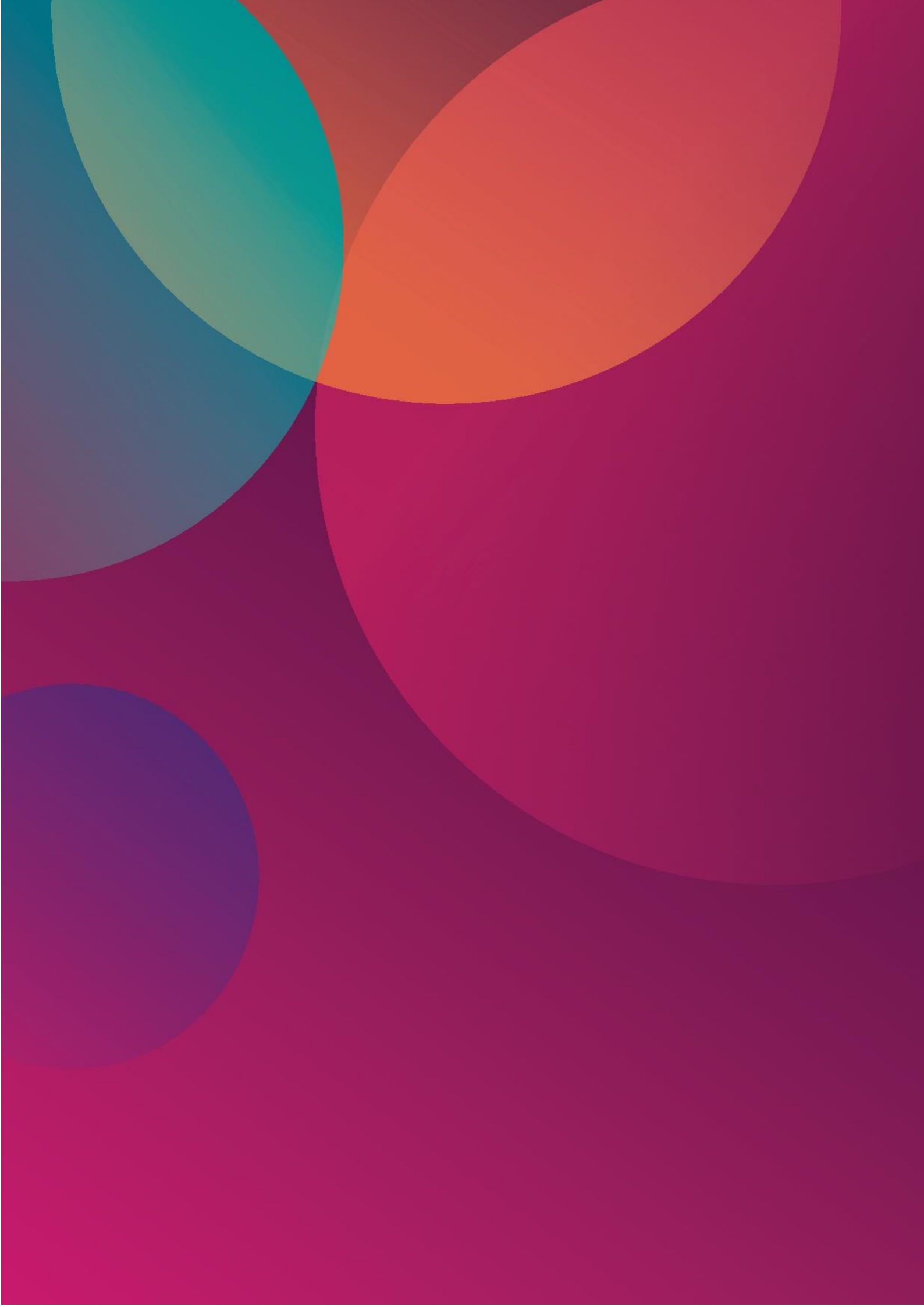


Note du Conseil de Développement

Éléments de réflexion sur les premières orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) 2024

Août 2025



SOMMAIRE

PRÉAMBULE	5
I. UN TERRITOIRE DURABLE ET RÉSILIENT, INSCRIT DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE	
I.1 - Intensifier les efforts de réduction de la consommation foncière engagés par Mulhouse Alsace Agglomération et les inscrire dans la trajectoire Zéro Artificialisation Nette	7
A. En matière de développement urbain	7
B. En matière d'artificialisation des sols	8
C. En matière de réduction de la consommation foncière	9
I.2 - Améliorer les performances énergétiques du territoire et l'adapter au changement climatique	10
A. Adaptation au changement climatique : la prise en compte du risque d'incendies: remarques Générales	10
B. Améliorer les performances énergétiques du territoire et l'adapter au changement climatique: remarques complémentaires.	11
I.3 - Préserver et valoriser la richesse naturelle du territoire et notamment sa trame verte et bleue	12
II. UN TERRITOIRE DYNAMIQUE ET ATTRACTIF	
II.1 - Impulser et accompagner un développement économique et industriel durable, novateur et performant	13
A. Remarques générales	13
B. Remarques complémentaires	14
II.2 - Développer la destination touristique « Mulhouse Alsace Agglomération »	14
II.3 - Améliorer l'interconnexion de l'Agglomération avec les autres territoires	15
III. UN TERRITOIRE SOLIDAIRE OFFRANT UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ À SES HABITANTS	
III.1 - Assurer une offre de logement équilibrée sur l'ensemble du territoire et l'adapter aux enjeux climatiques et énergétiques	16

