



# Portrait des territoires...

...traversés par la ligne TER Mulhouse-Thann-Kruth

# GLOSSAIRE



<b>ADEUS</b>	Agence de Développement et d'Urbanisme de l'agglomération <b>S</b> trasbourgeoise
<b>ASPA</b>	Association pour la <b>S</b> urveillance et l'étude de la <b>P</b> ollution atmosphérique en <b>A</b> lsace
<b>AURM</b>	Agence d'Urbanisme de la <b>R</b> égion <b>M</b> ulhousienne
<b>CAF</b>	Club <b>A</b> lpin <b>F</b> rançais
<b>CLAL</b>	Comité Local d'Animation de Ligne
<b>CRT</b>	Comité Régional du <b>T</b> ourisme
<b>DDT</b>	Direction <b>D</b> épartementale des <b>T</b> erritoires
<b>DTD</b>	Direction des <b>T</b> ransports et des <b>D</b> éplacements (Région Alsace)
<b>DEA</b>	Direction de l' <b>E</b> nvironnement et de l' <b>A</b> ménagement (Région Alsace)
<b>DIR-Est</b>	Direction Interdépartementale des <b>R</b> outes <b>E</b> ST
<b>DREAL</b>	Direction <b>R</b> égionale de l' <b>E</b> nvironnement, de l' <b>A</b> ménagement et du <b>L</b> ogement
<b>DTER</b>	Direction du <b>T</b> ER
<b>INSEE</b>	Institut <b>N</b> ational de la <b>S</b> tatistique et des <b>E</b> tudes <b>E</b> conomiques
<b>m2A</b>	<b>M</b> ulhouse <b>A</b> lsace <b>A</b> gglomération
<b>MTK</b>	<b>M</b> ulhouse / <b>T</b> hann / <b>K</b> ruth
<b>ORT</b>	<b>O</b> bservatoire <b>R</b> égional du <b>T</b> ourisme
<b>PDE</b>	<b>P</b> lan de <b>D</b> éplacement <b>E</b> ntreprise
<b>PDIE</b>	<b>P</b> lan de <b>D</b> éplacement <b>I</b> nter- <b>E</b> ntreprise
<b>PL</b>	<b>P</b> oids <b>L</b> ourd
<b>PLU</b>	<b>P</b> lan <b>L</b> ocal d' <b>U</b> rbanisme
<b>PMR</b>	<b>P</b> ersonne à <b>M</b> obilité <b>R</b> éduite
<b>PN</b>	<b>P</b> assage à <b>N</b> iveau
<b>PRG</b>	<b>P</b> ouvoir de <b>R</b> échauffement <b>G</b> lobal
<b>PTU</b>	<b>P</b> érimètre de <b>T</b> ransport <b>U</b> rbain
<b>RD</b>	<b>R</b> oute <b>D</b> épartementale
<b>RN</b>	<b>R</b> oute <b>N</b> ationale
<b>RP</b>	<b>R</b> ecensement de la <b>P</b> opulation
<b>SCOT</b>	<b>S</b> chéma de <b>C</b> ohérence <b>T</b> erritoriale
<b>SIG</b>	<b>S</b> ystème d' <b>I</b> nformation <b>G</b> éographique
<b>SITADEL</b>	<b>S</b> ystème d' <b>I</b> nformation et de <b>T</b> raitement <b>A</b> utomatisé des <b>D</b> onnées <b>E</b> lémentaires sur les <b>L</b> ogements ou les <b>L</b> ocaux.
<b>SIRENE</b>	<b>S</b> ystème <b>N</b> ational d' <b>I</b> dentification et du <b>R</b> épertoire des <b>E</b> ntreprises et de leurs <b>E</b> tablisements
<b>SNCF</b>	<b>S</b> ociété <b>N</b> ationale des <b>C</b> hemins de fer <b>F</b> rançais
<b>TAD</b>	<b>T</b> ransport <b>A</b> la <b>D</b> emande
<b>TC</b>	<b>T</b> ransport en <b>C</b> ommun
<b>TER</b>	<b>T</b> ransport <b>E</b> xpress <b>R</b> égional
<b>TTMVT</b>	<b>T</b> ram- <b>T</b> rain <b>M</b> ulhouse- <b>V</b> allée de la <b>T</b> hur
<b>ZA</b>	<b>Z</b> one d' <b>A</b> ctivités
<b>ZAC</b>	<b>Z</b> one d' <b>A</b> ménagement <b>C</b> oncortée

Source des illustrations :  
AURM sauf mention contraire



<b>1. Préambule.....</b>	<b>5</b>
1.1. Le rappel du contexte et du rôle de la démarche d'observation.....	5
1.2. Une réactualisation du portrait de territoire de 2009.....	6
1.3. La distinction entre la situation <b>AVANT</b> et <b>APRES</b> la mise en service du tram-train.....	7
1.4. Les indicateurs mobilisés.....	9
1.5. Les limites de la démarche.....	10
1.6. Les propositions de suite.....	11
<b>2. Situation <b>AVANT</b> la mise en service du Tram-Train Mulhouse Vallée de la Thur.....</b>	<b>13</b>
2.1. Les indicateurs <b>AVANT</b> tram-train.....	13
2.1.1. Socio-démographie.....	15
2.1.2. Economie.....	23
2.1.3. Habitat-urbanisme.....	37
2.1.4. Tourisme.....	49
2.1.5. Qualité de l'air.....	55
2.1.6. Transport/déplacement.....	59
2.2. Synthèse <b>AVANT</b> tram-train.....	75
2.2.1. A partir de décembre 2000, un nouveau cap pour la ligne MTK.....	76
2.2.2. D'importants changements socio-économiques.....	76
2.2.3. Pas de dynamiques urbaines spécifiques dans les quartiers gares.....	77
<b>3. Situation <b>APRES</b> la mise en service du Tram-Train Mulhouse Vallée de la Thur.....</b>	<b>79</b>
3.1. Les indicateurs <b>APRES</b> tram-train.....	79
3.2. Synthèse <b>APRES</b> tram-train.....	101
3.2.1. Décembre 2010 : la mise en service du premier tram-train interconnecté de France.....	102
3.2.2. Des gares réaménagées.....	103
3.2.3. La prise en compte du tram-train dans certains projets urbains.....	103
3.2.4. L'enjeu de construire une approche globale en lien avec le tram-train.....	103



Direction  
départementale  
des Territoires  
Haut-Rhin

La réactualisation du portrait des territoires traversés par la ligne TTMVT a été pilotée par :

- la Direction de l'Environnement et de l'Aménagement (DEA) et par la Direction des Transports et des Déplacements (DTD) de la Région Alsace
- la Direction Départementale des Territoires (DDT) du Haut-Rhin.

Le pôle mobilité-transport de m2A a été associé à la démarche tout comme le Pays Thur Doller.

Les partenaires de l'agence d'urbanisme ont été informés de l'avancement du dossier.

# 1. PREAMBULE



## 1.1. Le rappel du contexte et du rôle de la démarche d'observation

### ➔ Une étude en trois volets

Depuis 2003, l'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne est engagée dans une étude intitulée "Les impacts territoriaux du Tram-Train Mulhouse-Vallée de la Thur". Elle est co-pilotée par la Région Alsace et la DDT du Haut-Rhin, en concertation avec les communes et les différents acteurs locaux. Elle se décompose en 3 volets:

- Le premier volet a traité en 2005 des **impacts socio-économiques** du projet de tram-train sur l'ensemble du territoire de la vallée de la Thur. Il comporte une analyse territoriale ainsi qu'un diagnostic pour chaque secteur de la vallée.
- Le deuxième volet a été consacré à **l'insertion du projet à l'échelle communale**, avec des propositions d'aménagement pour Felling, Wesserling, Moosch, Bitschwiller-lès-Thann et Cernay. Une étude spécifique a été menée pour les 3 gares de Thann en 2008.
- Le troisième volet porte sur la mise en place d'un **observatoire des impacts territoriaux du tram-train** (mission continue).

Dans le cadre de cette étude, il s'agit de sensibiliser les élus locaux aux potentialités offertes par l'arrivée du tram-train, considéré comme levier pour certains projets locaux.

### ➔ Des enjeux forts d'aménagement du territoire

A elle seule, la desserte TER (tram-train et train) ne constitue qu'une offre de déplacement. Si elle n'est pas suffisamment accompagnée par les collectivités locales, elle risque d'accentuer les dynamiques en cours dans la vallée et leurs effets induits : les disparités territoriales déjà existantes en termes d'attractivités résidentielles et économiques, et une urbanisation consommatrice de disponibilités foncières.

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

C'est pourquoi, **les collectivités locales occupent un rôle prépondérant**. La réussite de la nouvelle offre ferroviaire dépend en grande partie de leurs initiatives pour favoriser les transports collectifs, réaliser des aménagements accompagnant l'infrastructure, créer des cheminements piétons et cyclables, réaliser ou améliorer les

espaces publics et insérer les quartiers gares dans un projet d'ensemble cohérent.

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

### ➔ Les objectifs de la démarche d'observation

L'observatoire répond à trois objectifs:

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

### Les documents réalisés dans le cadre de la démarche d'observation

#### Le portrait de territoire de 2009

Un portrait des territoires traversés par la ligne MTK a été réalisé en 2009. Il a mobilisé les données de la période 2000-2007. Il a dressé l'état initial, avant le lancement des travaux, des territoires traversés. Il comprenait un rapport d'étude et une synthèse de 4 pages.



#### Le zoom immobilier de 2010

Un zoom sur le marché immobilier a été réalisé en 2010. Cette démarche a eu une entrée qualitative. Des rencontres ont eu lieu auprès d'une dizaine de professionnels de l'immobilier (notaires, agents immobiliers).

# 1. PREAMBULE

## 1.2. Une réactualisation du portrait de territoire de 2009

Un portrait des territoires traversés par la ligne MTK a été réalisé en 2009. Il a fixé l'état initial avant travaux du tram-train. Le présent rapport d'étude réactualise ce portrait en se calant sur la même méthodologie.

### ⊕ Une trentaine d'indicateurs...

Pour réactualiser le portrait de territoire, l'analyse mobilise **26 indicateurs regroupés dans 6 thèmes**. Les indicateurs sont listés P 8-9.

### ⊕ ...mobilisés à quatre échelles.

La réactualisation se cale sur **4 grandes échelles d'observation**. A la demande des partenaires, certains périmètres ont été revisités, par rapport au portrait de territoire de 2009, pour prendre en compte :

- le phasage du projet de tram-train et les spécificités géographiques ;
- la création de m2A en 2010.

Les adaptations sont mineures. L'actualisation s'inscrit dans la continuité du portrait de territoire de 2009.

### Les territoires

L'observation suit les dynamiques à l'échelle des 3 territoires traversés par la ligne tram-train :

- Pays Thur Doller.
- Wittelsheim.
- m2A.

### Les communes gares

L'ensemble des indicateurs sont également présentés pour chacune des **14 communes gares** composant le corridor Vallée, Piémont et Wittelsheim.

Pour certains indicateurs, lorsque cela est possible, les données sont également mobilisées pour Mulhouse et Lutterbach.

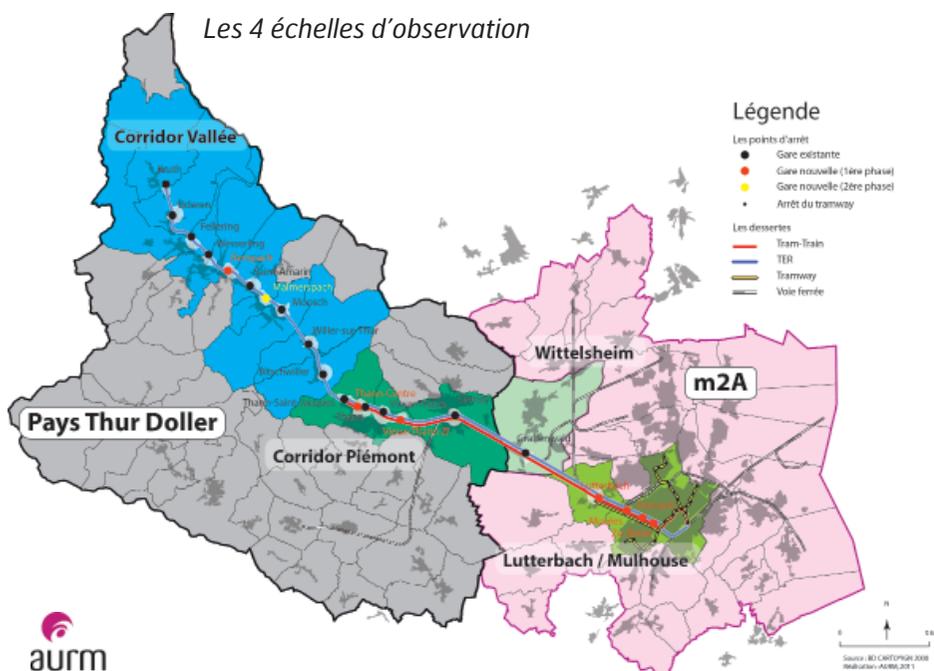
### Les quartiers gares

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

### Les corridors

Le **corridor** est le terme employé pour qualifier l'ensemble des communes disposant d'une gare. Suite au phasage du tram-train, on parlera de :

- **Corridor Vallée** : communes uniquement desservies par le train classique de Kruth à Bitschwiller-lès-Thann.
- **Corridor Piémont** : communes desservies par le train classique et le tram-train de Thann à Cernay.
- **Wittelsheim**.
- **Corridor Lutterbach / Mulhouse** : communes traversées par le tram-train et la ligne n° 3 du tramway.



# 1. PREAMBULE

## 1.3. La distinction entre la situation AVANT et APRES la mise en service du tram-train

La réactualisation du portrait de territoire de 2009 vise à disposer d'un état des lieux avant et après la mise en service du Tram-Train Mulhouse Vallée de la Thur. Ce dernier a été inauguré en décembre 2010.

### ➔ Situation AVANT la mise en service du tram-train

Les données mobilisées couvrent la période 2000-2010. Cela correspond à la période où l'offre TER a été multipliée par 2 en décembre 2000 suite à la modernisation de la ligne.

### ➔ Situation APRES la mise en service du tram-train

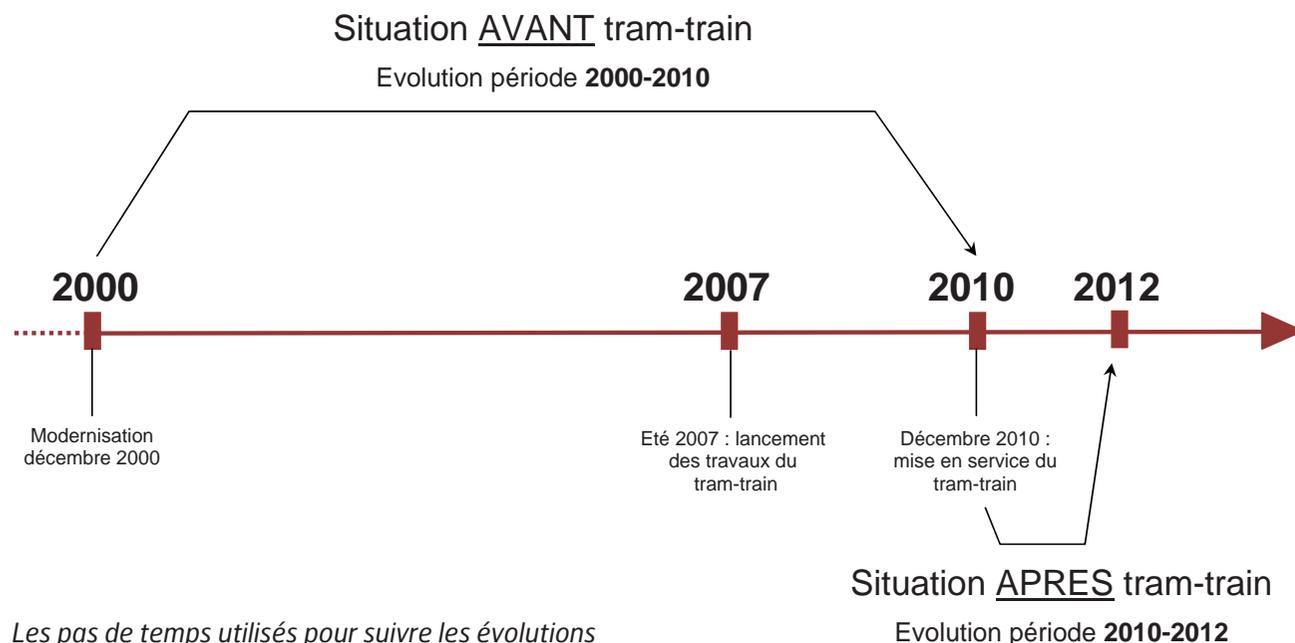
Certains indicateurs transports ont été mobilisés pour la période 2010-2012. Il s'agit principalement d'indicateurs liés à l'offre et à la fréquentation de la ligne ferroviaire.

### ➔ Une distinction s'opérant dans l'ensemble du document

Pour faciliter la lecture, une distinction est opérée entre la situation avant et après tram-train, dans l'ensemble du rapport, au moyen d'étiquettes figurant au niveau des en-têtes de page :

SITUATION AVANT TRAM-TRAIN

SITUATION APRES TRAM-TRAIN



Les pas de temps utilisés pour suivre les évolutions

### L'organisation du document

#### Préambule



#### Situation AVANT tram-train

Les indicateurs AVANT tram-train

La synthèse AVANT tram-train



#### Situation APRES tram-train

Les indicateurs APRES tram-train

La synthèse APRES tram-train

# 1. PREAMBULE



Listing des indicateurs

THEMATIQUES ET INDICATEURS			SOURCES	PERIMETRES									Périodicité des données	Disponibilité des données
				Haut-Rhin	Territoires		Corridors				Com. gares	Quartier gare		
					m2A	Pays Thur Doller	Vallée	Piémont	Wittelsheim	Lutterbach Mulhouse				
<b>THEME N° 1 : socio-démographie</b>	1	Nombre d'habitants	RP INSEE 1990, 1999, 2008	X	X	X	X	X	X	X	X		5 années	n-3
	2	Solde naturel	RP INSEE 1990, 1999, 2008	X	X	X	X	X	X	X	X		5 années	n-3
	3	Solde migratoire	RP INSEE 1990, 1999, 2008	X	X	X	X	X	X	X	X		5 années	n-3
	4	Migrations résidentielles	RP 2003 et 2008		X	X	X	X	X	X			5 années	n-3
<b>THEME N° 2 : Economie</b>	5	Nombre d'actifs 15-64 ans	RP INSEE 1990, 1999, 2008	X	X	X	X	X	X	X	X		5 années	n-3
	6	Nombre d'emplois salariés privés	UNEDIC 1999 - 2009	X	X	X	X	X	X	X	X		-	-
	7	Nombre d'établissements	SIRENE 2003 - 2007 - 2010	X	X	X	X	X	X	X	X	X	annuelle	n-2
	8	Nombre de déclarations d'ouverture de chantier éco. déposées	SITADEL Eco. Infracommunal	X	X	X	X	X	X	X	X	X	annuelle	n-2
<b>THEME N° 3 : Habitat / urbanisme</b>	9	Nombre de logements, nombre de logements vacants	FILOCOM 2005, 2009	X	X	X	X	X	X	X	X		2 années	n-2
	10	Surface des zones NA et AU disponibles	BP POS-PLU 2010	X	X	X	X	X	X	X	X	X	annuelle	n-2
<b>THEME N° 4 : Tourisme / loisir</b>	11	Nombre de déclarations d'ouverture de chantier déposées	SITADEL Lgt. Infracommunal	X	X	X	X	X	X	X	X	X	annuelle	n-2
	12	Fréquentation des sites touristiques et des équipements de loisir	CRT / OT		X	X							annuelle	n-1
<b>THEME N° 5 : environnement</b>	13	Hébergements touristiques	INSEE 2002-2010	X	X	X	X	X	X	X			annuelle	n-1
	14	Polluants générés par la circulation routière (zoom PRG et PM 10)	ASPA 2000-2009	X	X	X							annuelle	n-3
	15	Part des actifs travaillant en dehors de leur commune de résidence	RP INSEE 1999, 2008	X	X	X	X	X	X	X	X		5 années	n-3
	16	Nombre de navettes domicile-travail	RP INSEE 1999, 2009	X	X	X	X	X	X	X			5 années	n-3
	17	Trafic routier : nombre moyen de véhicules / jour sur la RN 66 et la RD 466	CG 68 / DIR-est			X							annuelle	n-1
	18	Offre ferroviaire : nombre de TER / tram-train / tramway	SNCF DTER 1996-2012			X						X	annuelle	n-1
	19	Régularité de la ligne	SNCF DTER 2005-2012			X							annuelle	n-1
	20	Fréquentation annuelle ferroviaire	SNCF DTER 1996-2012			X						X	annuelle	n-1
	21	Stationnement voitures : nombre et taux d'occupation	SNCF DTER 2007, 2011 et 2012			X	X	X	X			X	5 années	-
	22	Stationnement vélos : nombre et taux d'occupation	SNCF DTER 2007, 2011 et 2013			X	X	X	X			X	5 années	-
<b>THEME N° 6 : déplacement / transport</b>	23	Prises de vues gares	SNCF 2003, AURM 2007 et 2012									X	5 années	-
	24	Réseau autocar CG 68	Pays Thur Doller/ CG 68			X							annuelle	-
	25	Boug-En bus	CC de Cernay			X							annuelle	n-1
	26	Intermodalité gare	Relevés de terrains AURM			X						X	5 années	-

# 1. PREAMBULE



## 1.4. Les indicateurs mobilisés

### ➔ Six thèmes d'observation

Les indicateurs sont regroupés dans 6 thèmes.

#### Thème n° 1 : socio-démographie

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

#### Thème n° 2 : économie

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

#### Thème n° 3 : habitat / urbanisme

L'objectif est de suivre le développement urbain, notamment l'urbanisation des "dents creuses" situées à proximité des gares tram-train.

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

#### Thème n° 4 : tourisme / loisir

La démarche a pour objectif de suivre l'activité touristique et de loisir en ayant une entrée offre et fréquentation.

#### Thème n° 5 : qualité de l'air

Un suivi des polluants générés par le trafic routier est réalisé.

#### Thème n° 6 : transport / déplacement

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

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

### ➔ Liste des indicateurs

Le tableau de la page de gauche liste les indicateurs mobilisés. Ils y sont regroupés par thèmes. Pour chaque indicateur utilisé, les paramètres suivants sont renseignés :

- la source,
- les périmètres géographiques,
- le rythme de réactualisation de la donnée : tous les ans, tous les 2 ans etc,
- les délais de disponibilité de la donnée.

Les données sont renseignées lorsque cela est possible pour les 4 échelles d'observations :

- territoires,
- corridors,
- commune-gare,
- quartier gare.

En outre, elles sont parfois mobilisées à l'échelle du département du Haut-Rhin ou des 4 arrondissements sud Alsace. Cela permet ainsi d'effectuer des comparaisons.

### Des entretiens qualitatifs

Une approche qualitative a également été réalisée. Une série d'entretiens a été réalisée auprès :

- des offices de tourisme ;
- des acteurs du commerce ;
- du Pays Thur Doller qui a réalisé des auditions auprès des acteurs du monde socio-économique.

L'objectif de ces entretiens a été de donner une vision qualitative. Ils ont également permis de mettre en perspective les résultats. Treize comptes rendus ont été rédigés.

# 1. PREAMBULE



## 1.5. Les limites de la démarche

### ➔ Pas d'effets automatiques

Une infrastructure de transport ne génère pas automatiquement des effets sur les territoires traversés. Aucun lien de cause à effet ne peut être observé. Seuls quelques évolutions peuvent transparaître comme l'augmentation de l'offre de transport, les aménagements d'intermodalité etc. D'autres effets sont normalement attendus comme la hausse de la fréquentation.

Toutefois, la plupart des effets potentiels sont conditionnés par les projets ayant un lien avec l'infrastructure de transport: projets urbains, de développements économiques, d'aménagement de l'espace public etc.

### ➔ Quatre catégories d'effets possibles....

Ainsi, les indicateurs mobilisés peuvent mesurer 4 catégories d'effets :

#### Les effets directs

Il s'agit des effets automatiquement générés par la nouvelle offre ferroviaire.

*Exemples : augmentation de l'offre de service, mise en place d'aménagements d'accessibilité et d'intermodalité etc..*

#### Les effets probables

Ce sont les effets qui ont été observés ailleurs sur d'autres lignes TER.

*Exemples : hausse de la fréquentation, augmentation du taux d'occupation des parkings voitures et des parcs à vélos sécurisés etc.*

#### Les effets conditionnels

Ils sont tributaires d'opérations d'accompagnement (SCOT, PLU, projets urbains et touristiques en lien avec le tram-train etc).

*Exemples : opérations de développement urbain, économique ou encore touristique où l'offre ferroviaire joue le rôle de catalyseur pour l'émergence et la réalisation de projets. Pour faciliter l'émergence de telles opérations, la prise en compte de la nouvelle offre TER est nécessaire dans les documents d'urbanisme en cours d'élaboration (SCOT, PLU, etc.).*

#### Les effets indirects

le tram-train pourrait contribuer à l'émergence ou au renforcement de dynamiques en cours. Toutefois, pour ces indicateurs, il est impossible d'établir un lien de cause à effet.

*Exemples : évolutions socio-démographiques, coût des loyers etc.*

### ➔ ...ayant des délais de réponse variables

Les effets directs sont immédiatement mesurables. Les effets probables prennent quelques années alors que les effets conditionnels peuvent s'étaler sur 10, 15 ans voire beaucoup plus.

Alfred PETER - Paysagiste et auteur d'études sur les aménagements des gares du tram-train précise : *"Comme tous les projets novateurs, celui-ci suscite un temps de latence entre la mise en place de cette nouvelle infrastructure et ses effets induits"*.  
Source : le Moniteur – Janvier 2011.

### ➔ Si pas de projets, pas d'effets mesurables

Les premiers effets conditionnels pourraient être mesurés à condition que les projets où les documents de planification prennent en compte fortement l'offre TER. Si aucune démarche ou projet n'est réalisé, l'observatoire ne mesurera aucune dynamique.

### ➔ Le rythme de sorties des données

Le tram-train a été mis en service en décembre 2010. Peu de données post tram-train sont disponibles, mises à part les données transport/

déplacement. Par exemple, les données issues du recensement de la population remontent à trois années. Ce décalage sera à prendre en compte dans les prochaines actualisations.

### ➔ La réactualisation du portrait de territoire 2009

Le document s'inscrit dans une démarche d'observation générale. Il a une approche de description systématique de chacun des indicateurs. Le document balayant un nombre important de données, il n'est pas envisageable d'avoir une analyse fine de chacune des données.

C'est pourquoi, pour les années à venir, l'AURM préconise de réaliser des zooms thématiques répondant à des objectifs précis. Ainsi, les analyses pourraient être approfondies sur certains sujets, sur certains thèmes.

# 1. PREAMBULE

## 1.6. Les propositions de suite

### ➔ Collecte des données : une mission continue de l'AURM

Le centre de ressources de l'AURM collecte en continu les données du recensement de la population de l'INSEE, le fichier SIRENE, les données transports etc. Elles pourront être mobilisées pour les prochaines réactualisations de l'observatoire.

### ➔ Des zooms

L'ambition est, pour les années à venir, de construire des analyses au moyen de **zooms thématiques**. Les zooms, pourraient se présenter sous la forme de **4 ou 8 pages**. Les deux sujets suivants pourraient être traités :

- Zoom sur le foncier disponible dans les quartiers gares et les dynamiques de constructions en cours : travail en lien avec la mise en oeuvre et le suivi du SCOT du Pays Thur Doller.
- Zoom transport / déplacement: analyse fine de l'évolution de la fréquentation de la ligne MTK en lien avec les données issues des navettes domicile – travail et domicile – étude, boug'en bus, autocar etc.

Pour permettre une appropriation forte des travaux, un travail plus étroit doit être engagé avec le

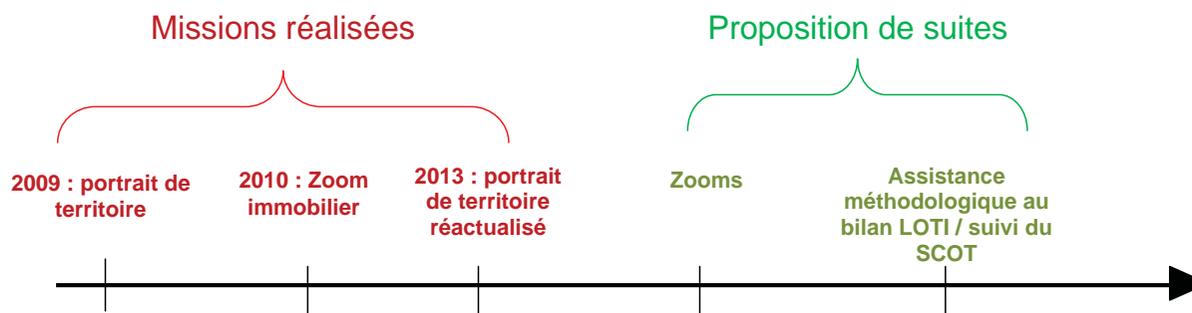
Pays Thur Doller et son conseil de développement. Ce résultat pourra être obtenu en présentant la méthode suivie dans les études, en échangeant sur les objectifs et en présentant les résultats.

Le temps de la démarche pour réaliser les zooms doit être assez court : **pas plus d'un an**. Cela permettra une appropriation plus forte des résultats.

### ➔ Le bilan LOTI, le suivi du SCOT Thur Doller et l'observatoire : une convergence nécessaire

La Loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) prévoit la production de bilans socio-économiques et environnementaux 5 ans après la mise en service des grandes infrastructures de transport. Le tram-train devra faire l'objet d'un bilan LOTI

Proposition possible de phasage de la démarche d'observation



Le SCOT Thur Doller devra faire l'objet d'un suivi. Il s'agira de mobiliser des indicateurs et de suivre certains projets.

L'observatoire du tram-train réalisé par l'agence d'urbanisme suit les dynamiques d'évolution de la population, économique etc.

L'AURM pourrait apporter son **assistance méthodologique** auprès des partenaires pour la mise en place d'indicateur de suivi pour le SCOT ainsi que pour le bilan LOTI du tram-train.

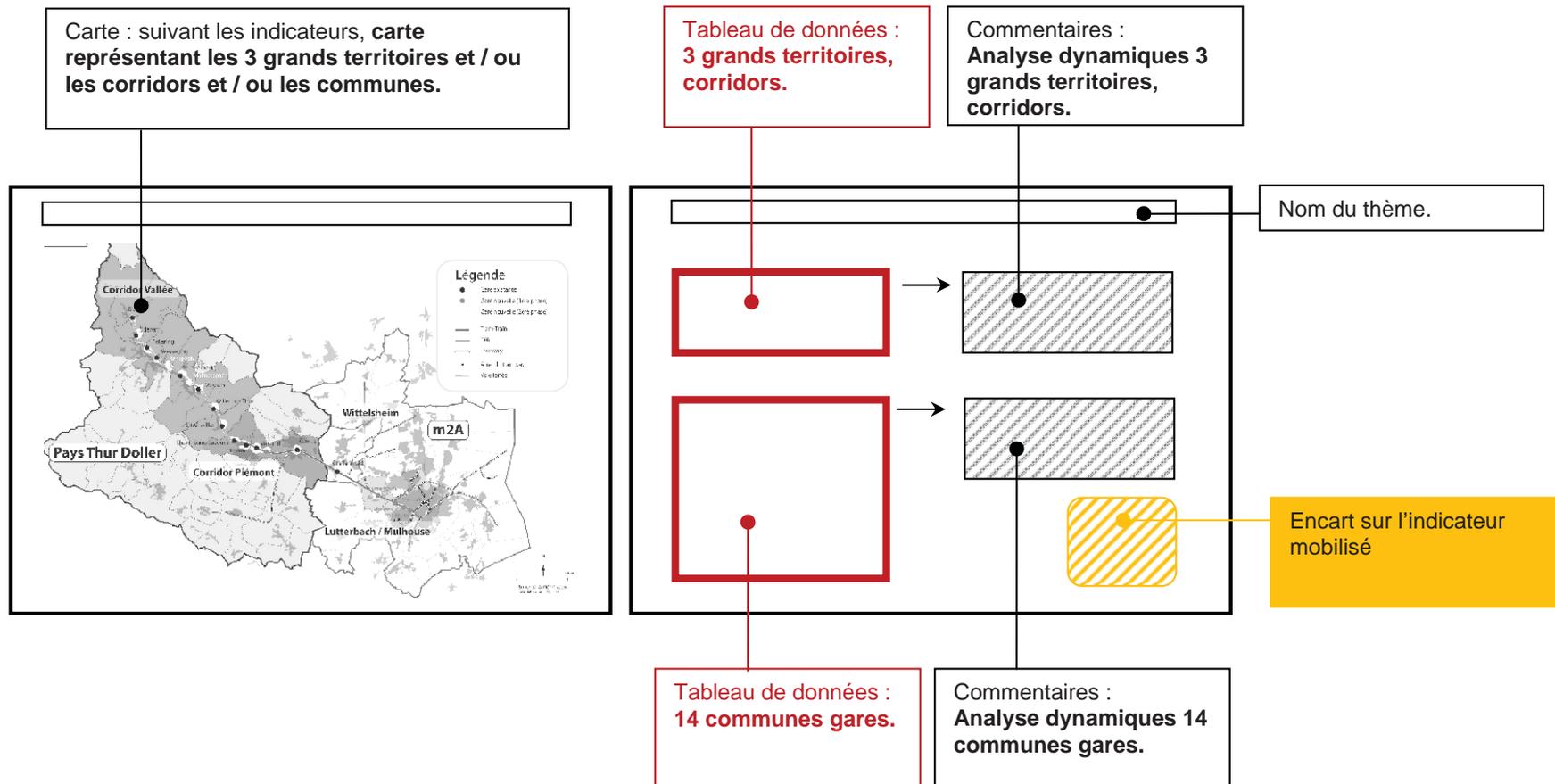
La réactualisation du portrait de territoire pourrait être simplifiée sous la forme d'un **tableau de bord avec une entrée chiffrée**.

### ➔ Une étude plus large sur les effets du TER Alsace

Un travail plus étendu pourrait être lancé à l'échelle du TER Alsace. L'idée serait de croiser les données d'offres, de fréquentation et l'évolution des mobilités et des usages par rapport au rail. Cela permettrait ainsi de comparer les dynamiques des lignes avec les dynamiques territoriales.



Comment lire l'observatoire ?



Une double page type

La plupart des indicateurs sont présentés sous la forme d'une double page comprenant :

une carte page de gauche.

les tableaux de données et les commentaires page de droite.

Le synoptique à gauche présente l'organisation type d'une double page de l'observatoire.



## **2. Situation AVANT la mise en service du Tram-Train Mulhouse Vallée de la Thur**



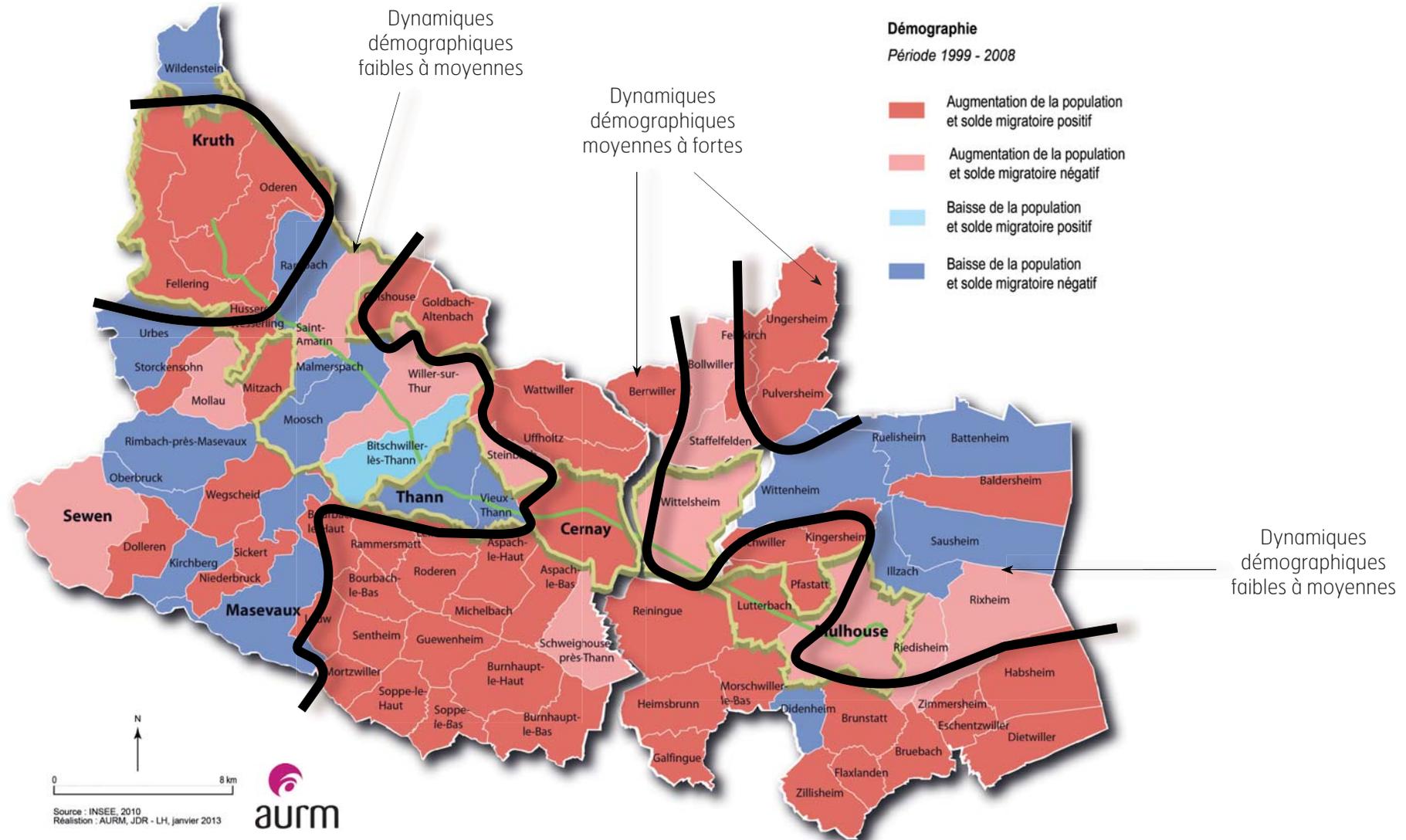
2.1. Les indicateurs AVANT tram-train

2.2. Synthèse AVANT tram-train

# SITUATION AVANT TRAM-TRAIN



Carte de synthèse des dynamiques socio-démographiques 1999-2008





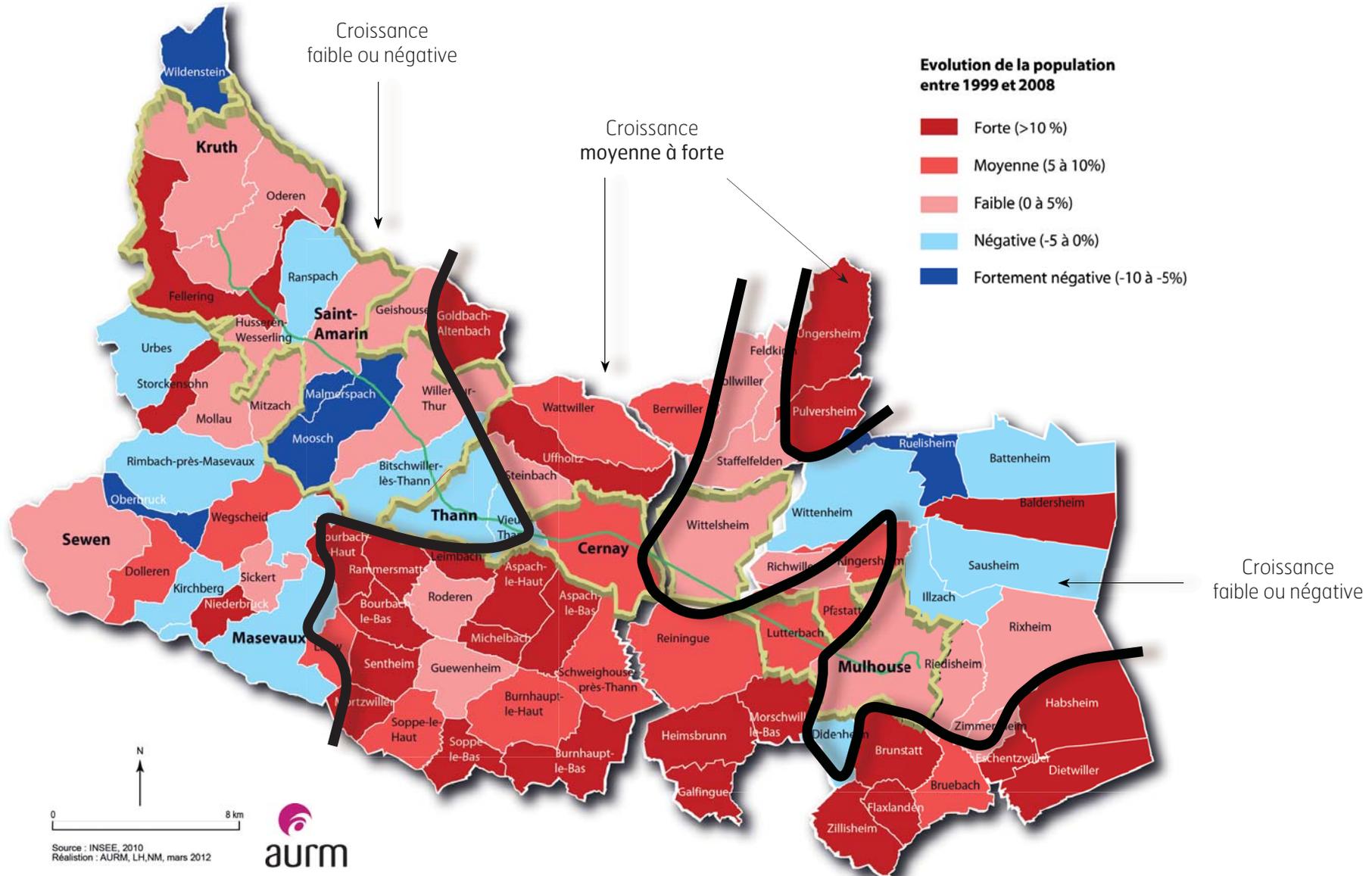
## 2.1. Socio-démographie

### *Indicateurs mobilisés*

- Nombre d'habitants
- Solde naturel et migartoire
- Migrations résidentielles



Une forte augmentation de la population dans les communes du piémont et du sud de m2A



**Une croissance démographique plus faible dans les corridors Piémont : + 2,6 %, Wittelsheim : + 1,5 % et Vallée : +0,3 %**

L'évolution de la population des territoires et des corridors 1990 - 2008 (en nombre d'habitants, en %)

Périmètres		1990	1999	2008	Evolution 1990-1999	Evolution 1999-2008
Territoires	m2A	235 764	243 838	251 339	+ 3,4%	+ 3,1%
	Pays Thur Doller	60 372	63 195	66 321	+ 4,7%	+ 4,9%
	Haut-Rhin	671 319	707 709	746 072	+ 5,4%	+ 5,4%
Corridors	Lutterbach / Mulhouse	113 682	115 700	117 868	+ 1,8%	+ 1,9%
	Wittelsheim	10 452	10 251	10 406	-1,9%	+ 1,5%
	Piémont	20 928	21 446	22 003	+ 2,5%	+ 2,6%
	Vallée	14 485	14 646	14 690	+ 1,1%	+ 0,3%

Source de données : INSEE - RP

La population du Pays Thur-Doller a augmenté de + 4,9 % entre 1999 et 2008. Cette croissance est proche de celle observée pour le Haut-Rhin au cours de la même période : + 5,4% et supérieure à celle de m2A : + 3,1%.

