

Démarche mobilité des CCI d'Alsace
Séminaire 17 décembre 2009 à l'ENA à Strasbourg
Contribution de l'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne.

Dans la présente note, l'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne dégage une construction théorique en se basant sur des cas concrets qu'elle a étudiés.

1. Un urbanisme des réseaux ?

1.1. 1^{ère} entrée : le développement soutenu des modes alternatifs à la voiture particulière.

En 2009, tramway, tram-train, TGV, Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) sont des modes de transports variés qui concourent à proposer une offre de transport alternative sérieuse à la voiture individuelle. L'ensemble de ces modes de transports progresse régulièrement depuis le début des années 1980.

Les modes doux (marche à pied, vélo) permettent des déplacements de courte distance, sans utilisation de la voiture particulière. Les aménagements cyclables, les zones 30, les espaces piétons maillent de plus en plus nos villes. Ils constituent un encouragement à l'emploi de ces modes. D'autres incitations existent : auto-partage, Plan de Déplacements Entreprises (PDE).

Les outils sont nombreux et peuvent se décliner à différentes échelles. Nombre de projets TGV, TER, tram-train, conçus à l'échelle nationale, régionale ou de l'agglomération, méritent d'être analysés et déclinés plus finement à l'échelle locale (Pays, communautés de communes, communes). Pour un certain nombre d'entre eux, c'est déjà le cas : Programme d'Aménagement des Gares (PAG) pour les gares TER, club TGV etc..

1.2. 2^{ème} entrée : l'appropriation des projets de transports structurants par l'ensemble du paysage technique, institutionnel et politique.

La bonne articulation des projets de transport avec les politiques locales constitue une dimension majeure. Les Transports en Commun en Site Propre (tramway, tram-train etc.) constituent une offre de déplacement supplémentaire. Il convient d'accompagner leur installation par une politique locale qui les mette au service d'une ambition d'aménagement durable du territoire.

En revanche, dans le cadre d'une réflexion prospective porteuse d'un véritable projet d'aménagement du territoire, ils peuvent devenir un véritable élément structurant pour le développement des territoires en matière :

- d'organisation des déplacements ;
- d'accessibilité des services à la population ;
- d'attractivité des communes et des pôles urbains ;
- de politiques de l'habitat et de développement touristique ;
- d'insertion des quartiers gares dans un projet d'ensemble cohérent.

C'est pourquoi, les collectivités locales tiennent un rôle prépondérant dans les projets de transports en commun. Elles peuvent être à l'origine d'une dynamique de développement et d'aménagement du territoire. La réussite des projets dépend, en grande partie, de l'initiative des collectivités au plan local, pour favoriser les transports collectifs. Le tram-train Mulhouse Vallée de la Thur constitue l'exemple d'une opportunité de développement territorial en ouvrant des perspectives pour les projets urbains des communes avec l'aménagement de cheminements (piétons et cyclables), d'espaces publics, d'urbanisation de dents creuses et de renouvellement urbain dans les quartiers gares.

1.3. 3^{ème} entrée : des exemples d'outils et de stratégies.

Pour habiller le squelette que constituent les infrastructures TCSP, il convient de le transformer en véritable colonne vertébrale soutenant le développement en :

- jouant particulièrement sur la densité et les formes urbaines ;
- valorisant l'espace public à proximité des stations tramways ou des gares ;
- créant des cheminements d'accessibilité modes doux.

Les documents d'urbanismes (SCOT, PLU) ou préopérationnels (ZAC etc.) jouent un rôle capital. Ils peuvent fixer notamment les zones pouvant être urbanisées et les niveaux de densité. A ce titre, le SCOT de la région mulhousienne constitue un exemple intéressant. Il fixe des seuils de densité minimale pour les secteurs se situant à moins de 300 m d'une gare ou d'une station tramway.

