie fluviale (48 ha).

Au total, les surfaces d'extension à inscrire dans les PLU pour l'accueil des activités économiques totalisent environ 740 ha.

Les besoins spécifiques au développement économique nécessitent des sites adaptés. Afin de marquer la complémentarité des sites et pour identifier leurs caractéristiques, les sites d'extension urbaine à vocation d'activité économique, figurés sur la carte de synthèse, sont distingués en trois catégories différentes.

3.2.3.1 L'extension des parcs d'activités existants

Les parcs d'activités constituent les sites principaux d'activité.

De grande taille, ils assurent à l'offre une forte visibilité, et bénéficient de dessertes optimales par les réseaux de communication (voirie rapide et dans certains cas transport de fret ferroviaire) :

- Le croissant technologique de Mulhouse Ouest, déjà amorcé par le parc de la Mer Rouge et la première tranche du Parc des Collines, comprend également le Campus universitaire, la Fonderie, et la Gare TGV. Son extension, à vocation dominante d'activités tertiaires ou technologiques, est assurée par la deuxième tranche du parc des collines, par l'extension de l'espace d'activité de Didenheim, par la zone d'activités de la Gare – Mulhouse Nord ;
- Le parc de la façade rhénane est un ensemble composé de plusieurs sites :
 - Site d'Ottmarsheim-Port : extension de la zone portuaire et développement d'activités en lien avec l'activité portuaire sur des espaces en friche ;

- Site d'Ottmarsheim-bourg, en bordure de l'A35 : création d'un site à dominante d'activités industrielles et logistiques
 - Site de Hombourg-Petit Landau : extension à dominante d'activités industrielles et logistiques nécessitant de grandes emprises foncières d'un seul tenant ;
 - Site de Niffer : création d'un ou plusieurs sites à vocation d'activités industrielles, logistiques, artisanales ou le cas échéant portuaires et/ou touristiques. Sites pouvant être aménagés indépendamment ou en complément de sites existants ou projetés sur le territoire de Niffer et en toute indépendance par rapport aux autres sites existants.
 - Site de Bantzenheim : site placé sous contrainte d'exposition aux risques technologiques, à valoriser à long terme.
- L'extension prévue à proximité du site Peugeot vers le canal Saône-Rhin lui donne le statut de parc d'activité. Située à l'écart des zones d'habitation, cette extension est à vocation dominante d'accueil d'activités industrielles et logistiques, mobilisant les ressources de la voie fluviale et/ou la proximité de l'usine Peugeot.
 - Le parc formé par l'Aire de la Thur et le carreau Marie Louise : aménagement du carreau Marie Louise avec vocation dominante d'accueil d'activités industrielles et logistiques.
 - Le parc formé par les sites du Mittelfed et du pôle 430 : le parc s'agrandit par l'extension de chacun des deux sites (orientation préférentielle : activités tertiaires ou technologiques en complémentarité du pôle de grande distribution commerciale) ;
 - le parc de Kingersheim-Richwiller : extension du site existant ;
 - Le parc de l'île Napoléon (Illzach, Sausheim, Rixheim) ne présente de possibilités d'extension que réparties en plusieurs emplacements de capacités limitées. C'est pourquoi elles ne figurent pas sur la carte de synthèse.

3.2.3.2 Les sites secondaires d'activités

Les possibilités d'accueil d'entreprises sont complétées par des sites secondaires d'activités. Ils se caractérisent :

- par leur taille (12 à 20 ha en moyenne) ;
- par leur accessibilité, qui répond à un objectif de valorisation des infrastructures de communication, c'est à dire à l'un et/ou à l'autre des deux critères suivants :
 - localisation à proximité directe d'un accès au réseau de voirie rapide de la Région Mulhousienne ;
 - desserte ferroviaire existante ou possible (rétablissement de dessertes ferroviaires correspondant à d'anciennes dessertes dont les emprises sont à conserver).

Ils contribuent à la diversification économique de la Région Mulhousienne.

Les sites d'activités secondaires à aménager sont :

- site de Bollwiller nord (activités industrielles et logistiques dominantes). Afin de renforcer la coupure d'urbanisation et de répondre aux préoccupations exprimées lors de l'enquête publique tout en répondant aux besoins en matière d'accueil d'entreprises, le site secondaire d'activités localisé au nord de Bollwiller pourra, si les travaux à venir de régularisation hydraulique le rendent possible, être remplacé par un site équivalent en limite ouest ou sud de la commune (actuellement non urbanisable car soumis à risque d'inondation), cette localisation alternative éventuelle offrant également des possibilités de connexion à la RN 83, contribuant aussi au rééquilibrage des implantations économiques au sein de la région mulhousienne et restant cohérente avec la vocation de pôle d'échanges de la gare de Bollwiller.
- site de Lutterbach/Reiningue : (activités artisanales et industrielles complémentaires à la cité de l'habitat) ;
- extension du site Jeune Bois/Théodore (desservi par voie ferrée et par le barreau nord) ;

3.2.3.3 Orientations d'aménagement pour l'extension des parcs d'activité et la création ou l'extension des sites secondaires d'activités

Les parcs d'activités et les sites d'activités secondaires sont appelés à participer à une vocation de « vitrine économique » de la Région Mulhousienne. Ils sont proches des zones habitées et participent aussi à l'équilibre qu'il convient de donner entre habitat et activités. Pour certains, ils participent à la reconversion économique du Bassin Potassique. Leur aménagement nécessite :

- Une connexion directe et efficace au réseau de desserte rapide.
- La prise en compte d'orientations spécifiques en matière d'aménagement paysager et de qualité architecturale :
 - articulations avec les tissus existants, cohérence de traitement avec les espaces proches ;
 - effet de façade urbaine à constituer par rapport aux axes de communication principaux.
 - protection et valorisation des éléments remarquables du paysage,
 - prise en compte de principes favorisant leur aménagement durable.

Leur aménagement prévoit la possibilité de desserte par les transports en commun.

Plus spécifiquement, l'aménagement des sites secondaires d'activités de Bollwiller et de Lutterbach/Reiningue devra répondre aux conditions suivantes :

- Présenter une bonne intégration paysagère et assurer la préservation des vues sur les Vosges ;
- Conserver une coupure de l'urbanisation d'au minimum 300 mètres avec les secteurs habités de Bollwiller et de Reiningue ;
- Chercher à obérer au minimum les conditions d'exploitation agricole dans la délimitation définitive des périmètres à urbaniser et étudier la mise en place d'une Zone d'Agriculture Protégée ou de tout autre dispositif similaire sur les terrains agricoles non touchés ;

- Engager une concertation avec la profession agricole et le SCOT Rhin Vignoble Grand Ballon (pour Bollwiller uniquement) au moment de la révision des PLU et de l'aménagement des sites d'activités ;
- Dédier prioritairement les deux sites à des activités non compatibles avec le voisinage d'habitat.

En ce qui concerne les parcs d'activités, leur extension est à inscrire dans une recherche de cohérence de l'effet de parc.

3.2.3.4 Les sites d'intérêt local

Ces sites ont vocation à attirer un tissu varié d'activités artisanales, tertiaires ou de petite industrie. Ils se composent :

- de sites de moyenne dimension (plus de 10 ha y compris aménagements existants et extensions éventuelles), bien desservis par le réseau primaire de desserte routière. Ces sites ont vocation à accueillir des PME et de l'artisanat local. Ils bénéficient d'une desserte par les transports en commun. Ils sont localisés dans la carte de synthèse.
- des sites de plus petite dimension (moins de 10 ha y compris aménagements existants et extensions éventuelles), répondant notamment aux besoins de relocalisation d'entreprises artisanales existantes, souhaitant conserver une implantation à proximité de leurs marchés.

Ils sont à aménager dans une logique de continuité avec les tissus bâtis existants, afin de contribuer à la mixité des tissus et d'éviter le mitage.

3.2.4 Par la valorisation des atouts touristiques de la Région Mulhousienne

Le PADD vise à valoriser économiquement les attracteurs touristiques de la Région Mulhousienne et à lui permettre de profiter de l'attractivité touristique alsacienne.