Dans les corridors, les croissances observées sont inférieures à celles relevées dans le Pays Thur-Doller et m2A : + 0,3 % pour le corridor Vallée à + 2,6 % pour le corridor Piémont, +1,5% pour Wittelsheim.

Entre 1999 et 2008, sur les seize communes gares, dix voient leur population augmenter. Les communes connaissant une baisse se localisent dans le corridor Piémont ou Vallée. Toutefois, d'importantes

croissances démographiques sont à relever à Lutterbach : + 8,1 %, à Cernay : +7,1 % et à Fellinging : + 10,7%. Les communes de Malmerspach, de Moosch et de Ranspach ont vu leur population baisser de plus de 5 %.

**Remarque**

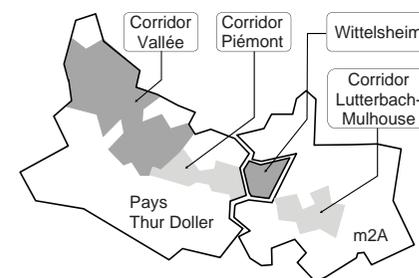
Le SCoT du Pays Thur Doller précise que le pôle urbain Thann-Cernay gagne en population depuis 1990 mais que son poids démographique baisse. En effet, il est passé de 50% en 1975 à 46% en 2006. Ce recul se fait au profit des communes du Piémont des Vosges qui regroupent en 2006 21% de la population, contre 14% en 1962. Elles contribuent pour 70% à l'accroissement de la population dans le périmètre du SCoT entre 1999 et 2006.

L'évolution de la population des communes gares 1990 - 2008 (en nombre d'habitants, en %)

Communes		1990	1999	2008	Evolution 1990-1999	Evolution 1999-2008
LM	Mulhouse	108 357	110 141	111 860	+ 1,6%	+ 1,6%
	Lutterbach	5 325	5 559	6 008	+ 4,4%	+ 8,1%
W	Wittelsheim	10 452	10 251	10 406	-1,9%	+ 1,5%
Piémont	Cernay	10 313	10 443	11 181	+ 1,3%	+ 7,1%
	Vieux-Thann	2 864	2 975	2 858	+ 3,9%	-3,9%
	Thann	7 751	8 028	7 964	+ 3,6%	-0,8%
Vallée	Bitschwiller-lès-Thann	2 052	2 121	2 119	+ 3,4%	-0,1%
	Willer-sur-Thur	1 947	1 875	1 908	-3,7%	+ 1,8%
	Moosch	1 906	1 913	1 789	+ 0,4%	-6,5%
	Malmerspach	537	557	520	+ 3,7%	-6,6%
	Saint-Amarin	2 400	2 443	2 456	+ 1,8%	+ 0,5%
	Ranspach	907	892	848	-1,7%	-4,9%
	Husseren-Wesserling	919	971	1 001	+ 5,7%	+ 3,1%
	Fellinging	1 501	1 547	1 712	+ 3,1%	+ 10,7%
	Oderen	1 340	1 318	1 321	-1,6%	+ 0,2%
	Kruth	976	1 009	1 016	+ 3,4%	+ 0,7%

Source de données : INSEE - RP

Les périmètres d'analyse

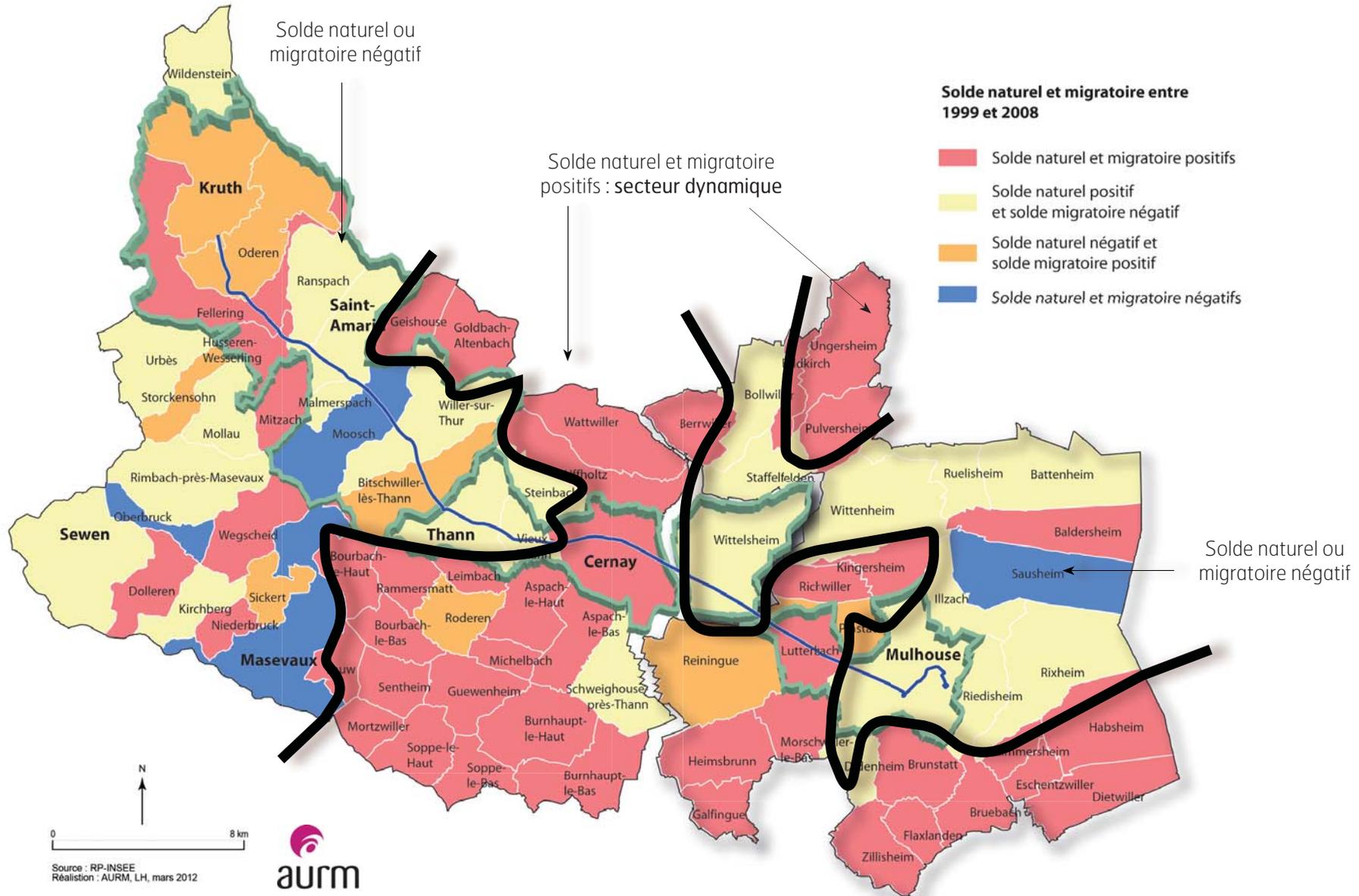


**Indicateur n° 1**

**Nombre d'habitants**

Source : INSEE RP  
Périodicité : tous les 5 ans depuis 2006  
Type d'effet : indirect.

Le Piémont des Vosges et le sud de m2A attractifs



### Les communes des corridors moins dynamiques mis à part Wesserling, Fellinging, Oderen, Kruth, Cernay, Bitschwiller

Le solde naturel, le solde migratoire des territoires et des corridors 1990-1999 et 1999-2008 (en nombre d'habitants)

Périmètres		Solde naturel 1990-1999	Solde naturel 1999-2008	Solde migratoire 1990-1999	Solde migratoire 1999-2008
Territoires	Haut-Rhin	+ 27 632	+ 29 168	+ 8 758	+ 9 195
	Pays Thur Doller	+ 1 619	+ 1 350	+ 1 204	+ 1 776
	m2A	+ 12 519	+ 13 222	-4 445	-5 307
Corridors	Vallée	+ 5	-80	+ 156	+ 124
	Piémont	+ 483	+ 329	-76	-510
	Wittelsheim	+ 367	+ 362	-568	-207
	Lutt. Mulh.	+ 7 885	+ 8 953	-5 867	-6 785

Source de données : INSEE - RP

Le Haut-Rhin, le Pays Thur Doller et m2A présentent des soldes naturels positifs. Pour le solde migratoire, m2A fait exception avec un solde migratoire négatif : -5307 habitants entre 1999 et 2008.

Les corridors ont la spécificité de présenter des soldes migratoires négatifs. La seule exception est la vallée avec +124. Les corridors présentent tous un solde naturel positif sauf la vallée où les naissances n'ont pas réussi à totalement compenser les décès.

Sur les 16 communes composant les corridors, 4 présentent un solde naturel négatif et 9 un solde migratoire négatif. On peut relever qu'Oderen et Fellinging présentent des soldes migratoires de +136 et +111. A Cernay, il s'élève à +373 et à Lutterbach à +236. A Mulhouse, il s'élève à -7021.

Le solde naturel, le solde migratoire des communes gares 1990-1999 et 1999-2008 (en nombre d'habitants)

Communes		Solde naturel 1990-1999	Solde naturel 1999-2008	Solde migratoire 1990-1999	Solde migratoire 1999-2008
LM	Mulhouse	+ 7634	+ 8740	-5850	-7021
	Lutterbach	+ 251	+ 213	-17	+ 236
w	Wittelsheim	+ 367	+ 362	-256	-207
Piémont	Cernay	+ 381	+ 365	-582	+ 373
	Vieux-Thann	+ 111	+ 99	+ 19	-216
	Thann	+ 372	+ 230	-95	-294
Vallée	Bitschwiller-lès-Thann	+ 4	-46	+ 3	+ 44
	Willer-sur-Thur	+ 43	+ 35	+ 3	-2
	Moosch	-70	-110	+ 90	-14
	Malmerspach	-18	+ 1	+ 51	-38
	Saint-Amarin	+ 69	+ 106	-26	-93
	Ranspach	+ 3	+ 13	-18	-57
	Husseren-Wesserling	+ 25	+ 22	+ 27	+ 8
	Fellinging	+ 20	+ 54	-92	+ 111
	Oderen	-56	-133	+ 34	+ 136
	Kruth	+ -15	+ -22	+ 84	+ 29

Source de données : INSEE - RP

## Indicateurs n° 2-3

### Solde naturel, solde migratoire

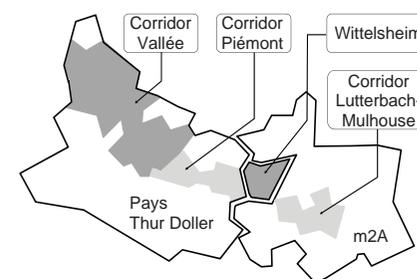
Source : INSEE RP  
Périodicité : tous les 5 ans depuis 2006  
Type d'effet : indirect

#### Définitions :

Le solde naturel est la différence entre le nombre de naissances et le nombre de décès enregistrés au cours d'une période donnée.

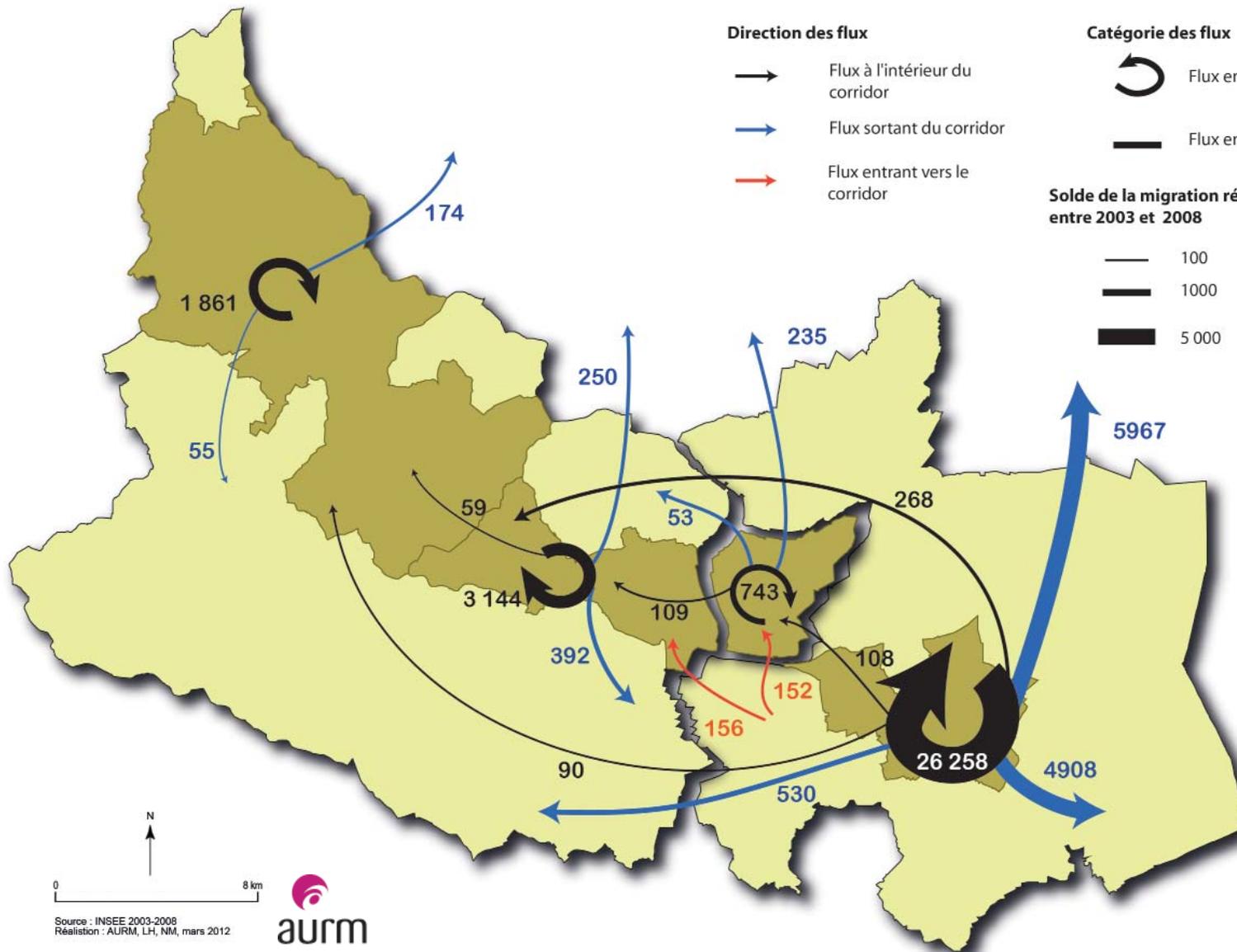
Le solde migratoire est la différence entre le nombre de personnes qui sont entrées sur le territoire et le nombre de personnes qui en sont sorties au cours d'une période donnée.

Les périmètres d'analyse

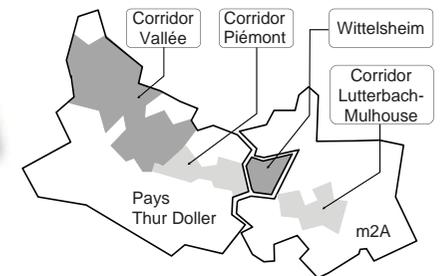




Les migrations résidentielles dans les corridors au cours de la période 2003-2008



Les périmètres d'analyse



Source : INSEE 2003-2008  
Réalisation : AURM, LH, NM, mars 2012





### L'origine géographique des acheteurs de biens immobiliers

Les migrations résidentielles 2003-2008 entre les territoires (en nombre d'habitants)

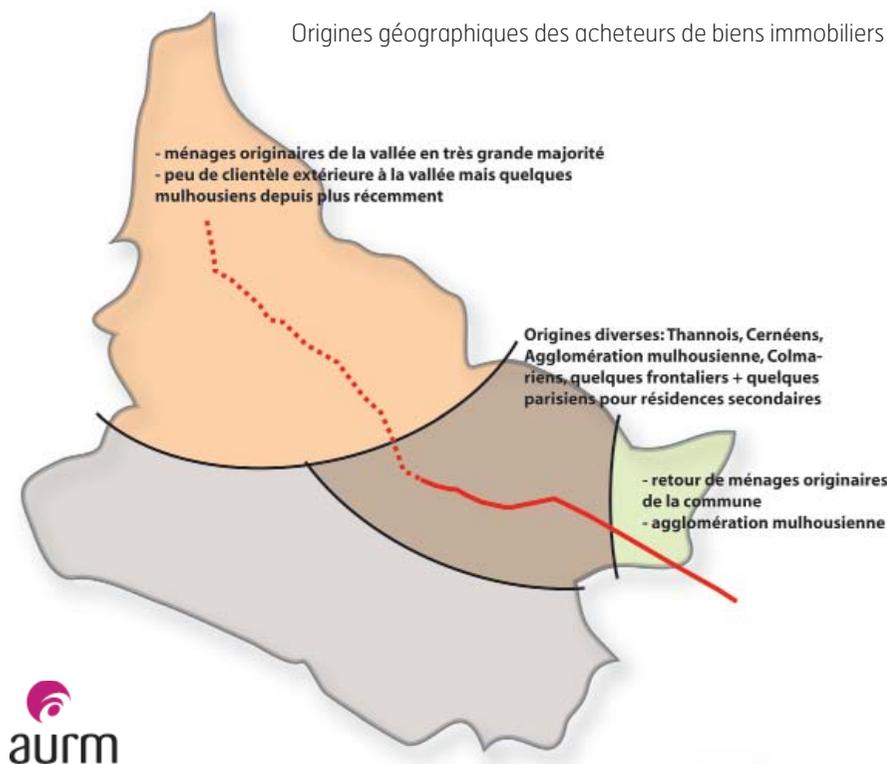
Territoires		Destination				
		m2A	Wittelsheim	P. Thur Doller	Reste Haut-Rhin	Reste France
Origine	m2A	59 278	969	3 254	10 358	17 358
	Wittelsheim	709	743	375	333	240
	Pays Thur Doller	1 776	189	10 780	1 577	2 981
	Reste Haut-Rhin	7 101	185	1 612	-	-
	Reste France	11 203	153	2 037	-	-
	Etrangers	5 389	51	436	-	-

Source de données : INSEE - RP

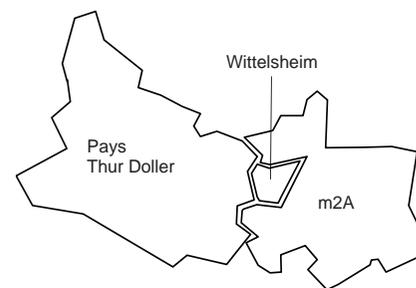
### Analyse issue du zoom immobilier réalisé par l'AURM en 2010

Dans la vallée, les nouveaux arrivants sont pour l'essentiel de jeunes couples (y compris primo-accédants) ainsi que des familles ayant des revenus modestes et exerçant leur activité professionnelle à Cernay, Mulhouse, voire en Suisse.

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 Pays Thur Doller que d'autres communes alentours ou de pôles urbains environnants (Colmar, Guebwiller, Mulhouse).



### Les périmètres d'analyse



## Indicateur n° 4

### Migrations résidentielles (nouveau)

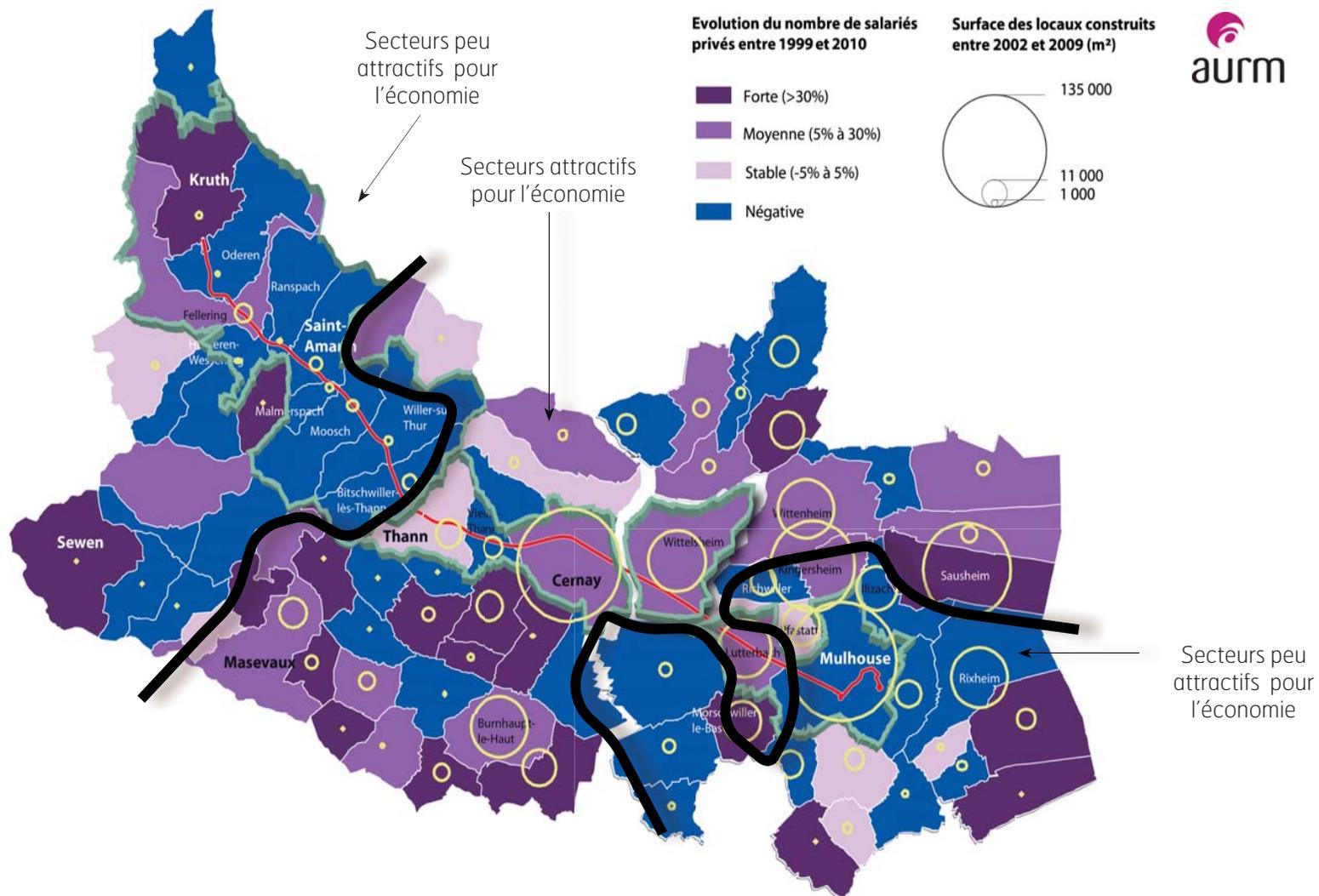
Source : INSEE RP  
 Périodicité : tous les 5 ans depuis 2006  
 Type d'effet : indirect

**Définition :**  
 Les migrations résidentielles sont les changements de lieu de résidence.

# SITUATION AVANT TRAM-TRAIN



Synthèse des dynamiques économiques 1999-2010





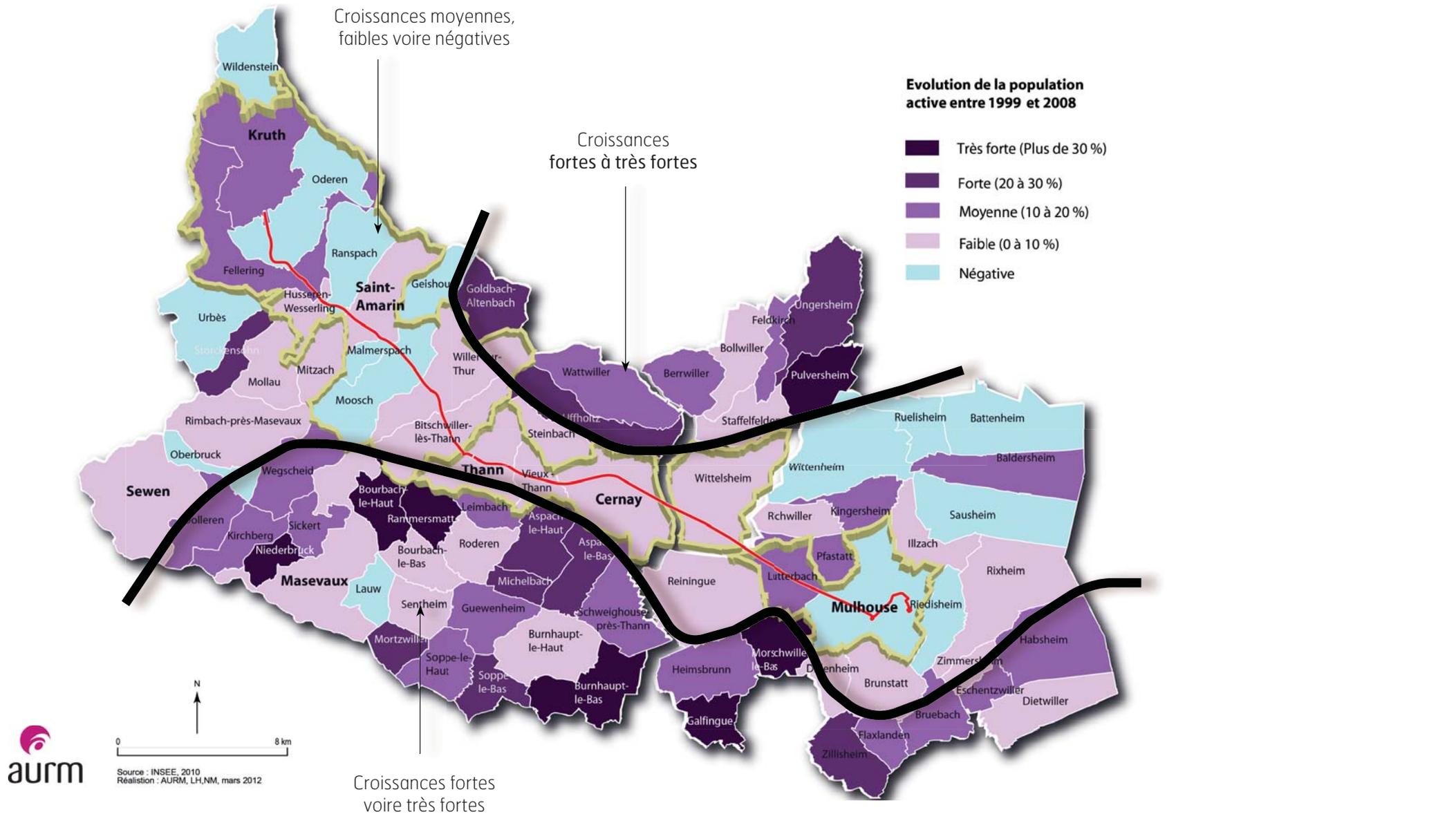
### 2.1.2. Economie

#### *Indicateurs mobilisés*

- Nombre d'actifs
- Nombre d'emplois salariés privés
- Nombre d'établissements
- Nombre et surfaces des locaux d'activités construits



Une augmentation quasi généralisée du nombre d'actifs avec des hausses très fortes dans certaines communes du Piémont





Des croissances moins marquées ou des baisses du nombre d'actifs dans les communes gares allant de + 12 % à -14 %

L'évolution de la population active des territoires et des corridors 1990 - 2008  
(en nombre d'actifs, en %)

Périmètres		1990	1999	2008	Evolution 1990-1999	Evolution 1999-2008
Territoires	Haut-Rhin	307 187	333 821	361 261	+ 8,7%	+ 8,2%
	Pays Thur Doller	26 497	28 886	31 436	+ 9,0%	+ 8,8%
	m2A	106 397	113 040	117 402	+ 6,2%	+ 3,9%
Corridor	Vallée	6 402	6 564	6 746	+ 2,5%	+ 2,8%
	Piémont	9 115	9 751	10 214	+ 7,0%	+ 4,7%
	Wittelsheim	3 924	4 251	4 586	+ 8,3%	+ 7,9%
	Lutt. / Mulh.	51 695	52 864	52 724	+ 2,3%	-0,3%

Source de données : INSEE - RP

La population active du Pays Thur Doller a augmenté de + 8,8 % entre 1999 et 2008. Cette croissance est proche de celle observée pour le Haut-Rhin sur la même période : +8,2% mais beaucoup plus importante que celle observée dans m2A : +3,9 %.

La population active augmente dans 11 des 16 communes gares. Elle recule dans 5 communes dont 4 dans la vallée : Moosch, Malmerspach, Ranspach, Oderen et également sur Mulhouse.

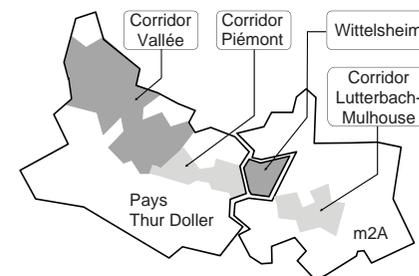
Dans les corridors, les croissances observées sont inférieures à celles observées dans le Pays Thur Doller : +2,8 % pour le corridor Vallée, +4,7 % pour le corridor Piémont mais +7,9% à Wittelsheim et une stabilisation sur Mulhouse / Lutterbach.

L'évolution de la population active des communes gares 1990 - 2008  
(en nombre d'actifs, en %)

Communes		1990	1999	2008	Evolution 1990-1999	Evolution 1999-2008
LM	Mulhouse	49 221	50 213	49 764	+ 2,0%	-0,9%
	Lutterbach	2 474	2 651	2 960	+ 7,2%	+ 11,7%
W	Wittelsheim	3 924	4 251	4 586	+ 8,3%	+ 7,9%
Piémont	Cernay	4 490	4 724	5 128	+ 5,2%	+ 8,6%
	Vieux-Thann	1 196	1 308	1 314	+ 9,4%	+ 0,4%
	Thann	3 429	3 719	3 772	+ 8,5%	+ 1,4%
Vallée	Bitschwiller-lès-Thann	927	939	978	+ 1,3%	+ 4,2%
	Willer-sur-Thur	899	846	877	-5,9%	+ 3,6%
	Moosch	832	876	797	+ 5,3%	-9,0%
	Malmerspach	204	254	217	+ 24,5%	-14,5%
	Saint-Amarin	1 066	1 125	1 171	+ 5,5%	+ 4,1%
	Ranspach	387	391	379	+ 1,0%	-3,1%
	Husseren-Wesserling	418	457	498	+ 9,3%	+ 9,0%
	Felling	667	699	800	+ 4,8%	+ 14,5%
	Oderen	586	549	547	-6,3%	-0,3%
	Kruth	416	428	482	+ 2,9%	+ 12,5%

Source de données : INSEE - RP

Les périmètres d'analyse



Indicateur n° 5

Nombre d'actifs

Source : INSEE RP  
Périodicité : tous les 5 ans depuis 2006  
Type d'effet : indirect.

Définition :

La population active regroupe la population active occupée (appelée aussi "population active ayant un emploi") et les chômeurs. Elle correspond ici à la tranche d'âge 15-64 ans.



**Au cours de la dernière décennie, le corridor Vallée a perdu 1 200 emplois alors que les corridors Piémont et Wittelsheim en ont gagné près de 600**

L'évolution du nombre d'emplois salariés privés des territoires et des corridors 1999-2010

Périmètres		1999	2007	2010	Evolution 1999-2010	Evolution 2007-2010
Territoires	Haut-Rhin	195 883	202 530	193 842	-1,0%	-4,3%
	m2A	84 884	83 984	80 475	-5,2%	-4,2%
	Pays Thur Doller	16 921	17 339	16 624	-1,8%	-4,1%
Corridor	Vallée	3 467	2 733	2 270	-34,5%	-16,9%
	Piémont/Plaine	9 075	9 816	9 509	+ 4,8%	-3,1%
	Wittelsheim	1 539	1 773	1 756	+ 14,1%	-1,0%
	Lutt. /Mulh.	51 029	49 647	39 484	-22,6%	-20,5%

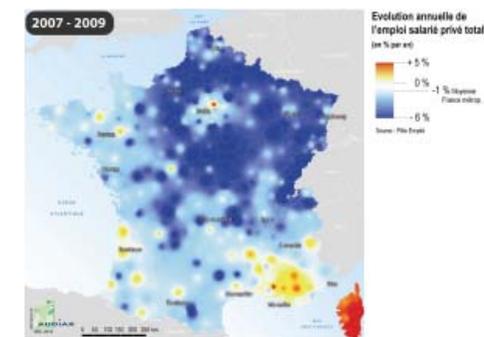
Source de données : Pôle Emploi (données 2010 : provisoires)

Le nombre d'emplois salariés privés du Pays Thur Doller a baissé de 1,8% entre 1999 et 2010. Cette baisse est un peu plus importante que celle observée pour le Haut-Rhin sur la même période: -1% mais beaucoup moins forte que celle observée dans m2A : - 5,2 %.

Depuis la crise de 2008, le nombre d'emplois salariés baisse dans quasiment tous les territoires et les communes gares. La baisse du nombre d'emplois est une tendance lourde à l'échelle nationale depuis 2008 comme le montre la carte ci-dessous.

Le recul du nombre d'emplois salariés privés est massif dans le corridor Vallée : -34,5% soit 1200 emplois salariés en moins en 11 ans. Cela s'explique en grande partie par la fermeture de nombreuses entreprises au cours de la dernière décennie dans la vallée de la Thur.

L'évolution de l'emploi salarié privé en France entre 2007 et 2009



Source : présentation ADEUS - AUDIAR

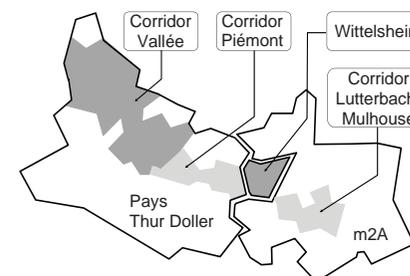
L'évolution du nombre d'emplois salariés privés des communes gares 1999-2010

Communes		1999	2007	2010	Evolution 1999-2010	Evolution 2007-2010
W	Wittelsheim	1 539	1 773	1 756	+ 14,1%	-1,0%
	Cernay	4 784	5 471	5 576	+ 16,6%	+ 1,9%
Piémont	Vieux-Thann	1 626	1 362	1 205	-25,9%	-11,5%
	Thann	2 665	2 983	2 728	+ 2,4%	-8,5%
Vallée	Bitschwiller-lès-Thann	466	469	431	-7,5%	-8,1%
	Willer-sur-Thur	166	115	98	-41,0%	-14,8%
	Moosch	556	413	320	-42,4%	-22,5%
	Malmerspach	259	156	107	-58,7%	-31,4%
	Saint-Amarin	1 073	880	644	-40,0%	-26,8%
	Ranspach	61	59	54	-11,5%	-8,5%
	Husseren-Wesserling	337	151	109	-67,7%	-27,8%
	Fellering	190	196	214	+ 12,6%	+ 9,2%
	Oderen	299	218	211	-29,4%	-3,2%
Kruth	60	76	82	+ 36,7%	+ 7,9%	

Source de données : Pôle Emploi (données 2010 : provisoires)

Dans le corridor Piémont / Plaine et Wittelsheim, le nombre d'emplois salariés privés a augmenté de 4,8% et 14,1%.

