

Le premier tram-train français a été inauguré le 11 décembre 2010. Il relie la vallée de la Thur et l'agglomération de Mulhouse, dans le Haut Rhin, en offrant aux communes concernées une desserte quasi-urbaine. Ce tram-train circule aussi bien sur une voie ferrée classique que sur le réseau de tramway urbain. Les promoteurs du projet, au premier rang desquels Jean Marie Bockel, président de Mulhouse Alsace Agglomération (M2A), se réfèrent explicitement au « modèle » qu'est la ligne Karlsruhe-Bretten, pour signifier le caractère innovant de ce projet. En effet, la ville de Karlsruhe, en Allemagne, dispose depuis les années 1990 d'un important réseau de tramway urbain et de tram-train inter-cités capables de circuler aussi bien sur les lignes de la Deutsche Bahn que sur le réseau de transports urbains. Après avoir brièvement situé ces territoires et rappelé les raisons d'être de ce projet, l'on examinera quelques enjeux liés à la mise en œuvre d'un tel équipement. Il s'agit bien sûr d'enjeux de transport, liés par exemple aux conditions de réussite d'un tel projet, mais aussi et surtout d'enjeux urbains, liés aux politiques susceptibles d'accompagner les investissements transport.

Le premier tram-train français a été inauguré à Mulhouse le 11 décembre 2010. Cette interconnexion du réseau ferroviaire et du réseau urbain améliore la qualité des relations entre Mulhouse et la vallée de la Thur, alors que les échanges augmentent fortement entre la vallée de moins en moins industrielle et l'agglomération mulhousienne. Ce projet de transport est également un projet d'aménagement du territoire. L'arrivée du tram-train favorise la requalification des petites villes de la vallée de la Thur et facilite le renouvellement urbain à Mulhouse, notamment celui de la friche DMC. Le tram-train, effaçant pour l'usager la frontière entre l'agglomération et sa périphérie, n'exige-t-il pas une plus forte coopération des différentes autorités compétentes pour l'urbanisme ?

■ Figure 1. Parcours du tram-train de Mulhouse dans sa première phase limitée à Thann

Les enjeux urbains du tram-train reliant la vallée de la Thur et Mulhouse

Le premier tram-train de France a été inauguré, le 11 décembre 2010. Il relie la vallée de la Thur et l'agglomération de Mulhouse, dans le Haut Rhin, en offrant aux communes concernées une desserte quasi-urbaine. Ce tram-train circule aussi bien sur une voie ferrée classique que sur le réseau de tramway urbain. Les promoteurs du projet, au premier rang desquels Jean Marie Bockel, président de Mulhouse Alsace Agglomération (M2A), se réfèrent explicitement au « modèle » qu'est la ligne Karlsruhe-Bretten, pour signifier le caractère innovant de ce projet. En effet, la ville de Karlsruhe, en Allemagne, dispose

depuis les années 1990 d'un important réseau de tramway urbain et de tram-train inter-cités capables de circuler aussi bien sur les lignes de la Deutsche Bahn que sur le réseau de transports urbains. Après avoir brièvement situé ces territoires et rappelé les raisons d'être de ce projet, l'on examinera quelques enjeux liés à la mise en œuvre d'un tel équipement. Il s'agit bien sûr d'enjeux de transport, liés par exemple aux conditions de réussite d'un tel projet, mais aussi et surtout d'enjeux urbains, liés aux politiques susceptibles d'accompagner les investissements transport.