3.2.4.1 A cette fin, les documents de planification locale favorisent la localisation et incitent à la création de nouveaux équipements hôteliers ou d'hébergement touristique et de nouveaux équipements réceptifs pour l'accueil de rencontres professionnelles, séminaires et congrès, de préférence dans les sites remplissant l'une au moins des conditions suivantes de localisation :

- espaces desservis par les modes de transport en commun en site propre ;
- centres urbains principaux ;
- espaces proches des principaux attracteurs touristiques ;

3.2.4.2 Cette orientation n'exclut pas les projets d'équipements touristiques localisés de façon diffuse visant à valoriser certains atouts touristiques spécifiques comme un cadre paysager de qualité, un environnement rural préservé ou la proximité d'un parc d'activités économiques, sous condition qu'ils soient compatibles avec les autres orientations générales du SCOT.

3.2.5 Par un développement équilibré des différentes formes de commerce

L'équipement commercial de la Région Mulhousienne est composé par différentes formes de commerces :

- commerces du centre ville de Mulhouse, premier pôle d'équipement commercial de la Région Mulhousienne par l'importance et la diversité de son offre;
- commerces regroupés dans les 4 pôles de grande distribution commerciale, situés à Mulhouse-Bourzwiller, Mulhouse-Dornach, Ile Napoléon (Illzach, Sausheim) et Kingersheim-Wittenheim, desservis par les échangeurs du réseau de voirie rapide ;
- maillage des supermarchés ou petits hypermarchés, généralement localisés en fonction des possibilités de desserte du réseau de voirie principal;
- commerces de proximité, localisés dans les principaux centres urbains, dans les quartiers et dans les cœurs villageois, ou disséminés dans le tissu urbain.

Afin d'assurer un développement équilibré de ces différentes formes de commerces, les orientations générales suivantes sont fixées :

3.2.5.1 Maintien des commerces existants et développement de nouveaux commerces dans le centre ville de Mulhouse et dans les principaux centres urbains mentionnés au paragraphe 1.1, qu'ils concourent à renforcer.

3.2.5.2 Encadrement de l'évolution et de l'extension des quatre pôles de grande distribution de la Région Mulhousienne dans les conditions suivantes :

les PLU fixent les dispositions permettant l'évolution des activités existantes. Ils peuvent prévoir des extensions dans les limites suivantes :

- Kingersheim :	+ 13 ha
- Wittenheim :	+ 28 ha
- Illzach :	+ 2 ha
- Sausheim :	+ 11 ha
- Morschwiller-le-Bas :	+ 2 ha
- Mulhouse-Dornach et Mulhouse-Bourzwiller	+ 4 ha

Soit un total de possibilités de 60 ha au plus pour les 4 pôles de grande distribution.

3.2.5.3 Les pôles de grande distribution peuvent également accueillir des fonctions autres que de commerce de détail ;

3.2.5.4 Les PLU, les politiques publiques d'urbanisme et les décisions de la Commission Départementale d'Équipement Commercial comportent les dispositions permettant d'accroître le niveau de qualité urbaine des pôles de grande distribution, en particulier sur les aspects :

- d'exigences de qualité paysagère pour le traitement des espaces non bâtis ;

- de prescriptions relatives aux matériaux et à l'aspect extérieur des constructions
- de traitement paysager des interfaces avec les sites voisins, en particulier ceux à vocation d'habitation.
- de dispositions permettant d'éviter, pour les implantations commerciales importantes, la congestion des voies d'accès.

3.2.5.5 Afin de limiter le gaspillage foncier et de renforcer la densité urbaine et commerciale des pôles de grande distribution urbaine, les PLU peuvent également limiter les emprises au sols affectées au stationnement.

3.2.5.6 En dehors des centres urbains à renforcer mentionnés au paragraphe 1.1 et des 4 pôles de grande distribution existants et de leurs sites d'extension dont il s'agit d'organiser la cohérence, il ne peut être implanté de bâtiment ou ensemble à vocation commerciale de plus de 4 000 m² de surface de vente.

3.2.5.7 Les implantations commerciales participent au renforcement des principaux centres urbains (ou à leur extension) à condition qu'ils concourent à leur développement.

3.3 En accueillant les grands équipements

3.3.1 Par la définition de sites préférentiels d'accueil

3.3.1.1 La carte de synthèse indique les localisations permettant l'accueil des principaux équipements collectifs.

3.3.1.2 Les grands équipements collectifs rayonnant sur l'ensemble de la Région Mulhousienne, de l'Alsace du Sud ou au-delà sont localisés préférentiellement dans les sites présentant des caractéristiques optimales d'accessibilité pour une majorité de leurs utilisateurs, particulièrement ceux :

- permettant de concilier tous les modes de desserte,
- localisés en milieu urbain lorsqu'ils sont desservis par tous les modes de déplacements, y compris par les transports en commun.

3.3.2 Par le renforcement des pôles hospitaliers

3.3.2.1 Le pôle de soins du Moenchsberg, situé à Mulhouse-Brunstatt, a vocation à se renforcer par l'accueil :

- de nouveaux équipements participant au renforcement de l'offre de soins ou des capacités d'accueil hospitalier pour la Région Mulhousienne ;

- de nouveaux équipements destinés à étendre le pôle de formations médicales et paramédicales.

3.3.2.2 Le site existant du Hasenrain est destiné à voir sa vocation d'hébergement sanitaire se pérenniser.

3.3.3 Par le renforcement des pôles existants d'équipements liés à l'enseignement supérieur et à la recherche

Le campus universitaire situé à Mulhouse-Brunstatt et le site de la Fonderie à Mulhouse forment les pôles d'enseignement supérieur et de recherche principaux de la Région Mulhousienne. L'implantation d'équipements liés à l'extension ou à la création de filières de formation et au développement ou à la création de laboratoires de recherche sera localisée de préférence :

- au sein du campus de l'Illberg, en optimisant l'utilisation du site (réaménagements, densification modérée...) et en respectant la qualité de ses espaces paysagers, ou dans la partie du Parc des Collines localisée à proximité du campus;
- dans le quartier Fonderie à proximité de la faculté des sciences économiques sociales et juridiques ;

3.3.4 Equipements sportifs et de loisirs

Le pôle principal localisé Plaine de l'Ill à Mulhouse-Brunstatt. est pérennisé et peut être renforcé et densifié.

Les principaux sites susceptibles d'accueillir de nouveaux équipements sont localisés sur la carte de synthèse.

3.4 En assurant une gestion économe de l'espace

Le projet vise à concilier les besoins du développement urbain avec la préservation d'un maximum d'espaces naturels et agricoles.

Afin d'assurer une gestion économe des espaces et du foncier, le SCOT fixe comme objectifs les répartitions suivantes :

- **Pour ce qui concerne la construction de logements neufs**, 60% au moins sont localisés au sein des espaces urbanisés existants et 40% au plus dans de nouveaux espaces à vocation dominante d'habitat (tableaux pages 13 et 27)

- **Pour ce qui concerne l'accueil des activités économiques**, 60% au moins des emplois supplémentaires sont localisés dans les espaces déjà urbanisés, 40% au plus dans les espaces à urbaniser (tableaux pages 13 et 27)

Les besoins en équipements collectifs sont pris en compte dans les surfaces dédiées à l'habitat.

Afin d'éviter le gaspillage foncier, l'utilisation des ressources foncières est optimisée par les mesures ci-après.

3.4.1 Par la mobilisation des possibilités de développement au sein des espaces urbanisés existants

Afin d'optimiser l'utilisation de la ressource foncière, les possibilités de densification au sein des espaces déjà urbanisés sont mobilisés, autant que possible en priorité.

Toutefois, les dispositions qui suivent ne remettent pas en cause les orientations protégeant le patrimoine architectural et urbain. Elles ne visent pas non plus à provoquer la transformation des espaces urbains cohérents déjà constitués, dont la préservation des caractères peut être prioritaire par rapport aux objectifs de densité urbaine et sont à adapter selon les caractéristiques des tissus existants.

Sont concernés :

3.4.1.1 Espaces desservis par les transports en commun en site propre.

Les dispositions relatives au renforcement des principaux centres urbains (voir paragraphe 1.1) participent à la mobilisation des espaces existants.

Dans un rayon de l'ordre de 300 m au minimum autour des stations et des gares du réseau de transport en commun en site propre, des gares TER et des gares de tram-train existantes ou à créer (indiqué sur la carte de synthèse), les dispositions des PLU permettent d'atteindre ou de conserver un niveau moyen ou élevé de densité de logements, services et activités.

