



agence d'urbanisme de la région mulhousienne

Périmètres d'observation

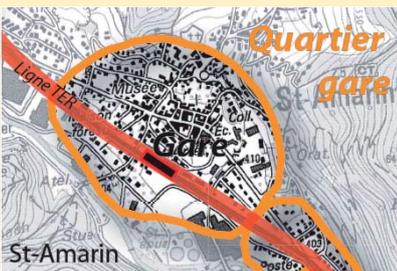
■ **Le territoire** : 49 communes du territoire du Pays Thur Doller et la commune de Wittelsheim.



■ **Le corridor** : 14 communes qui disposent ou disposeront d'une gare. Au sein de ce corridor, on distingue le corridor vallée du corridor piémont/plaine.



■ **Le quartier gare** : un périmètre de 500 m autour de la gare, soit 17 quartiers gare en tout.



L'analyse du marché immobilier à ces différentes échelles n'a pas pu être réalisée aussi finement sur le volet qualitatif (entretiens) que cela a pu être fait lors des traitements statistiques (volet quantitatif).

OBSERVATOIRE DU TRAM TRAIN

ZOOM SUR LE MARCHÉ IMMOBILIER EN 2010

Depuis 2000, l'offre de TER a doublé dans la vallée de la Thur. Depuis décembre 2010, le 1^{er} tram-train de France « Mulhouse Vallée de la Thur » est entré en service. Indépendamment des prix de l'immobilier, la situation géographique, le cadre de vie, l'accessibilité des lieux de résidence et de travail (...), deviennent des éléments décisifs dans les choix de localisation résidentielle. Cette nouvelle donne en matière de transports et de déplacements a-t-elle eu des effets sur le marché immobilier local ? De quelle manière les professionnels ont-ils anticipé l'arrivée du tram train ? Y a-t-il eu une envolée des prix ? Certains territoires sont-ils devenus plus stratégiques et donc plus attractifs que d'autres ? Quelles sont les caractéristiques de la nouvelle population captée ? (...) Autant de questions auxquelles la présente démarche a tenté de répondre pour qualifier les dynamiques passées et les perspectives futures, du marché immobilier dans la vallée de la Thur.

ATTENDUS ET MÉTHODOLOGIE

Les attentes

En janvier 2008, la Région Alsace et la Direction Départementale de l'Équipement ont confié à l'AURM la réalisation de l'observatoire du tram train vallée de la Thur (TTMVT), qui a donné lieu à un premier état des lieux daté de juin 2009. Le complément 2010 de l'observatoire a consisté en l'élaboration d'un zoom thématique qualitatif portant sur l'analyse des dynamiques du marché immobilier dans les communes de la vallée de la Thur.

La méthode

L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne a proposé une approche

en 2 temps :

■ Une mise à jour des données quantitatives les plus significatives du thème 3 (habitat) de l'observatoire TTMVT. Cette approche a également été complétée par de nouvelles données issues de l'enquête de l'Observatoire de l'habitat du Haut Rhin (ODH68) et de l'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne (AURM) sur les loyers du parc privé, de l'étude de l'ADIL68/ODH sur les trajectoires résidentielles...

■ Des entretiens qualitatifs auprès d'une dizaine de professionnels locaux (agents immobiliers et notaires). Une grande partie d'entre eux exerçant principalement leur activité professionnelle dans la vallée de la Thur, nous n'avons pas obtenu suffisamment d'analyses qualitatives sur le marché immobilier de la vallée de la Doller.

EVOLUTIONS SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES RÉCENTES

Croissance démographique la plus forte dans les communes du piémont

Entre 1999 et 2007, le territoire du tram train vallée de la Thur (TTMVT) a vu sa **population augmenter de 4%**. A titre de comparaison, la croissance démographique du Haut-Rhin sur la même période atteignait les 5% et celle de la région mulhousienne voisine, 3%. Les communes du corridor et notamment celles du **corridor vallée, sont celles ayant eu les taux de croissance les plus faibles** (respectivement +3 et +1%). Ce sont les **communes du piémont**, celles qui ne sont pas desservies par l'infrastructure tram train et situées au sud de Cernay, **qui, en proportion, ont gagné le plus grand nombre d'habitants** (+8%). En 2007, le territoire TTMVT contient ainsi 10% de la population du département.

62% d'ouvriers et d'employés vivent sur le territoire TTMVT

En 2007, le département du Haut-Rhin se compose à 30% d'ouvriers et 28% d'employés. Ces catégories socio professionnelles (CSP) «modestes» sont légèrement surreprésentées dans le territoire TTMVT (respectivement 35% et 27%), et notamment dans les **communes du corridor vallée qui concentrent 45% d'ouvriers. Les cadres sont tendanciellement plus nombreux dans les communes, non desservies par l'infrastructure tram train**, situées dans le piémont notamment, ainsi que les communes de Steinbach, Uffholtz et Wattwiller.

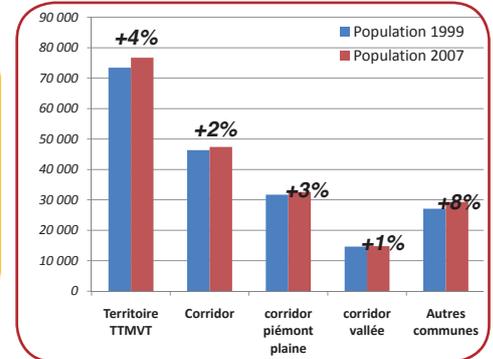
Ménages aux plus hauts revenus concentrés à l'extérieur du corridor tram train

Les communes traversées par le tram train abritent une population tendanciellement plus modeste que celle qui s'établit dans le reste du territoire TTMVT. Cette situation peut s'expliquer en partie par le fait que la plupart des communes de gare, mis à part Cernay, ont perdu des emplois au cours de la période 1999-2007. A l'échelle départementale, la répartition spatiale des ménages répond à une logique propre: plus on s'approche de la frontière bâloise, plus les revenus des ménages augmentent.

