



agence d'urbanisme de la région mulhousienne

Impacts territoriaux Tram-Train Mulhouse Vallée de la Thur

ETAT INITIAL

06/09



GLOSSAIRE

ADEUS	Agence de Développement Et d'Urbanisme de l'agglomération Strasbourgeoise
ASPA	Association pour la Surveillance et l'étude de la Pollution atmosphérique en Alsace
AURM	Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne
DDE	Direction Départementale de l'Équipement
DIR-Est	Direction Interdépartementale des Routes EST
FILOCOM	Fichier du Logement Communal
GR	Grande Randonnée
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
MTK	Mulhouse Thann Kruth
ORT	Observatoire Régional du Tourisme
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PEM	Pôle d'Echanges Multimodal
PL	Poids Lourd
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PMR	Personne à Mobilité Réduite
PN	Passage à Niveau
PNRBV	Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges
POS	Plan d'Occupation des Sols
PTU	Périmètre de Transport Urbain
RD	Route Départementale
RFF	Réseau Ferré de France
RGP	Recensement Général de la Population
RN	Route Nationale
RRP	Recensement Rénové de la Population
SIREN	Système Informatique pour un Répertoire des Entreprises et des Etablissements
SITADEL	Logements ou les Locaux.
SITRAM	Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Mulhousienne
SNCF	Société Nationale des Chemins de fer Français
TER	Transport Express Régional
TTMVT	Tram-Train Mulhouse-Vallée de la Thur
UNEDIC	Union Nationale interprofessionnelle pour l'Emploi dans l'Industrie et le Commerce
ZAC	Zone d'Aménagement Concertée
ZI	Zone Industrielle

L'état initial de l'observatoire des impacts territoriaux du Tram-Train Mulhouse-Vallée de la Thur à été piloté par :

- La Direction de l'Animation et de l'Aménagement des Territoires (DAAT) et par la Direction des Transports et des Déplacements (DTD) de la **Région Alsace**.
- La **Direction Départementale de l'Équipement (DDE) du Haut-Rhin**.



Source des illustrations : AURM sauf mention contraire.

SOMMAIRE

PARTIE 1 : UN PROJET AMBITIEUX PRÉSENTANT DE FORTS ENJEUX	7
PARTIE 2 : MÉTHODE D'OBSERVATION	13
PARTIE 3 : THÉMATIQUES D'OBSERVATION	25
THEME N° 1 : SOCIO - DÉMOGRAPHIE	25
THEME N° 2 : ÉCONOMIE	33
THEME N° 3 : HABITAT - URBANISME	47
THEME N° 4 : TOURISME	59
THEME N° 5 : QUALITÉ DE L'AIR	69
THEME N° 6 : TRANSPORTS - DÉPLACEMENTS	73
ANNEXES	99

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Cartes

Carte n° 1	La première phase du TTMVT
Carte n° 2	Les communautés de communes
Carte n° 3	Les échelles d'observation
Carte n° 4	Les périmètres des observatoires transports existants
Carte n° 5	La localisation des communes de comparaison
Carte n° 6	La population en 1999 / <i>Evolution 1990 - 1999</i>
Carte n° 7	La population en 2006 / <i>Evolution 1999 - 2006</i>
Carte n° 8	L'emploi salarié privé en 2007 / <i>Evolution 1999 - 2007</i>
Carte n° 9	Le nombre d'établissements dans les quartiers gares / <i>Situation 2007</i>
Carte n° 10	Les effectifs des collèges et des lycées
Carte n° 11	Les ressources foncières / <i>Situation 2007</i>
Carte n° 12	La structure du parc de logements / <i>Situation 2005</i>
Carte n° 13	L'occupation des résidences principales / <i>Situation 2005</i>
Carte n° 14	La dynamique de construction de logements / <i>Période 2002 - 2006</i>
Carte n° 15	La dynamique de construction de locaux autres que d'habitation / <i>Période 2002 - 2006</i>
Carte n° 16	L'offre de transport touristique / <i>Situation 2007</i>
Carte n° 17	La fréquentation des sites touristiques / <i>Situation 2007</i>
Carte n° 18	Les campings et le nombre d'emplacements / <i>Situation 2007</i>
Carte n° 19	Les hôtels et le nombre de chambres / <i>Situation 2007</i>
Carte n° 20	Les émissions générées par le trafic routier : NOX, PM 10, COVNM, CO / <i>Situation 2004</i>
Carte n° 21	Les navettes domicile - travail / <i>Situation 1999</i>
Carte n° 22	Les navettes domicile - étude / <i>Situation 1999</i>
Carte n° 23	Le réseau routier en 2007
Carte n° 24	Le trafic routier en 2007 / <i>Evolution 2000 - 2007</i>
Carte n° 25	L'articulation des transports collectifs / <i>TER, Autocars, bus</i>
Carte n° 26	L'offre TER sur la ligne / <i>Situation 2008 en semaine, le samedi et le dimanche</i>
Carte n° 27	Le trafic voyageur sur la ligne / <i>Situation 2007, évolution 2000 - 2007</i>
Carte n° 28	Le stationnement voiture dans les gares / <i>Situation 2007 : nombre de places, taux d'occupation</i>
Carte n° 29	Le stationnement vélos dans les gares / <i>Situation 2007 : nombre de places, taux d'occupation</i>
Carte n° 30	Le réseau autocar et les réseaux locaux / <i>Situation 2007</i>

Planches

Planche n° 1	Cernay, Wittelsheim
Planche n° 2	Thann, Vieux-Thann
Planche n° 3	Moosch, Willer-sur-Thur, Bitschwiller-lès-Thann
Planche n° 4	Malmerspach, Saint-Amarin, Husseren-Wesserling, Ranspach, Fellingering
Planche n° 5	Oderen Kruth

Graphiques

Graphique n° 1	L'évolution du nombre d'hôtels et de restaurants (2003 - 2007)
Graphique n° 2	L'évolution du nombre d'établissements industriels et de construction (2003 - 2007)
Graphique n° 3	L'évolution du nombre d'établissements de service aux entreprises (2003 - 2007)
Graphique n° 4	L'évolution du nombre d'établissements administratifs (2003 - 2007)
Graphique n° 5	L'évolution du nombre de commerces (2003 - 2007)
Graphique n° 6	L'évolution du nombre d'établissements du secteur santé / social (2003 - 2007)
Graphique n° 7	L'évolution de la fréquentation de la navette des Crêtes (2001 - 2006)
Graphique n° 8	L'évolution de la fréquentation et l'offre de service du train touristique de la Doller (2000 - 2007)
Graphique n° 9	L'évolution du trafic moyen journalier tous types de véhicules sur la RN 66 (2000 - 2007)
Graphique n° 10	L'évolution du trafic moyen journalier PL sur la RN 66 (2000 - 2007)
Graphique n° 11	L'évolution du trafic moyen journalier tous type de véhicules sur la RD 466 (2000 - 2007)
Graphique n° 12	L'évolution de l'offre ferroviaire sur la ligne MTK 1996 - 2008 (en nombre de circulations)
Graphique n° 13	L'évolution du nombre de voyages réalisés sur la ligne MTK 1997 - 2007 (en nombre de voyages / an avec la distinction voyages domicile-étude, domicile-travail, occasionnels)
Graphique n° 14	L'évolution du nombre de voyages réalisés sur la ligne MTK 1997 - 2007 (en nombre de voyages / an avec la distinction voyages réalisés en interne et voyages en échanges avec d'autres lignes TER)
Graphique n° 15	Le taux d'occupation des places de parking dans les gares
Graphique n° 16	Le taux d'occupation des places de stationnement vélos dans les gares
Graphique n° 17	Le nombre de circulations autocars pour un jour courant de semaine, par ligne, en 2007
Graphique n° 18	Le nombre de circulations autocars pour un jour courant de semaine, en correspondance sur les gares, en 2007
Graphique n° 19	L'évolution du nombre d'abonnés scolaires par ligne, en 2003 - 2006

Tableaux

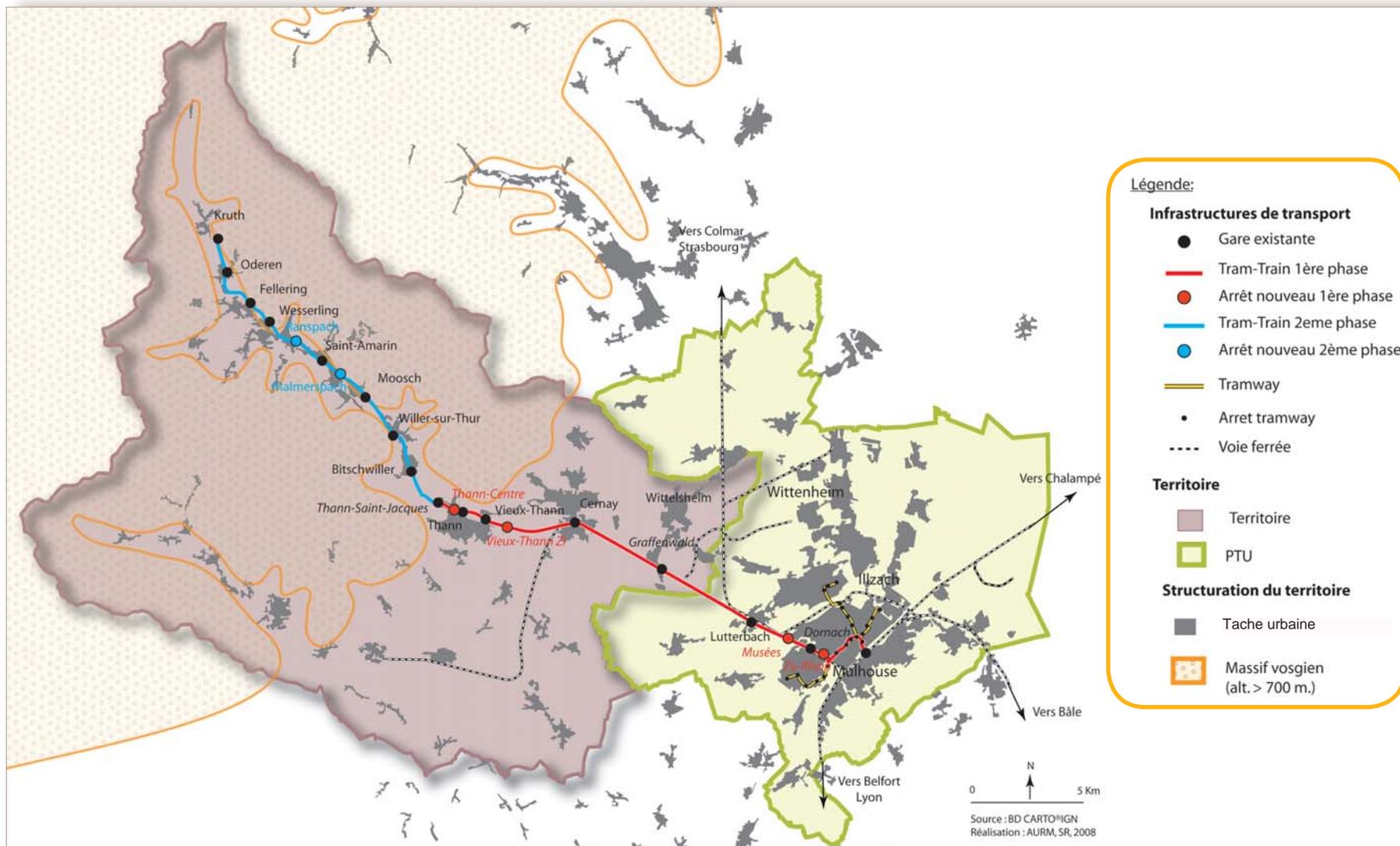
Tableau n° 1	Les indicateurs mobilisés	Tableau n° 30	Le nombre de logements construits autres que d'habitation construits dans le territoire et le corridor 2002 - 2006 (en nombre de locaux construits)
Tableau n° 2	L'évolution de la population dans le territoire et le corridor 1982 - 2006 (en nombre d'habitants)	Tableau n° 31	La part des locaux construits dans les quartiers gares 2002 - 2006 (en %)
Tableau n° 3	L'évolution de la population dans le territoire et le corridor 1982 - 2006 (en %)	Tableau n° 32	La fréquentation de la navette des crêtes 2001 - 2006 (en nombre moyen de billets / jour)
Tableau n° 4	Les variations de population (en nombre d'habitants)	Tableau n° 33	La fréquentation des liaison vallée / crêtes 2001 - 2006 (en nombre moyen de billets / jour)
Tableau n° 5	L'évolution de la population dans les communes gares 1982 - 2006 (en nombre d'habitants)	Tableau n° 34	La fréquentation des sites touristiques payant 2003 - 2007 (en nombre d'entrées / an)
Tableau n° 6	Le taux annuel de variation dans les communes gares 1990-1999 (en %)	Tableau n° 35	Le nombre d'hôtels 2002 - 2008
Tableau n° 7	La structure de la population active dans le Haut-Rhin en 1999 (en nombre d'habitants)	Tableau n° 36	La capacité hôtelière 2002 - 2008 (en nombre de lits)
Tableau n° 8	La structure de la population active dans le PTU en 1999 (en nombre d'habitants)	Tableau n° 37	Le nombre de camping 2002 - 2008
Tableau n° 9	La structure de la population active dans le territoire en 1999 (en nombre d'habitants)	Tableau n° 38	Le capacité des campings 2002 - 2008 (en nombre d'emplacements)
Tableau n° 10	La structure de la population active dans le corridor en 1999 (en nombre d'habitants)	Tableau n° 39	Les émissions d'oxyde d'azote 2000 - 2004 (en tonnes)
Tableau n° 11	La population active dans le territoire et le corridor 1990 - 1999 (en nombre d'habitants)	Tableau n° 40	Les émissions de monoxyde de carbone 2000 - 2004 (en tonnes)
Tableau n° 12	La structure de la population active dans le territoire et le corridor 1982 - 1999 (en nombre d'habitants)	Tableau n° 41	Les émissions de composés organiques volatils non méthanique 2000 - 2004 (en tonnes)
Tableau n° 13	Le nombre d'emplois salariés privés par secteur d'activité dans le territoire 1999 - 2007 (en nombre d'emplois salariés privés)	Tableau n° 42	Les émissions de parrticules PM 10, 2000 - 2004 (en tonnes)
Tableau n° 14	Le nombre d'emplois salariés privés par secteur d'activité dans le corridor 1999 - 2007 (en nombre d'emplois salariés privés)	Tableau n° 43	Les émissions de dioxyde de carbone 2000 - 2004 (en tonnes)
Tableau n° 15	Le nombre d'emplois salariés privés dans le territoire et le corridor 1999 - 2007 (en nombre d'emplois salariés privés)	Tableau n° 44	Les émissions de gaz à pouvoir de réchauffement global 2000 - 2004 (en tonnes)
Tableau n° 16	Le nombre d'emplois salariés privés dans les communes gares 1999 - 2007 (en nombre d'emplois salariés privés)	Tableau n° 45	Le trafic moyen journalier tous type de véhicules sur la RN 66, 2000 - 2007 (en nombre moyen de véhicules / jour)
Tableau n° 17	Le nombre d'établissements dans le territoire et le corridor 2003 - 2007 (en nombre d'établissements)	Tableau n° 46	Le trafic moyen journalier PL sur la RN 66, 2000 - 2007 (en nombre moyen de PL / jour)
Tableau n° 18	Le nombre d'établissements dans le territoire et le corridor par secteur d'activité 2003 - 2007 (en nombre d'établissements)	Tableau n° 47	Le trafic moyen journalier tous type de véhicules sur la RD 466 (en nombre moyen de véhicules / jour)
Tableau n° 19	Le nombre d'établissements dans les communes gares 2003 - 2007 (en nombre d'établissements)	Tableau n° 48	L'offre ferroviaire dans les gares de la ligne MTK 1996, 2004 et 2008 (en nombre de circulations TEF
Tableau n° 20	La part des établissements présents dans les quartiers gares en 2007 (en %)	Tableau n° 49	La fréquentation par type de clientèle de la ligne MTK 1997 - 2007 (en nombre de voyages / an)
Tableau n° 21	Les effectifs scolaires dans les lycées en 2008 (en nombre d'élèves)	Tableau n° 50	La fréquentation de la ligne MTK, avec distinction des voyages effectués en interne et en échange 1 ^{er} 2007 (en nombre de voyages / an)
Tableau n° 22	Les effectifs scolaires dans les collèges en 2005 (en nombre d'élèves)	Tableau n° 51	La fréquentation des gares de la ligne MTK 2000-2007 (en nombre de voyages / an)
Tableau n° 23	La superficie des zones NA et AU dans le territoire et le corridor en 2007 (en ha)	Tableau n° 52	L'offre de stationnement voitures dans les gares MTK et taux d'occupation des places (en nombre de places, en %)
Tableau n° 24	La part des zones NA et AU située dans les quartiers gares (en %)	Tableau n° 53	L'offre de stationnement vélos dans les gares MTK et taux d'occupation des places (en nombre de places, en %)
Tableau n° 25	La structure du parc de logements dans le territoire et le corridor en 2005 (en %)		
Tableau n° 26	La structure du parc de logements dans les communes gares en 2005 (en %)		
Tableau n° 27	La nature de l'occupation des résidences principales dans les communes gares en 2005 (en %)		
Tableau n° 28	Le nombre de logements construits dans le territoire et le corridor par catégorie 2002 - 2006 (en nombre de logements construits)		
Tableau n° 29	La part des logements construits dans les quartiers gares par catégorie 2002 - 2006 (en %)		
Tableau n° 30	Le nombre de logements construits autres que d'habitation construits dans le territoire et le corridor 2002 - 2006 (en nombre de locaux construits)		



TER à Thann

PARTIE 1 : UN PROJET AMBITIEUX PRÉSENTANT DE FORTS ENJEUX

CARTE N° 1 : LA PREMIÈRE PHASE DU TTMVT



1. LE PROJET

1.1. Principes généraux

- Le projet TTMVT permettra fin 2010 de relier directement l'entrée de la vallée de la Thur au centre-ville de Mulhouse **sans rupture de charge**. Le matériel roulant tram-train pourra circuler aussi bien sur le réseau RFF-SNCF que sur le réseau tramway urbain de Soléa.
- Les **capacités d'accélération et de freinage du tram-train** sont supérieures à celles d'un train classique TER. Le tram-train sera donc capable de desservir **davantage de points d'arrêt** à temps de parcours équivalent (cf. graphique ci-dessous comparant la

desserte théorique d'un train classique TER et d'un tram-train). Des **gares nouvelles** pourront donc être créées sans allonger les temps de parcours.

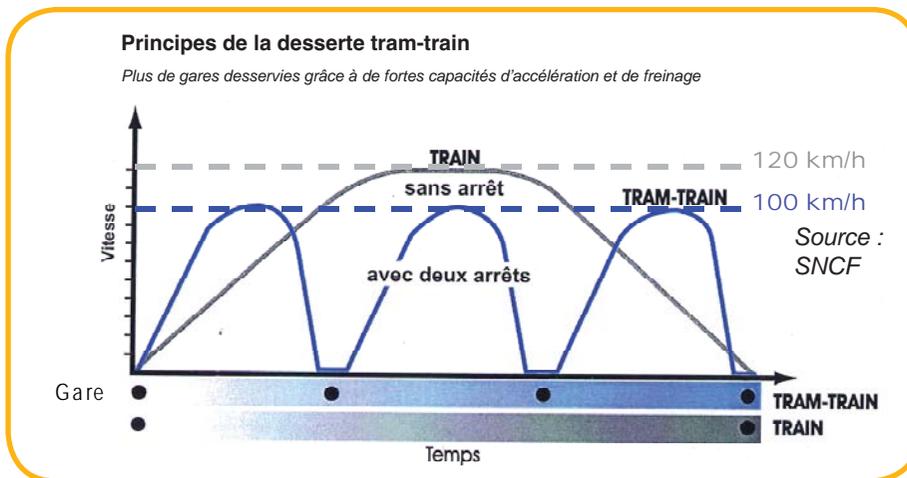
1.2. Phasage et atouts

- Le comité politique de pilotage du 26 novembre 2005 a validé le **phasage du projet**. Dans un premier temps, le tram-train aura son terminus en gare de Thann Saint-Jacques. Parallèlement, la section de ligne Thann Saint-Jacques / Kruth bénéficiera d'une **importante amélioration de sa desserte**. Elle sera assurée par des trains classiques TER. Les travaux de la seconde phase ne sont pas encore planifiés ni financés.



Rame Siemens tram-train de la ligne Aulnay-Bondy en région parisienne (Source : SNCF)

- Le projet TTMVT constitue une **innovation majeure** dans le domaine des transports. Il sera le premier tram-train interconnecté de France.
- En plus d'être un moyen de déplacement performant, le tram-train représente un véritable outil **d'aménagement et de développement du territoire**.



Tramway de l'agglomération mulhousienne inauguré en 2006 (Source : SITRAM)



1.3. Aménagements d'infrastructure prévus

Tronçon Rond-point Stricker - Lutterbach

- Dans l'agglomération mulhousienne, **4 km de voies nouvelles électrifiées** dédiées au tram-train et au tramway urbain seront créées entre la commune de Lutterbach et le Rond-point Stricker (point d'interconnexion des réseaux RFF-SNCF et SITRAM-Soléa). Sur ce tronçon, 2 gares nouvelles verront le jour : Musées et Zu Rhein.
- L'aménagement de quais centraux dans les gares de Lutterbach et de Dornach, côté Sud de la ligne Strasbourg-Mulhouse-Bâle, permettra l'arrêt des tramways et des tram-trains dans ces 2 gares existantes. Au total, le tronçon "Rond-point Stricker - Lutterbach" disposera de **4 stations** desservies par les tramways et les tram-trains dont **2 en correspondance** avec les trains classiques TER.

Tronçon Lutterbach - Thann

- Entre Lutterbach et Thann Saint-Jacques, il est prévu :
 - **D'électrifier la voie actuelle** et de réaménager 4 gares existantes : Graffenwald, Cernay, Vieux-Thann et Thann.
 - De créer **1 point de correspondance** entre les trains classi-

- ques TER et les tram-trains à Thann Saint-Jacques.
- **De créer 2 gares nouvelles**: Vieux-Thann ZI et Thann-Centre.

- En première phase, **aucun chantier d'infrastructure** n'est prévu sur le tronçon Thann Saint-Jacques / Kruth".

1.4. Des dessertes cadencées

- Entre l'agglomération mulhousienne, la gare de Thann Saint-Jacques et la gare de Kruth, il est prévu de mettre en place un **cadencement des circulations dans les 2 sens**.

- L'offre se décomposera de la façon suivante pour une heure normale de journée :

Tronçon Rond-point Stricker / Thann

- 1 train classique TER "Kruth / Gare Centrale de Mulhouse".
- 2 tram-trains "Thann Saint-Jacques / Mulhouse Place de la gare" en passant par le centre-ville (via Porte Jeune).

- L'ensemble des points d'arrêts situés sur ce tronçon bénéficieront d'un **cadencement des circulations toutes les 20 mn dans les 2 sens**.

Tronçon Thann - Kruth

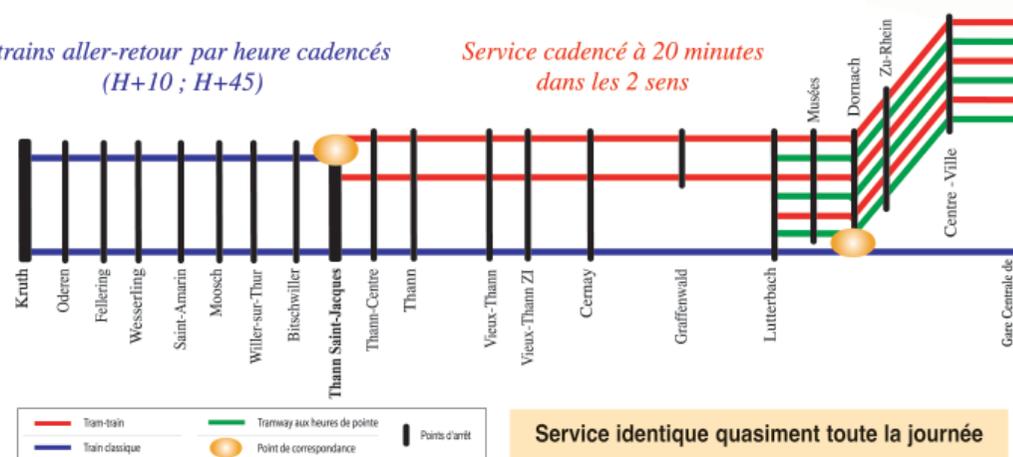
- 1 TER en navette entre Kruth et Thann Saint-Jacques, où il est en correspondance quai à quai avec des tram-trains en gare de Thann Saint-Jacques.
- 1 TER reliant Kruth à la gare centrale de Mulhouse (sans passer par le centre ville à la différence des tram-trains).

- L'ensemble des points d'arrêts situés sur ce tronçon bénéficieront d'un **cadencement des circulations toutes les 30 mn dans les 2 sens**.

Le cadencement des circulations tram-train et TER

2 trains aller-retour par heure cadencés
(H+10 ; H+45)

Service cadencé à 20 minutes
dans les 2 sens



Service identique quasiment toute la journée

Source : SNCF

2. CONTEXTE ET RÔLE DE L'OBSERVATOIRE

2.1. Une étude en trois volets

- Depuis 2003, l'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne est engagée dans une étude intitulée "Les impacts territoriaux du Tram-Train Mulhouse-Vallée de la Thur". Elle est co-pilotée par la Région Alsace et la DDE du Haut-Rhin, en concertation avec les communes et les différents acteurs locaux. Elle **se décompose en 3 volets** :
 - Le premier volet traite des **impacts socio-économiques du projet de tram-train** sur l'ensemble du territoire de la vallée de la Thur. Il comporte une analyse territoriale ainsi qu'un diagnostic pour chaque secteur de la vallée.
 - Le deuxième volet est consacré à **l'insertion du projet à l'échelle communale**, avec des propositions d'aménagement pour Fellingring, Wesserling, Moosch, Bitschwiller-lès-Thann et Cernay.
 - Le troisième volet porte sur la mise en place d'un **observatoire des impacts territoriaux du tram-train**.

- Il s'agit de sensibiliser les élus locaux aux potentialités offertes par l'arrivée du tram-train, considéré comme levier pour certains projets locaux.

2.2. Des enjeux forts d'aménagement du territoire

- Le projet tram-train est considéré comme innovant aussi bien à l'échelle régionale que nationale. L'observatoire des impacts territoriaux du tram-train prend toute son importance en mettant en place des **indicateurs pertinents** afin de mesurer l'évolution du territoire desservi par le tram-train avant et après sa mise en service. C'est pourquoi, il convient de surveiller avec soin l'évolution du territoire desservi avant et après la mise en service.
- A lui seul, le TTMVT ne constitue qu'une offre de déplacement supplémentaire. **S'il n'est pas suffisamment accompagné** par les collectivités locales, il risque d'accentuer les dynamiques en cours dans la vallée et leurs effets induits : les disparités territoriales déjà existantes en termes d'attractivités résidentielles et économiques, et une urbanisation consommatrice de disponibilités foncières.

- En revanche, s'il s'accompagne d'un projet d'aménagement du territoire, le tram-train peut devenir, à l'échelle de la vallée, **un élément structurant** pour le développement durable. L'organisation des déplacements, l'accessibilité des services à la population, l'attractivité des communes et des pôles urbains, l'habitat et le développement touristique pourront en tirer parti.

- C'est pourquoi, **les collectivités locales occupent un rôle prépondérant dans le projet de tram-train**. La réussite du projet dépend en grande partie de leurs initiatives pour favoriser les transports collectifs, réaliser des aménagements accompagnant les travaux d'infrastructures, aménager des cheminements piétons et cyclables, réaliser ou améliorer les espaces publics et insérer les quartiers gares dans un projet d'ensemble cohérent.

- L'observatoire des impacts territoriaux du tram-train se situe **au cœur de cet enjeu urbain**. Il vise à une meilleure connaissance du territoire et de ses évolutions. Il **permet aux collectivités de mieux agir** pour le développement de leur territoire.

2.3. Objectifs de l'observatoire TTMVT

L'observatoire du tram-train répond à trois objectifs :

- Mesurer la **fréquentation** et la corrélation entre offre et demande en déplacements.
- Observer **l'effet d'entraînement** sur la vallée en termes d'initiatives publiques et de stratégies privées, et en particulier les retombées sur l'urbanisme et les évolutions socio-économique.
- Permettre d'évaluer les évolutions des territoires traversés au regard du **développement durable**.



Gare de Fellingring

PARTIE 2 : METHODE D'OBSERVATION

CARTE N° 2 : LES COMMUNAUTÉS DE COMMUNES



1. LE CHAMPS D'OBSERVATION

- Les territoires observés correspondent à ceux traversés par la ligne du tram-train :
 - la vallée de la **Thur**.
 - le **piémont** des Vosges.
 - l'entrée de **l'agglomération mulhousienne**.
- La **vallée de la Doller** se situe à proximité de la ligne. A ce titre, elle est également intégrée à l'observatoire.

Des espaces naturels de valeur, une vallée urbanisée



1.1. Pays Thur Doller

Le périmètre d'observation correspond donc à l'ensemble du **Pays Thur Doller** regroupant 49 communes et 4 communautés de communes à savoir :

- la communauté de communes du pays de Thann.
- la communauté de communes de Cernay et environs.
- la communauté de communes de la vallée de la Doller et Soultzbach.
- la communauté de communes de la vallée Saint-Amarin.



L'urbanisation dense en entrée de vallée à Thann

1.2. Commune de Wittelsheim

L'observatoire des impacts territoriaux du TTMVT intègre également **Wittelsheim**. Cette commune est située entre l'agglomération mulhousienne et Cernay. Elle dispose d'une gare, Graffenwald, qui sera desservie par les tram-trains. Wittelsheim se caractérise par son passé minier.

- A ce titre, l'observatoire suivra **l'évolution de la fréquentation dans les gares tram-trains** situées à l'intérieur du PTU de l'agglomération mulhousienne.

- Il **intègre aussi le suivi** des aménagements d'intermodalité (stationnement voitures et vélos, arrêts de bus et / ou car) situés dans les gares existantes de Lutterbach et de Dornach et pour les gares nouvelles de "Musées" et de "Zu-Rhein".

1.3. Communes de Lutterbach et de Mulhouse

- Le tram-train pourra aussi bien circuler sur le réseau RFF-SNCF que sur le réseau tramway urbain SITRAM-Soléa.

CARTE N° 3 : LES ECHELLES D'OBSERVATION



2. QUATRE ÉCHELLES D'OBSERVATION

- La carte de gauche présente les **3 échelles d'observation** à savoir :
 - le **territoire**.
 - le **corridor** des «communes gares».
 - les **communes gares**.
 - le périmètre des **quartiers gares**.

- Les données sont également mobilisées à l'échelle du PTU ainsi qu'à l'échelle du département du Haut-Rhin lorsque cela est possible.

2.1. Territoire

Le territoire est composé des **49 communes** du Pays Thur Doller et de la commune de Wittelsheim, soit **50 communes**.

2.2. Corridor des "communes gares"

Le **corridor** est constitué par les communes disposant d'une gare existante, celles disposant de gares créées en 1ère phase et en 2ème phase (communes de Malmerspach et de Ranspach).

2.3. Périmètre infracommunal des quartiers gares

Pour les « communes gares », l'analyse s'effectue également au niveau du périmètre infracommunal. Elle portera notamment sur les dynamiques **animant les quartiers localisés à proximité de la gare**. Un périmètre d'observation de 500 m autour de la gare a été défini. Il correspond à un parcours à pied de 5 minutes environ.



La voie ferrée et la RN 66 à Thann.

Communes du territoire		
Aspach-le-Bas	Leimbach	Sentheim
Aspach-le-Haut	Malmerspach	Sewen
Bitschwiller-lès-Thann	Masevaux	Sickert
Bourbach-le-Bas	Michelbach	Soppe-le-Bas
Bourbach-le-Haut	Mitzach	Soppe-le-Haut
Burnhaupt-le-Bas	Mollau	Steinbach
Burnaupt-le-Haut	Moosch	Storckensohn
Cernay	Mortzwiller	Thann
Dolleren	Niederbruck	Uffholtz
Felling	Oberbruck	Urbès
Geishouse	Oderen	Vieux-Thann
Goldbach Altenbach	Rammersmatt	Wattwiller
Guewenheim	Ranspach	Wegscheid
Husseren Wesserling	Rimbach près Masevaux	Wildenstein
Kirchberg	Roderen	Willer-sur-Thur
Kruth	Saint Amarin	Wittelsheim
Lauw	Schweighouse-près-Thann	

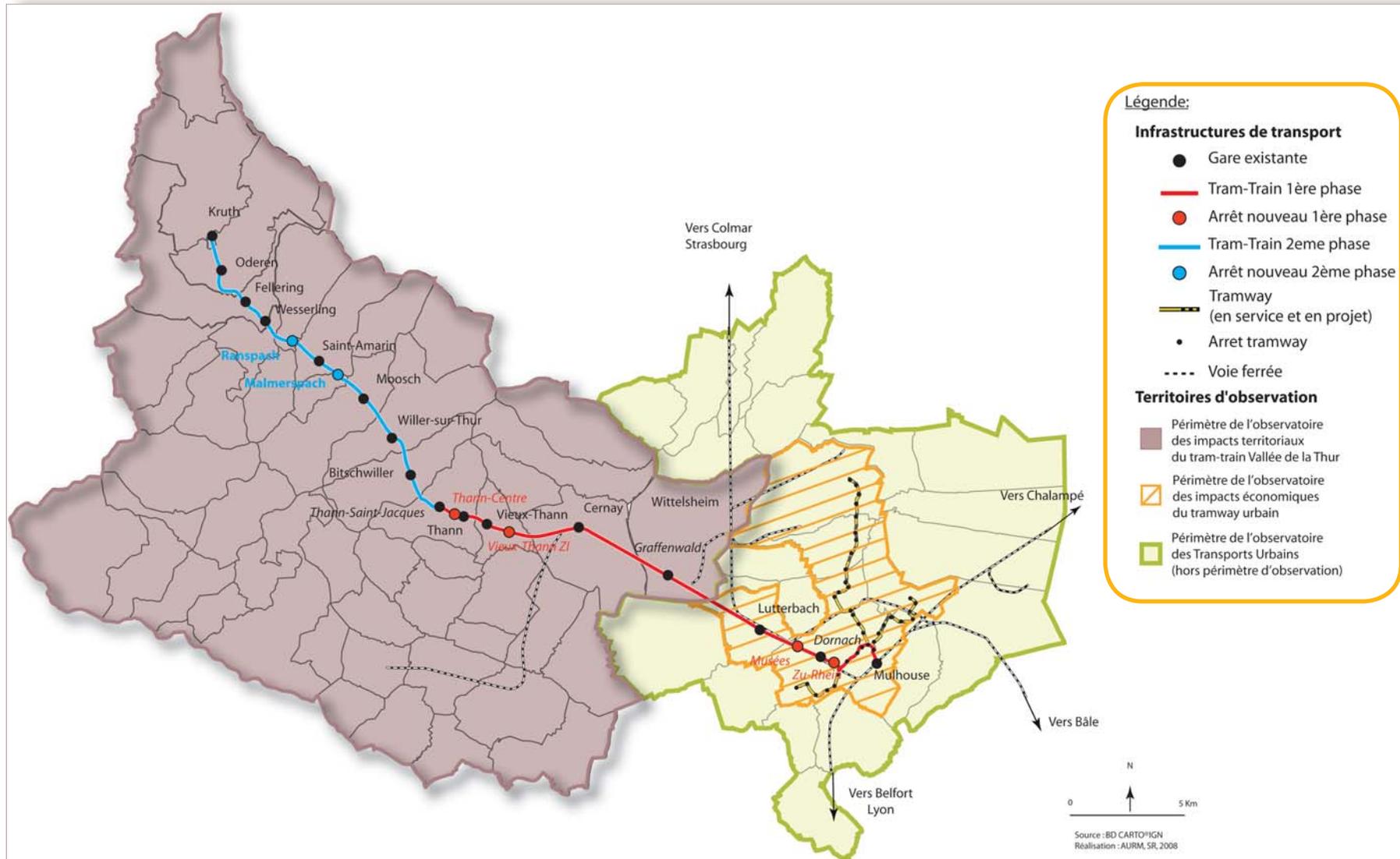
Communes du corridor
Kruth
Oderen
Felling
Wesserling
Ranspach *
Saint-Amarin
Malmerspach *
Moosch
Willer-sur-Thur
Bitschwiller-lès-Thann
Thann
Vieux-Thann
Cernay
Wittelsheim

* commune gare future phase 2

Quartiers gares
Kruth
Oderen
Felling
Wesserling
Ranspach *
Saint-Amarin
Malmerspach *
Moosch
Willer-sur-Thur
Bitschwiller-lès-Thann
Thann
Vieux-Thann
Cernay
Wittelsheim

* quartiers gares futurs phase 2

CARTE N° 4 : LES PÉRIMÈTRES DES OBSERVATOIRES TRANSPORTS EXISTANTS



3. ARTICULATION AVEC LES OBSERVATOIRES EXISTANTS

La mise en place d'un observatoire des impacts territoriaux du TTMVT s'articule avec les dispositifs d'observation tramway / PDU en place.

3.1. Dispositifs d'observation existants

Le SITRAM pilote l'observatoire

- des impacts économiques du tramway,
- du PDU.

Ces deux observatoires sont régulièrement actualisés. Les résultats sont présentés lors des comités politiques de pilotage.

Le tramway de Mulhouse station République, au centre-ville de Mulhouse.



3.2. Evolutions des dispositifs d'observations existants

- L'observatoire des impacts territoriaux du TTMVT analysera les dynamiques engendrées par le tram-tram dans la vallée de la Thur, dans le secteur du piémont des Vosges. Le périmètre de l'observatoire comprend également la commune de Wittelsheim.
- Les périmètres d'observation du tramway urbain seront, quand à eux, étendus aux 4 gares s'apparentant à des stations de tramway urbain comprises sur le tronçon rond-point Stricker / Lutterbach. C'est pourquoi la **commune de Lutterbach** est incluse dans le périmètre de l'observatoire des impacts économiques du tramway urbain. Cette solution présente l'intérêt

d'analyser avec des indicateurs d'évaluation urbain l'ensemble des lignes, à la fois desservies par des tramways et des tram-trains.

- Les effets de l'arrivée du tram-train dans le PTU pourront être évalués à l'aide de **dispositifs déjà en place pour le tramway urbain.**

3.3. Intérêts de la solution retenue

- Les données de l'observatoire des impacts territoriaux du TTMVT seraient altérées dans l'hypothèse où l'observatoire inclurait les gares et les stations tram-trains mulhousiennes, par le **poids de l'agglomération de Mulhouse.**
- **Les problématiques et les enjeux** diffèrent entre l'agglomération mulhousienne et les secteurs périurbains.
- Le tronçon "Rond-point Stricker / Lutterbach" sera à la fois desservi par des tram-trains et des tramways. Les gares situées sur ce tronçon se rapprochent davantage des **stations tramway urbains que des gares périurbaines.** En effet, les distances interstations sont relativement **faibles** à la différence de points d'arrêt situés sur une voie ferrée classique. Les aires d'influence des gares dans le secteur périurbain sont plus **larges** que dans l'urbain.
- Les dispositifs d'observation du tramway urbain sont plus adaptés pour l'observation des gares situées sur le tronçon "Rond-point Stricker / Lutterbach". L'utilisation de **mêmes indicateurs** sur le tronçon rond-point Stricker / Lutterbach comme en ville paraît adéquat.
- Les **politiques publiques** diffèrent dans l'urbain et dans le périurbain.
- La solution retenue présente l'intérêt de ne pas superposer les dispositifs d'observation.



