



Jouer sur la complémentarité entre les modes de transport

Au delà des progrès spectaculaires permis par la grande vitesse, la Région Mulhousienne bénéficie, depuis plusieurs années, d'une bonne desserte routière et aérienne.

Le réseau routier et autoroutier est en place depuis plusieurs décennies. Les gains de temps attendus sont plutôt modestes : quelques dizaines de minutes en direction de Troyes et Paris avec le projet de mise à 2 x 2 voies de la RN19.

La desserte aérienne au départ de l'EuroAirport constitue aussi un atout pour la Région Mulhousienne. Outre

une offre variée pour rejoindre des destinations lointaines, l'avion reste, à ce jour, compétitif pour rejoindre les villes de l'ouest de la France.

Si la durée des vols mesurée actuellement n'est pas promise à une évolution spectaculaire, c'est sur les temps d'accès à l'aéroport qu'une véritable amélioration peut être attendue dans les prochaines années.

La question de la complémentarité entre les modes de transport est fondamentale. Avec une approche multi modale et prospective, l'étude que vient de réaliser l'Agence contribue à construire une vision globale du territoire.

RAPPROCHONS MULHOUSE DE L'EUROAIRPORT !

La création d'une gare en face de l'EuroAirport® permettrait de réduire le temps de trajet entre Mulhouse et son aéroport et la correspondance TER / navette autocar pourrait être supprimée. Un projet rationnel pour un gain de temps évident.

Aujourd'hui, l'aéroport est accessible en 30 minutes en voiture depuis le centre-ville de Mulhouse dans des conditions de circulation fluides, hors périodes de pointes. Cette durée n'intègre pas le temps pour rejoindre une place de stationnement ni le temps de parcours entre cette place et l'aérogare.

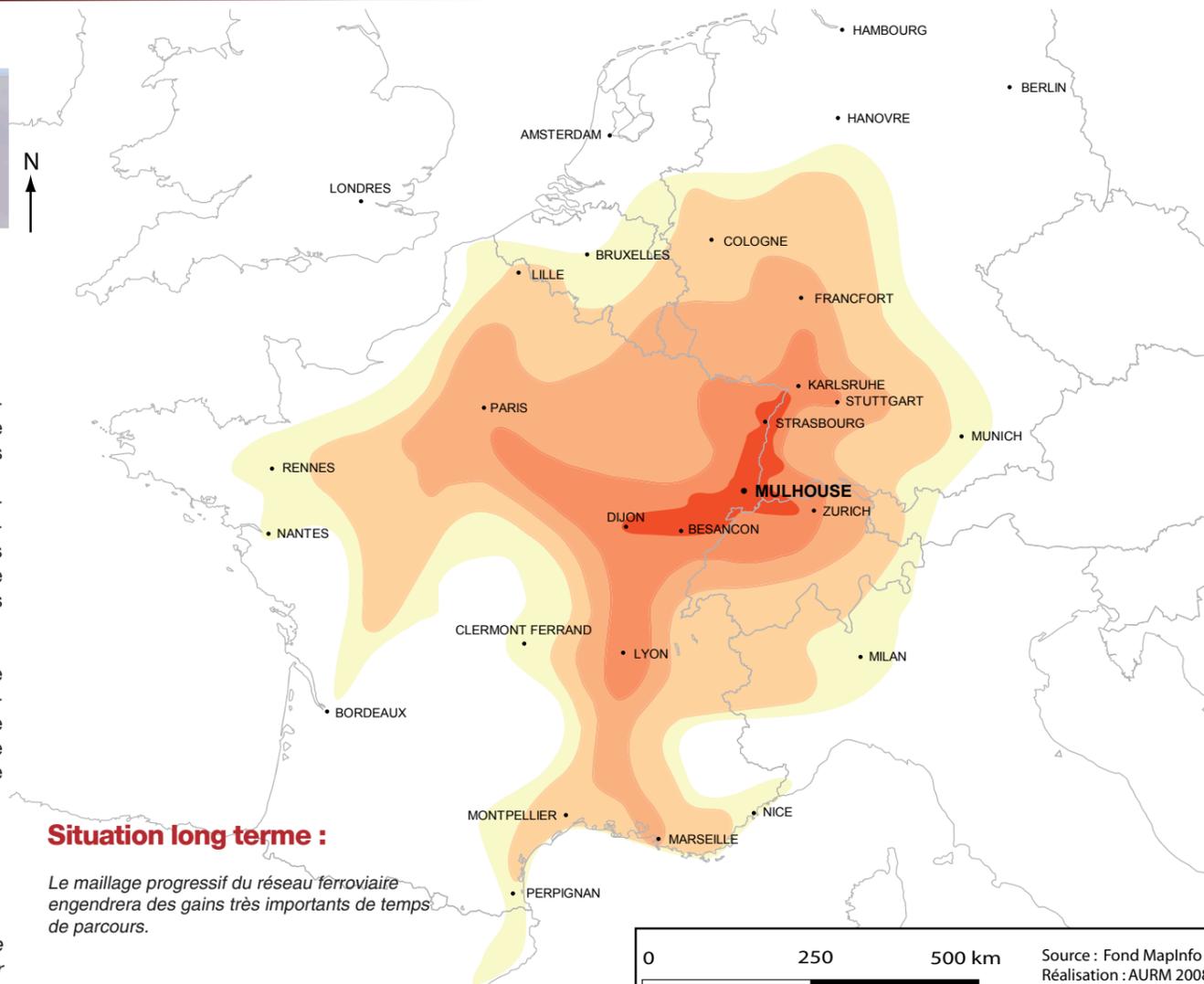
Le projet de gare ferroviaire à l'EuroAirport est une idée ancienne mais qui fait son chemin car il permettrait, en utilisant les transports en commun, d'économiser 10 minutes. Ce projet à long terme intéresserait également les agglomérations du réseau métropolitain Rhin-Rhône (Belfort, Montbéliard, Besançon, etc.) qui pourraient ainsi avoir un accès ferroviaire direct et facile à l'EuroAirport.