Nombre d'habitants en 2007

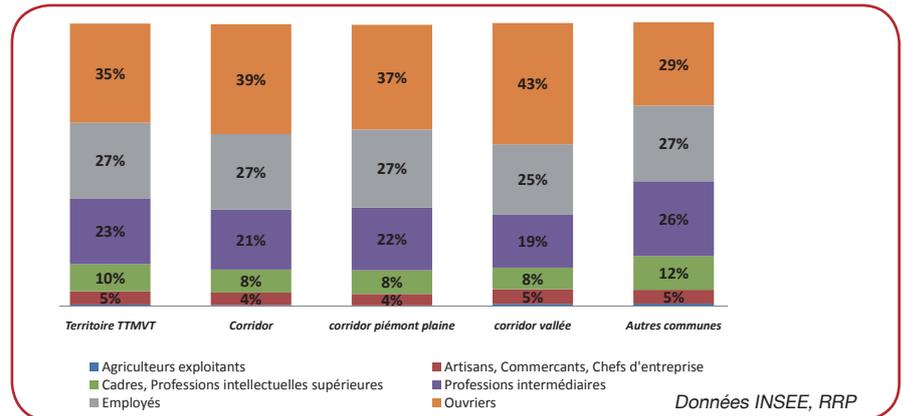
- Territoire TTMVT: 76 726
- Corridor: 47 393
- Corridor piémont plaine: 32 590
- Corridor vallée: 14 803
- Autres communes: 29 332

Evolution démographique entre 1999 et 2007

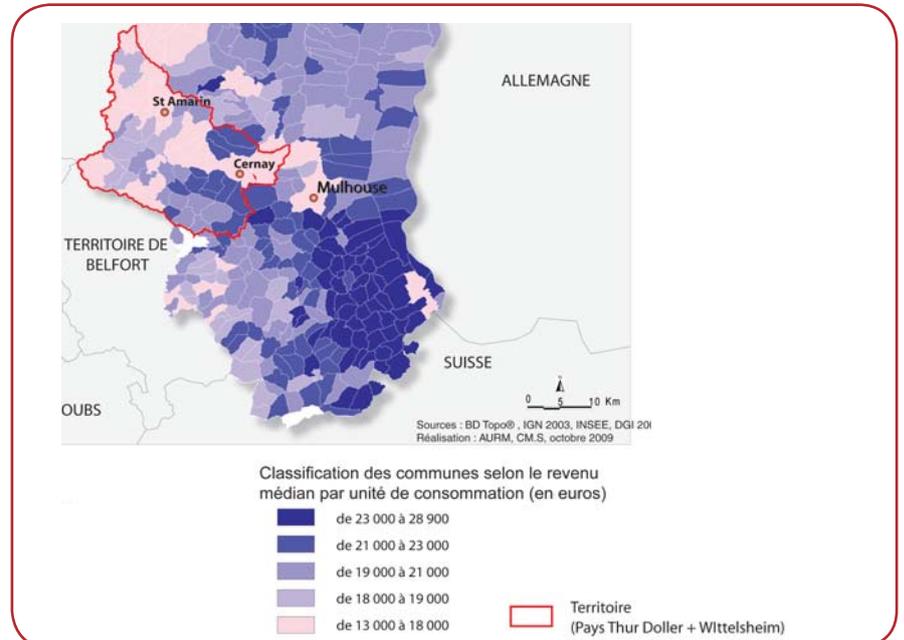


Données INSEE, RGP ET RRP

Catégories socio-professionnelles des actifs de 15 à 64 ans en 2007



Revenus médians dans le Sud Alsace en 2007



QUEL EST LE PROFIL DES ACQUÉREURS DANS LES COMMUNES TRAVERSÉES PART LE TTMVT ?

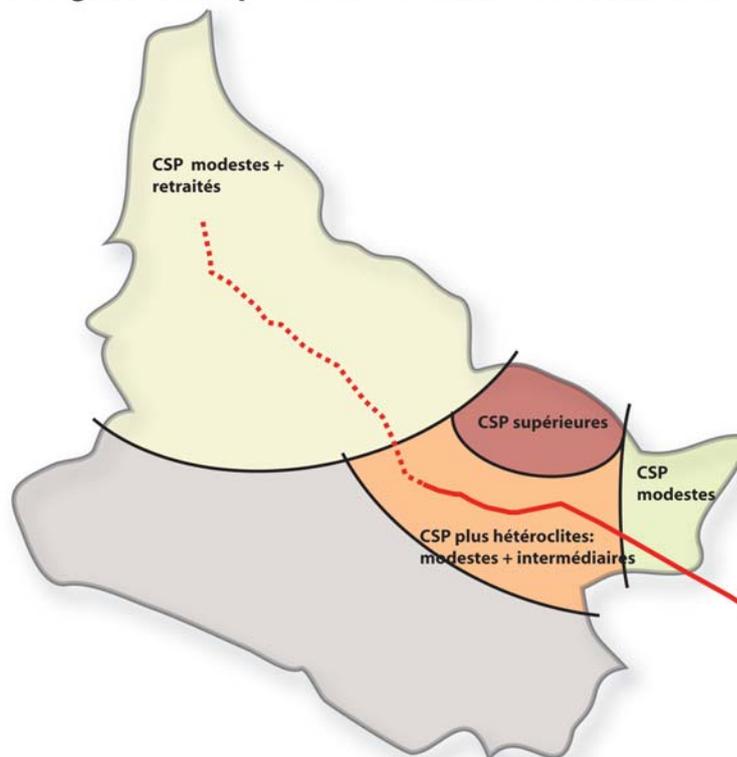
Majorité de personnes aux revenus modestes, originaires ou résidents dans la vallée dans les communes du corridor vallée

«Les gens de la vallée, restent dans la vallée»: tels sont les termes employés par les professionnels interrogés pour qualifier leurs clients sur ce secteur. Les problèmes de circulation automobile sont pour partie responsables de la plus faible attractivité résidentielle des communes du corridor vallée. Il s'agit pour l'essentiel de jeunes couples (y compris primo accédants) et de familles ayant des revenus modestes et exerçant leur activité professionnelle à Cernay, Mulhouse, voire même en Suisse (quelques travailleurs frontaliers). Les professionnels observent également que les retraités investissent dans la vallée. Les tendances, toutes récentes, tendraient à monter une évolution du profil des clients dans la vallée. En effet, une des agences contactées a relevé que dans la vallée, sa clientèle se compose à 50% de ménages originaires de la vallée mais surtout 25% de mulhousiens (et environs), public absent avant 2010.

