



PLU

**RÉVISION DU
PLAN LOCAL
D'URBANISME
DE MULHOUSE**

RAPPORT DE PRESENTATION

PLU approuvé

Vu pour être annexé à la délibération
Du conseil municipal en date du
25 septembre 2019

SOMMAIRE

I-	MULHOUSE DANS SON AGGLOMERATION	5
II-	LE CONTEXTE DEMOGRAPHIQUE	9
III-	LE CONTEXTE ECONOMIQUE.....	17
IV-	L'HABITAT ET LE LOGEMENT.....	25
V-	UN POTENTIEL DE RENOUVELLEMENT URBAIN POUR LIMITER LA CONSOMMATION D'ESPACE	51
VI-	LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE	55
VII-	VOIRIE ET DEPLACEMENTS.....	71
VIII-	STRUCTURE URBAINE ET CADRE DE VIE.....	95
IX-	LA CAPACITE DES SERVICES ET DES EQUIPEMENTS PUBLICS	143
X-	UNE GESTION DES RESSOURCES ET DES CONDITIONS DE DEVELOPPEMENT A ADAPTER POUR REDUIRE LA DEPENDANCE ET LA VULNERABILITE DU TERRITOIRE.....	150

I- MULHOUSE DANS SON AGGLOMERATION

Deuxième ville d'Alsace et centre de la seconde agglomération du Grand Est, Mulhouse exerce son attractivité sur tout le Sud de la Région et ses atouts sont aujourd'hui nombreux. Située au cœur de l'espace Rhénan, à quelques kilomètres de l'Allemagne (Fribourg, Bade-Wurtemberg) et de la Suisse (Bâle), la Ville est stratégiquement positionnée au cœur du réseau des grandes métropoles économiques européennes. Mulhouse jouit de la présence d'infrastructures de transport majeures. Le réseau dense d'autoroutes, un port fluvial sur le Rhin, un des premiers aéroports français et le seul tri national (partagé avec Bâle), le TER200 Strasbourg/Bâle, le TGV Rhin Rhône inscrivent la Ville et son agglomération sur l'axe rhénan et l'arriment au couloir Rhin Rhône, porte de l'Europe du Sud.



Mulhouse constitue le cœur d'agglomération de la Région Mulhousienne. Elle accueille l'essentiel des fonctions majeures de centralité de ce territoire et porte le développement métropolitain de ce dernier. La ville-centre apporte un grand nombre d'équipements, services, commerces, activités économiques structurants pour toute l'agglomération et accueille une grande partie de l'emploi.

Mulhouse Alsace Agglomération

Avec 39 communes et plus de 275 000 habitants, Mulhouse Alsace Agglomération (m2A) se place dans les 20 premières agglomérations françaises.

La communauté d'agglomération présente un ensemble de caractéristiques uniques dans le paysage français. Le territoire est marqué par le volontarisme et l'esprit d'innovation de ses habitants, mais aussi par l'apport constant depuis plus de deux siècles de populations d'origines multiples, proches ou lointaines.

La coopération intercommunale s'est développée tardivement dans l'agglomération mulhousienne et m2A a accédé à la dimension de pôle majeur bien plus récemment que la plupart des agglomérations de même taille : constitution d'une communauté de communes en 1997, devenue communauté d'agglomération (Mulhouse Sud Alsace, dite CAMSA) en 2001, avec seulement 5 communes. En 2004, la CAMSA intègre 11 nouvelles communes du nord de l'agglomération.

Le 1er janvier 2010, la CAMSA a fusionné avec 2 communautés de communes et 4 communes pour donner naissance à « Mulhouse Alsace Agglomération » (« m2A »). La fusion de la communauté d'agglomération Mulhouse Alsace Agglomération (m2A) et de la communauté de communes Porte de France - Rhin Sud (CCPFRS) porte le nombre de communes-membres à 39.

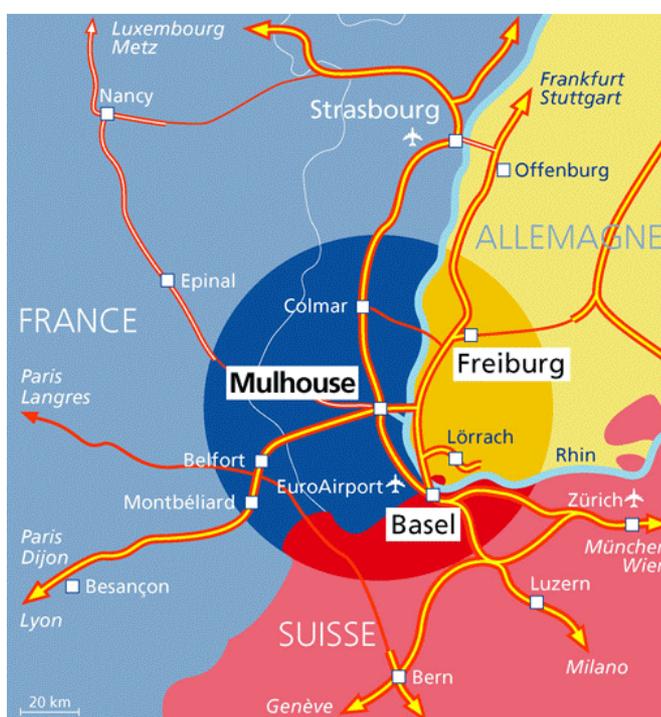
Les nouvelles limites de l'intercommunalité permettent désormais d'organiser plus efficacement l'espace communautaire pour en faire un territoire performant, cohérent et équilibré dans sa diversité. Les orientations du SCOT, premier outil de planification existant à ce niveau, constituent un premier pas significatif en ce sens : limites d'urbanisation, trame verte, renforcement des centres, ralentissement de la consommation d'espace, reconversion des friches, promotion de l'intermodalité, etc.... Le périmètre du SCOT comprend l'intégralité de la communauté d'agglomération.

Les grandes opérations de développement économique portées par m2A (Parc des Collines, reconversion de la friche DMC et du carreau Marie-Louise, site gare TGV, ...) viennent renforcer la capacité d'accueil de l'agglomération et la qualité de son cadre de vie dans une optique de développement durable.

Une vocation de carrefour européen au sein d'un espace trinational, porte d'entrée de la France

À l'échelle française, Mulhouse se situe aux confins du nord-est du pays à l'écart des grands axes de développement français (arc littoral, sud-ouest et vallée du Rhône). A l'échelle européenne, Mulhouse occupe en revanche une position centrale, au contact de la Suisse et de l'Allemagne, états parmi les plus dynamiques du continent, position centrale aujourd'hui sous-exploitée. Mulhouse est la composante d'un tri-pôle de près d'un million d'habitants avec Bâle et Fribourg. Cette proximité et cette connectivité à Bâle constitue une opportunité majeure pour l'agglomération mulhousienne.

Mulhouse : positionnement géographique dans le Rhin Supérieur



Source : *Tourisme Tri Rhenan.com*

De nombreuses fonctions à caractère régional et métropolitain

Mulhouse accueille sur son territoire l'Université de Haute Alsace, qui fait partie maintenant d'un regroupement avec Strasbourg, et de centres de recherche. Capitale européenne des musées techniques, elle est en situation d'affirmer une réelle vocation touristique. Ses équipements sportifs, culturels et hospitaliers rayonnent sur un large territoire.

Dans le cadre du Contrat de Projets Etat-Région 2007 -2013, la Ville de Mulhouse et m2A se sont engagées dans la construction d'une école de chimie, d'un centre d'e-learning, de la Maison de l'Innovation et de l'Entreprise, dans l'extension de la Cité de l'Auto, le Centre d'entraînement à la Natation ou encore la mise en valeur du Parc zoologique et botanique.

Un soutien fort au développement économique du territoire

Le territoire Mulhousien accueille également une part importante des zones et parcs d'activités de l'agglomération tels que la ZAC Gare, le Parc des Collines ou le Parc de la Mer Rouge. A cela s'ajoutent les pépinières d'entreprises (Technopôle...), l'hôtel d'entreprises DMC, le parc artisanal Drouot, le village industriel de la Fonderie, etc...

De nouveaux projets innovateurs émergent, tel le projet KMO sur la Fonderie, espace dédié à l'économie numérique, aux synergies fortes (effet cluster) et qui doit créer à terme plus de 2500 emplois sur le site. Il devrait regrouper dans un même espace des entreprises du numérique, un centre de formation aux métiers du numérique en lien avec l'UHA, des structures d'accompagnement des entreprises, un incubateur de start-up numériques, des ateliers et des espaces de démonstration (notamment un FabLab ou « laboratoire de fabrication », espace de rencontres et de création collaborative qui permet, entre autres, de fabriquer des objets uniques). KMO a candidaté à l'appel à projet French Tech, initiative gouvernementale visant à booster la croissance des start-up dans les métropoles françaises.

Une consolidation des modes de transport alternatifs à l'automobile

La Ville de Mulhouse a confié la gestion de ses transports en commun à Mulhouse Alsace Agglomération. La Ville centre est desservie par 2 lignes de tramway, complétée par le tram-train (le premier de France), reliant la gare centrale à la vallée de Thann. Ce maillage est complété par un réseau de bus. Concomitamment, le développement de l'intermodalité, notamment par l'aménagement de pôles d'échanges et la construction progressive d'un réseau d'itinéraires cyclables et pédestres, favorisent l'émergence d'autres pratiques vers une mobilité plus équilibrée et plus intégrée.

Plus globalement, l'agglomération s'engage dans un nouveau plan de déplacements urbains (PDU).

Un territoire pionnier dans la lutte contre le changement climatique

Dès 2007, l'agglomération mulhousienne s'est dotée d'un Plan Climat Territorial et fait ainsi figure de pionnière au plan national. En 2010, plus de 100 partenaires se sont engagés ou réengagés en signant la charte du plan Climat.

La consommation d'énergie primaire par habitant est très sensiblement inférieure à la moyenne régionale, notamment dans les transports et le résidentiel. Le recours croissant aux énergies renouvelables (chaufferies bois, solaire), l'amélioration des performances énergétiques des constructions, la mise en place du pôle BBC, et surtout la sensibilisation et l'implication des citoyens, concrétisent l'engagement de toute l'agglomération pour s'adapter à une nouvelle donne climatique et énergétique.

La Ville de Mulhouse en partenariat avec m2A, s'est engagée dans la transition énergétique du

territoire mulhousien. Impliquée sur la question de la rénovation énergétique, la Ville est dotée d'un réseau de chaleur intégrant de la biomasse.

3 enjeux de la transition énergétique sont portés par Mulhouse Alsace Agglomération :

- Un enjeu de performance économique, d'innovation,
- Un enjeu de responsabilité environnementale,
- Un enjeu d'amortisseur social.

Le plan de transition énergétique élaboré par m2A se décline en 7 axes

- Mobiliser le territoire et les habitants.
- Optimiser l'efficacité énergétique sur le patrimoine public.
- Améliorer l'efficacité énergétique pour les particuliers.
- Favoriser le mix énergétique et le développement des énergies renouvelables.
- Faire des transports, un vecteur de la transition énergétique.
- Accompagner les communes dans la transition énergétique.
- Encourager et soutenir l'innovation et la croissance verte.

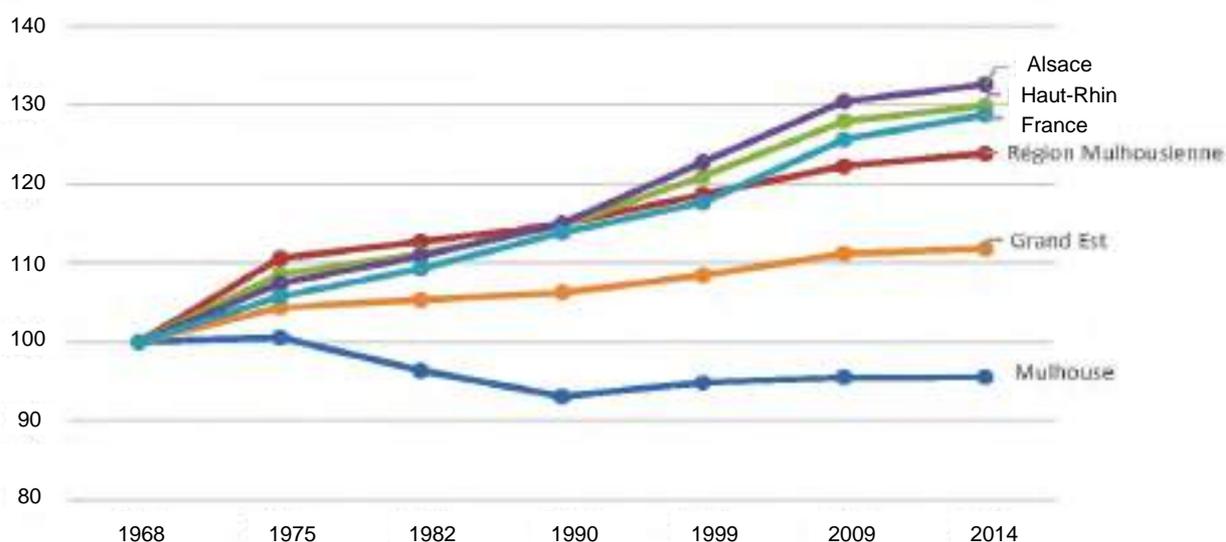
II- LE CONTEXTE DEMOGRAPHIQUE

2.1. UNE POPULATION STABLE DANS UNE AGGLOMERATION QUI SUIT LA CROISSANCE NATIONALE

La Ville de Mulhouse s'est construite au XIX^{ème} siècle, prise dans le mouvement du développement industriel. Elle connaît alors une explosion démographique et passe ainsi de 6000 à 100 000 habitants en un siècle. Ce développement industriel de la Ville a fortement influencé sa composition urbaine, avec un tissu urbain enclavé et morcelé par les emprises industrielles. Il a également influencé la composition sociale, avec une forte proportion d'ouvriers et d'immigrés, installés à la faveur de la forte demande en mains d'œuvre de l'industrie, à ses heures les plus fastes.

Les mutations économiques et industrielles des années 75 à 90 ont conduit à une perte d'attractivité de la Ville. Elle connaît alors une baisse progressive de ses effectifs, passant de 117 000 habitants en 1975 à 108 000 en 1990.

Depuis 2004, la population Mulhousienne affiche une certaine stabilité. En 2014, Mulhouse compte 111 167 habitants recensés par l'INSEE.



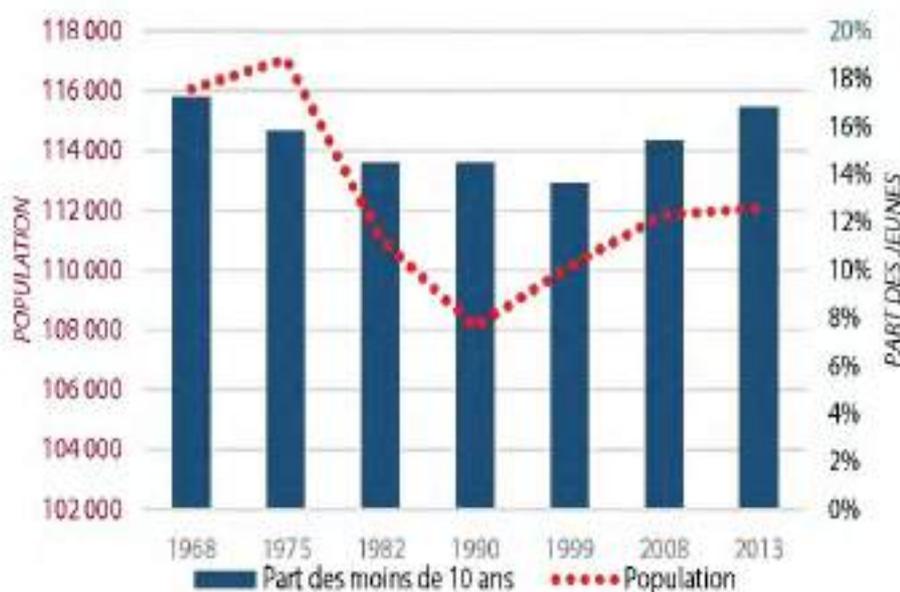
Après un pic de 113 477 habitants au 1er janvier 2011, la population légale mulhousienne établie par l'Insee, avait diminué les trois années suivantes pour tomber à 112 127 habitants au 1er janvier 2014, soit une perte de 1350 habitants en trois ans (-1,2 %). En 2014, la tendance s'est à nouveau inversée : la ville a regagné près de 400 habitants (+0,3 %), au 1er janvier 2015, l'Insee recensant 112 523 Mulhousiens.

Un gain de près de 4 440 habitants en 5 ans pour l'agglomération mulhousienne

Entre 2009 et 2014, la population de la région mulhousienne a augmenté de 4 364 habitants, soit 1,3%. Elle atteint plus de 273 000 habitants en 2014. Mulhouse est aujourd'hui la commune la plus peuplée et la plus dense de m2A. 41% de la population de l'agglomération vit ainsi dans la ville-centre.

2.2. MULHOUSE EST UNE VILLE JEUNE.

Mulhouse a une évolution démographique singulière dans le Haut-Rhin. En effet, depuis 1968, la part des enfants y est restée élevée. Ainsi, si elle n'a jamais été inférieure à 13% (13,7% en 1999), elle connaît une croissance nette jusqu'en 2013, après une décrue régulière entre 1968 et 1999.



En comparaison, l'évolution de la part des enfants au sein de m2A montre une baisse sensible et régulière depuis 1968. Leur part est passée de 18% à 13% de la population entre 1968 et 2013.

La conséquence de ces dynamiques démographiques opposées est nette : Mulhouse concentre, en 2013, 56% des enfants de m2A, mais seulement 42% de la population totale. En 1968, elle concentrait 53% des enfants de m2A, mais 54% de sa population. La part des enfants au sein de la population de m2A est en baisse, et ce public se rassemble de plus en plus nettement dans la ville-centre. Ce phénomène témoigne parallèlement du vieillissement de la population de l'agglomération mulhousienne.

2.3. MULHOUSE SE CARACTERISE PAR UN SOLDE NATUREL DYNAMIQUE

Cette concentration de plus en plus forte d'enfants au sein de Mulhouse est étroitement liée au dynamisme de la natalité dans la ville : depuis 1990, la croissance de la population mulhousienne est portée par un solde naturel très dynamique. Une étude récente (« *La santé à Mulhouse et dans ses quartiers. L'impact des inégalités sociales sur la santé des mulhousiens* », AURM -ORSAL, mai 2015) a montré que « *la ville de Mulhouse affiche un taux de fécondité de 80 naissances par an pour 1 000 femmes, soit un taux bien plus élevé que dans le Haut-Rhin (63 naissances) et qu'en France métropolitaine (66 naissances)* ». Ce solde naturel permet de compenser un solde migratoire négatif.

	taux de variation annuel	dû au solde naturel	dû au solde migratoire
1962-68	+1,10%	+0,72%	+0,38%
1968-75	+0,08%	+0,80%	-0,72%
1975-82	-0,60%	+0,69%	-1,29%
1982-90	-0,43%	+0,80%	-1,23%
1990-99	+0,20%	+0,78%	-0,57%

2009-2014

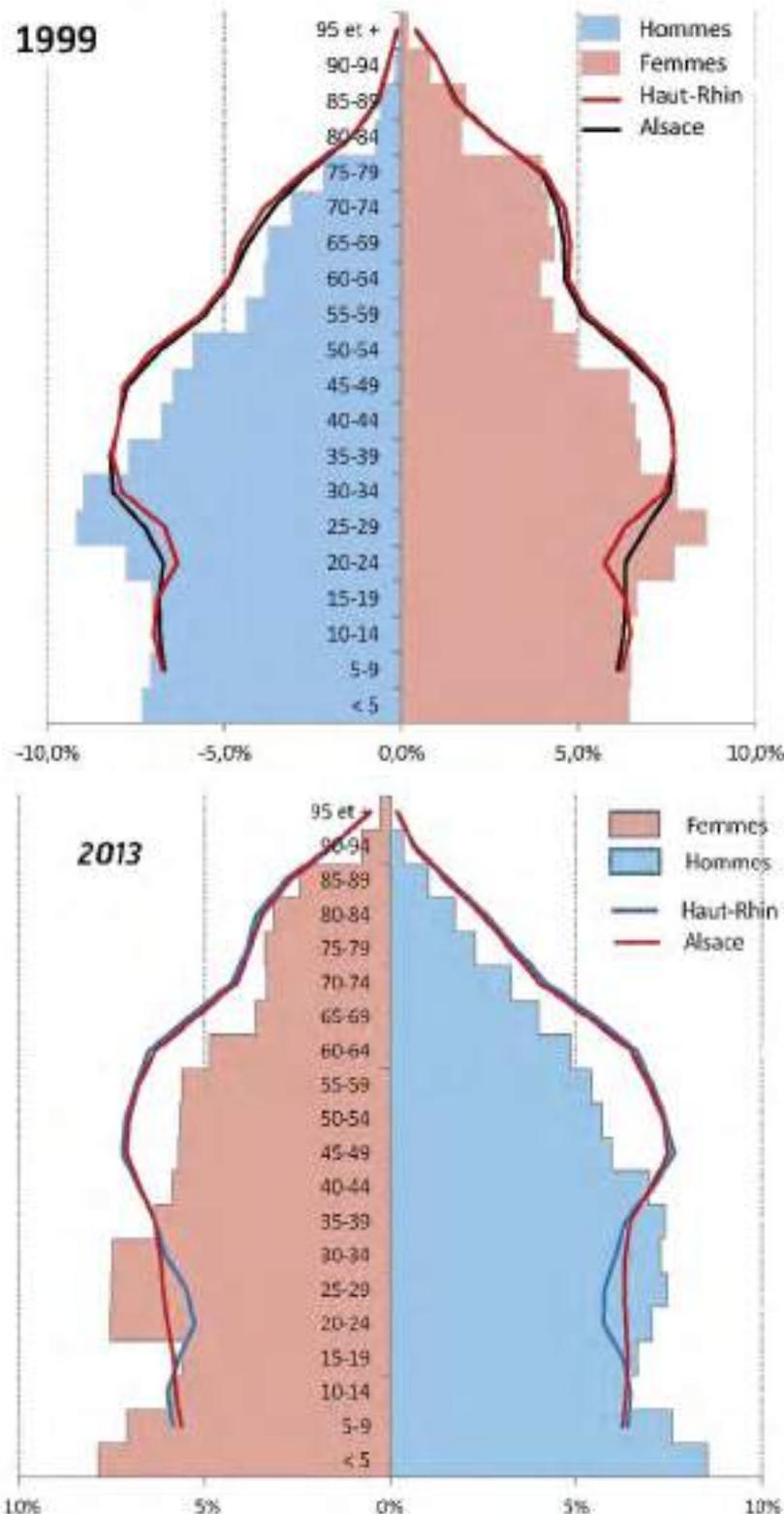
+0,30

+0,60

-0,30

2.4. MULHOUSE, UNE VILLE JEUNE... QUI RAJEUNIT

Un portrait des jeunes Mulhousiens, réalisé en 2017 par l'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne, montre l'évolution des jeunes dans le peuplement de la ville, et en particulier la tranche des 0-5 ans et 5-9 ans.



L'analyse comparée des pyramides des âges de 1999 et de 2013 montre ainsi des différences notables dans la structure de la population :

- en 1999, les 20/34 ans dominent assez nettement la pyramide des âges, ce qui lui donne une forme de « sapin de Noël ».

En 2013 :

Part des -20 ans : 27,9%

Part des +60 ans : 19,9%

- En 2013, les 20/34 ans sont toujours présents, mais les 0/10 ans sont maintenant les plus représentés. La pyramide des âges a toujours une forme de « sapin de Noël », auquel on aurait ajouté un large socle.

Parallèlement, si la part des personnes âgées reste inférieure à 20% de la population Mulhousienne en 2013, leur nombre a néanmoins été multiplié par 1,5 en 15 ans et leur part a progressé de 11,7 point.

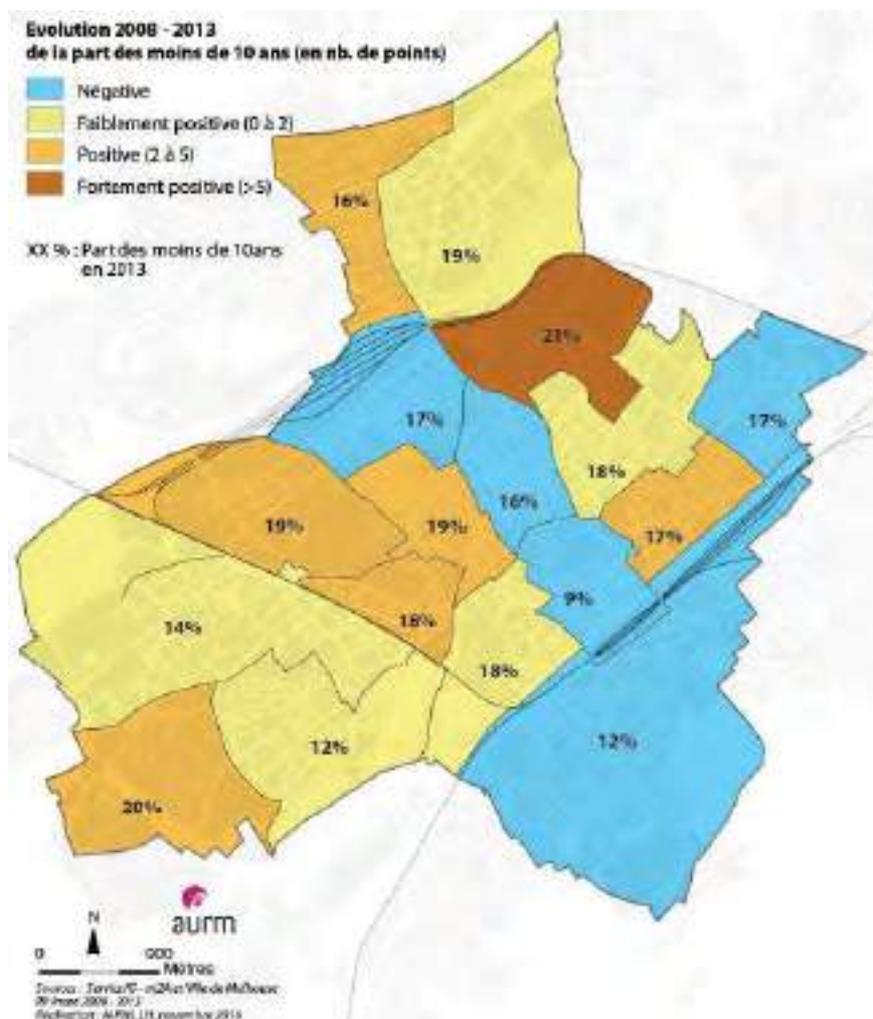
Un vieillissement qui touche plus sensiblement quelques quartiers mulhousiens, comme le Reberg, Haut Poirier et Dornach. Il s'agit d'une part, de quartiers composés en grande partie de maisons individuelles dont les occupants, le plus

fréquemment propriétaires de leur logement, ont emménagé depuis longtemps. D'autre part, deux de ces quartiers sont équipés d'EHPAD, ce qui induit statistiquement une plus forte proportion de personnes âgées, notamment dépendantes, dans ces quartiers.

Il reste que Mulhouse se distingue nettement du reste du département du Haut-Rhin et de l'Alsace, ces deux derniers territoires affichant un net vieillissement de leur population. En 2014, Mulhouse concentre 36% des plus de 60 ans vivant à cette date sur m2A. L'arrivée à l'âge de la retraite des derniers baby boomer va se poursuivre jusqu'en 2030-2040. Les 40/50 ans d'aujourd'hui seront ainsi les seniors de demain. Cette population, âgée aujourd'hui de plus de 40 ans, est une classe d'âge fortement représentée dans la structure par âge de la population de l'agglomération mulhousienne, en particulier celle du sud. C'est à Mulhouse que leur part est la moins élevée avec 20% des habitants.

Parallèlement, les quartiers de Mulhouse dont la population est plus aisée, le Centre historique (9%), le Reberg (12%), Haut-Poirier (12%) et Dornach (14%), accueillent une faible proportion de jeunes de moins de 10 ans. Entre 2008 et 2013, la part des enfants dans la population de ces quartiers a évolué de manières diverses. Ainsi, le Reberg et le Centre Historique ont vu leur part d'enfants baisser dans leur population, à l'instar des quartiers Drouot-Barbanègre, Franklin-Fridolin et Doller. A l'opposé, Dornach et le Haut-Poirier ont connu une légère croissance de la part des enfants dans leur population.

A contrario, la plupart des quartiers populaires mulhousiens accueillent une part importante d'enfants dans leur population. A titre d'exemple, en 2013, 21% des habitants de Wolf-Wagner avaient moins de 10 ans. Ils étaient 20% aux Coteaux.

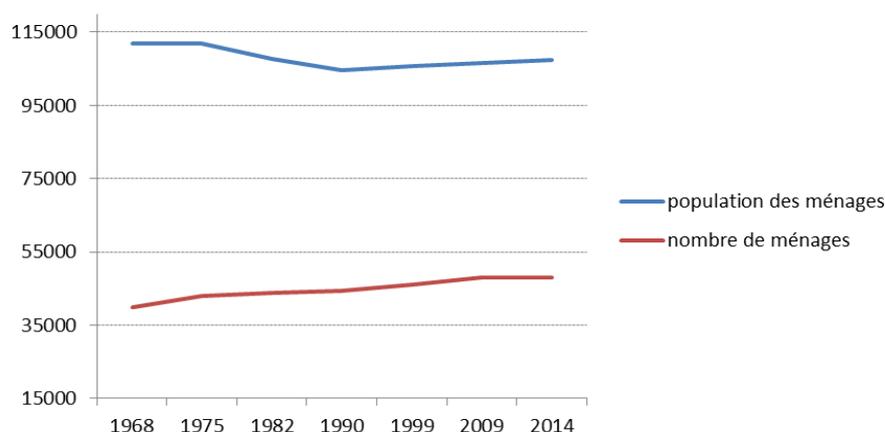


2.5. UNE PROGRESSION DE LA POPULATION DES MENAGES A MULHOUSE

En 2014, on dénombre 47 944 ménages à Mulhouse, un chiffre qui se stabilise entre 2009 et 2014, après une augmentation continue depuis 1968 (+20% entre 1968 et 1999). Sur la Région Grand Est, le nombre de ménages continue de progresser de 3% sur la même période.

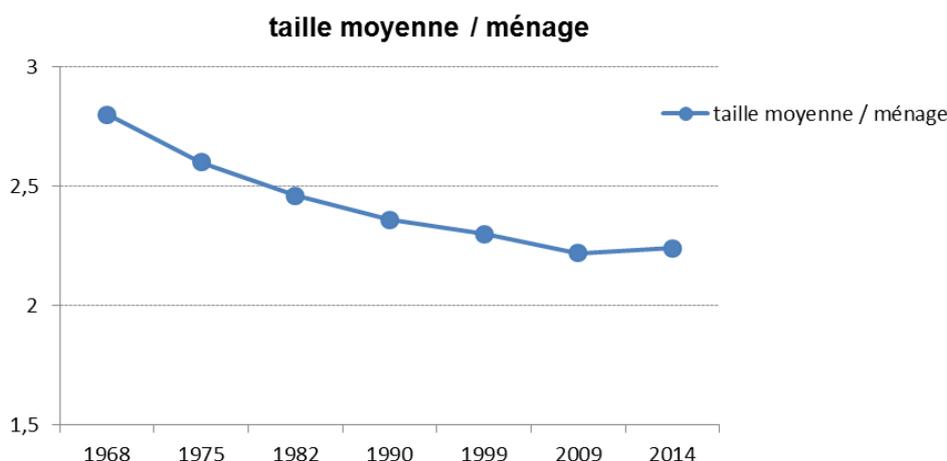
La population des ménages suit une évolution plus contrastée, avec une diminution progressive entre 1968-1999 (-5,5% sur la période) et une légère reprise depuis 1999 qui se confirme en 2014 (+1,5%).

L'évolution de la taille des ménages sur les 35 dernières années est conforme aux tendances régionales et nationales, avec une baisse constante de la taille moyenne, mais toujours avec des chiffres en-deca des deux références. En 2014, la taille des ménages à Mulhouse se stabilise à 2,24 personnes, équivalente à la moyenne nationale.



Sources : Insee, RP2009 et RP 2014

Les ménages d'une personne représentent 42% des ménages mulhousiens en 2014. Ce chiffre est en légère augmentation par rapport à 2009 et surtout, nettement supérieur (+8 points) à la moyenne de l'agglomération mulhousienne. 53% d'entre eux sont composés de femmes seules. Les ménages d'une personne sont liés, d'une part au vieillissement général de la population, qui entraîne une augmentation des personnes âgées (veuvage, couples



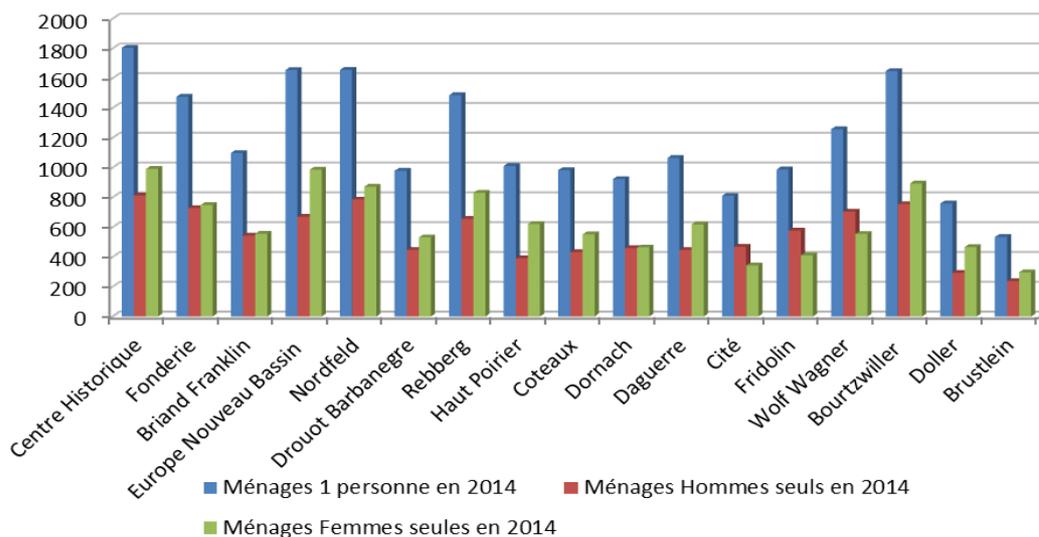
de l'agglomération mulhousienne. 53% d'entre eux sont composés de femmes seules. Les ménages d'une personne sont liés, d'une part au vieillissement général de la population, qui entraîne une augmentation des personnes âgées (veuvage, couples

Sources : Insee, RP2009 et RP 2014

sans enfants à charges, etc.) et d'autre part, aux évolutions sociétales qui pèsent sur les structures familiales (augmentation des séparations et divorces, monoparentalité, etc.). Ils se concentrent ainsi sur la ville-centre, où ces personnes seules vont trouver les petits logements, les logements locatifs et notamment le logement social. Le Centre Historique, les quartiers Europe Nouveau Bassin, Norfeld et Bourtzwiller accueillent plus particulièrement les ménages d'une personne, auxquels il convient d'ajouter également le Rebberg pour les femmes seules.

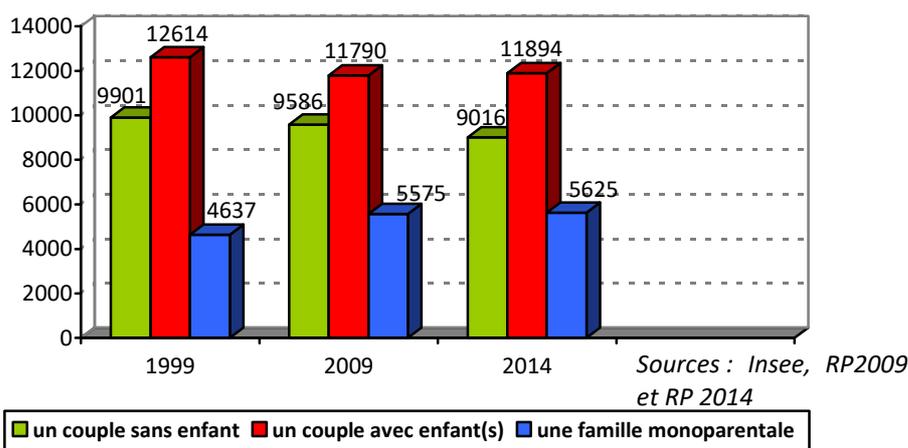
Répartition des ménages d'une personne par quartier en 2014

Parallèlement, en 2014, Mulhouse accueille 26 535 ménages avec famille. 45% sont des familles avec enfant(s), 34% des couples sans enfant, les familles monoparentales représentant 21% de ces ménages. Sur la période 1999-2014, ces différentes catégories affichent des évolutions contrastées : Le nombre de familles monoparentales se stabilise en 2014, après une forte croissance entre 1990 et 2009, alors que la tendance régionale est à une poursuite de la croissance pour cette catégorie. Les couples sans enfant sont en diminution depuis 1999, là encore une tendance inverse à cette observée pour le Grand Est.