Une première étape : la navette

Depuis début 2008, il existe une réelle alternative à l'usage de la voiture pour rejoindre l'EuroAirport depuis Mulhouse. Une navette autocar de la compagnie Distribus relie la gare de Saint-Louis à l'EuroAirport toutes les demi-heures en journée, toutes les 20 minutes lors des pointes. L'usage de la navette Distribus, combiné à celui du TER entre la gare centrale de Mulhouse et de Saint-Louis, permet d'effectuer le parcours entre Mulhouse et l'EuroAirport en une trentaine de minutes.

Le projet de gare supprimerait ce service de navette qui constitue tout de même une première avancée

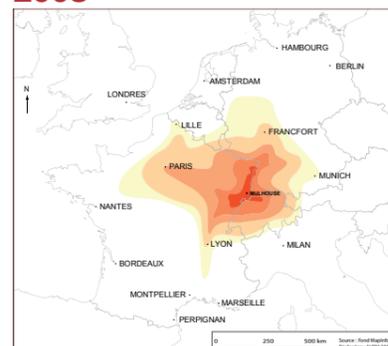
EuroAirport® : un grand aéroport aux portes de Mulhouse
Mulhouse se situe à 30 km de l'EuroAirport, 5^{ème} aéroport de province avec près de 4,3 millions de passagers en 2008. Il propose des vols courts et moyens courriers à travers toute l'Europe et l'Afrique du Nord.



Situation long terme :

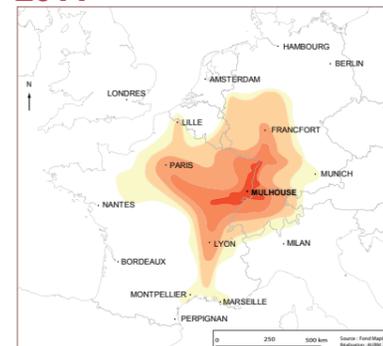
Le maillage progressif du réseau ferroviaire engendrera des gains très importants de temps de parcours.

2008



Mulhouse n'est plus qu'à 3 heures de Paris avec le TGV Est Européen.

2011



Au départ de Mulhouse, on pourra rejoindre Lyon en 2h35 ou Marseille en 4h20.

Légende des cartes

Accessibilité :

- < à 1h
- de 1h à 2h
- de 2h à 3h
- de 3h à 4h
- de 4h à 5h

L'étude réalisée par l'Agence

L'arrivée des TGV va modifier les habitudes de déplacements des mulhousiens. Dans ce contexte, l'Agence d'Urbanisme a réalisé une étude pour prendre en compte la complémentarité

des modes de déplacements. La vision globale apportée constitue une aide à la décision pour les collectivités.

Synthèse en ligne : <http://www.aurm.org/fr/les-syntheses-detudes/>
Etude en ligne : <http://www.aurm.org/fr/base-de-donnees/>



L'EuroAirport



interview

Olivier KLEIN,

Ingénieur des Travaux Publics de l'Etat.
Chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports (LET)

LL : On parle souvent des "effets" TGV pour une agglomération, est-ce toujours le cas ?