Profils hétéroclites dans les secteurs urbains de Thann, Cernay et Wittelsheim

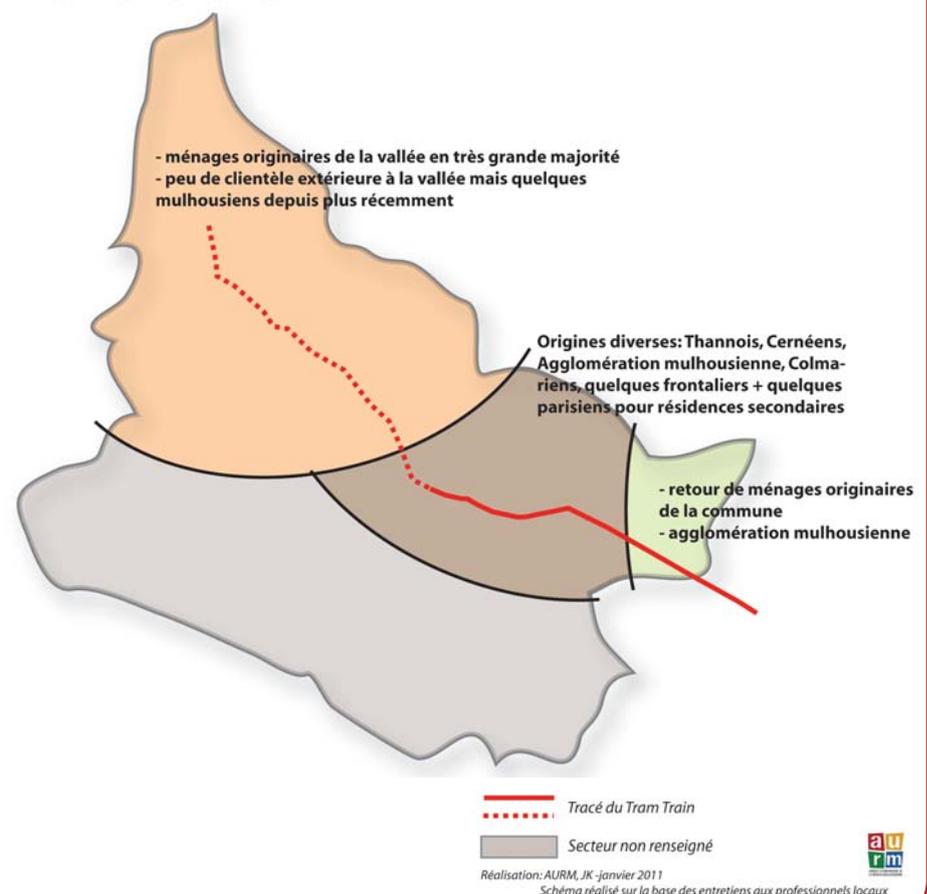
Thann et Cernay attirent de jeunes couples (dont beaucoup de primo accédants) et tendanciellement une plus forte proportion de ménages ayant des revenus moyens. Les origines géographiques de la clientèle sont diverses: il s'agit autant de ménages originaires du territoire TTMVT que d'autres communes alentours ou de pôles urbains environnants (Colmar, Guebwiller, Mulhouse).

Catégories socio-professionnelles dominantes des clients



Selon les professionnels

Origine géographique des clients



Si une grande partie des transactions concerne déjà des habitants de **Wittelsheim**, la commune n'en est pas moins **attractive pour des ménages mulhousiens désireux de quitter la ville et en recherche d'une maison**. Le profil «classe moyenne» est dominant: la demande se compose de plus en plus de familles monoparentales ou de familles recomposées ayant un budget plutôt serré.

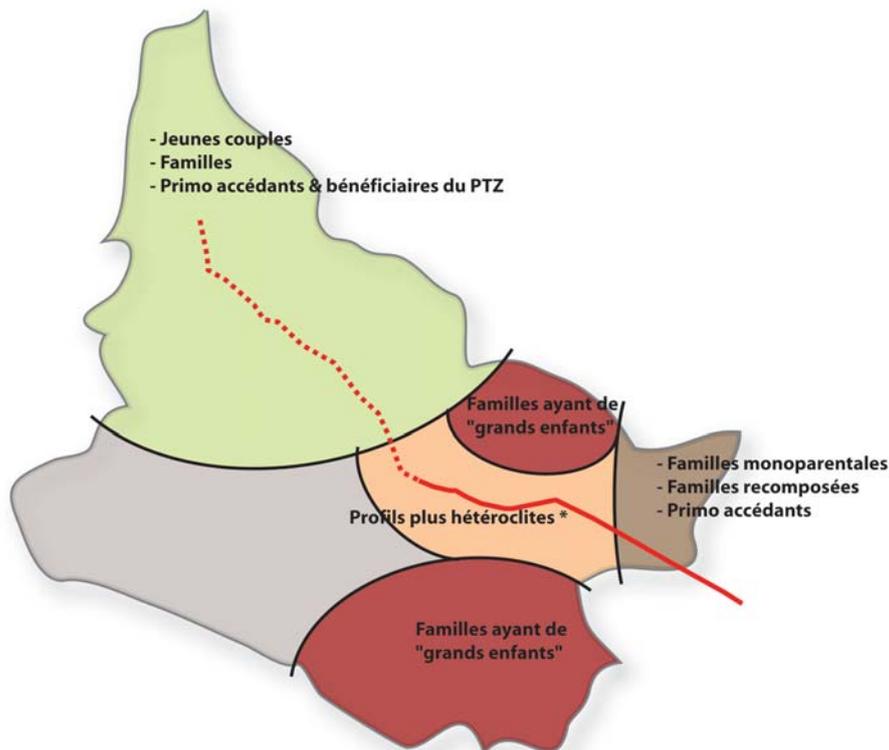
CSP supérieures et familles constituées dans les villages du piémont

Les communes de **Wattwiller, Uffholtz et Steinbach** attirent majoritairement une clientèle de **CSP supérieures**, ayant des revenus tendanciellement plus élevés. Il s'agit pour l'essentiel de **familles ayant des enfants**, voire même de grands enfants.

Peu d'investisseurs sur le territoire

Sur le territoire TTMVT, **5 communes sont éligibles au dispositif d'investissement locatif Scellier**: Wattwiller, Uffholtz, Steinbach, Cernay et Wittelsheim. Thann en est exclu ce qui freine la commercialisation de certains programmes et la production neuve en collectif dans la commune, selon les professionnels interrogés.

Profil des clients



* Primo accédants, bénéficiaires du PTZ, jeunes, jeunes couples et tendanciellement moins de familles, couples bi-actifs, quelques investisseurs (ZAC), de plus en plus de personnes âgées quittant les villages alentours

Tracé du Tram Train
Secteur non renseigné

Réalisation: AURM, JK - janvier 2011

Schéma réalisé sur la base des entretiens aux professionnels locaux

Selon les professionnels

QUELLES SONT LES CARACTÉRISTIQUES DU PARC DE LOGEMENTS ?