Les gares périurbaines desservant les principaux centres urbains (gares de Bollwiller, Lutterbach et Rixheim) doivent être intégrées au renforcement des centres urbains desservis dès lors que les perspectives de desserte le justifient.

3.4.1.2 Principaux sites de reconversion urbaine

Les espaces de reconversion urbaine sont des sites bâtis ou anciennement bâtis, en friche ou fortement sous-utilisés, à réaffecter à de nouvelles utilisations après réhabilitation lourde, démolition

partielle ou totale. L'aménagement de ces sites, de préférence à l'urbanisation de nouvelles extensions urbaines, constitue lorsque c'est possible une priorité. Les vocations suivantes sont définies pour les principaux d'entre eux identifiés à ce jour, totalisant près de 250 ha :

- DMC (Mulhouse), Manurhin (Mulhouse), Nouveau Bassin (Mulhouse), Fonderie (Mulhouse), Texunion (Pfastatt) : vocation dominante : habitat/activités économiques/équipements (55 ha).
- Ancienne usine d'incinération (Didenheim), Eselacker (Kingersheim), Carreau Berrwiller, Carreau Mairie-Louise (Staffelfelden), Wanne (Mulhouse), Gare du Nord (Mulhouse) : vocation principale d'activités, services ou équipements (100 ha);
- Ameco (Kingersheim), Bel Air (Mulhouse), Lefebvre (Mulhouse), Tival (Kingersheim-Illzach) : vocation dominante d'habitat (20 ha) ;
- site de la gare TGV à Mulhouse : diversité de fonctions (activités, services, équipements) répondant à la vocation métropolitaine du site (4 ha).
- Plateforme douanière d'Ottmarsheim : vocation économique et fret routier (17 ha).
- Friche contiguë au port d'Ottmarsheim : vocation en lien avec le port (36 ha).
- Le carreau Rodolphe à Pulversheim et Ungersheim (activités et équipements)

3.4.1.3 Principaux sites de renouvellement urbain

Les principaux sites de renouvellement urbain (démolition reconstruction de logements) sont : Quartiers Anciens (Mulhouse), Bourtzwiller (Mulhouse), Coteaux (Mulhouse-Dornach), Wagner (Mulhouse), Markstein (Wittenheim). Le renouvellement urbain de ces quartiers génère un tissu à vocation dominante d'habitat avec une possibilité de mixité de services et d'activités économiques

3.4.1.4 Espaces « diffus »

L'accueil diffus de logements, équipements, services ou activités économiques au sein des espaces urbanisés est encouragé dans l'ensemble des tissus, sauf ceux présentant une densité jugée trop élevée et ceux à protéger à un titre ou à un autre.

3.4.2 Par la maîtrise des extensions urbaines

Les possibilités de densification amènent à évaluer les besoins d'extension urbaine de 2006 à 2020 inclus à environ 700 ha, cette surface constituant un plafond maximum de consommation foncière. Pour couvrir ces besoins, 740 ha supplémentaires environ ont vocation de réserves foncières, afin de permettre une variété de possibilités adaptées à la diversité des besoins, d'anticiper les temps longs de mise à disposition des terrains et de compenser les aléas, blocages divers et temps de maturation des projets, de permettre une nécessaire fluidité du marché foncier. Les extensions à prévoir dans les documents locaux de planification sont par conséquent de 1 440 ha environ au total, parmi lesquels 700 ha au plus pourraient être urbanisés de 2006 à 2020 inclus, selon les besoins évalués par le SCOT.

Les extensions à vocation dominante d'habitat comprennent l'accueil de nouveaux équipements publics. Elles totalisent 450 ha. Les réserves foncières sont évaluées à 250 ha supplémentaires.

Les surfaces d'extension urbaine à vocation d'activité économique totalisent 250 ha. Les réserves foncières nécessaires sont estimées à 350 ha, auxquels s'ajoutent 140 ha d'espaces correspondant à des sites précis, dont l'aménagement s'inscrit dans le long terme ou dont la vocation est déterminée par la spécificité de localisation, soit un total de 740 ha environ.

Les espaces de renouvellement urbain et de conversion urbaine de même que les espaces constructibles ou d'urbanisation future de faible dimension inclus dans les espaces urbanisés ne sont pas compris parmi les extensions urbaines.

	Habitat	Activités	Total
Besoins en extension	450	250	700
Réserves	250	350 + 140 correspondant à des sites précis *	740
Total	700	740	1440

*aménagement à long terme et vocation déterminée par la spécificité de localisation (espace d'extension du Bioscope et de l'Ecomusée, espace d'activité économique de Bantzenheim, zone d'activité contiguë à Peugeot)

3.4.2.1 Répartition des extensions par commune

Le tableau ci-après indique la répartition des surfaces d'extension commune par commune, identifiant les sites les plus importants. Les surfaces d'extensions ainsi indiquées constituent l'ordre de grandeur des ressources foncières que chaque collectivité mobilise pour assurer accueil des logements, des équipements et des activités économiques. Les possibilités d'extensions sont localisées et précisées par les PLU en cohérence avec les autres dispositions du SCOT.

Elles sont comptées en fonction de l'urbanisation existante au 4 décembre 2006, tel que présentée en annexe III du diagnostic (rapport de présentation).

Les possibilités d'extensions définies par le SCOT comportent une marge d'appréciation :

- de l'ordre de 20% en plus ou en moins pour les communes disposant de possibilités d'extension de moins de 20 ha.
- de l'ordre de 10% en plus ou en moins pour les communes disposant de possibilités d'extension de plus de 20 ha.

Cette marge d'appréciation est mise en œuvre de manière distincte pour les extensions à vocation d'habitat et pour celles à vocation d'activités.

Répartition des ressources foncières par communes Extensions possibles et réserves					
Communes	A vocation dominante d'habitat		A vocation dominante d'activités économiques		Total
	Localisation des sites	ha	Localisation des sites	ha	
Mulhouse ville centre					
Mulhouse	-	-	Parc collines et Mer Rouge	18	18
Couronne verte et urbaine					
Brunstatt	Ensemble de la commune	20	Zone d'activité rue Ashe	6	26
Didenheim	Quartier nord	22	Parc des collines 2	55	87
	Village	2	Zone d'activité nord	8	
Habsheim	Ensemble de la commune	23	ensemble de la commune	32	55
Illzach	lycée + collège	16	rive sud Ile Napoléon	16	40
	autres zones ville	8			
Kingersheim	ensemble de la commune	2	ensemble de la commune	9	11
Lutterbach	ensemble de la commune	7	ensemble de la commune, dont zone d'activité ouest	17	24
Morschwiller-le-Bas	extension ouest	31	Parc des Collines	8	48
	extension plaine de jeux	8			
	autres sites	1			
Pfastatt	ensemble de la commune	20	ensemble de la commune	10	30
Richwiller	ensemble de la commune	20	village + zone d'extension nord	34	54
Riedisheim	ensemble de la commune	20	-	-	20
Rixheim	ensemble de la commune	24	ZAC Petit Prince	11	70
	-	-	Site contigu à Peugeot	35	
Wittenheim	Mittelfeld	69	Mittelfeld	35	186
	Bosquets du Roy	20	Jeune Bois	21	
	autres sites	9	Pôle 430	32	
Ensemble		322		329	651
Ensembles Villageois					
Baldersheim	village	12	ensemble de la commune	7	19
Battenheim	village	19	ensemble de la commune	5	24
Bantzenheim	village	22	site sud est (près gare)	49	74
	-		village	3	
Berrwiller	village	18	ensemble de la commune	5	23
Bollwiller	village	21	nouveau monde	15	36
Bruebach	village	5		-	5
Chalampé	village	11	ensemble de la commune	6	17
Dietwiller	village	7	technoparc	22	29
Eschentzwiller	village	7	-	-	7
Flaxlanden	village	12	-	-	12
Feldkirch	village	12	ensemble de la commune	3	15
Galfingue	village	11	-	-	11
Heimsbrunn	village	12	village	5	17
Hombourg	village	17	z.i.Homb.-P.-Landau	17	34
Niffer	village	5	zone industrielle de Niffer	53	67
			Zone artisanale et zone de loisir nord-ouest	9	
Ottmarsheim	extensions nord et ouest	45	espaces d'activités sud	50	95
Petit Landau	village	19	site de Hombour-P.-Landau	43	62
Pulversheim	village	12	extension de l'Ecomusée	6	18