III.2 - Mettre en valeur les éléments qui font l'identité et la qualité du patrimoine architectural, urbain et paysager du territoire	17
III.3 - Favoriser des mobilités sobres en émissions de carbone	17
A. Remarques complémentaires	17
B. Deux observations	19
BIBLIOGRAPHIE – RÉFÉRENCES	20
CONTRIBUTEURS	21

PRÉAMBULE

Suite à une rencontre du Vice-président à l'Urbanisme prévisionnel Rémy NEUMANN accompagné du service avec des membres du Conseil de Développement en avril 2025 dans le cadre des concertations sur le PLUi, une contribution du Conseil de Développement (CdD) a été proposée par m2A.

La présente note rassemble différentes propositions faites par les groupes de travail du CdD portant sur les mobilités urbaines, la gestion des forêts et l'artificialisation des sols et reprend en partie des idées déjà émises dans des contributions passées.

Ce document s'inscrit donc dans la continuité des contributions précédentes, notamment la « Contributions sur le plan local d'urbanisme intercommunal » édité en juin 2023, ainsi que différents avis et notes cités dans le texte et répertoriés dans la bibliographie en fin de document.

Cette note est basée sur la nomenclature du document « Premières orientations du PADD » du 07 août 2024 réalisé par Mulhouse Alsace Agglomération. Les membres du Conseil de Développement y apportent leur expertise citoyenne.

I. UN TERRITOIRE DURABLE ET RÉSILIENT, INSCRIT DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

I.1 - Intensifier les efforts de réduction de la consommation foncière engagés par Mulhouse Alsace Agglomération et les inscrire dans la trajectoire Zéro Artificialisation Nette

A. En matière de développement urbain

Sont développées ci-dessous quelques remarques particulières sur les orientations du PADD en matière de développement urbain :

▪ Proposition d'orientation prioritaire 1.1.1.

« Mobiliser en priorité les dents creuses situées à proximité des équipements, des liaisons douces et des arrêts de transports en commun »

- ⇒ La mobilisation du foncier ne devrait pas se limiter aux « dents creuses » à proximité des Transports Collectifs Urbains (TCU) structurants. Elle pourrait également concerner tout espace stratégique vierge ou à réhabiliter, à proximité des TCU structurants, permettant de créer des entités urbaines multifonctionnelles.

▪ Proposition d'orientation complémentaire 1.1.4.

« Favoriser le développement de formes urbaines permettant une densité résidentielle plus élevée (logements intermédiaires, logements collectifs), en veillant à adapter les futures constructions aux espaces dans lesquelles elles s'inscriront.

Décliner les objectifs de densification selon les niveaux d'armature urbaine.

Veiller à conserver le caractère du tissu urbain existant, notamment le caractère villageois des plus petites communes.

Accompagner les objectifs de densification de mesures qualitatives afin de tendre vers des densités acceptables et désirables. »

- ⇒ La densification résidentielle est un outil important mais elle devrait être combinée à une recherche de multifonctionnalité, celle-ci devant contribuer à une baisse des besoins de mobilité au quotidien.

Il est crucial de veiller au **maintien, au renforcement et à la diversification** des équipements et services de proximité pour couvrir les besoins des populations. La mise en place de quartiers du quart d'heure pouvant constituer une solution optimale.

▪ Proposition d'orientation complémentaire 1.1.5. :

« Réduire le volume des zones d'extension à l'échelle de m2A, au regard des besoins, afin de minimiser la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers, y compris ceux présents au sein des tissus urbains qui contribuent à la nature en ville.

En cas d'extensions urbaines, privilégier les terres présentant les moindres valeurs agricoles et/ou environnementales. »

- ⇒ Cette proposition correspond tout à fait aux préconisations faites par le Conseil de Développement.

- **Proposition d'orientation complémentaire 1.1.6**

« Selon les différents niveaux d'armature, trouver les justes équilibres entre densification des tissus bâtis, nature en ville, végétalisation des projets, et prise en compte des risques naturels et technologiques.

S'assurer que le cadre de vie et la biodiversité soient pris en compte dans les futurs projets urbains en densification. »

⇒ **Maintenir les coupures vertes entre les zones habitées et en particulier le long des routes**

L'objectif présenté ici consiste à veiller à **ne pas urbaniser le long des routes**. Cette recommandation est complémentaire de l'objectif de densification urbaine : l'étalement le long des routes ne permet pas d'assurer une desserte efficace en transports en commun, alors que la densification dans les bourgs et cœurs de village permet une mise à disposition de bus.

