



AXE 3 ET 4 : ECONOMIE ET MOBILITE



I. METHODOLOGIE D'ÉVALUATION ADOPTÉE

L'approche retenue pour évaluer les volets économie et mobilité du SCoT s'appuie principalement sur les prescriptions et recommandations inscrites dans le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO). En effet, c'est ce document qui précise et décline les principaux objectifs du PADD à atteindre sur 20 ans (2016-2036).

Quand cela est nécessaire, l'évaluation mobilisera également des éléments du rapport de présentation, qui serviront le cas échéant d'état initial de référence pour suivre l'évolution d'un indicateur.

1. Les modalités de suivi prévues dans le SCoT approuvé

Le rapport de présentation du SCoT contient un volet 5 qui définit les modalités de suivi du document. Ce dispositif de suivi et d'application du SCoT comprend une liste d'indicateurs à renseigner.

Comme l'indique la page 135 du volet 5 du rapport de présentation, trois principaux critères ont prévalu pour la définition de ces indicateurs :

- « La pertinence : une donnée liée aux effets de la mise en œuvre du schéma par un rapport de causalité (corrélation avec une sensibilité environnementale ou avec une action mesurable du SCoT) ;
- L'opérationnalité : l'existence de données quantitatives et mesurables permettant d'objectiver le suivi du SCoT ;
- La pérennité : l'identification des fournisseurs-producteurs des données et leur capacité à suivre la donnée dans le temps. »

Sur la base de ces trois mêmes critères, l'ensemble des indicateurs proposés pour les axes économie et mobilité ont été passés en revue, à savoir :

- Emploi et entreprises : indicateurs 8 à 12
- Services : indicateurs 13 et 14
- Tourisme : indicateur 16
- Agriculture : indicateurs 28 à 31
- Transport et voirie : indicateurs 32 à 35

L'analyse de ces indicateurs proposés par les auteurs du SCoT confirme leur pertinence, sauf pour quelques-uns d'entre eux pour lesquels aucune donnée fiable n'est aisément mobilisable à une échelle adéquate.

Ainsi, hormis quelques points (sur lesquels le SCoT n'a qu'une emprise indirecte), l'ensemble des indicateurs initialement prévu a été traité. On précisera cependant, que les indicateurs proposés dans les modalités de suivi se basent souvent sur plusieurs paramètres. Afin de clarifier la lecture des analyses, mais aussi de confier à chaque mesure un objectif quantifiable, les indicateurs ont été redécouverts selon les paramètres mesurés. Dès lors la présente étude a précisé et renuméroté les indicateurs prévus dans le SCoT approuvé.

Par ailleurs, deux indicateurs exigés par l'article L143-28 du code de l'urbanisme sont ajoutés.

2. Liste des indicateurs analysés

A. L'EMPLOI ET LES ENTREPRISES

Code	Indicateur	N° initial dans le SCoT
A1	Évolution de l'indice de concentration de l'emploi	8
A2	Évolution du nombre d'emplois	8
A3	Surfaces disponibles et taux de remplissage des zones d'activités	9
A4	Lieux de travail des actifs du territoire	10
A5	Évolution du taux de chômage	11
A6	Évolution de la répartition des emplois par secteurs d'activités	12
A7	Évolution de la répartition des établissements par secteurs d'activités	12

B. LES IMPLANTATIONS COMMERCIALES ET LES SERVICES

Code	Indicateur	N° initial dans le SCoT
B1	Évolution du taux d'équipement pour 1000 habitants	13 et 14
B2	Évolution des effectifs scolaires	-

C. LE TOURISME

Code	Indicateur	N° initial dans le SCoT
C1	Entrées des principaux sites touristiques	-
C2	Établissements d'hébergement touristique	16
C3	Nombre de lits ou chambres disponibles	16
C4*	Nombre d'unités touristiques nouvelles (en zone loi montagne)	-
C5*	Réhabilitation de l'immobilier de loisir (en zone loi montagne)	-

**Ces indicateurs sont exigés par l'article L143-28 du code de l'urbanisme*

D. L'AGRICULTURE

Code	Indicateur	N° initial dans le SCoT
D1	Évolution du nombre d'exploitations agricoles	28
D2	Évolution du nombre de chefs d'exploitations et de co-exploitants	29
D3	Évolution du temps de travail total pour les actifs agricoles	29
D4	Investissement dans les bâtiments agricoles	30
D5	Évolution de la surface agricole utile totale	31
D6	Évolution de la surface agricole utile par type d'utilisation	31

E. L'ÉVOLUTION DES TRANSPORTS ET DÉPLACEMENTS

Code	Indicateur	N° initial dans le SCoT
E1	Évolution des modes de déplacements professionnels	-
E2	Évolution du taux de motorisation des ménages	-
E3	Évolution du trafic routier tous véhicules	34
E4	Évolution du trafic routier poids lourds	34
E5	Évolution des accidents de la route	35
E6	Évolution de la fréquentation des gares	32
E7	Évolution des réseaux : <ul style="list-style-type: none"> • Réseau d'infrastructures ferroviaires • Réseau autocar Fluo Grand Est • Réseau bus Trace • Réseau mobilités actives • Véhicules partagés • Offre de transport à la demande • Aires de covoiturage 	33

II. ANALYSE DE L'AXE 3 DU PADD : STRUCTURER LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

→ Ce que dit le SCoT

Ambitions





PADD :

Le développement du territoire du SCoT doit s'inscrire dans un fonctionnement métropolitain plus large, pour assurer le maintien de sa population, de ses ressources et de son activité.

Il s'agit :

- D'assurer le développement économique.
- De développer la compétitivité des zones économiques.
- De préserver l'agriculture et pérenniser le développement agricole.
- D'assurer le développement touristique du territoire.
- De préserver à la fois le commerce de proximité, sans empêcher le développement d'autres formes de commerce.

1. L'emploi et les entreprises

→ Ce que dit le SCoT	
<p>Constats</p> 	<p><u>Rapport de présentation :</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Une croissance positive de l'emploi total.✓ Un territoire aux multiples facettes : bande rhénane industrielle, centres actifs à Colmar, artisanat dans la vallée de Munster.✓ De nombreux investissements sur le territoire via les grandes implantations industrielles.✓ Présence d'un tissu industriel fort autour de grands comptes clés.× Une part de l'emploi privé plus faible que dans les territoires comparables.× Une baisse de l'emploi privé, notamment dans le secteur industriel.× Une structure de l'emploi privé déséquilibré : peu d'emplois tertiaires et santé / social.× Une image économique encore peu affirmée.× Absence de filières clés structurantes pouvant drainer du tertiaire supérieur, de la Recherche et Développement, une image de référence, etc.× Un développement économique fil de l'eau qui conduirait à un territoire majoritairement touristique et résidentiel.
<p>Orientations</p> 	<p><u>Document d'orientations et d'objectifs :</u></p> <ul style="list-style-type: none">➤ Maintenir un tissu économique local diversifié.➤ Renforcer les capacités d'accueil d'activités économiques.➤ Pour cela, une organisation des espaces économiques par niveau de positionnement est mise en place :<ul style="list-style-type: none">○ Zones de Type 1 : sites stratégiques d'intérêt départemental et/ou régional, à renforcer ;○ Zones de Type 2 : sites d'intérêt supra communal pour lesquels il s'agit de conserver la fonction généraliste et rechercher une plus grande densité.➤ Favoriser le maintien d'entreprises existantes en leur permettant de se développer, notamment dans le tissu urbain.

1.1. Analyse des indicateurs

A1 ÉVOLUTION DE L'INDICE DE CONCENTRATION DE L'EMPLOI

Source :
INSEE RP

Échelle :
SCoT et armature

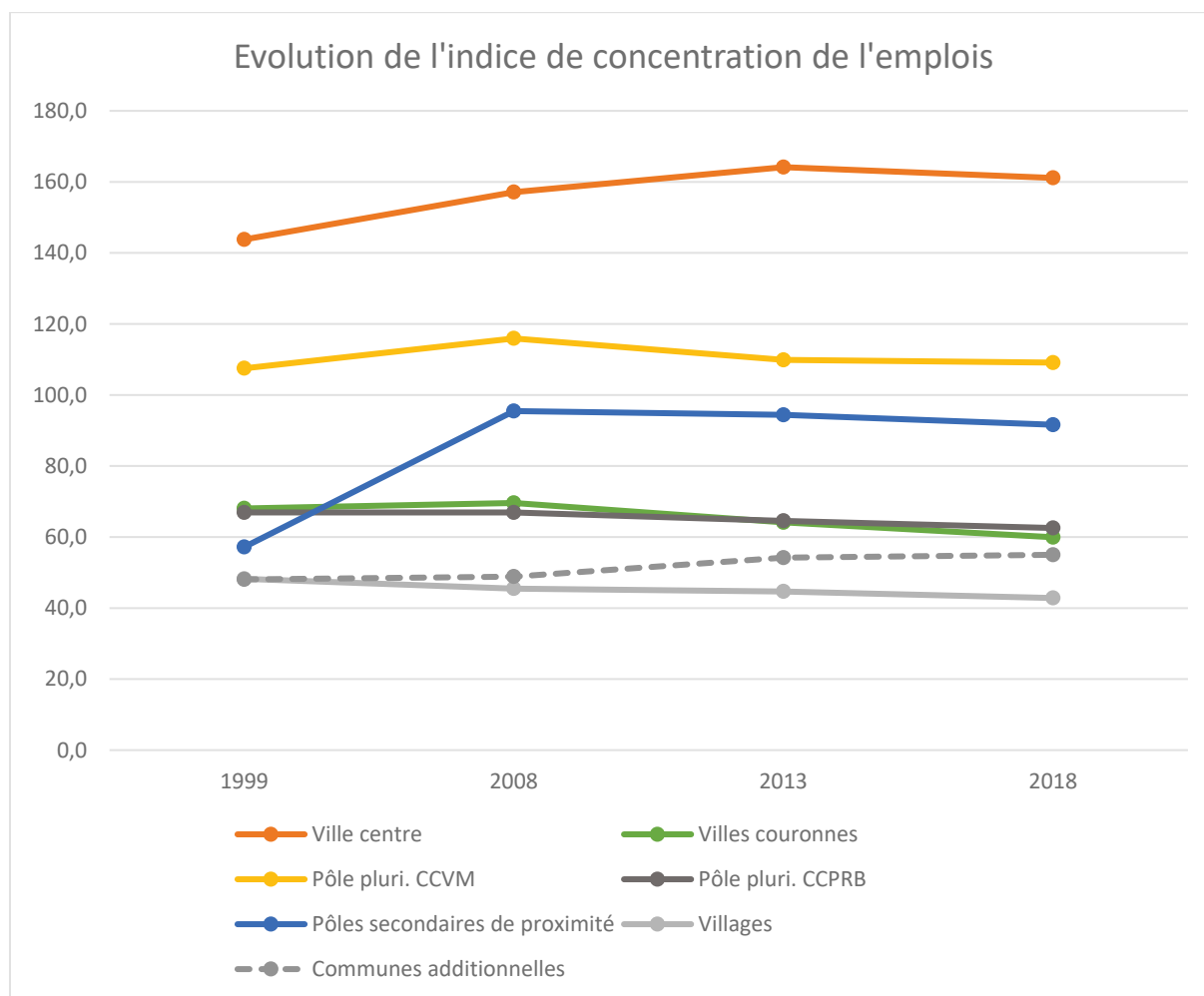
Temporalité :
2013-2018

Note méthodologique :

L'indice de concentration de l'emploi mesure le rapport entre le nombre d'emplois proposés dans le territoire et la population active résidente.

Un territoire attractif génère un nombre d'emplois supérieur au nombre d'actifs résidents et affiche donc un indice supérieur à 100.

Résultats :



Source : INSEE RP 2018 - Exploitation principale

L'analyse sur le temps long (depuis 1999) de l'indice de concentration de l'emploi illustre tout d'abord le rôle de bassin d'emploi de Colmar, dont l'indice est élevé (164 en 2013, puis 161 en 2018).

En plus de Colmar, seul le pôle Munster-Metzeral dépasse les 100 (109 en 2018). Les autres strates de l'armature urbaine présentent toutes des indices inférieurs à 100, et comprennent donc plus d'actifs résidents qu'elles ne proposent d'emplois sur-place.

On notera l'importante hausse de l'indice pour les pôles secondaires de proximité entre 1999 et 2008. Cette hausse est largement imputable au développement de la zone d'activités de Sainte-Croix-en-Plaine.

Ainsi, on retiendra que :

- La ville centre remplit un rôle de bassin d'emploi majeur.
- Le pôle de Munster-Metzeral et les pôles secondaires de proximité présentent une répartition globalement équilibrée entre fonction résidentielle et économique.
- Les autres strates de l'armature urbaine voient la fonction résidentielle dominer, et ce tout particulièrement dans les villages.

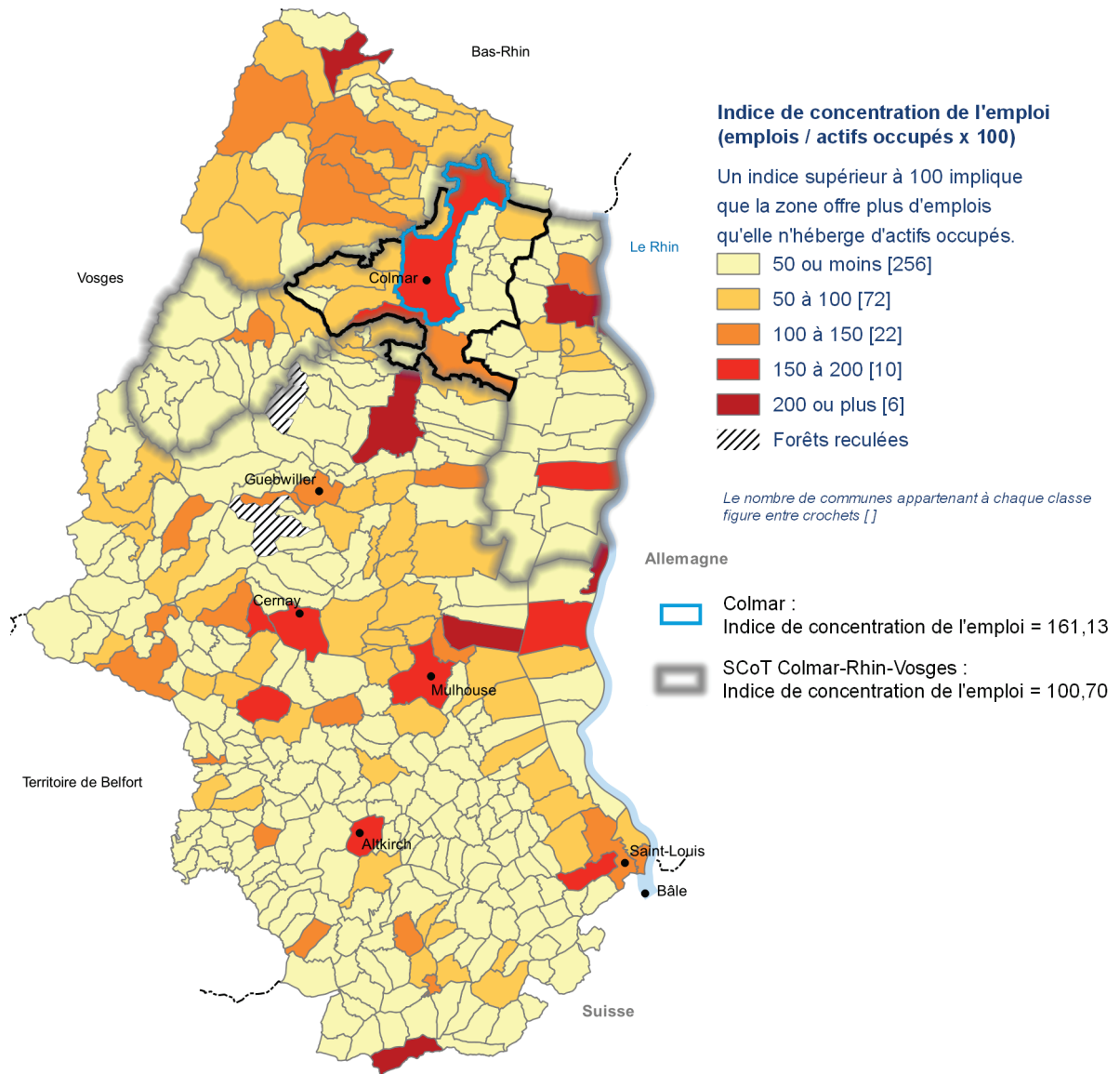
Indicateur	2013	2018	Évolution
Indice de concentration de l'emploi (SCoT)	105,9	103,8	-2,0%

À l'échelle du SCoT applicable, entre 2013 et 2018, l'indice de concentration de l'emploi a baissé d'environ 2% pour atteindre 103,8.

L'indice reste légèrement supérieur à 100, ce qui indique que le territoire du SCoT CRV propose un peu plus d'emplois qu'il n'héberge d'actifs.

À titre de comparaison, l'indice du Haut-Rhin est égal à 87,9 en 2018. Ainsi, à l'échelle du département, la ville centre Colmar reste un bassin d'emploi important. Bien que sur la période récente, la population active se soit accrue un peu plus rapidement que le nombre d'emplois proposés dans le territoire.

Indice de concentration de l'emploi en 2018



Réalisation : ADAUHR 08/2021
Sources : BD ADMIN EXPRESS 2020/02 IGN Paris France, INSEE RP 2018, Exploitation principale

A2 ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EMPLOIS

Source :
INSEE RP

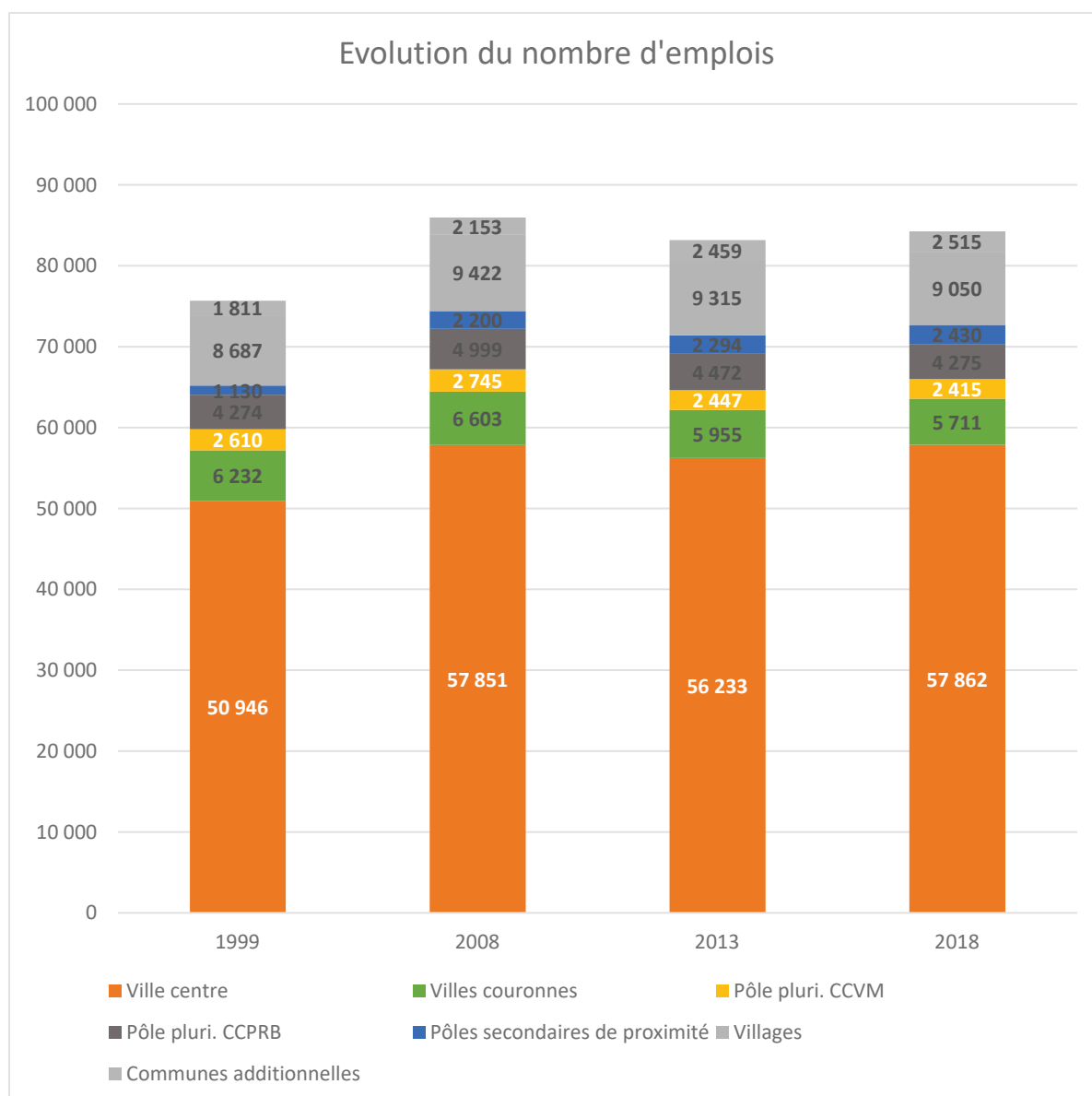
Échelle :
SCoT et armature

Temporalité :
2013-2018

Note méthodologique :

Cet indicateur mesure le nombre total d'emplois sur le territoire du SCoT CRV.

Résultats :



Source : INSEE RP 2018 - Exploitation principale

Sur le temps long, on constate une hausse généralisée du nombre d'emploi entre 1999 et 2008, avec notamment le doublement des emplois proposés par les pôles secondaires de proximité (notamment dû au développement de la ZA de Sainte-Croix-en-Plaine).

Ensuite, entre 2008 et 2013 le nombre d'emplois baisse partout, sauf dans les pôles secondaires de proximité.

Sur le temps plus récent, proche de celui du SCoT (2013-2018), on note à nouveau une hausse du nombre d'emplois, sans pour autant revenir aux chiffres de 2008. De plus, cette hausse récente se concentre principalement sur la ville centre, Colmar.

Ainsi, comme l'illustre le tableau suivant, la prédominance de Colmar en tant que pourvoyeur d'emplois s'est renforcée :

Part des emplois du SCoT dans la ville centre (Colmar)	1999	2008	2013	2018
	67,3%	67,3%	67,6%	68,7%

En 2018, la ville centre concentre près de 69% des emplois du SCoT. Cette concentration génère d'importants flux domicile-travail, notamment vers les grandes zones d'activités colmariennes. Ainsi, aux heures de pointes les entrées colmariennes sont quotidiennement saturées de travailleurs automobilistes et de véhicules de transport/livraison.

Indicateur	2013	2018	Évolution
Nombre d'emplois (SCoT)	67 823	69 159	2,0%

À l'échelle du SCoT applicable, entre 2013 et 2018, le nombre d'emplois proposés sur le territoire du SCoT CRV a augmenté d'environ 2% pour atteindre 69 159.

Ce sont ainsi 1 336 emplois supplémentaires qui sont proposés. Soit un rythme d'environ 267 emplois créés par an.

À titre de comparaison, sur la même période le nombre total d'emplois dans le Haut-Rhin a baissé de 0,9%. Ainsi, le territoire du SCoT CRV présente une dynamique de création d'emplois nettement supérieure à la moyenne haut-rhinoise.

Source :

OCS GE 2 et ADAUHR pour les documents locaux d'urbanisme
EGIS pour le schéma directeur des ZAE

Échelle :

SCoT
Zones d'activités (type 1 & 2)
Zones étudiées par EGIS dans le cadre du schéma directeur des ZAE

Temporalité :

2022

Notes méthodologiques :

- Analyse ADAUHR – BD OCS GE 2

L'analyse développée dans les paragraphes suivants consiste en un croisement des zonages de l'ensemble des documents d'urbanisme locaux du territoire avec les données d'occupation du sol de la BD OCS GE 2 (Région Grand-Est).

- Analyse EGIS – Schéma directeur des ZAE

Le SCoT CRV accompagné par EGIS a réalisé un travail de repérage des potentiels de mutations des principales zones d'activités existantes sur le territoire.

Préambule et rappel du SCoT :

Le SCoT CRV identifie deux familles de zones d'activités :

- **Les zones de type 1** : EcoRhena (anciennement BNHG) et ZIP Nord (anciennement VVBK). Implantées le long du Grand Canal d'Alsace, ce sont les deux seules zones expressément nommées et situées dans le DOO.
- **Les zones de type 2** : recouvrent la totalité des autres zones et secteurs dévolus aux activités économiques. Les zones de type 2 ne sont ni listées, ni cartographiées.

Pour ces deux types de zones, le DOO du SCoT prescrit des surfaces d'extension/création autorisées :

Extrait du DOO du SCoT – page 29

	Extension/ création autorisée pour les zones de type 1 à l'horizon SCoT (en hectares)	Extension/ création autorisée pour les zones de type 2 à l'horizon SCoT (en hectares)
Colmar Agglomération	0 ha	277 ha
CC de la Vallée de Munster	0 ha	22,5 ha
CC du Pays de Brisach	159,1 ha	78,6 ha

Concernant les zones de type 1, la CCPRB a lancé une procédure de modification de son PLUi visant à entériner la zone EcoRhena. Dans ce cadre, les surfaces dévolues à cette zone d'activités majeure sont amenées à évoluer à la baisse. Dans l'attente de l'achèvement de cette procédure, le bilan des zones de types 1 ne peut pas être tiré.

Concernant les zones de type 2, l'absence de définition de l'enveloppe urbaine « temps zéro » sur l'ensemble du territoire couplée à l'absence de liste des zones concernées, ne permet pas non plus de tirer un réel bilan.

C'est pourquoi les développements suivants s'attacheront davantage à mesurer les potentialités a priori existantes dans les zones actuellement classées dans les documents locaux d'urbanisme.

Analyse ADAUHR – BD OCS GE 2

Résultats sur l'ensemble du territoire du SCoT CRV :

Les tableaux suivants recensent les surfaces vides et le taux d'occupation de l'ensemble des secteurs classés dans des zonages dévolus aux activités économiques dans les documents locaux d'urbanisme (aussi bien en zones urbaines, qu'en extensions et en réserves foncières).

Ces résultats ont été obtenus par analyse spatiale informatique qui croise les zonages des documents locaux d'urbanisme avec la BD OCS GE 2. Il s'agit d'une analyse informatique brute.

Commune	Nombre de secteurs	Surf. totale (ha)	Surf. artificialisée (ha)	Surf. vide (ha)	Taux d'occupation
Bischwihr	2	9,7	3,5	6,2	36,2%
Colmar	21	712,8	603,8	107,7	84,7%
Fortschwihr	1	0,9	0,8	0,1	93,5%
Herrlisheim-près-Colmar	3	14,7	10,4	4,4	70,3%
Horbourg-Wihr	5	60,4	31,7	28,6	52,6%
Houssen	5	37,1	36,7	0,2	98,9%
Ingersheim	2	7,5	5,8	1,3	77,4%
Porte du Ried	3	5,0	3,2	1,5	64,6%
Sainte-Croix-en-Plaine	7	150,3	93,9	55,3	62,5%
Sundhoffen	3	17,4	10,9	6,5	62,7%
Turckheim	5	20,1	17,6	2,0	87,7%
Wettolsheim	6	107,8	51,5	55,8	47,8%
Wickerschwihr	1	2,1	0,9	1,2	44,1%
Wintzenheim	11	62,2	37,2	25,0	59,8%
Zimmerbach	1	0,8	0,8	0,0	100,0%
Total Colmar Agglo	76	1 208,6	908,9	295,8	75,2%

L'analyse brute sur l'ensemble du territoire de Colmar Agglomération indique environ 296 ha de terrains a priori vides, pour un taux de mobilisation global de 75%.

Zones documents d'urbanisme	Nombre de secteurs	Surf. totale (ha)	Surf. artificialisée (ha)	Surf. vide (ha)	Taux d'occupation
Zones urbaines (U)	54	959,3	874,4	81,1	91,1%
Extensions (1AU)	14	101,5	19,4	82,0	19,1%
Réserves (2AU)	8	147,8	15,1	132,7	10,2%
Total Colmar Agglo	76	1 208,6	908,9	295,8	75,2%

Sur le même périmètre, une analyse plus fine vient nuancer cette impression d'un potentiel foncier important. En effet, les 296 ha de terrains a priori vides se répartissent ainsi :

- 81 ha en zones urbaines : à part de rares exceptions (ex : parcelle Lonza/Caspsugel), il s'agit principalement de petites parcelles, voire de fractions de parcelles, réparties de manière éparpillées sur l'ensemble des zones. Des analyses cartographiques plus poussées, seraient nécessaires pour conclure sur le potentiel réel de ces terrains.
- 82 ha en extensions (1AU) : ces gisements foncières correspondent soit à des zones en cours d'aménagement, soit à des zones entièrement vides. Là encore, seul un travail cartographique précis permettrait de conclure.

- 132 ha en réserves (2AU) : ainsi la majeure partie des terrains vides dans des zones dévolues à l'activité économique se retrouvent dans des zones de réserves foncière 2AU, dont on connaît les difficultés de mobilisation.

Enfin, on rappellera que les objectifs de la loi dite « Climat et Résilience » conduiront certainement les collectivités à revoir l'ensemble de leurs zones à urbaniser (1AU et 2AU). Aussi, les terrains vides repérés dans la présente analyse ne peuvent pas être regarder comme un potentiel acquis, bien au contraire.

Commune	Nombre de secteurs	Surf. totale (ha)	Surf. artificialisée (ha)	Surf. Vide (ha)	Taux d'occupation
Breitenbach-Haut-Rhin	2	4,9	3,2	1,2	65,3%
Griesbach-au-Val	3	2,9	2,0	0,9	68,6%
Gunsbach	3	10,2	9,8	0,2	96,1%
Metzeral	4	10,7	7,2	2,9	67,2%
Soultzbach-les-Bains	2	3,4	1,2	2,1	35,6%
Wihr-au-Val	5	14,2	13,2	1,0	92,8%
Total Colmar CCVM	19	46,3	36,6	8,3	79,0%

Le même travail mené sur le territoire de la CCVM indique que seuls 8,3 ha de terrains a priori vides ont été repérés.

Les zones d'activités présentent un taux d'occupation de 79%. Résultat à nuancer, dans ces 79% peuvent se retrouver des bâtiments vacants ou actuellement sous-exploités.

