

Vallée de la Thur

Les impacts territoriaux
du tram-train

Mulhouse /
Vallée de la Thur



Octobre 2005



Sommaire

1. Introduction.....	3
2. Diagnostic territorial.....	7
<i>Résumé du diagnostic territorial.....</i>	<i>36</i>
3. Les enjeux.....	39
<i>Résumé des enjeux.....</i>	<i>48</i>
4. Les scenarii.....	50
4.1. Scenario tendanciel.....	55
4.2. Scenario développement durable.....	59
<i>Résumé des scenarii.....</i>	<i>74</i>
5. Mise en oeuvre.....	75
6. Conclusion.....	79
7. Glossaire.....	81
8. Annexes.....	85
Table des matières.....	109

1. Introduction

Le principe d'un tram-train est de relier une infrastructure ferroviaire et une ligne de tramway, en assurant l'exploitation d'un bout à l'autre avec un même véhicule. Le véhicule du tram-train est capable de circuler aussi bien sur une voie ferrée classique, que sur le réseau urbain de tramway. Ce principe permet de créer des liaisons directes entre l'espace desservi par le réseau ferroviaire et le centre d'une agglomération dans lequel circulent les tramways urbains.

La ligne de chemin de fer Mulhouse-Kruth, une des plus anciennes de France, a été ouverte en 1839 sur le tronçon Mulhouse-Thann.

Dans la deuxième partie des années 1990 des hypothèses de connexion de cette ligne au nouveau réseau de tramway urbain de Mulhouse ont été explorées dans le cadre des études de faisabilité, suivant l'exemple de la région de Karlsruhe en Allemagne. Les études préliminaires et les études avant-projet ont été réalisées en 2001 et 2002. L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a, en 2003, été menée par RFF et la SNCF, maîtres d'ouvrage du projet. Le

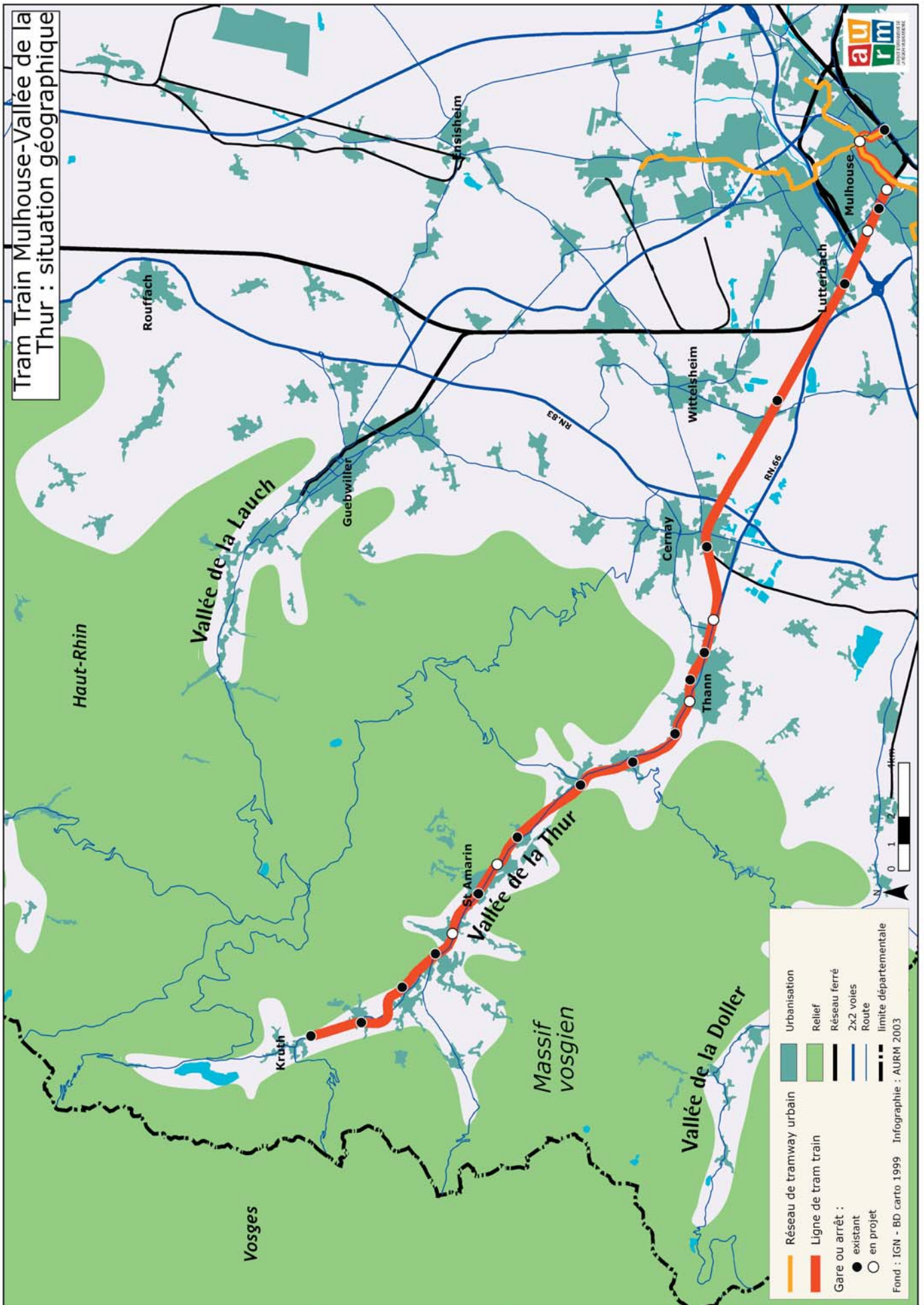
projet a été déclaré d'utilité publique le 11 octobre 2004.

Les travaux du tram-train Mulhouse – Vallée de la Thur sont planifiés pour une période de trois ans à partir de 2006, avec une mise en service en 2009.

La mise en service des tramways d'interconnexion (tram-trains) sur cette ligne est portée par le Conseil Régional d'Alsace, autorité organisatrice, en partenariat avec notamment Réseau Ferré de France (RFF), la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) et le Syndicat Intercommunal des Transports de la Région Mulhousienne (SITRAM). Ce projet ambitieux et novateur, inscrit au Contrat de plan Etat-Région 2000-2006, est porté par les trois autorités organisatrices de transport que sont la Région Alsace, le Département du Haut-Rhin et le Syndicat intercommunal des Transports de l'agglomération mulhousienne. Le financement est partagé entre les trois autorités organisatrices, les deux maîtres d'ouvrage que sont la SNCF et RFF ainsi que par l'Etat.

Dans le cadre de sa politique en faveur de l'aménagement des gares,

Tram Train Mulhouse-Vallée de la Thur : situation géographique



des points d'arrêts et de leurs abords, la Région Alsace soutient la réalisation de programmes pour améliorer l'accessibilité au transport collectif ferroviaire (cheminements modes doux, aménagements urbains des abords des stations...) et les aménagements d'intermodalité (stationnement des voitures à proximité des gares, abris vélos, arrêts d'autocars...). Ces aménagements des abords des gares sont réalisés sous la maîtrise d'ouvrage des communes ou de leurs groupements et cofinancés par la Région Alsace, les communes et leurs intercommunalités ainsi que la SNCF.

L'étude est co-pilotée par la Région Alsace et la DDE, en concertation avec les communes et les différents acteurs locaux. L'objectif de l'étude consiste à sensibiliser les élus locaux aux potentialités offertes par l'arrivée du tram-train. L'étude a également pour ambition de leur fournir des éléments et des outils de réflexions pour étendre les aménagements sur un territoire plus large que le périmètre de la station de tram-train. Ces aménagements s'inscriront en complémentarité des aménagements réalisés par la SNCF.

L'étude fournit :

- des éléments pour sensibiliser sur les mesures à mettre en œuvre en relation avec la réalisation du projet tram-train et ses effets (aménagement des cheminements et des espaces publics, développement

des quartiers, etc...). Ces mesures sont à la charge des collectivités locales. L'étude veut être un support pour les communes dans la définition de leurs projets autour du tram-train.

- des éléments pour inciter l'échange, la discussion et la concertation entre les acteurs du territoire dans leurs réflexions et actions (à l'échelle des communes, des communautés de communes et des pays). Les éléments fournis par l'étude devraient aider les acteurs à mieux définir leurs attentes.

De l'analyse territoriale à l'échelle locale

Suivant les objectifs mentionnés, l'étude « *Les impacts territoriaux du Tram-train Mulhouse - Vallée de la Thur* », ainsi que le présent rapport, s'articulent autour de trois volets distincts. La méthodologie est exposée en annexe, p 82.

Volet 1 : *Les impacts socio-économiques du projet sur l'ensemble du territoire de la Vallée de la Thur*

Cette partie de l'étude comporte une analyse territoriale (Voir également les entretiens avec les acteurs locaux et l'analyse des documents d'urbanisme en annexes, respectivement pages 84 et 90), ainsi qu'un diagnostic posé sur chaque secteur composant le périmètre d'étude.

Elle est suivie par un exposé des enjeux concernant les deux volets de l'étude.

Des scénarii de développement territorial sont proposés, à l'échelle du terrain de l'étude dans un premier temps. Ils sont ensuite déclinés à l'échelle des secteurs.

Le rapport se poursuit par un chapitre consacré à la mise en œuvre, qui comporte également une estimation des potentiels d'urbanisation.

Volet 2 : *L'insertion du projet tram-train à l'échelle locale*

Le deuxième volet contient l'insertion du projet à l'échelle locale avec les études de cas de Moosch, Felling-Wesserling, Bitschwiller-lès-Thann, Malmerspach et de Cernay. La commune de Thann sera traitée dans une phase complémentaire.

Volet 3 : *La mise en place d'un observatoire*

Le troisième volet de l'étude aura pour objectif d'identifier les indicateurs de développement territorial reliés au tram-train, initiant ainsi un observatoire des impacts territoriaux du tram-train.

2. Diagnostic territorial

Le massif montagneux des Vosges qui s'ouvre à la Plaine d'Alsace est composé d'un nombre important de vallées. La Vallée de la Thur, après celle de la Bruche (à hauteur de Strasbourg) est l'une des plus peuplées. Elle est située dans la zone d'influence de l'agglomération mulhousienne.

Pour l'Alsace du Sud, Mulhouse joue le rôle d'un pôle de centralité supérieur. À cette même échelle, Thann/Cernay constitue un des centres secondaires les plus importants.

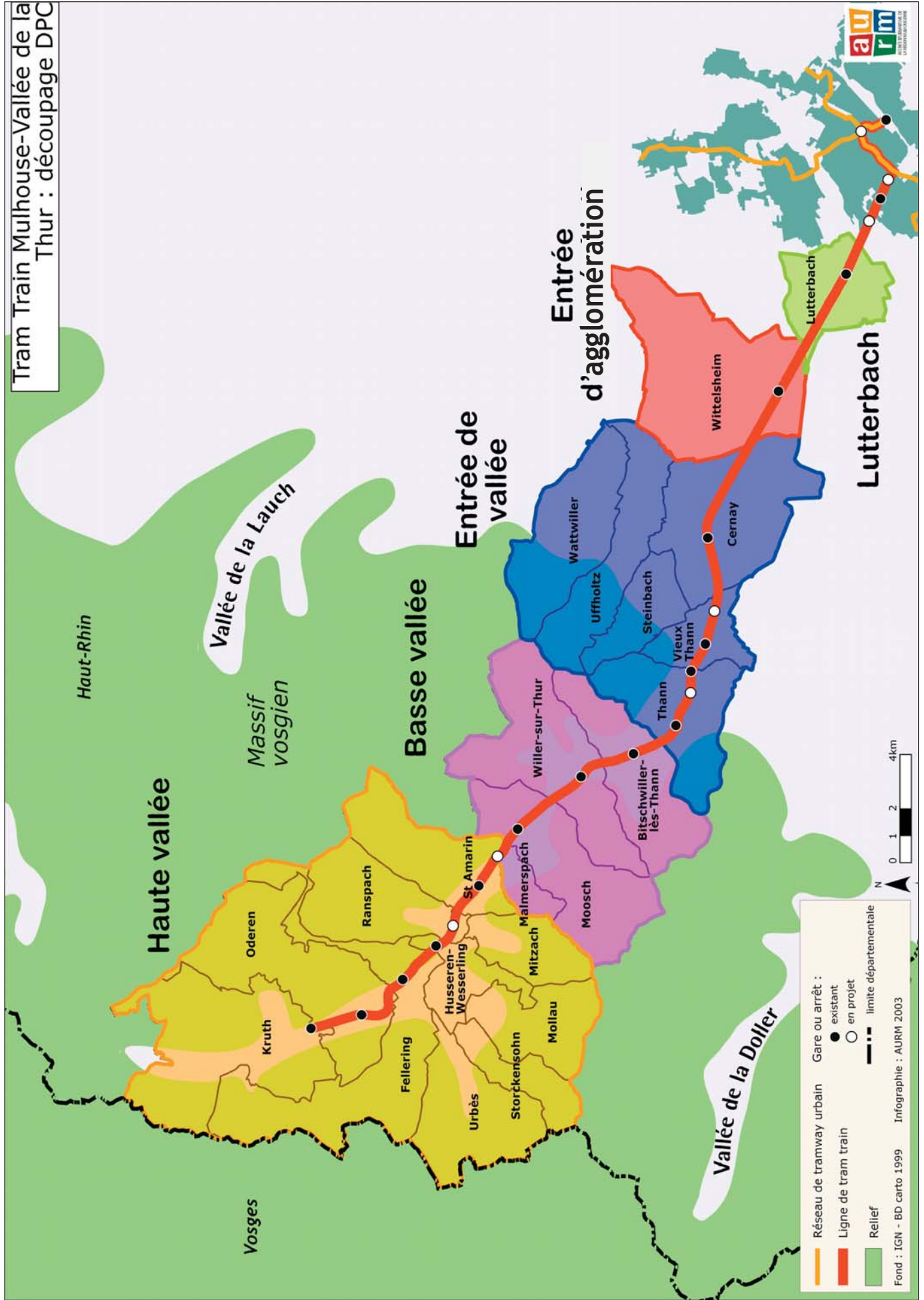
De Thann/Cernay jusqu'à Felling, la Vallée de la Thur est occupée par un continuum urbain. Ce tissu s'est développé au XIX^e siècle en lien avec l'industrialisation de Mulhouse. La vallée est aujourd'hui dans une phase de conversion économique. La plaine entre la Vallée de la Thur et Mulhouse est caractérisée par la présence des anciennes mines de potasse autour de Wittelsheim. Cet espace est également en pleine conversion depuis l'arrêt de l'exploitation minière.

Dans les années 90, la Vallée a ainsi enregistré des performances économiques inférieures aux

décennies précédentes. Toutefois, ceci n'a pas entraîné une diminution du nombre d'habitants sur ce territoire. Au contraire, au cours de cette période, plusieurs communes ont accueilli de nouvelles populations, ces dernières délaissant un milieu très urbain pour un cadre de vie plus agréable. Le nombre d'habitants du terrain d'étude (Cf. carte p.10) atteint 62 645 personnes en 1999, dont 25 811 actifs occupés (Source INSEE).

La Vallée de la Thur est reliée à Mulhouse par une des plus anciennes lignes de chemin de fer de France : la section entre Mulhouse et Thann ouverte en 1839. Du point de vue de la desserte, cette voie ferrée est particulièrement bien située puisque les gares sont à proximité des centres villes et centres villages. Cette ligne sera connectée en 2009 au réseau urbain de tram de l'agglomération mulhousienne. Cette connexion permettra aux tramways de passer du réseau du tram urbain au réseau ferroviaire périurbain.

Avec ce projet, l'attractivité résidentielle déjà perceptible devrait s'accroître. Ceci induit des effets socio-économiques et des effets en termes de développement urbain sur le terrain de l'étude.

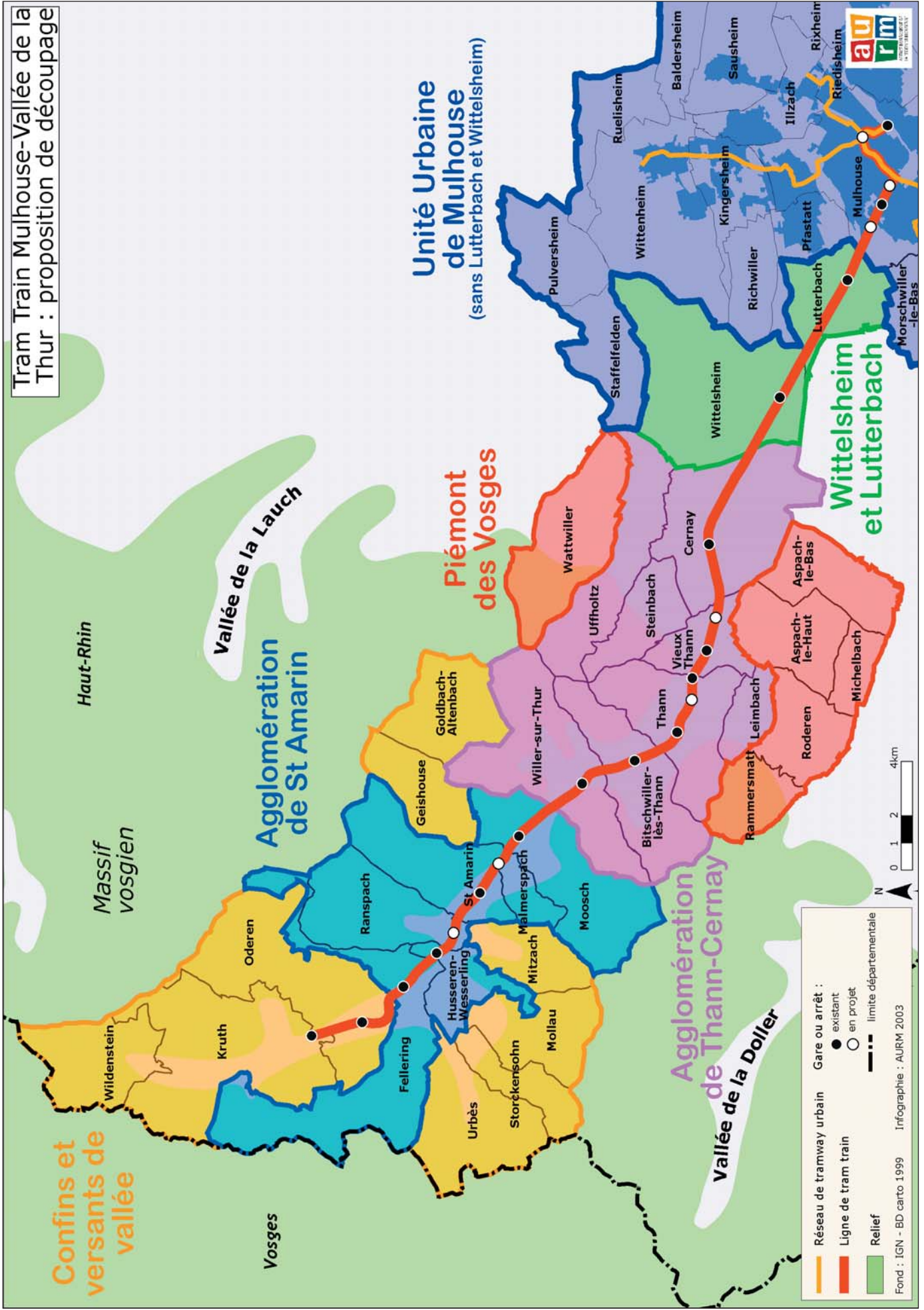


Pour analyser les effets territoriaux, le terrain de l'étude a été découpé en plusieurs secteurs. Deux périmètres ont été définis.

Le périmètre du DPC* (Cf. carte p. 8) englobe les secteurs suivants : Haute vallée, Basse vallée, Entrée de vallée, Entrée d'agglomération et Lutterbach. Ce dernier secteur fait partie du PTU* de Mulhouse.

La carte suivante montre le périmètre et les secteurs qui ont été définis pour mener l'étude (carte p 10) : Confins et Versants de Vallée, Agglomération de Saint Amarin, Agglomération de Thann-Cernay, Piémont des Vosges et Wittelsheim - Lutterbach. Dans ce rapport, ces secteurs seront utilisés pour conduire l'analyse territoriale.

Tram Train Mulhouse-Vallée de la Thur : proposition de découpage



Confins et versants de vallée

Haut-Rhin

Massif vosgien

Vallée de la Lauch

Agglomération de St Amarin

Piémont des Vosges

Unité Urbaine de Mulhouse (sans Lutterbach et Wittelsheim)

Agglomération de Thann-Cernay

Vallée de la Doller

Wittelsheim et Lutterbach

Réseau de tramway urbain Gare ou arrêt :
 ● existant
 ○ en projet
 Ligne de tram train
 Relief
 --- limite départementale

Fond : IGN - BD carto 1999 Infographie : AURM 2003



2.1. Agglomération Saint-Amarin

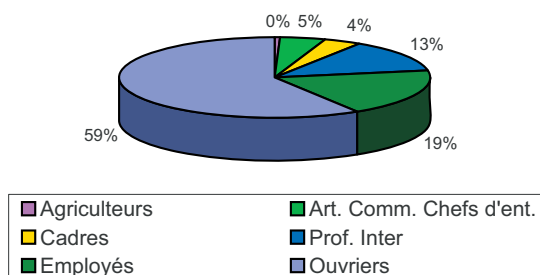
Ce territoire de fond de vallée a connu un fort développement du textile industriel suivi de la crise économique ; il se pose la question du maintien de la population en conservant et en développant de nouveaux secteurs d'activités. Sans intervention publique, le risque de voir ce territoire se transformer en « banlieue résidentielle » de Thann-Cernay et de l'agglomération mulhousienne existe.

2.1.1. La gestion de l'après-textile

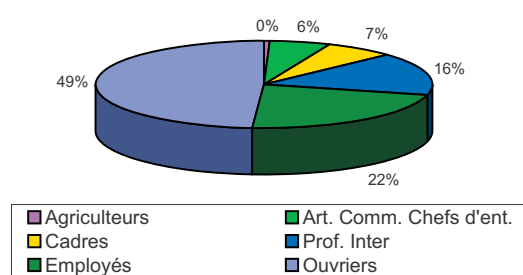
L'agglomération de Saint-Amarin présente aujourd'hui des données statistiques qui montrent une assez bonne mutation économique. St-Amarin a réussi sa conversion, en passant du tout industriel (textile) au tertiaire (service et artisanat). La conversion urbaine est plus difficile ; des efforts ont été réalisés sur le centre de St-Amarin conjointement à la réalisation de la dérivation de la RN 66.

Les communes de ce secteur s'organisent autour de

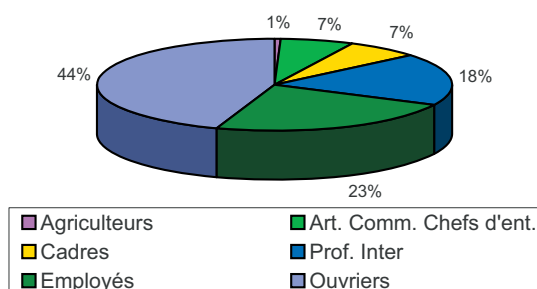
Répartition des actifs en 1982



Répartition des actifs en 1990

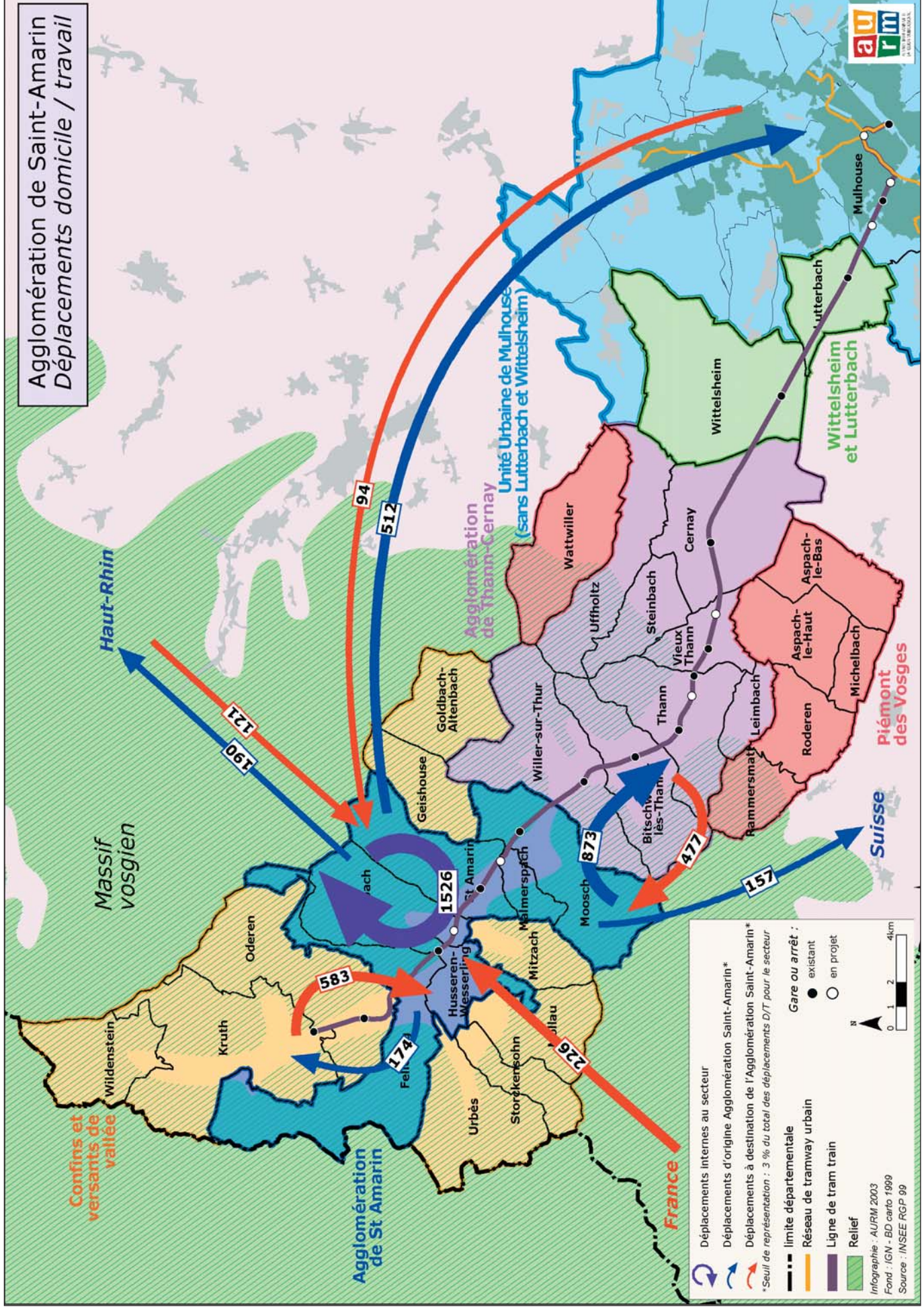


Répartition des actifs en 1999



Agglomération Saint-Amarin
Données : RGP 82-90-99

Agglomération de Saint-Amarin
Déplacements domicile / travail



l'agglomération St-Amarin. Elles ont relativement peu d'échanges domicile/travail avec le P.T.U.* et le reste de la Vallée. Les seuls déplacements importants domicile/travail concernent l'agglomération de Thann-Cernay, et beaucoup moins la Région Mulhousienne. Les déplacements avec le reste de la vallée sont faibles ; le fonctionnement relativement efficace de l'agglomération de Saint-Amarin, assure la présence d'emplois tertiaires et de services (collège, hôpital, équipements sportifs, services divers à la population). Par contre, en matière commerciale, si les commerces de détails et un supermarché de proximité arrivent à se maintenir, on constate tout de même une fuite vers les grandes surfaces commerciales de Bitschwiller-lès-Thann, Cernay et Mulhouse.

Cependant, d'autres fermetures d'usines sont prévues à court terme. La situation actuelle permettra-t-elle de faire face à ces nouvelles pertes d'emplois ? La conversion pourra-t-elle se poursuivre par un nouveau développement des activités tertiaires ?

D'autres solutions sont à envisager :

- Se réapproprier des friches industrielles et proposer une nouvelle offre en bâtiments locatifs bureaux-activités peu chers (grâce

* Cf. définition dans le glossaire

à la réutilisation de ces friches), concurrençant ainsi l'offre de Thann-Cernay aux loyers beaucoup plus onéreux.

A ce sujet, les actions en cours menées par la Comcom St-Amarin sont à poursuivre. L'ancien site CDT (ex-Boussac) devrait ainsi laisser place, sous l'impulsion de la ComCom, à des magasins d'usines, des entreprises industrielles et commerciales ainsi que des bureaux aux loyers très attractifs.

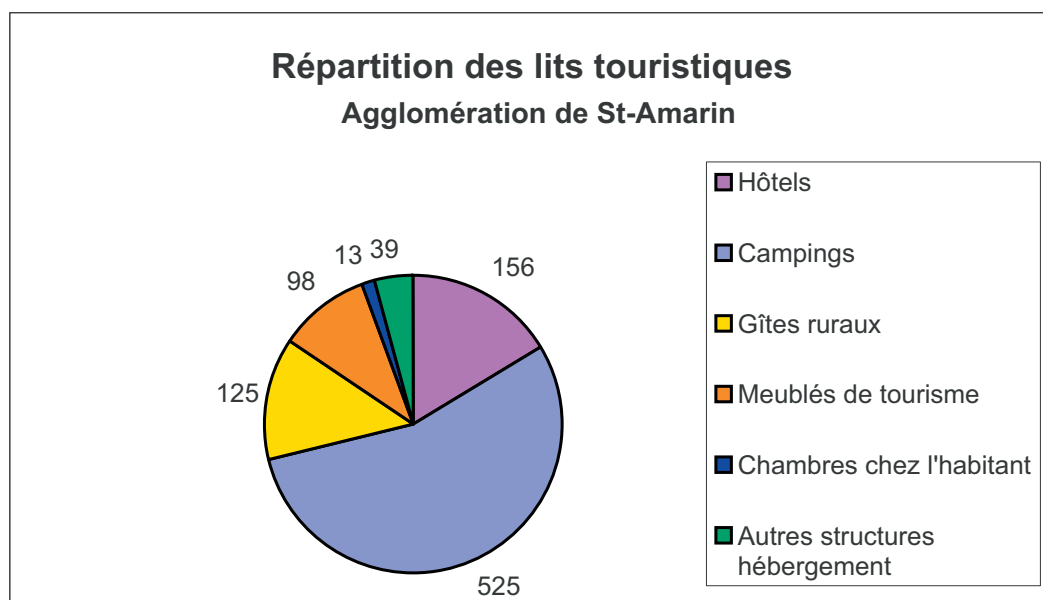
- Par ailleurs, le développement touristique de la partie amont de la Vallée semble à même de prendre partiellement le relais en matière économique.

Pour résumer, le but est de conserver et de renforcer le pôle de vie de St-Amarin en développant de nouveaux services et emplois afin d'éviter une fuite quotidienne des actifs vers l'entrée de vallée et l'agglomération de Mulhouse, transformant alors ce fond de vallée en « banlieue résidentielle ».

La qualité de vie et la proximité des services qui pourraient retenir/attirer la population dans l'agglomération de Saint-Amarin sont à renforcer.

2.1.2. Développer le potentiel touristique

Le développement touristique présente de nombreux avantages. En effet, à terme, il concourt à créer des



emplois ; mais il permet également un développement en lien avec le reste de la Vallée et du département, garant d'une ouverture renforcée du territoire.