En effet, la tendance à construire au plus près des axes routiers existants a pu conduire à une urbanisation "en toile d'araignée", qui par contrecoup isole et fragmente les zones agricoles ou naturelles, et donc aggrave l'isolement génétique et reproductif des espèces sauvages. Cet isolement, par morcellement des habitats, est actuellement considéré comme un risque majeur pour le maintien de la biodiversité ordinaire. Le maintien d'une zone agricole ou naturelle jusqu'à une route, des deux côtés, permet d'assurer la communication entre espaces naturels, et la meilleure circulation des espèces sauvages (même si les traversées de route font des dégâts...).

Exemples : Riedisheim-Rixheim ; Pfastatt-Richwiller ; Wittenheim-Schoenensteinbach-Pulversheim ; Sausheim-Baldersheim-Battenheim ; Zimmersheim-Eschentzwiller.

Une vision très ambitieuse consisterait à élargir ces corridors écologiques, en créant un zonage particulier pour des parcelles, actuellement déjà artificialisées, où la reconstruction serait interdite, et où la renaturation sera prioritaire lorsque les bâtiments actuels seront obsolètes. On peut penser par exemple à certaines zones d'activité, entre Richwiller et Kingersheim, ou entre Feldkirch et Pulversheim, où le développement de bâtiments légers entourés de grands parkings pourrait, à terme, être réduit.

Cette démarche confortera la trame verte et les corridors écologiques.

B. En matière d'artificialisation des sols :

Concernant l'artificialisation des sols, nous vous invitons à prendre connaissance de l'avis produit par le Conseil de Développement sur le sujet en juin 2024 : <https://www.m2a.fr/wp-content/uploads/2024/10/2024-conseil-de-developpement-m2A-avis-artificialisation.pdf>

Toutefois, certains points de cet avis sont ici énoncés :

- **Accompagner la mutation d'espaces (friches, etc.).**

Exemple : se doter au plus vite d'un observatoire pour avoir une bonne connaissance de l'existant pour décider du devenir de ces zones (reconversion ou valorisation de la biodiversité qui s'est installée spontanément).

- Traiter les dents creuses.
- Rénover et densifier l'existant.
- Développer la multifonctionnalité du bâti.

C. En matière de consommation foncière :

Il s'agit ici de quelques extraits de la « Contribution sur le Plan Local d'Urbanisme intercommunal » de juin 2023 : <https://www.m2a.fr/wp-content/uploads/2023/08/2023-conseil-developpement-m2A-contribution-Plan-Local-Urbanisme-intercommunal.pdf>

- Favoriser l'utilisation du potentiel de logement existant pour éviter de construire davantage :
 - encadrer la location saisonnière de courte durée (type AirBn'B) afin de remettre ces logements dans un usage d'habitation ;
 - rénover les logements vacants avec une logique de :
 - réhabilitation (cf. « B. Artificialisation des sols »),
 - réaménagement,
 - redistribution.
- Encourager une nouvelle façon de construire des logements neufs :
 - imposer des espaces communs d'usage à partir d'un bâtiment d'habitation collectif de plus de x logements (définir le nombre) :
 - buanderie,
 - chambre/studio d'amis,
 - atelier, local outils de jardin,
 - **garage à vélos (avec prises pour la recharge des batteries des vélos à assistance électrique),**
 - installation de bornes de recharge pour les voitures électriques , etc.), principe d'autopartage,
 - imposer au moins un balcon par logement afin de disposer d'un espace ouvert sur l'extérieur pour chaque occupant (proposition issue du retour d'expérience du confinement de 2020).
 - imposer un revêtement perméable sur les zones de parking ;
 - instituer le principe de la récupération des eaux de pluie au minimum pour l'arrosage ;
 - adopter des principes de végétalisation généralisée.

I.2 - Améliorer les performances énergétiques du territoire et l'adapter au changement climatique

A. Adaptation au changement climatique : la prise en compte du risque d'incendies : remarques générales

Avec le changement climatique se développe un nouveau risque sur notre territoire, celui des incendies en espaces naturels, agricoles et forestiers. Le Conseil de Développement a émis un avis sur ce sujet, adopté le 5 juin 2025 : <https://www.m2a.fr/wp-content/uploads/2025/06/2025-Avis-Risque-dIncendies.pdf>.

Différentes propositions ont été énoncées, apparaissant ci-dessous, et détaillées dans ce même avis.

- restrictions de circulation et de stationnement (à cause du contact entre des pots d'échappements et de la végétation sèche) ;
- interdiction des feux ouverts ;
- limitation des chantiers et activités susceptibles de provoquer des étincelles (par exemple l'affûtage d'outils en extérieur) ou des surchauffes ;
- végétalisation des zones habitées.
Exemple des haies : pour limiter les risques d'incendie, il est essentiel de sensibiliser les citoyens aux haies inflammables comme le thuya ou le cyprès, et de leur proposer des alternatives moins combustibles, comme le buis, le troène ou l'éléagnus.