DES BESOINS EN MOBILITÉ IMPORTANTS

Mulhouse et son agglomération : pôles d'emploi et voies de transit

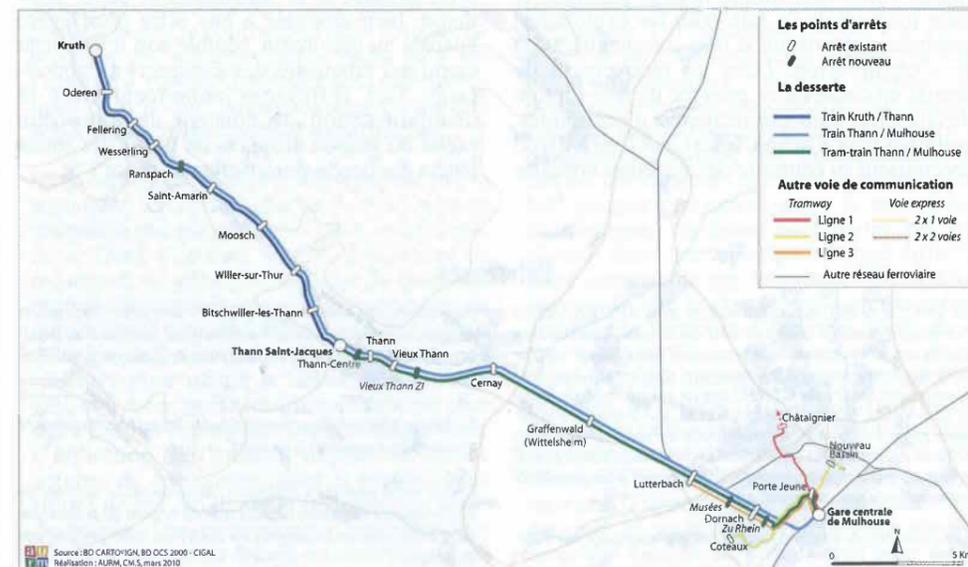
La ville de Mulhouse compte plus de 110 000 habitants (1) et son agglomération près de 250 000. Elle constitue un pôle d'emploi important. Les seuls établissements PSA de Rixheim et Sausheim emploient plus de 9 000 salariés. Au total, la ville de Mulhouse compte 50 327 actifs et l'agglomération dans son entier 164 526. Sachant que 70% des actifs occupés travaillent à l'extérieur de leur commune de résidence, on en conclut à des besoins de mobilité importants.

C'est aussi un territoire de transit puisque l'aéroport de Bâle Mulhouse et sa plate-forme

constituent le second pôle d'emploi privé du sud de l'Alsace avec 6 475 emplois (2) qui attirent une main-d'œuvre dans un périmètre qui dépasse largement l'agglomération mulhousienne.

Ces transits concernent aussi la Suisse. La ville de Bâle n'est située qu'à trente kilomètres. Elle offre de nombreux emplois, notamment dans le secteur de la chimie. On estime ainsi à 30 000 le nombre de frontaliers Haut Rhinois qui traversent chaque jour la frontière.

1) Les données présentées, sauf mention contraire, sont issues du recensement rénové de la population, INSEE, 2006.
2) Source Euroairport Bâle Mulhouse, année 2008.



Une vallée densément peuplée autour d'une route nationale saturée

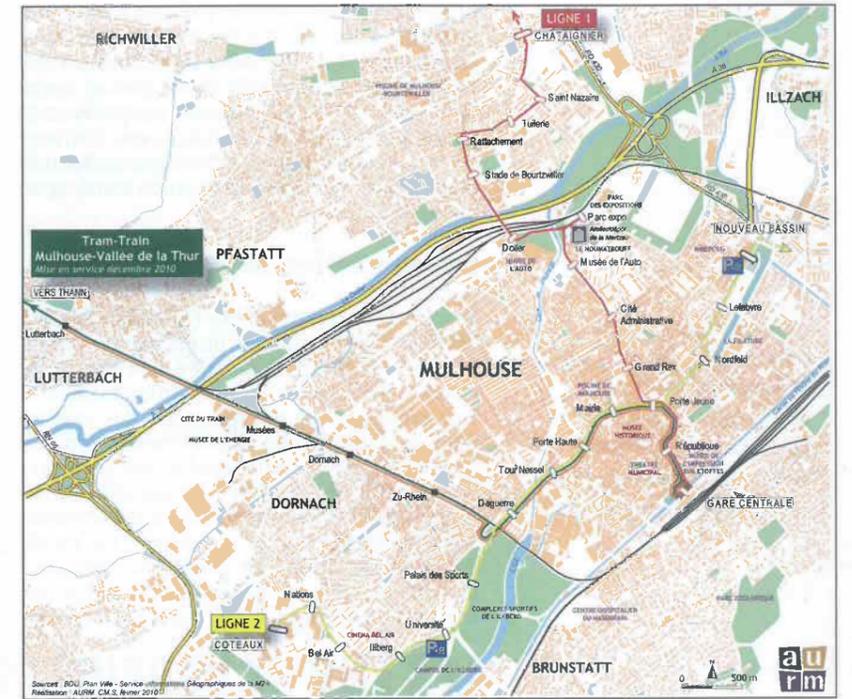
La vallée de la Thur est une vallée vosgienne, industrialisée depuis plus de deux siècles, à la forte densité de population. Elle se compose de 29 communes, réparties en deux sous-ensembles.