Schéma de Cohérence Territoriale de la Région Mulhousienne

Reiningue	village	17		6	23
Ruelisheim	village	14	ensemble de la commune	19	33
Sausheim	ensemble de la commune	8	ensemble de la commune	20	41
	-		Site contigu à Peugeot	13	
Staffelfelden	extension nord-est	22	village	4	44
	extension sud-ouest	18			
Ungersheim	village	15	extension du Bioscope et de l'Ecomusée	22	47
			extension zone d'activité	10	
Zillisheim	village	13	-	-	13
Zimmersheim	village	5	-	-	5
Ensemble		379		392	771
Total Région Mulhousienne		701		739	1440

Clé de lecture du tableau

Les surfaces données englobent à la fois les réponses aux besoins en extensions urbaines évalués et les réserves foncières

Elles ne constituent en aucun cas une possibilité de dépassement des surfaces d'extension permises. Seuls 700 ha pourront être urbanisés de 2006 à 2020 inclus, 450 hectares à vocation dominante d'habitat, 250 hectares à vocation dominante d'activités économiques.

A ces 700 hectares s'ajoutent environ 740 hectares de « réserves ». Les réserves sont des surfaces supplémentaires se substituant en partie ou en totalité aux surfaces d'extensions autorisées, en cas d'indisponibilité ou d'inadéquation des terrains prévus. Elles préparent aussi l'aménagement et le développement à long terme de la commune.

Les données chiffrées ont valeur d'ordre de grandeur. L'année 2007 correspond au rythme de consommation foncière escompté.

Lorsque les PLU justifient pour les zones d'extension des densités de logements ou d'emplois sensiblement plus élevées que celles résultant des orientations du SCOT, les emprises des zones d'ouverture à l'urbanisation peuvent être réduites, dès lors que la capacité d'accueil est maintenue.

A l'échelle du SCOT, une plus forte part de logements construits en zone de densification et d'emplois dans les espaces déjà urbanisés que les proportions visées dans le présent document impliquerait une réduction proportionnelle de la superficie en extension.

3.4.2.2 Phasage des extensions

Les sites d'extension de plus de 15 ha sont ouverts progressivement à l'urbanisation afin d'optimiser et maîtriser la consommation d'espace. Pendant la 1^{ère} phase de mise en œuvre du SCOT (6 ans à compter de sa date d'approbation), 50 % au maximum de ces extensions peuvent être immédiatement constructibles.

Pour les sites d'extension de moins de 15 ha, il est recommandé d'appliquer la même règle de progressivité de l'urbanisation.

Cette disposition ne s'applique pas pour des implantations d'équipements publics ou d'activités économiques nécessitant des surfaces d'un seul tenant supérieures à cette limite.

Une emprise de 70 ha située au sud de l'Île Napoléon sur le ban de Rixheim, composée d'espaces agricoles et d'un périmètre graviérable est identifiée comme ne pouvant être urbanisée à court ou moyen terme, mais pouvant constituer une réserve pour la réalisation d'extensions au-delà de l'horizon du SCOT.

3.4.2.3 Localisation et desserte des extensions

Les Plans Locaux d'Urbanisme localisent les extensions urbaines :

- en continuité avec les espaces urbanisés, sous réserve du maintien des coupures naturelles (paragraphe 2.1.3) ;
- prioritairement à proximité des possibilités de desserte;

Dans les communes comprises dans le périmètre de transports urbains (PTU), l'aménagement des extensions à vocation dominante d'habitat comptant 200 logements ou plus et des extensions à vocation d'activités d'une surface de plus de 15 ha est conçu de manière à permettre la desserte par les transports collectifs. Le PDU tient compte des besoins nouveaux générés par ces extensions en fonction de leur calendrier de réalisation et des capacités de développement du réseau.

3.4.3 Renforcer la densité des extensions à vocation dominante d'habitat

Les extensions à vocation dominante d'habitat permettent au moins les densités minimales figurant dans le tableau ci-dessous p. 32. Ces densités s'appliquent aux seuls espaces affectés aux logements, à l'exclusion des surfaces affectées aux équipements publics (équipements scolaires, équipements sportifs, par exemple) aux services et aux activités économiques.

Densité des sites extensions à vocation dominante d'habitat					
		1. Densité minimale de 35 logements à l'ha	2. Densité minimale de 25 logements à l'ha	3. Densité minimale de 12 logements à l'ha	4. Pas de prescription de densité minimale
A.	Proximité d'une station de transport en commun en site propre (300 m de rayon) / communes appartenant à la couronne verte et urbaine.				
B.	Proximité d'une station de transport en commun en site propre (300 m de rayon) / communes n'appartenant pas à la couronne verte et urbaine.				
C.	Sites d'extension de 200 logements ou plus non compris en A ou B.				
D.	Sites à enjeux paysagers (localisées sur la carte de synthèse)				
E.	Autres sites				

4. Diversifier l'offre de transport

4.1 En favorisant l'intermodalité

Le développement du réseau de transports en commun de l'agglomération mulhousienne repose sur le renforcement du maillage des pôles d'échanges intermodaux. Ces pôles assurent et favorisent les échanges entre lignes de transports en commun, voitures, et modes doux (vélos).

Les pôles d'échanges existants et à créer sont localisés sur la carte thématique n°4 et sur la carte de synthèse.

Les pôles d'échanges existants sont pérennisés et leur renforcement est favorisé. Les possibilités permettant de réaliser les nouveaux pôles d'échanges à créer sont préservées.

4.1.1 Les pôles d'échanges principaux présentent un caractère multimodal, assurant les possibilités de transferts entre un grand nombre de modes de déplacements différents :

- Gare Centrale de Mulhouse (future Gare TGV)
- Gare de Bollwiller ;
- Gare de Dornach ;
- Gare de Lutterbach ;
- Gare de Rixheim ;

4.1.2 Les autres pôles d'échanges sont plus spécialisés. Ils optimisent notamment le transfert voitures/transports en commun et les transferts entre différents modes de transports en commun :

- Pôles d'échanges tram-bus-vélos;
- Parkings-relais « Université » et « Nouveau Bassin ». Ces parkings déjà existants sont pérennisés ;
- Parkings de rabattement tram-train-voitures particulières. Les PLU localisent les emplacements permettant la réalisation de ces parkings, d'une capacité de plusieurs dizaines de voitures et déterminent les modalités de leur inscription :
 - parkings liés à de nouvelles gares à créer (« Musées » (Mulhouse), « Lutterbach-Eichweg ») ;
 - parkings de rabattement sur la branche nord du tramway (à Kingersheim près de la D55 et du carrefour du Château d'Eau et/ou à Wittenheim nord).

- Les gares périurbaines de :
 - Bantzenheim (dans l'optique d'une ouverture à terme de la ligne Mulhouse-Müllheim pour le transport de voyageurs),
 - Habsheim,
 - Zillisheim,
 sont renforcées dans leur vocation de rabattement transports en commun, voitures, vélos.

La possibilité de création d'une gare à Chalampé (ligne Mulhouse-Freiburg) est préservée.

La possibilité de création d'une gare de rabattement entre Habsheim et Sierentz à proximité du point de connexion du barreau sud sur l'A35 est à prévoir (plus particulièrement en vue de rabattre les flux de travailleurs frontaliers sur le rail). Cet arrêt présentera un intérêt supplémentaire à compter de l'ouverture du barreau sud.

- Les nouvelles gares sur les futures lignes de tram-train, dont la possibilité de création est à préserver étendent le maillage des pôles d'échanges de la Région Mulhousienne (rabattements voiture, vélos et transports en commun).

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

4.2.1 Développement du réseau de transport en commun en site propre

4.2.1.1 Le développement du réseau de transports en commun en site propre repose sur :

- les possibilités d'extension des lignes de tramway existantes (voir carte thématique n°4) :
 - Coteaux – vers Parc des Collines et vers zone commerciale de la Mer Rouge ;
 - Illzach – vers rue des Jonquilles et vers Eglise Saint-Bernard ;
 - Bourtwiller-Pfastatt ;
 - Gare de Mulhouse-Riedisheim ;
 - Wittenheim - Eglise Sainte-Barbe - Ensisheim
 - Wittenheim - Jeune Bois - Bollwiller.
- le renforcement de la desserte des gares périurbaines existantes par le TER.
- la mise en service de lignes de tram-train connectées au réseau urbain de tramway, qui permettra l'ouverture de nouvelles gares.