La gare de Dornach

Tableau n° 1 : les indicateurs mobilisés

THEMATIQUES	INDICATEURS				PERIMETRE MOBILISE						
	N°	Nom	Source	Année(s) disponible(s)	Haut-Rhin	PTU	Territoire	Corridor	Commune Gare	Quartier gare	ligne MTK / gare
THEME N° 1 : - DEMOGRAPHIE	1	nombre d'habitants	RGP, RRP	1982, 1990, 1999, 2006	X	X	X	X	X		
	2	solde naturel	RGP	1990-1999	X	X	X	X			
	3	solde migratoire	RGP	1990-1999	X	X	X	X			
	4	nombre d'actifs	RGP	1990, 1999	X	X	X	X			
	5	nombre d'actifs par catégorie socio-professionnelle (CSP) : agriculteurs, cadres, employés, artisans, professions intermédiaire, ouvriers	RGP	1999	X	X	X	X			
THEME N° 2 : ECONOMIE	6	nombre d'emplois salariés privés	UNEDIC	1999 à 2007	X	X	X	X	X		
	7	nombre d'emplois salariés privés par secteur d'activité : administration / éducation, hôtel / restaurant, commerce, industrie et construction, santé, social, service aux entreprises	UNEDIC	1999 à 2007	X	X	X	X	X		
	8	nombre d'établissements	SIRENE	2003 à 2007	X	X	X	X	X	X	
	9	nombre d'établissements par secteur d'activités : administration / éducation, hôtel / restaurant, commerce, industrie et construction, santé, social, service aux entreprises	SIRENE	2003 à 2007	X	X	X	X			
	10	nombre de collèges et de lycées, effectifs des collèges et des lycées	Région Alsace, Conseil Général du HR	2005 (collèges), 2008 (lycées)			X	X	X	X	
THEME N° 3 : HABITAT - URBANISME	11	surfaces des zones NA et AU	BP POS / PLU	2007	X	X	X	X	X	X	
	12	nombre de logements ; structure du parc de logements : résidence principale, résidence secondaire, logement vacant.	FILOCOM	2005	X	X	X	X	X		
	13	nombre de résidences principales ; nature de l'occupation des résidences principales : propriétaires, locataires, logés gratuitement.	FILOCOM	2005	X	X	X	X	X		
	14	nombre de logements construits	SITADEL logements	2002 à 2006	X	X	X	X	X	X	
	15	nombre de déclarations d'ouverture de chantier déposées pour des locaux autres que d'habitation.	SITADEL locaux	2002 à 2006	X	X	X	X	X	X	
THEME N° 4 : TOURISME LOISIRS	16	navette des crêtes : période d'ouverture, offre de service, fréquentation	PNRBV	2001 à 2006			X				
	17	train touristique de la Doller : offre de service, fréquentation	Association du train touristique de la Doller	2000 à 2007			X				
	18	fréquentation des sites touristiques et des équipements de loisir.	ORT	2003 à 2007			X				
	19	Signalétique touristique depuis les gares : jalonnement des sentiers, de sites touristiques.	relevés de terrain AURM	2007							X
	20	nombre d'hôtels et de chambre, nombre de camping et d'emplacements	INSEE	2002 à 2008	X	X	X	X	X		
THEME N° 5 : ENVIRONNEMENT	21	suivi des polluants générés par la circulation routière : NOx, CO, PM10 et COVNM	ASPA	2000 à 2004		X	X	X			
THEME N° 6 : DEPLACEMENTS - TRANSPORTS		Mobilité									
	22	navettes domicile - étude et domicile - travail	RGP	1999			X	X			
		Transport routier									
	23	flux routiers (notamment sur la RN 66), tous véhicules et PL	Conseil Général du HR, DIR-Est	2000 à 2007			X				
		Transport ferroviaire									
	24	nombre de circulations / jour sur la ligne MTK et ses gares	observatoire TER ADEUS, fiches horaires SNCF	1996, 2004, 2008							X
	25	nombre de voyages / an sur la ligne MTK (avec la répartition domicile / travail, domicile / étude et occasionnel)	SNCF DTER	1997 à 2007							X
	26	nombre de voyages / an sur la ligne MTK (avec la répartition voyages en interne et voyages en échange avec d'autres lignes)	SNCF DTER	1997 à 2007							X
	27	nombre de voyages / an dans les gares	SNCF DTER	1997 à 2007							X
		Intermodalité gare									
	28	nombre de places stationnement vélos / taux d'utilisation	relevés de terrains SNCF / AURM	2007							X
	29	nombre de places stationnement voitures / taux d'utilisation	relevés de terrains SNCF / AURM	2007							X
		Transport car et / ou bus									
	30	tracés ligne	Conseil Général du HR, carte du réseau	2007			X				
	31	nombre de circulations / jour, nombre de circulations en correspondance sur les gares	Conseil Général du HR, fiches horaires	2007			X				X
32	nombre d'abonnements scolaires	Conseil Général du HR	2003 à 2006			X					
	Navettes locales, transport à la demande :										
33	tracés lignes	communautés de communes				X					
34	fréquentation des lignes	communautés de communes				X					

4. INDICATEURS MOBILISÉS

4.1. Six thèmes d'observation

Les indicateurs sont regroupés dans 6 thèmes.

■ THEME N° 1 : Socio-démographie

Les indicateurs socio-démographiques ont pour objectif de présenter les principaux traits de la population et des dynamiques qui l'animent en mobilisant des données communales.

■ THEME N° 2 : Economie

Les indicateurs économiques permettent d'obtenir une photographie du tissu économique et d'en apprécier l'évolution. Une analyse plus fine est opérée à une échelle infra-communale, pour les "communes gares".

■ THEME N° 3 : Habitat / urbanisme

L'objectif est d'observer le développement urbain, notamment l'urbanisation des "dents creuses" situées à proximité des gares tram-trains.

Une dent creuse, dans le vocabulaire utilisé en urbanisme, c'est une parcelle ou groupe de parcelles non bâties, insérées dans un tissu construit. Un espace vide entouré de constructions : en ville, un terrain vague est une dent creuse. Elle peut être créée par la démolition d'un édifice.

■ THEME N° 4 : Tourisme / loisir

L'observatoire a pour objectif de suivre l'activité touristique et l'activité de loisir sous un angle infrastructurel et en termes de fréquentation.

■ THEME N° 5 : Qualité de l'air

Un suivi des polluants au regard du trafic routier sera réalisé.

■ THEME N° 6 : Transport / déplacement

L'objectif principal est de voir s'il existe une corrélation entre l'offre de transport tram-train et les dynamiques territoriales s'opérant au niveau des territoires traversés par ce dernier.

Une analyse qualitative sera opérée sur l'intégration progressive des moyens de transports alternatifs à la voiture, en lien avec le tram-train.

4.2. Liste des indicateurs

- Le tableau de la page de gauche liste les indicateurs utilisés. Ils y sont regroupés par thèmes. Les sources y sont également indiquées.
- Les données sont renseignées dès que nécessaire, et lorsque cela est possible sur les 4 échelles d'observations : territoire, corridor des gares tram-trains, commune-gare et quartier gare. En outre, elles sont parfois mobilisées à l'échelle du département du Haut-Rhin ou du Périmètre de Transport Urbain (PTU). Cela permet ainsi d'effectuer des comparaisons.

Remarque :

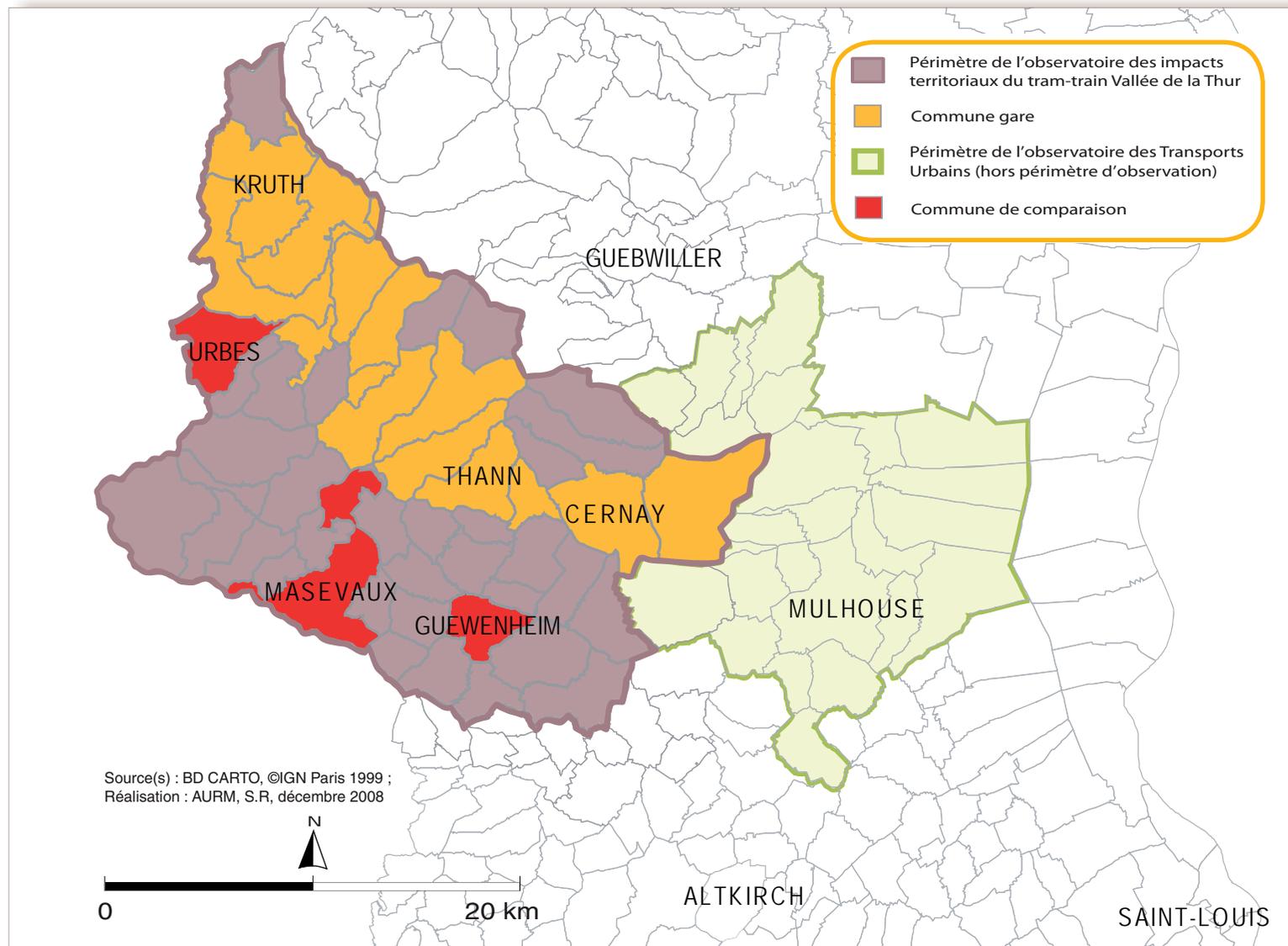
L'observatoire des impacts territoriaux du TTMVT se veut être un observatoire interactif.

En effet, il pourra mobiliser, si nécessaire, d'autres données, lors des prochaines actualisations, notamment qualitatives.

TER en gare de Thann.



CARTE N° 5 : LA LOCALISATION DES COMMUNES DE COMPARAISON



- Périmètre de l'observatoire des impacts territoriaux du tram-train Vallée de la Thur
- Commune gare
- Périmètre de l'observatoire des Transports Urbains (hors périmètre d'observation)
- Commune de comparaison

5. PHASAGE : T0, T1 DE L'OBSERVATOIRE

- L'observatoire tram-train a débuté ses travaux en 2007. Le présent rapport restitue l'état initial des territoires desservis par le tram-train, sur la base de données **2007, date de lancement des travaux du tram-train**.
- Ce document constitue donc le cadre de référence T0 et pourra être régulièrement réactualisé. En 2010, l'actualisation mobilisera les données 2008 et 2009.

L'actualisation de l'observatoire, après la mise en service du tram-train fin 2010, sera particulièrement intéressante, notamment en utilisant des données qualitatives (entretiens, enquêtes etc.).

celles observées dans d'autres communes est donc réalisée. Les observations réalisées dans le corridor tram-train pourront ainsi être relativisées et analysées avec un certain recul.

- Pour répondre à cette démarche, **3 communes** ont été analysés sur la base des mêmes critères que ceux utilisés pour les communes situées sur le corridor tram-train. Il s'agit des communes :
 - d'Urbès
 - de Masevaux.
 - de Guewenheim.



Centre-ville de Masevaux

6. COMPARAISONS AVEC 3 AUTRES COMMUNES

- La démarche d'observation s'appuie sur des communes **situées en dehors du corridor tram-train**. Une comparaison entre les dynamiques s'opérant dans le corridor des gares tram-trains par rapport à

6.2. Commune d'Urbès

La commune d'Urbès est localisée dans **la vallée de la Thur** à l'extrémité Ouest, non loin de la voie ferrée. Les habitants sont susceptibles de se rendre en voiture ou en transport collectif sur la gare de rabattement de Wesserling.

6.1. Commune de Masevaux

La commune de Masevaux est située à **l'entrée de la vallée de la Doller**. La localisation des phénomènes observés pourra, par exemple, permettre de voir si les gares ont une influence ou non sur les dynamiques de localisation des activités et des constructions.

6.3. Commune de Guewenheim

La commune de Guewenheim se situe à proximité de l'entrée de la vallée de la Doller, et se localise sur la RD 466.

Les données relatives aux 3 communes de comparaison seront mobilisées lors des prochaines réactualisations de l'observatoire.

SOCIO-DEMOGRAPHIE : L'ESSENTIEL

Des dynamiques démographiques contrastées

■ Une dynamique plus forte dans le territoire que dans le corridor...

Sur la période 1982-2006, la croissance du nombre d'habitants est **3 fois moins rapide** dans le corridor (+4,2 %) que dans le territoire (+13,2 %).

La croissance de la population du corridor est proche de celle du PTU (+6,8%) mais loin derrière le département (+13,2%).

■ ...qui pourrait s'expliquer par un faisceau de facteurs...

- Les **possibilités de développement urbain sont plus limitées** dans la vallée de la Thur que dans le reste du territoire (vallée encaissée et densité de l'urbanisation existante).
- **Une désindustrialisation importante** ces dernières années, avec la fermeture de nombreuses usines textiles.
- Un **solde migratoire, déficitaire dans le corridor**, qui est compensé par un solde naturel positif sur la période 1990-1999.

■ ...avec un poids toujours aussi important pour les communes de Thann, Vieux-Thann, Cernay, Wittelsheim

Thann, Vieux-Thann, Cernay et Wittelsheim concentrent plus de 30 000 habitants, soit les **2/3 de la population totale du corridor** (47 000 habitants).

Une population active en mutation

■ Le recul important du nombre d'ouvriers, particulièrement dans le corridor....

Le recul de l'activité industrielle, principalement dans le corridor, a engendré **une réduction des besoins en main d'œuvre ouvrière**.

■ mais une augmentation forte du nombre de cadres, surtout dans le territoire...

Elle est marquée dans le corridor et surtout dans le territoire.

Les cadres cherchent des espaces de vie de qualité pour leur lieu de résidence : **phénomène de périurbanisation**.

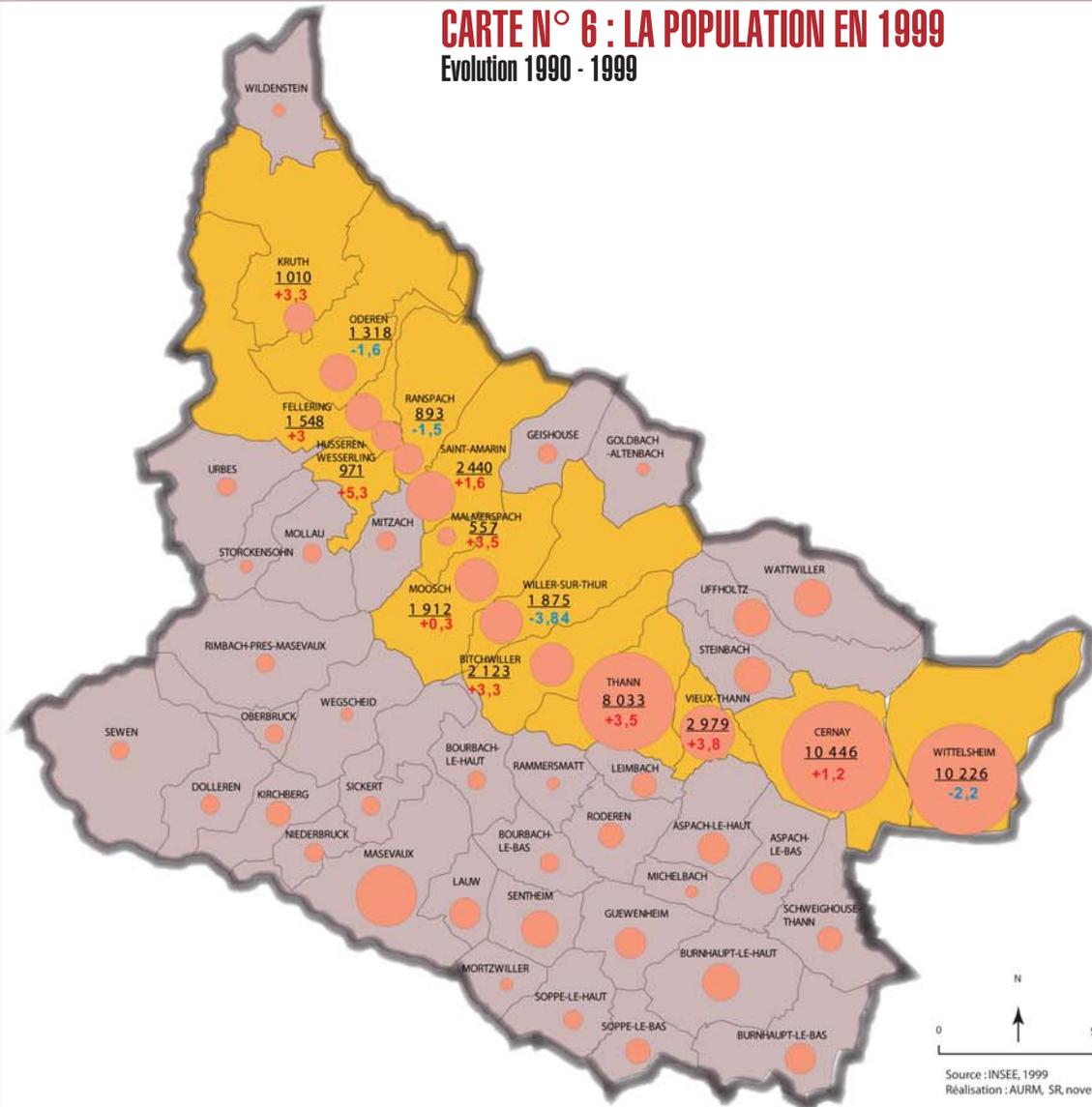
■ ...n'enlevant pas son caractère ouvrier au territoire

En 2006, on relève toujours une proportion importante d'ouvriers dans le territoire (35,5%) et surtout dans le corridor (39,3 %) comparée au PTU (32,9 %) et au Haut-Rhin (32,2 %). La présence d'une activité industrielle importante, malgré les fermetures d'entreprises de ces dernières décennies, engendre **une importante population ouvrière**.

PARTIE 3 : THÉMATIQUES D'OBSERVATION
THEME N° 1 : SOCIO - DÉMOGRAPHIE

CARTE N° 6 : LA POPULATION EN 1999

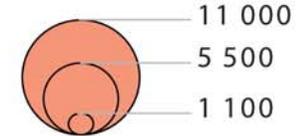
Evolution 1990 - 1999



Légende :

Population

Population communale 1999



2 440 Population des communes gares

-1,5 Evolution 1990-1999
+1,6

Territoire

Commune gare

Territoire (Pays Thur Doller+Wittelsheim)



Source : INSEE, 1999
Réalisation : AURM, SR, novembre 2008

1. DES DYNAMIQUES DEMOGRAPHIQUES CONTRASTÉES

Descriptif des indicateurs 1, 2 et 3

Thématiques	Commentaires
Indicateurs	Nombre d'habitants, solde naturel, solde migratoire.
Objectifs	Suivre l'évolution du nombre d'habitants et de sa dynamique afin de voir si le tram-train a des incidences sur les évolutions démographiques, notamment dans les communes gares.
Source	INSEE, RGP 1982-1990-1999, RRP 2006.
Périodicité de la réactualisation	Variable.
Périmètre mobilisé	Haut-Rhin, territoire, PTU, corridor, commune-gare.

1.1. Plus d'habitants dans les périmètres observés

La croissance démographique plus modeste dans le corridor que dans le territoire....

- Les périmètres connaissent une **augmentation** de leur population entre 1982 et 2006.
- Le territoire suit à peu près la **même dynamique d'évolution que le département**. Les taux de croissance sont respectivement de +11,4% et de +13,2%.

- Le PTU et le corridor présentent des **évolutions plus faibles respectivement** de + 4,2% et de + 6,8%.
- Le **poids démographique du corridor a reculé** entre 1982 et 2006. En 1982, il représentait presque **70%** de la population du territoire tandis qu'en 2006, il n'en représente plus que **60%**.

... s'explique en partie par un solde migratoire négatif dans le corridor.

- Le recul du poids démographique du corridor s'explique par une **croissance démographique plus modérée** dans le corridor que dans le reste du territoire (difficultés économiques, territoire moins attractif, recul du nombre d'emplois présents dans la vallée etc..).
- Le corridor (- 770 habitants) comme le PTU (-4911 habitants) présentait un **solde migratoire négatif** sur la période 1990-1999. Le solde naturel compense le solde migratoire négatif.

- Le **solde migratoire est à l'équilibre dans le corridor** (+13 habitants) sur la période 1999-2006, alors qu'il est toujours négatif pour le PTU (- 5 304 habitants).

Tableau n° 2 : l'évolution de la population dans le territoire et le corridor 1982 - 2006 (en nombre d'habitants)

Périmètre d'étude	1982	1990	1999	2006	évolution 1982-2006
Territoire	68 287	70 824	73 456	76 105	11,4%
Corridor	45 164	45 865	46 331	47 066	4,2%
PTU	221 238	225 038	232 367	236 316	6,8%
Département du Haut-Rhin	650 372	671 319	708 025	736 477	13,2%

Source des données : RGP 1982, 1990, 1999, RRP 2006

Tableau n° 3 : l'évolution de la population dans le territoire et le corridor 1982 - 2006 (en %)

Périmètre d'étude	Evolution			
	1982-1990	1990-1999	1999-2006	1982-2006
Territoire	3,7%	3,7%	3,6%	11,4%
Corridor	1,6%	1,0%	1,6%	4,2%
PTU	1,7%	3,3%	1,7%	6,8%
Département du Haut-Rhin	3,2%	5,5%	4,0%	13,2%

% obtenus à partir du RGP 1982, 1990, 1999 et du RRP 2006

Tableau n° 4 : les variations de population 1990-2006 (en nombre d'habitants)

Périmètre d'étude	Variation de population 1990-1999	Variation de population 1999-2006	Tx. moyen de variation annuelle de pop. 1990-1999	Tx. moyen de variation annuelle de pop. 1999-2006
Territoire	2 632	2 661	0,4%	0,5%
Corridor	466	723	0,1%	0,2%
PTU	7 329	4 233	0,4%	0,3%
Département du Haut-Rhin	36 706	28 766	0,6%	0,6%

Source des données : RGP 1990, 1999, RRP 2006

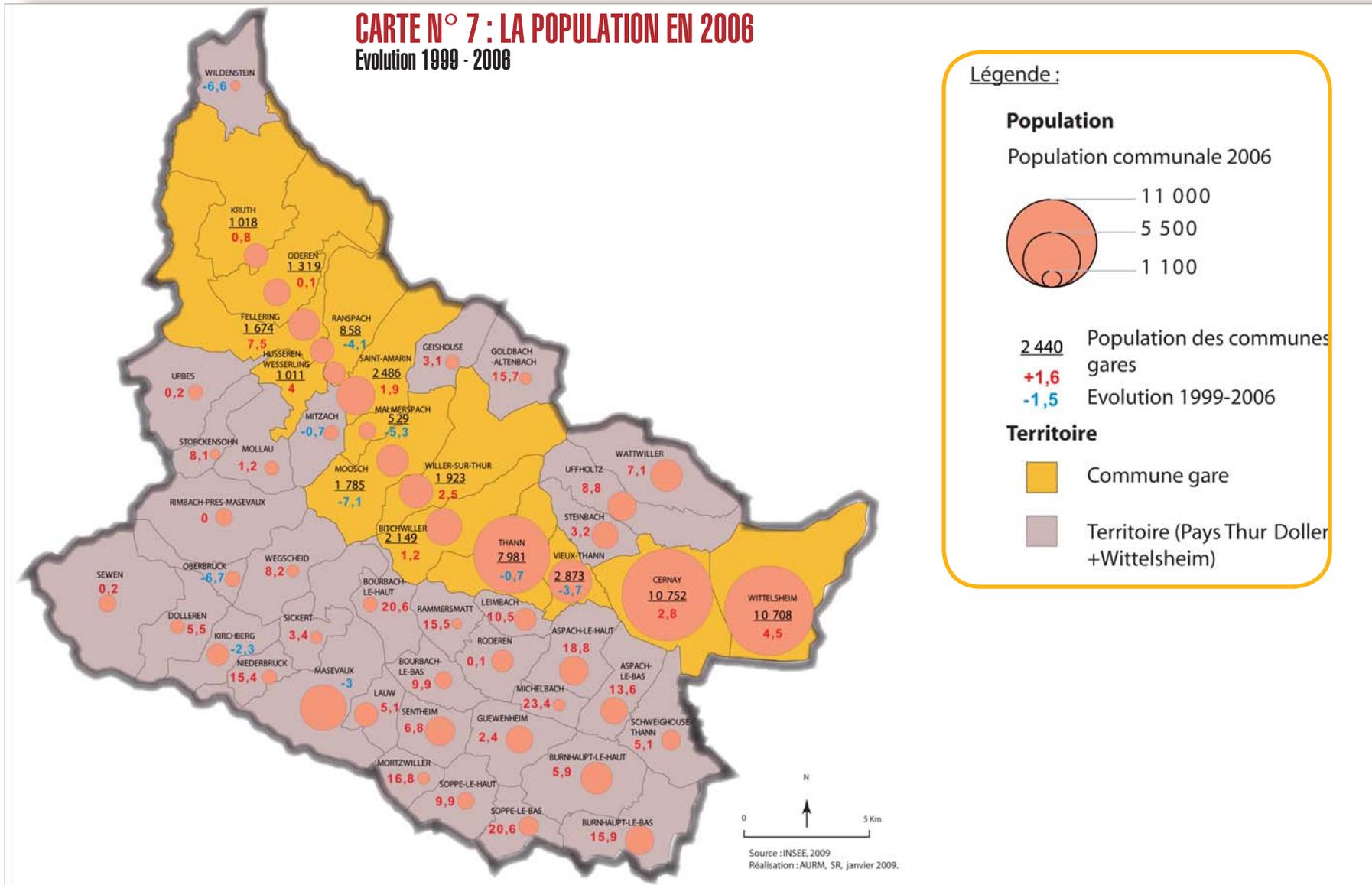
Tableau n° 4' : le solde naturel, le solde migratoire 1999 - 2006 (en nombre d'habitants)

Périmètre d'étude	Solde naturel 1990-1999	Solde naturel 1999-2006	Solde migratoire 1990-1999	Solde migratoire 1999-2006
Territoire	1 986	1 278	646	1 381
Corridor	1 236	711	-770	12
PTU	12 240	9 538	-4 911	-5 304
Département du Haut-Rhin	27 632	22 105	9 074	6 663

Source des données : RGP 1990, 1999, RRP 2006

CARTE N° 7 : LA POPULATION EN 2006

Evolution 1999 - 2006



1.2. Un nombre d'habitants en progression dans la plupart des communes gares

Une augmentation modérée de la population des communes gares....

- 11 des 14 communes gares voient leur population **augmenter** entre 1982 et 2006. La croissance se situe entre 3 et 7 %. Les communes de Bitschwiller-lès-Thann et de Fellingring progressent de plus de 10%.
- Moosch, Willer-sur-Thur et Bitschwiller-lès-Thann connaissent une **baisse** allant de -0,9 à - 5,9 %. Elles se localisent toutes les 3 dans la vallée de la Thur.

....alors que les communes du piémont des Vosges présentent une dynamique marquée....

- Les communes situées dans le piémont et en plaine connaissent des **progressions fortes** (Cernay Wittelsheim).
- Les progressions ne sont pas aussi fortes que vers la vallée de la Doller. Soppe-le-Bas a vu sa population augmenter de **50 %** sur la période 1990-2006. Ces fortes croissances démographiques pourraient s'expliquer par la **proximité de l'autoroute**

A36. Cet axe pourrait renforcer la périurbanisation bipolaire générée par les agglomérations de Mulhouse et de Belfort.

...avec toujours un poids aussi important pour les communes de Thann, Vieux-Thann, Cernay et de Wittelsheim.

- Les communes de Thann, de Vieux-Thann, de Cernay et de Wittelsheim concentrent à elles seules plus de 30 000 habitants, soit les **2/3 des habitants** présents dans le corridor. Cette proportion reste stable entre 1982 et 2006.
- 10 des 14 communes gares ont un nombre d'habitants compris entre 500 et 2 500 habitants.

Tableau n° 5 : l'évolution de la population dans les communes gares 1982 - 2006 (en nombre d'habitants)

Commune	1982	1990	1999	2006	Evolution 1982-2006
BITSCHWILLER-LES-THANN	1 922	2 052	2 123	2 149	11,8%
CERNAY	10 208	10 313	10 446	10 752	5,3%
FELLERING	1 454	1 501	1 548	1 674	15,1%
HUSSEREN-WESSERLING	947	919	971	1 011	6,8%
KRUTH	1 002	976	1 010	1 018	1,6%
MALMERSPACH	500	537	557	529	5,8%
MOOSCH	1 897	1 906	1 912	1 785	-5,9%
ODEREN	1 331	1 340	1 318	1 319	-0,9%
RANSPACH	844	907	893	858	1,7%
SAINT-AMARIN	2 305	2 400	2 440	2 486	7,9%
THANN	7 788	7 751	8 033	7 981	2,5%
VIEUX-THANN	2 770	2 864	2 979	2 873	3,7%
WILLER-SUR-THUR	2 019	1 947	1 875	1 923	-4,8%
WITTELSHEIM	10 177	10 452	10 226	10 708	5,2%
TOTAL	45 164	45 865	46 331	47 066	4,2%

Source des données : RGP 1982, 1990, 1999, RRP 2006

Tableau n° 6 : le taux annuel de variation dans les communes gares sur les périodes 1990-1999 et 1999-2006 (en %)

Commune	1990-1999			1999-2006		
	Solde naturel	Solde migratoire	Evolution Annuelle	Solde naturel	Solde migratoire	Evolution Annuelle
Bitschwiller-les-thann	-0,20%	0,79%	0,58%	-1,44%	2,75%	0,19%
Cernay	0,53%	-0,39%	0,14%	2,17%	0,71%	0,42%
Fellingring	0,03%	0,34%	0,37%	1,73%	5,85%	1,13%
Husseren-Wesserling	0,20%	-0,06%	0,15%	0,79%	3,17%	0,58%
Kruth	-0,12%	0,16%	0,05%	-1,57%	2,46%	0,13%
Malmerspach	-0,33%	0,97%	0,63%	0,19%	-5,49%	-0,73%
Moosch	-0,25%	0,30%	0,05%	-4,54%	-2,63%	-0,98%
Oderen	-0,50%	0,44%	-0,06%	-8,64%	8,72%	0,01%
Ranspach	0,10%	0,23%	0,33%	1,40%	-5,36%	-0,55%
Saint-Amarin	0,41%	-0,08%	0,33%	3,54%	-1,81%	0,25%
Thann	0,58%	-0,40%	0,18%	2,53%	-3,12%	-0,08%
Vieux-thann	0,41%	0,01%	0,43%	3,13%	-6,68%	-0,50%
Willer-sur-thur	0,38%	-0,81%	-0,44%	0,57%	1,92%	0,36%
Wittelsheim	0,49%	-0,46%	0,03%	2,61%	1,66%	0,63%

% obtenus à partir du RGP 1990, 1999 et du RRP 2006

STRUCTURE DE LA POPULATION ACTIVE EN 1999

Tableau n° 7 : la structure de la population active dans le Haut-Rhin en 2006
(en nombre d'actifs)

Département	1982	1990	1999	2006	parts en % 2006
Agriculteurs	9 020	6 088	4 053	3 301	0,9%
Artisans, commerçants	14 780	15 075	16 005	15 842	4,5%
Cadres, professions intellectuelles supérieures	17 468	25 380	29 766	38 236	10,8%
Professions intermédiaires	47 044	56 904	72 041	82 253	23,3%
Employés	71 272	79 482	90 817	100 160	28,3%
Ouvriers	123 528	120 468	117 858	113 797	32,2%
Total	283 112	303 397	330 540	353 589	100,0%

Source des données : RGP 1982, 1990, 1999 et RRP 2006



Tableau n° 8 : la structure de la population active dans le PTU en 2006
(en nombre d'actifs)

PTU	1982	1990	1999	2006	parts en %
Agriculteurs	300	200	156	125	0,1%
Artisans, commerçants	4 672	4 653	4 794	4 631	4,2%
Cadres, professions intellectuelles supérieures	7 324	9 780	10 516	12 120	11,1%
Professions intermédiaires	17 272	20 084	23 352	24 904	22,8%
Employés	25 900	28 245	30 292	31 657	28,9%
Ouvriers	38 788	37 346	36 132	36 006	32,9%
Total	94 256	100 308	105 242	109 443	100,0%

Source des données : RGP 1982, 1990, 1999 et RRP 2006



Tableau n° 9 : la structure de la population active dans le territoire en 2006
(en nombre d'actifs)

Territoire	1982	1990	1999	2006	parts en % 2006
Agriculteurs	368	248	152	154	0,4%
Artisans, commerçants	1 604	1 676	1 712	1 647	4,7%
Cadres, professions intellectuelles supérieures	1 356	1 976	2 532	3 269	9,3%
Professions intermédiaires	4 248	5 280	7 092	8 153	23,1%
Employés	5 968	6 812	8 144	9 560	27,1%
Ouvriers	14 716	13 800	13 189	12 522	35,5%
Total	28 260	29 792	32 821	35 305	100,0%

Source des données : RGP 1982, 1990, 1999 et RRP 2006



Tableau n° 10 : la structure de la population active dans le corridor en 2006
(en nombre d'actifs)

Communes gares	1982	1990	1999	2006	parts en %
Agriculteurs	40	56	64	48	0,2%
Artisans, commerçants	1 004	1 048	1 044	920	4,3%
Cadres, professions intellectuelles supérieures	844	1 196	1 376	1 699	8,0%
Professions intermédiaires	2 700	3 176	4 060	4 508	21,2%
Employés	3 940	4 412	5 156	5 758	27,0%
Ouvriers	9 912	9 208	8 692	8 378	39,3%
Total	18 440	19 096	20 392	21 311	100,0%

Source des données : RGP 1982, 1990, 1999 et RRP 2006



2. UNE POPULATION ACTIVE EN MUTATION

Descriptif des indicateurs 4 et 5

Thématiques	Commentaires
Indicateurs	Nombre d'actifs, nombre d'actifs par catégories professionnelles (agriculteurs, cadres, employés, artisans, professions intermédiaires, ouvriers).
Objectifs	Suivre l'évolution de la population active ainsi que l'évolution de sa structure.
Sources	INSEE, RGP 1982-1990-1999, RRP 2006
Périodicité de la réactualisation	Variable

2.1 Le caractère ouvrier du territoire et du corridor en 2006

- La **part des agriculteurs est modeste** dans le territoire (0,4%) et dans le corridor (0,2%) par rapport au reste du département (0,9 %). Les possibilités pour l'activité agricole sont relativement limitées dans la vallée de la Thur en raison d'une urbanisation dense et d'une topographie marquée.
- La **part des ouvriers est forte** dans le territoire (35,5%) et surtout dans le corridor (39,3 %) par rapport au

département (32,2 %) et au PTU (32,9 %). Cela pourrait s'expliquer par la tradition industrielle de la vallée.

- La **part des cadres est moins importante** dans le territoire (9,3 %) et dans le corridor (8,0 %) que dans le département (10,8 %) et le PTU (11,1 %).

2.2. Moins d'ouvriers, davantage de cadres

- Sur la période 1999-2006, le **nombre d'ouvriers recule** aussi bien dans le corridor (-3,6 %) que dans le territoire (-5,1%). La diminution est légèrement moins forte dans le département (-3,4 %) et surtout dans le PTU (-0,3 %). Les tendances relevées en 1999-2006 constituent le prolongement des évolutions constatées lors des précédentes décennies. La fermeture d'usines textiles dans les années 1970 (Malmerspach) et 1980 a probablement entraîné la suppression de nombreux emplois ouvrier.
- Sur la période 1999-2006, le **nombre de cadres augmente** fortement dans le territoire (+29,1%) et dans une moindre mesure dans le corridor (+23,5%). L'accentuation du phénomène de périurbanisation dans les années 90 a engendré un allongement important des distances entre lieu d'habitation et lieu de travail.

Tableau n° 11 : la population active dans le territoire et le corridor 1990 - 2006 (en nombre d'actifs)

Périmètre d'étude	1982	1990	1999	2006	évolution 1982-2006
Territoire	68287	70824	73446	76107	11,5%
Corridor	45 164	45 865	46 343	47 066	4,2%
PTU	221 238	225 038	232 082	236 315	6,8%
Département du Haut-Rhin	650 372	671 319	707 709	736 475	13,2%

Source des données : RGP 1982, 1990, 1999 et RRP 2006

Tableau n° 12 : la structure de la population active dans le territoire et le corridor 1982 - 2006 (en nombre d'actifs)

Typologie pop. active	Périmètre d'étude	1982	1990	1999	2006	variation 99-06
Agriculteurs	Territoire	368	248	152	154	-1,3%
	Corridor	40	56	64	48	-25,0%
	PTU	300	200	156	125	-19,9%
	département du Haut-Rhin	9 020	6 088	4 053	3 301	-18,6%
Artisans, commerçants	Territoire	1 604	1 676	1 712	1 647	-3,8%
	Corridor	1 004	1 048	1 044	920	-11,9%
	PTU	4 672	4 653	4 794	4 631	-3,4%
	département du Haut-Rhin	14 780	15 075	16 005	15 842	-1,0%
Cadres, professions intellectuelles supérieures	Territoire	1 356	1 976	2 532	3 269	29,1%
	Corridor	844	1 196	1 376	1 699	23,5%
	PTU	7 324	9 780	10 516	12 120	15,3%
	département du Haut-Rhin	17 468	25 380	29 766	38 236	28,5%
Professions intermédiaires	Territoire	4 248	5 280	7 092	8 153	15,0%
	Corridor	2 700	3 176	4 060	4 508	11,0%
	PTU	17 272	20 084	23 352	24 904	6,6%
	département du Haut-Rhin	47 044	56 904	72 041	82 253	14,2%
Employés	Territoire	5 968	6 812	8 144	9 560	17,4%
	Corridor	3 940	4 412	5 156	5 758	11,7%
	PTU	25 900	28 245	30 292	31 657	4,5%
	département du Haut-Rhin	71 272	79 482	90 817	100 160	10,3%
Ouvriers	Territoire	14 716	13 800	13 189	12 522	-5,1%
	Corridor	9 912	9 208	8 692	8 378	-3,6%
	PTU	38 788	37 346	36 132	36 006	-0,3%
	département du Haut-Rhin	123 528	120 468	117 858	113 797	-3,4%

Source des données : RGP 1982, 1990, 1999 et RRP 2006

ECONOMIE : L'ESSENTIEL

De fortes variations du nombre d'emplois

- Une importante baisse en 2004 du nombre d'emplois salariés...

Sur la période 1999-2007, le nombre d'emplois salariés privés **augmente faiblement dans le territoire et encore plus faiblement dans le corridor**. On relève une forte baisse sur 2003 / 2004, particulièrement marquée dans le corridor. Cette dynamique s'observe sur l'ensemble des territoires en Alsace.

-avec un recul marqué dans les communes gares situées en amont de Thann....

8 des 14 communes gares voient leur nombre d'emplois reculer. Elles se localisent pour la plupart en amont de Thann. La vallée a connu ces dernières années de nombreuses fermetures d'entreprises.

Sur le tronçon Thann / Wittelsheim, le nombre d'emplois salariés augmente, excepté à Vieux-Thann. Le piémont des Vosges présente une dynamique économique vigoureuse (pôle de Cernay notamment).

-mais qui ne change pas le poids important du corridor par rapport au territoire.

En 2007, le corridor, avec ses 14 144 emplois salariés privés, concentre **75 %** des 18 922 emplois salariés privés du territoire.