D'une part, l'entrée de la vallée comprend trois villes relativement importantes en emploi et en population: Thann (7981 habitants en 2006), Vieux Thann (2873) et Cernay (10752 habitants). Peut y être adjointe la ville de Wittelsheim (10707 habitants), qui n'appartient à aucun établissement public de coopération intercommunale, mais qui sera également desservie par le tram-train.

Ces communes sont dynamiques démographiquement. Pour ces quatre villes, le projet (3) prévoit, à partir de 2010, un cadencement à 30 minutes des trams-trains, ainsi qu'un TER toutes les heures, soit au total trois circulations par heure et par sens. Avec sa desserte fine des territoires traversés et son accès direct au centre-ville, sans correspondance, le tram-train répond aux enjeux périurbains de déplacements en permettant de rejoindre rapidement et confortablement, sans changer de siège, le centre-ville de Mulhouse. L'offre TER complémentaire répond aux enjeux métropolitains, en proposant un accès rapide à la gare centrale de Mulhouse, pour réaliser des correspondances avec le TER 200 Strasbourg / Colmar / Mulhouse / Bâle et les TGV. Depuis décembre 2010, 90 TER et tram-trains circulent entre Thann et Mulhouse. Il s'agit de l'offre ferroviaire la plus dense d'Alsace avec Strasbourg / Molsheim et Strasbourg / Haguenau.

D'autre part, en amont de Thann, la vallée proprement dite, comprend 26 communes pour un total de 26 699 habitants. Pour l'heure, ces communes ne sont pas desservies par le tram-train. Elles bénéficient cependant d'une forte amélioration de la desserte puisque le nombre de circulation TER est passé en décembre 2010 de 34 à 49 trains par jour. Les habitants de la haute vallée, ont deux possibilités pour se rendre en direction de Mulhouse. Ils empruntent le train qui relie directement Kruth à Mulhouse gare ou bien un train classique jusqu'à la gare de Thann Saint-Jacques avec ensuite une correspondance avec le tram-train. Une seconde phase de travaux pourrait encore améliorer la desserte avec, d'une part, la création de nouveaux points de croisements - car la ligne est à voie unique - et d'autre part avec son électrification. Ainsi les tram-trains pourraient rejoindre directement le centre-ville de Mulhouse, sans correspondance, depuis la haute vallée de la Thur. Dans cette configuration envisageable à terme, le tram-train s'apparenterait à un véritable tramway urbain dans la vallée.

Au-delà d'être densément peuplée, la vallée connaît d'importants besoins en mobilité. Si l'emploi industriel y reste important, certaines activités comme le textile ont connu ces dernières décennies un recul notable important. La population qui, autrefois, sortait relativement peu de la vallée, plus ou moins



autosuffisante en emploi, doit aujourd'hui se déplacer. Crise du textile et recul des activités industrielles font qu'aujourd'hui l'activité tend à se concentrer en entrée de vallée malgré les efforts pour maintenir de l'activité dans la haute vallée. La population fait la navette donc entre la vallée de la Thur et le reste du Haut-Rhin ou entre la vallée et la Suisse. Sur les 28 105 actifs occupés, 16 119 opèrent quotidiennement des déplacements domicile-travail au sein de la vallée et 11 481 vont hors de la vallée, dont 9 430 vers Mulhouse et 1 076 vers la Suisse.