4.2.1.2 Les options envisagées pour l'extension du réseau de transports en commun en site propre figurent sur la carte n°4 et sur la carte de synthèse. Elle conduit à l'utilisation d'infrastructures

existantes, à l'utilisation d'emprises correspondant à des infrastructures ferroviaires démontées ou à la mise en place de nouvelles infrastructures.

4.2.1.3 Les Plans Locaux d'Urbanisme :

- préservent la possibilité de maintenir les infrastructures et emprises existantes pour la mise en service de ces lignes.
- préservent la possibilité de création d'infrastructures nouvelles.

Dans le cas où plusieurs variantes sont indiquées pour une même desserte ou extension, les documents locaux de planification assurent la compatibilité de leurs dispositions avec la possibilité de réaliser toutes les variantes, jusqu'à ce que l'une d'entre elles soit définitivement retenue.

4.2.1.4 Plus particulièrement, s'agissant du réseau des interconnexions avec le ferroviaire :

- ligne d'interconnexion **Mulhouse-Thann-Kruth** ; les PLU réservent les emprises foncières entre Mulhouse (station Stricker) et Lutterbach (gare), nécessaires à leur réalisation.
- **ligne Mulhouse-Lutterbach-Bollwiller-Guebwiller** : La ligne utilise des infrastructures existantes.
- **desserte ferroviaire du Bioscope et de l'Ecomusée**. Desserte par train à partir de la gare de Bollwiller. Les PLU préservent la possibilité d'un prolongement de cette ligne à partir de l'Ecomusée vers Ensisheim sur l'ancienne ligne MDPA ainsi que les possibilités de réaliser un embranchement ferroviaire permettant la desserte du Bioscope ;
- **ligne Mulhouse-Rixheim, Habsheim**. Les PLU préservent la possibilité de réaliser une voie supplémentaire le long des voies existantes.
- **ligne vers Mulhouse-Bantzenheim/Chalampé**. Les PLU préservent les emprises permettant le doublement de la voie existante.
- Ligne vers **Altkirch**, raccordée au parvis de la Gare par le Pont d'Altkirch à Mulhouse. Les PLU préservent les emprises permettant de réaliser cette ligne d'interconnexion

4.2.1.5 L'ouverture des lignes de tram-train s'accompagnera de créations de nouvelles gares et pôles d'échanges, localisés dans la carte thématique n°4 et dans la carte de synthèse, dont la possibilité de création est préservée.

4.2.2 Redéploiement du réseau de bus

Le développement du réseau de transport en commun s'accompagne par la restructuration et le redéploiement du réseau de bus.

A cette fin, et pour préserver les possibilités de développement du réseau et de renforcement des dessertes, la possibilité de mettre en oeuvre des services de transports en commun assurant des dessertes le long de l'axe formé par les communes de Lutterbach, Pfstatt, Illzach, Sausheim et Rixheim doit être préservée (gabarits des voies, aménagement des espaces publics).

4.3 En développant les modes doux

4.3.1 Le développement des modes de déplacements doux repose sur le renforcement des principaux centres urbains, qui est favorable à la pratique d'une ville à pied ou en vélo, ainsi que sur le développement d'un réseau cohérent d'itinéraires cyclables structurants à l'échelle de la Région Mulhousienne, en cohérence avec le schéma cyclable départemental.

4.3.2 Les itinéraires du réseau cyclable sont à réaliser par différentes formes d'aménagements, adaptés aux contraintes de terrain et aux besoins de sécurité : en site propre (piste ou bande cyclable) ou en utilisant des éléments du réseau de voirie existant (zone 30, contresens cyclable,...).

4.3.3 Le réseau d'itinéraires cyclables assure une vocation de déplacements urbains quotidiens autant que de loisirs. Il participe ainsi à la politique de déplacements urbains visant à proposer une offre alternative aux moyens de transport automobile individuels. Il contribue également à générer de meilleures possibilités de découverte des espaces naturels et à renforcer l'attractivité et la qualité de vie de la Région Mulhousienne.

C'est dans cet objectif que les grands équipements scolaires et universitaires, culturels et sportifs, les principaux centres urbains, les pôles d'emplois les plus importants, les principales extensions urbaines, les stations du tram-train et les gares TER (intermodalité vélo/TC) doivent être desservis par ce réseau. La carte thématique n°5 figure à titre indicatif une représentation du réseau d'itinéraires cyclables structurants.

Outre les itinéraires structurants et en cohérence avec eux, le réseau cyclable assure également en priorité les dessertes des collèges et des écoles ainsi que les liaisons entre l'ensemble des communes de la Région Mulhousienne.

4.3.4 Afin de contribuer à renforcer l'utilisation du vélo pour les déplacements urbains quotidiens, il est recommandé de prévoir dans les documents de planification, des possibilités de garage pour les vélos, autant pour les constructions à usage d'habitation que pour les locaux d'activités.

4.4 En complétant le maillage de voiries

4.4.1 Les orientations visant à compléter le maillage des voiries de la Région Mulhousienne s'ajoutent aux orientations de renforcement de l'offre de transport en commun. En effet, les projets routiers visent à améliorer la desserte voitures du pôle d'échanges intermodal de la gare TGV, à assurer la desserte externe du parc des expositions de Mulhouse et à desservir les parties nord et sud de la Région Mulhousienne situées hors du rayon de desserte des transports en commun.

- **La voie sud** (2X1 voie) assure la desserte du pôle d'échanges intermodal de la Gare TGV depuis le réseau de voirie rapide tout en complétant le réseau des voies d'évitement du centre ville. Elle peut se prolonger à l'est jusqu'à l'Île Napoléon.
- La reconfiguration **de l'échangeur de la Mertzau** situé sur la D430 permet d'assurer la desserte externe du parc expo et propose une alternative aux parcours d'accès traversant la ville.
- **la liaison « Hofer-Lefebvre »** complète l'itinéraire d'évitement du centre ville de Mulhouse.
- Une desserte supplémentaire de l'autoport vers la RD 38, centre routier situé à Sausheim dont la sécurité en cas d'accident doit être améliorée. Il s'agit donc d'améliorer l'accès à l'Autoport des services de secours et de sécurité en vue de faciliter son évacuation en cas de sinistre majeur sur le site.
- L'élargissement de la voie sur berge le long du Rhin pour rejoindre le golf de Chalampé ;
- **le prolongement en direction de Hochstatt de la voie rapide de contournement ouest de Mulhouse**, fait partie du futur réseau de desserte rapide du Soudgau ;
- **les liaisons entre la D 21 et la D8bis1 et entre la D21 et la rue du Dr Laennec à Brunstatt** complètent l'amélioration de la desserte de l'Hôpital du Moenchsberg.
- **la voie de desserte de Morschwiller et des communes au sud ouest de Mulhouse.**
- **la modification du tracé de la D52 à Hombourg-Petit Landau**, dans le cadre de l'aménagement de la zone d'activité indiquée sur la carte de synthèse.
- La mise en place d'une **desserte nord** du collège de Zillisheim (un millier d'élèves) pour les cars de ramassage scolaires vise à détourner le trafic des cars de la traverse du village.
- **Le barreau nord** (2X1 voie), connecte l' A35, et la D430. Un axe nord-sud (également 2x1 voies) complète ce dispositif, connectant le barreau nord avec la D55. Ces infrastructures assurent la desserte des zones d'activités du nord de l'agglomération mulhousienne, notamment pour le trafic poids lourds.

Le barreau sud (2X1 voie), connecte l'A35 à la D432 et assure la desserte de la partie sud de l'agglomération. Les points d'accroche à la D432 et à l'A35 sont représentés schématiquement sur la carte N°6 de ce document ainsi que sur la carte de synthèse.

Il permet le contournement de plusieurs villages au sud de Mulhouse et améliore l'accessibilité de l'hôpital du Moenchsberg, en particulier pour les véhicules d'urgence. La voie passera au Nord des villages de Flaxanden, de Bruebach et de Dietwiller et au Sud de ceux d'Eschentzwiller et de Zimmersheim ainsi que de la forêt de Tannenwald Zührenwald.