Olivier KLEIN : On a peu d'expérience en la matière. On doit donc être prudent quant aux observations réalisées et aux conclusions qu'on peut en tirer.

Les éléments (enquêtes et études) dont nous disposons aujourd'hui tendent à montrer que ce n'est pas le TGV en lui-même qui a des effets positifs. De plus, les retombées ne sont pas automatiques. Certaines villes en tirent davantage de profit que d'autres. C'est notamment le cas de celles dont le tissu économique est suffisamment diversifié et solide. La centralité parisienne est sortie renforcée par le TGV. Nantes a vu s'améliorer sa position dans la hiérarchie des villes, depuis son inscription dans le réseau.

L'arrivée du TGV peut accroître l'attractivité du territoire et sa performance, mais il a parfois des effets négatifs.

LL : Quels seraient les effets négatifs ?

Olivier KLEIN : Par exemple, quand la rapidité et la fréquence des transports permettent à des entreprises de faire des allers et retours et les dissuadent de s'installer localement. Les entreprises locales doivent alors faire face à la concurrence de nouveaux prestataires de services.

LL : Comment les acteurs locaux peuvent-ils éviter cet écueil et tirer parti de l'arrivée du TGV ?

Olivier KLEIN : La démarche pour s'assurer d'effets positifs consisterait d'abord à se poser une question du type : "quel est notre projet de territoire ?" et à se demander ensuite : "En quoi le TGV peut-il y participer?"

Propos recueillis par Didier TAVERNE, Directeur des études économiques à l'Agence d'Urbanisme.



L'ENJEU URBAIN UN NOUVEAU QUARTIER GARE

L'arrivée du TGV Rhin-Rhône renforce le positionnement stratégique de la gare de Mulhouse. C'est l'occasion d'aménager un nouveau quartier au cœur de l'agglomération. David MANGIN de l'Agence SEURA a été retenu comme urbaniste-conseil. Il est chargé de conduire une réflexion globale sur le devenir des 23 hectares du site et de ses interactions avec les quartiers environnants.

En développant l'offre d'accueil d'activités tertiaires et en reliant ce pôle au centre ville, c'est un véritable quartier d'affaires qui pourrait être créé à proximité immédiate de la gare.

- Création d'une offre pour l'accueil d'activités tertiaires et pour les besoins en stationnement
- Extension du centre ville et affirmation d'un véritable quartier d'affaires
- Espace vitrine de Mulhouse et de son agglomération
- Création d'une nouvelle façade urbaine le long de la rive du canal

Le programme (voir encadré) est susceptible d'être infléchi à l'issue des études actuellement réalisées sous l'égide de David MANGIN et qui intègrent un volet environnemental légitimé et encouragé par le Plan Climat Territorial.



Vue aérienne du site de la gare

CAMSA / 4 vents Photographie aérienne

Le programme initial prévoyait : un centre d'affaires (bureaux équipés, conseils et services) un hôtel*** d'une centaine de chambres, des bureaux, un parking public en ouvrage de 500 à 700 places.

(source : Direction de l'Aménagement de l'espace communautaire de la CAMSA)

DES ENJEUX MULTIPLES ET DES IMPACTS A MESURER

Avec le TGV Rhin-Rhône, l'agglomération sera reliée à l'ensemble des grandes villes situées sur l'axe stratégique européen Rhône-Rhin. En facilitant aussi les relations des agglomérations de la métropole Rhin-Rhône entre elles, le TGV constitue une véritable opportunité pour les transports, l'économie, le tourisme et le développement urbain.

Une réflexion est en cours pour monter un observatoire socio-économique des effets des TGV en Alsace. Les premiers travaux ont été réalisés dans le cadre d'une démarche partenariale. Cette réflexion a notamment associé les Agences d'Urbanisme de Mulhouse et de Strasbourg, la Direction Régionale de l'Équipement, la Région Alsace et les agglomérations alsaciennes desservies par le TGV.

Le travail va se poursuivre avec l'ensemble des partenaires pour proposer un dispositif d'observation partagé et adapté. L'objectif étant de pouvoir à terme évaluer les effets possibles générés par le TGV, plus particulièrement ceux du TGV Rhin-Rhône dans la Région Mulhousienne.

EN BREF

■ A paraître prochainement

Une étude portant sur l'accessibilité interne est en cours de validation. Elle donne des indications sur les temps de parcours pour les déplacements s'effectuant à l'intérieur de la Région Mulhousienne.