Ces déplacements ont pour conséquence le fait que la RN 66, qui traverse la vallée, est saturée

■ Figure 2. La première phase du tram-train Mulhouse Vallée de la Thur - Zoom agglomération de Mulhouse - décembre 2010 (source : AURM)

■ Une illustration de la densité de l'habitat dans la vallée de la Thur avec cette vue partielle de la ville de Thann (photo AURM)



Les porteurs du projet espèrent une augmentation de la fréquentation quotidienne de la ligne de 3800 voyages, dont une partie issue du report modal et le reste d'une demande nouvelle

par le passage de 21-500 véhicules par jour en moyenne à Bischwiller-lès-Thann, dont 1400 camions (4). La restriction de circulation des camions par l'arrêté préfectoral pris au cours de l'année 2000, qui autorise uniquement le transit poids lourd interrégional entre l'Alsace et la Lorraine n'a pas fondamentalement modifié la donne. Le flux de poids lourds reste important.

Estimation des besoins en transport

Une ligne de chemin de fer (5) reliant Kruth à Mulhouse préexistait au projet de tram-train. En 2009, la SNCF comptait à peu près 5000 voyages par jour sur la ligne Mulhouse-Kruth. Une partie de ces voyages n'est pas susceptible de connaître un fort accroissement. Ce sont les trajets domicile-études, qui se situent aux alentours de 2500 voyages par jour et pour lesquels la prise en charge financière favorise déjà les transports en commun. Les trajets domicile-travail, qui se situent aux alentours de 1600, peuvent croître du fait de la fréquence accrue du tram-train. Cependant, c'est du côté

LES ENJEUX URBAINS DU TRAM-TRAIN

des enjeux sont nombreux et concernent tant la ville de Mulhouse et son agglomération, que les communes de la vallée de la Thur

Repenser l'urbanisation des villes desservies

Les communes de la vallée de la Thur ont connu une urbanisation mal contrôlée. Elles s'étirent ainsi jusqu'à dépasser les limites communales. On se trouve en présence d'une urbanisation continue. Les espaces les plus éloignés de la RN 66 sont généralement peu mis en valeur. Pourtant, c'est dans ces espaces, généralement, que la ligne de chemin de fer passe et que se situent les gares. Le nouvel équipement peut donc être l'occasion de repenser l'urbanisation de ces communes. L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne, dans le cadre de son programme partenarial, a élaboré en 2004 un document de réflexion prospective sur les impacts territoriaux du tram-train (6), puis, en 2005, un document (7) à l'échelle de certaines des communes concernées. Pour ces communes, la gare, le noyau villageois, les espaces urbanisables à proximité de la gare ont été positionnés et analysés. L'étude aboutit à des propositions pour l'urbanisation future qui intègrent la valorisation des espaces à proximité des gares.

D'une manière générale, les enjeux repérés au cours de ce travail sont liés à :

- l'aménagement d'axes perpendiculaires à la voie ferrée, privilégiant les modes doux, pour mieux relier les centres bourgs au nouveau « quartier de gare ». En effet, dans la plupart des cas, la gare n'est pas (suffisamment) insérée dans le tissu urbain ;
- l'aménagement des carrefours de la route nationale pour que celle-ci ne constitue plus une coupure du tissu urbain. L'enjeu est ici que l'accessibilité de la gare soit accrue et que de nouveaux modes de

des voyages occasionnels que les espoirs de l'exploitant se tournent. Les porteurs du projet de tram-train espèrent une augmentation de la fréquentation de la ligne de 3800 voyages supplémentaires par jour, dont une partie issue du report modal et l'autre issue d'une demande nouvelle.

Ces besoins en transport, la saturation de la route nationale et l'existence d'une voie ferrée d'un côté ; une population assez dense et nombreuse qui est obligée à la mobilité d'un autre côté, constituent les conditions de possibilité du projet de tram-train. Celui-ci représente en effet un investissement en infrastructure de 84,4 M€ courants, auquel s'ajoute l'investissement en matériel roulant pour 53 M€ courants. À cela, il convient d'ajouter 10 M€ pour l'atelier dépôt tramway / tram-train de la Mertzau à Mulhouse. Le coût du projet s'élève donc à près de 150 M€ courants « clef en main » pris en charge par l'État, la Région Alsace, le Département du Haut-Rhin, les communes de l'agglomération de Mulhouse, RFF et SNCF.

déplacement au sein des villes (piétons, vélos) trouvent leur place ;