Plus forte croissance du parc dans le corridor piémont/plaine

Alors que la population a augmenté de 4% entre 1999 et 2007 sur le territoire TTMVT, le nombre de résidences principales a crû de 11% sur la même période. Les besoins en logements augmentent ainsi plus vite que la dynamique démographique. Cause principale: la diminution de la taille moyenne des ménages. Deux facteurs principaux influent sur cette évolution: l'évolution de la structure par âge de la population (impact notamment du vieillissement), et l'érosion des modes traditionnels de cohabitation. Depuis vingt ans, la vie en couple cède du terrain et de plus en plus de personnes vivent seules (veuvage, divorce/séparations, choix personnels...).

Ce sont les villages du piémont qui ont connu les plus fortes augmentations du nombre de logements sous l'effet conjugué de l'évolution de la taille des ménages mais surtout de l'attractivité résidentielle qui favorise l'installation de nouveaux ménages dans ce secteur. C'est dans le corridor vallée, que la croissance du parc est la plus faible avec 7%. Le taux de logements vacants a augmenté de 2 points sur tout le territoire entre 1999 et 2007 et atteint aujourd'hui 5% à 7% selon le secteur. Le Haut-Rhin compte 7.6% de logements vacants en 2007.

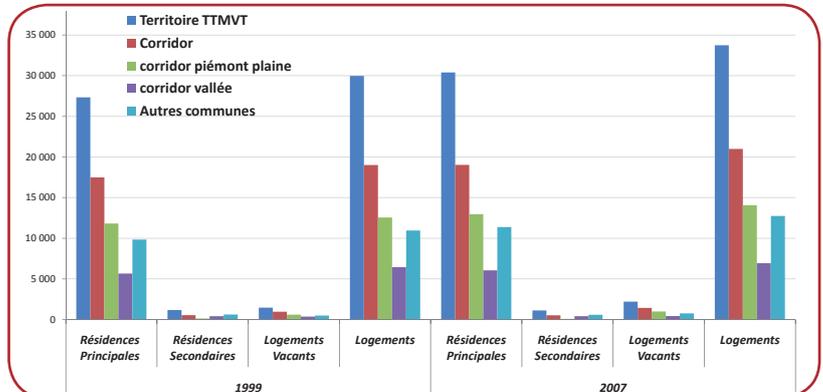
Baisse de la construction et de la commercialisation de logements neufs

Sur les deux dernières années, le rythme de construction de logements neufs a baissé de 48%. Seule exception, la production neuve a augmenté dans la vallée, mais le niveau reste faible. Depuis 2005, le niveau des ventes diminue régulièrement. L'annonce de la suspension du tram train vers Kruth pourrait avoir un impact sur le niveau des ventes dans les mois à venir.

En 12 ans, le prix moyen d'un logement neuf a augmenté de 69%

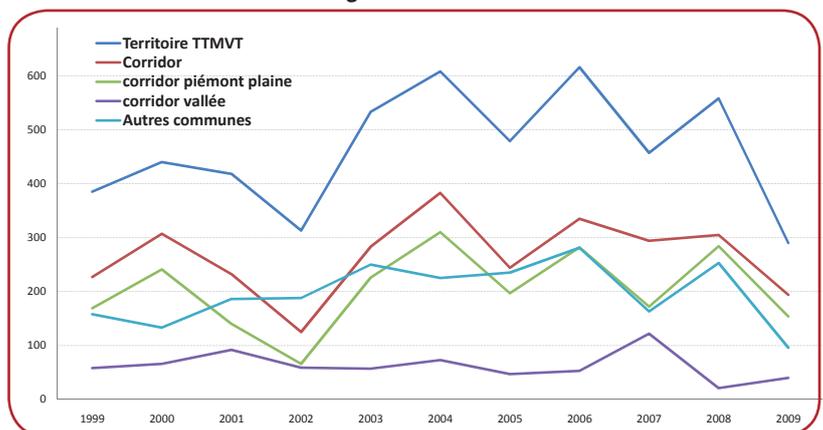
Le niveau de prix moyen d'un logement neuf au 3ème trimestre 2010 atteint pour le secteur Guebwiller/Thann/Cernay (agglomérations) : 2539 euros/m². La moyenne départementale atteint 2714 euros/m², la moyenne nationale: 3300 euros/m² en 2010.

Evolution du parc de logements



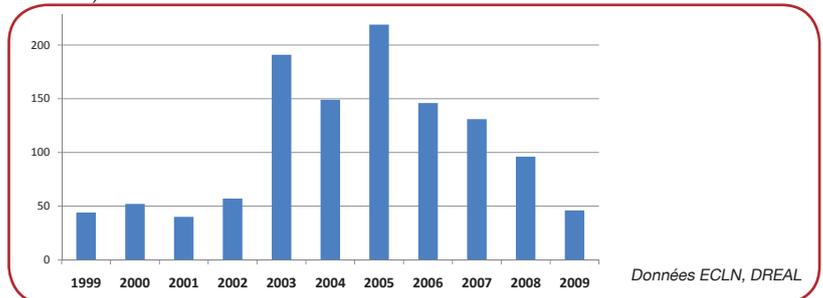
Données INSEE, RRP

Evolution de la construction de logements neufs



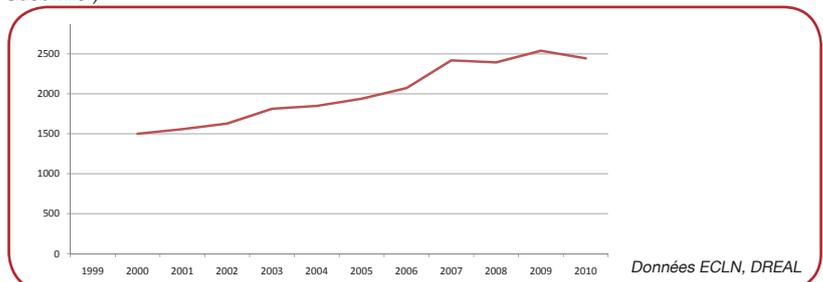
Données SITADEL (date réelle d'ouverture de chantier), DREAL (Geokit)

Evolution du nombre de logements neufs commercialisés (secteur Thann/Cernay/Guebwiller)



Données ECLN, DREAL

Evolution du prix moyen (euros/m²) d'un logement neuf (secteur Thann/Cernay/Guebwiller)



Données ECLN, DREAL

QUELS SONT LES PRODUITS RECHERCHÉS ET À QUEL PRIX ?