Les communes de Thann, Vieux-Thann, Cernay et Wittelsheim concentrent près de 11 150 emplois salariés privés, soit **80 %** des 14 144 emplois présents dans le corridor. Thann, Cernay, Wittelsheim, dans une moindre mesure Vieux-Thann, constituent **les principaux pôles économiques du corridor**.

De plus en plus d'établissements

- Une croissance forte du nombre d'établissements dans le territoire et le corridor....

Sur la période 2003-2007, on constate une **augmentation du nombre d'établissements dans le territoire et le corridor**. Ces augmentations sont plus marquées que celles relevées dans l'agglomération mulhousienne et dans les 4 arrondissements Sud-Alsace.

-particulièrement dans les communes gares situées en plaine et en entrée de vallée....

Les 14 communes gares voient leur nombre d'établissements **progresser**. Les augmentations sont modérées dans la vallée. Elles sont plus fortes dans les communes de Thann, de Vieux-Thann, de Cernay et de Wittelsheim.

L'augmentation plus marquée du nombre d'établissements en entrée de vallée pourrait trouver son origine d'une part, dans la **proximité de Mulhouse**, d'autre part en raison des possibilités de développement économique **plus limitées dans la vallée**. Le développement de la zone commerciale de Cernay en constitue une illustration. Cette zone commerciale se situe à proximité des principaux axes de communication (RN 66).

-avec une présence marquée dans le corridor et en entrée de vallée....

Le corridor concentre **60 %** des établissements présents dans territoire.

Les communes de Cernay, Thann, Vieux-Thann, Wittelsheim concentrent **70 %** des établissements présents dans le corridor.

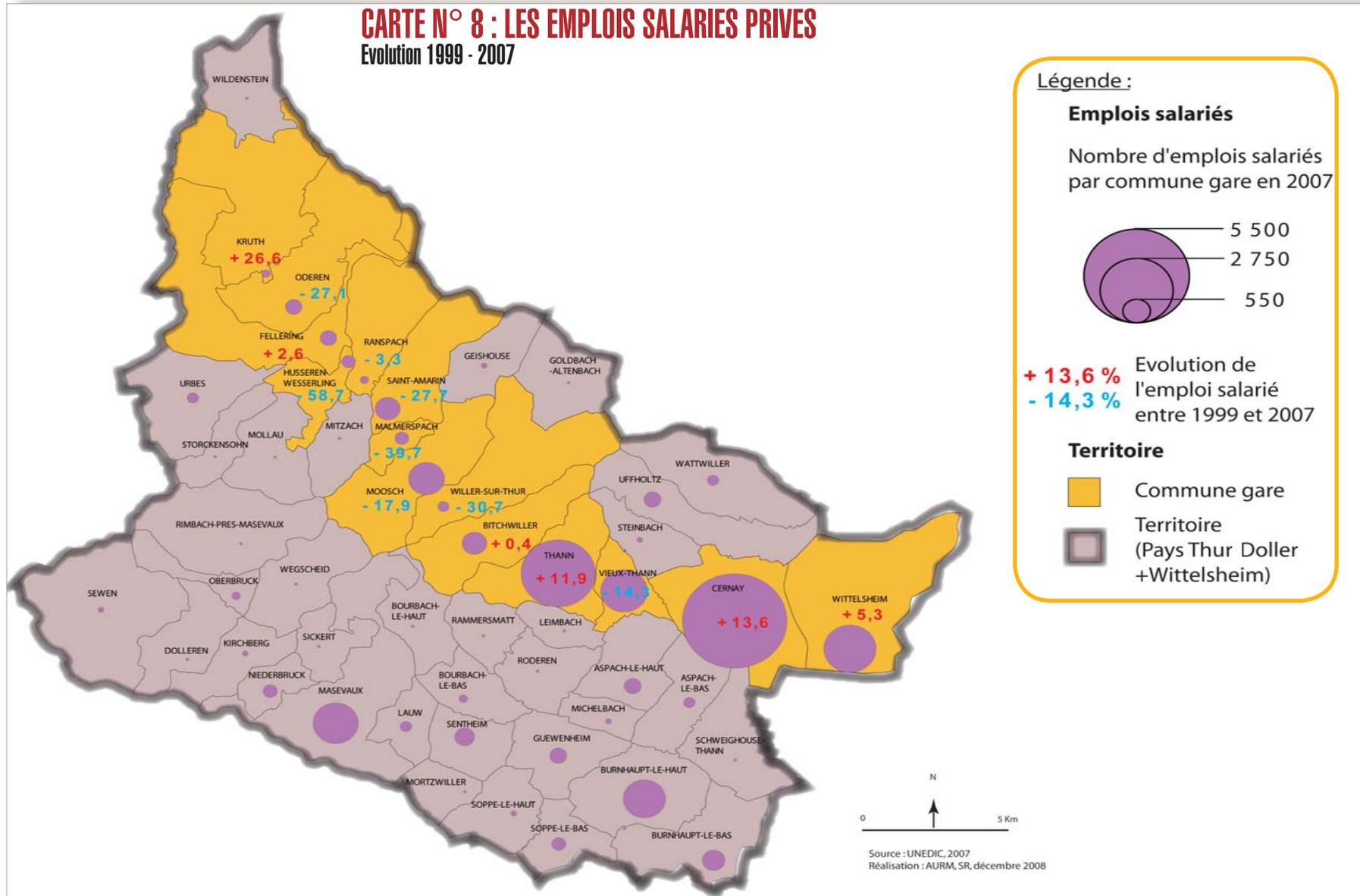
- mais modeste dans les quartiers gares

Les établissements se localisent **majoritairement à l'extérieur des quartiers gares**.

Toutefois, sur un tronçon allant de Kruth à Thann, la majorité des établissements se localisent dans les quartiers gares en raison d'une urbanisation dense à proximité des gares.

THEME N° 2 : ECONOMIE

CARTE N° 8 : LES EMPLOIS SALARIÉS PRIVÉS Evolution 1999 - 2007



1. DE FORTES VARIATIONS DU NOMBRE D'EMPLOIS SALARIÉS

Descriptif des indicateurs 6 et 7

Thématiques	Commentaires
Indicateurs	Nombre d'emplois salariés privés, nombre d'emplois salariés privés par secteur d'activité.
Objectifs	Suivre la dynamique d'évolution du nombre d'emplois, particulièrement à l'échelle des communes gares.
Sources	Fichiers UNEDIC 1999, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 (prov)
Réactualisation	1 fois par an

1.1 Une importante baisse en 2004 dans le corridor et le territoire

Une dynamique d'évolution similaire dans le territoire et le corridor....

- Sur la période 1999-2007, la dynamique d'évolution du nombre d'emplois salariés est **proche** entre le corridor : +0,4% et le territoire : +2,5%.
- Le nombre d'emplois salariés privés a **baissé dans l'ensemble des périmètres en 2004**. La tendance est même plus marquée dans le corridor.

La baisse du nombre d'emplois salariés entre 2003 et 2004 concernent tous les périmètres d'observation. Cela s'explique par une conjoncture économique moins favorable en France en 2003.

....avec toujours **75 % des emplois du territoire présents dans le corridor**

En 2007, on relève que sur les 18 922 emplois salariés privés du territoire, 14 144 se localisent dans le corridor, soit **une part de 75 %**.

1.2. La prédominance des emplois industriels

Une présence marquée des emplois industriels....

- En 2007, **51,0 %** des emplois salariés privés relèvent du secteur industrie / construction dans le territoire et **49,6 %** dans le corridor.
- Toutefois, la prédominance des emplois dans le secteur industriel a reculé. Ils représentaient en 1999 une part de **58,7 %** des emplois salariés dans le territoire et de **56,5%** dans le corridor.

... qu'il convient de nuancer....

- En 2007, les secteurs couvrant les services aux entreprises, le commerce et la santé / social regroupent **45 %** des emplois salariés privés quel que soit le périmètre d'observation.
- La même année, le secteur de l'hôtellerie et de la restauration concentre **3,8 %** des emplois salariés privés dans le territoire, et un peu plus de **3,1 %** dans le corridor.

... avec la dynamique forte pour les services aux entreprises.

Sur la période 1999 / 2007, le nombre d'emplois dans les secteurs santé / social et services aux entreprises a augmenté largement de plus de **20 %**, aussi bien dans le territoire que dans le corridor.

Tableau n° 13 : le nombre d'emplois salariés privés par secteur d'activité dans le territoire 1999 - 2007

Secteur d'activités	1 999		2 007	
	nb. d'emplois	part en %	nb. d'emplois	part en %
Administration et éducation	84	0,5%	85	0,4%
Commerce	2 486	13,5%	2 770	14,6%
Hôtels et restaurants	661	3,6%	727	3,8%
Industrie et construction	10 836	58,7%	9 659	51,0%
Santé et social	1 933	10,5%	2 488	13,1%
Services aux entreprises	2 460	13,3%	3 193	16,9%
Total	18 460	-	18 922	-

Source des données : UNEDIC 1999, 2007

Tableau n° 14 : le nombre d'emplois salariés privés par secteur d'activité dans le corridor 1999 - 2007

Secteur d'activités	1 999		2 007	
	nb. d'emplois	part en %	nb. d'emplois	part en %
Administration et éducation	75	0,5%	63	0,4%
Commerce	1 948	13,8%	2 034	14,4%
Hôtels et restaurants	422	3,0%	442	3,1%
Industrie et construction	7 961	56,5%	7 021	49,6%
Santé et social	1 623	11,5%	1 986	14,0%
Services aux entreprises	2 052	14,6%	2 598	18,4%
Total	14 081	-	14 144	-

Source des données : UNEDIC 1999, 2007

1.3. Un recul du nombre d'emplois salariés dans plus de la moitié des communes gares

Des baisses marquées dans les communes de la vallée....

- L'emploi salarié privé baisse dans **8 des 14 communes du corridor** sur la période 1999-2007, particulièrement dans les communes de la vallée.

.... qu'il convient de nuancer

- Le nombre d'emplois salariés est relativement faible dans les communes de la vallée avec moins de 1000 emplois salariés privés. Les fermetures ou les ouvertures d'établissements **engendrent donc des variations importantes.**

- Les communes de Cernay, Thann, Wittelsheim et Vieux-Thann concentrent **11 435 emplois soit 80,8 %** du nombre total d'emplois présents dans le corridor. Elles présentent des croissances fortes (+13,6% pour Cernay, + 11,9% pour Thann et + 5,3% pour Wittelsheim) et compensent la baisse relevée dans les communes de la vallée.

1.4. Un recul marqué des emplois relevant de l'industrie dans les communes gares

Un recul de l'emploi industriel particulièrement marqué....

Le nombre d'emplois salariés privés dans le secteur industriel a **fortement reculé dans les communes gares de la vallée**. Par exemple, Malmerspach comptait 235 emplois dans ce secteur d'activité. En 2007, dans le même secteur d'activité, il n'y avait plus que 111 emplois. A Oderen, le nombre d'emplois dans ce secteur d'activité a reculé de 60 %. Les baisses sont moins importantes dans les communes situées en entrée de vallée, sauf à Vieux-Thann (- 34 %) et Cernay qui est l'une des 4 communes à avoir connu une hausse (+ 10 %).

Tableau n° 15 : le nombre d'emplois salariés privés dans le territoire et le corridor 1999 - 2007

Périmètre d'étude	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution 1999-2007
Territoire	18 460	19 821	19 766	19 671	19 701	18 828	18 652	18 435	18 922	2,5 %
Corridor	14 081	15 080	14 917	14 842	14 842	13 914	13 936	13 895	14 144	0,4 %
PTU	82 998	86 345	87 842	89 089	86 904	83 980	82 809	81 684	82 348	-0,8 %
Département du Haut-Rhin	195 883	203 734	206 920	207 015	204 535	202 620	200 669	200 486	202 760	3,5 %

Source des données : UNEDIC 1999 à 2007

Tableau n° 16 : le nombre d'emplois salariés privés dans les communes gares 1999 - 2007

Commune	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution 1999-2007
BITSCHWILLER-LES-THANN	466	461	482	533	510	567	489	450	468	0,4%
CERNAY	4 784	5 735	5 483	5 578	5 627	5 063	5 449	5 432	5 437	13,6%
FELLERING	190	184	200	176	192	173	163	178	195	2,6%
HUSSEREN-WESSERLING	337	338	331	327	133	112	123	148	139	-58,8%
KRUTH	60	63	66	71	78	118	96	88	76	26,7%
MALMERSPACH	259	278	270	236	213	188	152	155	156	-39,8%
MOOSCH	556	524	508	464	438	435	436	427	402	-27,7%
ODEREN	299	267	246	255	254	231	209	212	218	-27,1%
RANSPACH	61	56	57	64	63	62	59	63	59	-3,3%
SAINT-AMARIN	1 073	1 085	1 062	991	1 009	965	943	904	881	-17,9%
THANN	2 665	2 600	2 593	2 655	2 770	2 567	2 617	2 667	2 983	11,9%
VIEUX-THANN	1 626	1 705	1 761	1 656	1 704	1 677	1 519	1 509	1 394	-14,3%
WILLER-SUR-THUR	166	168	152	156	149	109	118	120	115	-30,7%
WITTELSHEIM	1 539	1 616	1 706	1 680	1 702	1 647	1 563	1 542	1 621	5,3%
TOTAL	14 081	15 080	14 917	14 842	14 842	13 914	13 936	13 895	14 144	0,4%

Source des données : UNEDIC 1999 à 2007

Remarque : pour information, les chiffres présentant la répartition de l'emploi par secteur d'activité pour les communes gares sont consultables en annexe n° 1.

La faiblesse de certains effectifs génère des dynamiques d'évolution disparates.

... alors que dans le même temps, les emplois dans les secteurs santé / social et services aux entreprises progressent.

- Dans toutes les communes gares, le nombre d'emplois dans le **secteur santé/social progresse**.
- Les emplois dans le secteur service aux entreprises augmentent dans 7 des 14 communes du corridor. Ils se développent fortement dans les communes situées en **entrée de vallée** : Thann (+ 65%), Vieux-Thann (+41%), Cernay (+17%) et Wittelsheim (+12%).

Wesserling : un exemple de requalification d'un «site industriel en friche»

A Wesserling, le nombre d'emplois salariés privés est passé de **327 en 2002 à 133 en 2003**. La diminution s'explique par l'arrêt de l'activité du site industriel en 2003. Ce dernier travaillait pour les marques Gros-Roman et Boussac.

Entre 2003 et 2007, **le nombre d'établissements est passé de 40 à 63 dans la commune**, témoignant d'une dynamique de développement. La reconversion du site s'est effectuée en trois étapes.

Première étape de la reconversion : parc, jardin, ferme et musée.

- En 1993 le département a racheté l'ensemble des actifs non industriels de la manufacture afin de les soustraire au morcellement. L'association de gestion du parc textile mène un projet de réhabilitation des 17 ha.
- L'idée était de faire de Wesserling **l'un des plus beaux jardins d'Alsace** et de développer un vrai musée de l'industrie textile alsacienne axé sur l'impression.

2003 : du projet touristique au projet industriel.

- Dès 2004, juste après l'arrêt de l'activité industrielle du site, la communauté de communes de Saint-Amarin a racheté l'usine de Wesserling (24ha et 60 000 m² de bâtiment).
- La logique poursuivie a été de valoriser le plus rapidement possible les friches industrielles avant leur dégradation. Au bout d'un an, **près de 20 entreprises locataires se sont installées sur le site** : PME textile, artisanales et commerciales.

2005 : le projet de développement économique.

- Le Conseil Général et l'association de gestion du parc développent un éco musée du site textile. La communauté de communes décide de faire de **l'usine une pépinière d'entreprises : 35 000 m², 70 lots locatifs envisagés**.
- En 2006, la communauté de communes, répond à l'appel à projet «**pôle d'excellence rurale**» avec la création d'un espace d'innovation et de production textile dans un site patrimonial.



Locaux d'activités et ateliers d'artistes
Source : Agence de Développement et d'Urbanisme (ADU) du Pays de Montbeliard ,décembre 2008.

Les conditions de la réussite :

- Maîtrise foncière du site (41ha).
- Qualité patrimoniale de l'aménagement (image de marque).
- Projet global, clair, ambitieux partagé.
- Mobilisation des acteurs locaux (une dizaine d'associations fédérées au sein de l'association de gestion du parc textile de Wesserling).
- Des produits immobiliers d'activités adaptés aux besoins du marché.

- Service aux entreprises : gardiennage, logistique, nettoyage, secrétariat, salle de réunion etc..
- Service aux salariés : restauration, halte-garderie et crèche, centre culturel, commerces...

L'augmentation de service TER constituera également un atout de taille pour valoriser le site de Wesserling.

Tableau n° 17 : le nombre d'établissements dans le territoire et le corridor 2003 - 2007

Périmètre d'étude	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution 2003-2007
Territoire	3 547	3 771	3 874	3 999	4 162	17,3%
Corridor	2 182	2 329	2 377	2 427	2 518	15,4%
PTU	12 240	12 705	12 922	13 227	13 432	9,7%
4 arrondissements Sud Alsace	27 787	28 936	29 479	30 174	31 119	12,0%

Source des données : SIRENE déc 2003 à déc 2007

Tableau n° 18 : le nombre d'établissements dans le territoire et le corridor par secteur d'activité 2003 - 2007

Typologie d'établissement	Périmètre d'étude	2003	2004	2005	2006	2007	évolution 2003-2007
Administration et éducation	Territoire	257	262	264	268	267	3,9%
	Corridor	138	142	144	146	146	5,8%
	PTU	609	608	611	624	611	0,3%
	4 arrondissements Sud Alsace	1 716	1 734	1 747	1 773	1 760	2,6%
Commerces	Territoire	643	685	704	741	764	18,8%
	Corridor	470	490	493	515	518	10,2%
	PTU	2 852	2 899	2 989	3 035	3 129	9,7%
	4 arrondissements Sud Alsace	5 382	5 507	5 681	5 782	5 995	11,4%
Hôtels et restaurants	Territoire	267	265	269	268	260	-2,6%
	Corridor	161	157	159	161	156	-3,1%
	PTU	741	765	777	775	779	5,1%
	4 arrondissements Sud Alsace	1 631	1 655	1 690	1 688	1 710	4,8%
Industrie et Construction	Territoire	1 047	1 083	1 120	1 162	1 224	16,9%
	Corridor	529	550	562	575	613	15,9%
	PTU	2 122	2 128	2 119	2 144	2 185	3,0%
	4 arrondissements Sud Alsace	7 620	7 714	7 720	7 822	8 014	5,2%
Santé et social	Territoire	696	772	824	848	862	23,9%
	Corridor	481	524	559	568	582	21,0%
	PTU	2 840	3 003	3 061	3 142	3 107	9,4%
	4 arrondissements Sud Alsace	5 728	6 172	6 397	6 602	6 598	15,2%
Services aux entreprises	Territoire	637	704	693	712	761	19,5%
	Corridor	403	466	460	462	487	20,8%
	PTU	3 076	3 302	3 365	3 507	3 646	18,5%
	4 arrondissements Sud Alsace	5 710	6 154	6 244	6 507	6 822	19,5%

Source des données : SIRENE déc 2003 à déc 2007

2. DE PLUS EN PLUS D'ÉTABLISSEMENTS

Descriptif des indicateurs 8 et 9

Thématiques	Commentaires
Indicateurs	Nombre d'établissements, nombre d'établissements par secteurs d'activité.
Objectifs	Mesurer les impacts du tram-train sur le tissu économique, particulièrement dans les quartiers gares.
Sources	Fichier SIRENE de l'INSEE : 12-2003, 12-2004, 12-2005, 12-2006, 12-2007
Réactualisation	1 fois par an.
Périmètre mobilisé	4 arrondissements Sud Alsace, PTU, territoire, corridor, commune gare, quartier gare.

2.1 Une croissance forte dans le territoire et le corridor

Une hausse plus importante dans le territoire et le corridor que dans le PTU et le Sud Alsace.....

- Le nombre d'établissements **augmente plus rapidement dans le corridor (+15,4%) et le territoire (+17,3%)** que dans les 4 arrondissements Sud-Alsace (+12,0%) et que dans le PTU (+9,7%). Les possibilités de développement sont plus grandes à la périphérie de l'agglomération mulhousienne.

....mais une dynamique plus faible dans le corridor que dans le territoire....

- Les évolutions sont plus faibles dans le corridor (+15,4%) que dans le territoire (+17,3%).

Les possibilités de développement sont moins importantes dans le corridor. La vallée pourrait également être moins attractive pour l'installation de certaines activités économiques. Les pôles de Thann, Vieux-Thann, Cernay et Wittelsheim sont des pôles particulièrement attractifs pour l'implantation d'activités économiques. Ces 4 communes se situent entre la vallée de la Thur et l'agglomération mulhousienne.

L'Embarcadère à Vieux-Thann : pépinière d'entreprises



....avec une augmentation marquée dans les secteurs commerces, santé / social, industrie / construction

- Les dynamiques enregistrées par secteur d'activité sur 2003-2007 :

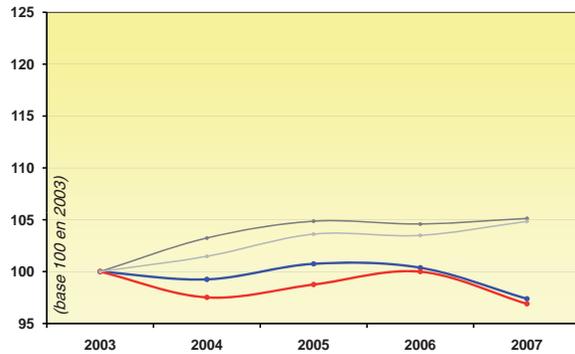
- Progression, quel que soit le périmètre, du secteur santé et social (4 arrondissements Sud-Alsace : +15,2%, PTU : +9,4 %, territoire : +23,9%, corridor : +21,0 %) et du secteur services aux entreprises (4 arrondissements Sud-Alsace : +19,5%, PTU : +18,5%, territoire : +19,5%, corridor : 20,8%).
- Progression faible du secteur administratif dans les 4 arrondissements Sud Alsace (+2,6%) et le PTU (+0,3%), avec une progression toutefois légèrement plus marquée dans le territoire (+3,9%) et surtout dans le corridor (+5,8%).



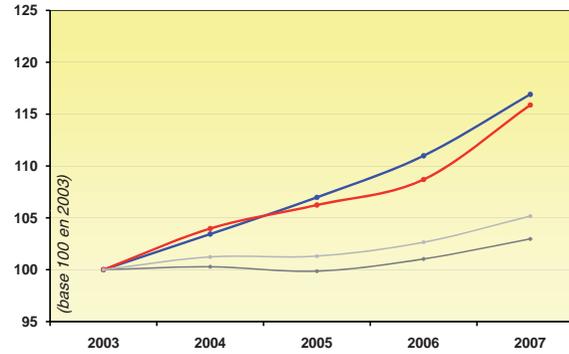
Entreprise MGI GOUTIER à Vieux-Thann

- Légère baisse du nombre d'hôtels et de restaurants dans le territoire (-2,6%) et surtout dans le corridor (-3,1%), alors que leur nombre progresse un peu dans les 4 arrondissements Sud Alsace (+4,8%) et le PTU (+5,1%).
- Progression relativement forte des établissements industriels et de construction dans le territoire (+16,9%) et le corridor (+15,9%) par rapport aux 4 arrondissements Sud Alsace (+5,2%) et au PTU (+3,0%).
- Progression également plus marquée pour le territoire (+18,8%) et le corridor (+10,2%) du nombre de commerces que dans les 4 arrondissements Sud Alsace (+11,4%) et le PTU (+9,7%).

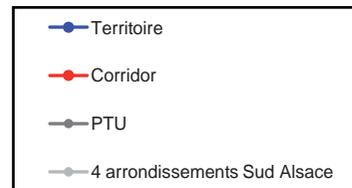
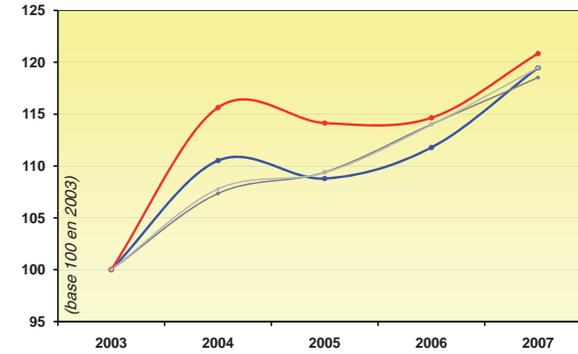
Graphique n° 1 : l'évolution du nombre d'hôtels et de restaurants (2003 - 2007)



Graphique n° 2 : l'évolution du nombre d'établissements industriels et de construction (2003 - 2007)

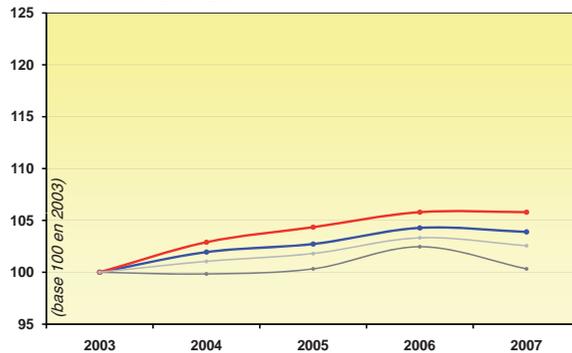


Graphique n° 3 : l'évolution du nombre d'établissements de service aux entreprises (2003 - 2007)

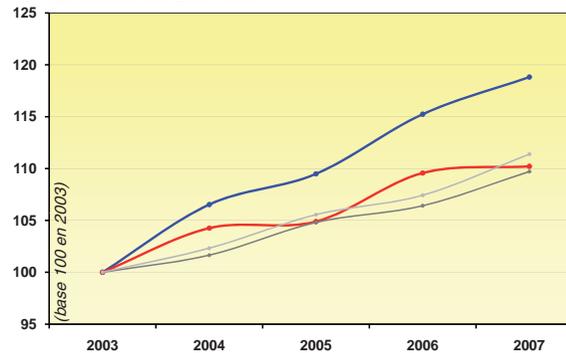


Source des données :
SIRENE déc 2003 à déc 2007

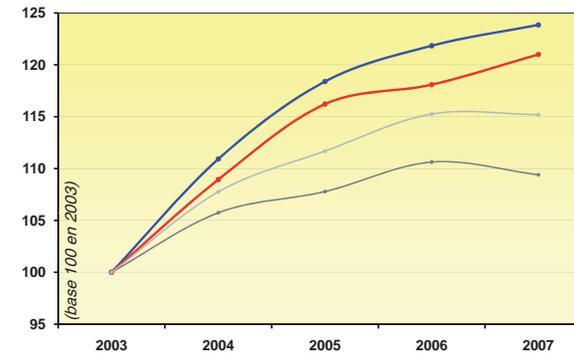
Graphique n° 4 : l'évolution du nombre d'établissements administratifs (2003 - 2007)



Graphique n° 5 : l'évolution du nombre de commerces (2003 - 2007)



Graphique n° 6 : l'évolution du nombre d'établissements du secteur santé / social (2003 - 2007)



2.2. Une augmentation du nombre d'établissements dans toutes les communes gares

70 % des établissements se situent à Thann, Vieux-Thann, Cernay et Wittelsheim....

- Les 2 518 établissements du corridor se concentrent surtout dans les communes de **Thann, Vieux-Thann, Cernay et Wittelsheim**. 70 % des établissements du corridor s'y trouvent.

....avec peu d'établissements dans la vallée de la Thur....

- De Bitschwiller-les-Thann à Kruth, les communes hébergent 762 établissements en 2008, soit **30 %** des 2518 établissements présents dans le corridor.

....et des dynamiques de croissance modérée dans la vallée, forte dans le piémont.

- L'ensemble des communes gares voit son nombre d'établissements **augmenter entre 2003 et 2007**. L'évolution est modérée dans la vallée, sauf pour Malmerspach (+18,8 %) et surtout Wesserling (+45,0 %). Elle est forte à Thann, Vieux-Thann, Cernay et Wittelsheim. L'accroissement plus élevé dans ces villes pourrait s'expliquer par :

- Des **disponibilités foncières** et les **aménagements dédiés** à l'activité plus nombreux (zones d'activités).
 - Une **bonne accessibilité routière** (réseau routier 2*2 voies : RD 83 et RN 66).
 - L'accroissement **important de la population dans les communes du piémont des Vosges** engendre des besoins supplémentaires (commerces, santé, loisirs etc.).
- Des possibilités **de renouvellement** dans certaines communes de la vallée, à Wesserling notamment, permettent, d'envisager un nouveau départ pour le développement économique.



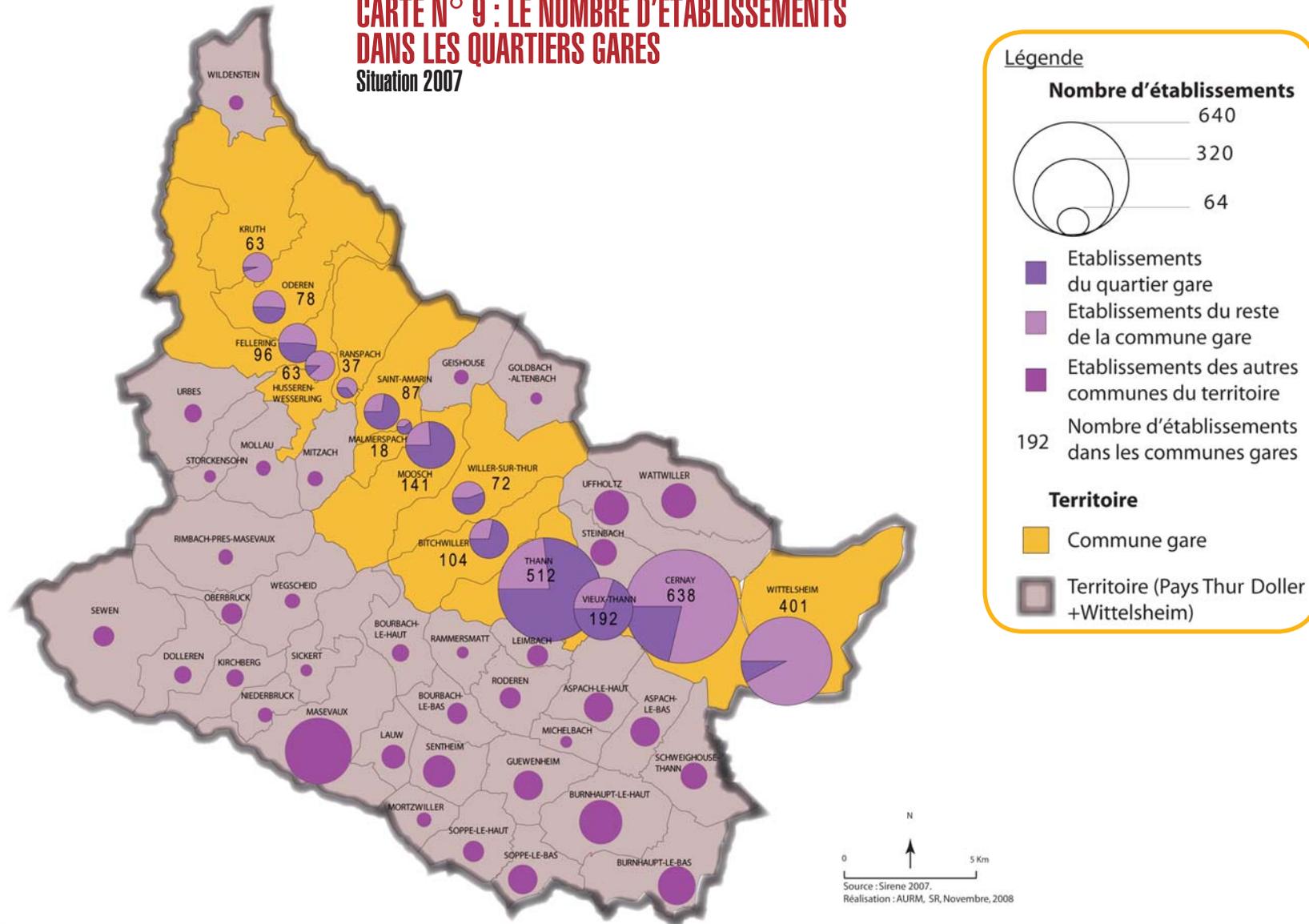
Commerces dans le centre ville de Thann

Tableau n° 19 : le nombre d'établissements dans les communes gares 2003 - 2007

Commune	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution 2003-2007
Bitschwiller	96	104	103	105	104	8,3%
Cernay	563	590	603	626	641	13,9%
Fellingering	87	91	86	90	97	11,5%
Husseren-Wesserling	40	50	52	58	64	60,0%
Kruth	54	59	62	61	64	18,5%
Malmerspach	16	17	18	19	18	12,5%
Moosch	81	89	89	86	87	7,4%
Oderen	67	69	75	78	78	16,4%
Ranspach	34	34	36	36	37	8,8%
Saint-Amarin	126	134	136	135	141	11,9%
Thann	468	497	504	505	516	10,3%
Vieux-Thann	154	164	167	174	192	24,7%
Willer-sur-Thur	66	68	69	67	72	9,1%
Wittelsheim	330	363	377	387	407	23,3%
Total	2 182	2 329	2 377	2 427	2 518	15,4%

Source des données : SIRENE
déc 2003 à déc 2007

CARTE N° 9 : LE NOMBRE D'ÉTABLISSEMENTS DANS LES QUARTIERS GARES Situation 2007



1.4. Les établissements dans les quartiers gares : des différences marquées suivant les secteurs géographiques

Une part relative d'établissements faibles dans les quartiers gares des communes de la plaine....

- La commune de Cernay concentre plus de 135 établissements dans son quartier gare, sur un total de 641. La part relative des établissements présent dans le quartier gare n'est «**que de 21,1%**». Elle est à nuancer. En effet, ce quartier gare est celui qui concentre le plus d'établissements après celui de Thann.
- Wittelsheim dispose de seulement 31 établissements dans son quartier gare, alors que la commune en compte 403. Cela représente une part de **7,6% des établissements**.

....à la différence des communes de la vallée...

- Dans la vallée, les activités se concentrent dans le fond de vallée, au même titre que les gares. Les quartiers gares concentrent donc une grande part des établissements. Par exemple, **72,1 %** des 104 établissements de Bitschwiller se localisent dans le quartier gare. A Saint-Amarin, cette part est

encore plus importante avec **75,9 %** des établissements présents dans le quartier gare.

...et de celles situées en entrée de vallée....

- Les établissements de Thann et de Vieux Thann se **localisent majoritairement dans les quartiers gares**. Cela s'explique par la proximité entre la voie ferrée et le tissu économique d'une part et, d'autre part, par la desserte fine des ces communes par le rail. **73,7 %** des établissements seront présents dans les quartiers gares car les 2 communes disposeront de 5 gares.

....mais il existe des exceptions

- Husseren-Wesserling et Kruth, ont **une faible part d'établissements dans leur quartier gare** (10,9% à Husseren Wesserling et 4,7% à Kruth). Les gares se situent dans des secteurs de la commune moins densément urbanisés.

Pour aller plus loin....

Les planches en annexe n° 2 présentent le fichier SIRENE géolocalisé pour l'ensemble des communes gares.

Tableau n° 20 : la part des établissements présents dans les quartiers gares en 2007 (en nombre d'établissements, en %)

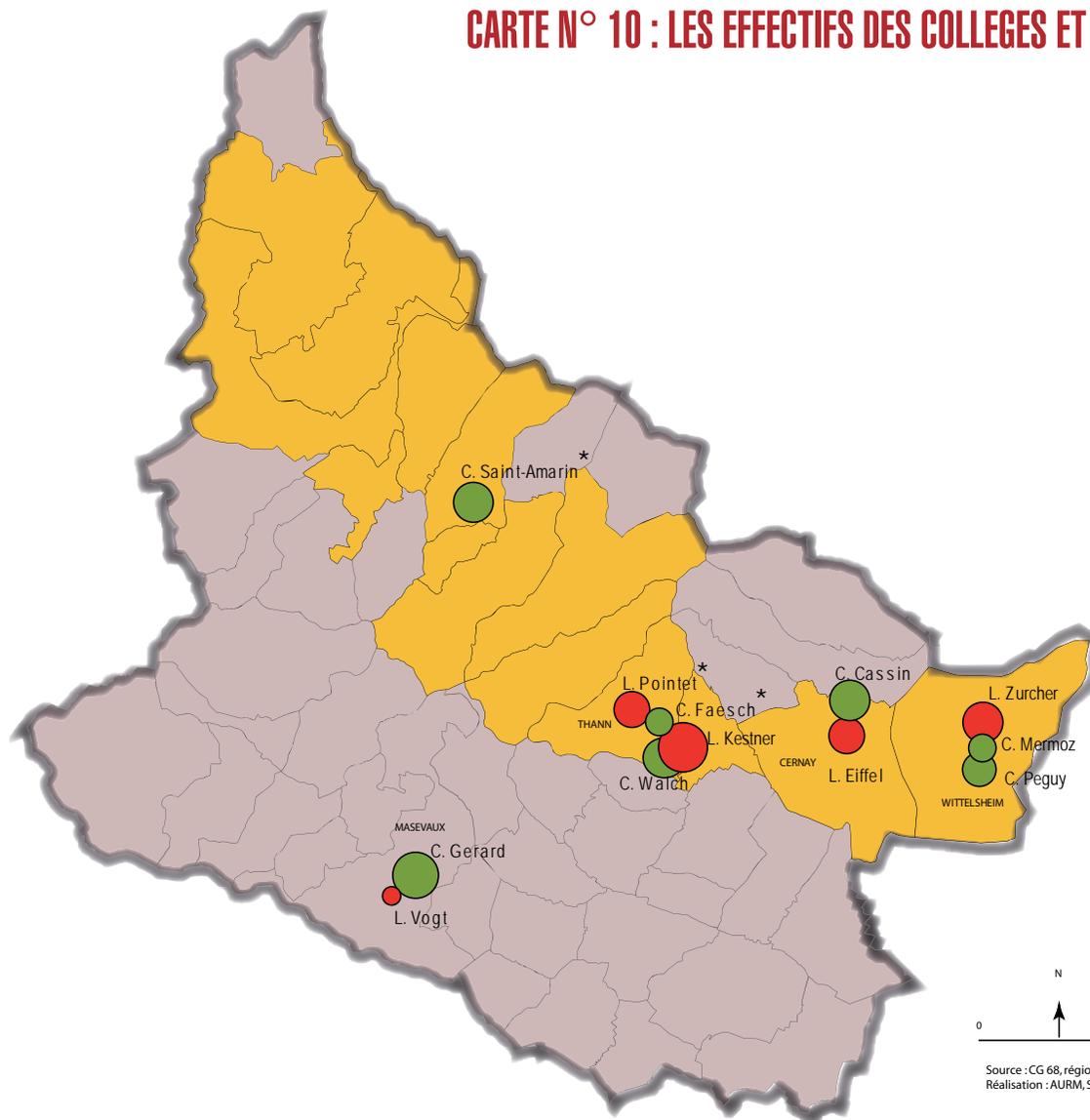
Commune	Nb. d'établissements		% établissements quartier gare
	Communes	Quartier gare	
Bitschwiller	104	75	72,1%
Cernay	641	135	21,1%
Felling	97	46	47,4%
Husseren-Wesserling	64	7	10,9%
Kruth	64	3	4,7%
Malmerspach	18	11	61,1%
Moosch	87	63	72,4%
Oderen	78	38	48,7%
Ranspach	37	13	35,1%
Saint-Amarin	141	107	75,9%
Thann	516	391	75,8%
Vieux-Thann	192	133	69,3%
Willer-sur-Thur	72	40	55,6%
Wittelsheim	407	31	7,6%
Total	2 518	1 093	43,4%

Source des données : SIREN déc 2007

Service de restauration rapide situé à proximité de la gare de Cernay



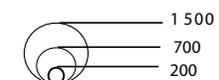
CARTE N° 10 : LES EFFECTIFS DES COLLEGES ET DES LYCEES



Légende :

Etablissement scolaire du secondaire

Effectifs des établissements
scolaires rentrés 2005, 2008



■ Collège

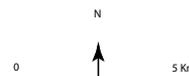
■ Lycée

* Etablissement localisé
dans un quartier gare

Territoire

■ Commune gare

■ Territoire
(Pays Thur Doller
+Wittelsheim)



Source : CG 68, région alsace
Réalisation : AURM, SR, avril 2009

3. LES ÉTABLISSEMENTS SCOLAIRES

Remarque préalable :

Il a été fait le choix de prendre uniquement en compte les collèges et les lycées. En effet, les écoles primaires génèrent des flux locaux, à l'échelle de la commune. Il s'agit plus là de données de cadrages dont les évolutions s'inscrivent dans la durée.