- l'aménagement des gares et de leurs abords. Ces abords doivent également être repensés pour une plus grande qualité des espaces publics et des paysages (bancs, arbres, fontaines...). Pour donner plus de visibilité à la gare, il convient également de faire disparaître les espaces en friche autour des gares qui nuisent à l'image de ces secteurs ;
- l'aménagement des quartiers de gare. Pour certains, imprégnés de l'idéologie automobile, il va de soi que ces espaces doivent être dédiés à l'automobile et accueillir des parcs de stationnement. L'idée suivie par les auteurs du document était que l'arrivée du tram-train soit l'occasion de requalifier ces espaces, de les valoriser et d'en faire les lieux d'une nouvelle urbanisation, proche des gares. Ce qui n'exclut pas de petits parcs de stationnement utiles pour faciliter le rabattement. Mais l'essentiel du projet est urbain et vise à développer ou densifier l'habitat autour des gares ;
- l'évolution démographique de la vallée. Rien n'interdit de penser que le tram-train est un moyen sinon d'attirer de nouvelles populations dans la vallée, tout au moins de freiner le départ de population qui est constaté dans certaines communes. Une offre de logements de qualité, proche d'une gare peut contribuer à freiner ce déclin démographique.

Pour résumer, la réflexion reposait sur l'idée qu'un tram-train n'est pas un simple équipe-

4) Source des données : CG 68 - 2007
 5) Cette ligne fut ouverte en 1839, ce qui en fait l'une des premières en France
 6) L'étude Les impacts territoriaux du tram-train Mulhouse - vallée de la Thur, publiée en 2005, a été réalisée pour le compte de la Région Alsace
 7) L'insertion du projet de tram-train à l'échelle locale, AURM, 2006. Étude co-pilotée par la Région Alsace et la DDE

ment de transports, mais qu'il est à même de soutenir une dynamique de développement et d'aménagement du territoire. Cela suppose, d'une part, que l'arrivée du tram-train soit anticipée et accompagnée de projets urbains ; d'autre part, que les élus se mobilisent et engagent une réflexion de fond sur la consommation future de l'espace et son affectation, sur les services et fonctions qu'ils souhaitent trouver à proximité des gares, sur la façon de repenser les relations entre chaque espace constitutif de la commune, sur la place de l'automobile dans l'espace urbain... C'est dire qu'un projet d'équipement ne constitue qu'un potentiel qui doit être accompagné d'une politique spécifique pour produire des effets positifs sur le territoire. La croyance en des effets structurants (8) d'un équipement qui, de lui-même, engendrerait une dynamique territoriale n'est qu'un mythe qui a, il est vrai, la vie dure.

Accroître la cohérence territoriale dans l'agglomération et au-delà

Pour la ville de Mulhouse et son agglomération, les enjeux sont également nombreux. À titre d'exemple, citons le fait que le tram-train va permettre de libérer de la capacité ferroviaire, ce qui est important car, fin 2011, le TGV Rhin-Rhône doit entrer en service. Dès lors, c'est l'ensemble des dessertes régionales qui doit être revu pour offrir la meilleure articulation possible entre l'offre TGV et TER.

Le tram-train va par ailleurs permettre de soulager la gare de Mulhouse. Pour l'heure, les voyageurs empruntant la ligne Kruth/Mulhouse arrivent en gare centrale de Mulhouse et souvent doivent prendre un autobus ou un tramway pour se rendre sur leur lieu de travail. Le tram-train devrait permettre de disséminer l'ensemble de ces travailleurs et collégiens, lycéens et étudiants en les déposant au plus près de leur lieu de destination. L'accessibilité au centre-ville de Mulhouse en sortira accrue.

Par ailleurs, si le report modal se produit comme attendu, une fréquentation accrue des transports en commun permettra de mieux atteindre les objectifs que la ville et l'agglomération se sont assignés dans leur Plan Climat Territorial et dans leurs engagements vers une ville post-carbone (9).

Il semble important d'insister sur deux enjeux, essentiellement urbains, qui se dessinent pour Mulhouse et son agglomération.

Revaloriser des espaces en déshérence

Grâce au tram-train, le réseau de transport de la ville va s'enrichir de deux points d'arrêt : « Musées » et « Zu-Rhein ». Par ailleurs, la gare de Dornach, située entre ces deux points d'arrêt nouveaux, a été réaménagée.