Selon les
professionnels

Une forte demande de maisons individuelles

A **Wittelsheim**, la demande porte essentiellement sur des **maisons des mines (avec extension) et des terrains** de construction: la commune dispose encore d'un potentiel foncier conséquent.

Dans la **vallée**, la clientèle recherche essentiellement une **maison individuelle**. A **Cernay**, la demande est plus hétéroclite et touche autant la maison que les appartements. Sur ce secteur, le neuf, mieux équipé, est préféré au parc ancien.

Peu d'offre nouvelle dans la vallée

Les transactions dans le **corridor vallée**, portent essentiellement sur des **maisons anciennes**. Peu de logements neufs, peu de logements locatifs et peu de logements en collectif, sont réalisés et proposés à la vente. Dans ces communes, peu de terrains sont mis en vente. Ce phénomène s'explique en partie par le morcellement parcellaire et la difficulté de trouver un accord entre multi propriétaires.

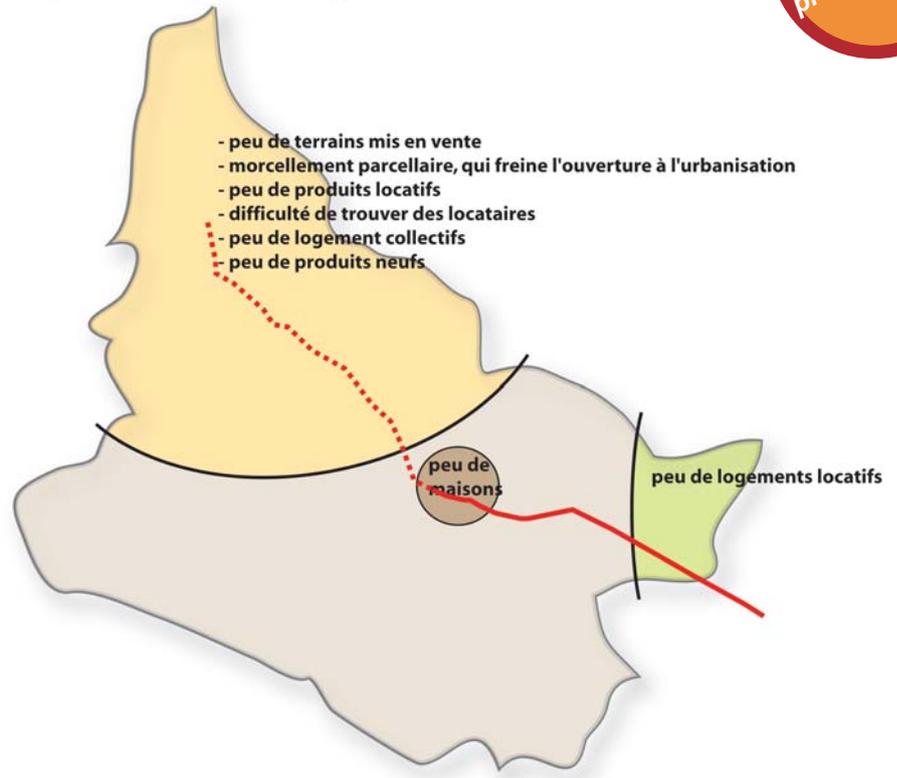
Un marché détendu

De l'avis général des professionnels interrogés, le **marché immobilier est détendu sur le territoire TTMVT**: l'offre rencontre globalement la demande. Néanmoins, certains professionnels relèvent que dans le secteur de Thann, l'offre nouvelle d'appartements, produite sous forme de petits logements, n'est pas adaptée à la demande. Cette dernière porte sur des logements comprenant au moins 3, voire 4 chambres.

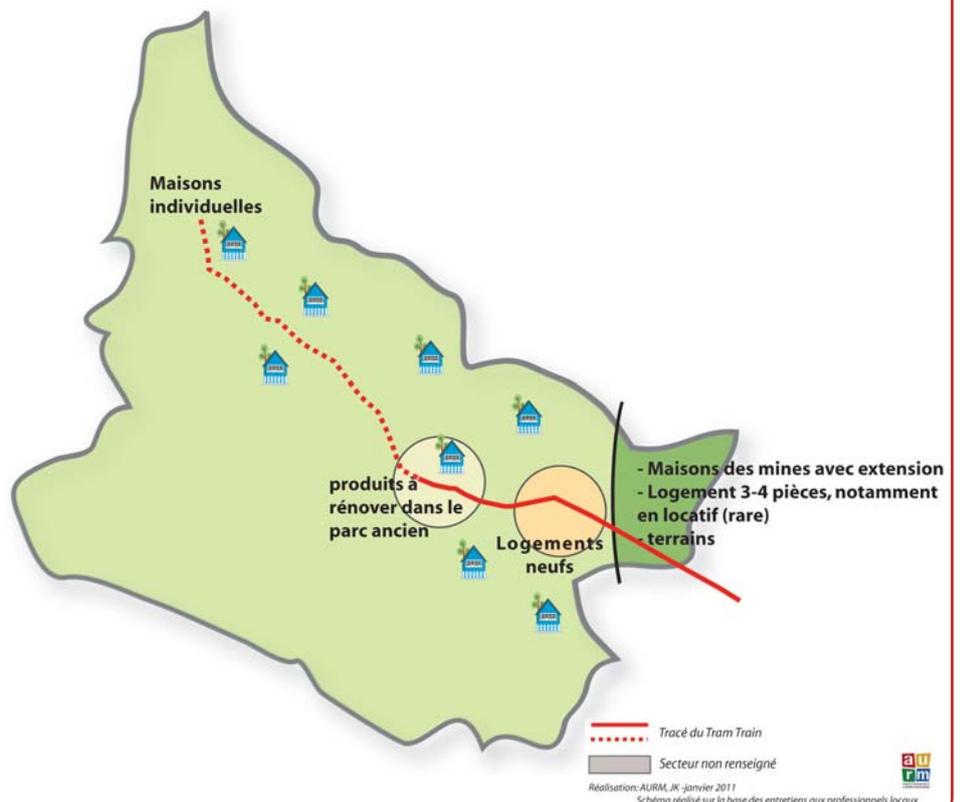
Nombre de logements en 2007

- Territoire TTMVT: 33 737
- Corridor: 20 987
 - Corridor piémont plaine: 14 058
 - Corridor vallée: 6 929
- Autres communes: 12 750

Tropismes du parc de logements



Les produits logements recherchés



Tracé du Tram Train
Secteur non renseigné

Réalisation: ALURM, JK - janvier 2011
Schéma réalisé sur la base des entretiens aux professionnels locaux

Des budgets serrés

Le facteur déterminant à l'achat reste le **coût du logement**. Selon les professionnels, au-delà de 2000 euros du m², la clientèle diminue nettement. Le **budget moyen pour une maison individuelle dans le territoire TTMVT est d'environ 200 000 euros**. Les agences immobilières relèvent peu de demandes sur des biens dont le prix est supérieur à 250 000 euros.