L'agglomération de Saint-Amarin, ainsi que les communes des Confins et versants, dispose d'un important potentiel touristique et de loisirs à mettre en valeur. Actuellement, la saison touristique est très courte et organisée autour d'activités non marchandes. L'offre en hébergement n'est pas satisfaisante, peu adaptée.

Le développement de l'activité de l'office du tourisme de St-Amarin devrait avoir des retombées financières importantes pour les professionnels du tourisme qui pourront alors développer et diversifier leur offre.

- Diversifier l'accueil et les produits

touristiques ; proposer une offre allant du loisir journée au séjour de moyenne (et longue) durée dans la Vallée de Munster et Bresse / Gérardmer par exemple. Aussi l'offre en hébergement pourrait être diversifiée et modernisée : hôtels pouvant accueillir tous les passagers d'un autocar sur un même site, gîtes et chambres d'hôtes pour attirer la clientèle familiale sur des courts (week-end) et longs séjours, structures d'accueil pour les classes vertes et les centres de formation, etc.

- Mettre en valeur l'identité locale, le patrimoine et l'environnement. Renforcer le rôle joué par le Parc de Wesserling, inscrit à l'inventaire supplémentaire des Monuments historiques, en développant de nouvelles activités en plus du musée actuel (exemple du

festival des jardins de l'été 2003).

Le développement touristique est porteur en termes d'activité économique et d'image pour ces territoires.

2.1.3. Une structure urbaine pouvant soutenir un nouveau développement économique

Ce territoire géographiquement bien organisé et équilibré fonctionne relativement bien : au centre, la ville de Saint-Amarin avec, de part et d'autre des petites communes (Ranspach et Malmerspach), puis, au nord et au sud des villes de plus grande importance : Fellingering, Husseren-Wesserling d'un côté, Moosch de l'autre. Ce territoire forme une seule et même unité urbaine ; il n'y a pas de coupure marquée entre chaque commune.

L'offre en habitat est variée, avec certes très peu de F1, mais un nombre important de F2 à Fellingering et Saint-Amarin, et, à l'opposé, une part importante de F5+ sur Ranspach et Malmerspach. L'âge du parc de logements se situe dans la moyenne de la Vallée de la Thur. Le taux de rotation est plus élevé qu'ailleurs, en particulier pour le logement social où le taux atteint dans certaines communes 20 % en 2002, contre 10 à 12 % pour le secteur Agglomération Thann-Cernay par exemple (source HFA

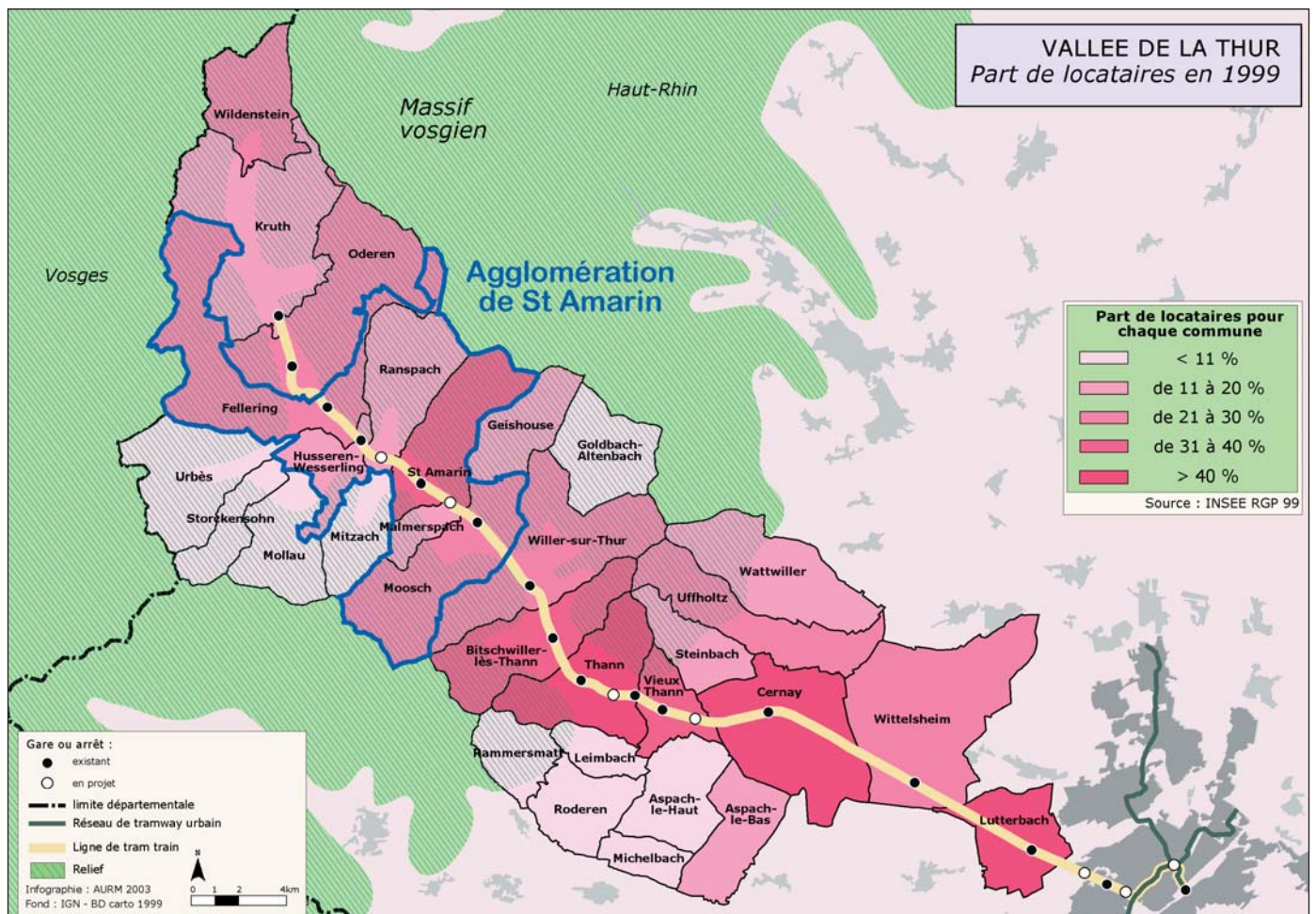
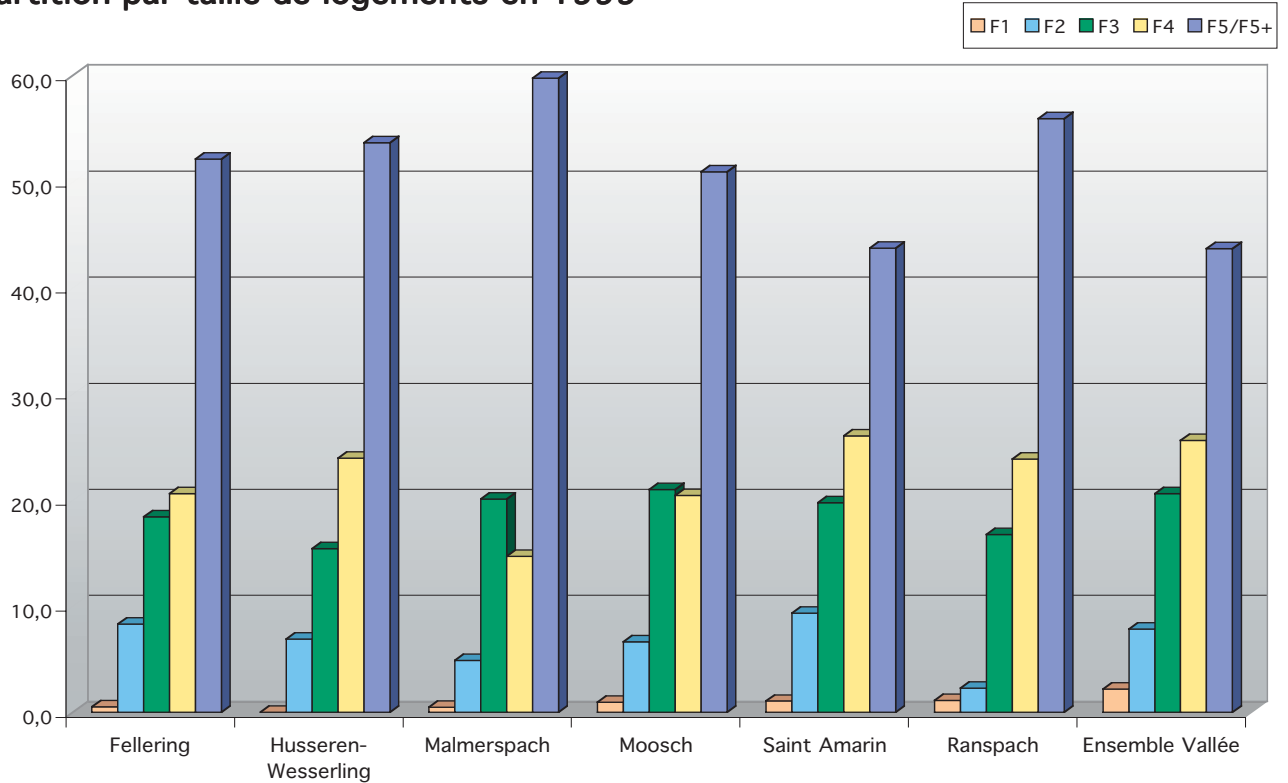
2002- PLH 2004).

Les prix du foncier sont à la hausse ; les opérateurs privés commencent à se manifester.

Au vu des documents d'urbanisme et de la situation actuelle, il est possible d'envisager en matière d'habitat de :

- Densifier par urbanisation des dents creuses et augmentation des volumes bâtis, à proximité immédiate des centres bourgs.
 - Réutiliser (partiellement) des friches bien situées à des fins d'habitat ; réhabiliter des cités ouvrières (essentiellement Malmerspach et Moosch, avec plus de 50 logements, mais aussi Saint-Amarin).
 - Proposer une offre locative attractive et diversifiée, à Saint-Amarin mais aussi dans les communes plus rurales lorsque c'est possible, afin de capter (et éviter la fuite) des populations de la tranche d'âge 20-35 ans.
 - Réfléchir sur la gestion de l'arrivée sur le marché de logements anciens, actuellement occupés par des personnes âgées, et ne correspondant pas aux attentes des plus jeunes en matière d'habitat. Prendre en compte (et prévenir) la vacance existante et son risque d'accroissement.
- Afin de faire face aux fermetures d'usines, la commune et la

Répartition par taille de logements en 1999



communauté de communes de Saint-Amarin s'investissent dans une nouvelle logique de développement économique, apportant un large soutien à la reconversion des friches industrielles. La présence de nouveaux emplois tertiaires implique de nouvelles populations à fixer et si possible dans l'agglomération même. La maîtrise des formes d'habitat et la diversification de l'offre avec la valorisation du patrimoine urbain et paysager sont des enjeux essentiels pour l'agglomération de Saint-Amarin.

2.2. Confins & Versants

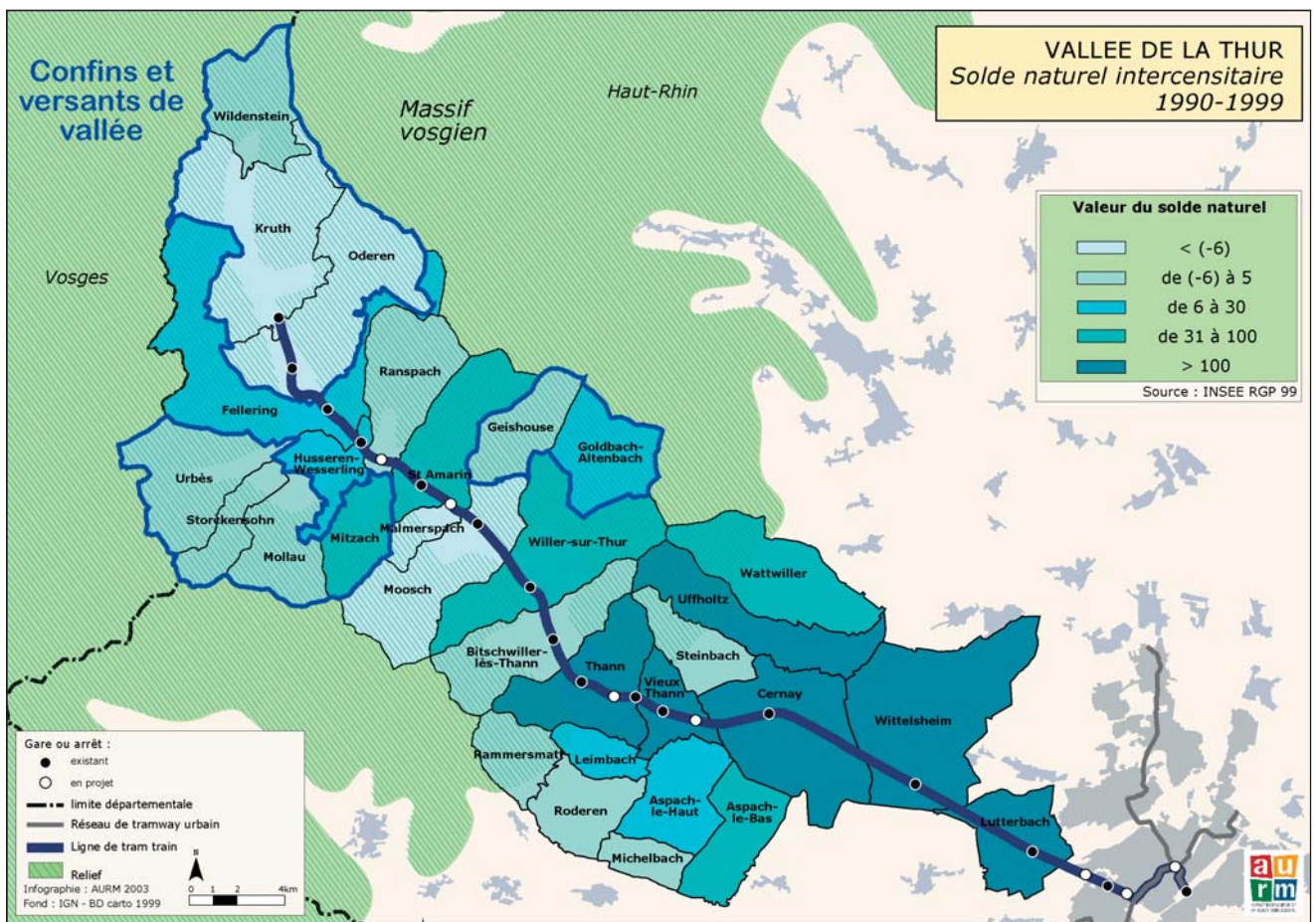
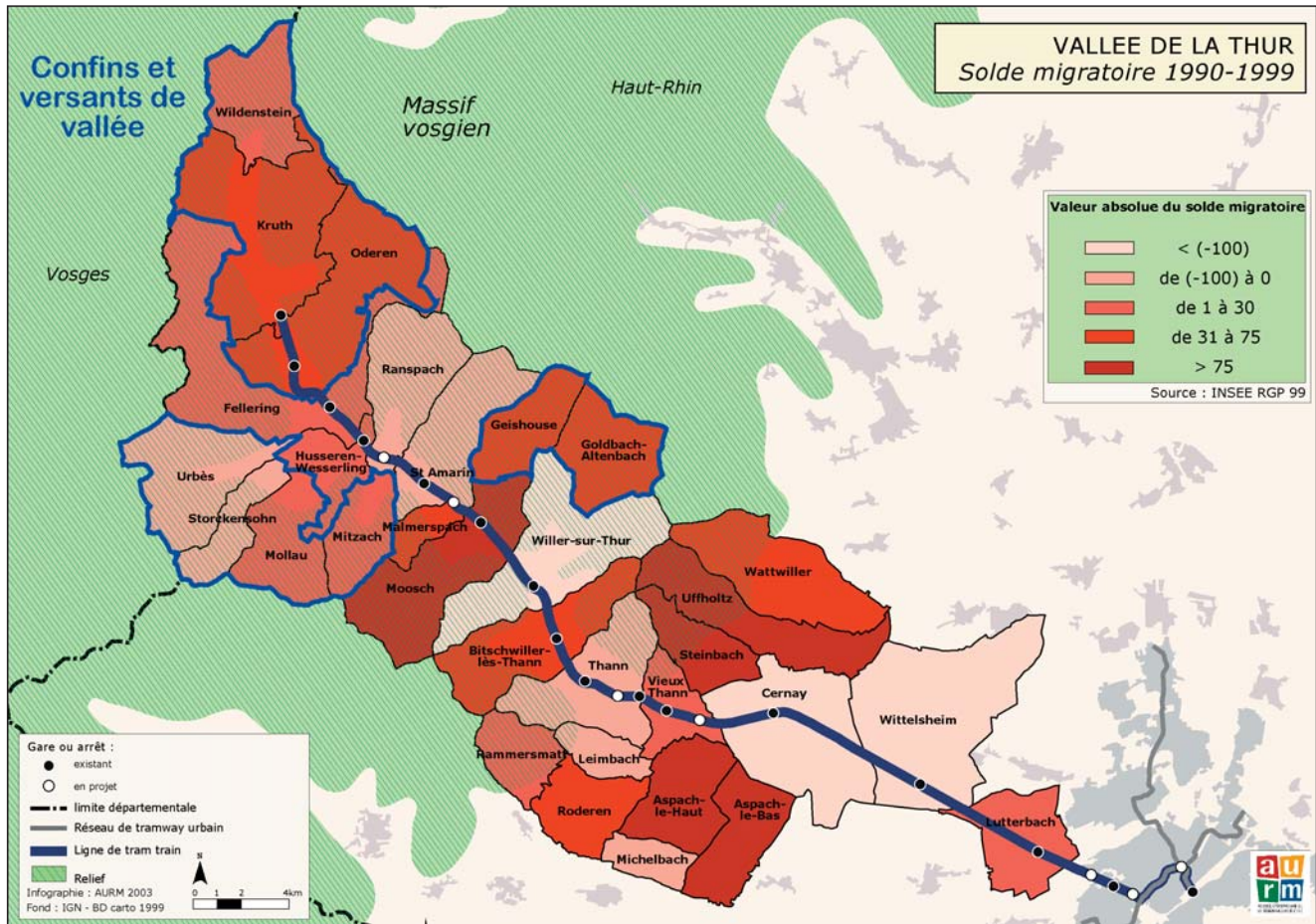
Ce secteur regroupe plus du quart de la surface « Vallée de la Thur », mais seulement 7,8 % de la population. Ces territoires présentent un caractère rural et des paysages de moyenne montagne.

Toutes les communes possèdent en effet des caractéristiques rurales, mais elles évoluent de manière différente. Ainsi, deux groupes de communes se dessinent : Goldbach-Altenbach, Geishouse, Mitzach, et Mollau d'un côté, Oderen, Kruth, Urbès, Storckensohn et Wildenstein de l'autre.

2.2.1. Des profils et des dynamiques urbaines différentes selon deux groupements de communes

Le premier groupe est constitué par les quatre communes du secteur « Confins & Versants » les plus éloignées de la RN 66, situées entre 450 et 750 m d'altitude. Ces communes possèdent toutes les caractéristiques des villages de moyenne altitude : des maisons individuelles, pas de lotissement pavillonnaire, peu ou pas de commerces et services, des écoles de (très) petite taille ou même absentes... et un environnement naturel magnifique, au calme, avec une vue imprenable sur la Vallée. C'est sans doute l'aspect environnement qui permet à ces villages d'enregistrer une hausse, pas forcément très soutenue mais régulière, de la population et du volume de construction depuis la fin des années 70.

Ces communes se caractérisent également par un solde migratoire particulièrement élevé... et un solde naturel beaucoup moins fort. L'attractivité résidentielle est effective pour une certaine tranche de la population : populations plutôt aisées, qui travaillent en dehors des communes de ce secteur (on compte une part extrêmement faible de ménages aux revenus non imposables). C'est grâce à ces nouveaux arrivants que les effectifs scolaires augmentent.



Afin de conserver leur caractère rural, ces quatre communes luttent contre le mitage résidentiel, lui préférant l'organisation en hameau (Goldbach-Altenbach). Cette maîtrise souhaitée du développement de l'habitat permet de préserver les espaces agricoles et de maintenir l'agriculture de montagne.

Le second groupe comprend quatre communes de fond de vallée, qui, à part Urbès, ne sont pas situées le long de la RN 66. Plus éloignées des centres de vie, à l'écart des flux principaux, elles ne présentent pas la même attractivité résidentielle et économique que le précédent groupe de communes. De fait, son parc de logement est ancien et n'attire pas de nouveaux repreneurs. La population vieillit, ne s'accroît plus (le solde naturel est négatif pour Oderen et Urbès), ce qui entraîne des difficultés pour maintenir les effectifs scolaires. C'est dans ces communes que l'on compte la part la plus importante de ménages aux revenus non imposables.

Pour toutes ces communes, la majorité des emplois ne se situe pas sur le secteur Confins et Versants ; l'agglomération de Saint-Amarin est la destination principale, même si elle capte de moins en moins de flux domicile/travail.

2.2.2. La période 90-99 marque des changements

Les trajets domicile/travail se modifient considérablement au cours des 10 dernières années :

- Perte d'attraction de St-Amarin et dans une moindre mesure des Confins & Versants
- Attractivité renforcée pour Thann / Cernay et Mulhouse
- Déplacements plus nombreux vers le reste du département, voire les départements voisins

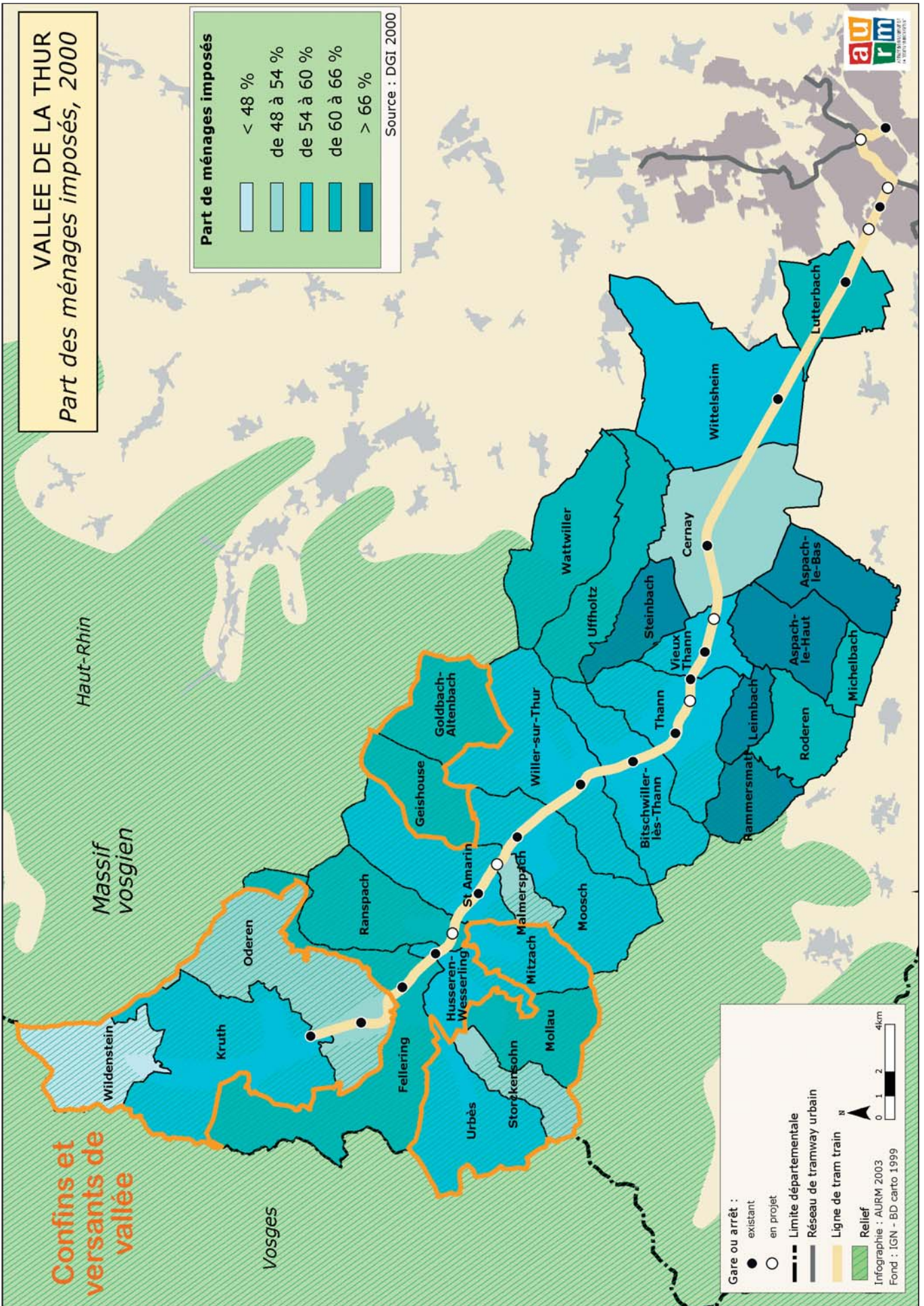
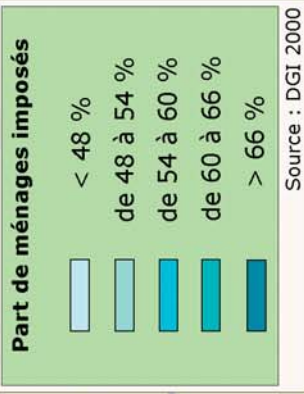
De ceci découle une augmentation du nombre et des temps de parcours avec ses conséquences : la congestion du trafic routier, la dégradation de l'environnement, les nuisances sonores et visuelles pour les habitants à proximité immédiate de la RN 66.

Ces changements observés dans les années 90 sont appelés à s'accroître en raison de l'évolution de la situation économique de la Vallée :

- peu d'emplois sur place
- peu de services et équipements (pas forcément d'école maternelle dans toutes les communes)
- pas d'attractivité pour les commerces et les entreprises du fait de la situation géographique (aucun commerce à Wildenstein et Storckensohn).

VALLÉE DE LA THUR

Part des ménages imposés, 2000



Confins et versants de vallée

Gare ou arrêt :
 ● existant
 ○ en projet

--- Limite départementale
 — Réseau de tramway urbain
 — Ligne de tram train

Relief
 Infographie : AURM 2003
 Fond : IGN - BD carto 1999

0 1 2 4km



2.2.3. Des efforts à mener dans une logique de développement durable

Face à des trajets domicile-travail de plus en plus longs (en km et en temps de parcours), le projet de Tram-Train dans la Vallée de la Thur joue un rôle important. Il est cependant nécessaire d'étudier la possibilité d'une desserte complémentaire de type transport à la demande pour les communes de très petite taille, pour renforcer la performance et la rentabilité du dispositif de transport en commun (des études de rabattement assurant l'intermodalité bus / TT mais également VP et modes doux sont actuellement en cours).

En parallèle, un développement de l'activité touristique (hébergement moderne et diversifié, équipements de loisirs, valorisation renforcée du lac de Kruth-Wildenstein et du vol libre, produits touristiques, etc.) est à engager. Le secteur Confins & Versants bénéficie d'un environnement naturel de très bonne qualité. Actuellement sous développées, les structures d'accueil touristiques ne sont pas très performantes. Le secteur Confins et Versants peut envisager aujourd'hui de positionner le tourisme comme un des relais possibles à l'activité économique traditionnelle en déclin.

2.3. Agglomération Thann-Cernay

2.3.1. Le pôle Thann/Vieux Thann – Cernay : une situation stratégique

Le pôle qui comporte deux entités urbaines distinctes, Thann/Vieux Thann et Cernay, structure l'entrée de Vallée et joue un rôle important sur presque tout le territoire de l'étude. Les flux entrants* et sortants* de la vallée passent par ce pôle qui joue le rôle de filtre dans le sens Est-Ouest.

En effet, la RN 66 est très encombrée ; la traversée de Thann aux heures de pointe accroît fortement les temps de parcours. Les résidents travaillant en entrée de vallée ou au sein de l'agglomération de Mulhouse ont des difficultés pour traverser les communes. De ce fait, seule une très petite minorité de déplacements domicile/travail a pour origine une commune en amont de Thann/Vieux Thann et pour destination Cernay ou l'agglomération de Mulhouse. La congestion automobile a un effet négatif sur l'attractivité résidentielle en amont de Thann/Vieux Thann. Les difficultés de circulation jouent aussi en défaveur de potentielles implantations d'entreprises en amont de Thann/Vieux Thann, notamment celles ayant de forts besoins logistiques.

La présence de Thann/Vieux

* Cf. définition dans le glossaire

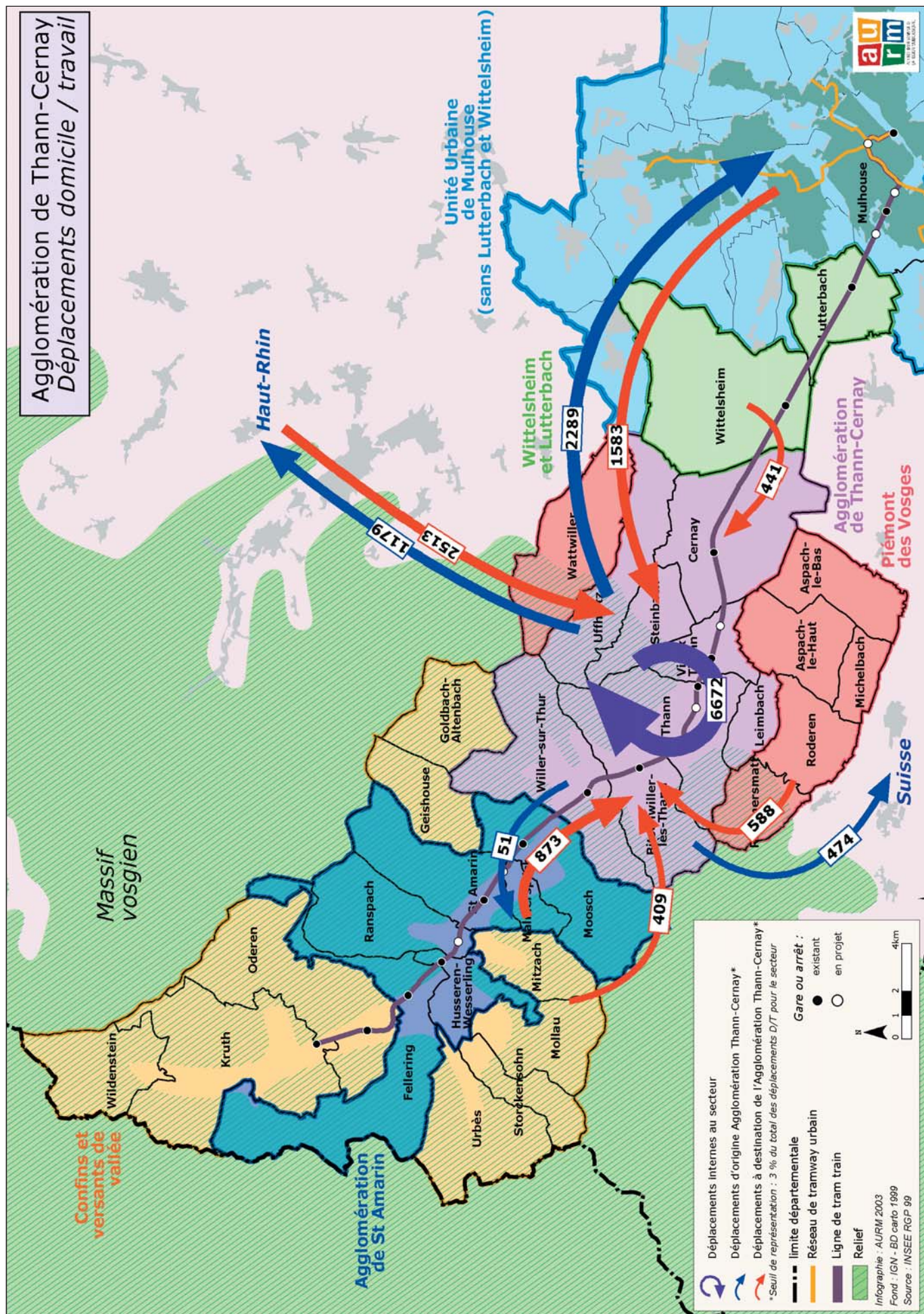
Thann devient très positive pour le maintien de l'activité économique et de pôles de vie secondaires, notamment à Saint-Amarin. Pour les habitants de la Vallée, en amont de Thann, il est souhaitable de travailler et consommer entre St-Amarin et Thann, mais pas au-delà, sinon les temps de parcours sont considérablement allongés. Du fait de la congestion routière, le supermarché de Bitschwiller-lès-Thann fonctionne très bien. Pour l'ensemble de la Vallée en amont de Thann, il permet de s'approvisionner sans avoir à traverser Thann/Vieux Thann.