3.1. Localisation des lycées et des collèges

- Les lycées se situent en entrée de vallée....

Les lycées se localisent tous en entrée de vallée. Aucun d'entre eux ne se situe dans un quartier gare mis à part le lycée professionnel Pointet. Les 426 élèves peuvent directement accéder à leur lycée depuis la station de Thann Saint-Jacques.

- ... tout comme les collèges.

Les 387 élèves du collège Faesch bénéficieront de la future station de Thann-Centre. L'accessibilité du collège avec le tram-train sera optimale, notamment pour les élèves résidents dans la vallée de la Thur.

3.2. Près de 5 000 collégiens et lycéens en entrée de vallée

- Les communes de Thann, Cernay et Wittelsheim concentrent à elles seules près de **5000 collégiens ou lycéens**. La commune de Masevaux dispose d'un collège et d'un lycée totalisant un peu moins de 1000 scolaires. En 2005 le collège de Saint-Amarin comptait environ 650 scolaires.

- Les 3 communes se situant à l'entrée de la vallée de la Thur concentrent donc à elles seules plus de **70% des effectifs scolaires présents dans les collèges et les lycées du Pays Thur-Doller**.

Tableau n° 21 : les effectifs scolaires dans les lycées en 2008
(en nombre d'élèves)

Commune	Lycée	Effectif 2008
Cernay	Eiffel	586
Masevaux	Joseph Vogt	192
Thann	Pointet	426
Thann	Scheurer-Kestner	941
Wittelsheim	Zurcher	707
Total		2 852

Source : Région Alsace - Bilan 2008 / 2009 Effectifs et formations en lycées.

Tableau n° 22 : les effectifs scolaires dans les collèges en 2005
(en nombre d'élèves)

Commune	Collège	Effectif 2005
Cernay	Cassin	667
Masevaux	Gerard	778
Saint-Amarin	Saint-Amarin	656
Thann	Walch	746
Thann	Faesch	387
Wittelsheim	Mermoz	313
Wittelsheim	Peguy	540
Total		4 087

Source des données : InfoGeo68, Système d'Information Géographique du Haut-Rhin.



Le collège Faesch à Thann, situé en face de la future station de Thann-Centre

HABITAT / URBANISME : L'ESSENTIEL

Des ressources foncières rares dans les quartiers gares

- **Un potentiel foncier important à Cernay et Wittelsheim....**

Près de la moitié du foncier disponible dans le territoire se situe dans le corridor, principalement à Cernay et Wittelsheim.

- **....avec des disponibilités rares dans les quartiers gares.**

Le foncier disponible est limité dans les quartiers gares.

Une présence de logement marquée dans le corridor

- **De nombreux logements dans le corridor....**

Les logements se **concentrent, principalement dans le corridor**, surtout dans les communes de Thann, Cernay et Wittelsheim.

- **....avec une présence marquée de résidences principales**

Le parc de logements est **dominé par les résidences principales** dans le territoire et le corridor

Dans le corridor, on relève une présence **plus forte de résidences secondaires de Fellingering à Kruth.**

Plus on remonte la vallée de la Thur, plus la part des propriétaires augmente.

Une dynamique de construction de logements très modeste dans les quartiers gares

- **Un nombre important de logements construit à Thann, Cernay et Wittelsheim....**

Plus de la moitié des logements du territoire sont construits dans le corridor. La dynamique de construction se localise surtout à Thann, Cernay et Wittelsheim.

- **.... mais très peu le sont dans les quartiers gares, particulièrement dans ces 3 communes**

La part des logements construits dans les quartiers gares est très modeste. Elle ne représente même pas le **cinquième du nombre total de logements créés dans le corridor.**

Peu de locaux construits dans les quartiers gares

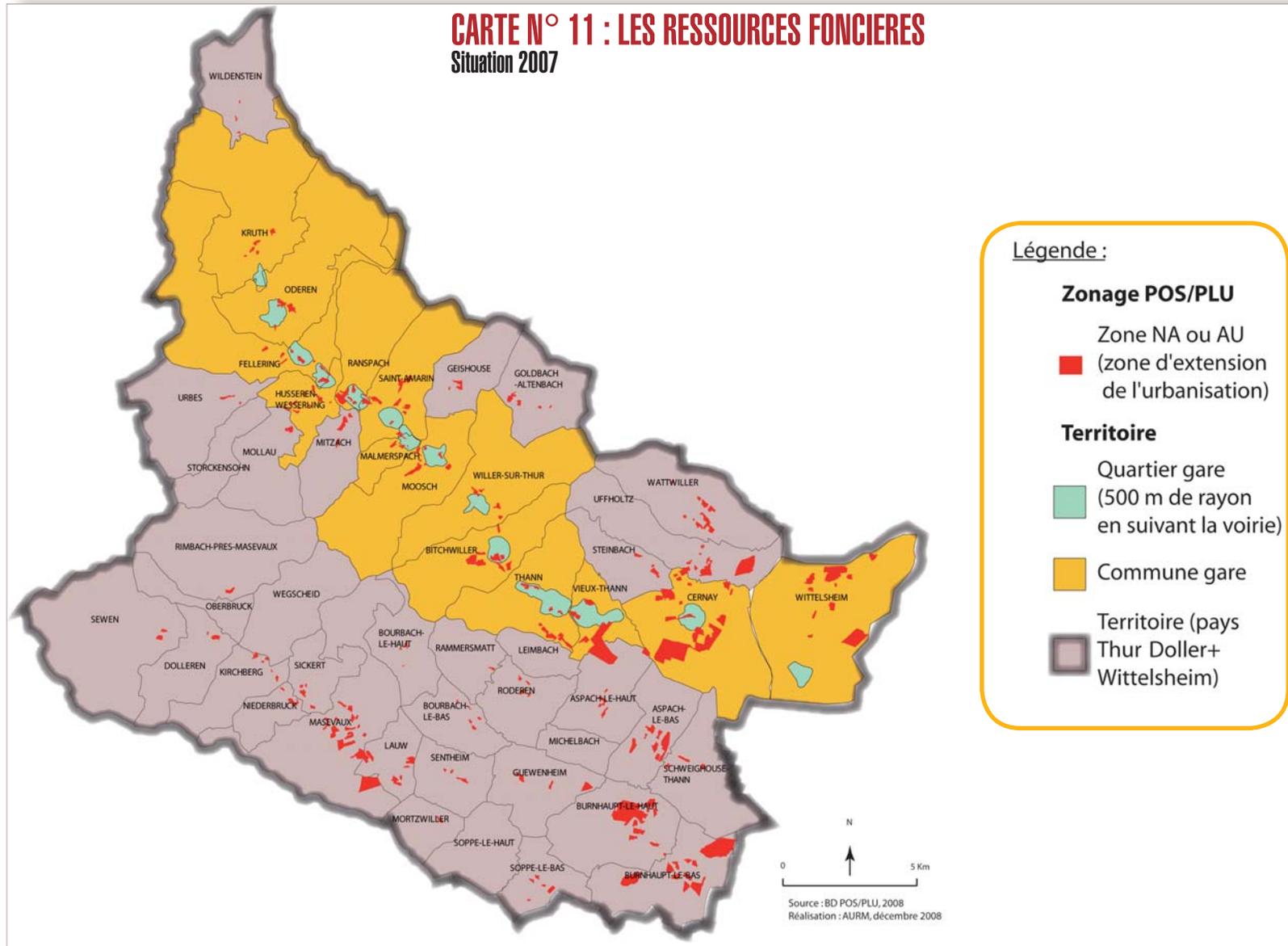
- **Près de la moitié des chantiers commencés dans le territoire se localisent dans le corridor...**

Dans le corridor, les communes de Thann, Vieux-Thann, Cernay et Wittelsheim présentent une dynamique de construction vigoureuse en concentrant près de 70 % des chantiers commencés.

- **....avec une part faible dans les quartiers gares**

Seulement le quart des locaux du corridor se sont construits dans les quartiers gares.

THEME N° 3 : HABITAT - URBANISME



1. UN FONCIER INÉGALEMENT REPARTI

Descriptif de l'indicateur 11

Thématiques	Commentaires
Indicateurs	Surface des zones NA ou AU
Objectifs	Apprécier le potentiel foncier, notamment dans les quartiers gares.
Source	BD POS / PLU.
Réactualisation	Variable.
Périmètre mobilisé	Territoire, corridor, commune gare, quartier gare.

Les zones NA et AU disponibles dans les quartiers gares pourraient constituer **une opportunité de développement.**

1.1. Presque la moitié des surfaces des zones NA / AU du territoire sont dans le corridor

- Le territoire dispose de **1 247 ha** de zone Na ou Au. Un peu moins de la moitié des surfaces se situent dans les communes gares : **555 ha**.
- Le relatif équilibre des surfaces des zones NA entre corridor et territoire est à nuancer. Le corridor concentre 60 % des établissements et de la population du territoire. **En proportion, sa marge de développement est donc plus limitée** que celle du reste du territoire.

1.2. De grandes disponibilités foncières à Cernay et Wittelsheim

- Les zones NA ou AU disponibles se concentrent principalement dans les communes de **Cernay (190 ha)** et de **Wittelsheim (99 ha)**.

1.3. Peu de terrains dans les quartiers gares

- Les quartiers gares concentrent seulement **15 % des surfaces des zones NA ou AU disponibles dans le corridor.**
- Le foncier à proximité des gares pourrait être valorisé au maximum en jouant sur la **densité**. L'implantation de petits collectifs serait judicieuse.

Terrain à urbaniser dans le quartier du Blosen à Thann



Tableau n° 23 : la superficie des zones NA et AU dans le territoire et le corridor en 2007 (en ha)

Territoire d'étude	Zone NA ou AU
Corridor	555
Territoire	1 245
PTU	1 430
Département du Haut-Rhin	9 844

Source des données : BD POS / PLU

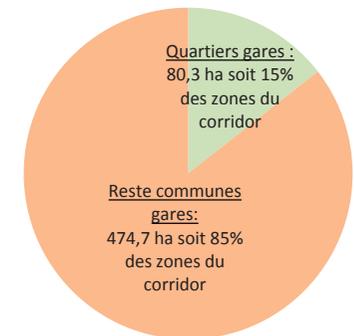
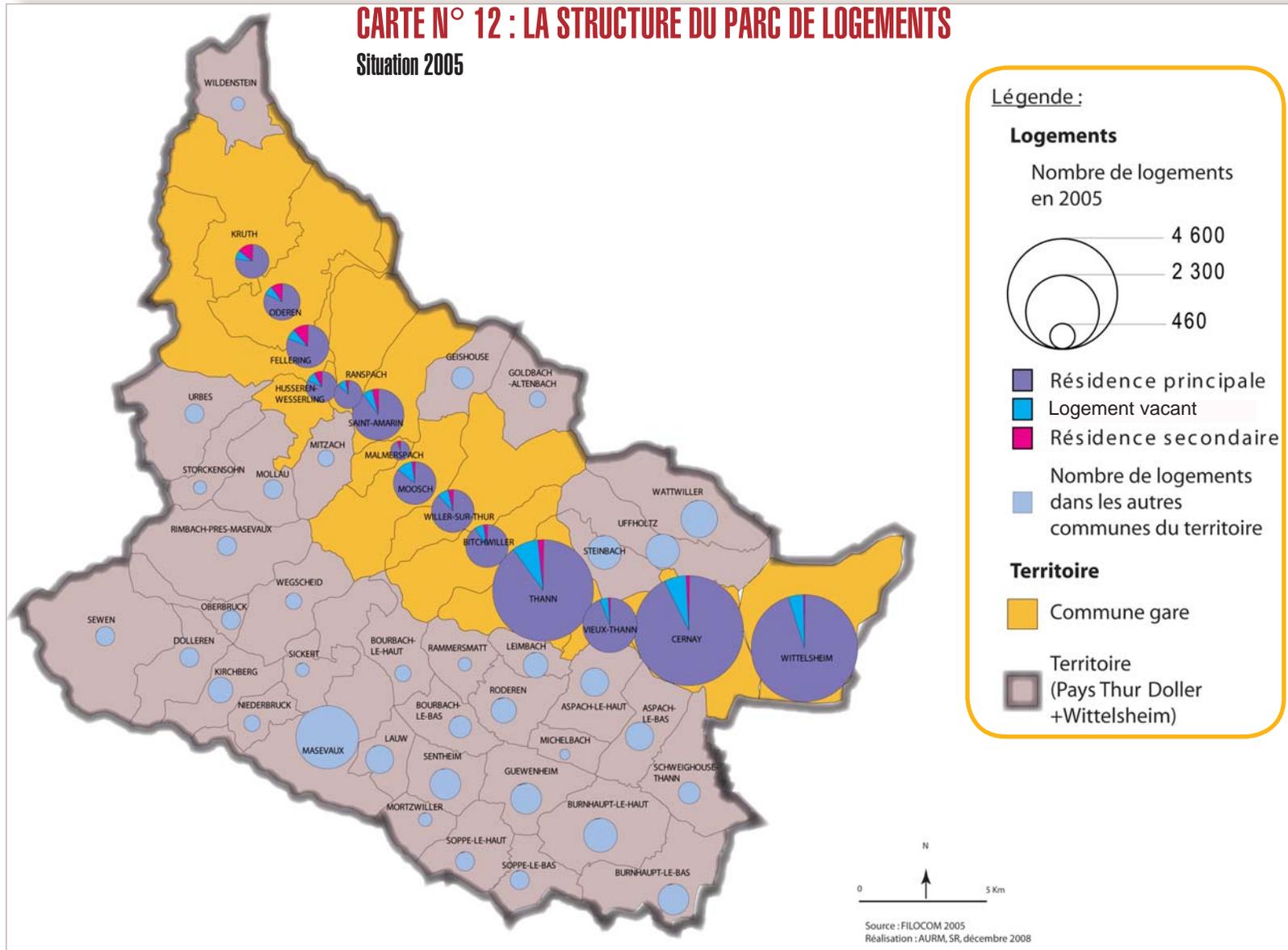


Tableau n° 24 : la part des zones NA et AU situées dans les quartiers gares (en ha, en %)

Commune	Superficie zone NA / AU en ha		% quartier gare
	Totale	Quartier gare	
Bitschwiller-les-Thann	41	9,7	23,7%
Cernay	190	5,6	2,9%
Fellingring	19	13,1	68,9%
Husseren-Wesserling	22	0,2	0,9%
Kruth	9	0	0,0%
Malmerspach	8	1,3	16,3%
Moosch	18	3,4	18,9%
Oderen	14	6,1	43,6%
Ranspach	20	8,1	40,5%
St-Amarin	33	7,9	23,9%
Thann	28	9,6	34,3%
Vieux-Thann	44	14,2	32,3%
Willer-sur-Thur	10	1,1	11,0%
Wittelsheim	99	0	0,0%
Total	555	80	14,5%

Source des données : BD POS / PLU

CARTE N° 12 : LA STRUCTURE DU PARC DE LOGEMENTS Situation 2005



2. STRUCTURE DU PARC DE LOGEMENTS

Descriptif de l'indicateur 12

Thématiques	Commentaires
Indicateurs	Nombre de logements, structure du parc de logements : résidences principales, résidences secondaires, logements vacants.
Objectifs	Disposer d'une photographie du parc de logements.
Source	FILOCOM 2005
Réactualisation	Tous les deux ans
Périmètre mobilisé	Territoire, corridor, commune gare

2.1. Un parc dominé par les résidences principales dans le territoire et le corridor

- Le parc de logements est dominé par les résidences principales. Elles représentent une part de **89,6%** du nombre total de logements dans le territoire, de **90,4%** dans le corridor.
- Le taux de **résidences secondaires est assez important dans le territoire : 4,0%**, et dans une moindre mesure dans le corridor : **2,8%**. Ces taux sont proches des valeurs constatées dans le Haut-Rhin : **3,0%**. Ils sont beaucoup plus élevés que celui observé au niveau du PTU :

1,0%. Dans le territoire, la part plus importante de résidences secondaires peut s'expliquer par le cadre géographique agréable.

- La **part des logements vacants est plus modeste dans le territoire (6,4%) et le corridor (6,8%)**, que dans le PTU (8,8%) et le Haut-Rhin (8,6%).

2.2. Beaucoup de logements de Thann à Wittelsheim, une présence marquée de résidences secondaires de Fellingering à Kruth

- Les communes de Thann, Cernay et Wittelsheim concentrent **plus du tiers de l'offre totale des logements présents dans le corridor**.
- Les communes situées dans la vallée disposent d'un **parc de résidences secondaires plus marqué** que

dans le secteur de la plaine (11,3% des logements à Fellingering, 14,1% à Kruth contre 0,5% à Wittelsheim ou 1,0% à Cernay). Le cadre agréable de la vallée, notamment en amont de Husseren-Wesserling, explique la forte concentration de résidences secondaires à Kruth, Oderen et Fellingering. Les 3 communes ne sont pas traversées par la RN 66 et échappent ainsi aux nuisances générées par le trafic routier.

Tableau n° 24 : la structure du parc de logements dans le territoire et le corridor en 2005 (en nombre de logements, en %)

	Territoire	%	Corridor	%	PTU	%	Haut-Rhin	%
Nombre de résidences principales	30 524	89,6%	19 359	90,4%	101 153	90,2%	305 593	88,4%
Nombre de résidences secondaires	1 362	4,0%	607	2,8%	1 074	1,0%	10 310	3,0%
Nombre de logements vacants	2 166	6,4%	1 460	6,8%	9 903	8,8%	29 608	8,6%
Nombre total de logements	34 052	-	21 426	-	112 130	-	345 511	-

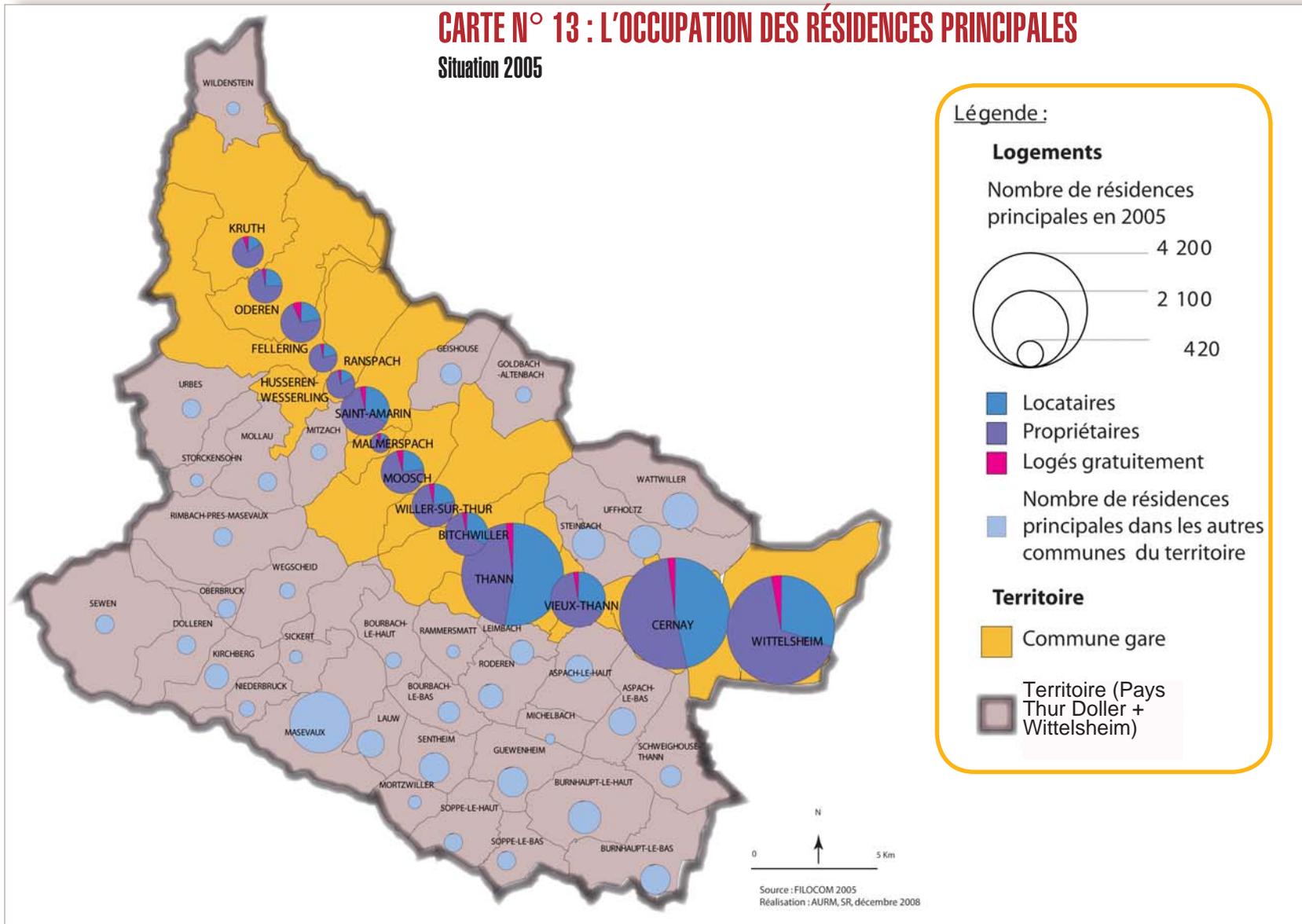
Source des données : FILOCOM 2005

Tableau n° 25 : la structure du parc de logements dans les communes gares en 2005 (en nombre de logements, en %)

Commune	Résidences principales		Résidences secondaires		Logements vacants		Total
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%2	
Bitschwiller-les-Thann	862	90,5%	29	3,0%	62	6,5%	953
Cernay	4 189	92,6%	44	1,0%	290	6,4%	4 523
Fellingering	719	81,2%	100	11,3%	67	7,6%	886
Husseren-Wesserling	431	82,1%	43	8,2%	51	9,7%	525
Kruth	446	77,7%	81	14,1%	47	8,2%	574
Malmerspach	222	94,9%	12	5,1%	0	0,0%	234
Moosch	784	85,7%	22	2,4%	109	11,9%	915
Oderen	554	82,2%	67	9,9%	53	7,9%	674
Ranspach	378	87,3%	15	3,5%	40	9,2%	433
Saint-Amarin	1 080	89,9%	50	4,2%	72	6,0%	1 202
Thann	3 578	89,9%	73	1,8%	329	8,3%	3 980
Vieux-Thann	1 225	93,8%	16	1,2%	65	5,0%	1 306
Willer-sur-Thur	800	87,7%	35	3,8%	77	8,4%	912
Wittelsheim	4 091	94,9%	20	0,5%	198	4,6%	4 309
Total	19 359	90,4%	607	2,8%	1 460	6,8%	21 426

Source des données : FILOCOM 2005

CARTE N° 13 : L'OCCUPATION DES RÉSIDENCES PRINCIPALES Situation 2005



3. OCCUPATIONS DES RÉSIDENCES PRINCIPALES

Descriptif de l'indicateur 13

Thématiques	Commentaires
Indicateurs	Nombre de résidences principales, nature de l'occupation des résidences principales : propriétaires, locataires, logés gratuitement.
Objectifs	Disposer d'une photographie du parc de logements et de son occupation.
Source	FILOCOM 2005.
Réactualisation	Tous les deux ans.
Périmètre mobilisé	Territoire, corridor, commune gare.

3.1. Une présence marquée des propriétaires dans le territoire et le corridor

- La part des propriétaires est plus importante dans le territoire : 67,6% et dans le corridor : 60,9% que dans le PTU : 51,8% et le Haut-Rhin : 59,8%.
- Cet écart s'explique par la présence de nombreux logements locatifs sur Mulhouse qui participent à réduire mécaniquement la part des propriétaires. La part des locataires s'élève à 46,3% dans le PTU.

3.2. La part des propriétaires augmente en remontant la vallée

- La part des propriétaires augmente à mesure que l'on remonte la vallée de la Thur (51,8 % à Cernay, 43,8% à Thann, 71,1% à Fellinging et 80,1% à Kruth).
- Le parc de logements est plus diversifié dans les communes de Thann, Vieux-Thann, Cernay et Wittelsheim.
- Les communes comme Saint-Amarin ou Bitschwiller-lès-Thann concentrent une part importante de locataires.

Tableau n° 26 : la nature de l'occupation des résidences principales dans le territoire et le corridor en 2005 (en nombre de logements, en %)

	Territoire	%	Corridor	%	PTU	%	Haut-Rhin	%
Rés. princ. propriétaire	20 639	67,6%	11 792	60,9%	52 392	51,8%	182 658	59,8%
Rés. princ. locataire	8 730	28,6%	6 969	36,0%	46 792	46,3%	112 802	36,9%
Rés. princ. logés gratuitement	1 155	3,8%	598	3,1%	1 969	1,9%	10 133	3,3%
Total	30 524	-	19 359	-	101 153	-	305 593	-

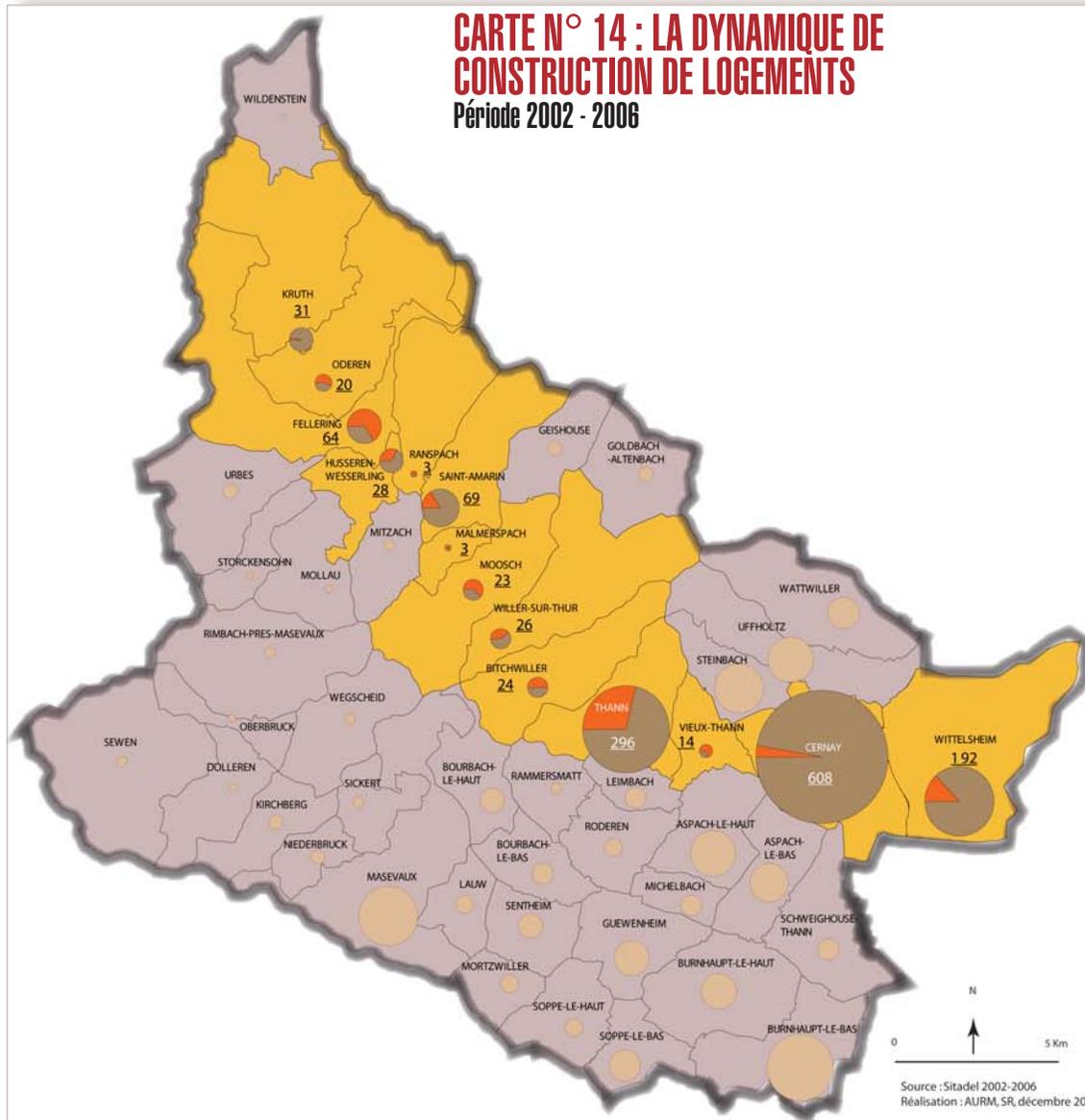
Source des données : FILOCOM 2005

Tableau n° 27 : la nature de l'occupation des résidences principales dans les communes gares en 2005 (en nombre de logements, en %)

	Résidences principales propriétaires		Résidences principales locataires		Résidences principales logés gratuitement		Total
	Nombre	%	Nombre	%	Nombre	%	
Bitschwiller-lès-Thann	547	63,5%	285	33,1%	30	3,5%	862
Cernay	2 150	51,3%	1 948	46,5%	91	2,2%	4 189
Fellinging	511	71,1%	158	22,0%	50	7,0%	719
Husseren-Wesserling	333	77,3%	84	19,5%	14	3,2%	431
Kruth	355	79,6%	67	15,0%	24	5,4%	446
Malmerspach	186	83,8%	21	9,5%	15	6,8%	222
Moosch	571	72,8%	176	22,4%	37	4,7%	784
Oderen	399	72,0%	136	24,5%	19	3,4%	554
Ranspach	306	81,0%	59	15,6%	13	3,4%	378
Saint-Amarin	688	63,7%	353	32,7%	39	3,6%	1 080
Thann	1 619	45,2%	1 881	52,6%	78	2,2%	3 578
Vieux-Thann	783	63,9%	405	33,1%	37	3,0%	1 225
Willer-sur-Thur	596	74,5%	174	21,8%	30	3,8%	800
Wittelsheim	2 748	67,2%	1 222	29,9%	121	3,0%	4 091
Total	11 792	60,9%	6 969	36,0%	598	3,1%	19 359

Source des données : FILOCOM 2005

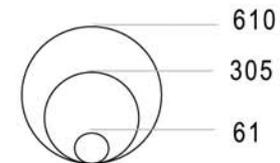
**CARTE N° 14 : LA DYNAMIQUE DE
CONSTRUCTION DE LOGEMENTS**
Période 2002 - 2006



Légende :

Construction de logements

Nombre de logements
construits entre 2002 et 2006



192 Logements construits
dans les communes gares

Logements construits
hors des quartiers gares

Logements construits
dans les quartiers gares

Logements construits
dans les autres communes
du territoire

Territoire

Commune gare

Territoire
(Pays Thur Doller
+Wittelsheim)



Source : Sitadel 2002-2006
Réalisation : AURM, SR, décembre 2008

4. LA DYNAMIQUE DE CONSTRUCTION SOUTENUE POUR LE PIEMONT

Descriptif de l'indicateur 14

Thématiques	Commentaires
Indicateurs	Nombre de logements construits .
Objectifs	Mesurer s'il existe un phénomène de recentrage de l'urbanisation autour des gares tram-trains.
Source	SITADEL logement (infracommunal).
Réactualisation	1 an.
Périmètre mobilisé	Département, PTU, territoire, corridor, commune gare, quartier gare.

4.1. Les locomotives de Thann, Cernay et Wittelsheim

- Sur la période 2002-2006, **2566 logements** ont été construits dans le territoire, **1403 logements dans le corridor**, soit une part de **54,7 % du nombre total de logements construits dans le territoire**. La dynamique de construction se concentre principalement à Thann : 296 logements construits, Cernay : 608 logements construits et Wittelsheim : 192 logements construits.
- La part des logements en immeubles collectifs est plus **élevée dans le corridor (59,1%) que dans le territoire (49,5%) ou le Haut-Rhin (54,5%)**.

4.2. Peu de logements construits dans les quartiers gares

- Sur les 1403 logements construits dans le corridor de 2002 à 2006, seuls 251 l'ont été dans les quartiers gares. Cela représente une part modeste de **18 %**.

- Sur les 251 logements construits dans les quartiers gares, 100 sont des logements individuels, 151 sont des logements collectifs.
- Là où la dynamique de construction est la plus forte, peu de **logements se construisent dans les quartiers gares** (17 logements sur 608 à Cernay ou 25 logements sur 192 à Wittelsheim).

- Les grandes opérations : ZAC du Blosen à Thann, Rives de la Thur à Cernay présentant de nombreux collectifs se situent hors des quartiers gares. L'enjeu est de couturer les gares tram-train avec l'ensemble des quartiers de la commune.

Tableau n° 28 : le nombre de logements construits dans le territoire et le corridor par catégorie 2002 - 2006 (en nombre de logements construits)

	Corridor	%	Territoire	%	PTU	%	Haut-Rhin	%
Collectif	829	59,1%	1 269	49,5%	3 915	72,6%	11 618	54,5%
Individuel groupé	17	1,2%	72	2,8%	378	7,0%	1 345	6,3%
Individuel pur	557	39,7%	1 225	47,7%	1 099	20,4%	8 353	39,2%
Total	1 403	-	2 566	-	5 392	-	21 316	-

Source des données : SITADEL logements 2002 à 2006

Tableau n° 29 : la part des logements construits dans les quartiers gares par catégorie 2002 - 2006 (en nombre de logements construits, en %)

Commune	Collectif			Indivuel			Ensemble logement		
	Total	Quartier gare	% quartier gare	Total	Quartier gare	quartier gare	Total	Quartier gare	quartier gare
BITSCHWILLER-LES-THANN	3	3	100,0%	21	9	42,9%	24	12	50,0%
CERNAY	447	4	0,9%	161	13	8,1%	608	17	2,8%
FELLERING	24	14	58,3%	40	28	70,0%	64	42	65,6%
HUSSEREN-WESSERLING	16	8	50,0%	12	1	8,3%	28	9	32,1%
KRUTH	8	0	0,0%	23	1	4,3%	31	1	3,2%
MALMERSPACH	0	0	0,0%	3	2	66,7%	3	2	66,7%
MOOSCH	12	8	66,7%	11	6	54,5%	23	14	60,9%
ODEREN	6	6	100,0%	14	5	35,7%	20	11	55,0%
RANSPACH	0	0	0,0%	5	3	60,0%	5	3	60,0%
SAINT-AMARIN	25	6	24,0%	44	5	11,4%	69	11	15,9%
THANN	224	78	34,8%	72	6	8,3%	296	84	28,4%
VIEUX-THANN	0	0	0,0%	14	10	71,4%	14	10	71,4%
WILLER-SUR-THUR	0	0	0,0%	25	10	40,0%	25	10	40,0%
WITTELSHEIM	63	24	38,1%	129	1	0,8%	192	25	13,0%
TOTAL	828	151	18,2%	574	100	17,4%	1 402	251	17,9%

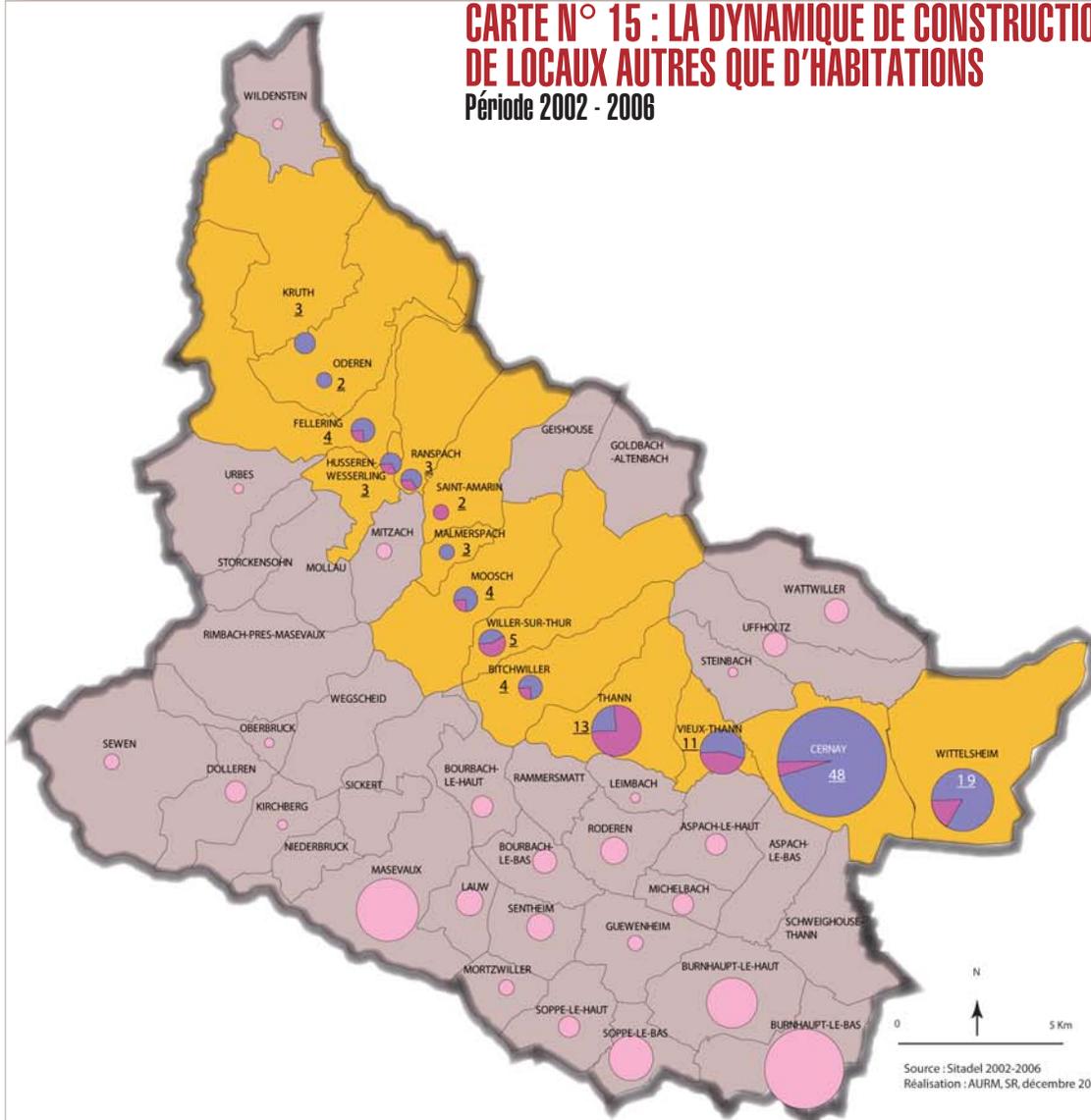
Source des données : SITADEL logements 2002 à 2006

Methodologie : la démarche a consisté à géolocaliser les logements construits entre 2002 et 2006. L'intégralité des

logements construits a été géolocalisée au minimum à la rue ou au lotissement. Les données sont donc à manier

avec précaution. Elles reflètent une tendance.

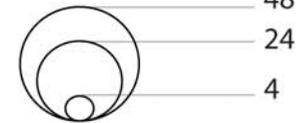
**CARTE N° 15 : LA DYNAMIQUE DE CONSTRUCTION
DE LOCAUX AUTRES QUE D'HABITATIONS**
Période 2002 - 2006



Légende :

Locaux à vocation autre qu'habitation

Nombre de locaux à vocation autre qu'habitation
construits entre 2002 et 2006



48 Locaux à vocation autre qu'habitation
construits dans les communes gares

■ Locaux à vocation autre qu'habitation
construits hors des quartiers gares

■ Locaux à vocation autre qu'habitation
construits dans les quartiers gares

■ Locaux à vocation autre qu'habitation
construits dans les autres communes
du territoire

Territoire

■ Commune gare

■ Territoire
(Pays Thur · Doller+Wittelsheim)



Source : Sitadel 2002-2006
Réalisation : AURM, SR, décembre 2008

5. DYNAMIQUE DE CONSTRUCTION DE LOCAUX À VOCATION AUTRE QUE D'HABITATION

Descriptif de l'indicateur 15

Thématiques	Commentaires
Indicateurs	Nombre de déclarations d'ouvertures de chantier déposées pour les locaux autres que d'habitation.
Objectifs	Mesurer s'il existe un phénomène de recentrage des activités économiques autour des gares tram-trains.
Source	Fichier SITADEL locaux : 2002, 2003, 2004, 2005, 2006.
Réactualisation	1 an.
Périmètre mobilisé	Département, PTU, territoire, corridor, commune gare, quartier gare.

