

QUELLES IMPLANTATIONS POSSIBLES POUR LA GARE DE L'ILE NAPOLÉON ?

Éléments de réflexion

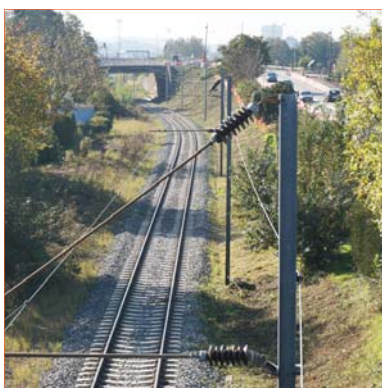


La ligne Mulhouse-Müllheim a été réactivée en décembre 2012. 14 TER circulent chaque jour de la semaine dans les deux sens. Ils desservent les gares de Bantzenheim côté français et les gares de Neuenburg et Müllheim côté allemand. A terme, l'offre pourrait être améliorée avec les aménagements de voies en gare de Mulhouse, inscrits dans le projet de CPER 2015-2020. Les TER pourraient circuler toutes les heures dans chaque sens, après 2020.

La perspective de l'augmentation de l'offre ferroviaire ravive l'intérêt pour la réactivation de la gare de l'île Napoléon. La présente publication propose d'approfondir et de compléter l'analyse réalisée dans «l'étude de la configuration des transports collectifs de la région mulhousienne à un horizon 2030». Elle complète aussi l'étude réalisée par l'agence d'urbanisme en 2009 portant sur l'insertion urbaine des gares de la ligne Mulhouse-Chalampé.



Une étude portant sur l'insertion urbaine des gares de la ligne Mulhouse-Chalampé a été réalisée en 2009.



La ligne Mulhouse-Müllheim est à voie unique (vue direction Mulhouse).

→ Trois propositions d'implantations

L'étude analyse de façon synthétique trois propositions d'implantation pour la gare de l'île Napoléon : proposition n° 1 – Riedisheim, proposition n° 2 – Ile Napoléon, proposition n° 3 – PSA Sausheim.

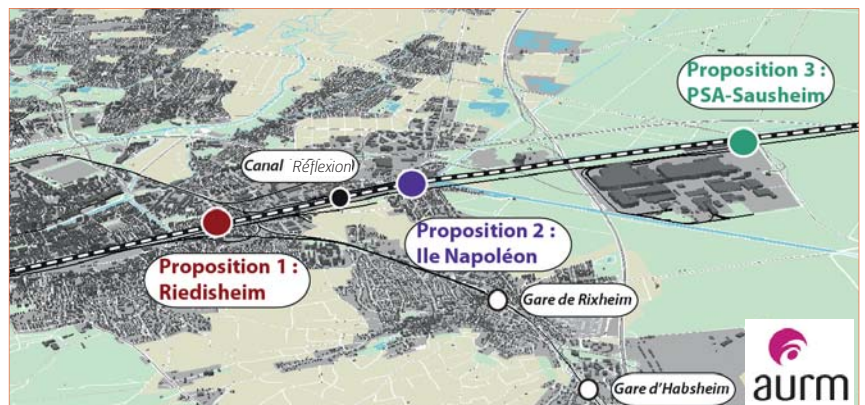
La solution située au droit du canal (réflexion) n'a pas fait l'objet d'une analyse fine. Cette implantation est conditionnée par la création d'une zone d'activités au sud du canal du Rhône au Rhin. Aujourd'hui, ce projet n'est plus d'actualité. D'autres solutions intermédiaires pourraient être envisagées mais elles sont conditionnées par la réalisation de projets. Par la suite, elles pourraient faire l'objet d'analyses complémentaires si des projets venaient à voir le jour.

→ Les critères d'analyse

Les propositions d'implantations sont analysées à la lumière de critères : nombre d'habitants et nombre d'emplois desservis, la cohérence avec les réseaux TC en place, les principes de rabattements piétons, vélos et voitures...

La finalité de l'étude est de fournir des éléments sur les avantages / inconvénients de chacune des implantations. Elle donne des éléments de réflexion.