Ce contexte a donc deux conséquences : l'une négative, la faiblesse des attractivités résidentielles et industrielles, et l'autre positive : la sollicitation importante des activités et services de proximité existants à Thann et en amont de Thann.

Ainsi, Thann/Vieux Thann et sa traversée forment-ils un seuil géographique.

Notons également que la commune de Cernay offre aux habitants de la Vallée une zone commerciale variée et efficace, évitant par ailleurs des déplacements jusqu'à Mulhouse pour de nombreux achats.

Agglomération de Thann-Cernay
Déplacements domicile / travail



Déplacements internes au secteur
 Déplacements d'origine Agglomération Thann-Cernay*
 Déplacements à destination de l'Agglomération Thann-Cernay*
 *Seuil de représentation : 3 % du total des déplacements D/T pour le secteur

limite départementale
Réseau de tramway urbain
Ligne de tram train
Relief

Gare ou arrêt :
 ● existant
 ○ en projet

0 1 2 4km
 N

Infographie : AURM 2003
 Fond : IGN - BD carto 1999
 Source : INSEE RGP 99

En résumé, le pôle Thann/Vieux Thann - Cernay représente :

- un filtre du point de vue de la mobilité
- un pôle urbain qui contribue à fixer l'activité et attirer les actifs qualifiés de la Vallée.

2.3.2. L'espace urbain constitué par Thann/Vieux Thann et Cernay

Si les communes de Thann/Vieux Thann sont traversées en leur centre à la fois par la RN 66 et la voie ferrée, ce n'est pas le cas de Cernay qui est seulement tangente par la RN 66 au sud de sa partie urbanisée, à la hauteur de l'actuelle zone commerciale de La Croisière et de l'emplacement de la Z.A. Europe. Les contraintes de site sont donc différentes pour les deux entités urbaines qui n'ont pas les mêmes logiques.

Chacune des villes dispose de « sa banlieue », Bitschwiller-lès-Thann et Willer-sur-Thur pour Thann/Vieux Thann, Uffholtz et Steinbach pour Cernay. Ces communes satellites dépendent de la ville centre en matière d'emplois, de commerces et de services. Elles correspondent au périmètre des Comcom respectives. Thann/Vieux Thann et Cernay captent aussi des déplacements domicile/travail d'origines plus

éloignées : Thann, placée sur la RN 66, est la destination de la majorité des déplacements domicile/travail en amont dans la vallée (Malmerspach, Mitzach, Mollau, Oderen) mais aussi d'Aspach-le-Haut, Roderen, Rammersmatt, Michelbach et Aspach-le-Bas ; Cernay capte quant à elle les déplacements provenant du P.T.U.* et du couloir de la RN 83. Thann et Cernay sont aussi la destination de nombreux déplacements commerciaux, notamment les samedis.

Thann/Vieux-Thann et Cernay s'urbanisent de façon indépendante l'une de l'autre suivant deux logiques différentes. Thann possède un centre-ville historique dynamique, de nombreux commerces de proximité, et plusieurs vocations administratives. Cernay, qui dispose d'importantes surfaces urbanisables, développe ses zones d'activités et notamment la Z.I. Europe ainsi que des grandes surfaces commerciales (zone de la Croisière). Une Z.A.C. principalement à vocation d'habitat sera bientôt en cours de réalisation.

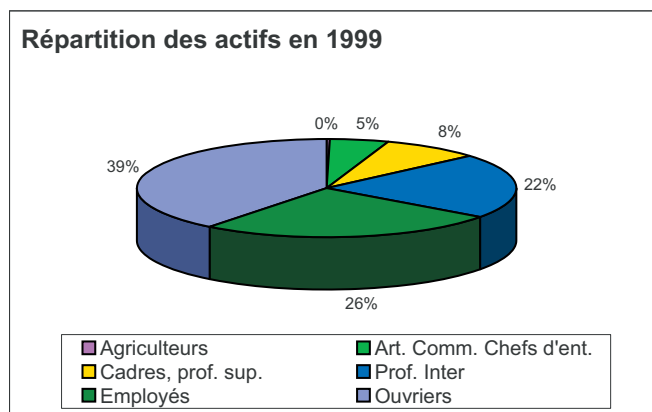
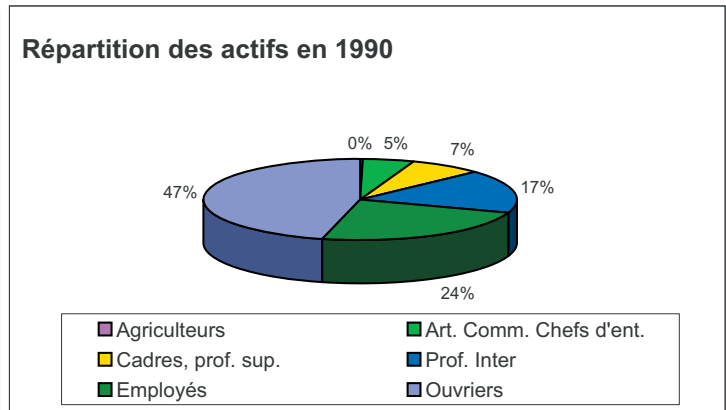
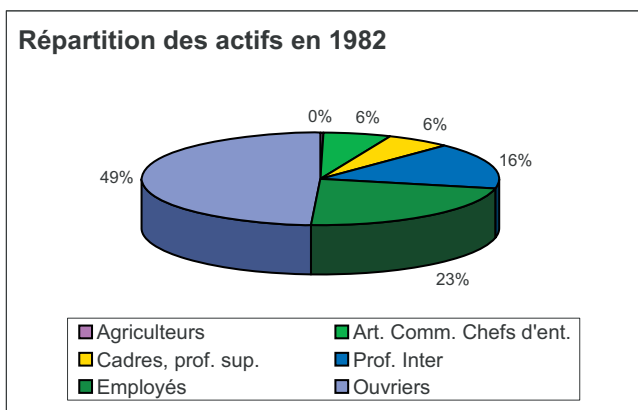
Sur le plan touristique chacune a ses propres caractéristiques : Thann possède un agréable centre ville au pied d'un vignoble de qualité, Cernay vient d'améliorer la qualité de ses espaces publics centraux (dynamisant encore plus son offre commerciale) et cherche à mettre en valeur le patrimoine militaire intéressant de sa Comcom. Ce

* Cf. définition dans le glossaire

patrimoine ne dégage à ce jour que de très faibles retombées. Notons enfin le possible prolongement du train touristique de la Doller (qui accroît régulièrement sa fréquentation passant de 6700 passagers en 2000 à plus de 10 000 en 2003) jusqu'en gare de Cernay. Dans le domaine de l'emploi : Cernay compte une majorité d'ouvriers, Thann/Vieux Thann a plus d'artisans et de professions intermédiaires. C'est en effet à Cernay qu'il y a le plus de place pour accueillir de grandes entreprises, mobilisant de fait un nombre d'ouvriers important. Cernay, tant en matière industrielle et commerciale, profite de sa

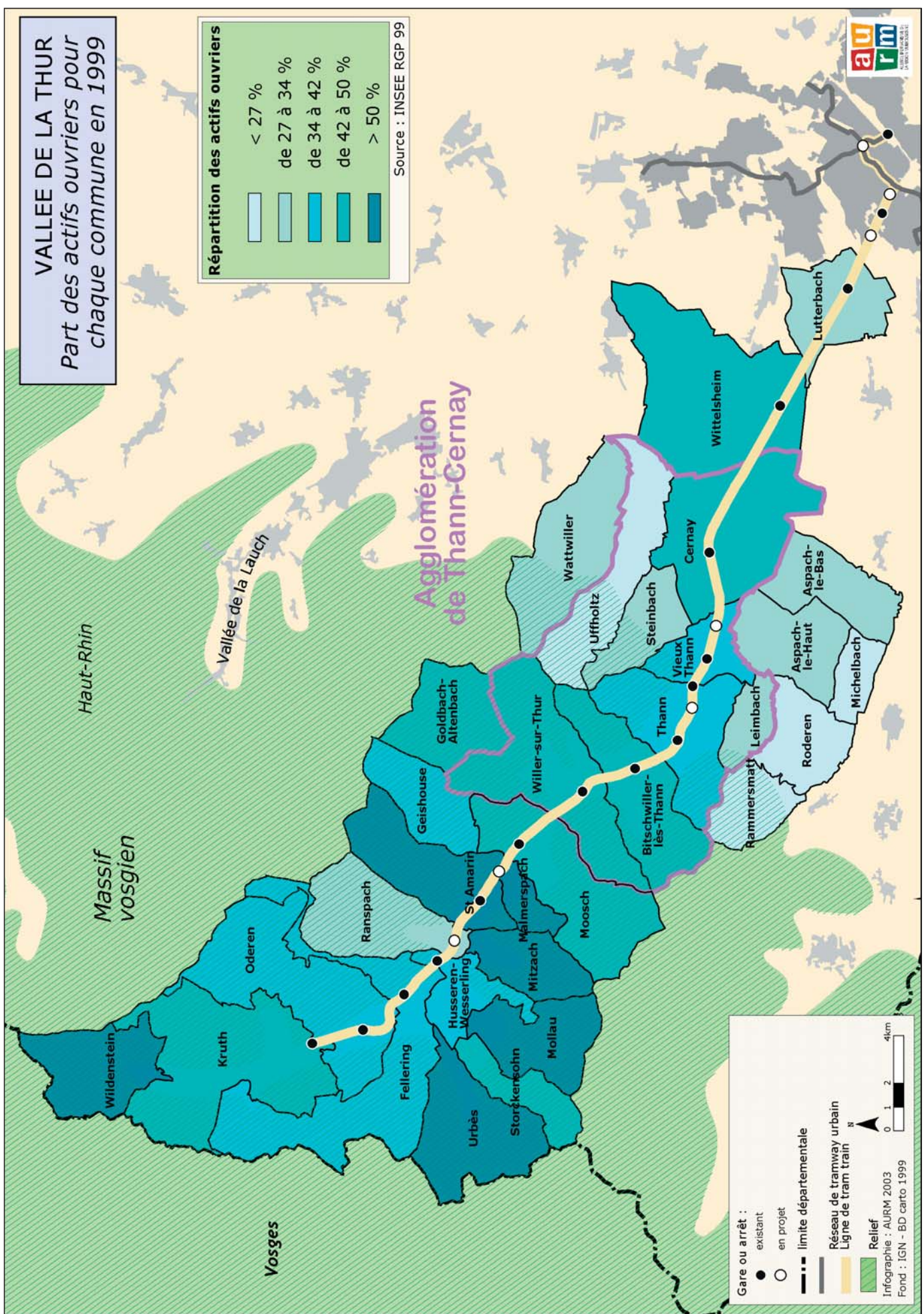
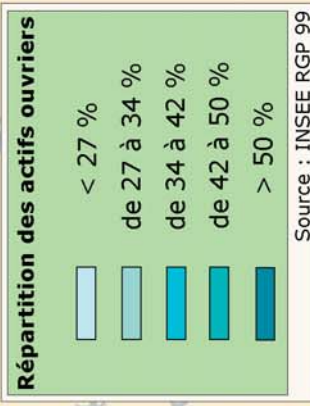
situation privilégiée au croisement des RN 66 et 83.

Ces deux villes, longtemps concurrentes par le passé, sont de plus en plus complémentaires, notamment pour le tourisme, le commerce et les emplois. Le second contrat de ville moyenne signé fin 2003 par les deux villes et le Conseil Régional accélère ce processus en faisant du couple Thann-Cernay une nouvelle entité territoriale à même de fédérer le Piémont.



Agglomération Thann-Cernay
Données : RGP 82-90-99

VALLEE DE LA THUR
Part des actifs ouvriers pour
chaque commune en 1999



2.3.3. Site d'urbanisation future de la Vallée

Les trois communes se situent chacune au carrefour des voies de communication. Cette configuration leur permet d'assurer à chacune une vocation de pôle urbain offrant une bonne qualité de vie. Pour renforcer ce contexte favorable au développement, deux pistes sont à engager :

Afin d'accroître l'attractivité de ces nouveaux pôles urbains et en profitant de la dynamique du tram-train, la structure urbaine de ceux-ci pourrait être pensée d'avantage de façon plus cohérente et organisée. La mixité urbaine pourrait être intensifiée par le développement maîtrisé de l'habitat, des activités, des services et des équipements.

Contrairement à Cernay, Thann et Vieux-Thann ne disposent plus de grands terrains urbanisables (la ZAID* est située principalement sur le ban d'Aspach-le-Haut). L'important développement résidentiel de type pavillonnaire observé sur ces communes consomme de façon très rapide les dernières disponibilités foncières. Ce type de développement, s'il satisfait les propriétaires concernés, ne s'inscrit pas dans une logique intercommunale. D'autres types et formes d'habitat, permettant davantage de mixité sociale et fonctionnelle, sont à rechercher dès lors que ces communes souhaitent être perçues comme un véritable

pôle urbain*.

La desserte fine par le TT du secteur Thann/Vieux-Thann, avec cinq arrêts, incite à favoriser la densification, tant en habitat qu'en activité-services, à proximité des stations.

Cernay, qui dispose de grands espaces encore non urbanisés (ou sous utilisés) ébauche de nombreux projets (Z.I. Europe, Z.A.C. de la Thur) qui pourraient justifier à terme de nouveaux arrêts. Dans sa première version, étant données la configuration de la commune et la situation de la ligne de chemin de fer par rapport au centre-ville, le projet de TT prévoit une station unique pour Cernay (l'actuelle gare).

Ainsi la configuration des lieux justifie-t-elle une logique territoriale de tramway urbain pour Thann/Vieux Thann et de TER pour Cernay sans pour autant compromettre la volonté de ces trois communes de s'inscrire en véritable entité territoriale structurante pour le sud-ouest du département.

Ces territoires présentent donc de véritables enjeux d'urbanisation. Ces derniers sont accentués du fait de la mise en place du TT. Une réflexion approfondie sur le type de développement souhaité pour l'avenir s'impose donc aux différentes communes. A Cernay, par exemple, le développement de l'activité économique est conséquent ; s'agit-il, à terme, d'une dynamique durable ?

* Cf. définition dans le glossaire

2.4. Secteur Piémont

Le secteur Piémont rassemble six communes, dont une, Wattwiller, est éloignée géographiquement des cinq autres. Ce découpage correspond à un fonctionnement urbain mais également socio-économique.

Il est intéressant de considérer ces six communes ensemble car elles présentent des caractéristiques tout à fait particulières.

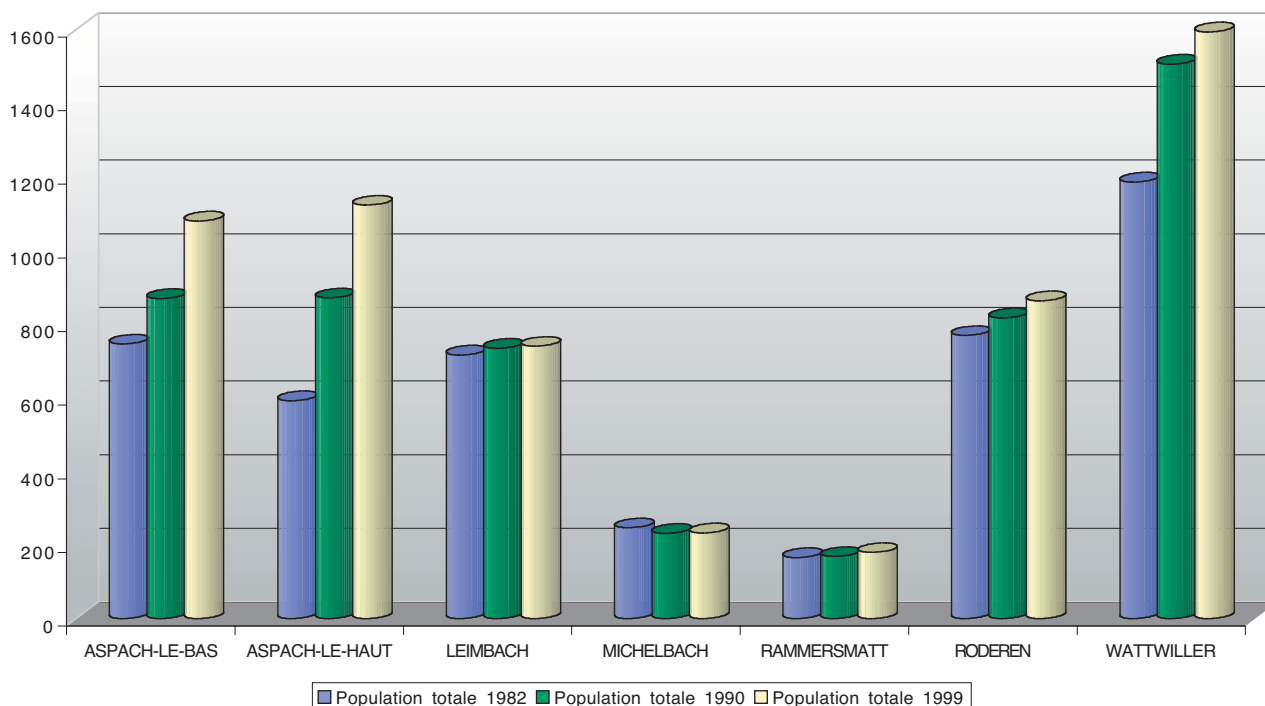
2.4.1. Une attractivité résidentielle récente

Les communes du Piémont sont des petits villages, qui se sont considérablement développés dans

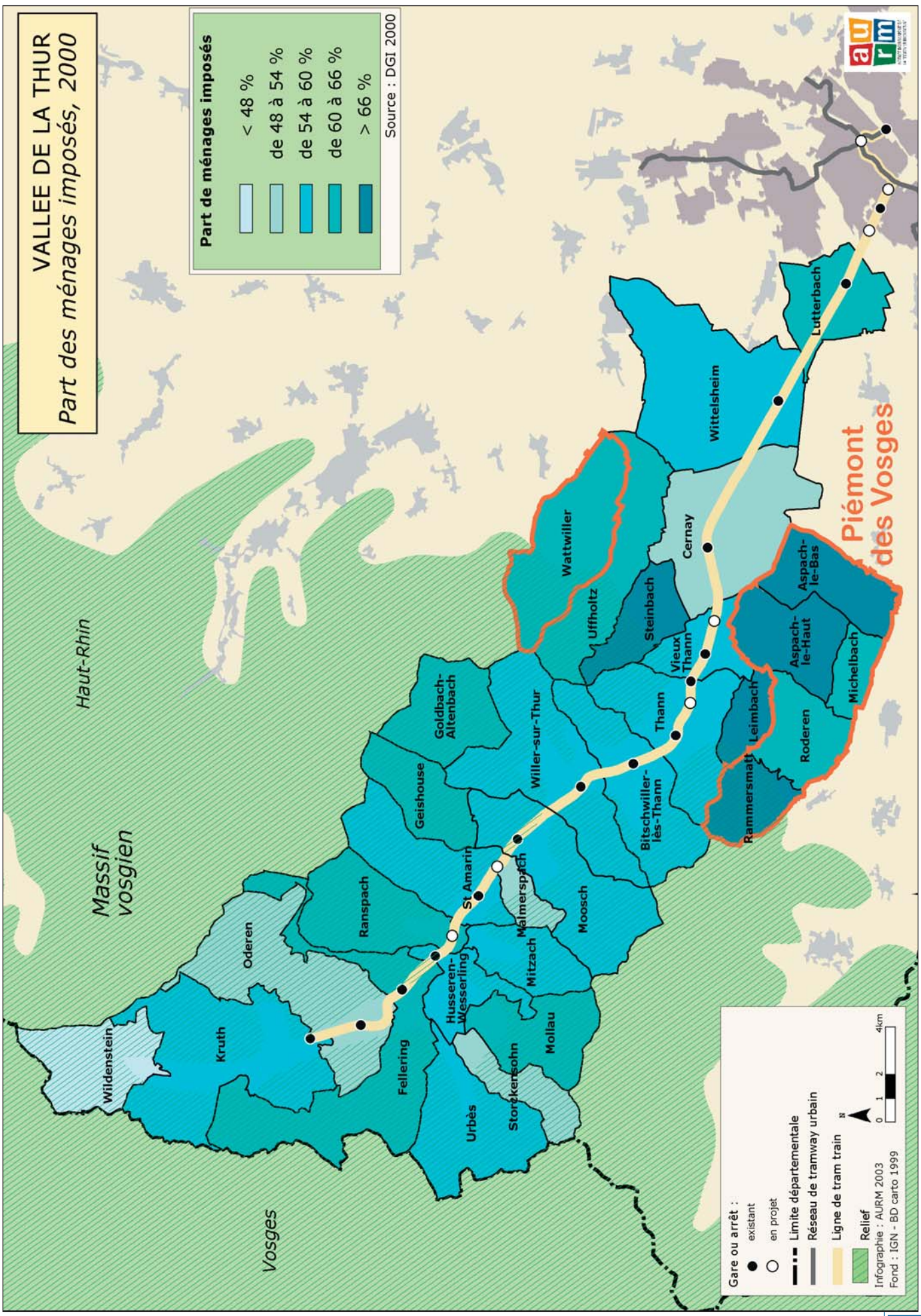
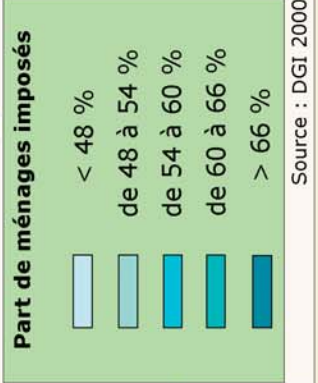
les années 80. L'habitat de ces villages agricoles et bourgs ruraux a subi un fort développement des résidences sous forme pavillonnaire. Ainsi, Aspach-le-Haut a-t-elle doublé sa population en moins de 20 ans. Le pavillon individuel de 5 pièces et plus, avec propriétaire occupant est le mode d'habitat le plus présent sur ces communes du Piémont. Ces propriétaires, des couples avec enfants, avec une classe d'âge sur-représentée, les 25-45 ans, sont issues de classes moyennes et supérieures, avec une situation financière stable. La situation géographique des communes du Piémont impose un taux de motorisation* des ménages élevé. La très grande majorité des

* Cf. définition dans le glossaire

Evolution de la population des communes "Piémont"
Données RGP 1982/90/99



VALLEE DE LA THUR
Part des ménages imposés, 2000



Gare ou arrêt :
 ● existant
 ○ en projet

--- Limite départementale
— Réseau de tramway urbain
— Ligne de tram train

Relief
 Infographie : AJRM 2003
 Fond : IGN - BD carto 1999

0 1 2 4km

**Piémont
des Vosges**



habitants du piémont ne travaillent pas dans ce secteur. L'analyse des déplacements domicile/travail place Thann-Cernay puis la région mulhousienne en destinations principales. L'évolution de ces flux traduit une perte d'attractivité pour le secteur de Thann Cernay au profit de la région mulhousienne et des destinations plus éloignées (reste du département, Suisse et Allemagne). Les trajets augmentent en temps et en kilomètres.

Le Piémont enregistre une croissance démographique très positive, contrairement aux autres communes de la Vallée. Cependant, il ne connaît pas le même développement dans le domaine économique (entreprises commerciales et industrielles), créant ainsi de fortes disparités en termes de population, de services et d'emplois proposés par commune.

2.4.2. Une situation géographique favorable à conforter

La situation géographique du Piémont présente de nombreux avantages : proche des voies de communications (N 66, la N 83 reliant Belfort à Guebwiller via Cernay, l'A 36) et proche des Vosges, à proximité immédiate de Mulhouse, sans subir la circulation de l'entrée de Vallée de la Thur.

Les prix du foncier et de la construction sont légèrement moins élevés que

dans le reste du Haut-Rhin. Le prix moyen des appartements récents (euros par m²) varie entre 1400 € et 1600 €, contre 1758 € pour l'agglomération mulhousienne et 1799 € pour l'ensemble de l'Alsace (Source : diagnostic PLH Thur Doller / CEBTP-DRE 2002).

Alors que le potentiel de développement urbain est limité dans la Vallée de la Thur, le Piémont dispose encore de terrains à bâtir.

Tous ces éléments concourent à accroître l'attractivité résidentielle de ces communes, d'où la nécessité de protéger et valoriser l'environnement paysager naturel et agréable, afin de conserver les caractéristiques actuelles du Piémont.

2.4.3. Pour une durabilité du développement

Pour une commune, passer du statut de bourg rural à celui de commune résidentielle n'est pas facile. Les besoins changent radicalement en termes d'équipements publics et de services, tant en nombre qu'en qualité. C'est une véritable mutation qui s'opère.

Les communes du Piémont se caractérisent par leur forte spécialisation fonctionnelle : elles accueillent peu d'entreprises et donc d'emplois (exception faite pour les sources de Wattwiller et pour Aspach-le-Haut avec la

* Cf. définition dans le glossaire

Zone d'Aménagement d'Intérêt Départemental à venir). Il n'y a ni école primaire, ni école maternelle à Aspach-le-Haut et Rammersmatt alors même que la part des moins de 20 ans ne cesse d'augmenter.

Les communes n'attirent pas les entreprises et les commerces : elles restent des villages qui ne sont pas traversés directement par une grande voie de communication. La mise en place d'un nouveau barreau routier reliant la vallée de Masevaux à Vieux Thann pourrait modifier la situation. Par manque de transport en commun, les résidents utilisent obligatoirement leur voiture, avec les conséquences que cela entraîne sur l'environnement.

Pour faire face à ces inconvénients et en réduire les effets, il existe plusieurs pistes de réflexion :

- Densifier* l'urbanisation pour limiter la propension à l'étalement urbain, pour l'habitat (programmes collectifs, logements intermédiaires) et les services.
- Permettre une alternative au tout voiture grâce à une offre en transport en commun adaptée à ce type de tissu urbain. Le développement de plus fortes densités justifie ou rend possible une desserte plus performante en transport en commun, ce qui devrait renforcer l'attractivité économique des formes d'habitat plus denses, en permettant une alternative à l'achat d'une seconde voiture.

* Cf. définition dans le glossaire

- Favoriser la mixité dans les fonctions urbaines. Le nombre de déplacements automobiles peut diminuer si davantage d'équipements et de services sont présents sur la commune. Encouragé par le PLH du Pays en cours d'élaboration, le renforcement de la mixité s'appuiera également sur les prescriptions du SCOT, dont la révision devrait être engagée à partir de 2006 / 2007.

2.5. Wittelsheim et Lutterbach

Situées à l'Est de la RN 83, ce sont les deux communes les plus proches de Mulhouse, et par conséquent les plus éloignées de la Vallée de la Thur et de son fonctionnement. Ces deux communes voisines ont des configurations très différentes. Wittelsheim regroupe un ancien centre-bourg et plusieurs cités minières avec de grandes friches industrielles. Lutterbach est une commune de la première couronne mulhousienne qui dispose peu de réserves foncières. Cependant, elles doivent toutes deux gérer un parc de logements inadaptés à la demande actuelle ainsi que des déplacements domicile/travail de plus en plus nombreux. Pourtant, toutes deux sont, à moyen terme, de véritables territoires à enjeux du point de vue de l'urbanisation.

2.5.1. Une absence de véritable structure urbaine ; un habitat inadapté à la demande

Lutterbach, commune appartenant à l'agglomération de Mulhouse, ne présente pas de véritable unité urbaine : c'est en fait une juxtaposition de quartiers, qui ont chacun leurs spécificités et leurs caractéristiques propres. La voie ferrée, qui traverse la commune en son centre, présente une coupure entre les quartiers est et ouest. Des quartiers d'habitat social mal conçus sont également présents.

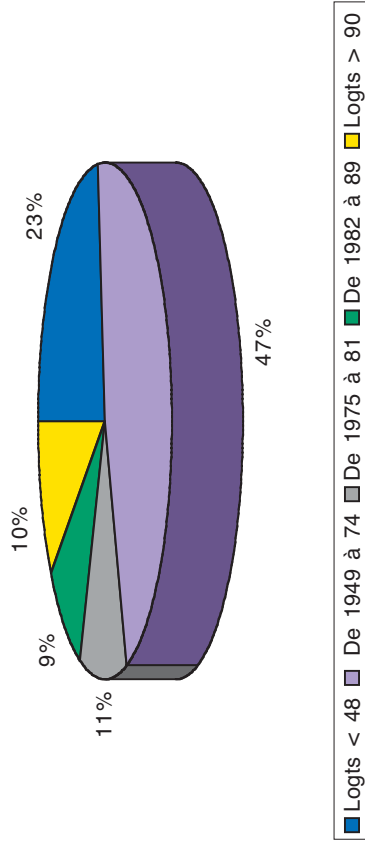
On retrouve la même spécialisation par quartier à Wittelsheim. Ici, les coupures sont encore plus marquées puisque chacun des quartiers est en fait une cité ouvrière avec sa propre organisation urbaine. Chaque cité ouvrière fonctionne indépendamment des autres, avec ses services et équipements. Quant au centre de la commune, il ne présente pas les caractères d'un véritable centre urbain : pas d'unité architecturale, succession de grands ensembles des années 70 et de lotissements datant des années 50 et 60. Son réaménagement est actuellement en cours.

Lutterbach et Wittelsheim présentent donc un parc de logements déstructuré, sans qualité (mis à part certaines cités ouvrières pour Wittelsheim), qui vieillit très mal. Une réflexion sur les potentielles

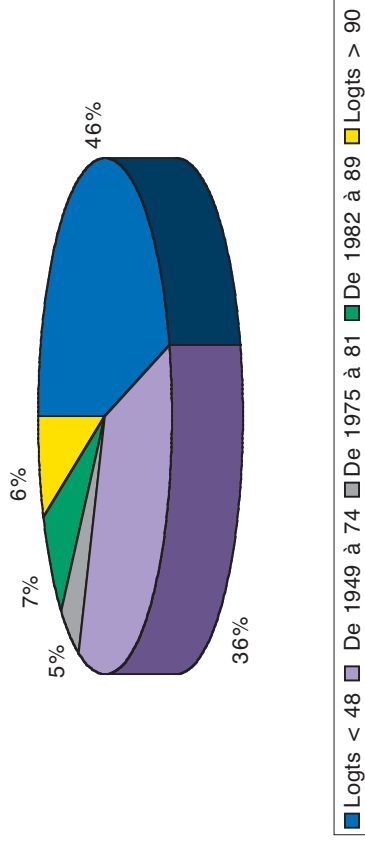
créations de « liens » entre les quartiers sont en cours dans les deux communes. Ceci passe forcément par une restructuration de l'offre en habitat, qui permettra au passage de diversifier le type de logements proposés, du F1 au F5+.