Elle complète l'étude portant sur l'accessibilité externe, qui a souligné les enjeux liés au TGV pour Mulhouse. En effet, la combinaison des résultats des 2 études permettra d'avoir une idée de la durée de la chaîne de déplacement entre les communes de la Région Mulhousienne et les principales agglomérations de l'Europe de l'Ouest.

L'étude est en cours de validation. Pour les membres, les documents provisoires sont accessibles dans l'espace réservé du site internet.

La diffusion de l'étude est programmée pour la fin de l'année 2009.

Contact : stephane.dreyer@aurm.org

■ Avec ce numéro de "la lettre": un mini-guide du site internet de l'Agence qui vous présente les nouveautés du site ouvert en janvier 2009.

Lettre d'information trimestrielle éditée et imprimée par :
L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne
33 Grand'Rue • 68100 MULHOUSE
Tél : 03 89 45 90 00 • Fax : 03 89 46 21 51
Directeur de la publication : Reynald BAVAY
Directeur de la rédaction : Cécile LEHR-COQUET
Rédaction : Equipe de l'Agence
Crédit Photos : AURM sauf mention contraire
ISSN : 1255 - 7323 Dépôt légal : à parution
Toute reproduction autorisée avec mention précise de la source et la référence exacte.



agence d'urbanisme de la région mulhousienne

édito

Deux ans après le TGV Est, le TGV Rhin-Rhône pointe à l'horizon et fera progressivement glisser le centre de gravité de notre « espace temps » vers le Sud et l'arc méditerranéen.

Nous le savons, une offre de transport de qualité est nécessaire mais insuffisante. La collectivité ne peut se contenter de regarder passer les trains ; elle doit créer les conditions d'un développement qui saura tirer profit de sa position géographique. L'accueil d'entreprises, soucieuses d'être connectées à la grande vitesse, en est un bon exemple. Les projets d'aménagement futur du site de la gare intégreront très certainement cette nouvelle donne.

En portant un regard prospectif sur un sujet aussi crucial, l'Agence d'Urbanisme nous aide à anticiper pour mieux préparer l'avenir du territoire.

Jean ROTTNER,
Président de l'Agence
d'Urbanisme



Arrivée des TGV : Mulhouse raccroche le wagon européen

Grâce au développement du réseau TGV, davantage de villes seront bientôt desservies en moins de 5 heures au départ de Mulhouse. C'est une étape importante dans l'amélioration de son accessibilité déjà rendue performante par la présence de l'aéroport et d'une bonne infrastructure routière. Comment a évolué la desserte de notre territoire, quels sont les progrès attendus en 2011, 2020 et à long terme ? L'étude que vient d'achever l'Agence propose un panorama complet des moyens d'accéder à Mulhouse et fournit une vision prospective de l'accessibilité à notre territoire.

Avec l'arrivée du TGV Est Européen, le transport ferroviaire, jusqu'alors peu concurrentiel, apporte une vraie amélioration des temps de parcours. Depuis juin 2007, on peut en effet rejoindre Paris depuis Mulhouse en 3 heures. Il s'agit d'une première étape. Le maillage progressif du réseau à grande vitesse va encore entraîner des gains de temps très importants.

ou encore Cologne se rapprocheront de Mulhouse. Pour les voyageurs rejoignant l'Italie du Nord, il ne leur faudra désormais plus que 4 heures pour atteindre Milan.

Mais toutes les villes ne disposeront pas d'une gare TGV. Pour compléter la desserte du territoire, la mise en place d'un maillage régional permettant de rejoindre un pôle desservi par la Grande Vitesse constitue un véritable enjeu.

Un critère pour les voyageurs : l'aller-retour dans la journée

■ Avec l'arrivée du TGV Rhin-Rhône en 2011, le nombre de villes accessibles en moins de 3 heures va augmenter. Ces destinations - comme Lyon, par exemple - répondront désormais au critère de l'aller-retour dans la journée. Celui-ci est déterminant pour les voyages professionnels, notamment. Autres exemples, Marseille se situera à 4H20 de Mulhouse et Montpellier à 4H25.

■ Après 2011, les villes accessibles en moins de 5 heures seront plus nombreuses : Nantes, Rennes, Nice, etc. Plus à l'Est, Munich, Francfort

SOMMAIRE

Complémentarité des modes de transports
Accès à l'aéroport

Cartes : Evolution des temps de parcours

Interview : Olivier KLEIN, chercheur au LET*

L'enjeu urbain

2
3
3
4



Arrivée d'un TGV en gare de Mulhouse

*Laboratoire d'Economie des Transports