Les documents de planification locale de Bruebach et de Dietwiller limiteront impérativement l'extension des villages en direction du Nord, ceux d'Eschentzwiller et de Zimmersheim feront de même en direction du Sud afin de permettre de maintenir non bâti un espace de 350 m séparant les limites d'urbanisation du SCOT et le futur tracé de la voie.

Les conditions de réalisation de ces deux infrastructures sont :

- De définir un tracé qui permet de réduire les nuisances et le trafic des zones habitées,
- De maintenir une distance d'au moins 350 mètres entre la voie et les premières habitations des zones résidentielles, exceptionnellement 300 mètres lorsque le tracé risque d'endommager un milieu écologiquement sensible sans compensation possible,
- D'assurer les continuités naturelles et les couloirs écologiques définis dans le document,
- De préserver autant que possible les unités foncières à vocation agricole et les chemins agricoles,
- De présenter une bonne intégration paysagère en respectant en particulier les lignes fortes du paysage et les éléments du relief (surtout pour le barreau Sud),
- De réaliser en parallèle, une voie cyclable dont la longueur est du même ordre de grandeur que celle du barreau Nord et de l'axe nord sud,
- Respecter les prescriptions du Plan de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI) de l'III (pour le barreau Nord uniquement).

4.4.2 Les PLU préservent la possibilité de réalisation de ces infrastructures, indiquées sur la carte thématique n°6 et sur la carte de synthèse. Leurs points d'interconnexion avec le réseau de voirie existant indiquent les tronçons avec lesquels elles s'interconnectent, et non la localisation précise des points de connexion.

Le tracé et le traitement de ces voies veillent tout particulièrement à une bonne insertion paysagère et limitent autant que possible les nuisances vis-à-vis de l'environnement et des zones d'habitation.

4.4.3 La jonction Est Ouest entre Fessenheim et Guebwiller pourra figurer au PLU d'Ungersheim aux conditions précisées au paragraphe 4.4 du PADD. Le secteur compris entre Guebwiller, Ensisheim et le Nord de l'agglomération mulhousienne couvrant en partie deux SCOT, celui de la Région mulhousienne et celui du Rhin Vignoble Grand Ballon, fait l'objet d'une réflexion engagée par le Conseil Général du Haut Rhin pour définir plus précisément un schéma routier structurant en intégrant notamment le barreau Nord.

4.5 En se connectant aux réseaux européens

La localisation de la Région Mulhousienne dans la partie méridionale du Rhin Supérieur et sa participation au projet de réseau métropolitain Rhin-Rhône de même qu'à l'Eurodistrict Colmar-Freiburg-Mulhouse lui offre des potentialités de développement qui reposent sur l'efficacité des moyens de transports voyageurs et marchandises.

4.5.1 Dans cette optique, la réalisation des grandes infrastructures ferroviaires suivantes, indiquées sur la carte n°7, est projetée :

- **raccordement court du Hasenrain**, localisé sur les bans des communes de Brunstatt et Mulhouse, permettant aux convois ferroviaires (notamment les TGV au départ de Strasbourg et à destination de Lyon pendant la première phase de la ligne à grande vitesse (LGV) Rhin-Rhône ainsi que les trains de marchandises) d'éviter de traverser la gare TGV de Mulhouse, lorsqu'ils n'en assurent pas la desserte. Le gain de temps prévu est d'environ 10 minutes. Le niveau de desserte envisagée sera de l'ordre de 4 TGV A/R par jour aux heures creuses ;
- **ligne LGV en site propre** (à Lutterbach et Reiningue – déclarée d'utilité publique) qu'il est prévu de mettre en service en deuxième phase de réalisation de la LGV Rhin-Rhône.
- renforcement de capacité **de la voie ferrée entre Mulhouse et Chalampé** par la réalisation d'une deuxième voie le long de la voie unique existante ;
- réalisation d'une **troisième voie ferrée sur l'axe Strasbourg – Basel** (le tronçon Habsheim-Sierentz est déclaré d'utilité publique) ;

4.5.2 Par ailleurs, la Région Mulhousienne doit pouvoir bénéficier, pour pouvoir assurer sa compétitivité et renforcer son attractivité, de la desserte ferroviaire de l'Euroairport.

4.5.3 Complétant sa desserte aérienne, la Région Mulhousienne bénéficie également des possibilités offertes par l'aérodrome de Habsheim-Rixheim. Cet aérodrome est stratégique pour l'attractivité économique de la Région Mulhousienne. C'est pourquoi la vocation aéronautique de cet espace est à pérenniser.

4.5.4 Les PLU préservent les possibilités de réaliser ces infrastructures.

4.6 En offrant des alternatives pour le transport de marchandises

La Région Mulhousienne se caractérise par une vocation industrielle forte, tournée vers l'exportation. Cette caractéristique génère des besoins spécifiques en moyens logistiques et en transports de marchandises, qui s'ajoutent aux besoins de desserte marchandises propres à toute agglomération de taille comparable. La pression générée par la croissance du transport routier au plan international

génère la saturation des équipements existants de stationnement de poids lourds, en particulier l'autoport de Sausheim, dépourvu de possibilités d'extension. La localisation au niveau départemental ou régional d'équipements supplémentaires répondant à ce besoin est indispensable pour assurer le bon fonctionnement des équipements existants dans la Région Mulhousienne.

La Région Mulhousienne est localisée au bord du Rhin, voie fluviale majeure, et au point de connexion entre les trafics de marchandises nord-sud du couloir rhénan et du maillon Rhin-Rhône. Cette localisation conduit à mettre en oeuvre des ouvrages offrant une alternative au transport routier de marchandises et améliorant le réseau de transport fluvial et ferroviaire ainsi que les possibilités de transfert intermodal.

C'est dans cette optique que les orientations suivantes sont retenues :

- 4.6.1** Les capacités du port d'Ottmarsheim et de traitement du fret sont renforcées :
- par **l'extension du port** et le renforcement de ses capacités (voir paragraphe 3.2.3) ;
 - par une **amélioration de la desserte ferroviaire pour le fret** et l'accroissement de la capacité de la ligne Mulhouse-Mülheim pour préparer la mixité fret – voyageurs.
 - par la réalisation à long terme d'un raccordement ferroviaire en rive sud du port de l'Île Napoléon, permettant aux convois de marchandises venant de la gare de Bantzenheim de se diriger directement vers le triage de la gare de marchandises de Mulhouse (gare du Nord) et vers Bâle (ligne Mulhouse-Bâle).
- 4.6.2** Le port de l'Île Napoléon est pérennisé, ses possibilités de développement, tout particulièrement en rive sud du canal, sont préservées.
- 4.6.3** Afin d'assurer des possibilités de développement pour le transport ferroviaire de marchandises, les équipements et, s'ils sont démantelés, leurs emprises ferroviaires (y compris réseau hors domaine RFF) sont à préserver :
- **le faisceau ferroviaire de Richwiller**, afin d'en conserver l'usage pour le développement d'activités liées au fret ferroviaire.
 - **la « troisième voie » Bollwiller-Richwiller** et la possibilité de relier celle-ci à la ligne RFF Ensisheim-Colmar, qui pourra servir de voie de délestage de la ligne Mulhouse-Colmar.
 - **le réseau ferroviaire du Port du Rhin**
 - **Le réseau ferroviaire du Site Peugeot**
 - **Embranchement ferroviaire de la Mer Rouge**
 - **Embranchement ferroviaire de la Wanne à Mulhouse**
 - **Gare du Nord, en partie.**

4.6.4 Le canal du Rhône au Rhin à gabarit Freycinet est inadapté aux contraintes économiques et techniques d'exploitation du transport fluvial qui nécessitent des voies disposant d'un gabarit supérieur. Le canal Saône-Rhin assure la liaison fluviale entre deux voies fluviales majeures, et permet la connexion entre le Rhin et son débouché maritime nord, et le Rhône et son débouché méditerranéen. Ce maillon constitue ainsi un enjeu pour l'organisation du trafic fluvial international. Sa mise à grand gabarit constituera une offre de transport alternative au transport routier de marchandises et une opportunité de développement de la Région Mulhousienne.