Quelques remarques particulières sur le risque d'incendies

- **Renforcer la bande de non constructibilité à moins de 30 mètres d'une lisière forestière :**

Cette direction de travail a pour objectif premier de prévenir les risques de chutes d'arbres sur les bâtiments (chutes de plus en plus fréquentes selon les professionnels), mais elle permet aussi de renforcer la protection contre les incendies, en se rapprochant des mesures déjà en vigueur dans les départements méditerranéens. En effet, il convient d'anticiper l'évolution du couvert forestier d'Alsace vers une forêt plus vulnérable au feu, et donc de limiter les risques de propagation d'un incendie de forêt à une zone habitée, ou le passage d'un incendie domestique à un feu de forêt.

Cette direction de travail permet, de plus, de mettre en œuvre la préconisation émise par le Conseil de Développement, sur le thème "Soigner les bordures urbaines" :

- Interdire toute construction (et pas seulement les locaux d'habitation) dans la bande des 30 mètres.
- Prendre en compte pour cette mesure toutes les parcelles réellement boisées, même si elles n'ont pas un statut forestier déjà établi.

- Un traitement particulier sera à prévoir pour les quelques lotissements fortement arborés, que ce soit en bordure de massifs forestiers périurbains, ou dans des quartiers tels que le quartier Rebberg à Mulhouse.

On peut rappeler que les feux ouverts seront souvent proscrits dans une bande de 200 m en lisière de zones boisées, et que cette restriction s'appliquera aussi aux barbecues extérieurs.

- **Arbres de jardins et distance aux maisons**

Il est à noter que, dans les départements méditerranéens, une distance minimale est imposée entre l'aplomb des couronnes des arbres et le bord de toitures, mesure qui interdit les maisons "sous les arbres". Une telle mesure de prévention nous obligera à un revoir un aménagement apprécié, mais notre sécurité sera à ce prix-là.

B. Améliorer les performances énergétiques du territoire et l'adapter au changement climatique : remarques complémentaires

- **Proposition d'orientation prioritaire 1.2.1.**

« Perméabiliser davantage les espaces urbanisés existants et futurs ».

⇒ **Le cas des jardins privatifs**

Il y aurait une réflexion à avoir sur le statut des jardins minéraux, actuellement en vogue, et malheureusement très pauvres en biodiversité, accumulateurs de chaleur estivale, considérés comme désastreux sur le plan environnemental. Il est souligné, à ce sujet, que le PLUI de l'île de Ré a pris des dispositions sévères sur ce sujet, qui pourront être prises en exemple.

⇒ **Penser une prévention ambitieuse des crues majeures.**

Les événements tragiques de ces dernières années en Europe doivent être entendus comme des signaux d'alarme, y compris dans notre agglomération. Les travaux engagés après les inondations de 1990 ont déjà montré leur utilité, mais l'extension de l'aire urbaine depuis ce moment et les incertitudes liées au changement climatique en cours nous imposent de voir plus grand.

Cette prévention peut passer simultanément par une préservation des zones humides existantes, une désimperméabilisation des sols partout où c'est possible, et, à plus long terme, essayer de reconquérir des zones de divagation pour les cours d'eau qui traversent notre agglomération. Là aussi, la programmation, à long terme, de zones à désurbaniser pourrait être pertinente.

Dans les zones impactées par les affaissements miniers, la circulation des cours d'eau a été perturbée de façon importante, et certains secteurs ne gardent un fonctionnement compatible avec les activités humaines que grâce à des pompages réguliers, assurés dans le cadre des mesures de l'après-mines, sous le contrôle du Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM). Il conviendrait que le PLUI soit l'occasion de faire un point

précis sur l'importance de ces pompages, et d'ouvrir un débat public sur les conséquences d'un arrêt de ces pompages (arrêt ponctuel accidentel, ou arrêt définitif programmé).

- **Proposition d'orientation prioritaire 1.2.6.**

« Permettre le développement de nouveaux projets de production d'énergie renouvelable (géothermie, biogaz, etc.) dans les secteurs identifiés. »

⇒ Un contributeur questionne l'usage de la géothermie et émet un souhait de limiter l'usage du bois.

I.3 - Préserver et valoriser la richesse naturelle du territoire et notamment sa trame verte et bleue

Sont présentées ci-après, quelques remarques pour renforcer la trame bleue :

⇒ **La question des berges des cours d'eau**

Pour renforcer la trame bleue, il importe **de limiter l'artificialisation des berges**, ce qui peut bien sûr intéresser le grand public si cette protection est associée à une mise en accessibilité pour les piétons et les vélos, l'accès à l'eau courante étant actuellement une demande forte des populations pendant les épisodes de canicule de plus en plus fréquents. Mais au-delà de ces lieux de ressourcement, il conviendra aussi de prévoir des zones strictement préservées, pour que les trames vertes et bleues puissent être de vrais refuges pour une flore et une faune actuellement très malmenée par l'urbanisation et le changement climatique.