Zones documents d'urbanisme	Nombre de secteurs	Surf. totale (ha)	Surf. artificialisée (ha)	Surf. vide (ha)	Taux d'occupation
Zones urbaines (U)	17	43,2	36,4	5,5	84,2%
Extensions (1AU)	2	3,1	0,2	2,9	5,8%
Réserves (2AU)	0	0,0	0,0	0,0	0,0%
Total CCVM	19	46,3	36,6	8,3	79,0%

Commune	Nombre de secteurs	Surf. totale (ha)	Surf. artificialisée (ha)	Surf. Vide (ha)	Taux d'occupation
Algolsheim	3	27,0	19,8	7,1	73,4%
Artzenheim	1	0,8	0,4	0,4	44,1%
Balgau	2	83,3	4,3	77,7	5,1%
Baltzenheim	2	34,3	2,5	28,0	7,2%
Biesheim	7	249,9	131,3	112,0	52,5%
Blodelsheim	4	20,2	13,5	6,7	66,9%
Dessenheim	1	2,9	2,5	0,4	85,1%
Fessenheim	6	51,1	19,5	31,6	38,2%
Geiswasser	3	14,8	4,5	10,3	30,4%
Heiteren	3	104,6	0,1	104,1	0,1%
Hirtzfelden	3	0,8	0,8	0,0	99,2%
Kunheim	5	325,4	76,2	238,1	23,4%
Nambsheim	6	189,4	15,4	168,6	8,1%
Neuf-Brisach	2	1,1	1,1	0,0	100,0%
Obersaasheim	1	1,1	1,1	0,0	99,0%
Rumersheim-le-Haut	2	11,8	11,5	0,3	97,6%
Vogelgrun	2	6,2	3,4	2,8	54,6%
Volgelsheim	10	92,5	71,0	20,2	76,8%
Weckolsheim	2	3,2	3,2	0,0	99,5%
Wolfgangtzen	4	36,0	16,8	19,2	46,6%
Total CCPRB	69	1 256,5	398,8	827,6	31,7%

Zones documents d'urbanisme	Nombre de secteurs	Surf. totale (ha)	Surf. artificialisée (ha)	Surf. vide (ha)	Taux d'occupation
Zones urbaines (U)	54	860,2	388,9	455,0	45,2%
Extensions (1AU)	1	8,4	0,0	8,3	0,5%
Réserves (2AU)	14	387,9	9,9	364,2	2,5%
Total CCPRB	69	1 256,5	398,8	827,6	31,7%

On rappellera ici, que la CCPRB accueille les deux zones de type 1 du SCoT. Dans l'attente de l'achèvement de la procédure de modification du PLUi pour entériner la zone EcoRhena, il est trop tôt pour tirer un réel bilan.

Analyse EGIS – Schéma directeur des ZAE

Au cours de l'année 2020, le SCoT CRV, accompagné par EGIS, a établi un schéma directeur des zones d'activités économiques.

L'étude se fixait l'objectif suivant :

« Mieux connaître la situation actuelle des ZAE présentes sur le territoire et formuler des préconisations pour optimiser la mobilisation du foncier économique disponible et redynamiser les zones d'activités existantes. »

Pour ce faire trois étapes ont été mises en place :

1. Recensement du gisement foncier en densification, en réinvestissement ou en mutations au sein des zones existantes ;
2. Mise à jour de l'observatoire des friches de la DDT 68 et identification des sites mutables en vue d'une nouvelle occupation économique ;
3. Mise en place d'une stratégie pour les zones à requalifier car ne répondant plus aux exigences des entreprises en matière d'accès, d'enjeux environnementaux, de desserte en TC/modes doux.

Les étapes 1 et 2 ont permis de cartographier le potentiel mutable des ZAE existantes, en faisant notamment apparaître : bâtiments vacants, friches, parcelles disponibles à plus ou moins long terme et parcelles sous-optimisées.

Un atlas joint au présent document compile ces cartographies.

Les résultats exprimés en termes de surfaces mutables par zone d'activités sont détaillés dans le tableau de la page suivante.

Nom de la zone d'activités économiques	Surface totale (ha)	Surfaces mutables (ha)						Total
		Bati vacant	Friche	Parcelle dispo long terme	Parcelle dispo 18 mois	Parcelle libre	Parcelle sous-optimisée	
Zone industrielle - artisanale Hilti de Munster-Gunsbach	21,7	1,1					1,4	2,5
Zone artisanale - Rue des artisans a Munster	6,4	0,2					0,2	0,4
Zone du Krebsbach a Wihr-au-Val / Soultzbach-les-bains	4,5				0,2		1,7	1,9
Zone artisanale de la Fecht a Wihr-au-Val	1,7							
Zone d'activités Bel-Air a Metzeral	4,2							
ZA industrielles Nord	336,2					2,1	22,0	24,0
ZA de horbouurg-wihr parties sud et nord	13,0						1,3	1,3
ZA Europe de Wintzenheim	6,9						0,2	0,2
ZA de horbouurg-wihr parties nord	94,5	2,9		2,8		3,7	7,5	16,9
ZA de Sainte-Croix-en-plaine	9,8							
ZA Mariafeld-Buhfeld de Houssen	22,8							
ZA d'aménagement SWECO de Wettolsheim - Ricoh	10,5							
ZA Rond-Point Leclerc Logelbach de Wintzenheim	7,5					0,3	0,7	1,0
ZA des ERLÉN de Wettolsheim	84,6							
ZAE de l'aérodrome rue Frédéric Hartmann ZA aéroportuaire de Colmar Houssen	16,0						0,3	0,3
ZA de Biopole de Colmar pole d'excellence en agro-viticulture Adrien Zeller	11,6							
ZA de Sundhoffen	6,8							
ZA de Herrlisheim-pres-Colmar	3,8						0,2	0,2
ZA de Bischwihr	7,0							
ZA de Muntzenheim	11,9			0,9			1,1	2,0
ZA de Wolfgantzzen	7,9					1,6	0,3	1,8
ZA de Billay	2,2							
ZA de la Gare	15,6		1,0			0,2	1,9	3,1
ZA de Chateau d'eau	5,6					1,2		1,2
ZA du Génie	12,1			0,8	5,0	1,9	0,3	7,9
ZI Koepchlin	14,9		0,5			4,8	0,4	5,7
ZA de la Hardt	6,4							
ZA Europe Rumersheim	8,2							
ZA des Romains II	657,0							
ZIP Nord	512,6							
Ecorhéna	37,9							
ZA de l'île du Rhin								
Total	1961,9	1,3	4,4	4,5	5,0	15,9	39,3	70,4

Analyse des résultats de l'application du SCoT Colmar Rhin Vosges

A4 LIEUX DE TRAVAIL DES ACTIFS DU TERRITOIRE

Source :
INSEE RP

Échelle :
SCoT

Temporalité :
2013-2018

Note méthodologique :

Cet indicateur se concentre sur l'origine des actifs travaillant sur le territoire. Il permet par extension d'approcher l'évolution des flux domicile-travail.

Résultats :

Origine des actifs	Actifs originaires de la strate (Parmi l'ensemble des actifs de la strate)				Evo. Part 2013-2018
	2013		2018		
	Nombre	Part	Nombre	Part	
Ville centre	16 987	39,7%	17 632	38,8%	-0,9 pts
Villes couronnes	2 266	37,9%	2 030	35,4%	-2,5 pts
Pôle pluri. CCVM	945	38,1%	893	37,9%	-0,2 pts
Pôle pluri. CCPRB	1 067	24,0%	959	22,5%	-4,5 pts
Pôles secondaires de proximité	485	20,9%	436	17,7%	-3,2 pts
Villages	4 753	50,2%	4 550	49,3%	-0,9 pts
Communes additionnelles	1 168	46,1%	1 124	43,0%	-3,1 pts

Ce tableau mesure l'évolution de la part d'actifs travaillant sur leur lieu de résidence, et ce par niveau d'armature urbaine.

On constate par exemple qu'en 2018, 38,8% des actifs de la ville centre résident à Colmar, et donc que 61,2% des actifs se déplacent depuis une autre commune pour venir travailler à Colmar.

La dernière colonne mesure l'évolution de la part d'actifs résidant sur place. Quel que soit la strate étudiée, on constate que la part d'actifs originaires de cette strate parmi l'ensemble des actifs de la strate est en diminution.

Autrement exprimé, le nombre d'actifs venant d'autres communes a augmenté entre 2013 et 2018, et ce sur l'ensemble de l'armature urbaine. Ce constat partagé se traduit notamment par une hausse des flux pendulaires domicile travail, essentiellement par des déplacements en automobile.

En résumé, ces données tendent à indiquer une hausse globalement des flux de déplacements domicile-travail.

Les éléments suivants se focalisent sur Colmar, ville centre et principal bassin d'emploi :

Origines des actifs de la ville centre	2013		2018		Evo. Part 2013-2018
	Nombre	Part	Nombre	Part	
Flux interne à Colmar	16 987	39,7%	17 632	38,8%	-0,9 pts
Flux depuis CA Colmar Agglomération	7 893	18,4%	7 967	17,5%	-0,9 pts
Flux depuis le reste du Haut-Rhin	13 501	31,5%	14 997	33,0%	+1,5 pts
Flux depuis un autre département	4 426	10,3%	4 855	10,7%	+0,4 pts
Total des entrants et internes	42 806	100,0%	45 452	100,0%	-

Dans la ville centre, les parts d'actifs originaires de Colmar et de Colmar Agglomération sont en baisse.

Au contraire, de plus en plus d'actifs viennent d'autres communes haut-rhinoises (+4,6%) et du Bas-Rhin (+3,3%).

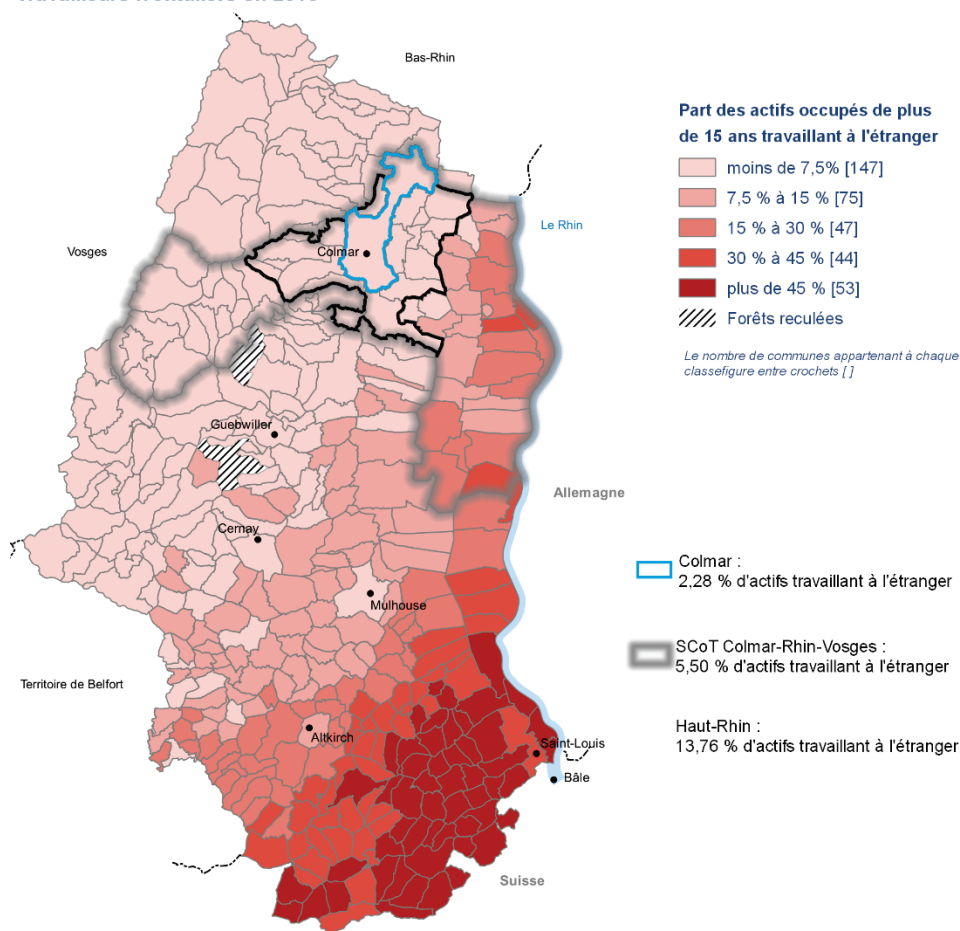
Le tableau suivant présente l'évolution du classement des 10 principales villes d'origines des actifs travaillant à Colmar :

Top 10 des communes d'origine des actifs de la ville centre (Colmar)		
2013	2018	Évolution
1. Colmar	1. Colmar	=
2. Wintzenheim	2. Wintzenheim	=
3. Horbourg-Wihr	3. Horbourg-Wihr	=
4. Ingersheim	4. Strasbourg	^ (+1)
5. Strasbourg	5. Ingersheim	v (-1)
6. Turckheim	6. Kaysersberg Vignoble	^ (+11)
7. Sélestat	7. Sélestat	=
8. Sainte-Croix-en-Plaine	8. Sainte-Croix-en-Plaine	=
9. Mulhouse	9. Mulhouse	=
10. Munster	10. Turckheim	v (-4)

Ainsi, non seulement les flux de déplacements domicile-travail sont hausse, mais de surcroit les actifs viennent de plus en plus loin. Strasbourg et Kaysersberg Vignoble montent dans le classement, au détriment d'Ingersheim et de Turckheim.

Sans surprise, on retrouve les proportions de travailleurs frontaliers les plus élevés le long du Rhin. Les taux restent faibles en comparaison de la région des Trois-Frontières.

Travailleurs frontaliers en 2018



Réalisation : ADAUHR 08/2021
Sources : BD ADMIN EXPRESS 2020/02 IGN Paris France, INSEE RP 2018, Exploitation complémentaire

A5 ÉVOLUTION DU TAUX DE CHÔMAGE

Source :
INSEE RP

Échelle :
SCoT

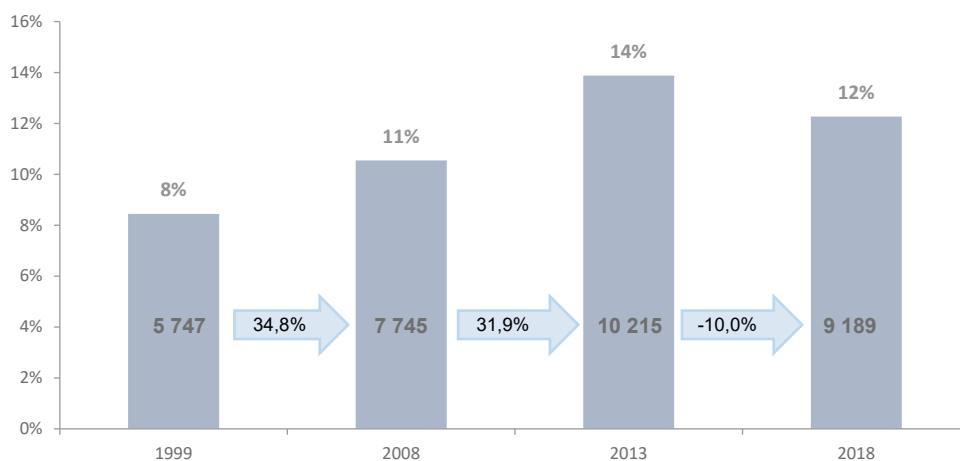
Temporalité :
2013-2018

Note méthodologique :

Le taux de chômage au sens du recensement de la population est la proportion du nombre de chômeurs dans la population active.

Résultats :

**Evolution historique du nombre de chômeurs et du taux de chômage
(au sens du recensement) sur le SCoT applicable**



Le taux du chômage du SCoT a connu une forte augmentation entre 1999 et 2013, passant de 8% à 14%, soit plus de 10 000 demandeurs d'emplois.

Entre 2013 et 2018, la courbe du taux de chômage s'est enfin inversée :

Indicateur	2013	2018	Évolution
Taux de chômage	13,9%	12,3%	-1,6 pt
Nombre de chômeurs	10 215	9 189	-10,0%

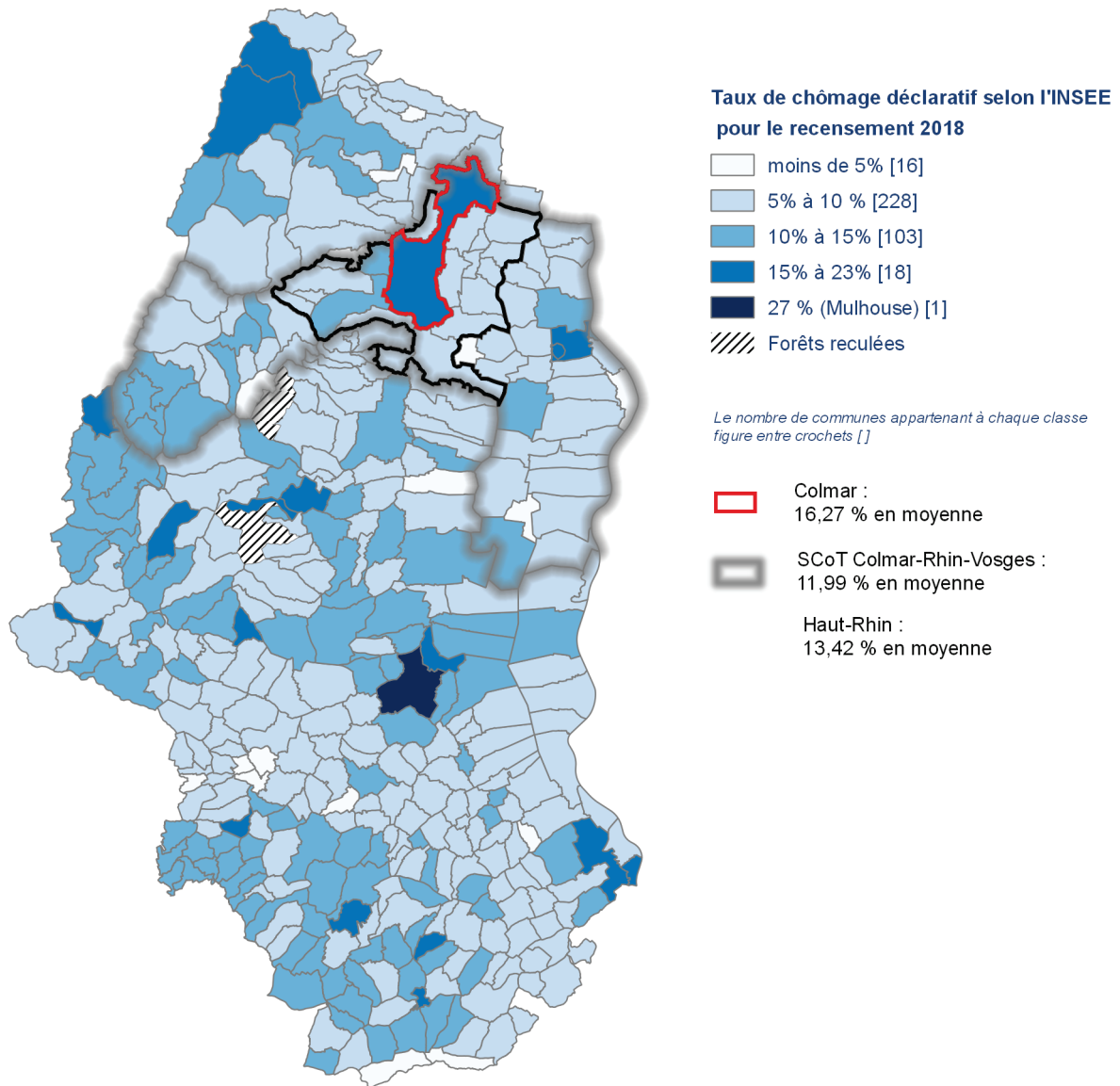
Entre 2013 et 2018, le taux de chômage du SCoT CRV a baissé pour descendre à 12,3%.

Le territoire du SCoT CRV compte ainsi 1 026 chômeurs en moins. Soit un rythme moyen d'environ 205 chômeurs en moins par an.

À titre de comparaison, sur la même période le taux de chômage du Haut-Rhin a à peine baissé, passant de 13,7% à 13,4%. Le SCoT CRV présente une dynamique de baisse du chômage nettement supérieur à la moyenne haut-rhinoise.

Néanmoins, 9 189 actifs sont toujours à la recherche d'un emploi.

Taux de chômage déclaratif INSEE 2018 par commune



Réalisation : ADAUHR 08/2021
Sources : BD ADMIN EXPRESS 2020/03 IGN Paris France, INSEE RP 2018, Exploitation principale

A6

ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DES EMPLOIS PAR SECTEURS D'ACTIVITÉS

Source :
INSEE CLAP

Échelle :
SCoT

Temporalité :
2013-2018

Note méthodologique :

Cet indicateur compare le nombre d'emplois sur le territoire du SCoT CRV selon les principaux secteurs d'activités.

Résultats :

Secteurs d'activités	Nb d'emplois		Évolution
	2013	2018	
Agriculture	1 230	1 220	-0,8%
Industrie	10 991	11 448	4,2%
Construction	5 230	4 904	-6,2%
Commerce, transports, services divers	26 974	28 099	4,2%
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	23 065	23 832	3,3%

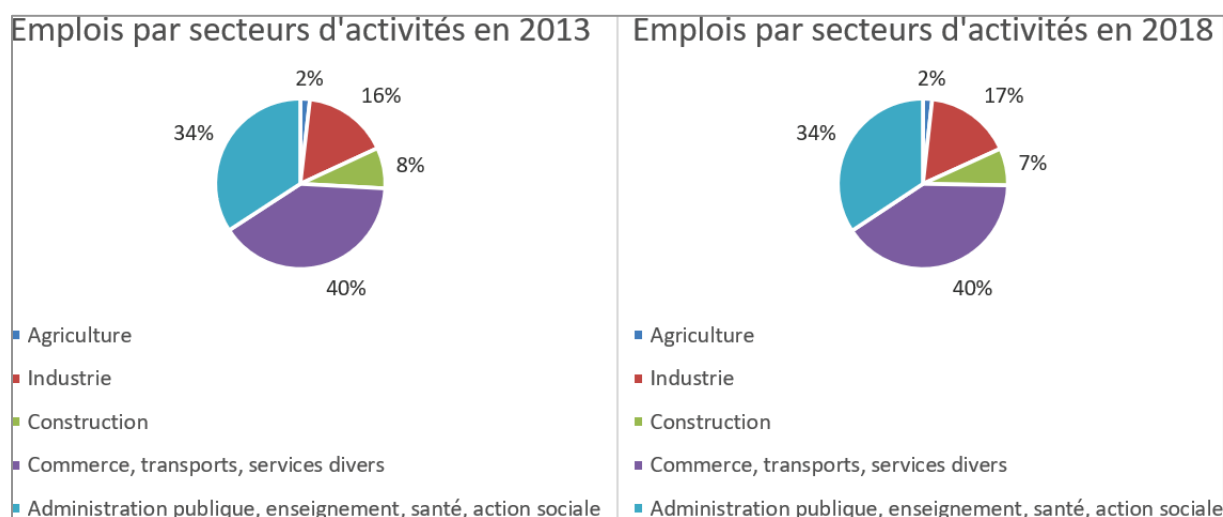
Les secteurs d'activités privées qui ont été les plus dynamiques en termes de création d'emplois sur la période 2013-2018 sont :

- Le commerce, transports, services, avec 1 125 emplois créés.
- L'industrie, avec 457 emplois créés.

Dans le même temps, la sphère publique créait 767 emplois.

Deux secteurs d'activités ont perdu des emplois entre 2013 et 2018 :

- La construction : -326 emplois.
- L'agriculture : -10 emplois.



Sur la base des mêmes données, on peut analyser la répartition des emplois en pourcentage. À l'échelle du SCoT CRV on note peu d'évolutions entre 2013 et 2018.

Les secteurs d'activités les plus pourvoyeurs d'emplois restent le commerce, transports, services (40% des emplois du SCoT), la sphère publique (34%) et l'industrie (17%).

A7

ÉVOLUTION DE LA RÉPARTITION DES ÉTABLISSEMENTS PAR SECTEURS D'ACTIVITÉS

Source :
INSEE FLORES

Échelle :
SCoT

Temporalité :
2017-2019

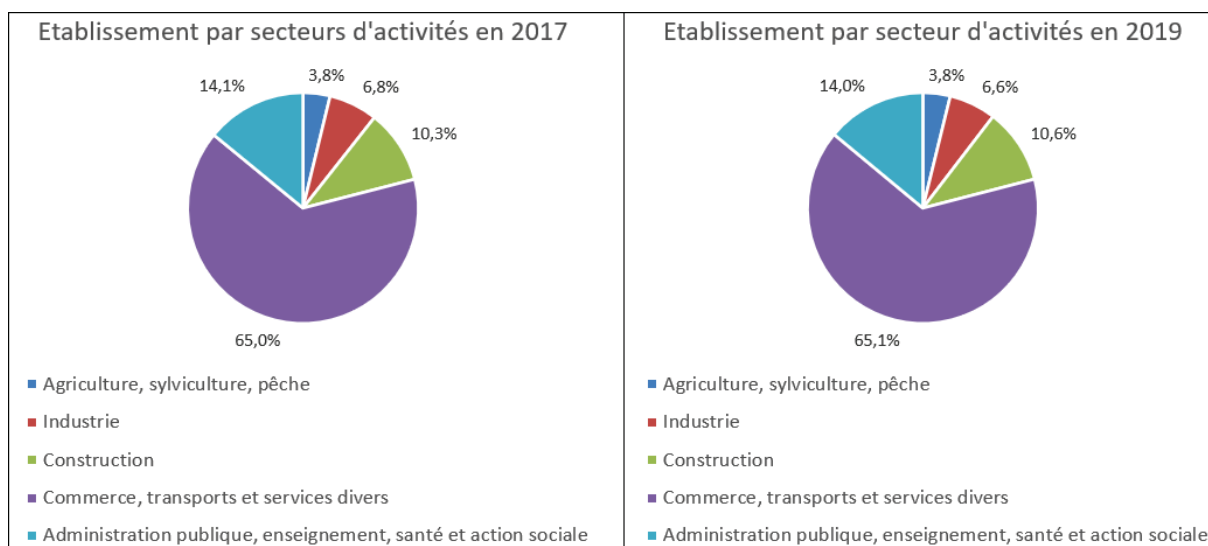
Note méthodologique :

Cet indicateur compare le nombre d'établissements sur le territoire du SCoT CRV selon les principaux secteurs d'activités.

L'établissement est une unité de production géographiquement individualisée. Il produit des biens ou des services : une boulangerie, un magasin de vêtements, un des hôtels d'une chaîne hôtelière, la boutique d'un réparateur de matériel informatique, etc.

Résultats :

Évolution de la répartition des établissements par secteurs d'activités	2017		2018		2019	
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%
Agriculture, sylviculture, pêche	210	3,8%	211	3,8%	217	3,8%
Industrie	379	6,8%	374	6,7%	373	6,6%
Construction	573	10,3%	585	10,5%	598	10,6%
Commerce, transports et services divers	3 598	65,0%	3 617	65,0%	3 687	65,1%
Administration publique, enseignement, santé et action sociale	779	14,1%	776	13,9%	792	14,0%
Total	5 539	100,0%	5 563	100,0%	5 667	100,0%



Sur un temps court (2017-2019), on note logiquement très peu d'évolutions. Le secteur « commerce, transports et services divers » présente 65% des établissements du territoire, devant l'administration (14%), la constructions (6,6%) et l'agriculture (3,8%)

1.2. Bilan et perspectives

Récapitulatif des indicateurs de la thématique « emplois et entreprises »

Code	Indicateur	Résultats	Degré d'atteinte
A1	Indice de concentration de l'emploi	Le territoire du SCoT CRV propose un peu plus d'emplois qu'il n'héberge d'actifs. La ville centre, Colmar, reste un bassin d'emploi majeur et attractif à l'échelle haut-rhinoise et au-delà.	
A2	Nombre d'emplois	En moyenne, environ 267 emplois sont créés par an sur le territoire, principalement à Colmar. Le SCoT CRV présente une dynamique de création d'emploi nettement supérieure à la moyenne haut-rhinoise. Cependant, près de 70% des emplois sont concentrés dans la ville centre, Colmar. Ce qui induit des flux domicile-travail important.	
A3	Surfaces disponibles et taux de remplissage des zones d'activités	Les zones d'activités situées en zones urbaines présentent des taux d'occupation élevés et donc peu de potentiels. Les objectifs de la loi « Climat et Résilience » nécessiteront une remise à plat à des zones d'extensions et de réserves foncières à visée économique. Le SCoT gagnerait en lisibilité en listant et cartographiant les ZA de types 1 et 2, sur la base des politiques d'aménagement économique portées par les EPCI.	/
A4	Lieux de travail des actifs du territoire	Sur l'ensemble du territoire du SCoT CRV, les flux domicile travail sont à la hausse. Sur la ville centre, principal pôle d'emplois, non seulement les flux de déplacements domicile-travail sont hausse, mais de surcroit les actifs proviennent de plus en plus loin.	
A5	Taux de chômage	En moyenne, le territoire compte environ 205 chômeurs en moins tous les ans. Le SCoT CRV présente une dynamique de baisse du chômage nettement supérieure à la moyenne haut-rhinoise. Cependant, plus de 9 000 actifs recherchent toujours un emploi.	
A6	Répartition des emplois par secteurs d'activités	Les commerces, transports et services ainsi que l'industrie et la sphère publique sont dynamiques et créent environ 470 emplois par an. En revanche, le secteur de la construction semble en déclin. Il perd environ 65 emplois par an.	
A7	Répartition des établissements par secteurs d'activités	On note peu d'évolutions. Le secteur « commerce, transports et services divers » présente 65% des établissements du territoire.	

Emplois :

Le territoire du SCoT CRV offre un peu plus d'emplois qu'il n'héberge d'actifs. Cependant, près de 69% des emplois se concentrent sur la ville centre, Colmar.

Sur la période récente (2013-2018), cette concentration de l'emploi à Colmar s'est encore accentuée. Les flux domicile-travail continuent d'augmenter, si bien qu'aux heures de pointes les entrées/sorties de Colmar sont congestionnées.

Ce constat interroge les objectifs du SCoT en termes de répartition territoriale des emplois :

- Colmar peut-elle absorber plus de flux ?
- Est-ce que l'aménagement des zones d'activités rhénanes (EcoRhena et ZIP Nord) permettra de rééquilibrer l'offre d'emploi en proposant des postes sur la frange est du territoire et en limitant les déplacements qui congestionnent les entrées est de Colmar ?

Sur l'ensemble du territoire, on constate une baisse des actifs travaillant sur lieu de résidence et donc une hausse des flux pendulaires.

La concentration des emplois à Colmar et l'aménagement des deux zones d'activités rhénanes feront partie des enjeux majeurs de la politique de développement économique territoriale à l'échelle du SCoT.