Le quartier Dornach va ainsi être nettement mieux desservi, ce qui est d'autant plus intéressant que ce quartier abrite un site de 72 hectares, inscrit dans le « grand centre-ville ». Il s'agit de l'emprise DMC, ensemble industriel au caractère patrimonial évident.

Il a fait l'objet d'un marché de définition remporté par Reichen et Robert, Seura et Bernard Paris. Nul doute qu'une connexion au réseau de tram-train constitue un atout, sinon une nécessité, pour le quartier dans son ensemble mais plus encore pour la réussite d'un projet qui se veut ambitieux et qui est candidat au label IBA Basel 2020 (10).

Plus généralement, l'enjeu du tram-train est celui de la revalorisation de certains espaces urbains. À l'avenir, le quartier « Dornach », fort d'une offre en tram-train, en tramway et en TER est appelé à devenir un nouveau nœud ferroviaire de l'agglomération.

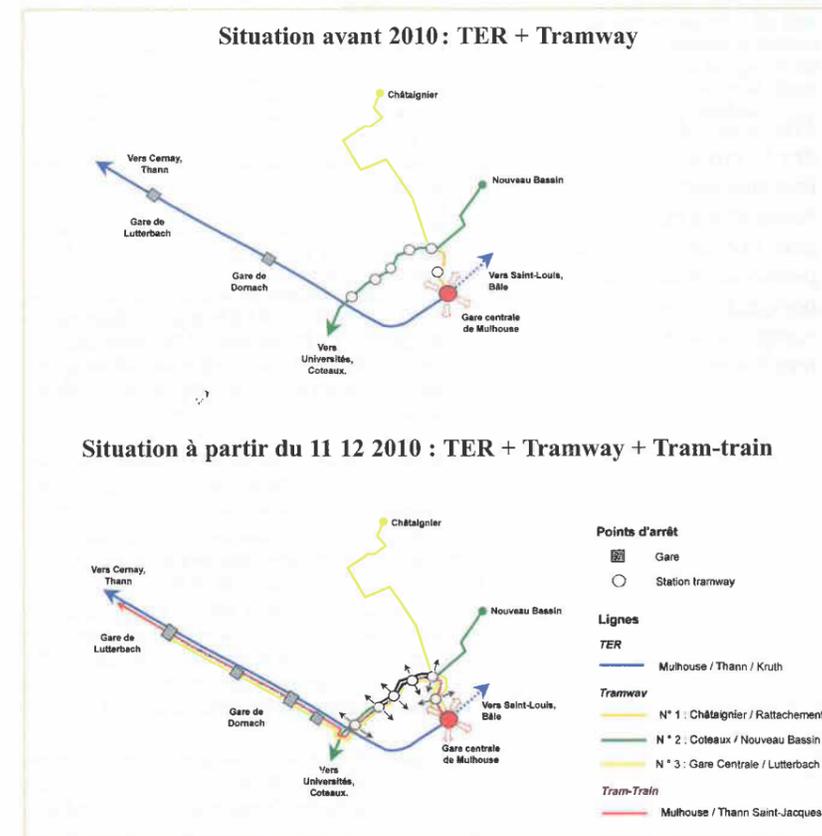
Améliorer les connexions inter-cités

Jusqu'à la mise en service du tram-train, le tramway de Mulhouse était communal. La ligne de tram-train a donc une charge symbolique forte puisqu'elle articule le territoire communal et son environnement. Au-delà du symbole, le tram-train crée une troisième ligne de tramway qui crée des relations inter-cités. La référence faite à Karlsruhe en introduction rappelle que le tram-train a été l'outil privilégié par cette ville pour construire sa stratégie

8) Offner J.-M., « Les effets structurants du transport, mythe politique, mystification scientifique », Technique-Territoire-Société, ENPC/Université Paris XII.,
 9) Un premier Plan Climat Territorial, signé en 2007, a été actualisé en 2010. Par ailleurs, l'agglomération mulhousienne est l'un des territoires d'expérimentation retenus par le MEEDDM et l'ADEME dans le cadre de l'appel à projet « Repenser les villes dans une société post-carbone ».
 10) L'IBA2020 est une exposition internationale d'architecture, organisée en 2020 par la ville de Bâle, en Suisse.