Pas de hausse de prix de l'immobilier dans le territoire TTMVT

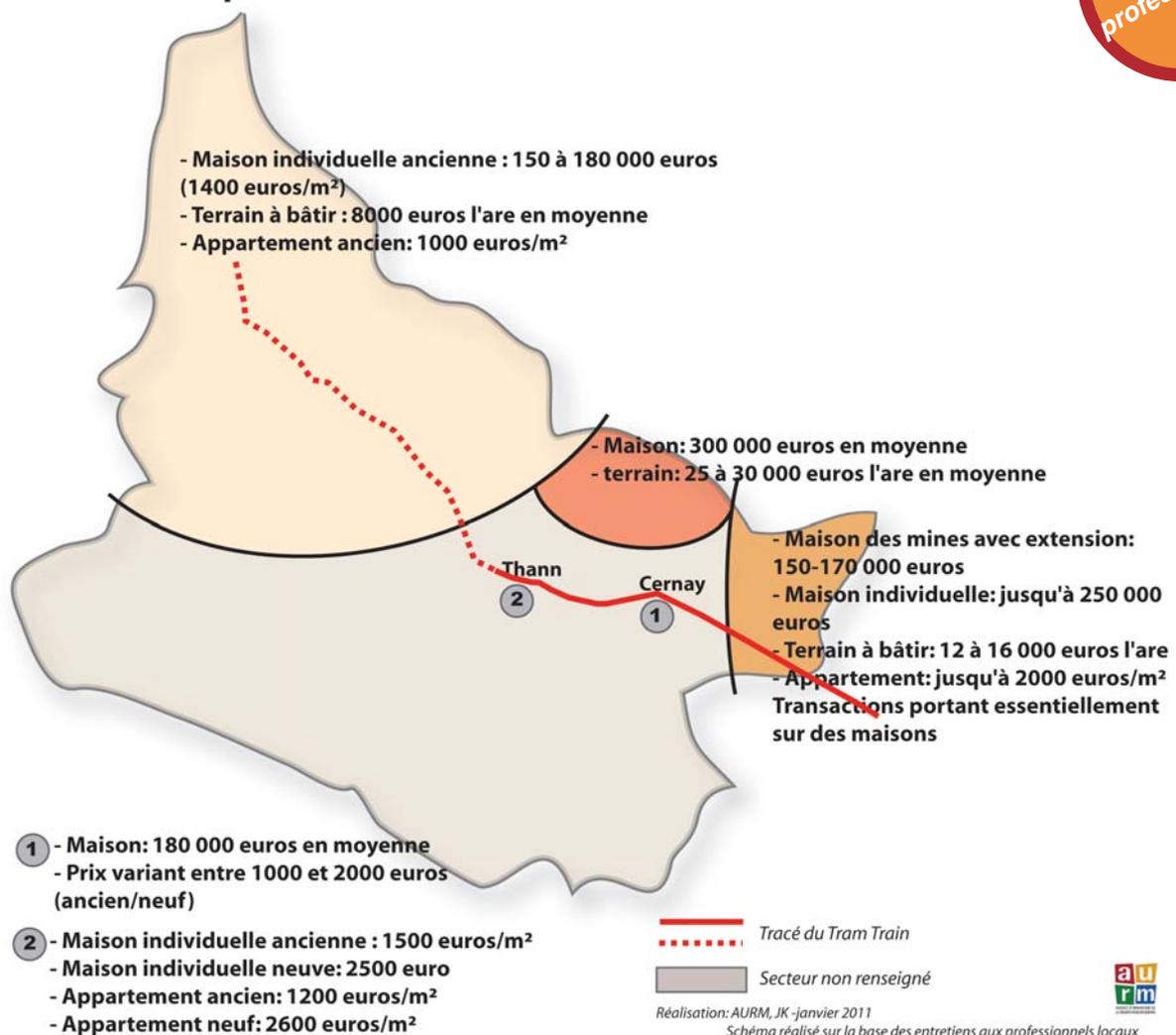
L'essentiel du marché dans le territoire TTMVT porte sur des logements dont le **niveau de prix oscille entre 1500 et 2500 euros/m², en fonction de l'âge, l'équipement et la localisation du bien** (cf. carte ci contre). Les professionnels ont observé une forte hausse des prix entre 2006 et 2008 mais depuis, les prix tendent à la baisse. **La mise en service du tram train n'a généré ni de bulle**

spéculative, ni d'inflation des prix.

Sur le territoire, le niveau des prix ajouté au niveau des taux d'intérêt, inciterait plus à l'achat qu'à la location. Le niveau moyen de mise en **location dans le parc privé dans le secteur Thann/Cernay atteint 8,53 euros/m²** (8,23 euros/m² pour le Haut-Rhin) (source: Enquête ODH68/AURM, novembre 2010).

Selon les
professionnels

Le niveau des prix du marché de l'immobilier



COMMENT INTERFÈRE LE TRAM TRAIN SUR LE MARCHÉ IMMOBILIER LOCAL ?

Peu d'impact de la mise en service du tram train sur le niveau des prix

Selon les professionnels rencontrés, **ni l'amélioration du cadencement du TER depuis 2000, ni la mise en service programmée du tram train n'a eu d'impact significatif sur le marché immobilier local : le niveau des prix n'a pas évolué en raison du tram train.**

De manière générale, la promotion immobilière n'a pas anticipé l'arrivée prochaine du tram train. Il n'y a **pas eu de prospective foncière spécifique ou de prospection d'investisseurs nationaux** ni dans les communes, ni même dans les quartiers gare.

