

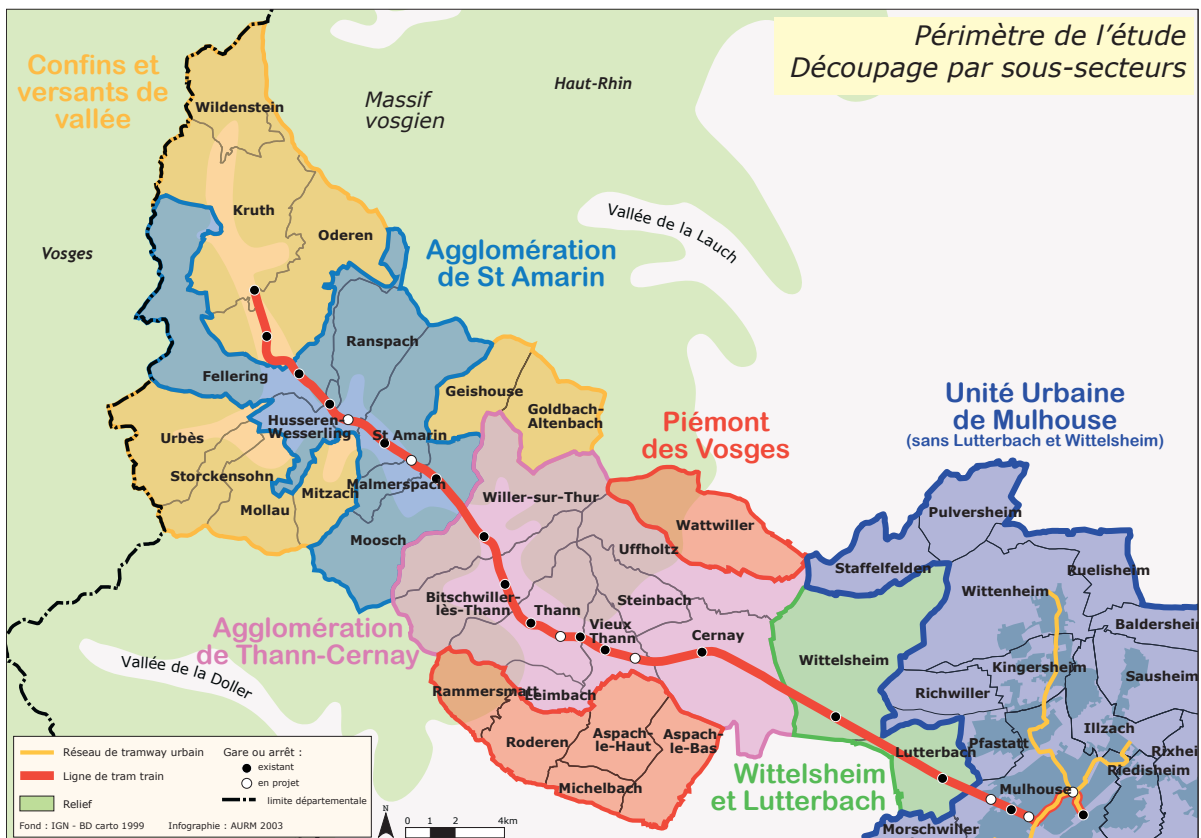
COMMENT ACCOMPAGNER L'ARRIVÉE DU TRAM-TRAIN ?

L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne réalise pour le compte de la Région Alsace une étude sur le Tram-Train Mulhouse Vallée de la Thur. L'objet de cette étude est double ; il porte d'une part sur les impacts socio-économiques du tram-train et d'autre part sur les problématiques d'aménagement et d'accessibilité des quartiers gare, et des communes dans leur ensemble.

Les orientations et les décisions relatives à cette étude sont prises conjointement, en comité de pilotage, par la Région Alsace, la DDE Haut-Rhin, le Pays Thur-Doller, la SNCF et l'AURM.

Le présent document expose de façon synthétique les thèmes traités dans le rapport général « **Les impacts territoriaux du Tram-Train Mulhouse - Vallée de la Thur** ». Son objectif est d'engager dès à présent une réflexion prospective sur le développement de chacune des communes et intercommunalités et de fournir des propositions de réponse à la question «Comment anticiper l'arrivée du Tram-train?»