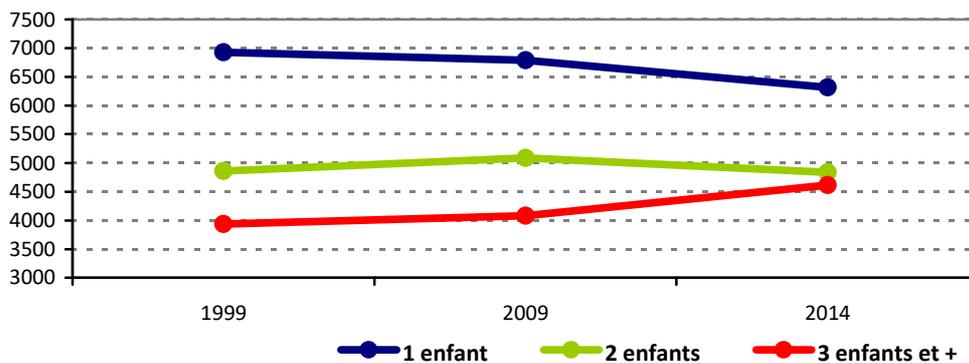
Le nombre de couples avec enfant(s) se stabilise, avec une légère hausse à 0,88%, alors qu'entre 1999 et 2009, ils étaient en diminution de -6,5%. Une tendance qui ne suit pas celle observée au niveau régional, avec une diminution de cette catégorie entre 2009 et 2014 (-3,5%).

Ménages avec famille(s) selon leur composition



En 2014, Mulhouse accueille ainsi 15769 familles avec enfant(s) de moins de 25 ans.

Famille selon le nombre d'enfants âgés de moins de 25 ans

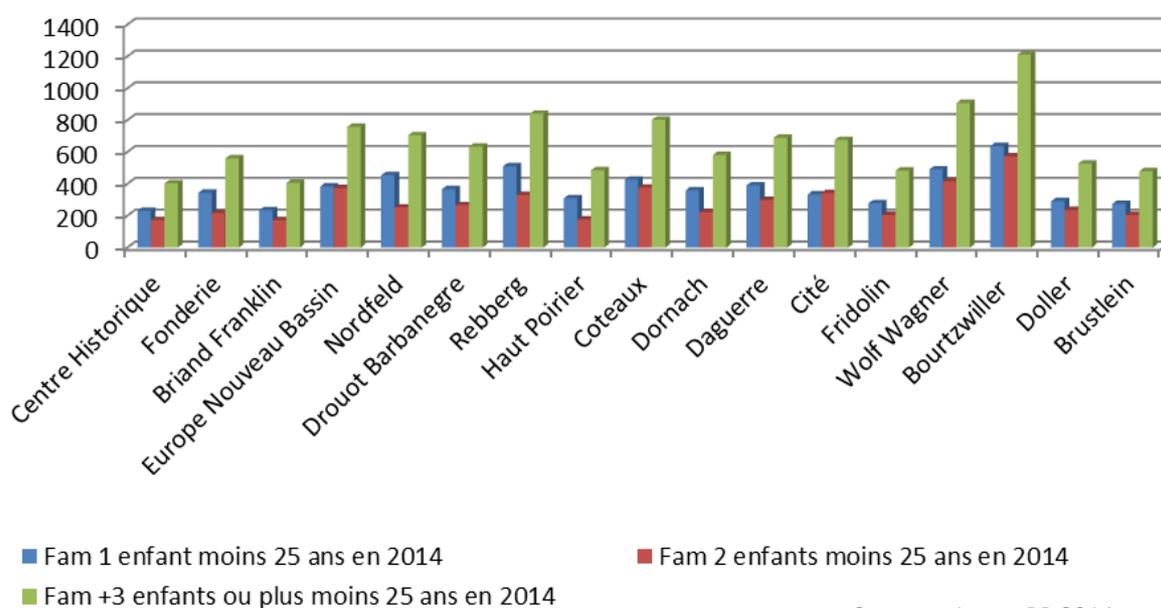


Sources : Insee, RP2009 et RP 2014

Là encore, le profil des familles Mulhousiennes se distingue des tendances régionales et nationales. La part des grandes familles (3 enfants et plus de moins de 25 ans) augmente fortement entre 1999 et 2014 (+17%). Les familles avec 1 enfant sont en baisse de -8,7% sur la même période, alors que les familles composées de 2 enfants après une légère hausse en 2009, sont revenues en 2014 à un niveau équivalent à celui de 1999. Ainsi, le changement de modèle familial qui s'est opéré d'une manière générale en France sur les deux dernières décennies, ne se vérifie pas au niveau mulhousien.

Par quartier, la répartition des familles avec enfants montre que les plus grandes familles (3 enfants et plus) se localisent plus particulièrement sur les Coteaux, Bourtzwiller, Wolf-Wagner et la Cité. A contrario, les quartiers plus aisés comme Dornach ou Europe-Bassin accueillent les familles de 1 à 2 enfants.

Répartition des familles par quartier et par nombre d'enfant(s) de moins de 25 ans en 2014



Sources : Insee, RP 2014

Les familles monoparentales représentent en 2014, 21% de ces ménages, une tendance deux fois supérieure à celle observée à l'échelle de l'agglomération mulhousienne. Plus de huit familles monoparentales sur dix sont des mères élevant seules leur(s) enfant(s). Là encore, ces familles proposent un profil plus précaire, avec des revenus et une stabilité de l'emploi moins importants que pour les cellules familiales traditionnelles. Elles se retrouvent plus généralement dans les pôles urbains, où se situent le parc locatif social. Les familles monoparentales se retrouvent en plus grand nombre sur Bourtzwiller, Wolf-Wagner et les Coteaux et à contrario, moins présentes sur le Centre Historique, Briand-Franklin, Doller et Brustlein.

2.6. STABILISER LA COURBE DEMOGRAPHIQUE

L'enjeu pour Mulhouse est à court terme, de stabiliser sa courbe démographique et de renouer avec une croissance positive à moyen terme. Le contexte démographique Mulhousien actuel, tel qu'il est établi plus avant, démontre que cette perspective est parfaitement réaliste. Cette ambition de renouer avec la croissance revêt un double objectif : renforcer le poids de la ville-centre au sein de son agglomération et asseoir le rayonnement de Mulhouse au niveau du Grand Est et du territoire trinational du Rhin Supérieur.

Cet enjeu nécessite donc un engagement fort de la collectivité pour, d'une part, être un territoire attractif et, d'autre part, offrir la possibilité aux ménages qui quittent actuellement la ville-centre vers les communes périphériques, en particulier pour les catégories moyennes et aisées, d'y rester. Le logement est un facteur fondamental de cette attractivité et de cette capacité à retenir la population. La Ville en croissance passe donc par une production de logements qualitativement suffisante pour répondre aux besoins des nouveaux arrivants mais également aux besoins endogènes du territoire relatifs au desserrement des ménages, à la fluidité et au renouvellement du parc. Une offre adaptée en termes de prix et de typologie constitue un levier important pour retenir les ménages qui, faute d'avoir trouvé un logement répondant à leurs besoins, quittent la ville centre. Produire des logements adaptés aux familles constitue donc un enjeu fort.

Mulhouse doit pouvoir offrir une alternative résidentielle à cet éloignement des ménages vers les communes périphériques de la ville centre, en particulier pour les catégories moyennes et aisées. Les logements produits doivent ainsi proposer un haut niveau d'aménités, conjuguant confort d'usages et coûts de construction abordables. La qualité résidentielle et la production de logements à forte « habitabilité » sont une composante essentielle d'une ville intense acceptée et choisie.

L'attractivité de Mulhouse à l'égard des catégories sociales moyennes et aisées passe également par un rééquilibrage social du logement sur le territoire de l'agglomération Mulhousienne. Pour la ville centre, où la part des logements sociaux est supérieure à 30%, il s'agira de diminuer la part de ces derniers, notamment par le développement d'opérations d'accession à la propriété et de logements locatifs libres, en proposant des formes urbaines à la fois attractives et porteuses d'urbanité : petits collectifs, logements en bandes, etc.

Le futur SCOT fixe un objectif de **croissance démographique de 3,5%** entre 2016 et 2033, en retenant l'hypothèse d'un ménage supplémentaire = un logement à produire (en création et/ou en réhabilitation).

Pour le Mulhouse, cœur de l'agglomération, la part dans la production à l'échelle du Scot est fixée à 3700 logements, soit 28%, objectif intégrant près de 2000 logements existants vacants à démolir/reconstruire/remettre sur le marché. Le rythme annuel de production de **logements neufs** fixé par le SCOT pour Mulhouse est donc de **100 logements**.

3.1. LA POPULATION ACTIVE MULHOUSIENNE

En 2014, Mulhouse comptait 47862 actifs, soit un taux d'activité de 68,2%, inférieur de 4 points à celui observé sur m2A à la même période. Cet écart entre la ville centre et son agglomération est essentiellement lié à un taux d'activité des femmes nettement inférieur à Mulhouse (-6 points).

Le taux d'emploi des actifs mulhousiens était de 49,1% en 2014, près de 10 points inférieur au taux moyen observé pour l'agglomération. Cet écart s'observe tant au niveau de l'activité des hommes que celle des femmes.

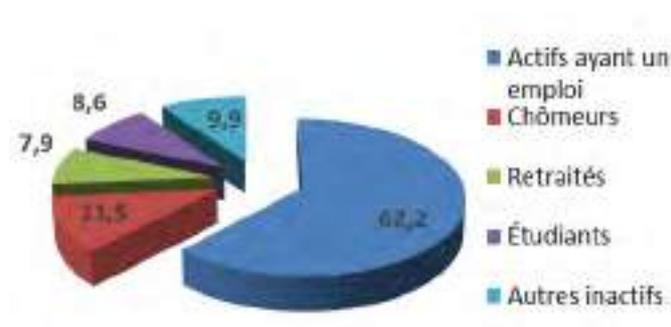
Sur la même période, le chômage touchait plus fortement la ville centre, avec un taux de chômeurs s'élevant à 19,1% des actifs (contre 13,4% pour m2A), phénomène plus accentué pour les hommes (21,2%) que pour l'emploi des femmes (17%).

ACTIVITE ET EMPLOI DE LA POPULATION DE 15 A 64 ANS PAR SEXE ET PAR AGE

	Actifs Mulhouse	Actifs m2A	Taux d'activité Mulhouse %	Taux d'activité m2A %	Taux d'emploi Mulhouse %	Taux d'emploi m2A %
Ensemble	47 862	121778	68,2	72,3	49,1	58,9
15 à 24 ans	6 316	13755	42,8	44,8	24	29,1
25 à 54 ans	35 924	91447	81,6	87,5	59,9	72,7
55 à 64 ans	5 622	16576	49,4	49,7	39,6	42,7
Hommes	26 231	64109	75,1	77,1	53,9	62,8
15 à 24 ans	3 278	7313	44,8	47,4	24,8	30,5
25 à 54 ans	19 870	48109	89,8	93,1	66	77,6
55 à 64 ans	3 084	8687	56	53,9	44	46,3
Femmes	21 631	57669	61,4	67,6	44,3	55
15 à 24 ans	3 038	6442	40,8	42,2	23,3	27,8
25 à 54 ans	16 055	43338	73,3	82	53,8	68
55 à 64 ans	2 538	7889	43,1	45,8	35,5	39,4

Source : Insee, RP 2014 exploitation principale, géographie au 01/01/2016.

POPULATION DE 15 A 64 ANS PAR TYPE D'ACTIVITE EN 2014



Source : Insee, RP2014 exploitation principale, géographie au 01/01/2016.

3.2. PREPONDERANCE DES EMPLOIS OUVRIERS

En 2014, un tiers des personnes âgées de 15 ans à 64 ans sont des ouvriers et 30% d'entre eux sont des employés. Cette prédominance de ces deux catégories au sein de la population active s'observe également à l'échelle de l'agglomération, même si leur part est légèrement inférieure à celle observée sur la ville centre. Le profil de la population active Mulhousienne et de sa région reste cependant fortement marqué, la part des ouvriers n'était que de 22,2% au niveau national. Le tissu industriel reste très spécialisé, autour de l'automobile, de la fabrication de machines et d'équipements, ainsi que de la chimie.

3.3. DES CADRES EN PROGRESSION

Les CSP+ (professions libérales, cadres, commerçants et chefs d'entreprise) sont en augmentation à Mulhouse, notamment les cadres et professions intellectuelles supérieures qui progressent de près de 6% entre 2009 et 2014. La part des CSP+ dans la population active s'établit à 14,5% en 2014, à un niveau qui reste inférieur à celui observé sur l'agglomération (18,4%) ou sur la Région Grand Est (16,8%). Une situation qui pose la question de l'attractivité de la ville centre à l'égard des cadres supérieurs et parallèlement, sur la nature des activités accueillies sur Mulhouse et son agglomération, plutôt tournées vers la production, avec un faible niveau d'encadrement. Les professions intermédiaires sont correctement représentées avec 13,4% (13% au niveau national).

POPULATION ACTIVE DE 15 A 64 ANS SELON LA CATEGORIE SOCIOPROFESSIONNELLE

	2014	dont actifs ayant un emploi
Ensemble	47840	34390
dont		
<i>Agriculteurs exploitants</i>	18	8
<i>Artisans, commerçants, chefs entreprise</i>	2021	1758
<i>Cadres et professions intellectuelles supérieures</i>	4909	4634
<i>Professions intermédiaires</i>	9212	7781
<i>Employés</i>	13911	9907
<i>Ouvriers</i>	15838	10302

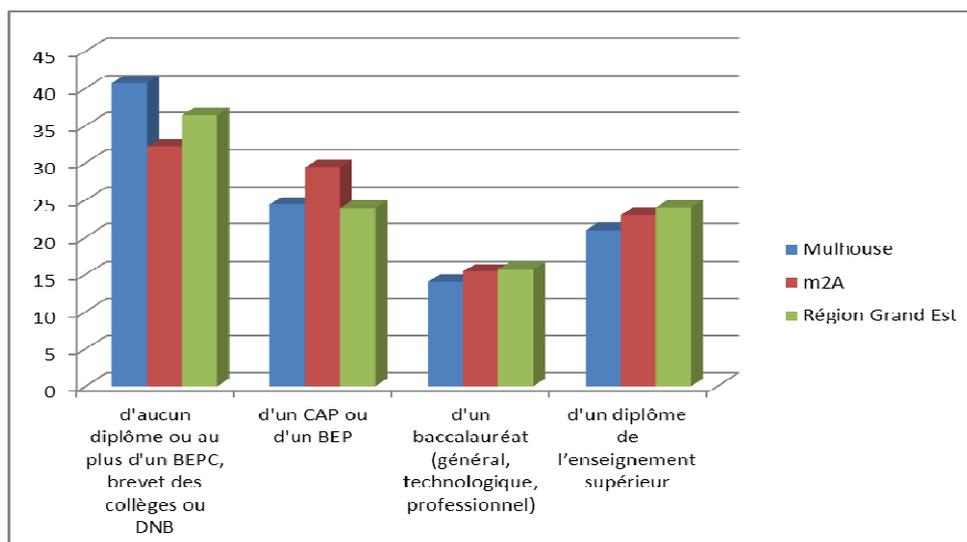
Source : Insee, Répertoire des entreprises et des établissements (Sirene) en géographie au 01/01/2016

Le Reberg, le Centre historique et Dornach sont les quartiers mulhousiens privilégiés par les CSP supérieures. Ces trois quartiers accueillent, en 2013, 42% des CSP supérieures de Mulhouse, mais seulement 19% de ses actifs. Ces taux sont stables depuis 2008.

La plupart des autres quartiers, surtout les quartiers populaires, se caractérisent par une sous-représentation des CSP supérieures et des professions intermédiaires.

Autre phénomène marquant, à Mulhouse le nombre d'ouvriers a baissé de 12,7%, passant de 17 800 personnes en 2008, à 15838 en 2017. Cette évolution est observée dans de nombreuses villes françaises de taille comparable.

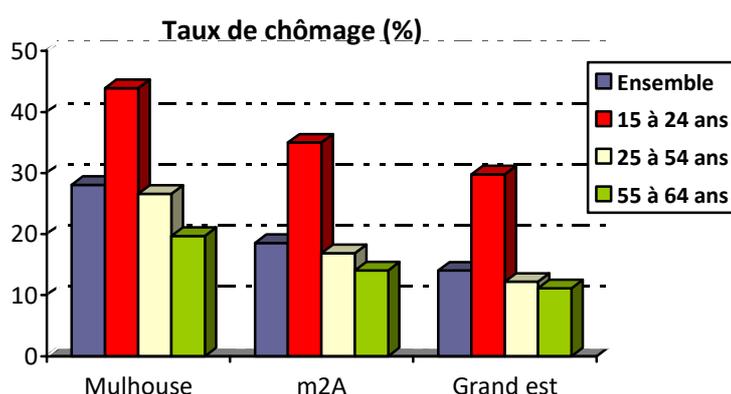
La situation des 15/24 ans non scolarisés reste préoccupante et nombreux sont ceux qui sortent du système éducatif sans aucun diplôme. Les flux migratoires importants que connaît la région mulhousienne et plus particulièrement Mulhouse, ne sont probablement pas étrangers à cette situation.



Dans les quartiers prioritaires de la Ville, la part de la population non scolarisée ayant au moins un diplôme niveau bac+2, dépasse le seuil des 10% uniquement dans deux quartiers : Péricentre et Brustlein.

Le taux de diplôme est donc très faible dans tous les autres quartiers prioritaires. Il faut sans doute y voir le témoignage d'une forme « d'entre-soi » : les populations les mieux formées ont souvent des salaires plus élevés, ce qui leur offre un choix résidentiel plus important.

Une des conséquences de la faiblesse du niveau de diplôme est l'exposition des jeunes Mulhousiens au chômage, dans un territoire qui connaît un recul marqué du secteur industriel. Les emplois peu qualifiés sont moins nombreux et les jeunes actifs peu formés sont généralement moins mobiles que les jeunes diplômés. Le chômage touche en 2014 près de 44% des actifs de 15 à 24 ans, contre 35% à l'échelle de l'agglomération pour la même tranche d'âge et 29,7% pour la Région Grand Est.



En 2014, environ 57% des demandeurs d'emploi (cat. A, B et C) de Mulhouse vivent en quartier prioritaire (contre 47% de la population).

La part des femmes parmi les demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM), dans les quartiers prioritaires de Mulhouse, est en revanche dans la moyenne observée sur la ville-centre. Comparativement à m2A, la part des femmes parmi les demandeurs d'emploi est faible à Mulhouse.

Cette situation est à rapprocher de la faiblesse du taux d'activité féminin dans la ville. Les femmes, et notamment les femmes des quartiers prioritaires, sont souvent éloignées de l'emploi. Ce constat est le même pour les étrangers, que ce soit à l'échelle de Mulhouse ou dans ses quartiers prioritaires.

LES DEMANDEURS D'EMPLOI DE CAT. A, B, C EN 2014

	Demandeurs d'emploi fin de mois	Dont femmes	Dont étrangers
Les Coteaux	1271	41%	37%
Bourzwiller	728	40%	30%
Péricentre	5411	40%	34%
Drouot Jonquilles	741	41%	25%
Brustlein	199	44%	29%
Mulhouse	14695	41%	28%
M2A	25799	45%	nr
Région Grand Est	424200	51%	nr
France Métropolitaine	4974300	52%	nr

Source : AURM – Portrait de l'agglomération Mulhousienne – juin 2017

Enfin en 2014, 56% des actifs Mulhousiens ayant un emploi travaillaient sur la ville centre, 44% dans une autre commune. Ce chiffre montre l'importance de Mulhouse sur l'emploi local, puisque sur m2A, seuls 30% des actifs travaillent sur leur lieu même de résidence.

Globalement, la part des frontaliers travaillant en Suisse est en recul. La croissance du niveau de qualification des postes proposés par les entreprises suisses et le recul du bilinguisme, font que les frontaliers français sont de plus en plus concurrencés par les Allemands. En 2016, plus de 10 000 habitants de la zone d'emploi de Mulhouse occupent un emploi à Bâle.

3.5. LA REPARTITION DES EMPLOIS PAR SECTEUR

En 2016, on dénombrait à Mulhouse 7725 établissements, répartis par secteur d'activité de la manière suivante :

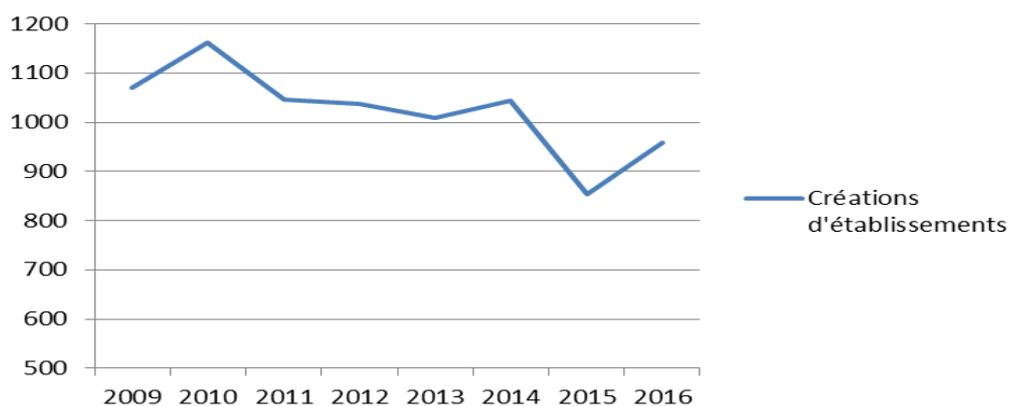
NOMBRE D'ETABLISSEMENTS PAR SECTEUR D'ACTIVITE AU 31 DECEMBRE 2015

	Nombre	%
Ensemble	7 725	100
Industrie	381	4,9
Construction	645	8,3
Commerce, transport, hébergement et restauration	2 626	34
Services aux entreprises	2 338	30,3
Services aux particuliers	1 735	22,5

Champ : activités marchandes hors agriculture

Source : Insee, Répertoire des entreprises et des établissements (Sirene) en géographie au 01/01/2016

CREATION D'ETABLISSEMENTS ENTRE 2009 - 2016

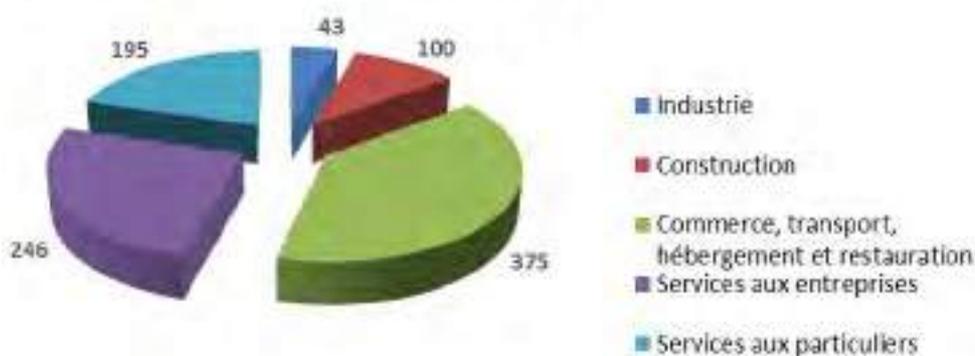


Source : Insee, Répertoire des entreprises et des établissements (Sirene) en géographie au 01/01/2016

En 2016, 959 établissements ont été créés à Mulhouse, contre 854 en 2015 (+12,3%). La création de ces établissements concerne principalement les secteurs d'activité suivants :

- Commerces, transports, hébergement et restauration : 40% des établissements créés ;
- Services aux entreprises : 23,8% des établissements créés ;
- Services aux particuliers : 21% des emplois créés.

Création d'établissements par secteur en 2016



Si 2015 est marquée par une reprise de la courbe des créations d'établissements sur Mulhouse, et par conséquent de la création d'emplois, les évolutions restent contrastées selon les secteurs d'activité.

- Les établissements industriels ne représentent que 4,5% des établissements créés en 2016. Toutefois, il convient de noter que depuis 2015, l'emploi est à peu près stabilisé dans la plus grande partie des activités industrielles.
- Le secteur de la construction représente 10% des créations d'établissements en 2016 à Mulhouse. Les études réalisées à l'échelle de la Région Mulhousienne montrent que ce secteur a un rythme d'évolution propre. Jusqu'à la mi-2014, les effectifs sont globalement stables. Par contre, depuis le début de l'année 2014, les effectifs sont systématiquement en baisse et s'établissent plutôt autour de 6 300 salariés à l'échelle de m2A.
- Les services marchands (transports, hôtellerie, restauration, services aux entreprises et aux particuliers) portent l'essentiel de la création d'établissements en 2016. Après une période de

réduction des entreprises et des emplois dans quasiment toutes les activités du secteur, la tendance s'est très nettement inversée fin 2015 et 2016.

Les services non marchands (enseignement, santé, action sociale, etc) connaissent un arrêt de leur croissance depuis 2015, avec stagnation, voire une perte d'emplois. Seules les activités de la santé semblent résister à cette tendance au repli.

3.6. UNE TAILLE DES ENTREPRISES QUI SE REDUIT

ÉTABLISSEMENTS ACTIFS PAR SECTEUR D'ACTIVITE AU 31 DECEMBRE 2015

	Total	%	0 salarié	1 à 9 salarié(s)	10 à 19 salariés	20 à 49 salariés	50 salariés ou plus
Ensemble	9 721	100	6 463	2 576	317	219	146
Agriculture, sylviculture et pêche	17	0,2	15	1	0	0	1
Industrie	394	4,1	251	100	21	9	13
Construction	758	7,8	565	167	12	8	6
Commerce, transports, services divers	7 068	72,7	4 737	1 978	201	105	47
<i>dont commerce et réparation automobile</i>	2 014	20,7	1 357	576	58	17	6
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	1 484	15,3	895	330	83	97	79

Champ : ensemble des activités.

Source : Insee, CLAP en géographie au 01/01/2015

45% des établissements actifs de l'agglomération mulhousienne sont installés à Mulhouse. Ces établissements se caractérisent par leur petite taille, les 2/3 d'entre eux n'ayant pas de salariés et 93% moins de 10 salariés, une tendance qui se confirme à l'échelle de m2A.

Ce phénomène est lié, d'une part, au fait que les entreprises industrielles ont fortement réduit leurs effectifs et, d'autre part, à des entreprises de plus en plus représentées dans le secteur tertiaire.

Le secteur de l'administration publique, enseignement, santé et action sociale reste le plus grand pourvoyeur d'emplois sur Mulhouse (près de 50%), suivi par celui du commerce, transport et services divers (40%).

Les principaux employeurs mulhousiens sont dans les secteurs de la santé, de l'administration publique, du commerce et du transport et entreposage (cf. tableau ci-après). Plus d'un quart des employeurs les plus importants de m2A sont situés à Mulhouse.

PRINCIPAUX EMPLOYEURS SELON LE SECTEUR D'ACTIVITE A MULHOUSE

RAISON SOCIALE	TAILLE	ACTIVITE
Commerce, transports, hébergements et restauration		
SYSTEME U – CENTRALE REGIONALE EST	500 à 749 salariés	Commerce ; réparation d'auto et moto
SOLEA	500 à 749 salariés	Transport et entreposage
LA POSTE	250 à 499 salariés	Transport et entreposage
SNCF MOBILITES	250 à 499 salariés	Transport et entreposage
CORA	250 à 499 salariés	Commerce ; réparation d'auto et moto
Services		
CENTRE HOSPITALIER DE MULHOUSE	2000 à 2999 salariés	Activités pour la santé humaine
MULHOUSE ALSACE AGGLOMERATION	1500 à 1999 salariés	Administration publique
CENTRE HOSPITALIER DE MULHOUSE	1500 à 1999 salariés	Activités pour la santé humaine
COMMUNE DE MULHOUSE	1000 à 1499 salariés	Administration publique
UNIVERSITE DE HAUTE ALSACE	500 à 749 salariés	Enseignement.
MAISON DU DIACONAT	500 à 749 salariés	Activités pour la santé humaine
MAISON DU DIACONAT	250 à 499 salariés	Activités pour la santé humaine
CPAM DU HAUT RHIN	250 à 499 salariés	Administration publique
DIRECTION DEPARTEMENTALE SECURITE PUBLIQUE	250 à 499 salariés	Administration publique
SOC. ALSACIENNE PUBLICATIONS ALSACE	250 à 499 salariés	Edition, audiovisuel et diffusion

Source : Insee, CLAP au 01/01/2015

Depuis le 01/01/2015, certains établissements ont pu voir leurs effectifs évoluer

Ces évolutions devront être prises en compte dans la programmation du foncier à vocation économique, car elles posent également la question des friches et autres bâtiments vacants et de leur éventuelle réutilisation. Une attention particulière devra être portée à la préservation de ce foncier pour le développement économique de la ville et de l'agglomération.

4.1. LA STRUCTURE DU PARC DU LOGEMENT

En 2014, la Ville de Mulhouse compte 57091 logements soit une augmentation de 2,4% entre 2009 et 2014. Le parc du logement mulhousien représente 43% du parc de la Région Mulhousienne en 2014. Sur cette période, le nombre de résidences principales est relativement stable (-0,1%) et celui

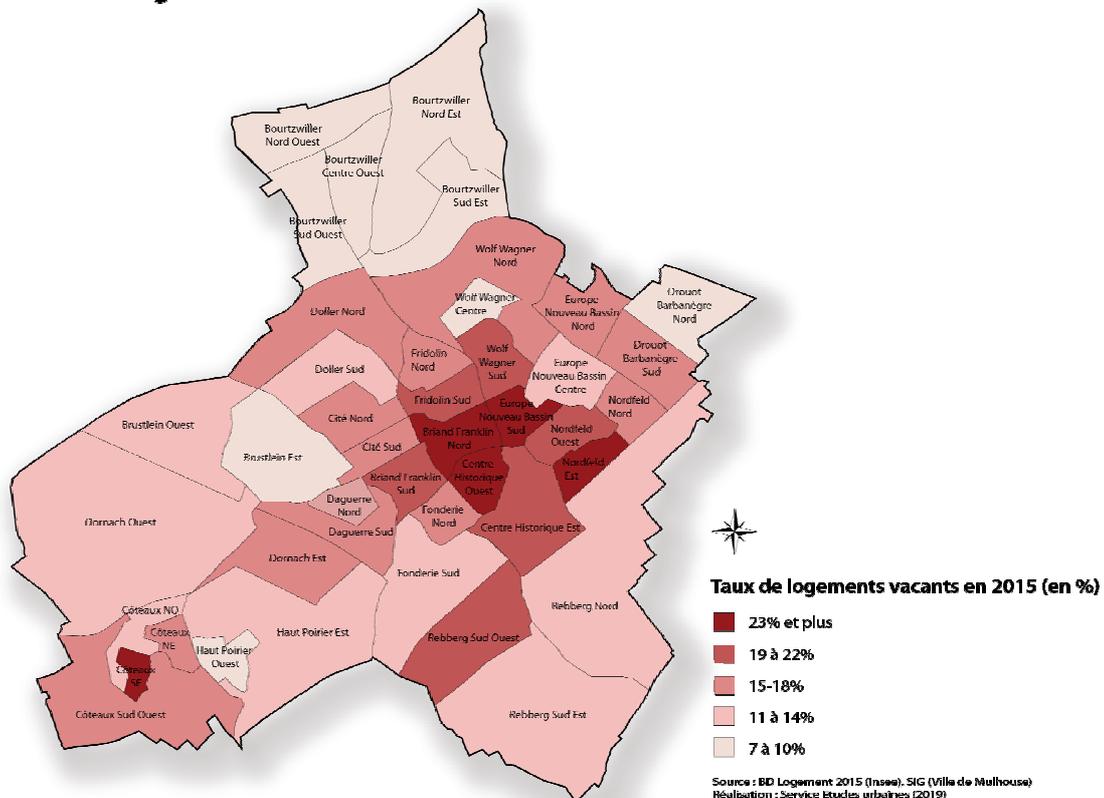
Années	Nombre de logements				Taux de Vacance
	Résidences principales	Résidences secondaires	Logements vacants	Total	
1968	39987	178	1927	42092	4,60%
1975	43021	337	3522	46880	7,50%
1982	43783	482	3220	47485	6,80%
1990	44373	1120	3615	49108	7,40%
1999	45926	781	5186	51893	10,00%
2009	48006	450	7250	55707	13,00%
2014	47950	407	8733	57091	15,30%

des résidences secondaires est en baisse de -9,5%. A contrario, le nombre de logements vacants est en forte progression (+20%), représentant 15% du parc du logement mulhousien.

Sources : Insee, RP 2014

Le taux de vacance est plus important dans les quartiers centraux (Centre historique, Wolf Wagner Vauban Neppert, Europe Nouveau Bassin, Nordfeld...), qui regroupent le parc ancien (45% des logements ont été construits avant 1945 à Mulhouse). Dans les quartiers d'habitat social, la vacance reste plus faible (Doller 7%, Bourtzwiller 9%...).

Taux de logements vacants dans les IRIS de Mulhouse en 2015



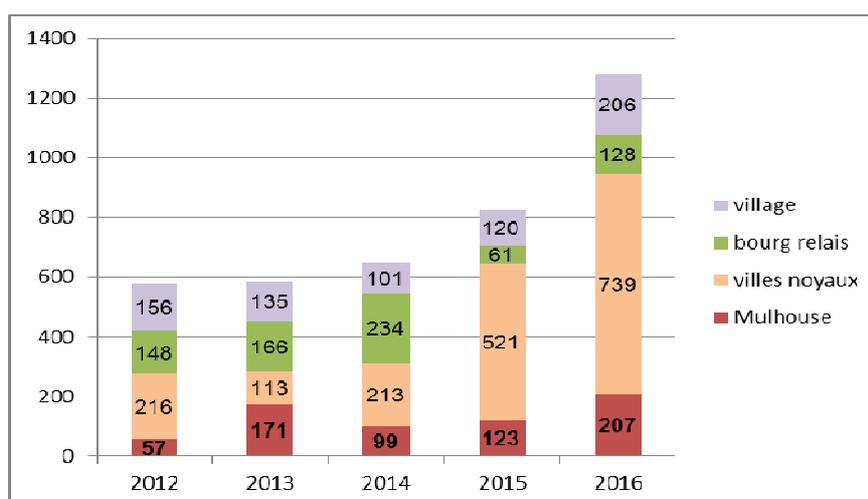
Les causes de la vacance sont multiples et difficiles à appréhender. Plusieurs raisons peuvent ainsi être avancées, pour un phénomène qui se retrouve sur de nombreuses villes françaises. D'une part, une partie du parc, trop vétuste dans certains cas, ne correspond plus aux attentes des potentiels preneurs. Les opérations de réhabilitation permettent de résorber ce phénomène, mais il faudra encore plusieurs années pour assainir complètement l'habitat insalubre. Autre cause, qui peut se conjuguer à la précédente, est celle de la construction neuve, qui peut avoir un effet délétère sur le parc ancien. La meilleure qualité des logements neufs, qui offrent des prestations supérieures à celles des centres anciens, attirent les ménages. Le niveau élevé des charges observé dans certaines copropriétés, qui décourage les prétendants à l'achat ou à la location, est également un facteur de la vacance.

Enfin, les programmes de rénovation urbaine initiés par la Ville ont nécessité dans certains cas des opérations de démolition/reconstruction. Il apparaît qu'à la période des derniers recensements, certains blocs d'immeubles collectifs avaient été laissés vacants pour permettre leur démolition. D'autres au contraire, étaient des logements neufs mis sur le marché, mais non occupés à la date du recensement. Il résulte de ces deux cas qu'ils sont venus s'ajouter aux chiffres de la vacance, alors qu'il ne s'agit que d'un évènement conjoncturel.

Pour lutter contre la vacance et remettre sur le marché des logements inoccupés, Mulhouse a instauré une taxe sur les logements vacants. 1776 logements ont été concernés en 2015. La lutte contre la vacance s'exprime également à travers la mise en place de l'opération de restauration immobilière dans les quartiers anciens à Mulhouse. Une opération va être lancée en 2019 sur le quartier Fonderie et une partie du secteur Péricentre.

4.2. LA PRODUCTION DE LOGEMENTS NEUFS A MULHOUSE

Les mises en chantier de logements neufs progressent sur les années 2015 et 2016 à Mulhouse, comme sur l'ensemble de l'agglomération mulhousienne. Les mesures de soutien gouvernementales (dispositif Pinel) ont encouragé les investissements dans l'immobilier neuf. Dans le même temps, les taux de crédit ont atteint un plus bas niveau historique pendant l'été 2015, avant de se stabiliser courant décembre, autour de 2,20% en moyenne. Cette baisse inédite a eu un effet d'aubaine pour de nombreux ménages.



Cette hausse de la construction neuve bénéficie principalement au logement collectif à Mulhouse. La croissance des ventes est pour partie due au succès du régime fiscal dit Pinel auprès des investisseurs, la ville-centre étant classée en zone B1. La reprise des ventes de résidences principales

est quant à elle plus tardive et ne devient plus significative que depuis 2016 (prêt à taux zéro, seconde accession).