Wittelsheim a un autre handicap, qui peut se transformer en atout pour l'avenir : la commune n'est pas équipée d'une gare SNCF mais est tangente par deux arrêts, l'un sur sa partie sud à Graffenwald, l'autre, au nord-est, sur la ligne Mulhouse-Colmar. La deuxième est actuellement très mal desservie. A terme, les quartiers Cité Amélie I et II, le centre-bourg et la Cité de la Gare pourraient être desservis par un débranchement de tram-train en utilisant partiellement la ligne MDP- Amélie. (Cette nouvelle ligne de tram-train pourrait rejoindre Bollwiller et Guebwiller, par exemple.) Autour de cette ligne structurante et des arrêts à créer, un développement urbain de l'habitat et des activités pourrait être favorisé, entre autres avec la reconversion du site du Puits Amélie. Le PLU de Wittelsheim ne prend pour l'instant pas acte de cette piste de réflexion.

Lutterbach année de construction des logements



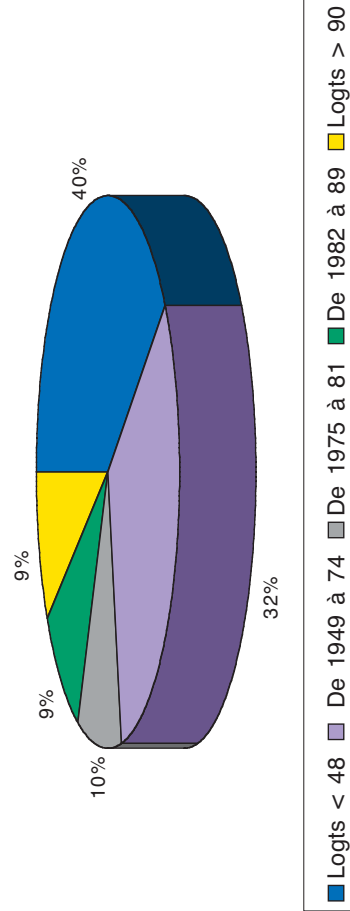
Wittelsheim année de construction des logements



Lutterbach : On remarque la faible part de logements antérieurs à 1948 contrastant avec les quasi 50 % de logements construits entre 1949 et 1974. Ceci traduit les importantes destructions de la 2nde guerre mondiale, suivies d'un effort de construction très marqué. Située entre Mulhouse et Thann-Cernay, Lutterbach attire encore de nouveaux propriétaires, avec une part de construction de moins de 10 ans supérieure à la moyenne de la Vallée de la Thur.

Age du parc de logement - Secteur Lutterbach / Wittelsheim

Répartition du parc de logement selon l'année de construction Vallée de la Thur



Wittelsheim : Le parc de logements est relativement ancien. 82 % des logements sont antérieurs à 1975 (soit 10 points de plus que la moyenne pour la Vallée). Ceci est lié à la présence de nombreuses cités ouvrières construites au cours de la première moitié du XX^{ème} siècle. On remarque également que Wittelsheim continue d'urbaniser des terrains chaque année.

2.5.2. Des communes génératrices de déplacements domicile/travail

Les deux communes sont placées directement dans l'aire d'influence de la Région Mulhousienne. La majorité des déplacements domicile/travail se fait donc en direction de l'agglomération mulhousienne. Cependant, cette dernière perd de son attractivité depuis 1990.

Ce sont les destinations en direction du reste du département et de l'étranger (Suisse surtout) qui sont de plus en plus prisées.

La Vallée de la Thur ne capte quasiment pas de déplacements domicile/travail en provenance de l'entrée d'agglomération. La Vallée de la Thur attire seulement 3,45 % des flux en provenance de Lutterbach. Seuls 0,47 % des déplacements ayant pour origine Wittelsheim dépassent l'agglomération de Thann-Cernay.

L'analyse des déplacements domicile/travail vient souligner le rôle de « filtre » joué par l'agglomération Thann-Cernay. En Entrée d'agglomération, comme dans les autres secteurs de l'étude, les déplacements domicile/travail ont des destinations de plus en plus éloignées.

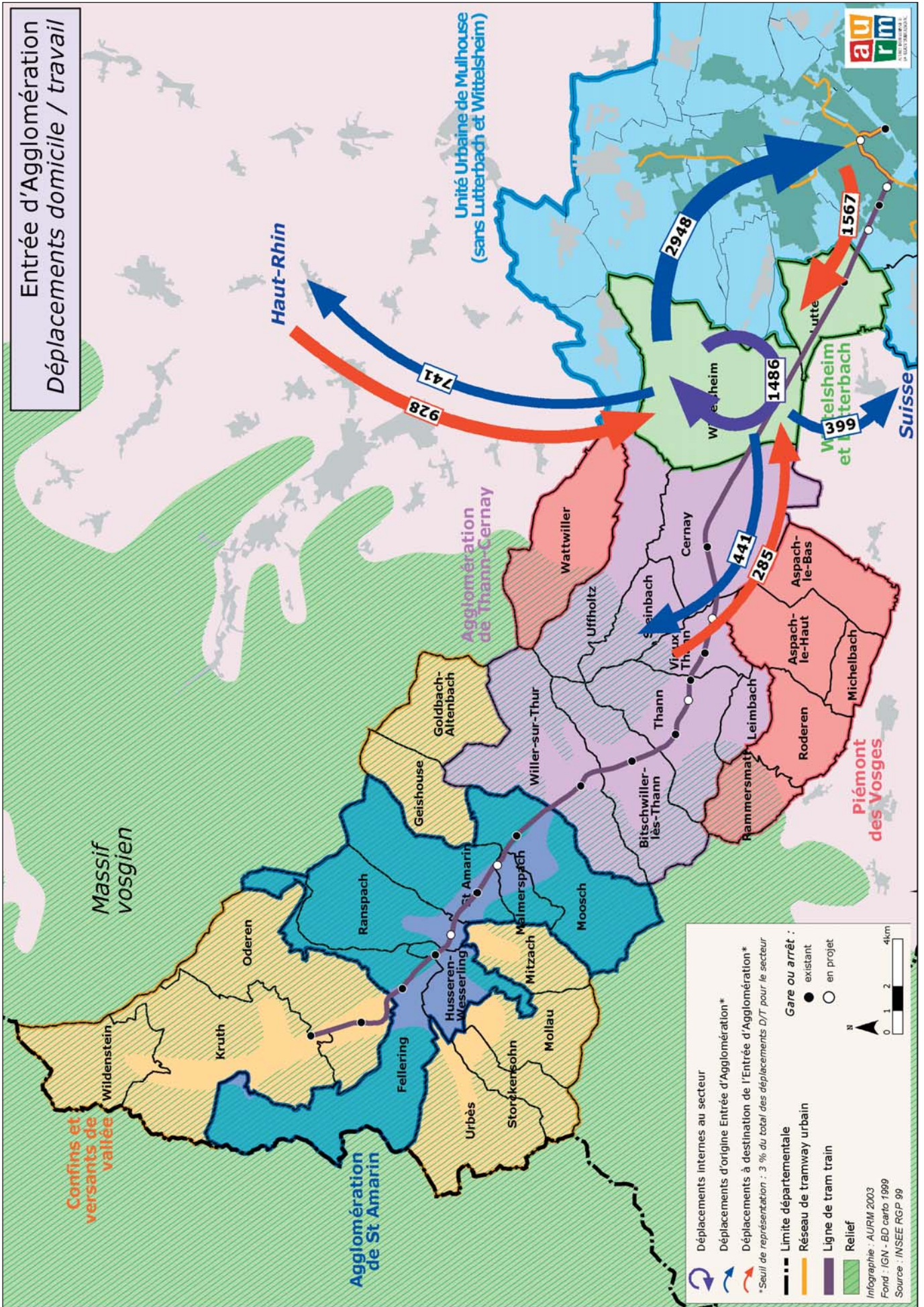
2.5.3. Un rôle à jouer dans les années à venir

Dans leurs derniers POS-PLU, les deux communes de ce secteur souhaitent revaloriser et améliorer le cadre de vie de leurs habitants avec la mise en place, par exemple, de liens entre les différents quartiers.

Ces deux communes veulent se spécialiser : Lutterbach, qui s'est longtemps inscrite dans la continuité urbaine de Mulhouse, souhaite aujourd'hui se différencier par rapport à sa voisine. De même, Wittelsheim engage des politiques de réhabilitation de ses différents sites d'exploitation de potasse, avec mise en valeur de son passé minier. De nouvelles zones d'activité sont en projet pour ces deux communes, ce qui permettra d'offrir plus d'emplois pour la population, et peut être freiner le mouvement d'allongement des distances des déplacements domicile/travail.

Un cadre urbain amélioré, une situation géographique particulièrement intéressante, des prix du foncier attractifs, des disponibilités foncières nombreuses pour Wittelsheim : ces deux communes constituent un territoire privilégié de l'urbanisation pour les années à venir. Le solde migratoire, aujourd'hui négatif, devrait ainsi s'inverser. Une véritable dynamique urbaine peut s'amorcer.

Entrée d'Agglomération
Déplacements domicile / travail



L'analyse territoriale, en résumé

L'analyse des documents d'urbanisme et le diagnostic territorial mettent en évidence les mêmes mouvements principaux. Toutes les tendances observées aujourd'hui sont donc amorcées depuis une dizaine d'années. Ces tendances se sont renforcées depuis peu et sont donc appelées à s'intensifier dans les années à venir.

Sept points sont particulièrement soulignés dans le diagnostic territorial :

- **Augmentation de la population pour la partie basse de la Vallée**

Ce sont les communes du Piémont tout particulièrement qui enregistrent la croissance démographique la plus forte.

- **Tertiarisation des emplois**

Le secteur des services à la personne s'accroît considérablement, en particulier à Thann, Cernay et Saint-Amarin. Parallèlement, le nombre d'emplois ouvrier a chuté suite à la fermeture de plusieurs usines de la Vallée.

- **Déplacement des activités économiques vers Cernay et Thann / Vieux Thann, ainsi que l'Agglomération Mulhousienne**

On assiste à une spécialisation de l'espace. Certaines communes bénéficient d'une bonne attractivité résidentielle ; d'autres, comme Thann, Cernay, Saint-Amarin concentrent les activités économiques.

- **Augmentation des migrations domicile/travail en nombre et en distance**

C'est un constat national qui se vérifie dans la Vallée. Il y a une forte dissociation des lieux de résidences et d'emplois. De plus, la mobilité résidentielle ne suit plus obligatoirement la mobilité professionnelle, ce qui participe également à l'augmentation des déplacements domicile/travail. Par ailleurs, sur la Vallée, du fait de la fermeture des grandes usines textiles, les trajets domicile/travail se sont reportés sur Thann / Cernay et la Région Mulhousienne.

- **Augmentation des flux sur la RN 66**

Ce point est lié au point précédent. A l'augmentation des déplacements domicile/travail s'ajoute la multiplication des déplacements de loisirs et marchands. Le relief contribue à concentrer les flux sur la RN 66. On assiste à un accroissement général de la mobilité.

- **Vieillesse du parc de logements et manque d'offre dans le locatif**

Le parc de logements, en particulier locatifs, n'est plus adapté à la demande et aux souhaits actuels. La taille et la structuration interne de plusieurs logements ne correspondent plus aux formes sollicitées aujourd'hui.

- **Accroissement de la part de l'habitat individuel dans le parc de logements**

La plupart des constructions neuves se fait sous forme de pavillon en lotissement. On observe un manque important d'appartement, en particulier locatifs.

3. Les enjeux

Comme le souligne l'analyse territoriale dans la partie précédente, le territoire d'étude s'inscrit dans un espace multipolarisé.

Il rassemble des communes aux profils très différents. Toutes ne sont pas égales en termes d'attractivité économique et résidentielle, si bien que le territoire se spécialise spatialement, générant alors des inégalités.

Par conséquent, s'il existe des enjeux communs à l'ensemble de la Vallée, des enjeux spécifiques pour chacun des secteurs, selon les particularités locales, sont à distinguer.

La venue prochaine du tram-train dans la Vallée de la Thur répond aux besoins croissants de déplacements entre communes. L'amélioration de l'accessibilité apportée par le tram-train concourt à renforcer le processus de mise en réseau des territoires. Ce surplus d'accessibilité, s'il est bénéfique, est susceptible d'accroître les disparités territoriales observées dans la Vallée, en apportant une plus value uniquement aux territoires déjà attractifs, et ne permettant pas de « rapprocher » les espaces les plus éloignés des axes de circulation.

L'enjeu principal est donc de faire profiter l'ensemble du territoire

de « l'effet tram-train ».

Le tram-train permet par ailleurs le renouvellement de certaines réponses en matière d'aménagement du territoire. Car c'est bien de l'espace urbanisé de demain qu'il est question au travers de ce projet. Dans cet espace autrefois rural ou industriel, aujourd'hui multipolarisé autour de l'agglomération Mulhousienne et d'autres territoires, se posent très clairement toute une série de questions relatives :

- à l'identité (faire partie d'une région multipolarisée tout en gardant une image locale forte) ;
- aux facteurs de centralité urbaine (s'assurer de la présence de caractéristiques urbaines pour les nouveaux tissus urbanisés),
- à l'offre urbaine (une offre aussi complète et variée que possible) ;
- à l'attractivité du territoire (image, services, offres...).

De façon transversale, l'enjeu territorial du tram-train est d'offrir au développement de cette vallée l'un des leviers permettant de qualifier le mouvement d'urbanisation actuellement observé et de lui donner un contenu territorial et urbain positif.

Un autre enjeu est posé par l'émergence d'une gouvernance de projet autour du tram-train, qui pourrait demain constituer le ferment d'une gouvernance de territoires. Le Pays Thur-Doller pourrait être la structure encadrant cette dernière.

3.1. Les enjeux à l'échelle de la Vallée

Mieux gérer les déplacements dans la Vallée

La mise en place du tram-train promet une amélioration substantielle pour l'organisation des déplacements. Les fréquences soutenues et la grille horaire élargie par rapport à l'offre TER sont à même d'assurer une véritable alternative à l'automobile pour les déplacements quotidiens ou occasionnels. Les déplacements occasionnels devraient représenter 1/3 de la fréquentation, d'où la nécessaire continuité de la desserte tout au long de la journée. Les déplacements internes vers et entre les pôles urbains de la vallée seront facilités. Un nombre important de voyages liés à la pratique de loisirs est attendu.

Si le tram-train repose sur des infrastructures et du matériel roulant performants, il nécessite également quelques aménagements pour devenir un mode de déplacement efficace et attractif.

Un des enjeux repose donc sur

l'inscription du tram-train dans une chaîne globale de déplacements à l'échelle de la Vallée. L'accent sera mis sur l'intermodalité, avec notamment le rabattement VP/ modes doux/ TC et l'accessibilité renforcée aux stations de tram-train. Les aménagements réalisés dans l'actuel contrat de plan Etat-Région s'inscrivent dans cette démarche, avec, entre autres, une prise en compte accrue des cheminements modes doux vers les arrêts.

Une offre performante en déplacements à l'échelle de la Vallée passe également par une réduction des nuisances routières.

Ainsi, la mission DDE Grands travaux travaille à la réalisation de déviations afin de fluidifier les circulations de transit pendant que le tram-train s'attache à offrir une desserte fine de l'ensemble des communes de la Vallée.

Le contrat de plan Etat-Région 2000-2006 ne prévoit pas seulement des déviations mais également des aménagements de sécurité dans les traversées d'agglomération (exemples Urbès, Husseren, Ranspach, Moosch, Willer, Bitschwiller), des carrefours dangereux (Pont rouge, La Rochelle, Thann ZI, Saint André, La croisière) et des opérations ponctuelles (comme la liaison cycles entre Moosch et Malmerspach et l'accès riverains au Gehren).

Favoriser le maintien et le développement de la population

D'une manière générale, la Vallée de la Thur enregistre un déclin démographique et un vieillissement de sa population. Ces évolutions démographiques sont particulièrement sensibles dans les villages de fond de Vallée et / ou dans les communes éloignées des axes de circulation principaux. A contrario, les communes du Piémont présentent une forte attractivité résidentielle. S'agissant de territoires soumis en partie à ces mouvements de déclin démographique et de vieillissement de la population, l'un des objectifs est de stabiliser la démographie, en particulier dans les villages aux confins de la vallée mais aussi à Wittelsheim.

Les déclin démographiques sont souvent liés à des déficits d'offre en logement, à une absence d'emplois à proximité, et à un cadre de vie jugé moins attractif.

La réactualisation de l'offre habitat constitue une orientation globale à poursuivre pour pouvoir fixer de nouvelles populations. Ainsi, dans les secteurs de l'entrée de l'agglomération mulhousienne, à Thann-Cernay et dans presque tous les villages de la vallée sauf le piémont des Vosges et les versants de la vallée de la Thur, l'habitat de qualité fait défaut. Cette question concerne notamment les

communes de Lutterbach et Cernay pour la restructuration des HLM, Wittelsheim pour la restauration des cités minières, Thann et Cernay pour la restructuration de l'offre urbaine, les Confins de Vallée avec un parc de logements particulièrement vieillissant.

Le développement résidentiel dans l'amont de la Vallée est susceptible d'être encouragé si de nouveaux emplois sont créés dans ce secteur. Des industries et entreprises artisanales de petite taille, sans besoin d'acheminement ou d'expédition à grande échelle, peuvent être installées dans la vallée sous condition de rechercher leur complémentarité avec l'offre de Thann-Cernay et de l'agglomération de Mulhouse.

Sur le territoire de Thann-Cernay, de nombreuses initiatives sont en cours : la ZAID* à Aspach-le-Haut, la ZAC et la Z.I. à Cernay et la Z.I. intercommunale à Uffholtz. Par sa situation géographique, la commune de Thann est limitée en espaces disponibles. Wittelsheim dispose en revanche de nombreuses possibilités d'implantation d'activités.

Par ailleurs, l'accroissement de la population dans certains villages peut engendrer une demande supplémentaire de services quotidiens dans ces villages. Un des enjeux est donc de favoriser la co-présence d'une diversité suffisante de fonctions dans un même espace

* Cf. définition dans le glossaire

de proximité urbaine.

Les secteurs du Piémont des Vosges et Confins-Versants, où peu d'équipements existent et où peu d'emplois subsistent, sont particulièrement concernés. Les villages de la vallée, le secteur Piémont des Vosges et les communes de Wittelsheim et Lutterbach présentent un déficit de services de proximité. Dans cette optique il faut éviter que des communes deviennent exclusivement résidentielles. Pour le secteur Confins et Versants, c'est le danger d'implantations massives de résidences secondaires qui nécessite vigilance.

Enfin, l'attractivité résidentielle repose également sur la qualité du cadre de vie au sein de ces communes. A cette fin, une structuration des espaces publics et des cheminements qualitatifs permettant de relier efficacement les centres des communes aux arrêts tram-train peuvent être mis en place.

Le réaménagement du centre ville de Saint-Amarin est un exemple significatif de ce qui peut être envisagé sur l'ensemble des communes.

L'arrivée du tram-train est une opportunité pour réfléchir sur la question des pôles de centralité et des espaces publics.

Maîtriser l'urbanisation et protéger la qualité des paysages

La question de la qualité des paysages est fortement liée à celle de l'urbanisation. La pérennité des zones boisées sur les versants des Vosges ne peut s'envisager que si l'urbanisation est maîtrisée. La qualité des paysages dépend aussi du maintien de l'agriculture de montagne et du respect des sites lors de l'implantation d'installations touristiques.

Il existe deux modes d'urbanisation. Le premier, l'extension urbaine, perceptible notamment dans le Piémont des Vosges, nécessite d'être limité ainsi que le mitage* dans les villages des versants. Le second, l'urbanisation des « dents creuses » se présente comme un mode d'urbanisation respectueux de l'environnement, permettant de générer de nouveaux logements dans un souci d'équilibre du territoire prédéfini. Cette pratique de l'économie du foncier est déjà mise en œuvre dans plusieurs secteurs de la Vallée, comme le PLH Thur Doller le constate.

Au sein du périmètre d'étude, ce sont principalement du mitage (communes des Versants pour l'essentiel) et des extensions urbaines (Piémont des Vosges principalement) qui sont réalisés. Ces types d'urbanisation entraînent une forte consommation d'espace et ne s'inscrivent pas dans un projet de développement

* Cf. définition dans le glossaire

durable. Les coupures vertes, qui permettent de cadrer la croissance des communes, risquent, à terme de disparaître.

La mise en place du TT, en favorisant la densification à proximité des stations, peut conduire à réutiliser des espaces délaissés au sein des communes. Le renouvellement urbain, couplé à une recherche de densité, limite ainsi les besoins en nouvelles extensions périphériques. Les coupures vertes sont alors confortées ; elles continuent d'assurer une meilleure lisibilité du territoire et de son organisation tout en offrant des espaces récréatifs à la population. Cette tendance de l'économie du foncier et de densification sera confortée par le tram-train.

Plusieurs friches industrielles existent. Elles représentent de véritables potentiels de mutation. Ce sont principalement les communes de Wittelsheim, Thann et Husseren-Wesserling qui sont concernées. D'autres petites communes présentent également quelques hectares à reconvertir.

Dans ce domaine, l'exemple de la friche «Boussac» à Husseren-Wesserling est assez abouti. L'ADAUHR* a été missionnée afin d'élaborer des possibilités de réhabilitation avec de nouvelles fonctions pour ces locaux. Aujourd'hui un projet se dégage, affichant l'ambition de «faire du Parc de Wesserling, inscrit à l'inventaire des monuments historiques, et

* Agence Départementale d'Aménagement et d'Urbanisme du Haut Rhin

de ses friches industrielles, un centre économique, patrimonial et touristique majeur de Haute Alsace.»

Le site fait l'objet de deux projets distincts mais complémentaires : un projet culturel, patrimonial et touristique, sur 17 ha, porté par le Conseil Général du Haut-Rhin, et un projet de reconversion économique et touristique, sur 24 ha, porté par la Communauté de Communes. Cette dernière a décidé de faire de l'usine de Wesserling un très grand hôtel d'entreprises (70 lots locatifs), destiné à valoriser les atouts économiques propres au territoire : savoir faire textile, artisanat local, création et offre touristique. Le programme de reconversion prévoit également la dédensification d'une partie du bâti de l'ancienne manufacture pour tirer parti du site naturel au bord de la Thur.

Des résultats sont déjà appréciables : en 2004, suite à la mise en place du festival des Jardins métissés, le site a accueilli plus de 50 000 visiteurs. 25 emplois ont été créés. A terme, 250 emplois sont attendus sur ce site.

Le Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges pourra renouveler les potentialités de développement de ce site.

Valoriser l'offre touristique, développer une image et des produits touristiques

Des potentiels de création de nouveaux produits touristiques sont à développer : le centre historique de Thann, le tourisme militaire et industriel aux environs de Cernay.

La vallée, quant à elle, peut miser sur le tourisme vert ; les offres en matière de sports comme le parapente sont à renforcer. La capacité d'hébergement mérite d'être améliorée qualitativement et quantitativement. L'agglomération mulhousienne mais aussi celle de Thann-Cernay sont particulièrement demandeuses dans le domaine des loisirs de montagne (randonnées, VTT) ou d'activités autour du Lac de Kruth-Wildenstein.

Cette démarche participera à la construction d'une image positive de la vallée.

Tirer des avantages du rapprochement de la centralité mulhousienne

Le tram-train, en améliorant sensiblement l'accessibilité globale de l'agglomération mulhousienne, participe au renforcement de ses caractères de centralité.

L'enjeu est de faire profiter la Vallée de cette centralité toute proche, tout en cherchant à retenir les actifs dans la Vallée. La desserte tram-train peut constituer une opportunité pour favoriser la mise en réseau

de services entre l'agglomération mulhousienne et la vallée, en concrétisant la territorialisation de l'offre de formation dans la vallée, comme le prévoit le Schéma Régional de l'Education et de la Formation. Actuellement est en cours la réalisation d'une plate-forme de formation (à Vieux-Thann).

Le développement de l'agglomération mulhousienne ne doit pas être perçue comme un handicap pour la Vallée. Les services et les commerces spécialisés non présents dans la Vallée et pourtant utiles au développement de certaines activités sur ce territoire deviennent accessibles facilement du fait de la présence du tram-train.

C'est pourquoi il apparaît nécessaire de renforcer les caractères de haute centralité de l'agglomération mulhousienne (telles que les fonctions commerciales rares, les universités, la recherche, les services spécialisés, etc.) afin de participer indirectement au développement des caractéristiques de centralité secondaires pour certaines communes de la Vallée, en particulier Thann/Vieux-Thann, Cernay et Saint-Amarin.

Cette mise en réseau des territoires et notamment des villes moyennes amène une bonne synergie de leur développement et créé une perspective à l'échelle de l'Alsace de Sud.

3.2. Les enjeux à l'échelle des quartiers gares

Valoriser l'espace public autour des gares, de la RN 66 et de la D 13

L'arrivée du tram train crée l'opportunité de réaménager l'espace gare, au-delà des réalisations déjà prévues dans le Programme d'Aménagement des Gares, afin de prendre en compte la question de l'intermodalité et de l'accessibilité générale au quartier gare. L'objectif est de faciliter l'accès aux stations en reliant les centres village et les différents quartiers via la création de nouveaux cheminements.

Les cheminements piétonniers et cyclables doivent être valorisés et les accès facilités pour les personnes à mobilité réduite.

La RN 66 et la RD 13 bis, qui supportent un fort trafic, ont besoin d'être réaménagées pour, d'une part permettre une circulation sécurisée et, d'autre part, offrir une véritable qualité d'espaces publics afin de diminuer les effets de coupure engendrés par ces axes de circulation et d'accroître, de fait, l'accessibilité aux futurs arrêts de tram-train. Les opérations sur la RN 66 sont inscrites dans le contrat de plan Etat-Région.

Améliorer à terme la desserte des quartiers en cours de densification

Afin d'augmenter la fréquentation du tram-train et favoriser l'utilisation maximale de ce mode de transport, la création de nouvelles stations près des quartiers à forte et moyenne densité de logements peut se justifier, à condition que le nombre de stations ne devienne pas, in fine, un obstacle au temps de parcours. Un juste équilibre, certes fragile, est à trouver.

Le territoire Est de la ZAC à Cernay par exemple, est actuellement mal desservi. Dès lors que la ZAC sera terminée, le volume de voyageurs potentiels augmentera considérablement, justifiant éventuellement une nouvelle station.

Sécuriser les déplacements

Le transfert modal de la route vers le tram-train ne peut s'effectuer que si ce-dernier est perçu comme un mode de déplacement innovant, agréable et pratique à utiliser. C'est pourquoi la création d'itinéraires sécurisés pour rejoindre la station de tram-train s'impose. Ce sont des éléments simples, pas toujours très coûteux à mettre en place (traversées piétonnes signalées, réduction de la vitesse des automobiles, présence de pistes cyclables de qualité, etc.) mais permettant pourtant de garantir une image positive à ce nouveau mode de déplacement.

Favoriser l'urbanisation des quartiers gares avec une mixité des fonctions

Les territoires autour des gares sont essentiellement des quartiers monofonctionnels avec un habitat disparate qui demanderait à être requalifié.

Le développement d'un parc d'habitat de qualité, notamment dans le locatif mais également dans le privé, pourra être valorisé. Cette démarche pourra être conduite par la rénovation du parc existant mais également par la construction des bâtiments neufs. Dans ce cas, il faudrait prévoir une densité plus élevée par rapport aux lotissements pavillonnaires existants.

La création éventuelle de commerces, de services ou d'équipements pourrait être envisagée aux arrêts les plus importants tels que Cernay, Thann, Wesserling. Les communes de Thann, Vieux Thann et Cernay présentent des emprises importantes disponibles autour des gares actuelles.

À Cernay, la coupure entre le centre-ville et le quartier sud est à atténuer.

À Thann, il y a un potentiel d'extension du centre-ville vers la nouvelle station Thann-centre en relation avec le projet de la trémie de la RN 66.

Autour de la gare de Wesserling, l'équipement sportif existant (centre nautique) et la friche industrielle actuellement en cours de réhabilitation pourront être intégrés et même servir de base à une démarche d'aménagement globale.

Les enjeux, en résumé

- **Mieux gérer les déplacements dans la Vallée**

Intégrer le TT dans un système global de déplacement ; favoriser l'intermodalité et notamment le rabattement tout modes (VP, TC, modes doux). Jouer la complémentarité entre la route et le rail.

- **Favoriser le maintien et le développement de la population**

Face au vieillissement de la population, l'enjeu est d'encourager les jeunes à rester dans la Vallée, en étoffant notamment l'offre résidentielle. En renforçant l'attractivité résidentielle mais également économique, de nouveaux arrivants sont susceptibles de venir habiter dans la Vallée.

- **Développer de l'habitat de qualité**

La qualité de l'habitat devient un enjeu pour l'ensemble du parc de logement, existant et à venir, en particulier pour les logements HLM. La qualité passe aussi par la diversité de l'offre proposée.

- **Renforcer la centralité des villages**

L'arrivée du TT est l'occasion de mener des actions dans ce sens. Une centralité réaffirmée est susceptible d'accroître le dynamisme commercial de la commune et donc de renforcer l'attractivité résidentielle et dans une moindre mesure l'attractivité économique.

- **Maîtriser l'urbanisation et protéger la qualité des paysages**

De la maîtrise de l'urbanisation découle la durabilité du développement. Les surfaces urbanisables s'amenuisent :

l'étalement urbain devient un vrai problème dans certains secteurs (Piémont de Vosges, Versants de la Vallée). Sa maîtrise, qui tend à se développer dans la plupart des secteurs, est essentielle afin de préserver les coupures vertes, et au-delà la qualité des paysages. La préservation et l'aménagement de zones tampons et d'espaces socio-récréatifs sont importants.

- **Valoriser l'offre touristique**

Le potentiel touristique de la Vallée est sous-utilisé ; le tourisme vert pourrait être développé, de même que la pratique de loisirs sportifs.

Et, plus précisément, à l'échelle des quartiers gare :

- **Favoriser l'urbanisation des quartiers gares avec une mixité des fonctions**

La création de commerces, de services ou d'équipements peut être envisagée aux arrêts les plus importants.

- **Valoriser l'espace public autour des gares, de la RN 66 et de la D 13**

De la qualité de ces espaces dépend la visibilité et le fonctionnement de l'arrêt de TT. La mise en place du TT est l'occasion de dynamiser les quartiers gare.

- **Créer des cheminements vers les arrêts ; sécuriser les déplacements ; améliorer la desserte de certains quartiers**

L'enjeu est de rendre accessible la gare à un maximum de personnes, de façon sécurisée. L'ouverture de nouveaux cheminements pour les modes doux permet de créer des liaisons entre les différents quartiers.

4. Les scenarii

4.1. Préambule aux scenarii : les effets prévisibles / potentiels du tram-train

Le choix d'implanter un tram-train au sein d'un territoire fait en général suite à un constat : les déplacements domicile/travail entre cet espace et la ville centre se multiplient. Le tram-train accompagne donc le plus souvent un phénomène de périurbanisation.