5.1. Des constructions s'effectuant surtout à Thann, Cernay et Wittelsheim comme pour les logements

- Sur la période 2002-2006, **248 locaux** ont été construits dans le territoire, dont **123** dans le corridor, soit **49,6 %** du nombre total de locaux construits dans le territoire.



- Le **Piémont des Vosges** présente une **dynamique de construction vigoureuse** (périurbanisation) notamment dans les communes de Cernay, Wittelsheim et Masevaux, Burnhaupt. Elle est beaucoup moins forte dans les vallées.

5.2. Peu de locaux construits dans les quartiers gares

- A l'échelle du corridor, les locaux d'activités autre que d'habitation **se construisent majoritairement en dehors du périmètre des quartiers gares** : 75,7%, contre 24,3% à l'intérieur du périmètre de 500 m.
- La seule exception est Thann.** 10 locaux sur 13 ont été construits dans le quartier gare sur la période 2002-2006.

Maison médicale du Blosien à Thann en construction début 2009

Tableau n° 30 : le nombre de locaux construits dans le territoire et le corridor 2002 - 2006 (en nombre de locaux construits)

	2002	2003	2004	2005	2006	Evolution 2002-2006
Corridor	21	18	24	31	29	123
Territoire	40	37	54	60	57	248
PTU	69	70	88	104	114	445
Haut-Rhin	490	417	491	559	628	2 585

Source des données : SITADEL locaux 2002 à 2006

Tableau n° 31 : la part des locaux construits dans les quartiers gares 2002 - 2006 (en nombre de locaux, en %)

Commune	Nb. de locaux construits		
	Communes	Quartier gare	% locaux quartier gare
Bitschwiller	4	1	25,0%
Cernay	48	2	4,2%
Fellering	4	1	25,0%
Wesserling	3	1	33,3%
Kruth	3	0	0,0%
Malmerspach	2	0	0,0%
Moosch	4	1	25,0%
Oderen	2	0	0,0%
Ranspach	3	1	33,3%
Saint-Amarin	2	2	100,0%
Thann	13	10	76,9%
Vieux-Thann	11	5	45,5%
Willer-sur-Thur	5	3	60,0%
Wittelsheim	19	3	15,8%
TOTAL	123	30	24,4%

Source des données : SITADEL locaux 2002 à 2006

Méthodologie : la démarche a consisté à géolocaliser les locaux d'activités construits. L'intégralité des données a été géolocalisée au minimum à la rue ou

à la zone d'activité. Les données sont donc à manier avec précaution. Elles reflètent une tendance.

TOURISME : L'ESSENTIEL

Le succès de la navette des crêtes

Le territoire dispose :

- d'une **desserte par car touristique** : la navette des crêtes, les dimanches en été, en correspondance avec les TER dans les gares de Cernay et de Thann.
- d'une **ligne de chemin de fer touristique** : train touristique de la Doller.

Depuis 2001, la navette des crêtes présente une **forte augmentation de sa fréquentation** pour les liaisons vallée / crêtes ayant leur départ en gare de Cernay ou de Thann.

L'importance du parc de Wesserling

Le parc de Wesserling constitue le principal pôle touristique de la vallée avec une fréquentation supérieure à **50 000 entrées / an**.

Une amorce de jalonnement en lien avec les gares

Des jalonnements club vosgiens partent des gares de Fellingring, Oderen et Kruth.

La gare de Kruth dispose d'une aire de pique-nique.

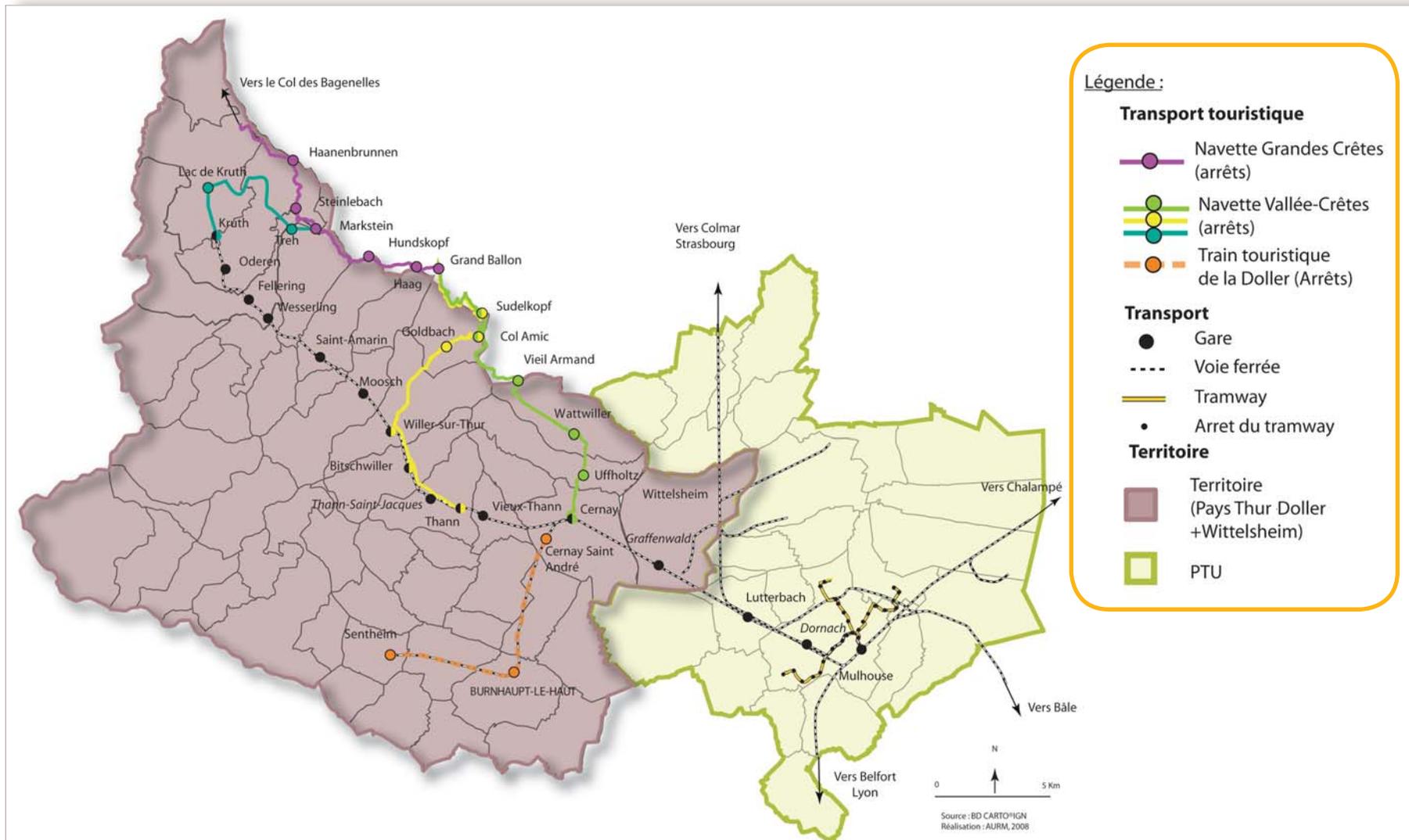
Hébergement touristique

Le nombre de campings et d'hôtels est stable sur la période 2002-2007.

THEME N° 4 : TOURISME

CARTE N° 16 : L'OFFRE DE TRANSPORT TOURISTIQUE

Situation 2007



1. UNE OFFRE DE TRANSPORT TOURISTIQUE INTERESSANTE

1.1. Le succès de la navette des crêtes

Descriptif de l'indicateur 16

Thématiques	Commentaires
Indicateurs	Navette des crêtes : 1. Offre de service. 2. Période d'ouverture. 3. Nombre de voyages.
Objectifs	Suivre l'évolution de la fréquentation de la navette des crêtes, notamment l'évolution de la fréquentation des liaisons entre la vallée de la Thur et la grande crête afin de voir s'il existe une corrélation entre l'offre tram-train et la fréquentation de la navette des crêtes depuis la vallée de la Thur.
Source	PNRBV.
Réactualisation	1 an.
Périmètre mobilisé	Territoire.

■ Une navette qui fonctionne avec le rail

Les crêtes vosgiennes sont un lieu majeur de loisir, de détente et de découverte, notamment durant l'été. Les Hautes Vosges concentrent des milieux naturels rares et remarquables. Le massif des Vosges est le plus petit massif de France, le plus densément peuplé et le plus accessible.

Pour répondre aux objectifs de sa charte, le PNRBV a mis en place une navette des crêtes depuis 2000. Cette navette a pour objet, non pas de réduire le nombre de personnes se rendant sur les crêtes, mais de mettre en valeur les Hautes Vosges en réduisant les pollutions visuelles, sonores et atmosphériques liées à la surfréquentation des crêtes par les voitures.

Les 3 objectifs majeurs de la navette des crêtes sont de :

- **réduire l'impact et les nuisances des véhicules motorisés** en offrant une alternative cohérente aux déplacements en voiture particulière.
- **Compléter et harmoniser l'offre de transport en commun** proposée par les départements et les régions pour accéder et desservir les sites touristiques de la grande crête.
- **Valoriser la découverte piétonne** et linéaire de la grande crête à travers le sentier des Crêtes (GR5).

Pour assurer l'accès à la grande

crête (Grand-Ballon / Col des Bagenelles), 9 dessertes assurent la liaison entre les vallées et la grande crête. Elles sont en correspondance dans les vallées avec les trains TER, le matin et le soir et sont en correspondance avec la navette de la grande crête.

Le territoire propose 2 liaisons vallées – crêtes :

- Liaison Thann / Bitschwiller-lès-Thann / Willer-sur-Thur / Goldbach / Col Amic / Sudelkopf / Grand-Ballon. Le service proposé est un aller le matin et deux retours le soir. Cette liaison vallées – crêtes est en correspondance avec les TER dans les gares de Thann, de Bitschwiller-lès-Thann et de Willer-sur-Thur.
- Liaison Cernay / Uffholtz / Wattwiller / Vieil Armand / Col Amic / Sudelkopf / Grand-Ballon. Le service proposé est un aller le matin et un retour le soir.

La correspondance avec les TER s'opère en gare de Cernay.

La navette des grandes crêtes cir-

cule sur la route des crêtes entre le Col des Bagenelles et le Grand-Ballon, soit une distance de 65 kilomètres. Elle propose un service cadencé à la demi-heure.

Totem de la gare SNCF de Kruth : arrêt navette des crêtes et indication des horaires.



■ Un service fonctionnant l'été

Les navettes des crêtes circulent de juin à septembre les dimanches et les jours fériés :

- 2000 : du 28 mai au 24 septembre.
- 2001 : du 20 mai au 14 octobre.
- 2002 : du 19 mai au 13 octobre.
- 2003 : du 18 mai au 12 octobre.
- 2004 : du 9 mai au 10 octobre.
- 2005 : du 5 juin au 25 septembre.
- 2006 : du 4 juin au 24 septembre.
- 2007 : du 3 juin au 30 septembre.
- 2008 : du 22 juin au 28 septembre.

■ Une fréquentation en hausse

Le nombre de personnes au départ des vallées a fortement augmenté, surtout depuis 2004. Cette dynamique est encore plus forte dans la vallée de la Thur. La fréquentation a quasiment été multipliée par 5.

Cet accroissement pourrait être dû à :

- **augmentation de l'offre vallée-crête** proposée. Initialement une seule navette vallée-crête était en place depuis Kruth. A partir de 2004, l'offre vallée-crête s'est renforcée avec la mise en place d'une navette depuis Thann et en 2005 depuis Cernay. En 2006, la liaison à partir de Kruth a été abandonnée.

- **Une offre importante TER même le week-end** ce qui facilite les correspondances entre le TER et la navette des crêtes.
- **Des difficultés de circulations, lors des week-ends d'été**, sur la RN 66 notamment à Thann. Face à ces difficultés de circulation, l'usage de la navette des crêtes devient attractif.
- **Le potentiel de l'agglomération mulhousienne** qui pèse environ 250 000 habitants. Colmar pèse environ 80 000 habitants. La marge de progression est donc plus importante pour la vallée de la Thur.

Cette croissance pourrait également s'expliquer par une augmentation de la pratique des sports en plein air.

Graphique n° 6 : l'évolution de la fréquentation de la navette des Crêtes (2001 - 2006)

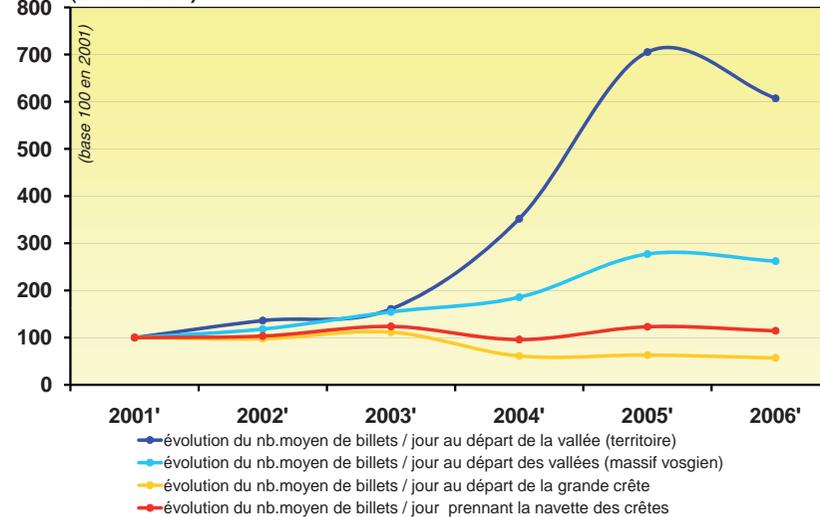


Tableau n° 32 : la fréquentation de la navette des crêtes 2001 - 2006 (en nombre moyen de billets / jour)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Nb. moy. de billets / jour au départ des vallées (massif vosgien)	132	156	204	245	366	346
Nb. moy de billets / jour au départ de la grande crête	340	332	379	208	215	194
Nb. total moy. de billets / jour	472	488	584	453	581	541
Nb. moy. de billets / jour au départ de la vallée de la Thur	12	17	20	43	86	74

Source des données : PNRBV

Tableau n° 33 : la fréquentation des liaisons vallée / crêtes 2001 - 2006 (en nombre moyen de billets / jour)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Kruth	316	397	508	363	312	-
Cernay	-	-	-	-	335	734
Thann	-	-	-	749	896	742
Total territoire	316	397	508	1 112	1 543	1 476
Nombre de jours de fonctionnement	26	24	26	26	18	20
Nombre moyen de billets / jour	12	17	20	43	86	74

Source des données : PNRBV

1.2. Le train touristique de la Doller

Descriptif de l'indicateur 17

Thématiques	Commentaires
Indicateurs	Train touristique de la Doller : 1. Nombre de circulations trains. 2. Nombre d'entrées.
Objectifs	Suivre l'offre de service et la fréquentation sur la ligne touristique de la Doller et voir à très long terme si une correspondance en gare de Cernay avec le tram-train permettrait d'accroître le nombre des entrées effectuées sur cette ligne.
Source	Association Train-Thur-Doller Alsace.
Réactualisation	1 an.
Périmètre mobilisé	Territoire.

Train touristique de la Doller (source : www.train-doller.org)

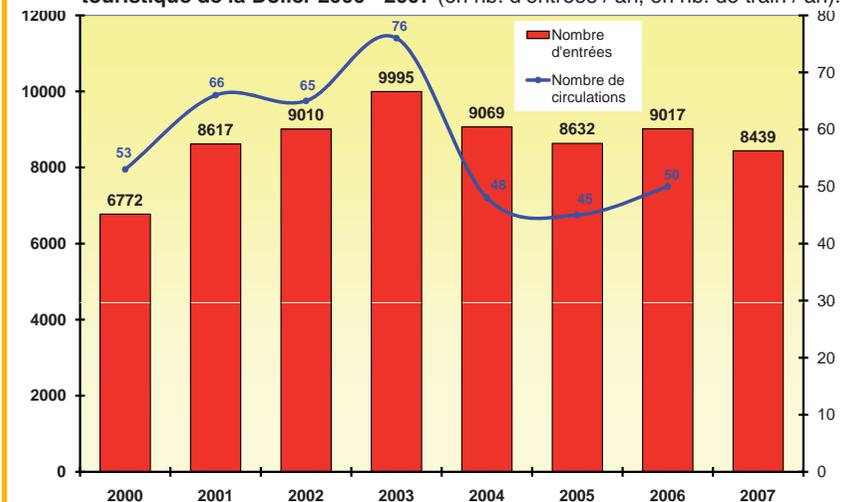


■ Un train touristique circulant sur une voie ferrée qui lui est dédiée

Le train touristique de la Doller circule du lieu-dit Saint-André (commune de Cernay) à Sentheim. Il emprunte une voie ferrée dont le trafic voyageur a été arrêté en 1967. La ligne fut déclassée en août 1973. L'association du chemin de fer touristique de la vallée de la Doller inaugura la relation Cernay - Sentheim le 20 juin 1976, reprenant le trafic en traction vapeur.

Le tronçon Sentheim / Sewen a été démantelé. Une piste cyclable a été installée sur l'ancienne plate-forme ferroviaire. Certaines anciennes gares sont encore visibles comme à Masevaux.

Graphique n° 7 : l'évolution de la fréquentation et l'offre de service du train touristique de la Doller 2000 - 2007 (en nb. d'entrées / an, en nb. de train / an).



Source des données : association du train touristique de la Doller

■ Un service fonctionnant l'été

Le train touristique de la Doller circule **de juin à septembre, les dimanches et les jours fériés**. Le service 2007 a proposé également des trains découvertes les mercredis en juillet et août.

La fréquentation, est passée de 6772 entrées en 2000, à 8 439 entrées en 2007 soit une progression de 24 %. La fréquentation la plus forte correspond à l'année 2003 où l'offre de service, 76 circulations, était également très importante.

■ Une fréquentation en légère hausse

Le nombre d'entrées effectuées sur la ligne de chemin de fer touristique de la Doller est **corrélé avec l'offre de service**.

A long terme, **la réalisation d'une correspondance en gare de Cernay** entre le train touristique de la Doller et le tram-train pourrait permettre d'accroître encore davantage le nombre d'entrées effectuées sur la ligne touristique de la Doller.

**CARTE N° 17 : LA FRÉQUENTATION
DES SITES TOURISTIQUES**
Situation 2007



3. LA "LOCOMOTIVE" DU PARC DE WESSERLING

Descriptif de l'indicateur 18

Thématiques	Commentaires
Indicateurs	Fréquentation des sites touristiques et des équipements de loisir.
Objectifs	Suivre l'évolution de la fréquentation des sites payants notamment ceux situés dans les communes gares. Avec l'arrivée du tram-train, pour ces derniers, la progression pourrait être plus marquée.
Source	ORT.
Réactualisation	1 an.
Périmètre mobilisé	Territoire.

Le nombre d'entrées réalisées sur les lieux touristiques est passé de 111 131 en 2005 à 128 030 en 2007. Cette augmentation est principalement due à l'accroissement de la fréquentation du Parc de Wesserling - Musée Textile et à l'apparition d'un nouveau site payant sur la commune de Kruth : le parc d'arbre en arbre.

Les sites payants situés à proximité de la ligne tram-train comme le parc de Wesserling - Musée textile ou le musée de Thann pourront bénéficier de l'offre tram-train / TER.

Tableau n° 34 : la fréquentation des sites touristiques payant 2003 - 2007 (en nombre d'entrées / an)

Site	Commune	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution 2003-2008
Monument national du Vieil Armand	CERNAU	27 642	28 419	31 120	25 497	25 530	92%
Train touristique de la vallée de la Doller	CERNAU	9 995	8 367	8 632	9 017	8 439	84%
Parc de Wesserling - Musée Textile	HÜSSEREN WESSERLING	23 298	39 624	53 725	56 180	67 799	291%
Parc d'Arbre en Arbre	KRUTH	-	7 061	12 906	14 842	20 089	-
Musée de la Géologie et Sentier Géologique	SENTHEIM	-	-	1 827	1 287	1 900	-
Musée Serret	ST AMARIN	1 254	1 463	1 169	1 422	1 542	123%
Musée d'Art et d'Histoire Locale "Les Amis de Thann"	THANN	2 104	2 098	1 952	2 086	2 731	130%
Total territoire		64 293	87 032	111 331	110 331	128 030	199%

Source des données : ORT

4. UNE AMORCE DE JALONNEMENT DES SENTIERS DEPUIS LES GARES

Descriptif de l'indicateur 19

Thématiques	Commentaires
Indicateurs	Signalétique touristique depuis les gares : jalonnement des sentiers, des sites touristiques ; équipements d'accueil (aire pique-nique etc.).
Objectifs	Suivre l'intégration des jalonnements touristiques partant des gares.
Source	Relevés de terrain AURM
Réactualisation	Tous les 4 ans.
Périmètre mobilisé	Gare.

Pour le moment, seule la gare de Kruth propose une aire de pique-nique située à proximité de la gare.



Panneau d'information touristique, gare de Kruth.



Jalonnement Club Vosgien, gare d'Oderen.

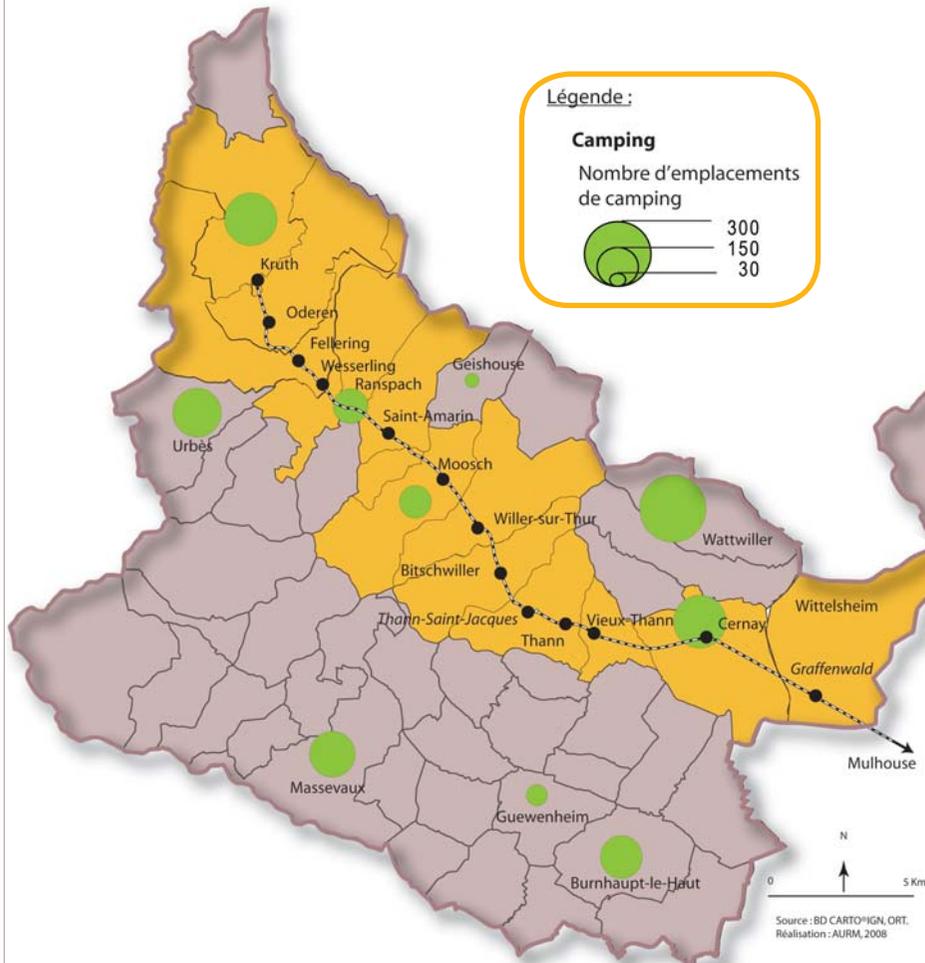
Des itinéraires clubs vosgiens partent, déjà aujourd'hui, des gares de Kruth, Oderen et Felling. Il existe ainsi une continuité fer / itinéraires touristiques.

Aire de pique-nique, gare de Kruth.



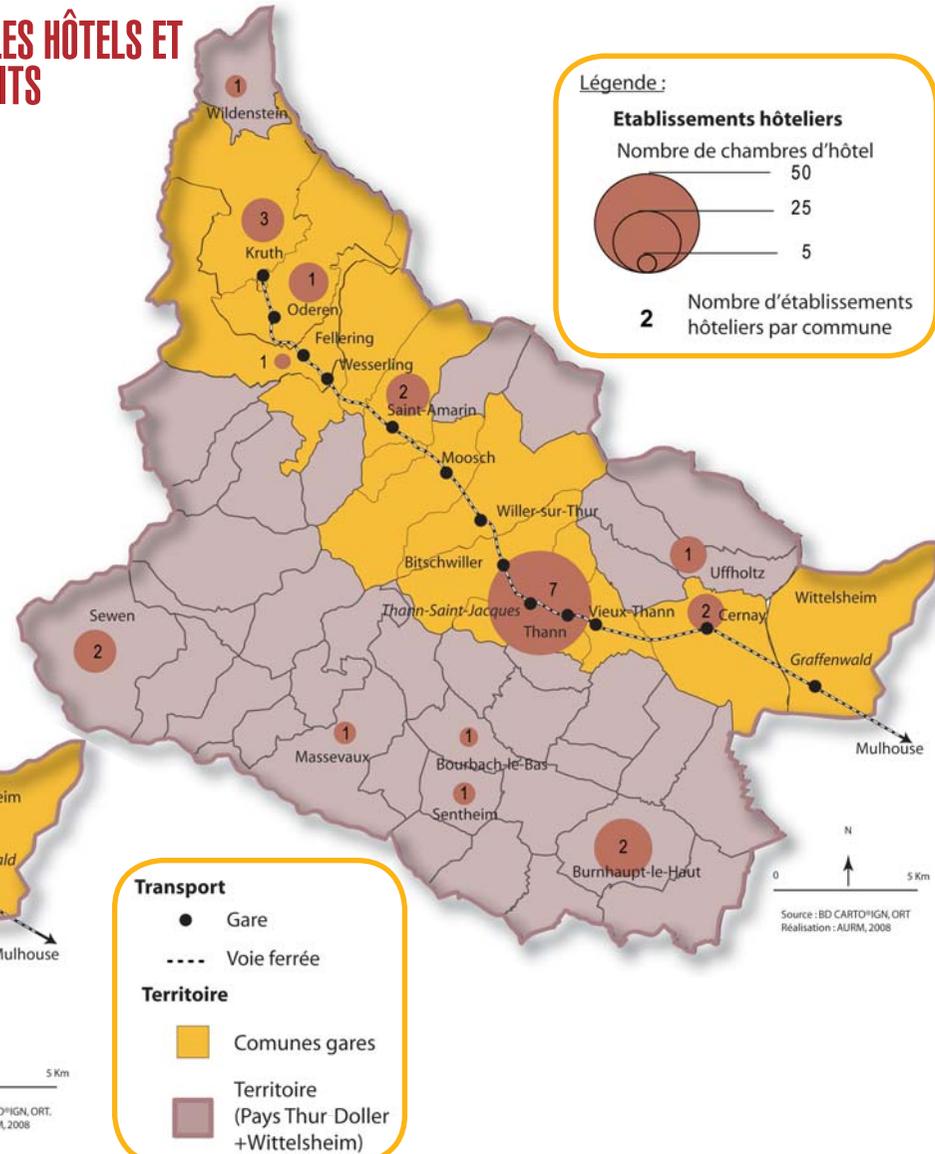
CARTE N° 18 : LES CAMPINGS ET LE NOMBRE D'EMPLACEMENTS

Situation 2008



CARTE N° 19 : LES HÔTELS ET LE NOMBRE DE LITS

Situation 2008



5. CAPACITÉ D'HÉBERGEMENT TOURISTIQUE

Descriptif de l'indicateur 20

Thématiques	Commentaires
Indicateurs	1. Nombre de campings, nombre d'emplacements. 2. Nombre d'hôtels, nombre de lits.
Objectifs	Suivre l'évolution de l'offre touristique hôtelière et camping afin de voir si des dynamiques spécifiques animent le territoire et le corridor.
Source	INSEE.
Réactualisation	1 an.
Périmètre mobilisé	Département du Haut-Rhin, PTU, corridor, territoire. x

5.1 Campings

- Le nombre de campings est passé de **6 à 4 dans le corridor**. Le camping d'Oderen a fermé en 2005 et celui de Willer-sur-Thur en 2006. Le département du Haut-Rhin présente une légère baisse du nombre de campings : - 7%.
- Le nombre de **places de camping est stable** dans le corridor et diminue dans le territoire.

5.2 Hôtels

- Le nombre d'hôtels est stable dans le corridor et le territoire alors qu'ils sont en léger recul au niveau du PTU et du département du Haut-Rhin.
- Le nombre de lits est en diminution dans le territoire mais en augmentation dans le corridor. Dans le PTU, le nombre de lits est relativement stable. Par contre, il est en léger recul dans le département du Haut-Rhin.

Tableau n° 35 : le nombre d'hôtels 2002 - 2008

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	évolution 2002-2008
Territoire	26	26	26	26	25	26	25	-3,8%
Corridor	17	17	17	16	16	17	16	-5,9%
PTU	36	37	35	34	34	34	32	-11,1%
Haut-Rhin	293	290	281	281	266	264	267	-8,9%

Source des données : INSEE

Tableau n° 36 : la capacité hôtelière 2002 - 2008 (en nombre de lits)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	évolution 2002-2008
Territoire	428	425	425	421	378	399	387	-9,6%
Corridor	255	254	254	244	244	265	254	-0,4%
PTU	2 039	2 143	2 106	2 085	2 086	2 028	1962	-3,8%
Haut-Rhin	8 368	8 444	8 210	8 210	7 992	7 972	8 164	-2,4%

Source des données : INSEE

Tableau n° 37 : le nombre de camping 2002 - 2008

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	évolution 2002-2008
Territoire	12	12	12	12	11	10	10	-16,7%
Corridor	6	6	6	6	5	4	4	-33,3%
PTU	2	2	2	2	2	2	2	0,0%
Haut-Rhin	59	59	59	59	56	55	54	-8,5%

Source des données : INSEE

Tableau n° 38 : la capacité des campings 2002 - 2008 (en nombre d'emplacements)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	évolution 2002-2008
Territoire	1 561	1 561	1 561	1 591	1 533	1 483	1 411	-9,6%
Corridor	671	671	671	698	643	593	586	-12,7%
PTU	280	280	280	280	280	291	280	0,0%
Haut-Rhin	6 467	6 468	6 470	6 470	6 322	6 273	6 126	-5,3%

Source des données : INSEE

QUALITÉ DE L'AIR : L'ESSENTIEL

■ Une pollution émise par les principaux axes routiers....

Les émissions générées par le trafic routier se localisent principalement le long de la **RN 66 et de la RD 83**.

■ ...mais présentant un recul des polluants émis....

L'ensemble des polluants générés par le trafic routier a **reculé** dans le territoire sauf pour les émissions de CO₂.

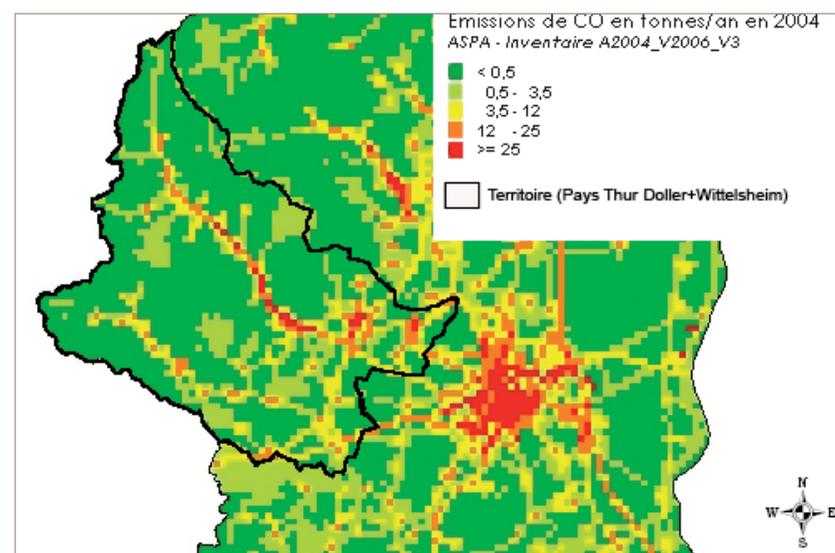
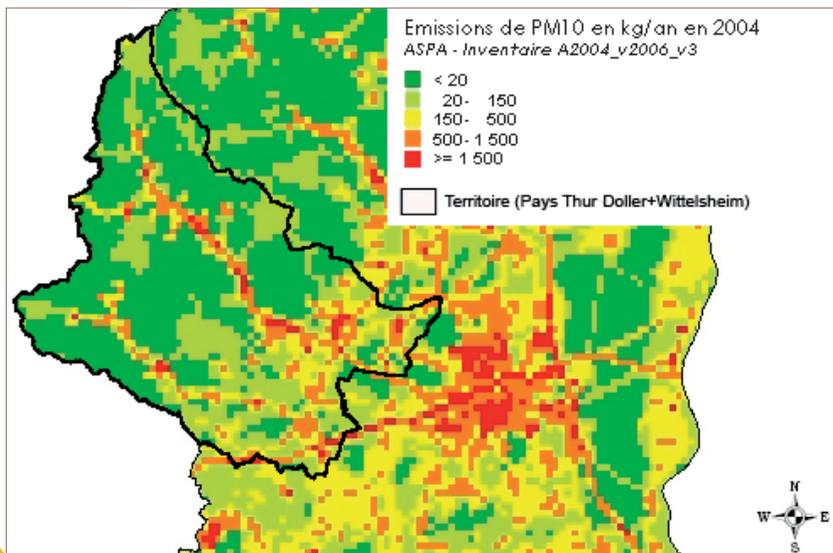
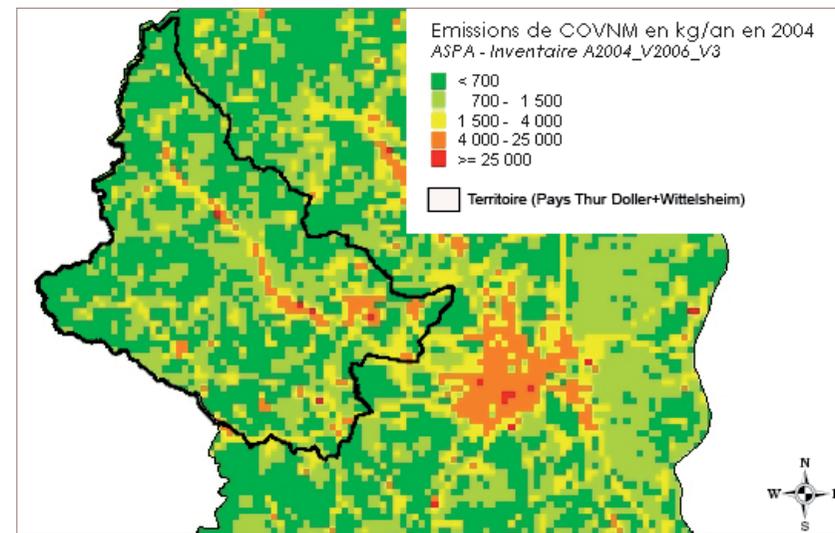
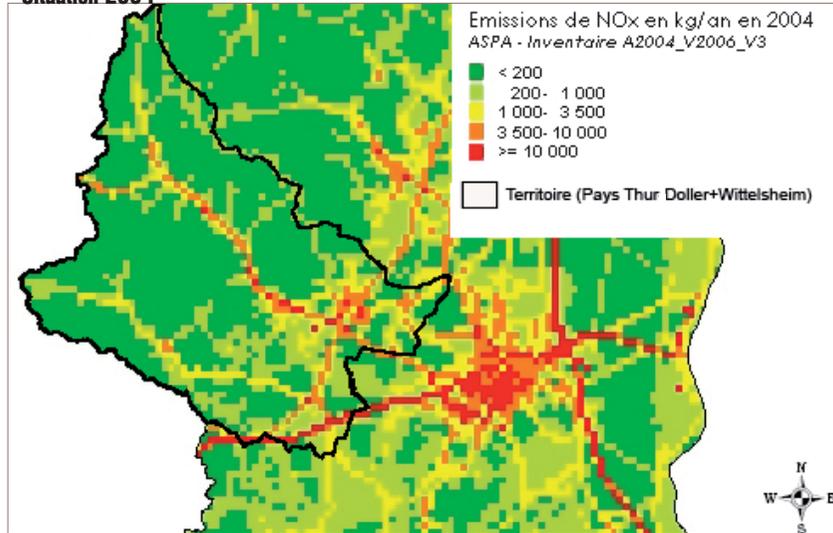
■avec un recul marqué des particules émises par les moteurs diesel

Le recul marqué des émissions de particules émises par la combustion des moteurs diesel (PM 10) dans le corridor (-42,5 %) s'explique par **la baisse importante du trafic poids-lourd sur la RN 66**. Le recul a été généré par les arrêtés préfectoraux interdisant le trafic en transit à travers les Vosges.

THEME N° 5 : QUALITÉ DE L'AIR

CARTES N° 20 : LES ÉMISSIONS GÉNÉRÉES PAR LE TRAFIC ROUTIER : NOx, PM 10, COVNM, CO

Situation 2004



1. POLLUANTS GÉNÉRÉS PAR LE TRAFIC ROUTIER

Descriptif de l'indicateur 21

Thématiques	Commentaires
Indicateurs	Suivi des polluants générés par la circulation routière : NOx, CO, PM 10, COVNM, PRG.
Objectifs	Suivre l'évolution des émissions de polluants générés par le trafic routier.
Source	ASPA.
Réactualisation	1 an.
Périmètre mobilisé	Territoire, corridor, PTU.

Méthode

■ Définition émissions / immiscions

*Emission : rejets polluants émis par des sources de pollutions.
Immiscions : charges polluantes présentes dans l'air ambiant.*

- Afin de bien cerner la pollution générée par le territoire qui sera desservi par le tram-train, l'observatoire propose de suivre l'évolution du volume des émissions générées par le trafic routier. Pour calculer le volume des émissions, l'ASPA est capable de fournir des données relatives aux émissions jusqu'à l'année n-3.

2. RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES ÉMISSIONS ET DYNAMIQUES EN COURS

■ Une pollution principalement émise depuis les principaux axes routiers....

La pollution atmosphérique générée par le trafic routier est essentiellement **localisée le long de la RN66**, notamment en entrée de la vallée de la Thur, là où le trafic routier est le plus important.

■qui a reculé ces dernières années

Les émissions de la majorité des polluants **ont reculé sur la période 2000-2004**. Ces diminutions sont plus à mettre à l'actif de l'amélioration de la motorisation des véhicules qu'à la baisse du trafic.

Dans les polluants on peut relever une forte **diminution des particules PM 10** dans le corridor. La diminution du trafic poids lourds pourrait l'expliquer.