4.3. UN PARC QUI SE CARACTERISE PAR DES PETITS LOGEMENTS

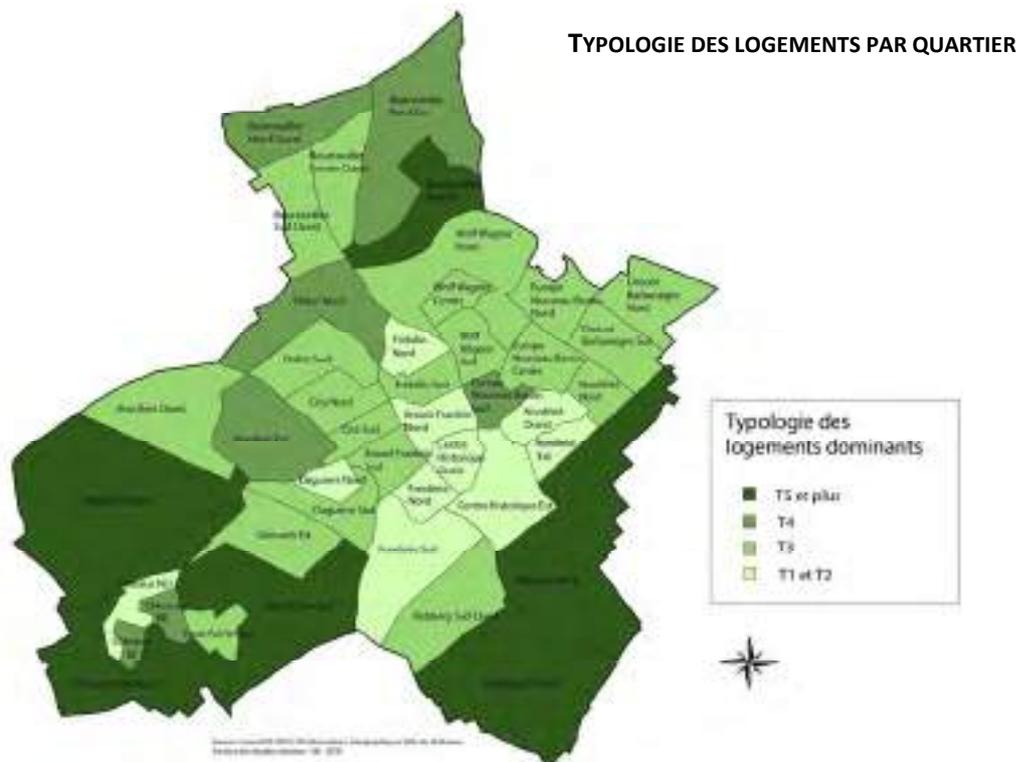
Selon les données INSEE de 2014, le parc du logement mulhousien se caractérise par les petits logements.

1 pièce	2 pièces	3 pièces	4 pièces	5 pièces ou plus
7.1%	19.1%	31.0%	24.4%	18.3%

Source INSEE : RGP 2014.

En revanche, la cartographie des typologies sur le territoire à cette date, montre des disparités importantes entre les différents quartiers de la Ville.

Les logements de 5 pièces et plus sont largement dominés par les petits logements dans les Iris du centre-ville et à proximité immédiate de ce dernier. Cette configuration est le résultat des politiques nationales de défiscalisation. La surreprésentation de petits logements a contribué à éloigner les familles du centre de Mulhouse. Celles-ci se retrouvent soit sur les quartiers limitrophes du centre-ville, soit sur les communes périphériques, attirées en particulier par le parc des maisons individuelles. Les grands logements se retrouvent majoritairement sur les quartiers résidentiels du Rebberg, de Dornach et du Haut-Poirier. Les logements de 4 pièces sont également bien représentés sur Bourtzwiller et les Coteaux. A contrario, les petits logements sont sous-représentés sur ces trois quartiers.



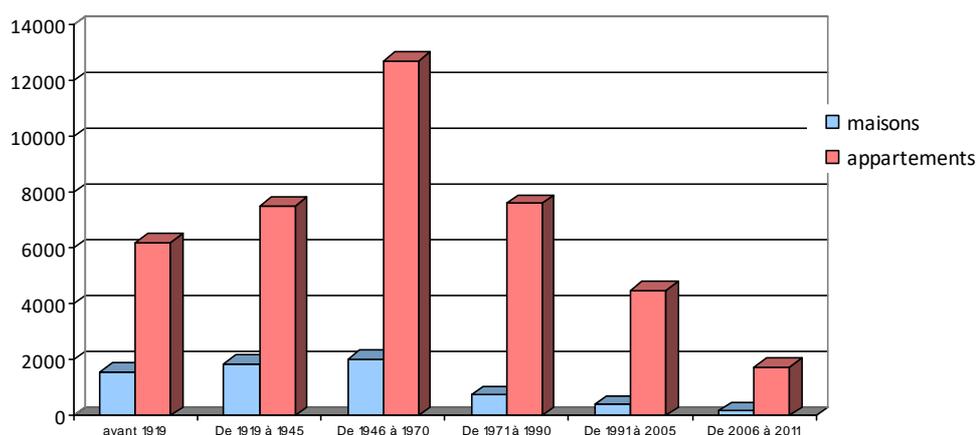
Source : Insee, RP2014 exploitation principale, géographie au 01/01/2016.

4.4. L'ÂGE DU PARC DU LOGEMENT

Près de 68% du parc du logement de Mulhouse a été construit avant 1970 et 31% l'ont été entre l'après-guerre et les années 1970, en dehors de toutes réglementations thermiques et acoustiques. 17% du parc est également issu de la période 1970 et 1990. Ces immeubles posent la problématique de l'amiante, utilisée dans les matériaux de construction : sols, faux plafonds, parois...

→ La rénovation de ce parc, tant privé que social, constitue un enjeu fort pour la collectivité et acteurs du logement.

Période d'achèvement des logements en 2014



Source : Insee, RP2014 exploitation principale, géographie au 01/01/2016.

4.5. LE CONFORT DU PARC ANCIEN EN AMELIORATION.

L'ancienneté du parc du logement, la précarité de nombreux locataires ou propriétaires-occupants expliquent le taux d'inconfort relativement élevé observé sur le parc mulhousien. Le taux d'inconfort est estimé sur l'absence d'éléments tels que douche ou baignoire, chauffage central ou WC intérieur.

En matière de salle de bain avec douche ou baignoire, le niveau de confort du parc de logements de Mulhouse s'est considérablement amélioré sur la période 1990-2009. En 1990, 27% des logements étaient dépourvus d'éléments de confort, ce taux est passé à 10% en 1999 puis 4,6% en 2009. En 2014, il est de 4,3%. La progression s'est donc ralentie sur les 5 dernières années. Pour ce qui concerne le chauffage central, les taux sont stables, autour de 50% des logements équipés pour le chauffage central individuel et 35% pour le chauffage central collectif (avec cependant une légère baisse sur la période 2009-2014).

Une importante partie (près d'1/3) des logements concernés se situe à l'intérieur du périmètre du des Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV), essentiellement sur les quartiers Franklin-Fridolin, Neppert et Cité Briand, avec des taux d'inconfort supérieurs à 15% et pouvant atteindre 32% sur certains secteurs.

Les programmes d'amélioration de l'habitat successivement engagés par la Ville depuis 1999, ont contribué à une amélioration du parc du logement mulhousien. L'OPAH débutée en 2001 a permis l'amélioration de 837 logements grâce à des travaux de réhabilitation complète ou partielle, des travaux sur les façades, sur les communs, etc.... L'objectif initial de l'OPAH était de réhabiliter 1880 logements. Sur la période 2014-2018, l'objectif fixé est la réhabilitation de 1000 logements supplémentaires.

Parallèlement, le programme de rénovation urbaine initié sur certains quartiers en 2006, a permis de rénover une partie de l'habitat dégradé. La convention à signer dans les prochains mois avec l'ANRU ira également dans ce sens.

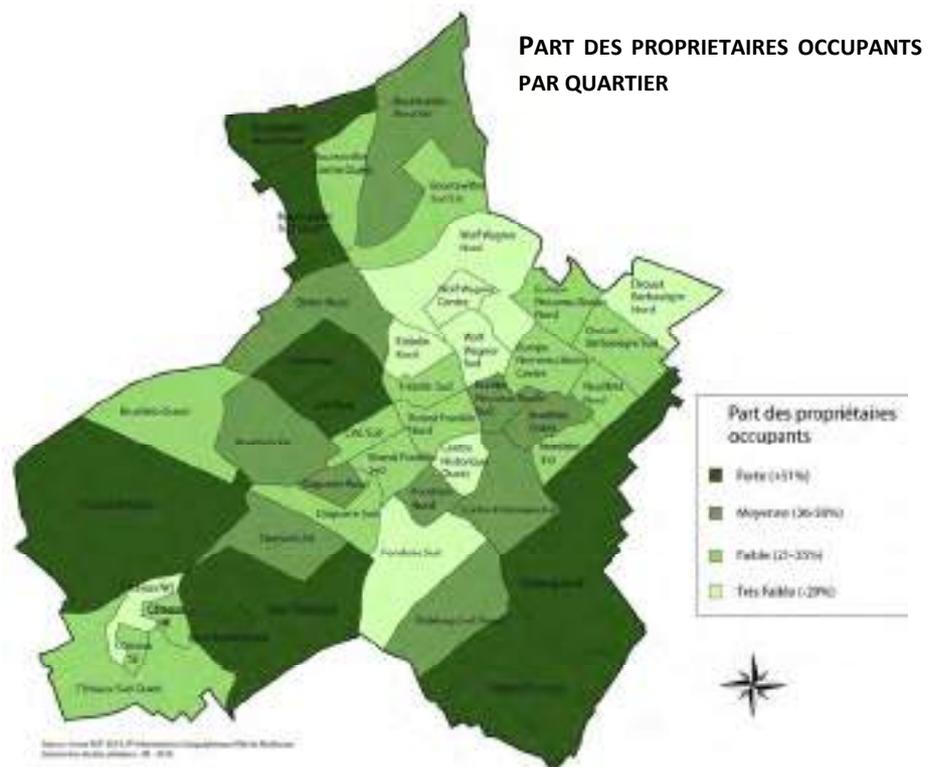
4.6. DES PROPRIETAIRES OCCUPANT SOUS REPRESENTES MAIS EN PROGRESSION.

Résidences principales selon le statut d'occupation en 2014

	2014		Nbre pers.	2009		Evolution 2009/2014
	Nombre	%		Nombre	%	
Ensemble	47950	100	107484	48006	100	-0,11%
Propriétaire	16397	34,2	38447	17139	35,7	-4,3%
Locataire	30702	64	67308	29917	62,3	+2,6%
dont dans logement HLM loué vide	11672	24,3	29957	10639	22,2	+9,7%
Logé gratuitement	851	1,8	1729	950	2	-10,4%

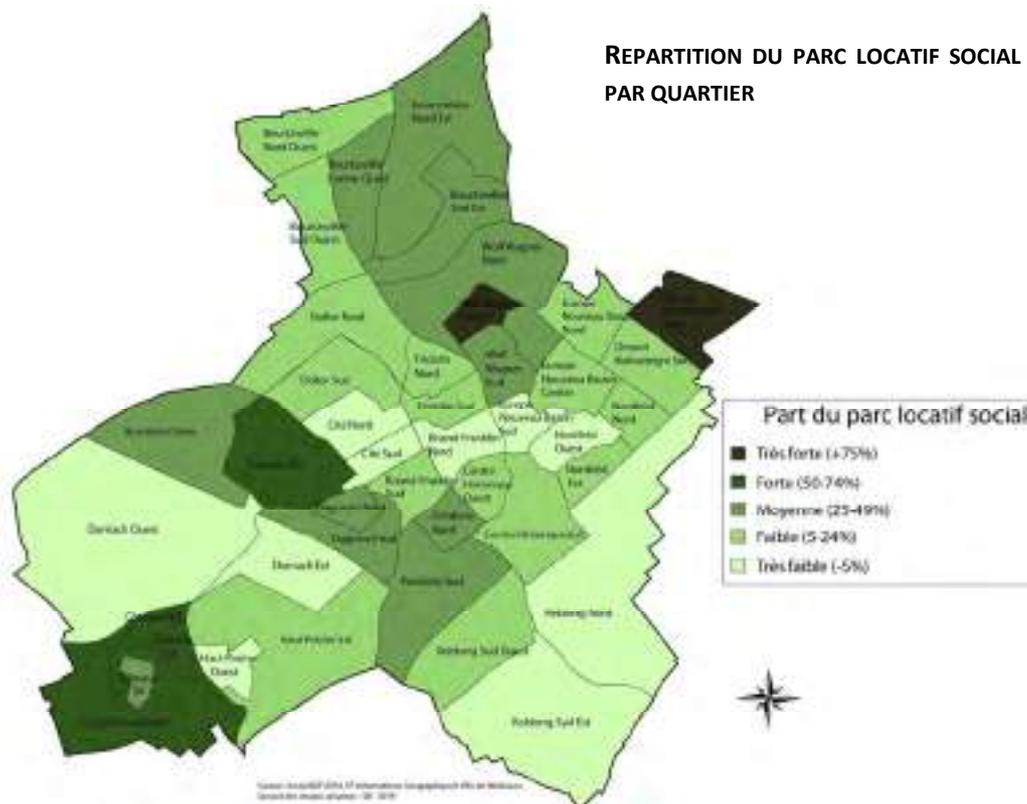
En 2014, le statut de propriétaire-occupant reste sous-représenté par rapport à celui de locataire. Mulhouse est ainsi en deçà des taux de propriétaires observés à l'échelle de la Région mulhousienne (de l'ordre de 54% à la même période), mais aussi sur les grandes villes françaises (moyenne nationale de 55%). Le nombre de propriétaires-occupants est ainsi en légère diminution entre 2009 et 2014 (-4,3%) alors que celui des locataires est en augmentation sur la même période, venant ainsi compenser le déficit des premiers.

Si on considère le statut d'occupation des résidences principales à l'échelle des quartiers, on observe une forte disparité. Les propriétaires occupants sont ainsi sous-représentés dans le centre historique et dans les quartiers où l'habitat social est bien représenté : les Coteaux, Wolf-Wagner et Drouot. Inversement, la propriété d'occupation domine dans les quartiers résidentiels du Reberg, Dornach, Haut Poirier et Doller.



4.7. UN PARC LOCATIF DEVELOPPE.

Le parc locatif est quant à lui très développé et concerne près des deux tiers des résidences principales (62%), une situation à l'inverse de celle observée sur le reste de m2A (44%). Le logement locatif est le fait de deux catégories de bailleurs : bailleurs privés / bailleurs sociaux.



Le parc locatif privé demeure majoritaire par rapport au parc locatif à caractère social. Il est en hausse entre 1999 et 2014 (+7,4%), alors que sur la période précédente (1990-1999) il présentait une baisse de 6,4%. Ce constat, qui se vérifie sur l'ensemble de m2A, a été explicité dans le diagnostic établi dans le cadre de l'élaboration du Programme Local de l'Habitat (PLH). Cette évolution trouve son origine d'une part dans l'augmentation légère de la population (1,1% entre 1999 et 2007), d'autre part dans la réduction de la taille moyenne des ménages (décohabitation, séparations...).

De plus la production de nouveaux logements, liée aux constructions neuves ainsi qu'aux programmes de rénovation urbaine récents, ont contribué à l'augmentation du nombre de logements proposés à la location. Le parc du logement de Mulhouse tend ainsi à se rapprocher de la demande existante.

Une répartition inégale du parc locatif social.

En 2014, plus d'un logement sur cinq relève d'un bailleur social à Mulhouse. Selon le diagnostic du PLH, la Ville concentre en 2014, 61% des logements locatifs sociaux des communes de m2A, alors que le poids démographique de la ville est de 41%.

La répartition n'est pas là encore, homogène selon les quartiers. Ils sont quasiment absents de certains quartiers (Rebberg 3%, Dornach 4%, Europe Nouveau Bassin 6%), alors qu'ils sont fortement majoritaires sur d'autres îlots. Sur des secteurs comme Bourzwiller Est, Brustlein (58%), Drouot Barbanègre (53%), la part du logement locatif à caractère social représente 50% des résidences principales. La dégradation progressive du parc du logement sur certains quartiers favorise le développement d'un parc social de fait et son investissement par des ménages en situation de précarité. C'est le cas de la Cité, de Briand, de Franklin et Fridolin.

Près de 2000 logements sociaux sont encore manquants dans la région mulhousienne en 2015. L'Etat a souhaité que l'offre en logements ordinaires sociaux et très sociaux soit prioritairement développée dans les communes déficitaires au titre de l'article 55 de la loi SRU. Au regard de la situation déséquilibrée du marché immobilier intramuros et du fort taux de logements sociaux recensés à Mulhouse (32%), la production nouvelle de logements sociaux n'est pas prioritaire pour la Ville de Mulhouse, hormis pour des opérations exemplaires et/ou spécifiques (ex: logements seniors). m2A priorisera ainsi le développement de l'offre sur les communes déficitaires de l'agglomération.

Nombre de logements par type de financement à Mulhouse dans le RPLS 2017 :

PLAI	592	PLS	870
PLUS	11107	PLI	1983

4.8. LA COMPOSITION DU PARC DES RESIDENCES PRINCIPALES

En 2014, le parc des résidences principales est à 85% composé de logements collectifs, même si cette proportion tend à se réduire (-3 points entre 2005 et 2014). Le parc du logement s'est réduit d'une manière générale, à la faveur des opérations de renouvellement urbain, diminuant notamment le nombre de logements collectifs (-5,5%). La production de nouveaux logements s'est néanmoins poursuivie, axée sur le logement individuel, dont le nombre progresse de près de 20% en une décennie.

Source : INSEE 2014

	2014			2005	1999
	logements	Evolut°/2005			
Ensemble	47950	-723	-1,5%	48673	47448
Dont collectif	40748	-2397	-5,5%	43145	42112
Dont individuel	6625	+1097	+19,8%	5528	5336

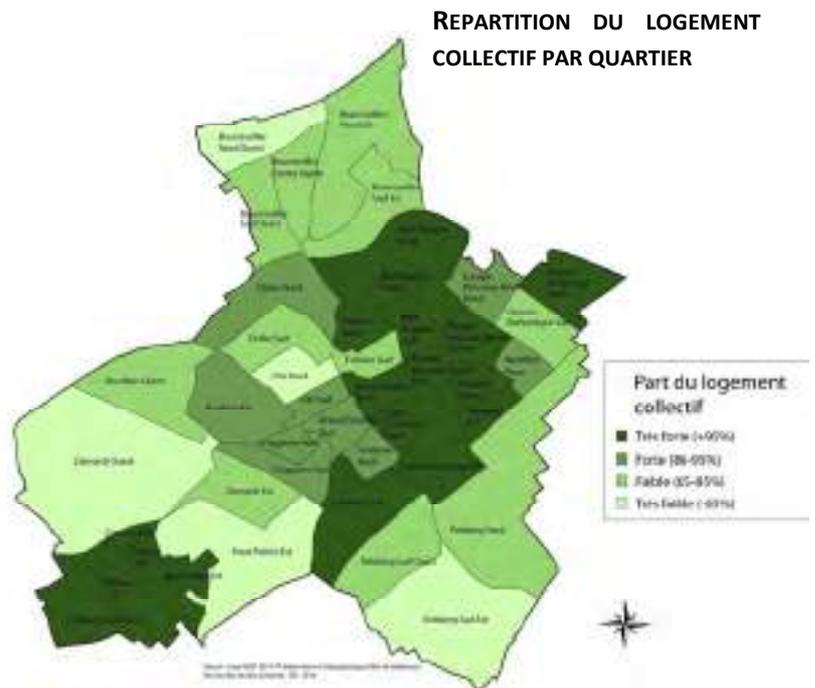
Source : INSEE 2014

	2014			2005	1999
	logements	Evolut°/2005			
Résidence princ. en collectif Occupation location HLM	11268	+ 249	+2,3%	11019	10415
Résidence princ. en collectif location secteur privé	16947	- 2036	-10,7%	18983	19519
Résidence princ en collectif propriétaire Occupant	10688	-2455	-18,7%	13143	12178
Résidence princ. individuelle Occupation location HLM	300	+ 96	+ 47%	204	207
Résidence princ. individuelle location secteur privé	729	+42	+6,1%	687	639
Résidence princ. individuelle propriétaire Occupant	5704	+ 1067	+23%	4637	4490

Entre 2005 et 2014, l'occupation d'une résidence principale en immeuble collectif accuse une forte baisse, pour les propriétaires occupants et les locataires privés. Les logements collectifs sont délaissés au profit de l'individuel, qui voient leurs effectifs fortement progresser (+23% de logements individuels occupés par le propriétaire). Ce parc de logements individuels vient ainsi répondre à une demande des candidats à l'accession, qui souhaitent prioritairement investir dans une maison. Le parc locatif social se diversifie également, avec une forte progression du logement individuel (+47% entre 2005 et 2014).

La répartition spatiale entre le logement collectif et la construction individuelle est assez nette, entre :

- D'une part, les quartiers centraux à forte densité où les immeubles sont le mode de construction le plus représenté :
 - les quartiers d'habitat social tels que Drouot, les Coteaux, Brossolette, Wolf Wagner et leurs grands immeubles collectifs,
 - les quartiers récents reconstruits sur la base de petits immeubles collectifs, comme le Nouveau Bassin, Barbanègre, la Fonderie, où viennent s'intercaler dans la trame urbaine des logements individuels,
- d'autre part, les quartiers très nettement dominés par la construction individuelle : Rebberg, Dornach, le Haut-Poirier, Dornach, Bourtzwiller et la Cité.



4.9. UN NIVEAU DE VIE PLUS MODESTE A MULHOUSE QUE SUR M2A

Mulhouse, comme d'autres communes de l'agglomération (Illzach et le Bassin Potassique), terre industrielle et ouvrière historique, accueille encore aujourd'hui une population ayant un faible niveau de vie.

Des revenus qui sont logiquement plus faibles dans les QPV. Les revenus les plus faibles sont observés dans les QPV des Coteaux et de Bourtzwiller. Dans ces quartiers, les revenus médians disponibles dépassent difficilement les 1 000€ mensuels.

Par conséquent, la part de la population vivant sous le seuil de pauvreté est élevée dans tous les Quartiers Prioritaires de la Ville et de l'agglomération mulhousienne.

Une situation qui se reflète dans l'occupation du parc social de m2A et de la ville-centre :

- 47% des ménages locataires du parc social ont au moins un enfant ;
- 51% des locataires du parc social sont des personnes isolées (personnes seules) ;
- 1/4 des locataires du parc social ont plus de 65 ans, 10% ont moins de 30 ans ;
- 41% des locataires d'un logement social sont sans emploi (38% ont à contrario un emploi stable) ;
- 60% des locataires du parc social de m2A sont très modestes (ressources les rendant éligibles à un logement de type PLAI) ;

- Un tiers des demandeurs sont à la recherche d'un logement 3 pièces.
- Plus de la moitié d'entre eux déclarent des revenus inférieurs à 10 000 euros/an.

4.10. MULHOUSE DANS LE PLH

Mulhouse Alsace Agglomération a engagé en 2012 l'élaboration d'un nouveau programme local de l'habitat (PLH), sur le territoire des 39 communes membres. Le PLH en vigueur, approuvé en décembre 2011, a été prorogé jusqu'en février 2019.

Le diagnostic réalisé dans le cadre de ces études fait ressortir les principaux éléments suivants. M2A connaît une croissance démographique continue, essentiellement liée aux mouvements naturels (naissances/décès : +10000 sur la période 1999-2006) et freinée par un déficit migratoire (moins 5000 habitants sur la période 1999-2006). Cependant il existe une disparité importante entre la ville-centre et les communes des premières et secondes couronnes. En effet, la croissance est portée par les communes de moins de 10000 habitants, essentiellement avec plus de 4000 habitants sur la période 1999-2015. Mulhouse connaît une croissance faible (autour de 1% par année en moyenne). Le nombre de ménages est également en augmentation (+ 16% du nombre de ménages sur la période 1990-2005), progression surtout liée aux petits ménages, ce qui génère une demande plus importante en logements sur le territoire de l'agglomération mulhousienne. Enfin, le territoire de m2A se caractérise par des disparités sociales importantes, avec une population ouvrière principalement localisée dans quelques quartiers Mulhousiens et dans les communes du bassin potassique, alors que les professions indépendantes et intellectuelles sont plus représentées dans les communes plus au Sud.

S'agissant du logement, le diagnostic montre que l'habitat se diversifie, avec une croissance du parc et une amélioration du confort des logements. Néanmoins, le parc locatif reste concentré sur la ville centre et peu développé à l'extérieur. Sur l'aire de m2A, la construction neuve a permis de répondre aux besoins en termes de logements sur la période 1999-2006.

Pour Mulhouse, le PLH en cours prévoit les actions suivantes :

- Intensifier la coopération commune/m2A.
- Offrir l'opportunité de réaliser un itinéraire résidentiel complet. Il s'agit de proposer une offre qui permette de se loger sur le territoire de l'agglomération à toutes les étapes de l'itinéraire résidentiel et donc de varier les typologies, les financements. Fluidifier les parcours résidentiels des ménages les plus modestes et ainsi permettre l'accès vers un logement autonome pour les ménages qui en sont exclus.
- Favoriser l'accueil et le maintien des actifs et des ménages avec enfants, c'est-à-dire disposer d'une offre adaptée aux moyens de ces ménages. Privilégier également des formes urbaines attractives.
- Prendre en compte les besoins des seniors, des personnes handicapées, par des logements adaptés et accessibles (par exemple des appartements accompagnés-regroupés, des habitats autogérés).
- Développer une offre diversifiée à destination des jeunes (étudiants, apprentis). Création d'une labellisation de logements privés en logements étudiant/apprenti, sous condition du respect de critères de qualité de vie et de loyers modérés.
- Poursuivre la politique d'accueil des voyageurs et répondre à l'enjeu de sédentarisation de certaines familles.
- Reconquérir l'existant, en faisant un repérage quantitatif et qualitatif des poches urbaines de logements vacants.
- Prendre en compte les enjeux de précarité énergétique dans le parc existant privé et social.

- Lutter contre l’habitat indigne et insalubre.
- Lutter contre les copropriétés dégradées.
- Développer la production de logements abordables.
- Poursuivre la production pour mieux répartir l’offre en structure d’hébergement et en logements familiaux d’insertion (PLAI).
- Développer et encourager les formes urbaines économes en consommation de foncier, comme des quartiers innovants ou des écoquartiers.
- Prendre en compte les enjeux énergétiques dans les logements neufs.

Le 26 juin 2017, m2A a lancé la procédure d’élaboration d’un nouveau PLH. Ainsi à l’issue du diagnostic réalisé dans le cadre de l’élaboration du nouveau PLH, 8 enjeux forts sont apparus pour m2A :

- Maintenir la croissance démographique du territoire et augmenter l’attractivité résidentielle de sa ville centre ;
- S’adapter au vieillissement de la population tout en conservant et en capitalisant sur les jeunes ;
- Réduire la vacance, notamment dans le parc privé ;
- Maintenir le rythme de production de logements neufs ;
- Repérer et agir sur les copropriétés fragiles ;
- Rénover le parc de logements anciens de m2A ;
- Mettre en œuvre les objectifs de la loi SRU en termes de production de Logements Sociaux ;
- Se doter d’une stratégie concernant l’hébergement

4 orientations sont retenues pour guider la future politique de l’habitat sur l’agglomération :

1. Maintenir le rythme de construction de logements neufs en assurant une production équilibrée sur le territoire, accessible en prix et répondant aux besoins.
2. Accroître la qualité du parc de logements existants pour le rendre plus attractif.
3. Bâtir une agglomération inclusive pour tous les publics.
4. Animer le PLH.

4.11. LA RENOVATION URBAINE DE MULHOUSE.

Depuis près d’une vingtaine d’années, la Ville de Mulhouse a engagé de vastes programmes de rénovation des cités d’habitat social et des quartiers. En juin 2006, la Ville a signé une première convention avec l’Agence nationale de rénovation urbaine (ANRU), pour mobiliser des moyens consacrés au Programme de Rénovation Urbaine (PRU) dans un certain nombre de quartier.

Les financements obtenus auprès de l’ANRU dans ce cadre, ont permis d’investir 340 millions d’euros répartis dans 172 opérations urbaines. Ces investissements ont été mobilisés sur plusieurs quartiers mulhousiens : Vauban-Neppert, Cité-Briand, Franklin-Fridolin, Wolf-Wagner-Mertzau, Bourtzwiller.

Il concernait directement près de 34 000 habitants, soit près d’un Mulhousien sur trois. Ce pourcentage passe à 40 % si l’on considère les territoires de vie qui bénéficient directement mais aussi indirectement du Programme. Ces quartiers représentent 27% des résidences principales et 49% du parc social de la Ville.

4.11.1 Une premier PRU ayant fondamentalement renouvelé les quartiers de Bourtzwiller et de Wagner ... mais inachevé pour les quartiers péricentraux

Engagé en 2006, le premier programme de renouvellement urbain a porté sur 6 quartiers mulhousiens : Bourtzwiller, Wagner, les quartiers anciens (Briand, Franklin et Vauban Neppert) et à la marge le quartier des Coteaux.

Au total, le projet a reçu 64 M€ d'investissements et 80M€ de subventions ANRU. Il s'est traduit par :

- La démolition de 618 logements
- La création de 1 319 logements sociaux
- La réhabilitation de 567 logements sociaux
- La résidentialisation de 1 256 logements sociaux
- L'amélioration de la qualité de service pour 1 707 logements sociaux

Si le bilan est largement positif pour les quartiers Wagner et de Bourtzwiller, dont l'image a considérablement évolué, celui-ci est plus mitigé pour les quartiers anciens et Coteaux.

a) Le quartier de Bourtzwiller : Le renouveau d'un quartier connecté à la ville

Bourtzwiller, quartier de près de 14 000 habitants est séparé physiquement du reste de la Ville par la triple rupture du rail, de l'autoroute A36 et de la rivière Doller. La moitié du territoire et 60 % de sa population, soit 8 100 habitants, constituent la ZUS/ZRU Brossolette.

Si on ne peut occulter l'importance du Tram comme élément majeur de la reconquête de Bourtzwiller, bien qu'étant dissocié du PRU, la clé



de voûte du projet de Bourtzwiller a été la démolition-reconstruction de la Cité des 420 et du foyer de travailleurs migrants Aléos. La dédensification du site a permis de libérer le foncier nécessaire à une diversification des usages, afin de recréer les conditions d'une mixité des publics par la mixité fonctionnelle.



La reconstruction sur site s'est traduite par les programmes de logements sociaux composant l'ensemble des « Berges de la Doller » qui représentent 178 logements.

Le foyer Aléos (122 chambres) a également été reconstruit sur site. L'objectif de dédensification a été atteint grâce à la reconstitution hors site de 259 logements.

L'enjeu de diversification s'est appuyé sur l'opération « Plaine Sportive de la Doller » qui est la 3^{ème} plaine sportive de Mulhouse, et qui regroupe des activités sportives, aussi bien de proximité qu'à l'échelle communale et de l'agglomération.

Des résidentialisations / réhabilitations d'ampleur assurent la requalification globale de Bourtzwiller : Armistice-Saint Nazaire, Picasso, Victor Hugo (695 logements). L'impact sur la qualité du cadre de vie est indéniable pour les habitants.

L'opération de désenclavement routier de ce secteur vers la RD 430, permettra d'ici 2020 l'ouverture et le rattachement du quartier à la Ville et à l'agglomération ; c'est un élément clé dans la réussite du projet urbain ; les travaux sont en cours de réalisation.

b) Le quartier Wolf Wagner : Un éco-quartier qui fait école

Le quartier comprend trois ensembles homogènes : la Cité Wagner construite dans les années 1950, la Cité jardin du Wolf construite dans les années 1920 et un îlot d'habitat ancien situé entre le boulevard de la Marseillaise et l'avenue de Colmar.

Dans le cadre du PRU, 400 logements de la cité Wagner ont pu être réhabilités. La démolition partielle du secteur a également permis d'y aménager un éco-quartier de 168 logements, les nouveaux locaux du siège de m2A Habitat, le commissariat central de la Police Nationale, les nouveaux locaux du CSC Wagner et un parc public.

La physionomie du quartier a totalement changé :

– Du côté de l'OPH, il est désormais l'un des patrimoines les plus demandés, en raison de la qualité des logements, de la proximité du centre-ville, de la desserte par les transports en commun, mais aussi de la tranquillité du cadre de vie.

– Primé éco-quartier, Wagner est aujourd'hui régulièrement visité par des professionnels, des institutionnels et plus généralement par tout public intéressé par l'innovation architecturale. Cette transformation de l'image d'un quartier est aujourd'hui une fierté ; elle a une forte valeur d'exemple qui est largement reconnue.



c) Le quartier des Coteaux : Un quartier en marge du PRU 1

Le quartier des Coteaux, quartier de grands ensembles a été construit entre 1961 et 1975 dans le cadre d'une ZUP. Comme beaucoup de grands ensembles, conçus à l'époque pour la classe moyenne dans un objectif de confort, de modernité et de progrès social, le quartier des Coteaux souffre depuis plusieurs années d'une déqualification urbaine, patrimoniale et sociale. Les propositions novatrices (densification par l'habitat privé, boucle, rassemblement des services au cœur d'un parc habité...) du projet urbain proposé par l'agence ANMA (Nicolas Michelin), lauréat du marché de définition lancé en 2008, n'ont pas pu être mises en œuvre.

Cependant, la rénovation du Parc des Coteaux, élément majeur de l'étude, a été réalisée par la Ville en concertation avec le groupe de suivi et les partenaires sociaux.

Par ailleurs des opérations d'envergure, hors PRU ont été réalisées :

– la réhabilitation du parc de logements d'Immobilière 3F et de LogiEst,

- le Programme d'Intervention sur les Copropriétés des Coteaux (PICO 1), avec pour enjeux de permettre aux copropriétés de retrouver un fonctionnement normal durable et de maintenir un habitat privé de qualité dans le quartier pour favoriser les parcours résidentiels. La mise en œuvre de ce programme a produit des résultats mitigés variant en fonction des copropriétés concernées



Enfin le bureau de police national du quartier a été relocalisé au sein des unités commerciales de la rue Kientzler, permettant ainsi d'assurer la quiétude au cœur du quartier.

d) Les quartiers anciens :

- **Le quartier Franklin**

Le tissu urbain de Franklin est composé de 300 immeubles datant principalement de la 2^{ème} moitié du 19^{ème} siècle, organisés en petits îlots homogènes et avec une forte proportion de logements indécents (15 %). Les îlots sont cohérents et ne nécessitaient pas de restructuration, mais un traitement à l'immeuble. Leur qualité architecturale a conduit à créer une ZPPAUP, aujourd'hui Site Patrimonial Remarquable. Au centre du quartier, la place Franklin, a été réaménagée dans le cadre du PRU et a retrouvé une partie de sa dynamique commerciale.

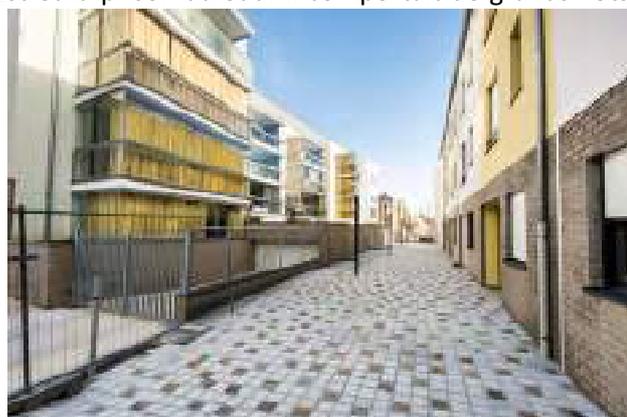


Les équipements ou espaces publics ont été réalisés en concertation avec les habitants ou les partenaires du quartier : CSC Papin, Place Franklin, Ecole Kœchlin, Mail de l'égalité. La qualité de ces réalisations, qui ont bénéficié d'un vrai savoir-faire, a créé un réel effet d'appel sur l'investissement privé, en lien avec les outils mis en œuvre : OPAH et ORI.

Pour autant, même si l'image du quartier s'est améliorée grâce au PRU, celui-ci reste très spécialisé et peine à retrouver une attractivité résidentielle.

- **Le quartier Vauban-Neppert :**

Le quartier Vauban-Neppert, situé à l'Est de l'avenue de Colmar, est entouré par la Cité administrative au nord, la caserne Lefebvre à l'Est et la prison au Sud. Il comportait de grands îlots hérités de l'activité artisanale et un square central enclavé cristallisant les principaux problèmes sociaux du quartier.



427 logements ont été livrés en 1^{ère} tranche assurant ainsi la diversification de l'offre résidentielle voulue dans le programme de rénovation du quartier. On y trouve ainsi des logements locatifs sociaux, locatifs privés, en accession, des logements spécialisés, et des logements seniors. Parmi ces 6 programmes, il convient de citer le projet emblématique de la

Caserne Lefebvre, dont la réhabilitation exemplaire a permis d'accueillir 108 nouveaux LLS.