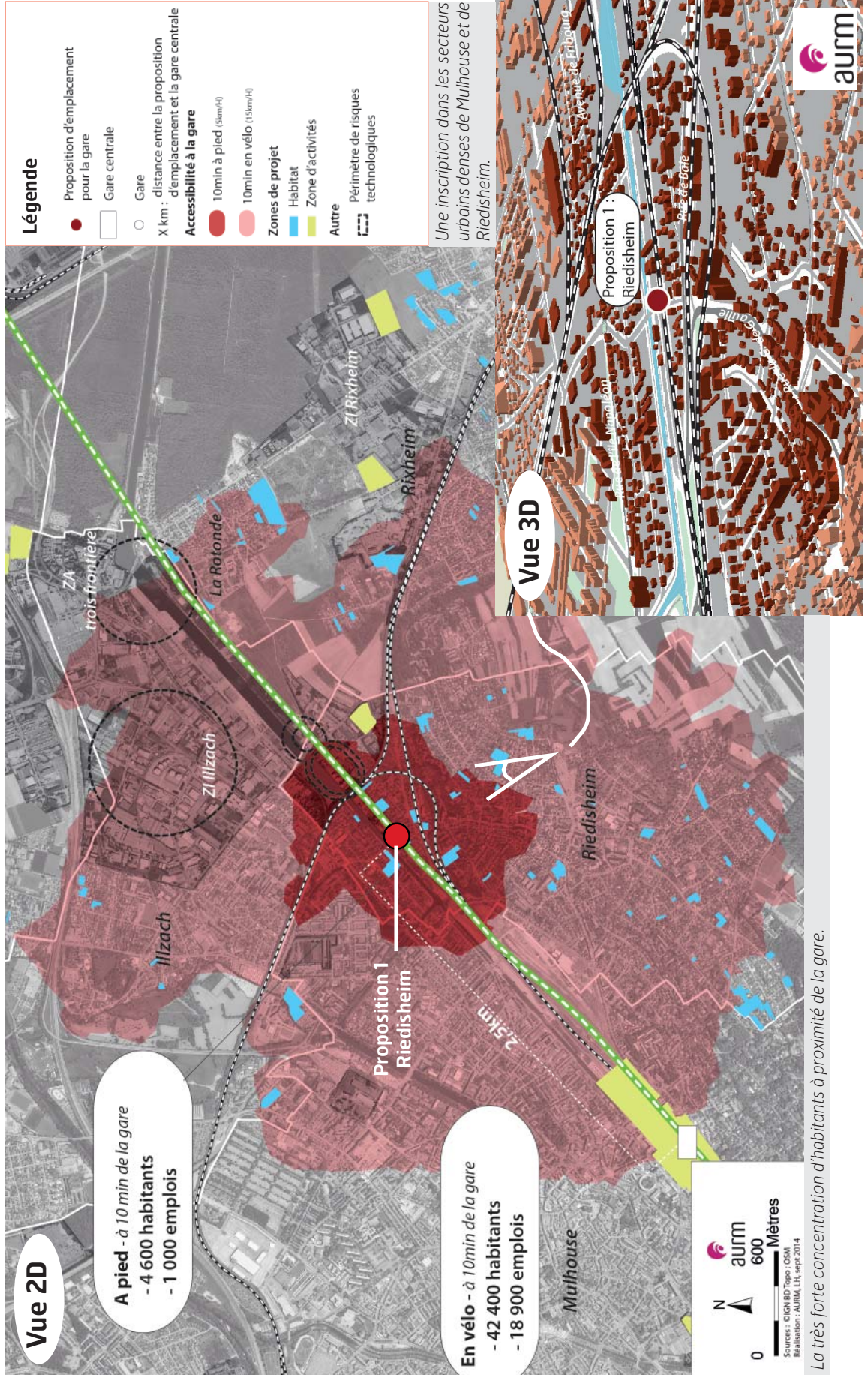
La faisabilité technique (capacité ferroviaire, possibilité d'insertion d'un quai etc) et environnementale des propositions d'implantation restera à vérifier par la suite par les structures compétentes, le plus en amont possible. En effet, les contraintes techniques et environnementales sont susceptible d'orienter le choix éventuel.



La localisation des trois propositions d'implantations

PROPOSITION 1 – RIEDISHEIM

Une implantation au coeur d'un secteur urbain dense



PROPOSITION 1 – RIEDISHEIM : une position en doublet avec la gare centrale de Mulhouse et le réseau de bus Soléa

➔ **Un fort potentiel d'habitants et d'emplois couverts**

4600 habitants et 1000 emplois se situeraient à moins de 10 min à pied de la gare. Pour la population, les chiffres seraient particulièrement importants par rapport aux sites de l'Île Napoléon : 1 700 habitants, et de PSA-Sausheim qui ne couvrirait aucun habitant.