Tableau n° 39 : les émissions d'oxyde d'azote 2000 - 2004 (en tonnes)

NOx kg/an	2000	2001	2002	2003	2004	Evol. 2000-2004
Corridor	762 004	686 521	646 947	633 795	618 174	-18,9%
Territoire	1 564 873	1 459 031	1 405 142	1 375 711	1 345 241	-14,0%
PTU	3 337 510	3 177 869	3 223 268	3 112 740	3 149 509	-5,6%

Tableau n° 40 : les émissions de monoxyde de carbone 2000 - 2004 (en tonnes)

CO Kg/an	2000	2001	2002	2003	2004	Evol. 2000-2004
Corridor	2 067 456	1 855 817	1 647 656	1 460 215	1 380 230	-33,2%
Territoire	3 059 200	2 784 882	2 486 999	2 236 244	2 113 111	-30,9%
PTU	9 421 403	8 688 246	7 777 688	6 852 776	6 578 175	-30,2%

Tableau n° 41 : les émissions de composés organiques volatils non méthaniques 2000 - 2004 (en tonnes)

COVNM kg/an	2000	2001	2002	2003	2004	Evol. 2000-2004
Corridor	366 283	319 884	288 668	263 804	236 434	-35,5%
Territoire	566 357	500 027	452 990	418 077	373 208	-34,1%
PTU	1 684 308	1 500 194	1 369 996	1 243 237	1 124 340	-33,2%

Tableau n° 42 : les émissions de particules PM 10, 2000 - 2004 (en tonnes)

PM10 kg/an	2000	2001	2002	2003	2004	Evol. 2000-2004
Corridor	69 737	65 270	61 600	60 298	58 885	-15,6%
Territoire	133 226	127 337	121 666	119 422	116 754	-12,4%
PTU	315 450	306 453	298 585	288 113	288 567	-8,5%

Tableau n° 43 : les émissions de dioxyde de carbone 2000 - 2004 (en tonnes)

CO2 Tonne/an	2000	2001	2002	2003	2004	Evol. 2000-2004
Corridor	104 856	100 649	99 418	101 275	101 958	-2,8%
Territoire	198 900	195 545	195 577	199 996	202 204	1,7%
PTU	462 624	461 575	475 799	478 810	496 413	7,3%

Tableau n° 44 : les émissions de gaz à pouvoir de réchauffement global 2000 - 2004 (en tonnes)

PRG Teq CO2 (100 ans)	2000	2001	2002	2003	2004	Evol. 2000-2004
Corridor	106 155	101 865	100 603	102 462	103 145	-2,8%
Territoire	201 266	197 819	197 823	202 251	204 453	1,6%
PTU	468 419	467 232	481 527	484 496	502 180	7,2%

TRANSPORTS : L'ESSENTIEL

Des déplacements domicile-travail principalement orientés sur Thann-Cernay et l'agglomération mulhousienne

■ Les navettes domicile / travail

On relève un **équilibre des déplacements** en entrée / sortie à l'échelle du corridor.

Dans le territoire, les **flux de sorties à destination de Mulhouse** sont majoritaires.

■ Les navettes domicile / étude

Le **cabotage** est marqué dans le corridor.

Le reste du territoire est attiré par les lycées de Thann-Cernay.

Les flux de sorties du corridor et du territoire sont essentiellement **orientés sur Mulhouse** (université).

Un trafic routier important sur la RN 66

■ Une légère baisse du trafic routier....

Le **trafic routier est en très légère baisse** sur la RN 66 dans la vallée. Cela s'explique en partie par l'arrêté préfectoral pris en 2000 interdisant le trafic poids-lourds en transit à travers les Vosges.

La RN 66 voit son trafic augmenté sur son parcours en plaine.

■qui pourrait se poursuivre et se renforcer avec l'arrivée du tram-train

L'un des effets escompté du tram-train est la **baisse du trafic routier de la RN 66** grâce notamment à sa fréquence, à sa rapidité et à sa desserte fine.

Le TER est la colonne vertébrale des transports collectifs

■ Un système de transport collectif....

Le territoire propose plusieurs modes de transports collectifs: le rail, l'autocar et les navettes locales. Ils peuvent être **complémentaires entre eux comme le rail et l'autocar**.

■ ... dominé par le rail dont l'offre a été doublée et dont la fréquentation a augmenté de près de 70%....

L'offre de service en semaine est passée de 26 circulations de train / jour en 1996 à 48 en 2008, soit **quasiment un doublement de l'offre**. Cela s'est accompagné par un accroissement du nombre de voyageurs de près de **70 %**.

■ ...présentant des lignes autocar en correspondance avec le train, particulièrement en gare de Thann.

Sur les 5 lignes desservant le territoire, 4 sont en **correspondances avec le TER en gare de Thann**.

L'intermodalité autour des gares

■ Une offre de stationnements voitures concentrée dans quelques gares....

Les **227** places présentent un taux d'occupation de **67 %**.

Elles se concentrent principalement sur le tronçon Cernay / Thann où les taux d'occupation frisent les 100%.

Les places de stationnement sont moins nombreuses dans la vallée. En effet, **80 % de la population habite à moins de 1km d'une gare**.

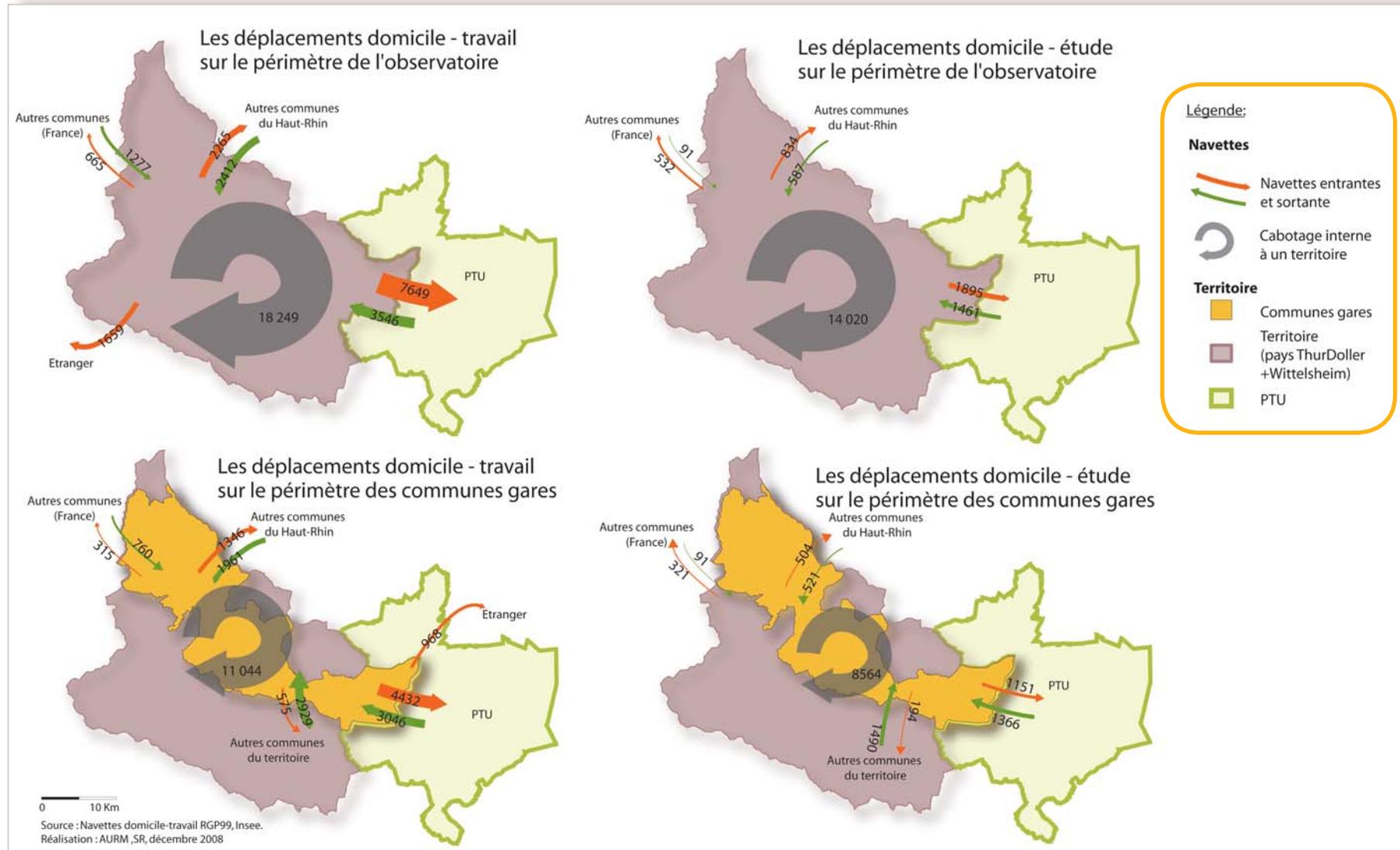
■ ...et des places de stationnement vélos peu utilisées

Les **175 places de vélos** sont peu utilisées. Elles se répartissent sur 10 gares avec un nombre de places oscillant de **9 à 27**.

THEME N° 6 : DÉPLACEMENTS - TRANSPORTS

CARTES N° 21 : NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL Situation 1999

CARTES N° 22 : NAVETTES DOMICILE-ÉTUDE Situation 1999



1. DÉPLACEMENTS

Descriptif de l'indicateur 22

Thématiques	Commentaires
Indicateurs	Mobilité : 1. Navettes domicile travail. 2. Navettes domicile étude.
Objectifs	Connaître le nombre de déplacements domicile-travail, domicile-étude en interne (cabotage) et en échange.
Sources	RGP 1999.
Périodicité de la réactualisation	Variable.
Périmètres mobilisés	Territoire, corridor.

1.1. Le rôle de l'agglomération mulhousienne et du pôle Thann / Cernay pour les navettes domicile / travail

- **Un équilibre des déplacements en entrée/sortie à l'échelle du corridor...**

A l'échelle du corridor, les navettes domicile travail présentent un **équilibre** entre les navettes en entrée, 8 669, et les navettes en sortie, 7 636. Cela s'explique en partie par la présence de l'important **pôle d'emplois de Thann-Cernay**.

- **...alors qu'à l'échelle du territoire, les flux de sorties à destination de Mulhouse sont majoritaires.**

A l'échelle du territoire, les navettes domicile travail présentent un **déséquilibre** entre les navettes en entrée, 7 235, et les navettes en sortie, 12 231. La **vallée de la Doller est proche de l'autoroute A 36**. Cette proximité pourrait favoriser les déplacements domicile travail vers Mulhouse.

1.2. L'importante offre en formation de Mulhouse attire de nombreux scolaires

- **Un cabotage marqué dans le corridor...**

Les déplacements domicile étude s'effectuent essentiellement **en cabotage** à l'intérieur du corridor ou du territoire.

- **... alors que le reste du territoire est attiré par les lycées de Thann-Cernay.**

Thann et Cernay disposent de collèges et de lycées. Leurs aires de recrutements sont étendues.

- **... et que les flux de sorties du corridor et du territoire sont essentiellement à destination de Mulhouse.**

Les déplacements en échange se réalisent surtout avec **l'agglomération mulhousienne**. L'offre de formation y est importante et diversifiée (IUT, formation universitaire etc.).

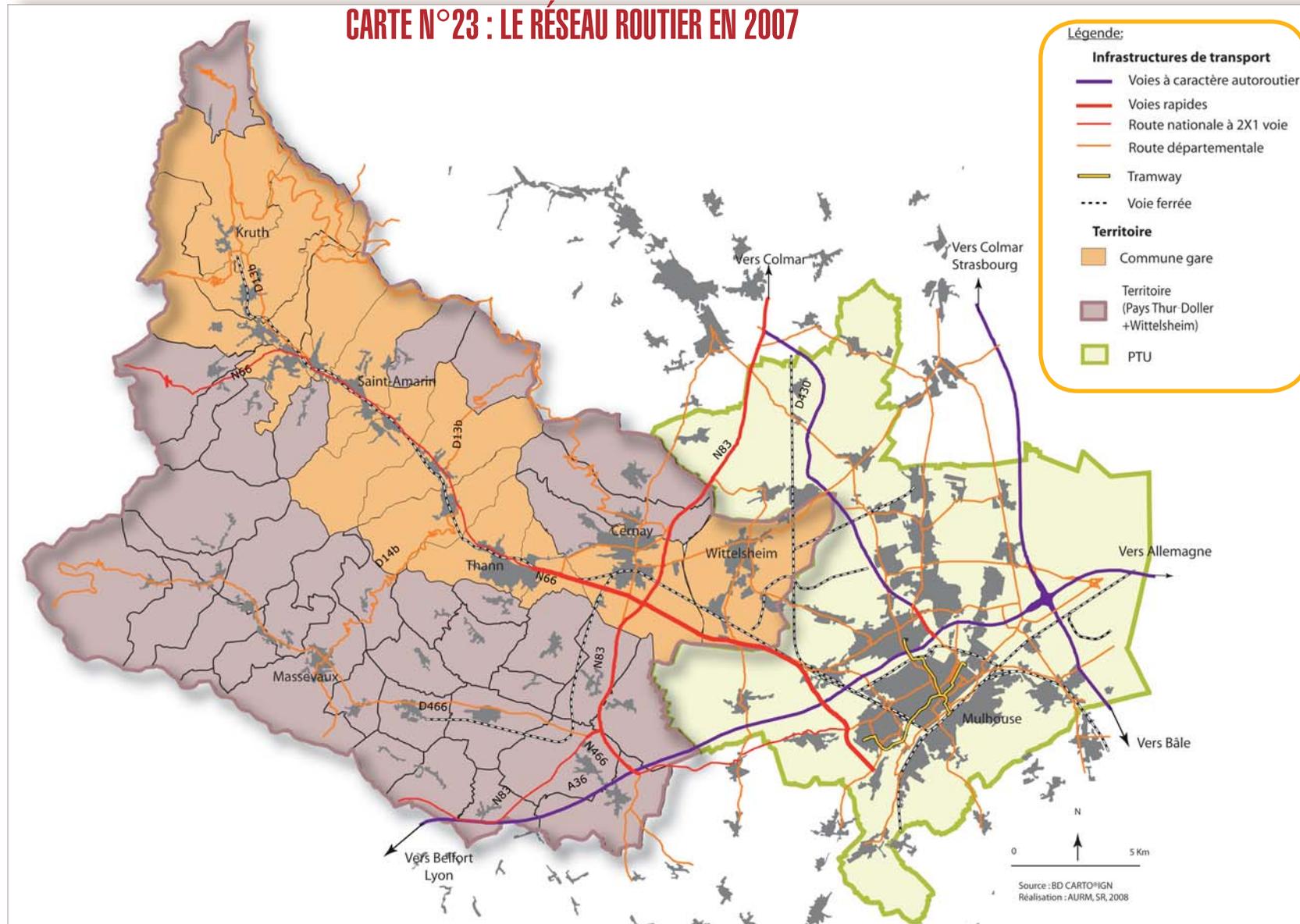
Méthode

Le RGP de 1999 est la source de données la plus récente pour les navettes domicile / travail et domicile / étude. Les données réactualisées du RRP seront disponibles fin 2009.

Les cartographies sur la page de gauche présentent, pour le territoire et le corridor, les flux en entrée, en sortie et en cabotage (déplacements s'effectuant dans un périmètre donné).

Seule une enquête ménage déplacement permettrait d'avoir une photographie exhaustive restituant tous les modes de déplacements. Une telle enquête s'est tenue dans l'agglomération mulhousienne au cours du 1er semestre 2009.

CARTE N°23 : LE RÉSEAU ROUTIER EN 2007



2. UN TRAFIC ROUTIER IMPORTANT SUR LA RN 66

Descriptif de l'indicateur 23

Thématiques	Commentaires
Indicateurs	Flux routier : 1. Nombre moyen de véhicules / jour. 2. Nombre moyen de PL / jour.
Objectifs	Suivre l'évolution du trafic routier afin de voir si le tram-train peut contribuer à contenir l'évolution du trafic routier.
Sources	Conseil Général du Haut-Rhin pour les routes départementales, DIREST pour la RN 66.
Périodicité de la réactualisation	Annuelle.

- Le **Conseil Général du Haut-Rhin, pour les routes départementales, et l'Etat, pour les routes nationales**, assurent un suivi régulier du trafic routier. Des stations permanentes de comptage sont installées tout au long de la RN 66. Elles permettent un suivi fin du trafic routier qu'il soit voiture ou poids lourd.
- Le Conseil Général du Haut-Rhin effectue, chaque année, pour les secteurs ne disposant pas de station permanente, des campagnes de comptage sur des tronçons du réseau routier départemental, hors agglomération.



La RN 66 à Thann

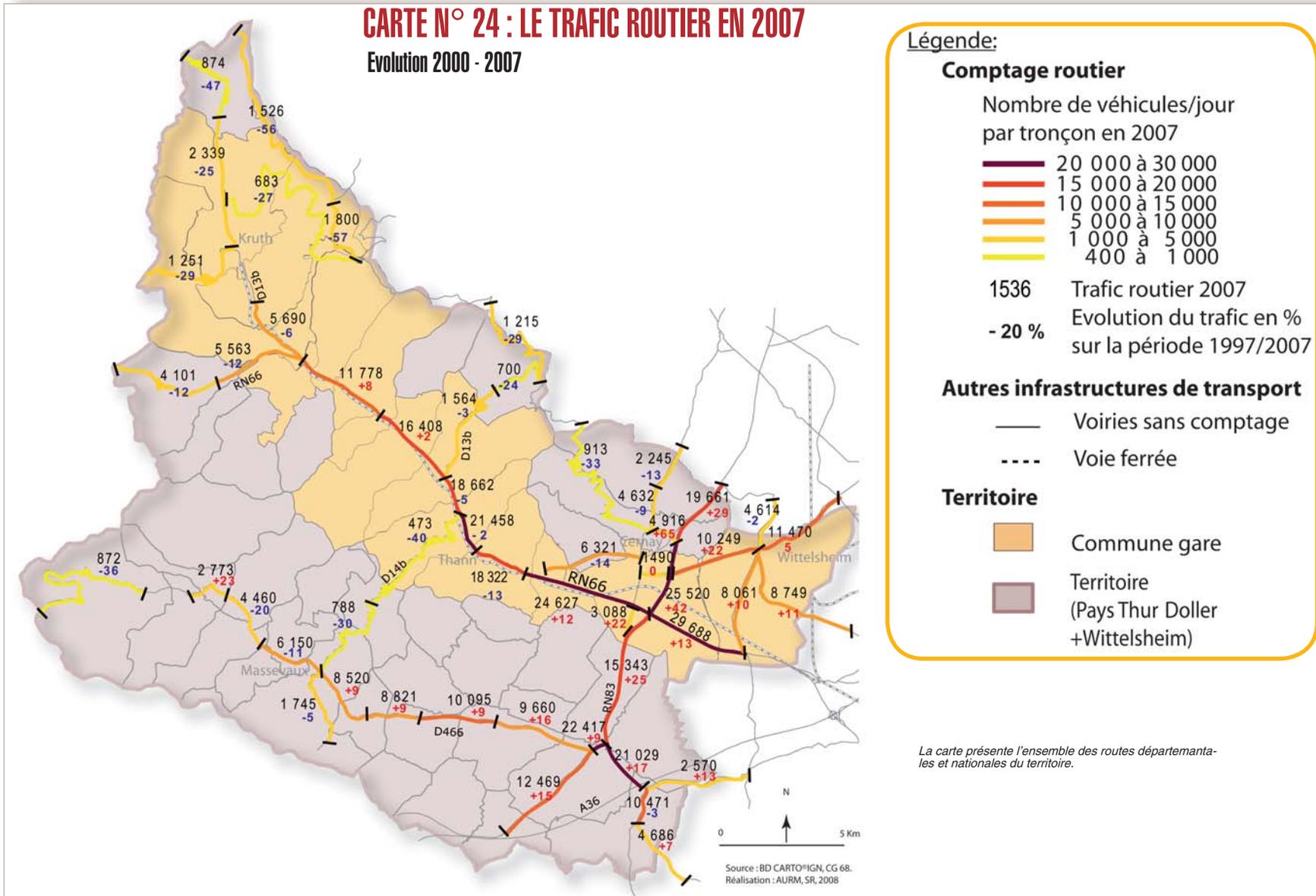
- La **RN 66** traverse la vallée de la Thur et rejoint par la suite l'agglomération mulhousienne. Cette route relie Remiremont à Mulhouse. Elle supporte, non seulement des flux de **desserte locale**, mais **également des flux en transit**. L'évolution de son trafic dépend donc également de facteurs exogènes.
- Une **comparaison est réalisée entre l'évolution du trafic routier de la RD 466 et de la RN 66**.
- La **RD 466** traverse la vallée de la Doller, du Ballon d'Alsace au pont d'Aspach, lieu où cette route départementale rejoint la RD 83. Cette route a plutôt une vocation de desserte locale.

La RN 66 à hauteur de la future gare de Vieux-Thann ZI



CARTE N° 24 : LE TRAFIC ROUTIER EN 2007

Evolution 2000 - 2007



La carte présente l'ensemble des routes départementales et nationales du territoire.

2.1. Presque 30 000 véhicules / jour sur la RN 66

■ Une légère baisse du trafic dans la vallée....

Le trafic routier présente une **légère baisse** dans la vallée sur la période 2000-2007 : - 9,1 % à Wesserling, -5,1 % à Bitschwiller.

■ ... s'expliquant l'arrêté préfectoral pris en 2000 portant sur le trafic poids-lourds en transit à travers les Vosges....

La baisse s'explique en partie par la diminution du trafic poids lourds (cf. graphique de la page suivante). Un **arrêté préfectoral a été pris au début des années 2000** limitant leur transit à travers le massif vosgiens

Par exemple, au col de Bussang, la part des camions est passée de 25% en 2000 à 19% en 2007. Sur le même période, le trafic voiture s'est maintenu.

■alors qu'en plaine le flux routier progresse

En plaine, la RN 66 voit son **trafic augmenter : + 9,1% à Wittelsheim sur la période 2000-2007**. Cette hausse est à la fois générée par une augmentation des circulations voitures et poids lourds.

La RN 66 dans sa traversée de Thann à proximité de la future station de Thann-Centre.



La RN 66 au droit du passage à niveau n° 38 : secteur du Gehren

2.2. Plus de 10 000 véhicules / jour sur la RD 466

■ De plus en plus de circulation....

Sur la période 2000-2007, la RD466 présente une **augmentation du trafic routier** sur toutes les sections routières, mis à part sur la section routière située en amont de Masevaux. Néanmoins, la part du trafic poids lourd est relativement modeste : environ 4-5 %. A titre de comparaison, pour la RN 66, cette part s'élève de 7% à 20 %.

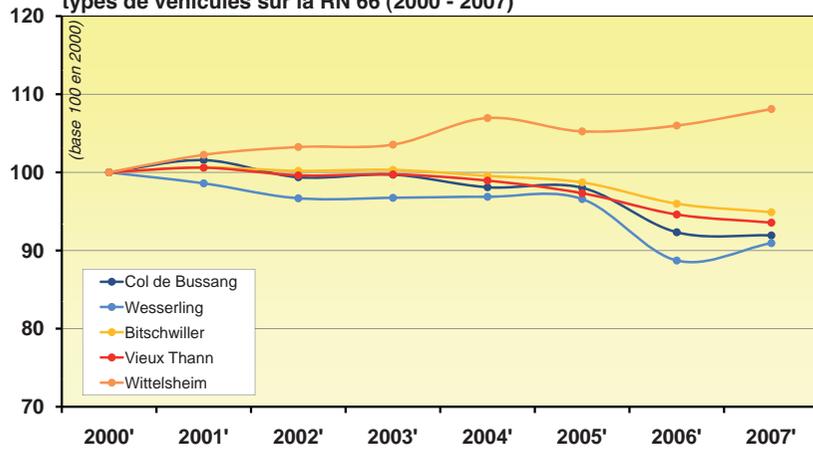
■mais un flux trois fois moins important que sur la RN 66

La RD 466 présente des volumes de trafic **trois fois moins importants que la RN 66**. L'évolution du trafic sur la période 2000-2007 est à peu près la même que celle observée sur la RN 66 pour le tronçon situé entre Thann et l'agglomération mulhousienne et pour le tronçon situé entre Masevaux et le Pont d'Aspach (+ 8 % en 7 ans).

2.3 Perspectives avec l'arrivée du tram-train

L'un des effets escompté du tram-train est la **réduction de la croissance du trafic routier de la RN 66**. En raison de sa fréquence, de sa rapidité, de la desserte fine des territoires, le tram-train pourrait être un moyen de transport présentant une alternative à l'usage de la voiture particulière. Le suivi de l'évolution du trafic routier sur la RN 66 permettra de voir les impacts possibles du tram-train sur le trafic routier. La comparaison avec la RD 466 permettra de nuancer les évolutions constatées sur la RN 66.

Graphique n° 9 : l'évolution du trafic moyen journalier tous types de véhicules sur la RN 66 (2000 - 2007)



Graphique n° 10 : l'évolution du trafic moyen journalier PL sur la RN 66 (2000 - 2007)

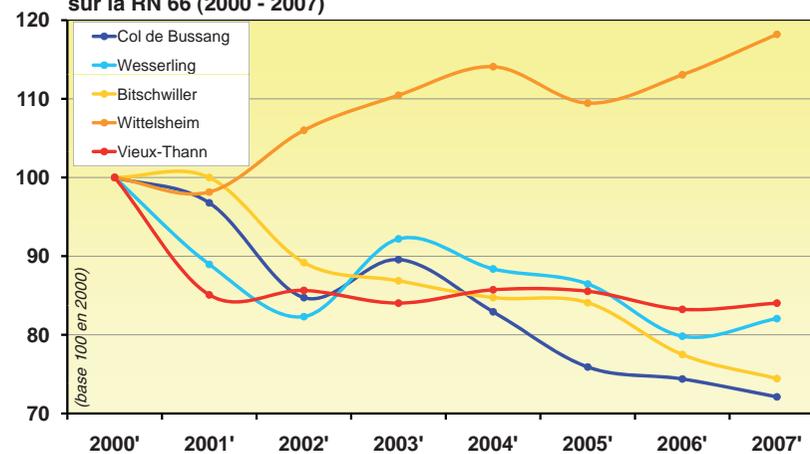


Tableau n° 45 : le trafic moyen journalier tous types de véhicules sur la RN 66, 2000 - 2007 (en nombre moyen de véhicules / jour)

Station de comptage	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution
Col de Bussang	4 461	4 531	4 433	4 448	4 376	4 373	4 119	4 101	-8,1%
Wesserling	6 117	6 031	5 914	5 918	5 926	5 908	5 427	5 563	-9,1%
Bitschwiller	22 611	22 753	22 655	22 684	22 507	22 321	21 704	21 458	-5,1%
Vieux Thann	19 582	19 700	19 507	19 531	19 375	19 060	18 526	18 322	-6,4%
Wittelsheim	27 646	28 266	28 544	28 627	29 569	29 097	29 302	29 888	8,1%

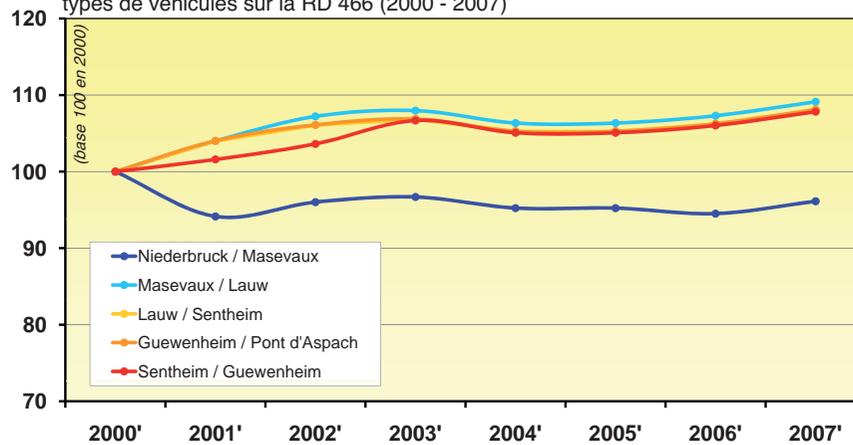
Source des données : DIR-Est

Tableau n° 46 : le trafic moyen journalier PL sur la RN 66, 2000 - 2007 (en nombre moyen de PL / jour)

Station de comptage	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	évolution
Col de Bussang	1 054	1 020	893	944	874	800	784	760	-27,9%
Wesserling	1 204	1 071	991	1 110	1 064	1 041	961	988	-17,9%
Bitschwiller	1 866	1 866	1 664	1 621	1 581	1 569	1 446	1 389	-25,6%
Vieux-Thann	2 654	2 258	2 273	2 230	2 275	2 270	2 209	2 230	-16,0%
Wittelsheim	2 073	2 035	2 198	2 290	2 366	2 270	2 344	2 451	18,2%

Source des données : DIR-Est

Graphique n° 11 : l'évolution du trafic moyen journalier tous types de véhicules sur la RD 466 (2000 - 2007)



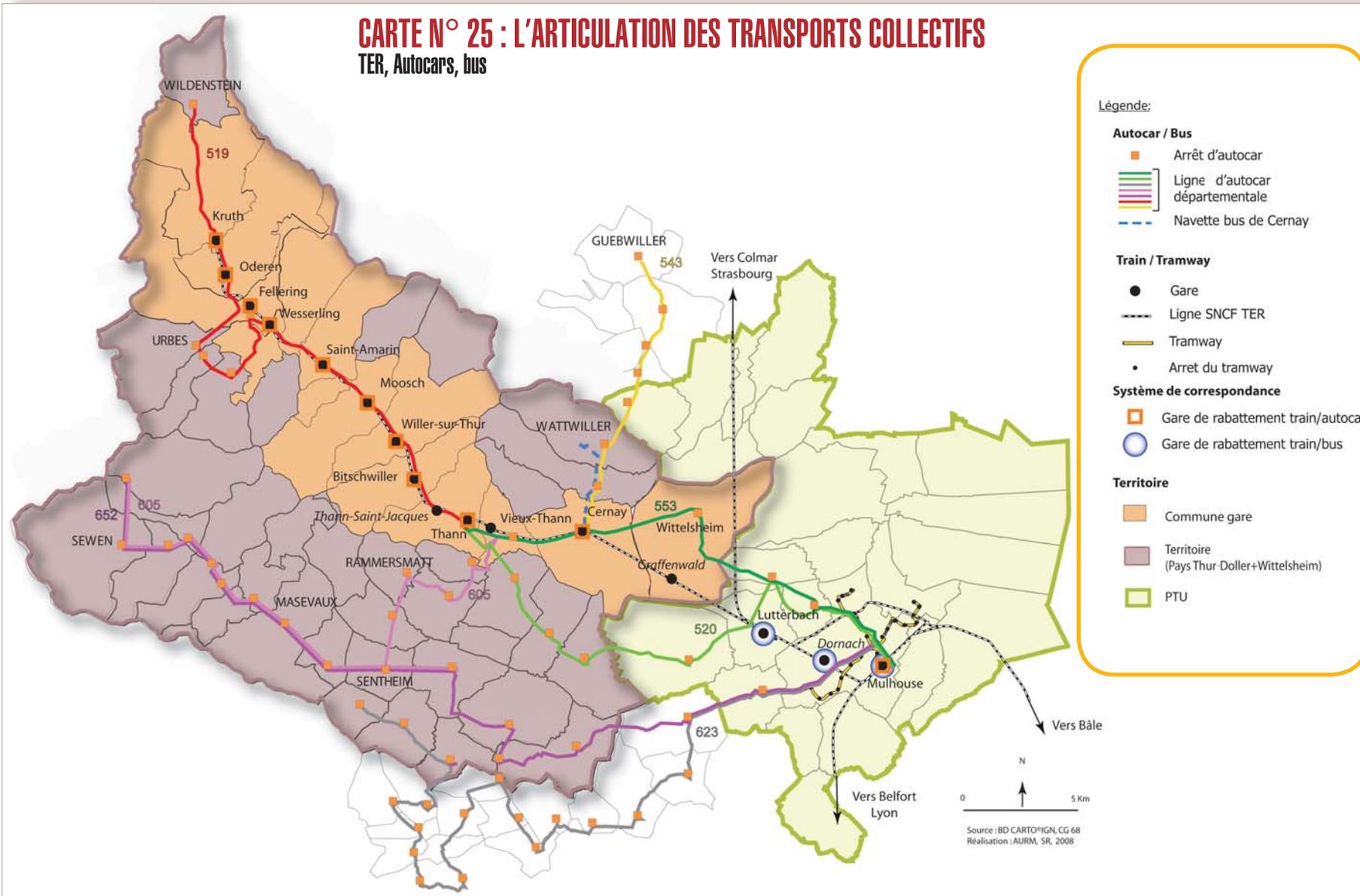
Poids-Lourds sur la RN 66. (Source: DDE 68)

Tableau n° 47 : le trafic moyen journalier tous types de véhicules sur la RD 466 (en nombre moyen de véhicules / jour)

Tronçons	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution 2000-2007
Niederbruck / Masevaux	6 398	6 023	6 143	6 186	6 205	6 093	6 047	6 150	-3,9%
Masevaux / Lauw	7 808	8 120	8 371	8 430	8 455	8 303	8 378	8 520	9,1%
Lauw / Sentheim	8 169	8 495	8 665	8 729	8 755	8 597	8 674	8 821	8,0%
Sentheim / Guewenheim	9 362	9 511	9 701	9 987	10 017	9 837	9 926	10 095	7,8%
Guewenheim / Pont d'Aspach	8 935	9 295	9 481	9 549	9 578	9 406	9 495	9 660	8,1%

Source des données : CG 68

CARTE N° 25 : L'ARTICULATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS TER, Autocars, bus



3. SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF

3.1 Couverture du territoire par les transports collectifs

■ Le territoire propose **trois modes de transports collectifs** :

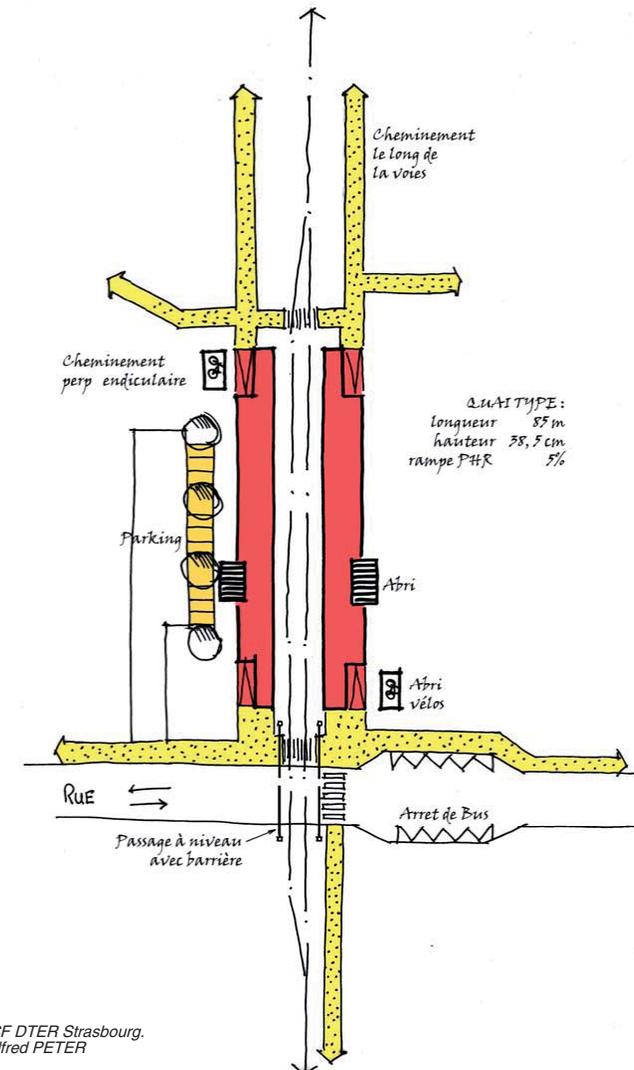
- **le rail** avec la ligne Mulhouse-Thann-Kruth (MTK). Elle comprend 16 points d'arrêts, gare centrale de Mulhouse comprise.
- **l'autocar** avec les lignes exploitées par le Conseil Général du Haut-Rhin. Le territoire est desservi par 7 lignes de cars.
- **les réseaux locaux de bus**: navettes locales, transport à la demande (exemple de Boug'Enbus à Cernay).

- Dans le **Périmètre des Transports Urbains (PTU) de l'agglomération**, l'offre de services est assurée par les bus et les tramways de Soléa. Des lignes autocars du département ont leur terminus dans le PTU à "Rattachement" ou en "Gare centrale". Il existe également une offre ferroviaire de trains TER.

3.2 Perspectives d'intégration progressive des transports collectifs

- L'arrivée du tram-train pourrait constituer un support pour l'intégration progressive de l'ensemble des moyens de transports collectifs: tram-train, autocars, transport à la demande, navette touristique. Ces modes de transports pourraient converger au niveau des gares tram-trains. Elles pourraient jouer un rôle d'armature, de "**colonne vertébrale**" pour les transports collectifs à l'échelle de la vallée de la Thur. De véritables Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) pourraient voir le jour dans les gares tram-trains. On peut citer l'exemple de Cernay.

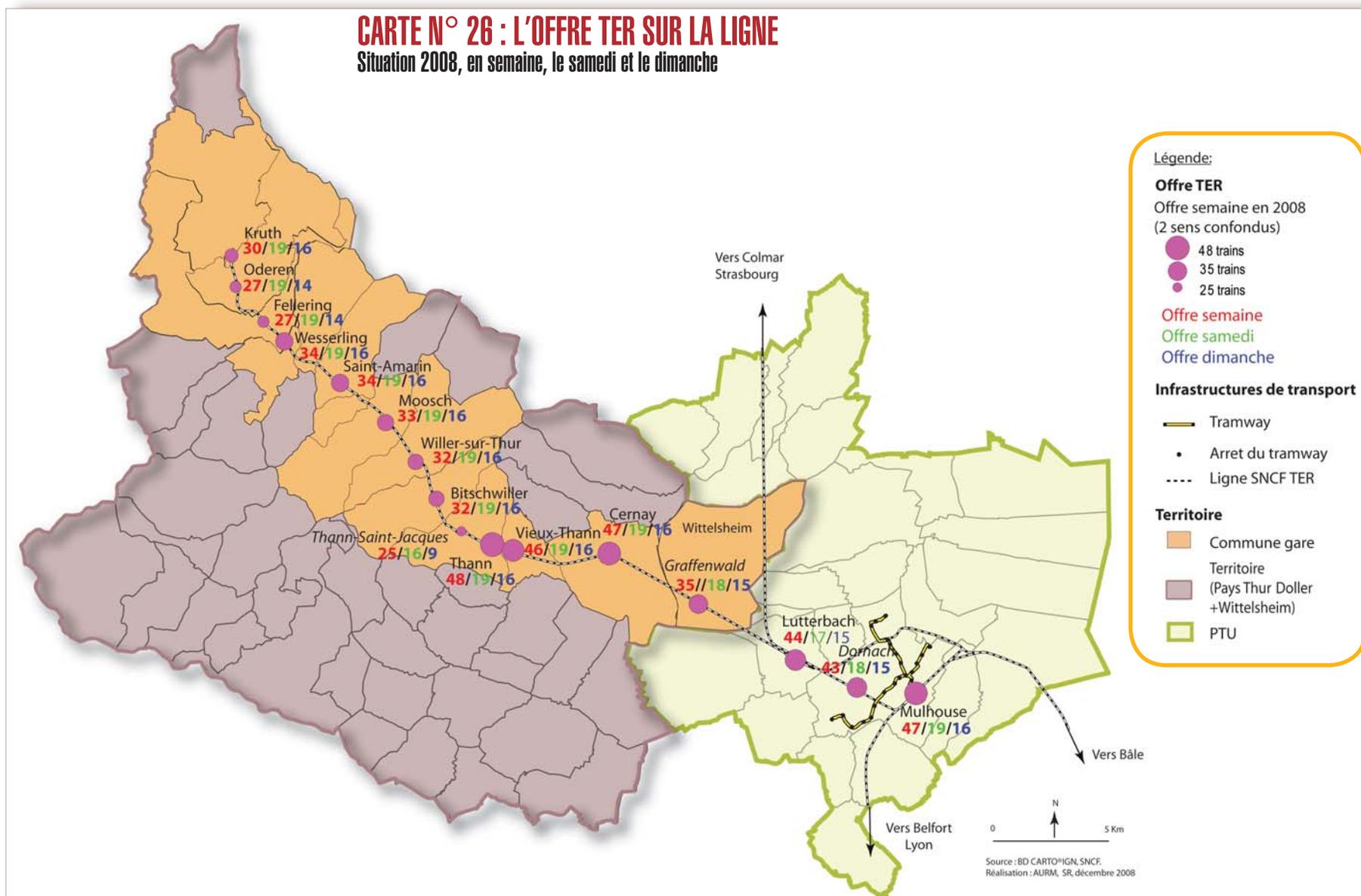
Concept de gare tram-train type



Source : SNCF DTER Strasbourg.
Réalisation Alfred PETER

CARTE N° 26 : L'OFFRE TER SUR LA LIGNE

Situation 2008, en semaine, le samedi et le dimanche



4. TRANSPORT FERROVIAIRE

4.1. Une offre ferroviaire considérablement améliorée en 2000

Descriptif de indicateur 24

Thématiques	Commentaires
Indicateurs	1. Nombre de circulations / jour pour un jour courant de semaine. 2. Nombre de circulations / jour pour un jour le samedi. 3. Nombre de circulations / jour pour un jour le dimanche ou le jour férié.
Objectifs	Suivre l'évolution de l'offre ferroviaire trains classiques TER / tram-train. Ces données sont à rapprocher des données de fréquentation afin d'apprécier la réponse entre offre et fréquentation.
Sources	Observatoire TER de l'ADEUS, SNCF
Périodicité de la réactualisation	Annuelle
Périmètre mobilisé	Ligne Mulhouse Thann Kruth, 16 gares de la ligne

■ Une offre TER qui a été doublée en semaine en 2000....