Le cas de la Vallée de la Thur est quelque peu différent. Chacun des territoires qui la composent possède sa propre configuration. Si on note un renforcement de l'interdépendance entre certains espaces, toutes les communes ne sont pas pour autant pleinement concernées. On peut cependant parler de territoire multipolarisé.

Le tram-train jouera un rôle important en accélérant sans doute les évolutions en cours sur chacun de ces territoires.

Par ailleurs, les déplacements sont nombreux dans la Vallée de la Thur. Ils résultent de l'organisation multipolaire et sont liés, en particulier,

à la présence de centres secondaires (Thann-Cernay ainsi que St-Amarin). En effet, les déplacements domicile/travail qui ont pour origine la Vallée de la Thur (et en particulier le Piémont des Vosges) n'ont pas pour unique destination l'agglomération de Mulhouse. Le pôle Thann-Cernay, mais aussi l'ensemble du département ainsi que les pays frontaliers, attirent ces flux.

La mise en service du tram-train Mulhouse – Vallée de la Thur renforcera sans doute ces logiques de déplacements multipolaires.

L'objectif principal est donc de structurer le développement territorial, pour que, d'une part, les constructions neuves à venir génèrent une consommation rationnelle de l'espace, et que, d'autre part, une mixité des fonctions urbaines et des formes d'habitat puisse se développer. La mixité urbaine concerne à la fois les services publics (crèches, équipements d'enseignement, ...), les services privés, ainsi que les activités.

Quel type de développement de l'habitat souhaiter ?

Depuis la fin des années 70, le développement urbain en périphérie des zones agglomérées est alimenté par des constructions sous forme de pavillons individuels organisés le plus souvent en lotissements. Ce type de développement urbain consomme beaucoup d'espace et se caractérise par une densité* faible (15 logements par ha). Pour les collectivités locales, la densité* est à favoriser, pour les raisons exposées plus haut. Les coûts de fonctionnement des réseaux créés pour les lotissements pavillonnaires ont des conséquences financières extrêmement lourdes dans les budgets communaux. Dans le contexte économique de réduction budgétaire actuel, il est important de maîtriser les coûts de fonctionnement. De nouvelles formes d'habitat sont à mettre en place afin d'éviter tout développement monofonctionnel et permettre d'augmenter le choix afin de répondre aux modes de vie qui évoluent rapidement.

Pour ces territoires, l'objectif est donc de densifier raisonnablement tout en diversifiant les fonctions et en intégrant des éléments de trame verte pour aérer le tissu urbanisé.

* Cf. définition dans le glossaire

Quels sont les impacts de la mise en place d'un tram-train ?

Le tram-train repousse les barrières physiques et psychologiques entre les territoires ruraux et urbains. On se déplace plus, et de plus en plus loin.

Les points d'arrêts du tram-train (gares existantes ou stations nouvelles), en captant de nouveaux flux, deviennent des lieux stratégiques pour assurer le relais entre les différents modes de transport sur une commune. L'arrivée du tram-train est une opportunité pour intervenir sur les territoires autour des stations.

Les futures stations de tram-train s'affirment d'ores et déjà comme des lieux stratégiques : ce sont à la fois des portes d'entrée sur le réseau de transports collectifs mais également sur la commune. Ainsi, de la qualité des aménagements de la station et de ses abords dépend l'image renvoyée par la commune. De même, un aménagement de qualité pour les bâtiments d'accueil et les espaces environnants peut augmenter la fréquentation des gares, et donc du tram-train.

Les terrains et les bâtiments à proximité de la ligne de tram-train sont appelés à prendre de la valeur. Les effets du tram-train vont s'effectuer sur l'ensemble du développement urbain, se structurant en particulier autour des





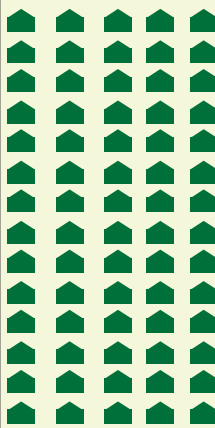
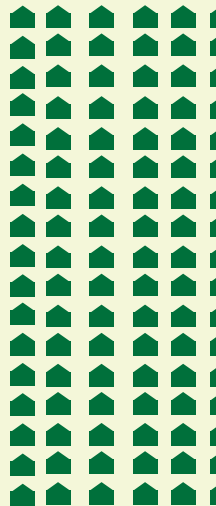
De la densité...

A plusieurs reprises dans cette étude, il est fait mention de la densité, en particulier dans le domaine de l'habitat. Précisons ici le sens donné au terme «densité».

Afin de pouvoir comparer aisément les différents exemples de développement de l'habitat, nous considérons **la densité comme étant représentative d'une occupation au sol**, et sous la forme du ratio suivant : **nombre de logements par hectare**. Les logements sont individuels ou collectifs et la surface considérée est celle du tissu urbain produit, incluant les voiries et les espaces collectifs directement liés à l'urbanisation. Ce ratio est par conséquent à considérer comme un simple ordre de grandeur.

La densité varie considérablement selon le type de développement résidentiel. Le collectif est évidemment plus dense que l'individuel. Cependant, la densité au sein des «programmes individuels» est très variable selon la forme adoptée par cet individuel.

Les densités obtenues selon les formes de l'habitat :

	INDIVIDUEL libre	INDIVIDUEL lotissement	INDIVIDUEL groupé	Petit COLLECTIF	COLLECTIF
Densité	5 logts / ha	10 à 13 logts / ha	25 à 30 logts / ha	70 logts / ha	70 à 150 logts / ha
= 1 logement 					
Pour 20 logements	4 ha	2 à 2,6 ha	0,6 à 0,8 ha	0,3 ha	0,13 à 0,3 ha
Facteur	x 1	x 2	x 6	x 14	x 28

Source : La densité des formes du développement résidentiel, Certu 2004

Ainsi, 2 à 2,6 ha de terrains vierges sont nécessaires pour construire 20 maisons en lotissement pavillonnaire. Le rapport passe de 1 à 28 selon les formes du bâti.

Dans les différentes communes la densité actuelle varie entre 7 et 20 logements par hectare. En construisant de l'habitat individuel en lotissement, la densité est généralement gardée. Elle pourra être augmentée en construisant davantage de l'habitat individuel groupé.

Il est possible de faire du développement résidentiel «dense», et donc du développement urbain durable, sans pour autant donner l'impression de la densité. Pour cela, on recourt à de l'individuel groupé ou du petit collectif.

La maison individuelle peut ainsi ne plus être synonyme de faible densité. La faible densité ne découle pas uniquement du fait que l'habitat soit individuel : elle résulte pour beaucoup de la disposition de la construction (en milieu de parcelles) et donc de la configuration de la parcelle (carrée) qui impose de nombreuses voies de desserte.

Les exemples suivants permettent d'illustrer la notion de densité :

Lotissement pavillonnaire à Thann /
maisons individuelles uniquement /
R+C.



Individuel groupé à Cernay / implanté
en milieu de parcelle / 4 logements T4
en duplex / R+C / Produit proposé par W
développement.

Petit immeuble collectif à Thann /
6 logements / R+1+C / garages en
sous-sol.



polarités existantes et à venir.

Le projet de tram-train, dès lors qu'il existe une volonté des autorités publiques de l'inscrire dans une démarche globale, dépasse de beaucoup l'enjeu « transport ». Il s'inscrit dans une démarche plus large d'aménagement du territoire, dans une logique de développement durable qui prend obligatoirement en compte l'organisation multipolaire de la vallée. Il est à même de favoriser l'urbanisme de proximité fondé sur les centres, les pôles d'échanges et les réseaux de transport, et ce faisant, concourir à limiter l'étalement urbain dans d'autres secteurs de la commune.

L'arrivée du tram-train permet ainsi, à chaque collectivité territoriale de la Vallée de s'interroger sur le type de développement territorial à favoriser.

4.2. Constats

La dynamique urbaine observée autour de la Région Mulhousienne depuis plusieurs années n'épargne plus la Vallée de la Thur. Les territoires les plus attractifs (le Piémont et l'agglomération de Thann-Cernay) enregistrent une certaine pression en matière d'implantations résidentielles

et économiques. Le débouché de la vallée de la Thur concentre de nombreuses fonctions urbaines, et bénéficie par ailleurs de la proximité des voies de communication et du bassin d'emplois de la Région Mulhousienne, ce qui lui assure une très bonne attractivité.

Si la partie amont de la vallée présente actuellement une plus faible attractivité résidentielle que l'entrée de vallée, cette situation est appelée à évoluer pour plusieurs raisons : la mise en service du tram-train, le déficit en terrains constructibles en aval, le changement d'image de la Vallée, un environnement de qualité de plus en plus recherché.

Ce type de développement est donc appelé à se renforcer dans les années à venir, accélérant la deuxième tendance observée dans la vallée, à savoir la dissociation des lieux de résidence et d'emplois. Ce deuxième constat incite à conforter les pôles d'activités économiques existants, permettant ainsi de fixer une partie des actifs. Cette mission est ambitieuse du fait de l'essoufflement du secteur économique sur la Vallée. Sans intervention volontariste, le risque est de constater peu à peu la transformation d'une ancienne vallée ouvrière en espace strictement résidentiel. La Vallée ne dispose pas d'un secteur économique de prédilection (si le secteur textile a joué ce rôle pendant un temps, c'est loin d'être le cas aujourd'hui). Elle ne possède pas non plus « d'entreprise moteur »

pouvant entraîner l'implantation de nouvelles PME / PMI. Cette absence de fil directeur est à rapprocher de l'absence d'image et d'identité propres à l'ensemble de la Vallée.

Ainsi, la mise en service du tram-train peut être amenée à accentuer le type d'urbanisation amorcé depuis une dizaine d'années. La mise en oeuvre des mesures d'accompagnement du tram-train devra se traduire par des pratiques d'urbanisation différentes.

Enfin, un des objectifs à atteindre serait de faire en sorte que le TT initie une politique globale de développement à l'échelle de la Vallée dans laquelle il serait l'élément principal mais pas unique.

Dans la suite de l'étude, deux scénarii sont développés, basés sur une intervention plus ou moins forte des acteurs locaux :

4.3. Le scénario tendanciel s'inscrit dans le développement actuel qui se poursuit en prenant en compte le projet tram-train.

4.4. Le scénario volontariste propose différentes actions pour générer des dynamiques autour du tram-train. Les collectivités publiques interviennent en faveur d'un encadrement du développement urbain.

Ces deux scénarii contrastés sont à considérer comme des éléments pédagogiques visant à amener les acteurs locaux à construire leur propre scénario.

4.3. Scénario Tendanciel : Vers un développement de type périurbain

Le scénario tendanciel expose le type de développement auquel on peut s'attendre suite à la mise en service du TT, compte tenu des évolutions urbaines actuelles.

Ce scénario part donc du principe que les comportements des différents acteurs de la Vallée restent constants dans les années à venir ; le seul changement sensible étant l'arrivée d'un nouveau mode de déplacement, le tram-train. Il expose donc les effets induits du TT pour la Vallée de la Thur.

4.3.1. Evolution attendue

1) Multipolarisation des lieux d'emplois et de résidence ; l'accroissement de l'accessibilité des équipements publics et privés dans la Vallée

La Vallée de la Thur participe à une organisation multipolarisée du territoire. Cette répartition des lieux d'emplois et de résidences a pour principale conséquence de diffuser les déplacements, en particulier d'accroître le nombre et la longueur des déplacements domicile/travail. Cette dispersion des déplacements mène à une utilisation croissante de la voiture particulière. Sans tram-train, cette situation risque de

s'accentuer et de provoquer à terme la migration résidentielle des actifs à proximité des pôles d'emplois de la plaine. Parallèlement, la Région Mulhousienne, et plus encore la Vallée de la Thur, ne sont déjà plus les uniques destinations des déplacements domicile/travail. Le reste du département du Haut-Rhin capte une part importante de ces flux. Cette tendance risque de s'accentuer.

En réduisant les distances entre les territoires, le tram-train renforce l'attractivité résidentielle pour les actifs résidents et contribue à leur maintien dans la Vallée, notamment pour ceux qui travaillent en dehors de la vallée.

Le TT atténue les différences entre les territoires urbains et ruraux. Il améliore l'offre en transports en commun de la Vallée, élément d'importance, souvent pris en compte dans les choix résidentiels. De nouveaux habitants sont susceptibles de venir s'installer dans la Vallée, séduits par l'offre en services «urbains».

Le tram-train ne sert pas seulement pour les trajets domicile/travail, mais va également faciliter et accroître les déplacements plus ponctuels motivés par les courses ou les loisirs. Ces déplacements à vocation loisirs fonctionnent sur trois niveaux : les déplacements internes à la

Vallée, ceux quittant la Vallée, et ceux y entrant.

La desserte de plusieurs équipements de la Vallée est prévue comme le centre nautique de Wesserling, ainsi que les centres de St. Amarin, Thann et Cernay avec leurs équipements publics et privés. En desservant ces équipements, le tram-train améliore également les conditions de déplacements pour les populations captives (personnes âgées, personnes à mobilité réduite, enfants).

Sortant de la Vallée, ses habitants profitent de l'offre culturelle et sportive de l'agglomération mulhousienne; à la réciproque, les mulhousiens fréquentent la Vallée pour son offre culturelle (Parc de Wesserling, par exemple) ou les activités récréatives et sportives comme la randonnée, le vélo, le vol libre ou le lac de Kruth-Wildenstein.

2) Des disparités existantes entre communes tendant à se renforcer

Les disparités actuellement observées sont en général appelées à se renforcer. Dans un premier temps, seuls les territoires les plus dynamiques, proposant le cadre de vie le plus agréable, verront leur attractivité résidentielle s'accroître. Les nouveaux arrivants présenteront sans doute les mêmes caractéristiques sociales. Les

territoires bénéficiant d'un avantage concurrentiel fort attireront les classes moyennes supérieures. Par conséquent, les prix du foncier sont susceptibles de grimper rapidement du fait de la demande et de la rareté, sélectionnant plus encore les nouveaux arrivants en fonction de leurs revenus. On assiste à une spécialisation très marquée de l'espace.

Le tram-train, comme observé ailleurs, donne, à ces tendances actuellement en cours, un coup d'accélérateur.

Les nouveaux arrivants dans la Vallée seront conduits à s'installer prioritairement dans sa partie aval, dans une logique de déplacement domicile/travail. Il y a un risque que seules les communes du Piémont, de Saint-Amarin et du secteur Thann-Cernay voient leur population augmenter.

Ainsi le tram-train est-il, dans le cadre de ce scénario, un élément parmi d'autres qui participe à renforcer les différences d'attractivité entre les communes de la Vallée.

3) Forte consommation foncière ; risque pour la durabilité du développement

Les disponibilités foncières de la Vallée de la Thur, du fait des contraintes du relief, sont particulièrement faibles. En tendance générale, sans

gestion des réserves foncières, ce potentiel sera consommé à moyen terme (10-15 ans).

La mise en service du tram-train, en diminuant les distances-temps domicile/travail, est susceptible d'attirer de nouveaux habitants dans la Vallée, en provenance notamment de centres urbains. Une majorité d'entre eux, à la recherche d'un cadre de vie plus agréable, souhaitera acquérir de préférence des pavillons individuels, mais pourra également, pour partie, être attirée par des produits d'habitat présentant des caractéristiques plus urbaines. Ainsi, des demandes en habitat intermédiaire (individuel groupé et petits collectifs) pourraient être formulées. Ceci évite ainsi une banalisation du paysage des espaces périphériques.

4.3.2. Conclusion

La dynamique spatiale à l'œuvre dans la Vallée est la disjonction croissante entre les lieux d'emplois et de résidences. Sa principale conséquence est l'accroissement du nombre et de la longueur des déplacements domicile/travail qui génèrent une utilisation croissante de la voiture particulière.

Dans ce scénario, le tram-train apparaît comme un mode de transport supplémentaire. Il améliore les possibilités de choix dans les modes de déplacement à la fois domicile/travail

et loisirs, internes à la Vallée et vers l'extérieur et constitue dans certains cas une alternative à la voiture. Il conforte la situation des actifs qui résident déjà dans les communes desservies, et rend la situation de la vallée plus attractive pour les nouveaux arrivants.

Le tram-train constituera un atout en soi en matière de service rendu à la population et d'image.

Toutefois, l'aménagement urbain ne s'appuie pas essentiellement sur le tram-train. Il n'existe pas de recherche de synergie entre tram-train et aménagements urbains.

La question qui se pose est celle de savoir comment tirer parti des avantages de la mise en service du TT et comment transformer la venue d'un nouveau mode de transport en véritable outil d'aménagement urbain et de développement durable.

Le TT est donc un enjeu primordial pour l'aménagement du territoire ; accompagner la mise en œuvre du TT se révèle être une nécessité, dès lors que les territoires souhaitent profiter de «l'effet tram-train».

4.3.3. Scénario tendanciel par secteurs

A. Agglomération de Saint-Amarin

La poursuite des tendances actuelles amènerait ce secteur à générer de plus en plus de déplacements domicile/travail, du fait de la fermeture des dernières grandes usines et de la **perte d'attractivité de ces territoires**. Les nouveaux arrêts à Ranspach et à Malmerspach ainsi que la desserte améliorée des autres communes de ce secteur augmentent **l'attractivité résidentielle et stabilisent, par conséquent, les commerces et les équipements**.

B. Confins et Versants

Dans la mise en concurrence des territoires, ce secteur, peu attractif économiquement, possède plusieurs handicaps qu'une intervention des collectivités publiques pourrait atténuer. La plupart de villages ne disposant pas d'arrêt, seul Oderen et Kruth profitent des avantages du tram-train décrites ci-dessus.

Les communes de ce secteur sont particulièrement **exposées au risque de mitage**.

La poursuite des tendances actuelles conduirait principalement à un **vieillissement de la population couplé à la disparition progressive des activités**.

C. Agglomération Thann-Cernay

L'agglomération profite d'une desserte par le tram-train très dense, notamment entre Willer et Vieux-Thann. **L'accessibilité interne à ce secteur est améliorée.** Cependant, la congestion routière importante sur la RN 66 au niveau de Thann génère des nuisances appelées à se renforcer dès lors que l'utilisation du TT n'est pas encouragée d'avantage. A terme, ces nuisances pourraient pénaliser ce secteur en terme d'attractivité et affecter l'environnement naturel à proximité des zones urbanisées. Par ailleurs, on risque d'observer sur les communes limitrophes des **extensions urbaines trop rapides et très peu denses, consommant les dernières disponibilités foncières.**

D. Piémont des Vosges

Même si le Piémont des Vosges n'est pas desservi par le tram-train, il bénéficie d'une situation exceptionnelle : il continuera d'attirer de nouveaux résidents dans les années à venir. Sans intervention des collectivités publiques, les **lotissements pavillonnaires sont appelés à se multiplier**, uniformisant le paysage des communes en le privant de ses caractéristiques les plus intéressantes.

E. Wittelsheim et Lutterbach

Wittelsheim, qui dispose encore de terrains urbanisables, pourra lotir de nombreux espaces. Les prix du foncier, inférieurs à ceux pratiqués au sein de la CAMSA, sont susceptibles d'attirer de nombreuses personnes désirant faire **construire leur pavillon au sein d'un lotissement.**

Lutterbach, sans intervention des collectivités publiques, risque de ne pas profiter de «l'effet tram-train», c'est à dire de la dynamique d'aménagement urbain. En matière de développement de l'habitat, elle ne peut être que très peu concernée du fait de la **rareté des terrains disponibles.**

4.4. Scenario développement durable : Des politiques de développement pour la Vallée

La mise en place du TT est l'occasion de réfléchir sur le type de développement souhaité pour la Vallée de la Thur dans les années à venir. Les exemples d'implantation de TCSP de type tramway dans d'autres agglomérations montrent l'importance de l'effet de levier initié par un nouveau moyen de transport. Le cas Alsacien du tramway de Strasbourg ou le tram-train de Karlsruhe en Allemagne

en sont de parfaits exemples. Plus qu'un simple mode de déplacement, le TT est un véritable outil d'aménagement urbain, potentiellement capable d'engendrer des dynamiques intéressantes. Comme dans le scénario tendanciel, le tram-train permet de maintenir la population et faire venir de nouveaux habitants dans la Vallée, car il réduit les distances entre les territoires et notamment entre les lieux de domicile et de travail. Les liens avec le bassin d'emplois notamment de la Région Mulhousienne seront renforcés. Le tram-train servira également de rapprocher les territoires en termes d'activités de loisirs.

Ce scénario volontariste permet d'apprécier comment le TT peut être utilisé comme un facteur de développement et de valorisation urbaine à part entière. Il esquisse aussi les conditions nécessaires permettant de profiter pleinement de « l'effet tram-train ».

Par souci de durabilité du développement, il apparaît nécessaire d'encadrer et d'organiser le développement économique et résidentiel de la Vallée. La réflexion à mener concerne l'utilisation de l'espace mais elle touche également la mixité des fonctions.

4.4.1. Objectifs

L'objectif à atteindre est un accroissement d'attractivité du territoire, tant résidentielle qu'économique. Cet accroissement devient un garant d'une fréquentation soutenue du tram-train tout en donnant les possibilités de créer un cadre de vie agréable. Ainsi la fréquentation du tram-train et la qualité urbaine sont des éléments qui interagissent entre eux.

Pour atteindre cet objectif, des actions sont engagées pour trois domaines d'actions : l'habitat, l'activité économique, les déplacements et la mobilité.

Ces domaines d'action sont isolés pour les besoins de l'étude, mais ils sont cependant fortement liés. Par ailleurs, un quatrième thème, les préoccupations environnementales, vient se rajouter transversalement aux trois autres domaines :

- Développement urbain : habitat et mixité des fonctions

L'objectif principal est de structurer le développement territorial, **d'organiser l'habitat en favorisant la diversité et la densité des formes d'habitat, afin de ne pas consommer inutilement des réserves foncières devenues rares**. Il convient de proposer une (des) alternative(s) aux lotissements pavillonnaires. Tout développement de l'habitat pouvant assurer le

maintien de la population existante, voire l'accroître est à encourager. Cet objectif nécessite d'initier une réflexion sur les formes urbaines souhaitées. Plusieurs acteurs de l'aménagement et de l'urbanisme cherchent à proposer un troisième élément dans les choix résidentiels jusqu'ici binaires : individuel ou collectif. Le Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges appuie cette démarche, afin de limiter le développement du mitage résidentiel au sein des vallées vosgiennes. Des programmes d'habitat groupé (quatre logements en duplex dans un même bâtiment avec chacun un jardin privatif) se développent dans plusieurs communes de la Vallée de la Thur. **L'objectif est d'étoffer l'offre en type de logements afin de pouvoir assurer une certaine mixité des formes d'habitat. Par ailleurs, ces nouvelles formes d'habitat, en consommant moins de foncier que les formes traditionnelles d'habitat individuel, permettent de relativiser le poids du foncier dans le coût global d'un logement.** **L'objectif secondaire, la recherche de continuité urbaine et de densification,** amène à urbaniser les dents creuses, réduire la vacance, restructurer les friches, réhabiliter les logements anciens et lutter contre le mitage afin de préserver le milieu naturel. Il convient d'optimiser l'espace à proximité immédiate des gares et

des nouveaux arrêts en s'inspirant par exemple du modèle suisse qui propose un parc locatif de densité moyenne avec commerces et activités en rez-de-chaussée pour les arrêts les plus importants, et des aménagements moins denses mais tout aussi qualitatifs pour les arrêts les moins fréquentés.

Enfin, ce scénario vise à introduire de **la mixité dans les fonctions : pour du résidentiel non monofonctionnel.** L'implantation de services publics (crèches, accueil périscolaire,...) et privés (commerces, autres services de proximité) doit être facilitée, mais également celle des petites entreprises artisanales, dans une recherche de complémentarité de l'offre avec les pôles urbains de plus grande taille.

- Conversion et innovations économiques

La santé économique de la Vallée a été mise à mal ces dernières années du fait de la fermeture de nombreuses usines (usines textiles pour l'essentiel). L'objectif de ce scénario est de soutenir le secteur économique de la Vallée, aujourd'hui fragilisé, en intervenant sur plusieurs points.

Il convient donc de conforter les emplois des pôles primaires et secondaires (Thann, Cernay, Saint-Amarin, et Agglomération Mulhousienne) et de proposer

des projets volontaristes pour les communes satellites dans le corridor de desserte, en particulier pour les friches industrielles.

Ces sites industriels anciens sont souvent situés à proximité de la ligne de chemin de fer. Le tram-train a la particularité de valoriser ces terrains permettant ainsi d'optimiser leur reconversion. Sont concernés notamment le site à Malmerspach, la friche Boussac à Husseren-Wesserling et celle du Kerlenbach à Thann-Nord.

Le projet tram-train prévoit une desserte de fret ferroviaire jusqu'à Thann et au delà une desserte exceptionnelle. Aujourd'hui, les modalités de desserte pour cette dernière partie ne sont pas connus. Jusqu'à Thann, les embranchements existants d'entreprises en service ou pas, ainsi que les réserves foncières pour des embranchements futurs devront être sauvegardés. En amont de Thann, il s'agit de garder les réserves foncières pour une desserte d'entreprises susceptibles d'être intéressées par un tel raccordement afin de se donner la possibilité de le réaliser dans le futur. Dans le cadre du projet tram-train il se pose la question, comment l'infrastructure ferroviaire devra être maintenue et le cas échéant modernisée, afin d'assurer une desserte par des trains de fret.

La mise en œuvre de ce scénario repose tout d'abord sur des **offres locatives se démarquant des grandes entreprises au sein des Z.I. : les anciennes usines, une fois réhabilitées, offrent un environnement original et de qualité.** Ce scénario met également l'accent sur une recherche de complémentarité de l'offre avec la Région Mulhousienne, mais aussi de complémentarité entre les entreprises d'un même secteur géographique. En concentrant les entreprises et en incitant ainsi les mises en réseau, on favorise les échanges privilégiés. Ce sont essentiellement des activités ne nécessitant pas d'importants mouvements logistiques qui sont susceptibles de s'implanter.

Les entreprises desservies par le tram-train ou ceux susceptibles de l'être pourront développer des Plans de Déplacements de l'Entreprise, par exemple Millénium ou les entreprises localisées dans la zone industrielle de Vieux-Thann.

Ce scénario vise aussi à accompagner économiquement le développement résidentiel périurbain, en particulier pour les communes éloignées de la RN 66 qui bénéficient d'un environnement agréable. Pour ces dernières, il convient de favoriser **l'agriculture de qualité.** De nouvelles AOC pourraient être développées. Les agriculteurs seront amenés dans les années à venir à renforcer leur rôle d'entretien des

* Cf. définition dans le glossaire

paysages. Par ailleurs, le tourisme vert pourrait être encouragé. Il est aussi envisageable de dynamiser l'économie grâce à de **nouvelles activités de loisirs en lien avec l'environnement.**

Dans le contexte d'une urbanisation durable, il est possible que le développement économique, aujourd'hui fortement consommateur d'espace, se recentre à l'avenir sur des modèles plus compacts d'urbanisation, favorisant les économies d'échelle, les échanges et la multiplication des services mutualisés.

- **Mobilité et aménagement du territoire**

La mise en place du tram-train est l'occasion de mener une réflexion globale sur les transports en commun, mettant en avant **la complémentarité entre TER, TT, bus et transport à la demande, et en instaurant une hiérarchie claire entre ces différents modes de transport.**

Ce scénario souhaite initier une réflexion sur les possibilités de desserte fine grâce aux transports à la demande, en particulier pour les communes d'altitude.

A l'heure actuelle, le tram-train incite principalement à la mise en place de politiques de rabattement à l'échelle de la Vallée. C'est toute la question

* Cf. définition dans le glossaire

de l'intermodalité qui trouve sa place ici, avec la mise en place de parcs relais et d'aménagements spécifiques pour les vélos.

Le rabattement VL semble pertinent pour les communes éloignées de la ligne de tram-train. Par contre, pour les communes disposant d'un arrêt, le rabattement piéton / vélo, à l'aide de cheminements spécifiques et/ou bien signalés apparaît plus approprié et répondant tout à fait aux critères de développement durable.

Le tram-train apporte donc un surcroît de mobilité et multiplie ainsi les possibilités de déplacements pour les voyageurs occasionnels. Les transports à la demande et la navette des Crêtes offrent une bonne desserte intermodale connectés avec le tram-train.

Les activités touristiques et de loisirs sont accompagnés par une démarche d'événement et de communication autour du tram-train. Des fêtes de gares sont organisées, des services spéciaux de tram-trains amènent les gens aux manifestations dans la Vallée ou avec leurs équipements sportifs (vélos ou skis, par exemple).

Ainsi, les **quartiers gares** sont appelés à être davantage fréquentés du fait du tram-train. Véritables **portes d'entrées sur la commune**, de leur aménagement dépend l'image renvoyée au promeneur.

Plusieurs éléments sont à même

* Cf. définition dans le glossaire

de conférer une bonne image aux territoires et **valoriser l'identité de la Vallée**. Les traces du passé textile peuvent être mobilisées afin de constituer des éléments forts sur lesquels s'appuyer ; le Parc de Wesserling présente, par exemple, de nombreux atouts. Le patrimoine militaire, très présent, peut aussi être valorisé à cette fin.

Il est possible de **véhiculer une nouvelle image** par une nouvelle pratique des lieux, **la Vallée verte remplaçant la vallée industrielle**. Des actions doivent être menées afin d'améliorer la qualité de l'environnement urbain.

À terme, la vallée pourrait se positionner comme un espace ludique et sportif attirant un large spectre de territoires comme la Région Mulhousienne, ainsi que le Sud Alsace, les régions de Bâle et de Fribourg.

Ceci pourrait résulter d'une incitation auprès des voyageurs à s'arrêter dans les gares de la Vallée, ce qui impose de développer une offre autour des gares, favoriser la pratique de loisirs sportifs, mettre en place des produits touristiques s'appuyant sur l'environnement naturel de qualité, adapter l'offre en hébergement de loisirs et touristique aux besoins et aux demandes actuelles, quantitativement et qualitativement.

En matière d'aménagement du territoire, il convient d'harmoniser le positionnement des communes et

des communautés de communes les unes par rapport aux autres, afin de tirer un maximum d'avantages (en terme de surcroît d'attractivité) des situations de concurrences ou au contraire de complémentarité entre deux territoires donnés.

4.4.2. Conclusion

La Vallée de la Thur compte de nombreuses disparités sur son territoire. L'enjeu est de transformer ces disparités en diversité afin d'en faire une véritable richesse territoriale.

Le TT est une véritable chance pour la Vallée de la Thur. Il permet en effet d'initier des projets, notamment en matière d'habitat ainsi que des aménagements pour chacune des communes traversées par le tram-train. Un développement économique cohérent et pertinent peut être envisagé en s'appuyant sur les richesses locales existantes. C'est une réflexion à l'échelle de la Vallée, sur son fonctionnement et sa structuration qui peut être menée. L'efficacité et l'effet du TT nécessitent donc une forte implication de la part des collectivités publiques. Les réflexions qui devront être menées en matière d'aménagement urbain, d'habitat et de mixité des fonctions, doivent prendre en compte la protection de

l'environnement. Dans le cas contraire, il existe un risque fort de mitage* et de disparition progressive du patrimoine naturel.

4.4.3. Scénario développement durable par secteurs

Du fait même des disparités observées sur les différents territoires, ce scénario nécessite d'être précisé par sous-secteurs.