Les périmètres d'analyse



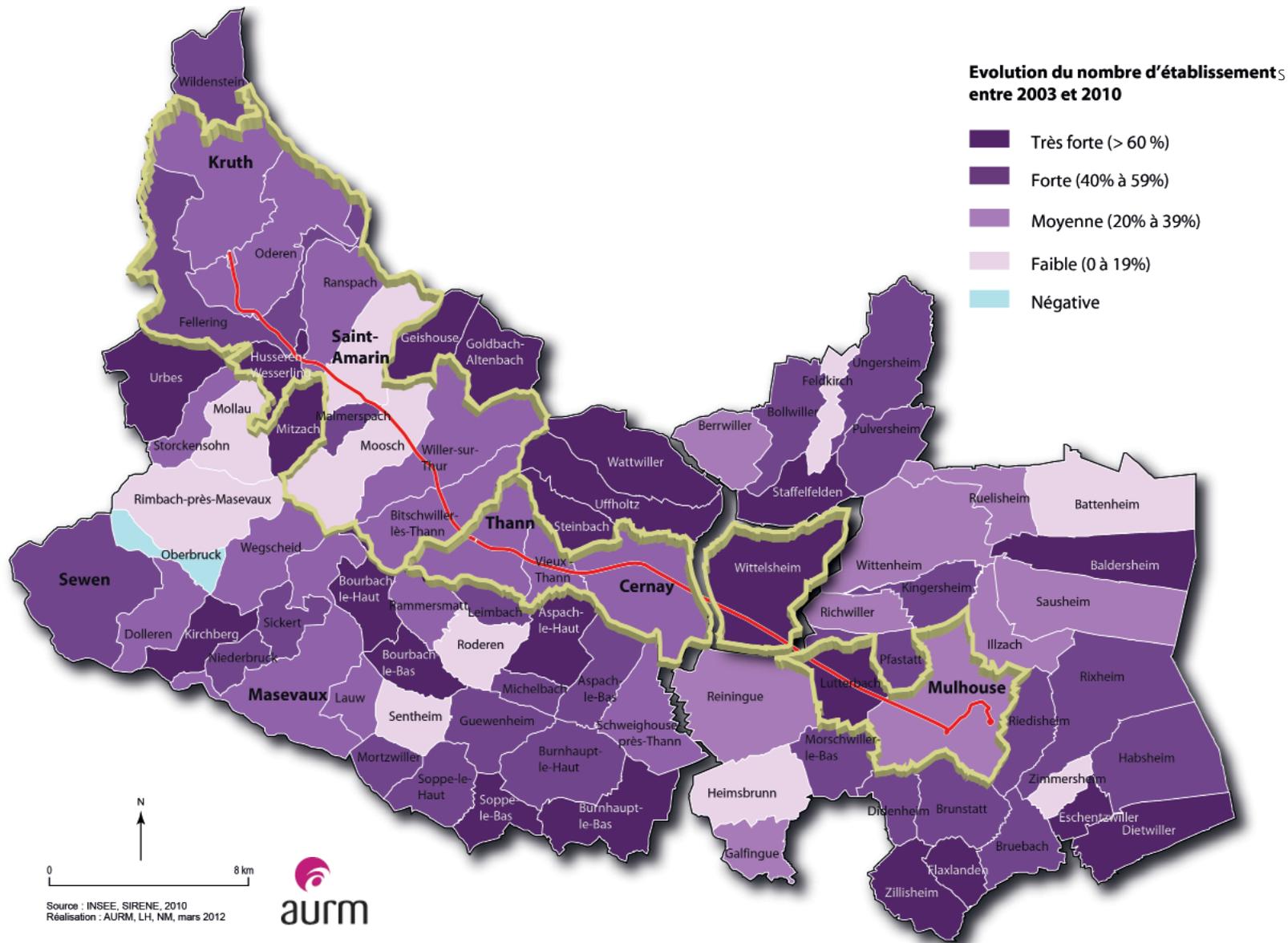
## Indicateur n° 6

### Nombre d'emplois salariés privés

Source : Pôle Emploi.  
Périodicité : annuelle.  
Type d'effet : indirect.



Une augmentation généralisée du nombre d'établissements





La création du statut d'auto-entrepreneur en 2009 explique la hausse du nombre d'établissements

L'évolution du nombre d'établissements des territoires et des corridors 2003-2010

	Périmètres	2003	2007	2010	Evolution 2003-2010	Evolution 2007-2010
Terr.	4 arr. Sud Alsace	27 787	31 119	36 877	+ 33%	+ 19%
	m2A	12 828	14 231	16 982	+ 32%	+ 19%
	Pays Thur Doller	3 217	3 755	4 487	+ 39%	+ 19%
Corridors	Vallée	667	762	867	+ 30%	+ 14%
	Piémont	855	942	1 047	+ 22%	+ 11%
	Wittelsheim	330	407	538	+ 63%	+ 32%
	Lutt. / Mulh.	7 031	7 551	8 795	+ 25%	+ 16%

Source de données : INSEE - SIRENE

L'augmentation du nombre d'établissements s'explique en très grande partie par la création du statut d'auto-entrepreneur en 2009.

Toutefois, au cours de la période 2003-2010, des communes comme Wesserling ou Wittelsheim présentent des croissances très fortes avec 78% d'établissements en plus pour

Wesserling et 63% pour Wittelsheim. A Wesserling, cela s'explique en grande partie par la création d'une pépinière d'entreprises en 2005. Elle a été réalisée en requalifiant une ancienne friche industrielle. De nombreuses entreprises sont venues s'installer dans les locaux réaménagés.



La pépinière d'entreprises de Wesserling

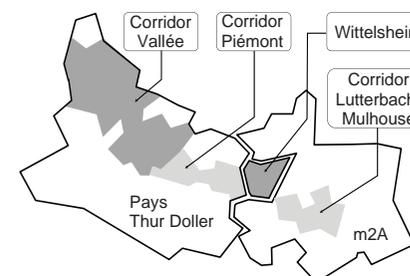
Source : Parc de Wesserling

L'évolution du nombre d'établissements des communes gares 2003-2010

	Communes	2003	2007	2010	Evolution 2003-2010	Evolution 2007-2010
LM	Mulhouse	6 796	7 192	8 384	+ 23%	+ 17%
	Lutterbach	235	359	411	+ 75%	+ 14%
W	Wittelsheim	330	407	538	+ 63%	+ 32%
Piémont	Cernay	563	641	782	+ 39%	+ 22%
	Vieux-Thann	154	192	209	+ 36%	+ 9%
	Thann	468	516	594	+ 27%	+ 15%
Vallée	Bitschwiller-lès-Thann	96	104	117	+ 22%	+ 13%
	Willer-sur-Thur	66	72	88	+ 33%	+ 22%
	Moosch	81	87	87	+ 7%	+ 0%
	Malmerspach	16	18	24	+ 50%	+ 33%
	Saint-Amarin	126	141	143	+ 13%	+ 1%
	Ranspach	34	37	45	+ 32%	+ 22%
	Husseren-Wesserling	40	64	71	+ 78%	+ 11%
	Fellingring	87	97	127	+ 46%	+ 31%
	Oderen	67	78	91	+ 36%	+ 17%
	Kruth	54	64	74	+ 37%	+ 16%

Source de données : INSEE - SIRENE

Les périmètres d'analyse

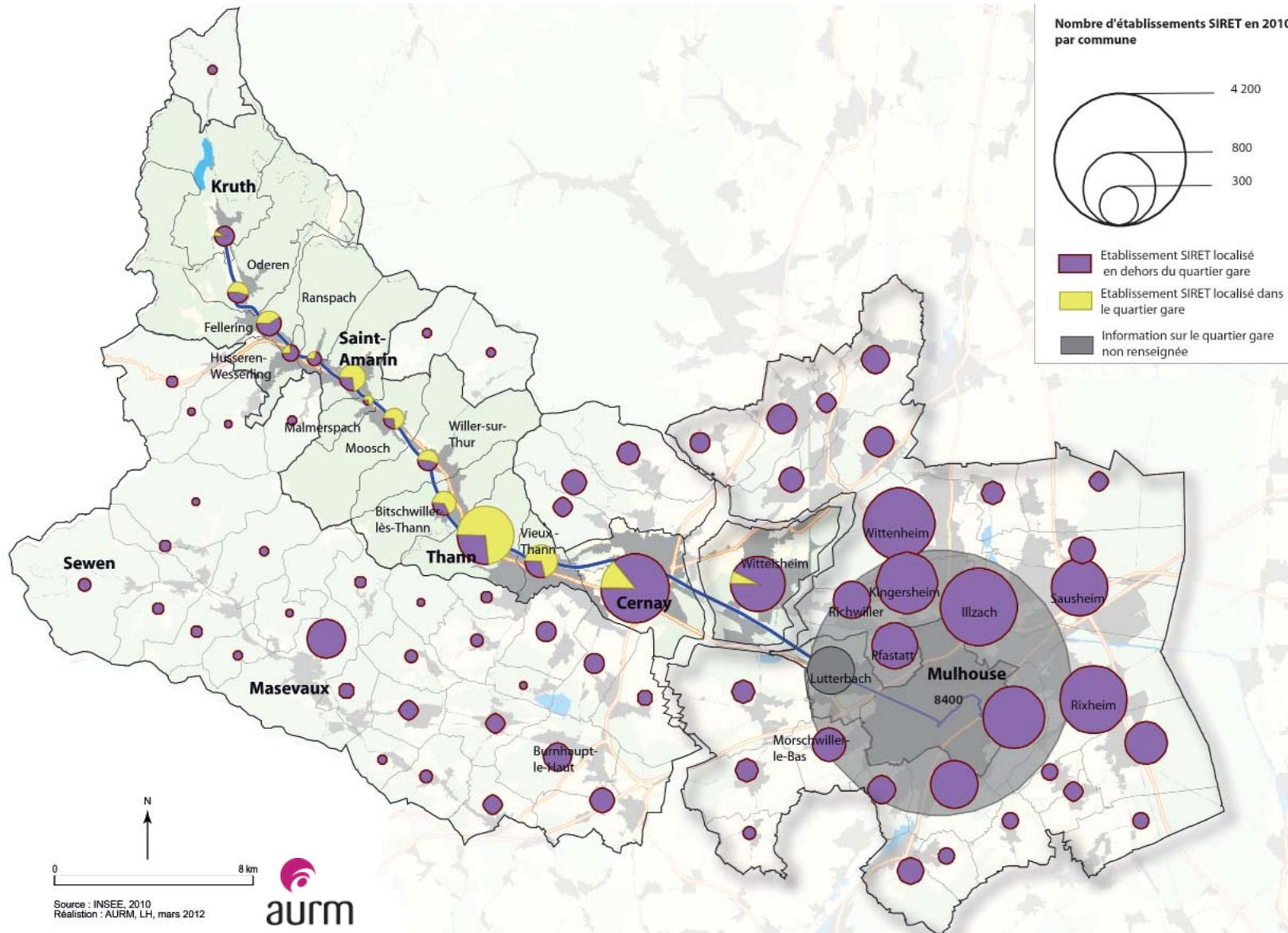


Indicateur n° 7  
Nombre d'établissements

Source : SIRENE (INSEE).  
Périodicité : annuelle.  
Type d'effet : indirect.



En 2010, plus de 50 % des établissements dans la plupart des quartiers gares de la vallée





**En 2010, une part d'établissements présents dans les quartiers gares inférieure à 20 % à Cernay et à Wittelsheim**

L'évolution du nombre d'établissements présents dans les quartiers gares 2007-2010 - détail corridor (en nombre, en %)

Corridors	2007			2010			Evolution 2007-2010	
	Communes	Quartiers gares	Part éta. quartier gare en %	Communes	Quartiers gares	Part éta. quartier gare en %	Evolution nb. étab. quartier gares (en %)	Evolution nb. étab. quartier gares (en pts)
Wittelsheim	407	30	7%	538	40	7%	+ 33%	+ 0,1
Piémont	1349	658	49%	1585	692	44%	+ 5%	-5,1
Vallée	762	414	54%	867	451	52%	+ 9%	-2,3
<b>Total</b>	<b>2518</b>	<b>1102</b>	<b>44%</b>	<b>2990</b>	<b>1183</b>	<b>40%</b>	<b>+ 7%</b>	<b>-4,2</b>

Source de données : INSEE - SIRENE - géolocalisation SIG AURM

La configuration géographique explique donc en grande partie la proximité ou non des activités économiques avec les gares.

Dans le corridor Vallée, la voie ferrée passe au coeur de l'urbanisation et les communes sont peu étendues. Cette configuration explique la part de 52% des établissements présents dans les quartiers gares en 2010. A cela s'ajoute également un nombre plus réduit d'établissements dans les communes de la vallée.

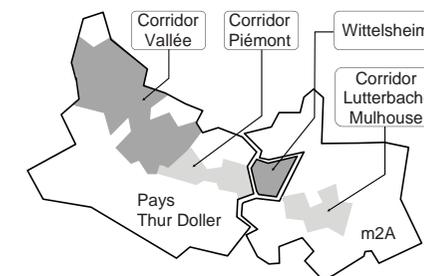
Cela n'est pas le cas des communes de Cernay et Wittelsheim où les gares sont plus excentrées et les dimensions de commune plus importantes. 7% des établissements de Wittelsheim se situent dans le quartier gare. Cette part s'élève à 14% pour Cernay.

L'évolution du nombre d'établissements présents dans les quartiers gares 2007-2010 - détail commune gare (en nombre, en %)

Communes	2007			2010			Evolution 2007-2010	
	Communes	Quartiers gares	Part éta. quartier gare en %	Communes	Quartiers gares	Part éta. quartier gare en %	Evolution nb. étab. quartier gares (en %)	Evolution nb. étab. quartier gares (en pts)
Wittelsheim	407	30	7%	538	40	7%	+ 33%	+ 0,1
Piémont	Cernay	641	129	20%	782	110	-15%	-6,1
	Vieux-Thann	192	136	71%	209	148	+ 9%	0,0
	Thann	516	393	76%	594	434	+ 10%	-3,1
Vallée	Bitschwiller-lès-Thann	104	74	71%	117	79	+ 7%	-3,6
	Willer-sur-Thur	72	39	54%	88	49	+ 26%	+ 1,5
	Moosch	87	63	72%	87	63	+ 0%	0,0
	Malmerspach	18	11	61%	24	17	+ 55%	+ 9,7
	Saint-Amarin	141	105	74%	143	104	-1%	-1,7
	Ranspach	37	12	32%	45	13	+ 8%	-3,5
	Husseren-Wesserling	64	12	19%	71	17	+ 42%	+ 5,2
	Felling	97	53	55%	127	53	+ 0%	-12,9
	Oderen	78	39	50%	91	50	+ 28%	+ 4,9
	Kruth	64	6	9%	74	6	+ 0%	-1,3
<b>Total</b>	<b>2 518</b>	<b>1 102</b>	<b>44%</b>	<b>2 990</b>	<b>1 183</b>	<b>40%</b>	<b>+ 7%</b>	<b>-4,2</b>

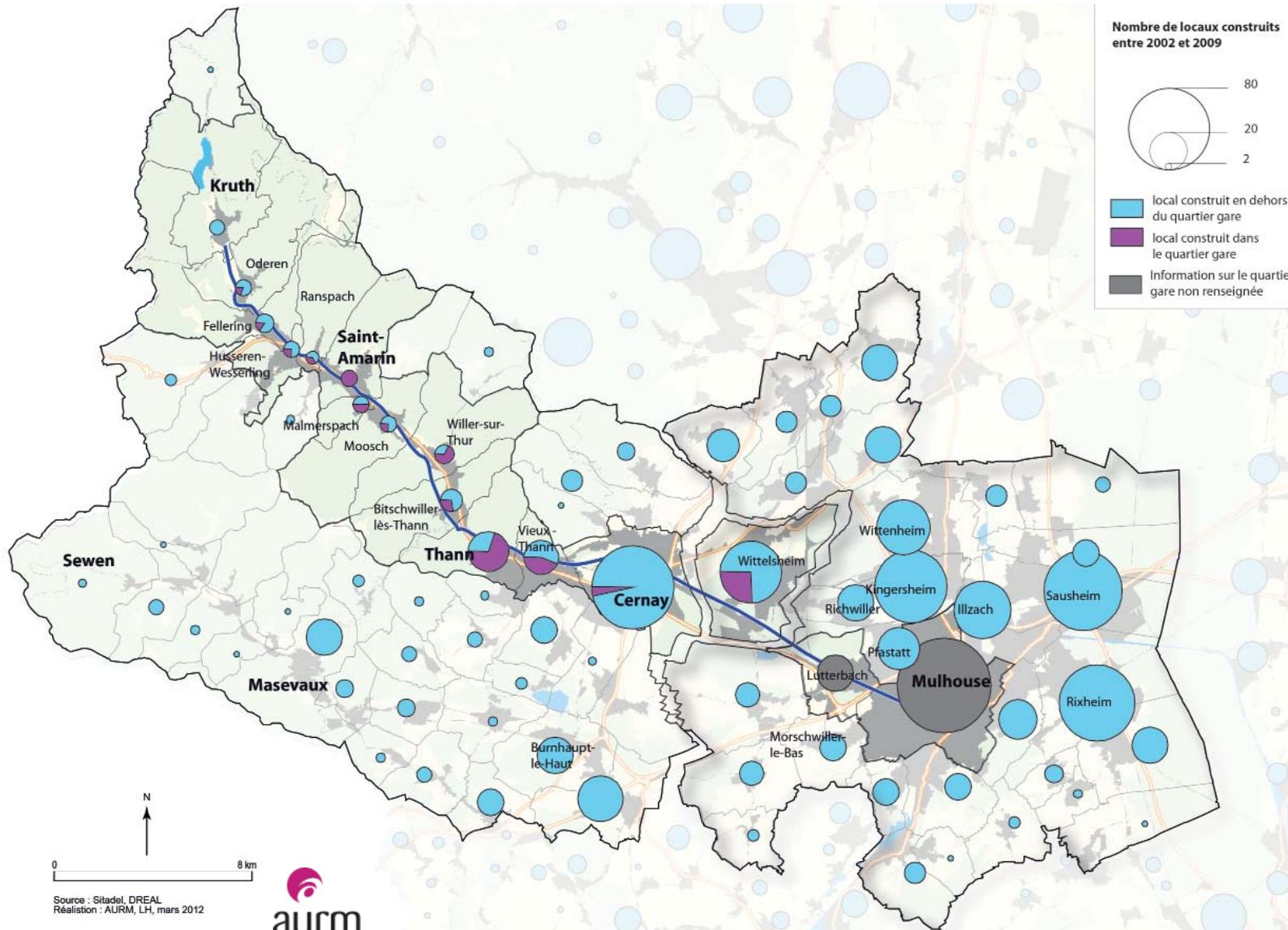
Source de données : INSEE - SIRENE - géolocalisation SIG AURM

Les périmètres d'analyse





Entre 2002 et 2009, la dynamique de construction de locaux d'activités est plus importante dans m2A et le Piémont et que dans les vallées de la Thur et de la Doller





Entre 2002 et 2009, peu de locaux d'activités construits dans la vallée mais plus d'un tiers l'ont été dans un quartier gare

Le nombre de locaux construits dans les territoires et les corridors 2002-2009

Périmètres		2002-2009
Terr.	Haut-Rhin	3 809
	m2A	695
	Pays Thur Doller	339
Corridors	Vallée	49
	Piémont	120
	Wittelsheim	50
	Lutt. / Mulh.	125

Source des données : DREAL - SITADEL éco

Le pourcentage important (37%) de locaux construits entre 2002 et 2009 dans les quartiers gares du corridor Vallée s'explique par la proximité des zones urbanisées avec la voie ferrée.

Toutefois, ce pourcentage est à nuancer étant donné le faible volume de construction et la configuration encaissée de la vallée.

Le nombre de locaux construits dans les quartiers gares 2002-2009

Corridors	Communes	Quartiers gares	Part construction quartier gare en %
Wittelsheim	50	13	26%
Piémont	120	26	22%
Vallée	49	18	37%
<b>Total</b>	<b>219</b>	<b>57</b>	<b>26%</b>

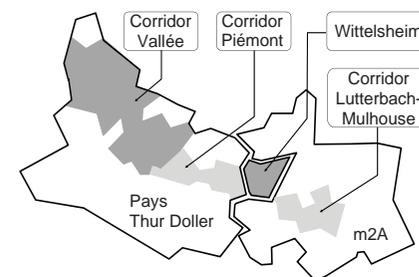
Source des données : DREAL - SITADEL éco

Le nombre de locaux construits dans les quartiers gares - détail commune gare 2002-2009

Communes	Communes	Quartiers gares	Part construction quartier gare en %	
W	Wittelsheim	13	26%	
	Cernay	3	4%	
	Vieux-Thann	7	44%	
	Thann	23	70%	
Piémont	Bitschwiller-lès-Thann	2	29%	
	Willer-sur-Thur	4	67%	
	Moosch	1	25%	
	Malmerspach	2	50%	
Vallée	Saint-Amarin	5	100%	
	Ranspach	3	33%	
	Husseren-Wesserling	4	25%	
	Fellerling	6	17%	
	Oderen	5	20%	
	Kruth	5	0%	
	<b>Total</b>	<b>219</b>	<b>57</b>	<b>26%</b>

Source des données : DREAL - SITADEL éco - Géolocalisation AURM

Les périmètres d'analyse



Indicateur n° 8

Nombre et surface de locaux d'activités construits

Source : SITADEL Infracommunale Eco (DREAL Alsace)

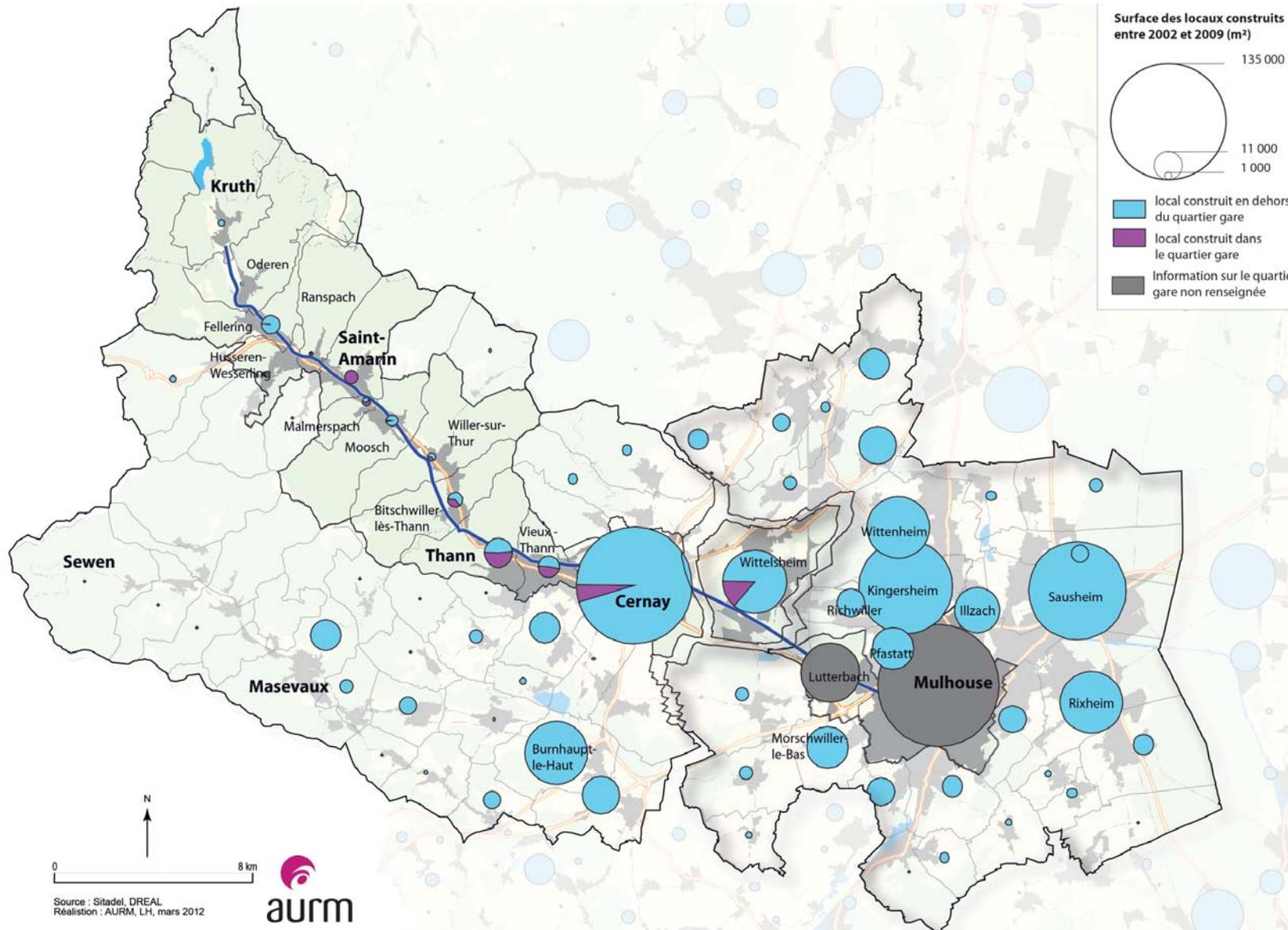
Périodicité : annuelle

Type d'effet : conditionnel.

Remarque : les données relatives aux surfaces aménagées sont présentées sur la double page suivante.



Les surfaces des locaux construits sont aussi plus importantes dans m2A et le piémont mais sont faibles dans les vallées de la Thur et de la Doller





## 28 000 m<sup>2</sup> aménagés dans les quartiers gares entre 2002 et 2009

Les m<sup>2</sup> de locaux construits dans les territoires et les corridors 2002-2009

Périmètres		2002-2009
Terr.	Haut-Rhin	2 891 482
	m2A	682 842
	Pays Thur Doller	294 244
Corridors	Vallée	16 999
	Piémont	153 812
	Wittelsheim	48 163
	Lutt. / Mulh.	190 450

Source des données : DREAL - SITADEL éco

Les m<sup>2</sup> de locaux construits dans les quartiers gares 2002-2009

Corridors	Communes	Quartiers gares	Part des m <sup>2</sup> quartier gare en %
Wittelsheim	48 163	6 802	14%
Piémont	153 812	15 613	10%
Vallée	16 999	5 889	35%
<b>Total</b>	<b>218 974</b>	<b>28 304</b>	<b>13%</b>

Source des données : DREAL - SITADEL éco - Géolocalisation SIG AURM

Les m<sup>2</sup> de locaux construits dans les quartiers gares - détail commune gare 2002-2009

Communes	Communes	Quartiers gares	Part des m <sup>2</sup> quartier gare en %
W	Wittelsheim	6 802	14%
	Cernay	6 441	5%
Piémont	Vieux-Thann	3 485	46%
	Thann	5 687	51%
	Bitschwiller-lès-Thann	1 113	35%
Vallée	Willer-sur-Thur	201	32%
	Moosch	120	7%
	Malmerspach	559	55%
	Saint-Amarin	3 507	100%
	Ranspach	250	68%
	Husseren-Wessering	45	14%
	Fellerling	24	0%
	Oderen	70	19%
	Kruth	0	0%
	<b>Total</b>	<b>218 974</b>	<b>28 304</b>

Source des données : DREAL - SITADEL éco - Géolocalisation SIG AURM

D'une façon générale, la localisation des entreprises est conditionnée par la présence d'une offre foncière. L'accessibilité aux transports en commun est un avantage.

Ainsi, les entreprises devraient être de plus en plus favorables au développement et à la mise en place de pédagogies favorisant une autre mobilité.

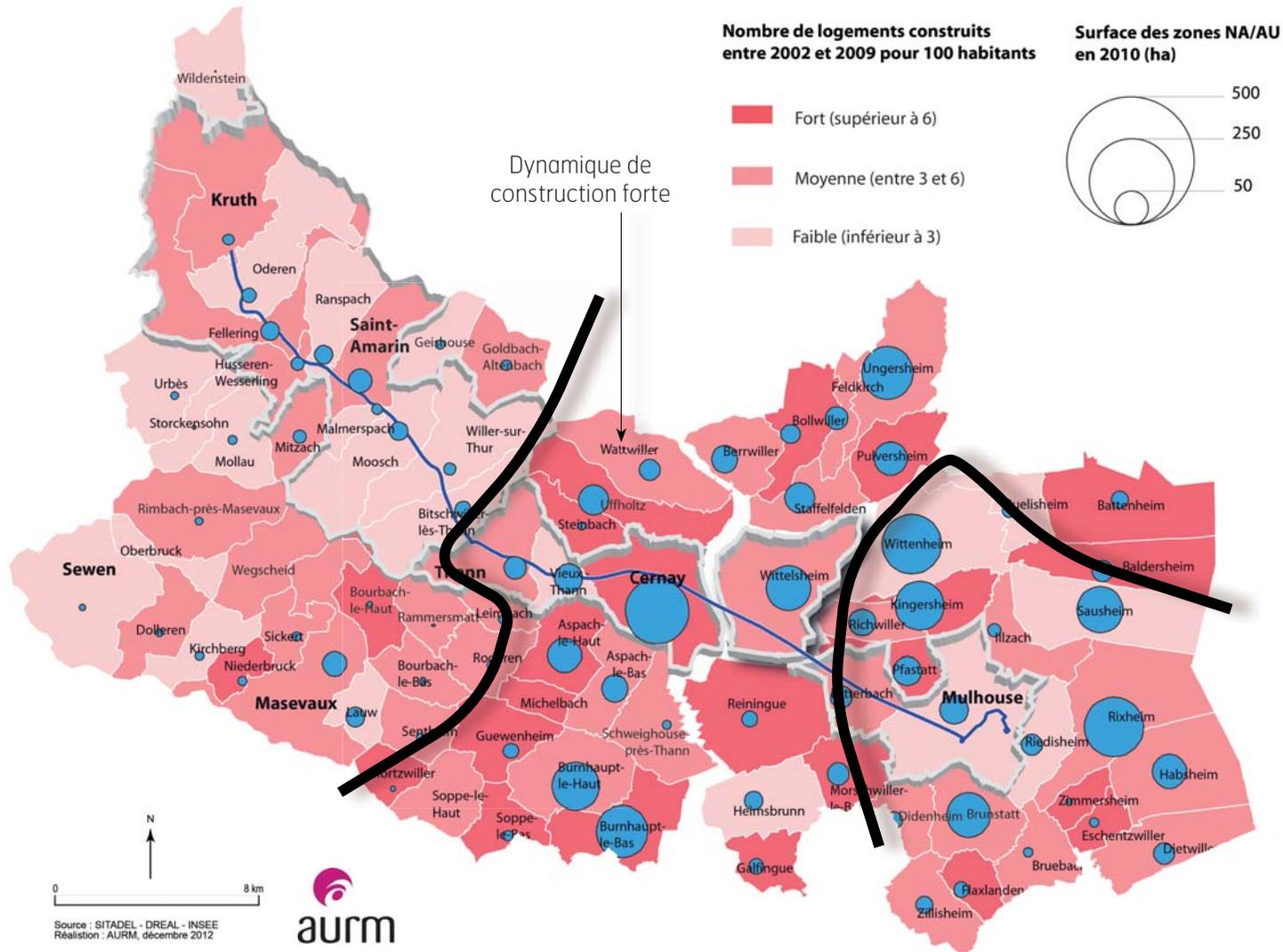
C'est pourquoi, l'ensemble des territoires traversés par la ligne MTK présente tous les ingrédients pour mobiliser les entreprises sur la mise en place de PDE et PDIE.



Commercialisation des terrains dans la ZA de Vieux-Thann où la desserte tram-train est mise en avant sur le plan de masse



Synthèse des dynamiques habitat-urbanisme



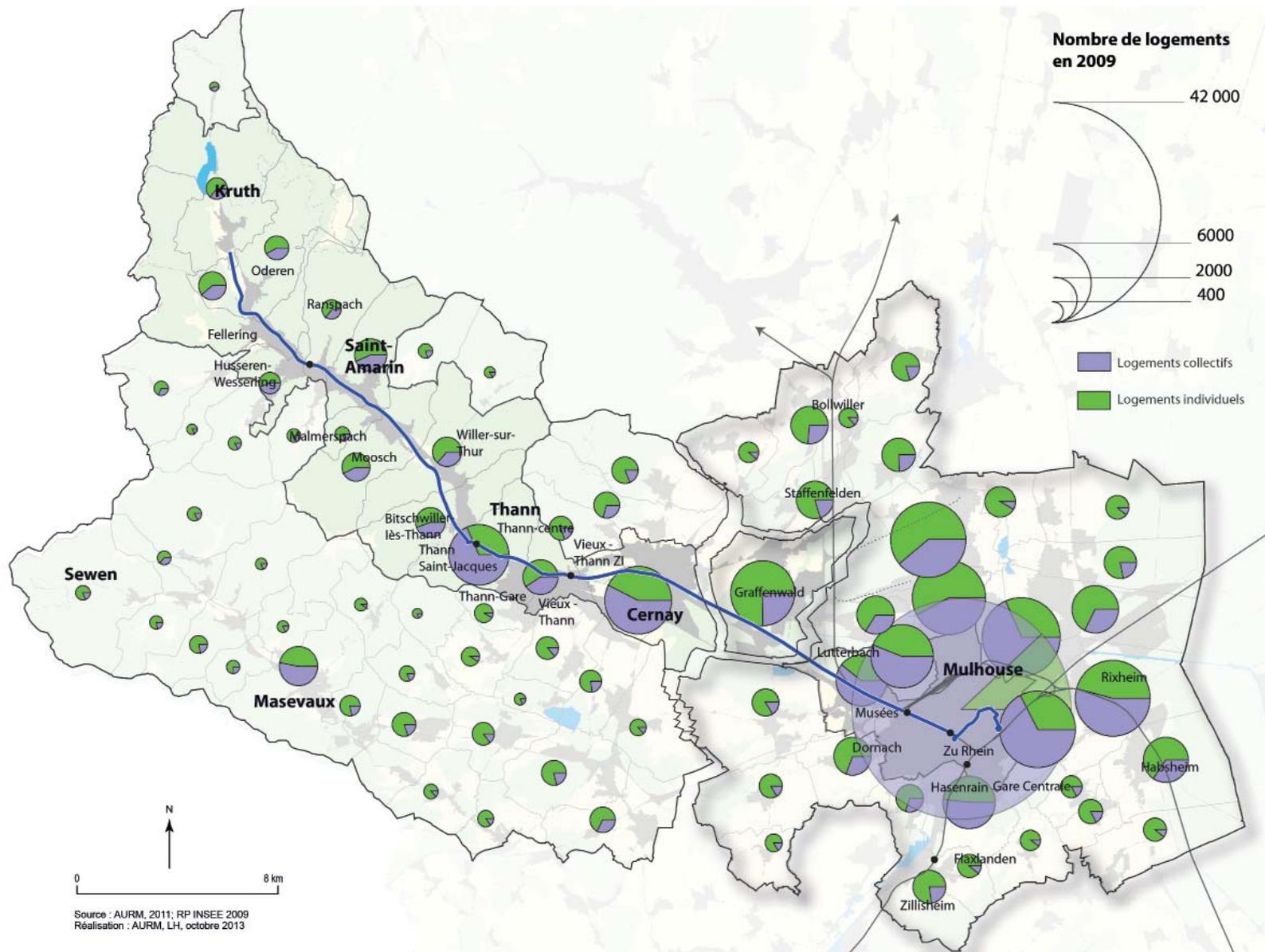


## 2.1.3. Habitat / Urbanisme

### *Indicateurs mobilisés*

- Nombre de logements, structure du parc
- Potentiel foncier : surfaces des zones NA et AU disponibles
- Nombre de logements construits

Une concentration forte de logements sur l'axe Mulhouse / Thann



### Une part de logements collectifs importante dans les corridors Piémont et Lutterbach / Mulhouse

Nombre de logements individuels et collectifs dans les territoires et les corridors en 2009

Périmètres		Individuels	%	Collectifs	%	Total
Territoires	Pays Thur Doller	16 571	60,2%	10 971	39,8%	27 542
	m2A	38 617	36,2%	68 190	63,8%	106 807
	Haut-Rhin	154 255	49,0%	160 642	51,0%	314 897
Corridor	Lutterbach / Mulhouse	6 728	13,3%	44 030	86,7%	50 758
	Wittelsheim	3 095	75,1%	1 027	24,9%	4 122
	Piémont	3 801	40,6%	5 564	59,4%	9 365
	Vallée	3 790	59,8%	2 551	40,2%	6 341

Source des données : DREAL - Filocom

Dans le Pays Thur Doller, les logements collectifs représentent **39,8 %** du parc. Dans le corridor Piémont cette part est plus forte : **59,4 %**. Elle est moins élevée dans le corridor Vallée : **40,2%**.

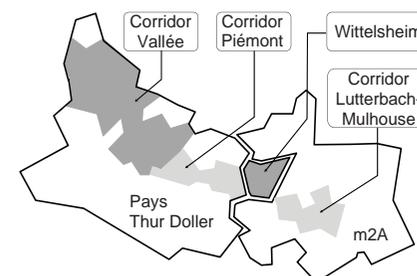
La faiblesse de la part de logements collectifs à Wittelsheim s'explique par le tissu urbain. Il est principalement constitué de maison des mines.

Nombre de logements individuels et collectifs dans les communes gares en 2009

Communes		Individuels	%	Collectifs	%	Total
LM	Mulhouse	5 715	11,9%	42 468	88,1%	48 183
	Lutterbach	1 013	39,3%	1 562	60,7%	2 575
W	Wittelsheim	3 095	75,1%	1 027	24,9%	4 122
Piémont	Cernay	1 930	42,6%	2 601	57,4%	4 531
	Vieux-Thann	721	59,1%	498	40,9%	1 219
	Thann	1 150	31,8%	2 465	68,2%	3 615
Corridor	Bitschwiller les Thann	476	55,3%	385	44,7%	861
	Willer sur Thur	523	63,4%	302	36,6%	825
	Moosch	445	56,8%	338	43,2%	783
	Malmerspach	171	80,7%	41	19,3%	212
	Saint Amarin	600	56,6%	460	43,4%	1 060
	Ranspach	238	64,5%	131	35,5%	369
	Husseren Wessering	253	56,1%	198	43,9%	451
	Fellering	469	61,1%	299	38,9%	768
	Oderen	325	57,7%	238	42,3%	563
	Kruth	290	64,6%	159	35,4%	449

Source des données : DREAL - Filocom

Les périmètres d'analyse



### Indicateur n° 9

**Nombre de logements, structure du parc**

Source : FILOCOM  
Périodicité : tous les 2 ans.  
Type d'effet : indirect.

**Définition :**  
Un logement vacant est un logement inoccupé.



## Une forte présence des propriétaires dans le Pays Thur Doller, les corridors Vallée, Piémont et Wittelsheim

La nature de l'occupation des résidences principales dans les territoires et les corridors en 2009 (en nombre de logements, en %)

Péri-mètres		Propriétaires	%	Locataires	%	Autres statuts	%	Total
Territoires	Pays Thur Doller	18 863	68,5%	7 920	28,8%	759	2,8%	27 542
	m2A	58 209	54,5%	46 793	43,8%	1 723	1,6%	106 725
	Haut-Rhin	192 001	61,0%	114 417	36,3%	8 479	2,7%	314 897
Corridor	Lutterbach / Mulhouse	19 505	38,4%	30 462	60,0%	791	1,6%	50 758
	Wittelsheim	2 840	68,9%	1 170	28,4%	112	2,7%	4 122
	Piémont	4 925	52,6%	4 259	45,5%	181	1,9%	9 365
	Vallée	4 592	72,5%	1 528	24,1%	210	3,3%	6 330

Source des données : DREAL - Filocom

La part des propriétaires est plus importante dans le Pays Thur Doller : **68,5 %** et dans les corridors que dans m2A : **54,5 %** et le Haut-Rhin : **61,0 %**.

Cet écart s'explique par la présence de nombreux logements locatifs à Mulhouse qui participent à réduire mécaniquement la part des propriétaires. La part des locataires s'élève à 43,6% dans m2A.

La part des propriétaires augmente à mesure que l'on remonte la vallée de la Thur (52,8 % à Cernay, 48,2% à Thann, 74,6% à Fellingering et 80,4% à Kruth).

Le parc de logements est plus diversifié dans les communes de Thann, Vieux-Thann, Cernay et Wittelsheim.

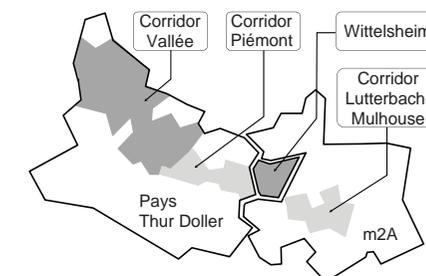
Les communes comme Saint-Amarin ou Bitschwiller-lès-Thann concentrent une part importante de locataires.