Un projet d'équipement ne constitue qu'un potentiel qui doit être accompagné d'une politique spécifique pour produire des effets positifs sur le territoire

■ Figure 3: L'effet de diffusion potentiel du train-tram au sein de l'agglomération mulhousienne (source: AURM)





■ La gare de Dornach réaménagée (Photo AURM)

Plutôt que de considérer des territoires institutionnels qui bornent les échanges, il peut être préférable de penser en termes de bassin de vie et de complémentarité des territoires

de métropolisation (11). Plutôt que de considérer des territoires institutionnels qui bornent les échanges, il peut être préférable de penser en termes de bassin de vie, de complémentarité des territoires. Reste que ces frontières et zonages existent bel et bien. Ils témoignent d'une segmentation de l'espace et des politiques publiques telle que jusqu'à présent, une « vision aréolaire » s'est imposée. Le tram-train desserre l'étreinte et constitue peut-être l'occasion de modifier les termes de la négociation locale en faveur d'une vision davantage « réticulaire » (12) qui permette à l'avenir de penser en termes de région métropolitaine. D'autant que l'arrivée du TGV Rhin-Rhône à l'horizon 2011 est également l'occasion pour la SNCF et la Région Alsace de rebattre les cartes des dessertes régionales.

L'offre ferroviaire TER va s'en trouver notablement enrichie et améliorée avec :

- un cadencement à la ½ h en période de pointe sur Mulhouse / Colmar et à l'heure en heures creuses ;
- un cadencement à la ½ h en période de pointe sur Mulhouse / Bâle et à l'heure en heures creuses.
- Un renforcement de l'offre et une amélioration des temps de parcours sur Mulhouse / Altkirch.
- A cela s'ajoute la remise en service en 2012 de la ligne Mulhouse - Chalampé - Müllheim (Allemagne). Elle sera desservie par 10 à 12 TER par jour. Deux gares seront réactivées : Île Napoléon et Bantzenheim.

C'est donc toute l'étoile ferroviaire mulhousienne qui va connaître au cours des deux prochaines années une forte augmentation de son offre. Les principales villes proches de Mulhouse seront ainsi interconnectées. À plus long terme, l'Euro Airport Bâle – Mulhouse, distant de 25 km, sera desservi de manière satisfaisante avec la création d'une nouvelle gare, directement connectée à l'aéroport du 5e aéroport de province de France. L'objectif annoncé est une mise en service en 2017.

Pour que l'offre de transports en commun gagne encore en cohérence, son enrichissement à l'échelle de l'agglomération est nécessaire. La cohérence du réseau structurant de

l'agglomération aurait à gagner en desservant notamment les villes de Wittenheim (14 371 habitants) et Kingersheim (13 154 habitants), d'autant que ces deux villes abritent deux des principales zones d'activités commerciales de l'agglomération. Selon Jean Marie Bockel (13), les extensions des lignes de tramway vers le Nord de l'agglomération prévues dans les documents de planification se feront dès que les conditions financières le permettront. Ceci permettra de desserrer l'emprise de la voiture au niveau de l'agglomération. Cet enrichissement du réseau de transport peut également être de nature à conforter l'identité et la solidarité territoriales.

À quelle échelle pense la planification urbaine ?

À l'instar du quartier de Dornach, la commune de Lutterbach est appelée à connaître de profonds changements. Desservie par le tram-train, elle l'est aussi par le TER et pourrait l'être par le TGV Rhin-Rhône dans le cadre du projet de « shunt » (raccordement) de la deuxième phase de la branche Est. Dans ce cadre, une nouvelle gare TGV pourrait être construite à Lutterbach, qui permettrait d'avoir une offre complémentaire à celle de la gare centrale accessible depuis l'agglomération mulhousienne et la vallée de la Thur, grâce au tram-train. En un mot, la connectivité du territoire lutterbachois est remarquable puisque l'autoroute A 36 dessert également la commune. Cette situation pose la question de la prise en compte de la qualité de l'espace dans les politiques d'aménagement, ce qui peut être décliné à deux niveaux connexes.