Le tram train devient peu à peu un argument de vente pour les professionnels

Depuis le dernier trimestre 2010, la mise en service du tram train a constitué un argument de vente, un outil de commercialisation pour les agences immobilières du secteur: il représente une belle vitrine pour attirer de nouveaux clients, notamment dans la vallée. **Si elle n'a pas eu d'impact sur les prix, l'annonce de la mise en service du tram train a tout de même permis de faire aboutir certaines ventes lors du dernier trimestre de 2010.**

Pour les commerçants des communes du corridor, le tram train constitue également un **atout pour attirer une nouvelle clientèle mulhousienne.**

L'effet tram train sur le marché immobilier : mesurable à moyen terme, lorsque les habitudes de déplacement des ménages auront évolué

Selon les professionnels interrogés, **le tram train n'est jamais évoqué spontanément dans l'acte d'achat** des clients. La clientèle se renseigne mais le tram train n'est pas (encore) un critère de choix résidentiel. Peu de clients se placent actuellement, dans une logique résidentielle qui serait fonction des transports en commun, notamment dans la vallée.

D'après les agences immobilières et les notaires rencontrés, **le tram train aura un effet à moyen terme, quand les habitudes de déplacement auront changé et à condition que le coût d'un trajet et le temps gagné, incitent les ménages à ne plus prendre la voiture personnelle.** Les ruptures de charge font peur : si les changements sont trop nombreux et/ou les temps d'attente trop longs, la clientèle préférera la voiture. L'accès aux gares (à pied? Parkings relais? Liaison bus aux lieux de travail?) et le cadencement, pourraient également freiner les ménages dans leur utilisation quotidienne de cette nouvelle infrastructure.

Quant à savoir si le tram train deviendra un réflexe systématique qui touchera la population en masse, les interlocuteurs rencontrés restent sceptiques.

Une infrastructure qui a elle seule ne règlera pas les difficultés de circulation et l'enclavement de la vallée

Selon nos interlocuteurs, **la mise en service du tram train permettra de réduire les flux automobiles dans la vallée mais ne règlera pas tous les problèmes de circulation routière.** En effet, le tram train n'est pas toujours compatible avec l'activité professionnelle: « le tram train ne touchera ni les artisans, ni les ouvriers ». Il sera dans un premier temps essentiellement utilisé par les lycéens, les étudiants à Mulhouse, quelques travailleurs frontaliers (notamment ceux vivant dans la vallée), quelques travailleurs mulhousiens ainsi que les « shoppers » du week-end, d'après les professionnels rencontrés.



Le tram train en gare de Mulhouse

Ventes 463 000 €
Maison 240 m²
68700 CERNAY



Au calme maison de 240 m² sur 9 ares avec piscine de 5m x 10m Cuisine équipée ouverte sur salon/séjour - 4 chambres - 2 SDB équipées Une partie de la maison en location - proche tram/train Réf : AVENDREALOUER-132vm/ Tel : 039892078

N°1 Trouvez ici le prêt qu'il vous faut

Agence :
[Contacter l'agence IMMO-DECLIC](#)
» [email](#)
» [site web](#)

Detail Envoyer Panier

Annonce immobilière, site internet: www.lesiteimmobilier.com

CHOIX RÉSIDENTIELS ET ATTRACTIVITÉ TERRITORIALE : QUELS DÉTERMINANTS ?

Proximité du lieu de travail et cadre de vie: atouts majeurs de l'attractivité résidentielle du territoire TTMVT

Selon les agences immobilières et les notaires rencontrés, **toute la partie est du territoire TTMVT attire des ménages bi actifs qui recherchent une position centrale par rapport aux localités professionnelles** (Mulhouse/Belfort, Mulhouse/Strasbourg...). Les villes et villages situés dans le corridor plaine ainsi que les communes du piémont, ont une position stratégique, proche des axes routiers et autoroutiers, qui concourt à leur attractivité. Les villages, commenceraient à être moins attractifs résidentiellement pour une certaine catégorie de ménages, car trop éloignés ou mal reliés aux lieux de travail.

Le second élément essentiel selon les professionnels, est la qualité du cadre de vie. La vallée de la Thur affiche un paysage singulier. **La proximité de la montagne est un atout résidentiel territorial**. Des aménagements paysagers de qualité ont également été réalisés dans le cadre d'opérations immobilières nouvelles, comme par exemple les «rives de la Thur» à Cernay. Ces analyses rejoignent les conclusions de l'enquête menée par l'ADIL 68 sur les trajectoires résidentielles des Haut-Rhinois. L'étude confirme qu'à l'échelle départementale et au-delà du facteur «coût», la proximité du lieu de travail et la qualité du cadre de vie sont des facteurs déterminants de l'attractivité résidentielle.

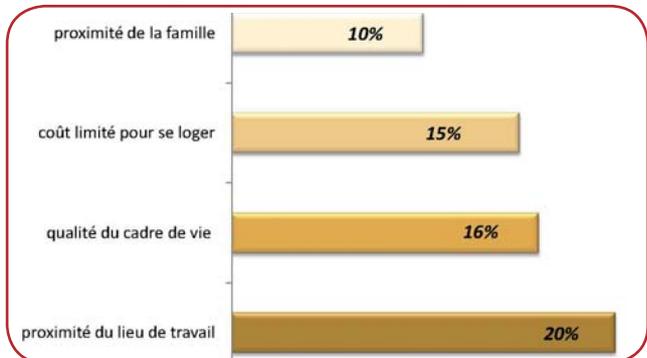
Impact de la proximité des équipements

Aujourd'hui, **la proximité des écoles (de la maternelle jusqu'au lycée), du périscolaire et des activités extra scolaires des enfants sont des critères importants de choix résidentiels pour les familles**. Dans ce cadre, **la proximité du tram train représente un atout à court, moyen et long terme** pour les communes du corridor selon les professionnels de l'immobilier.

Parmi les acquéreurs dans la commune de **Cernay**, on compte **de plus en plus de personnes âgées qui quittent les villages alentours pour se rapprocher des services et équipements offerts par une ville moyenne**, le plus souvent pour un appartement neuf, équipé d'un ascenseur et d'une place de stationnement. Thann bénéficie également de l'effet «petite ville»: les ménages qui s'y installent sont sensibles au fait d'accéder aux services, écoles, lycée, collège... à pieds ou en tram train (Mulhouse).