La nature de l'occupation des résidences principales dans les communes gares en 2009 (en nombre de logements, en %)

Communes		Propriétaires	%	Locataires	%	Autres statuts	%	Total
LM	Mulhouse	17 968	37,3%	29 456	61,1%	759	1,6%	48 183
	Lutterbach	1 537	59,7%	1 006	39,1%	32	1,2%	2 575
W	Wittelsheim	2 840	68,9%	1 170	28,4%	112	2,7%	4 122
Piémont	Cernay	2 393	52,8%	2 051	45,3%	87	1,9%	4 531
	Vieux-Thann	789	64,7%	399	32,7%	31	2,5%	1 219
	Thann	1 743	48,2%	1 809	50,0%	63	1,7%	3 615
Corridor	Bitschwiller les Thann	541	62,8%	292	33,9%	28	3,3%	861
	Willer sur Thur	622	75,4%	178	21,6%	25	3,0%	825
	Moosch	563	71,9%	188	24,0%	32	4,1%	783
	Malmerspach	182	-	-	-	nc	-	-
	Saint Amarin	708	66,8%	322	30,4%	30	2,8%	1 060
	Ranspach	295	79,9%	62	16,8%	12	3,3%	369
	Husseren Wesserling	330	73,2%	112	24,8%	9	2,0%	451
	Fellingering	573	74,6%	163	21,2%	32	4,2%	768
	Oderen	417	74,1%	128	22,7%	18	3,2%	563
	Kruth	361	80,4%	64	14,3%	24	5,3%	449

Source des données : DREAL - Filocom

Les périmètres d'analyse





### Un parc de logement dominé par les résidences principales

La nature de l'occupation des résidences principales dans les territoires et les corridors en 2009 (en nombre de logements, en %)

		Résidences principales	%	Résidences secondaires	%	Logements vacants	%	Total
Territoires	Pays Thur Doller	27 542	86,3%	1 249	3,9%	3 127	9,8%	31 918
	m2A	106 807	87,5%	1 559	1,3%	13 699	11,2%	122 065
	Haut-Rhin	314 897	86,5%	10 917	3,0%	38 222	10,5%	364 036
Corridor	Lutterbach / Mulhouse	50 758	83,1%	905	1,5%	9 429	15,4%	61 092
	Wittelsheim	4 122	92,4%	27	0,6%	312	7,0%	4 461
	Piémont	9 365	87,5%	156	1,5%	1 187	11,1%	10 708
	Vallée	6 341	84,3%	419	5,6%	763	10,1%	7 523

Source des données : DREAL - Filocom

La nature de l'occupation des résidences principales dans les territoires et les corridors en 2009 (en nombre de logements, en %)

		Résidences principales	%	Résidences secondaires	%	Logements vacants	%	Total
LM	Mulhouse	48 183	82,7%	878	1,5%	9 183	15,8%	58 244
	Lutterbach	2 575	90,4%	27	0,9%	246	8,6%	2 848
W	Wittelsheim	4 122	92,4%	27	0,6%	312	7,0%	4 461
Piémont	Cernay	4 531	88,7%	59	1,2%	519	10,2%	5 109
	Vieux-Thann	1 219	91,2%	8	0,6%	110	8,2%	1 337
	Thann	3 615	84,8%	89	2,1%	558	13,1%	4 262
Corridor	Bitschwiller les Thann	861	88,0%	22	2,2%	95	9,7%	978
	Willer sur Thur	825	88,0%	36	3,8%	76	8,1%	937
	Moosch	783	85,9%	36	4,0%	92	10,1%	911
	Malmerspach	212	89,5%	6	2,5%	19	8,0%	237
	Saint Amarin	1 060	85,3%	46	3,7%	136	11,0%	1 242
	Ranspach	369	84,2%	16	3,7%	53	12,1%	438
	Husseren Wesseling	451	81,7%	43	7,8%	58	10,5%	552
	Fellingring	768	80,8%	81	8,5%	102	10,7%	951
	Oderen	563	82,6%	53	7,8%	66	9,7%	682
	Kruth	449	75,5%	80	13,4%	66	11,1%	595

Source des données : DREAL - Filocom

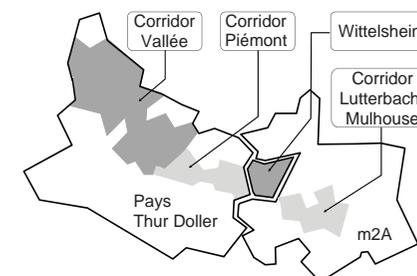
Le parc de logements est dominé par les résidences principales. Elles représentent une part de 86,3% du nombre total de logements dans le Pays Thur Doller. Le taux de résidences secondaires est également assez important : 3,9%. Ce taux est beaucoup plus élevé que celui observé au niveau de m2A : 1,3%.

Un taux de vacance considéré comme nécessaire (au turn-over des populations, au renouvellement du parc...) est compris entre 4 et 8%. Au contraire, un taux supérieur à 8% dénote des problèmes liés au parc dans son ensemble. Deux problèmes peuvent être mis en avant : le parc ne correspond plus à la demande et/ou le rythme de construction de nouveaux logements est trop important. Tous

les corridors, mis à part à Wittelsheim, présentent des taux de vacance supérieurs à 8%.

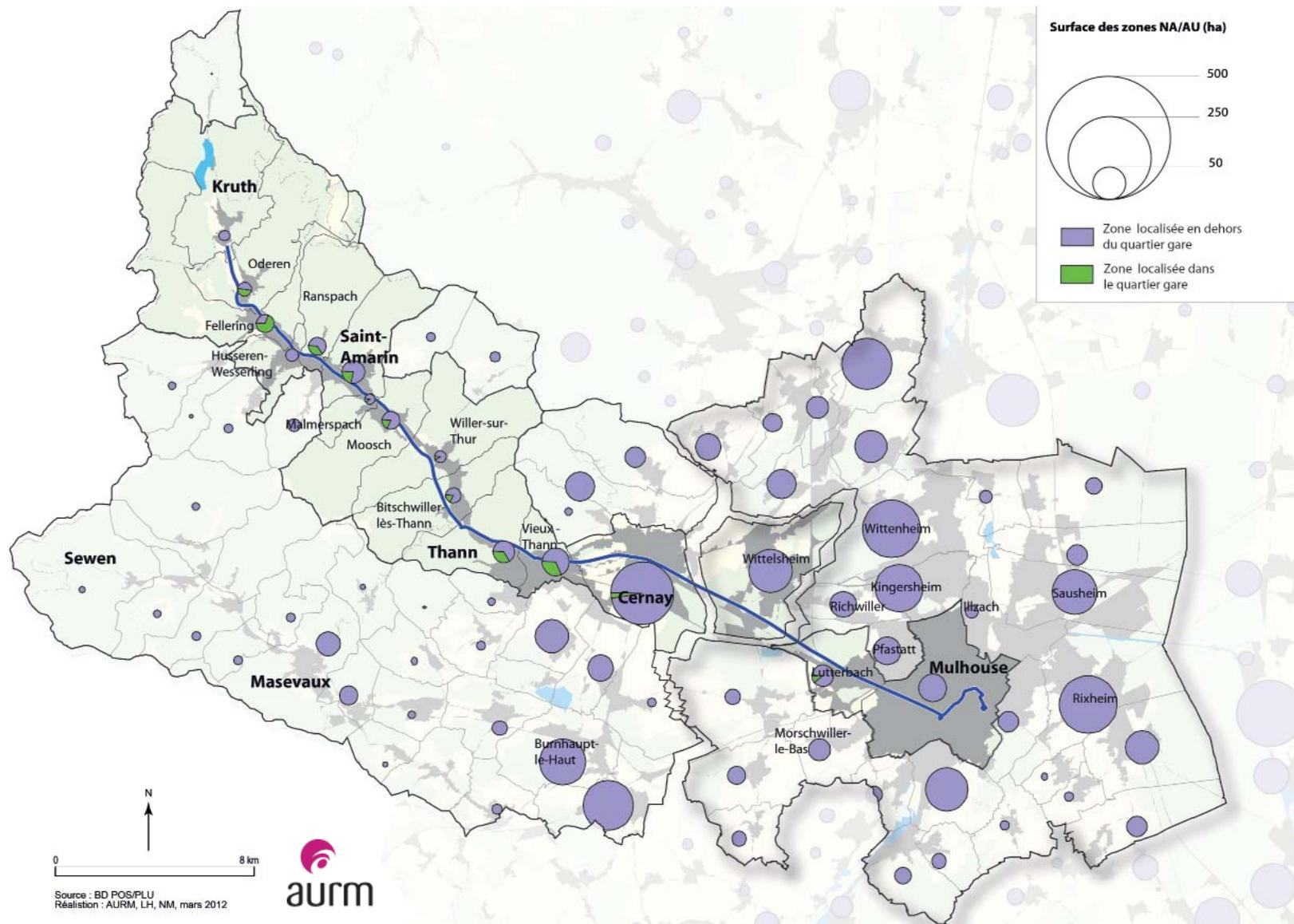
Le tram-train pourrait permettre de nouvelles stratégies de localisation résidentielle. La proximité des transports en commun sera de plus en plus prise en compte dans les choix de résidence des ménages, notamment dans la perspective d'une énergie chère.

Les périmètres d'analyse





Des réserves foncières principalement localisées dans le Piémont et au nord de l'agglomération mulhousienne





### Des réserves foncières à relativiser

Les réserves foncières par habitant dans les territoires et les corridors

Périmètres		Superficie totale des zones Na / AU (are) en 2010	Nombre d'habitants en 2008	Réserve foncière par habitant en are / habitant
Territoires	Haut-Rhin	957 300	746 072	1,283
	m2A	151 500	251 339	0,603
	Pays Thur Doller	114 600	66 321	1,728
Corridor	Lutt. / Mulh.	7 300	117 868	0,062
	Wittelsheim	9 900	10 406	0,951
	Piémont	26 200	22 003	1,191
	Vallée	18 600	14 690	1,266

Source des données : BD POS - PLU 2010 / INSEE - RP

Travailler à partir d'un ratio potentiel foncier / habitant

Les surfaces de zone NA/AU sont difficilement comparables entre les communes. En effet, les communes n'ont pas les mêmes besoins et les mêmes attentes selon leur fonction (village, bourg, pôle urbain...). C'est pourquoi, le **ratio surface des zones NA/AU par habitant** permet de mesurer et de relativiser les potentiels d'extension urbaine des communes, selon leurs besoins réels.

**Pour les prochaines années, suivre le potentiel de renouvellement urbain**

Les données présentées ne prennent pas en compte le potentiel de renouvellement urbain des communes. Ce dernier est souvent plus important dans les communes denses, comme Lutterbach et Mulhouse. Le SCoT Thur Doller prévoit un recensement des zones potentiellement densifiables. Cette donnée devra être suivie dans les prochaines réactualisations. Elle devra notamment être analysée en lien avec les quartiers gares.

Les réserves foncières par habitant dans les communes gares

Communes		Superficie totale des zones NA/AU (ha) en 2010	Nombre d'habitants en 2008	Réserve foncière par habitant en are / habitant
W	Wittelsheim	99	10 406	9,5
	Piémont			
Piémont	Cernay	190	11 181	17,0
	Vieux-Thann	44	2 858	15,4
	Thann	28	7 964	3,5
Vallée	Bitschwiller les Thann	40	2 119	18,9
	Willer sur Thur	10	1 908	5,2
	Moosch	18	1 789	10,1
	Malmerspach	8	520	15,4
	Saint Amarin	34	2 456	13,8
	Ranspach	22	848	25,9
	Husseren Wessering	13	1 001	13,0
	Felling	20	1 712	11,7
	Oderen	12	1 321	9,1
	Kruth	9	1 016	8,9

Source des données : BD POS - PLU 2010 / INSEE - RP

Des potentiels fonciers particulièrement faibles sur Mulhouse / Lutterbach.

On distingue une différence forte entre le potentiel d'extension très faible de Lutterbach/Mulhouse : à peine **0,06 are / habitant** et les potentiels d'extension des autres corridors : **Piémont / Plaine : 0,9 are / habitant, Vallée : 1,3 ares / habitant.**

La commune de Ranspach a alors le potentiel d'extension urbaine le plus élevé étant donné qu'elle possède 2200 ares de zones NA/AU, pour seulement 848 habitants soit un ratio de 26 ares / habitant. Thann ne possède que peu de foncier par rapport au nombre d'habitants présents, ce qui affaiblit son potentiel d'extension.

Remarque

Les zones NA/AU peuvent accueillir des opérations comprenant des constructions de toutes natures (habitat, équipements collectifs, commerces ou artisanat, bureaux ou services)... Elles n'ont donc pas obligatoirement vocation à accueillir de l'habitat. Certaines communes peuvent avoir des zones NA/AU importantes de par leurs projets de développement économique (comme Cernay, par exemple).

### Indicateur n° 10

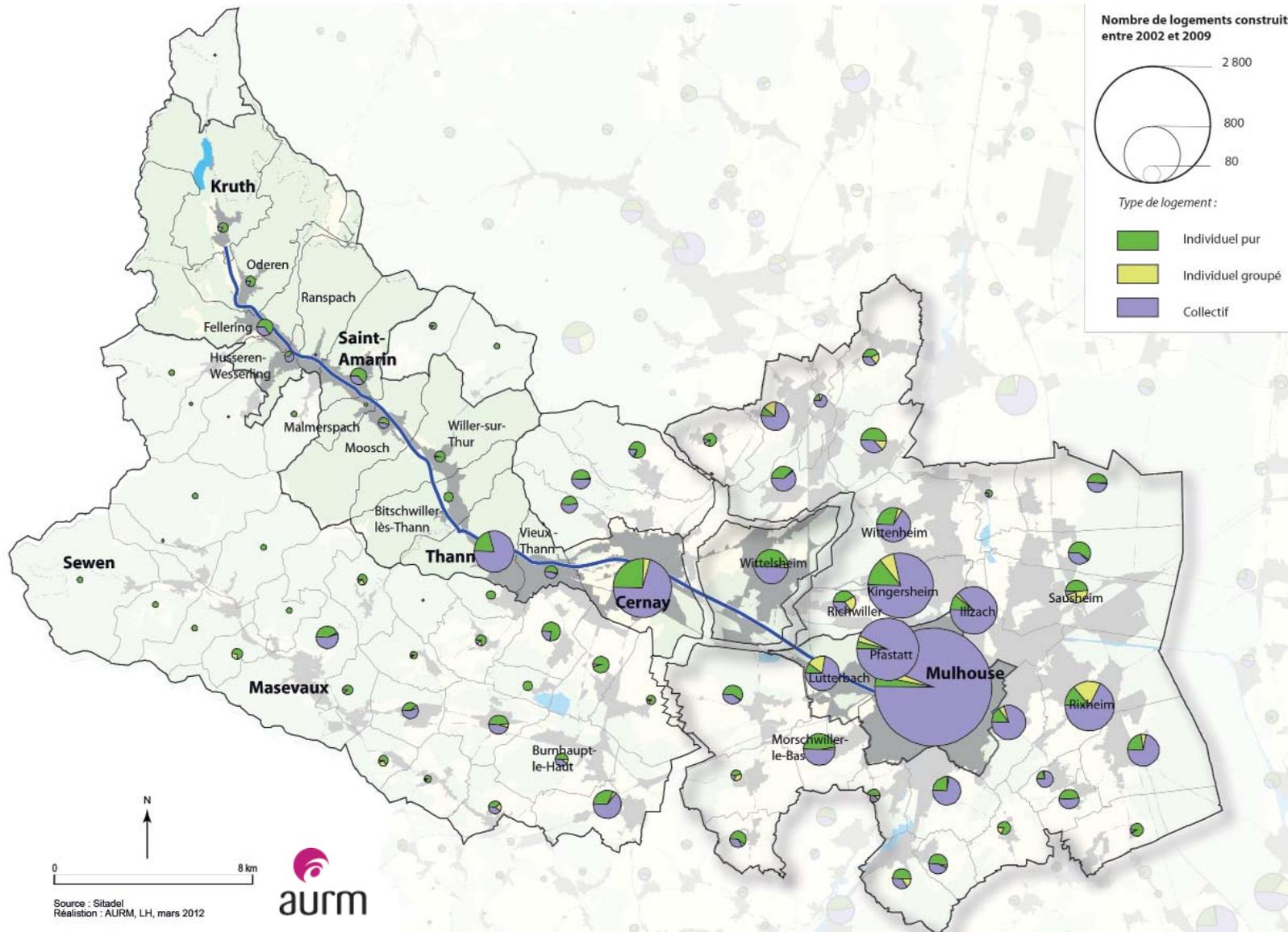
**Potentiel foncier : surfaces des zones NA et AU disponibles**

Source : BP POD - PLU  
Périodicité : tous les 2 ans.  
Type d'effet : conditionnel.

## SITUATION AVANT TRAM-TRAIN → 2.1.3. Habitat/Urbanisme - Nombre de logements construits



Au cours de la période 2002-2009, plus de logements construits dans m2A, Thann et Cernay que dans le corridor Vallée



**92% des logements construits sont des collectifs dans le corridor Lutterbach / Mulhouse, cette part tombe à 72% dans le corridor Piémont et à 30% dans le corridor Vallée**

Le nombre de logements construits par catégories dans les territoires et les corridors 2002-2009

Périmètres		Collectif		Individuel *		Total
		Nb.	%	Nb.	%	
Territoires	Pays Thur Doller	1 604	48%	1 721	52%	3 325
	m2A	7 415	74%	2 601	26%	10 016
	Haut-Rhin	19 005	56%	15 096	44%	34 101
Corridors	Lutterbach / Mulhouse	2 909	92%	267	8%	3 176
	Wittelsheim	164	48%	177	52%	341
	Piémont	945	72%	359	28%	1 304
	Vallée	111	30%	263	70%	374

Source des données : DREAL - SITADEL habitat

Analyse issue du zoom immobilier réalisé par l'AURM en 2011

La demande est hétéroclite sur l'ensemble du territoire. A Wittelsheim, elle porte essentiellement sur les maisons des mines et des terrains de

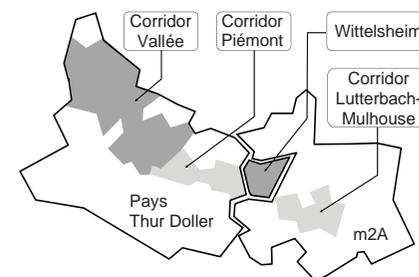
construction. A Cernay, elle touche autant la maison que les appartements, le logement neuf étant préféré à l'ancien. Dans la vallée, la recherche de maison individuelle est privilégiée.

Le nombre de logements construits par catégories dans les communes qares 2002-2009

Communes		Collectif		Individuel *		Total
		Nb.	%	Nb.	%	
LM	Mulhouse	2 666	94%	170	6%	2 836
	Lutterbach	243	71%	97	29%	340
W	Wittelsheim	164	48%	177	52%	341
Piémont	Cernay	583	71%	241	29%	824
	Vieux-Thann	29	48%	32	52%	61
	Thann	333	79%	86	21%	419
Vallée	Bitschwiller les Thann	0	0%	32	100%	32
	Willer sur Thur	1	3%	28	97%	29
	Moosch	12	44%	15	56%	27
	Malmerspach	0	0%	8	100%	8
	Saint Amarin	28	36%	49	64%	77
	Ranspach	0	0%	10	100%	10
	Husseren Wesserling	26	67%	13	33%	39
	Fellering	30	35%	55	65%	85
	Oderen	6	20%	24	80%	30
	Kruth	8	22%	29	78%	37

Source des données : DREAL - SITADEL habitat

Les périmètres d'analyse



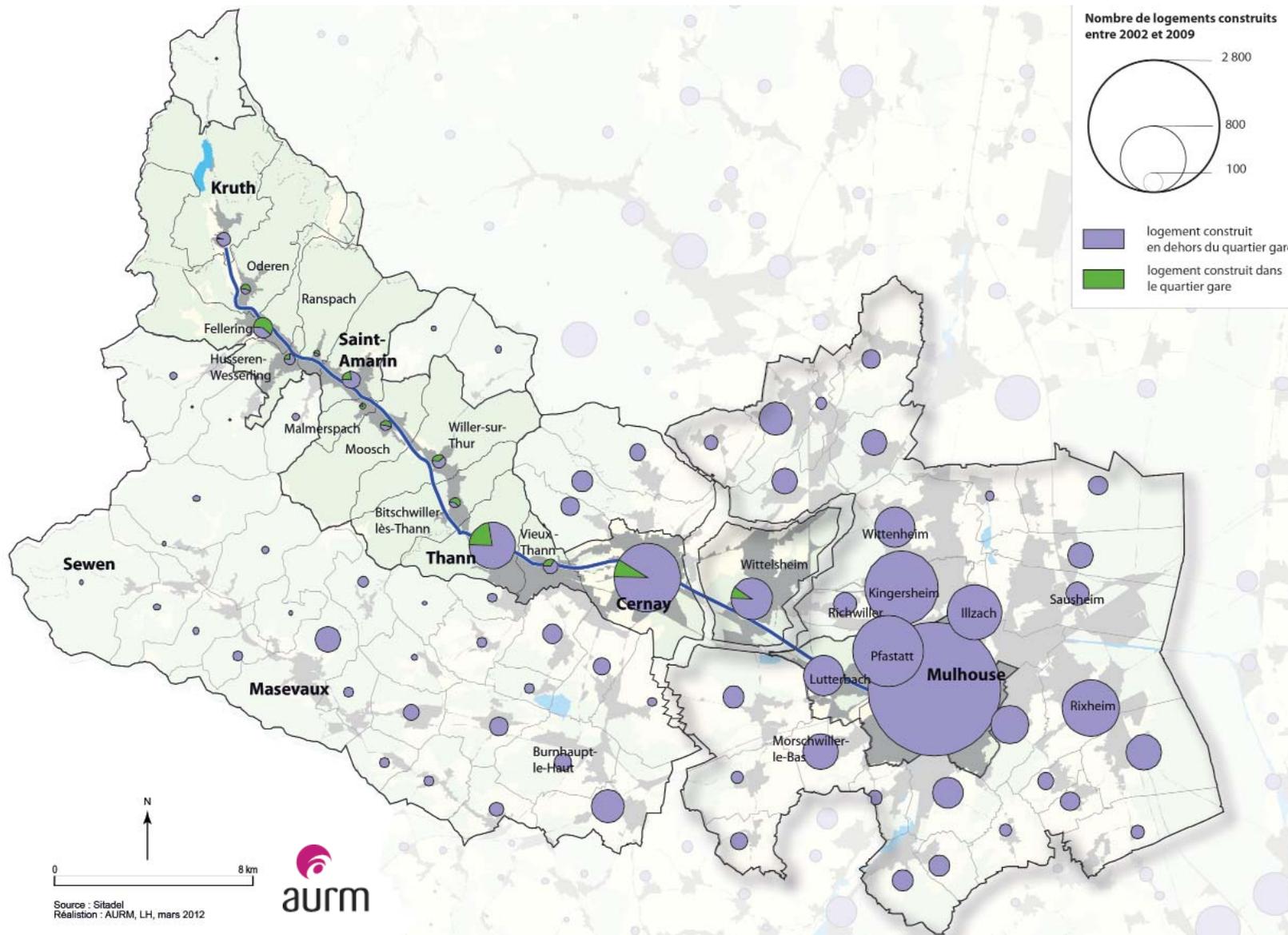
**Indicateur n° 11**

**Nombre de logements construits**

Source : sitadel Infracommunale logement (DREAL Alsace)  
Périodicité : annuelle  
Type d'effet : conditionnel.

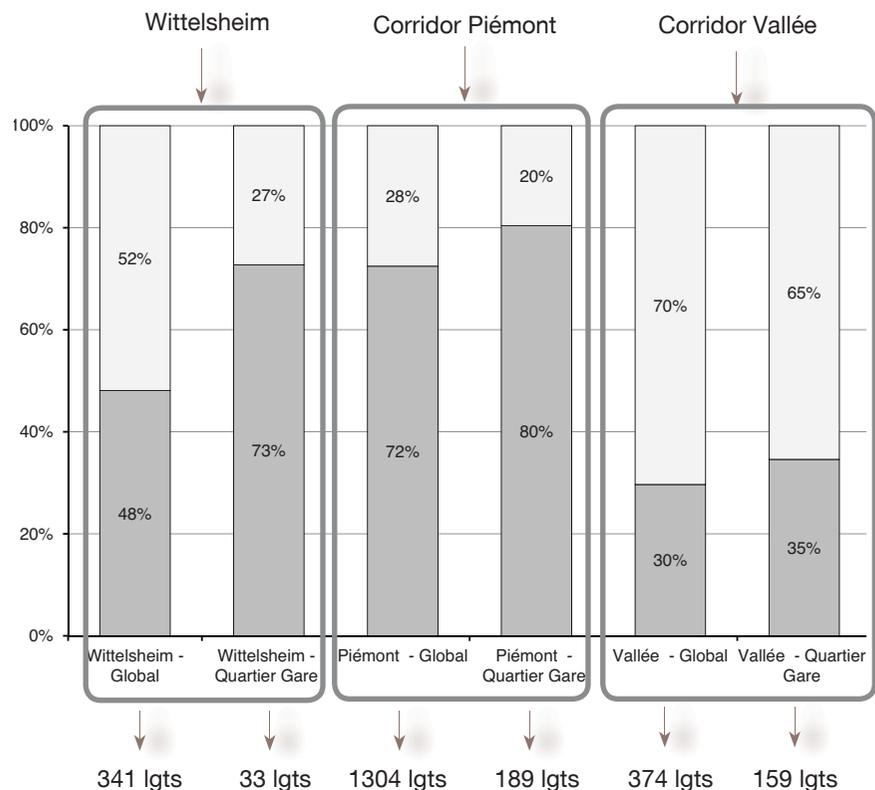


**Seulement 19 % des logements construits dans les corridors l'ont été dans les quartiers gares, cette part s'élève à 42 % dans le corridor Vallée**



**Aucune spécificité de répartition entre logements collectifs et logements individuels construits n'est à relever entre l'échelle communale et celle du quartier gare**

Répartition logements individuels / logements collectifs construits 2002-2009 à l'échelle des communes gares et des quartiers gares (en %)



□ Logements individuels  
 ■ logements collectifs

Source des données : DREAL - SITADEL habitat - Géolocalisation SIG AURM

Dans le corridor Vallée, même si le volume de logements construits est faible, le pourcentage de logements construits est plus important dans les quartiers gares que les corridors Piémont et Wittelsheim.

Les objectifs du SCOT tendent vers une **compacité urbaine**, ainsi que vers

l'utilisation de modes de transports alternatifs à la voiture individuelle. La question de la densification de l'habitat dans les quartiers-gares est donc importante. Des formes d'habitats, peu consommatrices de fonciers (individuels groupés, collectifs) doivent être privilégiées dans ces secteurs.

Le nombre de logements construits dans les quartiers gares - détail corridor 2002-2009

Corridors	Communes	Quartiers gares	Part construction quartier gare en %
Wittelsheim	341	33	10%
Piémont	1304	189	14%
Vallée	374	159	43%
<b>Total</b>	<b>2019</b>	<b>381</b>	<b>19%</b>

Source des données : DREAL - SITADEL habitat - Géolocalisation SIG AURM

Le nombre de logements construits dans les quartiers gares - détail communes gares 2002-2009

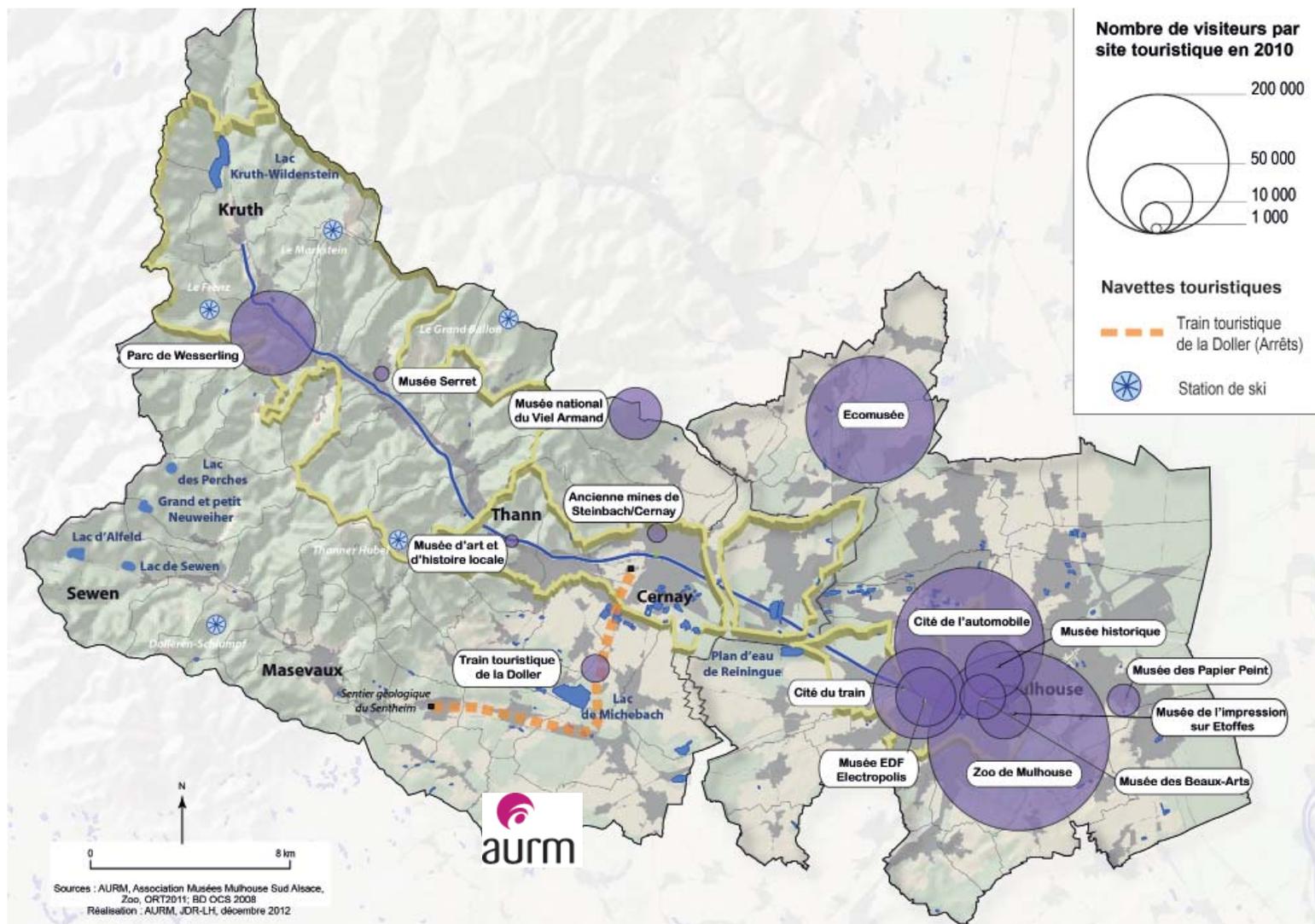
Communes	Communes	Quartiers gares	Part construction quartier gare en %		
W	Wittelsheim	341	33	10%	
	Piémont	Cernay	824	71	9%
		Vieux-Thann	61	22	36%
		Thann	419	96	23%
Vallée	Bitschwiller-lès-Thann	32	21	66%	
	Willer-sur-Thur	29	11	38%	
	Moosch	27	15	56%	
	Malmerspach	8	7	88%	
	Saint-Amarin	77	19	25%	
	Ranspach	10	6	60%	
	Husseren-Wesserling	39	9	23%	
	Fellering	85	53	62%	
	Oderen	30	17	57%	
Kruth	37	1	3%		
<b>Total</b>	<b>2019</b>	<b>381</b>	<b>19%</b>		

Source des données : DREAL - SITADEL habitat - Géolocalisation SIG AURM

# SITUATION AVANT TRAM-TRAIN



La proximité forte entre la ligne MTK et les équipements et sites de tourisme / loisir





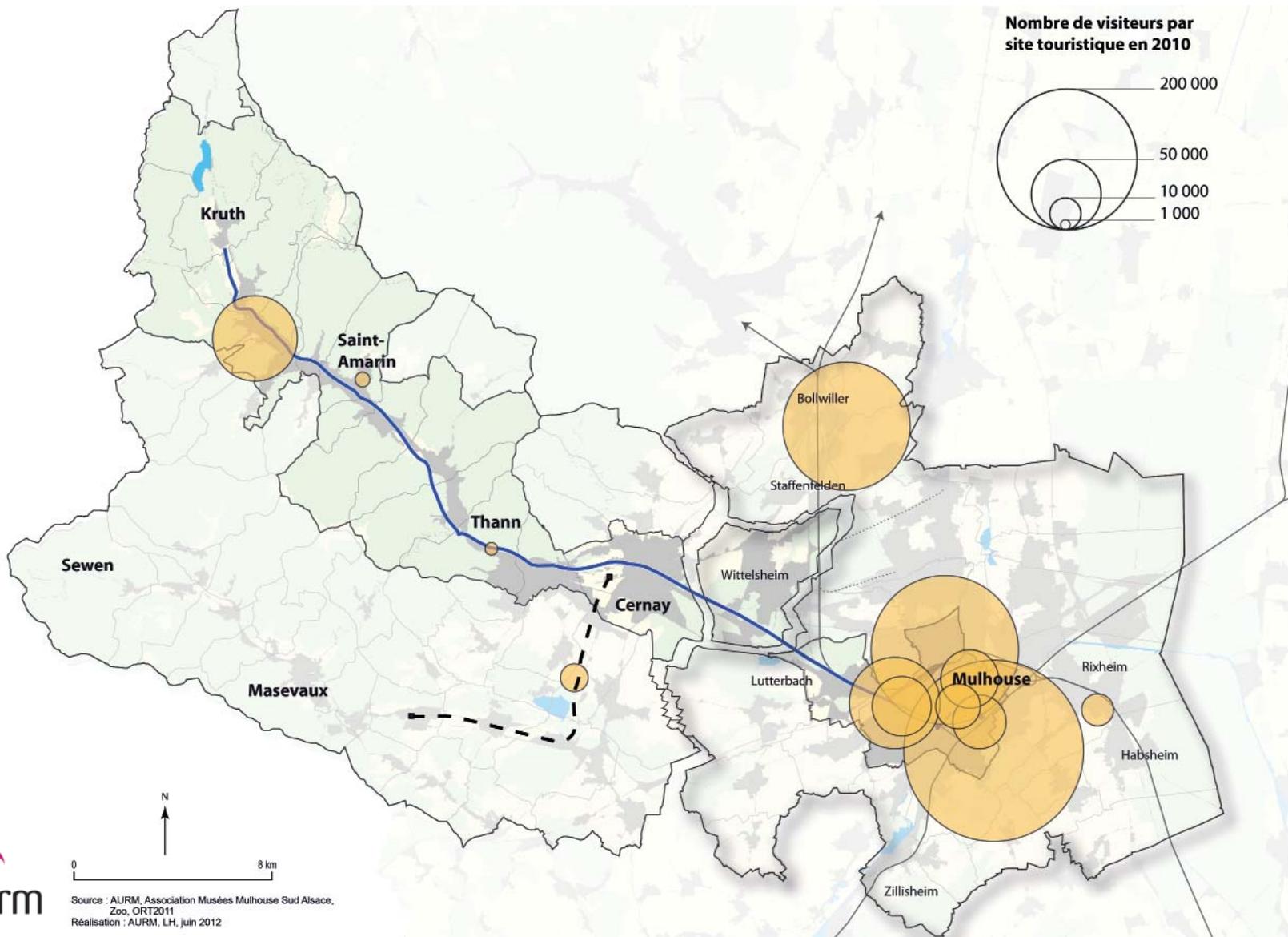
## **2.1.4. Tourisme**

*Indicateurs mobilisés*

- Fréquentation des sites touristiques payants
- Hébergements (hôtels et camping)



**Le Parc de Wesserling, le Monument National du Vieil Armand, les musées mulhousiens, les crêtes vosgiennes : principaux pôles touristiques et de loisirs**



### Un réel potentiel de rapprochement des équipements touristiques situés le long de la ligne MTK

La fréquentation des sites touristiques payants du Pays Thur Doller 2003 - 2010  
(en nombre d'entrées / an)

Sites	2003	2007	2010	Evolution 2003-2010	Evolution 2007-2010
Train touristique de la vallée de la Doller / Cernay	9 995	7 946	7 846	-22%	-1%
Monument national du Vieil Armand / Cernay	27 642	25 530	nd	-	-
Musée d'art et d'histoire locale / Thann	2 104	3 441	1 671	-21%	-51%
Musée Serret / Saint Amarin	1 254	2 154	2 274	+ 81%	+ 6%
Parc de Wesserling - Musée Textile / Wesserling	23 298	68 057	73 504	+ 215%	+ 8%
Parc d'Arbre en Arbre / Kruth	-	20 089	nd	-	-
Musée de la Géologie et sentier de la géologie / Sentheim	-	1 900	nd	-	-
Anciennes mines de Steinbach / Cernay	-	nd	4072	-	-

Source des données : Comité Régional de Tourisme, offices de tourisme

Les principaux pôles touristiques se localisent le long de la ligne MTK. Cette configuration crée un fort potentiel de rapprochement. En effet, on pourrait par exemple imaginer un touriste arrivant en gare de Mulhouse, qui prendrait le tram-train pour visiter la Cité du train, la collégiale de Thann et monterait par la suite dans la vallée pour visiter le parc de Wesserling.

La grande majorité des déplacements touristiques et de loisirs de proximité se réalisent en véhicule individuel. La desserte ferroviaire pourrait constituer une réelle alternative à la voiture individuelle à mettre en valeur pour les déplacements touristiques et de loisirs.

La fréquentation des sites touristiques payants de m2A 2003 - 2010  
(en nombre d'entrées / an)

Sites	2003	2007	2010	Evolution 2003-2010	Evolution 2007-2010
Cité de l'Automobile / Mulhouse	191 122	181 694	223 484	+ 17%	+ 23%
Cité du Train / Mulhouse	64 805	99 694	84 599	+ 31%	-15%
Musée de l'Impression sur Etoffes / Mulhouse	27 726	23 844	29 261	+ 6%	+ 23%
Musée EDF Electropolis / Mulhouse	23 023	36 301	35 867	+ 56%	-1%
Zoo / Mulhouse	342 822	335 066	330 967	-3%	-1%
Musée Historique / Mulhouse	17 462	38 441	34 312	+ 96%	-11%
Musée des Beaux-Arts / Mulhouse	8 529	14 595	20 609	+ 142%	+ 41%
Ecomusée d'Alsace / Ungersheim	279 297	155 482	166 026	-41%	+ 7%
Bioscope / Ungersheim	nd	nd	nd	-	-
Musée du Papier Peint / Rixheim	12 301	9 443	10 479	-15%	+ 11%

Source des données : Association Musées Mulhouse Sud Alsace, Parc Zoologique, Comité Régional de Tourisme

A 35 km de Mulhouse, 65 km de Colmar et 75 km de Gérardmer

**En venant d'Alsace ou de Franche-Comté**

Prendre l'autoroute A35, A36 ou la RN83, direction Mulhouse - sortie Thann. Puis suivre la RN66 direction Epinal

**En venant des Vosges**

Prendre la RN66 par le col du Bussang, direction Mulhouse.

**Gare SNCF à 200m du Parc**

Ligne Kruth-Mulhouse. [Plus d'info](#)

Informations sur l'accès du Parc de Wesserling disponibles sur le site web du Parc

Source : site internet du Parc de Wesserling.

## Indicateur n° 12

### Fréquentation des sites touristiques payants

Source : CRT, OT  
Périodicité : annuelle  
Type d'effet : probable.



### Une stabilité du nombre d'hôtels dans le corridor Vallée et Luterbach / Mulhouse mais une baisse pour le corridor Piémont et Wittelsheim

Le nombre d'hôtels 2002-2010 des territoires et des corridors (y compris les non classés)

Périmètres		2002	2007	2010	Evolution 2002-2010	Evolution 2007-2010
Territoires	Haut-Rhin	293	270	263	-10%	-3%
	Pays Thur Doller	25	25	23	-8%	-8%
	m2A	36	34	36	0%	+ 6%
Corridor	Vallée	7	7	7	0%	0%
	Piémont	9	9	7	-22%	-22%
	Wittelsheim	1	1	0	-100%	0%
	Lutt. / Mulh.	16	14	16	0%	+ 14%

Source des données : INSEE



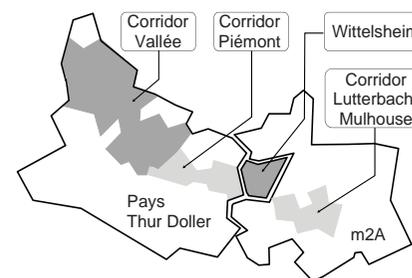
Hôtel - Restaurant à Felling

Le nombre de lits dans les hôtels 2002-2010 des territoires et des corridors (y compris les non classés)

Périmètres		2002	2007	2010	Evolution 2002-2010	Evolution 2007-2010
Territoires	Haut-Rhin	8 368	8 153	8 347	0%	+ 2%
	Pays Thur Doller	417	388	348	-17%	-10%
	m2A	2 039	2 028	2 162	+ 6%	+ 7%
Corridor	Vallée	86	91	92	+ 7%	+ 1%
	Piémont	158	163	128	-19%	-21%
	Wittelsheim	11	11	0	-100%	0%
	Lutt. / Mulh.	868	883	1 006	+ 16%	+ 14%

Source des données : INSEE

Les périmètres d'analyse



## Indicateur n° 13

### Hébergement touristique

Nombre d'hôtels, nombre de lits  
Nombre de campings, nombre d'emplacements

Source : INSEE  
Périodicité : annuelle  
Type d'effet : indirect.