Afin de renforcer les alternatives au transport routier de marchandises, la possibilité de réaménager cette voie fluviale à un gabarit plus large doit être préservée. A cette fin, les PLU de Mulhouse, Brunstatt et Zillisheim assurent l'inconstructibilité d'une bande située en rive nord-ouest du canal existant et en amont de l'écluse du Hasenrain à Mulhouse. Cette bande est d'une largeur de 40 m, comptée à partir de l'axe central de la voie d'eau, entre l'écluse du Hasenrain à Mulhouse et le pont du contournement du centre de Brunstatt. En amont de cette limite, elle est d'une largeur de 80 m et contourne le village de Zillisheim et son Collège Episcopal par le nord ouest. A cette fin, la limite urbanisée nord ouest du village est fixée à l'existant.

Les projets d'infrastructure peuvent être localisés et dimensionnés en fonction du canal existant à la date d'approbation du SCOT.

Cette bande est mise à profit pour maintenir ou aménager une coulée verte le long du canal existant.

Glossaire

Bassin d'emploi : Espace géographique regroupant généralement plusieurs cantons et présentant une cohésion en matière d'infrastructures, de marché du travail et de mouvements économiques. Il correspond à un espace à l'intérieur duquel la majorité de la population réside et travaille.

Bassin de vie : Territoire présentant une cohérence géographique, sociale, culturelle et économique exprimant des besoins homogènes en matière d'activités et de services. La délimitation d'un bassin de vie correspond à des zones définies par des critères plus complexes que le bassin d'emploi. On ne tient pas seulement compte des déplacements domicile/travail pour les délimiter.

Couloirs écologiques : il s'agit d'éléments naturels linéaires ou non. Leurs caractéristiques (qualité naturelle, continuité, diversité) déterminent le potentiel de flux biologique (connectivité) entre les noyaux centraux constituant les réservoirs biologiques les plus riches d'un territoire.

COS (Coefficient d'Occupation du Sol) : Le coefficient d'occupation des sols est la règle d'urbanisme qui définit la densité de construction autorisée. Il s'agit du rapport de la surface de plancher constructible hors œuvre nette en mètres carrés (en additionnant tous les étages) à la surface de la parcelle en mètres carrés.

Coupsures naturelles : Elles constituent des espaces à maintenir non urbanisés afin d'éviter les phénomènes de conurbation entre plusieurs espaces agglomérés.

Densification : Processus d'accroissement du Coefficient d'Occupation des Sols par urbanisation de la surface non bâtie et/ou par augmentation, par surélévation du nombre d'étages des édifices existants, notamment lors d'une reconstruction.

Densité : Rapport théorique entre un indicateur statistique (nombre d'habitants, d'emplois, d'entreprises, de mètres carrés de plancher...) et l'espace occupé (logement, surface de terrain brute ou nette, surface de terrain cessible ou autres indicateurs de superficie à différentes échelles géographiques (Vincent Fouchier, 1997).

La densité visée dans le Document d'orientations générales du SCOT de la Région Mulhousienne est la densité de logements (rapport du nombre de logements à la superficie de terrain occupée) qui correspond en l'occurrence au nombre de logements à l'hectare.

Dent creuse : dans un tissu constitué, espace résiduel offrant une possibilité de construction ou de reconstruction.

Energies renouvelables : une énergie renouvelable est une source d'énergie qui se renouvelle assez rapidement pour être considérée comme inépuisable à l'échelle de l'homme. Fournies par le soleil, le vent, la chaleur de la terre, les chutes d'eau..., ces énergies, par définition, se renouvellent naturellement après avoir été consommées et sont donc inépuisables (au moins sur de très grande échelle de temps). Au total, on peut compter 7 types d'énergie renouvelables : l'énergie solaire, l'énergie éolienne, l'énergie hydraulique, l'énergie géothermale, la biomasse et l'énergie fournie par le recyclage des déchets.

Equipements collectifs : ensemble des installations, des réseaux et des bâtiments qui permettent d'assurer à la population résidente et aux Etats les services collectifs dont ils ont besoin.

Espaces de conversion urbaine : Espaces urbanisés dont l'aménagement est devenu obsolète, disponibles pour être requalifiés en vue d'un nouvel usage ou pour accueillir de nouvelles fonctions urbaines.

Espace public : Espace " incarné morphologiquement par la rue ou, plus spécifiquement encore, par la place publique " (Berque) La notion s'étend aux routes et chemins ; l'espace public est par essence un espace ouvert à tous publics, autorisant leur droit de regard et d'expérience sur leur patrimoine paysager commun.

Étalement urbain : l'étalement urbain est une expression désignant le phénomène de développement des surfaces urbanisées en périphérie des grandes villes. Cet étalement, qui est lié au développement démographique des agglomérations, se fait avec une densité du bâti d'autant plus faible que l'on s'éloigne du cœur des villes. La faible densité est due au caractère pavillonnaire de cette urbanisation, la surface occupée par un foyer (maison + jardin privatif) étant plus importante que celle d'un appartement en immeuble, ainsi qu'à l'importance des espaces naturels conservés dans les communes concernées.

Extension urbaine : développement d'une agglomération ou d'un noyau d'urbanisation déjà existant. Plus précisément, dans le cadre du SCOT de la Région Mulhousienne, est considérée comme extension urbaine toute opération d'aménagement impliquant une consommation des espaces agricoles et naturels ou le recyclage de friches non incluses dans les espaces urbanisés existants. Ainsi ne sont pas compris parmi les extensions urbaines :

- les espaces de renouvellement urbain,
- les espaces de conversion urbaine situés à l'intérieur des espaces urbanisés existants,
- les espaces constructibles ou d'urbanisation future inclus dans les espaces urbanisés existants.

Friche : espace bâti ou non bâti, délaissé et libre d'usage, pouvant faire l'objet d'un aménagement afin de retrouver une nouvelle destination.

Intermodalité : Connexion de plusieurs modes de transport permettant leur utilisation au cours d'un même déplacement.

Logements sociaux : La définition du logement social n'est pas véritablement normée même si quelques clarifications ont été rendues nécessaires pour l'application de diverses dispositions légales ou réglementaires, telles que l'obligation faite aux communes urbaines d'atteindre un taux de 20% de « logements locatifs sociaux » sur leur territoire.

Du point de vue juridique, l'article 55 de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 14 décembre 2000 délimite précisément le champ du logement social :

- les logements locatifs appartenant aux organismes d'HLM (à l'exception des logements intermédiaires construits après 1977 et non conventionnés) ;
- les autres logements locatifs conventionnés dont l'accès est soumis à un plafond de ressources, appartenant notamment à des personnes physiques ayant bénéficié des aides de l'Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat ou à des investisseurs ayant construits à l'aide des prêts locatifs sociaux (PLS) mis en place en 2000.
- les logements locatifs appartenant à une liste limitative d'établissements publics et sociétés d'économie mixte (départements d'Outre-Mer, houillères de bassin, Entreprise minière et chimique, etc...)
- les logements et lits des logements-foyers et résidences sociales, ainsi que les places des centres d'hébergement et de réinsertion sociale.

Logement vacant : un logement est vacant lorsqu'il n'est utilisé, tout ou partie de l'année, ni comme résidence principale, ni comme résidence secondaire pour des séjours temporaires.

Loi SRU : Loi du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains ; Cette loi redéfinit les politiques urbaines dans le sens d'un aménagement plus cohérent, assurant une plus grande mixité sociale. Il intègre les notions de développement durable, de solidarité, particulièrement en matière d'habitat, de démocratie et de décentralisation. Elle institue de nouveaux documents d'urbanisme (SCoT, PLU) qui introduisent la notion de projet.

Modes de déplacements doux : regroupe l'ensemble des moyens non polluants de se déplacer (marche à pied, vélos notamment).

Multimodalité : existence de différents modes de transport dans une agglomération sans qu'ils soient forcément utilisés lors d'un même déplacement.

Périmètres de captage d'eau : ces périmètres, rendus obligatoires par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992, sont destinés à la protection des points de captage d'eau distribuée aux usagers. Les périmètres visant à protéger les captages des dégradations sont au nombre de trois :

Le périmètre de protection immédiat : il vise à éliminer tout risque de contamination directe de l'eau captée et correspond à la parcelle où est implanté l'ouvrage. Il est acquis par le propriétaire du captage et doit être clôturé. Toute activité y est interdite.