A. Agglomération Saint-Amarin

- Constat

Second pôle économique après Thann-Cernay, l'agglomération concentre la plupart des activités économiques des secteurs amonts de la Vallée. L'espace bénéficie d'une bonne armature urbaine : Saint-Amarin au centre de ce secteur assure toutes les fonctions urbaines « classiques », avec à l'Est et à l'Ouest deux pôles relais, Felling-Wesserling et Moosch. Suite à la fermeture des usines textiles, l'agglomération a plutôt bien réussi sa conversion industrielle en développant l'artisanat et le secteur tertiaire. Par conséquent, ce pôle, en concentrant la quasi-totalité des fonctions urbaines, structure les secteurs Confins & Versants et Agglomération Saint-Amarin.

* Cf. définition dans le glossaire

- Mise en oeuvre

1. Habitat

La réflexion essentielle en matière d'habitat ne porte pas sur la diversité de l'offre : du fait de la bonne armature urbaine de ce secteur, **la répartition entre logements individuels et collectifs, ainsi que selon le statut d'occupation (propriétaire / locataire) se fait harmonieusement.**

L'enjeu est de conforter cette diversité. La présence de friches industrielles est une opportunité ; certaines peuvent générer des programmes favorisant de nouvelles formes d'habitat ainsi qu'une diversité des fonctions urbaines. En utilisant les possibilités offertes dans le tissu urbain existant, on freine l'étalement urbain, ce qui permet de conserver les dernières coupures vertes entre hameaux. Par ailleurs, toutes les mesures permettant de limiter le mitage* de l'espace sont à renforcer.

2. Économie

L'objectif est de renforcer ce pôle grâce à plusieurs actions. D'une part, on peut conforter le pôle économique en développant une offre différente et complémentaire à l'offre existante en aval de la Vallée et en région Mulhousienne. **Les friches présentent un important**

potentiel dans ce domaine : leur présence dans le secteur «Agglomération Saint-Amarin» (sites de Malmerspach et Husseren-Wesserling) permet, pour certaines, de proposer des espaces de travail à faibles loyers dès lors qu'une réhabilitation sommaire a lieu. On développe ainsi une alternative aux loyers de bureaux relativement élevés pratiqués sur les secteurs Thann-Cernay et Piémont.

Un autre secteur économique peut être favorisé : **les loisirs sportifs et le tourisme.** L'amont de la Vallée dispose d'un cadre remarquable, à même d'être valorisé. Saint-Amarin possède la plupart des commerces et services recherchés par les touristes (office de tourisme, restauration, banque, commerces de proximité, etc.)

3. Mobilité et aménagement

Le secteur « Agglomération Saint-Amarin » est un secteur stratégique en matière de rabattement pour le tram-train. En effet, la gare de Wesserling est idéalement située (jonction RN66 et RD13bis) pour accueillir les voyageurs résidant à Urbès et dans les communes d'altitude (Storckensohn, Mollau). Une réflexion globale en matière de rabattement est à mener. Elle concerne les parcs de stationnement de type parking de rabattement, mais aussi la mise en place de transports

* Cf. définition dans le glossaire

à la demande, et les cheminements et aménagements spécifiques pour les vélos. L'avant projet gares de septembre 2003 va dans ce sens ; il émet des propositions quantifiées de parc de rabattement. Ces propositions devront ensuite être validées par les communautés de communes.

En ce qui concerne les principes d'aménagement du territoire, il convient de jouer la carte de la qualité urbaine, afin de conserver l'équilibre actuel de ce secteur. Une des préoccupations principales est de sauvegarder la qualité de l'environnement.

• Conclusion

Ce secteur possède une bonne armature urbaine qui lui a permis de faire face aux évolutions socio-économiques de la fin du XXème siècle. L'objectif est donc de préserver cette armature. La réalisation future de deux nouvelles stations de TT à Ranspach et Malmerspach y contribue.

B. Confins et Versants

• Constat

Communes éloignées de la ligne de TT pour la plupart, elles sont (et seront) moins sollicitées que les autres villes de la Vallée par de nouvelles implantations résidentielles.

Elles offrent très peu d'emplois et ne disposent pas d'entreprises porteuses. Les commerces de proximité ne sont pas toujours présents.

Le potentiel économique repose quasi-exclusivement sur l'agriculture et le tourisme.

- Mise en oeuvre

1. Habitat

L'enjeu principal pour ces communes est de conserver leur caractère montagnard et rural, garant de leur qualité urbaine et environnementale.

En matière d'habitat, **le principal risque est de voir se multiplier les résidences secondaires, notamment sous forme de mitage* de l'espace naturel.** Cependant, le POS intercommunal qui s'applique sur ce secteur intègre déjà ce risque. Ce POS prévient le mitage* par une délimitation précise des zones urbanisables et des zones naturelles.

Il serait intéressant de conserver la répartition actuelle entre logements collectifs et individuels. Les logements collectifs sont en effet très présents (39 % pour Wildenstein, maisons importantes comptant plusieurs appartements) ; seul Mollau compte moins de 20 % de logements collectifs.

2. Économie

De très petite taille, la plupart des communes ne disposent pas de commerces et services de proximité. Des efforts pourraient être menés dans cette direction. **Des solutions de types « relais multi-services » sont à étudier.**

Les agriculteurs des communes « Confins et Versants » seront amenés à s'engager de plus en plus dans une logique d'**agriculture de qualité**, assurant notamment la fonction d'entretien des paysages. Le PNR Ballon des Vosges peut aider de telles démarches de sauvegarde des paysages tout en développant l'activité, permettant ainsi de préserver l'environnement naturel remarquable de ce secteur. Le PNR apporte en effet un soutien à la promotion des produits agricoles et artisanaux par l'organisation de rencontre à la ferme et de journées portes-ouvertes. Le PNR peut également attribuer la marque « Parc Naturel Régional » à certains produits ; l'image du Parc permet de promouvoir la qualité de ces derniers ainsi que les savoir-faire et les services dans l'agriculture, l'artisanat et le tourisme.

Le **tourisme et les loisirs** peuvent également être encouragés sur ce secteur dont les communes, éloignées de la RN 66, possèdent des caractéristiques très rurales et se prêtent particulièrement au développement du tourisme vert et des loisirs actifs et sportifs. La palette

de sports praticables est importante, allant du VTT au ski en passant par le canoë. Des activités marchandes pourraient être proposées ; une modernisation et une restructuration de l'offre en hébergement est également à réaliser.

3. Mobilité et aménagement

Le secteur Confins et Versants génère de nombreux déplacements, en particulier domicile/travail en direction des agglomérations de Saint-Amarin et de Thann-Cernay. Des moyens spécifiques doivent être mis en place afin d'**organiser le rabattement des déplacements** ayant pour origine les communes d'altitude. Ce sont les transports à la demande et le rabattement VL qui seront les plus adaptés, dont il convient d'étudier la mise en place. De même que pour l'agglomération de Saint-Amarin, des parcs de rabattement sont à créer.

Tout ceci doit néanmoins être pensé dans une optique de qualité et de développement durable afin de conserver l'équilibre de ce secteur et en particulier la richesse de son environnement naturel.

• Conclusion

L'identité du secteur résulte pour beaucoup de son environnement naturel. Par conséquent, il est important d'inclure ce dernier dans toutes les réflexions de

développement, tant urbain qu'économique. S'il permet d'asseoir tout un ensemble d'activités sportives et d'équipements touristiques, il doit absolument être préservé.

C. Agglomération Thann-Cernay

• Constat

Le pôle Thann/Vieux Thann - Cernay forme le principal pôle économique de la Vallée de la Thur. Il concentre la majorité des activités en débouché de Vallée. Ce pôle est constitué de deux entités distinctes et complémentaires : Cernay avec de nombreux emplois ouvriers dans de grandes entreprises et Thann/Vieux Thann concentrant les emplois administratifs.

L'objectif de ce scénario est de maintenir et même développer ce pôle économique particulièrement dynamique. L'exploitation de la ligne de tram-train devrait y contribuer de façon positive (les communes de Thann et de Vieux-Thann seront particulièrement bien desservies avec six arrêts), même si, en améliorant les dessertes de Thann/Vieux Thann et Cernay, on peut s'attendre à ce que le rôle de filtre joué par le pôle s'atténue quelque peu. Il s'agit donc bien de revitaliser certains commerces grâce à une meilleure accessibilité. Ceci en mettant l'accent sur la qualité commerciale et la qualité des services

* Cf. définition dans le glossaire

afin de fidéliser la clientèle et éviter au maximum l'évasion commerciale pourtant facilitée par une offre en déplacement performante.

- Mise en oeuvre

1. Habitat

De fait, ce secteur capte beaucoup de flux... et est appelé à en capter encore davantage. En effet, à Cernay, la desserte des quartiers résidentiels, notamment la ZAC des rives de la Thur, pourra être améliorée à moyen ou long terme, tout comme à Bitschwiller et Willersur-Thur. De nouvelles populations sont donc appelées à s'installer dans ce secteur.

Il y a un risque fort de développement pavillonnaire incontrôlé dans les communes limitrophes, d'autant plus que ces communes, avec le tram-train, seront proches en distance-temps de la Région Mulhousienne et des autres pôles d'activité secondaires. La proximité de ces bassins d'emplois fait du secteur Thann-Cernay un espace privilégié pour le développement territorial, ce qui justifie la mise en place d'une réflexion sur les formes d'habitat souhaitées et sur la nécessité de développer des alternatives au tout pavillonnaire. **Ce secteur, aux caractéristiques très urbaines, se prête particulièrement bien à la réalisation de programmes de logements individuels groupés**

* Zone d'activité intercommunale d'intérêt départemental

ou de petits collectifs.

2. Économie

Principal pôle économique de la Vallée, le secteur Thann-Cernay concentre les entreprises et les commerces. Ce pôle semble être appelé à renforcer sa situation de pôle principal dans les années à venir, devenant plus accessible avec le tram-train. Un système de rabattement efficace pourrait être mis en place dans la Z.A. Europe à Cernay, et peut être même, à terme, une nouvelle station de TT pourrait être implantée si l'on concentre et augmente le nombre d'implantations industrielles à proximité immédiate de cette station.

La rareté du terrain disponible oriente la croissance du pôle sur les communes proches (Zone d'Activité d'Intérêt Départemental d'Aspach-le-Haut).

L'enjeu essentiel est d'encadrer le développement spatial des activités économiques afin qu'il ne consomme pas plus d'espace que nécessaire et permette d'assurer un minimum de mixité des fonctions.

Enfin, le tourisme apparaît comme un élément à développer. Le secteur Thann-Cernay dispose de plusieurs éléments patrimoniaux dont certains ne sont pas mis en valeur. La présence de deux offices de tourisme devrait permettre de combler ce manque. Le **patrimoine militaire** présente un important potentiel, actuellement en cours de valorisation (exemple de l'abri mémoire d'Uffholtz).

L'hébergement actuel est inadapté à une pratique touristique conséquente puisque le secteur Thann-Cernay s'est développé quasi-exclusivement autour de l'hôtellerie d'affaires. Une diversification des formes d'hébergement devrait s'opérer dès lors que de nouveaux produits touristiques seront élaborés.

3. Mobilité et aménagement

Au carrefour de nombreuses voies de communication, le secteur Thann-Cernay va encore augmenter son accessibilité avec la mise en service du tram-train. Sans changer la donne considérablement, le tram-train peut tout de même modifier, à terme, le positionnement actuel de Thann-Cernay.

La possible atténuation du rôle de filtre du pôle Thann/Vieux Thann - Cernay du fait de l'amélioration de l'accessibilité apportée par le TT initie une réflexion sur la durabilité du développement économique actuel du pôle. Ne faudrait-il pas rechercher de nouvelles activités économiques susceptibles de venir s'implanter sur le secteur ? Est-il possible de diversifier l'offre en bureaux et surfaces dédiées aux activités économiques afin de se démarquer de l'offre de la Région Mulhousienne ? La complémentarité entre les villes de Thann et Cernay devient indispensable dès lors que le filtre s'affaiblirait.

• Conclusion

Les réflexions sur l'utilisation et la destination de l'espace, ainsi que sur les formes d'habitat, sont importantes pour ce secteur soumis à une forte pression et ne possédant que de faibles possibilités d'extensions. S'il convient de favoriser le développement économique, il ne faudrait pas que ce dernier soit exclusif. La présence d'habitat à proximité du TT est souhaitable. Du fait de la concurrence pour l'utilisation des surfaces urbanisables, des formes d'habitat privilégiant la densité* sont à concevoir.

D. Piémont des Vosges

• Constat

Ce secteur regroupe 4 communes possédant de larges disponibilités foncières. Elles n'ont pas d'arrêt de TT sur leur territoire, mais sont résidentiellement très attractives.

1. Habitat

Les communes enregistrent déjà plusieurs extensions urbaines sous forme de grands lotissements pavillonnaires. En effet, ces communes sont idéalement situées

par rapport aux bassins d'emplois de la Région Mulhousienne et de Thann-Cernay. Disposant de nombreux terrains urbanisables, elles connaissent d'ores et déjà un important développement résidentiel.

Une réflexion sur les formes de ces extensions urbaines est nécessaire. Si aujourd'hui ces communes disposent encore d'importantes surfaces urbanisables, ce ne sera peut être plus le cas dès lors que cette dynamique s'intensifiera. Il faudrait dès à présent **introduire plus de mixité des fonctions dans les nouveaux quartiers et proposer des formes d'habitat différentes, permettant davantage de densité résidentielle mais également de densité fonctionnelle.**

2. Économie

Mise à part la future ZAID* sur le ban communal d'Aspach-le-Haut et l'usine d'embouteillage des eaux de Wattwiller, les communes du Piémont n'ont pas développé de véritables activités économiques.

L'équipement commercial est aussi sous-développé : si ces communes ont enregistré une hausse considérable de population, les commerces de proximité ne sont pas plus nombreux pour autant.

L'objectif est donc d'introduire dans ces territoires davantage de diversité dans les fonctions.

Les communes du Piémont

étant très proches des voies de communication, elles peuvent profiter de leur situation très positive en termes d'attractivité.

3. Mobilité et aménagement

En créant davantage de mixité, on peut aboutir à la création de petits centres secondaires, permettant de diminuer les déplacements domicile/travail extrêmement nombreux sur ce secteur, et particulièrement nocifs en terme de développement durable.

Afin de limiter les déplacements domicile/travail en voiture particulière, la mise en place d'un **système de rabattement en faveur des stations de Thann, Vieux-Thann et Cernay**, accompagné d'une communication efficace à ce sujet, devrait être instaurée.

Anciens bourgs ruraux, ces territoires perdent peu à peu leurs caractéristiques originelles et leur identité. Les communes du Piémont sont particulièrement concernées par les nouvelles extensions urbaines ; leurs zones naturelles laissent place exclusivement à des lotissements pavillonnaires.

• Conclusion

Peut-on parler de développement dès lors que seule la fonction résidentielle est appelée à s'intensifier ? La question est de savoir comment diversifier

les fonctions et quels leviers financiers sont susceptibles d'aider cette démarche.

La dynamique actuelle (le tout pavillonnaire) n'apparaît pas comme un modèle viable à long terme ; l'objectif est donc de proposer des modèles mixtes, tant du point de vue des formes d'habitat que des fonctions, susceptibles d'être acceptés par le plus grand nombre.

E. Wittelsheim et Lutterbach

- Constat

Ces deux communes sont les plus proches de Mulhouse ; elles sont placées directement dans l'aire d'influence de cette dernière. Étant déjà très proche de la ville-centre, le TT n'aura pas pour effet de les rapprocher géographiquement.

Wittelsheim et Lutterbach ne proposent pas un volume d'emplois important ; elles enregistrent de nombreux déplacements domicile/travail mais ne sont pas pour autant concernées par un fort développement périurbain. C'est sans doute sur le nombre et le mode des déplacements domicile/travail et des déplacements des captifs que les effets du TT seront les plus perceptibles.

Par ailleurs, l'impact du TT ne sera

sans doute pas le même pour ces deux communes du fait de disponibilités foncières très différentes.

1. Habitat

Avec la mise en service du tram-train, ces deux communes sont susceptibles, Wittelsheim en particulier, d'**attirer de nouveaux résidents**, et par conséquent de nouvelles implantations économiques.

C'est en particulier le cas de Wittelsheim puisque cette commune, contrairement à Lutterbach, dispose de nombreux terrains constructibles (c.f. page 32).

Si Lutterbach possède peu de terrains urbanisables, des possibilités existent à l'extrême sud-ouest de Pfastatt (donc à proximité du centre de Lutterbach) : l'ancienne usine Tex Union va laisser place à un programme de 700 logements pouvant accueillir 1 500 personnes... ce qui pourrait conforter la nécessité d'un arrêt de TT supplémentaire à Lutterbach-Frohnmaten. L'arrêt de TT pourrait être aussi justifié dès lors que le projet du site Texunion proposera un programme complet, avec une véritable armature urbaine permettant un habitat de qualité et diversifié ainsi qu'une mixité fonctionnelle.

2. Économie

À **Wittelsheim, une importante zone d'activité (SECOIA)**, déjà partiellement active, assure une augmentation du nombre global d'emplois sur la commune. La mise en service du TT, en apportant un mode de déplacement supplémentaire et en participant à l'amélioration de l'image de la ville, devrait accélérer le développement des zones d'activités, en particulier celui de la zone SECOIA, accessible à pied depuis l'arrêt de TT. La commune dispose par ailleurs d'un important potentiel du fait de la présence de friches minières conséquentes.

Sur le ban communal de **Lutterbach, la Cité de l'Habitat** (espace rassemblant les professionnels de l'habitat avec salle de congrès) réalisée récemment, **s'inscrit dans un espace à fort potentiel de développement économique** dans les années à venir. Cet espace pourrait à terme être desservi par un arrêt de TT.

3. Mobilité et aménagement

Il semble intéressant de favoriser les relations entre ce secteur et le pôle Thann/Vieux Thann - Cernay. Actuellement, les déplacements domicile/travail ayant pour origine Wittelsheim-Lutterbach ont très rarement pour destination Thann-Cernay, alors même que ce dernier propose de nombreux emplois.

Wittelsheim investit depuis peu dans une logique de qualité urbaine pour les bâtiments et les espaces publics, ce qui est susceptible d'augmenter son attractivité, tant économique que résidentielle.

Par ailleurs, un **système de navettes internes à la commune**, du fait de la présence de deux gares sur son ban communal, se justifie. Cette navette permet également de relier aisément le centre-ville.

Pour **Lutterbach**, les bénéfices liés au TT s'enregistreront plus dans le domaine de la qualité urbaine, notamment dans un renforcement des **liaisons entre quartiers**, qu'en termes d'implantations résidentielles. En tant que terminus de la desserte urbaine de TT, l'accent sera donc particulièrement mis sur la réalisation d'un véritable **pôle multimodal**, avec des aménagements spécifiques pour les usagers cyclistes ainsi que le terminus de plusieurs lignes de bus SOLEA à la gare.

• Conclusion

Le scénario s'applique davantage pour Wittelsheim que pour Lutterbach, cette dernière étant déjà très urbanisée et extrêmement proche de Mulhouse.

Les scenarii en résumé,

SCENARIO TENDANCIEL	SCENARIO DEVELOPPEMENT DURABLE
<i>Mise en place du Tram-train sans intervention d'accompagnement des collectivités publiques</i>	<i>Mise en place du tram-train accompagnée par l'intervention des collectivités publiques</i>
<ul style="list-style-type: none"> * Maintien de la population et renforcement de l'attractivité pour de nouveaux habitants dans la Vallée; réduction des distances entre les lieux de domicile et de travail. * Offre améliorée pour les captifs, ainsi que pour les déplacements domicile-travail, des loisirs y compris les déplacements occasionnels du week-end. * Etalement et consommation des réserves foncières * Urbanisation monofonctionnelle, principalement résidentielle * Spécialisation résidentielle : classes socioprofessionnelles aisées accèdent aux sites les plus attractifs. Les terrains le long de la RN 66 concentrent les familles les moins aisées. 	<ul style="list-style-type: none"> * Encadrement du développement territorial * Gestion de l'espace disponible * Création de commerces et d'emplois dans chaque secteur * Mutation des quartiers gare en pôle de proximité * Aménagement des espaces publics * Centralité affirmée * Risques de mitage (à maîtriser par une protection paysagère conséquente)
⇒ Le Tram-Train comme un simple mode de déplacement supplémentaire	⇒ Le tram-train comme un véritable outil d'aménagement du territoire

5. Mise en oeuvre

5.1. Programme d'Aménagement des Gares

L'arrivée du tram-train s'accompagne de Programme d'aménagement des gares (PAG). La Région Alsace est l'autorité organisatrice des transports d'intérêt régional, et donc, à ce titre, des dessertes ferroviaires entre Kruth et Thann. Ainsi, ces PAG s'inscrivent dans le cadre d'une politique régionale en faveur de l'aménagement des gares et des points d'arrêt du réseau TER. Ils sont financés à 50 / 50 par la Région Alsace et les communes ou leurs groupements, déduction faite des autres participations (Etat, SNCF, RFF, selon les cas). Les PAG sont réalisés à l'initiative et sous maîtrise d'ouvrage des communes ou communautés de communes. L'objectif est de favoriser l'intermodalité et le lien entre l'arrêt TER et l'urbanisation immédiate. Il consiste en la création ou l'aménagement de stationnement pour les voitures, les deux-roues, la création de cheminements piétonniers et cyclables aux abords immédiats de la gare, l'articulation et les liaisons avec les autres transports collectifs (arrêt d'autobus ou d'autocar)...

5.2. Logement intermédiaire : cahier des charges conditionnant l'aide régionale

La Région Alsace entreprend l'adaptation régulière de ses dispositifs d'intervention au titre de l'aménagement et du développement durable, en particulier dans le domaine de l'habitat.

De cette réflexion découle un cahier des charges visant à accompagner les opérations développant une nouvelle approche architecturale et environnementale du logement individuel groupé, tout en améliorant le cadre et les conditions de vie des habitants.

Pour prétendre à une aide régionale, le maître d'ouvrage et la maîtrise d'oeuvre doivent constituer un dossier présentant de façon très précise le projet et le terrain envisagé pour sa réalisation. Ce dossier doit également comporter un plan de financement détaillé.

Les aides régionales concernent les études de faisabilité technique et financière ainsi que la réalisation des logements locatifs (aide forfaitaire par logement).

5.3. Potentiels d'urbanisation : estimation chiffrée selon la consommation des zones NAX

Les documents d'urbanisme en vigueur sur le territoire d'étude étant dans l'ensemble relativement anciens, l'estimation chiffrée des disponibilités ne pouvait s'effectuer sur cette seule base. Ainsi, un recensement sur le terrain de la consommation des zones NAX définies dans les P.O.S. et P.L.U. a-t-il été réalisé.

Ce recensement a permis d'établir le tableau suivant (Cf. page 73) dans lequel sont précisés pour chaque commune le nombre et les surfaces libres en zones NAX ainsi que leur éloignement par rapport à la station de tram-train la plus proche.

Ces chiffres de surfaces potentielles d'urbanisation doivent être considérés uniquement comme des chiffres indicatifs, donnant un ordre de grandeur. En effet, lors de la révision des documents d'urbanisme, et notamment lors de l'élaboration des P.L.U., les communes pourront délimiter de nouvelles zones ouvertes à l'urbanisation, voire même opérer des réductions dans des secteurs urbanisables auparavant.

Pour ne pas se limiter à des surfaces urbanisables, les ratios de densité habituellement admis selon les formes d'habitat (Cf. page 50) ont été appliqués aux surfaces totales libres dans la vallée. Ici encore, les résultats

obtenus devront être considérés comme des chiffres indicatifs. Ils définissent une hypothèse haute et une hypothèse basse du nombre de logements (et par conséquent, en appliquant la taille moyenne des ménages - soit 2,65 - on obtient le nombre d'habitants) susceptibles d'être construits à moyen et long terme.

Précisons ici que les chiffres concernant le nombre d'habitants susceptible d'occuper ces nouveaux logements ne correspond pas à un nombre prévisionnel de nouveaux habitants dans la vallée. En effet, du fait du phénomène de décohabitation des ménages, certains de ces nouveaux logements seront occupés par des personnes résidant déjà actuellement dans la vallée, notamment des jeunes qui rencontrent des difficultés à trouver un logement sur place.

Tableau récapitulatif pour 238,80 ha de surface constructible :

238,80 ha	Nombre de logement	Nombre d'habitant
Individuel en lotissement	2 700	7 155
Logement intermédiaire	6 500	17 225
Petit collectif	16 700	44 255

Disponibilités des zones NAX inscrites aux POS / PLU - 3ème trimestre 2004

	NAX < 500 m		500 <NAX< 1000 m		1000 <NAX< 5000m	
	NAX	Surface	NAX	Surface	NAX	Surface
Aspach-le-Bas					NAa	7,5 ha
Aspach-le-Haut					AUa AUax	1 ha 2,4 ha
Bitschwiller-lès Thann			NAa NAc	1,36 ha 4,30 ha		
Cernay			NAa NAc	17 ha 1,50 ha	NAb	23 ha
Fellingering	NAa3	**	NAa3	**		
Geishouse					NAa1	**
Goldbach-Altenbach					NAa1 NAa2	NAa1>5000 m **
Husseren- Wesserling			NAa1 NAa3	**	NAa3	**
Kruth			NAa3	**	NAa3 NAd	** **
Leimbach	Absence de P.O.S.					
Lutterbach	NAa	1,33 ha				
Malmerspach	NAa2	**				
Michelbach	Carte communale					
Mitzach					NAa2	**
Mollau					NAa2	**
Moosch	NAa3	**	NAa3	**		
Oderen			NAa2	**		
Rammersmatt	Absence de P.O.S.					
Ranspach	NAa2	**				
Roderen					NAa NAb	3 ha 0,47 ha
Saint-Amarin			NAa2	**	NAa2	**
Steinbach					NAa	3 ha
Storckensohn						
Thann	NAa1 NAb NAc	1,9 ha 3,4 ha 1,20 ha	NAa	1,5 ha		
Vieux-Thann	NAa	1,3 ha	NAc NAd	2,50 ha 1,60 ha		
Uffholtz					NAa NAb1	9,8 ha 2,70 ha
Urbès					NAa2	**
Wattwiller					NAa	2,2 ha
Wildenstein						
Willer-sur-Thur	NAa1 NAa2 NAa3	4,04 ha 1,70 ha 3,25 ha	NAa4	1,75 ha		
Wittelsheim			AUc	3,80 ha	AUa AUb AUc	24,70 ha 8,40 ha 10 ha
<i>Total POS St-Amarin</i>		22 ha		29 ha		29 ha
TOTAL		40,12 ha		64,31 ha		134,37 ha
					Total général	238,80 ha

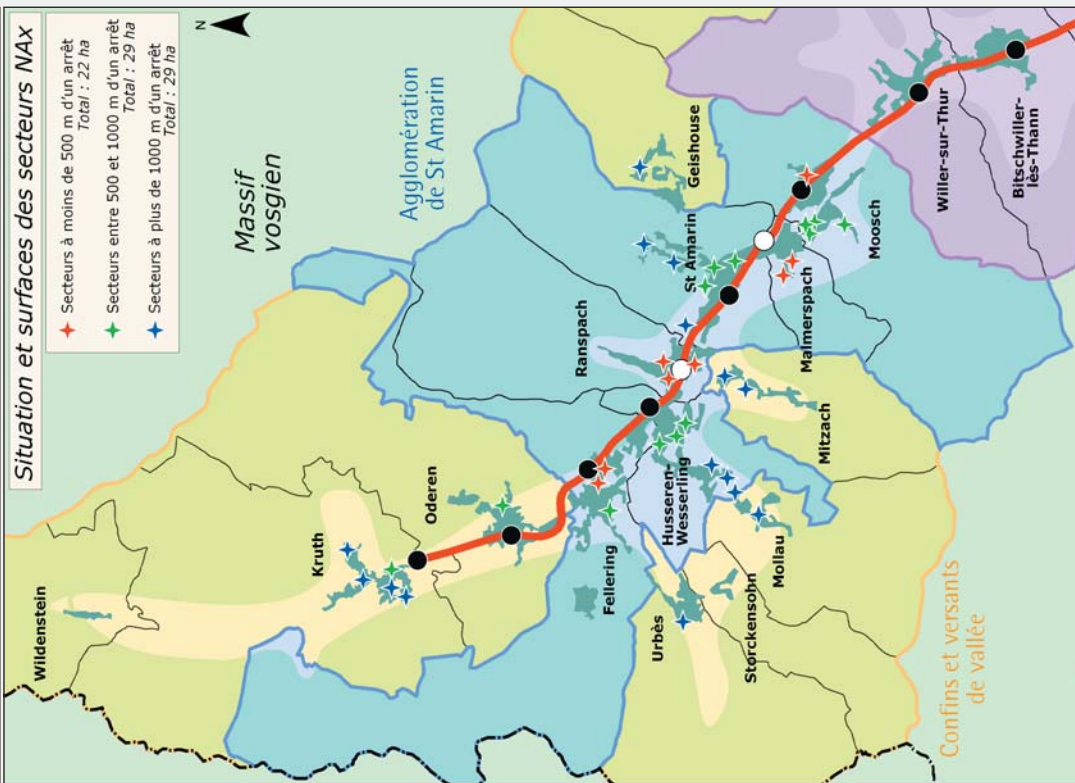
** Le POS intercommunal de St-Amarin présente des données agrégées pour l'ensemble des communes ; par conséquent, les surfaces de chaque zone NAX ne sont pas renseignées dans le tableau ci-dessus.

Situation géographique des surfaces constructibles Données actualisées, 3^{ème} trimestre 2004

La Communauté de Communes de Saint-Amarin dispose d'un P.O.S. intercommunal : les surfaces des secteurs NAX sont donc précisées ici à l'échelle intercommunale et non pas communale. Par ailleurs, la commune de Goldbach-Altenbach renseignée sur la carte de droite fait également partie de cette Communauté de Communes.