**Le nombre de camping et le nombre d’emplacement restent stable dans les corridors sauf dans le corridor vallée où on relève une baisse**

Le nombre de campings 2002-2010 des territoires et des corridors

Périmètres		2002	2007	2010	Evolution 2002-2010	Evolution 2007-2010
Territoires	Haut-Rhin	59	55	53	-10%	-4%
	Pays Thur Doller	12	10	11	-8%	+ 10%
	m2A	3	3	3	0%	0%
Corridor	Vallée	5	3	4	-20%	+ 33%
	Piémont	1	1	1	0%	0%
	Wittelsheim	0	0	0	0%	0%
	Lutt. / Mulh.	1	1	1	0%	0%

Source des données : INSEE

Le nombre d’hôtels a baissé dans le corridor Piémont. Deux des neuf hôtels ont fermé entre 2007 et 2010 soit 35 lits en moins.

Le nombre de camping a diminué entre 2002 et 2007 dans le corridor Vallée mais a réaugmenté entre 2007 et 2010. Ce territoire perd donc 1 camping entre 2002 et 2010, soit une perte de 46 emplacements. Ces baisses sont donc à relativiser.



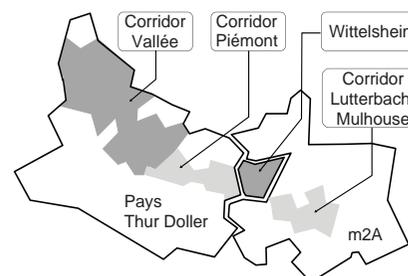
Indication directionnelle au bord de la RN 66 du camping de Ranspach

Le nombre d’emplacements de campings 2002-2010 des territoires et des corridors

Périmètres		2002	2007	2010	Evolution 2002-2010	Evolution 2007-2010
Territoires	Haut-Rhin	6 468	6 273	6 212	-4%	-1%
	Pays Thur Doller	1 561	1 483	1 490	-5%	0%
	m2A	346	350	344	-1%	-2%
Corridor	Vallée	467	389	421	-10%	+ 8%
	Piémont	204	204	206	+ 1%	+ 1%
	Wittelsheim	0	0	0	0%	0%
	Lutt. / Mulh.	210	221	215	2%	-3%

Source des données : INSEE

Les périmètres d’analyse





## EVALUATION DU PLAN CLIMAT DU PAYS THUR DOLLER



Novembre 2011



Source : Pays Thur Doller



## **2.1.5. Qualité de l'air**

Le plan climat territorial du Pays Thur Doller : des actions portant sur les déplacements

**Plan Climat du Pays Thur Doller**

La Terre se réchauffe ! Les coupables : ce sont les gaz à effet de serre (CO2, méthane...). On estime que la moitié du CO2 émis en France est liée à nos comportements de tous les jours. En changeant quelques habitudes, il est possible de lutter contre le changement climatique.

**Moi aussi, je m'engage !**  
 Cochez les cases de votre choix, et déposez la fiche dans l'urne prévue à cet effet

**Energie**

- J'éteins mes appareils électriques, plutôt que de les laisser en veille
- Je règle ma production d'eau chaude à 60°C
- Je préfère les appareils électroménagers économes en énergie (Classe « A »).
- L'hiver, je ne surchauffe pas. 1°C en moins = 7% d'économies
- Côté travaux à la maison, j'isole au maximum (combles, murs, fenêtres...)
- J'opte pour les énergies renouvelables : bois, solaire thermique, photovoltaïque...
- Autre : .....

**Déchets**

- Je fais le tri, au travail comme à la maison, sans oublier la salle de bain
- Je diminue mes impressions : j'utilise le recto-verso et j'imprime 2 pages par feuille
- Je mets un autocollant Stop Pub sur ma boîte aux lettres.
- J'emmène une tasse au travail pour ne pas utiliser de gobelets jetables pour le café
- J'utilise des piles rechargeables
- Je composte mes déchets de cuisine et de jardin
- Je limite au maximum le gaspillage alimentaire, à la maison et à la cantine
- Autre : .....

**Déplacements**

- Pour venir travailler, je covoiture au moins une fois par semaine
- Je prends les transports en commun, quand c'est possible
- Pour faire moins de 3 km, j'opte pour la marche ou le vélo
- Je pratique l'éco-conduite
- Je privilégie les rendez-vous téléphoniques ou réunions en visioconférence plutôt que de me déplacer inutilement
- Je préfère le train à l'avion, pour mes déplacements longue distance
- Autre : .....

**Consommation**

- J'achète des fruits et légumes de saison
- Je privilégie les produits locaux
- J'achète des produits éco-labellisés
- Je bois l'eau du robinet pour éviter les déchets inutiles (bouteilles plastiques).
- J'investis dans du matériel hydro-économe pour réduire ma consommation d'eau
- Je choisis les produits en limitant le suremballage
- Autre : .....

Nom : ..... Prénom : .....  
 Ville : ..... Mail : .....

Plan Climat du Pays Thur Doller : promotion des alternatives à la voiture  
 Source : Pays Thur Doller

VEHICULE	MODELE	CARBURANT	KM parcourus / an	BUDGET / an	EMISSIONS CO2 t. CO2 / an
Véhicule 1	Moyenne Berline	Essence	15 000	1 497 €	2,40
Véhicule 2	Citadine	Essence	12 000	1 216 €	1,91
TOTAL			27 000	2 713 €	4,31T

Cliquez sur la flèche pour passer à la suite

Pour le grand public, simulateur du Pays Thur Doller pour évaluer les émissions et le coût des déplacements suivant le mode.  
 Source : Pays Thur Doller

Au cours de la période 2000-2009, les émissions des gaz à effet de serre reculent de 29%. Au cours de la même période, elles baissent de 25,3% dans le Haut-Rhin et de 27,5% dans m2A. La tendance à la baisse des émissions du Pays Thur Doller s'inscrit dans la même tendance que celles des autres territoires.

Très peu d'informations sont disponibles à une échelle plus fine. Dans le cadre des prochaines actualisations, les données issues du suivi du Plan Climat du Pays Thur Doller devront être mobilisées. Elles seront beaucoup plus fines.

Indicateur n° 14

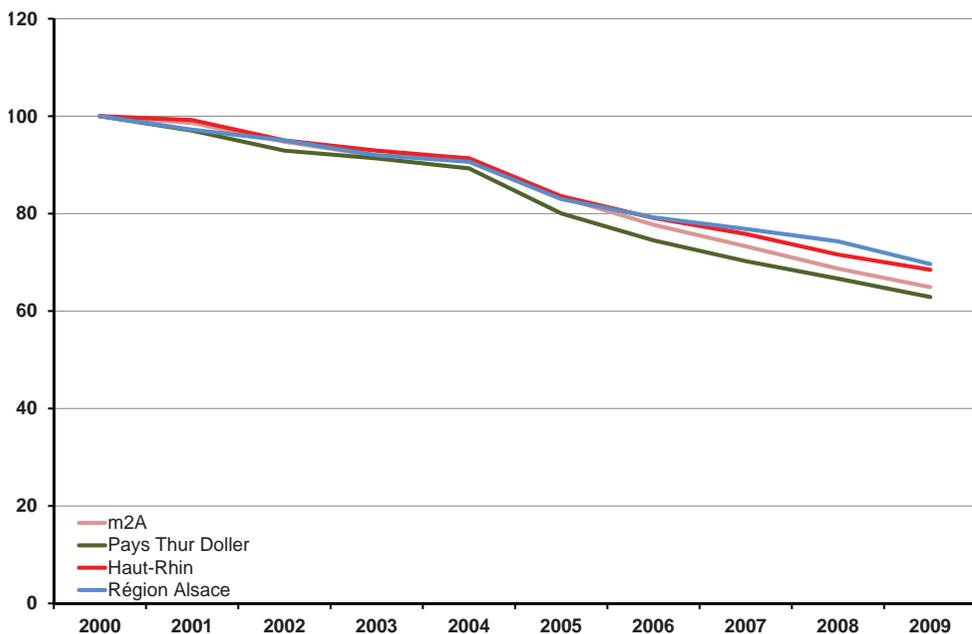
Polluants générés par la circulation routière (en kg)

Source : ASPA  
 Périodicité : annuelle  
 Type d'effet : probable

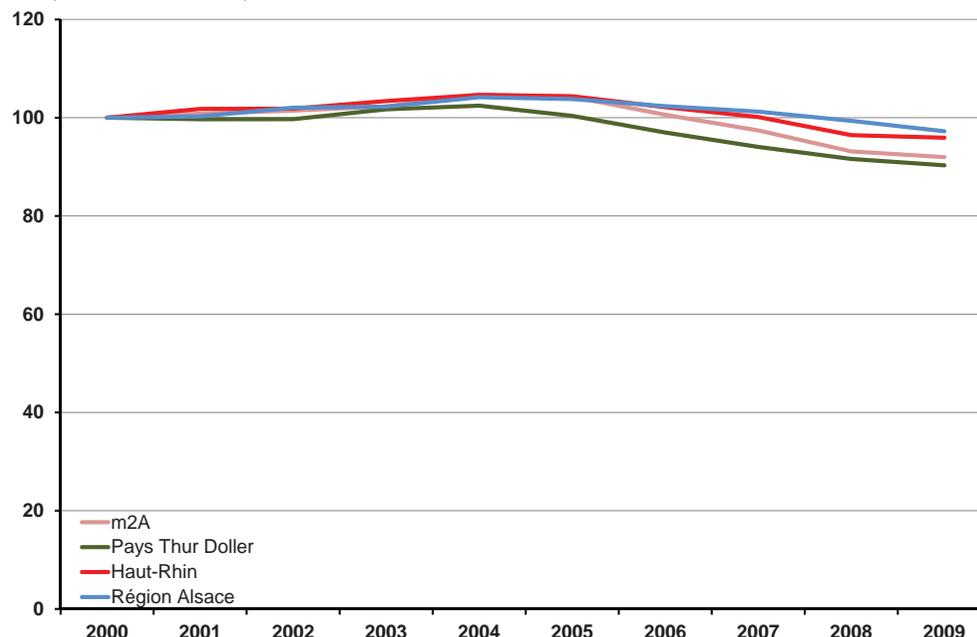
Remarque : données uniquement disponibles à l'échelle des EPCI.

**La baisse des émissions de gaz à effet de serre et des particules dans le Pays Thur Doller s'inscrit dans la même tendance à la baisse observée à l'échelle du Haut-Rhin et de la Région Alsace**

L'évolution 2000-2009 des PM10 générées par la circulation routière (base 100 en 2000)



L'évolution 2000-2009 des PRG générées par la circulation routière (base 100 en 2000)



L'évolution 2000-2009 des PM10 générées par la circulation routière (en kg)

	2000	2007	2009	Evolution 2000-2009	Evolution 2007-2009
m2A	323 265	245 688	234 398	-27,5%	-4,6%
Pays Thur Doller	116 406	85 685	82 611	-29,0%	-3,6%
Haut-Rhin	1 034 496	807 481	773 233	-25,3%	-4,2%
Région Alsace	2 498 363	1 971 463	1 921 391	-23,1%	-2,5%

Source des données : ASPA - Extraction des données du site internet

L'évolution 2000-2009 des PRG générées par la circulation routière (en kg)

	2000	2007	2009	Evolution 2000-2009	Evolution 2007-2009
m2A	463 477 558	450 921 874	426 660 354	-7,9%	-5,4%
Pays Thur Doller	170 025 376	159 975 344	154 022 564	-9,4%	-3,7%
Haut-Rhin	1 471 089 755	1 471 960 069	1 410 025 745	-4,2%	-4,2%
Région Alsace	3 583 107 708	3 625 408 384	3 482 026 934	-2,8%	-4,0%

Source des données : ASPA - Extraction des données du site internet

# SITUATION AVANT TRAM-TRAIN



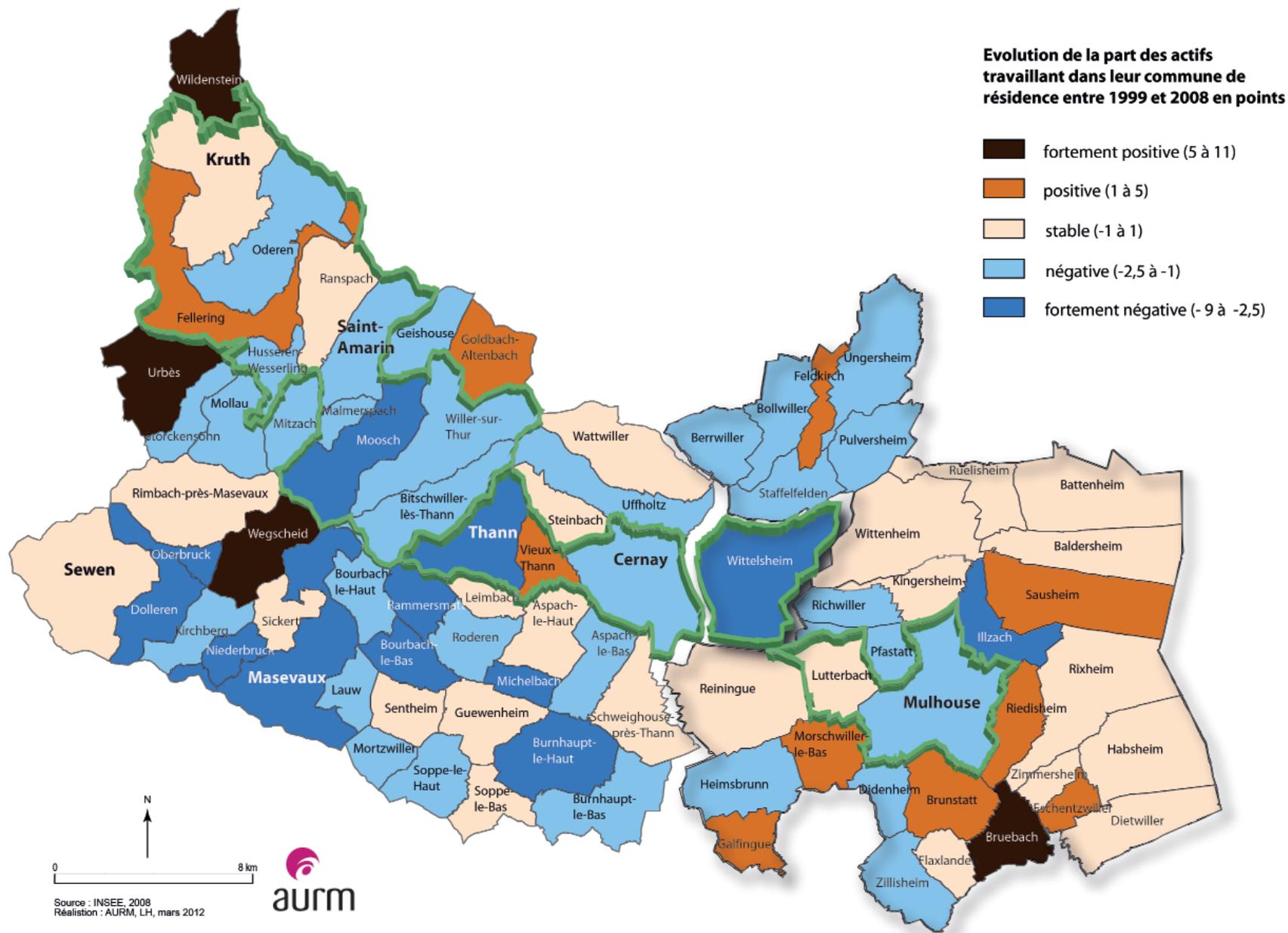


## 2.1.6. Transport/déplacement

### *Indicateurs mobilisés*

- Part des actifs travaillant en dehors de leurs communes de résidences
- Navettes domicile-travail
- Trafic routier : nombre moyen de véhicules / jour sur la RN 66 et la RD 466
- Offre ferroviaire : nombre de TER / tram-train / tramway
- Fréquentation annuelle ferroviaire
- Nombre de places stationnement voitures / taux d'occupation
- Nombre de places stationnement vélos / taux d'occupation

## SITUATION AVANT TRAM-TRAIN 2.1.6. Transport/déplacement - Part des actifs travaillant dans leur commune



## SITUATION AVANT TRAM-TRAIN 2.1.6. Transport/déplacement - Part des actifs travaillant dans leur commune

### De plus en plus de personnes travaillent hors de leur commune de résidence

L'évolution 1999-2008 du nombre d'actifs habitant et travaillant dans leur commune de résidence des territoires et du corridor

Périmètres	1 999			2008			Evolution part en pts	
	Nombre actifs travaillant...		Part des actifs travaillant dans leur com. de résidence en %	Nombre actifs travaillant...		Part des actifs travaillant dans leur com. de résidence en %		
	...dans leur com. de résidence	...hors de leur com. de résidence		...dans leur com. de résidence	...hors de leur com. de résidence			
Territoires	Haut-Rhin	95 064	209 717	31,2%	89 323	232 632	27,7%	-3,45
	m2A	34 814	65 106	34,8%	31 018	68 963	31,0%	-3,82
	Pays Thur Doller	6 660	20 008	25,0%	6 131	22 321	21,5%	-3,42
Corridor	Vallée	1 245	4 896	20,3%	1 115	4 949	18,4%	-1,89
	Piémont/Plaine	3 440	5 287	39,4%	3 115	5 759	35,1%	-4,31
	Wittelsheim	1 016	2 795	26,7%	706	3 275	17,7%	-8,92
	Lutt. /Mulh.	25 773	18 659	58,0%	22 056	19 397	53,2%	-4,80

Source des données : INSEE RP

L'augmentation généralisée de la part des personnes travaillant hors de leur commune de résidence, a pour effet l'allongement des distances parcourues lors des déplacements domicile-travail.

Dans la vallée de la Thur, 80% de la population réside à moins d'un kilomètre d'une gare. Cette configuration est très favorable à l'utilisation du TER et du tram-train, notamment pour les déplacements domicile-travail. La mise en place de PDE ou de PDIE constitue un enjeu majeur pour favoriser les changements d'habitudes de déplacement aussi bien pour les déplacements domicile/travail que professionnels.

Cette configuration est également très favorable pour les rabattements par modes actifs sur les gares. Il existe un réel enjeu pour mettre en place un schéma de rabattement, notamment vélo et piéton vers les gares.

### Indicateur n° 15

**Part des actifs travaillant en dehors de leurs communes de résidences**

Source : INSEE RP

Périodicité : tous les 5 ans depuis 2006.

Type d'effet : indirect

L'évolution 1999-2008 du nombre d'actifs habitant et travaillant dans leur commune de résidence des communes gares

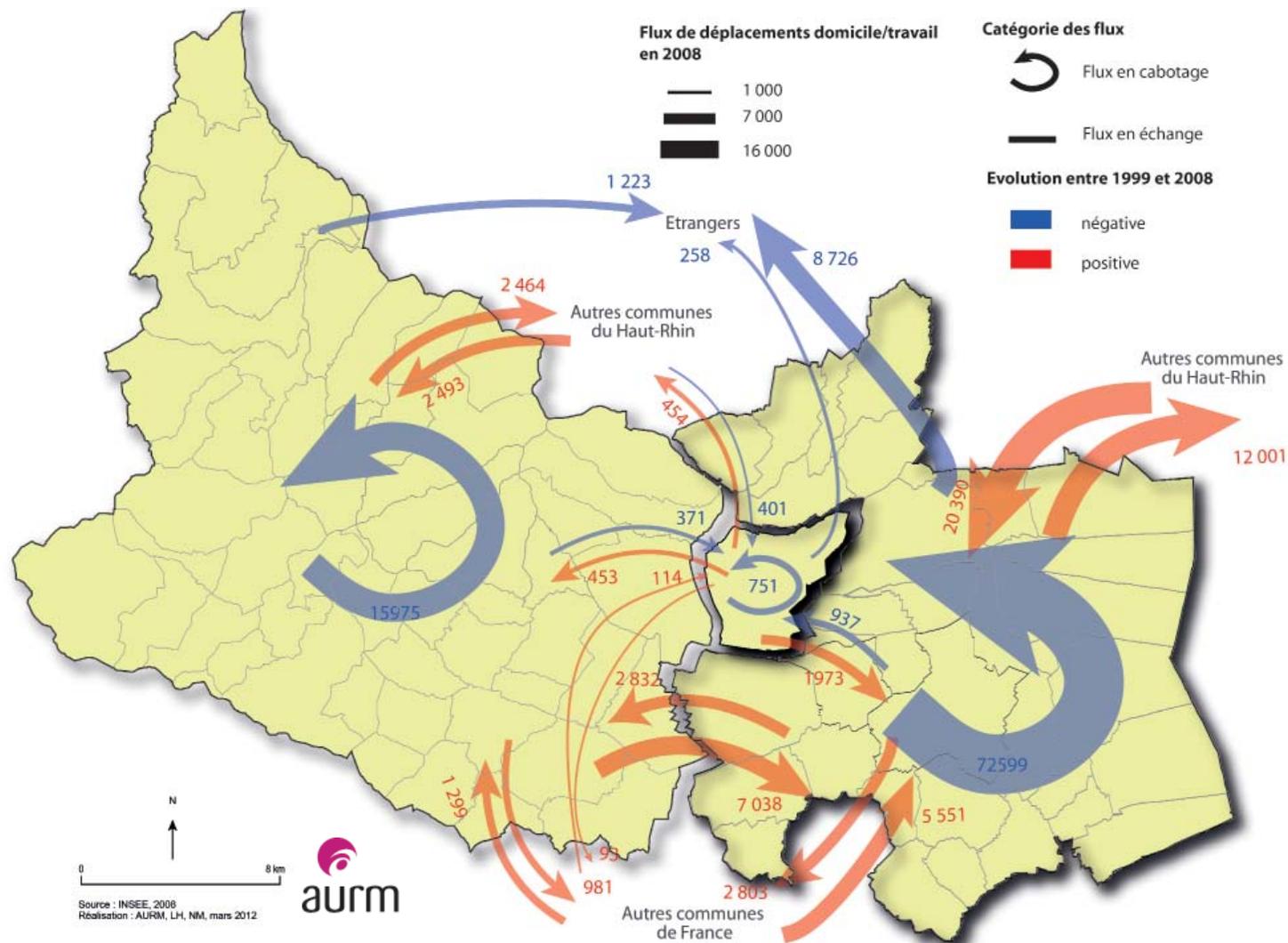
Communes	1 999			2008			Evolution part en pts	
	Nombre actifs travaillant...		Part des actifs travaillant dans leur com. de résidence en %	Nombre actifs travaillant...		Part des actifs travaillant dans leur com. de résidence en %		
	...dans leur com. de résidence	...hors de leur com. de résidence		...dans leur com. de résidence	...hors de leur com. de résidence			
LM	Mulhouse	400	2 003	16,6%	467	2 215	17,4%	+ 0,76
	Lutterbach	25 373	16 656	60,4%	21 590	17 182	55,7%	-4,69
W	Wittelsheim	1 016	2 795	26,7%	706	3 275	17,7%	-8,92
Piémont	Cernay	1 814	2 419	42,9%	1 764	2 619	40,3%	-2,60
	Vieux-Thann	248	927	21,1%	251	874	22,3%	+ 1,20
	Thann	1 378	1 941	41,5%	1 100	2 266	32,7%	-8,84
Vallée	Bitschwiller-lès-Thann	158	703	18,4%	143	714	16,7%	-1,62
	Willer-sur-Thur	104	682	13,2%	93	700	11,8%	-1,46
	Moosch	177	655	21,3%	114	600	16,0%	-5,30
	Malmerspach	38	201	15,9%	26	176	12,8%	-3,09
	Saint-Amarin	324	732	30,7%	300	732	29,1%	-1,63
	Ranspach	45	324	12,2%	41	311	11,6%	-0,55
	Husseren-Wesserling	76	343	18,1%	61	383	13,7%	-4,39
	Fellering	119	540	18,1%	146	577	20,2%	+ 2,11
	Oderen	120	394	23,3%	94	403	18,9%	-4,43
	Kruth	84	322	20,7%	97	353	21,5%	0,82

Source des données : INSEE RP

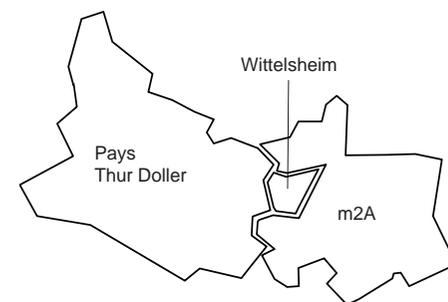


*A l'échelle des territoires*

**Le volume des navettes domicile – travail en cabotage baisse, celui en échange augmente**



*Les périmètres d'analyse*



## Indicateur n° 16

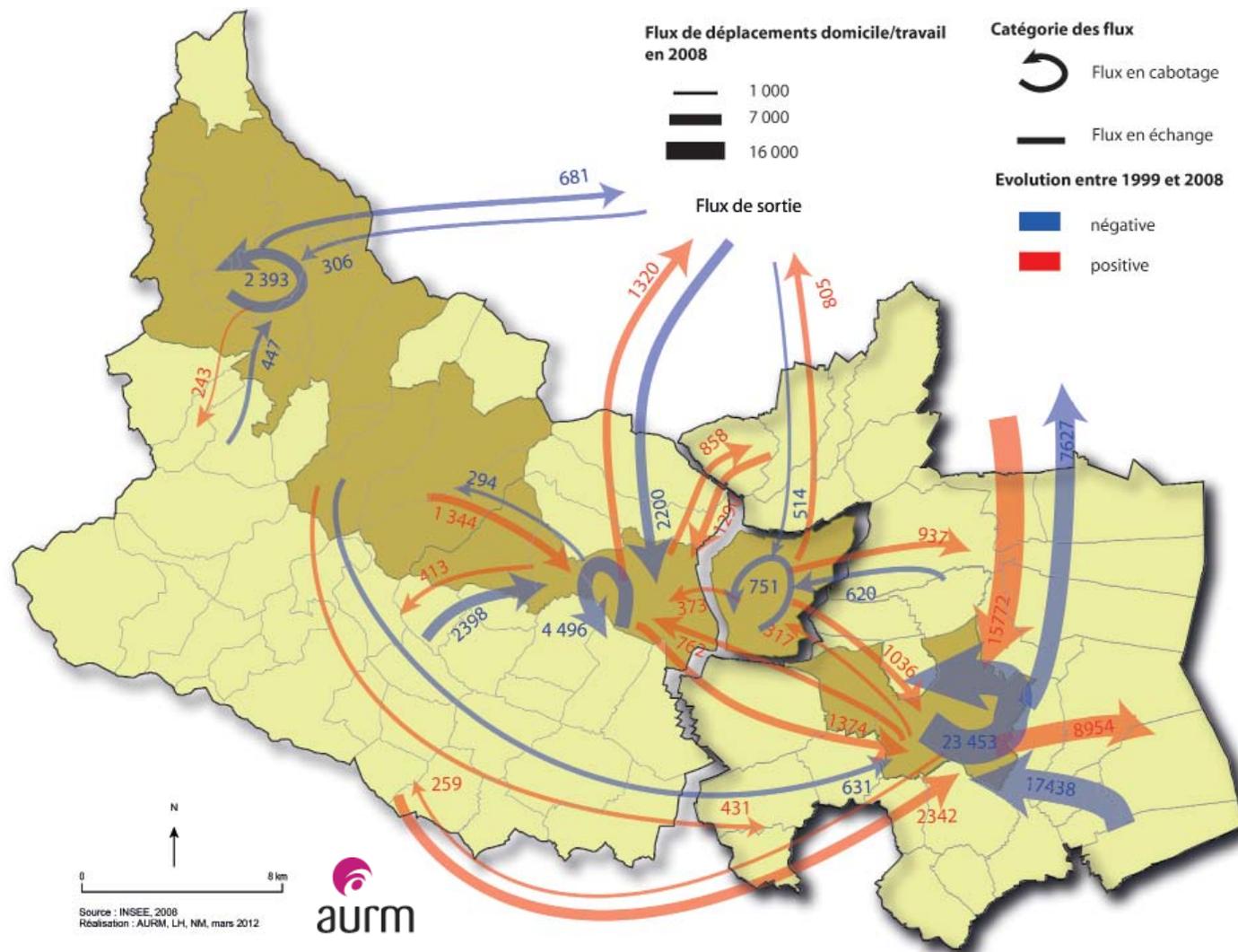
### Navettes domicile-travail

Source : INSEE RP  
Périodicité : tous les 5 ans depuis 2006.  
Type d'effet : indirect

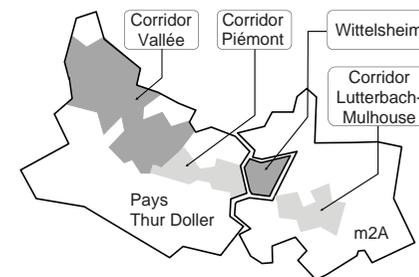


*A l'échelle des corridors*

**L'augmentation des flux en échange**

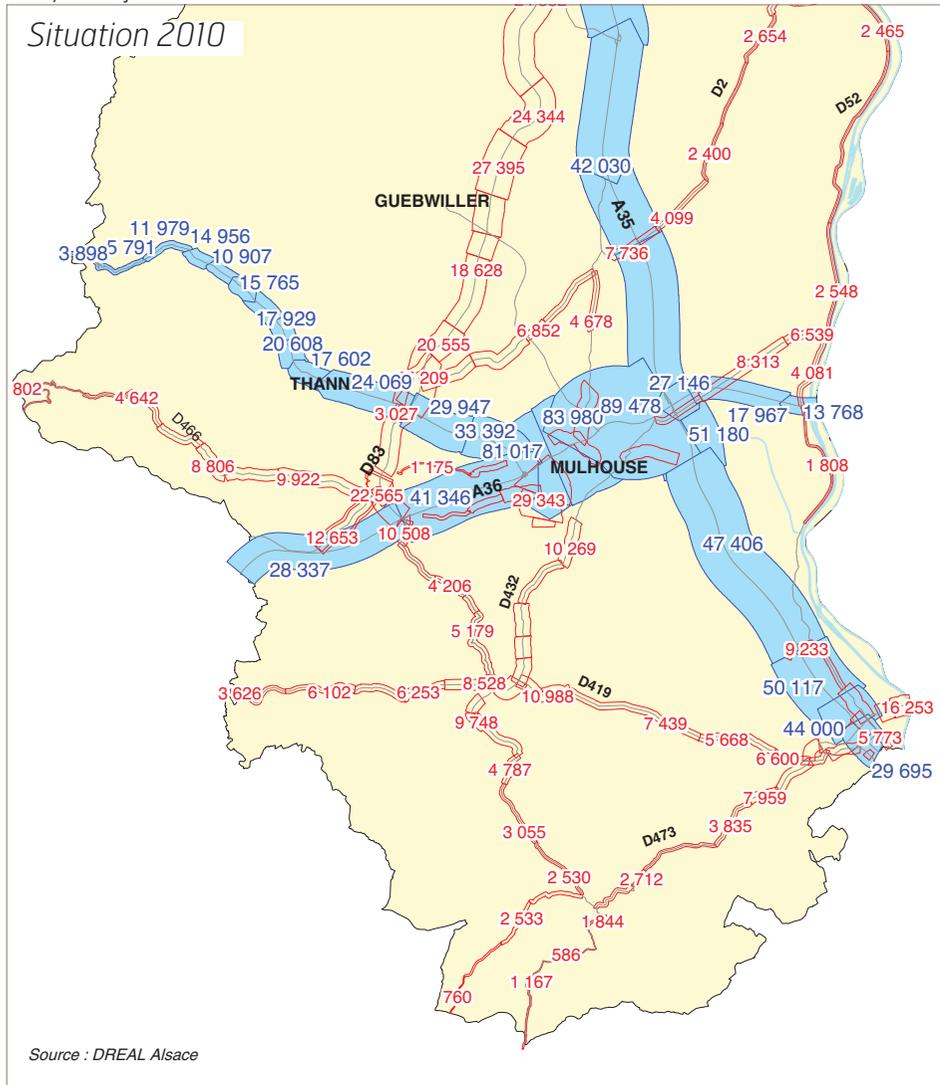


*Les périmètres d'analyse*

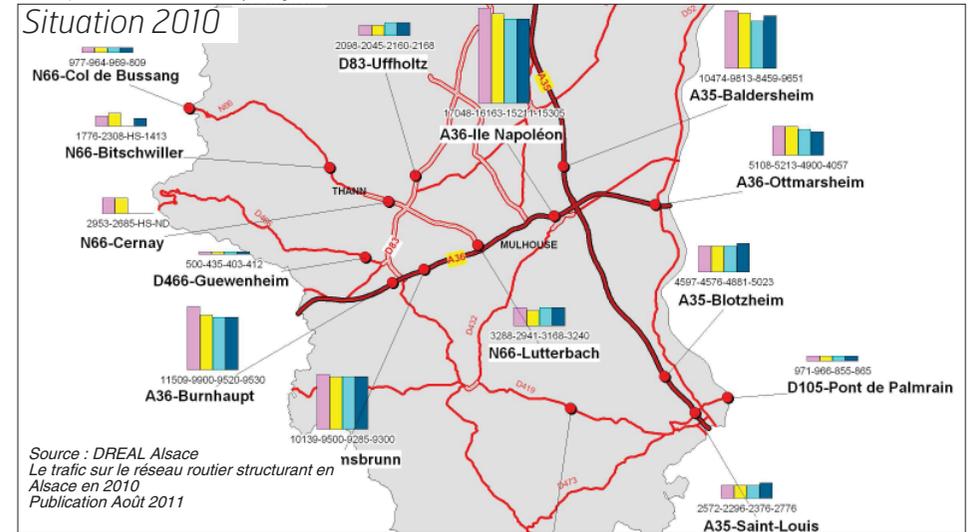


**En 2010, au col de Bussang : 4000 véhicules / jour en moyenne dont 1000 camions**  
**A Bitschwiller : 20 000 véhicules / jour dont 1 300 camions**

Carte du trafic routier sur le réseau structurant alsacien - extrait sud Alsace  
 (Moyenne journalière annuelle tous véhicules - année 2010)



Carte évolution du trafic routier poids lourds entre 2007 et 2010  
 (Moyenne annuelle par jour ouvré - extrait sud Alsace)



L'évolution 2001-2010 du trafic moyen journalier PL sur la RN 66  
 (en nombre moyen de PL / jour)

Station de comptage	2001	2007	2010	Evolution 2001-2010	Evolution 2007-2010
Col de Bussang	1 380	977	985	-28,6%	+ 0,8%
Bitschwiller	2 500	1 776	1 279	-48,8%	-28,0%
Lutterbach	2 881	3 288	3 281	+ 13,9%	-0,2%

Source des données : DIR-Est / DREAL-Alsace

### Indicateur n° 17

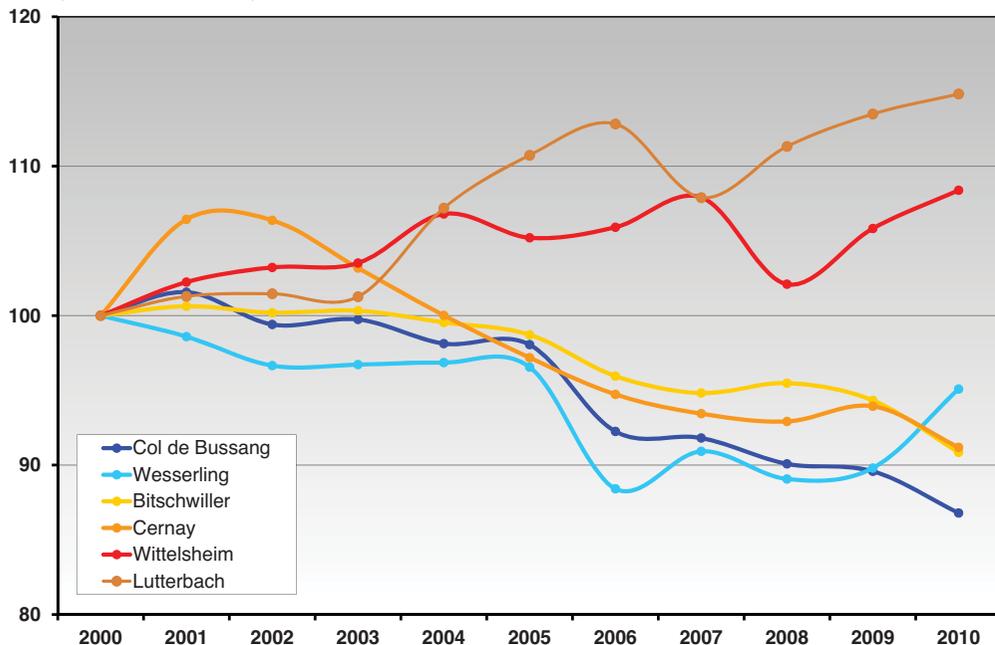
**Trafic routier : nombre moyen de véhicules / jour sur la RN 66 et la RD 466**

Source : CG 68, DIR-Est  
 Périodicité : annuelle  
 Type d'effet : indirect

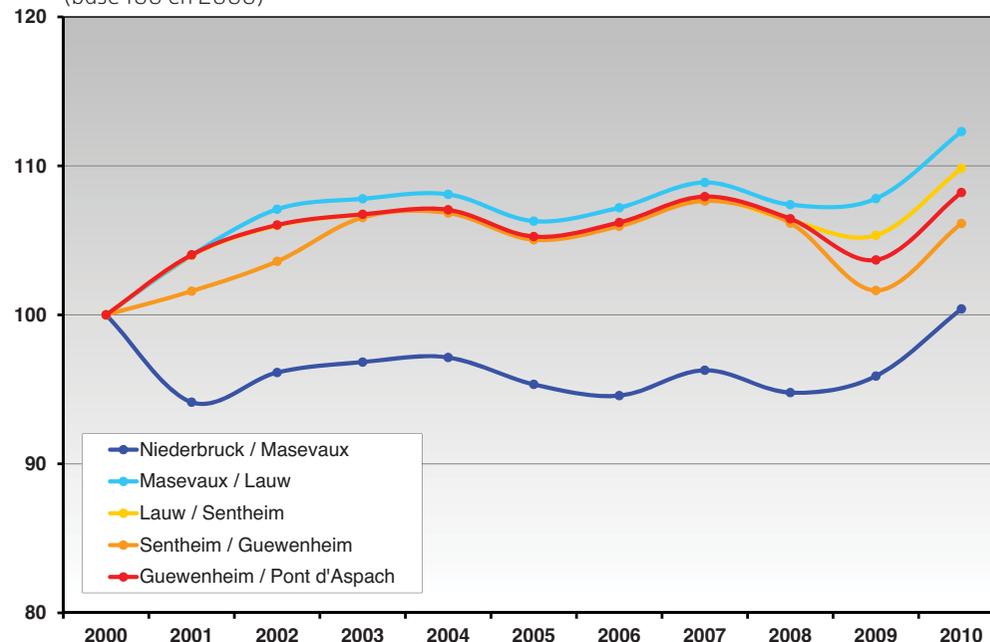


**Entre 2000 et 2010, le trafic routier de la RN 66 a légèrement reculé dans la vallée et augmenté en plaine**  
**Le trafic routier de la RD 466 a augmenté**

L'évolution 2000-2010 du trafic moyen journalier tous types de véhicules sur la RN 66 (base 100 en 2000)



L'évolution 2000-2010 du trafic moyen journalier tous types de véhicules sur la RD 466 (base 100 en 2000)