⇒ **Protection de la biodiversité**

Le Conseil de Développement indique sa volonté de renforcer les préconisations sur la conduite des haies et clôtures de parcelles dans les zones habitées : proscrire les clôtures en plaques métalliques ou de béton, inciter à des haies vives d'essences variées.

Le Conseil de Développement rappelle son attachement à la création ou au maintien de corridors écologiques, pour maintenir la biodiversité et éviter les zones mortes.

Il est globalement soutenu l'idée de mieux intégrer la continuité écologique et la gestion des lisières dans les documents d'urbanisme, en cohérence avec les trames verte et bleue.

II. UN TERRITOIRE DYNAMIQUE ET ATTRACTIF

II.1 - Impulser et accompagner un développement économique et industriel durable, novateur et performant

A. Remarques générales

Le Conseil de développement présente ici des remarques générales concernant le point II.1 des orientations du PADD « Impulser et accompagner un développement économique et industriel durable, novateur et performant » par des extraits de la « *Contribution sur le Plan Local d'Urbanisme intercommunal* » de juin 2023 :

- **Développer les activités d'intérêt local.** Le Conseil de développement est plus réservé sur la pertinence de chercher à attirer de grosses entreprises à rayonnement international.
- **Avoir une exigence sur la qualité environnementale des projets soumis à m2A.** Ainsi, la priorité de la réindustrialisation devrait porter sur le développement des entreprises de réparation, et sur des petites unités de production à haute valeur ajoutée (lunetterie, etc.). En effet, fabriquer des vélos ne suppose pas du tout les mêmes infrastructures que fabriquer des voitures, etc.

De plus, il convient de rester très prudent face aux investisseurs qui revendiquent, dès leur installation, une réserve foncière pour d'hypothétiques extensions. Cette réserve s'applique autant aux projets industriels qu'aux immeubles de bureau.

- **Se fixer un objectif de réindustrialisation par la reconstitution d'un tissu de petites entreprises,** y compris artisanales, qui pourraient cohabiter avec les logements. Cette option suppose une attention particulière aux nuisances environnementales de ces unités de production (émissions polluantes, bruit, etc.).
- **Privilégier la multiplication de petites unités de soins dans les villages et les quartiers,** plutôt que des extensions de l'hôpital.
- **Favoriser le retour de commerces de proximité** en cessant l'extension des zones de grands magasins.
- **Réduire les surfaces de bureaux nécessaires par le télétravail.** A noter, cette réduction pourrait justifier la création d'espaces de coworking dans des projets immobiliers d'habitation.

B. Remarques complémentaires

Le Conseil de Développement présente ici des remarques complémentaires concernant le point II.1 des orientations du PADD du 07 août 2024.

- **Proposition d'orientation prioritaire 2.1.4. :**

« Accompagner la réindustrialisation du territoire en permettant la relocalisation d'activités productives et l'implantation de nouveaux sites industriels

Concevoir les futures zones économiques en concertation avec les acteurs professionnels dans une perspective d'optimisation du foncier, de sobriété énergétique et de services et de bonne desserte.

Privilégier le regroupement des sites industriels présentant les mêmes niveaux de risques technologiques (ex : SEVESO) dans des secteurs dédiés, sous réserve de faisabilité technique.

Prioriser l'accueil de nouvelles entreprises avec une forte densité d'emplois créés par hectare. »

- ⇒ La formulation « *bonne desserte* » est beaucoup trop vague. Pourquoi ne pas préciser les conditions de desserte à satisfaire en termes de TCU (fréquences de desserte adaptées aux profils des utilisateurs potentiels?), de mobilités durables et inclusives, etc. sans oublier le volet stationnement.

- **Proposition d'orientation prioritaire 2.1.6. :**

« Compacter l'offre commerciale dans les zones existantes dédiées à l'échelle de l'Agglomération et favoriser les commerces de proximité dans les tissus urbains.

Redynamiser ou reconvertir les zones commerciales en perte de vitesse.

Eviter le mitage des zones artisanales par le commerce. »

- ⇒ Il ne s'agit pas de favoriser les commerces de proximité en tissu urbain, mais bien de les **maintenir, les renforcer et les diversifier**. Une telle stratégie doit contribuer à la mise en place de quartiers du quart d'heure (Cf. proposition 1.1.4 page 6).