Un travail important sur les voiries, mené par la Ville, ainsi que la réalisation du Parc de la caserne Lefebvre, a renforcé l'attractivité des logements.

La reconstruction et l'agrandissement de l'école maternelle Jean de Loisy ont permis de répondre à la demande croissante sur le secteur, qui voit arriver, en raison des programmes neufs, de nombreux ménages.

Pour finaliser le programme des espaces publics du projet des Jardins Neppert, la Ville

vient de débuter les travaux sur les 3 jardins restant à réaliser. Ces derniers devront être livrés en 2019.

Le quartier Briand :

Le quartier Briand présente une situation proche de celle de Franklin en termes de tissu urbain. Sa situation sociale également similaire avant la rénovation urbaine, a cependant moins évolué que celle de Franklin, qui a concentré davantage d'efforts.

Le quartier constitue une entrée du centre-ville, en venant de l'Ouest et du Nord-Ouest. Sa requalification a été initiée avec l'opération Cité Manifeste et la création du parc de la Cotonnière (dans le cadre du GPV).

L'intervention sur ce quartier a reposé sur :

- Le traitement des deux îlots d'entrée du quartier, Briand - Traîneau et Rossberg, avec la rénovation des immeubles dégradés et la création d'espace public ;
- La rénovation d'immeubles dégradés en diffus, le curetage de cœurs d'îlots et le traitement des friches d'activité, dans un partenariat SEM - bailleurs sociaux (bilan 91 logements) ;
- La réouverture de la Maison de la Culture Populaire de la Cité, une institution historique et emblématique du quartier qui a été reprise par la Ville avec une remise aux normes des locaux destinés au Centre social et la création d'un périscolaire ;
- La rénovation de l'école Reber ;
- La transformation de la friche Safi Lofink en espace sportif alternatif est en cours de réalisation.



Bâtiments rénovés rue Thénard



Ecole Reber

L'intervention sur les quartiers anciens a nécessité un fort investissement, pour un résultat qu'il convient de qualifier de mitigé :

- La physionomie du secteur Franklin s'est considérablement modifiée grâce à une intervention menée à son terme. Pour autant, l'attractivité résidentielle du secteur reste encore très

relative, et justifierait des actions complémentaires sur l'habitat. Chacun s'accorde à dire que le défaut d'intervention aurait conduit le quartier à connaître la situation que connaît le secteur Briand aujourd'hui, voire une situation plus défavorable.

- Le quartier Vauban-Neppert est peut-être le plus attractif de ces 3 quartiers, mais son aménagement reste à finaliser, pour espérer commercialiser le foncier libéré dans le cadre de la ZAC Neppert.

Enfin, le secteur Briand est le quartier ancien ayant le moins bénéficié du 1^{er} programme de renouvellement urbain. Il concentre aujourd'hui nombre de difficultés, auxquelles la Ville et l'agglomération tentent d'apporter des réponses dans le cadre du nouveau programme de renouvellement urbain. Dans le cadre de ce nouveau programme, la stratégie mise en place vise à rechercher un changement d'image du quartier en misant sur deux tableaux complémentaires :

- La redynamisation du marché du canal couvert, identifié comme le plus grand marché de l'Est et la valorisation de l'axe commerçant Briand situé dans son prolongement.
- L'évolution de l'avenue Briand, épine dorsale de ce quartier, pour en faire une rue école et accueillante en accompagnant l'implantation de nouveaux modèles inclusifs de commerces et de services. Cette dernière démarche est menée dans le cadre du Programme d'Innovation d'Avenir portée par l'ANRU+.

Achévé en 2015, la Ville de Mulhouse et m2A ont signé en juillet 2016 un protocole de préfiguration du projet de renouvellement urbain co-financé par l'ANRU.

Les quartiers suivants sont visés par le protocole de préfiguration avec l'ANRU :

- Quartier du Drouot / Jonquilles à Mulhouse et Illzach ;
- Quartier Péricentre (Fonderie, Franklin Fridolin, Wolf Wagner, Vauban Neppert) ;
- Quartier des Coteaux.

4.11.2 Les axes stratégiques pour la construction du cadre du NPNRU

La stratégie définie dans le cadre du NPNRU à l'échelle de l'agglomération mulhousienne et la Ville de Mulhouse est élaborée dans un jeu à double sens : les objectifs définis sur les quartiers dans la phase de préfiguration devront à la fois venir nourrir la stratégie mais aussi être réorientés par celle-ci. Le projet devra aussi être travaillé à l'échelle de la ville-centre avec une cohérence entre les programmes de chaque quartier, et le traitement des liaisons internes et avec le reste de l'agglomération.

Cette stratégie sera déclinée selon 5 grandes orientations : habitat, peuplement, projets économiques structurants, équipements, et maillage du territoire.

Le NPNRU réaffirmera les 3 objectifs du PRU 1 qui ont été atteints à des degrés divers et doivent être renforcés pour lever les fragilités des quartiers :

1. Reconstruire des tissus urbains de qualité et reliés à la Ville, sur la base de projets urbains de quartier, en valorisant l'apport du tram, en procédant à la démolition – reconstruction ou rénovation de l'habitat, par le réaménagement des espaces publics et plus globalement une diversification des typologies d'habitat et de fonctions urbaines.
2. Redonner des possibilités de mobilité résidentielle aux habitants des quartiers et attirer de nouveaux habitants vers les territoires une fois rénovés
3. Mettre à niveau les équipements de ces quartiers pour y développer, dans des conditions satisfaisantes, des politiques d'accompagnement social, d'accueil scolaire et périscolaire, d'offres de loisirs et de retour à l'emploi. La question des écoles, au cœur de l'attractivité des quartiers, sera au centre du NPNRU.

Dans le PRU 1 la question de la mixité a été abordée en privilégiant un travail sur la diversité des formes urbaines et des typologies de logements, ainsi que sur l'apport de nouveaux équipements. Le NPNRU s'attachera à apporter davantage de diversité sociale et à inscrire les ménages les plus fragiles dans un parcours résidentiel. L'habitat, avec une volonté de réflexion à l'échelle intercommunale est une des clés pour atteindre cet objectif.

⇒ **Les objectifs d'habitat et de peuplement**

L'agglomération s'est dotée d'un second PLH en décembre 2011. Il vise entre autres à offrir un parcours résidentiel sur l'agglomération pour tous les ménages et plus particulièrement les actifs avec enfants, à réduire la consommation énergétique des logements pour lutter contre la précarité énergétique, à repérer les logements indignes et les copropriétés dégradées et à prendre en compte les besoins des seniors, des jeunes et des voyageurs. Le projet d'agglomération s'engage sur les points suivants :

- **Accompagner les communes** dans la mise en compatibilité de leurs documents d'urbanisme avec le PLH.
- **Soutenir les particuliers et les bailleurs** dans la rénovation énergétique du parc ancien.
- **Accompagner la réhabilitation des parcs de logements** (privés et publics) en favorisant, par la même occasion, le maintien des aînés à domicile.
- **Soutenir la création d'éco quartiers.**

Au vu du contexte du marché de l'immobilier, outre la reconduction des 3 objectifs du PRU 1, un 4^{ème} objectif est posé pour le NPNRU : **diminuer le parc social et privé obsolète et retendre le marché de l'habitat pour relancer la production immobilière.**

Pour répondre à cet objectif et à la volonté de réduire les inégalités en matière de niveau de revenus des habitants entre la ville-centre et les autres communes de l'agglomération, il faudra définir **une nouvelle stratégie en matière d'habitat et de peuplement.**

La réflexion devra se faire dans le cadre d'une réflexion à l'échelle de l'agglomération ; la solidarité entre les communes doit être un levier pour favoriser la mobilité résidentielle et rompre le déséquilibre entre la ville-centre et le reste de l'agglomération.

Sur le volet habitat, dans une étude stratégie habitat à mener, outre les scénarios classiques de résidentialisation et construction, il faudra envisager sur Mulhouse une phase transitoire de démolition conséquente sans reconstitution de l'offre ; la reconstitution progressive de cette offre devra être pensée à l'échelle de l'agglomération.

Outre la diminution du parc social, devra également être étudiée celle du parc privé, social de fait, qui accueille les populations les plus pauvres et qui, par un effet d'aspiration, accentue la venue de populations primo-arrivantes de plus en plus précaires, voire illégales, sur Mulhouse.

Sur le volet peuplement :

Le point d'étape à 4 ans du PRU 1 note « *un déficit fort de lisibilité des processus de peuplement (vacance, occupation, demande, attribution)* » et propose de renforcer la connaissance partagée et les outils de suivi autour de ces critères pour objectiver l'évolution du peuplement et de la demande. Il s'agirait par exemple d'organiser une politique d'attribution plus partagée en expérimentant des dispositifs visant à donner un rôle plus actif aux ménages dans le choix de leur logement (visibilité de l'offre et de ses caractéristiques).

⇒ **Les projets économiques structurants**

Les deux premières priorités du projet d'agglomération intègrent des projets « phare » économiques (en QPV et hors QPV) et urbains (notamment éco-quartiers et projets de renouvellement urbain). Ils définissent un cadre pour tenter d'enrayer la spirale négative dans laquelle l'agglomération est entraînée. Au-delà des politiques spécifiques qui seront développées sur les quartiers prioritaires, la

valorisation et le renforcement des projets structurants sur l'ensemble de l'agglomération et particulièrement sur la ville-centre, constituent un élément essentiel de la stratégie globale de lutte contre la pauvreté.

Il s'agit de faire profiter les quartiers prioritaires des principales polarités de l'agglomération dont ils sont géographiquement très proches.

- **un coeur d'agglomération** diversifié (pôle de services, d'aménités, d'activités) regroupant les fonctions tertiaires d'échelle métropolitaine, et constitué par le centre historique commerçant, le quartier d'affaires de la gare et le secteur universitaire de la Fonderie ; ce coeur d'agglomération a également vocation à accueillir ou à être directement connecté aux équipements publics structurants : culturels et sportifs notamment ; il accueille en son coeur le hub multimodal (TGV, TER, Tramway, Tram-Train, bus) du Sud Alsace ;
- **le croissant d'activités Ouest** - à dominante tertiaire - qui court du coeur d'agglomération (gare, Fonderie au secteur de la Gare du Nord en passant par les deux parcs d'activités périphériques « classiques » des Collines et de la Mer Rouge) et au sein duquel l'émergence d'un nouveau maillage économique sur les thématiques de l'économie créative (DMC - Openparc) et numérique (Village de la Fonderie - KMO) est en phase de montée en puissance ; l'originalité et la puissance du patrimoine industriel constitue le support de cette nouvelle croissance ;
- **un ensemble de sites d'activités à vocation industrielle** dominante et essentiellement situés à l'Est de la Ville le long de l'axe autoroutier reliant l'Allemagne avec les sites de l'Île Napoléon et de PSA notamment ;

Ce premier niveau de polarités dont la visibilité doit dépasser le cadre régional est complété par le **maillage secondaire des centres bourgs**, des sites d'activités locaux et de **3 pôles commerciaux de grande distribution** rayonnant eux à l'échelle du Sud Alsace.

Un second ANRU axé sur le renouvellement du Drouot et de péricentre Sud-Ouest

Trois quartiers mulhousiens sont aujourd'hui éligibles au nouveau programme de renouvellement urbain :

- Le quartier Péricentre, qui regroupe les quartiers anciens identifiés dans le cadre du 1er programme de renouvellement urbain, complété par le quartier Fonderie, situé à l'Ouest du Centre-Ville et en extension Sud-Ouest du quartier Briand.
- Le quartier Drouot / Jonquille situé à cheval sur les territoires de Mulhouse et d'Illzach ;
- Le quartier des Coteaux.

Les réflexions menées dans le cadre du protocole de préfiguration concernent l'ensemble de ces quartiers, le projet se structurant et s'articulant autour du projet de trame verte et bleue développé par la ville (Mulhouse Diagonales).

Toutefois, compte tenu des contraintes budgétaires pesant sur les Collectivités, la Ville et m2A, focalisent leur attention sur les secteurs de Drouot/Jonquilles et la partie Ouest du péricentre, sur lesquels l'essentiel de l'effort financier sera concentré.

Le quartier du Drouot / Jonquilles :

Le quartier Drouot - Jonquilles compte 4 720 habitants, dont 3 576 sur le secteur du Drouot. Ce dernier, situé sur le territoire mulhousien, apparaît comme fortement enclavé, mais dispose d'un potentiel d'attractivité résidentielle lié à sa proximité du centre-ville, des grands axes structurants et du réseau de transport en commun. La présence du canal de jonction sur sa rive Sud est également un atout indéniable. Le quartier est dominé par le logement social (81% du parc), dont l'état technique diffère selon les secteurs :

- L’Ancien Drouot est une cité jardin construite entre 1930 et 1950. Elle accueille un bâti à valeur patrimoniale (823 logements), mais nécessitant d’importantes mises aux normes.
- Le Nouveau Drouot a pour sa part vu le jour à la fin des années 50. Le bâti composé de 6 barres de logements (totalisant 292 logements) et les espaces collectifs sont particulièrement dégradés.



Au Nord, le quartier des Jonquilles est situé sur le territoire d’Illzach. Il accueille un habitat aux formes variées, allant du grand collectif au pavillonnaire, du logement social à la copropriété. Toutefois, cette diversité ne doit pas occulter une certaine concentration de la pauvreté, qui génère des désordres importants au niveau de la gestion et du fonctionnement de certaines copropriétés.

➔ Les grands axes du projet de renouvellement urbain du quartier Drouot

L’une des ambitions clés du projet urbain est la reconnexion du quartier au grand territoire et donc aux entités liées à l’agglomération : traitement de l’entrée de ville, aménagement des berges du Canal, et à terme prolongement du tram.

Sur l’ancien Drouot, il est prévu d’accompagner la réhabilitation et la résidentialisation de la cité jardin, par un déclouonnement routier du quartier vers l’Est et le Sud, afin d’améliorer son fonctionnement urbain. Pour les mêmes raisons, la place centrale sera réaménagée. Parallèlement à l’accueil d’un pôle médical, lié à une initiative privée le foncier disponible au Sud du quartier accueillera une quinzaine de maisons individuelles en accession.

Composé de 6 barres organisées en double «U» imbriqués, l’ensemble bâti du Nouveau Drouot n’autorise pas en l’état un travail sur le déclouonnement du quartier. Compte tenu du mauvais état du bâti et de cette organisation urbaine, il est convenu de procéder à la démolition de l’ensemble.

Tirant parti de sa position charnière entre le canal et la rivière du Quatelbach, le projet prévoit l’aménagement d’un bras d’eau à travers le quartier. Celui-ci sera réaménagé pour accueillir une centaine de nouveaux logements répartis dans de l’habitat individuel, intermédiaire et du petit collectif.

Sur Jonquilles l’enjeu se situe moins sur le bâti que sur la résidentialisation, l’espace public et la cité scolaire. A cet égard, le traitement des abords des établissements scolaires et leur articulation avec le reste du quartier est un enjeu majeur du secteur.

Le quartier Fonderie :

Depuis le début des années 2000, le quartier Fonderie situé à 500 mètres de l’hyper-centre et à 900 mètres de la gare, connaît un renouveau avec l’aménagement d’une ZAC à vocation principale de logements et l’installation en 2007 de la Faculté des Sciences Economiques, Sociales et Juridiques dans les bâtiments de la fonderie réhabilités.

Plus récemment, la création d'un village du numérique (projet KMØ) sur le site industriel a donné une nouvelle dynamique au projet de reconversion de cette ancienne friche industrielle. Pourtant, le quartier connaît un déficit d'image qui nuit à son attractivité résidentielle.

→ Les grands axes du projet de renouvellement urbain

L'ambition du projet de renouvellement urbain est d'accompagner la démarche en connectant davantage le quartier à la Ville et en créant des synergies avec le centre-ville et le site de la gare, afin de dessiner les contours d'un véritable cœur d'agglomération.

Le projet de renouvellement urbain s'organise autour de 4 axes :

- En premier lieu il prévoit une intervention sur l'habitat dégradé du quartier, associée à une requalification des espaces publics situés de proximité, pour permettre le développement d'une vie de quartier trop absente aujourd'hui.
- Parallèlement et en complémentarité avec les derniers lots à commercialiser de la ZAC, quelques logements neufs (environ 40) seront créés afin de diversifier l'offre et de répondre à la demande. Il s'agira en particulier de réaliser quelques maisons de villes et logements intermédiaires, dans la partie ancienne du quartier.
- Le désenclavement du site sera assuré par deux types d'actions : d'une part par l'ouverture du village industriel grâce à la création d'un nouvel accès tourné vers la ville et d'autre part, par le prolongement de l'axe rue de la Sinne – rue de Zillisheim vers le canal.
- La valorisation de la trame verte et bleue est menée en cohérence avec le projet Mulhouse Diagonales. Il s'agira en particulier de redécouvrir l'ancien canal usinier traversant le village industriel, lui-même redonné au public grâce à son désenclavement.
- Le projet paysager de la rue de Zillisheim réaménagée et son prolongement vers le canal, est conçu de façon à mettre l'espace en relation avec le canal et ses berges.

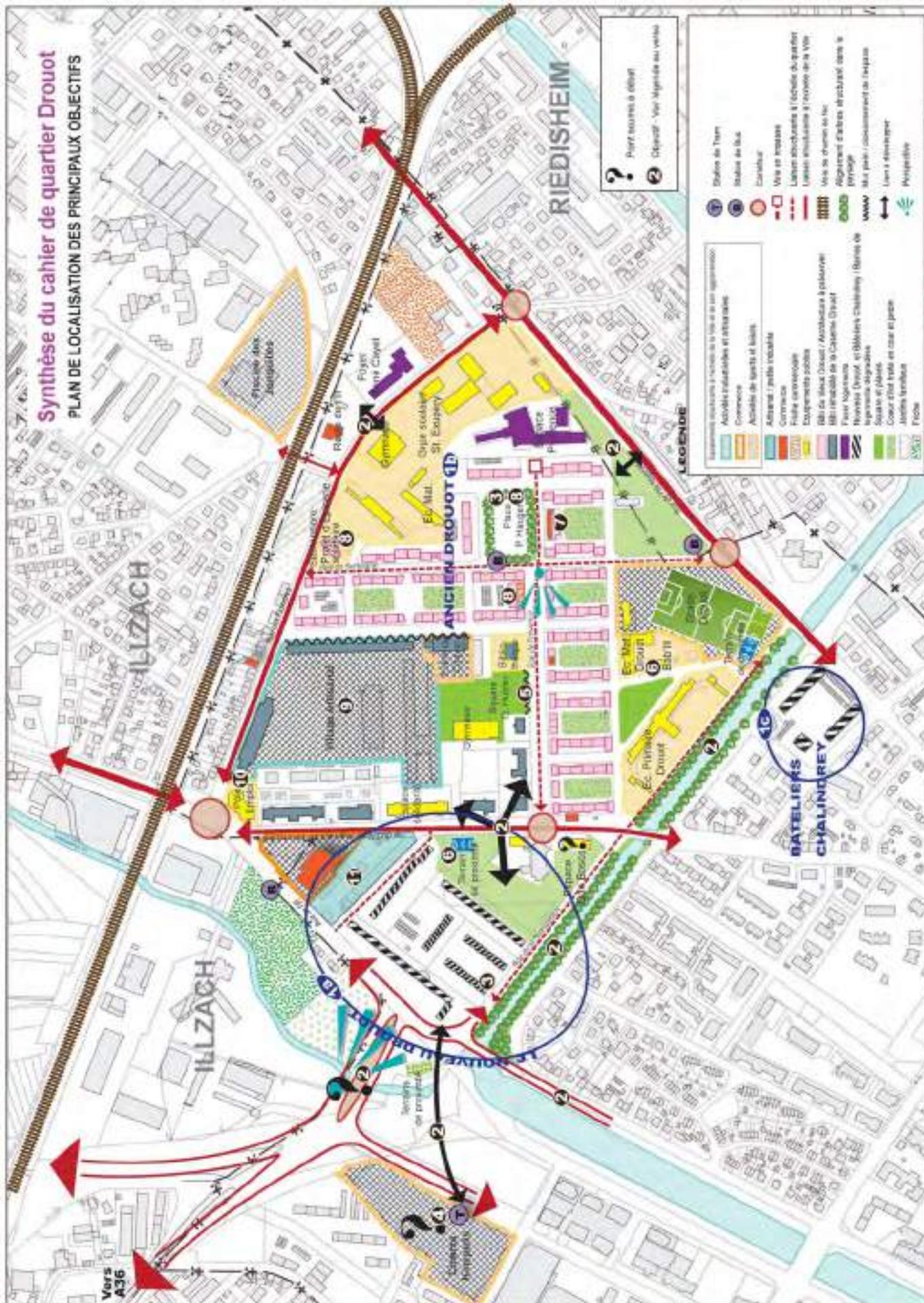
Les Coteaux :

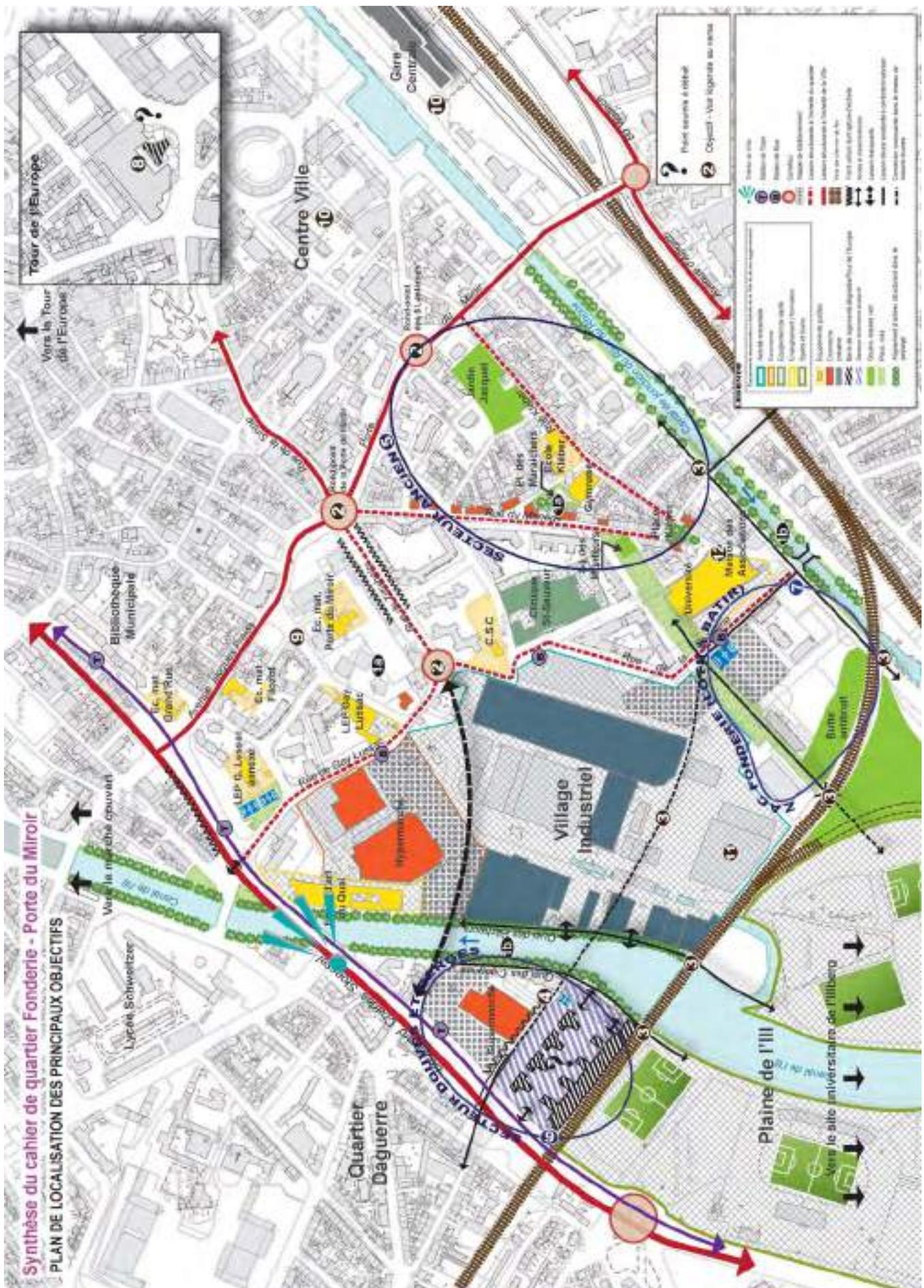
Les Coteaux, véritable petite ville de 10.000 habitants ceinturée par un ring automobile et à la trame viaire interne illisible, concentrent un ensemble de dysfonctionnements à intégrer plus largement au sein d'un programme urbain dont l'ambition doit être plus affirmée.

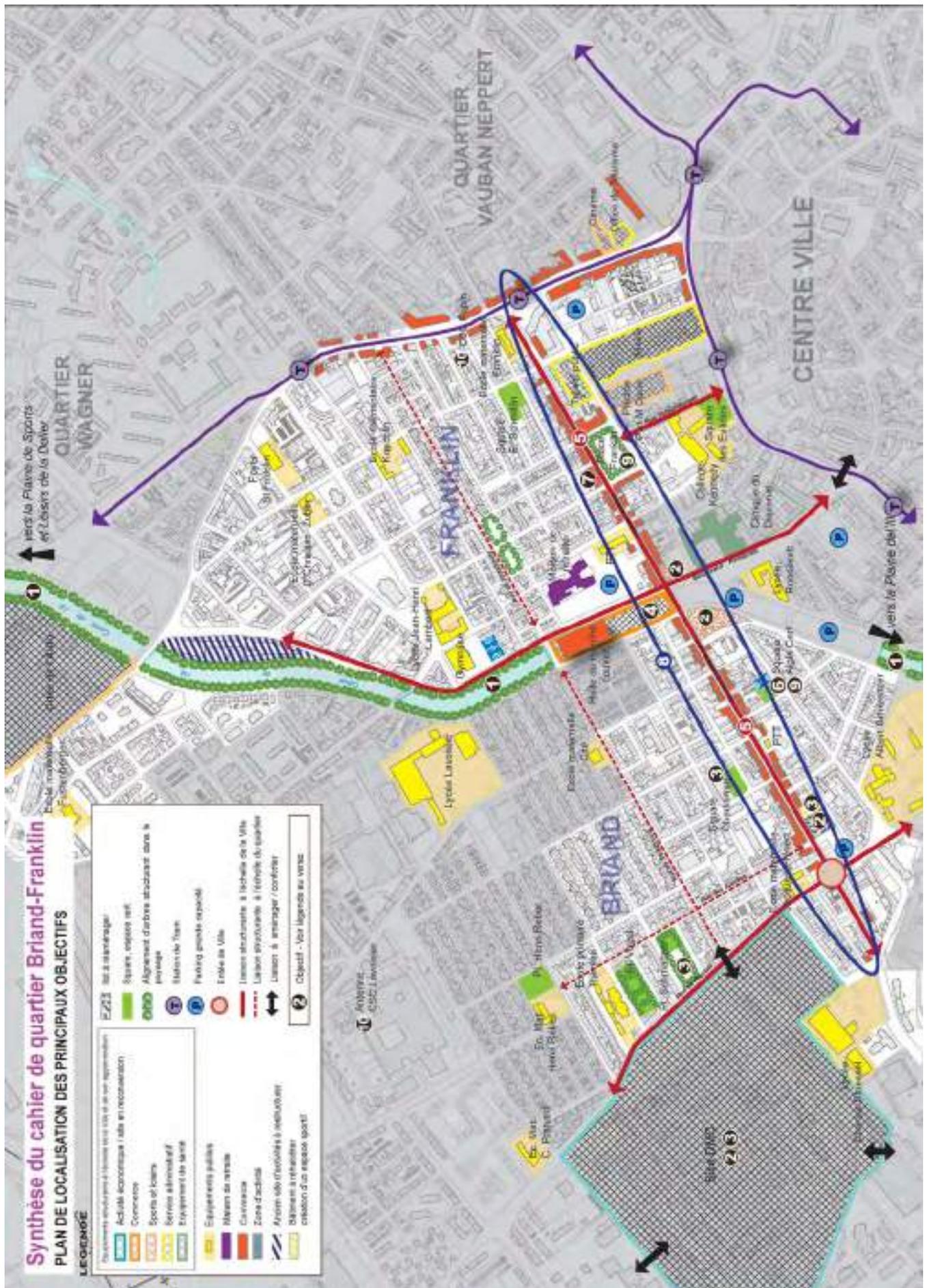
La ville de Mulhouse a proposé une première version de programme de recomposition, essentiellement basé sur 4 axes :

- Un ambitieux programme de **reconquête des équipements scolaires**, aujourd'hui dans un état de vétusté avancé, avec la démolition puis la construction de 3 nouveaux groupes scolaires ;
- Une **restructuration de la trame viaire** avec la volonté de rompre avec le système du ring automobile grâce à la création d'une traversée Est-Ouest. Mais aussi celle de donner une véritable **lisibilité à la trame piétonne** dont la toile est aujourd'hui proche du dessin d'un labyrinthe et largement contrainte par la multiplicité des dalles de parkings qui occupent plus de 5ha au sol. En effet, les différentes rues bordant le quartier apparaissent comme de véritables boulevards urbains, coupant le quartier de son environnement proche (Dornach, Bel Air...). Au sein du quartier, ensuite, les nombreuses voies en impasses ajoutent un manque de lisibilité et de repères lors des déplacements à l'intérieur des Coteaux ;
- Une **réhabilitation thermique** de 534 logements sociaux ;
- Une **dé-densification du quartier** par démolition de 2 barres et de 2 tours (590 logements), première étape vers une recomposition plus large en privilégiant le secteur Sud-Est, le plus en difficulté et connecté au secteur des collines et de l'IUT dont la mutation est engagée. De fait le bâti, alternance de barres et de tours représentatives des ZUP des années 60-70, porte, du fait de sa perte d'attractivité résidentielle, une part importante des enjeux de l'évolution du quartier ;
- Une **réflexion sur le devenir des 5 copropriétés** (707 logements, 282 en IGH, ¼ des logements du quartier), lesquelles accompagnées dans le cadre d'un Plan de Sauvegarde ont pu engager des travaux souvent conséquents mais dont la dégradation ne pourra que difficilement être endiguée et continuera de peser sur le fonctionnement et l'image du quartier.

Synthèse du cahier de quartier Drouot
PLAN DE LOCALISATION DES PRINCIPAUX OBJECTIFS







4.12. OFFRIR UN PARCOURS RESIDENTIEL POUR TOUS LES MENAGES

4.12.1 L'offre en logements foyers et hébergement d'urgence.

Le diagnostic des structures d'hébergement en 2015 fait apparaître une concentration de l'offre de l'agglomération mais aussi du département sur Mulhouse. Les disponibilités offertes en matière d'hébergement d'urgence et d'insertion sur la Ville sont estimées à 2517 places toutes offres confondues, soit 59% de l'offre départementale, répartis en différents types d'hébergement (CHRS, hébergement d'urgence, résidences sociales...).

Nombre de places dans les structures d'hébergement en 2015

Commune	CHRS insertion	Stabilisation	Hébergement d'urgence	hôtel	Autres logts ALT	CADA	ATSA	HUDA	CPH	Maisons relais	Résid. sociales	FTM	Total
Wittenheim	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	6
Riedisheim	1	3	0	0	4	0	0	0	0	15	0	88	111
Rixheim	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
Pfastatt	8	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	9
Kingersheim	3	0	0	50	0	0	0	0	0	0	0	0	53
Lutterbach	11	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	16
Mulhouse	213	94	111	0	448	233	65	115	20	111	909	198	2517
Illzach	8	3	0	10	15	0	0	0	0	0	29	0	65
Brunstatt	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
Nbr total place m2A	247	101	122	60	474	233	65	115	20	126	938	286	2787
Nbr place dans Ht Rhin	359	239	171	80	589	554	90	210	20	227	1279	578	4396
Part m2a dans le Ht Rhin	69%	42%	71%	75%	80%	42%	72%	55%	100%	56%	73%	49%	63%
Part Mulhouse dans m2A	86%	93%	91%	0%	95%	100%	100%	100%	100%	88%	97%	69%	90%
Part Mulhouse dans Ht Rhin	59%	39%	65%	0%	76%	42%	72%	55%	100%	49%	71%	34%	57%

Source : Bilan à mi-parcours du PLH, AURM

Il s'agit essentiellement d'un habitat collectif, mode qui représente 60% des places disponibles, logements/foyers et hébergements confondus. Dans les deux types de structures, les chambres individuelles, souvent non équipées constituent la majorité du parc.

Construites pour la plupart dans les années 60-70, moins de la moitié des structures d'accueil ont fait l'objet de réhabilitations lourdes entraînant des modifications du bâti ou un réaménagement intérieur. 30% des structures se sont ainsi limitées à la réalisation de travaux d'entretien ou de mise aux normes.

Certains établissements ont bénéficié de travaux de restructurations lourdes :

- Le Foyer la Rochelle, situé dans le périmètre ANRU, est intégré au projet de restructuration du quartier des 420 à Bourzwiller. Le projet a consisté en une opération de démolition reconstruction permettant la réalisation de petits logements de qualité, mieux insérés dans le quartier et évolutive avec la demande à moyen terme. Ainsi 120 studios meublés ont été construits et livrés en 2012.
- Le Foyer Espoir, gestionnaire de deux Centres d'Hébergement et de Réinsertion Sociale (CHRS) a regroupé ses structures en 2006, suite à la fermeture du foyer les Marronniers situé Quai d'Oran, établissement qui accueillait le CHRS Hommes de l'association.
- Le foyer Provence a fait l'objet de travaux de rénovation en 2016.
- Le foyer Soleil a été rénové en 2015.

4.12.2 Des séniors autonomes de retour en ville.

L'offre à destination des personnes âgées se diversifie et augmente progressivement à Mulhouse. Elle répond au souhait de la majorité des seniors de pouvoir rester chez soi le plus longtemps possible. Les séniors sont de plus en plus nombreux à souhaiter vendre leur maison pour vivre dans un logement plus petit en ville, dans des quartiers équipés de pôles médicaux, proches des services de proximité, des systèmes de transports collectifs, etc. La préférence de ce public encore autonome va aux logements bien équipés (ascenseurs, jardin/ terrasse, parking/garage).

EHPAD à mulhouse en 2018	
Nom	Adresse
Pôle de Gérontologie Clinique (MMPA)	5, rue du Dr Mangeney
Clinique de Gérontologie St Damien	23, avenue de la 1ère DB
EHPAD Beau Regard	18, rue du Beau Regard
EHPAD Béthesda	26, rue des Vergers
EHPAD Jean Dollfus	6, rue du Panorama
EHPAD l'Arc	25, rue de l'Arc
EHPAD Les Ecureuils	24, rue de Verdun
EHPAD KORIAN Filature	26 allée Nathan Katz
EHPAD le Parc des Salines 2	3, rue du Port

Résidences et foyers logements à Mulhouse en 2018	
Nom	Adresse
Les Villages d'or	94 avenue Robert Schuman
La Girandière	21 rue Paul Meyer
Résidence Violette Schoen	4 rue de Noisy Le Sec
Résidence Wallach	22 rue de l'Ours
Résidence Hansi	14 rue Hansi
Résidence Bel Air	39 rue Fenelon
Résidence Sainte Marie 1	14 rue Engel Dolfus
Résidence Sainte Marie 2	14 rue de la Bonbonnière
Résidence Sainte Marie 3	6, rue de la Bonbonnière
Résidence Sainte Marie 4	8 rue des Bons Enfants
Résidence Sainte Marie 5	14 rue Schlumberger
Résidence Le Trident	32 rue Paul Cézanne
Résidence Pays'Age	23 avenue de la 1ère DB
Résidence du Panorama	16 rue du Beau Regard
Terrasse des Maréchaux	37 rue des Maréchaux
Terrasse du Couvent	15 rue du Couvent
Les Vergers de Paul	10 rue des Vergers

Une nouvelle résidence services seniors viendra compléter cette offre, avec la création 120 logements sur la ZAC du Nouveau Bassin. Les travaux de construction devraient ainsi débuter en 2019.

4.12.3 La démarche IGLOO

La démarche IGLOO a pour but de favoriser une dynamique de retour à l'emploi, tout en ouvrant l'accès à un logement pérenne et adapté à des populations en situation de fragilité. Ce projet entre dans le cadre de la politique de rénovation des quartiers anciens. Visant des populations en situation de fragilité, ce projet a déjà permis de loger plusieurs dizaines de familles depuis 2012. Le but est de réhabiliter des logements et permettre aux habitants de participer à la conception de leur futur logement.

La ville de Mulhouse, en partenariat avec l'association Habitat et Humanisme qui porte le projet, la CAF et le Conseil Départemental du Haut Rhin qui en assume le financement aux côtés de la ville et d'Habitat et Humanisme, a renouvelé cette expérience.