Zones d'activités :



Concernant les zones d'activités existantes, celles situées en zones urbaines présentent des taux d'occupation élevés et donc peu de potentiels.

Par exemple pour la CCVM, l'enjeu est de garder les actifs sur le territoire, avec un besoin de terrains pour le maintien, le développement ou l'accueil des entreprises. Il s'agit d'enjeu bloquant dans la vallée, notamment en raison de la spéculation foncière.

Les objectifs de la loi « Climat et Résilience » nécessiteront une remise à plat à des zones d'extensions et de réserves foncières à visée économique.

Le SCoT gagnerait en lisibilité en listant et cartographiant les ZA de types 1 et 2, sur la base des politiques d'aménagement économique portées par les EPCI.

2. Les implantations commerciales et les équipements

→ Ce que dit le SCoT	
<p>Constats</p> 	<p><u>Rapport de présentation :</u></p> <p>Commerces :</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Un bon maillage en commerces de proximité.✓ Une très bonne couverture des besoins réguliers.✓ La présence d'une ville centre attractive sur le plan commercial, touristique, historique.✓ Une relative autonomie commerciale et un faible taux d'évasion.✓ Un niveau de dépense commercialisable par ménage supérieure au niveau national. <ul style="list-style-type: none">× Une fragilisation des commerces au sein des centralités urbaines et Villageoise.× Une disparition des commerces multiservices au sein des villages ruraux, facteur d'animation de la vie rurale.× Un déséquilibre entre commerces traditionnels et grandes surfaces / offre de centralité et périphériques.× Une perte d'attractivité du centre-ville de Colmar. <p>Équipements :</p> <ul style="list-style-type: none">✓ Une offre polarisée en grande partie sur la commune de Colmar.✓ Un maillage en pôles secondaires.✓ Des services de proximité répartis sur l'ensemble du territoire. <ul style="list-style-type: none">× Une offre de structures pour l'accueil des personnes âgées moins développée que sur le reste du département.× Des filières universitaires longues durées sous développées.× Un manque d'adéquation entre la formation et les métiers des entreprises présentes.
<p>Orientations</p> 	<p><u>Document d'orientations et d'objectifs :</u></p> <ul style="list-style-type: none">➤ Conforter les pôles d'équipements majeurs du territoire.➤ Maitriser le développement commercial :<ul style="list-style-type: none">○ Maintenir et développer la vitalité commerciale au cœur des centralités urbaines ;○ Favoriser un maillage commercial cohérent.

2.1. Analyse des indicateurs

B1 ÉVOLUTION DU TAUX D'ÉQUIPEMENT POUR 1000 HABITANTS

Source :

INSEE RP
INSEE BPE

Échelle :

Armature urbaine

Temporalité :

2013-2018
2015-2020

Note méthodologique :

Afin d'analyser l'ensemble des commerces, services et équipements un indicateur de synthèse a été créé. Cet indicateur mesure le taux d'équipement pour mille habitants.

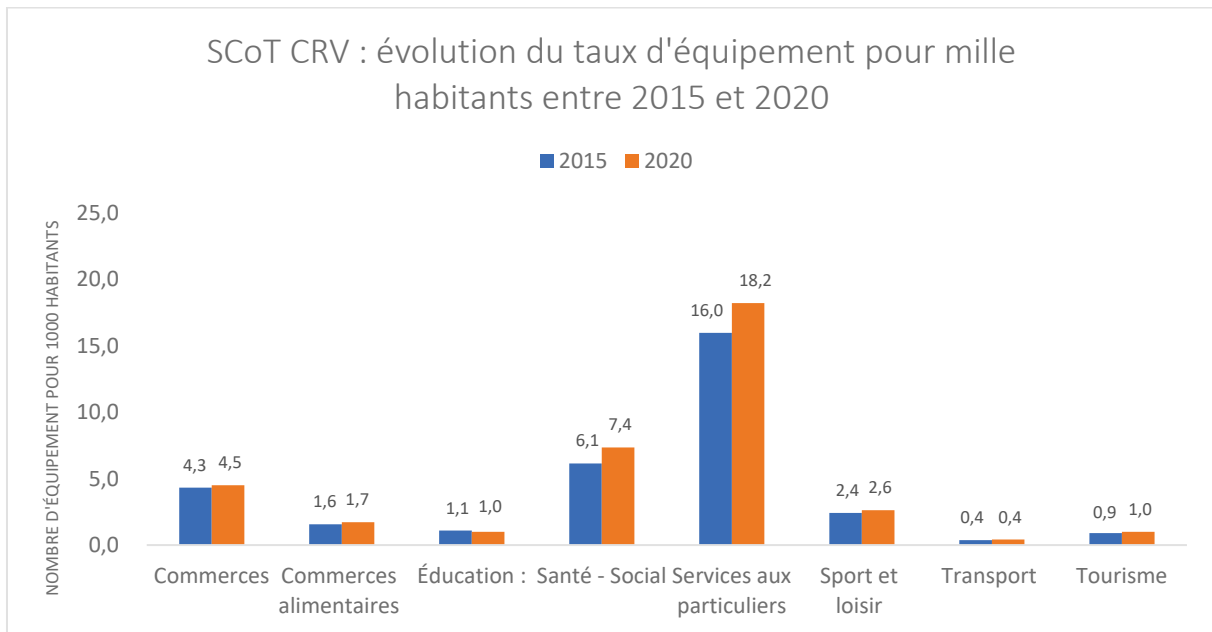
Résultats :

Les pages suivantes présentent l'évolution des taux d'équipements pour mille habitants pour le SCoT dans son ensemble, puis pour chaque strate de l'armature urbaine du SCoT. À titre de comparaison, le taux d'équipement 2020 du Haut-Rhin est systématiquement rappelé.

Point de vigilance : dans les analyses suivantes, pour la catégorie « éducation », les données comptabilisent le nombre d'établissements (et non le nombre de classes ou la population scolaire). Ainsi, en cas de fusion de plusieurs établissements, l'étude peut subir un biais méthodologique et faire artificiellement apparaître une baisse du taux d'équipement.

C'est notamment le cas à Colmar, où malgré des chiffres qui apparaissent en baisse, seule une école maternelle a été fermée, tandis que plusieurs établissements ont fusionnés.

Sur l'ensemble du périmètre du SCoT :



SCoT CRV	2015	2020	Évolution
Commerces	4,3	4,5	4%
Commerces alimentaires	1,6	1,7	10%
Éducation	1,1	1,0	-9%
Santé - Social	6,1	7,4	20%
Services aux particuliers	16,0	18,2	14%
Sport et loisir	2,4	2,6	8%
Transport	0,4	0,4	12%
Tourisme	0,9	1,0	11%

Taux 2020 Haut-Rhin
3,4
1,6
1,0
6,1
16,7
2,9
0,3
0,7

Les taux d'équipements pour mille habitants ont augmenté entre 2015 et 2020 pour l'ensemble des catégories étudiées, sauf pour l'éducation.

Comparé au Haut-Rhin, le territoire du SCoT CRV est particulièrement bien pourvu en :

- Commerces
- Services aux particuliers
- Tourisme

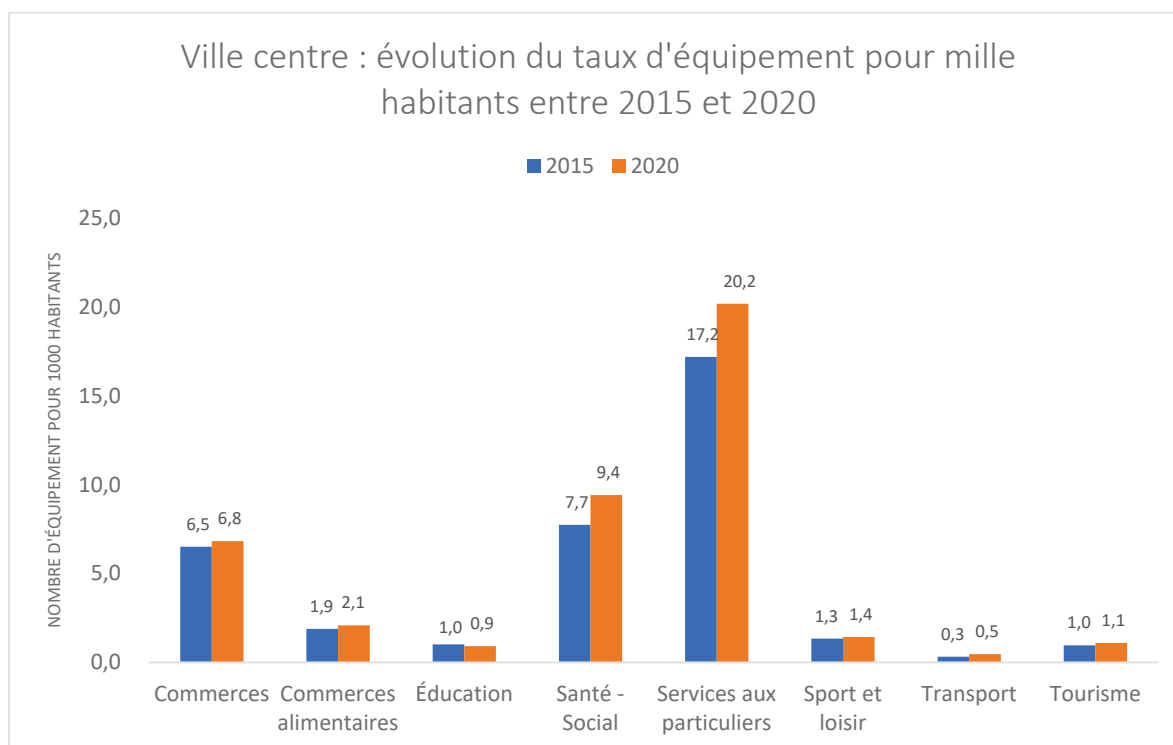
Le SCoT CRV présente des taux d'équipements dans les moyennes départementales pour les catégories suivantes :

- Commerces alimentaires
- Éducation
- Transport

Enfin, en matière de sport et loisir, le taux d'équipement du SCoT CRV est légèrement inférieur à celui du Haut-Rhin.

La densité d'équipements présents n'est bien sûr pas homogène sur l'ensemble du territoire du SCoT CRV. C'est pourquoi les pages suivantes déclinent l'analyse selon l'armature urbaine.

Pour la ville centre :



Ville centre	2015	2020	Évolution
Commerces	6,5	6,8	5%
Commerces alimentaires	1,9	2,1	11%
Éducation	1,0	0,9	-10%
Santé - Social	7,7	9,4	22%
Services aux particuliers	17,2	20,2	17%
Sport et loisir	1,3	1,4	7%
Transport	0,3	0,5	44%
Tourisme	1,0	1,1	14%

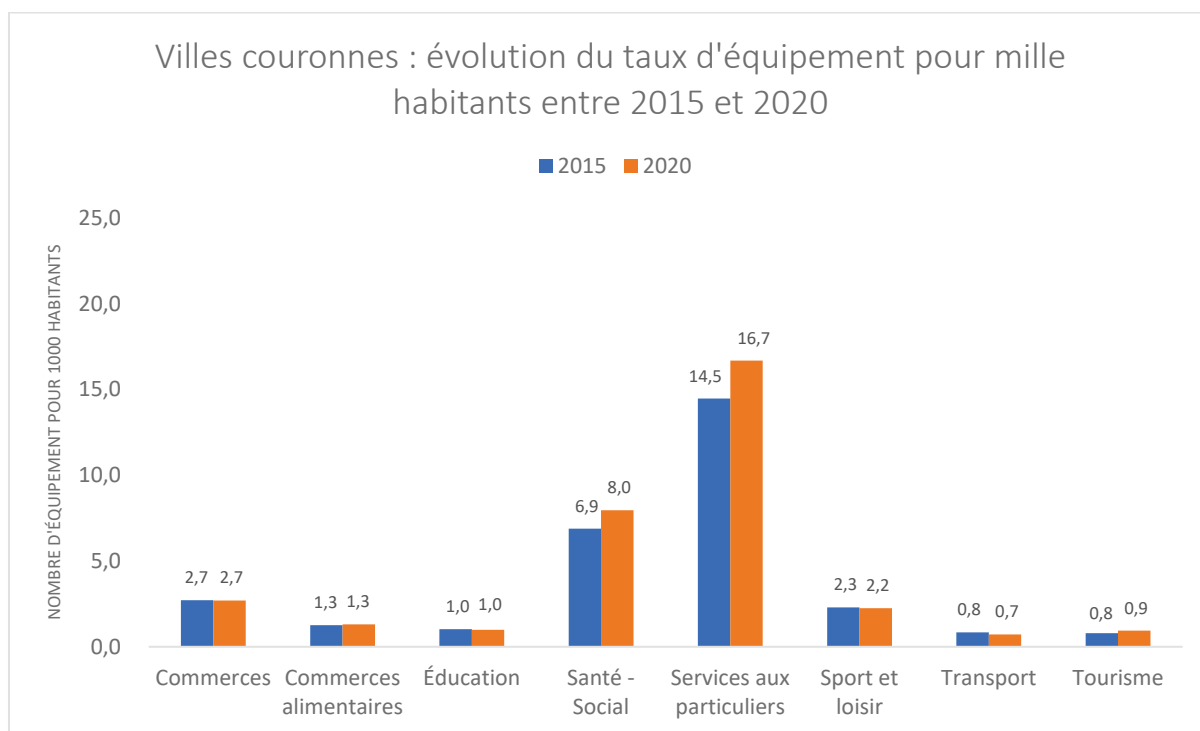
Taux 2020 Haut-Rhin
3,4
1,6
1,0
6,1
16,7
2,9
0,3
0,7

Pour Colmar, le constat dressé au point précédent se répète : les taux d'équipements pour mille habitants ont augmenté entre 2015 et 2020 pour l'ensemble des catégories étudiées, sauf pour l'éducation (une école maternelle fermée, plusieurs établissements fusionnés ce qui fausse quelques peu les résultats).

La Ville de Colmar présente un taux d'équipement commercial nettement supérieur à la moyenne départementale. Même constat pour les services aux particuliers et les équipements de la catégorie « santé-social ». Le statut de ville centre et de pôle de Colmar sont bien attestés par ces chiffres. Colmar et ses équipements rayonnent, et ce bien au-delà des limites du SCoT.

Sans surprise, Colmar présente un taux d'équipement touristique élevé. En revanche le score obtenu dans la catégorie « sport et loisir » peut étonner. On rappellera ici que les données exploitées mesurent le nombre d'équipements et non leur envergure.

Pour les villes couronnes :



Villes couronnes	2015	2020	Évolution
Commerces	2,7	2,7	-1%
Commerces alimentaires	1,3	1,3	3%
Éducation	1,0	1,0	-4%
Santé - Social	6,9	8,0	16%
Services aux particuliers	14,5	16,7	15%
Sport et loisir	2,3	2,2	-2%
Transport	0,8	0,7	-15%
Tourisme	0,8	0,9	19%

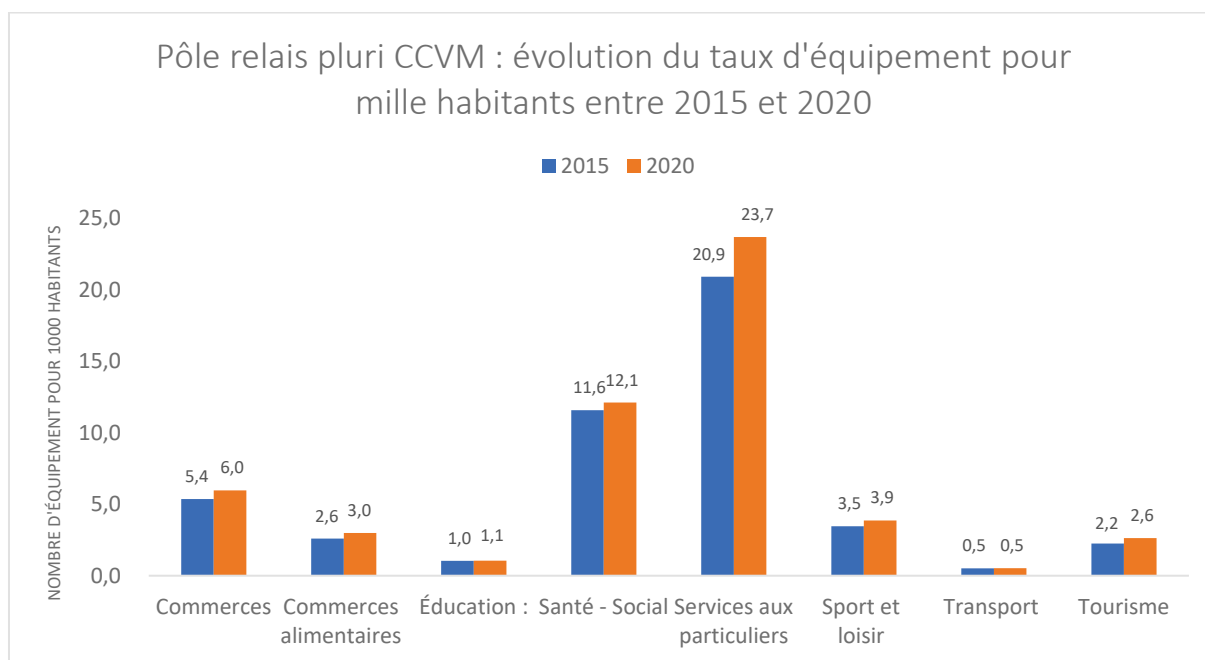
Taux 2020 Haut-Rhin
3,4
1,6
1,0
6,1
16,7
2,9
0,3
0,7

Pour les villes couronnes (Ingersheim, Turckheim, Wintzenheim et Horbourg-Wihr), les constats sont plus nuancés.

On notera d'importantes hausses des taux d'équipements dans les catégories « santé-social » et « services aux particuliers ».

Les autres résultats sont moins significatifs. En effet, les autres catégories comptent beaucoup moins d'équipements, aussi la fermeture ou la création de quelques entreprises fait évoluer fortement les chiffres sans que cela reflète d'enjeux territoriaux concrets.

Pour le pôle relais pluri communal CCVM :



Pôle relais pluri CCVM	2015	2020	Évolution
Commerces	5,4	6,0	11%
Commerces alimentaires	2,6	3,0	15%
Éducation	1,0	1,1	2%
Santé - Social	11,6	12,1	5%
Services aux particuliers	20,9	23,7	13%
Sport et loisir	3,5	3,9	12%
Transport	0,5	0,5	2%
Tourisme	2,2	2,6	17%

Taux 2020 Haut-Rhin
3,4
1,6
1,0
6,1
16,7
2,9
0,3
0,7

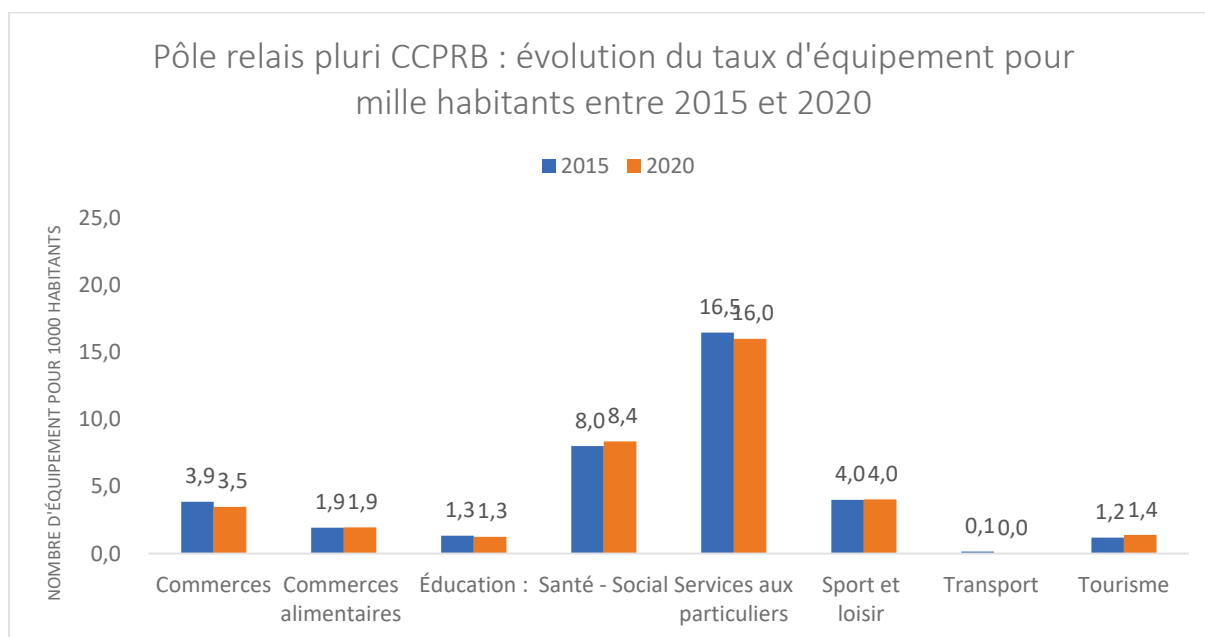
Pour le pôle de Munster-Metzeral, on retiendra principalement la hausse des services aux particuliers, qui affichent un taux d'équipement nettement supérieur à la moyenne départementale.

Idem, les taux d'équipements commerciaux (y compris alimentaire) dépassent de loin les scores du Haut-Rhin.

Ces résultats confirment le rôle de « relais » pour les villages alentours et soulignent la pertinence de l'armature urbaine du SCoT.

Enfin, on conclura en rappelant l'important rôle touristique, sport et loisir de ces deux communes.

Pour le pôle relais pluri communal CCPRB :



Pôle relais pluri CCPRB	2015	2020	Évolution
Commerces	3,9	3,5	-10%
Commerces alimentaires	1,9	1,9	1%
Éducation	1,3	1,3	-6%
Santé - Social	8,0	8,4	4%
Services aux particuliers	16,5	16,0	-3%
Sport et loisir	4,0	4,0	1%
Transport	0,1	0,0	-100%
Tourisme	1,2	1,4	17%

Taux 2020 Haut-Rhin
3,4
1,6
1,0
6,1
16,7
2,9
0,3
0,7

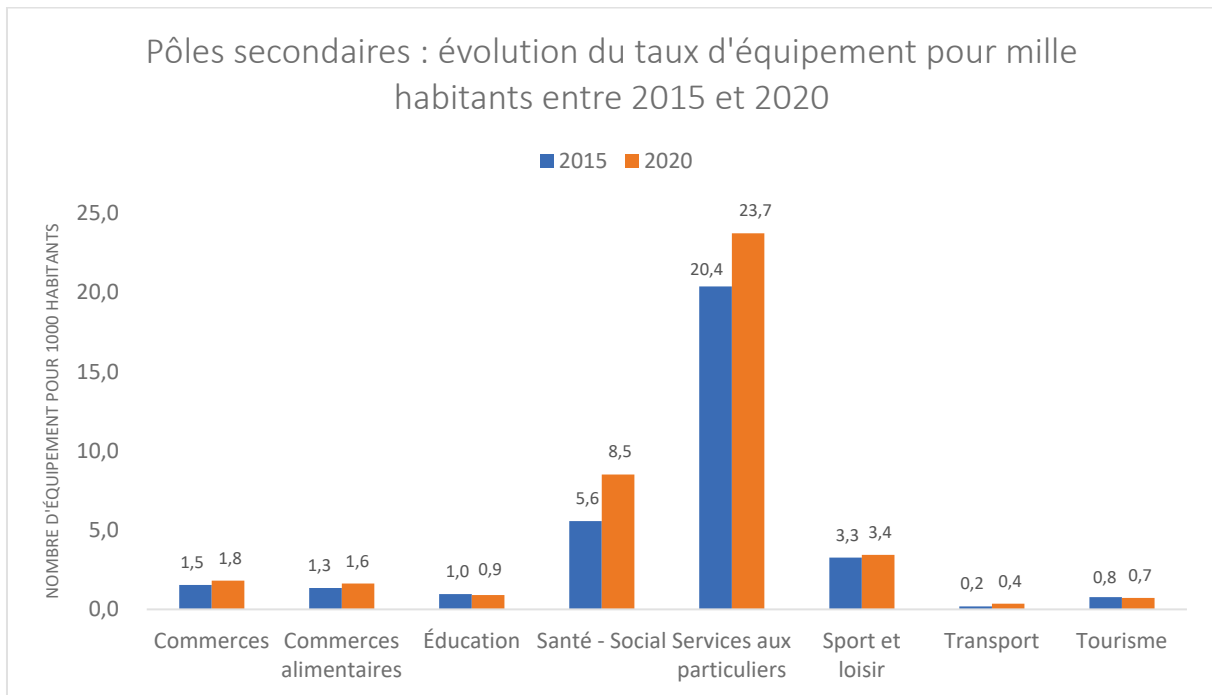
À l'inverse du pôle Munster-Metzeral, le tripôle Neuf-Brisach-Vogelsheim-Biesheim présente des taux d'équipements commerciaux et de services qui s'inscrivent dans les moyennes départementales.

Ainsi, le rôle de « relais » pour les villages alentours est moins affirmé pour Neuf-Brisach-Vogelsheim-Biesheim que pour Munster-Metzeral. Cela s'explique notamment du fait d'une plus répartition plus diffuse des commerces dans l'ensemble des villages (d'où un nombre important de villages dits relais dans le PLUi de la CCPRB).

L'intégration de la commune de Fessenheim dans le périmètre du SCoT élargi sera l'occasion de repenser l'armature urbaine du SCoT sur la CCPRB.

On rappellera à ce titre que le PLUi Pays Rhin-Brisach s'est attelé à l'exercice en plaçant Fessenheim dans une classe qui s'apparente aux « pôles secondaires de proximité » du SCoT CRV. En outre, le PLUi a décidé de mettre en avant certains villages, notamment au regard de la présence de services et commerces.

Pour les pôles secondaires de proximité :



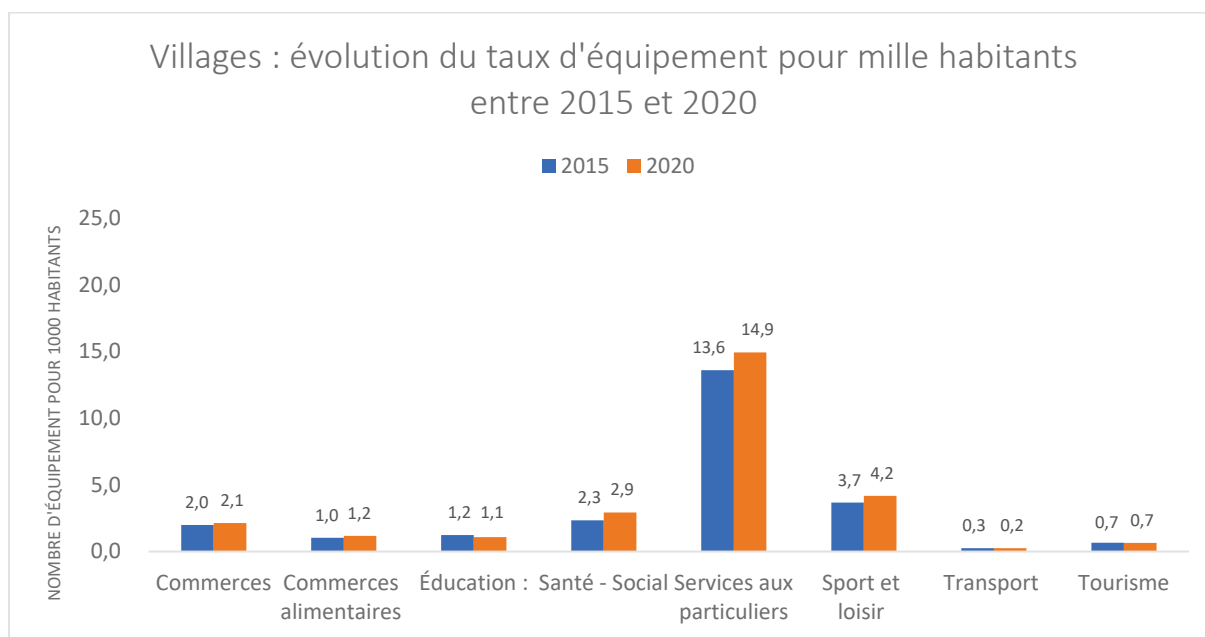
Pôles secondaires	2015	2020	Évolution
Commerces	1,5	1,8	18%
Commerces alimentaires	1,3	1,6	21%
Éducation	1,0	0,9	-6%
Santé - Social	5,6	8,5	53%
Services aux particuliers	20,4	23,7	16%
Sport et loisir	3,3	3,4	5%
Transport	0,2	0,4	88%
Tourisme	0,8	0,7	-6%

Taux 2020 Haut-Rhin
3,4
1,6
1,0
6,1
16,7
2,9
0,3
0,7

Pour les pôles secondaires de proximité (Wihr-au-Val, Muntzenheim et Sainte-Croix-en-Plaine), on retiendra surtout les hausses des taux d'équipements des catégories « santé-social » et « services aux particuliers ».

Sur ces deux catégories, les pôles secondaires dépassent les moyennes départementales ; résultats qui confirment leurs rôles dans l'armature urbaine de proximité.