Situation et surfaces des secteurs NAX

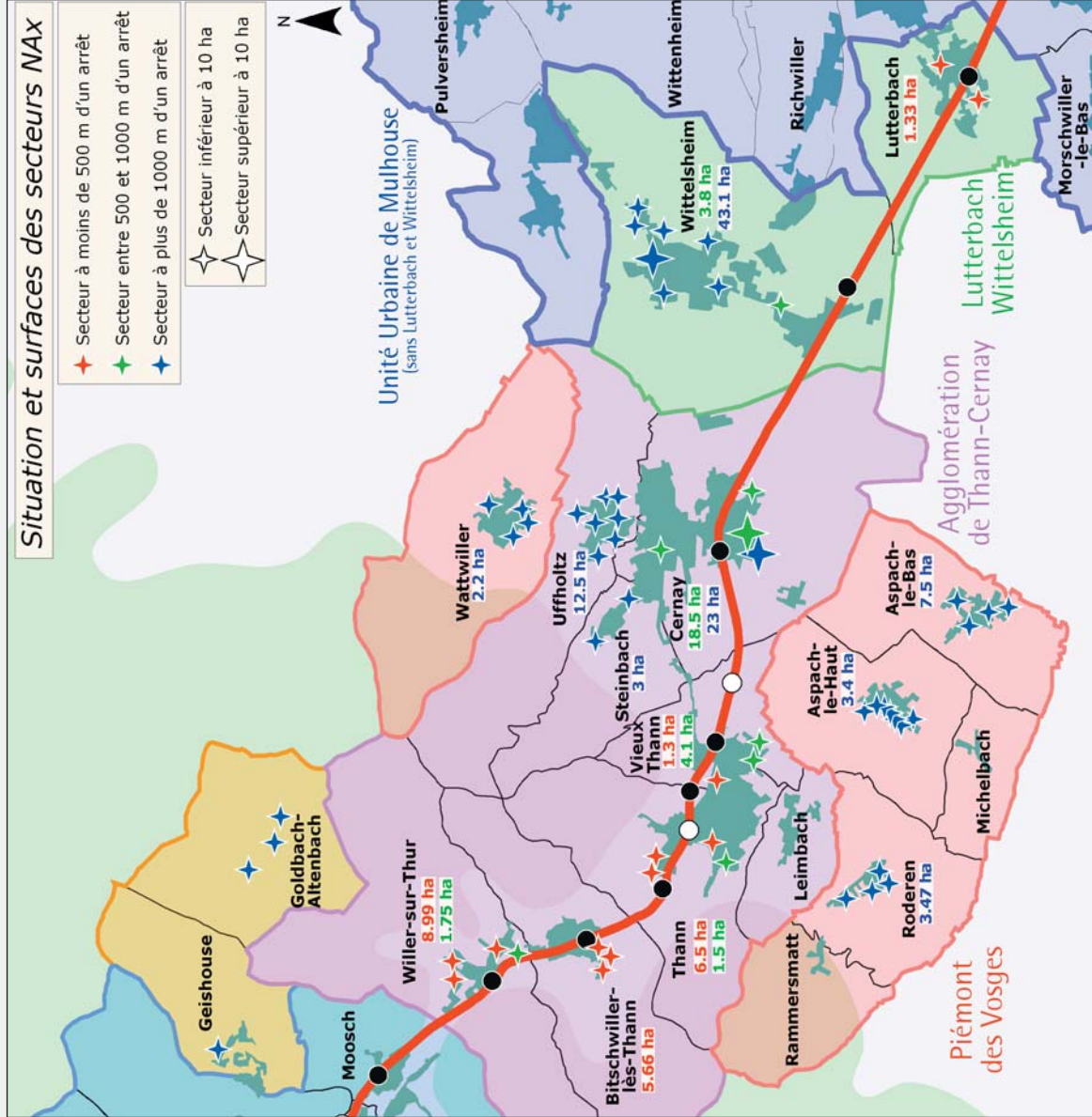
- ★ Secteurs à moins de 500 m d'un arrêt
Total : 22 ha
- ★ Secteurs entre 500 et 1000 m d'un arrêt
Total : 29 ha
- ★ Secteurs à plus de 1000 m d'un arrêt
Total : 29 ha



Situation et surfaces des secteurs NAX

- ★ Secteur à moins de 500 m d'un arrêt
- ★ Secteur entre 500 et 1000 m d'un arrêt
- ★ Secteur à plus de 1000 m d'un arrêt

- ★ Secteur inférieur à 10 ha
- ★ Secteur supérieur à 10 ha



6. Conclusion

En 2009 la ligne ferroviaire Mulhouse-Thann-Kruth accueillera le premier tram-train en France. Ce tram-train, qui reliera la ligne SNCF avec le réseau du tramway urbain de Mulhouse, offrira un mode de déplacement confortable et rapide, avec une fréquence soutenue entre la Vallée de la Thur et le pôle central mulhousien. Ce projet, inscrit dans le Contrat de plan Etat-Région 2000-2006, est un exemple de partenariat entre les acteurs du transport urbain et du transport ferroviaire régional : L'infrastructure est financée par l'Etat, les trois autorités organisatrices de transports que sont la Région Alsace, le Département du Haut-Rhin et le Syndicat Intercommunal de sTransports de la Région Mulhousienne (SITRAM), ainsi que les deux maîtrises d'ouvrage associées que sont Réseau Ferré de France (RFF) et la SNCF.

Dans le cadre de cette étude, l'analyse territoriale - réalisée à partir des entretiens avec les acteurs clefs du territoire, l'examen des documents d'urbanisme ainsi que des données statistiques - a mis en lumière des tendances décrivant les dynamiques actuelles. La population augmente

dans les secteurs qui sont rapidement accessibles depuis la plaine d'Alsace. Les autres secteurs, particulièrement en amont de la Vallée, ne sont pas concernés par cette dynamique. Les logements nouvellement construits se présentent sous forme d'habitat individuel, ce qui entraîne une extension importante de l'espace urbanisé. Parallèlement, suite au développement du tertiaire, la localisation des activités économiques se déplace vers Thann, Cernay ainsi qu'autour de l'agglomération mulhousienne. Par l'effet de ces deux tendances, les migrations domicile/travail augmentent en nombre et en distance. Ce phénomène est également valable pour les déplacements marchands et de loisirs ayant pour résultat l'augmentation des flux sur la RN 66.

Le tram-train n'est pas seulement un moyen de transport supplémentaire ; il permet également de renforcer le lien entre la centralité mulhousienne et la Vallée de la Thur. Ce lien est déjà en cours d'intensification, comme le montrent l'augmentation des flux domicile-travail et des flux de loisirs entre la région mulhousienne et la Vallée, et ceci dans les deux sens.

Avec le tram-train il s'agit d'une nouvelle articulation entre une centralité mulhousienne confortée et des pôles urbains appelés à connaître un nouveau cycle de développement. Ce sont les collectivités qui disposent de la marge de manœuvre nécessaire pour valoriser pleinement l'effet structurant en terme d'aménagement du territoire et d'urbanisation future de la Vallée, mais aussi pour conférer une nouvelle image à celle-ci.

Le suivi des impacts du tram-train sur le territoire s'annonce aussi utile que nécessaire, car son arrivée participera très probablement au développement urbain. La dynamique de multipolarisation observée sera appelée à se renforcer. Un suivi des dynamiques induites par le projet permettra aux acteurs locaux d'agir en connaissance de cause pour le développement de leur territoire. La Vallée de la Thur pourra être comparée à d'autres exemples de tram-train, en France (projets futurs de Strasbourg, Lille) et à l'étranger. C'est dans cet objectif d'évaluation qu'un observatoire, faisant suite à cette étude sera mis en place. Il comprendra des indicateurs mesurant l'attractivité résidentielle, le développement économique y compris le tourisme, le développement résidentiel ainsi que l'évolution des déplacements.

Dans le futur, les dynamiques en cours et leurs effets induits risquent de s'accroître, notamment l'accroissement de l'espace urbanisé et la monofonctionnalisation, avec pour conséquence l'augmentation

du trafic routier. Le tram-train seul n'inversera pas ces tendances et il ne jouera pas un rôle de structuration du territoire, car il peut très bien se limiter à n'offrir qu'un mode de déplacement supplémentaire. Afin de maîtriser les dynamiques diagnostiquées et de développer le territoire, il est important que les collectivités publiques accompagnent activement l'arrivée du tram-train.

Les collectivités publiques pourront prendre l'initiative de gérer le développement de la population et de l'habitat de qualité par la maîtrise de l'urbanisation et par la gestion de la consommation des réserves foncières. Elles pourront créer des conditions favorables, du fait de l'arrivée du tram-train pour développer les commerces, l'emploi et notamment l'offre touristique. Cela va de pair avec la valorisation des espaces publics et des espaces verts d'une part, l'urbanisation des quartiers gare et la création de cheminements sécurisés vers les stations d'autre part. Ces mesures sont à la charge des collectivités locales, qui ont là une opportunité de valoriser des potentiels existants. Les collectivités locales, le Pays et le PNR peuvent jouer le rôle de fédérateur, à fortiori appuyés sur un SCOT. Des aides de financement pour les opérations de logement, ou de réhabilitation et reconversion des friches non agricoles, etc. existent. Les études de cas réalisées à l'échelle des communes en proposent des illustrations dans le deuxième volet de cette étude.

7. Glossaire

Densité : Rapport théorique entre une quantité et l'espace occupé. Cette notion de densité se décline au pluriel [Fouchier, 1997] :

- La densité de logement : rapport du nombre de logements à la surface de terrain occupée

- La densité résidentielle : elle se mesure à l'échelle d'un groupe de logements ou d'une opération de construction (lotissement par exemple) : la surface prise en compte comprend les voiries (dites tertiaires), les espaces publics liés (espaces verts, stationnement, terrains de jeux, etc.) à ce groupe de logements.

La densité résidentielle s'oppose à la densité nette qui prend en compte l'ensemble des surfaces occupées uniquement pour une affectation donnée (logement, activité, commerce) à l'exception des autres (nombre de m² de plancher / surface de terrain nette)

- La densité de construction : elle peut être mesurée en m² construits. C'est la notion de COS. On peut aussi la mesurer en nombre de logements par unité de surface, se confondant alors avec la densité de logement.

[P. Merlin et F. Choay, *Dictionnaire de*

l'urbanisme et de l'aménagement]

Dans le présent rapport intermédiaire sur les impacts territoriaux du Tram-train, l'emploi du terme densité fait référence à la densité résidentielle, et non pas à la densité nette.

D.P.C. : (dossier de prise en considération). Le DPC est un document justifiant le choix par l'autorité organisatrice de mettre en service une ligne de TCSP. Il permet à l'Etat d'apprécier le projet dans sa globalité. Il est composé d'un document synthétique exposant les objectifs généraux du projet et d'un document technique en détaillant le contenu. [in *DPC Vallée de la Thur*]
Le DPC a défini un périmètre d'étude, «le périmètre DPC», auquel ce présent rapport fait référence.

Espace périurbain : Tout ce qui est autour de la ville, et en réalité fait partie de la ville par les activités et les modes de vie des habitants. Comprend tout l'espace d'urbanisation nouvelle par lotissements et constructions individuelles, même au prix du mitage*. (...) C'est l'espace périurbain qui reçoit l'essentiel de la croissance démographique française depuis plusieurs décennies. [R.

Brunet, *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*]

Flux de déplacements :

- Flux entrants : ensemble des déplacements ayant pour origine une commune extérieure à un secteur donné et pour destination une commune de ce même secteur.

- Flux internes : ensemble des déplacements ayants pour origine et pour destination une commune d'un secteur donné. Les flux internes dans la Vallée de la Thur comprennent tous les déplacements effectués au sein du périmètre des 31 communes.

- Flux sortants : ensemble des déplacements ayants pour origine une commune d'un secteur donné et pour destination une commune extérieure à ce même secteur.

Franges périurbaines : Espace résidentiel discontinu, essentiellement composé de maisons individuelles, développé autour des agglomérations. Des plates-formes commerciales, des pôles logistiques, des zones d'activités diverses composent ces lieux. Les franges périurbaines sont alimentées par la re-localisation de population et d'activités issues des villes. Ces nouveaux territoires sont peu denses, fragmentés, morcelés et segmentés. [P. Boino, *Paradoxes de l'essor urbain*]

Logement intermédiaire : Forme de logement, apparue dans les années 1970, qui se définit dans le cadre

d'opérations de logements collectifs, mais dont les volumes, la disposition, les espaces annexes (terrasse, jardin...) de chaque appartement évoquent le logement individuel. Il apparaît comme alternative au logement collectif proprement dit. [M. Segaud, Brun et J-C. Driant, *Dictionnaire de l'habitat et du logement*]

Mitage : Eparpillement de constructions dans la campagne, notamment à proximité des agglomérations. C'est une forme d'urbanisation, qui certes a bien des défauts. Le mot indique les trous aléatoires provoqués par les mites dans un tissu, bien qu'il s'agisse au contraire d'addition et non de soustraction ; mais c'est parce que l'on évoque implicitement la consommation de l'espace. [R. Brunet, *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*]

Mixité urbaine : La mixité se met en place dans l'organisation des relations humaines dans un espace, à un moment ; elle ne se décrète pas dans le partage de l'espace. Fondamentalement la ville, la conurbation et même le village n'existent pas sans mixité.

Mixité sociale : présence dans un territoire donné de classes sociales, de groupes et d'individus qui, à l'intérieur d'une même couche sociale peuvent avoir es modes

de vie différents et des intérêts divergents.

P.L.H. : (Programme local de l'habitat). Le programme local de l'habitat définit, pour une période au moins égale à cinq ans, les objectifs et les principes d'une politique visant à répondre aux besoins globaux en logements tant quantitatifs que qualitatifs et à assurer entre les communes et entre les quartiers d'une même commune une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre en logements.

Pôle urbain : Unité urbaine offrant au moins 5 000 emplois et qui n'est pas située dans la couronne périurbaine d'un autre pôle urbain. [INSEE]
Un pôle de développement est un lieu ou une localité qui, du fait des activités qui y sont installées, exerce un effet d'entraînement sur l'implantation d'autres activités. [P. Merlin et F. Choay, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*]

P.T.U. : (Périmètre de transports urbains). Le périmètre de transports urbains comprend le territoire d'une ou plusieurs communes ayant décidé ou reçu mission d'organiser les transports publics de personnes. Dans le P.T.U., le plan de déplacements urbains (PDU) définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement.

Taux de motorisation : Rapport du

nombre de véhicules automobiles à la population (ou au nombre de ménages). Ce taux de motorisation dépasse une automobile pour deux habitants aux Etats-Unis. Il atteint en France, en 2000, 45 % de la population et 1,1 par ménage. Il est un peu plus faible dans les très grandes agglomérations, en raison des difficultés de circulation et de stationnement. Dans celles-ci, le taux de motorisation augmente avec le revenu du ménage, avec sa taille, avec le statut socio-professionnel, avec l'éloignement du domicile par rapport au centre. Le taux de motorisation ne renseigne pas sur la proportion des ménages disposant d'au moins un véhicule ; celle-ci étant appelée taux d'équipement des ménages. [P. Merlin et F. Choay, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*].

8. Annexes

- I. Méthodologie
- II. Eléments de diagnostic territorial
- III. Documents d'urbanisme
- IV. Entretiens (été 2004)
- V. Exemple d'urbanisation : Vallée de Murgtal

I. Méthodologie

Volet 1 : Les impacts socio-économiques du projet sur l'ensemble du territoire de la Vallée de la Thur

Phase 1 :

Le recensement de l'ensemble des données existantes :

⇒ Interviews qualitatives avec des acteurs clefs (les communes, les communautés de communes, le Pays Thur Doller), collecte des données

Phase 2 :

Définition des enjeux principaux

⇒ Analyse globale des données

Phases 3 + 4 :

Prospective sur les impacts du tram-train (TT) dans la vallée de la Thur en termes d'attractivité du territoire et ses capacités de développement : une approche qualitative, analyse du profil d'offre territoriale (formulation des questions sur les attentes et les projets concernant le développement futur du territoire) et une approche quantitative avec une simulation de l'urbanisation

⇒ Interviews qualitatives avec tous les acteurs ; Élaboration de scénarii contrastés : un scénario tendanciel et un scénario développement durable

Volet 2 : Analyse de l'insertion du projet tram-train à l'échelle locale pour les communes test : Cernay, Fellingering (gares Fellingering et Wesserling), Moosch et Thann.

Phase 1 :

Le recensement de l'ensemble des données existantes :

⇒ Interviews qualitatives avec des acteurs clefs (les communes, les communautés de communes, le Pays Thur Doller), collecte des données

Phase 2 :

Définition des enjeux principaux

⇒ Analyse globale des données

Phase 3 :

L'analyse de l'ensemble des données déjà disponibles ou à compléter :
⇒ Entretiens avec les collectivités pour déterminer les déficits, les potentiels et pour formuler les objectifs de l'urbanisation sur les territoires concernés ; répertorier les points forts et points faibles du territoire d'étude ; l'analyse doit se dérouler en coordination avec les études et les projets en cours, comme le programme d'aménagement des gares

Phase 4 :

L'identification des potentiels reliés au développement des quartiers gares des quatre villes tests
⇒ Élaboration des schémas d'aménagement

Phase 5 :

La proposition des actions échelonnées dans le temps en adéquation avec le développement des différents territoires
⇒ Croiser les différentes informations et les diagnostics

Volet 3 : Mise en place d'un observatoire

Phase 1 :

Identification des indicateurs pour évaluer le développement socio-économique relié au projet de TT sur le territoire d'étude.

Phase 2 :

⇒ Assurer le suivi des actions mises en place et l'évaluation de celles-ci
⇒ Assurer le suivi des indicateurs ; évaluation des modifications du profil socio-démographique de la vallée.

II. Les entretiens (été 2003)

La plupart des élus et techniciens rencontrés sont favorables au projet de TT. Les attentes liées au TT sont sensiblement les mêmes d'une commune à une autre. Ils expriment cependant tous des craintes, plus ou moins fortes.

Par ailleurs, il ressort des entretiens un manque de communication sur le projet. En effet, les communes, en particulier en amont de la Vallée, connaissent peu le projet et émettent des craintes non justifiées, par manque d'information. La plupart ne se sentent pas associées au projet de TT, ce qui ne les incite pas à s'investir pleinement.

Enfin, d'autres thèmes ont été abordés en entretien notamment la RN 66 et l'arbitrage entre activités et zones résidentielles.

II.1. Attentes des élus et techniciens de la Vallée

II.1.1. Déplacements

Plusieurs communes aimeraient disposer d'un arrêt supplémentaire afin d'assurer une desserte

homogène de leur territoire. (Cas de Lutterbach, Cernay, Vieux-Thann, Bitschwiller-lès-Thann, Willer-sur-Thur, Kruth).

Des entretiens ressort également le souhait de préserver l'embranchement de la Doller à hauteur de Cernay afin de ménager pour l'avenir une possible desserte.

Généralement les acteurs rencontrés sur les secteurs de Thann-Cernay et St-Amarin n'attendent pas du TT de meilleures conditions de circulation sur la RN 66, au moins dans un premier temps. Tous estiment que seul l'accroissement annuel du trafic routier pourrait être évité grâce au TT. S'ils apprécient que ce dernier permette une stabilisation du trafic routier, ils regrettent cependant qu'il ne puisse faire baisser sensiblement les flux de circulation et offrir une meilleure accessibilité routière à leurs communes. Cet argument est mis en avant par les communes de fond de vallée qui s'interrogent sur la nécessité d'un tram-train et sur son utilité.

Pour de nombreux maires et élus de la Vallée, l'arrivée du TT est l'occasion de réfléchir sur de nouvelles liaisons piétonnes et cyclables ainsi que sur

des liaisons inter-quartiers. C'est en particulier le cas des grandes villes (Thann et Cernay), mais également de plusieurs petites communes.

II.1.2. Accessibilité et attractivité

Par ailleurs, l'accessibilité améliorée en TT est perçue comme un plus, qui permettra peut-être l'apport d'un supplément d'attractivité économique et résidentielle pour les communes qui disposent encore de terrains urbanisables. En matière industrielle, les avis sont partagés car les entreprises ayant des besoins logistiques soutenus continueront à se détourner de la Vallée et de la RN 66 encombrée. Seules les communes en aval de Thann pourront être avantagées sur ce point là. Le renforcement de l'accessibilité en interne à la Vallée est également souligné.

II.1.3. Tourisme

De même, le TT est perçu comme un élément favorable permettant de développer le tourisme et les loisirs sportifs dans la Vallée. Le secteur « Agglomération Saint-Amarin » compte beaucoup sur la venue de nouveaux touristes et haut-rhinois pour développer ses activités de loisirs et ses produits touristiques. Les communes importantes en aval de la Vallée, Cernay et Thann dans une moindre mesure, se lancent également dans une logique de développement touristique, espérant

profiter de l'effet TT. Cernay travaille actuellement sur la mise en valeur de son patrimoine historique et militaire.

II.1.4. Projets urbains

La plupart des communes expriment le souhait d'intégrer le TT dans leurs projets d'aménagement urbain, mais rares sont celles qui réfléchissent concrètement à ce sujet. Thann est sans doute la commune la plus avancée sur ce thème. Des études préliminaires ont mis en avant l'intérêt d'enterrer la RN 66 et de créer en lieu et place une esplanade ouvrant sur la collégiale et le centre ville.

En résumé, les maires comptent en général sur le TT pour changer l'image de leur commune. Une accessibilité et une lisibilité meilleure des lieux contribuent à valoriser cette image.

Synthèse

- Aménager des espaces publics
- Réaliser des cheminements modes doux
- Développer le tourisme
- Rapprocher les habitants des services et équipements

II.2. Appréhensions liées au Tram-Train

Le manque de communication sur le projet fait naître des interrogations, notamment sur le financement de

l'exploitation du TT, et également sur les responsabilités des maires et des communes par rapport aux éventuels accidents et désagréments engendrés par le fonctionnement du TT.

Si l'infrastructure est financée dans le cadre du Contrat de plan Etat-Région 2000-2006 par l'Etat, les trois autorités organisatrices des transports que sont la Région Alsace, le département du Haut-Rhin et le SITRAM, ainsi que les deux maîtrises d'ouvrage associées que sont RFF et la SNCF, les maires s'interrogent au sujet des frais d'exploitation. Ces derniers seront pris en charge par plusieurs partenaires mais la répartition et le montant de la part de chacun n'est pas fixée.

Dans le cadre de la politique régionale en faveur de l'aménagement des gares et de points d'arrêt, les aménagements d'intermodalité aux abords des stations seront financés par les communes, les maîtres d'ouvrage des aménagements, les communautés de communes, la Région Alsace, la SNCF et l'Etat. Par ailleurs, sur certaines communes, de récents aménagements ont été réalisés autour des gares. Or, le TT nécessite le déplacement de certains de ces aménagements, le tout devant être en partie financé par les communes, d'où quelques réticences à soutenir pleinement le projet de TT.*

Certaines communes en amont de la Vallée se positionnent ouvertement contre le projet. En effet, à leurs yeux, le TT (et notamment l'électrification des lignes) vient dénaturer le fond de la Vallée, portant atteinte au principal attrait de ce secteur, à savoir l'environnement naturel de qualité et la pratique du vol libre.

La peur d'avoir une augmentation des nuisances sonores et vibratoires apparaît dans plusieurs entretiens.

Enfin, des demandes sont parfois émises afin de conserver (et même d'accroître) l'activité fret sur cette ligne de chemin de fer.

- Diminution de la qualité de vie : nuisances sonores, environnement naturel dégradé, perte de la quiétude des villages ruraux
- Pas d'amélioration sur le trafic routier
- Incertitudes financières liées au fonctionnement du TT

II.3. RN 66 et RD 13 bis

La RN 66 est un sujet sensible pour les communes de la partie aval de la Vallée. Jusqu'en 2004, différents projets de déviation et dérivation se sont succédés sans jamais aboutir. Au-delà d'Husseren-Wesserling, la RN 66 laisse place à la D 13 bis. Cette dernière engendre le même type de problèmes (certes à une échelle plus petite du fait d'un trafic plus faible).

Synthèse

* Cf. définition dans le glossaire

Carte de Trafic Année 2003

Moyennes journalières annuelles
et moyennes estivales
tous véhicules

LEGENDE

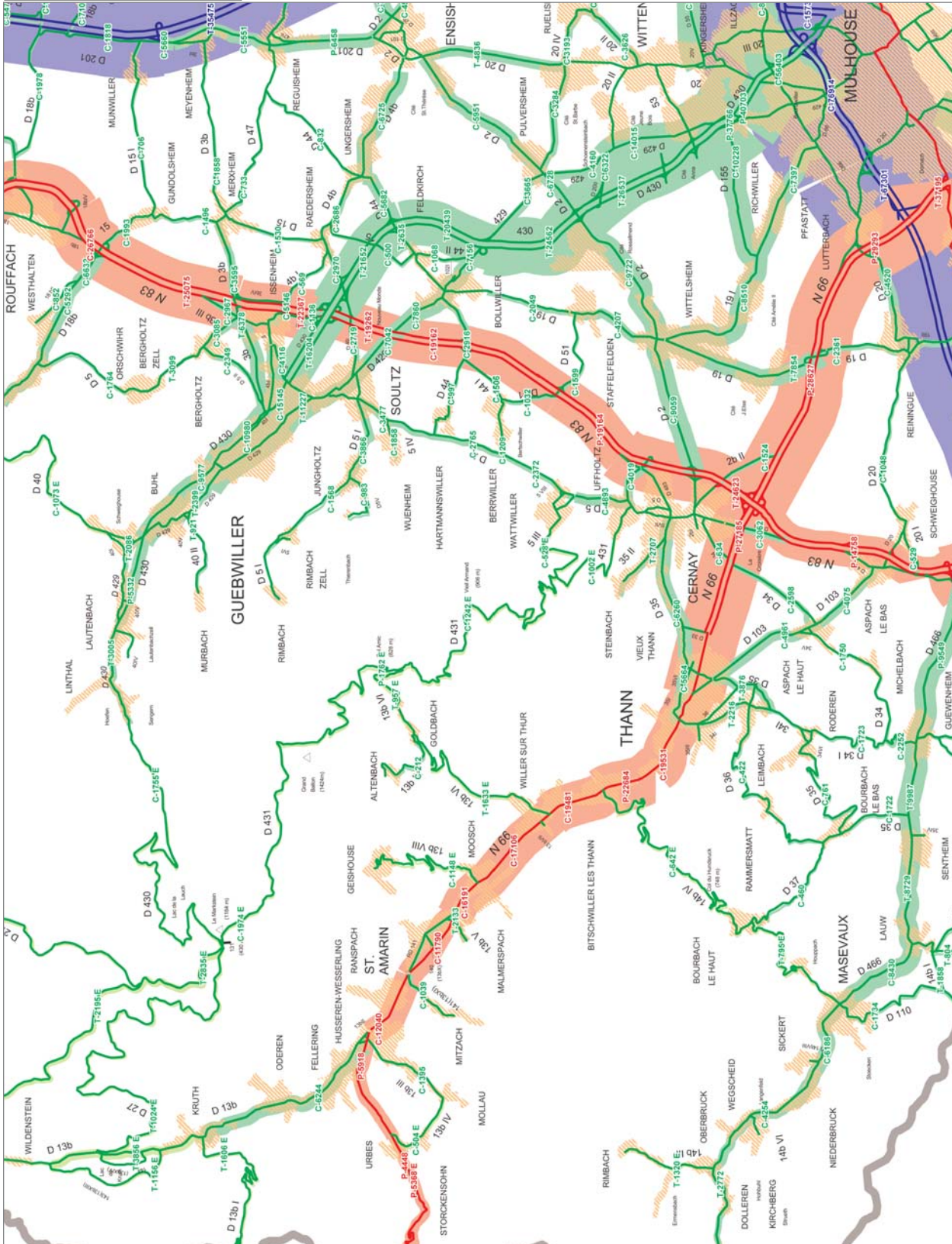
1 mm = ~1800 véhicules/jour

- P-3430 Mesures annuelles ou estivales permanentes
- T-3430 Mesures temporaires faites en 2003
- C-3430 Données calculées à partir d'un comptage antérieur à 2003

Comptages particuliers

- 3430 E = Moyenne journalière en période estivale
- P-3430 C = Mesures permanentes faites en agglomération de Colmar
- P-3430 SAPRR = Mesures permanentes faites par la Société des Autoroutes Paris Rhin Rhône

- Trafics sur Autoroutes
- Trafics sur Routes Nationales
- Trafics sur Routes Départementales
- Trafics sur Routes Départementales en période estivale



Toutes les communes traversées par la RN 66 (excepté St-Amarin) évoquent les problèmes de sécurité lors des traversées piétonnes, les coupures urbaines engendrées par un axe routier à très fort trafic, et les pollutions sonores, atmosphériques et visuelles. La RN 66 est très souvent saturée du fait, principalement, des déplacements internes à la Vallée. Les maires de la Vallée sont aujourd'hui contraints de composer avec la RN 66.

Suite à l'abandon du projet de grande déviation des agglomérations de la vallée, une enveloppe de 45 M€ a été inscrite au contrat de plan 2000-2006 afin de réaliser plusieurs opérations d'aménagement, dont notamment une déviation de Bitschwiller-lès-Thann et de Willer-sur-Thur.

Pendant longtemps, les communes concernées ont fait opposition à cette déviation, estimant que le projet était trop coûteux et engendrerait une nouvelle coupure urbaine, ne faisant alors que déplacer le problème. Aujourd'hui, suite à une forte concertation afin d'obtenir l'accord de toutes les parties, une solution a été trouvée, avec la réalisation d'une première tranche de travaux .

Par ailleurs, des opérations de traversées de communes visant à réduire la vitesse des véhicules et à sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons ont été arrêtées pour plusieurs communes de la Vallée. Ces opérations sont inscrites dans le contrat de plan Etat-Région. Des résultats sont d'ores et déjà appréciables sur certaines communes.

Liste des entretiens

1. Communes

Bitschwiller-lès-Thann, M. le Maire, M. Walter (04/09/03)

Cernay, SG, M. Florange (24/07/03)

Fellering, Mme. le Maire, Mme Luttenbacher (18/07/03)

Husseren-Wesserling, M. le Maire, M. Steiger (02/06/04)

Kruth, M. le Maire et son adjoint, M. Walgenwietz (29/07/03)

Lutterbach, SG et chef des ST, MM Vira et Gommenginger (22/07/03)

Moosch, M. le Maire, M. Schruoffeneger, (30/07/03)

Thann, SG, M. Eichholzer, (10/07/03)

Vieux Thann, M. le Maire, M. Muller, son adjoint aux transport et environnement et le SG (25/08/03)

Willer-sur-Thur, M. le Maire, M. Delestan (26/08/03)

2. Intercommunalités et Pays

CAMSA, M. Vidal et Mme Fontalirand (19/11/03)

Comcom Cernay, DG et 1er adjoint au Maire, M. Omeyer et M. Merckling (20/08/03)

ComCom St-Amarin, le Président, François Tacquard (31/07/03)

Pays Thur Doller, Animatrice du Pays, Mme Sonia Lévêque et Nathalie George (17/07/03)

2. Institutions étatiques

DDE de Thann, M. Groperin (02/10/03)

Mission RN66, DDE Mulhouse, M. Cornier (06/08/03)

SNCF Strasbourg, Chef de projet TT, M. Boller (28/08/03)

III. Les documents d'urbanisme

L'analyse des documents d'urbanisme et d'aménagement du territoire comprend le Schéma Directeur Vallée de la Thur et de la Doller, la Charte du Pays, la Charte du PNR Ballons des Vosges, et les Plans locaux d'urbanisme (PLU).

Ces documents d'urbanisme, à l'exception de la Charte de Pays, sont relativement anciens et prennent peu ou pas en compte la venue prochaine du tram-train.

III.1. Schéma directeur Vallée de la Thur et de la Doller - 1995

Le Schéma Directeur fait part de l'amorce du phénomène national de périurbanisation au début des années 70'. Il met ainsi en avant qu'en Alsace du sud, le report de population mulhousienne en direction des communes du schéma directeur est plutôt modéré. Le solde migratoire est négatif pour les villes moyennes et grandes, pour St-Amarin et surtout Thann et Cernay. Cependant, on constate un transfert de population vers les communes résidentielles proches. Une part importante des ménages nouvellement installés à

Leimbach, Roderen, Rammersmatt, Aspach-le-Haut, provient en effet de la Ville de Thann.

De ces trois villes, seule celle de St-Amarin voit sa population augmenter de 1975 à 1990 (solde naturel fortement positif). La population est attirée par le Piémont et la plaine. Ces derniers espaces profitent ainsi d'une population qui provient de Thann-Cernay mais également de Mulhouse. Jusqu'en 1990, la population de la Vallée, qui est principalement ouvrière, augmente.

En fonction de ces évolutions démographiques, le Schéma Directeur exprime le souhait d'utiliser l'espace pour des usages mixtes : habitat, services, équipements, activités commerciales, activités industrielles ou artisanales.

Concernant les emplois, la part des actifs de la Vallée travaillant dans la vallée passe de 79 % en 1975 à 67 % en 1990. Les migrations sont de plus en plus importantes entre la Vallée et Mulhouse, mais aussi, en direction de la Suisse et des départements frontaliers.

Les flux entrants et sortants* ont

doublé entre 1975 et 1990.