La mise en place du Tram-train est une réelle opportunité, tant pour le développement de la Vallée que pour les aménagements urbains. Concrétiser cette opportunité nécessite une action réfléchie et volontaire de la part des élus et, au delà, des habitants, de la Vallée.



Le projet de tram-train dépasse l'enjeu «transport»

La mise en place du Tram-train offre la possibilité de réaliser un projet plus ambitieux qu'un simple mode de déplacement. Le Tram-train est en effet à même de créer une véritable dynamique de développement et d'aménagement du territoire.

L'implantation de tramway, comme à Strasbourg par exemple, et de Tram-train (Cf. ci-contre le cas de la Vallée de Murgtal en Allemagne) nous montre les conséquences positives d'un tel investissement, tant en matière d'attractivité résidentielle et économique, d'environnement que de qualité du cadre de vie.

De nombreux effets directs et indirects

Les effets du Tram-train sur le développement du territoire peuvent être considérables.

- Le Tram-train entraîne une action sur l'organisation de la Vallée, en générant de nouvelles relations entre les différents secteurs.

- L'image et la perception de la Vallée changent, tant pour les habitants que pour les personnes extérieures à la Vallée.

- La mise en place du Tram-train est à même de fédérer de nombreux projets.

Mobilisation des élus

De tels résultats sont possibles dès lors que les élus se mobilisent pour accompagner l'arrivée du Tram-Train. Celle-ci génère une réflexion à l'échelle de la commune sur la consommation future de l'espace et son affectation, et à l'échelle du quartier-gare sur les services et fonctions

que l'on souhaiterait trouver à proximité des arrêts. Au delà, c'est sur les intentions de chaque communauté de communes et de l'ensemble de la Vallée que les réflexions peuvent s'engager.

Afin d'accompagner les élus dans ce type de démarches, la Région et le Pays peuvent être des relais efficaces ; différents types de subventions, du département par exemple, sont également mobilisables.

Cohérence du développement

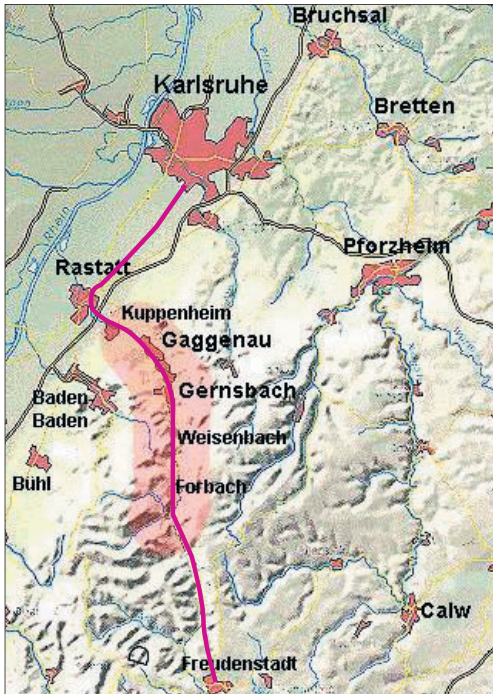
Il est par conséquent important pour les collectivités territoriales d'accompagner l'arrivée du Tram-train pour bénéficier de toutes les conséquences positives potentielles du Tram-train, et afin d'assurer la cohérence de tous les projets connexes à ce nouveau mode de déplacement.



Strasbourg, exemple d'aménagement en hyper centre



Strasbourg, exemple d'aménagement de voirie ; séparation des flux



Carte de situation ; le tram-train dessert la vallée de Murgtal au sud de Karlsruhe



Intégration des infrastructures de tram-train en centre ville, Karlsruhe



Arrêt Herrenalb, événementiel autour du Tram-train

Vallée de Murgtal, Allemagne : Une expérience proche du Tram-Train de la Vallée de la Thur

Un Tram-Train à la place d'un train classique

Appropriation du projet par les élus

Ce projet de Tram-Train allemand a réussi à impliquer fortement les élus et les autorités organisatrices.

Importance de l'animation

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.