Pour les villages :



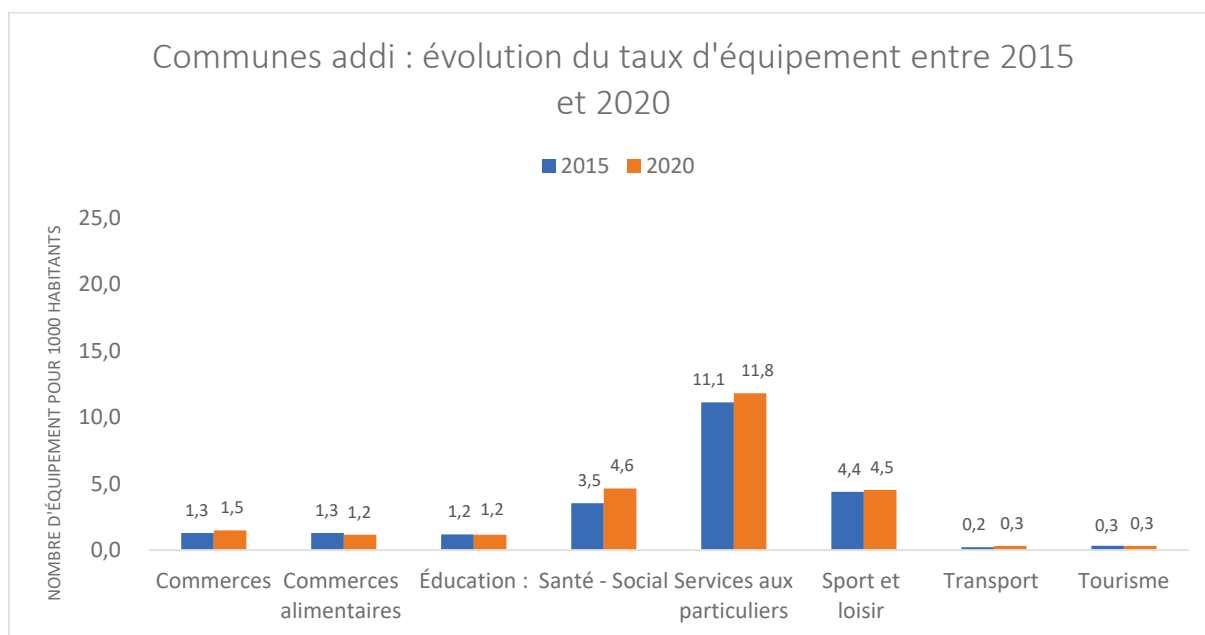
Villages	2015	2020	Évolution
Commerces	2,0	2,1	7%
Commerces alimentaires	1,0	1,2	13%
Éducation	1,2	1,1	-13%
Santé - Social	2,3	2,9	25%
Services aux particuliers	13,6	14,9	10%
Sport et loisir	3,7	4,2	14%
Transport	0,3	0,2	-2%
Tourisme	0,7	0,7	-2%

Taux 2020 Haut-Rhin
3,4
1,6
1,0
6,1
16,7
2,9
0,3
0,7

Pour les villages on soulignera les hausses des taux d'équipements des catégories « santé-social » et « services aux particuliers ». Bien que ces deux catégories demeurent (logiquement) en deçà des moyennes départementales.

Le constat partagé d'une baisse des équipements scolaires impacte les villages.

Pour les communes additionnelles :



Communes addi.	2015	2020	Évolution
Commerces	1,3	1,5	15%
Commerces alimentaires	1,3	1,2	-10%
Éducation	1,2	1,2	-1%
Santé - Social	3,5	4,6	31%
Services aux particuliers	11,1	11,8	6%
Sport et loisir	4,4	4,5	3%
Transport	0,2	0,3	48%
Tourisme	0,3	0,3	-1%

Taux 2020 Haut-Rhin
3,4
1,6
1,0
6,1
16,7
2,9
0,3
0,7

La comparaison à l'échelle des sept communes de l'ex-Essor du Rhin est peu significative. En effet, Fessenheim sera sans doute amenée à jouer un rôle différent dans l'armature urbaine que les six communes voisines.

On notera tout de même des hausses dans les catégories « santé-social » et « services aux particulier ». Toutefois les scores obtenus restent nettement inférieurs à ceux du Haut-Rhin.

B2 ÉVOLUTION DES EFFECTIFS SCOLAIRES

Source :
Ministère de l'Éducation
Nationale et de la Jeunesse

Échelle :
EPCI
(Y compris les 7 communes de
l'ex-CC Essor du Rhin)

Temporalité :
2015-2016
2019-2020

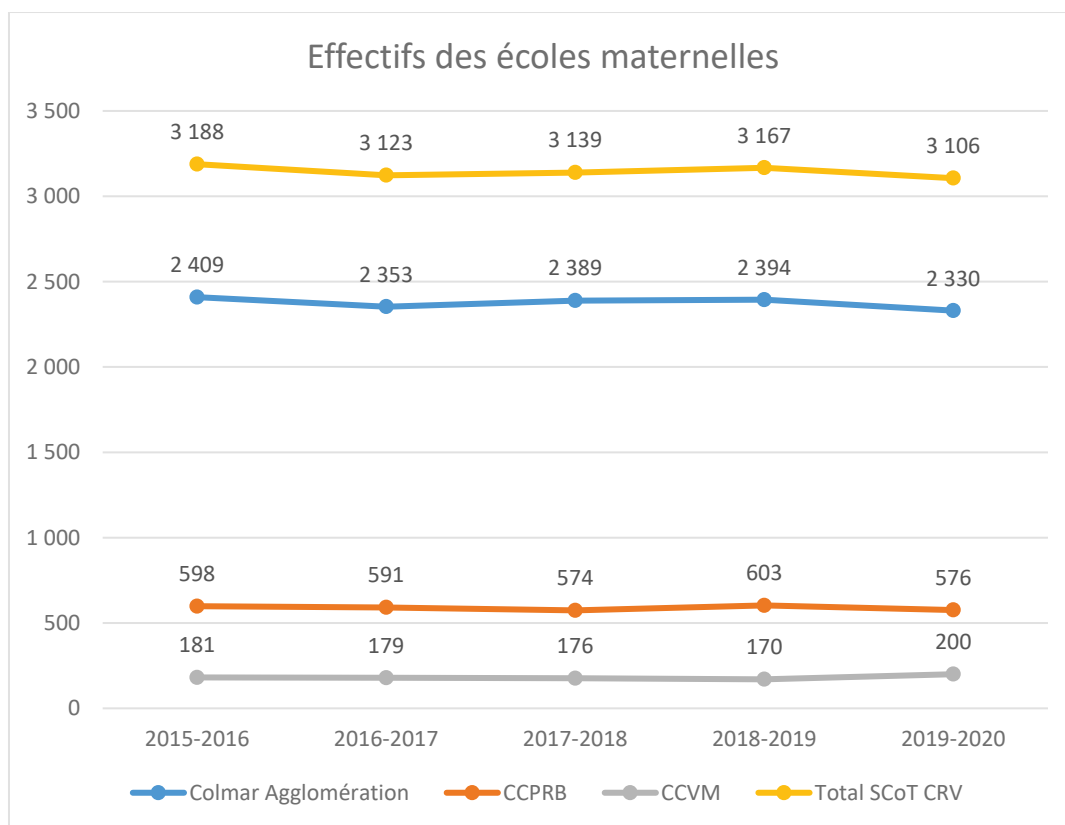
Note méthodologique :

Cet indicateur mesure les effectifs scolaires (privés et publics) des écoles maternelles, élémentaires, collèges et lycées (généraux, technologiques et professionnels).

Résultats :

Les éléments des pages précédentes indiquaient une légère baisse des équipements de la catégorie « éducation » sur l'ensemble du SCoT CRV.

Les pages suivantes présentent l'évolution des effectifs scolaires de la rentrée 2015-2016 à la rentrée 2019-2020.

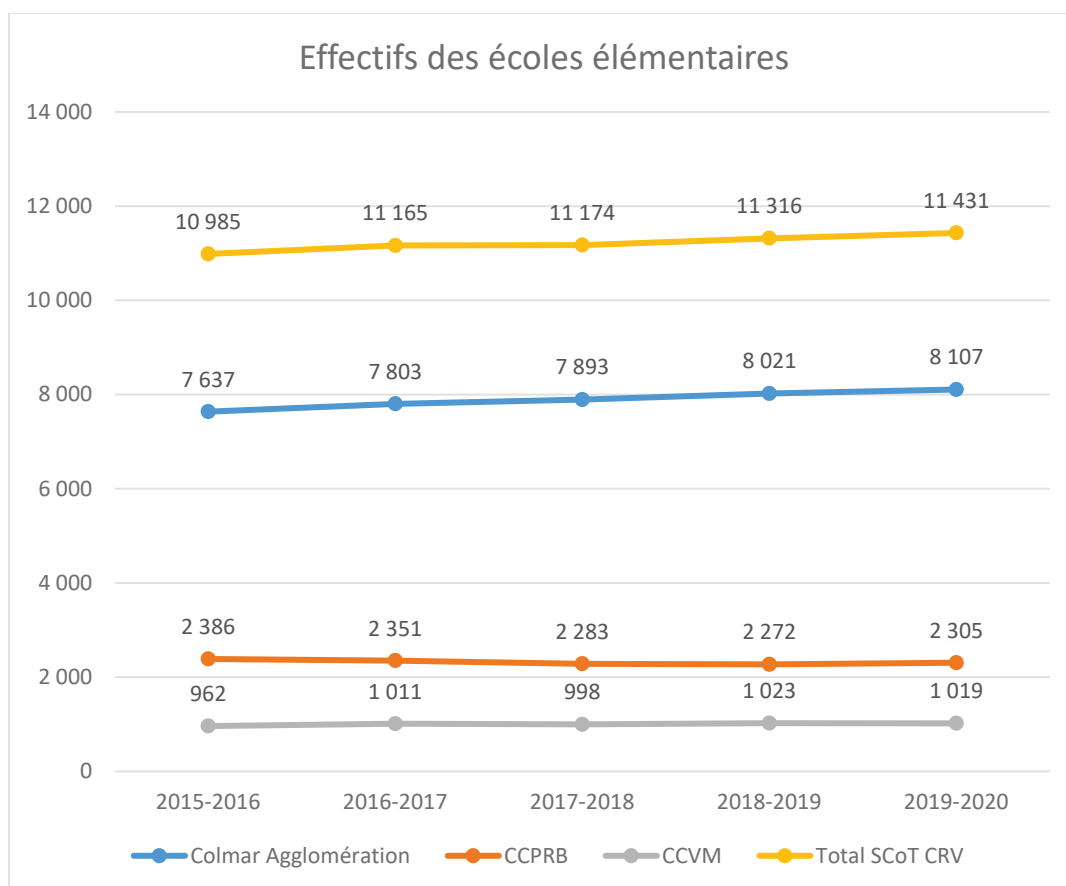


Source : ministère de l'Éducation Nationale et de la Jeunesse

Effectifs des écoles maternelles	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	Evo 2015-2019
Colmar Agglomération	2 409	2 353	2 389	2 394	2 330	-3,3%
CCPRB	598	591	574	603	576	-3,7%
CCVM	181	179	176	170	200	10,5%
Total SCoT CRV	3 188	3 123	3 139	3 167	3 106	-2,6%

Entre les rentrées scolaires 2015 et 2019, les effectifs des écoles maternelles du territoire du SCoT ont diminué d'environ 2,6%.

Seule la CC de la Vallée de Munster suit une trajectoire différente, avec 19 élèves supplémentaires.

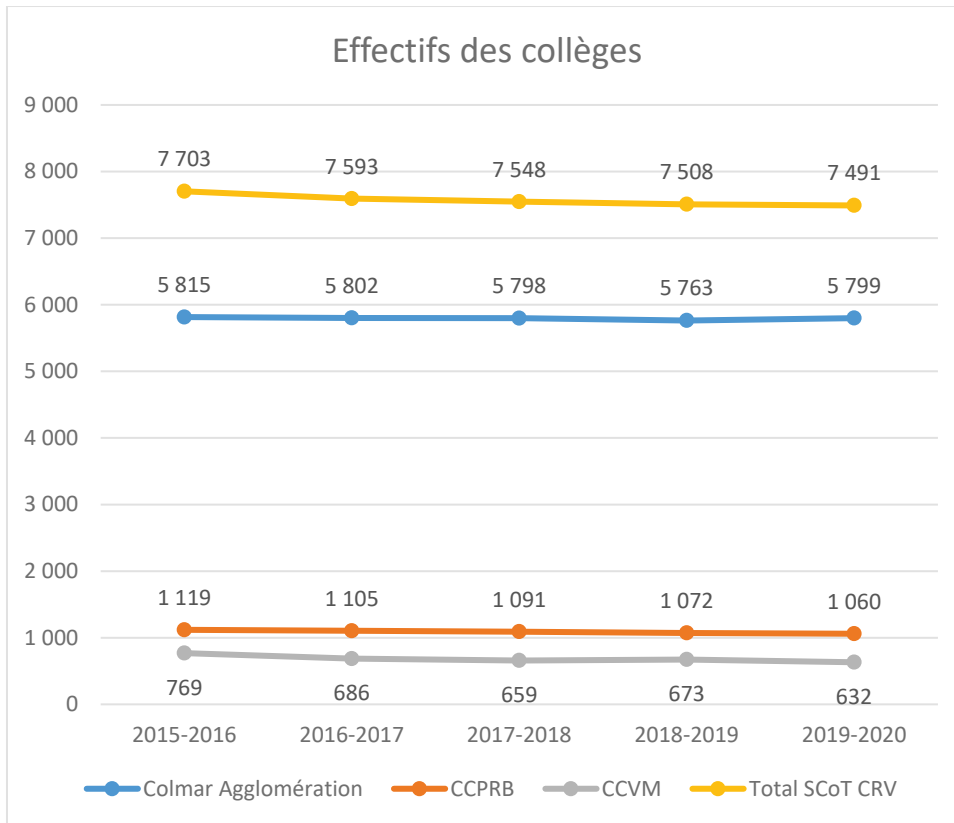


Source : Ministère de l'Éducation Nationale et de la Jeunesse

Effectifs des écoles élémentaires	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	Evo 2015-2019
Colmar Agglomération	7 637	7 803	7 893	8 021	8 107	6,2%
CCPRB	2 386	2 351	2 283	2 272	2 305	-3,4%
CCVM	962	1 011	998	1 023	1 019	5,9%
Total SCoT CRV	10 985	11 165	11 174	11 316	11 431	4,1%

Entre les rentrées scolaires 2015 et 2019, les effectifs des écoles élémentaires du territoire du SCoT ont augmenté d'environ 4,1%.

Seule la CC de du Pays Rhin-Brisach suit une trajectoire différente, avec 81 élèves en moins.

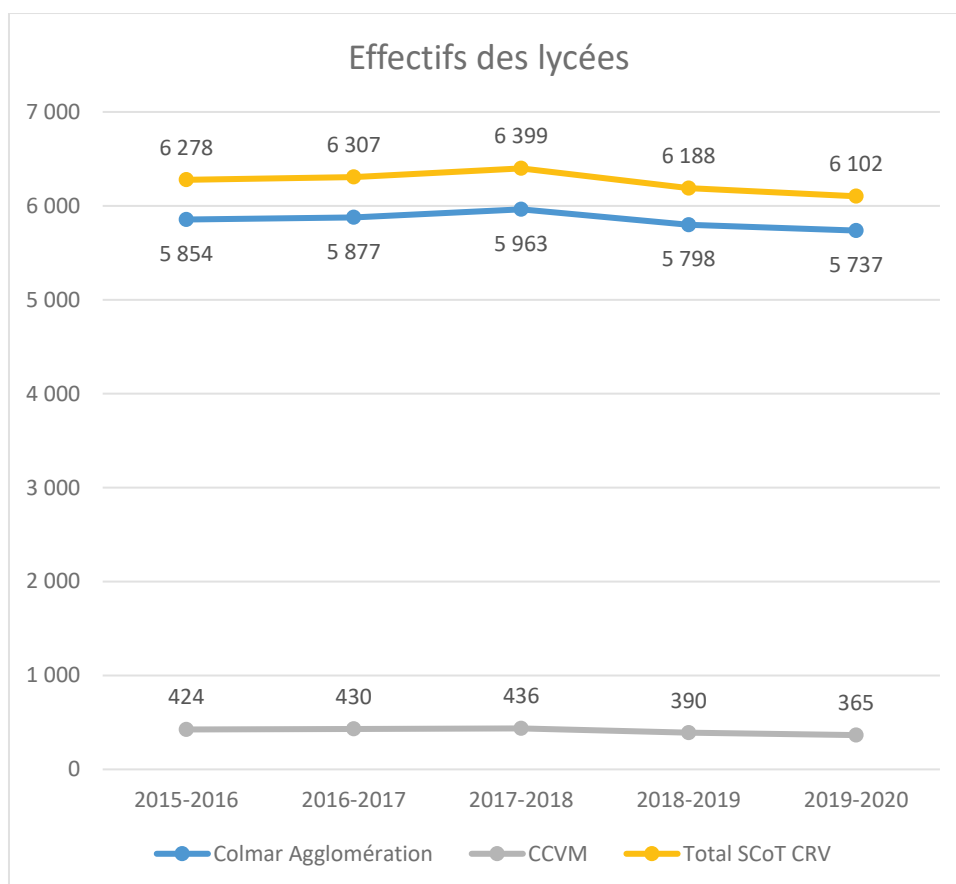


Source : Ministère de l'Éducation Nationale et de la Jeunesse

Effectifs des collèges	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	Evo 2015-2019
Colmar Agglomération	5 815	5 802	5 798	5 763	5 799	-0,3%
CCPRB	1 119	1 105	1 091	1 072	1 060	-5,3%
CCVM	769	686	659	673	632	-17,8%
Total SCoT CRV	7 703	7 593	7 548	7 508	7 491	-2,8%

Entre les rentrées scolaires 2015 et 2019, les effectifs des collèges du territoire du SCoT ont diminué d'environ 2,8%.

Ce constat est d'autant plus marqué pour la CC de la Vallée qui compte 137 élèves en moins (soit près de -18%).

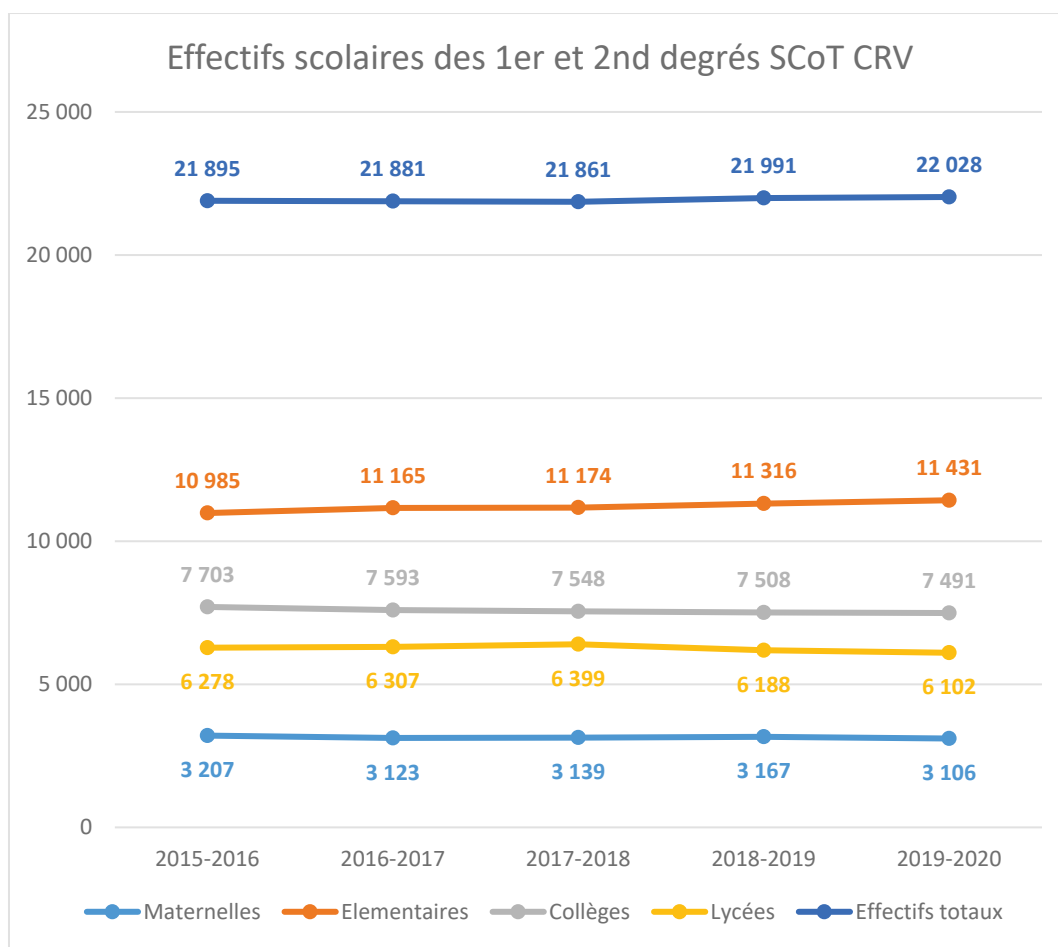


Source : Ministère de l'Éducation Nationale et de la Jeunesse

Effectifs des lycées	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	Evo 2015-2019
Colmar Agglomération	5 854	5 877	5 963	5 798	5 737	-2,0%
CCPRB	-	-	-	-	-	-
CCVM	424	430	436	390	365	-13,9%
Total SCoT CRV	6 278	6 307	6 399	6 188	6 102	-2,8%

Entre les rentrées scolaires 2015 et 2019, les effectifs des collèges du territoire du SCoT ont diminué d'environ 2,8%.

Ce constat est d'autant plus marqué pour la CC de la Vallée qui compte 59 élèves en moins (soit près de -14%).





Source : Ministère de l'Éducation Nationale et de la Jeunesse

Effectifs scolaires des 1er et 2nd degrés SCoT CRV	2015-2016	2016-2017	2017-2018	2018-2019	2019-2020	Evo 2015-2019
Maternelles	3 207	3 123	3 139	3 167	3 106	-3,1%
Élémentaires	10 985	11 165	11 174	11 316	11 431	4,1%
Collèges	7 703	7 593	7 548	7 508	7 491	-2,8%
Lycées	6 278	6 307	6 399	6 188	6 102	-2,8%
Effectifs totaux	21 895	21 881	21 861	21 991	22 028	0,6%

Finalement, les effectifs scolaires sont plutôt en stagnation. Les tendances à la baisse dans les maternelles, collèges et lycées sont compensées par des hausses d'effectifs en élémentaires.

2.2. Bilan et perspectives

Code	Indicateur	Résultats	Degré d'atteinte
B1	Taux d'équipement	<p><u>Sur l'ensemble du périmètre du SCoT :</u></p> <p>Les taux d'équipements ont augmenté entre 2015 et 2020 pour l'ensemble des catégories étudiées, sauf pour l'éducation.</p> <p>Le territoire du SCoT CRV est particulièrement bien pourvu en : commerces, services aux particuliers et tourisme.</p>	● ● ●
B1	Taux d'équipement	<p><u>Pour la ville centre :</u></p> <p>Colmar est bien pourvue en commerces, services et santé-social. Les taux d'équipements attestent du rôle central de la ville et de son rayonnement à l'échelle du SCoT et au-delà.</p>	● ● ●
B1	Taux d'équipement	<p><u>Pour les villes couronnes :</u></p> <p>On note des hausses des taux d'équipements dans les catégories « santé-social » et « services aux particuliers ».</p> <p>Les autres résultats sont moins significatifs.</p>	● ● ○
B1	Taux d'équipement	<p><u>Pour le pôle relais pluri communal CCVM :</u></p> <p>Munster-Metzeral présentent des taux d'équipements commerciaux et des services aux particuliers nettement supérieurs aux moyennes départementales.</p> <p>Ces résultats confirment le rôle de « relais » pour les villages alentours et soulignent la pertinence de l'armature urbaine du SCoT.</p>	● ● ●
B1	Taux d'équipement	<p><u>Pour le pôle relais pluri communal CCPRB :</u></p> <p>Les taux d'équipement ne reflètent pas directement le rôle de « relais » confié au tripôle Neuf-Brisach-Vogelsheim-Biesheim.</p> <p>L'intégration de la commune de Fessenheim dans le périmètre du SCoT élargi sera l'occasion de repenser l'armature urbaine du SCoT sur la CCPRB.</p>	● ● ○
B1	Taux d'équipement	<p><u>Pour les pôles secondaires de proximité :</u></p> <p>Ces communes présentent des taux de services aux particuliers et d'équipement « santé-social » supérieurs aux moyennes départementales.</p> <p>Ces résultats confirment leurs rôles dans l'armature urbaine de proximité.</p>	● ● ●
B1	Taux d'équipement	<p><u>Pour les villages :</u></p> <p>On soulignera les hausses des taux d'équipements des catégories « santé-social » et « services aux particuliers ».</p> <p>Bien que ces deux catégories demeurent (logiquement) en deçà des moyennes départementales</p>	● ● ○

B1	Taux d'équipement	<p>Pour les communes additionnelles :</p> <p>La comparaison à l'échelle des sept communes de l'ex-Essor du Rhin est peu significative. En effet, Fessenheim sera sans doute amenée à jouer un rôle différent dans l'armature urbaine que les six communes voisines.</p>	
B2	Effectifs scolaires	<p>À l'échelle du SCoT CRV, les effectifs scolaires en 1^{er} et 2nd degrés ont baissé entre les rentrées 2015 et 2019. Seuls les effectifs en élémentaires ont augmenté sur cette période.</p>	

Concernant l'armature urbaine

La répartition et la densité des équipements publics constituent un indicateur pertinent pour interroger l'armature urbaine définie dans le SCoT actuellement en vigueur.

À ce titre, trois constats ressortent :

- La ville centre (Colmar) est bien pourvue en commerces, services et équipements « santé-social ». Les taux d'équipements attestent de son rôle central et de son rayonnement à l'échelle du SCoT et au-delà.
- Le pôle relais pluri communal de Munster-Metzeral semble bien jouer son rôle de « relais » pour les villages alentours.
- En revanche, les taux d'équipement ne reflètent pas directement le rôle de « relais » confié au tripôle Neuf-Brisach-Vogelsheim-Biesheim, les villages alentours étant plutôt bien pourvus en équipements.

Dans tous les cas, l'intégration de la commune de Fessenheim dans le périmètre du SCoT élargi sera l'occasion de repenser l'armature urbaine, notamment sur la CC du Pays Rhin-Brisach.

Concernant la stratégie d'implantations commerciale, artisanale et logistique

En lien avec le chapitre précédent sur le volet économique, les enseignements tirés de l'analyse des taux d'équipements soulignent l'importance cruciale qu'aura le Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL) du prochain SCoT.

L'élaboration de ce DAACL, en lien avec les trois EPCI compétents en matière économique, sera l'occasion de définir une politique d'implantations commerciale, artisanale et logistique à l'échelle du bassin de vie et du bassin d'emplois.

Concernant le volet commercial, plusieurs questions alimenteront les discussions :

- En premier lieu, on citera la logique d'implantation commerciale dans les zones d'activités. Et particulièrement le dévoiement de certaines règles du SCoT et des PLU qui conduisent à l'ouverture de petites entités commerciales dans des zones davantage dévolues à de l'industrie ou de l'artisanat.

La multiplication de ces petites entités commerciales pourrait à terme nuire au bon fonctionnement économique de certaines parties du territoire. Non seulement, ces entités font concurrence aux centres-villes (qu'elles quittent parfois), mais de surcroît elles faussent les prix du foncier et de l'immobilier d'activités dans les zones qu'elles investissent. L'arrivée successive de commerces fait grimper les prix, et rend le (peu de) foncier disponible inaccessible aux artisans et industriels.

Le DAACL du SCoT sera l'occasion de penser une politique d'implantation commerciale lisible qui tiendra compte de cette double concurrence :

- Concurrence territoriale : ZA versus centres-villes
- Concurrence interne aux ZA : commerce versus artisanat/industrie
- L'évolution des pratiques des consommateurs, notamment vis-à-vis des très grandes surfaces commerciales pourrait aussi être interrogée. Certains hypermarchés du territoire voient leurs chiffres d'affaires diminuer, et ce parfois malgré des investissements importants. Le modèle de l'hypermarché incluant sa propre galerie commerciale pourra également être questionné en lien avec les éléments cités précédemment sur le commerce en centres-villes.
Au contraire, des supermarchés présentant des surfaces de ventes inférieures semblent tirer leur épingle du jeu.

Concernant le volet logistique, le DAACL pourrait aborder cette question par l'entrée des infrastructures. Trois enjeux peuvent être mis en avant :

- Certaines zones d'activités (ou portion de zones) du territoire sont desservies par le fer. Si le fret et le ferroutage ne sont pas pour l'heure les options préférentielles des acteurs économiques, la présence de ces infrastructures demeurent une opportunité d'avenir.
Avec la hausse des prix des carburants et la saturation des réseaux routiers, la présence sur le territoire d'entrepôts logistiques directement desservis par le fer (ex : Transco/Ziegler, SCAP Alsace, CAC, etc.) pourrait constituer un atout.
- Concernant le transport de marchandises par voie routière, on rappellera les importants investissements réalisés récemment pour améliorer les conditions de circulations des convois exceptionnels sur la RD 415, entre Colmar et la partie rhénane du territoire.
- Ces investissements sur la RD 415 redoubleront de pertinence avec l'aménagement des deux zones d'activités rhénanes majeures : EcoRhena et ZIP Nord. Longées par le Grand Canal d'Alsace, ces deux futures zones s'ajouteront aux activités industrielles déjà en place et contribueront à former une dorsale économique majeure à l'échelle du territoire du SCoT et au-delà.

L'ensemble de ces questions interroge également la typologie des zones d'activités définie dans le SCoT en vigueur. L'élaboration du futur DAACL gagnerait sans doute en lisibilité et en efficacité avec une structuration économique fine, qui pourrait notamment s'appuyer les zones d'activités intercommunales gérées par les trois EPCI constitutifs du territoire du SCoT.

Au-delà des grands enjeux évoqués dans les paragraphes précédents, on rappellera les évolutions récentes du Code de l'urbanisme qui permettent à présent :

- De différencier commerce de détail et commerce de gros,
- De règlementer spécifiquement la restauration et l'hôtellerie,
- D'édicter des règles différentes pour les rez-de-chaussée et les étages (ex : préservation d'artères commerciales)

Ces évolutions apportent autant d'outils supplémentaires pour mieux encadrer le devenir des centres-villes et zones d'activités du territoire.

Concernant l'éducation et l'enseignement supérieur



Les effectifs des 1^{er} et 2nd degrés stagnent, voire diminuent, de façon globale sur le territoire. Ces constats se concrétisent parfois en fermeture de classes, voire à terme en questionnement sur le maintien d'équipements scolaires. Ces chiffres reflètent notamment le vieillissement de la population constaté sur le territoire. Il appartiendra au SCoT de développer une politique de l'habitat à même d'attirer (mais aussi de fixer) les jeunes ménages sur le territoire.

Au sujet de l'enseignement supérieur, le campus Grillenbreit abrite aujourd'hui deux composantes de l'Université de Haute-Alsace : l'Institut Universitaire de Technologie (IUT) de Colmar et la Faculté de Marketing et d'Agrosciences (FMA).

La présence de ces deux instituts est une force pour le territoire, force qui gagnerait à se développer.

Une opportunité pour développer cette filière universitaire pourrait se trouver du côté du Biopôle et notamment de l'INRAE de Colmar (Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement). En effet, la présence de cet institut national dont les travaux rayonnent au-delà des frontières nationales pourrait constituer le moteur d'un projet de pôle d'excellence agro-alimentaire alliant offres de formations, chercheurs et professionnels.