Entre 1996 et 2008, l'offre est passée de **26 circulations à 48 circulations / jour**. Elle a donc quasiment été **multiplié par 2**. En effet, une nouvelle offre ferroviaire sur la ligne MTK a été mise en place en décembre 2000 avec 46 circulations / jour.

Fin 2010, l'offre de service sera doublée avec l'arrivée du tram-train: objectif de **100 circulations / jour**.

En 2008, l'offre distingue **deux secteurs** :

- les gares entre Mulhouse et Thann qui sont desservies par plus de **40 circulations / jour** comme Cernay : 47 circulations / jour, Thann : 48 circulations / jour ou Lutterbach : 44 circulations / jour.
- les gares de la vallée qui sont desservies en général par une **trentaine de circulations / jour** comme Bitschwiller : 32 circulations / jour, Moosch : 33 circulations / jour ou Kruth : 30 circulations / jour.

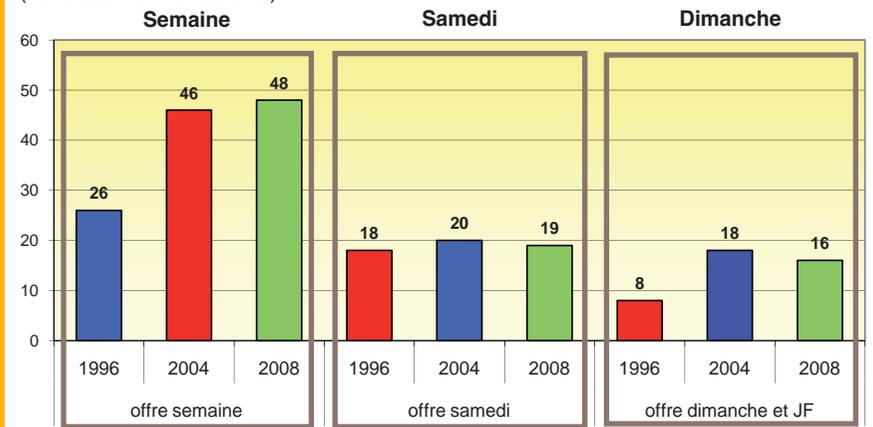
■ ...et qui s'est renforcée le week-end, surtout le dimanche.

Pour le **samedi**, l'offre a été **légèrement renforcée : 1 circulation/ jour**.

Pour le **dimanche et les fêtes**, elle est passé entre 1996 et 2008 de **8 à 16 circulations / jour**. Elle a donc été multipliée par 2. Cette offre accrue présente une alternative à la voiture pour les déplacements touristiques.

L'offre de service proposée le samedi, les dimanches et jours fériés est **plus homogène sur l'ensemble de la ligne**. Elle représente moins de la moitié de l'offre de semaine. Le samedi, la plupart des gares proposent 19 trains, le dimanche 16.

Graphique n° 12 : l'évolution de l'offre ferroviaire sur la ligne MTK 1996 - 2008 (en nombre de circulations)



Source des données : observatoire TER de l'ADEUS, fiches horaires SNCF

Tableau n° 48 : l'offre ferroviaire dans les gares de la ligne MTK 1996, 2004 et 2008 pour un jour courant de semaine (en nombre de circulation TER)

Gare	1996	2004	2008	Evolution 1996-2008
Bitschwiller	17	32	32	88%
Cernay	26	46	47	81%
Dornach	21	43	43	105%
Fellering	16	25	27	69%
Graffenwald	12	35	35	192%
Kruth	16	28	30	88%
Lutterbach	19	42	44	132%
Moosch	18	33	33	83%
Mulhouse	26	46	47	81%
Oderen	16	26	27	69%
St-Amarin	18	34	34	89%
Thann	25	46	48	92%
Thann-Saint Jacques	13	22	25	92%
Vieux-Thann	25	45	46	84%
Wesserling	18	34	34	89%
Willer-sur-Thur	18	32	32	78%

Source des données : observatoire TER de l'ADEUS, fiches horaires SNCF

En annexe 3, le détail du nombre de circulations est également donné pour chacune des gares le samedi et le dimanche.

4.2. Une fréquentation de la ligne en forte hausse depuis 2000

Descriptif de l'indicateur 25, 26 et 27

Thématiques	Commentaires
Indicateurs	<p>1. Nombre de voyages / an effectués sur la ligne (répartition domicile / travail, domicile / étude, occasionnel).</p> <p>2. Nombre de voyages / an effectués sur la ligne (répartition voyages internes et en échanges avec d'autres lignes).</p> <p>3. Nombre de voyages / an effectués dans les 16 gares que compte la ligne.</p>
Objectifs	Suivre l'évolution de la fréquentation de la ligne et voir les effets en terme de fréquentation de l'arrivée du tram-train.
Source	SNCF DTER Alsace
Périodicité de la réactualisation	Annuelle
Périmètre mobilisé	Ligne Mulhouse Thann Kruth, 16 gares de la ligne.

Rappel vocabulaire

Il convient de préciser la différence existant entre un voyageur, un voyage et les montées-descentes.

Un voyageur effectuée :

- deux voyages (le premier voyage correspond à l'aller et le second au retour).
- deux montées et deux descentes (une montée et une descente à l'aller, une montée et une descente au retour).

- Une hausse de 68,1% du nombre de voyages sur la ligne entre 1997 et 2007.....

Entre 1997 et 2007, le nombre de voyages a fortement augmenté sur la ligne. Il est passé de **623 566 à 1 048 517 voyages / an soit une croissance de 68,1 %**. L'augmentation de la fréquentation a débuté en 2001.

-s'expliquant par la modernisation de la ligne et le doublement du nombre des TER en 2000....

En effet, le nombre des circulations TER a été **double** en décembre 2000.

Des travaux d'infrastructure dans les gares ont été réalisés : quais, système d'information des voyageurs, aménagement de parkings voitures et d'abris sécurisés pour les vélos. Les gares sont devenues **beaucoup plus attractives**. Les travaux effectués sur l'infrastructure ferroviaire (signalisation, voies, évitement etc.) ont permis de réhausser la vitesse commerciale des TER ainsi que le nombre de circulations.

- De plus en plus de voyageurs occasionnels

Sur la période 1997-2007, le nombre de voyages a augmenté :

- **Très fortement pour les voyages occasionnels (+172,4%)** en raison d'une offre TER plus touffue en heures creuses depuis 2000.
- **Fortement pour les voyages domicile-travail (+113,4%)** en raison d'une offre TER plus importante et du caractère plus attractif proposé par le rail.
- **Modérément pour les voyages domicile-étude (+29,8%)** en raison du caractère captif de cette clientèle.

- 8 / 10 voyages se réalisent en interne sur la la ligne, 2 / 10 en échange avec d'autres lignes

Le nombre de voyages en échange avec les autres lignes est passé de 72 120 voyages / an en 1997 à 182 925 voyages / an en 2007 soit **+ 110 805 voyages**.

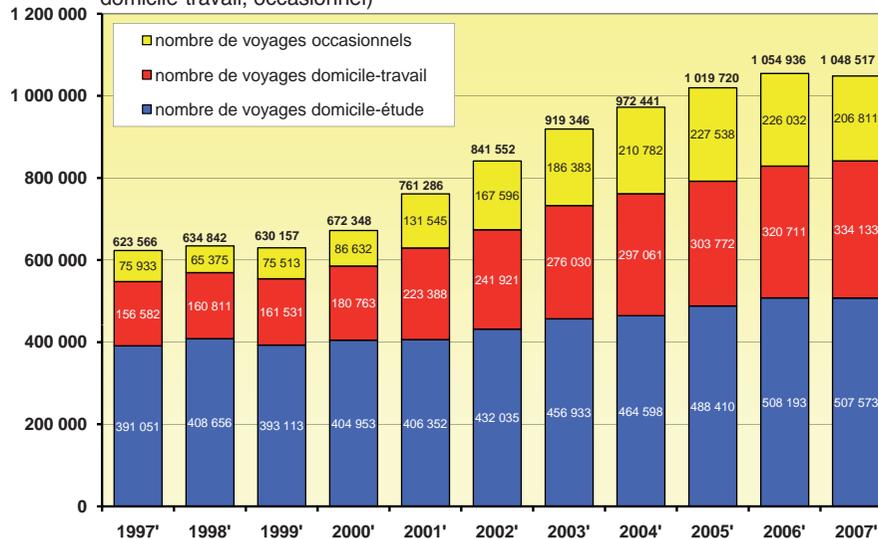
Le nombre de voyages / an en interne sur la ligne est passé de 551 446 en 1997 à 865 591 en 2007 soit **+ 314 145 voayges**.

En 2007, **82,6 %** des voyages s'effectuent en interne sur la ligne et **17,4 %** en échanges avec d'autres lignes TER.

TER en gare d'Oderen



Graphique n° 13 : l'évolution du nombre de voyages réalisés sur la ligne MTK 1997 - 2007 (en nombre de voyages / an avec la distinction voyages domicile-étude, domicile-travail, occasionnel)



Graphique n° 14 : l'évolution du nombre de voyages réalisés sur la ligne MTK 1997 - 2007 (en nombre de voyages / an avec la distinction voyages réalisés en interne et voyages en échange avec d'autres lignes TER)

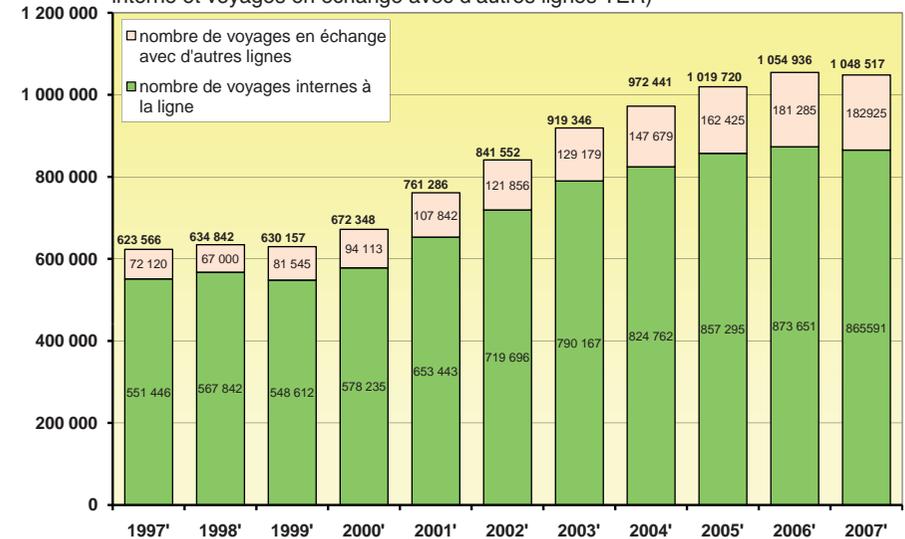


Tableau n° 49 : la fréquentation par type de clientèle de la ligne MTK 1997 - 2007 (en nombre de voyages / an)

Catégories clientèle	1997'	1998'	1999'	2000'	2001'	2002'	2003'	2004'	2005'	2006'	2007'	Evolution 1997-2007
nombre de voyages domicile-étude	391 051	408 656	393 113	404 953	406 352	432 035	456 933	464 598	488 410	508 193	507 573	29,8%
nombre de voyages domicile-travail	156 582	160 811	161 531	180 763	223 388	241 921	276 030	297 061	303 772	320 711	334 133	113,4%
nombre de voyages occasionnels	75 933	65 375	75 513	86 632	131 545	167 596	186 383	210 782	227 538	226 032	206 811	172,4%
Total	623 566	634 842	630 157	672 348	761 286	841 552	919 346	972 441	1 019 720	1 054 936	1 048 517	68,1%

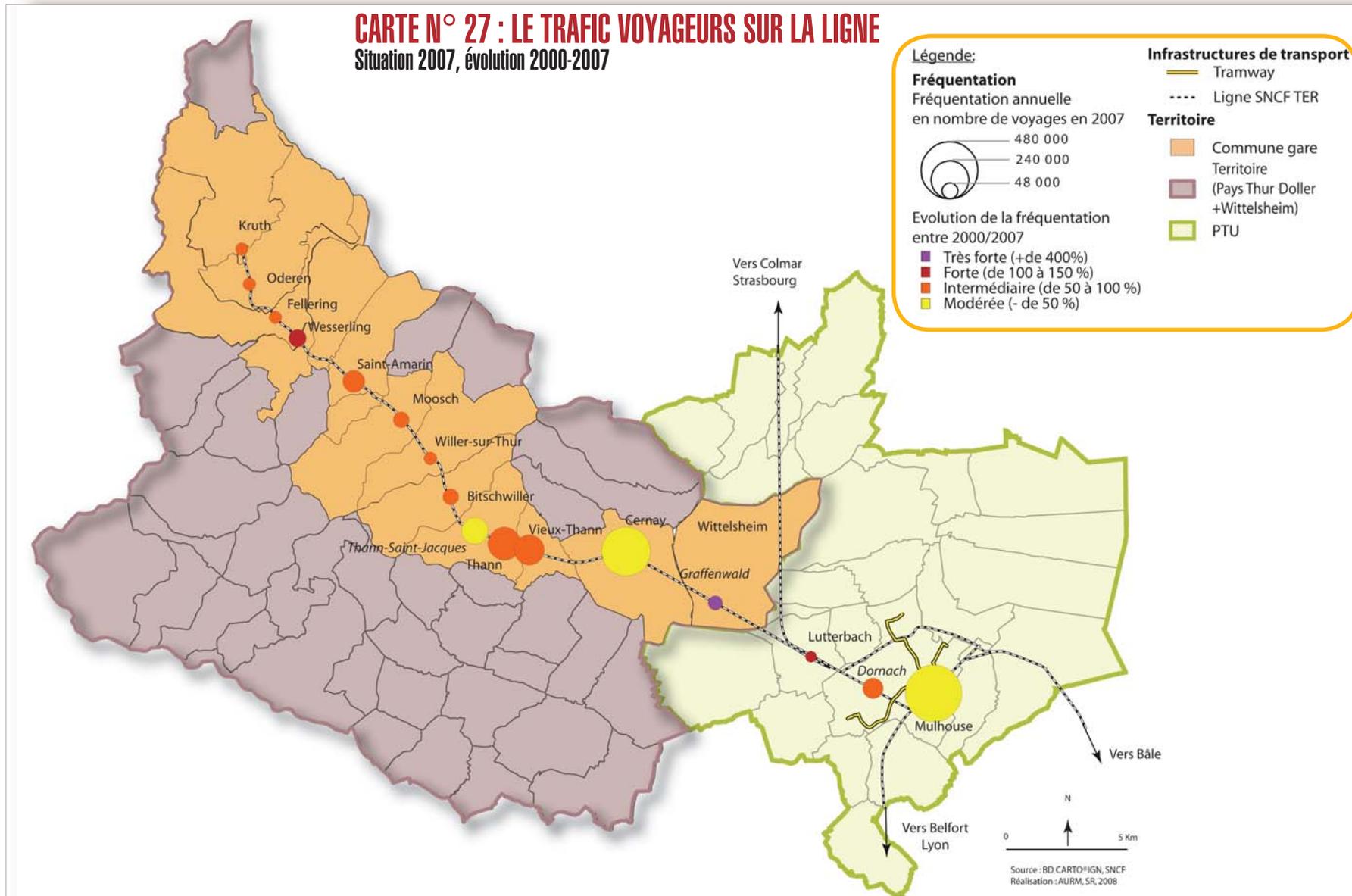
Tableau n° 50 : la fréquentation de la ligne MTK, avec distinction des voyages effectués en interne et en échange 1997-2007 (en nombre de voyages / an)

Nature des voyages	1997'	1998'	1999'	2000'	2001'	2002'	2003'	2004'	2005'	2006'	2007'	Evolution 1997-2007
nombre de voyages internes à la ligne	551 446	567 842	548 612	578 235	653 443	719 696	790 167	824 762	857 295	873 651	865 591	57,0%
nombre de voyages en échange avec d'autres lignes	72 120	67 000	81 545	94 113	107 842	121 856	129 179	147 679	162 425	181 285	182 925	153,6%
Nombre total de voyage	623 566	634 842	630 157	672 348	761 286	841 552	919 346	972 441	1 019 720	1 054 936	1 048 517	68,1%
Part des voyages effectués en interne	88,4%	89,4%	87,1%	86,0%	85,8%	85,5%	85,9%	84,8%	84,1%	82,8%	82,6%	-
Part des voyages effectués en échange	11,6%	10,6%	12,9%	14,0%	14,2%	14,5%	14,1%	15,2%	15,9%	17,2%	17,4%	-

Source des données : SNCF DTER

CARTE N° 27 : LE TRAFIC VOYAGEURS SUR LA LIGNE

Situation 2007, évolution 2000-2007



4.3. Une augmentation inégale de la fréquentation dans les gares

- En 2007, la fréquentation des gares oscille entre 27 000 et 373 000 voyages/an....

La gare de Cernay est le point d'arrêt le **plus fréquenté** avec 373 000 voyages / an. La taille de la commune (10 752 habitants), la présence d'équipements scolaires (collège Cassin : 667 scolaires, lycée Eiffel : 586 élèves) et commerciaux, et une offre de service ferroviaire importante : 47 circulations / jour constituent les facteurs explicatifs. En outre, l'aire de chalandise de la gare dépasse largement Cernay : Wattwiller ou Uffholtz se rabattent sur la gare.

Les gares de la vallée présentent une fréquentation oscillant de **27 000 voyages / an** à Oderen, point d'arrêt le moins fréquenté de la ligne, à **83 000 voyages / an** à Saint-Amarin.

- ...et entre 100 000 et 200 000 voyages/an pour les 2 gares de Thann et la gare de Vieux-Thann....

188 000 voyages / an se réalisent en gare de Thann, 171 000 en gare de Vieux-Thann et près de 129 000 en gare de Thann Saint-Jacques. Le nombre de voyages effectués à Thann Saint-Jacques est **relative-**

ment élevé malgré une offre de service TER modeste : 25 circulations / jour. La clientèle scolaire doit y être importante. Le lycée professionnel Pointet et ses 426 élèves est situé à proximité de cet arrêt.

- ...et un accroissement de la fréquentation particulièrement marqué de la gare de Graffenwald

La fréquentation de la gare de Graffenwald à été **multipliée par 5** en passant de 8 400 voyages / an en 2000 à 40 300 voyages / an en 2007. En décembre 2000, l'offre de service est passée de 12 circulations / jour à 35, soit une **offre multipliée par 3**.



La gare la plus fréquentée de la ligne (hors Mulhouse) : Cernay, avec 373 000 voyages / an en 2007

Tableau n° 51 : La fréquentation des gares de la ligne MTK 2000-2007 (en nombre de voyages / an)

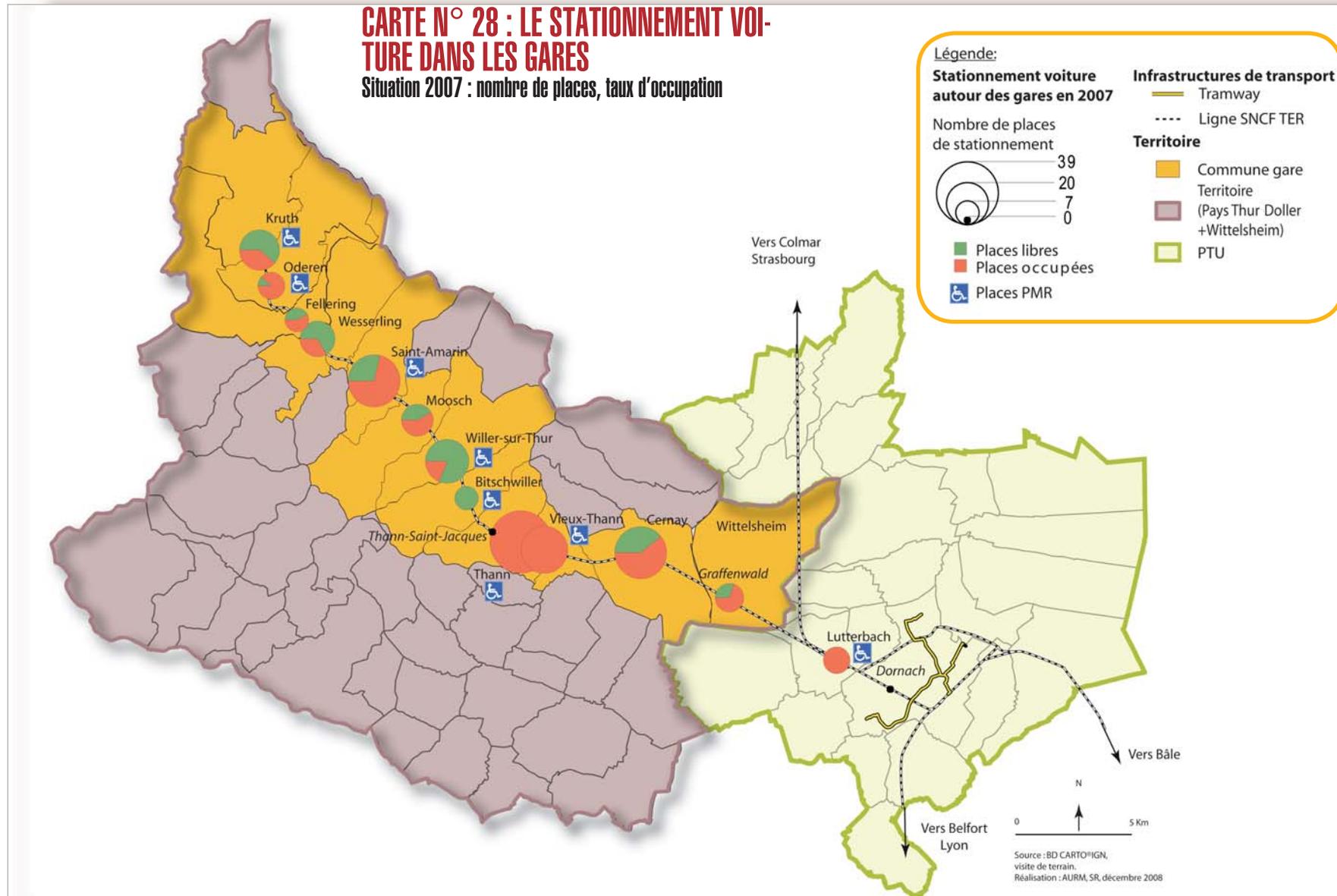
Gare	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution 2000-2007
BITSCHWILLER	30 866	39 481	44 570	52 384	52 083	47 093	51 912	50 641	64,1%
CERNAY	260 510	300 127	307 143	322 143	346 675	364 374	379 779	372 753	43,1%
FELLERING	18 294	22 822	31 084	30 750	29 332	27 873	34 168	36 124	97,5%
GRAFFENWALD	8 423	14 972	19 938	29 597	33 956	35 474	42 814	40 309	378,6%
KRUTH	20 294	23 896	32 177	52 093	32 124	43 209	34 957	27 252	34,3%
LUTTERBACH (1)	13 425	15 666	23 503	28 989	28 396	31 468	28 667	32 508	142,2%
MOOSCH	31 484	34 653	37 184	39 755	46 967	48 290	53 199	50 677	61,0%
MULHOUSE DORNACH (1)	44 877	45 844	49 412	67 419	72 205	75 308	82 817	77 462	72,6%
MULHOUSE VILLE (1)	332 521	384 418	416 826	455 755	463 113	485 502	477 818	479 173	44,1%
ODEREN	19 034	22 859	25 589	25 796	26 538	29 897	31 257	27 109	42,4%
ST AMARIN	53 751	67 663	76 953	74 580	81 852	88 728	92 419	83 479	55,3%
THANN	101 487	137 312	153 366	161 989	178 144	181 774	180 272	187 881	85,1%
THANN NORD	111 318	109 833	112 001	117 561	119 109	127 660	130 927	128 707	15,6%
VIEUX THANN	102 238	112 869	130 516	140 139	150 364	155 460	161 967	170 936	67,2%
WESSERLING	25 880	39 345	46 928	50 110	52 293	50 249	59 033	59 157	128,6%
WILLER SUR THUR	21 161	25 251	33 863	39 674	44 561	41 086	35 252	36 246	71,3%

Source des données : SNCF DTER

Décompte des titres de transports émis au départ ou à destination du périmètre en remarquant que :
- pour les gares de Mulhouse Ville et Dornach ainsi que Lutterbach, seuls sont comptés les titres émis pour MTK.
- les Pass Evasion ne sont pas pris en compte.

CARTE N° 28 : LE STATIONNEMENT VOITURE DANS LES GARES

Situation 2007 : nombre de places, taux d'occupation



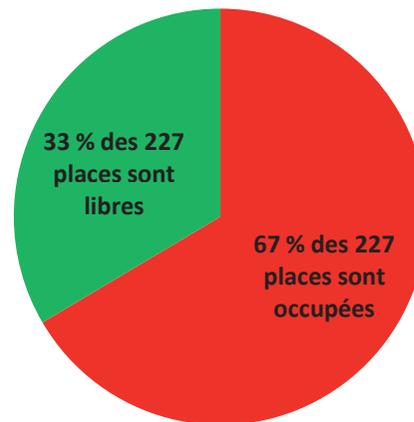
4.4. Aménagement d'intermodalité

Descriptif des indicateurs 28 et 29

Thématiques	Commentaires
Indicateurs	1. Nombre de places de stationnement voiture, taux d'occupation. 2. Nombre de places de stationnement vélos libre accès / sécurisé, taux d'occupation.
Objectifs	Suivre le nombre de places proposées aux voyageurs ainsi que leur usage.
Source	AURM avec l'assistance de la SNCF.
Périodicité de la réactualisation	1 fois tous les 4 ans.
Périmètre mobilisé	Gares de la ligne MTK.

Stationnement voitures

Graphique n° 13 : le taux d'occupation des places de parking dans les gares



Source des données : relevés SNCF DTER / AURM juin 2007

Méthodologie mise en oeuvre

Un relevé sur le terrain a été réalisé par l'AURM avec l'assistance de l'équipe du responsable de ligne SNCF le mardi 19 juin 2007, de 8h30 à 11h30, dans l'ensemble des 15 gares situées sur la ligne MTK. Les conditions météorologiques étaient clémentes : fort ensoleillement, température élevée. Les chiffres sont à relativiser pour un certain nombre de gares. Par exemple, à Lutterbach les voyageurs peuvent se garer également dans les rues situées à proximité de

la gare. A cela s'ajoute la difficulté du dénombrement des places dans d'autres gares, comme à Cernay ou Graffenwald, en raison de l'absence de marquage des places au sol.

- Les 227 places dont 67 % sont occupées...

Les 15 gares de lignes disposent au total de **227 places de stationnement pour voitures**, matérialisées au sol. A cela s'ajoutent 9 places destinées aux PMR.

Au moment des comptages, **67% des places de stationnement étaient occupées**. Aucun véhicule n'était garé sur les places destinées aux PMR.

- ... se concentrant principalement sur le tronçon Cernay / Thann avec des taux d'occupation frisant les 100 % ...

Les 227 places se concentrent principalement dans les gares de **Thann, de Cernay et de Vieux-Thann**. Les taux d'occupation peuvent atteindre les 100% comme à Thann ou Vieux-Thann.

- ...et moins fortement dans la vallée...

Les gares situées dans la vallée disposent de **peu de places de stationnement** sauf Saint-Amarin avec 28 places.

- ...en raison notamment de sa géographie.

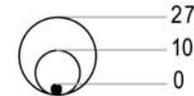
Sur un tronçon allant de Thann à Kruth les gares présentent un positionnement favorable : **80 % des habitants se situent à moins d'un kilomètre d'une gare**. Cette configuration géographique favorable encourage l'usage de modes doux de déplacement (marche à pied, vélos, roller) pour rejoindre la gare.

Certains parkings montrent des taux d'occupation faibles dans la vallée. Les niveaux de fréquentation des gares y sont **assez réduits**. L'accès voiture aux parkings est également plus difficile en raison de leur positionnement au cœur de l'urbanisation. L'accès à ces gares s'effectue préférentiellement en modes de déplacement doux.

**CARTE N° 29 : LE STATIONNEMENT
VELOX DANS LES GARES**
Situation 2007 : nombre de places, taux d'occupation

Légende:

Stationnement vélos autour des gares
Nombre de places de stationnement vélos



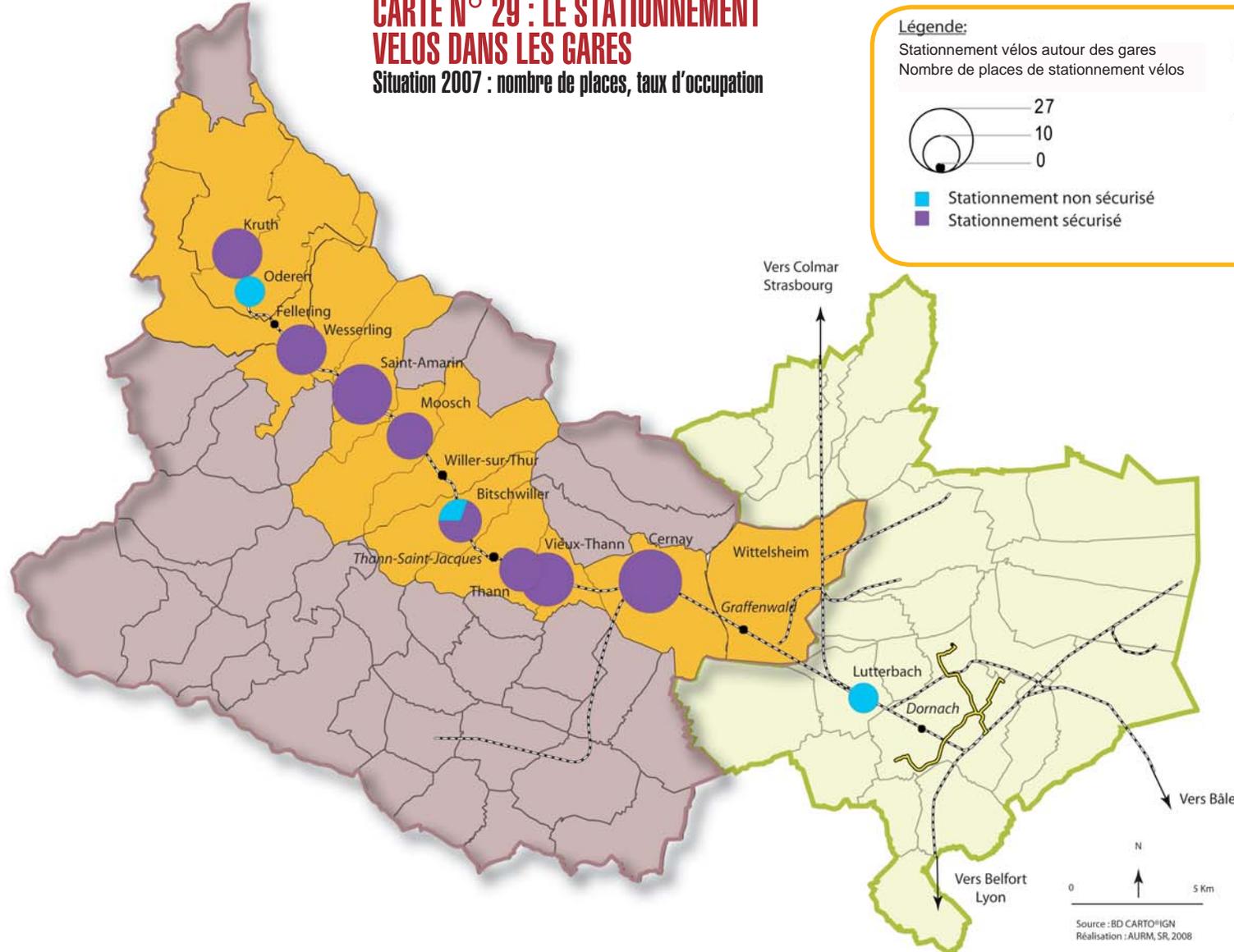
- Stationnement non sécurisé
- Stationnement sécurisé

Infrastructures de transport

- Tramway
- - - Ligne SNCF TER

Territoire

- Commune gare
- Territoire (Pays Thur Doller + Wittelsheim)
- PTU

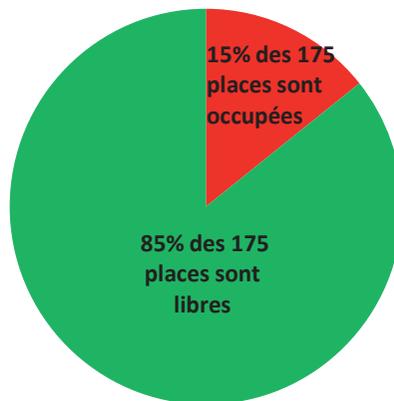


Stationnement vélo

■ 175 places de vélos peu utilisées...

Les 15 gares proposent **175 places destinées aux vélos dont 20 en libre accès**. Le taux d'occupation constaté s'élève à **15%**. Sur les places en libre accès, une seule était occupée. Ce faible taux d'occupation peut s'expliquer par la période à laquelle a eu lieu le relevé de terrain. Fin juin, la plupart des lycéens sont déjà en vacances.

Graphique n° 16 : le taux d'occupation des places de stationnement vélos dans les gares



Source des données : relevés SNCF DTER / AURM juin 2007

■ ...réparties sur 10 gares....

Seules 10 gares disposent de stationnements vélos. Les gares de Lutterbach et d'Oderen disposent d'**arceaux vélos en libre accès**. Les gares de Fellingering, de Thann Saint-Jacques, de Graffenwald et de Mulhouse-Dornach ne disposent d'aucune possibilité de stationnement pour les vélos.

■avec un nombre de places vélos oscillant de 9 à 27...

Le nombre de places sécurisées offertes varie de **9 à 27 places** par gare. Les gares de Cernay, de Vieux-Thann et de Saint-Amarin proposent le plus de stationnements sécurisées.

■et une utilisation particulièrement forte à Cernay

Les taux d'occupation des places de stationnement de vélos sécurisées sont relativement faibles. Le plus important relevé concerne la gare de **Cernay (44 %)**. Les autres gares présentent des taux d'occupation allant de **0 à 20 %**.

Tableau n° 52 : l'offre de stationnement voitures dans les gares MTK et taux d'occupation des places (en nombre de places, en %)

Gare	Places de stationnement			Occupation places classiques	
	Nb. de places classiques	Nombre de places PMR	Nb. total de places	Places occupées	Taux d'occupation
Bitschwiller-lès-Thann	7	1	8	0	0%
Cernay	28	0	28	17	61%
Dornach	0	0	0	0	0%
Fellingering	7	0	7	4	57%
Graffenwald	10	0	10	7	70%
Kruth	18	1	19	7	39%
Lutterbach	9	1	10	9	100%
Moosch	12	0	12	7	58%
Oderen	9	1	10	8	89%
Saint-Amarin	28	1	29	20	71%
Thann	39	1	40	39	100%
Thann Saint-Jacques	0	0	0	0	0%
Vieux-Thann	24	2	26	24	100%
Wesserling	15	0	15	5	33%
Willer-sur-Thur	21	1	22	4	19%
Total	227	9	236	151	67%

Source des données : relevés SNCF DTER / AURM juin 2007

Tableau n° 53 : l'offre de stationnement vélos dans les gares MTK et taux d'occupation des places (en nombre de places, en %)

Gare	Places de stationnement			Occupation classiques	
	Places sécurisées	Places non sécurisées	Nb. total de places	Places occupées	Taux d'occupation
Bitschwiller-lès-Thann	9	4	13	0	0%
Cernay	27	0	27	12	44%
Dornach	0	0	0	0	-
Fellingering	0	0	0	0	-
Graffenwald	0	0	0	0	-
Kruth	18	0	18	1	5%
Lutterbach	0	8	8	1	13%
Moosch	15	0	15	1	7%
Oderen	0	8	8	0	-
Saint-Amarin	24	0	24	4	17%
Thann	14	0	14	2	14%
Thann Saint-Jacques	0	0	0	0	-
Vieux-Thann	20	0	20	3	15%
Wesserling	18	0	18	0	0%
Willer-sur-Thur	10	0	10	1	10%
Total	155	20	175	25	14%

Source des données : relevés SNCF DTER / AURM juin 2007

CARTE N° 30 : LE RÉSEAU INTERURBAIN ET LE RÉSEAU LOCAL Situation 2007



5. TRANSPORT AUTOCAR INTERURBAIN

5.1. Cinq lignes desservent le territoire

Réseau autocar du Conseil Général du Haut-Rhin

■ Cinq lignes autocars du Conseil Général du Haut-Rhin desservent le territoire....

- **Ligne 519** : elle assure la liaison entre la commune de Wildenstein au fond de la vallée de la Thur, et la commune de Thann. Cette ligne permet une desserte transport collectif de certaines communes non desservies par le rail dans la vallée de la Thur: Wildenstein, Urbès, Storckensohn, Mollau.
- **Ligne 520** : elle assure la liaison entre la commune de Thann et l'agglomération mulhousienne. Elle permet la desserte d'un certain nombre de communes situées en plaine : Aspach-le-haut, Reiningue etc.
- **Ligne 553** : elle est complémentaire à la ligne 520. Elle assure des liaisons entre Thann et l'agglomération mulhousienne et dessert des communes situées au Nord de la ligne ferroviaire MTK.

- **Ligne 605** : sa desserte se rapproche de celle de la ligne 519. Elle prend son départ à Rimbach-près-Masevaux et a son terminus en gare de Thann. Elle permet la desserte de la vallée de la Doller et du secteur du piémont des Vosges compris entre Masevaux et Thann.
- **Ligne 652** : elle assure la liaison entre la vallée de la Doller et l'agglomération mulhousienne.

■ et assurent avec le TER une couverture quasiment intégrale du territoire en transports collectifs

Le réseau des autocars, avec le réseau ferroviaire assure une couverture transport collectif **quasiment intégrale du territoire**. Toutes les communes bénéficient d'une offre de transport collectif, sauf les communes situées sur les versant sud de la vallée de la Thur: Geishouse et Goldbach-Altenbach. Cette absence d'offre semble générée par :

- des difficultés d'accessibilité routières (route sinueuse, forte pente, risque de neige et de verglas).
- le faible nombre d'habitants de ces communes.

Réseaux car des communautés de communes

■ La Communauté de Communes de Cernay et Environs a mis en place un transport à la demande desservant la gare....

Pour disposer d'un réseau correspondant davantage aux besoins locaux, les communautés de communes réfléchissent à des offres de transport collectif complémentaires s'articulant avec l'offre en place. **Boug'enbus** en constitue l'illustration concrète. Il s'agit d'un service de transport à la demande sur Cernay et ses communes limitrophes. **Cinq lignes** desservent 4

communes et se déclenchent à la demande. Le réseau **est en correspondance avec la gare de Cernay**.

■qui pourrait préfigurer le rôle de colonne vertébrale joué par le tram-train pour les transports collectifs

Cet exemple illustre l'intégration progressive des transports collectifs locaux dans un système global de transports en commun. Les moyens de transports collectifs sont interconnectés et les correspondances sont facilitées pour passer d'un mode de transport à un autre. Les horaires des correspondances sont adaptés.

Boug'enbus (source : communauté de communes de Cernay)



Boug'enbus...
ou bougez autrement !



5.2. Offre de service

Descriptif de l'indicateur 31

Thématiques	Commentaires
Indicateurs	1. Nombre de circulations car / jour (lundi, mardi, jeudi et vendredi) en période scolaire. 2. Nombre de correspondances par gare / jour sur les gares de la ligne Mulhouse-Thann-Kruth.
Objectifs	Suivre l'évolution de l'offre car, notamment l'offre car en correspondance sur les gares.
Source	Conseil Général du Haut-Rhin.
Périodicité de la réactualisation	Annuelle.
Périmètre mobilisé	Territoire.

Des services autocars principalement scolaires.....

Dans le territoire, le Conseil Général du Haut-Rhin propose un **service car toute la semaine, sauf le dimanche**.