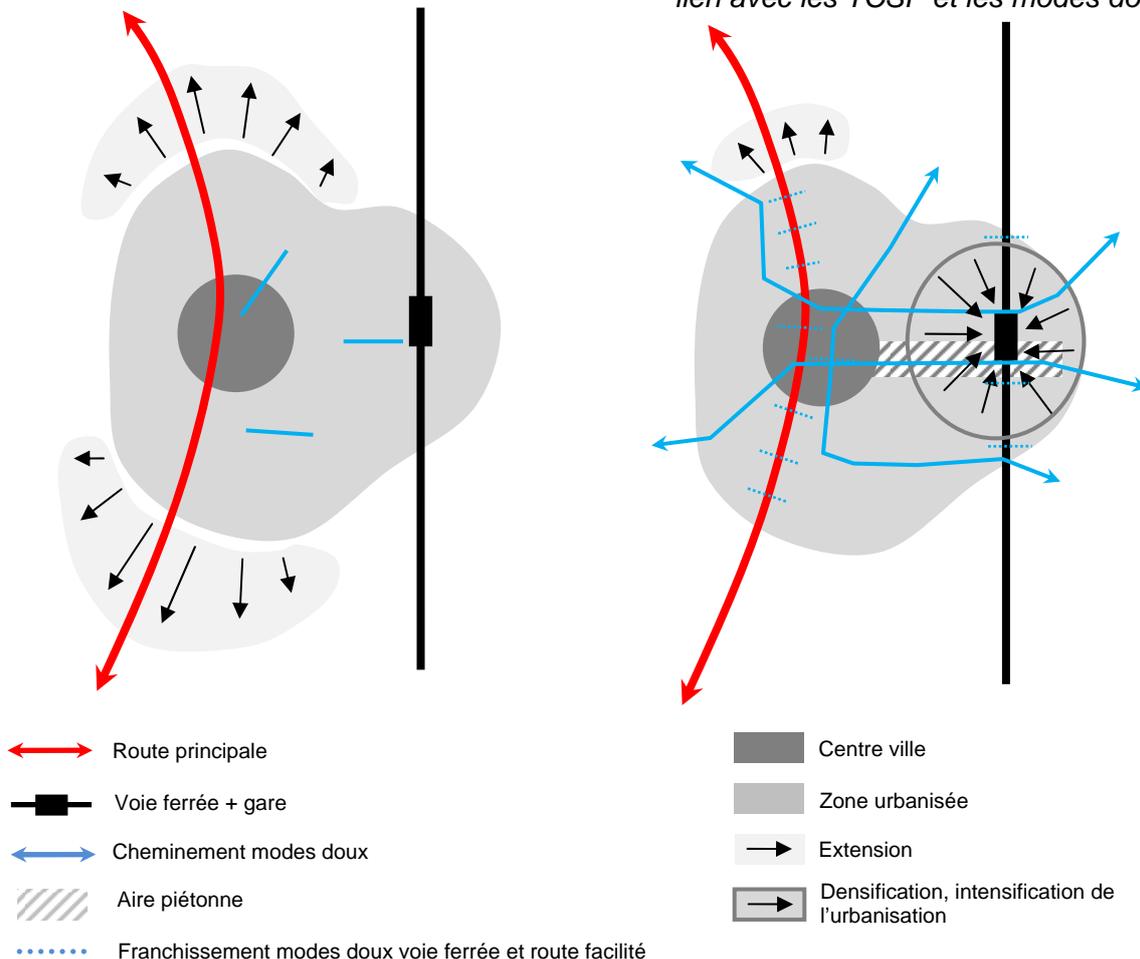
Le principe de base est de rendre confortable l'accès à la gare ou à la station de tramway la plus proche. La deuxième idée est de valoriser au mieux, le foncier se situant à proximité immédiate de la gare ou de la station. Les créations d'habitats collectifs, de polarités commerciales et de service sont autant de moyens permettant de favoriser un urbanisme compact en cohérence avec le transport collectif. Les stations ou les gares bénéficiant d'un aménagement multimodal permettent de passer facilement d'un mode de transport à un autre.

L'idée est de densifier l'urbanisation à proximité des points d'arrêts TCSP. Les points de franchissements des voies ferrées doivent être plus nombreux pour rendre la ville plus perméable aux modes doux. Les 2 schémas ci-dessous résument ces objectifs généraux :

D'un développement basé sur la voiture à un développement basé sur les TCSP

D'une dynamique d'étalement urbain...

... à un urbanisme compact, dense, en lien avec les TCSP et les modes doux



2. Quelques exemples.

2.1. Le tram-train Mulhouse-Vallée de la Thur : une véritable colonne vertébrale pour le développement urbain des communes traversées.

L'agence d'urbanisme a réalisé une étude portant sur l'insertion urbaine de certaines gares tram-trains. Cette étude a été pilotée par la Région Alsace.