4.12.4 L'accueil des gens du voyage

Mulhouse Alsace Agglomération dispose de cinq aires d'accueil des gens du voyage d'une capacité totale de 167 places, réparties sur les sites suivants : Mulhouse (rue de la Mertzau – 40 places), Kingersheim (rue de la Griotte – 28 places), Wittenheim (rue de Soultz – 28 places), Riedisheim (rue de Bâle – 15 places), Rixheim (rue des Armateurs – 44 places). Elles sont ouvertes toute l'année et permettent l'accueil deux à trois caravanes sur chaque emplacement, pour des durées de séjour allant jusqu'à cinq mois.

Ces aires d'accueil répondent aux dispositions du schéma départemental des gens du voyage et permettent de répondre aux besoins de stationnement des caravanes des gens du voyage de passage sur le territoire de l'agglomération.

Le nombre de personnes accueillies sur les cinq aires est en diminution progressive (1847 en 2015 - 1213 en 2016 - 1066 en 2017), mais le taux d'occupation reste stable sur la même période, autour de 70% par an. L'allongement de la durée moyenne des séjours, entraînant une rotation des emplacements moins élevée, explique cette baisse du nombre de personnes accueillies.

Les aires d'accueil de m2A sont entrées en fonction au cours de l'année 2008. Leur utilisation continue au cours de toutes ces années de fonctionnement, ont entraîné une usure et des dégradations nécessitant une rénovation profonde des installations.

LES GRANDS ENJEUX

Mulhouse est marquée par des problématiques urbaines spécifiques : des friches industrielles à requalifier, un parc ancien dégradé, une partie de la population en difficulté économique et sociale, etc.

Les opérations importantes menées depuis le début des années 90 ont permis une amélioration sensible du parc du logement et du cadre de vie, dont un des premiers effets a été un retour à la croissance démographique de la Ville et une stabilisation de la courbe.

L'objectif majeur de la prochaine décennie sera la définition d'une stratégie en matière d'habitat et de peuplement à l'échelle de l'agglomération, pour réduire les inégalités entre la ville centre et le reste de l'agglomération.

Pour assurer la diversité de l'offre en logements, l'accent devra être mis sur la diversification de l'habitat, en particulier le développement de logements intermédiaires de types petits immeubles collectifs et maisons individuelles groupées.

Il s'agira également de poursuivre la reconquête urbaine des quartiers anciens dégradés :

- Poursuivre la réhabilitation du parc ancien pour constituer une offre de logements réhabilités de qualité ;
- Assurer le renouvellement urbain des quartiers Péricentre, Drouot et Coteaux dans le cadre du NPNRU ;
- Remettre à niveau le parc de logements dégradé par des dispositifs d'amélioration de l'habitat, la réintroduction de logements vacants, la résorption de l'habitat insalubre et une action forte en faveur des copropriétés dégradées.

V- UN POTENTIEL DE RENOUVELLEMENT URBAIN POUR LIMITER LA CONSOMMATION D'ESPACE

5.1 ANALYSE DE L'OCCUPATION DU SOL EN 2017

Le territoire mulhousien couvre 2238 ha. Près de 80% de cette surface sont urbanisés. Le reste du territoire est occupé par des espaces agricoles (1,8%) et les zones naturelles (22,8%).

DETAIL DE L'OCCUPATION DU SOL EN 2017

Type de milieu	Superficie (ha)	Part sur la commune
Tissu urbain	1256,33	56,15%
Zones d'activités	292,01	13,05%
Emprise routière et ferroviaire	250,25	11,19%
Equipements sportifs et de loisirs	85,20	3,81%
Parc urbain	70,13	3,13%
Boisements	52,63	2,35%
Bosquets et haies	38,60	1,73%
Espace vert	33,78	1,51%
Cultures	33,67	1,51%
Friches arbustives	25,91	1,16%
Cours d'eau et plans d'eau	24,67	1,10%
Friches herbacées	17,28	0,77%
Ripisylves et zones humides	16,99	0,76%
Jardins ouvriers	16,19	0,72%
Prairies	16,19	0,72%
Fourrés, fruticées	3,43	0,15%
Chantiers et remblais	1,60	0,07%
Vignes	1,08	0,05%
Vergers	0,73	0,03%
Coupes à blanc et jeunes plantations	0,57	0,03%
Total	2237,25	100 %

Le PLU en vigueur prend en compte la répartition de ces différentes espaces par un zonage adapté à leurs spécificités.

REPARTITION DES ZONES DU PLU APPROUVE EN JANVIER 2008

ESPACES URBANISES	1923 HA
ESPACES NATURELS	273 HA
ESPACES AGRICOLES	42 HA
TOTAL	2238

La révision du document d'urbanisme confirmera la répartition de ces surfaces. Aucun développement de l'urbanisation ne se fera au détriment des zones naturelles et agricoles.

5.2 ANALYSE DES SURFACES AGRICOLES CONSOMMEES ENTRE 2007 ET 2018

Entre 2007 et 2018, 17034 m² (soit 1,7 hectares) de terres agricoles ont été consommés sur le ban communal. Les terres ainsi urbanisées se situent au niveau de l'hôpital E. Muller. Ces terres agricoles étaient exploitées et faisaient l'objet d'un classement en zone UN1 dans le PLU de 2008. La 3^{ème} phase de développement de l'hôpital E. Muller, et son extension au sud-ouest du site, ont abouti à cette urbanisation du foncier.

La consommation de cet espace agricole s'est donc faite au profit de l'implantation de l'hôpital Femme-Mère-Enfant, permettant une amélioration du service de santé et une urbanisation homogène et sans rupture avec le parti architectural adopté dans les phases précédentes.



Surfaces agricoles consommées (en rouge) – Vues aériennes, 2007 (à gauche) et 2018 (à droite) – Source : Google Earth

Sur les 42 ha de surfaces agricoles utilisées (SAU) que compte le territoire mulhousien, ces terres consommées représentent 4% de la SAU.

Du côté de l'ouest mulhousien, à savoir les Parcs des Collines et de la Mer Rouge, aucune terre agricole n'a été consommée sur la décennie écoulée.

5.3 LE POTENTIEL DE RENOUVELLEMENT URBAIN

Le tableau ci-dessous présente l'intégralité du foncier mobilisable pour répondre aux besoins en logements de la ville, en production neuve uniquement. Il intègre le potentiel de densification se dégageant des « dents creuses » et des friches recensées sur le territoire mulhousien. Les projections établies sur un certain nombre de secteurs, montrent que la production de surface de plancher ne devrait pas intervenir dans le temps du PLU (>10 ans). Sur le potentiel de 3242 logements établi, 950 ne devraient pas être réalisés dans les 10 ans.

Ainsi, à l'échelle du présent PLU, le potentiel de production de logements neufs sur le foncier identifié ci-dessus est de 2270.

localisation du site	potentiel SDP (m ²)			Potentiel logts
	2-5 ans	5-10 ans	> 10 ans	
Améco	/	5400,00	/	70
parking du musée de l'Auto	/	/	10300,00	150
Ilot Beyer	/	7200,00	/	100
DMC	4600,00	4500,00	/	100
Superba	/	/	9000,00	130
Leader Price	/	/	5100,00	70
Cimitem	/	10000,00	/	150
Briand Traineau	/	3650,00	/	50
Secteur marché (Darty, Nasa, Cerf)	/	10000,00	8000,00	250
ZAC Lefebvre	/	3250,00	/	45
ZAC Neppert	4825,00	31250,00	/	500
ZAC Nouveau Bassin	15000,00	/	/	235
Rue du Nordfeld - Heitz	/	2720,00	/	40
Prison	/	11000,00	/	150
Ilot Zahn	8500,00	/	/	100
rue Buffon	/	500,00	/	7
63 rue Thénard	/	6000,00	/	80
39-41 rue des Trois Rois	/	2825,00	/	40
rue des Jardiniers	/	2800,00	/	40
rue Ehrmann	/	2000,00	/	30
ZAC Fonderie	6000,00	6300,00	/	175
avenue d'Altkirch	/	6425,00	/	65
rue des Violettes	1430,00	0,00	9000,00	150
Rue Gustave Schaeffer	/	700,00	/	10
Rue Marc Seguin	/	1600,00	/	15
Coteaux	/	/	14000,00	200
Parking Fénélon	/	/	2600,00	35
Hasenrain	/	/	8000,00	100
Atelier de la Vie	/	1915,00	/	25

localisation du site	potentiel SDP (m ²)			Potentiel logts
	2-5 ans	5-10 ans	> 10 ans	
rue des Tisserands	/	2500,00	/	35
ancien conservatoire - BD Wallach	11000,00	/	/	75
Château Zu Rhein - Carnaval	1300,00	/	/	20
Total	52655,00	122535,00	66000,00	3242,00

5.4 LES SITES EN FRICHES RECENSEES DANS L'OBSERVATOIRE DES FRICHES DU HAUT RHIN.

Neuf sites sont recensés en l'état de friche dans l'observatoire des friches du Haut-Rhin. Il convient ainsi de faire un état des lieux de ces différents secteurs, en prenant en compte leur situation réelle et les évolutions qui ont pu intervenir depuis l'établissement de cet observatoire.

1. **44, rue Lavoisier** : maîtrisé par un propriétaire privé, le site n'a pas trouvé, à ce jour, de nouveaux preneurs. Situé à proximité immédiate d'une zone accueillant des activités artisanales, il est particulièrement intéressant pour renforcer l'offre en foncier pour ce type d'activités. Sa vocation est ainsi à conforter dans le cadre de la révision du PLU.
2. **13, rue de Pfastatt (Cimitem)** : cet ancien site d'activité industrielle vacant depuis plusieurs années, a été acquis par la Ville de Mulhouse en 2018. Il doit notamment permettre d'assurer le prolongement du Steinbaechlein au sein du quartier. Le reste du site sera destiné au renforcement du logement sur le quartier. Ce site est intégré au projet « Quartier DMC ».
3. **9a, avenue du Président Kennedy** : le bâtiment a accueilli la Sous-Préfecture de Mulhouse jusqu'en 2011. Encore vacant à ce jour, un projet d'aménagement d'un hôtel est à l'étude.
4. **3-5, rue d'Alsace** : annexe de la Sous-Préfecture, le bâtiment est partiellement utilisé. Sa reconversion est étudiée concomitamment avec celle de l'ancienne sous-préfecture.
5. **31, rue du Sauvage (ancien Globe)** : bâtiment occupé par une enseigne de prêt à porter jusqu'en 2014, une partie du rez-de-chaussée accueille actuellement des activités commerciales, le reste de la surface étant sans occupation. Un permis de construire a été délivré pour l'aménagement d'un hôtel.
6. **40, rue Buffon** : un permis de construire a été délivré en 2011 pour la construction de 23 logements. A ce jour, le permis n'a pas été mis en œuvre et le site reste vacant.
7. **98, rue de Bâle** : initialement occupé par EDF, le site a été reconverti en 2013 pour accueillir un drive alimentaire. L'activité a cessé et le site est vacant, sans projet de reprise à ce jour.
8. **10, rue de Soultz** : occupé par la société Manurhin jusqu'en 1990, le site est désormais propriété de la Ville de Mulhouse. Les bâtiments sont investis par les services municipaux et quelques associations y sont également hébergées.
9. **39, rue du Sauvage (ex-Monoprix)** : le bâtiment a été réhabilité en 2013. Le rez-de-chaussée et le premier étage sont occupés par une activité commerciale. Le 2^{ème} étage a été restructuré pour accueillir un restaurant. Il n'est pas exploité à ce jour.

6.1 LES ATOUTS MULHOISIENS

6.1.1. L'ouverture sur l'Europe

Mulhouse est directement reliée aux grands bassins d'activités européens. Elle est positionnée sur l'axe stratégique Francfort- Milan (respectivement à 340 et 350 km), située à égale distance de Gênes, Paris et Bruxelles, et à 100 km de Zurich et Strasbourg.

Sa situation géographique, au carrefour de l'Allemagne, de la Suisse et de la France (Regio Trirhena), la place au cœur du plus grand marché du monde : 160 millions d'habitants dans un rayon de 500 kilomètres ; un marché qui concentre 60% de la population active de l'Union européenne, 75% de son pouvoir d'achat et 50% de ses emplois industriels et tertiaires.

6.1.2. Un positionnement européen renforcé grâce aux réseaux de communication

La Ville bénéficie à ce titre de plusieurs réseaux de communication :

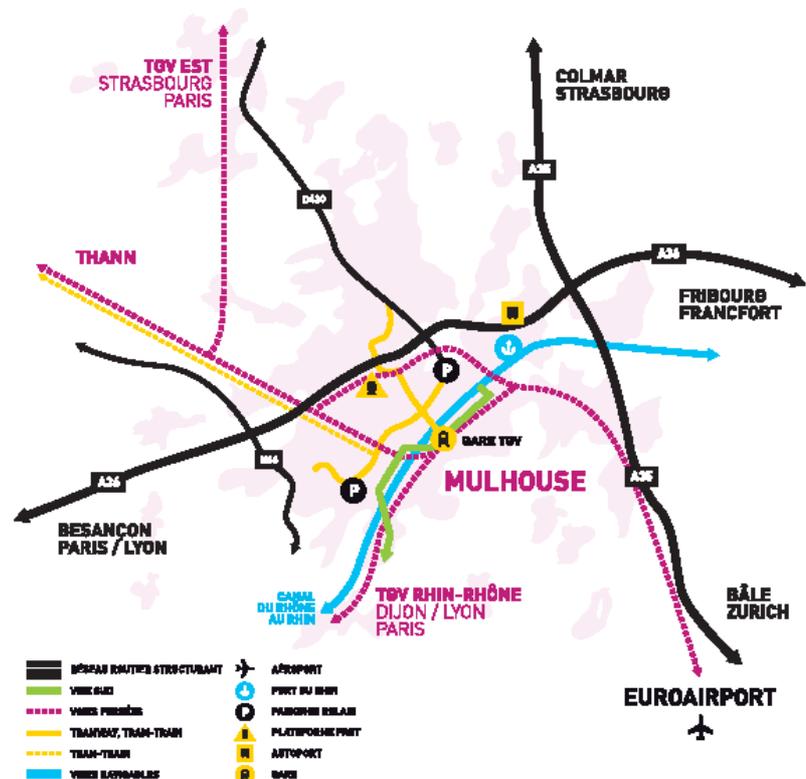
⇒ Un réseau autoroutier qui la relie à toutes les grandes métropoles européennes (A36 vers Lyon, Paris, Marseille et l'Allemagne, A35 vers Strasbourg, Bâle et la Suisse).

⇒ Un aéroport international (l'EuroAirport Bâle-Mulhouse) qui est le 3^{ème} aéroport Suisse, le deuxième en France pour le fret et le cinquième pour le trafic passagers (7,3 millions de passagers en 2016) et l'unique plateforme binationale au monde. Il agrège un écosystème industriel et tertiaire de 32.000 emplois.

⇒ un réseau ferroviaire structurant dans le réseau ferré régional et dans celui du Sud Alsace. Il se situe en effet :

– sur l'axe Nord-Sud alsacien, axe structurant des réseaux français et européen pour les déplacements de personnes et le transport de marchandises. Cet axe fait partie du corridor européen de transport de marchandises n° 2 (Mer du Nord-Méditerranée) et du RTE-T (réseau de transport transeuropéen) ;

➔ AU CŒUR DU RÉSEAU DES GRANDES MÉTROPOLIS ÉCONOMIQUES EUROPÉENNES GRÂCE À SON HUB DE TRANSPORT



- sur un axe à grande vitesse qui assure les relations entre Paris et les autres régions françaises et la Suisse, la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Rhin-Rhône débouchant de la ligne de Belfort au Sud de Mulhouse ;
 - au terminus et au carrefour de plusieurs relations régionales (TER).
- ⇒ des installations portuaires qui font des Ports de Mulhouse-Rhin le troisième port fluvial de France pour le trafic de conteneurs. Le Rhin est la 1^{ère} artère fluviale européenne et environ 30 millions de tonnes par an transitent le long de la façade alsacienne du fleuve. Mulhouse et son agglomération sont ainsi positionnées sur le corridor européen Mer du Nord/Méditerranée et les chargeurs peuvent y avoir accès notamment par la gare fret de la gare du Nord mulhousienne (port de l'Île Napoléon).

6.1.3. Une stratégie de développement économique à l'échelle de m2A

Pour placer son territoire au cœur du réseau des Métropoles du Rhin supérieur et se hisser parmi les régions les plus compétitives d'Europe, m2A a élaboré une stratégie de développement économique basée sur 3 piliers : l'excellence, l'essentiel et l'émergence.

1. Conforter et valider l'excellence.

Le sujet majeur : l'industrie du futur déclinée sous l'appellation « Campus Industrie 4.0 »

- Des labos et instituts de recherche, incubateurs, centre de recherche technologique associés...
- Des entreprises et des startups impliquées, parties prenantes de la démarche.
- Le numérique au cœur de l'industrie en transversal.

2. Développer et accompagner l'essentiel.

- Développer et accompagner l'industrie traditionnelle les activités portuaires, aéroportuaires et logistiques mais aussi le BTP.
- Développer le Tourisme (City Break et Tourisme de congrès), le commerce et l'artisanat ...
- Accompagner en priorité le développement des entreprises de 10 à 100 salariés et rapprocher les sous-traitants des grands comptes locaux.

3. Structurer et polariser l'émergence.

Le sujet majeur : structurer et polariser les «nouvelles économies émergentes» autour de l'économie créative, de la création d'activité, des fablabs, et livinglabs.

- Mais aussi du recyclage, des circuits-courts, de l'agriculture périurbaine.
- Accompagner dans leur développement les acteurs de l'Emploi, de l'Economie Sociale et Solidaire, de la Silver Economie.
- Démocratiser et vulgariser les nouvelles approches (crowdfunding, crowdsourcing, coworking, creativecommons, portage salarial...)

→ **Mulhouse et sa région jouent un rôle majeur à l'échelle du Sud Alsace, de la Région Grand Est et du paysage trinational. Cette attractivité et ce rayonnement doivent être confortés par l'accueil de fonctions structurantes au sein de la ville-centre. Les grands enjeux identifiés pour y parvenir sont les suivants :**

- **Développer les fonctions métropolitaines de Mulhouse ;**
- **Renforcer les grandes infrastructures de transport pour assurer l'ancrage de Mulhouse et de sa région au cœur de l'Europe et de sa grande Région :**
 - **Améliorer la liaison avec l'Euroairport et Bâle ;**
 - **Renforcer les connexions ferroviaires au Grand Territoire ;**
 - **Accompagner le développement du fret ferroviaire et fluvial.**

6.2 LES SITES D'ACTIVITES MULHOUSIENS

6.2.1 Localisation des Zones d'Activités Economiques

Les zones d'activités recensées sur Mulhouse se répartissent sur différents secteurs du territoire. Certaines d'entre elles sont historiquement insérées au cœur de la ville et des habitations, l'évolution de l'urbanisation ayant progressivement englobé ces sites, pourtant localisés en périphérie des zones d'habitation à l'origine.

a) Une intégration progressive à la ville :

Au XVIII^{ème} siècle, la Ville de Mulhouse est encore peu étendue. Elle se concentre essentiellement autour des berges de l'Ill. La ville s'est étendue d'une manière importante à la période de la Révolution Industrielle. A cette époque, les industries présentes à Mulhouse, notamment pour le textile, avaient un besoin essentiel d'accès à l'eau. Ainsi, de nombreuses activités se sont implantées autour du Steinbaechlein ou de l'Ill : l'ancienne usine de la Mer Rouge, DMC, le Village Industriel de la Fonderie, etc.

Le développement urbain de la ville au XIX^{ème} siècle a rapidement rejoint les sites d'activités, situés initialement en périphérie. Dès les années 1920, la plupart des sites se retrouvent au contact des zones d'habitat. A partir des années 1940, ils sont englobés à la trame urbaine, avec une ville qui ne cesse de croître, devenant des enclaves industrielles au milieu du tissu urbain.



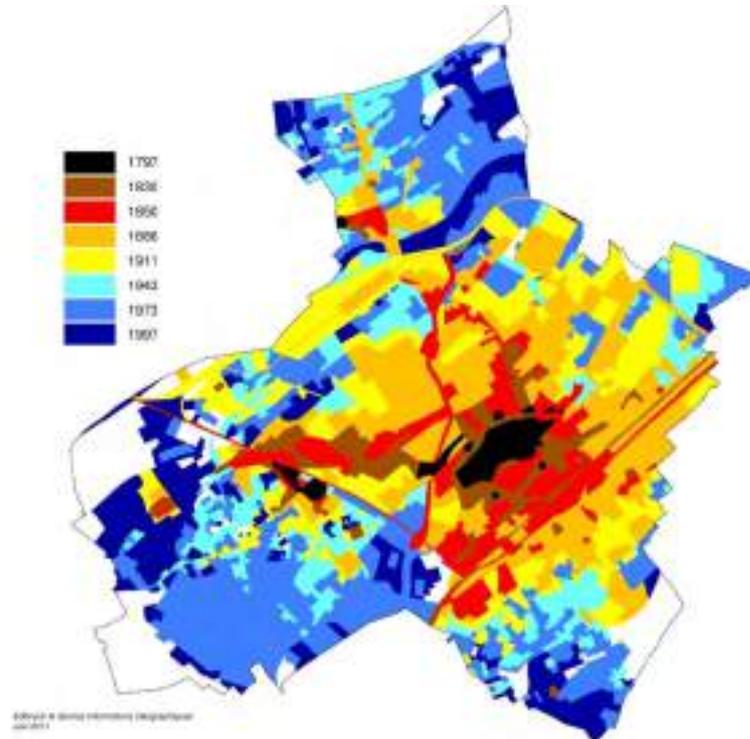
Extension progressive de la ville

b) Des zones de grandes envergures en périphérie :

A l'instar de la plupart des villes françaises de l'époque, Mulhouse va connaître une extension importante au sortir de la Seconde Guerre mondiale, pendant la période des Trente Glorieuses, et ce malgré les baisses d'activités qui commencent à se faire ressentir au sein de ses industries. La ville va lentement se densifier autour des quartiers péri-centraux et du centre-ville, tandis que de nouveaux quartiers d'habitats (les « 420 » à Bourzwiller, les Coteaux, ou le nouveau Drouot) vont se développer.

Dans les années 1990, les dernières zones d'activités vont émerger, à l'ouest du territoire urbain. Le parc d'activités de la Mer Rouge, puis des Collines vont ainsi être aménagés, avec l'objectif de regrouper au sein de ces zones, des activités de même typologie, parfois complémentaires ou appartenant à un même secteur d'activités.

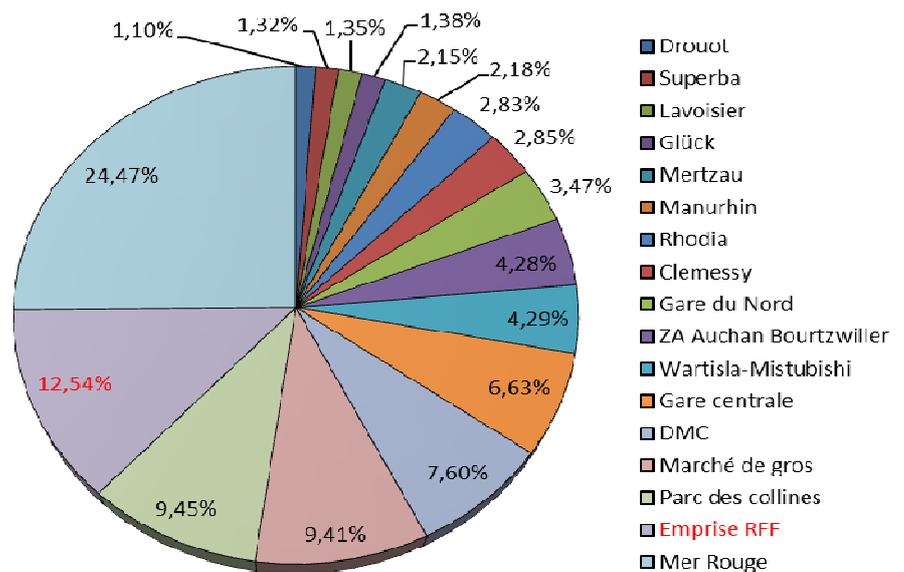
EVOLUTION DE LA VILLE DE LA FIN DU 19^{ème} SIECLE A NOS JOURS



6.2.2 La surface et l'occupation foncière des zones :

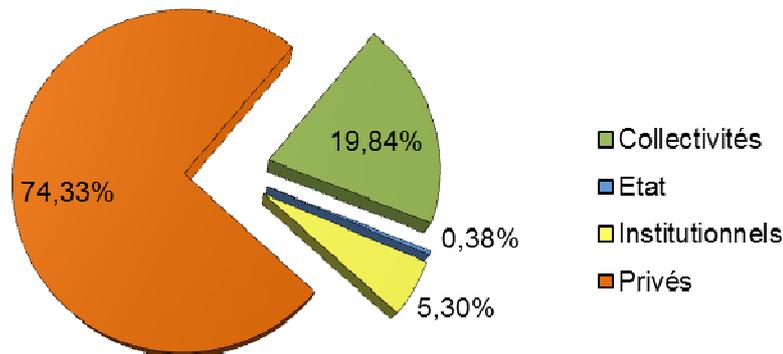
a) La répartition du foncier entre les zones :

La surface totale occupée par les zones d'activités mulhousiennes est de 362 hectares, répartie en 23 secteurs. Le parc d'activités de la Mer Rouge représente à lui seul près de 25% de cette surface. Le Parc des Collines, zone d'activités intercommunales et le secteur de la Gare du Nord, constituent également du foncier économique important à l'échelle de la ville, représentant respectivement 10% et 12,5% du foncier économique (pour la Gare du Nord, il n'a été tenu compte que du foncier accueillant effectivement des activités économiques, hors emprises ferroviaires).



Remarque : les zones dont les valeurs sont inférieures à 1% ne sont pas intégrées

b) La répartition entre les propriétaires :



Foncier - Répartition par classe de propriétaires

- Le foncier est très majoritairement détenu par des propriétaires privés ;
- Un investissement des collectivités et institutionnels sur le foncier à vocation économique (20% environ chacun).
- Les collectivités mulhousiennes et leurs partenaires (Ville de Mulhouse, m2A et Citivia) possèdent près de 20% du bâti d'activité. Une grande partie des zones d'activités mulhousiennes ont été créées dans le cadre des procédures de ZAC.
- Enfin, une partie du foncier et du bâti recensés appartiennent à des sites d'activités historiques, avec pour certains des projets de restructuration en cours d'étude : DMC, Village Industriel de la Fonderie, secteur Lavoisier, Marché de Gros, Rhodia, etc. Pour beaucoup des bâtiments présents sur ces anciens secteurs d'activités, une rénovation et/ou une restructuration importante sont nécessaires pour une réappropriation par de l'activité économique.

Sur Mulhouse, les surfaces vacantes sont ainsi estimées à 51 ha, répartis comme suit :

	Surfaces en friches (ha)	Surfaces renouvelables (ha)	Surfaces totales disponibles
Total	22,25	29,01	51,25
Part foncier classé en zone UX/UY	6,15%	8,01%	14,16%

Surfaces vacantes au sein des ZAE mulhousiennes

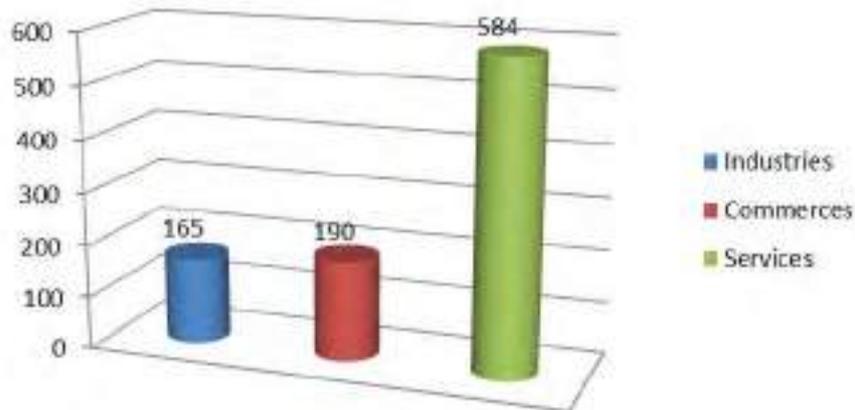
**Remarque : sont considérés comme « renouvelable », l'ensemble du bâti et du foncier ne nécessitant pas ou peu d'aménagements et d'investissements pour accueillir de l'activité. Sont également intégrés à cette catégorie, les sites pour lesquels les bâtiments sont conservés compte tenu de leur valeur patrimoniale : sites DMC et Village Industriel de la Fonderie.*

Ainsi, près de 15% du foncier dédié aux activités économiques est actuellement dans un état de vacance ou de friches, mais plus de la moitié des surfaces concernées sont rapidement mobilisables pour être réinvestis par des activités. Cette vacance concerne principalement d'anciens grands sites industriels : DMC, Village Industriel de la Fonderie, site de la société Solvay (ex.Rhodia), pour lesquels des projets de reconversion des bâtiments sont d'ores et déjà engagés.

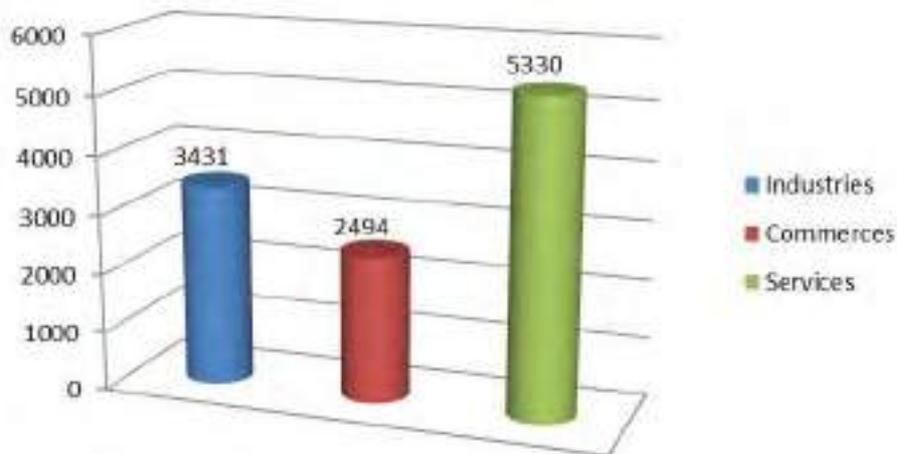
Les difficultés de reconversion demeurent sur les zones de taille restreinte, comme Lavoisier ou Elcowa, pour lesquelles les surfaces en friche peuvent représenter près de 50% de la zone. Le site « Rhodia », qui accueillait jusqu'en 2007 de l'industrie chimique, fait l'objet de travaux de dépollution par son propriétaire, pour un usage industriel.

6.2.3 Structuration de l'emploi

En 2011, 8948 entreprises actives, pour 47354 emplois, étaient recensés à Mulhouse (Insee 31/12/2011). Les ZAE mulhousiennes regroupaient 939 entreprises pour environ 11 255 emplois. Ces zones représentent ainsi 10,5 % des entreprises et 23,8% des emplois recensés à Mulhouse. Parallèlement, le rapport entre le nombre d'emplois et la surface des zones d'activités, établit le nombre d'emplois à l'hectare à 31. Ce chiffre, s'il peut apparaître faible, doit être relativisé par le fait qu'il intègre d'importantes surfaces non bâties, notamment les emprises de Réseau Ferré de France sur le site de la gare du Nord. Les graphiques suivants illustrent la répartition des entreprises et des emplois sur les différents secteurs d'activités.



Nombre d'entreprises dans les ZA selon le secteur d'activités



Nombre d'emplois dans les ZA selon le secteur d'activités

Le tertiaire, en particulier les entreprises liées aux services, est le secteur le plus représenté en nombre d'entreprises et en emplois. Le secteur industriel, s'il reste le moins représenté en nombre d'entreprises recensées, reste un pourvoyeur important d'emplois (en moyenne 20 emplois/entreprise), ceci grâce à la présence d'activités industrielles importantes à Mulhouse, comme Clemessy, Superba, Rector Lesage, MHI Equipment Alsace, DMC, etc.

De la même manière, le nombre moyen d'employés par entreprise est plus important pour le secteur des industries et de l'artisanat que pour les deux autres secteurs. Le nombre moyen d'employés y est deux fois plus important que dans les entreprises de services.

6.3 LE CONSTAT DU SCOT SUR L'ATTRACTIVITE DE MULHOUSE ET DE SON AGGLOMERATION

Dans le cadre de son diagnostic, le SCoT de la Région mulhousienne pose le constat suivant sur l'état de l'économie mulhousienne et de son agglomération.

D'une part, Mulhouse et sa grande couronne connaissent un rétablissement de leur situation économique. Entre 2010 et 2014, 403 établissements ont quitté Mulhouse et sa grande couronne pour un autre EPCI du Haut-Rhin, mais, dans le même temps, elles ont accueilli 405 en provenance d'un autre EPCI.

En matière de transferts d'établissements de production, Mulhouse et sa grande couronne perdent des établissements (8), ce qui est relativement logique, les entreprises de production ayant tendance à sortir des tissus urbains. Elles gagnent 6 établissements dans le secteur de la construction.

Dans le secteur du commerce, Mulhouse et sa grande couronne sont portées par les efforts réalisés pour attirer des commerces dans la ville centre.

Enfin Mulhouse et sa grande couronne gagnent 31 établissements, essentiellement dans les activités scientifiques et techniques et le domaine de la finance, assurance, immobilier. La question est de savoir si elles peuvent devenir un pôle identifié pour ce genre d'activités.

Autre constat dressé par le SCoT, Mulhouse et son agglomération n'apparaissent pas comme un «pôle» d'emplois en matière de prestations intellectuelles. Une attention doit être portée sur les services d'information car le territoire ne fixe pas suffisamment ses établissements : 17 ont quitté le territoire de Mulhouse et sa grande couronne pour un autre EPCI du Haut-Rhin. Néanmoins, compte tenu des arrivées, le solde est nul. Il s'agira de suivre l'évolution de ces activités pour savoir si les investissements importants orientés vers ces dernières (Km0, French Tech...) sont de nature à mieux fixer les établissements de services d'information sur le territoire.

Dans le domaine du transport et de la logistique, Mulhouse et sa grande couronne perdent des établissements, ce qui s'explique sans doute par une absence d'offre foncière. Il y a peu de foncier mobilisable à proximité de l'autoroute sur les communes de l'agglomération. Les établissements se reportent donc sur les Communautés du Centre du Haut-Rhin où une offre est disponible.

En conclusion, 2 mouvements principaux sont identifiés :

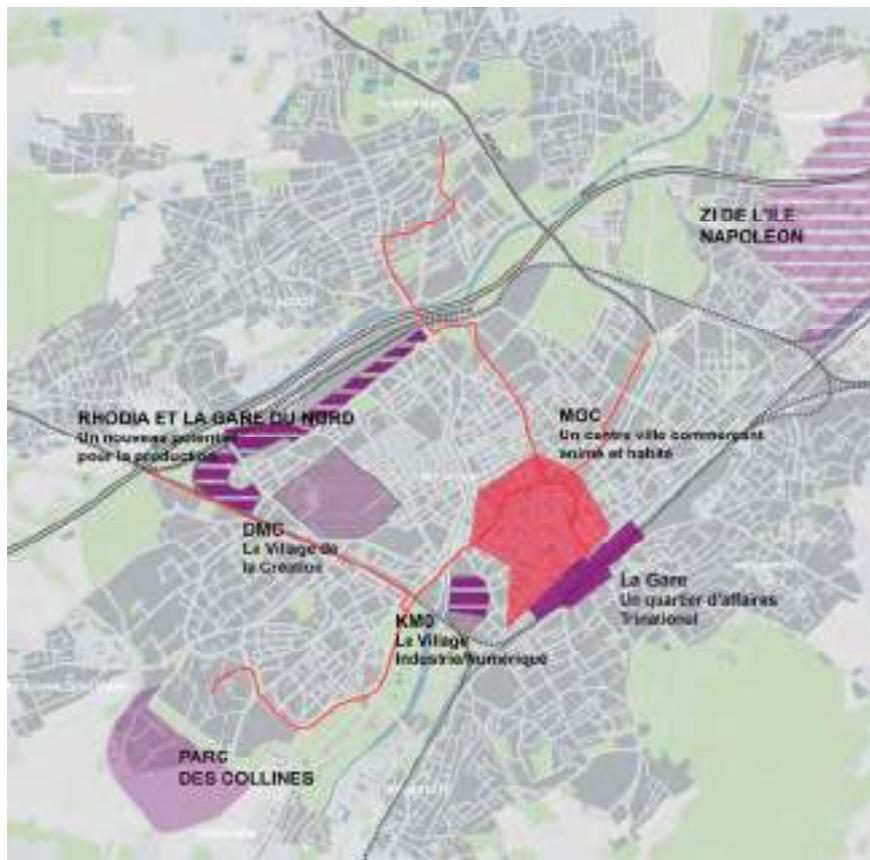
- La sortie des entreprises de production des tissus urbains les plus importants. En cause l'absence de foncier disponible, les coûts d'implantation dans les espaces urbains, l'évitement des nuisances et les pertes de temps liées à la circulation au sein de l'espace urbain.
- La concentration dans ces mêmes tissus urbains de certains services aux entreprises et notamment des activités scientifiques et techniques. Mulhouse et sa grande couronne ne sont pas pour l'heure spécialisées dans ces activités, mais leur offre tend à se renforcer. La constitution autour du Parc des collines d'un pôle assez important de conseil, d'ingénierie peut constituer un vecteur d'attractivité qui doit être renforcé.