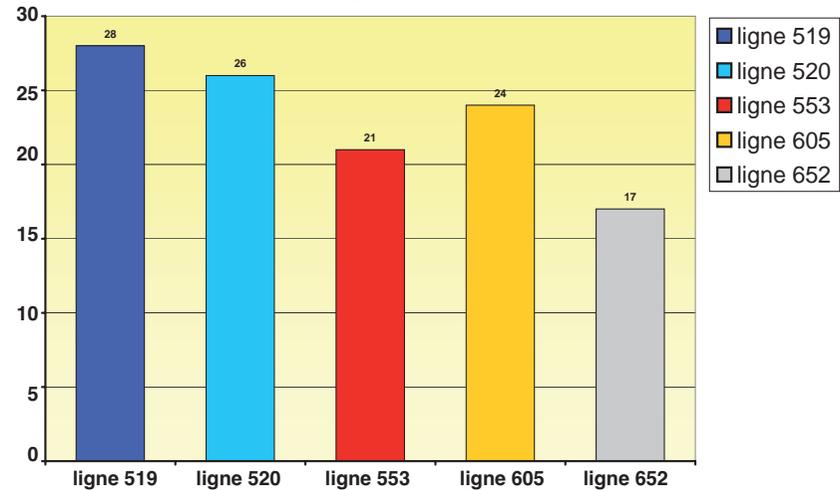
Le graphique en haut à droite présente le nombre de circulations car proposées par chacune des 5 lignes desservant le territoire, pour un jour courant de la semaine (lundi, mardi, jeudi, vendredi), en période scolaire. En effet, durant les périodes de congés scolaires, un certain nombre de circulations cars sont temporairement suspendues.

Les lignes desservant le territoire présentent à peu près le même niveau d'offre de service : **une vingtaine de circulations par jour**. A noter cependant, le nombre relativement modéré des circulations journalières pour les lignes 652 et 553. La ligne 519 offre un nombre important de circulations malgré la présence du TER jusqu'à Kruth.

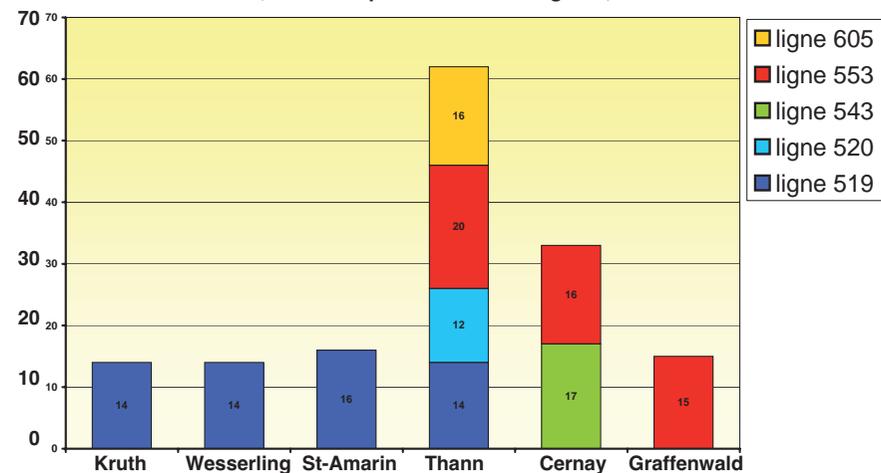
...en correspondance avec le TER en gare de Thann

La gare de Thann présente le plus de correspondances avec le réseau autocar. Elle se localise à l'interface entre la vallée de la Thur, le Piémont et la plaine.

Graphique n° 17 : le nombre de circulations autocars pour un jour courant de semaine, par ligne, en 2007



Graphique n° 18 : le nombre de circulations autocars pour un jour courant de semaine, en correspondance sur les gares, en 2007



5.3. Fréquentation

Descriptif de l'indicateur 32

Thématique	Commentaires
Indicateurs	Nombre d'abonnements scolaires / ligne.
Objectifs	Suivre l'évolution du nombre d'abonnements scolaires.
Source	Conseil Général du Haut-Rhin.
Périodicité de la réactualisation	Annuelle.
Périmètre mobilisé	Territoire.

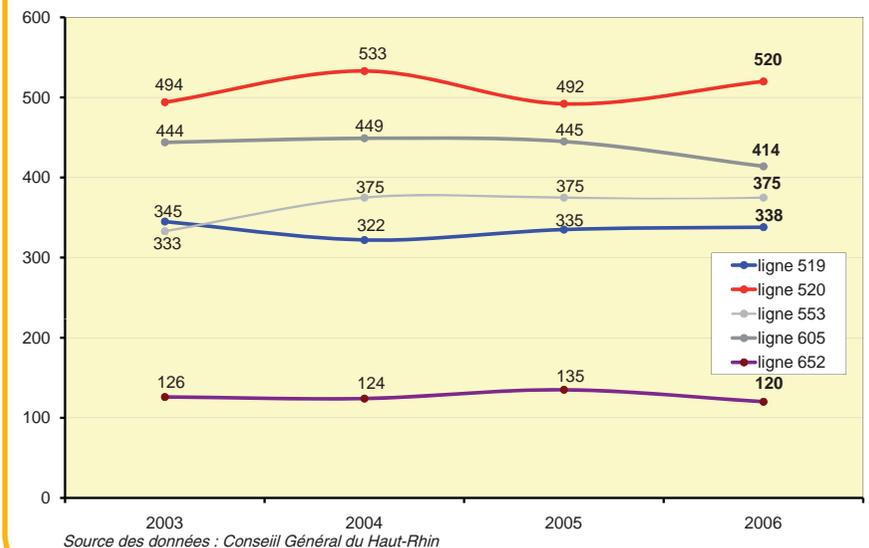
■ Le suivi des abonnés scolaires....

Pour disposer d'un suivi régulier de la fréquentation des lignes car, l'observatoire suivra le nombre d'abonnés scolaires pour chacune des lignes. C'est une donnée réactualisable chaque année.

■ présente une certaine stabilité

Le nombre d'abonnés scolaires est relativement stable sur la période 2003-2006. La stabilité démographique des effectifs scolaires au niveau du territoire d'observation peut l'expliquer.

Graphique n° 18 : l'évolution du nombre d'abonnés scolaires par ligne, en 2003 - 2006





Immeuble en construction à Thann

ANNEXE

- ANNEXE N° 1 : nombre d'emplois.
- ANNEXE N° 2 : planches gares.
- ANNEXE N° 3 : nombre de circulations.

ANNEXE N° 1 : NOMBRE D'EMPLOIS

agence d'urbanisme
de la région mulhousienne

Le nombre d'emplois salariés privés du secteur administration et éducation dans le territoire et le corridor (1999-2007)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution
Territoire	84	80	76	75	74	71	72	76	85	1%
Corridor	75	63	58	55	55	48	48	45	63	-16%
PTU	2 222	2 268	2 332	2 232	2 204	2 274	2 409	2 250	2 344	5%

Source des données : UNEDIC

Le nombre d'emplois salariés privés du secteur hôtel et restaurant dans le territoire et le corridor (1999-2007)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution
Territoire	661	729	757	752	750	757	774	778	727	10%
Corridor	422	433	442	468	454	478	461	463	442	5%
PTU	3 197	3 174	3 236	3 199	3 179	3 321	3 303	3 284	3 262	2%

Source des données : UNEDIC

Evolution du nombre d'emplois salariés privés du secteur commerce dans le territoire et le corridor (1999-2007)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution
Territoire	2 486	2 557	2 675	2 961	2 965	2 751	2 773	2 742	2 770	11%
Corridor	1 948	2 001	2 078	2 359	2 353	2 104	2 045	1 994	2 034	4%
PTU	15 935	16 348	16 894	17 172	17 240	16 054	16 223	16 191	16 359	3%

Source des données : UNEDIC

Evolution du nombre d'emplois salariés privés du secteur industrie et construction dans le territoire et le corridor (1999-2007)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution
Territoire	10 836	11 023	10 629	10 474	10 210	10 274	10 222	9 629	9 659	-11%
Corridor	7 961	7 969	7 592	7 391	7 156	7 184	7 527	7 190	7 021	-12%
PTU	29 856	30 741	31 194	31 319	30 391	28 137	26 411	25 229	24 589	-18%

Source des données : UNEDIC

Evolution du nombre d'emplois salariés privés du secteur santé et social dans le territoire et le corridor (1999-2007)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution
Territoire	1 933	2 034	2 118	2 147	2 224	2 295	2 351	2 376	2 488	29%
Corridor	1 623	1 698	1 764	1 792	1 853	1 898	1 877	1 897	1 986	22%
PTU	10 312	10 809	11 072	11 492	11 891	12 387	12 699	12 877	13 365	30%

Source des données : UNEDIC

Evolution du nombre d'emplois salariés privés du secteur services aux entreprises dans le territoire et le corridor (1999-2007)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution
Territoire	2 460	3 398	3 511	3 262	3 478	2 680	2 460	3 013	3 193	30%
Corridor	2 052	2 916	2 983	2 777	2 971	2 202	1 978	2 455	2 598	27%
PTU	21 474	22 997	23 094	23 674	21 995	21 807	21 764	21 377	22 429	4%

Source des données : UNEDIC

Evolution du nombre d'emplois salariés privés du secteur administration et éducation dans les communes gares (1999-2007)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution
Bitschwiller les Thann	2	2	1	1	1	2	2	1	1	-50%
Cernay	3	1	3	1	3	3	0	0	14	367%
Fellering	5	4	5	5	4	4	3	2	3	-40%
Husseren Wesserling	0	0	0	0	0	0	0	0	0	...
Kruth	0	0	0	0	0	0	0	0	0	...
Malmerspach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	...
Moosch	0	0	0	0	0	0	0	0	0	...
Oderen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	...
Ranspach	0	0	0	0	0	0	0	0	0	...
Saint Amarin	0	1	0	0	0	0	0	0	0	...
Thann	48	47	38	37	39	34	38	38	34	-29%
Vieux Thann	4	3	4	3	6	3	3	4	2	-50%
Willer sur Thur	1	0	0	0	0	0	0	0	9	800%
Wittelsheim	12	5	7	8	2	2	2	0	0	-100%

Source des données : UNEDIC

Le nombre d'emplois salariés privés du secteur hôtel et restaurant dans les communes gares (1999-2007)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution
Bitschwiller les Thann	21	18	12	19	13	38	23	25	11	-48%
Cernay	100	99	122	116	130	122	117	129	129	29%
Fellering	7	11	5	2	4	1	2	2	8	14%
Husseren Wesserling	5	6	5	6	7	7	4	5	6	20%
Kruth	14	15	12	11	14	18	21	14	12	-14%
Malmerspach	0	1	1	2	1	1	2	1	1	...
Moosch	11	12	12	19	20	24	23	18	6	-45%
Oderen	8	5	3	7	5	5	9	6	6	-25%
Ranspach	4	3	4	4	4	6	8	4	3	-25%
Saint Amarin	18	34	21	19	17	16	18	21	28	56%
Thann	126	128	130	156	136	141	138	140	124	-2%
Vieux Thann	26	22	20	21	19	19	19	18	20	-23%
Willer sur Thur	18	17	23	24	23	20	18	15	18	0%
Wittelsheim	64	62	72	62	61	60	59	65	70	9%

Source des données : UNEDIC

Le nombre d'emplois salariés privés du secteur industrie et construction dans les communes gares (1999-2007)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution
Bitschwiller les Thann	248	243	251	290	275	306	255	234	254	2%
Cernay	2 439	2 547	2 308	2 526	2 538	2 629	3 055	2 753	2 679	10%
Fellingering	59	55	61	56	48	56	58	60	55	-7%
Husseren Wesserling	281	267	256	222	5	6	12	16	12	-96%
Kruth	29	29	30	30	31	34	37	40	39	34%
Malmerspach	235	237	227	195	171	145	111	114	111	-53%
Moosch	399	380	356	329	310	299	297	289	273	-32%
Oderen	136	90	79	84	78	75	49	58	55	-60%
Ranspach	33	35	37	42	41	40	37	43	42	27%
Saint Amarin	827	859	850	509	517	790	784	749	719	-13%
Thann	1 218	1 054	1 053	1 031	998	934	923	1 175	1 166	-4%
Vieux Thann	1 224	1 288	1 165	1 164	1 212	1 172	1 162	897	842	-31%
Willer sur Thur	55	57	57	60	66	36	38	22	25	-55%
Wittelsheim	778	828	862	853	866	662	709	740	749	-4%

Source des données : UNEDIC

Le nombre d'emplois salariés privés du secteur santé et social dans les communes gares (1999-2007)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution
Bitschwiller les Thann	8	9	6	8	9	9	11	8	10	25%
Cernay	619	640	662	697	703	686	677	713	735	19%
Fellingering	7	7	8	8	9	11	9	11	11	57%
Husseren Wesserling	32	29	27	28	26	27	32	49	56	75%
Kruth	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0%
Malmerspach	24	26	27	27	29	28	27	29	37	54%
Moosch	67	65	77	58	60	63	71	72	72	7%
Oderen	120	140	141	138	132	127	130	127	134	12%
Ranspach	1	1	1	1	0	1	1	1	4	300%
Saint Amarin	62	48	44	43	44	33	24	27	27	-56%
Thann	493	507	519	541	579	594	572	564	591	20%
Vieux Thann	8	34	35	39	43	53	55	41	38	375%
Willer sur Thur	6	7	6	8	10	7	9	9	9	50%
Wittelsheim	175	184	210	195	208	258	258	245	261	49%

Source des données : UNEDIC

Le nombre d'emplois salariés privés du secteur commerce dans les communes gares (1999-2007)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution
Bitschwiller les Thann	148	150	171	169	166	179	177	162	170	15%
Cernay	798	846	877	877	865	860	895	894	918	15%
Fellingering	84	82	84	74	87	82	81	84	84	0%
Husseren Wesserling	6	1	1	36	36	57	59	52	39	550%
Kruth	3	4	3	0	0	0	0	0	0	-100%
Malmerspach	0	14	15	12	12	14	12	10	6	...
Moosch	38	36	32	37	27	30	28	25	29	-24%
Oderen	26	24	23	26	22	24	21	21	19	-27%
Ranspach	19	14	15	15	16	15	10	12	8	-58%
Saint Amarin	106	105	108	380	389	79	67	66	61	-42%
Thann	258	283	281	256	263	214	204	214	205	-21%
Vieux Thann	178	149	196	214	210	205	203	189	230	29%
Willer sur Thur	51	51	41	40	35	31	38	31	33	-35%
Wittelsheim	233	242	231	223	225	314	250	234	232	0%

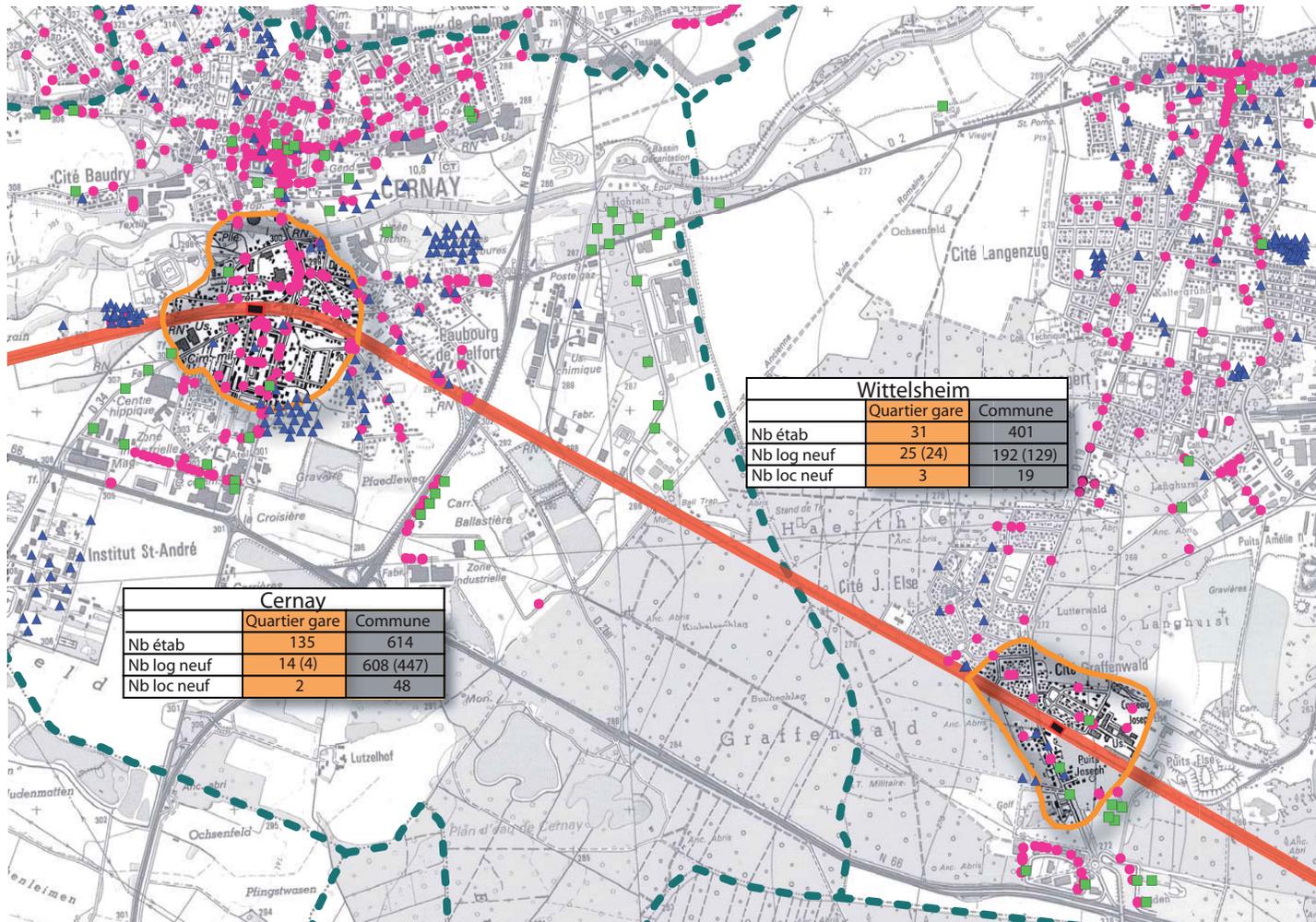
Source des données : UNEDIC

Le nombre d'emplois salariés privés du secteur services aux entreprises dans les communes gares (1999-2007)

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Evolution
Bitschwiller les Thann	39	39	41	46	46	33	21	20	22	-44%
Cernay	825	1 602	1 511	1 361	1 388	763	705	921	962	17%
Fellingering	28	25	37	31	40	19	10	34	34	21%
Husseren Wesserling	13	35	42	35	59	15	16	22	26	100%
Kruth	13	14	20	29	32	65	37	33	24	85%
Malmerspach	0	0	0	0	0	0	0	1	1	...
Moosch	41	31	31	21	21	19	17	25	22	-46%
Oderen	9	8	0	0	17	0	0	2	4	-56%
Ranspach	4	3	0	2	2	0	3	3	2	-50%
Saint Amarin	60	38	39	40	42	47	50	40	46	-23%
Thann	522	581	572	634	755	650	742	761	863	65%
Vieux Thann	186	209	341	215	214	225	77	251	262	41%
Willer sur Thur	35	36	25	24	15	15	15	21	21	-40%
Wittelsheim	277	295	324	339	340	351	285	321	309	12%

Source des données : UNEDIC

PLANCHE N° 1 : CERNAY, WITTELSHEIM



Légende:

- Etablissements en 2007
- ▲ Déclarations d'ouverture de chantier de logement entre 2002 et 2006
- Déclarations d'ouverture de chantier de locaux à vocation autre qu'habitation entre 2002 et 2006

Nb étab : Nombre d'établissements inscrits au fichier SIRENE en 2007

Nb log neuf : Nombre de logements construits entre 2002 et 2006
(--) nombre de logements collectifs

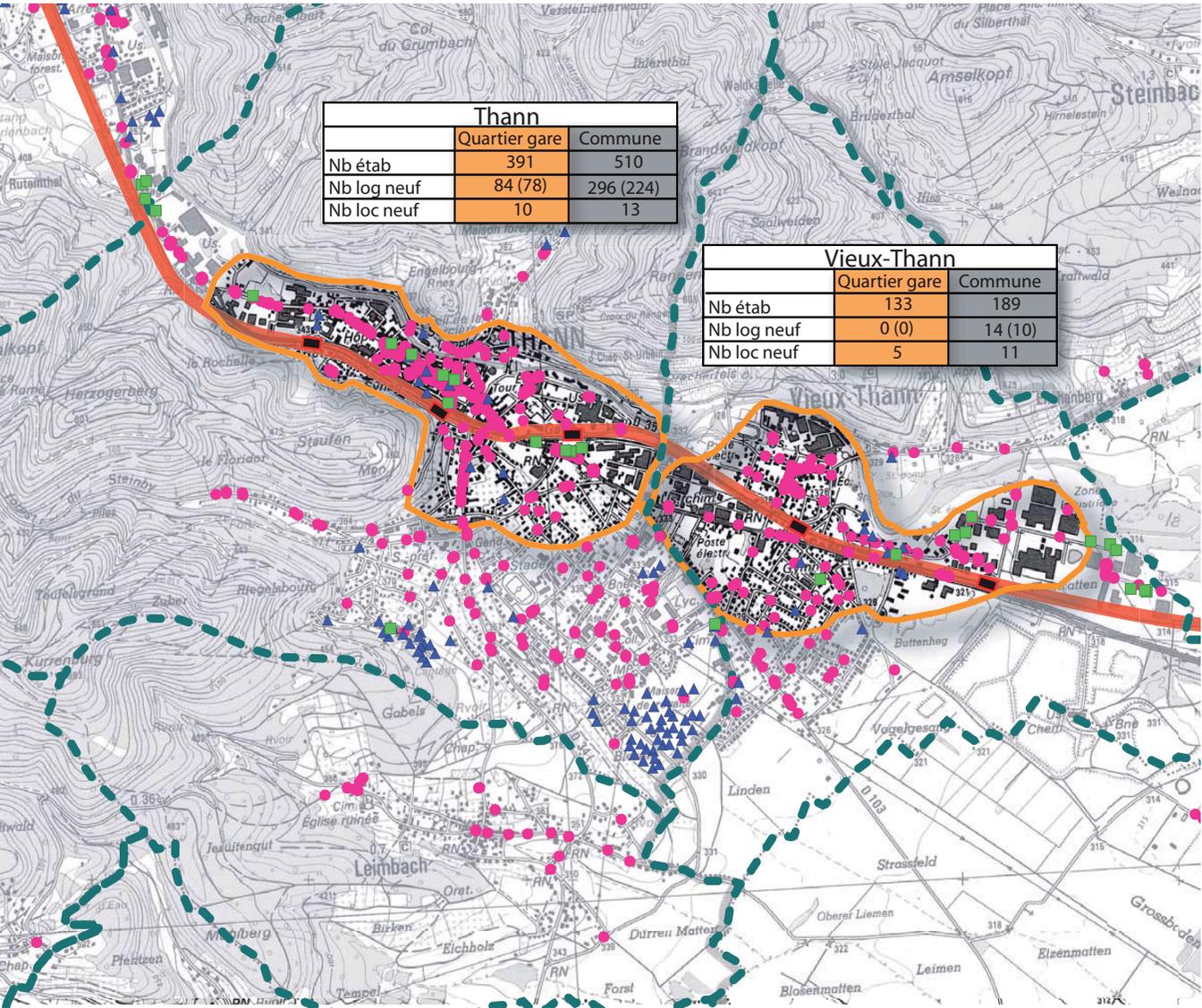
Nb loc éco neuf : Nombre de locaux à vocation autre que d'habitation construits entre 2002 et 2006

- Limite communale
- ▭ Périmètre quartier gare
- Ligne TER et gare existante ou en projet

Source: SIRENE 2007, SITADEL 2002-2006
Réalisation : AURM, SR, décembre 2008

0 0,5 1
Kilomètres

PLANCHE N° 2 : THANN, VIEUX-THANN



Légende:
 ● Etablissements en 2007
 ▲ Déclarations d'ouverture de chantier de logements entre 2002 et 2006
 ■ Déclarations d'ouverture de chantier de locaux à vocation autre qu'habitation entre 2002 et 2006
 Nb étab : Nombre d'établissements inscrits au fichier SIRENE en 2007

Nb log neuf : Nombre de logements construits entre 2002 et 2006
 (--) nombre de logements collectifs

Nb loc éco neuf : Nombre de locaux à vocation autre qu'habitation construits entre 2002 et 2006

- Limite communale
- ▭ Périmètre quartier gare
- Ligne TER et gare existante ou en projet

Source: SIRENE 2007, SITADEL 2002-2006
 Réalisation : AURM, SR, décembre 2008

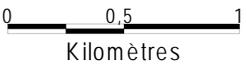
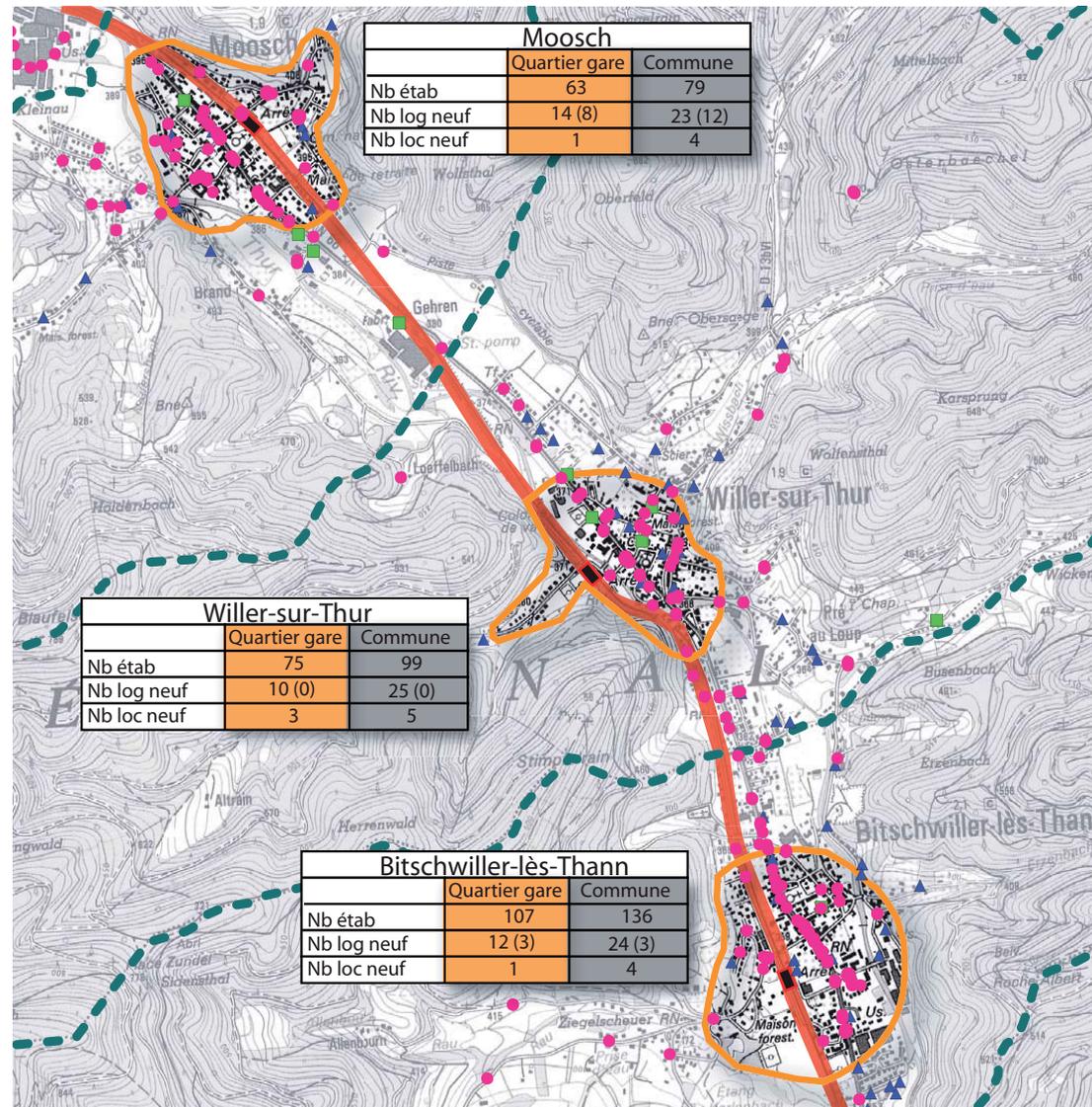


PLANCHE N° 3 : MOOSCH, WILLER-SUR-THUR, BITSCHWILLER-LES-THANN



Légende:

- Etablissements en 2007
 - ▲ Déclarations d'ouverture de chantier de logements entre 2002 et 2006
 - Déclarations d'ouverture de chantier de locaux à vocation autre qu'habitation entre 2002 et 2006
- Nb étab : Nombre d'établissements inscrits au fichier SIRENE en 2007

Nb log neuf : Nombre de logements construits entre 2002 et 2006
(--) nombre de logements collectifs

Nb loc éco neuf : Nombre de locaux à vocation autre que d'habitation construits entre 2002 et 2006

- ▭ Limite communale
- ▭ Périmètre quartier gare
- Ligne TER et gare existante ou en projet

Source: SIRENE 2007, SITADEL 2002-2006
Réalisation : AURM, SR, décembre 2008

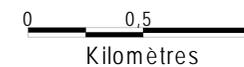
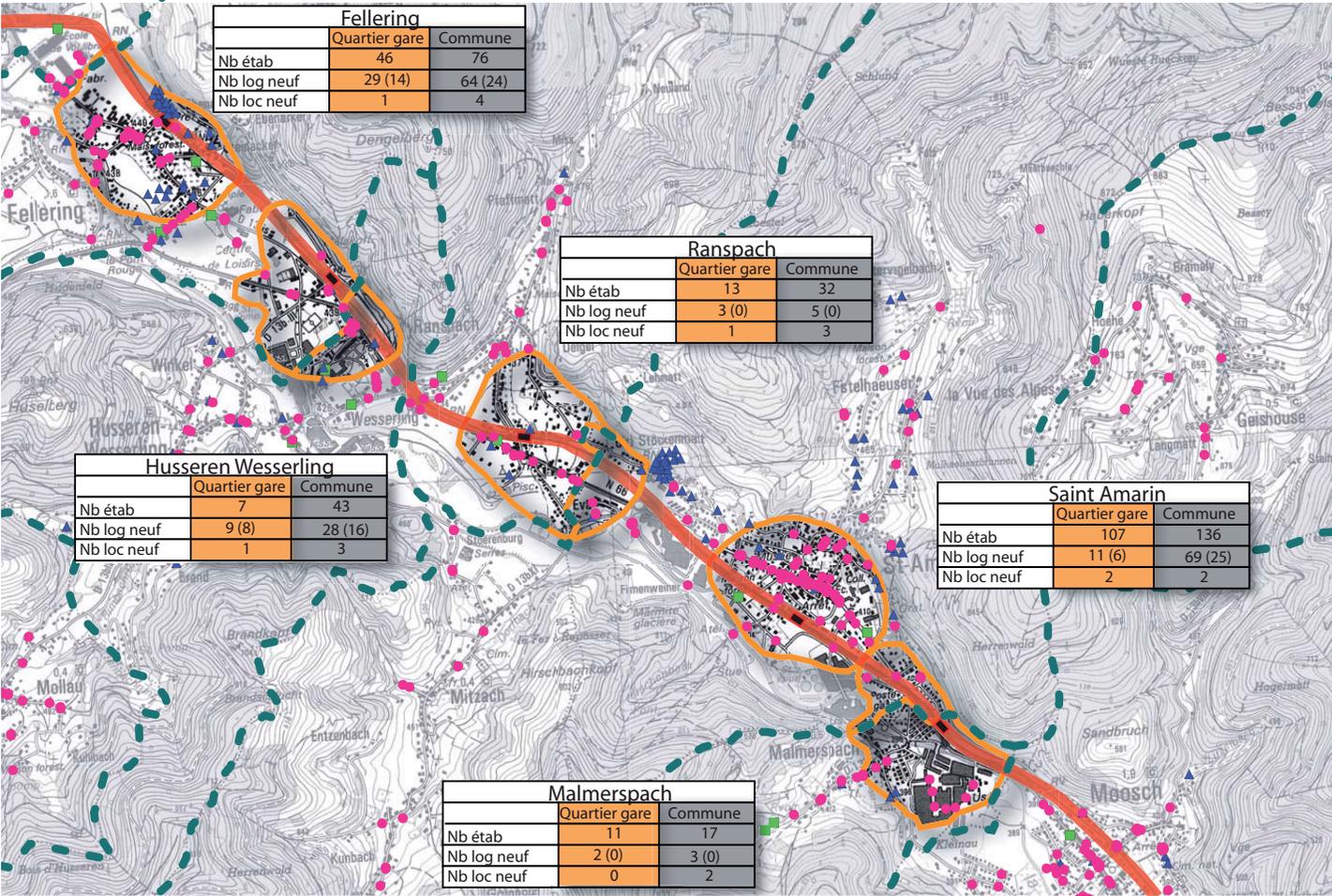


PLANCHE N° 4 : MALMERSPACH, SAINT-AMARIN, HUSSEREN-WESSERLING, RANSPACH, FELLERING



- Légende:
- Etablissements en 2007
 - ▲ Déclarations d'ouverture de chantier de logements entre 2002 et 2006
 - Déclarations d'ouverture de chantier de locaux à vocation autre qu'habitation entre 2002 et 2006

Nb étab : Nombre d'établissements inscrits au fichier SIRENE en 2007

Nb log neuf : Nombre de logements construits entre 2002 et 2006
(--) nombre de logements collectifs

Nb loc éco neuf : Nombre de locaux à vocation autre que d'habitation construits entre 2002 et 2006

- ▭ Limite: communale
- ▭ Périmètre quartier gare
- ▬ Ligne TER et gare existante ou en projet

Source: SIRENE 2007, SITADEL 2002-2006
Réalisation : AURM, SR, décembre 2008

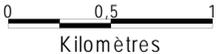
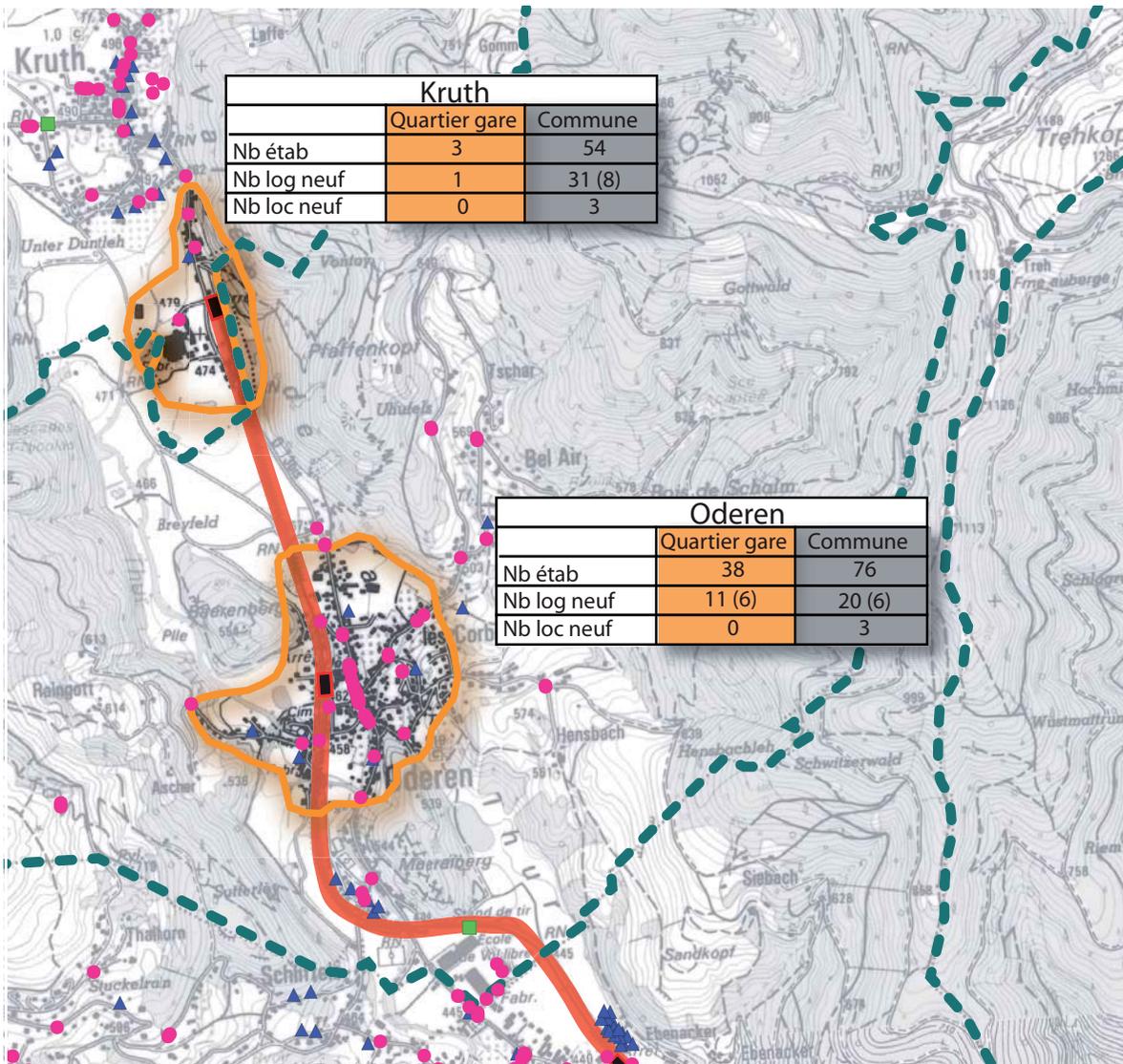


PLANCHE N° 5 : ODEREN, KRUTH



Légende:

- Etablissements en 2007
- ▲ Déclarations d'ouverture de chantier de logements entre 2002 et 2006
- Déclarations d'ouverture de chantier de locaux à vocation autre qu'habitation entre 2002 et 2006
- Nb étab : Nombre d'établissements inscrits au fichier SIRENE en 2007

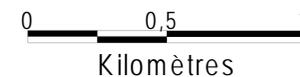
Nb log neuf : Nombre de logements construits entre 2002 et 2006
(--) nombre de logements collectifs

Nb loc éco neuf : Nombre de locaux à vocation autre que d'habitation construits entre 2002 et 2006

- Limite communale
- Périmètre quartier gare

- Ligne TER et gare existante ou en projet

Source: SIRENE 2007, SITADEL 2002-2006
Réalisation : AURM, SR, décembre 2008



L'offre ferroviaire le samedi dans les gares de la ligne MTK 1996, 2004 et 2008 (en nombre de circulations TER)

Gare	1996	2004	2008	Evolution
Bitschwiller	7	20	19	171%
Cernay	18	20	19	6%
Dornach	16	19	18	13%
Fellering	7	20	19	171%
Graffenwald	10	17	18	80%
Kruth	14	20	19	36%
Lutterbach	9	19	17	89%
Moosch	8	20	19	138%
Mulhouse	8	20	19	138%
Oderen	7	20	19	171%
Saint-Amarin	8	20	19	138%
Thann	18	20	19	6%
Thann-Saint Jacques	7	14	16	129%
Vieux-Thann	11	20	19	73%
Wesserling	15	20	19	27%
Willer-sur-Thur	8	20	19	138%

Source des données : observatoire TER de l'ADEUS, fiches horaires SNCF

L'offre ferroviaire le dimanche dans les gares de la ligne MTK 1996, 2004 et 2008 (en nombre de circulations TER)

Gare	1996	2004	2008	Evolution
Bitschwiller	0	18	16	...
Cernay	8	18	16	100%
Dornach	8	17	15	88%
Fellering	0	19	14	...
Graffenwald	3	14	15	400%
Kruth	8	18	16	100%
Lutterbach	0	17	15	...
Moosch	0	18	16	...
Mulhouse	4	18	16	300%
Oderen	0	17	14	...
Saint-Amarin	0	18	16	...
Thann	8	18	16	100%
Thann-Saint Jacques	0	6	9	...
Vieux-Thann	0	18	16	...
Wesserling	8	19	16	100%
Willer-sur-Thur	0	18	16	...

Source des données : observatoire TER de l'ADEUS, fiches horaires SNCF