L'évolution 2000-2010 du trafic moyen journalier tous types de véhicules sur la RN 66 (en nombre moyen de véhicules / jour y compris les PL)

Station de comptage	2000	2007	2010	Evolution 2000-2010	Evolution 2007-2010
Col de Bussang	4 461	4 101	3 898	-12,6%	-5,0%
Wessering	6 117	5 563	5 791	-5,3%	+ 4,1%
Bitschwiller	22 611	21 458	20 608	-8,9%	-4,0%
Cernay	26 399	24 628	24 069	-8,8%	-2,3%
Wittelsheim	27 646	29 888	29 947	+ 8,3%	+ 0,2%
Lutterbach	28 926	31 182	33 392	+ 15,4%	+ 7,1%

Source des données : DIR-Est

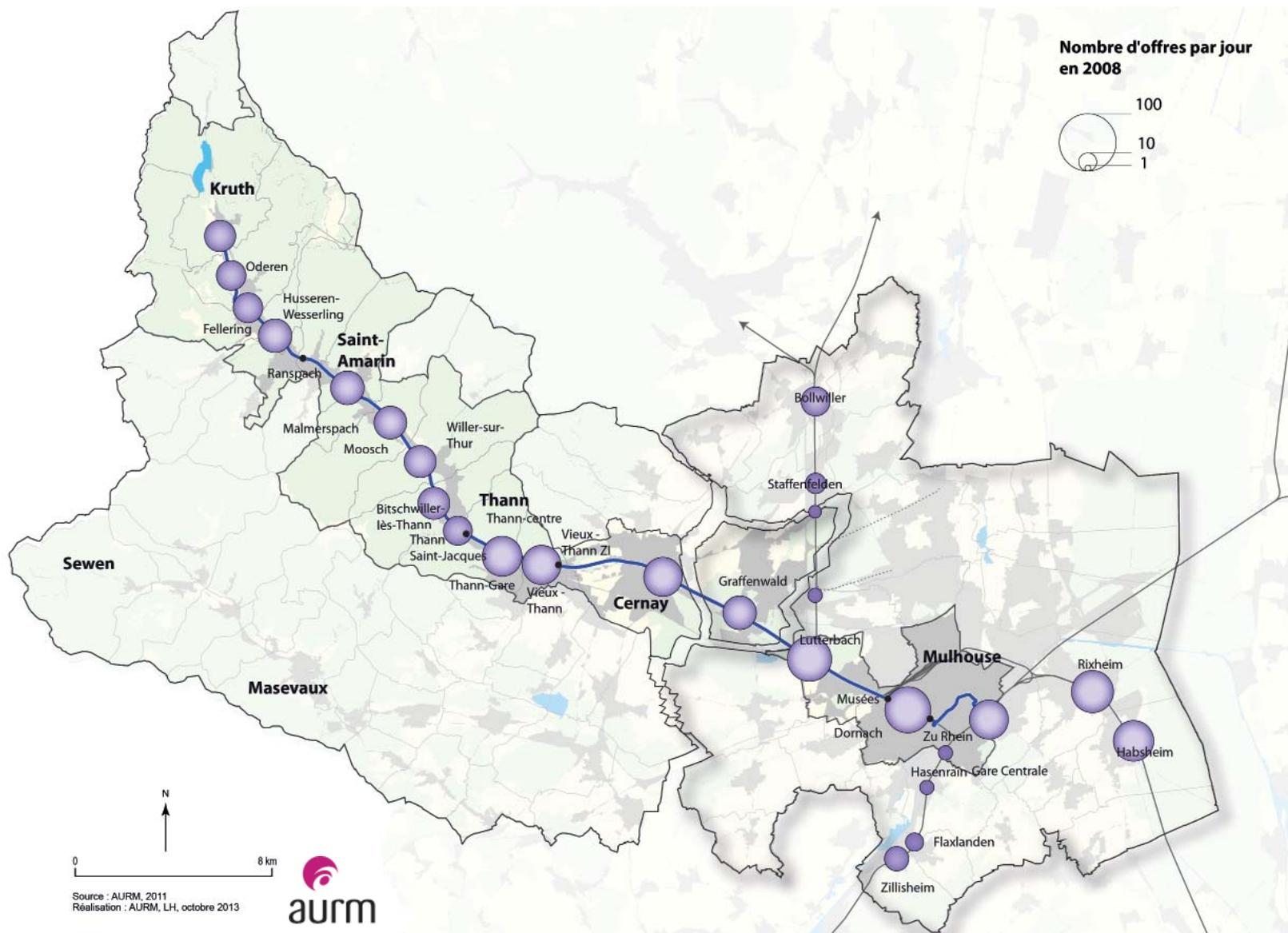
L'évolution 2000-2010 du trafic moyen journalier tous types de véhicules sur la RD 466 (en nombre moyen de véhicules / jour y compris les PL)

Tronçons	2000	2007	2010	Evolution 2000-2010	Evolution 2007-2010
Niederbruck / Masevaux	6 398	6 150	6 401	+ 0,0%	+ 4,1%
Masevaux / Lauw	7 808	8 520	8 806	+ 12,8%	+ 3,4%
Lauw / Sentheim	8 169	8 821	8 991	+ 10,1%	+ 1,9%
Sentheim / Guewenheim	9 362	10 095	9 922	+ 6,0%	-1,7%
Guewenheim / Pont d'Aspach	8 935	9 660	9 672	+ 8,2%	+ 0,1%

Source des données : Conseil Général du Haut-Rhin



**Une quarantaine de TER / jour dans les gares de la section Thann / Mulhouse, une trentaine TER / jour dans les gares situées en amont de Thann**





## L'offre ferroviaire de la ligne MTK a été multipliée par 2 en décembre 2000

L'évolution de l'offre ferroviaire sur la ligne MTK 1996-2008  
Pour un jour courant de semaine (en nombre de circulations)

Sections	1996	2004	2008	Evolution 1996-2008
Mulhouse / Lutterbach	19	42	44	+ 131,6%
Lutterbach / Thann	25	46	48	+ 92,0%
Thann / Wesserling	18	34	34	+ 88,9%
Wesserling / Kruth	16	28	30	+ 87,5%

Pour un samedi

Sections	1996	2004	2008	Evolution 1996-2008
Mulhouse / Lutterbach	9	19	17	+ 88,9%
Lutterbach / Thann	18	20	19	+ 5,6%
Thann / Wesserling	15	20	19	+ 26,7%
Wesserling / Kruth	14	20	19	+ 35,7%

Pour un dimanche

Sections	1996	2004	2008	Evolution 1996-2008
Mulhouse / Lutterbach	0	17	15	-
Lutterbach / Thann	8	18	16	+ 100,0%
Thann / Wesserling	8	19	16	+ 100,0%
Wesserling / Kruth	8	18	16	+ 100,0%

Source des données : observatoire TER ADEUS (1996-2004), fiches horaires SNCF (2008)

### La nouvelle offre ferroviaire en décembre 2000

Entre 1996 et 2008, l'offre est passée pour un jour courant de semaine de 25 TER à 48 TER sur la section Mulhouse/Thann. Elle est passée de 18 TER à 34 TER sur la section Thann Wesserling. L'offre a donc quasiment été multipliée par 2. Cela s'explique par la mise en place d'une nouvelle offre ferroviaire en décembre 2000 sur la ligne MTK.

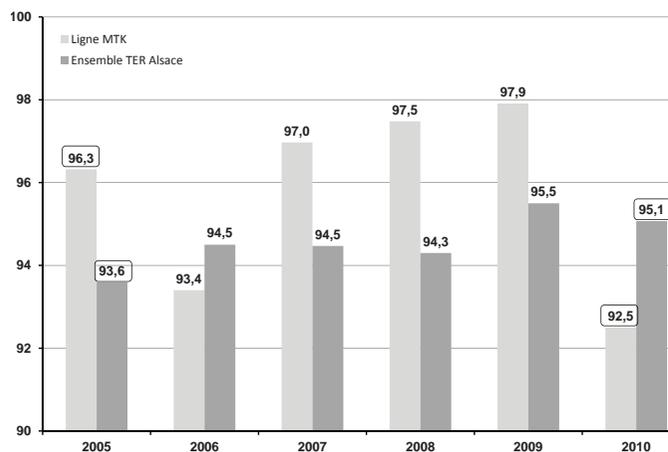
La nouvelle offre a également renforcé les dessertes TER le week-end, notamment le dimanche. Pour ce jour, le nombre de trains est passé de 8 à 16.

### Une baisse de la régularité de la ligne en 2010

Le taux de régularité (calculé à 5 min) de la ligne est plus élevé que celui de l'ensemble du TER Alsace. La plupart du temps les taux sont supérieurs à 95% entre 2005 et 2009.

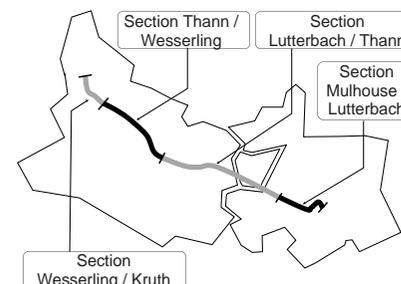
En 2010, une baisse de la régularité a été observée. Elle s'explique par les travaux et l'absence de balises automatiques sur certains tronçons (travaux d'infrastructures du tram-train).

L'évolution de la régularité de la ligne MTK comparée à l'ensemble du TER Alsace 2005-2010 (en %)



Source des données : SNCF DTER

Les sections analysées



## Indicateur n° 18

Offre ferroviaire : nombre de TER / tram-train / tramway

Source : SNCF DTER  
Périodicité : annuelle  
Type d'effet : directe

## Indicateur n° 19

Régularité de la ligne

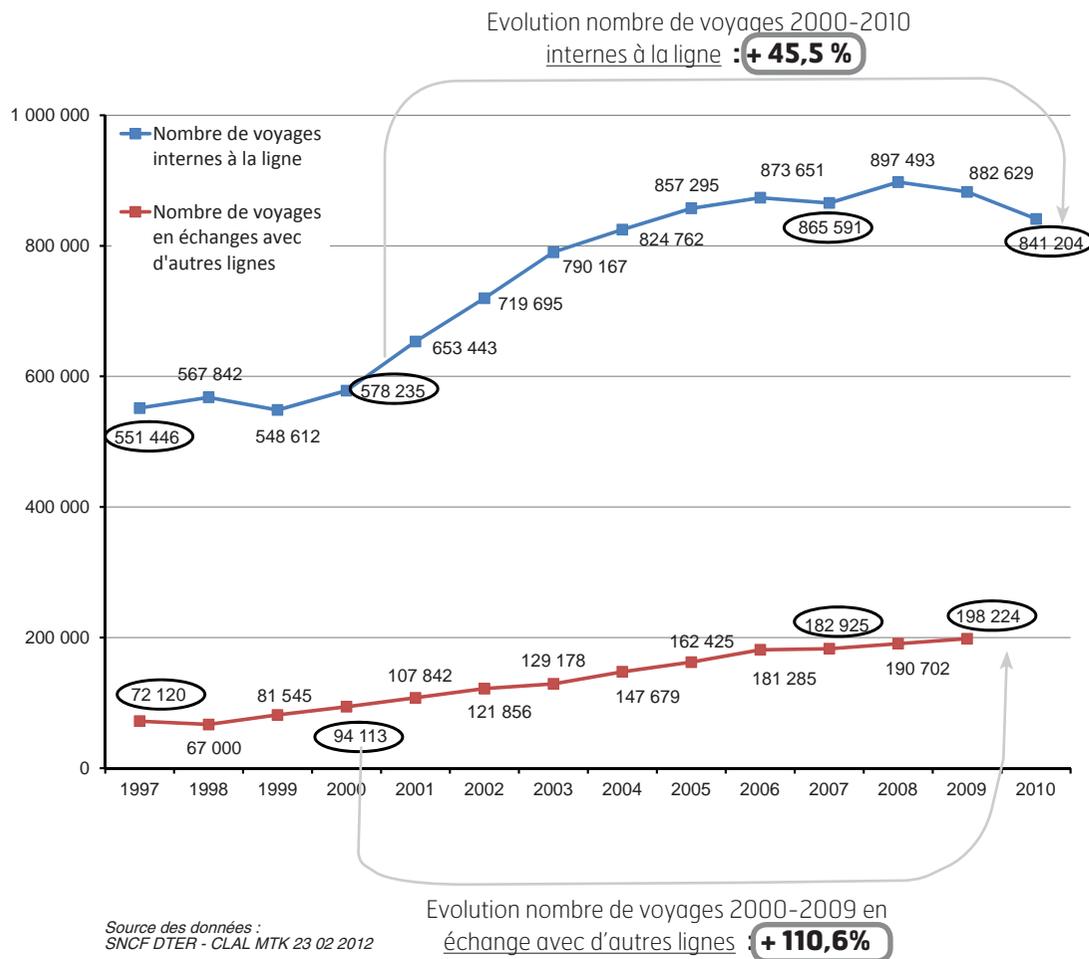
Source : SNCF DTER  
Périodicité : annuelle



A l'échelle de la ligne MTK

**Une augmentation de 45,5 % du nombre de voyages entre 2000 et 2010**

La fréquentation annuelle de la ligne MTK 1997-2010 en nombre de voyages / an (trafic en interne, trafic en échange avec d'autres lignes)



**Un lien entre l'offre de la ligne et sa fréquentation**

Entre 2000 et 2010, le nombre de voyages en interne a fortement augmenté sur la ligne MTK. Il est passé de 578 235 à 841 204 voyages/ an. Cela correspond à une croissance de 45,5%.

La hausse de la fréquentation s'explique par la modernisation de la ligne MTK à la fin des années 1990. Les travaux d'infrastructures (signalisation, évitements, voies etc.) ont permis le **doublement du nombre des TER en décembre 2000**. Des travaux ont également été réalisés dans les gares: quais, système d'information des voyageurs, parkings voitures et vélos... Les gares sont ainsi devenues **plus attractives**.

**L'effet du TER 200 sur les flux en échange avec d'autres lignes**

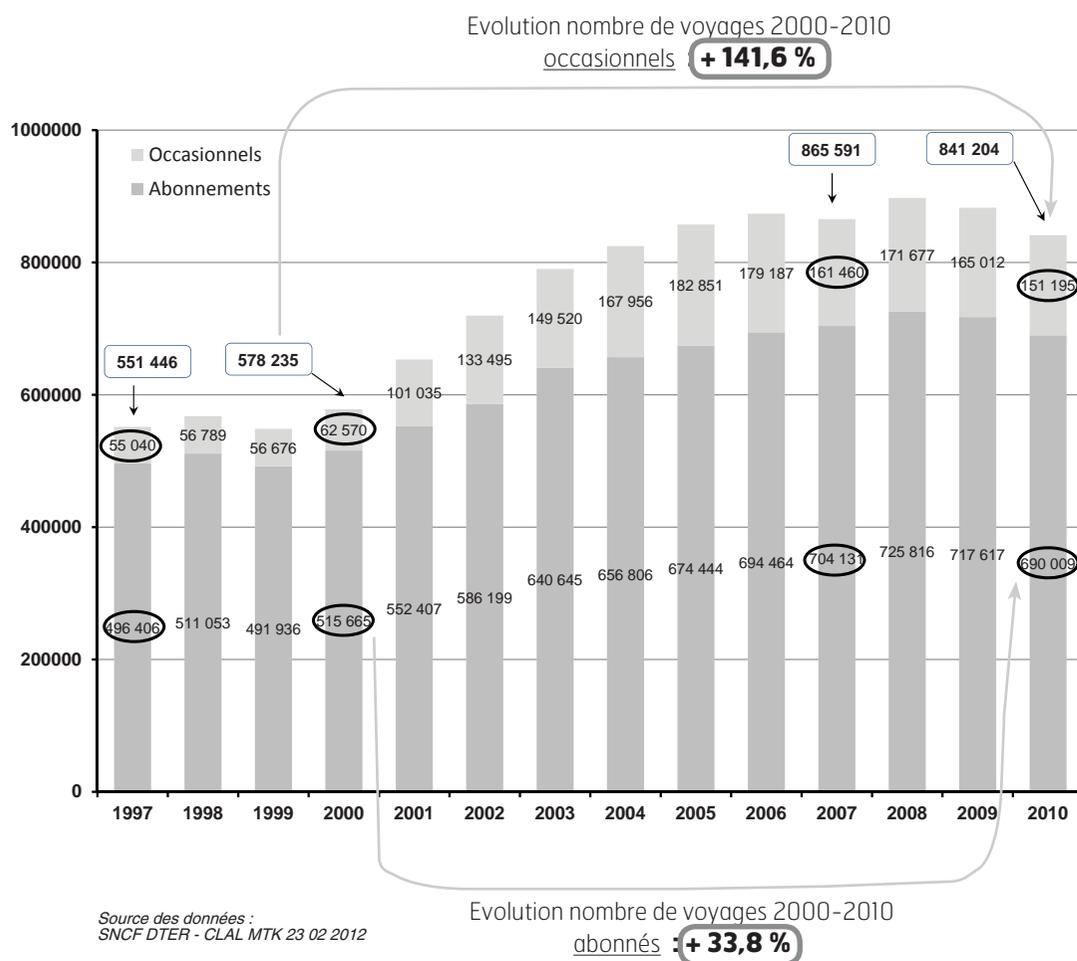
Le nombre de voyages en échange avec les autres lignes est passé de 94 113 en 2000 à 198 224 voyages/ an en 2009, soit une hausse de 110,6%.

Cette dynamique peut s'expliquer en partie par le **renforcement de la ligne TER 200 au cours des années 2000** (cadencement, mise à 200 km/h de la voie entre Mulhouse et Saint-Louis...). Les connexions vers les principales agglomérations alsaciennes et Bâle en Suisse ont ainsi été facilitées.

A l'échelle de la ligne MTK

**Les voyages occasionnels ont très fortement augmenté : + 141,6 %, celui des abonnés de + 33,8 %**

La fréquentation annuelle interne à la ligne MTK 1997-2010 en nombre de voyages / an (avec la distinction entre les voyages abonnés et les voyages occasionnels)



**Le lien entre l'offre TER en heures creuses et le week-end et la fréquentation des occasionnels**

Au cours de la période 2000-2010 le nombre de voyages occasionnels est passé de 62 570 à 151 195, soit une hausse de plus de 140 % ! L'offre TER plus développée en heures creuses et le week-end, mise en place en décembre 2000, pourrait expliquer cette augmentation.

**En 2010, 81,3 % d'abonnés et 18,7% d'occasionnels sur la ligne MTK**

Au cours de la même décennie, le nombre des abonnés (travails et études) a augmenté de 33,8%. En 2010, les abonnés représentent 81,3% des voyages de la ligne MTK. Les voyages occasionnels représentent 18,7 % du trafic de la ligne.

**Indicateur n° 20**

**Fréquentation annuelle ferroviaire**

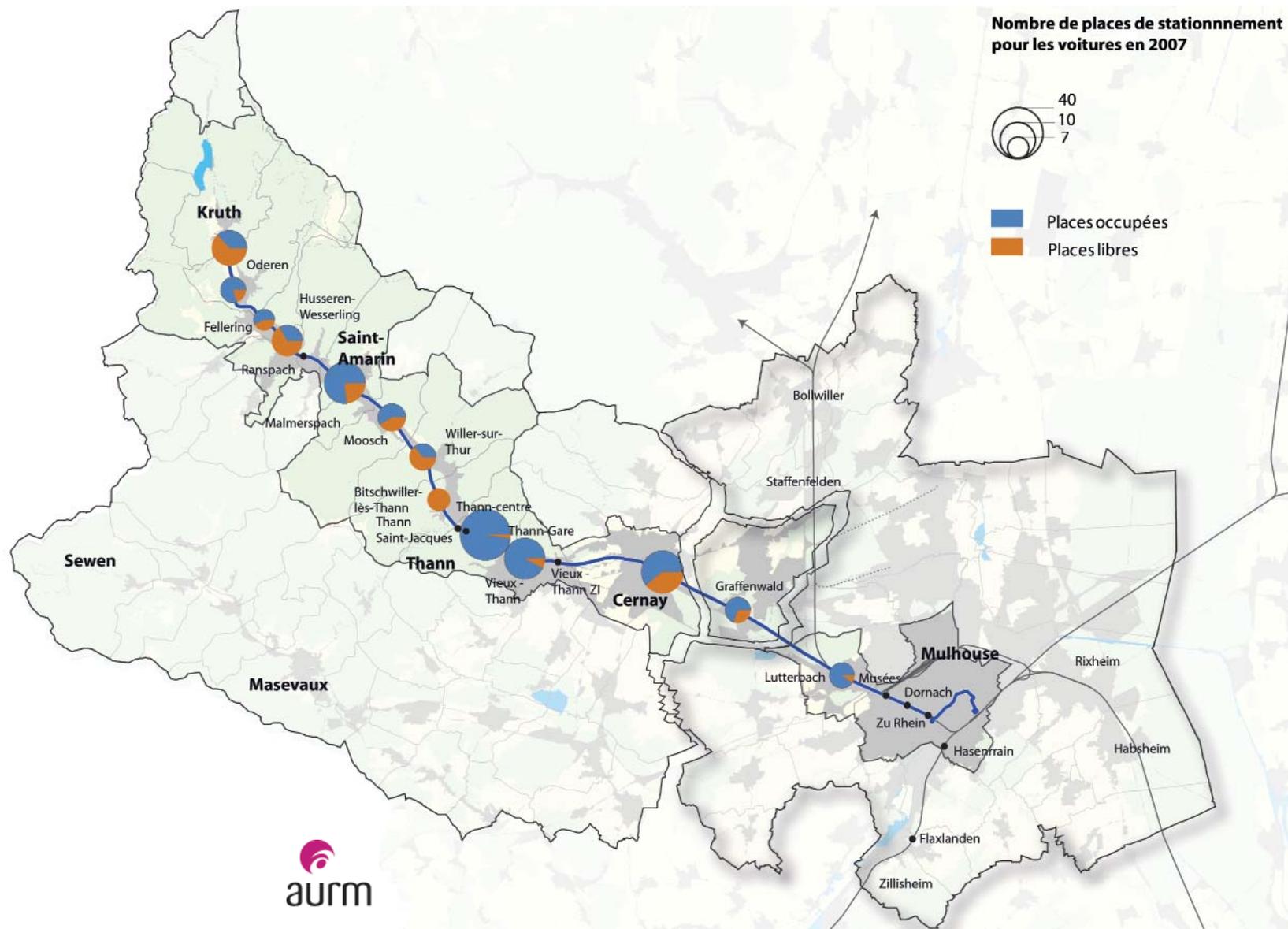
Source : SNCF DTER  
Périodicité : annuelle.  
Type d'effet : probable

Remarque : les données annuelles sont calculées sur la base de la vente des titres de transports.

Le suivi du nombre de voyages en échange avec d'autres lignes ne peut plus être réalisé depuis 2010.

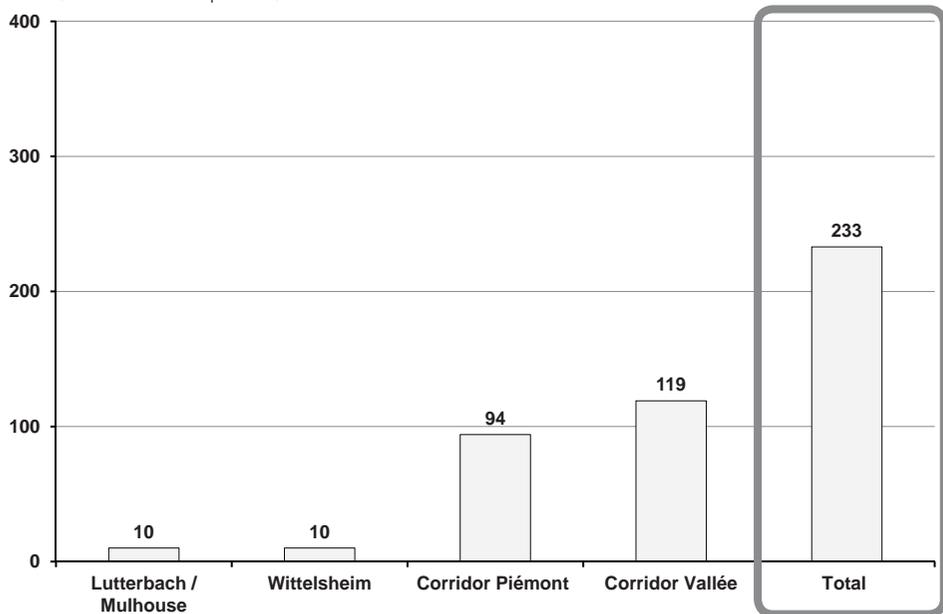


En 2007, l'offre de stationnement voitures en gare principalement localisée à Thann, Vieux-Thann et Cernay



**85 % des 119 places des gares du corridor Piémont utilisés**

L'offre de stationnement voitures dans les gares de la ligne MTK en 2007 (en nombre de places)



Source des données : relevés SNCF-DTER

**233 places dont 65 % occupées...**

Les 15 gares de lignes disposent de 233 places de stationnement voitures (y compris PMR), matérialisées au sol. Au moment des comptages, 65% des places de stationnement étaient occupées. Aucun véhicule n'était garé sur les places destinées aux PMR.

**...se concentrant principalement dans le corridor Piémont.**

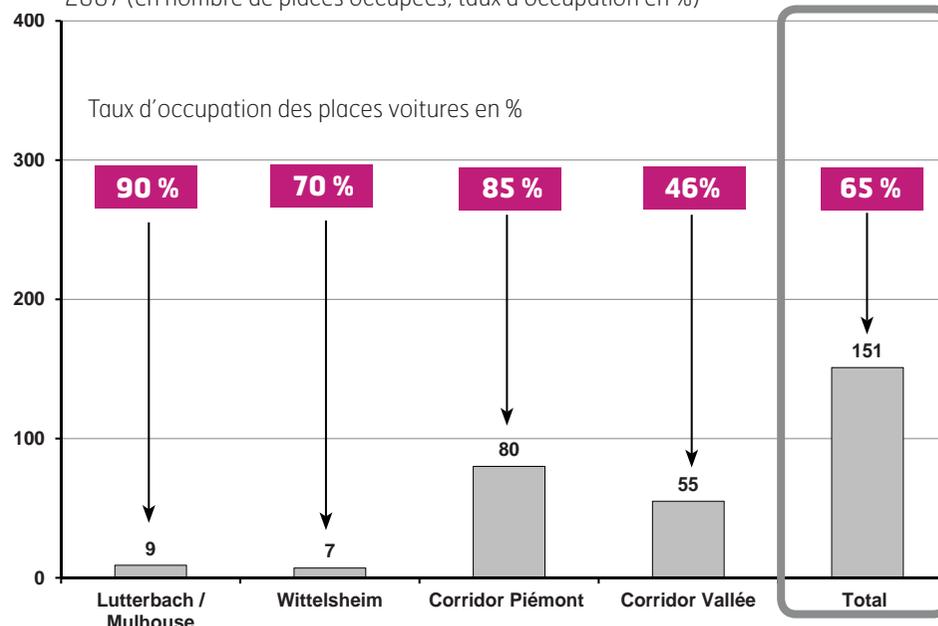
Les gares de Thann, Cernay et Vieux-Thann disposent au total de 119 places.

Le taux d'occupation des parkings des 3 gares est important. Il s'élève à 85% en juin 2007.

**119 places dans le corridor vallée dont 46 % occupées**

Les gares situées dans le corridor vallée disposent de peu de places de stationnement (environ une dizaine) sauf Saint-Amarin avec 26 places. 46% des places sont occupées.

Le nombre de places de stationnement voitures occupées dans les gares de la ligne MTK en 2007 (en nombre de places occupées, taux d'occupation en %)



Source des données : relevés SNCF-DTER

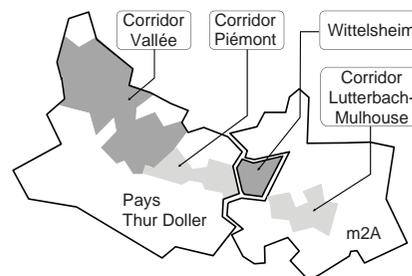
**Indicateur n° 21**

**Nombre de places stationnement voitures / taux d'occupation**

Source : SNCF DTER - relevé de terrain  
Périodicité : 5 ans  
Type d'effet : probable

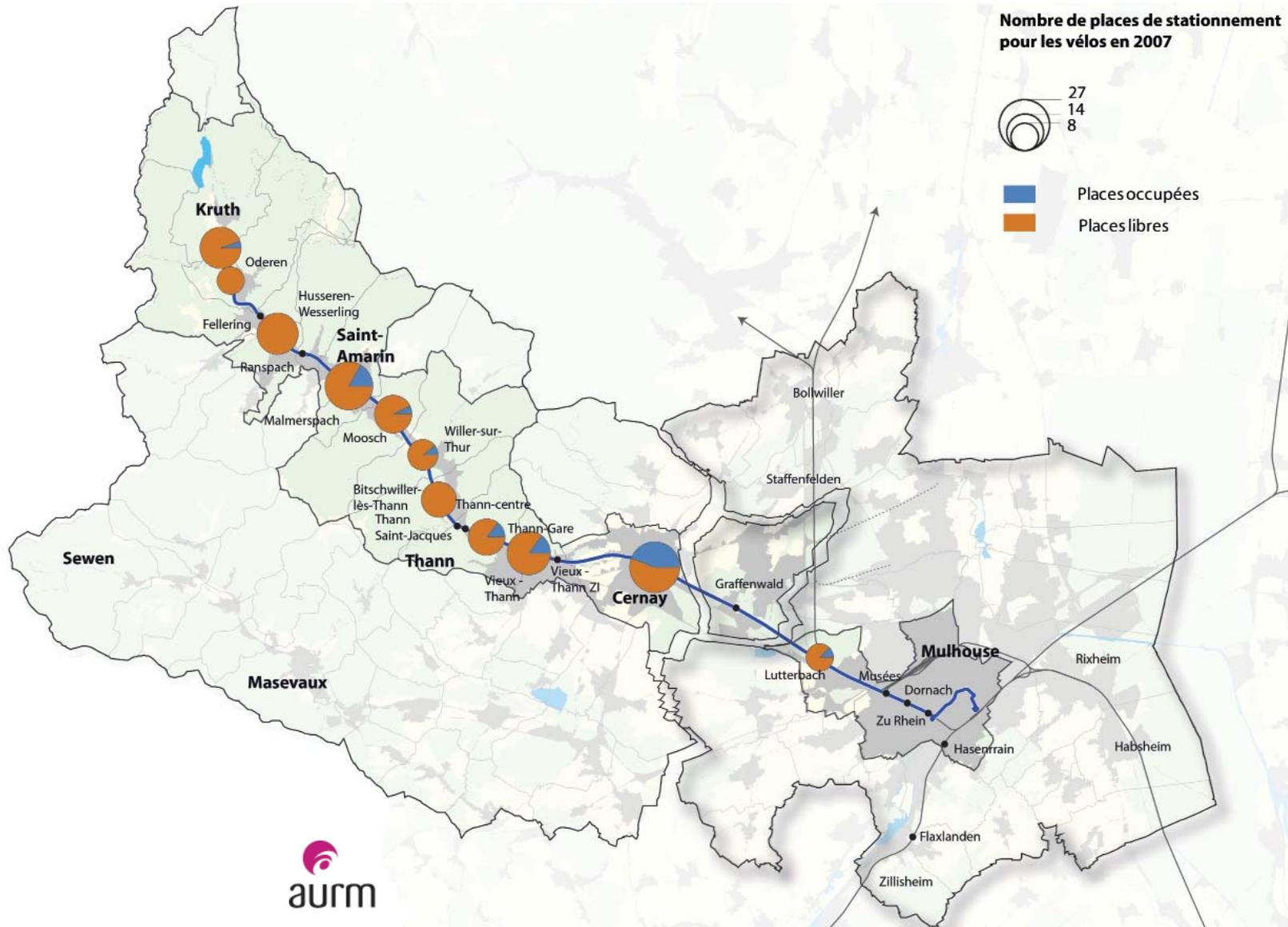
Les chiffres sont à manier avec précaution. Ils sont issus de relevés de terrain. Les chiffres d'occupation dépendent donc fortement des conditions climatiques. Les conditions météo étaient clémentes lors des relevés de juin 2007

Les périmètres d'analyse



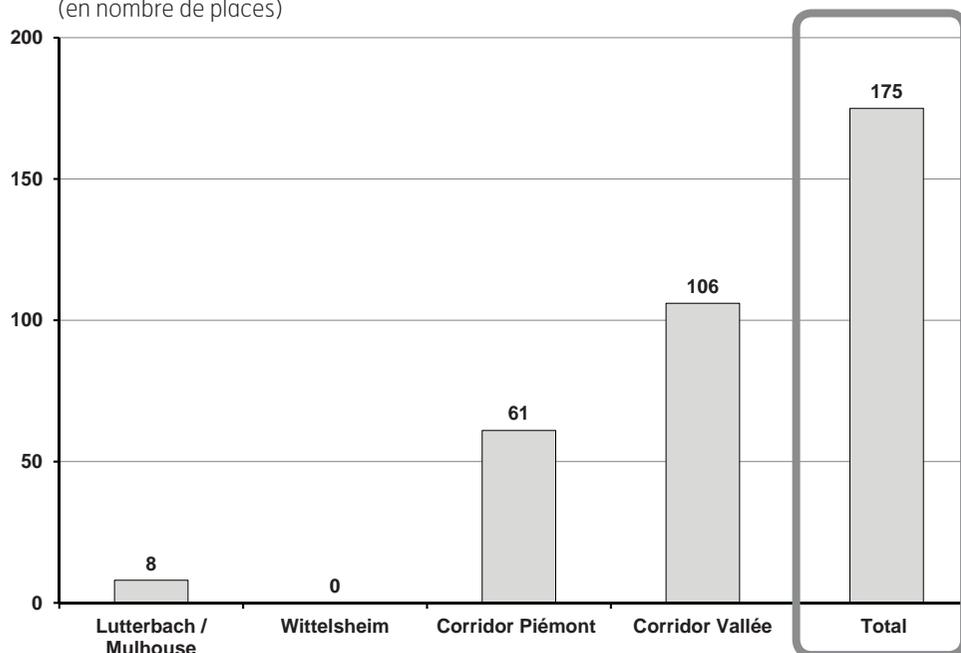


En 2007, des capacités de stationnement vélos relativement homogènes, de 10 à 30 places suivant les gares



### Un stationnement vélo peu utilisé en 2007

L'offre de stationnement vélos dans les gares de la ligne MTK en 2007 (en nombre de places)



Source des données : relevés SNCF DTER

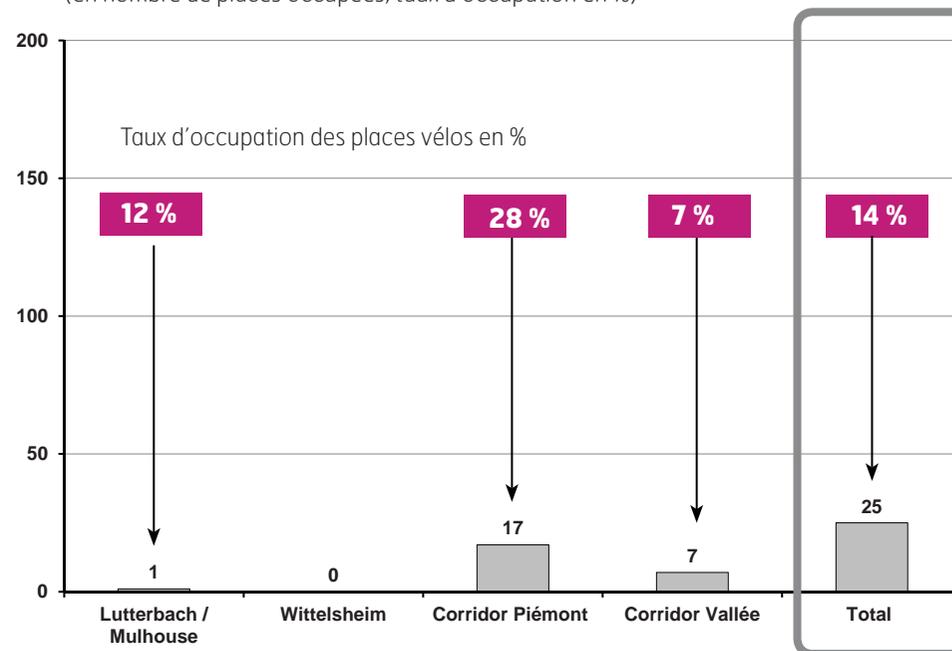
#### 175 places de vélos peu utilisées dans les 15 gares de lignes

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

#### Un usage des parcs à vélo plus important dans le corridor Piémont

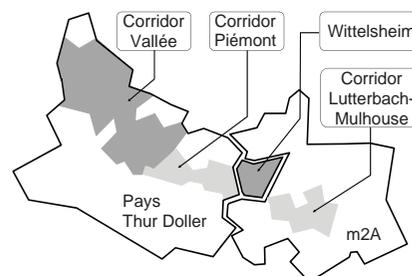
17 vélos occupaient les 61 places proposées dans les gares de Thann, Vieux-Thann et Cernay en 2007.

Le nombre de places de vélos occupées dans les gares de la ligne MTK en 2007 (en nombre de places occupées, taux d'occupation en %)



Source des données : relevés SNCF DTER

Les périmètres d'analyse



### Indicateur n° 22

Nombre de places stationnement vélos / taux d'occupation

Source : SNCF DTER - relevé de terrain  
Périodicité : 5 ans  
Type d'effet : probable

Pour les mêmes raisons que le stationnement voitures, les chiffres traitant du stationnement vélos sont à manier avec précaution.





## **2. Situation AVANT la mise en service du Tram-Train Mulhouse Vallée de la Thur**

2.1. Les indicateurs AVANT tram-train

→ 2.2. Synthèse AVANT tram-train



La double page de synthèse fait ressortir les points marquants des principales dynamiques relevées entre 2000 et 2010 dans les corridors desservis par la ligne MTK et cela avant la mise en service du tram-train.

### 2.2.1. A partir de décembre 2000, un nouveau cap pour la ligne MTK

La nouvelle offre TER mise en place en décembre 2000 a impulsé une nouvelle dynamique à la ligne MTK : davantage d'offres et de fréquentation, des gares réaménagées...

#### ➔ Une très forte augmentation de l'offre TER...

D'importants travaux ont été réalisés à la fin des années 90 sur les infrastructures ferroviaires de la ligne MTK : signalisation, évitements, augmentation de la vitesse sur certains tronçons de voies etc. Les gares ont été modernisées : quais, système d'information des voyageurs, billetterie...

A partir de décembre 2000, une nouvelle grille horaire, considérablement améliorée, est proposée aux voyageurs. L'offre est passée pour un jour courant de semaine de 25 à 48 TER sur la section Mulhouse-Thann, de 18 à 34 TER sur la section Thann-Wesserling.

#### ➔ ...impulsant une croissance de la fréquentation de + 45 % entre 2000 et 2010.

La fréquentation de la ligne est passée de 578 235 voyages / an en 2000 à 841 204 en 2010. Cela correspond à une augmentation de 45,5%. Comme le montre le graphique en bas à gauche, le temps de réponse de la fréquentation par rapport à la nouvelle offre de service a été de 5 années. Entre 2005 et 2010, la fréquentation de la ligne s'est stabilisée entre 840 000 et 880 000 voyages / an. Le nombre de voyages en échange avec d'autres lignes est passé de 94 113 en 2000 à 198 224 voyages / an en 2009 soit une hausse de 110,6 %.

#### ➔ Des expériences d'articulation du TER avec les activités de loisirs.

Les navettes locales à vocation de loisirs ont vu le jour. Par exemple, une navette autocar entre la gare de Kruth et la station de ski du Markstein a été mise en place durant certains hivers. Autre exemple, une tarification combinée entre le train et la piscine de Wesserling existait entre 2002 et 2009.

### 2.2.2. D'importants changements socio-économiques

Au cours de la dernière décennie, les corridors traversés par la ligne MTK ont connu de profondes mutations socio-économiques : forte baisse de l'emploi dans le corridor Vallée mais augmentation du nombre d'actifs. Les corridors Piémont et Wittelsheim se sont renforcés. Les habitudes de déplacements évoluent : on travaille de moins en moins dans sa commune de résidence. Les territoires de vie s'élargissent donc de plus en plus.