Plébiscite de la population locale

Le Tram-Train allemand rencontre un véritable succès.

La ligne Rastatt / Freudenstadt, après neuf mois de mise en service, enregistre plus de 100 % d'augmentation de sa fréquentation.

Après 18 mois d'exploitation, le tronçon Rastatt - Forbach, en milieu de ligne, passe de 2 700 à 7 000 voyages par jour.

Des améliorations à venir déjà planifiées

Sur cette ligne, deux nouvelles stations sont déjà à l'étude, l'une à proximité d'équipements scolaires, l'autre pour desservir un quartier résidentiel.

La Vallée de Murgtal débouchant sur Rastatt, à proximité de Karlsruhe, bien que plus peuplée, présente de nombreuses similitudes avec la Vallée de la Thur. Ses caractéristiques géographiques sont proches : au coeur de la Forêt Noire, elle est le point de départ de nombreux circuits de randonnée. Son profil économique est assez similaire avec de grandes usines et une forte main-d'oeuvre ouvrière, de nouveaux secteurs porteurs et un développement d'activités tertiaires. On peut faire un parallèle entre les situations en entrée de vallée de Gernsbach/Rastatt et Thann/Vieux-Thann/Cernay.

Agir pour un développement adapté aux spécificités locales

Point de départ : l'analyse territoriale

On note plusieurs évolutions, liées entre elles :

- accroissement de la population, notamment dans le Piémont des Vosges, (Cf. photo 1/)
- part de l'habitat individuel en hausse (Cf. photo 2/)
- part de logements sociaux et anciens non adaptés à la demande de plus en plus importante (Cf. photo 3/)
- engorgement de la RN 66,
- augmentation des migrations domicile/travail, en nombre et en distance.

A ceci s'ajoute, sur le plan économique :

- un déplacement de l'attractivité économique vers Cernay et l'entrée de Vallée ainsi que l'agglomération mulhousienne, (Cf. photo 4/)
- une diminution des emplois industriels au profit des emplois de services, en particulier à Thann, Cernay et Saint-Amarin.

Ces évolutions traduisent un changement durable du profil de la Vallée de la Thur.

1/



Uffholtz, construction neuve à proximité du centre village

2/



Oderen, nouvelle zone de pavillons

3/



Husseren-Wesserling, logements sociaux

4/



Cernay, Z.I. Est



Z.I. de Saint-Amarin, le long de la RN 66

5/



Cernay, espace public en centre ville

6/



Coupure verte entre Moosch et Gehren

7/



La Thur à Moosch

8/



Parc de Wesserling, jardins & café

9/



Gare de Saint-Amarin, aménagement de l'espace public

10/

Les enjeux de développement durable suivants se dégagent :

- Enjeux socio-démographiques :

Favoriser le maintien et le développement de la population

Développer l'habitat de qualité

- Enjeux économiques :

Développer la petite industrie, l'artisanat et les activités tertiaires [Cf. photo 5/]

- Enjeux d'aménagement :

Renforcer les centralités des communes [Cf. photo 6/]

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

Créer des cheminements, sécuriser et améliorer la desserte de certains quartiers

- Enjeux d'environnement et de cadre de vie :

Maîtriser l'urbanisation et protéger la qualité des paysages [Cf. photos 7/ et 8/]

Valoriser l'offre touristique [Cf. photo 9/]

Valoriser l'espace public autour des gares, de la RN 66 et de la D 13 [Cf. photo 10/]

Evolutions socio-démographiques et formes d'habitat

Du fait du desserement de la taille des ménages, chaque commune doit, pour conserver sa population actuelle, construire de nouveaux logements.

L'espace disponible pour les nouvelles constructions étant limité, une réflexion sur les formes de l'habitat s'engage.

Construire pour maintenir sa population

La taille moyenne des ménages de la Vallée de la Thur diminue d'année en année. Elle passe de 2,97 personnes par ménage en 1982 à 2,65 en 1999.

Parallèlement à cette évolution, la surface moyenne des logements augmente peu à peu et la part des maisons individuelles croît chaque année.

Ainsi les pavillons individuels sont de plus en plus

nombreux et leur taille de plus en plus importante, alors même qu'ils abritent de moins en moins de personnes.