Le premier est celui de l'arbitrage entre préservation et urbanisation. D'un côté, il est possible de s'en tenir à une application stricte des principes du Grenelle de l'environnement et de limiter les extensions urbaines au nom de la sauvegarde des terres agricoles ou naturelles. Dans cette optique de sauvegarde, la connectivité n'est pas exploitée. D'un autre, la posture peut se faire plus pragmatique. On remarque alors que pour faire face à la croissance démographique des communes de la périphérie de Mulhouse et aux besoins croissants en logements (14), des espaces nouveaux devront de toute façon, à terme, être urbanisés, malgré les efforts réalisés pour densifier le tissu urbain et le renouveler. Dans ce cadre, les espaces fortement connectés, deviennent des lieux stratégiques pour l'urbanisation future. Le lien entre urbanisation et transports devient central dans les politiques d'aménagement.

11) « Les stratégies de métropolisation de Karlsruhe », Conférence de l'ADEUS, Strasbourg, 9 novembre 2010.
12) Gallez C et Kaufmann V, « Coordination Urbanisme-Transport, regards croisés sur quatre agglomérations suisses et françaises », Ville, Rail et Transports, n°507, novembre 2010.

13) Voir son entretien avec le magazine Ville, rail et transports n°508 du 1er décembre 2010. Page V.

14) La population des communes de la première couronne croît de 0,5%. À cela s'ajoutent les besoins liés aux décohabitation etc.



■ Le tramway de Mulhouse doit encore progresser vers le Nord de l'agglomération afin de desservir des communes satellites peuplées. Rame de la ligne 3 sur le parvis de la gare de Mulhouse Ville (photo P. Zembri)

Le second niveau est relatif à l'échelle à laquelle l'aménagement urbain est pensé. L'échelle communale peut être privilégiée. Des règles et ratios identiques peuvent être appliqués uniformément aux communes pour limiter leur étalement. Le SCOT peut ainsi attribuer un potentiel d'urbanisation à chaque commune qui, lors de l'élaboration ou la révision de son PLU, connaît les limites posées à son urbanisation.

Une autre façon de poser le problème serait de poser que l'échelle de l'agglomération est la plus pertinente pour poser tant la question des limites de l'urbanisation que celle de la préservation des espaces agricoles et naturels. Penser l'aménagement à l'échelle de l'agglomération permettrait de différencier les potentiels d'urbanisation des communes, en s'appuyant sur un critère simple : leur connectivité. Les territoires les moins connectés, surtout à une offre en transport en commun, constituent plutôt des espaces à préserver tandis que les territoires les mieux desservis par les transports en commun deviennent au contraire les lieux privilégiés de l'urbanisation future. En accroissant la population, en densifiant la population à proximité des lieux de desserte, l'usage des transports collectifs se trouve facilité, ce qui accroît leur rentabilité – condition de leur développement – et présente des avantages écologiques certains puisque le report modal est synonyme de baisse des émissions de gaz à effets de serre... Les objectifs globaux de préservation des espaces naturels ou agricoles sont également remplis.

Cette rapide présentation a permis de mettre en lumière quatre enjeux liés au développement d'un équipement comme le tram-train.

Le premier est lié à la requalification des espaces. Très souvent les quartiers de gare sont peu valorisés. Pour les communes desservies, le tram-train peut constituer l'occasion de repenser l'urbanisation de ces espaces et, pour la ville de Mulhouse, le développement du réseau permet de développer un projet ambitieux pour la reconversion du site DMC.

En second lieu, vient l'enjeu métropolitain et le sens que l'on donne à ce terme. Les villes peuvent faire le choix de devenir ville-métropoles, elles peuvent aussi choisir de s'inscrire dans la dynamique d'une région métropolitaine. À ce titre, le développement des relations inter-cités est essentiel, de même que l'articulation entre cette offre et le réseau interne à chaque agglomération desservie.

Vient ensuite l'occasion de redéfinir le lien entre transports et urbanisme. Trop souvent, les transports suivent le logement alors que la logique voudrait que ce soit l'inverse qui prévale.

Enfin, se pose la question de l'échelle à laquelle la planification urbaine est pensée. La connectivité des territoires devient un des critères permettant de définir des priorités d'aménagement, qui aurait sans doute à gagner à ne plus être conçu au plan communal, mais à l'échelle intercommunale.