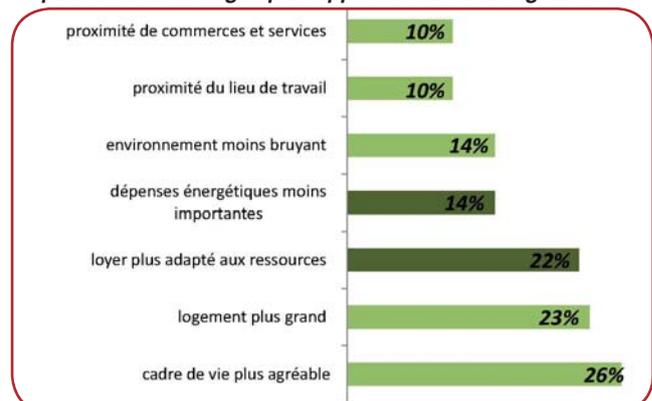
Selon nos interlocuteurs, **les ménages prennent peu à peu conscience qu'il peut y avoir des contraintes à vivre à la campagne**: faiblesse des services et des équipements, enfants qu'il faut covoturer le mercredi...

Ce que les ménages apprécient dans leur logement actuel



Données ADIL / ODH 68 : enquête menée auprès de 225 consultants Haut-Rhinois sur leurs parcours résidentiels, 2010

Aspiration des ménages par rapport à leur futur logement



Données ADIL / ODH 68 : enquête menée auprès de 225 consultants Haut-Rhinois sur leurs parcours résidentiels, 2010

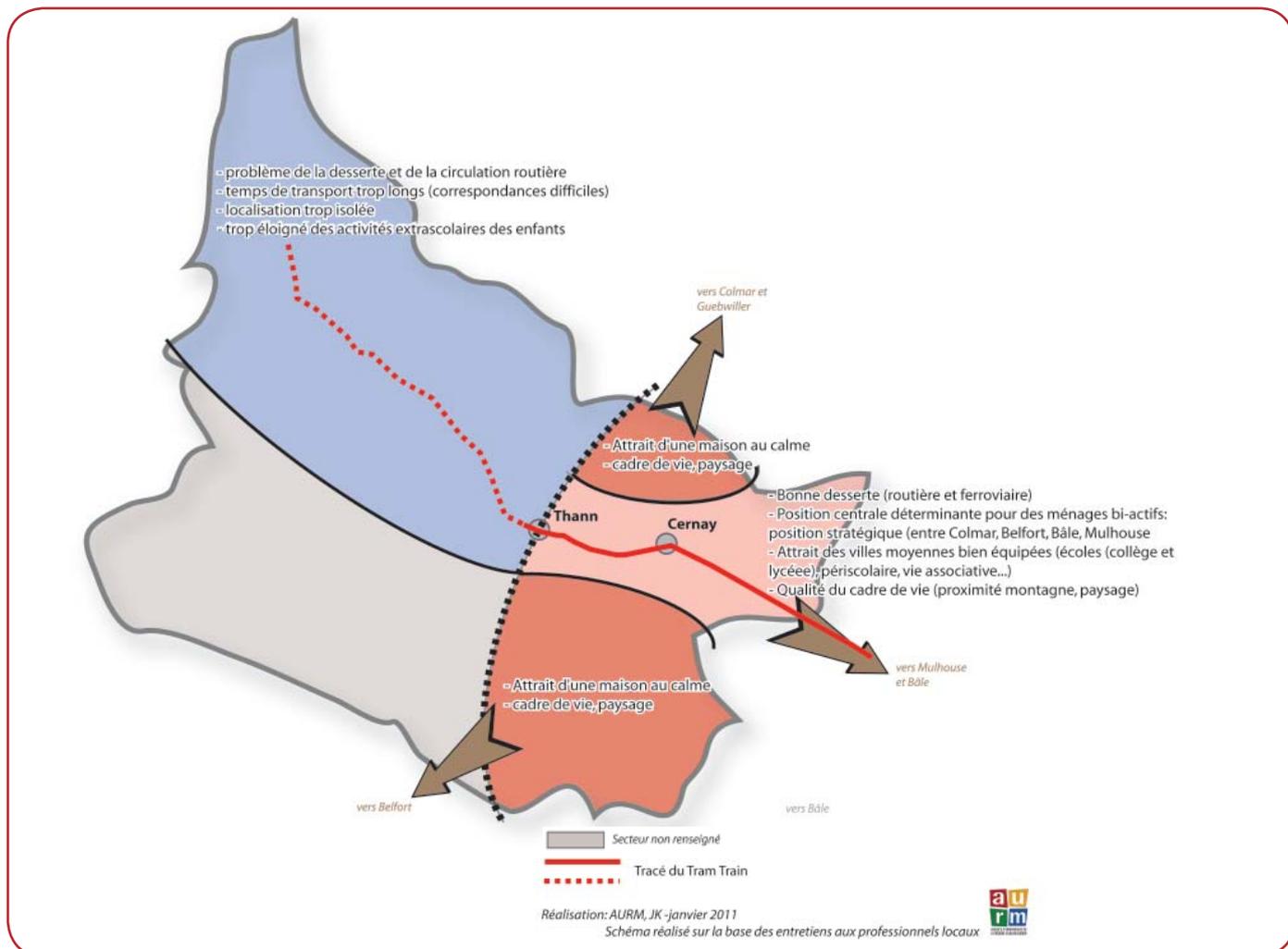


Parc des rives de la Thur, Cernay



Vue sur la vallée de St Amarin, Stockenberg

Schéma de synthèse de l'attractivité résidentielle dans le territoire TTMVT



Peu de demandes «d'éco logements» mais une sensibilité plus grande à la réduction des distances pour limiter les dépenses énergétiques

Peu de demandes pour des logements «Bâtiment Basse Consommation» ont été identifiées par les agents immobiliers contactés. Toutefois, la sensibilité aux économies d'énergie s'exprime par un autre vecteur. En effet, **lorsque le prix de l'essence s'est envolé lors de l'été 2008, les transactions ont été tendanciellement plus nombreuses dans les villes du territoire TTMVT (Thann et Cernay)**. Aujourd'hui, les prix à la pompe connaissent une nouvelle envolée ce qui fait dire aux professionnels de l'immobilier que, pour une catégorie de ménages, cette tendance ne devrait pas s'inverser. Les professionnels ont le sentiment que de plus en plus de jeunes ménages achètent préférentiellement dans une ville moyenne plutôt que dans un village alentour.



Cadre de l'étude

Chef de projet AURM : Jennifer KEITH

Contact : jennifer.keith@aurm.org

Date : mars 2011

Périmètre concerné : Territoire du Pays
Thur Doller et la commune de
Wittelsheim

Synthèse réalisée par Jennifer KEITH, mars 2010

Crédit photos : AURM sauf mention contraire