Ce type d'évolution socio-démographique entraîne ce que l'on appelle l'étalement urbain.

Adapter l'habitat aux disponibilités foncières

La plupart des communes de la Vallée disposent de peu de terrains urbanisables.





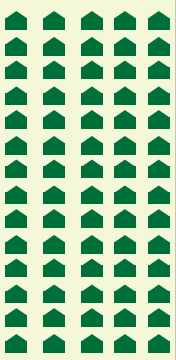
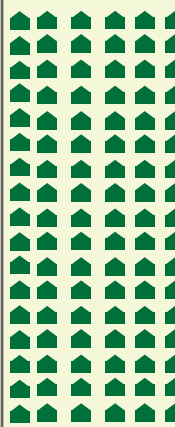
Immanquablement, une réflexion sur les différents types d'habitat est appelée à être engagée, afin de pouvoir proposer des produits habitat correspondant aux attentes des futurs emménagés tout en répondant à certains critères de développement

durable [préservation des espaces naturels, qualité de la construction et des aménagements extérieurs, intégration paysagère,...].

Densité et quartiers d'habitat

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**, en retenant comme ratio le **nombre de logements par hectare**. Ce ratio s'applique pour les logements individuels ou collectifs ; la surface considérée est celle du tissu urbain produit, incluant les voiries et les espaces collectifs directement liés à l'urbanisation. Il est par conséquent à considérer comme un simple ordre de grandeur.

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



1/



2/

Individuel groupé, ici à Vieux-Thann. R+2+C, accolé à la pente, le bâtiment regroupe 8 appartements, chacun ayant une entrée individualisée et un garage semi enterré. La parcelle comprend un espace vert commun à l'ensemble des logements. Cf. photo 1/



3/

Maison jumelée en lotissement, Cernay. Ce type de produit offre une densité légèrement supérieure à de l'individuel, sans pour autant atteindre celle de l'individuel groupé. Cf. photo 2/



4/

Individuel en lotissement, ici à Vieux-Thann. Les pavillons sont disposés au centre des parcelles carrée, les voies de desserte occupent une surface importante : tout ceci concourt à diminuer la densité du quartier (**10 à 13 logements à l'hectare**). Cf. photo 3/

Petit collectif, Thann. R+2+C. Tous les appartements disposent de larges balcons et d'un garage privatif. L'accent est mis sur la qualité du bâti. Cf. photo 4/

Un exemple d'aménagement possible pour accompagner le Tram-train

Centre de Fellingring - La traversée de Fellingring ne rend pas compte de l'épaisseur de la commune : les perpendiculaires à la D13 sont peu lisibles et les carrefours peu marqués. Très fréquentée, la départementale nécessite des aménagements de sécurité

Renforcer la centralité de la commune

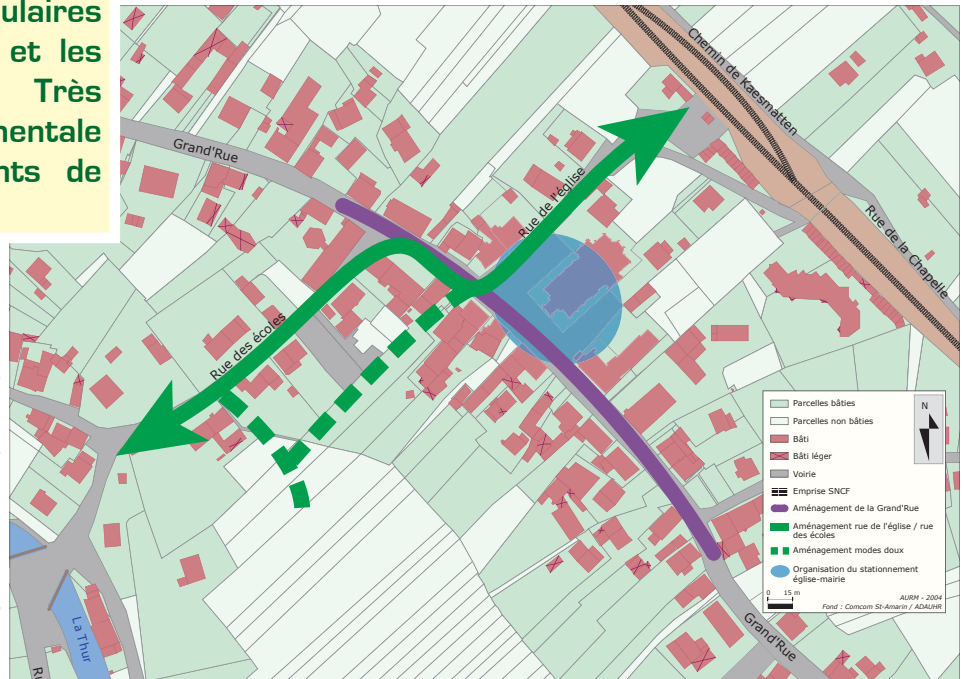
Un des objectifs est de créer une perspective ouvrant sur la gare, permettant de rattacher visuellement cette dernière au centre-village. Cette perspective se prolonge au sud de la D 13 par un nouveau cheminement modes doux permettant de desservir le futur lotissement et le nouvel espace de stationnement.