II.2 - Développer la destination touristique « Mulhouse Alsace Agglomération »

Sur cet aspect, deux avis du Conseil de Développement ont été édités :

- « L'attractivité touristique de Mulhouse Alsace Agglomération » (2019) : <https://www.m2a.fr/wp-content/uploads/2019/11/2019-Avis-attractivite-touristique.pdf>
- « Comment rendre la culture accessible à tous les habitants de Mulhouse Alsace Agglomération » (2024) : <https://www.m2a.fr/wp-content/uploads/2025/02/2024-conseil-de-developpement-m2A-avis-culture.pdf>

Par ailleurs, le Conseil de développement présente ci-après un extrait de sa « contribution sur le Plan Local d'Urbanisme intercommunal » de juin 2023 sur la mise en valeur les éléments qui font l'identité et la qualité du patrimoine architectural, urbain et paysager du territoire :

- créer des fiches « Rénovation-patrimoine » (sur la base d'un inventaire),
- créer un pôle info – guide sur les bonnes pratiques et compréhensions du PLUi en lien avec les subventions possibles en rénovation (par exemple),
- recomposer des cœurs de village (rénovation, réappropriation de la maison alsacienne, des granges, priorités foncières, etc.).

II.3 - Améliorer l'interconnexion de l'Agglomération avec les autres territoires

- ⇒ **Remarque sur la proposition d'orientation prioritaire 2.3.5. :**
 « Étendre et optimiser le réseau de transports du quotidien, notamment avec la réalisation du service express régional métropolitain (en particulier, desserte TER et car-express). »

La réalisation du « *Service express métropolitain ferroviaire* » est essentielle pour l'optimisation du maillage du territoire en transports collectifs, en raison de l'existence de 11 gares ferroviaires sur le territoire de l'agglomération.

Par ailleurs, le Conseil de développement présente ci-après des remarques complémentaires sur les infrastructures de transport entre territoires :

- ⇒ **Ne pas encourager la circulation motorisée** : s'orienter alors vers un moratoire global sur les voies ouvertes à la circulation automobile (voitures et poids lourds) et les parkings, à l'exception des parkings-relais et des dessertes des nouvelles zones d'activités industrielles, peu nombreuses.
- ⇒ **Renforcer la circulation ferroviaire**, avec comme impact sur le PLUi, de prévoir un renforcement des axes ferroviaires, en particulier s'assurer d'une réserve foncière permettant le troisième rail de l'axe Strasbourg-Bâle (donc, concrètement pour m2A de Bollwiller à Habsheim).
- ⇒ En lien avec le Plan de Déplacement Urbain, **envisager la réouverture des gares actuellement non desservies** (Hasenrain, Richwiller, Riedisheim, Illzach, Grunhutte, Chalampé, etc.), en particulier en envisageant d'en améliorer les accès.
Une attention est apportée au projet de création (réouverture) d'une gare à l'île Napoléon, (mentionné en page 63 du DOO du SCoT approuvé en mars 2019).
- ⇒ Dans son avis du 3 mai 2001, le Conseil de développement a rappelé les enjeux liés à la réactivation de cette ancienne gare sur un nouveau site à identifier. Un tel équipement peut se limiter à un point d'arrêts ferroviaires optimisé. Il pourrait alors constituer le pivot d'un grand pôle d'échanges multimodal, à large rayonnement, à proximité du carrefour autoroutier A35/A36 et de vastes zones d'activités économiques.
- ⇒ 3e terminal portuaire : un contributeur questionne sa localisation et son activité.

III. UN TERRITOIRE SOLIDAIRE OFFRANT UN CADRE DE VIE DE QUALITÉ À SES HABITANTS

III.1 - Assurer une offre de logement équilibrée sur l'ensemble du territoire et l'adapter aux enjeux climatiques et énergétiques

Le Conseil de développement présente ici des remarques générales concernant le point III.1 des orientations du PADD « Assurer une offre de logement équilibrée sur l'ensemble du territoire et l'adapter aux enjeux climatiques et énergétiques » par des extraits de la « Contribution sur le Plan Local d'Urbanisme intercommunal » de juin 2023 :

- **Définir des zones « Éco-quartier »** (réserver des zones ou îlots, par exemple sur les friches industrielles et en remplacement des lotissements).
- **Organiser un plan « Marshall » de la rénovation :**
 - refuser les rénovations sans amélioration thermique (préconiser au minimum un classement C),
 - interdire les rénovations sans panneau photovoltaïque ou thermique,
 - exiger le respect du patrimoine culturel et architectural existant,
 - avoir des logements rénovés innovants et variés,
 - travailler les orientations solaires et recomposer les façades quand c'est possible,
 - rendre obligatoire un module externe en toiture (le moins visible possible pour les pompe à chaleur).
- **Apporter des réponses pour les périodes de fortes chaleurs :**
 - préconiser des toits « blancs » (limite le transfert de chaleur vers l'intérieur),
 - végétaliser les bâtiments (toitures, façades, cœur d'îlots, parking, etc.),
 - prescrire des types d'arbres à utiliser (caduque, feuillus, hauteur, volume, massif, etc.),
 - définir clairement la fosse nécessaire pour le développement d'un arbre (minimum 6 m³),
 - redéfinir clairement et sur plan les corridors écologiques (cf Cerema¹).
 - composer davantage avec la nature.
- **Interdire les toits plats sans végétation et/ou panneau solaire** (photovoltaïque ou thermique).
- **Vérifier les gabarits des rues** (vérifier les masques solaires par rapport aux règles des hauteurs, etc.).