3. Le tourisme

→ Ce que dit le SCoT	
<p>Constats</p> 	<p><u>Rapport de présentation :</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Une économie touristique en développement.✓ Une valorisation du patrimoine, des équipements et du cadre naturel qui rend le territoire attractif.✓ Une attractivité touristique en lien avec les ressources « tangibles » (grands sites, musées, nature, etc.).× Des capacités d'hébergements limités pour un territoire comprenant des atouts touristiques reconnus.× Une nécessité de favoriser la mobilité des touristes et de guider le visiteur dans l'interprétation des sites et du patrimoine pour améliorer la fréquentation des lieux touristiques et des activités.
<p>Orientations</p> 	<p><u>Document d'orientations et d'objectifs :</u></p> <ul style="list-style-type: none">➤ Assurer le développement touristique du territoire.➤ Le secteur du tourisme devra faire l'objet d'une attention particulière compte tenu du potentiel existant qui demeure parfois insuffisamment développé ou valorisé. Concrètement les efforts devront porter sur :<ul style="list-style-type: none">○ Le développement d'une offre d'hébergement plus complète et qui corresponde au type de tourisme visé,○ La poursuite du maillage de circuits de randonnées et le décloisonnement des boucles existantes,○ La préservation des atouts naturels qui sont fondamentaux pour son attractivité touristique, en évitant notamment la banalisation des paysages par l'urbanisation, la valorisation des atouts culturels, des patrimoines ...

3.1. Analyse des indicateurs

C1 ENTRÉES DES PRINCIPAUX SITES TOURISTIQUES

Source :

Agence Régionale du
Tourisme Grand-Est

Échelle :

SCoT

Temporalité :

2017-2019

Note méthodologique :

L'Agence Régionale du Tourisme Grand-Est (ART) compatibilise les entrées des principaux sites touristiques. Seuls ceux dépassant les 1 000 entrées annuelles sont concernées.

Résultats :

Les principaux sites touristiques du territoire pour lesquels les entrées sont comptabilisées sont les suivants :

Site	Commune
Musée Unterlinden	COLMAR
Musée du Jouet et des Petits Trains	COLMAR
Château du Hohlandsbourg	WINTZENHEIM
Promenade en barque à fond plat sur la Lauch	COLMAR
Musée Bartholdi	COLMAR
Mausa Vauban	NEUF-BRISACH
Remparts de Neuf-Brisach	NEUF-BRISACH
Muséum d'Histoire Naturelle	COLMAR
Musée Mémorial des Combats de la Poche de Colmar-Hiver 44-45	TURCKHEIM
Auberge Aux rennes - Schantzwasen	STOSSWIHR
Musée Vauban	NEUF-BRISACH
Musée Gallo-Romain	BIESHEIM
Musée de la Schlitte et des Métiers du Bois	MUHLBACH SUR MUNSTER
Roseraie des Trois-Épis	NIEDERMORSCHWIHR
Musée de l'Ambulance Alpine	MITTLACH
Musée de l'Optique	BIESHEIM
Brasserie Saint Alphonse	VOGELGRUN

Parmi ces 17 sites, l'ART dispose des données complètes de fréquentation de 2017 à 2019 pour les 7 suivants :

Site	Commune	Entrées 2019 total	Entrées 2018 total	Entrées 2017 total	Évolution 2017-2019
Musée Unterlinden	COLMAR	186 167	196 614	213 530	-27 363
Musée du Jouet et des Petits Trains	COLMAR	79 212	76 334	74 981	4 231
Château du Hohlandsbourg	WINTZENHEIM	57 659	58 839	62 005	-4 346
Musée Bartholdi	COLMAR	27 333	25 263	23 115	4 218
Remparts de Neuf-Brisach	NEUF-BRISACH	23 000	22 596	22 425	575
Muséum d'Histoire Naturelle	COLMAR	18 225	14 806	16 851	1 374
Musée Gallo-Romain	BIESHEIM	2 323	2 378	1 904	419

Le site le plus fréquentés reste le Musée Unterlinden avec environ 200 000 entrées annuelles, malgré les travaux qui ont logiquement découragés quelques visiteurs.

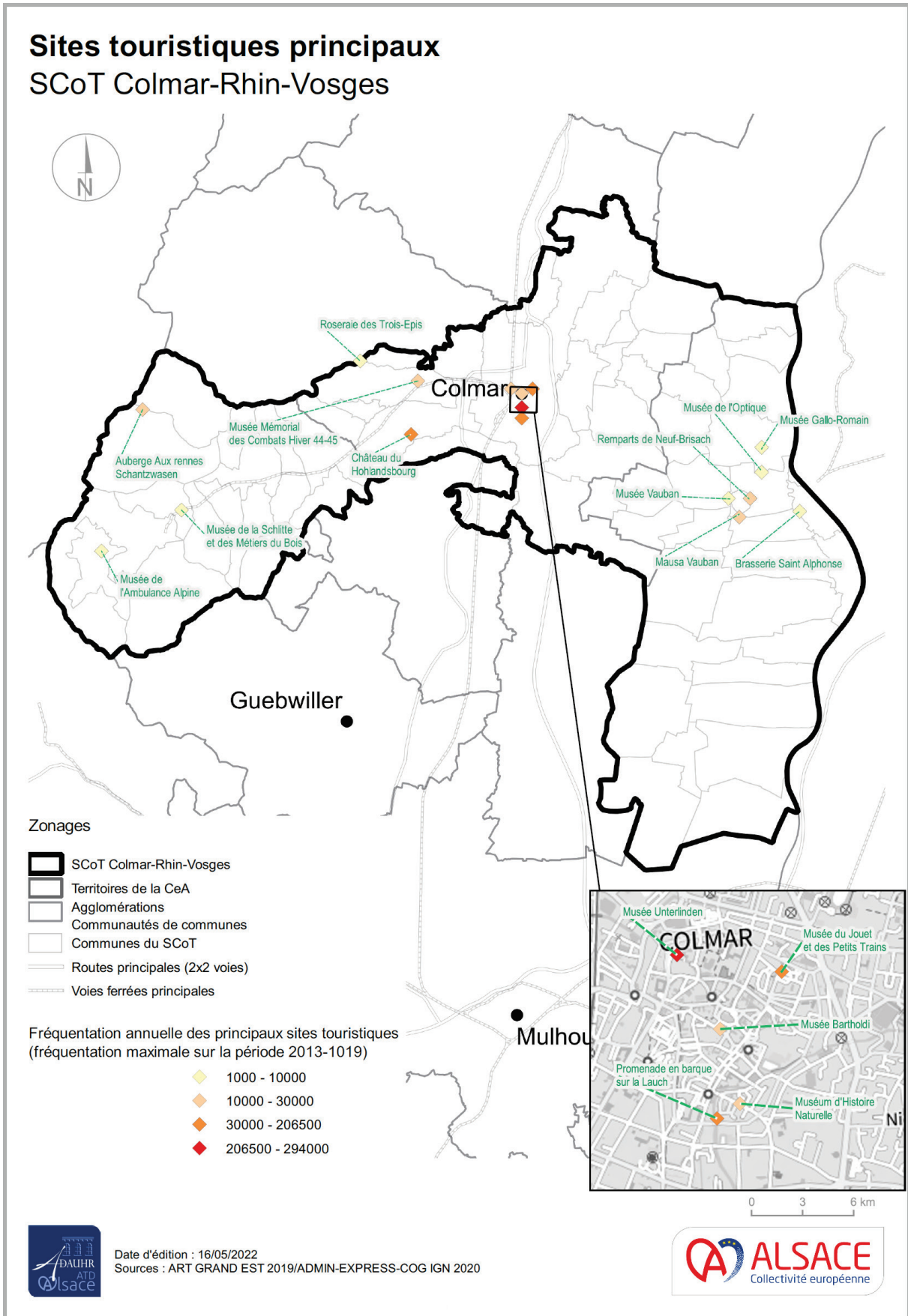
Viennent ensuite le Musée du Jouet et des Petits Trains et le Château du Hohlandsbourg, qui dépassent régulièrement les 60 000 entrées annuelles.

Le Musée Bartholdi et les Remparts de Neuf-Brisach affichent environ 23 000 entrées annuelles.

Le tableau suivant présente l'ensemble des données transmises par Agence Régionale du Tourisme Grand-Est :

Site	Commune	Entrées 2019	Entrées 2018	Entrées 2017
Musée Unterlinden	COLMAR	186 167	196 614	213 530
Musée du Jouet et des Petits Trains	COLMAR	79 212	76 334	74 981
Château du Hohlandsbourg	WINTZENHEIM	57 659	58 839	62 005
Promenade en barque à fond plat sur la Lauch	COLMAR			
Musée Bartholdi	COLMAR	27 333	25 263	23 115
Mausa Vauban	NEUF-BRISACH	23 500	1	
Remparts de Neuf-Brisach	NEUF-BRISACH	23 000	22 596	22 425
Muséum d'Histoire Naturelle	COLMAR	18 225	14 806	16 851
Musée Mémorial des Combats de la Poche de Colmar-Hiver 44-45	TURCKHEIM		17 541	16 240
Auberge Aux rennes - Schantzwasen	STOSSWIHR			10 620
Musée Vauban	NEUF-BRISACH	3 074		
Musée Gallo-Romain	BIESHEIM	2 323	2 378	1 904
Musée de la Schlitte et des Métiers du Bois	MUHLBACH SUR MUNSTER		1 280	0
Roseraie des Trois-Épis	NIEDERMORSCH WIHR		0	1 640
Musée de l'Ambulance Alpine	MITTLACH	1 318		
Musée de l'Optique	BIESHEIM	1 000		
Brasserie Saint Alphonse	VOGELGRUN		1 000	

Sites touristiques principaux SCoT Colmar-Rhin-Vosges



C2 ÉTABLISSEMENTS D'HÉBERGEMENT TOURISTIQUE

Source :
INSEE, partenaires territoriaux

Échelle :
SCoT

Temporalité :
2017-2022

Note méthodologique :

Cet indicateur dénombre les principaux établissements d'hébergement touristique.

Résultats :

	Nombre d'hôtels		
	2017	2022	Évolution
1 étoile	2	2	0,0%
2 étoiles	20	17	-15,0%
3 étoiles	34	34	0,0%
4 étoiles	8	10	25,0%
5 étoiles	1	2	100,0%
Non classé	8	5	-37,5%
Total	73	70	-4,1%

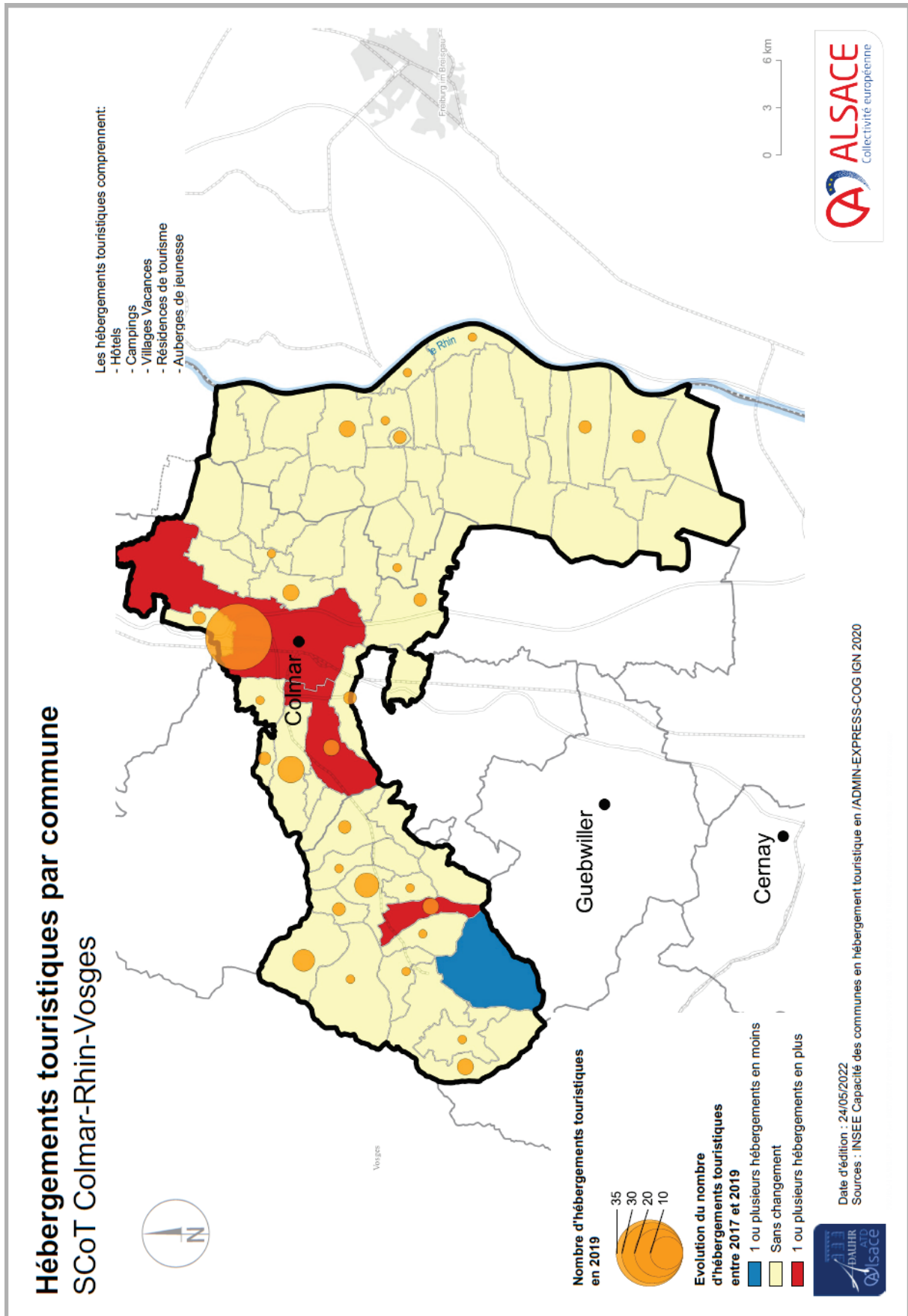
Entre 2017 et 2022, le nombre d'hôtels a légèrement baissé sur le territoire, passant de 73 à 70 établissements.

Dans le même temps, l'offre est montée en gamme puisque 66% des hôtels affichent 3 étoiles ou plus, contre seulement 59% en 2017.

	Nombre de campings		
	2017	2022	Évolution
1 étoile	1	0	-100,0%
2 étoiles	4	4	0,0%
3 étoiles	5	4	-20,0%
4 étoiles	1	2	100,0%
5 étoiles	0	0	0,0%
Non classé	3	5	66,7%
Total	14	15	7,1%

Depuis 2017, le territoire du SCoT CRV compte un camping en plus.

	Autres hébergements collectifs		
	Nombre d'établissements		
	2017	2022	Évolution
Résidences de tourisme et hébergements assimilés	3	3	0,0%
Villages vacances - Maisons familiales	1	6	500,0%
Auberges de jeunesse - Centres sportifs	1	1	0,0%
Total	5	10	100,0%



NB : les meublés de tourisme ne sont pas compatibles

Les éléments précédents ne comptabilisent pas les meublés de tourisme, qui connaissent pourtant un réel essor depuis plusieurs années, et tout particulièrement dans le centre de Colmar.

La Ville a d'ailleurs mis en place des outils pour encadrer le changement d'usage des logements et endiguer la déferlante de meublés touristiques.

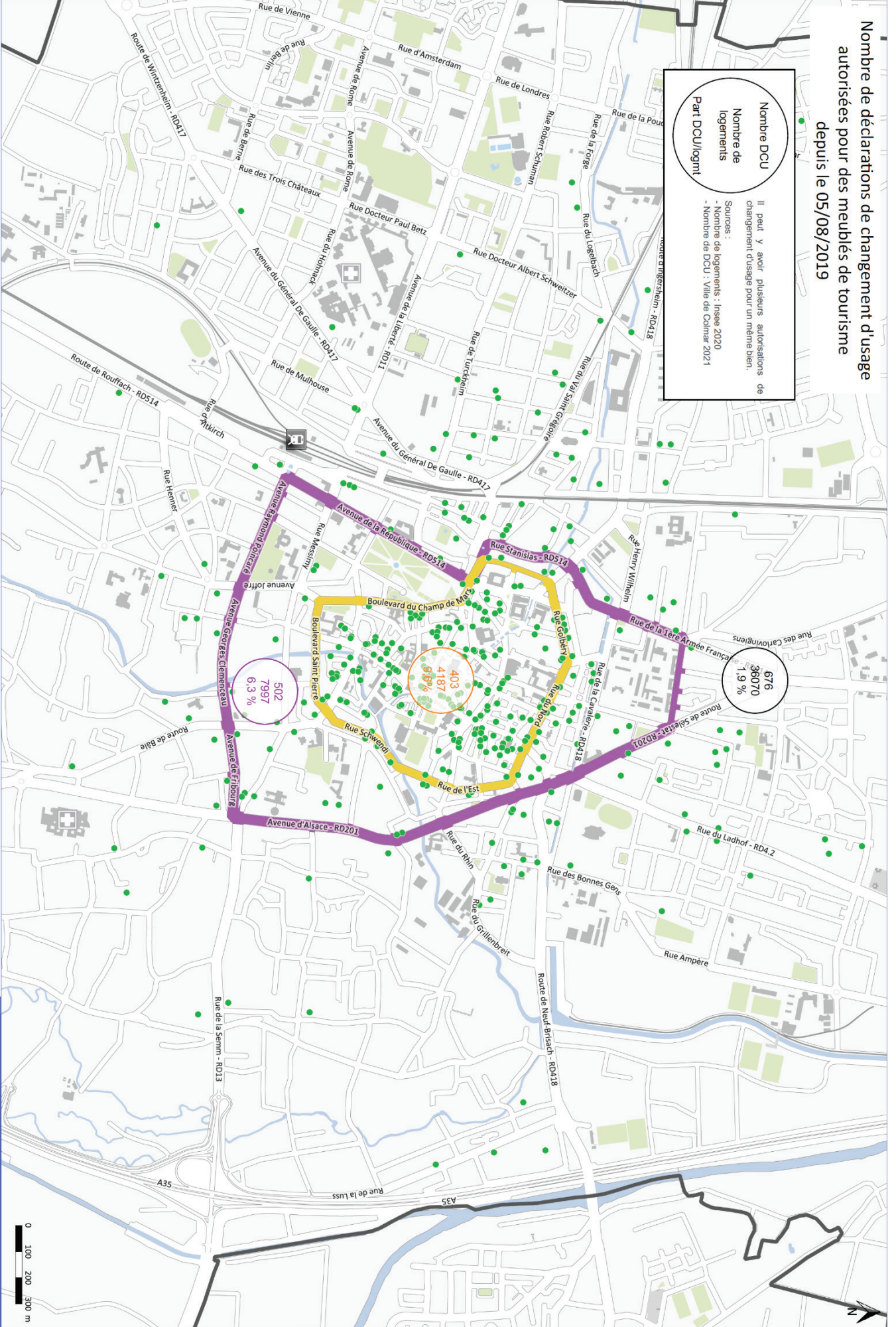
Les analyses établies par la Ville et l'Agglomération de Colmar affichées sur la carte de la page suivante sont éloquentes : entre août 2019 et janvier 2021 près de 10% des logements de l'hypercentre ont fait l'objet d'une demande de changement d'usage (soit 403 logements).

Nombre de déclarations de changement d'usage autorisées pour des meublés de tourisme depuis le 05/08/2019

Nombre DCU
Nombre de logements
Part DCU/logmt

Il peut y avoir plusieurs autorisations de changement d'usage pour un même bien.

Sources :
 - Nombre de logements : Insee 2020
 - Nombre de DCU : Ville de Colmar 2021



C3 NOMBRE DE LITS OU CHAMBRES DISPONIBLES

Source :
INSEE, partenaires territoriaux

Échelle :
SCoT

Temporalité :
2017-2022

Note méthodologique :

Cet indicateur dénombre les chambres ou les lits des principaux établissements d'hébergement touristique.

Résultats :

	Nombre de chambres d'hôtels		
	2017	2022	Évolution
1 étoile	125	60	-52,0%
2 étoiles	682	531	-22,1%
3 étoiles	1 322	1 433	8,4%
4 étoiles	540	626	15,9%
5 étoiles	21	83	295,2%
Non classé	211	224	6,2%
Total	2 901	2 957	1,9%

Entre 2017 et 2022, le nombre total de chambres d'hôtels a augmenté de 56 unités.

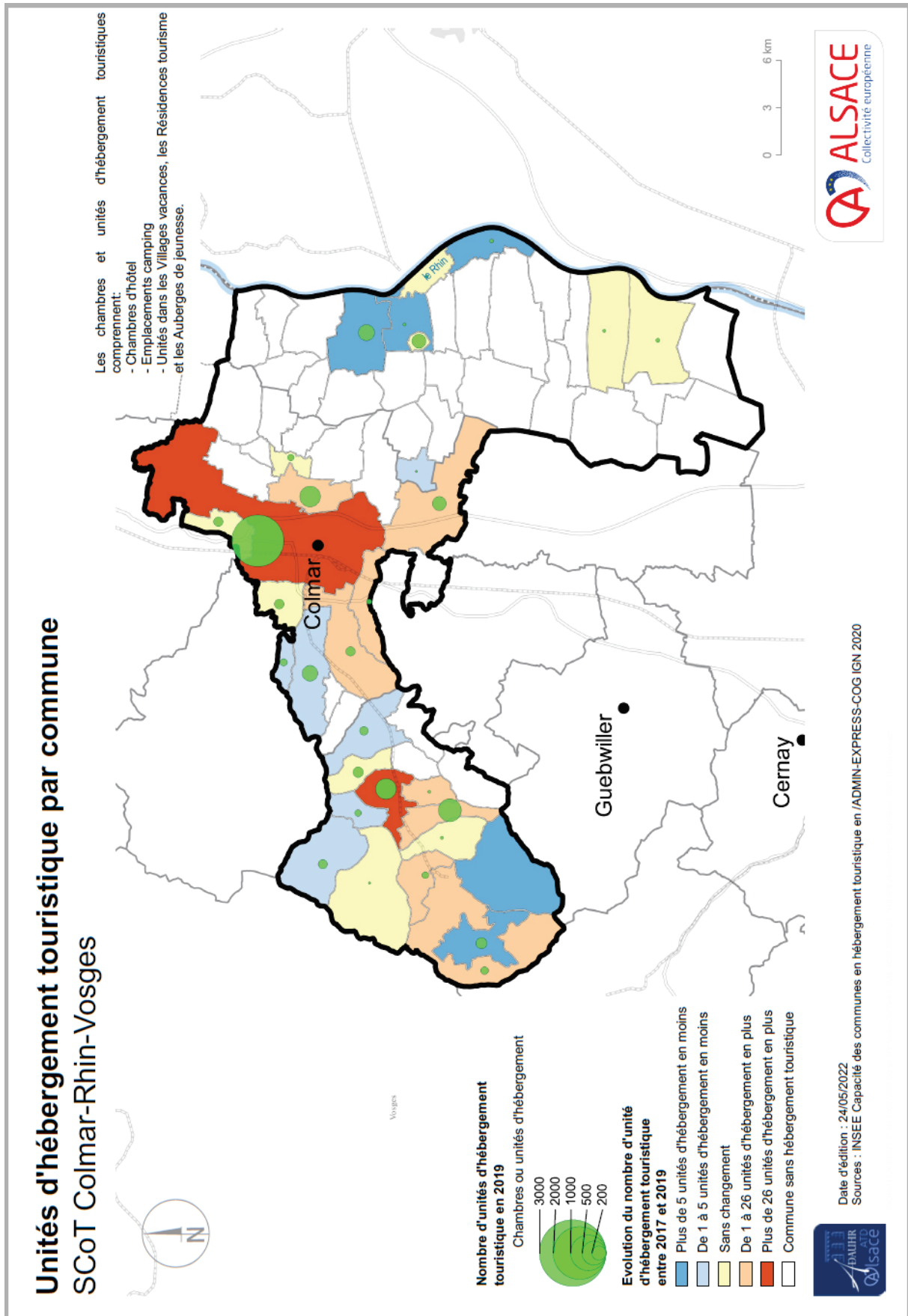
Dans le même temps, l'offre est montée en gamme puisque 72% des chambres affichent 3 étoiles ou plus, contre seulement 65% en 2017.

	Nombre d'emplacements de camping		
	2017	2022	Évolution
1 étoile	226	0	-100,0%
2 étoiles	545	555	1,8%
3 étoiles	869	925	6,4%
4 étoiles	148	196	32,4%
5 étoiles	0	0	0,0%
Non classé	80	266	232,5%
Total	1 868	1 942	4,0%

Le nombre d'emplacements dans les campings a augmenté 74 unités. L'offre est également montée en gamme, passant de 54% à 58% d'emplacements 3 étoiles ou plus.

	Autres hébergements collectifs		
	Nombre de places		
	2017	2022	Évolution
Résidences de tourisme et hébergements assimilés	944	1 004	6,4%
Villages vacances - Maisons familiales	140	360	157,1%
Auberges de jeunesse - Centres sportifs	110	129	17,3%
Total	1 194	1 493	25,0%

Entre 2017 et 2022, le nombre de lits dans la catégorie « villages vacances – maisons familles » a nettement augmenté.



NB : les meublés de tourisme ne sont pas compatibles

C4 NOMBRE D'UNITÉS TOURISTIQUES NOUVELLES (LOI MONTAGNE)

Source :

Documents d'urbanisme

Échelle :

SCoT (zone loi montagne)

Temporalité :

2017-2022

Note méthodologique :

En zone de montagne, conformément au Code de l'Urbanisme, l'analyse des résultats de l'application du schéma doit notamment porter sur les unités touristiques nouvelles (UTN) structurantes.

Résultats :

Aucune unité touristique nouvelle structurante, au sens du Code de l'Urbanisme, n'a été créée sur le territoire classé en zone de montagne.

C5 RÉHABILITATION DE L'IMMOBILIER DE LOISIR (LOI MONTAGNE)

Source :

EPCI

Échelle :

SCoT (zone loi montagne)

Temporalité :

2017-2022

Note méthodologique :

En zone de montagne, conformément au Code de l'Urbanisme, l'analyse des résultats de l'application du schéma doit notamment porter sur la réhabilitation de l'immobilier de loisir.

Chaque EPCI a été interrogée afin de recenser les opérations de réhabilitation de l'immobilier de loisir réalisées en zone de montagne (immobiliers concernant l'hébergement, la restauration, les activités sportives, récréatives et de loisirs).

Sont également recensés les projets réalisés hors zone de montagne, pour information.

Résultats :**En zone montagne :**

Communauté de communes de la Vallée de Munster :

- Extension du centre aqualudique La piscine - Munster
- Création de 2 terrains multisports – Munster
- Agrandissement du camping – Munster
- Création d'une portion de piste cyclable en lien avec l'agrandissement du camping – Munster
- Extension de la Maison Albert Schweitzer – Gunsbach.

Autres projets inclus dans une logique de site touristique plus vaste :

- Création d'un cheminement doux et agrandissement de l'aire de jeux et de pique-nique sur le site de la Maison du fromage.
- Création en cours d'un tapis roulant à la station du Schnepfenried sur une partie de la piste « débutants ».

Hors zone montagne :

Colmar Agglomération :





- Salle d'escalade et l'espace loisirs bowling en ZI Nord - Colmar
- Hôtel étoilé McGallery (champ de mars) - Colmar
- Agrandissement de la base nautique (agrès, zone arborée côté sud) – Colmar

Communauté de communes Pays Rhin-Brisach :

- Hébergements :
 - Rénovation du Ranch - Ile du Rhin
 - Le rendez-vous des copains - Logelheim
- Restauration :
 - La Plage - île du Rhin
 - Côté Cuisine - Hirtzfelden
 - La Diligence - Fessenheim
 - Tentations croquantes - Rumersheim-le-Haut
 - Rénovation restaurant Chez Pierre création d'une terrasse - Blodelsheim
 - Le Caballin – Ile du Rhin
- Art et Spectacle :
 - Art'Rhéna – Ile du Rhin
 - MAUSA – Neuf-Brisach
 - Musée Vauban – Neuf-Brisach
- Récréatives et de loisirs :
 - Musée Schelcher – Fessenheim

3.2. Bilan et perspectives

Récapitulatif des indicateurs de la thématique « tourisme »

Code	Indicateur	Résultats	Degré d'atteinte
C1	Entrées des principaux sites touristiques	Le territoire du SCoT CRV est riche de nombreux sites touristiques qui génèrent des milliers d'entrées annuelles. Les musées occupent la majeure partie des sites les plus visités (en termes d'entrées compatibles). L'activité touristique a été fortement impactée par le Covid-19, d'où un bilan nécessairement mitigé à compter du début d'année 2020.	
C2	Établissements d'hébergement touristique	Au global, une hausse du nombre d'hébergements touristiques et une montée en gamme de l'offre touristique sur le territoire du SCoT. Le territoire du SCoT CRV compte trois hôtels en moins depuis 2017. En revanche, dans le même temps, l'offre est montée en gamme : 66% des hôtels affichent 3 étoiles ou plus.	
C3	Nombre de lits ou chambres disponibles	Le nombre de chambres ou de lits proposés sur le territoire a augmenté dans toutes les catégories étudiées (hôtels, campings, autres hébergements collectifs). Dans le même temps on constate une montée en gamme globale.	
C4	Unités touristiques nouvelles (montagne)	Aucune unité touristique nouvelle structurante au sens du Code de l'Urbanisme n'a été créée sur le territoire classé en zone de montagne.	/
C5	Réhabilitation de l'immobilier de loisir (montagne)	Quelques projets de réhabilitation de l'immobilier de loisirs ont été réalisés en zone de montagne, essentiellement dans la Vallée de Munster.	

Au global, on constate une hausse du nombre d'hébergements touristiques et une montée en gamme de l'offre touristique sur le territoire du SCoT. Le bilan est néanmoins contrasté selon les territoires. Ainsi la CCVM, contrairement à Colmar, déplore un manque de montée en gamme au niveau hôtelier.

Le territoire du SCoT CRV est riche de nombreux sites touristiques qui génèrent des milliers d'entrées annuelles. Les musées occupent la majeure partie des sites les plus visités (en termes d'entrées compatibles).

L'activité touristique a été fortement impactée par le Covid-19, d'où un bilan nécessairement mitigé à compter du début d'année 2020.

- De nombreux enjeux dès aujourd'hui et pour demain :

Tourisme de séjour et/ou excursionnisme :

Les bilans chiffrés en termes d'entrées dans les principaux sites touristiques du territoire soulèvent la question du ou des type(s) de tourisme(s) à développer. Faut-il viser davantage un tourisme de séjour ? de l'excursionnisme journée ? ou les deux ?

Dans une optique de tourisme de séjour, se pose la question de la mise en synergie des acteurs du tourisme d'un bout à l'autre de la chaîne (hébergement, restauration, animations).