L'ensemble des cas étudiés a montré que les gares offrent l'opportunité de donner une nouvelle impulsion au développement urbain en :

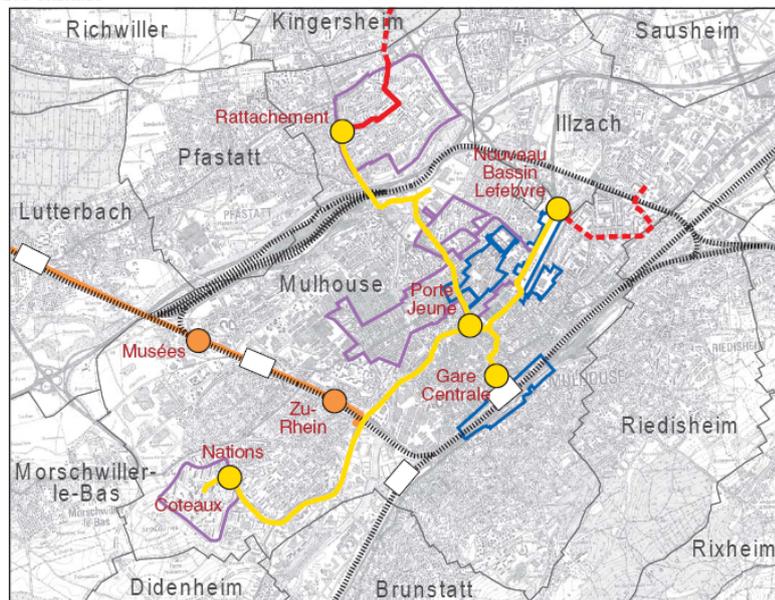
- tournant les gares vers la ville ;
- étendant les centres urbains en direction des gares ;
- reliant les gares avec les cœurs urbains (espaces publics, services, traitement des cheminements) ;
- constituant autour des gares de nouvelles polarités urbaines (services, logements collectifs ou semi-collectif, pôles d'intermodalité...) ;
- engendrant un urbanisme plus compact, mieux articulé avec la gare ;
- étant à la jonction de tous les réseaux de transport, en jouant le rôle de plate-forme multimodale ;
- devenant plus facilement accessibles depuis l'ensemble des quartiers de la commune.

2.2. Le tramway et le tram-train, TGV Rhin-Rhône : un terreau pour le développement mulhousien.

- **Le tramway urbain** : la colonne vertébrale du renouvellement urbain de Mulhouse

RÉSEAU DE TRAMWAY EN 2009 ET PROJETÉ

UNE COLONNE VERTÉBRALE POUR LES PROJETS URBAINS



Les 2 lignes de tramway irriguent l'ensemble de la commune de Mulhouse. On relève qu'elles parcourent la quasi-totalité des ZAC et des quartiers PRU (Programme de Renouveau Urbain). La politique de renouvellement urbain en cours est indissociable du tramway.

- **L'enjeu urbain du TGV Rhin-Rhône pour Mulhouse** : 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 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. Le programme 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.

3. L'une des clés de la réussite : des acteurs qui travaillent ensemble.

Pour la réussite d'un projet s'inscrivant dans un aménagement durable du territoire il est indispensable de fédérer les acteurs pour créer un projet global pouvant s'étaler dans le temps.

Par exemple, pour une gare, un nombre important d'acteurs intervient sur le même site : RFF pour l'infrastructure (quai, voie, traversée de voies), SNCF pour les équipements de quai (abris, système d'information des voyageurs etc.), les communes ou les EPCI pour les aménagements d'intermodalité (stationnement voitures et vélos, arrêts d'autocar). Les collectivités locales peuvent agir également sur l'urbanisation ou l'aménagement d'espaces publics.

Le nombre des maîtres d'ouvrage est important. Les sources et les montages financiers le sont tout autant. Il convient donc de construire une réflexion globale sur un site desservi par une ligne TCSP structurante et d'examiner les programmes et les coûts suivant les maîtrises d'ouvrage. Ainsi, les interactions potentielles entre les maîtrises d'ouvrage peuvent être connues tout comme les surcoûts éventuels. Les élus disposent ainsi de toutes les informations utiles leur permettant de faire les bons choix.

Le passage de la pratique d'une urbanisation peu dense, diffuse, à une stratégie de densification, d'intensification de l'urbanisation, nécessite une collaboration active entre les acteurs pour faire émerger et accepter ce changement de cap. Les habitants, ainsi que les acteurs privés, doivent également être associés aux démarches. Ainsi l'appropriation des projets sera la plus grande possible, et les conditions de sa réussite réunies.

Pour plus d'information : consulter le site de l'agence d'urbanisme www.aurm.org