Le périmètre de protection rapprochée : il a pour but de protéger le captage vis-à-vis des migrations souterraines de substances polluantes. Sa surface est déterminée par les caractéristiques de l'aquifère. Les activités pouvant nuire à la qualité des eaux sont interdites.

Le périmètre de protection éloignée : ce dernier périmètre n'a pas de caractère obligatoire. Sa superficie est très variable et correspond à la zone d'alimentation du point d'eau. Les activités peuvent être réglementées compte tenu de la nature des terrains et de l'éloignement du point de prélèvement.

Périurbanisation : processus de croissance urbaine s'étant mis en place récemment. Phénomène de redistribution de la population par des migrations dont les origines sont des centres urbains et les destinations des zones rurales directement adjacentes, d'abord au centre, ensuite aux zones déjà urbanisées. Les deux caractéristiques de la périurbanisation sont :

- l'utilisation extensive du sol et non nécessaire continuité de l'espace bâti ;
- séparation du lieu de travail et du lieu de domicile.

Périurbain : qualificatif d'un phénomène général de localisation d'établissements humains (habitat, activités) hors des zones urbanisées mais vivant en relation étroite et quotidienne avec celles-ci.

Plan de Déplacements Urbains (PDU) : Document organisant les transports de personnes et de marchandises au sein de l'agglomération. Obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, il doit être en adéquation avec le SCoT.

Plan Local d'Urbanisme (PLU) : Document d'urbanisme qui présente le projet de développement durable d'une commune (occupation de l'espace, gestion des paysages et des espaces naturels, agricoles ou forestiers, habitat et déplacements). La comptabilité avec le schéma de cohérence territoriale (SCoT) doit être assurée. Il remplace le plan d'occupation des sols (POS).

Plan de prévention des risques naturels prévisibles (PPNR) : Servitude d'utilité publique réglementant l'utilisation du sol en vue de préserver les biens et les personnes des effets des événements naturels tels que inondations, avalanches, glissements de terrain...
Afin de gérer les crues des principaux cours d'eau, des Plans de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) ont été établis ou sont en cours de réalisation dans le périmètre du SCOT.

Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) : Outil mis en place suite à la loi relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages du 30 juillet 2003.

Ces plans ont pour objectif de limiter l'exposition de la population aux conséquences des accidents, dont l'impact est notamment appréhendé au travers des études de danger réalisées par l'industriel.

Le décret d'application de cette loi date du 7 septembre 2005 et définit les modalités générales pour la réalisation des PPRT (contenu, méthodologie, aspects administratifs). Ces plans reposent sur une analyse des risques sur laquelle est basée l'étude de danger. Ils permettent de délimiter, autour des installations classées pour la protection de

l'environnement (ICPE) à haut risque, différentes zones en fonction de l'importance des dangers.

Les PPRT sont réalisés en partenariat avec les collectivités puisqu'ils seront annexés au plan local d'urbanisme. Certains plans peuvent prendre en compte plusieurs établissements industriels ou plusieurs communes.

Pôle de grande distribution : regroupement de magasins proches les uns des autres et organisés autour d'un hypermarché ou d'un commerce d'équipement (le Kaligone par exemple). Il comporte différents types de commerces (commerces de détail, artisanat commercial et de service à la personne).

Pôle d'échanges : un pôle d'échanges est un lieu ou espace d'articulation des réseaux qui vise à faciliter les pratiques intermodales entre différents modes de transport de voyageurs. Les pôles d'échanges peuvent assurer, par leur insertion urbaine, un rôle d'interface entre la ville et son réseau de transport.

Programme Local de l'Habitat (PLH) : Document qui définit la politique de l'habitat, pour une commune ou une communauté de communes, en particulier en ce qui concerne la répartition de l'offre de logement social entre les communes.

Rabattement : moyen de transport complémentaire qui rassemble des usagers pour utiliser un moyen de transport principal. L'automobile et les cycles sont souvent utilisés en rabattement jusqu'à une gare de chemin de fer ou une station de métro où on aménage un parc de stationnement, dit de dissuasion. Dans l'agglomération Mulhousienne, le réseau d'autobus ou de tramway est utilisé pour rabattre également les habitants des quartiers éloignés des voies ferrées vers les points d'arrêt de celles-ci.

Reconversion : réorganisation et réutilisation d'un espace urbain, de friches industrielles, de berges, de carrière, de décharges..

Renouvellement urbain : Le renouvellement urbain est une forme d'évolution de la ville.

Par un phénomène de re-densification, la ville évolue sur elle-même et sa croissance se fait sur le tissu urbain préexistant. Le renouvellement urbain est un outil de contrôle de l'étalement urbain excessif.

Le renouvellement urbain permet de :

- reconquérir des terrains laissés en friche,
- restructurer des quartiers d'habitat social,
- rétablir l'équilibre de la ville.

Réseau de transport : ensemble des infrastructures et des moyens d'organisation des transports. Il comporte le réseau routier utilisé par les véhicules automobiles (y compris de marchandises), les véhicules à deux roues, les trolley bus et autocars, et parfois les tramways, les réseaux ferrés (chemin de fer, métropolitain, tramway en site propre), parfois des réseaux particuliers (funiculaires, téléphériques).

Ripisylve : formation d'arbres installés le long d'un cours d'eau.

Risque naturel : un risque naturel implique l'exposition des populations humaines et de leurs infrastructures à un événement catastrophique d'origine naturelle. On y distingue principalement : les avalanches, les feux de forêt, les inondations, les mouvements de terrain, les cyclones, les tempêtes, les séismes et éruptions volcaniques mais aussi les raz de marées, les invasions d'insectes nuisibles, les sécheresses prolongées...

Un risque naturel est donc la rencontre entre un aléa d'origine naturelle et les enjeux humains, économiques ou environnementaux.

Le territoire du SCOT est principalement concerné par des risques d'inondations des cours d'eau traversant.

Risques technologiques : d'origine anthropique, ils regroupent les risques industriels, nucléaires, biologiques, et les ruptures de barrage.

Le territoire du SCOT est plus spécifiquement exposé à des risques industriels dont les principaux sont, selon la nature des produits et de l'activité, l'explosion, l'incendie et la dissémination de produits toxiques dans l'environnement.

Sensibilité (sensibilité paysagère ou naturelle) : Exposition d'un milieu naturel ou d'un paysage aux changements dus à une ou plusieurs dynamiques naturelles, économiques ou urbaines.

Sites à enjeux paysagers : espaces dont la charpente et la composition paysagère mérite une attention particulière, notamment dans le cadre d'une extension de l'urbanisation, du fait de l'existence de cônes de vue, de lignes de force intéressants à préserver par exemple.

SHON : Surface Hors Œuvre Nette : Surface qui intervient au numérateur dans le calcul du coefficient d'occupation des sols.

TCSP : transport en commun en site propre, c'est-à-dire empruntant une voie réservée.

Trame verte : Ensemble de sites reliés entre eux de façon à créer un bouclage vert autour de l'agglomération mulhousienne, ainsi qu'un réseau de pénétrantes dans le tissu urbain reliant d'autres unités paysagères.

ZERC : Zones d'exploitation et de réaménagement coordonnés (ZERC) qui concernent exclusivement les gravières de la plaine du Rhin.

Zone inondable : L'inondation est une submersion (lente ou rapide) d'une zone pouvant être habitée, elle correspond au débordement des eaux lors d'une crue. Les zones inondables sont des zones pouvant être submergées en cas de crues centennales.

ZPPAUP : Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager : Procédure partiellement décentralisée de protection d'un périmètre sensible sur le plan architectural et paysager créée par la loi du 7 janvier 1983

Cartes thématiques

Carte n°1 – Protéger les espaces naturels et agricoles

Carte n°2 – Protéger et valoriser les paysages remarquables et le patrimoine architectural et urbain

Carte n°3 – Les espaces soumis aux risques naturels et technologiques

Carte n°4 – Développer le réseau de transports en commun / renforcer le maillage des pôles d'échanges intermodaux

Carte n°5 – Réseau d'itinéraires cyclables structurants

Carte n°6 – Projets d'infrastructures routières

Carte n°7 – Projets d'infrastructures ferroviaires et fluviales