Le territoire de la CCVM est polarisé par Colmar, néanmoins la Vallée de Munster souhaite aussi se développer, notamment en matière d'hébergement touristique de qualité.

Conflits d'usage :

Un territoire aux forts attraits touristiques génère des afflux de visiteurs, parfois de façon ponctuelle et importante, d'autres fois de façon régulière et diluée.

Des arrivées touristiques massives peuvent quelquefois être difficiles à vivre pour les riverains. Ailleurs, elles peuvent engendrer des pressions incompatibles avec la préservation d'un cadre naturel apaisé.

Par exemple, la Vallée de Munster ne ressent pas encore de sur tourisme, sauf sur les crêtes, très fréquentées. Il s'agit de trouver un équilibre entre la préservation de l'environnement et le tourisme.

Tourisme d'affaire :

Pour Colmar, se pose la question du développement du tourisme d'affaires. Comment valoriser les atouts de la ville et identifier les infrastructures et idées à développer ? (Ex : attractivité et aménités urbaines des ZA, offre hôtelière et restauration adaptée, etc.)

Agrotourisme :

De nombreux villages présentent des opportunités pour développer l'œnotourisme, agrotourisme, et autres gîtes ruraux.

En matière d'aménagement du territoire et d'urbanisme, se pose la question suivante :

Comment accompagner/encadrer l'évolution des structures et fonctions au sein des zones agricoles ?

Meublés de tourisme :

L'essor des Airbnb, gîtes et autres meublés de tourisme se fait parfois, voire souvent selon les secteurs, au détriment de l'offre locative des centres-villes et centres-villages.

Comment encadrer l'évolution du parc de meublé touristiques des centres-villages et centres-villes pour ne pas « perdre » trop de locations à l'année ?



Des éléments de réponse ont déjà été apportés par la ville de Colmar qui a pris des délibérations encadrant les conditions de création de meublés touristiques.

À présent, à Colmar pour transformer une résidence secondaire en meublé de tourisme il faut créer un logement équivalent dans un rayon de 300 mètres (avec une exception : le premier meublé de tourisme réalisé par une personne physique n'est pas soumis à cette condition).

Résidences secondaires :

L'une des caractéristiques notables de la Vallée de Munster est le nombre de lits en résidences secondaires (près de 9000), à prendre compte à l'avenir, notamment en matière de mutation des logements.

4. L'agriculture

→ Ce que dit le SCoT	
<p>Constats</p> 	<p><u>Rapport de présentation :</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Une activité agricole dynamique.× Une perte d'actifs agricoles.× Un vieillissement des chefs d'exploitations.× Un agrandissement des parcelles.
<p>Orientations</p> 	<p><u>Document d'orientations et d'objectifs :</u></p> <ul style="list-style-type: none">➤ Préserver les espaces agricoles et pérenniser l'activité agricole.

4.1. Analyse des indicateurs

D1 ÉVOLUTION DU NOMBRE D'EXPLOITATIONS AGRICOLES

Source :
Agreste RA 2020p

Échelle :
EPCI
(y compris les 7 communes de
l'ex CC Essor du Rhin)

Temporalité :
2010-2020

Note méthodologique :

Le recensement agricole permet d'avoir une vision précise et exhaustive de l'agriculture à une échelle géographique fine et d'en analyser ses évolutions. Sont interrogées l'ensemble des exploitations agricoles, à savoir toute unité économique répondant aux critères suivants :

- Avoir une activité agricole soit de production, soit de maintien des terres dans de bonnes conditions agricoles et environnementales ;
- Atteindre une dimension minimale, soit 1 hectare de surface agricole utilisée, soit 20 ares de cultures spécialisées, soit une production supérieure à un seuil (1 vache, 6 brebis mères, etc.) ;
- Avoir une gestion courante indépendante de toute autre unité. L'existence d'une immatriculation au répertoire des entreprises et des établissements Sirène ou d'un identifiant de demande d'aide de la politique agricole commune (PAC) présume de l'indépendance de gestion.

Ce premier indicateur dénombre les exploitations agricoles.

Résultats :

	Nombre d'exploitations		Évolution
	2010	2020	
Colmar Agglomération	759	583	-23,2%
CC de la Vallée de Munster	141	93	-34,0%
CC Pays Rhin-Brisach	443	359	-19,0%
Total SCoT CRV	1 343	1 035	-22,9%

Entre 2010 et 2020, le territoire du SCoT CRV (élargi au 7 communes de l'ex-CC Essor du Rhin) a perdu 308 exploitations agricoles.

En valeurs relatives, c'est la CC de la Vallée de Munster qui est le plus impactée avec une baisse de 34% du nombre d'exploitation.

Dans le même temps, la surface agricole utile moyenne par exploitation tend à augmenter. Le territoire compte ainsi de moins en moins d'exploitations, et celles restantes sont de plus en plus en grandes.

D2

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE CHEFS D'EXPLOITATIONS ET DE CO-EXPLOITANTS

Source :
Agreste RA 2020p

Échelle :
EPCI
(y compris les 7 communes de
l'ex CC Essor du Rhin)

Temporalité :
2010-2020

Note méthodologique :

Cet indicateur dénombre les chefs d'exploitations agricoles ainsi que les co-exploitants.

Résultats :

	Nombre de chefs d'exploitation et de coexploitants		Évolution
	2010	2020	
Colmar Agglomération	885	701	-20,8%
CC de la Vallée de Munster	209	172	-17,7%
CC Pays Rhin Brisach	500	468	-6,4%
Total SCoT CRV	1 594	1 341	-15,9%

Entre 2010 et 2020, le territoire du SCoT CRV a perdu 253 chefs d'exploitation et co-exploitants.

Colmar Agglomération et la CC de la Vallée de Munster sont les plus touchées. La diminution est moins marquée sur la CC Pays Rhin-Brisach.

D3

ÉVOLUTION DU TEMPS DE TRAVAIL TOTAL POUR LES ACTIFS AGRICOLES

Source :
Agreste RA 2020p

Échelle :
EPCI
(y compris les 7 communes de l'ex CC Essor du Rhin)

Temporalité :
2010-2020

Note méthodologique :

Cet indicateur mesure le temps de travail en ETP.

Un équivalent temps plein (ETP) correspond au travail d'une personne à plein temps pendant une année entière soit 225 jours par an.

Résultats :

	Total ETP (équivalent temps plein)		Évolution
	2010	2020	
Colmar Agglomération	979	928	-5,2%
CC de la Vallée de Munster	209	172	-17,7%
CC Pays Rhin Brisach	467	495	6,1%
Total SCoT CRV	1 655	1 596	-3,6%

Le temps de travail agricole total présente d'importantes disparités sur le territoire du SCoT CRV :

- Dans la Vallée de Munster : il a fortement diminué, une perte de 37 ETP, soit une baisse de près de 18%
- À Colmar Agglomération : on constate également un net recul, une perte de 51 ETP (-5,2%)
- En revanche, à Rhin Brisach : le temps de travail a augmenté, un gain de 28 ETP (+6,1%)

D4 INVESTISSEMENT DANS LES BÂTIMENTS AGRICOLES

Source :
SITADEL
Documents d'urbanisme

Échelle :
EPCI

Temporalité :
2017-2022

Note méthodologique :

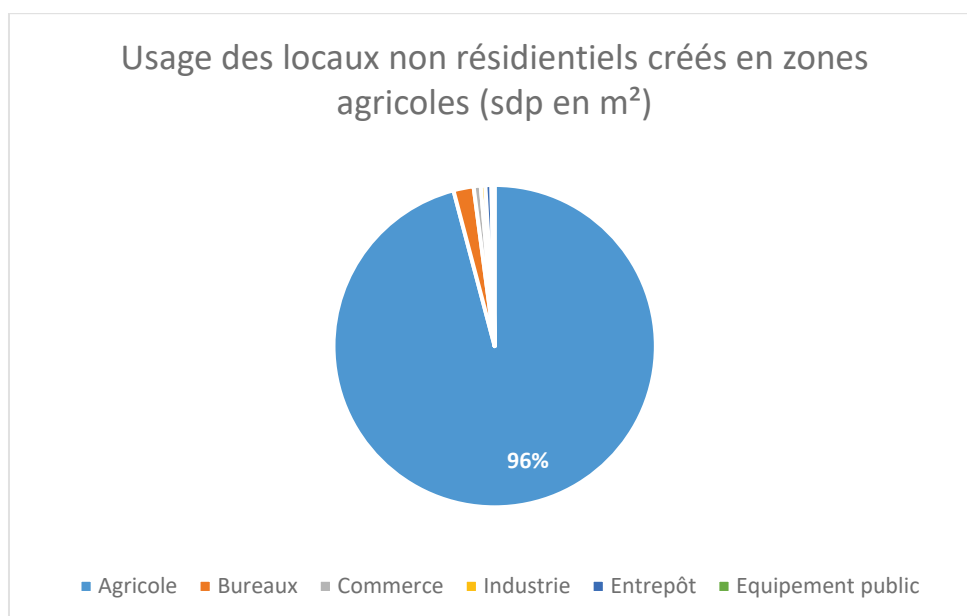
L'analyse suivante se base sur l'ensemble des autorisations d'urbanisme (permis de construire et déclarations préalables) instruites dans les zones agricoles des documents communaux d'urbanisme.

Résultats :

Périmètre	Nb de permis de construire et déclaration préalable	Surface de plancher résidentielle créée (m ²)	Surface de plancher non-résidentielle créée (m ²)
Colmar Agglomération	20	291	14 478
CC de la Vallée de Munster	8	0	3 347
CC Pays Rhin - Brisach	31	715	17 952
Total SCoT CRV	59	1 006	35 777

Au total, 59 demandes d'autorisation d'urbanisme ont été délivrées depuis l'approbation du SCoT.

Ces projets totalisent 35 777 m² de surface de plancher (sdp) dévolues aux activités non résidentielles, et 1 006 m² de sdp voués aux logements des exploitants.



Usage	Agricole	Bureaux	Commerce	Industrie	Entrepôt	Équipement public
Sdp (m²)	34 303	725	255	164	215	115

Parmi les 35 777 m² de sdp non résidentielle créés dans les zones agricoles, 96% concernent des bâtiments à destination agricole.

Les 4% restants se répartissent entre bureaux, commerce, entrepôt, industrie et équipement public.

Ainsi le rôle essentiellement agricole de ces zones est bien observé. Les constructions recensées en zones agricole font écho à l'objectif de préserver les espaces agricoles et pérenniser l'activité agricole.

	Nombre de logements créés depuis l'approbation du SCoT
Colmar	4
Niedermorschwihr	1
Turckheim	1
Walbach	1
Wettolsheim	1
Colmar Agglomération	8

Breitenbach-Haut-Rhin	1
Sondernach	7
Wasserbourg	2
Wihr-au-Val	2
CC de la Vallée de Munster	12

Appenwihr	1
Artzenheim	1
Balgau	3
Biesheim	1
Blodelsheim	2
Dessenheim	2
Geiswasser	1
Heiteren	3
Hettenschlag	3
Hirtzfelden	1
Logelheim	1
Munchhouse	1
Rumersheim-le-Haut	1
Rustenhart	6
Urschenheim	1
Volgelsheim	1
CC Pays Rhin - Brisach	29

Total général	49
----------------------	-----------

Au total, 49 logements ont été créés en zones agricoles depuis l'approbation du SCoT, et ce malgré la baisse du nombre d'exploitations agricoles.

D5 ÉVOLUTION DE LA SURFACE AGRICOLE UTILE TOTALE

Source :
Agreste RA 2020p

Échelle :
EPCI
(y compris les 7 communes de
l'ex CC Essor du Rhin)

Temporalité :
2010-2020

Note méthodologique :

La surface agricole utile (SAU) est un concept statistique destiné à évaluer le territoire consacré à la production agricole. La SAU est composée de :

- Terres arables (grande culture, cultures maraîchères, prairies artificielles, etc.),
- Surfaces toujours en herbe (prairies permanentes, alpages),
- Cultures pérennes (vignes, vergers, etc.)

Elle n'inclut pas les bois et forêts. Elle comprend en revanche les surfaces en jachère (comprises dans les terres arables).

Résultats :

	Surface agricole utile totale (ha)		Évolution
	2010	2020	
Colmar Agglomération	11 876	11 371	-4,3%
CC de la Vallée de Munster	4 513	4 493	-0,4%
CC Pays Rhin Brisach	19 563	19 686	0,6%
Total SCoT CRV	35 952	35 551	-1,1%

Entre 2010 et 2020, la surface agricole utile du territoire du SCoT CRV a diminué d'environ 401 ha. La majeure partie de cette diminution est constatée à Colmar Agglomération.

D6

ÉVOLUTION DE LA SURFACE AGRICOLE UTILE PAR TYPE D'UTILISATION

Source :

Agreste RA 2020p
Registre parcellaire graphique
RPG

Échelle :

EPCI (RA)
(y compris les 7 communes de
l'ex CC Essor du Rhin)
Parcelle (RPG)

Temporalité :

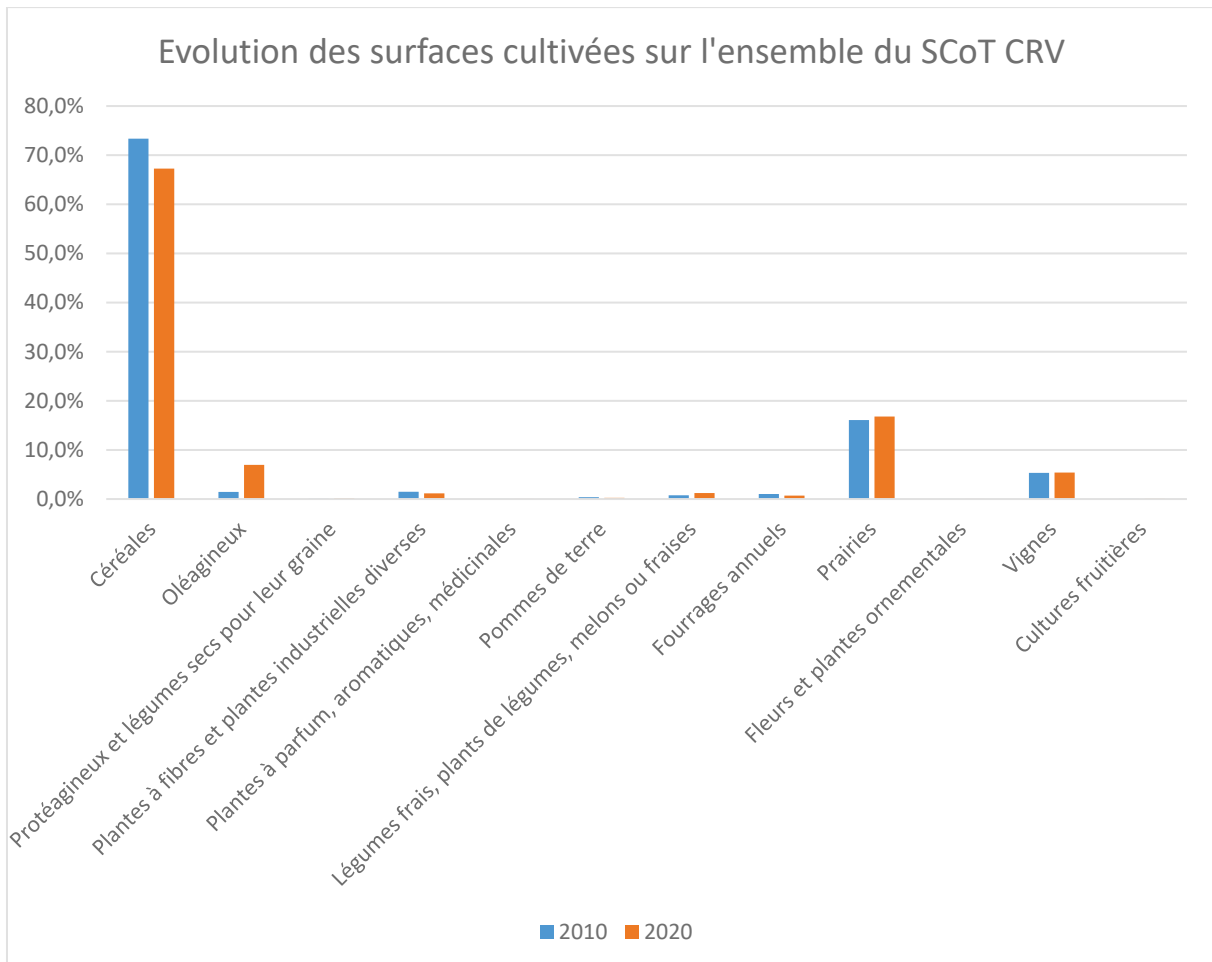
2010-2020 (RA)
2019 (RPG)

Note méthodologique :

Le recensement agricole de 2020 permet de comparer les surfaces agricoles utiles cultivées en fonction du type de culture.

Le registre parcellaire graphique permet de cartographier les cultures déclarées à la parcelle.

Résultats :



Colmar Agglomération Surfaces cultivées	SAU en ha		
	2010	2020	Évolution
Céréales	8 008,0	7 474,0	-7%
Oléagineux	49,0	409,0	735%
Protéagineux et légumes secs pour leur graine	10,0	7,0	-30%
Plantes à fibres et plantes industrielles diverses	252,0	128,0	-49%
Plantes à parfum, aromatiques, médicinales	1,0	2,0	100%
Pommes de terre	87,0	55,0	-37%
Légumes frais, plants de légumes, melons ou fraises	97,0	157,0	62%
Fourrages annuels	263,0	103,0	-61%
Prairies	758,0	914,0	21%
Fleurs et plantes ornementales	6,0	3,0	-50%
Vignes	1 735,0	1 782,0	3%
Cultures fruitières	12,0	18,0	50%

CC de la Vallée de Munster Surfaces cultivées	SAU en ha		
	2010	2020	Évolution
Céréales	19,0	13,5	-29%
Oléagineux	0,0	0,0	0%
Protéagineux et légumes secs pour leur graine	0,0	0,0	0%
Plantes à fibres et plantes industrielles diverses	0,0	0,0	0%
Plantes à parfum, aromatiques, médicinales	s	s	s
Pommes de terre	0,0	s	s
Légumes frais, plants de légumes, melons ou fraises	s	s	s
Fourrages annuels	68,0	66,2	-3%
Prairies	4 355,0	4 347,4	0%
Fleurs et plantes ornementales	s	0,0	s
Vignes	61,0	63,5	4%
Cultures fruitières	1,0	0,5	-50%

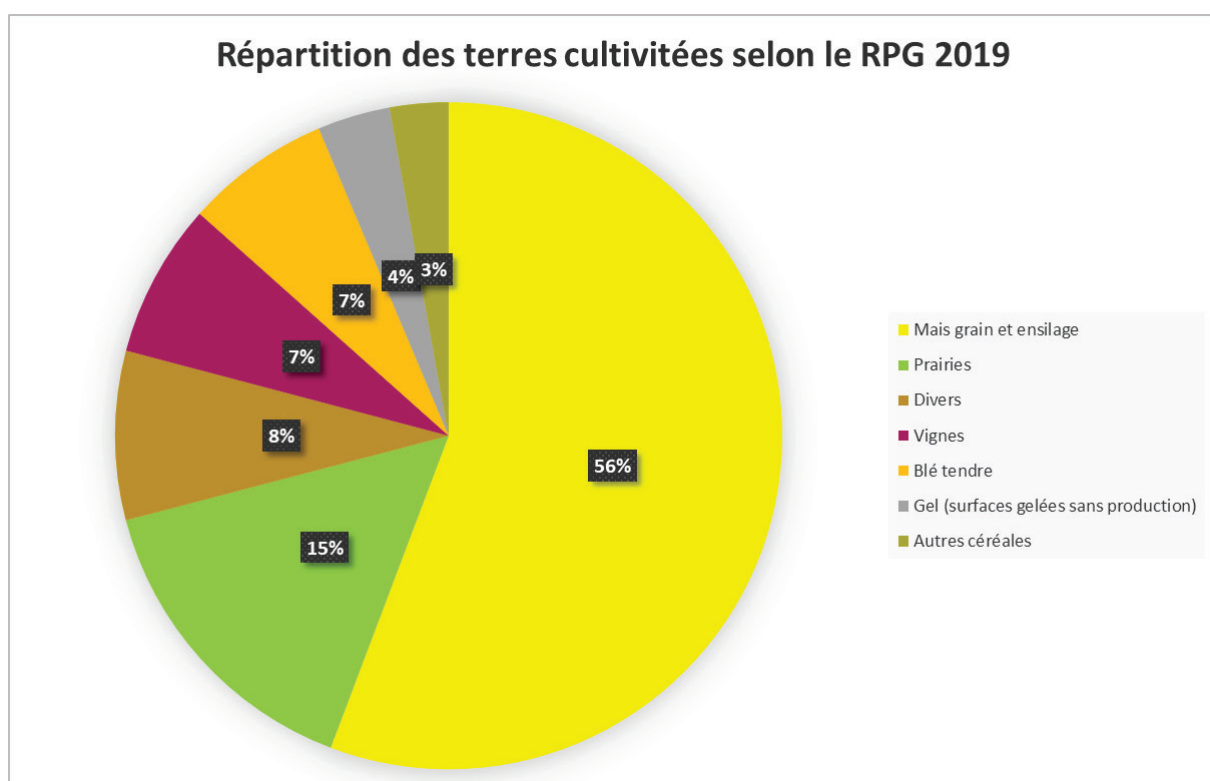
CC Pays Rhin Brisach Surfaces cultivées	SAU en ha		
	2010	2020	Évolution
Céréales	16 925,0	15 509,9	-8%
Oléagineux	443,0	1 970,2	345%
Protéagineux et légumes secs pour leur graine	15,0	50,3	235%
Plantes à fibres et plantes industrielles diverses	256,0	263,9	3%
Plantes à parfum, aromatiques, médicinales	s	s	s
Pommes de terre	46,0	24,4	-47%
Légumes frais, plants de légumes, melons ou fraises	159,0	264,1	66%
Fourrages annuels	15,0	69,4	363%
Prairies	353,0	476,9	35%
Fleurs et plantes ornementales	3,0	0,7	-77%
Vignes	12,0	0,8	-93%
Cultures fruitières	2,0	11,2	460%

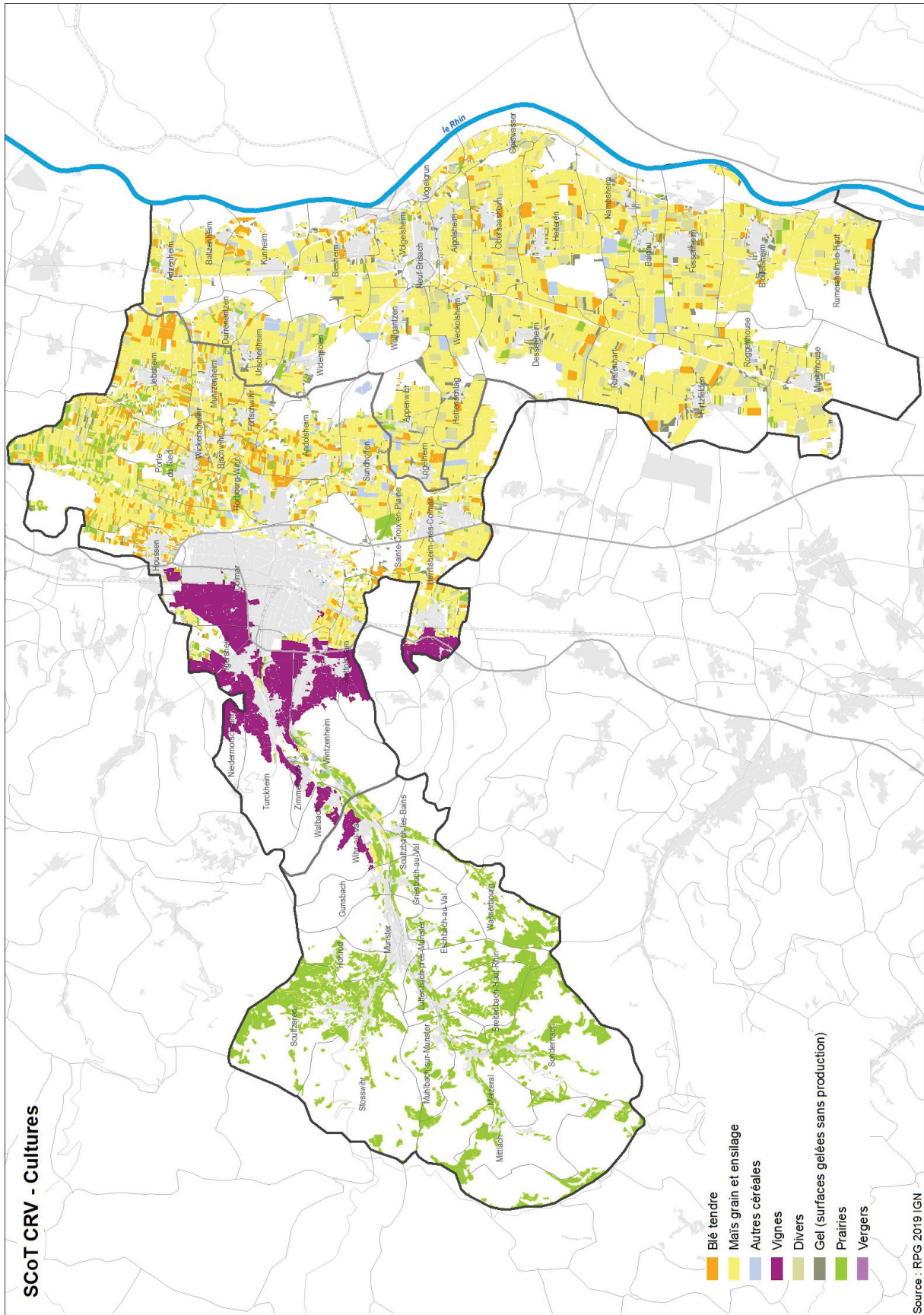
Ensemble SCoT CRV Surfaces cultivées	Part de la SAU en %		
	2010	2020	Évolution
Céréales	73,4%	67,3%	-6,1 pts
Oléagineux	1,4%	7,0%	+5,6 pts
Protéagineux et légumes secs pour leur graine	0,1%	0,2%	+0,1 pts
Plantes à fibres et plantes industrielles diverses	1,5%	1,1%	-0,4 pts
Plantes à parfum, aromatiques, médicinales	0,0%	0,0%	-
Pommes de terre	0,4%	0,2%	-0,2 pts
Légumes frais, plants de légumes, melons ou fraises	0,8%	1,2%	+0,4 pts
Fourrages annuels	1,0%	0,7%	-0,3 pts
Prairies	16,1%	16,8%	+0,7 pts
Fleurs et plantes ornementales	0,0%	0,0%	-
Vignes	5,3%	5,4%	+0,1 pts
Cultures fruitières	0,0%	0,1%	+0,1 pts

Entre 2010 et 2020, à l'échelle du SCoT, on constate principalement une légère baisse des céréales au profit des oléagineux.

Les cultures les plus représentées sur le territoire sont : les céréales (67%), les prairies (17%), les oléagineux (7%) et les vignes (5%).

Les données issues du registre parcellaire graphiques permettent de compléter l'analyse et de cartographier les terroirs :





4.2. Bilan et perspectives

Récapitulatif des indicateurs de la thématique « agriculture »

Code	Indicateur	Résultats	Degré d'atteinte
D1	Nombre d'exploitations agricoles	Le territoire du SCoT CRV perd en moyenne 30 exploitations agricoles par an. Les exploitations restantes voient leurs tailles moyennes augmenter.	● ○ ○
D2	Nombre de chefs d'exploitations et co-exploitants	Le territoire du SCoT CRV perd en moyenne 25 chefs d'exploitations et co-exploitants par an.	● ○ ○
D3	Temps de travail total pour les actifs agricoles	Le temps de travail total a fortement diminué dans la Vallée de Munster, mais aussi à Colmar Agglomération. En revanche, il est en augmentation à Rhin Brisach.	● ● ○
D4	Investissement dans les bâtiments agricoles	96% des surfaces de plancher des locaux d'activités créés en zones agricoles concernent bien des bâtiments à usage agricole. Ainsi, les constructions recensées en zones agricole font écho à l'objectif de préserver les espaces agricoles et pérenniser l'activité agricole. Malgré les baisses des nombres d'exploitations et de chefs d'exploitations, les exploitants restants continuent d'investir et de créer de nouveaux locaux et des logements (49 depuis l'approbation du SCoT).	● ● ●
D5	Surface agricole utile totale	Le territoire du SCoT CRV perd environ 40 ha de surfaces agricoles utiles par an. La majeure partie de cette diminution est constatée à Colmar Agglomération. La Vallée de Munster le Pays Rhin Brisach sont moins impactés.	● ○ ○
D6	Surface agricole utile par type d'utilisation	Entre 2010 et 2020, à l'échelle du SCoT CRV, on constate principalement une légère baisse des céréales au profit des oléagineux. Les cultures les plus représentées sur le territoire sont : les céréales, les prairies, les oléagineux et les vignes. Les documents de planification et d'urbanisme ne règlementant pas les productions agricoles, le SCoT n'a pas de prise sur les évolutions constatées.	/

Un bilan chiffré contrasté

Les nombres d'exploitations agricoles et de chefs d'exploitations ne cessent de baisser :

- Moins 30 exploitations par an.
- Moins 25 chefs d'exploitations par an.

En conséquence, le temps de travail total a fortement diminué dans la Vallée de Munster, mais aussi à Colmar Agglomération. En revanche, il est en augmentation à Rhin Brisach.

Concernant la lutte contre le mitage des zones agricoles, les objectifs de préservation du SCoT sont atteints. En effet, 96% des surfaces de plancher des locaux d'activités concernent bien des bâtiments à usage agricole.

Malgré les baisses des nombres d'exploitations et de chefs d'exploitations, les exploitants restants continuent d'investir et de créer de nouveaux locaux et des logements (49 depuis l'approbation du SCoT). Si la lutte contre le mitage des zones agricoles apparaît comme efficace, en revanche le territoire du SCoT CRV perd environ 40 ha de surfaces agricoles utiles par an. La majeure partie de cette diminution est constatée à Colmar Agglomération. La Vallée de Munster le Pays Rhin Brisach sont moins impactés.

De nombreux défis à relever

Le secteur de l'agriculture doit faire face à de nombreux défis que le SCoT devra prendre en compte, et notamment :

- Le changement climatique en cours, avec le risque de sécheresses de plus en plus fréquentes, longues et intenses, ainsi que la multiplication des phénomènes extrêmes.
- La viticulture face au défi climatique qui pèse sur l'avenir des cépages.
- Le problème de l'énergie qui se pose et se posera de façon de plus en plus accrue à la profession.
- La poursuite de l'étalement urbain en plaine.
- La pression touristique de plus en plus intense sur les milieux agropastoraux de montagne.
- De nombreuses exploitations n'ont pas de repreneur connu.