¹ <https://www.cerema.fr/fr>

- **Expérimenter des zones sans règlements**, définir quelques règles simples (faire autrement) telles que :
 - rez-de-chaussée réservés aux activités et/ou aux logements accessibles avec jardin,
 - cœur d'îlot vert avec un usage collectif,
 - permettre à des groupements de construire ensemble (autopromotion),
 - avoir un petit groupe de coordonnateurs de la zone (urbanistes, architectes).
- Intégrer la **gestion de la vacance** dans le PLUi.

III.2 - Mettre en valeur les éléments qui font l'identité et la qualité du patrimoine architectural, urbain et paysager du territoire

Le Conseil de développement présente ici des remarques générales concernant le point III.2 des orientations du PADD « III.2 - Mettre en valeur les éléments qui font l'identité et la qualité du patrimoine architectural, urbain et paysager du territoire » par des extraits de la « *Contribution sur le Plan Local d'Urbanisme intercommunal* » de juin 2023 :

- créer des fiches « Rénovation-patrimoine » (sur la base d'un inventaire),
- créer un pôle info – guide sur les bonnes pratiques et compréhensions du PLUi en lien avec les subventions possibles en rénovation (par exemple),
- recomposer des cœurs de village (rénovation, réappropriation de la maison alsacienne, des granges, priorités foncières, etc.).

III.3 - Favoriser des mobilités sobres en émissions de carbone

A. Remarques complémentaires

- **Proposition d'orientation prioritaire 3.3.2. :**
 « Renforcer et sécuriser le réseau des itinéraires cyclables tant structurants que de proximité et résorber les ruptures dans le réseau existant, notamment entre les villages. Lorsque cela est possible, prévoir des itinéraires cyclables en sites propres.
 Améliorer l'accessibilité cyclable des équipements publics, notamment scolaires. »
- ⇒ Concernant les itinéraires cyclables, ne pas oublier un point important touchant à la sécurité de certains de ces itinéraires, notamment ceux de la bande rhénane.

Les itinéraires cyclables empruntant des chemins ruraux à usage agricole (propriétés d'associations foncières communales) ne doivent pas, dans leur aménagement et leur usage, faire obstacle à la circulation des engins agricoles et à la gestion des terres agricoles.

Le nécessaire renforcement et sécurisation des itinéraires cyclables est indissociable d'une politique volontariste, voire coercitive de création d'emplacements de stationnement sécurisé tant au niveau des immeubles d'habitation que des bâtiments à usage de services et/ou d'activités économiques.

A cet égard, il convient de prendre en compte les besoins spécifiques en stationnement des véhicules intermédiaires (vélo cargo, triporteur, vélo-voiture, etc.).

L'utilisation des itinéraires cyclables nécessite une signalisation claire et compréhensible, en particulier pour les accès aux pôles d'échanges multimodaux périphériques et aux arrêts des TCU en tissu urbain. Une telle signalisation peut nécessiter des aménagements ponctuels au niveau de la voirie et plus spécialement des carrefours.

▪ **Proposition d'orientation prioritaire 3.3.3. :**

« Permettre la création et le développement de nouveaux parkings-relais pour le report modal vers les transports collectifs urbains, notamment à proximité des gares, en bout de ligne de transports en commun et en première couronne, tout en veillant à leurs incidences environnementales (végétalisation, etc.).

Équiper les parkings-relais en stationnements vélos sécurisés et en bornes de chargement électriques (vélo et auto). »

⇒ La création de pôles d'échanges multimodaux ne peut se limiter à la seule offre de stationnement. Leur attractivité est fonction :

- de la disponibilité de services additionnels dont la nature et l'importance sont en rapport avec le caractère structurant du pôle concerné ;
- de la fréquence de desserte par les TCU .

Pourquoi limiter la création de tels pôles « *en première couronne* » ? . Bien au contraire, il faut les installer sur l'ensemble du territoire de l'agglomération pour offrir un maillage attractif de l'offre de mobilités durables et inclusives.

▪ **Proposition d'orientation prioritaire 3.3.4. :**

« Aménager les abords des gares et améliorer leur accessibilité multimodale (stationnements vélos sécurisés, bornes de chargement électriques, trottinettes électriques, etc.). »

⇒ L'accessibilité multimodale des gares ferroviaires ne pourra être performante sans une parfaite fluidité de l'interconnexion de modes de transport durables, celle-ci pouvant nécessiter des réaménagements plus ou moins conséquents, tant des bâtiments que des abords.