→ Dans la cadre de la présente révision du PLU, l'enjeu portera sur la préservation du foncier économique existant, équipé et desservi par les grands axes routiers, pour répondre aux besoins des activités économiques.

Le renouvellement de certains sites mulhousiens existants, sera un scénario à travailler. En effet, une partie du bâti présent sur les sites économiques n'est pas adaptée aux besoins des entreprises. La problématique des locaux de seconde main est particulièrement prégnante. La réhabilitation de ce parc coûte souvent plus cher que de construire de nouveaux locaux. Ce renouvellement passe notamment par une stratégie publique volontariste. Il doit s'inscrire dans une logique de développement des friches industrielles mutables, en s'appuyant sur leur caractère patrimonial exceptionnel, et cela pour y installer des emplois diversifiés et en particulier, de type « métropolitains ».

6.4 RENFORCER ET DIVERSIFIER LA VOCATION ECONOMIQUE DE MULHOUSE, CŒUR D'AGGLOMERATION

Le développement économique du territoire mulhousien s'appuie sur un chapelet de sites à



vocations économiques affirmées, mais aussi différenciées les unes des autres de manière à permettre la vivification de l'ensemble du tissu économique, qu'il soit productif ou tertiaire.

Il est en effet indispensable, d'une part, de répondre aux enjeux de tertiarisation et de métropolisation de l'économie et, d'autre part, de répondre aux besoins des habitants des quartiers populaires en termes d'emplois et d'entrepreneuriat.

LEGENDE

	Mulhouse Grand Centre
	Pôle d'activités tertiaires
	Pôle d'activités innovantes
	Pôle d'activités industrielles / de production

Il convient dans cette perspective de conjuguer l'objectif de création d'emplois de qualification supérieure avec celui de moyenne intensité et de proximité.

Les sites Fonderie et Rhodia-Marché de gros ou Mer Rouge offrent des possibilités d'implantations d'activités industrielles, artisanales de production, de messagerie ou de logistique urbaine, créatrices d'emplois de cette nature. La préservation d'activités productives en milieu urbain, constitutive de la stratégie économique de la collectivité et cohérente avec sa sociologie, reste essentielle. En parallèle, le potentiel dans les domaines des services et de l'ESS reste encore à développer.

Sur le plan de l'entrepreneuriat, le constat peut être fait d'un véritable dynamisme des habitants des quartiers populaires dans le domaine de l'artisanat et du commerce. Ce dynamisme est soutenu par une organisation partenariale des structures d'appui à la création d'entreprise, pour la plupart réunies et coordonnées dans le même lieu appelé « le 48 ». Afin d'intensifier cette dynamique et d'accompagner le parcours immobilier des créateurs d'entreprises, un projet de création d'un hôtel d'entreprises locatif de type ateliers et bureaux est à programmer. Une offre en accession de petits bâtiments artisanaux est également nécessaire. Les sites Fonderie ou Rhodia sont à même d'en permettre la localisation.

Le croissant d'activités mulhousien court de la Gare Centrale jusqu'à la Gare du Nord, égrenant des fonctions et des vocations différentes tout au long de son parcours.

- **Le quartier d'affaires de la Gare**, se développe sur d'anciens sites ferroviaires dans le cadre d'une ZAC existante. 25 000 m² restent à construire sur la zone ouest.

L'ambition de ce quartier d'affaires est d'accueillir des fonctions tertiaires supérieures – 2 500



emplois attendus à terme, sur un site hyperconnecté, à 20 minutes en train de Bâle, à 5 minutes à pied du centre historique comme du quartier Fonderie.

Le programme global de construction de la ZAC s'élève à 57 000 m² de surface de plancher (SDP).

Début 2017, un peu plus de 27 000 m² étaient commercialisés ou sous option, soit près de 50% du programme. La commercialisation du secteur Est est ainsi

pratiquement terminée (+ de 80%) et le développement du secteur ouest devrait être lancé à court terme.

- **Le quartier Fonderie**, quartier universitaire et numérique, mais aussi Industriel et artisanal est destiné à être une véritable extension du centre-ville. Sa mutation est bien engagée avec l'implantation de l'Université, de la clinique du Diaconat et du village numérique KMØ. Le cœur de site industriel, avec un patrimoine bâti remarquable, est partiellement occupé.

Sur ce site, environ 36 000 m² de foncier appartenant à m2A sont disponibles, auxquels il faut ajouter 12 000 m² de terrains appartenant à des privés. Sa partie sud est développée dans le cadre d'une ZAC, avec 28 000 m² restant à construire. Un nouvel équipement de formation (la Maison de l'Industrie) est à l'étude.



Village industriel de la Fonderie

L'ambition du projet Fonderie est de prolonger le centre-ville, notamment via un écosystème

autour de l'enseignement supérieur, du numérique, avec un label French Tech et cela sans oublier l'industrie qui en reste le cœur actif ayant vocation à être développé (MEA). Les aménagements à produire sur le quartier dans le cadre du PNRU, et en particulier son volet destiné à l'habitat ancien, permettra d'assurer, d'une part, la continuité urbaine avec le centre historique et, d'autre part, la liaison avec le quartier d'affaires de la gare, passant par la coulée verte et bleue du canal.

Le traitement du quai des Pêcheurs, en bordure du site, et la réalisation d'une passerelle modes doux, dans le cadre du projet « Mulhouse Diagonales », permettra d'assurer un lien fort et efficace avec la station de tramway desservant le quartier, et ainsi de le connecter à DMC et de revivifier la vocation artisanale des berges de l'Il.

- **Le quartier DMC, quartier créatif et de l'économie** émergente, se développe sur un vaste territoire de 70 ha, dont le cœur de 15 ha est maîtrisé par m2A et CITIVIA.



Ce site propose un patrimoine bâti industriel d'une qualité exceptionnelle. Il est déjà en partie réinvesti sur les franges par des activités économiques, dont le reliquat de DMC activité textile, mais aussi Clemessy, un autre fleuron de l'industrie alsacienne.

Depuis 5 ans, une reconquête est réamorçée sur la partie centrale du site, grâce à des industries créatives. Le bâtiment 75 - MOTOCO issu d'une initiative franco-suisse née dans le cadre de l'IBA, dédié aux créateurs et à l'événementiel, en

témoigne. Il se complète aujourd'hui par l'émergence de projets variés - salle d'escalade, distribution alimentaire en circuits courts, logements en lofts, entreprise numérique – qui commencent à dessiner le visage d'un quartier multifonctionnel, largement dédié aux initiatives économiques, mais aussi sociales et culturelles, sous la forme notamment d'appels à projets. Le site fait l'objet d'un plan guide actualisé par le cabinet d'urbanisme Reichen et Robert et bénéficiera du label IBA Basel 2020, qui lui donne une visibilité transfrontalière.

L'ambition du projet DMC est d'accomplir la mutation de ce site majeur, de niveau européen, vers un vaste quartier créatif culturel, productif, de loisir, résidentiel, qui deviendra un lieu de destination à l'échelle des 3 frontières, au cœur d'un bassin de vie de 1 million d'habitants.

La Ville de Mulhouse et m2A portent également l'ambition du positionnement d'un équipement culturel (Centre des Arts de la Rue...) ou d'une structure de recherche scientifique majeure sur ce site exceptionnel ; une procédure de classement au titre du Patrimoine Mondial sera étudiée en accompagnement de cette stratégie.

DMC – Plan programme – Projets en cours



- **Le quartier Rhodia - Marché de Gros, dédié à l'industrie** ou aux activités de messagerie et de logistique urbaine, est issu d'un ancien site industriel et chimique d'une superficie de 10 ha, et de l'ex marché de gros. Tous deux sont proches de DMC et à proximité d'un échangeur autoroutier. Rhodia est de surcroît embranchable au chemin de fer. Il constitue une réserve foncière, en capacité d'accueillir un grand projet industriel au cœur de l'agglomération, dans une véritable logique de développement durable



Site industriel « Rhodia »

économique en consommation foncière. Sa maîtrise publique, sa viabilisation et son intégration dans les actions de promotion du territoire permettront d'accueillir un ou plusieurs projets créateurs d'emplois dans l'agglomération. La réflexion sur ses vocations intégrera la proximité d'une vaste emprise ferroviaire – la « gare du Nord », dont il faudra revivifier les activités ferroviaires ou vérifier le potentiel de mutation, à des fins également économiques.

La collectivité souhaite étudier le potentiel de développement économique de l'ensemble de cet espace, assurer sa maîtrise foncière, sa dépollution et son aménagement d'attente si nécessaire.

- **Les parcs d'activités des Collines ou de la Mer Rouge viennent compléter ce croissant d'activités Ouest.** Ils sont dédiés aux entreprises technologiques, tertiaires et industrielles non polluante. Ces deux sites disposent d'une bonne desserte autoroutière (autoroute A36, jonction A35 vers Paris, Lyon, Strasbourg, Suisse, Allemagne).

Regroupant respectivement 2800 et 2600 emplois, l'enjeu pour la Ville sera de conforter ces deux sites majeurs au sein de l'espace innovation de l'agglomération. Notamment pour le parc d'activités de la Mer Rouge, il s'agira de permettre la recomposition et le renouvellement de l'offre foncière, en mobilisant des leviers importants pour maintenir l'attractivité de la zone aux yeux des acteurs économiques. Il reste aujourd'hui du foncier à recomposer sur le secteur dit de « l'ancienne usine » qui, moyennant une restructuration des locaux et du foncier, permettra de développer une offre pour de l'artisanat.



Parc d'activités des Collines

→ **D'une manière générale, sur les sites d'activités structurants de la Ville (Gare, des Collines, de la Mer Rouge, VIF notamment), il conviendra, en particulier au regard de l'enjeu de préserver strictement la vocation des zones économiques, de préciser et limiter les destinations autorisées au sein de ces zones, afin de réserver le foncier disponible aux seules activités économiques et écarter toute difficulté d'interprétation du PLU.**

- **A ce réseau de zones d'activités structurées à l'échelle de l'agglomération, Mulhouse recense également sur son territoire des secteurs dédiés à de l'activité artisanale ou petite industrie, localisés dans le tissu urbain mixte.** Il s'agit principalement :

- De friches partielles ou complètes, avec du bâti vacant depuis un certain temps, qui n'a aucune chance de revenir sur le marché dans sa vocation initiale ou autre : Lavoisier (partielle), Match, Flandres, etc.
- Des sites de taille restreinte, qui correspondent soit à une entreprise en activité, soit à des bâtiments divisés en lots accueillant de l'artisanat : Melfor, Manurhin, Lavoisiers Est, Superba, Wärtsila, etc.

Ces activités se heurtent à un certain nombre de contraintes dans les tissus urbains constitués. La diversité des activités accueillies et leurs tailles variables, rendent difficile la compréhension de leurs besoins immobiliers et de localisation. L'absence de locaux adaptés pour l'accueil d'activités artisanales en milieu urbain entraîne des difficultés quant à leur maintien et à leur développement. Elles sont pourtant nécessaires au fonctionnement de la ville et de ses habitants, les artisans étant notamment en demande de proximité de leur clientèle potentielle.

Une meilleure représentation des activités artisanales dans les tissus constitués peut être recherchée à travers la préservation, voire la création de polarités artisanales porteuses d'une mixité fonctionnelle horizontale pour les activités émettrices de nuisances. Cet axe est posé comme un principe de base sur certains secteurs de projet.

- **Le secteur du Parc des Expositions, dédié à l'évènementiel**, constitue un outil important de l'attractivité pour Mulhouse et son agglomération. L'équipement a atteint aujourd'hui un taux d'exploitation proche de son maximum, qui ne lui permettra pas d'accueillir de nouvelles manifestations et de concurrencer les structures existantes sur le Grand Est. C'est pourquoi le Parc des Expositions porte des projets d'extension de ses bâtiments et la création d'un équipement hôtelier.

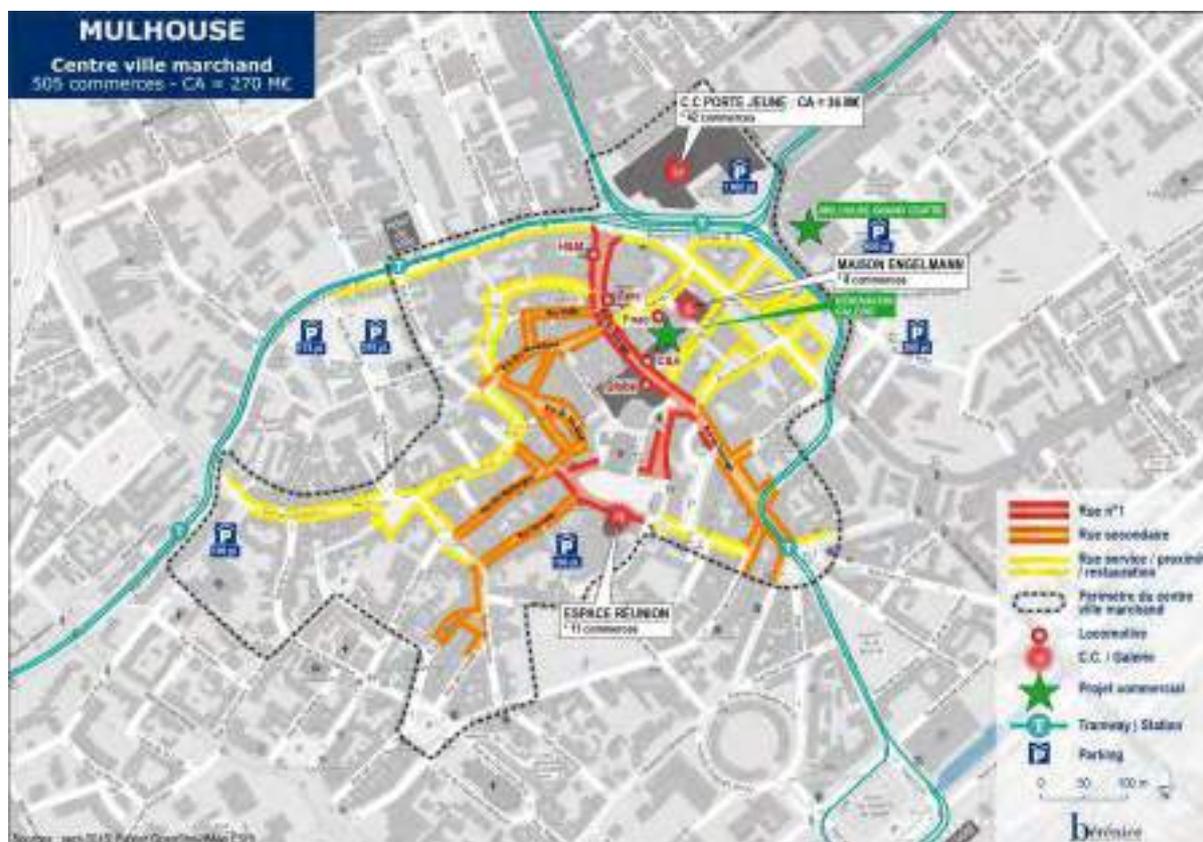
L'équipement constituera une nouvelle entrée de ville importante lors de la mise en service du nouvel échangeur de la Mertzau. Ce site connaîtra de fait une évolution urbaine conséquente qui nécessite d'être anticipée et organisée. Une étude de stratégie et de programmation du développement urbain et économique sera réalisée, accompagnant la nouvelle structuration du réseau viaire de l'agglomération sur ce secteur.

6.5 L'ACTIVITE COMMERCIALE MULHOUSIENNE

6.5.1 Le centre-commerçant.

L'hypercentre marchand (secteur délimité sur la carte ci-dessous) concentre l'essentiel du commerce de destination du centre-ville de Mulhouse, il compte 584 unités qui se répartissent de la façon suivante :

- Les rues marchandes en particulier le plateau piétonnier réunissent 471 unités.
- Les centres commerciaux de centre-ville au nombre trois totalisent 113 unités dont 42 Cour des Maréchaux, 50 Porte Jeune et 20 Galerie du Sauvage.



Le circuit marchand s'organise principalement autour de la rue du Sauvage et de la place de la Réunion, avec le développement d'axes secondaires marchands Cour des Maréchaux, mais aussi sur les rues Henriette et Boulangers.



L'offre en centre-ville se caractérise par une part importante des activités d'équipement de la personne (plus de 30% d'unités) ce qui en fait un lieu de destination commerciale à part entière. Pour autant le centre-ville dispose également aujourd'hui d'une offre alimentaire de qualité, de nombreux restaurants et services qui permettent de répondre aux besoins de proximité. Le phénomène de vacance commerciale a longtemps été stigmatisé en centre-ville de Mulhouse. Aujourd'hui, la vacance sur l'hypercentre s'élève à 10,4%.

Avec un taux de vacance à 10%, la dynamique marchande du cœur d'agglomération demeure fragile. Cependant, la mise en œuvre de l'opération Mulhouse Grand Centre a permis de renforcer l'attractivité commerciale du centre-ville. En 2018, le rythme constaté sur le centre-ville mulhousien est de 2 ouvertures pour 1 fermeture de commerce.

L'offre commerciale est totalement intégrée au tissu urbain elle se développe en rez-de-chaussée de bâtiments de logements, de bureaux. La présence d'équipements structurants (transports, administration, gare) renforce l'attractivité de l'hypercentre.

Le cœur d'agglomération dans son ensemble et en particulier le secteur marchand piétonnier est desservi par tous les modes de déplacements. Les 4 lignes de tramway (y compris tram-train) s'arrêtent devant le centre commercial Porte Jeune et desservent ainsi l'hypercentre marchand. Les projets Mulhouse Grand Centre et Quartier d'affaires de la Gare vont permettre de renforcer l'accessibilité transports en commun mais aussi automobile du cœur d'agglomération

Les pôles de proximité sont tous accessibles par tous les modes de déplacements, et disposent a minima d'une offre de transports en commun secondaire.



6.5.2 Les pôles de proximité sur Mulhouse

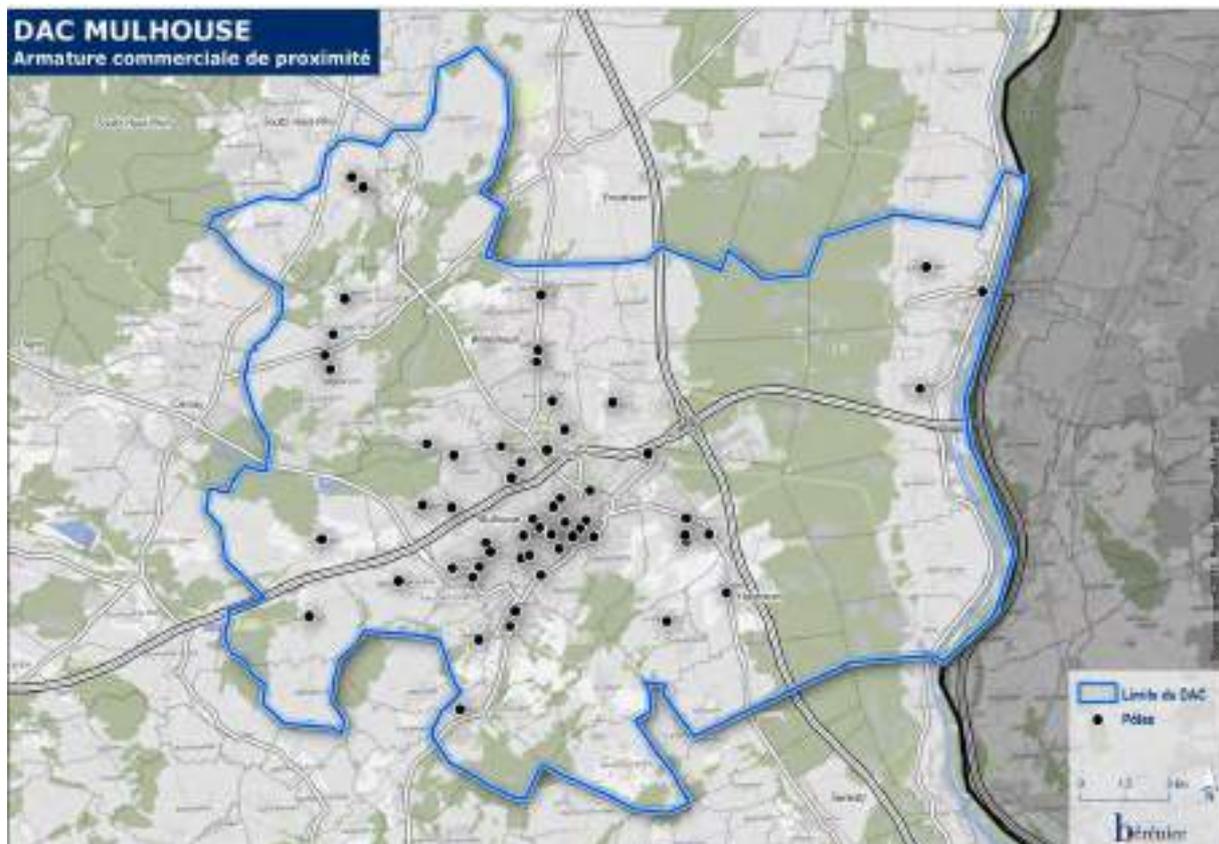
Les pôles de proximité sont des pôles commerciaux qui rayonnent à l'échelle communale ou de quartier.

Il existe 15 pôles de proximité identifiés sur la ville centre, de plus de 5 unités commerciales et artisanales.

L'offre de proximité se compose essentiellement d'activités alimentaires (supérette/supermarché, boulangerie, boucherie...), de services (agences bancaires/ assurances, poste, cordonnerie,...) et du secteur beauté-santé (coiffeur, pharmacie...).

Les pôles de centralités urbaines correspondent au centre-ville et centres de quartiers qui concentrent a minima 5 activités permettant de répondre aux besoins de proximité.

Les pôles de proximité sont tous insérés dans le tissu urbain et participent à l'émergence de centralités urbaines. Accessibles par tous les modes de déplacements (en particulier les modes doux), ils répondent aux besoins quotidiens des habitants.



Extrait du projet de SCoT arrêté de la Région Mulhousienne – diagnostic commercial

6.5.3 Des documents cadres porteurs de proximité géographique et de quotidienneté

Si le commerce est doté d'une triple fonction, consommation, production et urbanité, c'est cette dernière qu'entendent traduire les dernières évolutions législatives et réglementaires, en mettant en avant le rôle du SCoT dans la gestion et à la régulation du commerce.

A l'échelle d'un SCoT, c'est donc sa fonction urbaine qui est retenue. Cela implique une réflexion globale sur son insertion à l'échelle d'un territoire. Dans ce contexte, le SCoT devient alors le premier instrument réglementaire pour cadrer le développement de l'appareil commercial à l'échelle de l'agglomération mulhousienne.

La problématique « commerce » du PLU est donc à appréhender en fonction des objectifs et orientations fixés par le ScoT. Ce nouveau cadre stratégique pose les principes fondamentaux suivants :

- il vise à favoriser le maintien et le développement de commerces dans les pôles situés en centralité du territoire dans la mesure où ils permettent :
 - le maintien d’une offre commerciale diversifiée de proximité permettant de répondre aux besoins courants de la population tout en limitant les obligations de déplacement et les émissions de gaz à effet de serre,
 - la poursuite des objectifs d’aménagement du territoire en matière de consommation économe de l’espace et de préservation de l’environnement, des paysages et de l’architecture.

En conséquence, le ScoT prévoit que les commerces (y compris ceux qui, du fait de leur importance, sont susceptibles d’avoir un impact significatif sur l’aménagement du territoire et le développement durable) s’implantent de manière préférentielle dans les pôles situés au sein des centralités.

- Les pôles de grands commerces ont vocation à accueillir les commerces d’achats lourds, ou dont l’implantation est impossible en centralité, du fait de ses dimensions et de ses contraintes d’approvisionnement.

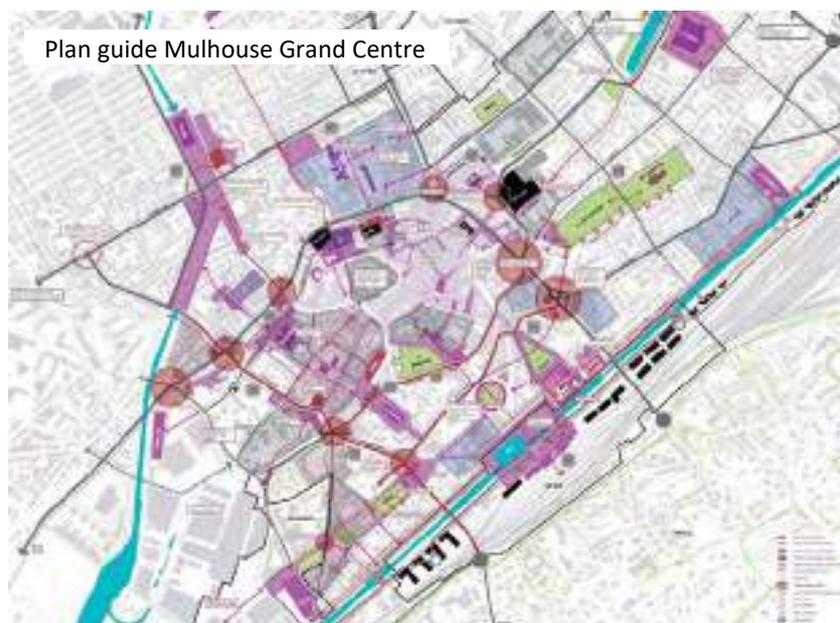
Toutefois, le développement de ces secteurs ne doit pas compromettre le développement, le dynamisme et la diversité commerciale des centralités.

6.5.4 Le projet Mulhouse Grand Centre

Suite à des Etats Généraux du Commerce ayant mis en évidence une perte d’attractivité du centre-ville mulhousien, la Ville a décidé d’initier en 2008, le projet Mulhouse Grand Centre, dans un contexte de forte concurrence des zones commerciales de la périphérie. Destiné à réunir les conditions d’un renforcement de l’attractivité du centre-ville, le projet s’est décliné autour de 4 thèmes principaux :

- le renforcement de l’attractivité résidentielle, grâce au développement de logements haut de gamme ;
- le stationnement et l’accessibilité au centre-ville ;
- la valorisation des espaces publics ;
- le développement et la diversification de l’offre commerciale.

L’ambition a été d’agir sur ces 4 leviers de façon simultanée et dans un délai bref (2010-2015), afin de donner l’impulsion suffisante pour modifier l’image du centre-ville mulhousien et inverser la tendance.



Pour ce faire, la Ville a consacré un budget de 30 million d'€ sur la période, en partie consacré au financement d'une concession d'aménagement pour le volet opérationnel du projet.

En cinq ans, la Ville a ainsi réaménagé plus de 2 km de trottoirs, reconfiguré 2 places, revisité un square, créé un parcours touristique de 3,8 km, participé à la rénovation de plus de 170 façades. Dans le cadre de la concession d'aménagement, une galerie gourmande a été créée et 45 logements haut de gamme ont été aménagés. La politique du stationnement a été revue pour encourager le stationnement dans les parkings en ouvrage et faciliter leur accessibilité.



L'ensemble de ces interventions a permis de créer le cadre favorable à une reprise de l'activité. L'intervention d'un manager du commerce est venue compléter efficacement ce dispositif.

L'ensemble de ces actions aura permis de modifier de façon très visible l'image du centre-ville mulhousien, qui retrouve ainsi son attractivité commerciale, comme en témoignent les nombreuses ouvertures d'enseignes. En avril 2018, on dénombre 446 ouvertures et signatures c/241 fermetures depuis janvier 2011, soit 2 ouvertures pour 1 fermeture. Sur la même période, la vacance a baissé de 44%.

Si l'embellie commerciale est avérée et se confirme en dépit d'un contexte économique général défavorable, les effets du projet Mulhouse Grand Centre restent à confirmer en ce qui concerne l'attractivité résidentielle.

Les logements haut de gamme aménagés dans le cadre du projet ont certes trouvé preneur, mais son impact sur l'initiative privée n'a pas encore pu être apprécié. Mulhouse intéresse, c'est un fait. Plusieurs îlots du centre-ville ou à proximité immédiate, sont aujourd'hui concernés par des opérations de logements moyen et haut de gamme, les réflexions sont en cours, mais seul le projet de la Tour l'Alma Leggo est confirmée à ce jour. Il importe que les marques d'intérêt se concrétisent.



7.1. LE RESEAU STRUCTURANT

7.1.1 Un réseau routier bien structuré.

Le territoire de Mulhouse est traversé par des axes de communication majeurs, qui lui permettent des liaisons à l'échelle européenne.

Ce réseau dense et développé relie Mulhouse à toutes les grandes métropoles européennes :

- L'autoroute A 36, avec 217 kilomètres concédés entre le sud de l'Alsace (Mulhouse) et la région dijonnaise (Beaune) et un Trafic Moyen Journalier de 88000 véhicules (2017) au niveau de Mulhouse ;
- L'autoroute A35 est une autoroute non concédée reliant le Nord de l'Alsace au Sud-Alsace. Elle prend naissance à la frontière allemande, à hauteur du Palatinat, à Lauterbourg, puis dessert la direction de Paris par l'A4, puis Strasbourg, Sélestat, Colmar, Mulhouse (connexion avec l'A36 Beaune-Mülheim échangeur de Sausheim) et enfin Saint-Louis où elle se connecte à l'autoroute suisse A3 à hauteur de Bâle.

A l'échelle de l'agglomération mulhousienne et de Mulhouse, les flux de circulation sont organisés en réseau de voies orthogonales. L'A36, dans sa traversée urbaine, assure ainsi une fonction de rocade autoroutière connectée au réseau secondaire par une succession d'échangeurs. Deux voies rapides en provenance du Nord viennent s'y connecter : la RN66 et la RD430. Ce réseau est complété par d'autres axes secondaires qui arrivent du Nord ou du Sud perpendiculaire à l'A36 : la RD68, RD20 (Rue du Thann), RD429 (rue de Soultz), RD66 (avenue de Colmar), RD20 (rue de Kingersheim), RD422, RD201.

Le prolongement de ces axes innerve la ville sur un axe Nord/Sud, et ils sont complétés dans la trame viaire urbaine par des axes parallèles à l'A36 assurant les liaisons inter-quartiers : la rue de la Mertzau, rue Josué Hofer, rue Vauban, avenue Aristide Briand, avenue Robert Schuman, allée Nathan Katz, rue de l'île Napoléon, voie Sud.

La Voie Sud, boulevard à caractère urbain (2x1 voie limité à 50 km/h) constitue l'un des tronçons des voies d'évitement du centre-ville de Mulhouse. Elle a été définitivement achevée et ouverte à la circulation en juin 2018. Elle prend son origine au Pont de la Fonderie et aboutit au Pont de la Hardt. Elle facilite les accès aux grands équipements, en particulier à la Gare, et elle constitue un contournement par le Sud de la ville pour les usagers de l'axe Est-Ouest (Brunstatt-Riedisheim).

La partie constituée par le tunnel sous la gare (portion de 350m) permet quant à elle l'apaisement de l'Avenue du Général Leclerc tout en permettant de restaurer la continuité centre-ville / gare pour les mobilités douces.

Le réaménagement de l'échangeur de la Mertzau devrait constituer un des principaux chantiers routiers à engager sur Mulhouse. Un projet de carrefour à feux devrait être aménagé, afin de permettre un meilleur écoulement des flux ainsi qu'une meilleure desserte à l'autoroute du Parc des expositions.

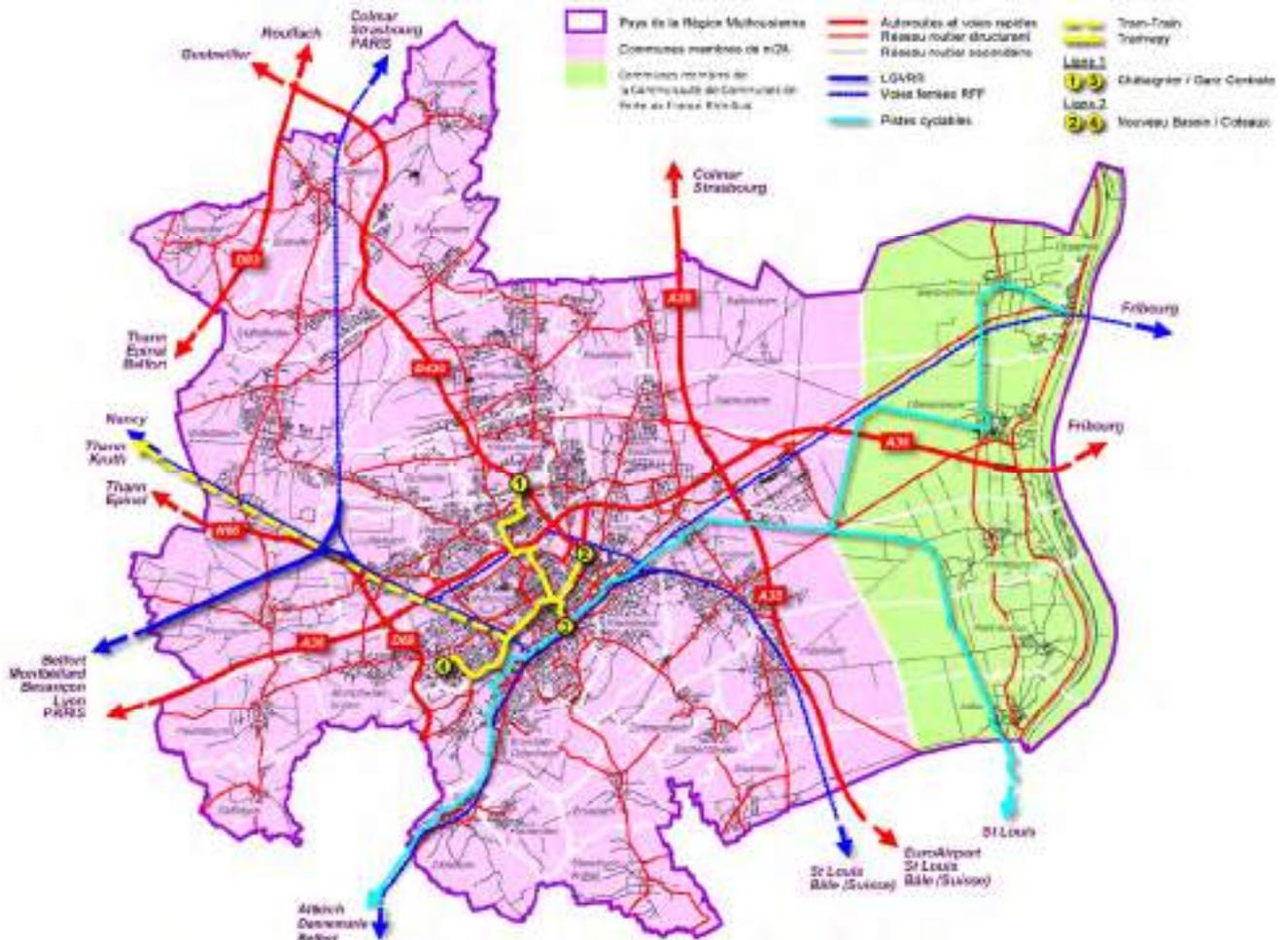
7.1.2 Un réseau ferroviaire conjuguant trois axes importants : Italie-Suisse-Belgique, Paris-Bâle, Allemagne-Méditerranée.

La gare de Mulhouse est un pôle ferroviaire important, avec plus de 5 millions de voyageurs en 2015. Véritable **hub ferroviaire**, elle propose des offres TER périurbaines cadencées :

- Strasbourg/ Mulhouse/Bâle (90 TER quotidiens dans chaque sens),
- Mulhouse/Kruth-Thann (28 TER (Kruth via Thann) et 64 Tram-Train quotidiens (terminus Thann)), Mulhouse/Belfort (40 TER quotidiens)
- Mulhouse/Mülheim (14 TER quotidiens, auquel s'ajoute 1 aller/retour jusqu'à Freiburg).

La desserte est toutefois limitée à 7 allers / retours quotidiens vers l'Allemagne. Les relations vers Bâle sont très développées, mais ont leur terminus dans la gare SNCF de Bâle, où les correspondances avec le réseau suisse sont malcommodes. A l'opposé, l'offre de proximité type RER est complétée par la desserte TER 200 qui permet de rejoindre Bâle en 23 minutes et Strasbourg en 50 minutes.

Mulhouse dispose de la ligne TGV Rhin Rhône permettant de rejoindre Paris en 2h40 et Lyon en 2h45. Mais, elle n'est plus desservie par le TGV Est, alors que cette liaison serait plus performante en temps et permettrait d'inscrire l'agglomération dans le réseau de villes du Grand Est.



Source : Ville de Mulhouse - SIG

7.1.3 L'EuroAirport

Avec ses 7,9 millions de passagers en 2017, il est le premier aéroport régional d'Europe, le cinquième aéroport de province de France et le deuxième en France pour le fret.