Des pistes d'orientations pour le SCoT

- Conforter les activités agricoles, viticoles en conservant le potentiel, agronomique, biologique et économique des terres.
- Prendre en compte la diversité agricole sur le territoire, en :
 - Renforçant l'agriculture de montagne tout en préservant le particularisme et l'identité des marcairies ;
 - Préservant le vignoble classé dans le périmètre AOC cultivé et encadrant les installations et constructions autorisées ;
 - Luttant contre les pertes de surfaces maraîchères.
- Localiser des espaces pour les besoins constructifs de la profession agricole en encourageant le regroupement des bâtiments, en lien avec la « Charte pour la constructibilité en zone agricole dans le département du Haut-Rhin ».
- Accompagner le développement et l'organisation de filières de production et de consommation locale.
- Permettre la pérennisation et le développement des activités agricoles, notamment la production maraîchère, les circuits courts et la vente directe.
- Sauvegarder et développer les vergers qui participent au maintien d'une diversité agricole.
- Créer un cadre réglementaire qui offre à la profession la possibilité d'innover pour s'adapter aux nouvelles contraintes et au changement climatique.



5. Analyse de l'axe 3 du PADD – Économie :

<p>À RETENIR</p>	<p>Emplois : Le territoire du SCoT CRV offre un peu plus d'emplois qu'il n'héberge d'actifs. Cependant, près de 69% des emplois se concentrent sur la ville centre, Colmar.</p> <p>ZA : Concernant les zones d'activités existantes, celles situées en zones urbaines présentent des taux d'occupation élevés et donc peu de potentiels.</p> <p>Armature urbaine : Colmar joue bien son rôle de ville centre. Le pôle relais pluri communal de Munster Metzeral joue bien un rôle de relais pour les villages alentours. Rôle moins évident pour le pôle relais Neuf-Brisach-Volgelsheim-Biesheim, les villages alentours étant plutôt bien pourvus en équipements.</p> <p>Tourisme : Au global, on constate une hausse du nombre d'hébergements touristiques et une montée en gamme de l'offre touristique sur le territoire du SCoT. Le territoire du SCoT CRV est riche de nombreux sites touristiques qui génèrent des milliers d'entrées annuelles.</p> <p>Agriculture : Un bilan chiffré contrasté.</p>
<p>LIMITE DE L'ANALYSE</p>	<p>Tourisme L'activité touristique a été fortement impactée par le Covid-19, d'où un bilan nécessairement mitigé à compter du début d'année 2020.</p>
<p>BILAN</p>	<p style="text-align: center;">● ● ○</p>
<p>PERSPECTIVES</p>	<p>Emplois : La répartition des emplois sur le territoire et l'aménagement des deux zones d'activités rhénanes feront partie des enjeux majeurs de la politique de développement économique territoriale à l'échelle du SCoT.</p> <p>ZA : Le SCoT gagnerait en lisibilité en listant et cartographiant les ZA de types 1 et 2, sur la base des politiques d'aménagement économique portées par les EPCI.</p> <p>Équipements et armature urbaine : L'intégration de la commune de Fessenheim dans le périmètre du SCoT élargi sera l'occasion de repenser l'armature urbaine, notamment sur la CC du Pays Rhin-Brisach. Les enseignements tirés de l'analyse des taux d'équipements soulignent l'importance cruciale qu'aura le Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL) du prochain SCoT.</p> <p>Tourisme : De nombreux enjeux dès aujourd'hui et pour demain, notamment en matière de développement du tourisme de séjour et/ou de l'excursionnisme, du tourisme d'affaire, ainsi que de l'agrotourisme, tout en prenant en compte la gestion des conflits d'usage et l'accroissement des meublés de tourisme.</p> <p>Agriculture : Le secteur de l'agriculture doit faire face à de nombreux défis que le SCoT devra prendre en compte. Quelques pistes d'orientations pour le SCoT comme conforter les activités agricoles, viticoles en conservant le potentiel, agronomique, biologique et économique des terres ou encore prendre en compte la diversité agricole, les besoins constructifs de la profession agricole, les circuits courts et vente directe, la possibilité d'innover et de s'adapter aux changements climatiques.</p>

III. ANALYSE DE L'AXE 4 DU PADD : CONCILIER CHOIX DE DEVELOPPEMENT AVEC L'OFFRE EN DEPLACEMENTS

→ Ce que dit le SCoT	
<p>Ambitions</p> 	<p><u>PADD :</u></p> <p>Le choix de s'appuyer sur les transports collectifs existants et futurs (train, TC) traverse tout l'esprit du PADD du SCoT.</p> <p>Il s'agit :</p> <ul style="list-style-type: none">• De limiter les déplacements automobiles.• De favoriser l'intermodalité et la complémentarité entre les offres existantes.• D'adapter et améliorer les réseaux viaires.• De coordonner et rendre cohérent les objectifs retenus en faveur des transports avec les choix effectués en matière d'urbanisation.• D'écarter le trafic de transit des pôles urbains denses.

1.1. L'évolution des transports et déplacements

→ Ce que dit le SCoT	
<p>Constats</p> 	<p><u>Rapport de présentation :</u></p> <ul style="list-style-type: none">✓ Un territoire dont la desserte routière est satisfaisante.✓ Une offre en transports en commun cohérente.✓ Un réseau ferré voyageurs performant (lignes Colmar-Metzeral et Strasbourg-Bâle).✓ L'aéroport Colmar-Houssen et le port Colmar-Neuf-Brisach : de bons atouts pour le territoire. × Une offre ferroviaire sur la partie Est de Colmar inexistante pour le transport de personnes.× Des liaisons douces peu développées à l'échelle du territoire, plutôt limitées aux loisirs.× Un manque d'articulations entre les réseaux de transport en commun.
<p>Orientations</p> 	<p><u>Document d'orientations et d'objectifs :</u></p> <ul style="list-style-type: none">➤ Une nécessaire densification de la tache urbaine actuelle, privilégiant la ville des courtes distances.➤ Favoriser l'intermodalité et la complémentarité entre les offres existantes.➤ Améliorer le réseau routier pour accroître la sécurité des usagers et préserver le cadre de vie.➤ Avoir une stratégie claire en termes de stationnement.➤ Développer le réseau de pistes cyclables et les modes de déplacements alternatifs à l'automobile.➤ Améliorer l'accessibilité à la vallée de munster.➤ Renforcer l'accessibilité de Colmar et écartier le trafic de transit international du Cœur de l'agglomération.

1.1.1. Analyse des indicateurs

E1 ÉVOLUTION DES MODES DE DÉPLACEMENTS DOMICILE - TRAVAIL

Source :
INSEE RP 2008, 2013, 2018

Échelle :
SCoT, EPCI

Temporalité :
2013-2018

Note méthodologique :

Cet indicateur mesure le mode de transport principal utilisé par les actifs résidents du SCoT CRV pour se rendre au travail. L'analyse est opérée pour la période 2008-2018

Résultats :

Évolution des parts modales 2008-2018 à l'échelle du SCoT CRV

	2008	2013	2018	Evolution 2008-2018
Voiture	75,1%	75,4%	76,2%	+ 1,1 pts
TC	7,1%	7,2%	7,1%	+ 0,0 pts
Deux roues : motos, scooters, vélo etc.	6,3%	6,1%	5,9%	- 0,4 pts
Pas de transport	3,6%	3,5%	3,7%	+ 0,1 pts
Marche à pied	7,9%	7,7%	7,1%	- 0,8 pts

Source des données : INSEE RP

Évolution des parts modales 2008-2018 à l'échelle de Colmar Agglomération

	2008	2013	2018	Evolution 2008-2018
Voiture	71,6%	71,6%	71,9%	+ 0,3 pts
TC	7,7%	8,4%	8,7%	+ 0,9 pts
Deux roues : motos, scooters, vélo etc.	7,5%	7,7%	7,1%	- 0,4 pts
Pas de transport	3,6%	3,0%	3,7%	+ 0,1 pts
Marche à pied	9,6%	9,3%	8,7%	- 0,9 pts

Source des données : INSEE RP

Évolution des parts modales 2008-2018 à l'échelle de la CCPRB

	2008	2013	2018	Evolution 2008-2018
Voiture	84,0%	84,8%	88,1%	+ 4,1 pts
TC	6,3%	4,7%	3,7%	- 2,5 pts
Deux roues : motos, scooters, vélo etc.	3,6%	2,9%	3,0%	- 0,7 pts
Pas de transport	3,5%	4,1%	2,6%	- 0,9 pts
Marche à pied	2,6%	3,4%	2,6%	+ 0,0 pts

Source des données : INSEE RP

Évolution des parts modales 2008-2018 à l'échelle de la CCVM

	2008	2013	2018	Evolution 2008-2018
Voiture	74,5%	74,8%	75,5%	+ 1,0 pts
TC	7,2%	7,3%	7,4%	+ 0,2 pts
Deux roues : motos, scooters, vélo etc.	6,4%	6,3%	6,0%	- 0,5 pts
Pas de transport	3,6%	3,4%	3,7%	+ 0,1 pts
Marche à pied	8,3%	8,1%	7,4%	- 0,9 pts

Source des données : INSEE RP

Quels que soient les territoires, les évolutions de pratique de déplacements des actifs sont ténues, peu significatives.

En 2018, Colmar Agglomération présente des niveaux de pratique de la marche : 8,7 %, et des transports en commune (TC) : 7,1 % plus élevés qu'à l'échelle du SCoT CRV. Cela s'explique par une plus forte densité d'habitants et d'emplois, une configuration favorable aux modes actifs. La présence du réseau bus Trace favorise l'usage du transport public.

La CCPRB s'inscrit dans un contexte périurbain peu dense et dépourvu de réseau TC performant. Avec une part modale de 88,1 % en 2018, l'usage de la voiture est écrasant. Elle est passée de 84,0 % en 2008 à 88,1 % en 2018 soit une hausse de l'utilisation de la voiture de plus de 4 points. C'est la plus forte hausse observée dans le territoire du SCoT.

Dans la vallée de Munster, malgré la présence de la desserte TER, l'usage de la voiture reste massif : 81 %. L'usage des TC s'est légèrement érodé entre 2008 et 2018. La part modale TC s'élève à 4,4 % en 2018.

Les déplacements domicile-travail ne représentent que 15-20 % de la mobilité quotidienne. Il faut donc rester prudent avec cet indicateur. Il ne présente que la face émergée de l'iceberg des mobilités. Seule la réalisation d'une enquête ménage déplacement, comme dans le Bas-Rhin, permettrait d'avoir une photographie complète des mobilités.

L'objectif de favoriser les moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle n'est pas atteint.

E2 ÉVOLUTION DU TAUX DE MOTORISATION DES MÉNAGES

Source :
INSEE

Échelle :
EPCI

Temporalité :
2013-2018

Note méthodologique :

Cet indicateur précise la part des ménages possédant au moins une voiture.

Résultats :

Évolution du taux de motorisation des ménages 2008-2018 à l'échelle du SCoT CRV

Périmètre	2008	2013	2018	Évolution 2013-2018
Colmar Agglo	83,5%	83,4%	85,2%	+1,8 pts
CCPRB	93,4%	93,6%	94,1%	+0,5 pts
CCVM	87,1%	88,7%	89,6%	+1,0 pts
SCoT CRV	85,3%	85,3%	86,8%	+1,5 pts

Source des données : INSEE RP

Les parts des ménages possédant au moins une voiture ont augmenté dans les trois EPCI constitutifs du territoire du SCoT.

En 2018, les intercommunalités du Pays Rhin-Brisach et de la Vallée de Munster restent davantage dépendantes de l'automobile que Colmar Agglomération où près de 15 % des ménages ne disposent pas de voitures.

À l'échelle du SCoT, la part des ménages possédant au moins une voiture a augmenté, passant de 85,3 % en 2013 à 86,8 % en 2018.

Cet indicateur rejoint le précédent concernant les parts modales. L'objectif de favoriser les moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle n'est pas atteint.

Les dynamiques observées sont à nuancer. En effet, il faut beaucoup de temps, au moins une dizaine d'années pour constater une évolution des pratiques de déplacement. Et pour observer une forte baisse de l'usage de voiture, il est nécessaire de réduire la place de la voiture en ville (moins de places de stationnement sur le lieu de travail, des rues apaisées accordant plus de place aux modes actifs, nature en ville etc.) et augmenter de façons significatives l'offre de transports collectifs.

Des agglomérations comme Strasbourg ou Fribourg en Allemagne ont mis une vingtaine d'années pour faire évoluer les pratiques de déplacements.

La crise du Covid-19 a eu de très importants impacts sur la mobilité avec 3 mois de confinement en 2020, 1 mois en 2021 et près de 8 mois de couvre-feu. À l'échelle nationale, cette période a été marquée par un recul de la fréquentation des TC au profit du vélo. Le télétravail s'est développé. Il conviendra de suivre avec attention ces changements afin de les prendre en compte dans le SCoT.

E3 ÉVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER TOUS VÉHICULES

Source :
Collectivité européenne
d'Alsace

Échelle :
SCoT

Temporalité :
2017-2019

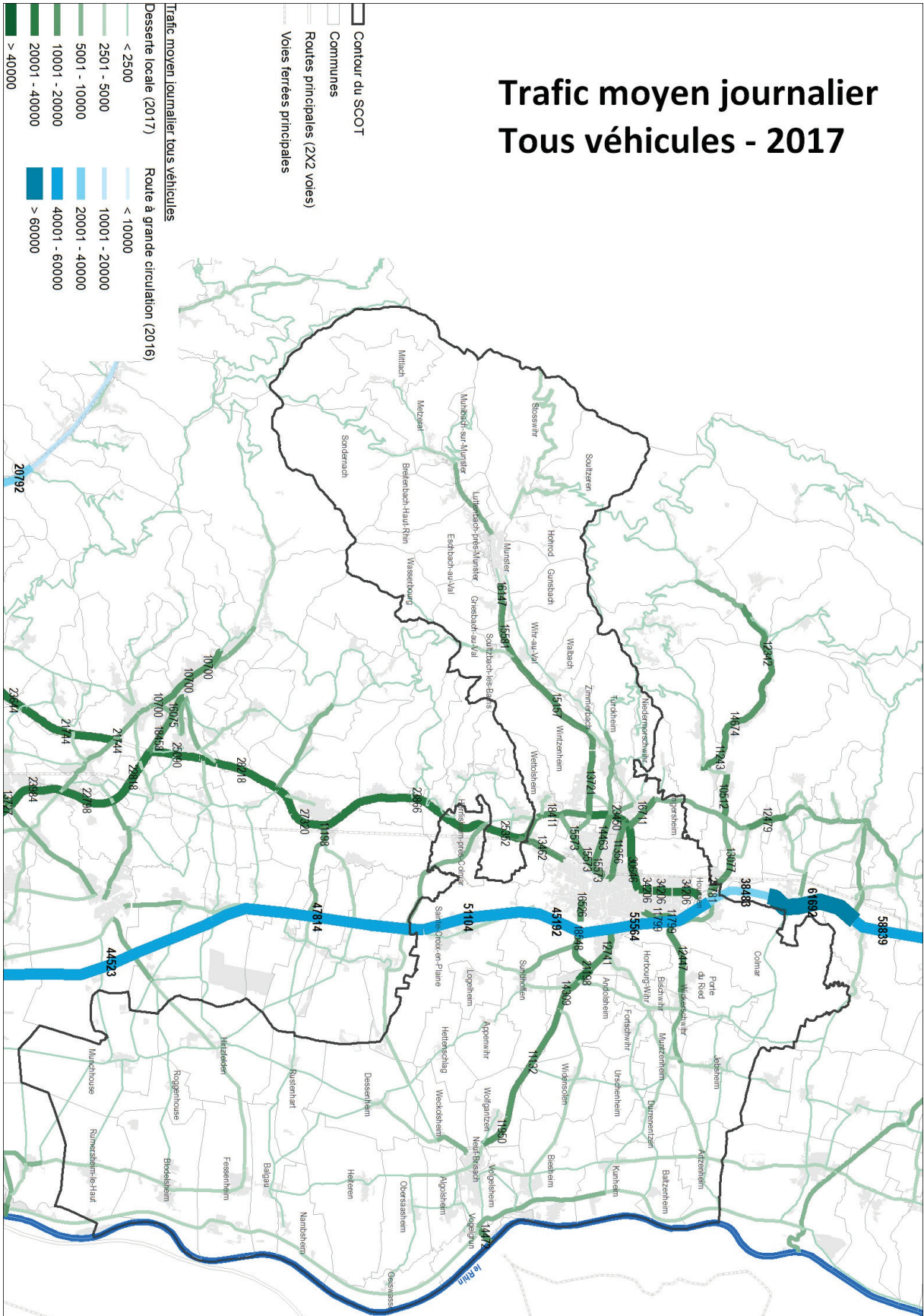
Note méthodologique :

Les cartes suivantes présentent le décompte du trafic moyen journalier de tous les véhicules.

Limites de l'exercice :

- D'une année à l'autre le nombre et la localisation des points de comptages varient ;
- Pour observer de réelles variations, il faudrait étendre l'analyse sur le temps long ;
- Les périodes de confinement et de couvre-feu ont fortement limité les déplacements, l'étude écarte donc l'année 2020.

Trafic moyen journalier Tous véhicules - 2017



E4 ÉVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER POIDS LOURDS

Source :
Collectivité européenne
d'Alsace

Échelle :
SCoT

Temporalité :
2017-2019

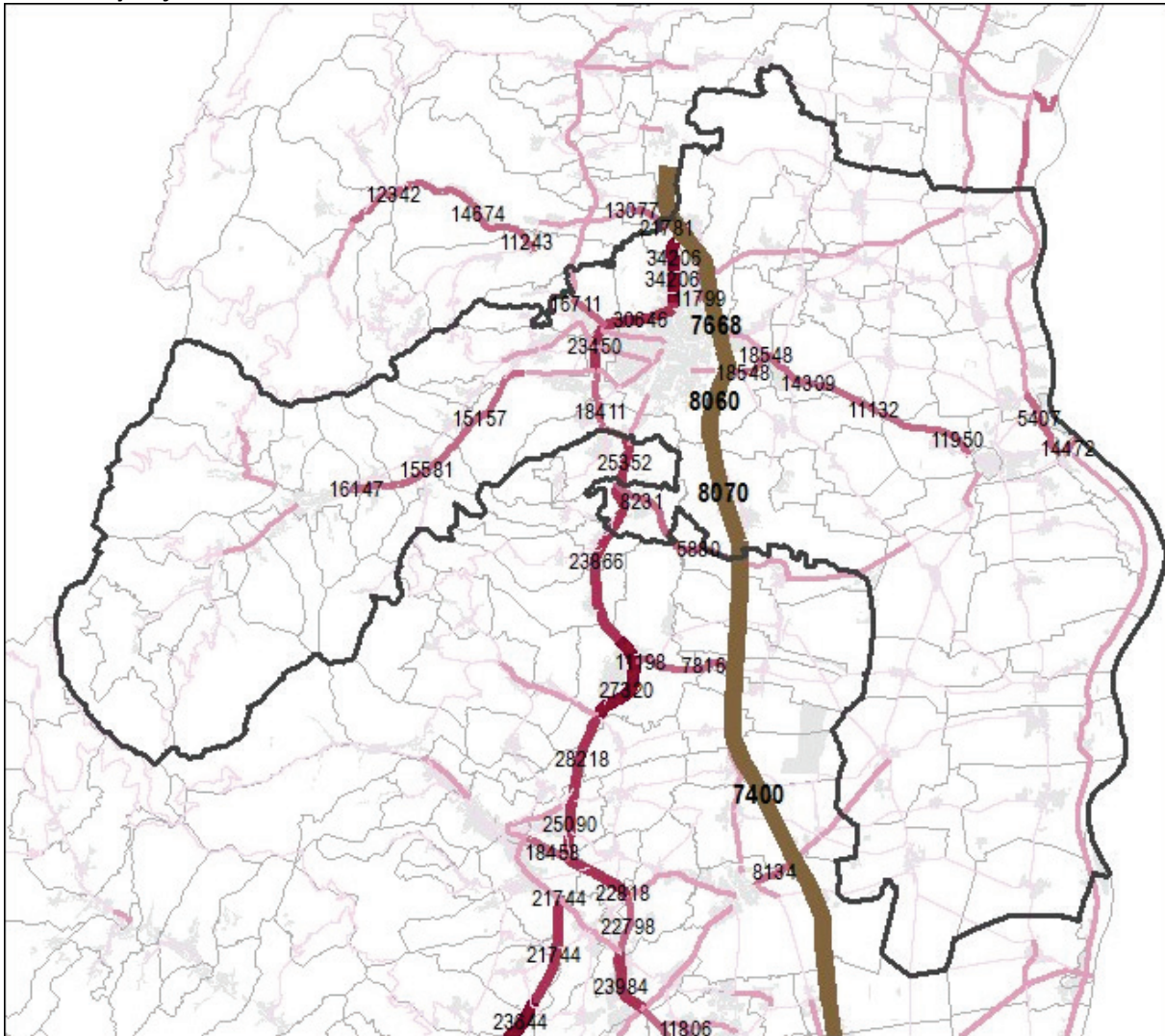
Note méthodologique :

Les cartes suivantes présentent le décompte du trafic moyen journalier des poids lourds.

Limites de l'exercice :

- D'une année à l'autre le nombre et la localisation des points de comptages varient ;
- Pour observer de réelles variations, il faudrait étendre l'analyse sur le temps long ;
- Les périodes de confinement et de couvre-feu ont fortement limité les déplacements, l'étude écarte donc l'année 2020.

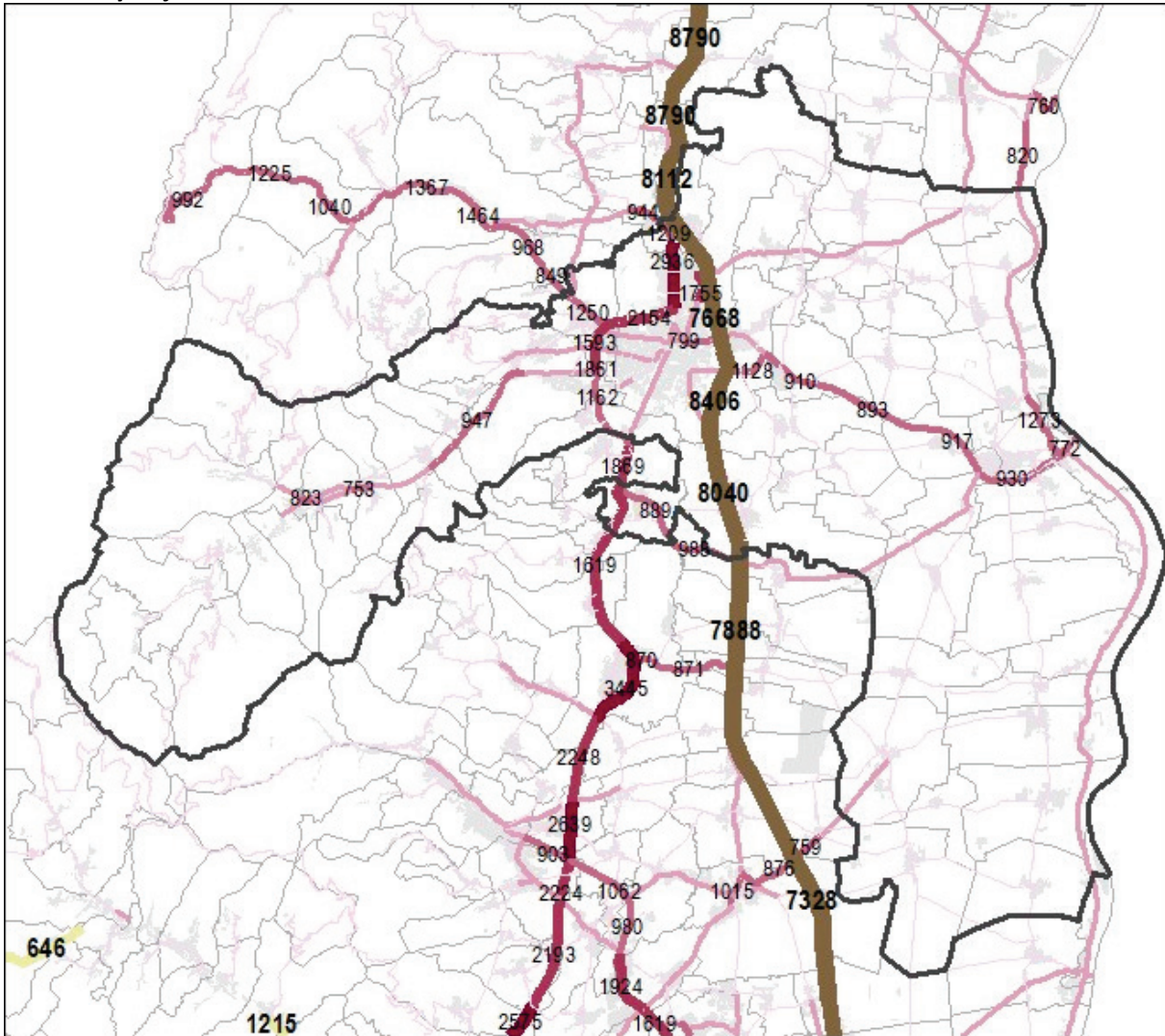
Trafic moyen journalier – Poids lourds - 2017



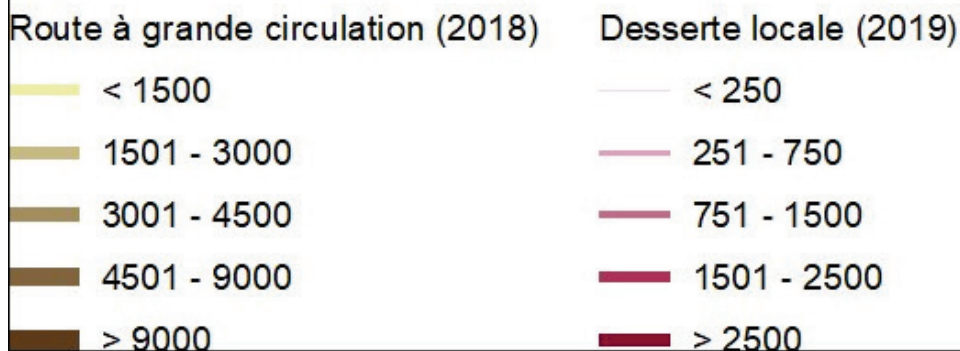
Trafic moyen journalier Poids Lourds

Desserte locale (2017)	Route à grande circulation (2016)
2 - 250	646 - 1500
251 - 750	1501 - 3000
751 - 1500	3001 - 4500
1501 - 2500	4501 - 9000
2501 - 3866	9001 - 19967

Trafic moyen journalier – Poids lourds - 2019



Trafic moyen journalier Poids Lourds



E5 ÉVOLUTION DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

Source :
Ministère de l'intérieur, ONISR

Échelle :
SCoT

Temporalité :
2017-2020

Note méthodologique :

Ces informations sont extraites du Fichier national des accidents corporels de la circulation administré par l'ONISR.

Pour chaque accident corporel (soit un accident survenu sur une voie ouverte à la circulation publique, et impliquant au moins un véhicule et ayant fait au moins une victime ayant nécessité des soins), les saisies d'information sont effectuées par l'unité des forces de l'ordre (police, gendarmerie, etc.) qui est intervenue sur le lieu de l'accident.

Résultats :

Évolution 2013-2021 du nombre d'accidents corporels à l'échelle du SCoT CRV

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
CA Colmar Agglomération	78	78	59	80	90	97	87	37	57
CC de la Vallée de Munster	10	11	11	12	20	20	23	7	5
CC Pays Rhin - Brisach*	16	6	6	15	17	7	15	12	11
Périmètre Scot de Colmar	104	95	76	107	127	124	125	56	73

Source : ONISR

Évolution 2013-2021 du nombre de tués sur les routes à l'échelle du SCoT CRV

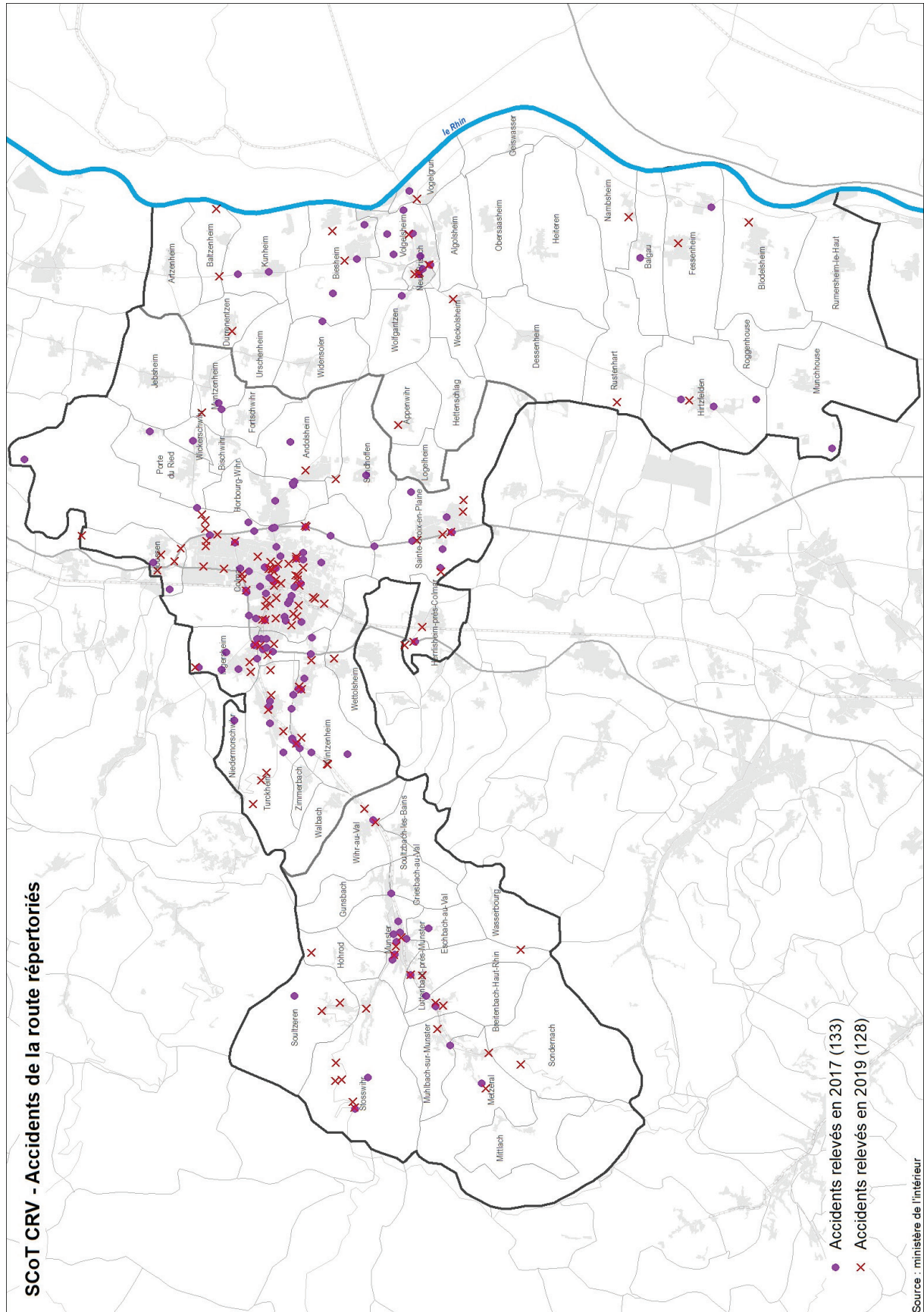
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
CA Colmar Agglomération	1	6	3	3	5	6	8	3	4
CC de la Vallée de Munster	0	1	1	2	0	0	0	0	1
CC Pays Rhin - Brisach	5	2	1	2	1	0	1	0	1
Périmètre Scot de Colmar	6	9	5	7	6	6	9	3	6

Source : ONISR

Le suivi des données d'accidents de la route doit être appréhendé sur un pas de temps de plusieurs années. L'exercice est d'autant plus difficile que les années 2020 et 2021 ont été marquées par la crise du Covid-19 qui a généré une réduction drastique du trafic routier durant les périodes de confinement et de couvre-feu.