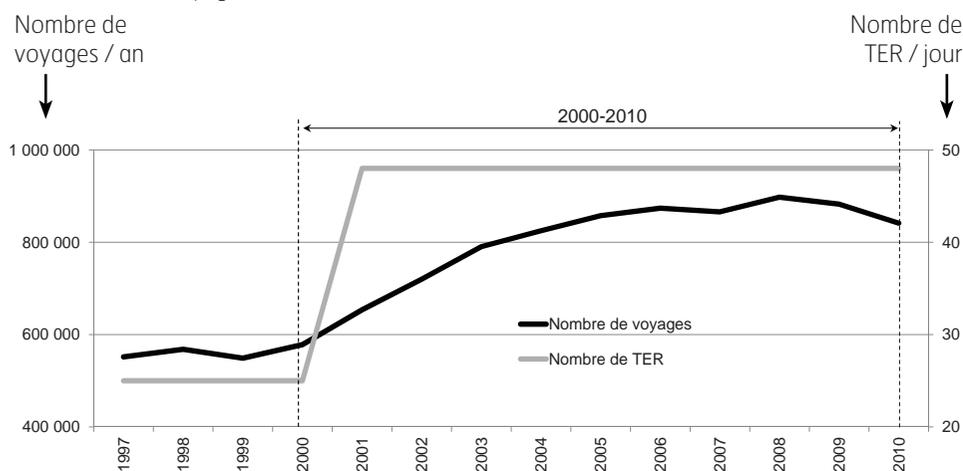
#### ➔ Une assez forte utilisation du stationnement voitures, peu de places vélos occupées.

En 2007, 175 places vélos et 233 places pour voitures ont été recensées dans les 15 gares de la ligne. Les comptages ont montré que le stationnement vélo était très faiblement utilisé (taux d'occupation de 15%), et cela plus particulièrement dans les gares du corridor vallée (taux d'occupation de 7%). 65 % des 233 places voitures étaient occupées.

#### ➔ Le corridor Vallée en difficulté

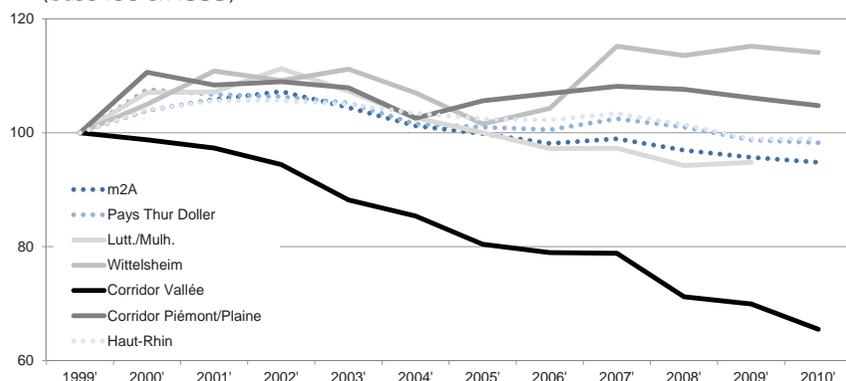
Le corridor Vallée a perdu 1200 emplois entre 1999 et 2010 soit une perte de 34 % de ses emplois salariés privés. Le nombre d'habitants augmente faiblement entre 1999 et 2008 : + 0,3%.

L'évolution de l'offre (en nombre de TER / jour) et de la fréquentation (en nombre de voyages / an) 1997-2010.



Source des données : SNCF DTER

L'évolution du nombre d'emplois salariés privés dans les territoires et les corridors 1999-2010 (base 100 en 1999)



Source des données : Pôle emploi

Toutefois, on note une dynamique démographique plus favorable en fond de vallée notamment à Wesserling, Fellingring, Oderen et Kruth. Au cours de cette période, le nombre d'actifs a augmenté de 2,8%. Ces derniers sont donc de plus en plus obligés de sortir de la vallée pour travailler.

### → Les corridors Piémont et Wittelsheim attractifs

Entre 1999 et 2010, le nombre d'emplois a augmenté de 4,8 % dans le corridor Piémont, de 14,1 % à Wittelsheim. Cela correspond à une augmentation de 600 emplois. Le nombre d'habitants a également augmenté : 2,6 % entre 1999 et 2008 dans le corridor Piémont et de 1,5 % à Wittelsheim. Le nombre d'actifs a augmenté de 4,7% pour le corridor Piémont et 7,9% à

Wittelsheim. Les communes de l'axe Thann / Wittelsheim **présentent donc des dynamiques démographiques et économiques plus fortes** que celles du corridor Vallée mais moins importantes que celles du Piémont des Vosges (secteur allant de Burnhaupt à Wattwiller) qui concentrent, avec Cernay et Wittelsheim, une grande part de la dynamique économique.

### → Une différence marquée Lutterbach et Mulhouse

Lutterbach a vu sa population augmenter de 8,1 %, son nombre d'actifs de 11,7 % et son nombre d'emplois salariés privés de 20 %.

Mulhouse a vu sa population augmenter de 1,6 %, son nombre d'actifs est resté stable mais son nombre d'emplois à baissé de plus de 5 %.

### 2.2.3. Pas de dynamiques urbaines spécifiques dans les quartiers gares

L'analyse des fichiers SITADEL éco et habitat de 2002 à 2009 n'indiquent pas de dynamiques urbaines particulières dans les quartiers gares au cours de la dernière décennie.

### → Moins de 13 % de m2 économiques créés dans les quartiers gares

294 000 m2 de locaux ont été créés dans le Pays Thur Doller entre 2002 et 2009 dont 153 000 m2 ont été construits dans le corridor Piémont, 48 000m2 à Wittelsheim et 17 000m2 dans le corridor Vallée. La faible dynamique dans le corridor Vallée s'explique en grande partie par une offre foncière beaucoup plus rare que dans le Piémont des Vosges. On est plus dans une problématique de reconversion de friches que de créations de nouvelles zones d'activités. La création de la pépinière d'entreprises du Parc de Wesserling est un exemple intéressant. Elle est installée dans le bâtiment d'une ancienne usine textile.

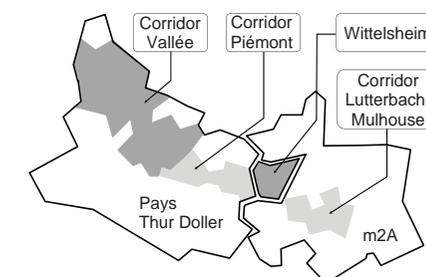
Sur les 219 000 m2 créés dans l'ensemble des corridors, seuls 13% des surfaces l'ont été dans les quartiers

gares (18 000 m2). L'installation des entreprises est plutôt conditionnée par l'offre foncière.

### → Peu de logements construits dans les quartiers gares

Sur plus de 2000 logements construits au cours de la période 2002-2009 dans les corridors, seuls 381 l'ont été dans les quartiers gares. Toutefois, il existe d'importantes disparités. Dans les corridors Piémont et Wittelsheim, moins de 14 % des 1 645 logements construits l'ont été dans les quartiers gares. Dans le corridor Vallée, sur 374 logements, près de 160 se sont construits dans les quartiers gares soit une part de 43%. On remarque cependant que, dans la Vallée, il s'agit majoritairement de logements individuels : plus de 30%. Attention toutefois, il s'agit de **volumes de constructions faibles** pour le corridor Vallée. La configuration géographique en vallée est l'autre facteur explicatif.

Les périmètres d'analyse







### **3. Situation APRES la mise en service du Tram-Train Mulhouse Vallée de la Thur**

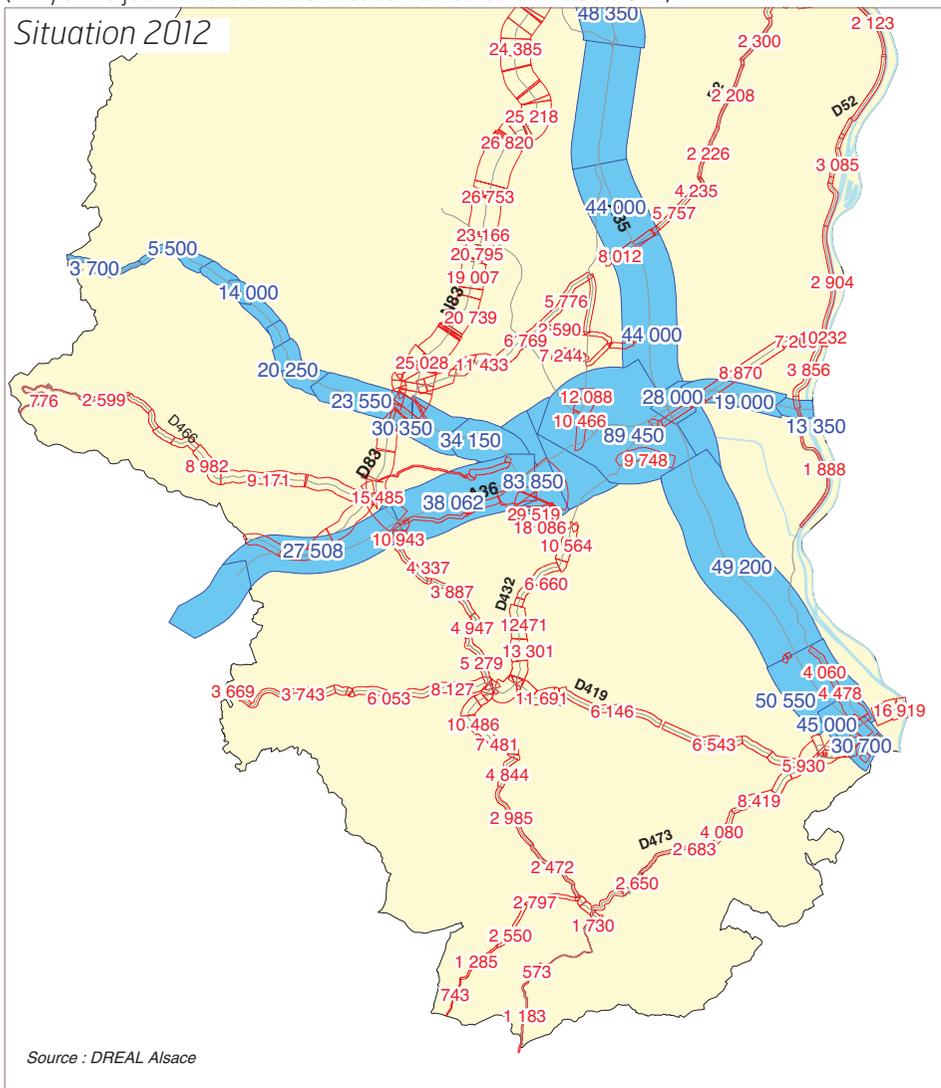


3.1. Les indicateurs APRES Tram-Train

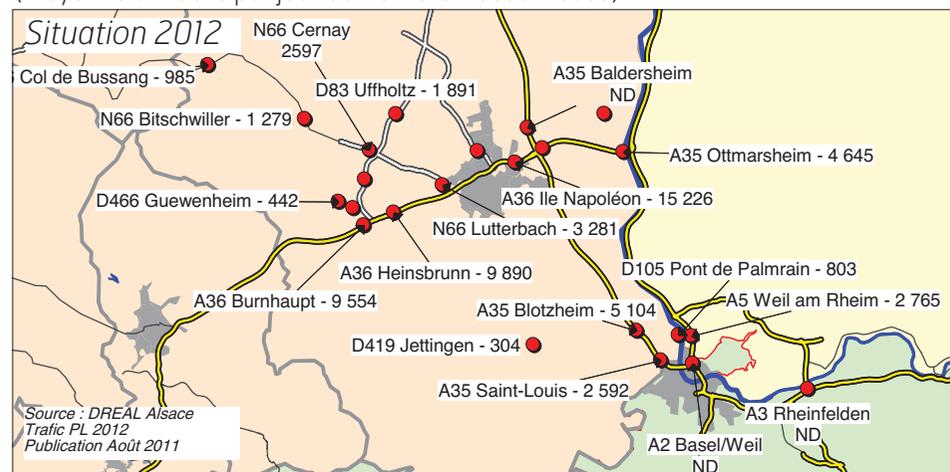
3.2. Synthèse APRES Tram-Train

**En 2012, 3 700 véhicules / jour au col de Bussang  
20 000 véhicules / jour à Bitschwiller**

Carte du trafic routier sur le réseau structurant alsacien - extrait sud Alsace  
(Moyenne journalière annuelle tous véhicules - année 2012)



Carte évolution du trafic routier poids lourds en 2012  
(Moyenne annuelle par jour ouvré - extrait sud Alsace)



L'évolution 2010-2012 du trafic moyen journalier PL sur la RN 66  
(en nombre moyen de PL / jour)

Station de comptage	2010	2011	2012	Evolution 2010-2012
Col de Bussang	809	1 031	985	+ 21,8%
Bitschwiller	1 413	1 432	1 279	-9,5%
Lutterbach	3 240	3 312	3 281	+ 1,3%

Source des données : DIR-Est / DREAL-Alsace

**Indicateur n° 15**

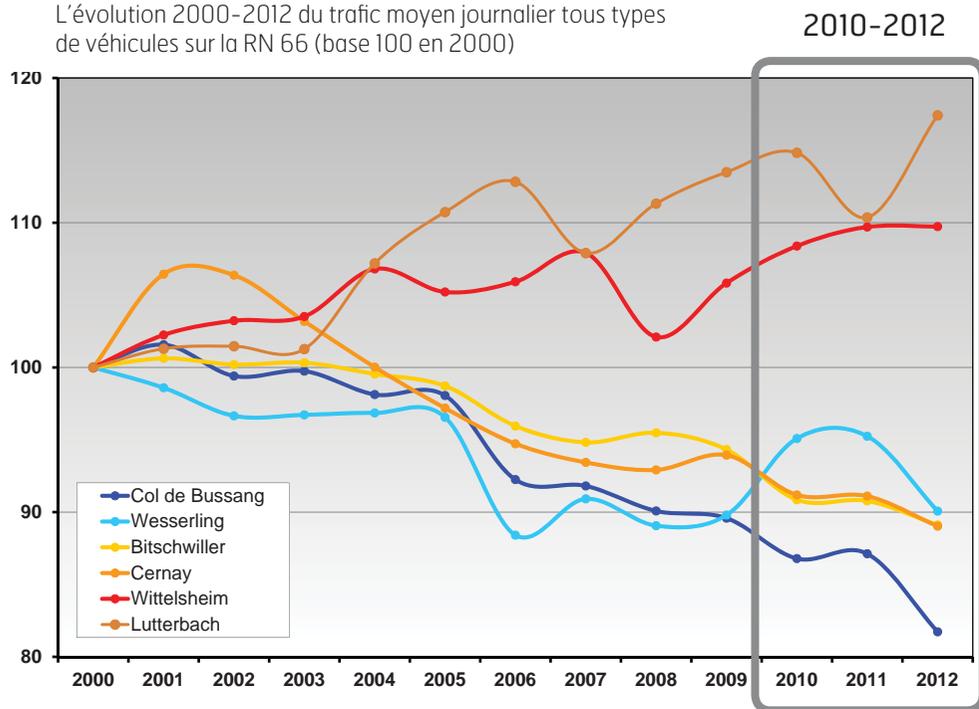
**Trafic routier : nombre moyen de véhicules / jour sur la RN 66 et la RD 466**

Source : CG 68, DIR-Est  
Périodicité : annuelle  
Type d'effet : indirect



**Entre 2010 et 2012, le trafic routier de la RN 66 a légèrement reculé dans la vallée et augmenté en plaine**  
**Le trafic routier de la RD 466 a augmenté**

L'évolution 2000-2012 du trafic moyen journalier tous types de véhicules sur la RN 66 (base 100 en 2000)

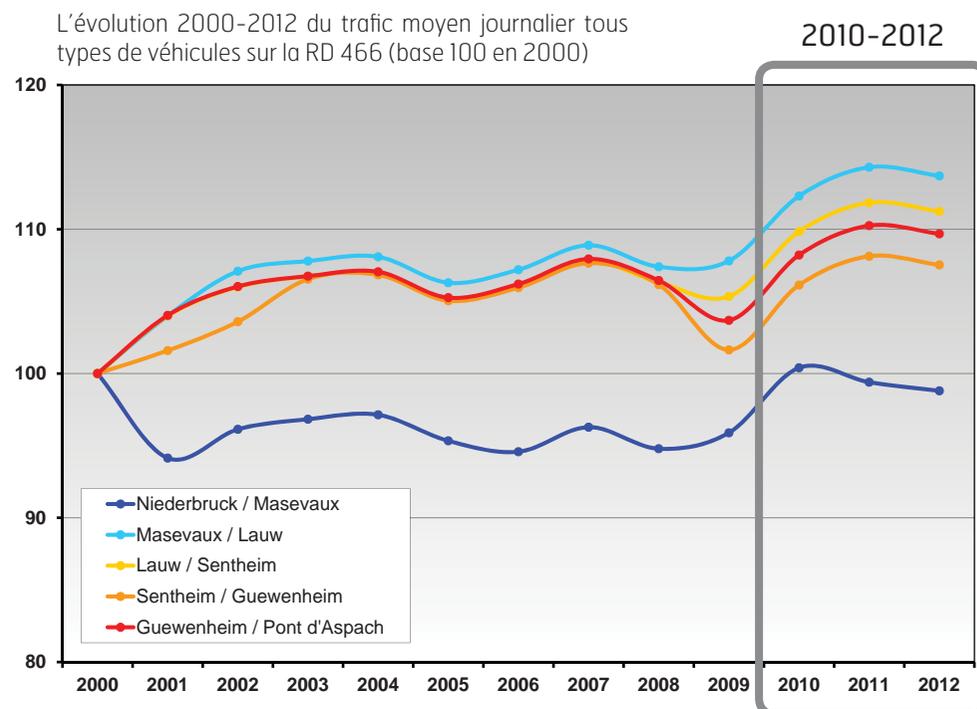


L'évolution 2010-2012 du trafic moyen journalier tous types de véhicules sur la RN 66 (en nombre moyen de véhicules / jour y compris les PL)

Station de comptage	2000	2010	2011	2012	Evolution 2010-2012
Col de Bussang	4 461	3 898	3 911	3 700	-5,1%
Wesserling	6 117	5 791	5 800	5 500	-5,0%
Bitschwiller	22 611	20 608	20 593	20 250	-1,7%
Cernay	26 399	24 069	24 050	23 550	-2,2%
Wittelsheim	27 646	29 947	30 341	30 350	+ 1,3%
Lutterbach	28 926	33 392	31 900	34 150	+ 2,3%

Source des données : DIR-Est / DREAL-Alsace

L'évolution 2000-2012 du trafic moyen journalier tous types de véhicules sur la RD 466 (base 100 en 2000)



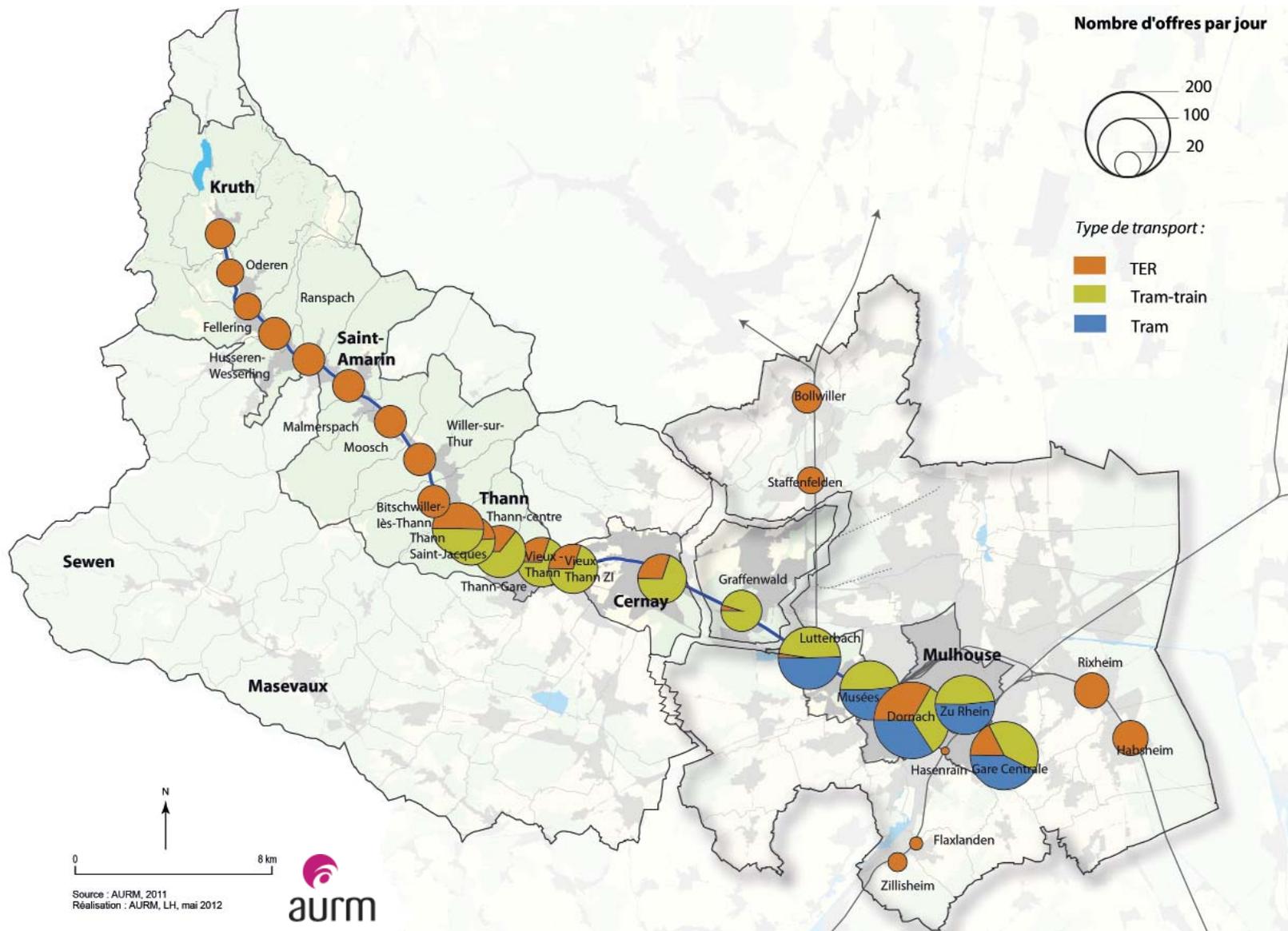
L'évolution 2010-2012 du trafic moyen journalier tous types de véhicules sur la RD 466 (en nombre moyen de véhicules / jour y compris les PL)

Tronçons	2000	2010	2011	2012	Evolution 2010-2012
Niederbruck / Masevaux	6 398	6 401	6 337	6 299	-1,6%
Masevaux / Lauw	7 808	8 806	8 982	8 928	+ 1,4%
Lauw / Sentheim	8 169	8 991	9 171	9 116	+ 1,4%
Sentheim / Guewenheim	9 362	9 922	10 120	10 059	+ 1,4%
Guewenheim / Pont d'Aspach	8 935	9 672	9 869	9 813	+ 1,5%

Source des données : Conseil Général du Haut-Rhin



**Une offre ferroviaire particulièrement importante de Mulhouse à Thann**





### Avec l'arrivée du Tram-Train, l'offre ferroviaire a quasiment été multipliée par 2 sur le parcours Thann / Mulhouse

L'évolution de l'offre ferroviaire sur la ligne MTK 2008-2012  
Pour un jour courant de semaine (en nombre de circulations)

Sections	2008	2012				Evolution 2008-2012
		TER	TT	Tram	Total	
Mulhouse / Lutterbach	44	3	64	68	135	+ 206,8%
Lutterbach / Thann	48	28	64	-	92	+ 91,7%
Thann / Wesserling	34	45	-	-	45	+ 32,4%
Wesserling / Kruth	30	37	-	-	37	+ 23,3%

Pour un samedi

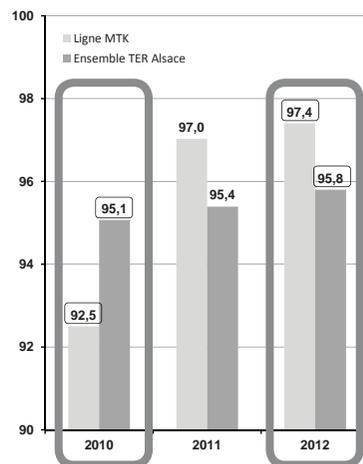
Sections	2008	2012				Evolution 2008-2012
		TER	TT	Tram	Total	
Mulhouse / Lutterbach	17	3	61	70	134	+ 688,2%
Lutterbach / Thann	19	4	60	-	64	+ 236,8%
Thann / Wesserling	19	34	-	-	34	+ 78,9%
Wesserling / Kruth	19	34	-	-	34	+ 78,9%

Pour un dimanche

Sections	2008	2012				Evolution 2008-2012
		TER	TT	Tram	Total	
Mulhouse / Lutterbach	15	4	28	36	68	-
Lutterbach / Thann	16	4	26	-	30	+ 87,5%
Thann / Wesserling	16	30	-	-	30	+ 87,5%
Wesserling / Kruth	16	30	-	-	30	+ 87,5%

Source des données : observatoire TER ADEUS (1996-2004), fiches horaires SNCF (2008), SNCF DTER (avril 2012)

L'évolution de la régularité de la ligne MTK comparée à l'ensemble du TER Alsace 2010-2012 (en %)



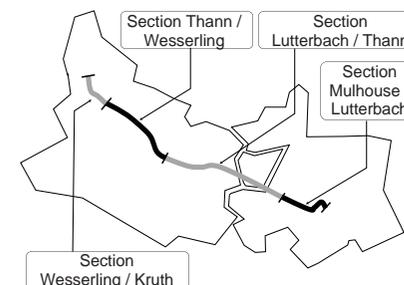
Source des données : SNCF DTER

### 90 circulations ferroviaires entre Thann et Mulhouse

Sur la section Lutterbach-Thann, l'offre s'élevait à 48 circulations / jour en 2008. En 2012, 92 circulations/jour peuvent être comptabilisées dont 28 TER et 64 trams-trains. L'offre a quasiment été multipliée par 2 avec l'arrivée du tram-train !

La section Thann-Wesserling proposait 34 TER / jour en 2008. Avec la refonte des dessertes en décembre 2010, l'offre a été portée à 45 TER / jour en 2012. L'offre est certes deux fois moins importante que sur la section Lutterbach-Thann mais elle a été augmentée de + 32%. Toutefois, toutes les dessertes ne sont pas directes entre la vallée et Mulhouse.

Les sections analysées



### Une régularité supérieure à celle du TER Alsace

Après la baisse de régularité de la ligne observée en 2010 (travaux d'infrastructures), la ligne présente une régularité en hausse, avec des taux supérieurs à l'ensemble des lignes du TER Alsace. 97,4 % des trains arrivent à l'heure sur la ligne MTK en 2012. A l'échelle du TER Alsace, le taux s'élève à 95,8%.

## Indicateur n° 18

**Offre ferroviaire : nombre de TER / tram-train / tramway**

Source : SNCF DTER  
Périodicité : annuelle  
Type d'effet : directe

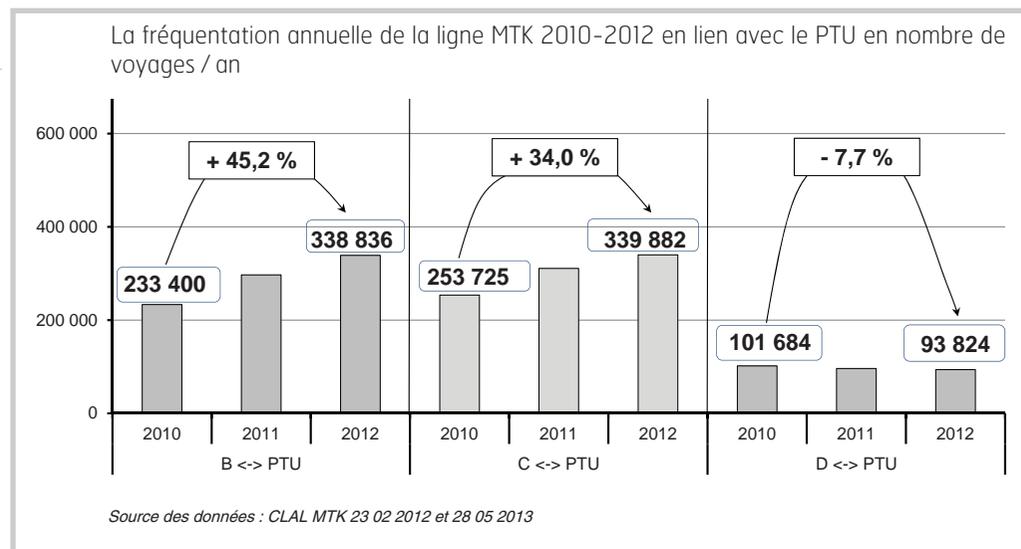
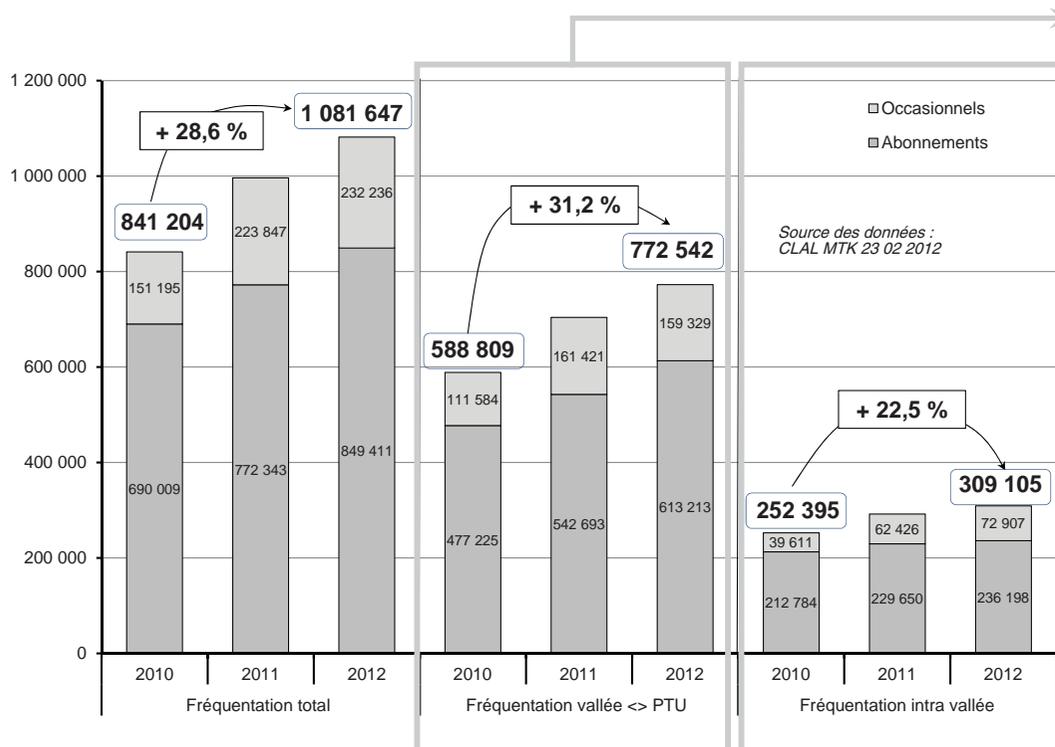
## Indicateur n° 19

**Régularité de la ligne**

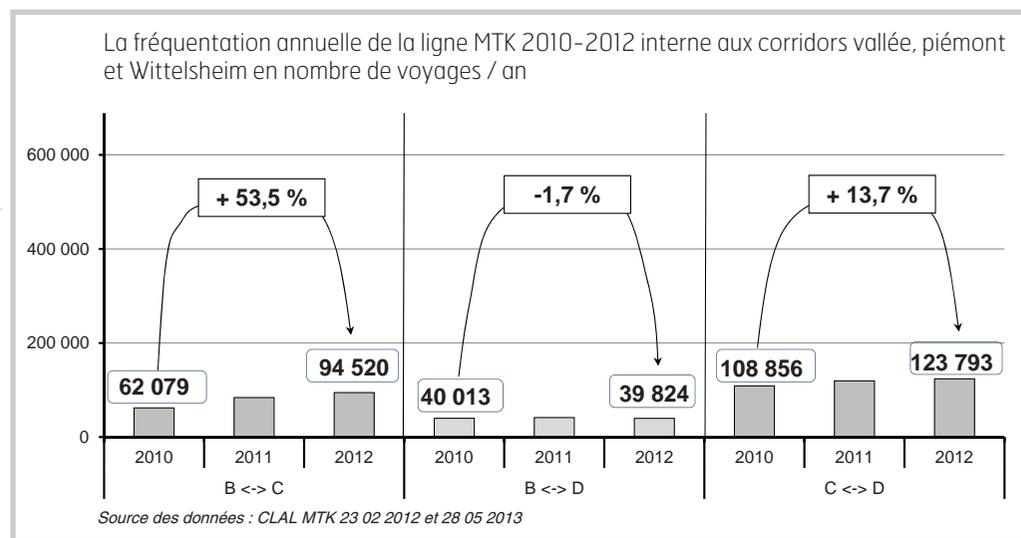
Source : SNCF DTER  
Périodicité : annuelle

### Une augmentation de la fréquentation de la ligne de + 28,6 % entre 2010 et 2012

La fréquentation annuelle de la ligne MTK 2010-2012 en nombre de voyages / an



Les zones de tarification du tram-train





### En 2 ans, le tram-train a donné une nouvelle impulsion à la fréquentation, mis à part dans la vallée

#### Une augmentation forte de la fréquentation...

Entre 2010 et 2012, le nombre de voyages a augmenté de **+ 28,6 %**, soit **+ 240 443 voyages**, sur l'ensemble de la ligne MTK. La fréquentation s'établit à **1 081 647 voyages en 2012**. La mise en service du tram-train fin 2010 a généré une dynamique de hausse de la fréquentation plus vigoureuse que celle relevée à la suite à la modernisation de décembre 2000: **+24,5 %**, soit **+ 141 460 voyages**, entre 2000 et 2002.

#### ...notamment des voyages occasionnels.

Le nombre de voyages réalisés par les abonnés a progressé de **+ 23,1%**, soit **+159 402 voyages**, entre 2010 et 2012. Au cours de la même période, les voyages occasionnels ont augmenté de **53,6 %**, soit **+81041 voyages**. Au cours de la période 2000-2002, le doublement de l'offre TER de décembre 2000 a généré une augmentation de la fréquentation de **13,7%**, soit **+70534 voyages**. Entre 2000 et 2002, les voyages occasionnels ont progressés de **113,4 %**, soit **+ 70 926 voyages**.

#### Une fréquentation en hausse dans l'ensemble des zones tarifaires...

Entre 2010 et 2012, le trafic de toutes les combinaisons de zones est en hausse.

#### ...mise à part la zone D (vallée de la Thur).

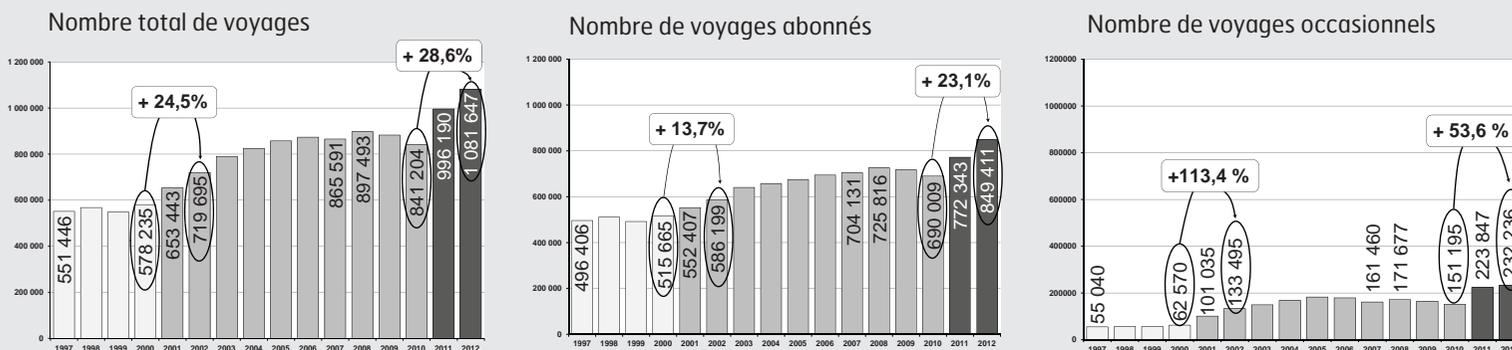
Le nombre de voyages effectués entre la zone D et le PTU a reculé de **7,7%** entre 2010 et 2012. Au cours de la même période, le nombre de voyages a également baissé de **1,7%** entre la zone D et la C. La fréquentation augmente de **13,7 %** entre la zone D et la zone C.

*Pour aller plus loin...*

*Les comptages de novembre 2011 ont montré que la fréquentation du tram 3 Lutterbach / Mulhouse s'élève à 2750 voyages / jour.*

*Ils ont également montré que la fréquentation des 3 gares de Thann cumulées a doublé, tout comme celle de Graffenwald. La fréquentation de la gare de Cernay, des gares de Vieux-Thann augmentent également de 40/45%.*

La fréquentation annuelle interne à la ligne MTK 1997-2012 nombre de voyages / an



Source des données : SNCF DTER - CLAL MTK 23 02 2012 et 28 05 2013

## Indicateur n° 20

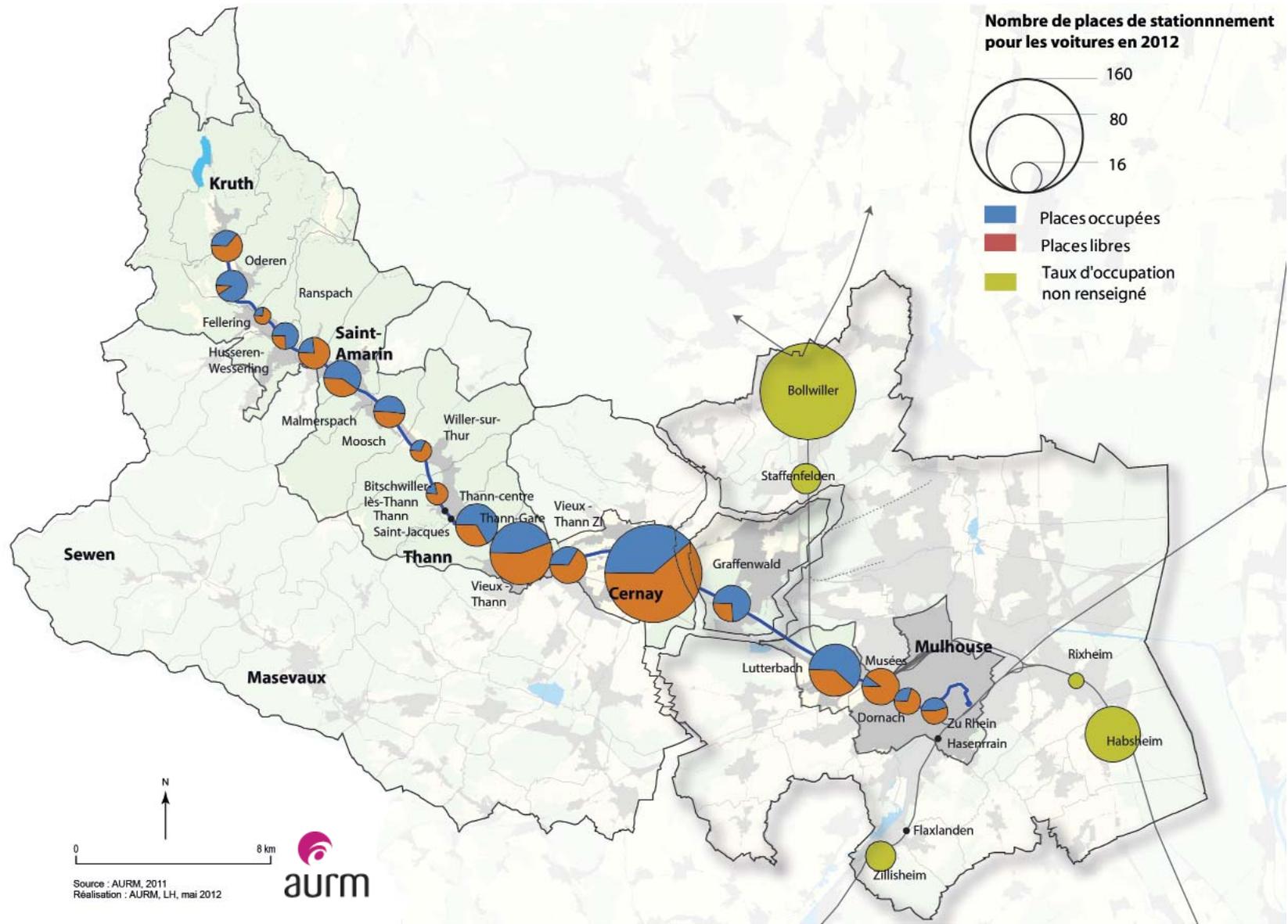
### Fréquentation ferroviaire : données annuelles, données journalières

Source : SNCF DTER  
Périodicité : annuelle.