Il est desservi à l'heure actuelle par la route et par des navettes régulières d'autocars depuis Bâle, Mulhouse, Strasbourg, Zurich et Fribourg. Compte tenu du développement du trafic aérien et de l'EuroAirport en particulier, mais également des projets d'aménagement de zones d'activités dans ce secteur, la desserte de l'aéroport par un transport en commun performant est essentielle. A ce titre, un raccordement ferroviaire de 7 km va être mis en place dans le but de desservir l'Euroairport par la ligne TER Strasbourg/Bâle. Le début des travaux est prévu pour 2020. Ce raccordement ferroviaire devrait permettre dans les 10 ans, une connexion directe entre Mulhouse et son aéroport, renforçant ainsi la vitalité de son quartier d'affaires de la Gare.

➔ **Excellamment connectée à l'échelle internationale, desservie par le TGV Rhin-Rhône, Mulhouse et l'agglomération mulhousienne souffrent de deux points faibles qui doivent trouver réponse dans une stratégie de redynamisation globale : une connexion avec l'Allemagne digne de ce nom et une indispensable mise en synergie des projets de développement urbain avec le réseau de transports collectifs.**

7.1.4 Les ports de Mulhouse-Rhin

Les ports de Mulhouse-Rhin sont un ensemble portuaire composé de trois sites (Ottmarsheim, Ile-Napoléon et Huningue).

Ils sont gérés par la Chambre de Commerce et d'Industrie Sud-Alsace Mulhouse. Cet ensemble portuaire est en 2017, le troisième port fluvial de France avec plus de 8,5 millions de tonnes de fret. On y trouve le plus grand portique fluvial à conteneurs français. Les trois ports sont reliés directement aux plus grands ports maritimes européens de la Mer du Nord ; Anvers, Rotterdam et Zeebrugge.

Le canal Rhin-Rhône, qui traverse la Ville de Mulhouse, devait faire l'objet d'une mise à grand gabarit, pour établir une liaison de 229 km entre Mulhouse (Haut-Rhin) et la Saône et à travers cela, assurer le développement d'un axe structurant européen reliant le Nord et le Sud de l'Europe. En 1997, l'Etat a abandonné ce projet. Les procédures d'acquisition foncière ont ainsi été suspendues et la déclaration d'utilité publique a été abrogée par un décret du 1er novembre 1997.

➔ **Le SCOT de la Région Mulhousienne prévoit que les PLU(i) préservent la possibilité, à long terme, de passer le canal du Rhône au Rhin à grand gabarit.**

Pour cela, les PLU(i) interdisent, dans une bande située en rive gauche du canal en amont de l'écluse du Hasenrain à Mulhouse, l'urbanisation hors enveloppe urbanisée « temps zéro » (cf. définition orientation 2.4.2).

Entre l'écluse du Hasenrain à Mulhouse et le pont du contournement du centre de Brunstatt, cette bande est d'une largeur de 40 m, comptée à partir de l'axe central de la voie d'eau. Les aménagements ou petites constructions favorables à la constitution d'une coulée verte ainsi que les infrastructures et ouvrages techniques nécessaires à la navigation fluviale sont toutefois autorisés.

7.2. LA MOBILITE DES HABITANTS.

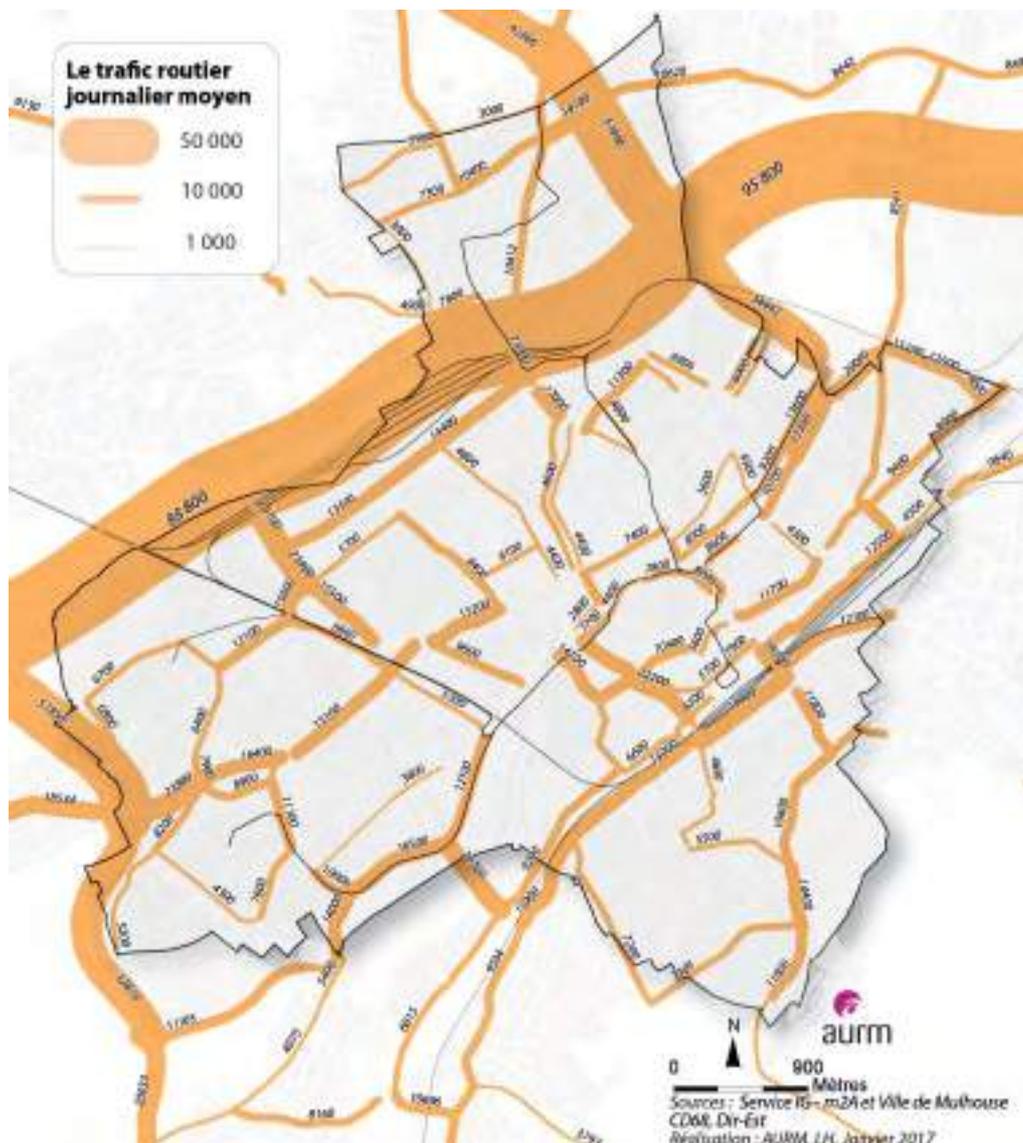
7.2.1 Les déplacements automobiles.

La voiture est au 1^{er} rang des moyens de transport et elle est toujours en progression constante. En 2014, près des trois quarts des ménages (68%) ont un véhicule particulier et 17% d'entre eux en possèdent même deux.

Les raisons de se déplacer sont diverses : travail, achats-services, études, loisirs... En matière de déplacements professionnels, 60% des actifs mulhousiens utilisent la voiture. Une situation différente selon :

- Que l'actif travaille sur la ville même. Dans ce cas, ils ne sont plus que 49% à utiliser la voiture. Le reste se déplace soit à pied (16,6%) soit par les transports en commun (17,3%).
- Que l'actif travaille hors de la commune et dans ce cas, ils sont 75% à utiliser leur voiture (à peine 1% marche à pied et environ 13% prennent les transports en commun).

Les plus gros flux routiers se localisent sur l'autoroute A36, la RD 430 (en direction du Kaligone) et la RD68 (Parc des Collines). Avec plus de 88 000 voitures par jour sur l'autoroute, cet axe traversant Mulhouse au nord est le plus emprunté. Le trafic y est constant. Les accès aux zones d'activités enregistrent également de forte circulation.



L'avenue d'Altkirch, l'avenue R. Schuman par le Nouveau Bassin, la rue de Belfort et la rue de Thann constituent des axes d'entrées majeurs sur ville. La mise en service récente de la Voie Sud ne permet pas de dresser un bilan de la répartition des flux sur le secteur de la Gare. Néanmoins, elle laisse présager une réduction de la circulation sur certains axes importants de la ville (boulevard Wallach, avenue du général Leclerc, pont d'Altkirch, pont de Riedisheim). L'aménagement de l'échangeur de la Mertzau devrait également avoir des conséquences sur le trafic routier, notamment au niveau des entrées de ville (Thann, Schuman). En limite du centre-ville, le trafic routier reste important, notamment sur les sections Jacques Preiss/ Porte du Miroir.

Les **transports collectifs demeurent peu concurrentiels** par rapport à la voiture. L'agglomération mulhousienne possède un réseau routier bien développé, qui permet d'assurer de bonnes liaisons entre les différents pôles. A l'exception d'un trafic dense sur l'A36 aux heures de pointe autour de Mulhouse, le trafic s'écoule relativement bien. Cependant les prévisions du réseau de transport en commun structurant (tram et bus à haute fréquence) à l'horizon 2030, permettraient d'offrir une couverture excellente du territoire de la ville (96% des habitants couverts) mais aussi de l'agglomération (59% des habitants couverts contre 51% en 2014).

Une faible multi-modalité entre les différents modes de déplacement. Malgré la réalisation de parkings relais aux portes du centre-ville, les comportements ont encore du mal à évoluer et trop peu sont ceux qui déposent leur véhicule sur ces parkings pour utiliser les transports en commun. L'offre de stationnement en centre-ville, développée et avantageuse, est pointée comme un des principaux freins à cette pratique.

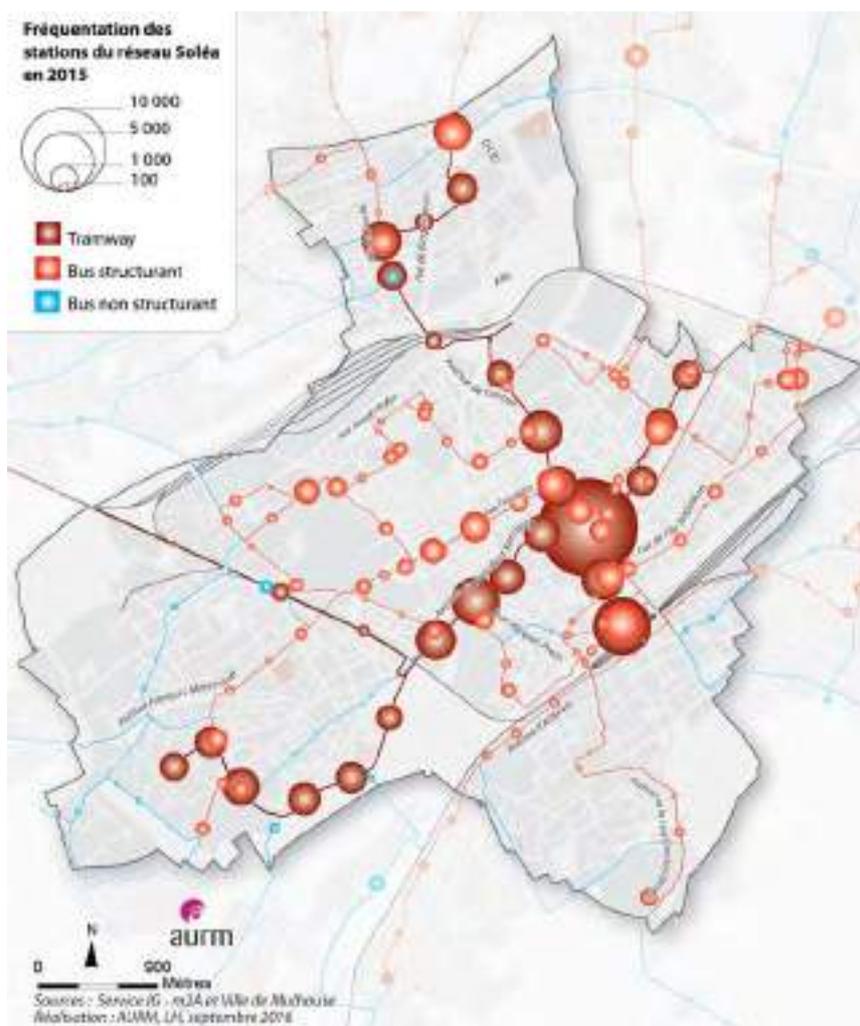
7.2.2 Les déplacements en transports collectifs.

Le transport collectif mulhousien se caractérise par une offre diversifiée :

- Un réseau de bus constitué par les lignes de bus urbains et suburbains, soit 25 lignes de bus qui desservent Mulhouse et 33 communes de son agglomération.
- Le Tram, mis en service en mai 2006, composé de 3 lignes de tramway qui desservent le territoire communal selon un axe Nord/Sud pour la 1ère ligne (Bourzwiller-Gare Centrale), Est/Ouest pour la 2ème ligne (Coteaux-Nouveau Bassin) et vers le Nord-Ouest et Lutterbach pour la 3ème.
- A cela s'ajoute une ligne de Tram-Train (le premier de France à avoir été mis en service) permettant de relier la gare de Mulhouse à Thann par le centre-ville de Mulhouse. Ce projet a été porté par la Région Grand Est en collaboration avec Réseau Ferré de France, la SNCF, Soléa et le Département du Haut-Rhin.
- Un service de transport à la demande opéré par Filéa.
- 1 navette gratuite circulant au centre-ville. Flexible, elle permet de monter ou descendre à n'importe quel moment. Son itinéraire fait le lien entre le parking Buffon et le centre-ville.



Les transports collectifs restent le 2^{ème} moyen de déplacement le plus utilisé par les Mulhousiens, malgré tout encore loin derrière la voiture.



La fréquentation du réseau est forte sur les troncs communs des lignes de tramway, de la gare centrale à Daguerre en passant par Porte Jeune. Bourtzwiller est une connexion importante entre les communes au nord de Mulhouse et le centre de la ville. Les stations tramway de Bourtzwiller enregistrent des fréquentations importantes, notamment celles de Rattachement et Châtaigner. Depuis septembre 2013, la ligne 4 permet aux habitants de Kingersheim et Wittenheim d'accéder rapidement à la ligne 1 du tramway. L'avenue Aristide Briand constitue également un axe fort. La ligne 16 est efficace avec un nombre de voyages par kilomètre élevé.

➔ **L'extension des lignes du réseau urbain du Tram, prévue pour desservir 5 communes à l'horizon 2011, est aujourd'hui suspendue en raison de contraintes budgétaires. Toutefois, le principe de la prolongation du Tram restera inscrit dans le futur PLU de la Ville. Les études urbaines menées sur certains secteurs de la ville (Drouot et Coteaux notamment), sont l'occasion de réinterroger la pertinence des tracés proposés pour l'extension des lignes. Des adaptations sont ainsi esquissées pour améliorer la qualité d'une desserte future.**

L'accessibilité des transports en collectifs aux personnes handicapées ou à mobilité réduite a été également rendue possible soit par le biais d'aménagements de l'espace public qui facilitent l'accès du tramway, soit par la mise en place d'un service de transport spécialisé « Domibus ». Ce dernier permet de se déplacer sur les 33 communes du SITRAM.

A ce jour :

- L'intégralité des lignes de Tram Tram-Bus et Tram-Train sont totalement accessibles
- 8 lignes de bus sont totalement accessibles (par les aménagements des trottoirs et arrêts et par le matériel roulant)
- Pour les personnes malvoyantes ou malentendantes, des bandes rugueuses au sol et des dispositifs d'annonces sonores ont été installés aux passages pour piétons sur tout le parcours du tramway. Aux stations, des bandes d'éveil de vigilance ont été posées le long des quais avec des repères d'entrée dans les rames.

- Les aménagements intérieurs du tram ont également été conçus pour en faciliter l'usage pour ces personnes : annonces d'informations visuelles et sonores, lisibilité des panneaux indiquant la destination sur les côtés des rames, bandes rugueuses au sol permettant de se diriger vers les valideuses de tickets...



Une complémentarité entre les transports en commun et la voiture est à développer. La voiture, principale concurrente des transports en commun, peut cependant permettre de rassembler un plus grand nombre d'usagers dans ces transports collectifs. Pour y parvenir, il s'agirait notamment d'élargir leurs rayons d'action grâce aux parcs relais. Actuellement, il existe deux parcs relais, situés aux entrées de ville « Nouveau Bassin » depuis le Nord et « Université » depuis le Sud.

➔ **Pour favoriser ce passage d'un mode de transport à un autre, et tout particulièrement l'usage des transports collectifs, le SCoT prévoit la création d'un certain nombre de parkings relais (P+R) sur le territoire mulhousien :**

- à l'Ouest et au Nord de l'agglomération pour faciliter l'accès au centre-ville en transports publics (secteur parc des expositions/Mertzau) directement accessible depuis la 2x2 voies,
- dans le secteur de la Wanne (Mulhouse/Riedisheim), dans l'hypothèse d'une prolongation du Tram,
- dans le secteur Mer Rouge/Cora Dornach pour permettre le rabattement automobile du piémont des Vosges depuis l'A36 et de la vallée de la Doller, dans l'hypothèse d'une prolongation du Tram,
- dans le secteur de l'hôpital Emile Muller et du parc zoologique,
- dans le secteur Rattachement (Bourtzwiller).

7.2.3 Les déplacements piétons et à deux roues.

L'essor des modes de déplacement « doux », c'est-à-dire à pied ou à vélo, est un objectif important que s'est fixé la Ville et relayé en cela par la communauté d'agglomération. L'enjeu est ici d'accroître la part de ce type de déplacements pour des raisons environnementales et de santé publique, en développant tout particulièrement des infrastructures permettant les déplacements dans de bonnes conditions de sécurité et de confort.

m2A s'est dotée d'un schéma directeur cyclable, ainsi que d'un Plan Vélo sur la période 2016-2020, cadres de référence assurant la cohérence des aménagements d'itinéraires sur l'ensemble de son territoire.

Au niveau des équipements, ces derniers sont relativement développés, Mulhouse possédant aujourd'hui un réseau de 46 km de voies cyclables, auquel s'ajoutent 40 km de voies classées en "Zone 30 " et 3 km de rues piétonnes.

Des services sont également proposés aux cyclistes, comme que la mise en place de 3 parcs de stationnement à vélo vidéo-surveillés, d'abri



Cheminement piétonnier au Parc des Collines

sécurisés et couverts aux abords des gares notamment, etc... Une association (Médiacycle) propose la location et le gardiennage de vélo, qu'elle complète avec des activités de médiation et de formation.

La collectivité entend multiplier les actions concrètes pour inciter les usagers à utiliser le vélo pour leurs déplacements. Ainsi 40 stations de location en libre-service « Vélocité », sont opérationnelles depuis l'automne 2007. Ce réseau propose un parc de 240 vélos fonctionnels dont la fréquentation se développe continuellement (+66% entre 2010 et 2016).

Malgré des conditions de mieux en mieux adaptées à la pratique du vélo, ce dernier demeure encore trop peu utilisé. Ce sont les moins de 18 ans, à savoir les scolaires et étudiants, qui se déplacent le plus souvent à pied et à vélo. Pour les actifs, ces modes de déplacements ne font pas encore partie des habitudes. La sécurité des déplacements, particulièrement en ce qui concerne les enfants, ainsi que le manque d'aménagements sur les axes importants et hors du centre-ville sont les arguments les plus avancés pour justifier la faible utilisation du vélo par les usagers mulhousiens.

Les itinéraires Eurovélo 5 et 6 traversent la ville, et ont favorisé l'obtention du label « Ville vélotouristique » (décerné par la Fédération Française de Cyclotourisme aux collectivités qui offrent aux cyclistes un niveau élevé de service et d'équipement) en 2012. En 2015 le label est étendu de la ville à toute l'agglomération et ses 365 km de voies cyclables devenant ainsi « Ville et Territoire Vélotouristiques ».

Le cyclotourisme apparaît ainsi comme un levier du développement du tourisme à Mulhouse. Une politique d'accueil des cyclotouristes est en place et propose un guide pratique, des cartes des itinéraires à l'échelle de la ville et de l'agglomération, ainsi que des circuits découverte.

➔ **Pour l'avenir, les politiques à mettre en œuvre doivent pallier le manque de stationnements spécifiques pour les vélos à domicile et à destination, augmenter et améliorer encore les itinéraires cyclables. Il s'agira également de favoriser la continuité des itinéraires en sites propres, à partir des espaces urbanisés en direction des espaces naturels ainsi que des communes de la 1ère et 2ème couronne.**

⇒ **Un plan pour donner un nouvel élan au vélo à Mulhouse**

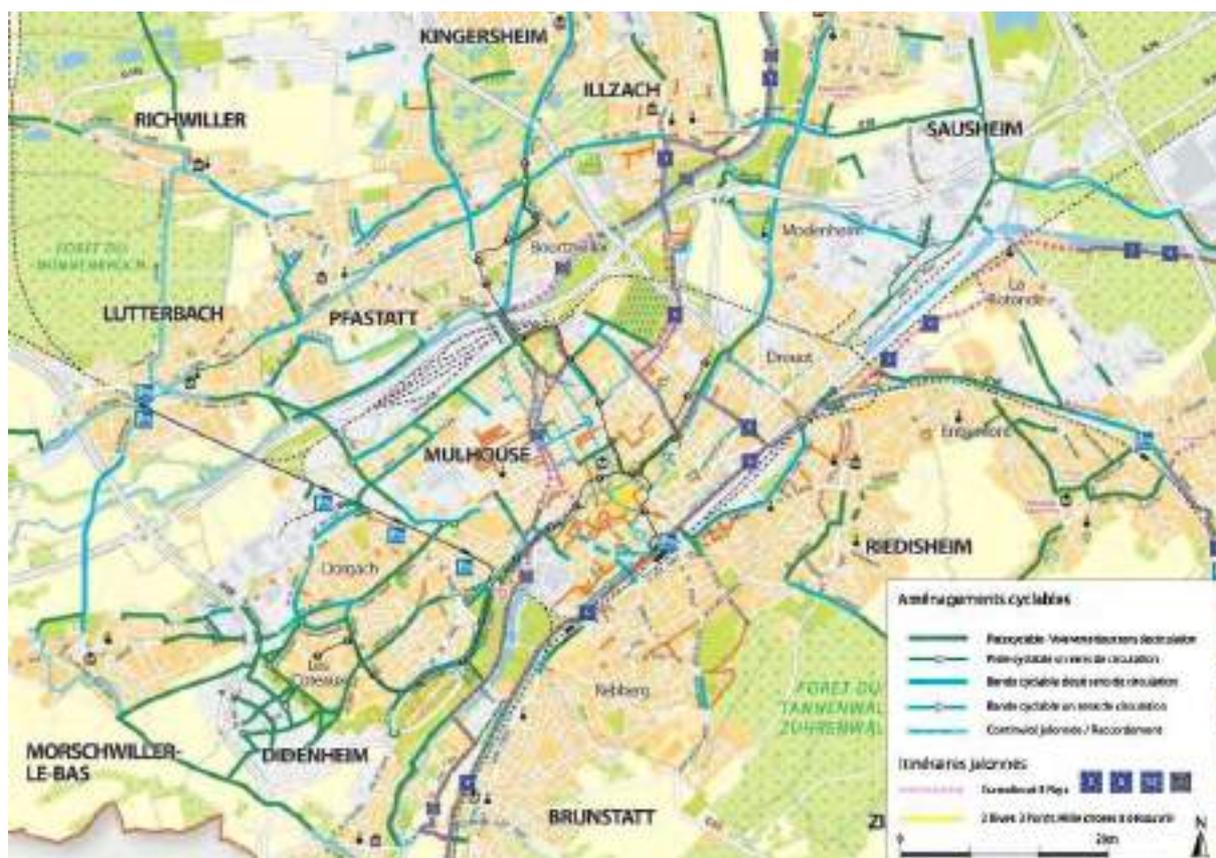
La Ville de Mulhouse a élaboré « un plan vélo », afin de définir une stratégie visant à développer la pratique de ce mode de déplacement à Mulhouse.

Ce plan d'actions s'inscrit dans les objectifs du plan climat territorial de l'agglomération et du plan de déplacements urbains. Il constitue par ailleurs un volet du plan stratégique et opérationnel de la transition énergétique dont l'agglomération s'est dotée fin 2015.

Etablies au terme d'une large concertation avec les Mulhousiens, 5 axes prioritaires ont été définis :

- Rendre les aménagements cyclables plus lisibles, continus et sécurisés,
- Cibler le public jeune,
- Proposer de nouveaux services autour du vélo,
- Lutter contre le vol de vélos,
- Développer la communication.

Si Mulhouse compte de nombreux aménagements cyclables la concertation auprès du public a fait apparaître clairement qu'un usage plus généralisé du vélo est conditionné par une amélioration conséquente de ce réseau en terme notamment de résorption des discontinuités mais aussi de nature des aménagements qui seront réalisés.



Trois grands principes sont ainsi retenus pour les interventions de la collectivité en matière de réalisation des aménagements cyclables sur Mulhouse :

- Veiller à la continuité des aménagements sur de longs itinéraires. Il s’agit de compléter les tronçons manquants mais aussi de mieux traiter les jonctions entre aménagements existants notamment au niveau des carrefours par différents moyens (marquages, signalisation etc.)
- Privilégier dès que c’est possible, les sites propres séparés physiquement des voies de circulation (pistes cyclables, bandes cyclables surélevées, voies vertes, etc.) en particulier sur les voies primaires de l’agglomération.
- Assurer la lisibilité des itinéraires par du marquage au sol et du jalonnement adapté.

L’armature cyclable

Afin de répondre au besoin exprimé par les Mulhousiens de disposer d’itinéraires cyclables continus permettant d’irriguer au mieux la ville et notamment le centre-ville, 11 itinéraires à aménager prioritairement ont été identifiés. Ces itinéraires, figurant au schéma directeur cyclable de l’agglomération, sont pour la plupart déjà aménagés sur une grande partie de leur parcours. Ils desservent l’essentiel des grands équipements de la Ville. Cependant ils comportent encore d’importantes discontinuités et souffrent souvent d’un manque de lisibilité. L’armature cyclable ainsi identifiée est composée de :

- 8 pénétrantes permettant de relier les communes de 1ère couronne au centre de Mulhouse,
- 2 rings autour des parties denses et de l’hyper centre,
- 1 radiale : un axe de mobilités douces le long de l’eau entre la plaine de l’Ill et la Doller (il s’agit de l’axe prioritaire Infrastructure Douce et Naturelle).

Sur cette armature sur laquelle se portent en priorité les efforts de la collectivité il convient :

- d’améliorer la continuité des itinéraires en débutant par un diagnostic par axe des discontinuités et des actions correctives à mener, y compris sur le marquage et la signalétique,
- de prendre en compte les aménagements cyclables dès les études urbaines,

- d'orienter les projets d'aménagement de la voirie, y compris les opérations de maintenance de la chaussée.



6 projets d'infrastructures cyclables forts ont été identifiés (points noirs, liaisons manquantes etc.) ou pressentis comme exemplaires pour assurer la continuité des itinéraires cyclables de cette armature.

1. Rue des Bonnes Gens : réalisation d'une piste cyclable en réduisant de 4 à 3 le nombre de voies de circulation sur l'un des principaux axes routiers menant au centre-ville.
2. Rue des Tanneurs / rue du Couvent : sécurisation du double sens cyclable.
3. Gare centrale / Centre-ville : deux itinéraires à partir de la gare, avec un maximum de sites propres. L'un via la rue Foch et la place de la République, l'autre via le pont Wilson et le bâtiment annulaire.
4. Avenue d'Altkirch / Fonderie /

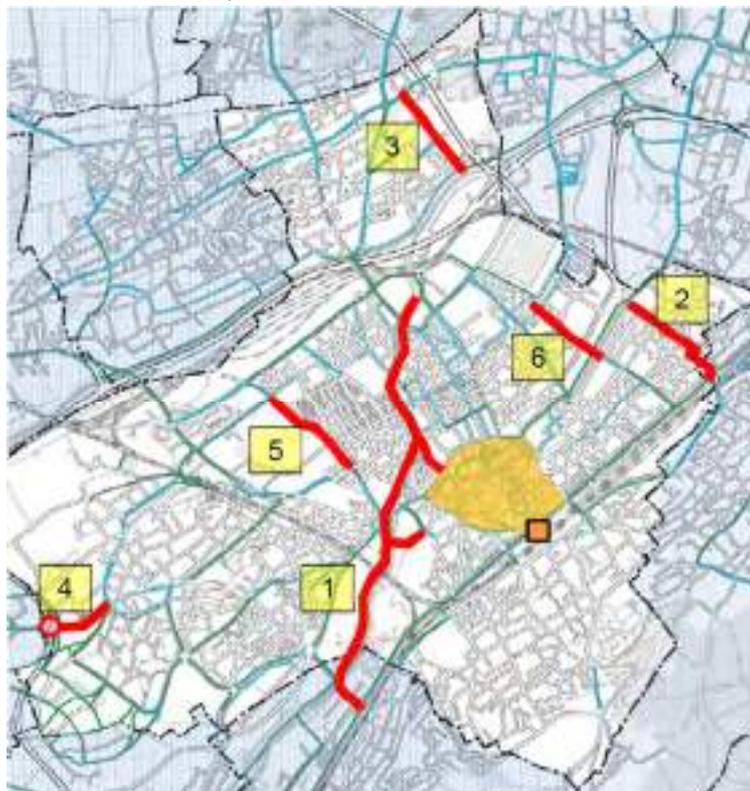


Centre-ville : Réalisation d'une liaison cyclable entre le pôle de petits commerces de l'avenue d'Altkirch, le quartier Fonderie, l'Université et le centre-ville.

5. Porte Jeune / Avenue de Colmar / Avenue Kennedy : aménagement de l'accès des cyclistes au centre-ville sur les 2 principaux axes Nord-Sud et Est-Ouest.
6. Centre-ville / UHA : renforcement et extension des itinéraires cyclables entre les 2 principaux pôles universitaires et le centre de Mulhouse.

Un certain nombre d'axes ont également été identifiés pour renforcer l'armature cyclable mulhousienne.

1. Canal de l'Ill : dans le cadre du projet « Mulhouse Diagonales » création de sites propres partagés avec les piétons permettant d'assurer un itinéraire continu entre la plaine de l'Ill et la Doller. Le projet prévoit la création d'une liaison entre la Fonderie et l'UHA via la plaine de l'Ill et la liaison vers le centre-ville par le bd Roosevelt et la rue de l'Arsenal.
2. Rue de la Navigation : création d'un site propre vélo sur l'espace gagné sur les voies de circulation automobile dans le cadre de la démarche globale de développement du quartier.
3. Rue de Toulon : dans le cadre de l'opération de rénovation urbaine « désenclavement de Bortzwiller » création d'un aménagement en site propre pour les vélos entre la rue de Quimper et la rue des Romains.
4. Rue de Belfort / Rond-point de Morschwiller : Réalisation de sites propres vélo entre les aménagements cyclables existants rue de Belfort et ceux menant vers le centre de Morschwiller, en sécurisant notamment la traversée du giratoire d'accès à la RD 68. Ce projet améliore également l'image de cette entrée de ville.
5. Rue de Pfastatt (DMC) : Création d'une piste cyclable bi-directionnelle le long de la rue de Pfastatt très circulée. Le projet contribuera à requalifier l'avenue en mettant en valeur le quartier DMC en devenir.
6. Rue Lefebvre : Création d'un site propre destiné aux vélos dans le cadre d'une restructuration globale de la voirie en réduisant l'espace dévolu à la circulation automobile.



- L'objectif sera, dans le cadre de la présente révision du PLU, d'intégrer ces actions définies dans ce « plan vélo », d'une part dans les orientations d'aménagement qui seront proposées sur différents secteurs de la ville et, d'autre part, de prévoir les réserves foncières qui seraient nécessaires à la mise en œuvre de ces projets.

7.3. LE STATIONNEMENT.

7.3.1 Le stationnement résidentiel et public

Les déplacements en voiture et la part du nombre de voitures par ménage a de fortes répercussions sur le stationnement. D'une part, le stationnement résidentiel est en hausse et exerce une forte pression sur l'espace public, en particulier dans les quartiers de bâti ancien. D'autre part, les travailleurs pendulaires utilisant leur voiture, mobilisent les places de stationnement dans les quartiers, en limite du périmètre de stationnement réglementé.

La volonté de développer le parc du logement, et en particulier celui des grands logements, aura une incidence sur la place de la voiture dans la ville. Ces logements seront occupés par des ménages qui, dans les quelques années à venir, auront un nombre de plus en plus élevé de voitures, une situation liée au phénomène de cohabitation intergénérationnelle qui se prolonge. Plus il y a de voitures



qui stationnent sur les espaces publics, moins il y a de surface disponible pour les piétons et les vélos. Le cadre de vie est amoindri. Cette évolution doit être prise dans les futures normes de stationnement.

Pour améliorer la gestion du stationnement sur l'espace public, la Ville de Mulhouse a pris des mesures pour résorber une partie des difficultés identifiées. Elle a ainsi adopté un nouveau plan de stationnement. Il se caractérise par des zones au fonctionnement distinct.

- La zone rouge, avec un stationnement gratuit limité à 30 minutes par demi-journée, essentiellement à proximité des commerces et de la gare (150 places au total).
- La zone orange, avec un stationnement payant limité à 2h dans l'hyper-centre de la ville (2200 places au total).
- La zone verte, avec un stationnement payant limité à 4h en bordure de l'hyper-centre (2600 places).
- A cela s'ajoute le parking du marché proposant 550 places et accessible gratuitement les lundis, mercredis, vendredis et dimanches et payant les jours de marché (Mardi, jeudi et samedi).

Environ 5500 places de stationnement payantes ou à rotation rapide sont proposées dans le centre-ville de Mulhouse. 2,8 millions de tickets ont été enregistrés en 2017. Le stationnement sur voirie connaît une légère baisse de fréquentation entre 2016/2017 (-2,2%) alors qu'il connaissait jusqu'à présent une croissance annuelle d'environ 5% par an. Les zones rouges (à rotation rapide) ont été mises en place en 2011. Elles répondent à un besoin réel, avec plus de 410 000 tickets en 2017. Leur fréquentation est en légère progression (+1,2% en 2017).

Le réseau de stationnement ouvert au public de Mulhouse est complété par 13 parcs pour une capacité totale d'un peu plus de 5000 places, dont 400 en parcs relais. Certains parkings sont

équipés d'emplacements spécifiques destinés aux véhicules hybrides et électriques, vélos et motos (Porte Jeune, Centre et Maréchaux).

Inventaire des capacités de stationnement des parcs ouverts au public au 1er janvier 2018

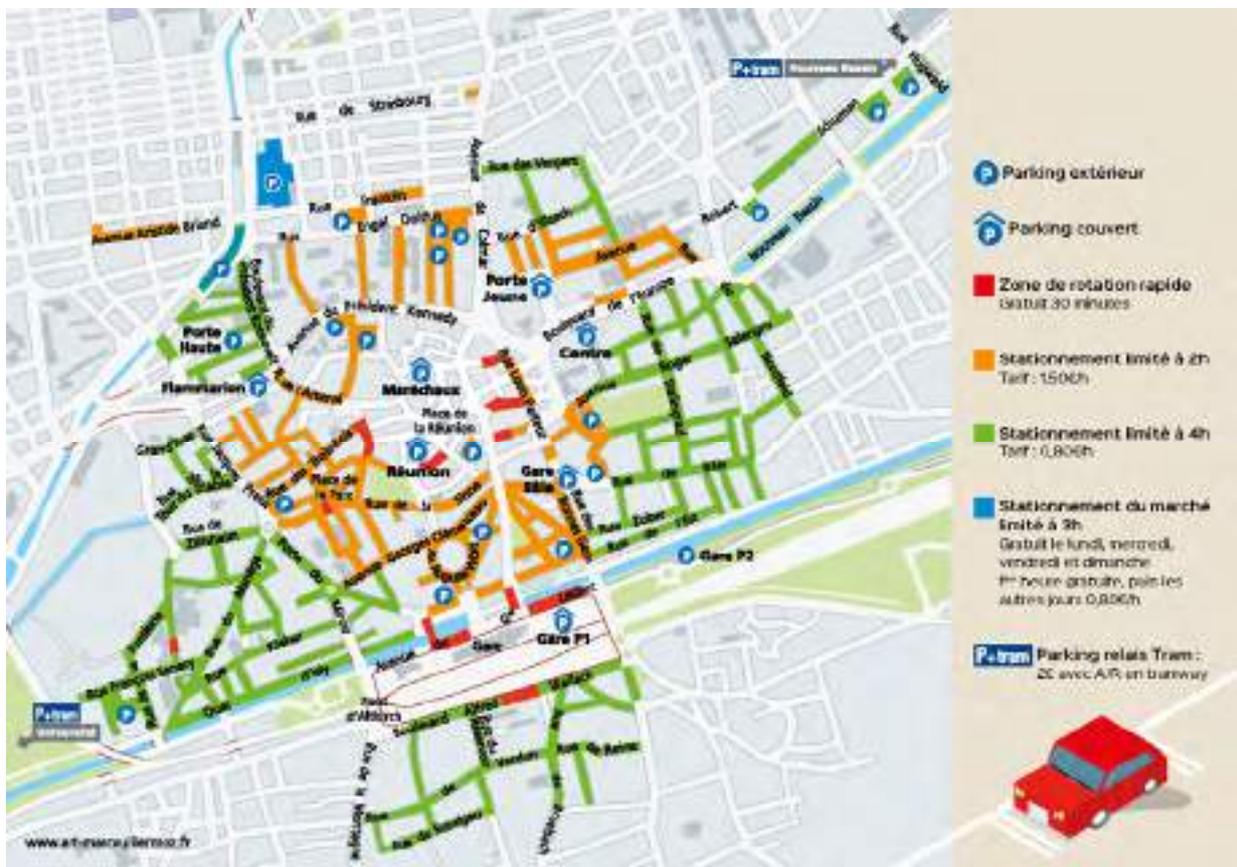
PARKING	VL	VE-H	PMR	AUTRES	TOTAL
Porte Haute	221	/	5	/	226
Centre	546	2	6	5 motos	554
Gare P1	433	4	10	/	447
Gare P2	209	/	5	/	214
Maréchaux	529	2	10	24 motos	541
Porte Jeune	1122	2	14	11 motos	1138
Réunion	184	/	6	/	190
Porte de Bâle	289	/	11	/	300
Fonderie	196	/	4	/	200
P+R Université	170		3		173
P+R Nouveau Bassin	230		/		230
Flammarion	101		/		101
Fonderie	196		4		200
Marché	550				550
Total	4976	10	78	40	5064

VL : Véhicule léger individuel

VE/H : Réservez véhicule électrique ou hybride

PMR : Réservez personne mobilité réduite

Localisation des parcs publics et des zones de stationnement autour du centre-ville



Le parking « Porte Jeune », avec plus de 1100 places exploitées, est le parking majeur du centre-ville. Sa fréquentation, de près de 380 000 usagers annuels est désormais en phase de stagnation, après une progression régulière ces dernières années (+ 8% de 2014 à 2015, -4,3 de 2016 à 2017).