En mettant à part les années 2020 et 2021, les tableaux montrent que le nombre d'accidents de la route avec au moins un blessé oscille entre 75 et 120 par an. On relève entre 5 et 9 tués par an. Une évolution en dents de scie peut être constatée.

La carte de localisation des accidents (cf. page suivante) montre les zones où les accidents sont les plus nombreux. Les secteurs de Colmar et de Munster ressortent nettement. Dans ces territoires, et dans le cadre du SCoT, il pourrait être envisagé une réflexion sur l'apaisement des flux routiers : zone 30, accorder plus de places aux vélos et aux piétons, plus de nature en ville. Ces mesures, en plus de favoriser le report modal et d'améliorer le cadre de vie, permettront de réduire le nombre et la gravité des accidents entre voitures ou entre voiture et les piétons ou les vélos.



E6 ÉVOLUTION DE LA FRÉQUENTATION DES GARES

Source :
Open data SCNF

Échelle :
Gares du SCoT

Temporalité :
2015-2020

Note méthodologique :

Les données de l'open data SNCF présentent la fréquentation annuelle de l'ensemble des 3 000 gares voyageur, dont celles des 17 gares que compte le SCOT CVR, pour les années de 2015 à 2020. Ces informations sont issues des données de billetterie.

Les données du Comité Régional des Services de Transport (COREST) - Mulhouse Nord du 26 06 2019 indique la structure de la clientèle des lignes Colmar / Metzeral, Colmar / Mulhouse (TER omnibus) et Strasbourg / Bâle (TER 200).

Résultats :

Fréquentation annuelle des gares du SCoT CRV 2015-2020

Gares de la ligne Colmar-Metzeral

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Evolution 2015-2019	Evolution 2019-2020
Colmar Saint-Joseph	87 946	84 732	87 336	78 681	76 016	64 908	-14%	-15%
Colmar Mésanges	2 769	2 119	3 442	4 571	4 190	2 422	51%	-42%
Logelbach	36 040	31 194	31 769	32 443	36 187	22 194	0%	-39%
Ingersheim	31 209	29 867	26 196	20 227	19 495	18 930	-38%	-3%
Turckheim	50 446	49 115	49 480	40 872	47 400	28 530	-6%	-40%
Lycée Saint-Gilles Haut-Rhin	67 659	63 746	62 013	53 955	58 513	63 288	-14%	8%
Walbach	6 899	5 271	6 960	5 720	5 326	3 027	-23%	-43%
Whir au Val Soultzbach	38 570	38 444	41 448	36 849	40 307	36 875	5%	-9%
Gunsbach-Griesbach	20 815	22 226	23 087	18 386	19 337	15 724	-7%	-19%
Munster Badischof	11 186	7 684	8 514	9 959	11 730	10 721	5%	-9%
Munster	274 483	276 039	276 523	252 154	245 420	205 614	-11%	-16%
Luttenbach-près-Munster	7 398	8 825	9 463	10 932	10 194	6 372	38%	-37%
Breitenbach Haut-Rhin	31 894	31 159	28 724	27 185	30 219	28 763	-5%	-5%
Muhlbach-sur-Munster	31 602	31 929	30 407	28 888	31 410	29 649	-1%	-6%
Metzeral	66 614	65 268	65 992	62 744	54 194	45 391	-19%	-16%

Source des données : Open data SNCF

Gare de la ligne Colmar-Mulhouse

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Evolution 2015-2019	Evolution 2019-2020
Herrlisheim-près-Colmar	158 057	152 118	155 461	154 932	171 268	117 805	8%	-31%

Source des données : Open data SNCF

Gare de Colmar (fréquentation de toutes les lignes TER)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Evolution 2015-2019	Evolution 2019-2020
Colmar	3 586 247	3 589 253	3 887 862	3 950 944	4 200 762	2 566 878	17%	-39%

Source des données : Open data SNCF

Structure de la clientèle en 2018 des lignes Colmar-Metzeral, Mulhouse / Colmar et Strasbourg / Bâle.

	Colmar-Metzeral	Mulhouse-Colmar <i>Omibus</i>	Strasbourg-Bâle <i>TER 200</i>
Occasionnels	24%	19%	42%
Abonnés + 26 ans	20%	47%	44%
Abonnés - 26 ans	56%	34%	14%

Source des données : COREST Mulhouse Nord 26 06 2019

Colmar – Metzeral : des dysfonctionnements, une utilisation encore limitée mais du potentiel.

Ces dernières années, des travaux et la crise du Covid-19 ont nécessité des plans de transports réduits TER. Une partie des trains TER ont été remplacés par des autocars de substitution. Les autocars rallongent le temps de parcours de 10 minutes Il y a également eu des dysfonctionnements : des cars de remplacement n'arrivant pas faute de chauffeur, des rames TER en unité simple ne proposant pas suffisamment de places etc. Tous ces dysfonctionnements ont rendu la ligne peu attractive par rapport à la voiture. La situation est revenue à la normale fin mai 2022.

Avant la crise du Covid-19, les TER de la ligne affichaient une excellente régularité. Malgré cela, la fréquentation a baissé de 10 % en moyenne dans les 15 gares de la ligne entre 2015 et 2019.

En 2018, 56 % des voyageurs de la ligne Colmar-Metzeral étaient des scolaires, à la différence du TER 200 : 14 % et de la ligne omnibus Colmar / Mulhouse : 34 %. La forte part des scolaires a atténué l'impact du Covid : 16 % de fréquentation en moins en moyenne dans les 15 gares de la ligne entre 2019 et 2020 contre – 39 % pour la gare de Colmar et – 31 % pour la gare de Herrlisheim. Ces deux dernières sont beaucoup plus fréquentées par des actifs ou des occasionnels, clientèles qui ont délaissé le train durant le Covid (télétravail, report sur la voiture etc.).

Pourtant, la ligne Colmar / Metzeral pourrait jouer un rôle plus important en termes de transport et d'aménagement du territoire. On pourrait imaginer une desserte régulière à la demi-heure dans toutes les gares, des temps de parcours attractifs vers la gare de Colmar. Ainsi la ligne pourrait jouer un rôle de colonne vertébrale pour le développement du territoire de la vallée de Munster. Ces pistes d'améliorations d'offre ferroviaire pourraient être proposées dans le prochain Contrat de Plan État Région 2023-2027.

La CCVM concentre des enjeux de mobilités. En ce sens le transport ferré constitue un transport d'avenir pour le territoire.

Gare de Herrlisheim : une dynamique amorcée fin 2011.

Le point d'arrêt a vu sa fréquentation augmenter de 8 % entre 2015 et 2019. Cette gare a connu un fort regain d'activités avec le cadencement du TER Mulhouse / Colmar mis en place en décembre 2011, concomitamment à l'arrivée du TGV Rhin-Rhône. Depuis, une dizaine d'années, la gare est desservie à la pointe par un TER omnibus Colmar / Mulhouse toutes les 30 minutes dans les deux sens et en heure creuse par un train toutes les heures.

Gare de Colmar : un rôle central.

En 2019, la gare de Colmar a comptabilisé plus de 4 millions de voyageurs. C'est la deuxième gare du département après Mulhouse. Elle présente une dynamique de fréquentation très positive : + 17 % de voyageurs en plus entre 2015 et 2019. L'offre TER 200 a augmenté de 10 circulations par jour de semaine entre Mulhouse et Strasbourg en décembre 2016. Cette dernière a été augmentée en proposant une desserte TER 200 toutes les 30 minutes entre 5 heures et 21 heures du lundi au samedi depuis fin 2021.

La gare de Colmar est située au cœur du réseau de transport collectif. Elle propose des correspondances avec le réseau de bus urbain de Trace et autocar Fluo. Son rôle devrait encore s'accroître avec la réactivation de la ligne TER Colmar / Freiburg.

À retenir :

En mettant à part la crise du Covid-19, les gares de Colmar et de Herrlisheim ont vu leurs fréquentations augmenter. La fréquentation a baissé dans la majorité des gares de la ligne Colmar/Metzeral. Pour cette dernière, il y a un fort enjeu de développement de son usage à articuler avec le développement du territoire.

E7 ÉVOLUTION DES RESEAUX

Source :
Multiples

Échelle :
SCoT CRV

Temporalité :
Multiples suivant les sources de données.

Note méthodologique :

Plusieurs sources de données, collecte de données qualitatives notamment pour les projets.

Évolution des infrastructures ferroviaires

Entre 2017 et 2022, le réseau ferroviaire n'a pas connu de grandes modifications. En revanche des projets ont émergé.

Colmar / Freiburg par train : un projet stratégique à un horizon 2030.

Le projet de réactivation de ligne ferroviaire Colmar / Freiburg a été lancé. SNCF Réseau et DB Netz sont les maîtres d'ouvrage de cette opération qui sera financée par le Land Baden-Württemberg, la Collectivité européenne d'Alsace, la Région Grand Est, la France et l'Allemagne. Les études préliminaires ont été réalisées en 2021 et 2022.

La voie existante côté France est très dégradée entre Colmar et le Rhin. Le projet consisterait à remettre à niveau la ligne existante et à créer 3 km d'infrastructures ferroviaires entre Volgelsheim et Breisach. Un nouveau pont ferroviaire franchissant le Rhin devra être construit. Des travaux d'adaptation ferroviaire devront être réalisés en gare de Colmar pour permettre la circulation des TER Colmar / Freiburg.

Côté allemand, la ligne Breisach / Freiburg a déjà été modernisée en 2018 : évitement, électrification, réaménagement des gares etc.

L'objectif de desserte affiché est de proposer 1 TER par heure toute la journée et 1 TER par demi-heure durant les périodes de pointe. Plusieurs scénarios de desserte sont actuellement à l'étude. Le scénario retenu sera connu fin 2022.

Il y a une réflexion sur le nombre et la localisation des points d'arrêt. Il s'agit de trouver les positionnements au plus proches des habitants et emplois pour encourager l'accessibilité à pied et à vélo aux gares. Lorsque la gare présente une aire d'attraction importante, le point d'arrêt s'inscrit dans une logique de parking relais (P + R).

Le projet devrait voir le jour au début des années 2030.

Colmar / Breisach par autocar express : une mise en service en 2023

La ligne autocar Colmar / Breisach est exploitée par la Région Grand Est depuis 2022. La ligne avait connu une dynamique de baisse de sa fréquentation notamment accentuée par le Covid 19 : 57 000 voyageurs annuels en 2017, 35 000 en 2021. Les autocars mettent 55 minutes pour parcourir les 24 km de trajet séparant Colmar de Breisach. La mise en place d'un car express en 2023 permettra de réduire le temps de parcours à 41 minutes. Pour atteindre cet objectif, le tracé de la ligne sera plus direct, des aménagements pour permettre la circulation plus rapide des cars seront mis en place : priorité à certains carrefours, voie réservée aux cars dans la partie est de Colmar notamment.

Le coût du projet est estimé à 2,50 M€. 1,08 M€ seront consacrés à l'achat de 4 cars au gaz naturel, dotés de porte-vélos extérieurs. Cette desserte pourra préfigurer, avec une dizaine d'années d'avance, la desserte directe TER Colmar / Freiburg.

Colmar / Metzeral : une nouvelle impulsion indispensable.

Au vu du recul de la fréquentation et des dysfonctionnements de la ligne Colmar / Metzeral, il conviendrait de réfléchir à son renforcement en termes de nombre de dessertes TER. Elle pourrait jouer un rôle central pour les mobilités dans la vallée de Munster (cf. partie consacrée à la fréquentation des gares).

Évolution du réseau autocar Fluo Grand Est

Le réseau autocar Fluo dans le Haut-Rhin est fréquenté à 80 % par des scolaires. Entre 2017 et 2022 le réseau autocar n'a pas connu de modifications majeures. L'offre reste modeste et les temps de parcours sont trop longs. L'offre autocar est encore peu attractive au 1er semestre 2022.

La région devrait présenter les évolutions de réseau autocar du Haut-Rhin programmées pour la rentrée 2022.

Il y a un enjeu fort de développer des lignes autocar express, sur la base du même modèle que la ligne Colmar / Breisach projetée en 2023 : cadencement, tronçons de voie réservés, optimisation du nombre d'arrêts.

Évolution du réseau bus Trace

Le réseau de bus Trace de Colmar Agglomération compte plus de 400 km de lignes.

Offre et fréquentation du réseau de bus Trace 2000-2021

	2000	2005	2010	2015	2019	2020	2021	Evolution 2000-2019	Evolution 2015-2019	Evolution 2019-2021
Nb. de km produits / an par les bus du réseau Trace	1 562 000	1 791 613	1 929 819	2 050 694	2 075 160	1 929 907	2 089 000	33%	1%	1%
Nb de voyages / an réalisés sur réseau de bus Trace	5 581 000	5 954 000	6 714 000	7 419 000	7 977 000	6 587 000	6 980 000	43%	8%	-12%

Source des données : enquêtes annuelles sur les transports urbains (DGITM-CEREMA-GART-UTP)

L'offre s'est fortement développée au cours de la période 2000-2019 : + 43 % ainsi que la fréquentation : + 33 %. En faisant le focus sur 2015-2019, situation avant Covid-19, on relève + 1 % d'offres et une fréquentation en hausse de 8 %.

Le réseau urbain n'a pas été épargné par le Covid puisque sa fréquentation a reculé de 12 % entre 2019 et 2021. Le public scolaire a « seulement reculé » de 4,9 % et a presque retrouvé son niveau d'avant crise. C'est loin d'être le cas pour les occasionnels : - 20 %, pour les actifs : -16 % et surtout les seniors : - 29 %. Ces clientèles vont devoir être rassurées pour être reconquises.

Des réflexions sont en cours pour améliorer l'efficacité du réseau de bus : davantage de lignes structurantes proposant plus de bus, temps de parcours améliorés etc. Ainsi la refonte du réseau Trace a débuté en mai 2021, pour une mise en service prévue initialement à la rentrée 2023 mais qui sera sans doute reportée.

Enfin, dans le cadre de la signature de la convention « Action cœur de ville », Colmar Agglomération a décidé de mettre en place des navettes électriques desservant l'hyper-centre de Colmar. Connectée aux lignes de bus Trace et aux principaux parkings, cette navette gratuite permet de se déplacer au cœur de la ville.

Évolution du réseau mobilités actives

Le schéma directeur cyclable est l'un des socles d'une politique en faveur du vélo :

- La CCVM : pas de schéma directeur cyclable en 2022 mais l'intercommunalité devrait se doter d'un schéma vélo dans le cadre de l'étude mobilité que va lancer l'intercommunalité.
- LA CCPRB : un schéma des pistes cyclables existantes et en projet (projets CCPRB, CeA, CC du Ried de Marckolsheim, SMO pour la gestion du Port Rhénan de Colmar / Neuf-Brisach).
- Colmar Agglomération : mise en œuvre du futur schéma directeur cyclable de la CeA.

La Collectivité européenne d'Alsace est en train de finaliser son schéma directeur cyclable à l'échelle du Haut et du Bas-Rhin. Il devrait être approuvé courant 2022. Ce document pourrait être intégré dans les stratégies locales cyclables des intercommunalités.

Véhicules partagés => Citiz

Citiz est un réseau coopératif d'opérateurs d'autopartage en France. La coopérative propose en 2022 un réseau de 4 stations d'autopartage uniquement dans la ville de Colmar. Le service a débuté avec une station au niveau de la gare côté ouest il y a plus de 10 ans. Une deuxième station a été installée en 2014 dans le secteur Catherinettes / Stanislas et a fermé en 2019. Saint Joseph et Place Haslinger disposent de stations depuis 2019.

Le nombre de réservations par station à Colmar - Evolution 2011-2022

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Evolution 2011-2019	Evolution 2019-2021	Evolution 2011-2021
Gare Ouest	372	635	677	744	809	816	868	887	908	679	991	144%	9%	166%
Saint Joseph	-	-	-	-	-	-	-	-	165	171	187	-	-	-
Place Haslinger	-	-	-	-	-	-	-	-	243	148	272	-	-	-
Catherinettes	-	-	-	31	245	417	461	338	61	-	-	-	-	-
Total Colmar	372	635	677	775	1054	1233	1329	1225	1749	998	1450	370%	-17%	290%

Source des données : Citiz Grand Est

Le nombre de réservations à l'échelle des communes du Haut-Rhin, de l'Alsace et du Grand Est – Evolution 2011-2022

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Evolution 2011-2019	Evolution 2019-2021	Evolution 2011-2021
Mulhouse	1 133	2 117	2 620	2 791	3 142	3 026	2 978	2 944	3 834	3 393	4 090	238%	7%	261%
Rixheim	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	33	-	-	-
Colmar	372	635	677	775	1 054	1 233	1 329	1 225	1 749	998	1 450	370%	-17%	290%
Saint-Louis	-	-	-	31	276	298	301	357	372	327	513	-	-	-
Cernay	72	90	97	99	89	98	-	-	-	-	-	-	-	-
Haut-Rhin	1 577	2 842	3 394	3 696	4 481	4 812	4 767	4 531	5 583	4 718	6 086	254%	9%	286%
Alsace	25 123	41 673	45 553	44 151	48 811	58 601	66 154	49 544	60 566	66 706	84 315	141%	39%	236%
Grand Est	25 123	41 673	45 553	45 233	51 503	63 032	68 360	78 314	96 091	72 068	93 317	282%	-3%	271%

Source des données : Citiz Grand Est

Avant le Covid-19, en 2019, plus de 1 700 réservations ont été réalisées dans les stations d'autopartage de Colmar. Cela représentait le 1/3 des réservations réalisées dans le Haut-Rhin.

Les deux tableaux ci-dessus montre que la fréquentation de l'autopartage a reculé à Colmar de 17 % entre 2019 et 2021 alors qu'à l'échelle du Haut-Rhin, elle a progressé de 7%. Au cours de la même période, l'utilisation de Citiz a également baissé de 3 % à l'échelle de la Région Grand Est. Ces baisses s'expliquent par le Covid-19.

En 2022, le modèle économique de l'autopartage dans les secteurs périurbains et ruraux reste à inventer. En effet, en agglomération, normalement au bout d'une dizaine d'années, les recettes couvrent en général les frais de fonctionnement. Cela n'est pas encore le cas dans les zones rurales.

Offre de transport à la demande (TAD) par EPCI

Le territoire est couvert par trois services de TAD portés par les ECPI. Ils ont des fonctions et peuvent être utilisés par un public spécifique. Les règles de fonctionnement sont différentes suivant les territoires. Avec quelques milliers d'utilisateurs par an, l'utilisation de ces services correspond plus à un usage de niche.

CC Munster.

Trans'Vallée est un service de TAD destiné aux personnes les plus fragiles en termes de mobilité : personnes âgées, PMR ou ne disposant pas de véhicule. Le service, mis en place en 2011, est réservé

aux déplacements internes à la vallée, non réguliers, vers des services publics : gares SNCF, administrations, professionnels de santé, équipements et les commerces locaux. L'offre fonctionne du lundi au samedi de 9 heures à 18 heures et nécessite une réservation la veille.

Nombre d'utilisations / an du Trans'Vallée

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
nb. utilisation par / an	2134	7739	8636	9193	9353	9975	8612	7 482	7 260	5 383	5593

Source : CCVM

La fréquentation annuelle de ce service, hors période de Covid, oscille entre 7 000 et 9 000 utilisations par an.

Colmar Agglomération.

FlexiTrace est un service mis en place du lundi au samedi de 8 heures à 18 heures pour permettre aux personnes de voyager en dehors des passages des lignes régulières, sur simple réservation téléphonique préalable. Ce système TAD est ouvert à tous et nécessite une réservation la veille du déplacement.

CC Pays Rhin-Brisach.

ComComBus est un service dédié aux habitants de la Communauté de Communes Pays Rhin-Brisach. Il est ouvert aux adultes et aux enfants. Les enfants de moins de 12 ans doivent être accompagnés d'un adulte.

Nombre de voyages annuels 2013-2021

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Nombre de voyages / an	9 952	9 606	7 321	6 840	6 381	6 478	6 229	4 699	5 209

Source des données : Transdev / CCPRB

Comme pour le TAD de la vallée de Munster, les chiffres de fréquentations sont réduits car on est dans une logique de desserte fines de territoire. Par comparaison, la gare de Colmar est 1000 X plus fréquentée que ces services TAD.

Aires de covoiturage

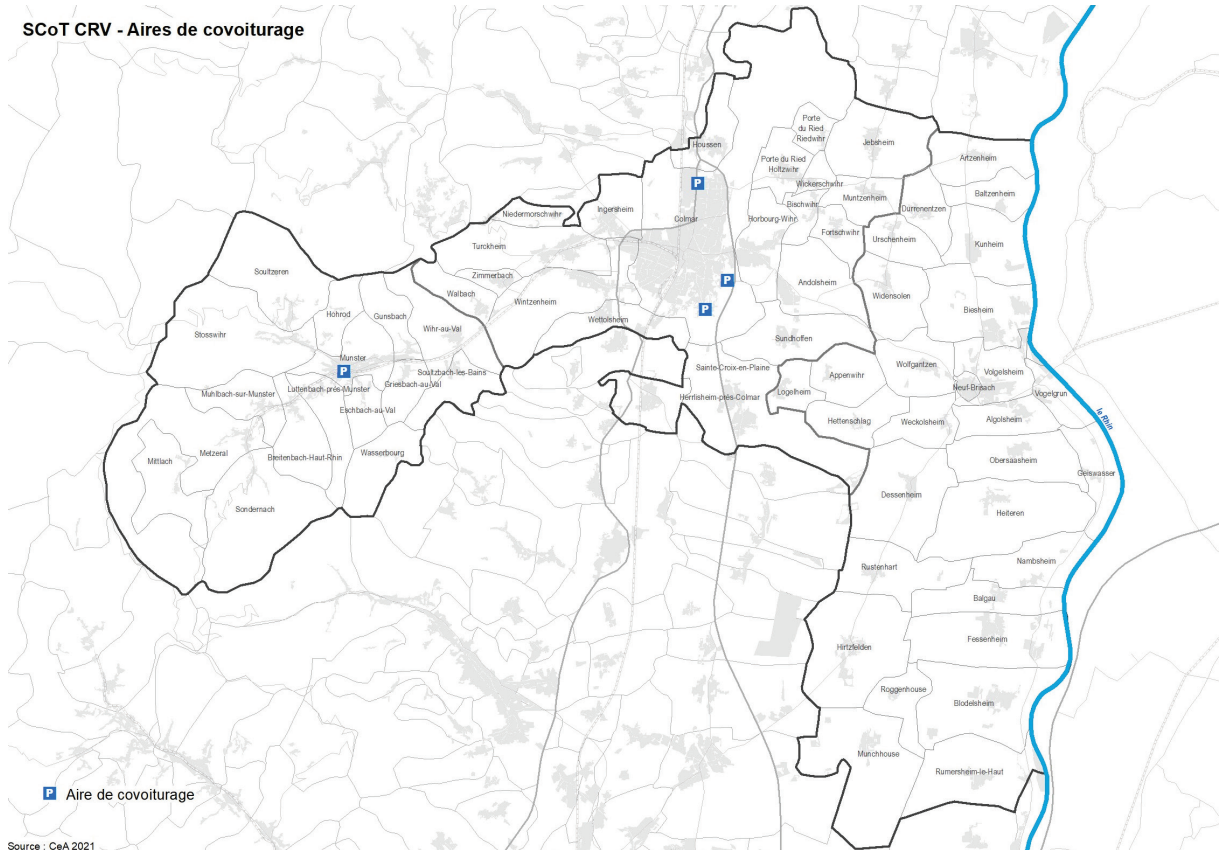
Le SCoT CRV avait identifié en 2016 six aires de covoiturage :

- Aire de la Route de Bâle à Colmar ;
- Aire de covoiturage de la Semm à Colmar ;
- Route de Neuf-Brisach (RD 418) à Colmar ;
- Rue des Carolingiens à Colmar ;
- Route de Strasbourg (RD 30) – Rue des Métiers à Colmar ;
- Munster – Parking de la gare à Munster.

Au cours de la période 2016-2022, plusieurs solutions, aménagements ou pratiques en lien avec le covoiturage ont été mises en place :

- Wettolsheim : création d'un parking de covoiturage inauguré en octobre 2022. Il compte 22 places, plus une réservée aux PMR. Il est éclairé et vidéosurveillé.
- CCVM : l'intercommunalité porte le projet d'une aire pour laquelle les démarches d'acquisition foncière sont en cours. La commune de Hohrod a créé une petite aire de covoiturage. Cette dernière semble plutôt être utilisée par des randonneurs. Une petite aire non matérialisée sert également au covoiturage sur la commune de Griesbach depuis une dizaine d'années.
- Ligne de covoiturage Kaysersberg / Colmar : deux stations ont été installées à Colmar au niveau de la gare et place Laccare.

Pour plus de visibilité, il conviendrait d'afficher un véritable schéma d'aires de covoiturage dans le cadre de la révision du SCoT.



1.2. Bilan et perspectives


Récapitulatif des indicateurs de la thématique « transports et déplacements »

Code	Indicateur	Résultats	Degré d'atteinte
E1	Modes de déplacements professionnels	Les moyens de transport utilisés par les actifs pour se rendre au travail n'ont presque pas évolué. L'usage de la voiture reste ultra-majoritaire.	● ○ ○
E2	Évolution du taux de motorisation des ménages	La part des ménages possédant au moins une voiture a augmenté. L'objectif de favoriser les moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle n'est donc pas encore atteint.	● ○ ○
E3	Trafic routier tous véhicules	La durée de 6 ans fixée pour le bilan du SCoT est trop courte pour observer de réelles évolutions, d'autant plus que le Covid-19 a fortement perturbé les déplacements en 2020 et 2021.	/
E4	Trafic routier poids lourds	La durée de 6 ans fixée pour le bilan du SCoT est trop courte pour observer de réelles évolutions, d'autant plus que le Covid-19 a fortement perturbé les déplacements en 2020 et 2021.	/
E5	Accidents de la route	Avant le Covid-19, une évolution en dents de scie des accidents de la route peut être constatée au cours de la période 2013-2019 sans pour autant que l'on puisse dire qu'il y a une tendance à la baisse ou à la hausse. Pour cet indicateur, il est difficile de mesurer l'impact direct du SCoT.	/
E6	Fréquentation des gares	Avant le Covid-19, la fréquentation des gares de Colmar et de Herrlisheim était en hausse. La plupart des gares de la ligne Colmar-Metzeral ont vu leur fréquentation baisser. L'objectif de développer l'usage du train dans la vallée de Munster n'est pas atteint.	/
E7	Évolution des réseaux	Sur un temps court, il n'y a pas eu de grandes évolutions concernant les réseaux TC, le covoiturage, le TAD etc. Toutefois, il y a des signaux positifs pour des projets à venir : TER Colmar / Freiburg, évolution du réseau Trace. La ligne Colmar / Metzeral présente un enjeu fort de mobilité et d'aménagement du territoire.	● ○ ○

La voiture est toujours le mode de déplacement privilégié. Les réseaux de transports en commun ainsi que les alternatives à la voiture individuelle ont peu évolué : covoiturage, voiture partagée, transport à la demande, etc. Toutefois, il y a des perspectives de développement avec le projet ferroviaire Colmar / Freiburg, la mise en place potentielle de liaisons autocar express.

Pour l'avenir, la marche à franchir pour les mobilités sera très importante. La Loi d'Orientation des Mobilités, la Loi Climat et résilience fixent des objectifs très ambitieux de réduction de gaz à effet de serre. Les habitants sont sensibles à la nature, au cadre de vie. Le territoire est également très touristique : crête vosgienne, vignobles, Colmar, Neuf-Brisach, etc. L'électrification des modes de transport se développe de plus en plus : voiture, vélo etc. Il conviendrait également de prendre en compte ces objectifs ambitieux et ces nouvelles aspirations dans le SCoT.

Analyse de l'axe 4 du PADD – Mobilité :

<p>À RETENIR</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un usage encore très important de la voiture. • Peu d'évolutions au niveau des réseaux TC mais des perspectives de développements et des opportunités
<p>LIMITE DE L'ANALYSE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Des données « déplacement » incomplètes, seule une enquête ménage déplacement permet d'avoir une vision globale de la mobilité. • Le manque de recul : il faut au moins 10 ans pour réaliser un projet ferroviaire et encore plus de temps pour faire évoluer les habitudes de déplacements.
<p>BILAN</p>	
<p>PERSPECTIVES</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un nécessaire travail sur la ville / village apaisée et des courtes distances = cadre de vie, réduction des accidents, favoriser la marche et le vélo. • Créer une véritable dorsale ferroviaire Ouest/Est de Metzeral à Freiburg, support du développement urbain. • Mettre en place un réseau de lignes autocars express connecté à Colmar. • Proposer des alternatives crédibles à la voiture dans les secteurs peu denses à l'écart des réseaux ferroviaires et d'autocars express : covoiturage, vélo etc. • Intégrer la problématique des déplacements touristiques : navettes des crêtes, stationnement voitures etc.