En matière de transport routier, les flux sur la RN 66 sont en augmentation constante, entraînant une congestion importante. Il y a une volonté forte dans le Schéma Directeur de faire aboutir la déviation de la RN 66 à grande échelle.

L'offre ferroviaire est peu performante.

La modernisation de la voie ferrée est un enjeu d'aménagement important dans le Schéma Directeur.

Concernant la structure et l'armature urbaine, le schéma directeur met en avant le fait que la « décentralisation concentrée », signifie de ne pas polariser le territoire autour des principales grandes villes mais de conserver un rôle aux petites localités urbaines en développant la complémentarité des villes.

- « • *Le pôle de développement Thann-Cernay est à renforcer. En fait, il y a deux pôles urbains principaux : Thann a la fonction administrative centrale, Cernay a une fonction administrative de relais.*
- *Le centre secondaire de St-Amarin est à renforcer. Ce pôle urbain secondaire a une fonction administrative de relais.*
 - *Felling, Husseren-Wesserling et Moosch, Bitschwiller-lès-Thann et Vieux-Thann, et enfin Uffholtz assurent un rôle de communes relais complémentaires aux pôles urbains.*
 - *Trois coupures vertes sont à protéger*

* Cf. définition dans le glossaire

et à valoriser : entre Felling et Urbès, entre Malmerspach et Moosch et entre Moosch et Willer-sur-Thur. A ces trois coupures s'ajoute une zone verte plus large entre le Piémont et Mulhouse (à l'est de Thann et Cernay), à préserver également.»

Le Schéma Directeur souhaite une complémentarité entre petites et moyennes communes. Le but est de spécialiser les différents espaces d'implantation d'activité, en fonction de leurs atouts, de leurs localisations, de l'équilibre à sauvegarder. La complémentarité est également recherchée entre Thann et Cernay. Le SDAU de 1975 exprimait déjà cette volonté ; en 1995, un équilibre s'observe déjà entre les deux communes.

Le schéma directeur évoque également la réhabilitation des sites industriels : « *Des friches industrielles sont à réutiliser, notamment à Thann-Bitschwiller, Cernay, Malmerspach et Husseren-Wesserling avec la friche M.I.W. [friche «Boussac»]. Ces espaces présentent des surfaces importantes, aux coûts de réhabilitations élevés.»*

Concernant l'habitat deux axes d'action se dégagent :

- « *Il faudra développer la construction dans le parc locatif, privé et social, plutôt en immeubles semi-collectifs ou en maisons individuelles.*
- *Le logement ancien en mauvais état*

est à réhabiliter. Plusieurs logements en centre d'agglomération sont vides. Certains villages ont presque 10 % de vacance.»

Enfin, le schéma directeur accorde une place importante au tourisme : *«Les potentiels touristiques sont à valoriser : Hautes Chaumes et la route des Crêtes, le ski et le vol libre en Haute Vallée de la Thur, la mémoire industrielle de la Vallée de la Thur, les sites miniers de Steinbach, la Route des Vins, le site urbain de Thann avec notamment la collégiale, l'œil de la sorcière à Thann, les sources de Wattwiller, le tourisme de nature.»*

Suite à la loi SRU, une réflexion prospective de développement et d'aménagement va être relancée grâce à la révision du Schéma Directeur et à terme sa transformation en SCoT.

III.2. Charte de Pays Thur Doller

Le Pays Thur-Doller est constitué de 49 communes avec 63 230 habitants. La densité est de 130 hab/km². Quatre communautés de communes (Cernay et Environs, Vallée de St-Amarin, Pays de Thann et Vallée de la Doller et du Soultzbach) composent le Pays. Chaque communauté de communes élabore une charte de développement.

Une coopération intercommunautaire

agit pour deux grands projets : la réalisation d'un diagnostic environnemental à l'échelle du pays et l'élaboration d'un PLH.

Un premier diagnostic du Pays a été élaboré en 1999-2000 :

«• *Démographie : le Piémont a sa population qui augmente pour atteindre 60 % de la population totale. Les vallées gardent cependant une réelle attractivité résidentielle.*

• *Économie : les activités économiques des fonds de vallée se déplacent vers le Piémont et la plaine.*

• *Transports : La RN 66 fait l'objet d'un trafic interrégional de poids lourds important.*

• *Habitat/Logement : Les maisons individuelles représentent les 2/3 des résidences, alors que la moyenne départementale est d'environ 52 %. (...) Les logements vacants représentent environ 5 % du parc (en repli de 3,2 %). (...) Le parc locatif reste globalement insuffisant. Malgré les efforts entrepris par les collectivités locales.(...) L'offre de logement social connaît une croissance limitée sur la période 1990-1999. Sur cette période intercensitaire, la part des résidences secondaires s'est réduite de 3,4 %.*

• *Commerces : le pôle de Thann est structurant pour la Vallée de la Thur. Cernay a une zone de chalandise plus*

large. Les commerces de proximité sont fragilisés dans les petites communes résidentielles.

- *Activités économiques : La localisation et le cadre de vie sont des atouts pour l'implantation des entreprises mais elles ont des difficultés pour trouver de la main d'œuvre ; les relations inter-entreprises sont faibles et il y a un déséquilibre croissant entre le piémont et le fond de la vallée.*
- *Tourisme : le tourisme n'est pas une activité prioritaire sur ce territoire. Pourtant il y a des potentiels à valoriser : le patrimoine naturel et le bâti. Les capacités d'hébergement sont limitées (réseau de fermes auberges et hôtellerie d'affaires en piémont). Actuellement, il y a un déficit de stratégie concertée en matière d'offres.»*

Cinq axes stratégiques de développement sont accompagnés d'un programme d'actions pluriannuel et renouvelable. Ce programme peut s'inscrire dans le cadre d'un contrat de Pays et/ou d'un contrat de plan d'Etat-Région.

- «• *Axe 1 : Soutenir la dynamique économique à l'échelle du Pays*
- *Axe 2 : Renforcer les liens et la cohésion entre vallées et piémont*
- *Axe 3 : pérenniser, reconstruire un environnement et un cadre de vie de qualité*
- *Axe 4 : Affirmer le Pays dans son environnement régional*

- *Axe 5 : Organiser l'action commune»*

L'axe 2 prend en compte la problématique du logement et l'arrivée du tram-train. Le Pays, notamment du fait de la situation tendue du logement, apparaît comme l'échelle pertinente pour élaborer un PLH. Ce dernier permettra d'éclairer les choix des acteurs locaux, notamment afin d'anticiper l'arrivée du TT, spécialement à proximité des gares et des axes de desserte des gares.

Par ailleurs, le Pays souhaite une complémentarité des réseaux (articulation du TT avec les lignes de bus) et veut jouer un rôle important dans le développement du TT.

Le Pays se doit être un espace d'innovation : par l'intermédiaire des communautés de communes de nouvelles réflexions sont à engager en matière de transports à la demande (taxis collectifs), pour répondre au mieux aux besoins de chacun.

Le Conseil de Développement du Pays a émis un avis sur le projet de tram-train :

«• *Ne pas fermer la vallée de la Thur au fret afin de conserver un potentiel de développement industriel. Ne pas hypothéquer les possibilités de développement de la Haute Vallée de la Thur.*

- *Desservir les Z.A.*
- *Permettre un doublement futur de la voie de TT grâce à des acquisitions et réserves foncières.*

- Assurer le confort : Présence de toilettes, de ventilation réfrigérée et d'espaces vélos sur les rames
- Favoriser l'accessibilité aux gares, la présence de parking, le rabattement.»

III.3. Programme Local de l'Habitat, en cours de réalisation, 2004

Le PLH du Pays Thur Doller a pour ambition de « constituer un outil pour accompagner la demande dans les domaines de l'habitat et du développement urbain :

- diversifier les réponses logement, en sortant du stéréotype "lotissement", pour prendre en compte des besoins en locatif et en accession sociale ;
- maintenir un cadre de vie attractif, en poursuivant les actions de valorisation (y compris sur le bâti), en travaillant sur la qualité des produits neufs, en affichant le développement social et urbain des villes comme priorité à l'échelle du Pays. Sans rayonnement de ses villes celui-ci ne peut pas être attractif. »

Après avoir établi un diagnostic détaillé de l'état du logement dans le Pays Thur Doller dans une première phase, le diagnostic aboutit à trois enjeux principaux.

Ainsi, trois conditions paraissent indispensables à la mise en œuvre de ces orientations :

I - La recherche des complémentarités entre communes :

II - La nécessité d'une solidarité territoriale et sociale ;

III - Un souci de concertation.

I - Des politiques complémentaires, sans cloisonnement

« Si on ne peut partout développer la même politique de l'habitat, on ne doit pas non plus déboucher sur une juxtaposition d'espaces spécialisés. Même à faible échelle, une filière complète de logement doit pouvoir exister dans chaque commune. »

II - La nécessité d'une solidarité sociale et territoriale

« C'est la contrepartie de la condition précédente. Sans solidarité, les complémentarités dégagées précédemment peuvent évoluer en cloisonnements locaux, au détriment de l'insertion des individus et de l'équilibre du territoire. (...) La précarité est une donnée à laquelle très peu de communes échappent, et les données économiques ne sont pas euphoriques. Cette précarité va peser durablement sur la nature des besoins en logement. Jusqu'à peu, l'offre et la modération des loyers du parc HLM sur certaines communes ont servi d'amortisseur aux difficultés sociales du Pays et évité une dégradation des conditions de logement dans des proportions équivalentes. Mais, en contrepartie, les charges qui pèsent sur ces communes, du fait du niveau atteint par les indicateurs

de précarité, compromettent ces efforts de redéploiement. (...) La vraie prise en compte des difficultés sociales du Pays, c'est insérer dans les programmes une proportions de logements à loyer minoré. »

III – Un souci de concertation
« Si les processus d'évolution se maintiennent, la demande locative sociale continuera à augmenter. (...) Mais les marges de manœuvre foncières sont étroites pour l'avenir, et une absence de coordination entre les acteurs de la politique du logement, en premier lieu les communes, peut conduire à des surinvestissements coûteux. »

Le PLH soulève par ailleurs un enjeu majeur déjà souligné précédemment dans le porter à connaissance : la question foncière. Elle se pose en terme de terrains à bâtir et de passage à l'opérationnel. Cela supposera à l'avenir une approche de l'aménagement plus encadrée qu'elle ne l'est aujourd'hui dans les documents d'urbanisme, et une politique de réserves foncières à long terme.

III.4. Charte du Parc Naturel Régional des Ballons des Vosges - Révision 1998

La charte du Parc définit 4 grands objectifs :

- I - Protéger et mettre en valeur les Hautes Vosges et leurs versants boisés
- II - Maintenir des paysages ouverts et des espaces de qualité
- III - Contribuer au développement économique en valorisant les patrimoines
- IV - Contribuer au développement culturel

Elle est complétée d'une carte qui délimite les différentes zones où sont mises en œuvre les différentes orientations de la charte. Elle engage pour dix ans ses signataires ainsi que l'Etat qui l'a approuvée.

Seules les communes de Vieux-Thann, Cernay, Wittelsheim et Lutterbach ne font pas partie du PNR des Ballons des Vosges.

La Vallée de la Thur est concernée principalement par les objectifs II et III, dont voici des extraits détaillés issus de la charte et du document de présentation « *Des actions pour un territoire* » :

« Objectif II : MAINTENIR DES PAYSAGES OUVERTS ET DES ESPACES DE QUALITE

Les actions en faveur du maintien de paysages ouverts et d'espaces de qualité concourent au développement économique local. La volonté des collectivités locales d'intervenir sur la qualité de leurs espaces et le développement de l'agriculture, sont les deux facteurs déterminants d'une politique en faveur du maintien des paysages ouverts et des espaces de qualité.

(...)

Le Plan de paysage constitue un outil de gestion de l'espace visant à préserver la qualité des vallées du territoire des Ballons des Vosges. Il doit permettre d'éviter une banalisation du paysage qui peut être liée à une maîtrise inadaptée de l'urbanisation, des infrastructures, de la gestion des espaces agricoles et naturels. Le plan de paysage est un cadre de référence pour une gestion globale du paysage à l'échelle d'une vallée ou d'un secteur géographique. Il doit aider les collectivités dans leurs réflexions d'aménagement, de développement, d'urbanisme et de gestion de leurs espaces. Il s'appuie nécessairement sur une approche intercommunale et une démarche d'animation et de sensibilisation locale.

(...)

Dans le cadre de la réalisation de la phase diagnostic d'un plan de paysage, et en préfiguration de sa mise en œuvre, des interventions particulières seront engagées en faveur des communes ou de leur groupement, dans les domaines

du paysage, de l'architecture, et de l'aménagement des espaces urbains.

Objectif III : CONTRIBUER AU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE EN VALORISANT LES PATRIMOINES

Le Parc cherche à susciter un environnement favorable au développement des activités économiques en valorisant les nombreux atouts du territoire. Dans ce domaine, il ne peut se substituer aux partenaires institutionnels et privés dont la mission et les compétences sont d'intervenir de façon directe. Il sollicite donc un partenariat avec eux. Le Parc concentre ses efforts sur quelques axes d'intervention pour lesquels il est en mesure d'agir de façon opérationnelle, avec les moyens et les compétences dont il dispose :

- Tourisme : connaissance de l'économie touristique ; développement du tourisme vert dans les zones moins touristiques ; amélioration de la qualité de l'accueil et de l'offre découverte des patrimoines ; promotion du territoire.

- Artisanat et industrie : valorisation des savoir-faire et des productions locales ; qualité environnementale des entreprises (élaboration de pré-diagnostic environnementaux des entreprises ; traitement des déchets industriels).

- Qualité de vie et services publics :

aide aux communes enclavées. »

Dans ce dernier chapitre consacré à l'aide aux communes enclavées, l'accent est mis sur l'amélioration des transports collectifs et des services publics :

« Le maintien de la vie économique, sociale et culturelle dans les vallées implique nécessairement le maintien et l'amélioration des services aux habitants mais également aux visiteurs. (...) Une attention particulière sera portée sur les transports publics (notamment les dessertes ferroviaires dans les vallées), et l'amélioration de la qualité des dessertes sur le territoire des Ballons des Vosges, aussi bien pour les habitants que pour les visiteurs et les touristes. »

III.5. Orientations des PLU des différentes communes de la vallée de la Thur

Les orientations générales des PLU présentent trois principaux thèmes qui correspondent à la situation économique de la vallée.

- Maintien et préservation de l'existant en milieu urbain et naturel
 - Préserver la vitalité du territoire et renforcer les fonctions assurant les caractères de centralité
 - Préserver les espaces naturels et agricoles

- Disparition du quantitatif au profit du qualitatif

Plutôt que de « construire plus » les communes s'engagent sur la voie du « construire mieux », pour donner aux centres urbains une véritable qualité, dans le bâti ainsi que sur les espaces publics.

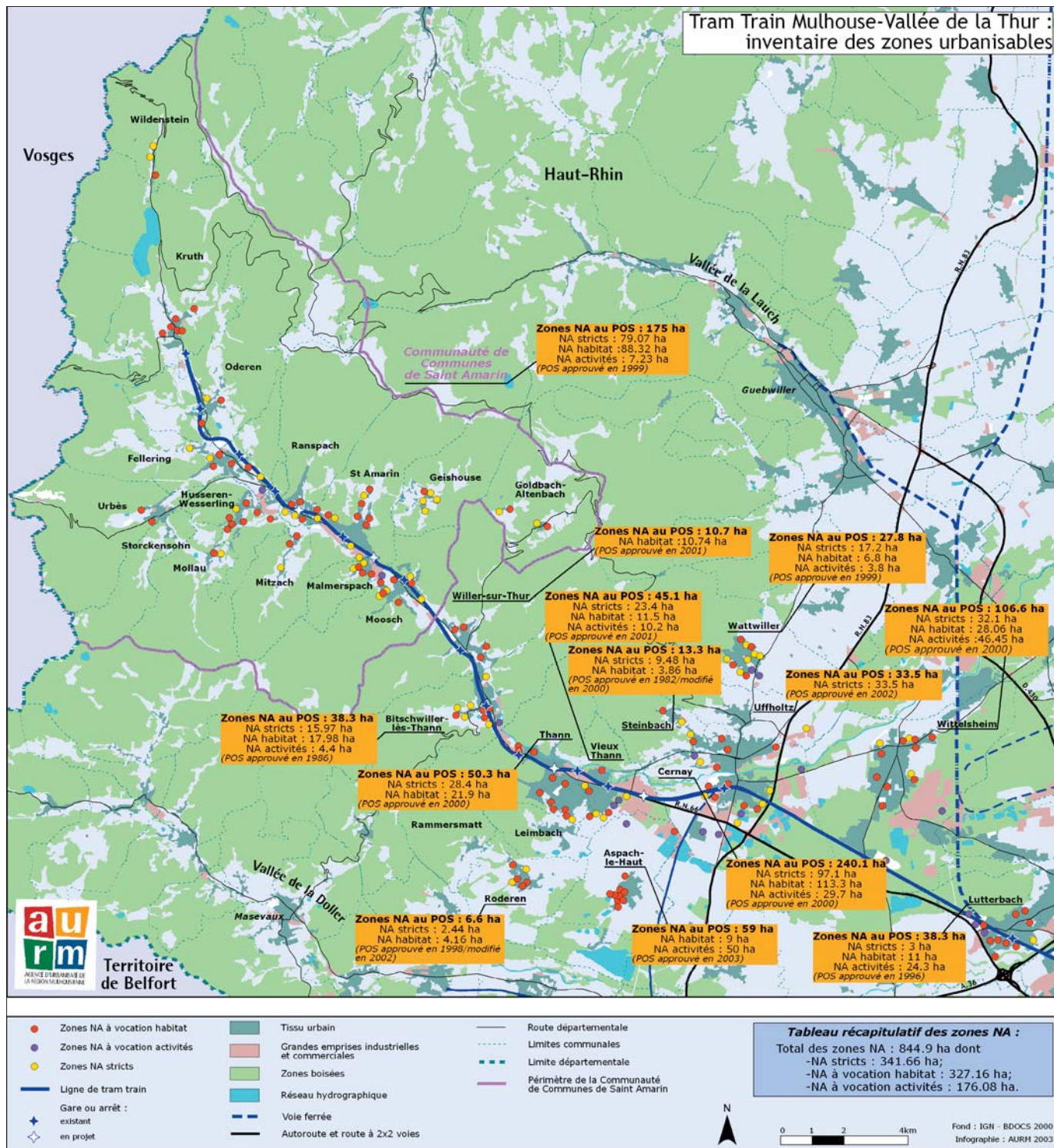
- Développer des liens et de la cohérence dans les aménagements ; lutter contre la déstructuration des espaces
- Intégrer le développement à venir ; mettre en valeur l'identité de chaque commune

- Rationalisation de l'utilisation de l'espace ; l'espace disponible apparaît aujourd'hui de plus en plus rare.

- Limiter le développement tentaculaire, consommateur d'espace
- Utiliser de façon cohérente les surfaces disponibles ; construire dans ou autour du périmètre déjà urbanisé

Ces orientations s'appliquent à la majorité des communes de la Vallée. On retrouve ces trois points pour les communes comprises entre Wildenstein et Thann (inclus) mais aussi pour Lutterbach. Le Piémont et la plaine ne s'inscrivent pas dans cette logique ; le foncier disponible n'est presque pas limité et il se pose seulement la question du respect de l'environnement, notamment à Cernay. Le POS de Steinbach par exemple présente de nouveaux secteurs de construction dans le but de

Tram Train Mulhouse-Vallée de la Thur :
inventaire des zones urbanisables



conserver son caractère résidentiel.

L'étude de la localisation et de la surface des zones NAX inscrites aux PLU traduisant les politiques de développement urbain de chaque commune est exposé au *chapitre 6* de ce présent rapport. Cette étude permet notamment d'évaluer les potentiels d'urbanisation de la Vallée de la Thur pour les années à venir.

Conclusion

L'ensemble des documents d'urbanisme présentés ici, à l'exception de la Charte de Pays et du PLH en cours d'élaboration, sont relativement anciens. Antérieurs au projet de TT, il est tout à fait normal que ce dernier ne soit pas pris en compte et intégré dans ces documents.

On peut cependant noter la faible prise en considération des aménagements connexes à la ligne de TER : aucun aménagement spécifique des quartiers gare n'est préconisé dans le schéma directeur et il ne semble pas que la définition des zones NA se soit faite en fonction de la proximité des quartiers gare. Soulignons tout de même que le schéma directeur faisait de la modernisation de la voie ferrée un enjeu important ; ceci a été réalisé en décembre 2000, l'offre passant de 13 à 23 aller-retour quotidiens. Le projet de tram-train

prévoit le maintien de la desserte en fret jusqu'à Thann. De Thann à Wesserling, elle sera exceptionnelle et réalisée hors plage d'amplitude de service voyageur.

Le fait que le Schéma directeur ait été rédigé en 1995 lui ôte beaucoup de pertinence ; le projet de grande déviation de la RN 66 n'est plus d'actualité, ce qui rend obsolète une partie des considérations exposées dans ce schéma directeur. Le Schéma directeur soulignait le classement de la RN 66 en grande liaison d'aménagement du territoire, or ce n'est plus le cas aujourd'hui. Elle perd ce statut même si elle a vocation à rester dans le réseau routier national.

Par ailleurs, les actions engagées par le PNR pourraient davantage s'articuler avec les initiatives du Pays afin de valoriser les impacts du tram-train. Par exemple, des possibilités d'intermodalités entre la navette des crêtes et le tram-train devraient être renforcées. La valorisation de la qualité du paysage, la promotion touristique et les activités de loisirs devraient se développer à la mesure des possibilités de déplacements pour motifs de loisirs et de tourisme vert par le tram-train.

IV. Développement de l'urbanisation : l'exemple de Karlsruhe / Murgtal

Bien que plus peuplée, la Vallée de Murgtal présente des points de comparaison avec la Vallée de la Thur. Ses caractéristiques géographiques sont proches : débouchant sur Rastatt, à proximité de Karlsruhe, elle est située au cœur de la Forêt-Noire. Son profil est assez similaire :

- le tissu économique en reconversion avec l'émergence de nouveaux secteurs porteurs et un développement d'activités tertiaires,
- le patrimoine paysager et culturel,
- les loisirs et le tourisme.

Parallèlement à la mise en place du tram-train du Murgtal, l'université de Karlsruhe a réalisé une étude sur le développement de l'urbanisation autour des lignes de tram-train dans la région de Karlsruhe.

IV.1. La méthodologie de l'étude réalisée dans la région de Karlsruhe comprend trois phases :

IV.1.1. Les études comparatives dans différents secteurs de la région de Karlsruhe sur l'aménagement, l'urbanisation et le développement du réseau tram-train

IV.1.2. Une étude de cas « Murgtal » - Analyse de la situation

(population, urbanisation, emplois, paysage et urbanisme) avant la mise en service du tram-train

IV.1.3. Proposition de procédures concernant le développement de l'urbanisation, l'utilisation rationnelle du sol et l'intégration des nouveaux arrêts dans l'espace urbanisé

IV.1.1. Les études comparatives dans différents secteurs de la région de Karlsruhe

Les résultats :

- Si l'on étudie la population de façon globale (soldes naturel et migratoire confondus), après 10 ans de fonctionnement du tram-train, son implantation n'a pas eu, à priori, d'effets significatifs sur le développement de la population dans les différents quartiers desservis par ce mode de transport.
- Par contre, prenant en compte seulement le solde migratoire, les villes et villages desservis par une ligne du tram-train profitent plus d'une population nouvelle que ceux qui ne sont pas desservis par un tram-train
- Les terrains situés à proximité des arrêts voient leur valeur foncière

- Il n'y a pas eu une augmentation significative de la densité de la forme de bâtiments (maisons individuelles, maisons jumelées, mitoyennes, bâtiments collectifs) autour des arrêts. Les communes ne prescrivent généralement pas une telle démarche dans leurs documents d'urbanisme réglementaires.

IV.1.2. L'étude de cas « Murgtal »

La démarche :

- Le terrain de l'étude comprend deux périmètres délimités respectivement par deux rayons de 500m et de 1000 m autour d'un arrêt. L'accessibilité réelle à pied (500m et 750m) est également prise en compte.
- Plusieurs données statistiques sont prises en compte : la taille des ménages, la densité de construction, le poids de population, les besoins en nombre et en taille de logements.
- Les réserves en espace urbanisable sont recensées : « dents creuses », friches, terrains constructibles encore libres, terrains non construits autour des arrêts tram-train.

IV.1.3. Les propositions de l'étude sur Karlsruhe/Murgtal

L'étude préconise de ne pas ouvrir de nouveaux terrains à l'urbanisation tant que les espaces déjà inscrits dans les documents d'urbanisme ne sont pas surbâtis, en particulier

autour des arrêts tram-train. Un élargissement des terrains constructibles ne semble pas être nécessaire.

Pour l'instant, cette démarche de limitation de l'extension de l'urbanisation n'est pratiquement pas suivie par les communes. Celles-ci devront mobiliser les potentiels en terrains constructibles. Dans les cas où les communes veulent consommer de nouveaux espaces avant d'avoir utilisé les potentiels de densification autour des arrêts, les autorités administratives (Landkreise, Bezirksregierungen) devront refuser les souhaits des communes. La coopération intercommunale en la matière devrait être renforcée. Les subventions accordées pour la construction devront favoriser la densification c'est-à-dire les constructions peu consommatrices d'espace.

Toutes ces mesures devront être accompagnées par une campagne de communication auprès de la population.

L'étude propose également de valoriser l'espace urbain de qualité autour des arrêts tram-train. Les gares sont généralement situées entre les centre-bourgs et les extensions plus récentes des villes et villages. Ces arrêts servent de lien entre les quartiers anciens et plus récents qui sont traversés par la ligne de chemin de fer. Les arrêts, existants et à venir, seront

(ré)aménagés à plusieurs niveaux :

- bâtiment de la gare,
- services (salle d'attente, billetterie automatique, guichets automatiques postaux et bancaires, cabines téléphoniques, éventuellement un kiosque à journaux),
- sécurité et facilité d'accès,
- Ainsi la gare devient une « vitrine » de la commune. L'étude avait préconisé certains aménagements qui ont à ce jour été réalisés.

Des acheminements pour tous les modes de transport sont développés y compris en jalonnements performants. Les arrêts sont desservis par des bus et des transports à la demande des usagers. Ils sont équipés de parking-relais, de parkings-vélos et d'arrêts taxis. Autour des arrêts sont développés de nouveaux logements, commerces, services. Ces bâtiments devront s'intégrer dans l'ensemble urbanistique existant. Un aménagement de qualité des espaces publics et espaces verts est à réaliser.

Certains arrêts situés en périphérie des urbanisations ou entre deux quartiers existants peuvent ainsi créer un nouveau pôle central de développement avec des infrastructures supplémentaires.

Le développement des potentiels touristiques est également recommandé dans l'étude. Plusieurs mesures devront être réalisées :

- La création des offres spécifiques visant différentes clientèles touristiques, en matière d'hébergement et des activités
- La mise en valeur du patrimoine historique, industriel, naturel
- La garantie d'assurer un bon standard de qualité et un bon rapport qualité-prix
- La coopération intercommunale à l'échelle de la vallée pour la promotion touristique
- La coopération avec des entreprises (agences de voyages, transporteurs, etc.)

Premières observations suite à la mise en service :

La ligne de chemin de fer était utilisée avant la mise en service du tram-train par 3500 voyageurs/jour. En mars 2003, après neuf mois de fonctionnement, ces chiffres ont déjà augmenté de plus de 100 %. Après 18 mois d'exploitation, le tronçon Rastatt - Forbach, en milieu de ligne, passe de 2700 à 7000 voyageurs par jour. Les augmentations de voyageurs prévus par l'étude préalable, qui mesure l'utilité publique des projets d'infrastructures prévus en Allemagne, ont été atteints. Selon les projections de cette étude d'évaluation, 85% de l'augmentation du trafic sur cette ligne serait généré par un transfert modal de la voiture particulière. 15% de l'augmentation serait des voyages nouvellement

créés par l'offre du tram-train (trafic induit).

L'axe routier, la route nationale B 462, supporte à l'entrée de la vallée, un trafic de 16 000 véhicules par jour, dont un tiers de transit. Plus haut dans la vallée, le trafic compte 10 000 véhicules par jour avec de ce fait un pourcentage de transit plus important. Entre 1999 et 2002 le trafic des véhicules légers a encore augmenté. Pendant l'année 2003 celui-ci restait pratiquement stable.

Il existe des projets de contournement, notamment à Biersbronn et à Freudstadt. Pour l'instant, ces projets ne sont pas retenus comme prioritaires par l'Etat.

IV.2. Les conclusions à tirer de cet exemple pour la Vallée de la Thur

Parallèlement, les résultats des études comparatives, relatives aux mouvements de population autour de Karlsruhe, montrent qu'il n'y a pas, apparemment, de changement massif des tendances actuelles relatives au développement de la population.

Par contre, l'étude laisse présager que les terrains desservis par le Tram-train Vallée de la Thur profiteront néanmoins d'un solde migratoire positif et supérieur aux autres territoires. Dans les secteurs desservis, une augmentation des prix

du foncier est également à prévoir.

Les propositions de l'étude de Murgtal concernant les gares (Cf. p 101, paragraphe IV.1.3.), leurs cheminements et accès, le développement des quartiers gares et des potentiels touristiques sont aussi valables pour la Vallée de la Thur. Concernant l'urbanisation future, les documents d'urbanisme à venir devront favoriser l'utilisation des potentiels en terrains constructibles autour des gares.

Il est également important de noter que le projet Tram-Train du Murgtal a réussi à impliquer fortement les élus et les autorités organisatrices.

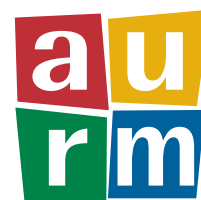
Les nombreuses animations s'appuyant sur la présence du tram-train participent à son appropriation par les habitants.

L'événementiel et les manifestations sportives autour de ce moyen de transport sont en effet très présents : plusieurs excursions (à pied ou à vélo) sont organisées dans les villes principales et ont pour destination une commune de la Vallée.

Suite à la mise en place de ces animations, une forte hausse du tourisme journalier a été constatée dans le Murgtal, ce motif représentant jusqu'à 30 % du trafic total.

Les déplacements ayant pour motif les loisirs devraient représenter, les fins de semaine, une part importante des voyages effectués en TT dans la Vallée de la Thur.

1. Introduction	3
2. Diagnostic territorial.....	7
2.1. Agglomération Saint-Amarin.....	11
2.2. Confins et Versants.....	17
2.3. Agglomération Thann - Cernay.....	22
2.4. Secteur Piémont.....	28
2.5. Wittelsheim et Lutterbach.....	31
3. Les enjeux.....	39
3.1. Les enjeux à l'échelle de la Vallée.....	40
3.2. Les enjeux à l'échelle des quartiers gares.....	45
4. Les scenarii.....	50
4.1. Préambule.....	50
4.2. Constats.....	54
4.3. Scenari tendanciel.....	55
4.4. Scenari développement durable.....	59
5. Mise en oeuvre.....	75
5.1. Programme d'aménagement des gares.....	75
5.2. Logement intermédiaire, aide régionale.....	75
5.3. Potentiels d'urbanisation.....	76
6. Conclusion.....	79
7. Glossaire.....	81
8. Annexes.....	85



AGENCE D'URBANISME DE
LA REGION MULHOUSIENNE

33, Grand' rue
68 100 MULHOUSE
Tél. 03 89 45 90 00
Fax. 03 89 46 21 51
E-mail : aurm@aurm.org