Restructuration de la place de l'église

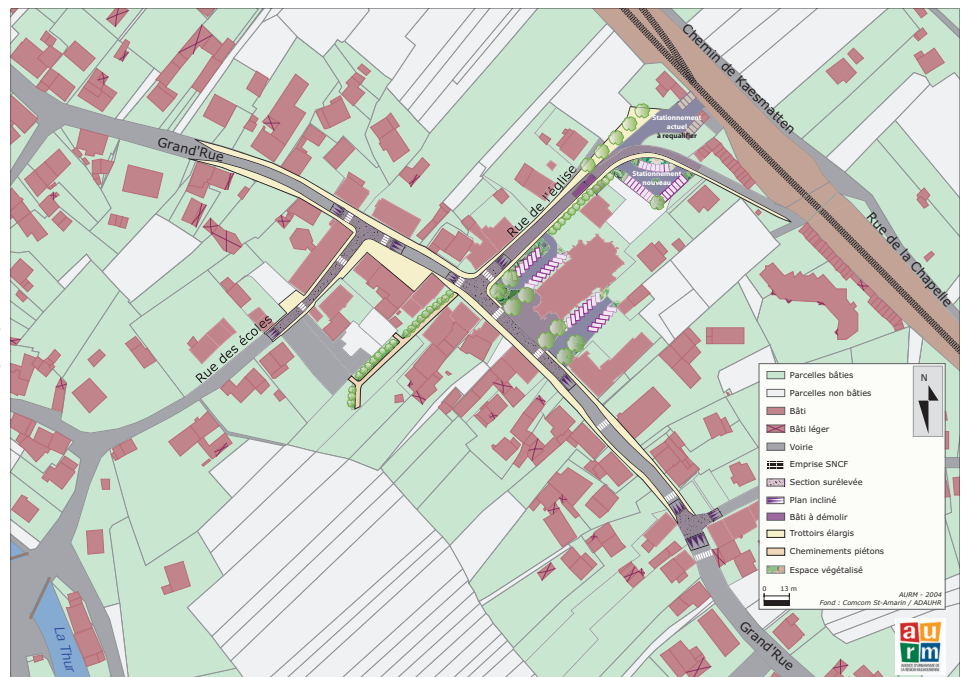
L'aménagement proposé vise à délimiter précisément l'espace de stationnement automobile. Le parvis est libéré de tout véhicule, le stationnement s'organisant uniquement à l'est et à l'ouest de l'église. La plantation d'arbres vient souligner la cohérence de cet espace.

Organiser les cheminements piétons et cycles, en améliorant la sécurité de ces déplacements.

Des aménagements spécifiques pour les piétons et les vélos sont créés et la D 13 adopte des caractères urbains : elle devient une rue de centre village avec



Fellingring, gare centre village, schéma d'intention



Fellingring, centre village, proposition d'aménagement

des trottoirs élargis, des sections de voirie surélevées pour ralentir les véhicules, un revêtement au sol spécifique, un mobilier urbain de

qualité, un travail sur l'éclairage et une présence plus forte d'éléments végétaux.