En parallèle, l'offre en parking en ouvrage a été complétée par la mise en service de deux parcs sur la gare. La fréquentation de ces derniers connaît une progression régulière sur la période (+33% pour le P1 entre 2016 et 2017).

L'aménagement d'un nouveau parking sur le quartier Fonderie est venu répondre à des difficultés rencontrées sur ce secteur, avec une saturation du stationnement liée au fonctionnement notamment de deux équipements majeurs : la clinique du Diaconat et l'université. L'extension de la zone de stationnement payant est venue compléter le dispositif.

L'offre en stationnement est perçue comme étant déficitaire sur un certain nombre de quartiers, notamment sur les secteurs de bâti ancien dense. Pourtant, force est de constater que les difficultés ne relèvent pas exclusivement d'une faiblesse de l'offre. La multiplication du nombre de véhicules par ménage en est aussi une des causes. Il faut également invoquer le fait que les habitants n'investissent pas les parkings souterrains privés pour de multiples raisons : source d'économie sur la location auprès du bailleur, utilisation du garage pour du stockage, sentiment d'insécurité, etc. En quartier ancien, il est fréquent que les garages ou annexes existants soient transformés en logement, réduisant encore des capacités de stationnement limitées.

Le constat qui peut être fait aujourd'hui est qu'il existe une réelle sous-exploitation des capacités de stationnement, en particulier sur le parc privé. La politique en matière de réglementation et de verbalisation sur la voie publique n'apparaît pas encore suffisante pour inciter les automobilistes à utiliser cette offre en parking.

➔ **Il y a donc un véritable enjeu de mutualisation des parcs de stationnement, publics ou privés, pour libérer la pression sur l'espace public.**

7.3.2 Des capacités de stationnement à renforcer aux abords des grands équipements publics.

L'attractivité de Mulhouse et de son agglomération repose en grande partie sur le rayonnement des grands équipements publics répartis sur son territoire. Un des grands enjeux du projet urbain est de densifier le maillage d'équipements publics (à vocation culturelle, scientifique ou technique), en s'appuyant notamment sur les grands sites à projet. Dans cet objectif, il est également essentiel de permettre aux grands équipements existants de rester attractifs, pour participer à cette dynamique.

Des difficultés de stationnement sont identifiées sur quelques équipements publics mulhousiens. Le parc Zoologique et botanique de Mulhouse est le 3ème site touristique d'Alsace et le premier du Haut Rhin en termes d'affluence. Il accueille entre 380 000 et 400 000 visiteurs par an. Il est un élément important de l'attractivité du territoire mulhousien public. Or aujourd'hui, l'accueil du public n'est pas effectué de manière optimum en raison d'un déficit en stationnement aux abords du zoo.



Le parking actuel dispose de 300 places. Il est saturé lorsque le nombre de visiteurs dépasse 3000, une situation qui se retrouve régulièrement au cours de l'année. Il manque environ 400 places aux abords du parc pour répondre aux besoins. Cette situation a des conséquences importantes : dégradation des abords de la forêt par des véhicules se garant anarchiquement faute de place, nuisances engendrées dans le voisinage dues aux véhicules se garant anarchiquement, circulations

non sécurisées pour les enfants et personnes à mobilité réduite, etc. Il en résulte une image négative du parc zoologique de Mulhouse.

Afin de remédier à ces problèmes, deux axes de travail ont été identifiés :

1. Une optimisation du parking existant : un changement de marquage et d'orientation des voitures a d'ores et déjà été engagé en 2016. Il a permis d'augmenter le nombre de places, de sécuriser les circulations des piétons et d'offrir des stationnements pour les bus.
2. Une mutualisation du parking de l'Institut de Formation aux Métiers de la Santé (IFSI), lors des périodes de fortes fréquentations du parc zoologique. Cette action permettrait de compléter l'offre en places supplémentaires de 150 emplacements environ.

7.4. LES MODES ALTERNATIFS A LA VOITURE

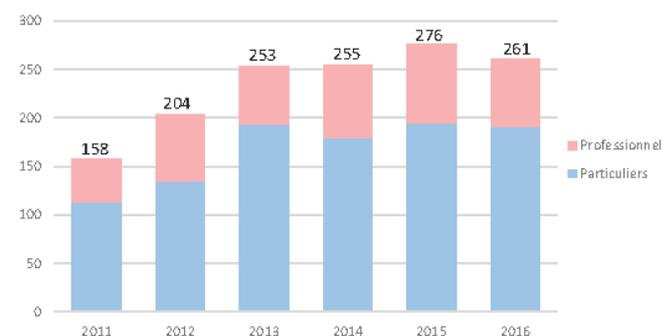
7.4.1 L'auto-partage : le réseau Citiz

Mulhouse compte 7 stations d'auto-partage, regroupant 11 véhicules. En 2016, plus de 3000 utilisations ont été enregistrées sur les stations mulhousiennes.

Le service Citiz fonctionne bien à Mulhouse, tant au niveau des particuliers que des professionnels. Ce service est principalement utilisé par des mulhousiens (88% des abonnés de l'agglomération).

L'évolution du nombre d'utilisations suit celle du nombre d'abonnés, celui des d'utilisateurs varie selon les stations.

Le nombre d'abonnés au réseau Citiz résidant à Mulhouse



Source : Citiz

7.4.2 Le covoiturage

Deux types de covoiturage existent : le covoiturage de longue distance, occasionnel ou régulier, et le covoiturage quotidien.

Le covoiturage «longue distance» s'est développé en France à l'initiative d'opérateurs (« Blablacar » étant le site majeur de covoiturage). Ce mode de covoiturage est en croissance constante depuis le milieu des années 2000.

Le covoiturage quotidien est moins développé. Des efforts sont menés pour faciliter les trajets domicile-travail ou domicile-études en covoiturage. Leur mise en place est plus complexe, notamment pour respecter, chaque jour, les horaires des utilisateurs. En Alsace, le site www.covoiturage67-68.fr, mis en place par les Conseils Départementaux, permet de proposer des trajets locaux.

7.4.3 Le vélo en libre-service et à la location

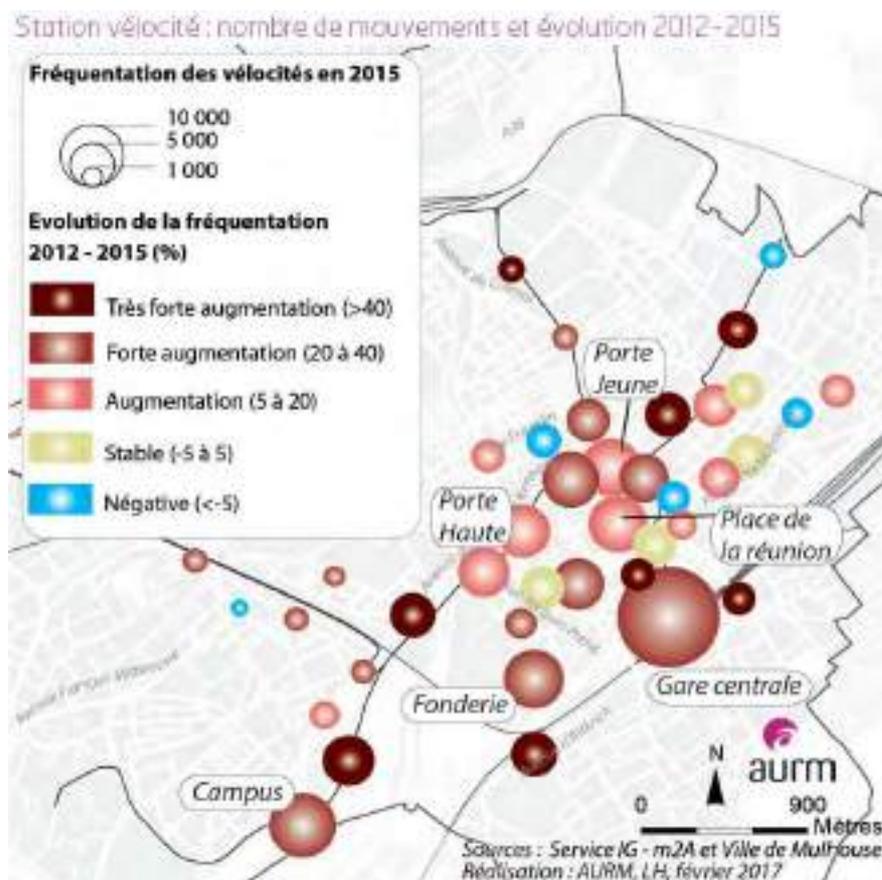
VéloCité est le système de vélos en libre-service de la Ville de Mulhouse, mis en service le 15 septembre 2007.

240 vélos sont répartis dans les 40 stations mulhousiennes, principalement dans le centre-ville et le long des axes de transport majeurs (lignes de tramway). Elles permettent à ses usagers de réaliser rapidement des petits trajets.

Ce service connaît un vif succès auprès des usagers mulhousiens. L'utilisation de Vélocité augmente d'année en année. 1570 abonnements longue durée étaient recensés fin 2015, soit 200 abonnements de plus qu'en 2014 à la même période. Entre 2011 et 2015, l'utilisation du service Vélocité (nombre de mouvements) a augmenté de 67%, soit près de 75 000 utilisations supplémentaires.

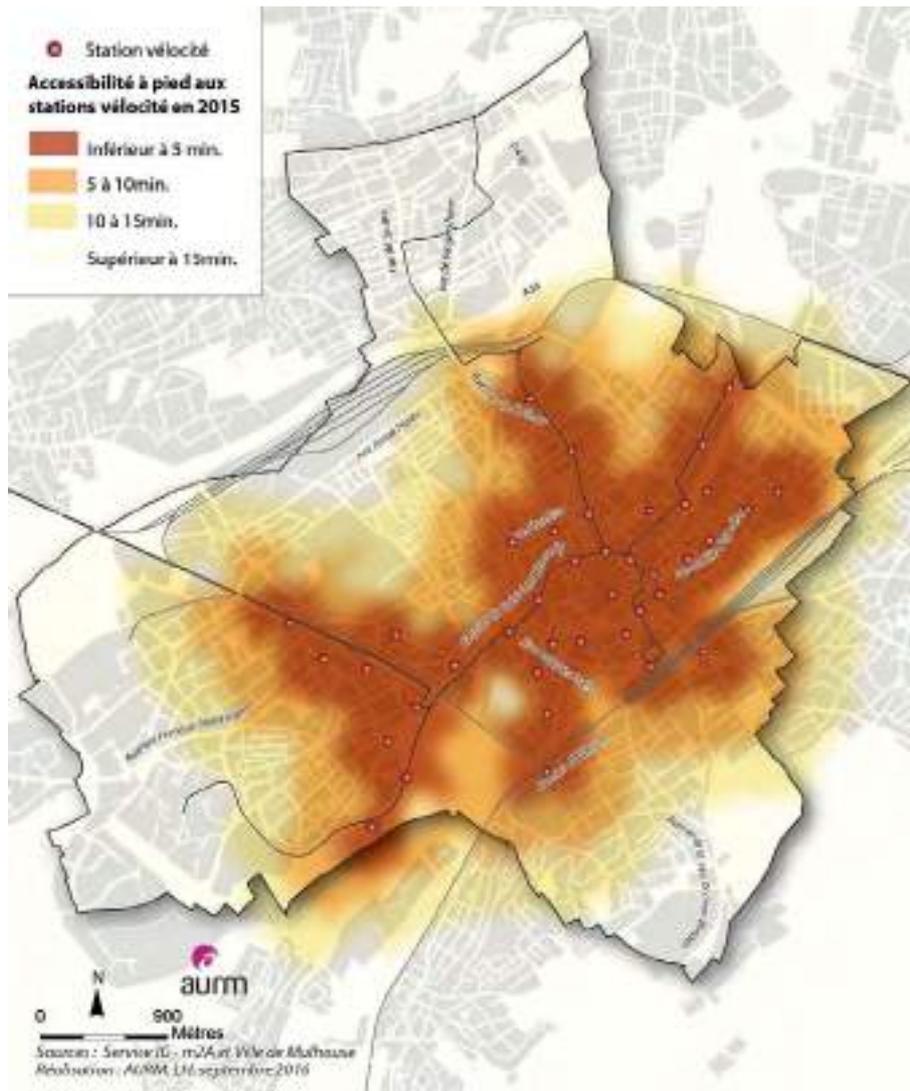
La gare est le lieu de destination ou de départ le plus utilisé. Avec plus de 24 000 mouvements, cette station est la plus utilisée du réseau mulhousien. Les usagers se servent des vélos comme d'un moyen de rabattement vers la gare centrale.

Les stations Fonderie, Campus et Illberg enregistrent également des mouvements importants, en croissance forte, voire très forte ces dernières années. Une situation qui tend à montrer que le service est un moyen de déplacement utilisé par les étudiants.



A noter, que seules 5 stations sur 40 ont vu leurs mouvements diminuer sur la période. Aux Coteaux, comme à Bourzwiller, il n'y a pas de station Vélocité. Ces quartiers, denses, concentrent néanmoins un potentiel d'usagers.

L'amélioration du service et la progression constante de la fréquentation incitent au développement d'applications pour aider l'utilisateur. Ces derniers peuvent ainsi suivre en temps réel sur leur iPhone, le nombre de vélos disponibles dans les différentes stations de Vélocité Mulhouse.



7.4.4 La location de vélos

Ce service est assuré par Médiacycles, qui assure depuis une quinzaine d'années la location de vélos (classiques et à assistance électrique) et de gardiennage de vélos en gare de Mulhouse. Elle complète son activité principale par la location d'équipements cycles divers (remorque, porte-bébé, etc.), la gestion et la distribution des badges d'accès aux abris à vélo de m2A, la réalisation de marquage anti-vol, etc.

Médiacycles est une Structure d'Insertion par l'Activité Économique (SIAE). Elle est ainsi professionnalisée dans le développement des compétences de ses salariés.

72% des locations sont des locations de longue durée (un an). Elles sont très majoritairement réalisées par des entreprises et collectivités locales. Les locaux de Médiacycles permettent de stocker 200 vélos.

➔ Un des principaux enjeux réside dans le passage massif des déplacements courts (en kilomètre) aujourd'hui réalisés en voiture, vers les modes actifs.

L'augmentation du volume de déplacements quotidiens massifs réalisés en transport en commun et vélo impose de mobiliser tous les outils disponibles.

Les modes alternatifs à la voiture particulière sont à rendre plus attractifs afin d'encourager des pratiques multimodales. Il s'agit d'améliorer et d'adapter les offres existantes. L'optimisation et l'articulation des réseaux de transports collectifs et l'apaisement généralisé des trafics représentent les principales pistes. Toutefois, une offre diversifiée ne peut à elle seule garantir l'existence de pratiques multimodales et des actions contraignantes seront également nécessaires (modération de la vitesse, organisation de la circulation, politique de stationnement) ainsi que la mobilisation d'actions en faveur d'un changement comportemental.

7.5. LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Située à proximité de l'Allemagne et de la Suisse, Mulhouse est le carrefour d'un ensemble de voies de communication de niveau national et international. Cette situation a contribué au développement d'importants flux de transit, qui viennent s'ajouter à une activité économique locale elle-même bien développée.

La desserte routière de l'agglomération de Mulhouse s'organise autour de 3 axes du réseau routier national non concédé :

- L'autoroute A36 en provenance du Sud-Ouest depuis Belfort et de l'Est depuis l'Allemagne. Cet axe assure également la traversée de l'agglomération et la desserte des quartiers mulhousiens. Il supporte un trafic de près de 94 000 véhicules/jour dont 14 % de poids lourds.
- L'autoroute A35 depuis le Nord (Colmar => Strasbourg) et depuis le Sud vers l'aéroport de Bâle-Mulhouse et la Suisse : Cet axe supporte un trafic de plus de 50 000 véhicules/jour dont 17 % de poids lourds au nord de Mulhouse.
- La RN66 depuis l'Ouest en provenance des Vosges via la vallée de la Thur. Si cette voie est moins chargée que les 2 autoroutes A35 et A36, elle assure néanmoins des fonctions économiques essentielles, notamment pour la traversée des Vosges. Cet axe est à 2 voies sauf en approche de l'agglomération de Mulhouse où il est à 2x2 voies. Outre la traversée des Vosges par les poids lourds, la RN66 accueille un trafic pendulaire conséquent, notamment vers les pôles d'emploi mulhousiens (environ 35000 véhicules/jour et 7 % de poids lourds).

Le nœud A35/A36 fonctionne comme un point de passage obligé de quatre flux à dominante internationale (Suisse/Ouest Vosgien, Nord Allemagne/Sud-Est de la France et Espagne, Allemagne Haut Rhénoise/France, Allemagne Rhénane/Suisse) et de deux flux régionaux (intérieur Alsace, Haut-Rhin/Sud-Est). Ce nœud est amené à voir son importance confortée en raison de plusieurs facteurs :

- L'évolution de la réglementation suisse à l'égard des poids lourds, induisant une plus grande attractivité vers Bâle ;
- Un passage obligé en raison de points de franchissement autoroutiers limités sur le Rhin (pont d'Ottmarsheim uniquement) ;
- Un itinéraire vers le Sud-Est, et notamment vers l'Espagne, essentiellement routier.

Les dysfonctionnements liés au trafic poids lourds de marchandises sont peu nombreux, en particulier depuis la mise en 2x3 voies de l'autoroute A36 au niveau de Mulhouse en 2017.

7.5.1 Les livraisons sur les zones d'activités commerciales et industrielles.

Les zones d'activités de l'agglomération émettrices de flux de véhicules poids lourds, génèrent peu de dysfonctionnements d'une manière générale. Localisées à la périphérie de la Ville, les trafics induits sont rapidement canalisés vers les réseaux routiers rapides de proximité. La plus importante d'entre elles, la Kaligone, est plus particulièrement sensible en raison des flux de circulation qu'elle génère, tant pour la livraison de marchandises que les véhicules particuliers qui fréquentent la zone. Si des perturbations du trafic sont constatées quotidiennement aux heures de pointe à l'entrée Nord

de la Ville (Bourzwiller), le dimensionnement de la RD 430 en 2x2 voies permet une gestion de l'ensemble de ces flux.

7.5.2 Les livraisons de marchandises en centre-ville.

Le centre-ville mulhousien concentre des activités classiques de commerce de détail et du tertiaire, activités génératrices de mouvements de marchandises. La configuration urbaine du centre-ville permet la concentration de l'activité commerciale, un facteur permettant de limiter les dysfonctionnements des livraisons. Les accès sont en effet aisés, grâce à la proximité de l'A36 et des sorties autoroutières en place.



Les difficultés résidant davantage dans les stationnements de véhicules de livraison en centre-ville que dans son accessibilité même. La ville compte environ 160 aires de livraison accessibles à tous les véhicules effectuant une livraison ou un enlèvement, tant pour les transporteurs professionnels que les utilisateurs de véhicules utilitaires légers pour les professionnels ou les privés. Ces aires ne sont donc pas exclusivement réservées aux transporteurs professionnels, laissant apparaître une insuffisance en la matière. Ainsi dans la plupart des cas, les véhicules utilitaires effectuent leur arrêt :

- en double file ;
- ou en stationnement gênant (trottoir, couloir bus, passage piéton, etc.).

Si ces arrêts hors aires de livraisons sont souvent justifiés par le détournement de la fonction de ces dernières par une occupation illicite, ces pratiques sont parfois elles-mêmes le fait des chauffeurs livreurs. Ces pratiques engendrent bien sûr de la gêne pour les autres usagers et de la congestion ponctuelle, même si dans le cas d'arrêt sur voirie ces arrêts durent en moyenne deux fois moins longtemps que sur les aires de livraisons. Les arrêts courts sont moins captifs des aires de livraisons ou s'effectuent plus facilement sur voirie.



En zone piétonne, l'accès aux véhicules de livraison est réglementé et ne peut se faire au-delà du créneau horaire de 11h00 le matin. Or, il est fréquent de rencontrer des véhicules en dehors des créneaux horaires imposés, engendrant là encore des conflits d'usage avec les piétons du centre-ville.

La ville de Mulhouse et m2A ont piloté une étude portant sur le transport de marchandises en centre-ville. Une large concertation a été menée avec l'ensemble des partenaires : services de la Ville de Mulhouse, CCISAM et les commerçants. Cette démarche a débouché sur une proposition de programme d'actions en plusieurs étapes. La première étape consiste à améliorer les conditions de

circulation et de stationnement des livreurs dans le centre-ville. La deuxième étape consiste à expérimenter de nouveaux services : par exemple un service mutualisé de livraisons à domicile durant le marché de Noël et/ou les soldes. La troisième étape portera sur les services innovants et les véhicules propres.

7.6. LES INCIDENCES DU RESEAU VIAIRE SUR LE CADRE ET LA QUALITE DE VIE

L'urbanisation du territoire Mulhousien est étroitement liée à la présence de ce vaste réseau de circulation. Tout en participant au développement économique de la ville, ce dernier contribue à générer un certain nombre de contraintes et de nuisances pour l'habitat. Toutefois, il convient de noter que, si par le passé des défauts d'appréciation ont pu conduire à certaines erreurs encore visibles aujourd'hui, il est très vite apparu opportun de préserver et d'aménager des zones tampons entre les pôles d'urbanisation et les principaux axes de circulation. Depuis, le législateur est encore venu renforcer cette démarche en réglementant l'urbanisation aux abords des voies classées à grande circulation et de celles faisant l'objet d'un classement sonore.

L'essentiel du territoire de Mulhouse étant désormais urbanisé, les actions à mener à l'échelon communal en vue de limiter les nuisances liées au réseau routier et ferroviaire sont aujourd'hui restreintes.

7.6.1 Les nuisances

Les nuisances générées par la circulation routière, qu'il s'agisse du bruit ou de la pollution, résultent essentiellement du volume du trafic. Le territoire communal supporte en effet, un nombre important d'échanges liés d'une part à la densité du réseau routier et d'autre part au caractère attractif d'une ville centre et de ses multiples services et activités. Parce que les causes de ce trafic trouvent leur place dans un cadre intercommunal, les réponses à donner devront être gérées à ce même échelon.

Le Plan de Déplacement Urbain, dont la première révision a été approuvée par une délibération du comité syndical, en date du 02 décembre 2005, tente d'apporter des solutions destinées à réduire le volume du trafic routier en renforçant notamment les offres alternatives à l'automobile en ville. La Ville de Mulhouse, à l'occasion de l'élaboration de son Plan Local d'Urbanisme, veillera à ne pas compromettre leur réalisation.

L'approche par quartier est délicate, car la perception du bruit dépend aussi de la fonction dominante du quartier. Les plaintes sont ainsi plus nombreuses dans les quartiers résidentiels, où les personnes sont plus attentives au bruit, que dans les quartiers type zone d'activités (cf. Parc des Collines), où l'occupation du site est limitée à la journée pour le travail.

Les principales nuisances ressenties par les riverains ne concernent pas le trafic routier. Les principales plaintes enregistrées par le service d'hygiène et de santé publique de la ville sont relatives à 3 sources qui correspondent :

- A des problèmes comportementaux (musique trop forte, cris dans la rue, voisinage bruyant, etc.)
- A l'activité nocturne des bars (musique, gens dans la rue, etc.).
- Aux climatiseurs dans les arrières cours qui génèrent une nuisance sonore.

Certains lieux génèrent des fortes nuisances sonores, comme par exemple la gare du Nord (crissements lents des wagons qui freinent sur les rails, bruit répété, stressant). Cette nuisance est importante du point de vue qualitatif, mais également du point de vue quantitatif, au regard de mesures ponctuelles.

Des actions sont menées afin de garantir aux habitants un faible niveau de nuisances. Ces actions vont de la prévention à la répression, en passant par le contrôle, les aménagements, etc. : actions de sensibilisation dans les débits de boissons et restaurants, isolation phonique de tous les nouveaux bâtiments scolaires, contrôles des niveaux sonores des deux roues, choix des revêtements routiers, campagnes d'informations sur le bruit, mise en place d'un accueil spécialisé des plaignants, limitation de la densité et de la vitesse de circulation automobile, etc...

7.6.2 Classement sonore des infrastructures de transports terrestres

La loi du 31 décembre 1992, dite loi « Royal » ou loi « Bruit » a instauré le classement sonore des infrastructures de transports terrestres. Ce dispositif réglementaire préventif est mis en œuvre par le préfet de département sous la forme d'actes administratifs, après consultation des communes concernées. Le classement sonore des infrastructures terrestres du Haut-Rhin a été approuvé par l'arrêté préfectoral n° 2013052-0009 du 21 février 2013. A Mulhouse, de nombreuses infrastructures de transport terrestre font l'objet d'un classement sonore. Le tableau suivant recense celles qui sont énoncées dans l'arrêté préfectoral. Parallèlement, la Ville de Mulhouse s'est doté Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement en 2013.

Ces documents prévoient la délimitation de secteurs dits « affectés par le bruit » de part et d'autre des voies, dans lesquels les futurs bâtiments sensibles au bruit devront présenter une isolation acoustique renforcée. Ce classement constitue une base d'informations utile à l'établissement d'un plan d'actions complémentaires à la réglementation sur l'isolation acoustique des locaux. Les infrastructures concernées par les arrêtés préfectoraux sont classées en 5 catégories.

INFRASTRUCTURES ROUTIERES CONCERNEES PAR UN CLASSEMENT SONORE

Infrastructures	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie	Largeur des secteurs affectés
A36	Ech. RD20	Ech. RD430	1	300 m
A36	Ech. RD430	Ech. Ile Napoléon	1	300 m
RD38 rue des Romains	R de Kingersheim	R des Romains	3	100 m
avenue Léon Laennec	AV DE LA 1 ^E E DIVISION BLINDEE (sud)	Mulhouse LA Sud	4	30 m
RD56 Bd Gambetta [Wallach-Stoeber]	BD Alfred Wallach	R du Sorbier	4	30 m
RD56 Bd Gambetta [Stoeber-Zoologique]	R du Sorbier	R du Jardin Zoologique	4	30 m
Rue de la pépinière	AV de la 1 ^E E Division Blindée	R de la Pépinière	4	30 m
RD 20	RD 430	Mulhouse LA Nord	3	100 m
RD 21	Mulhouse sud	Bruebach	3	100m
RD 39	Mulhouse LA	Giratoire Ile Napoléon	4	30 m
RD 429	Kaligone RD430	Bourtzwiller RD 38	4	30 m
RD 430	RD 20 feux château d'eau	A 36	1	300 m
RD 430	A 36	Mulhouse kinépolis	2	250 m
RD 56III, rue de Mulhouse	RD 56V	rue de la Paix	4	30 m
RD 68	A 36	RD 166 Morschwiller-le-Bas	2	250 m
RD 68	RD 166 Morschwiller-le-Bas	RD 8bl boulevard urbain	2	250 m
RD8BII	Limite communale de Mulhouse	RD 432	3	100 m
Av F Mitterrand	AV ARISTIDE BRIAND	R DE DIDENHEIM	4	30 m
Av F Mitterrand	R DE DIDENHEIM	R DE BELFORT	4	30 m
Rue de Belfort [castors-rocade]	R DU PORTUGAL	R DES CASTORS	3	100 m

Rue de Belfort [Nations-Castors]	R DES CASTORS	R DE LA BATAILLE	4	30 m
Rue de Belfort [Castors-Nations]	R DE LA BATAILLE	R DE VALDOIE	4	30 m
Bd des Nations	CHE DU PETIT PONT	R DE BELFORT	4	30 m
Bd Stoessel	BD CHARLES STOESEL	R LEO LAGRANGE	4	30 m
Giratoire D68/Belfort	RD166A00	RD166A00	4	30 m
Rue Grunewald	R DE BELFORT	BD DES NATIONS	4	30 m
Rue des Castors	R DES 3 EPIS	R MARC SEGUIN	5	10 m
Rue Léon Jouhaux	R LEON JOUHAUX	R DE BELFORT	4	30 m
Rue Seguin	R MARC SEGUIN	R LEON JOUHAUX	4	30 m
Av Briand	AV ARISTIDE BRIAND	AV ARISTIDE BRIAND	3	100 m
Av Briand	R DE BELFORT	AV ARISTIDE BRIAND	4	30 m
Av Briand [Daguerre-Fil]	R DU FIL	AV ARISTIDE BRIAND	3	100 m
Rue de Didenheim [Nations-D8bIII]	BD DES NATIONS	RTE DE DORNACH	3	100 m
Rue de l'Université	RPT MAURICE ET KATIA KRAFFT	R DU CHARDONNERET	3	100 m
Rue de l'illberg	BD DES NATIONS	R DU CHARDONNERET	3	100 m
Bd Stoessel	BD CHARLES STOESEL	BD CHARLES STOESEL	4	30 m
Rue J Preiss	R DE ZILLISHEIM	GRAND RUE	3	100 m
Rue Paul Schutzenberger	GRAND RUE	BD CHARLES STOESEL	4	30 m
Porte du Miroir [Sinne Clemenceau]	PTE DU MIROIR	PTE DU MIROIR	4	30 m
Porte du Miroir [magasins Rhône]	PTE DU MIROIR	QU D'ORAN	3	100 m
Pont Altkirch	AV D'ALTKIRCH	QU D'ORAN	4	30 m
Av Altkirch	R DE DORNACH	R CHARLES PEGUY	4	30 m
Av Altkirch	R CHARLES PEGUY	R DES CARRIERES	4	30 m
Av Altkirch	R DES CARRIERES	R REICHENSTEIN	4	30 m
D56III Bd Wallach	R DE LA MONTAGNE	RD056A00	3	100 m
Rue Marc Seguin	R ALFRED KASTLER	R MARC SEGUIN	4	30 m
Rue Alfred Kasler	R DE LA MER ROUGE	R MARC SEGUIN	4	30 m
RD20 Pont de Lutterbach+rue de Thann	R DE THANN	R JEAN MARTIN	3	100 m
RD20 rue de Thann	R JEAN MARTIN	AV DMC	3	100 m
rue Léon Jouhaux [Thann-Seguin]	R LEON JOUHAUX	R DE THANN	4	30 m
Rue de Kingersheim RD20	RD066A00	R DE QUIMPER	4	30 m
rue de Kingersheim	RD20 R DE RIBEAUVILLE	RD066A00	4	30 m
RD38 rue des Vosges	GI038A00_1	R DE MULHOUSE	4	30 m
RD20 rue de Thann	AV DMC	R DE BELFORT	3	100 m
Rue du 57ème RT [entrée ville]	Rue des Flandres	Avenue de Belgique	3	100 m
Rue de Bâle [Hardt-Riedisheim]	AV GUSTAVE DOLLFUS	QU DE L'ALMA	4	30 m
Rue de Bâle [Ile Nap - Bonnes Gens]	PTE DE BALE	R DE LA MINOTERIE	3	100 m
Rue bonnes gens	QU D'ALGER	AV MAL DE LATTRE DE TASSIGNY	4	30 m
Rue Albert Camus	BD DES NATIONS	R JULES VERNE	4	30 m
Av de Colmar [Schuman-Illzach]	AV DE COLMAR	R D'ILLZACH	3	100 m
Av Colmar	R D'ILLZACH	R FRANKLIN	3	100 m
Rue Engel Dollfus	BD DU PRESIDENT ROOSEVELT	AV DE COLMAR	4	30 m
Bd Europe vers Nodfeld	R DE STALINGRAD	R JEAN MIEG	4	30 m

CLASSEMENT DU RESEAU FERROVIAIRE				
Infrastructures	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie	Largeur des secteurs affectés
Ligne Paris-Mulhouse 001.000	Limite du territoire de Belfort	Mulhouse (490,160)	1	300m
Ligne Paris-Mulhouse 001.000	Mulhouse (490,160)	Mulhouse (491,088)	2	250m
Ligne Strasbourg-Bâle - 115.000	Limite du Bas-Rhin (47,872)	Mulhouse (106,500)	1	300
Ligne Strasbourg-Bâle - 115.000	Mulhouse (106,500)	Mulhouse (108,750)	2	250
Ligne Strasbourg-Bâle - 115.000	Mulhouse (108,750)	Saint Louis (136,923)	1	300
Ligne Mulhouse-Nord – 125.000	Lutterbach(0,000)	Mulhouse Nord (1,803)	2	250
Ligne Mulhouse-Nord – 125.000	Mulhouse Nord (1,803)	Mulhouse (007,993)	1	300

LA : Limite d'agglomération (panneau d'agglomération)

➔ Ce classement sera traduit dans le Plan Local d'Urbanisme par la définition d'un secteur de part et d'autre des voies concernées. A l'intérieur de ces secteurs les constructions devront respecter des règles d'isolement acoustique minimum, déterminées :

7.6.3 Le traitement des entrées de ville

Le territoire mulhousien est concerné par les dispositions de la loi "Barnier" du 2 février 1995, codifiées à l'article L.111-6 du code de l'Urbanisme.

Cet article stipule qu'en dehors des espaces urbanisés des communes, les constructions ou installations sont interdites sur une bande de 75 m de part et d'autre des routes classées à grande circulation et de 100 m de part et d'autre des routes expressives et des autoroutes.

Il est toutefois possible de déroger à cette règle, lorsqu'une étude d'urbanisme spécifique justifie et motive l'urbanisation projetée, au regard, notamment, des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages.

Sont ainsi concernées par les dispositions de l'article L.111-6 du Code de l'Urbanisme :

- L'Autoroute A36 (retrait de 100 m par rapport à l'axe) ;
- Les voies classées à grande circulation (retrait de 75 m par rapport à l'axe)
 - La Rocade Ouest de Mulhouse ;
 - La RD 68 (en partie – à la jonction avec la rocade et la RD 66) ;
 - La RD 8b III (boulevard Stoessel) ;
 - La RD 432 (avenue d'Altkirch) ;
 - La RD 66 (Rue de Richwiller – Rue Sébastien Bourtz) ;
 - La RD 429 (Rue de Soultz – avenue de Colmar) ;
 - La RD 430 ;
 - La RD 39 (rue de l'III Napoléon).

L'interdiction ne s'applique pas, notamment, à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension des bâtiments existants, aux réseaux d'intérêt public, etc...

- Aux constructions ou installations liées ou nécessaires aux infrastructures routières ;
- Aux services publics exigeant la proximité immédiate des infrastructures routières ;
- Aux bâtiments d'exploitation agricole ;
- Aux réseaux d'intérêt public.
- Elle ne s'applique pas non plus à l'adaptation, au changement de destination, à la réfection ou à l'extension de constructions existantes.

L'article L.111-8 du Code de l'Urbanisme prévoit que les PLU « *peuvent fixer des règles d'implantation différentes de celles prévues par l'article L. 111-6 lorsqu'il comporte une étude justifiant, en fonction des spécificités locales, que ces règles sont compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, ainsi que de la qualité de l'urbanisme et des paysages* ».

→ **C'est dans ce cadre qu'une étude a été menée sur un secteur non urbanisé, le long de la Rocade Ouest de Mulhouse (RD 68), sur une partie du parc d'activités de la Mer Rouge.**