▪ **Proposition d'orientation prioritaire 3.3.7. :**

« Permettre le (ré)aménagement des voiries pour une cohabitation apaisée et sécurisée des mobilités alternatives avec la circulation automobile. »

⇒ Le réaménagement des voiries ne peut se concevoir hors d'une cohabitation apaisée et sécurisée des mobilités durables et inclusives avec la circulation automobile. Se pose cependant la place des véhicules intermédiaires dont les dimensions nécessitent des aménagements spécifiques des voies qui leurs sont réservées.

- **Proposition d'orientation complémentaire 3.3.10. :**

« Optimiser les espaces fonciers dédiés au stationnement automobile et vélo, et en réduire les impacts environnementaux.

Prévoir des plantations d'arbres, des revêtements perméables ainsi que des ombrières. »

- ⇒ Comment faut-il comprendre la proposition ainsi libellée : « *Optimiser les espaces fonciers dédiés au stationnement automobile et vélo, et en réduire les impacts environnementaux* » ?

Fixer un objectif commun aux infrastructures de deux types de mobilité si différents ne facilite pas la compréhension.

B. Deux observations

1. Il n'est pas fait mention de la pertinence d'aménagements piétonniers, ces derniers permettant notamment de sécuriser les déplacements générés par les arrêts des TCU.

m2A s'est pourtant dotée dès 2011, d'un « *Schéma directeur des itinéraires pédestres* » qui présente un maillage d'itinéraires définis de concert avec les communes alors membres de l'intercommunalité.

Le « *Rapport de présentation/diagnostic* » du SCoT approuvé précise en page 53 :

« *Ce plan s'inscrit dans la politique de m2A en faveur des piétons dont les principaux objectifs sont de promouvoir et faciliter la marche à pied comme mode de déplacement quotidien, de courte distance, de contribuer à construire un cadre de vie convivial et attractif grâce à un partage équilibré des espaces, d'offrir des possibilités supplémentaires de loisirs de proximité et d'inviter à la découverte de l'espace communautaire* »

La nécessité d'une signalisation claire et compréhensible, visée plus haut pour ce qui concerne les itinéraires cyclistes s'applique également aux cheminements piétonniers.

2. Il n'est fait mention ni d'une politique volontariste de limitation, voire de réduction des possibilités de stationnement en centre-ville pour les non-résidents, ni d'une éventuelle réaffectation des parkings en ouvrages aux résidents qui stationnent leurs véhicules sur voirie.

De telles mesures contribueraient à une gestion « vertueuse » de la circulation et du stationnement en centre-ville, au bénéfice des TCU et des mobilités actives et inclusives.

La suppression des possibilités de stationnement sur voirie permettrait, moyennant des aménagements ponctuels complémentaires, de proposer une voirie dite apaisée, favorable aux modes déplacements actifs.

BIBLIOGRAPHIE – RÉFÉRENCES

Avis du Conseil de Développement :

- « Habitat dégradé et mal-logement » (2019)
- « L'attractivité touristique de Mulhouse Alsace Agglomération » (2019)
- « vers l'écomobilité... Un défi pour l'agglomération » (2021)
- « Participation à la consultation citoyenne sur le Plan Climat Air Énergie Territorial », (2022)
- « Soigner les bordures urbaines » Contribution du Conseil de Développement, (mai 2023)
- « Contribution sur le Plan Local d'Urbanisme intercommunal » (juin 2023)
- « Comment allier l'urbanisation et la préservation des surfaces agricoles et naturelles ? » (juin 2024)
- « Concilier mobilités durables, équité sociale et cohésion sociale » (juin 2024)
- « Comment rendre la culture accessible à tous les habitants de Mulhouse Alsace Agglomération » (octobre 2024)
- « Faire face aux risques d'incendies sur les espaces naturels, agricoles et forestiers » (juin 2025)

Tous ces documents sont accessibles sur le site [m2A.fr](https://m2a.fr)

CONTRIBUTEURS

Contributeurs principaux :

- Roland LEMMEL, pilote de groupe « Mobilités », citoyen volontaire
- Michel BOURGUET, pilote de groupe « gestion des forêts », « Risques d'Incendies » et « Eau », personnalité qualifiée
- Lionel L'HARIDON, pilote de groupe « préservation des surfaces agricoles et naturelles », citoyen volontaire

Avec la participation de :

- Charles ABRAHAM, représentant de Riedisheim
- Christophe CHEMIN, représentant de Brunstatt-Didenheim
- Jean GODINAT, représentant de Bantzenheim
- Philippe LALLEMANT, représentant de l'ASCEN Dornach
- Armand Le GAC, personnalité qualifiée
- Chris PERRAIS, représentant de Kingersheim
- Marc RINGENBACH, représentant du Moulin Nature
- Eric ROTHENFLUG, représentant de Steinbrunn-le-Bas

[illegible]





MULHOUSE ALSACE
AGGLOMÉRATION

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE MULHOUSE ALSACE AGGLOMÉRATION

Maison du Territoire
9, avenue Konrad Adenauer - BP 30100
68393 Sausheim Cedex
Mail : cdd@m2A.fr