*Remarque : les données annuelles sont calculées sur la base de la vente des titres de transports ; les données journalières sont issues de comptages.*

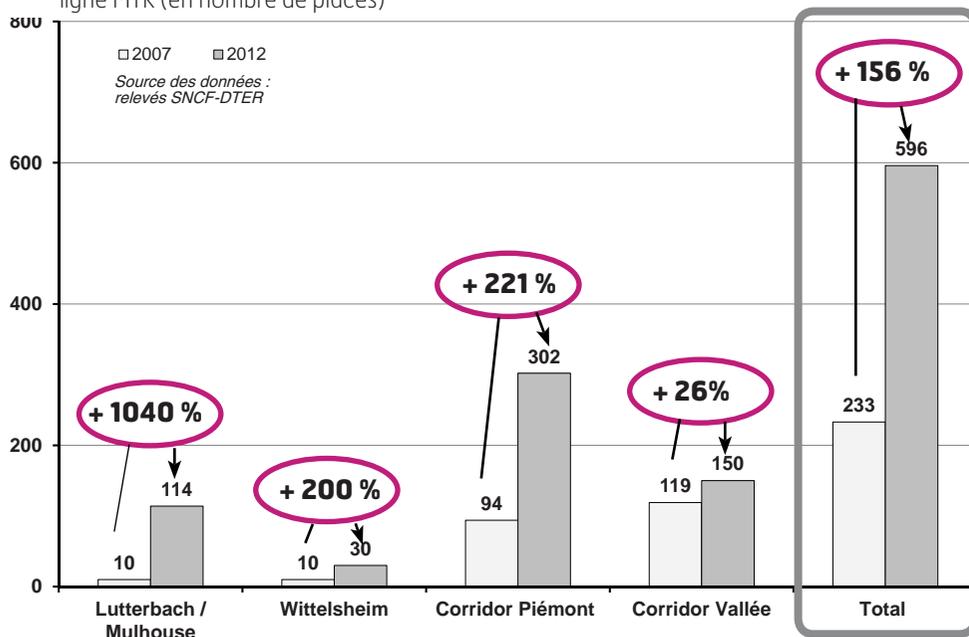


En 2012, l'offre de stationnement voitures en gare principalement localisée à Thann, Vieux-Thann et Cernay

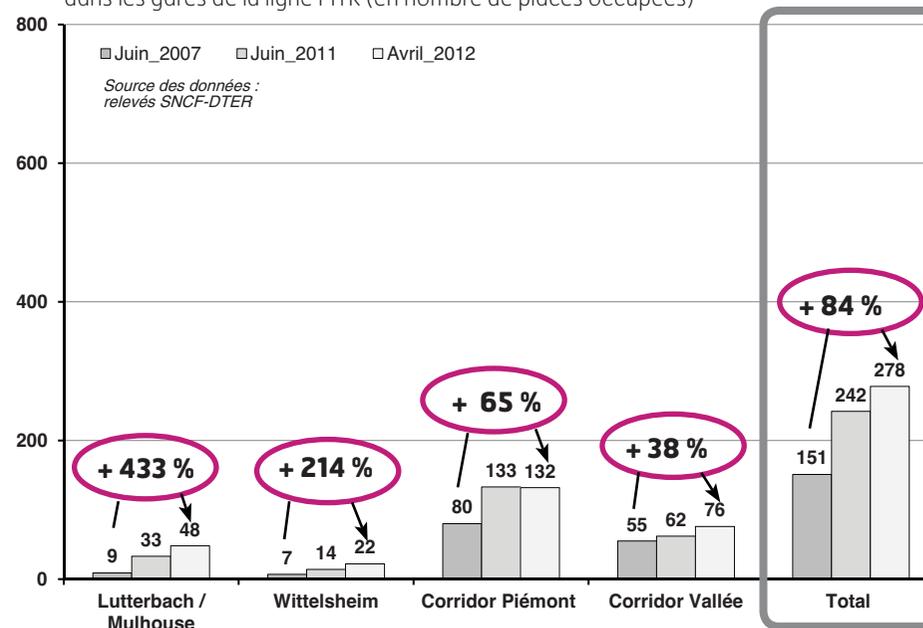


### Stationnement voitures : une augmentation de l'offre et de la fréquentation

L'évolution 2007-2012 de l'offre de stationnement voitures dans les gares de la ligne MTK (en nombre de places)



L'évolution 2007-2012 du nombre de places de stationnement voitures occupées dans les gares de la ligne MTK (en nombre de places occupées)



#### + 156 % de places de stationnement voitures dans les gares...

Le nombre de places de stationnement voitures proposé dans les gares de la ligne MTK est passé de 233 en 2007 à 596 en 2012 soit une augmentation de 168%.

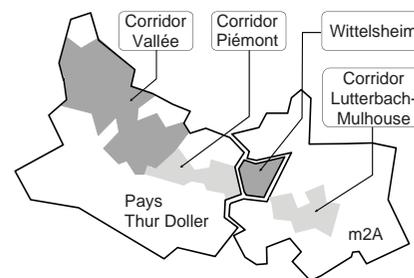
#### ...et une fréquentation en hausse de 84 %.

Le nombre de places de stationnement voitures occupées est passé de 151 en 2007 à 278 en 2012 soit une hausse

de 84%. On peut donc supposer que la mise en service du tram-train fin 2010 a généré une augmentation de la fréquentation des parkings voitures. Ce sont les gares situées sur le tronçon Thann-Mulhouse qui présentent les plus fortes augmentations en termes aussi bien d'offre que de fréquentation.

La hausse de la fréquentation des parkings se réalise progressivement. En général, un délai de quelques années est nécessaire pour qu'un parking gare soit utilisé au maximum de sa capacité.

Les périmètres d'analyse



### Indicateur n° 21

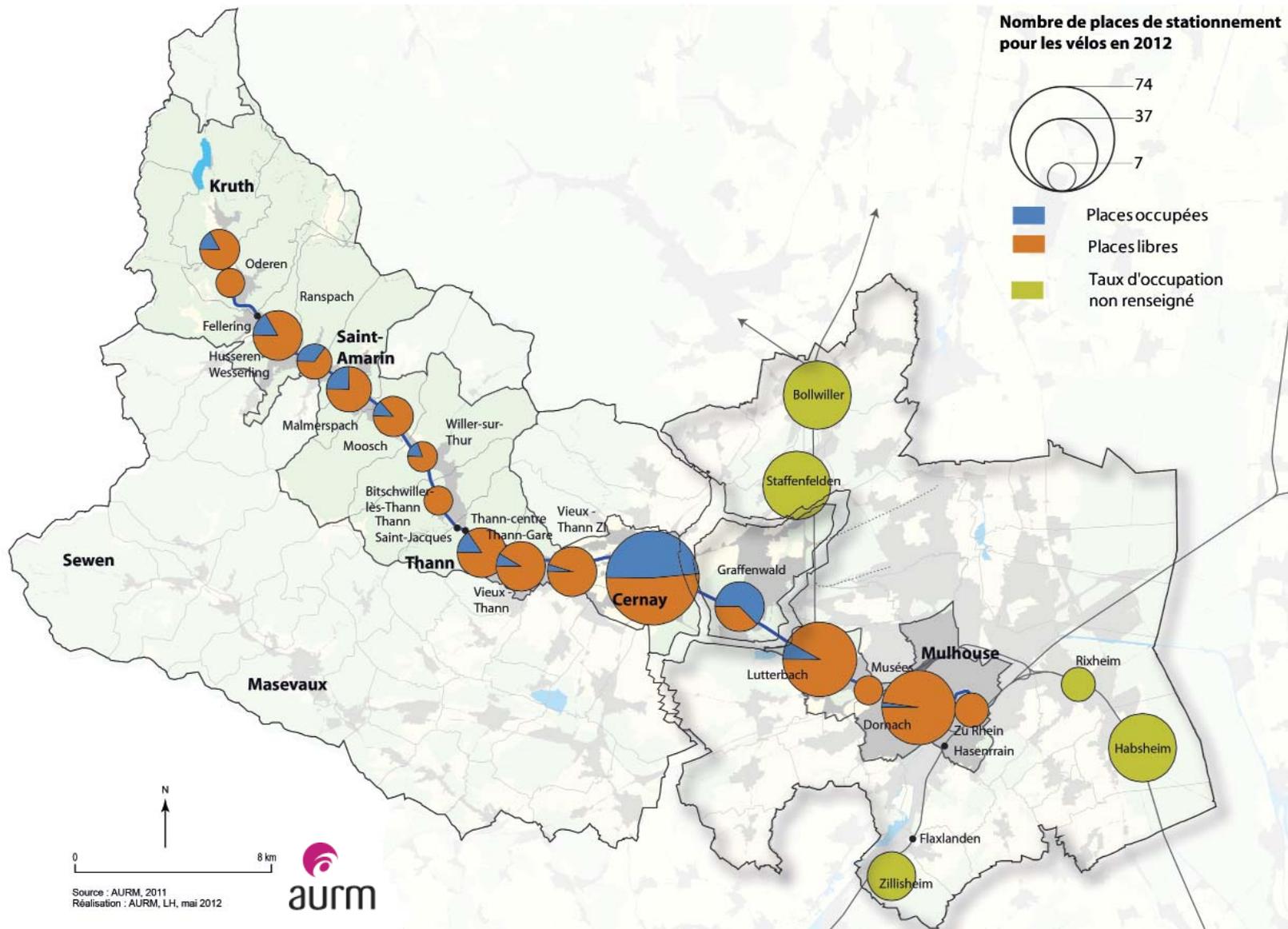
#### Nombre de places de stationnement voitures / taux d'occupation

Source : SNCF DTER - relevé de terrain  
Périodicité : 5 ans  
Type d'effet : probable

Les chiffres sont à manier avec précaution. Ils sont issus de relevés de terrain. Les chiffres d'occupation dépendent donc fortement des conditions climatiques. Les conditions météo étaient clémentes lors des relevés de juin 2007 et 2011. Lors du relevé d'avril 2012, le temps était couvert et il y avait des averses.

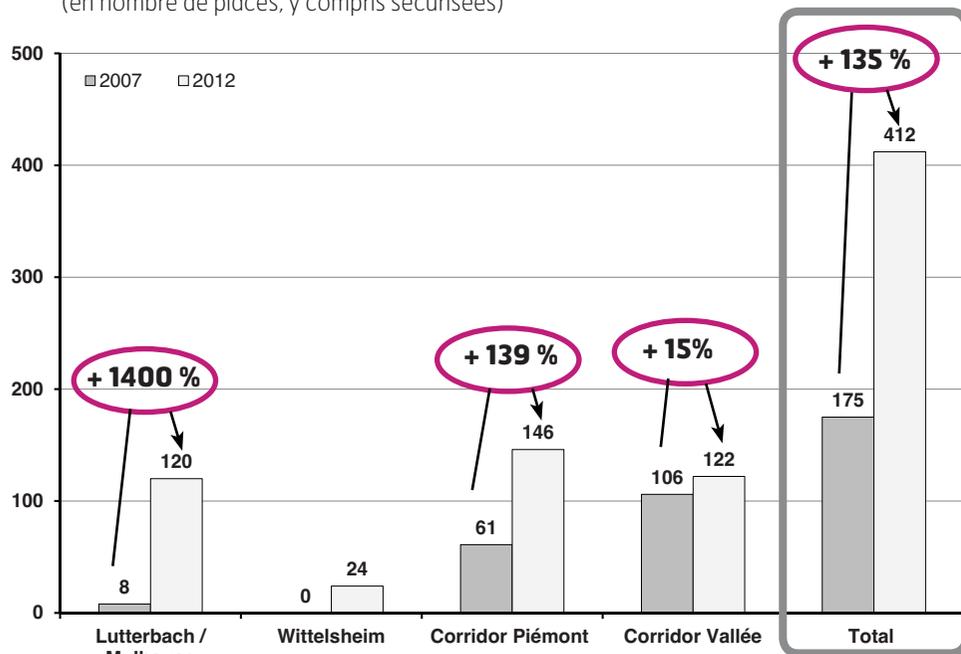


**En 2012, une offre de stationnement vélos en gare assez homogène, exception faite des capacités plus fortes à Cernay, Lutterbach et Dornach**



**Stationnement vélos : une réponse de la fréquentation faible par rapport à l'augmentation de l'offre**

L'évolution 2007-2012 de l'offre de stationnement vélos dans les gares de la ligne MTK (en nombre de places, y compris sécurisées)



Source des données : relevés SNCF DTER

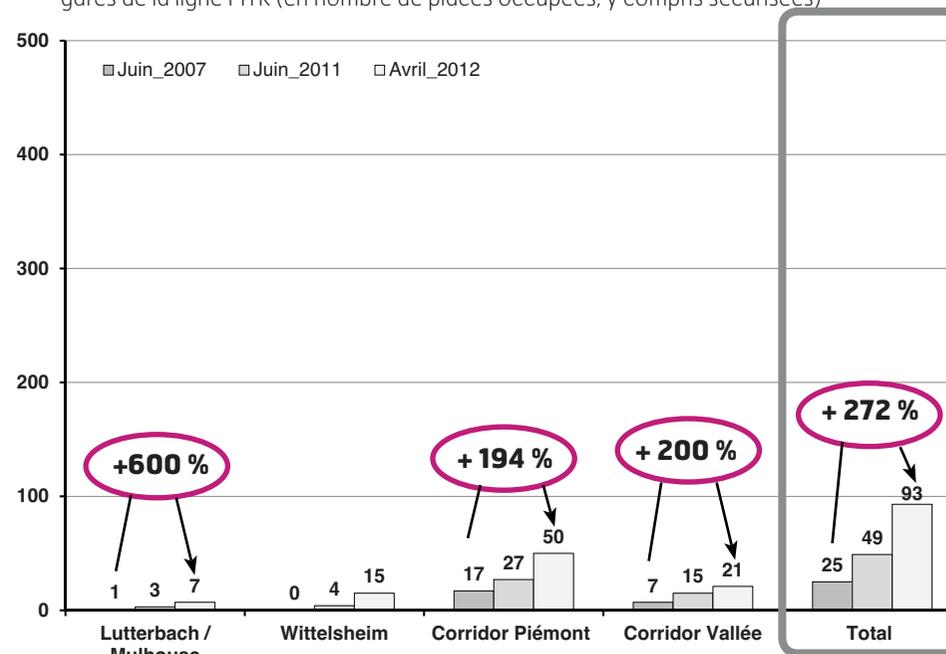
**+135% de places de stationnement vélos dans les gares**

Le nombre de places de stationnement vélos (y compris non sécurisées) proposé dans les gares de la ligne MTK est passé de 175 en 2007 à 412 en 2012 soit une augmentation de 135%.

**La légère hausse de la fréquentation**

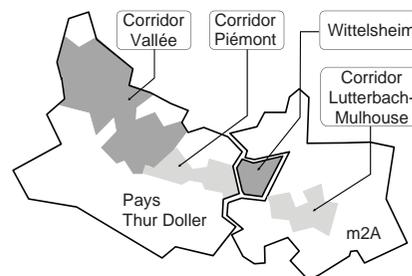
Le nombre d'arceaux occupés est passé de 25 en 2007 à 93 soit une hausse de 272%. On relève une augmentation de l'usage du vélo pour accéder aux gares. Toutefois, le taux d'occupation des arceaux vélos s'élève à à peine plus de 20%. Le taux d'occupation des places de stationnement voiture s'élève à plus de 45%. La marge de développement du vélo reste importante.

L'évolution 2007-2012 du nombre de places de stationnement vélos occupées dans les gares de la ligne MTK (en nombre de places occupées, y compris sécurisées)



Source des données : relevés SNCF DTER

Les périmètres d'analyse



**Indicateur n° 22**

**Nombre de places de stationnement vélos / taux d'occupation**

Source : SNCF DTER - relevé de terrain  
Périodicité : 5 ans.  
Type d'effet : probable.

Pour les mêmes raisons que le stationnement voitures, les chiffres traitant du stationnement vélos sont à manier avec précaution.



**La gare de Cernay totalement réaménagée**



*Vue générale en 2003 - Source : SNCF DTER*



*Vue générale en 2012*



*Vue bâtiment voyageur 2003 - Source : SNCF DTER*



*Vue bâtiment voyageur en 2012*



**Un véritable pôle d'échange multimodal en gare de Cernay**



*Vue parking nord en 2003 - Source : SNCF DTER*



*Vue parking nord en 2012*



*Vue parking sud en 2003 - Source : SNCF DTER*



*Vue parking sud en 2012*



**La gare nouvelle de Thann-Centre**



*Vue côté sud en 2007*



*Vue côté sud en 2012*



*Vue côté quai en 2007*



*Vue côté quai en 2012*



**Des gares plus attractives**



*La gare de Thann Saint-Jacques en 2007*



*La gare de correspondance tram-train / TER de Thann Saint-Jacques en 2012*



*Le parvis de la gare de Graffenwald (Wittelsheim) en 2007*



*Le parvis de la gare de Graffenwald (Wittelsheim) en 2012*



Depuis 2000, les gares de la vallée ont également été réaménagées



La gare de Saint-Amarin en 2000 - Source : SNCF DTER



La gare de Saint-Amarin en 2012



La gare de Wesserling en 2003 - Source : SNCF DTER



La gare de Wesserling en 2012



**Un point d'arrêt nouveau a été créé**



*Le site de la gare nouvelle de Ranspach en 2003 - Source : SNCF DTER*



*La gare nouvelle de Ranspach en 2012*



*La gare terminus de Kruth en 2003 - Source : SNCF DTER*



*La gare terminus de Kruth en 2012*

**Un réseau d'autocars de 6 lignes peu fréquentées en dehors des scolaires**

Le réseau autocars du Conseil Général du Haut-Rhin dans le Pays Thur Doller en 2012



Source : Conseil Général du Haut-Rhin

La fréquentation des lignes autocars du Pays Thur Doller en 2011

N°	Ligne	Abonnés scolaires	Commercial hors scolaires	Commercial Evol 2010-2011
519	Thann-Wildenstein	327	2 469	-23%
520	Thann Reiningue Mulhouse	294	268	0%
543	Cernay Guebwiller	415	1 660	+ 10%
553	Thann Wittelsheim Mulhouse	380	5 924	-30%
605	Sewen Masevaux Thann	83	10 208	0%
623	Mortzwiller Mulhouse	93	977	-57%

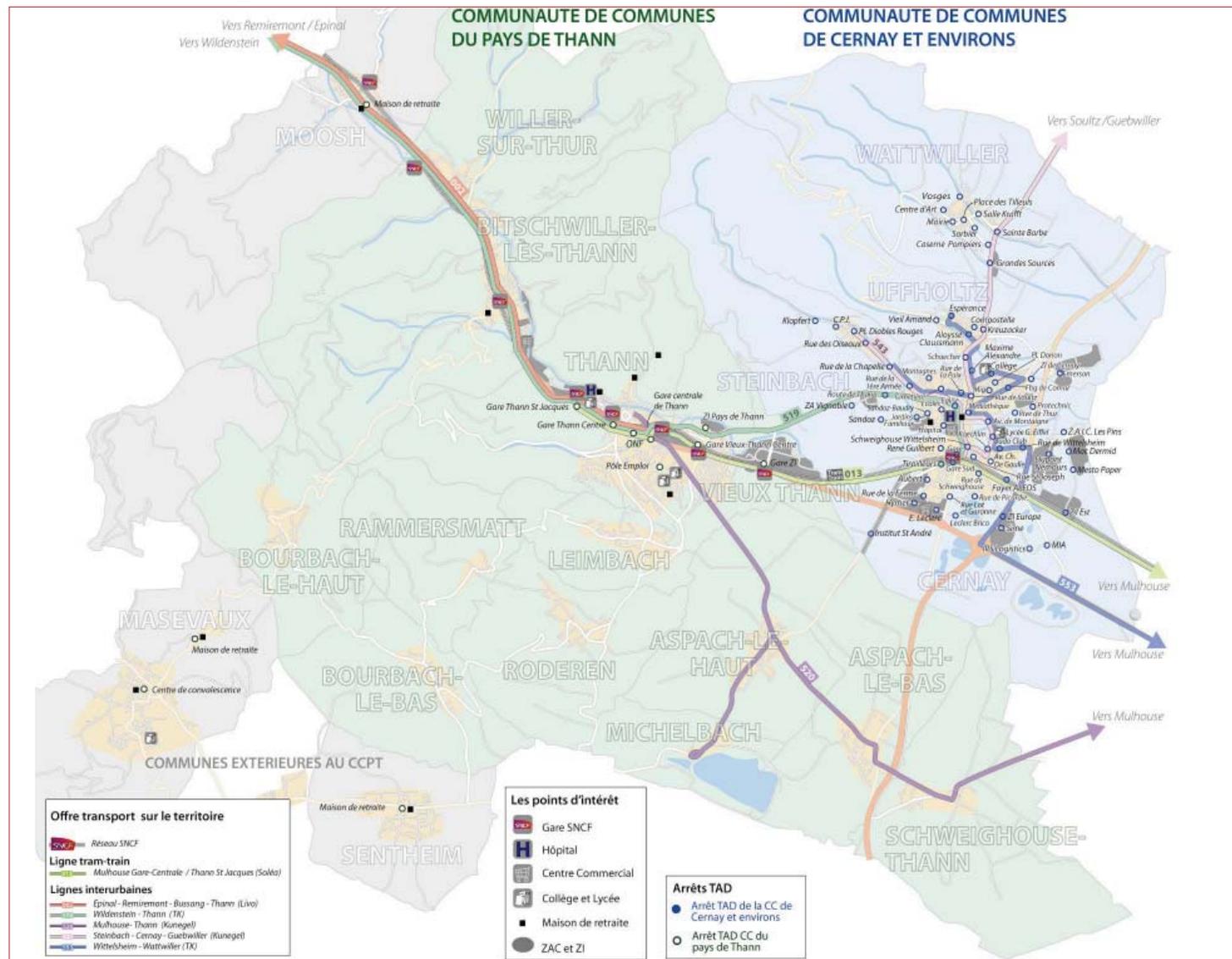
Source des données : Pays Thur Doller - Conseil Général du Haut-Rhin

Les fortes baisses de fréquentation des lignes 519 et 553 entre 2010 et 2011 peuvent s'expliquer par la hausse de l'offre ferroviaire. Ces deux lignes sont en concurrence avec le tram-train. Elles empruntent le même itinéraire.

L'offre ferroviaire est plus visible et plus rapide. Ainsi, on peut supposer qu'un certain nombre de voyageurs se soient reportés de l'autocar vers l'offre ferroviaire Tram-Train / TER.

### Le réel succès de Boug'Enbus avec 18 000 personnes transportées en 2011

Les stations du réseau Boug'en Bus dans les communautés de communes de Thann et de Cernay en 2012



La fréquentation de Boug'en Bus dans la communauté de communes de Cernay 2008-2011

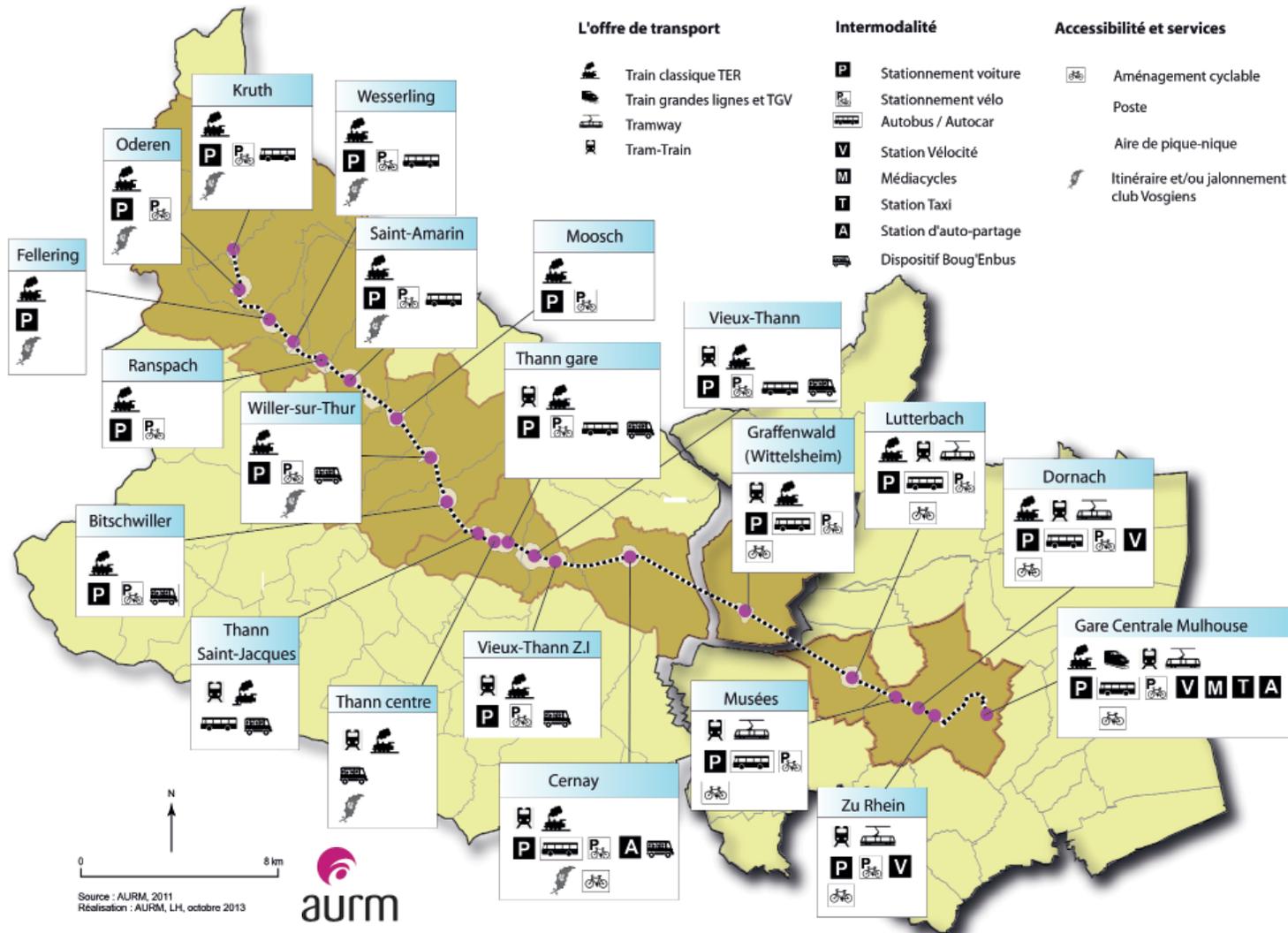
Ligne	2008 *	2009	2010	2011	Evolution 2009-2011
Nombre de courses	753	3 927	7 712	11 781	+ 200%
Nombre de voyageurs	902	4 562	10 960	18 850	+ 313%
Taux de groupage	1,19	1,16	1,42	1,6	+ 38%

Source des données : communauté de communes de Cernay

Boug'Enbus est un transport à la demande qui a été mis en place en 2008. Le dispositif couvre 4 communes: Cernay, Uffholtz, Wattwiller et Steinbach. Il dessert entre autre la gare de Cernay. Avec 18 000 voyages réalisés en 2011, ce service, qui n'a pas vocation à devenir un transport de masse, rencontre un vif succès. .

En 2012, le même système a été étendu au secteur de Thann.

Les gares du Piémont et de m2A présentent un haut niveau de multimodalité avec des stations d'autopartage, de navettes locales en rabattement, Vélocité....



En plus des aménagements d'accessibilité et d'intermodalité aux gares, la ligne Mulhouse Thann Kruth bénéficie de la tarification intégrée Attitude. Elle permet au voyageur de voyager à la fois sur les réseaux ferroviaires, autocar et Soléa.

Les cartes Tonus et Réflex sont des cartes de réductions dont les voyageurs bénéficient sur l'ensemble du réseau TER Alsace.

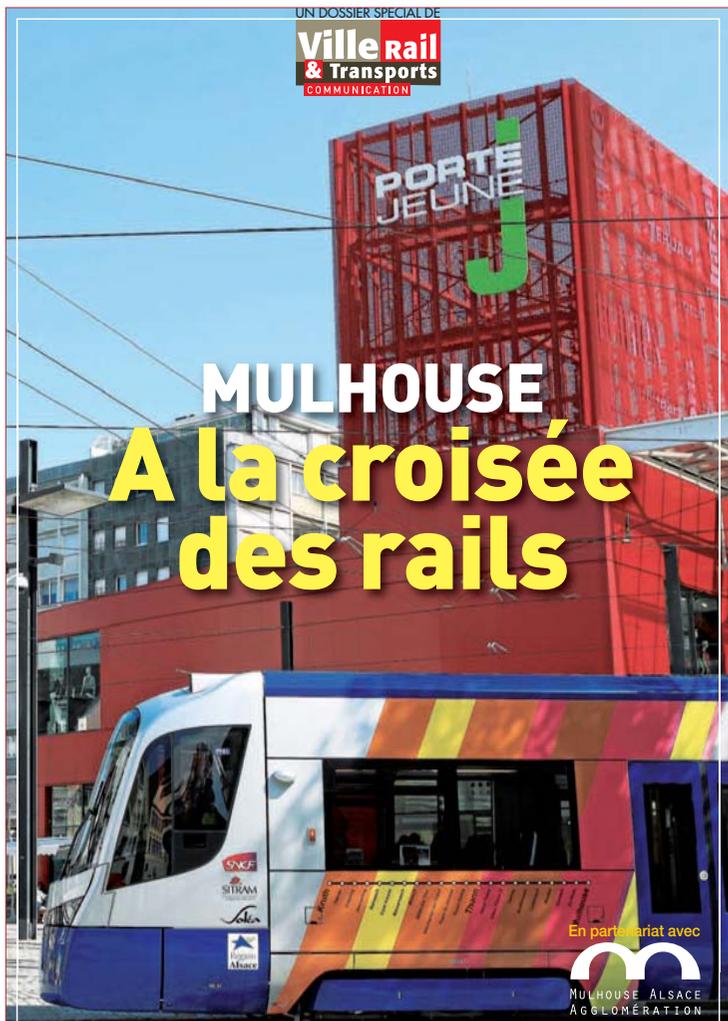
### Indicateur n° 26

#### Intermodalité gare

Source : relevés de terrains AURM  
Périodicité : 5 ans.  
Type d'effet : directe.  
Remarque : présence autobus / autocar, Vélocité, autopartage, jalonnement club vosgien, réseau cyclables, Boug'enbus etc.



L'image du premier tram-train interconnecté de France peut s'apparenter à celle renvoyée par les premières agglomérations s'étant dotées d'un tramway à la fin des années 80 / début des années 90



Le tram-train Mulhouse Vallée de la Thur mis en avant dans un fascicule spécial de la revue Ville, Rail et Transports - No 508, déc. 2010

Source : Ville, Rail et Transports / m2A

Le tram-train a un rayonnement national et international, au même titre que les premières agglomérations s'étant équipées de tramway. De nombreux visiteurs se rendent sur le site pour le découvrir.

Ainsi, divers groupes de mulhousiens, d'associations diverses, ainsi qu'une dizaine de délégations et des journalistes suisses sont venus découvrir la ligne. Le tram-train bénéficie d'une image très positive.



L'association Ville et Transports a initié des ateliers portant sur le tram-train de Mulhouse

Source : Ville et Transports en Île-de-France





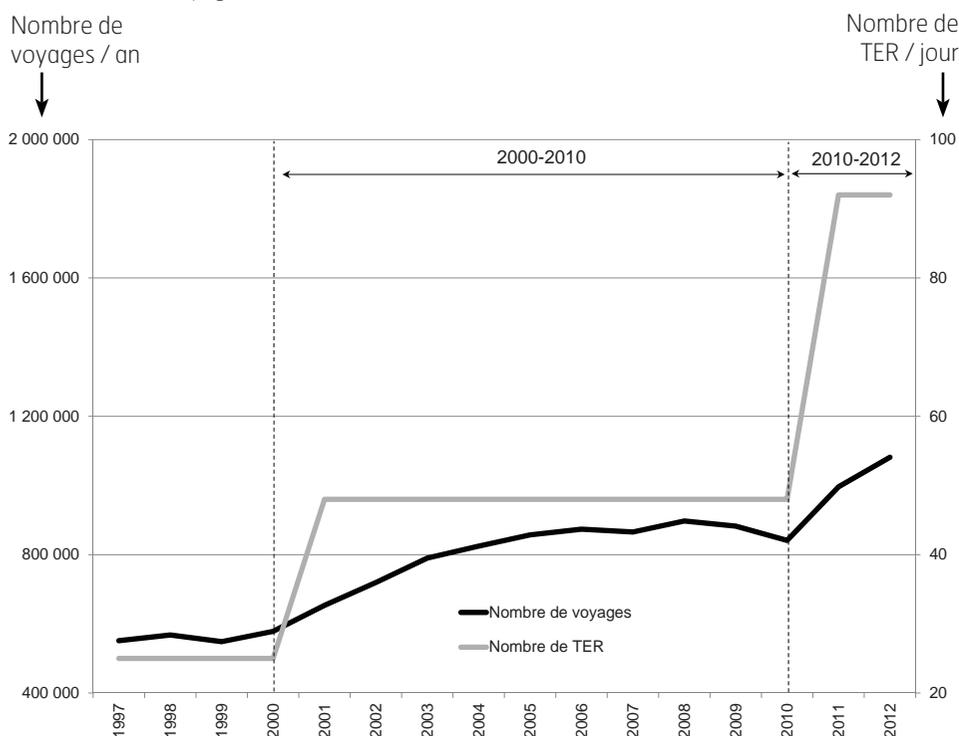
### **3. Situation APRES la mise en service du Tram-Train Mulhouse Vallée de la Thur**

3.1. Les indicateurs APRES Tram-Train

→ 3.2. Synthèse APRES Tram-Train

La double page présente les premières évolutions dans les corridors desservis par la ligne MTK. Elle présente la photographie de la situation et les dynamiques induites par la mise en service du tram-train Mulhouse-Vallée de la Thur. Ces dynamiques sont uniquement analysées sous l'angle transports. Les données ne sont pas encore disponibles pour effectuer une analyse socio-économique et il serait d'ailleurs prématuré de tirer des conclusions dans ce domaine.

L'évolution de l'offre (en nombre de TER/jour) et de la fréquentation (en nombre de voyages/an) 1997-2012.



Source des données : SNCF DTER

### 3.2.1. Décembre 2010 : la mise en service du premier tram-train interconnecté de France

➔ **D'importants travaux d'infrastructures...**

Les travaux du tram-train ont débuté en 2007 sur le RFN. Ils ont duré jusqu'à la fin 2010. Le nombre de gares de la

ligne est passé de 15 à 20. Les gares de Ranspach, Thann-Centre, Vieux-Thann ZI, Mulhouse Musées et Zu Rhein ont été créées. La ligne a été électrifiée entre Mulhouse et Thann. Des évitements supplémentaires ont été créés ainsi qu'une nouvelle emprise ferroviaire dédiée aux tramways et aux tram-trains entre Lutterbach et le rond-point Stricker à Mulhouse.

➔ **...ont permis de doubler l'offre TER entre Mulhouse et Thann.**

A partir de décembre 2010, le nombre de TER / jour est passé de 48 à 92 sur la section Mulhouse-Thann. 64 tram-trains / jour rejoignent directement le centre-ville de Mulhouse. Ils circulent aussi bien sur les voies ferrées du RFN que sur les voies du tramway urbain : une première en France !

Le nombre de TER a été **augmenté de 32% entre Thann et Wesserling et de 23% entre Wesserling et Kruth**. La moitié des TER du corridor vallée effectue la navette entre Kruth et Thann Saint-Jacques.

Une **troisième ligne de tramway** entre Lutterbach et la gare centrale de Mulhouse a été créée. En plus des tram-trains, 68 tramways circulent chaque jour sur cette nouvelle ligne (cadencement au quart d'heure)

➔ **Entre 2010 et 2012 : une hausse de la fréquentation de la ligne de près de 30 %, mais une baisse dans la vallée**

Suite à l'augmentation de l'offre de service, la **fréquentation sur l'ensemble de la ligne a augmenté de 28,6% entre 2010 et 2012**. Cependant, la **fréquentation baisse de 8 % pour les déplacements entre le corridor vallée et l'agglomération Mulhousienne** et de 2% avec le secteur Thann / Vieux-Thann.

➔ **La notoriété du premier tram-train interconnecté de France**

Le tram-train présente **un rayonnement national et international**, au même titre que les premières agglomérations s'étant équipées de tramways. Divers groupes de mulhousiens, d'associations, de délégations, des journalistes français et étrangers sont venus découvrir le tram-train.



Le promoteur (Domial) met en avant sur ses panneaux publicitaires de la ZAC Saint-Jacques à Thann la proximité avec les transports en commun - août 2012

### 3.2.2. Des gares réaménagées

Les gares ont fait l'objet d'un réaménagement complet. Le nombre de places voitures est passé de 233 à 596, celui du stationnement vélo de 175 à 412. Les gares du corridor Piémont et de Lutterbach / Mulhouse présentent maintenant un haut niveau de multimodalité avec des stations d'autopartage (gare de Cernay) et des navettes locales en rabattement.

Les parkings voitures et vélos sont certes davantage fréquentés mais le taux d'occupation des places de vélos reste très faible : à peine 15 % en 2012.

### 3.2.3. La prise en compte du tram-train dans certains projets urbains

Le tram-train commence à être pris en compte dans certains projets d'aménagement. On peut citer la ZAC Saint-Jacques à Thann (cf. photo ci-dessus) ou les réflexions de développement à long terme d'un quartier autour de la gare de Cernay (cf. esquisse à droite).

La proximité avec les TC va devenir un critère de plus en plus important dans le choix du lieu d'habitation des ménages.

### 3.2.4. L'enjeu de construire une approche globale en lien avec le tram-train

On remarque qu'il existe un véritable foisonnement d'initiatives pour valoriser l'offre ferroviaire.

Les collectivités locales ont un rôle prépondérant à jouer pour élaborer des projets se greffant à l'offre tram-train.

Toutefois, il n'existe aucune réelle stratégie globale de développement en lien avec les gares du tram-train. Aujourd'hui, on est plus dans une logique du "coup par coup".

C'est pourquoi, le SCoT du Pays Thur Doller et sa mise en œuvre à travers les PLU pourraient jouer le rôle de fil rouge pour créer les conditions d'une réelle politique articulant urbanisme et transport.



La commune de Cernay réfléchit à la mise en place d'un pôle urbain autour de sa gare tram-train Source : Le Moniteur - Janvier 2011



## **AURM**

33 Avenue de Colmar - 68 200 MULHOUSE  
Tél. : 03 69 77 60 70 - Fax : 03 69 77 60 71

**Etude éditée et imprimée par :**  
L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne

**Rédaction :**  
Stéphane DREYER  
stephane.dreyer@aurm.org - tel : 03.69.77.60.81  
Nicolas MAILLET, Joseph de RONNE  
Cartographies : Ludovic HOERDT  
Statistiques : Natahlie SABY

*Toute reproduction autorisée avec mention précise  
de la source et la référence exacte.*

**[www.aurm.org](http://www.aurm.org)**