➔ **Un positionnement contraint**

L'arrêt serait positionné au droit de la rue de Modenheim dans la commune de Riedisheim. Il se situerait entre la voie ferrée Mulhouse / Bâle et le canal du Rhône au Rhin. La marge de manœuvre pour adapter le positionnement du quai est nulle. Dans l'hypothèse où l'installation d'un quai serait possible, il devrait se situer au droit de la passerelle enjambant la voie ferrée. L'arrêt se situerait à l'écart du périmètre Seveso (seuil bas) des entrepôts Bolloré-Energie et Wallach-Energie.



Accès à la gare côté nord contraint depuis la rue de Modenheim

➔ **Une couverture forte des TC urbains déjà en place**



L'arrêt Passerelle situé à 100 m au sud de gare est desservi par les bus de la ligne 14 toutes les 10 à 15 min.

La ligne de bus n° 14 permet de rejoindre le centre-ville de Mulhouse en une vingtaine de minutes. La ligne n° 10 rejoint le centre-ville en moins de 10 min. Ces deux lignes de bus avec une fréquence à 10 min en heures de pointes et à 15 min en heures creuses, sont propices à une desserte urbaine. Le secteur est donc déjà bien desservi par les lignes du bus fortement cadencées du réseau Soléa.

L'offre ferroviaire serait donc peu compétitive par rapport à l'offre urbaine.

La gare serait également peu propice au rabattement voiture en raison de son positionnement au cœur de l'urbanisation.

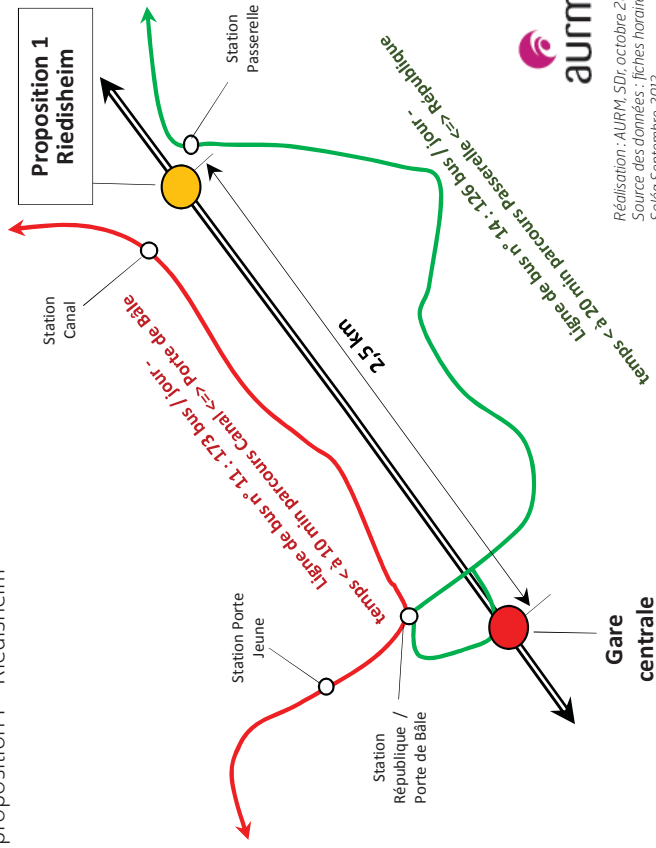
➔ **La trop grande proximité avec la gare centrale de Mulhouse**

La gare centrale de Mulhouse est distante d'à peine un peu plus de 2 km. Cette dernière propose une offre TER à l'échelle du Sud-Alsace et une offre TER 200 Strasbourg/Colmar / Mulhouse / Bâle. Elle propose également une offre TGV. La proposition d'implantation n° 1 ferait donc doublet avec la gare centrale.

« A retenir

- Une insertion urbaine de l'arrêt contrainte ;
- Un secteur bénéficiant déjà d'une desserte transport collectif de qualité ;
- Une trop grande proximité avec la gare centrale de Mulhouse.

Schéma de principe de l'offre transport collectif dans le secteur de la proposition 1 – Riedisheim



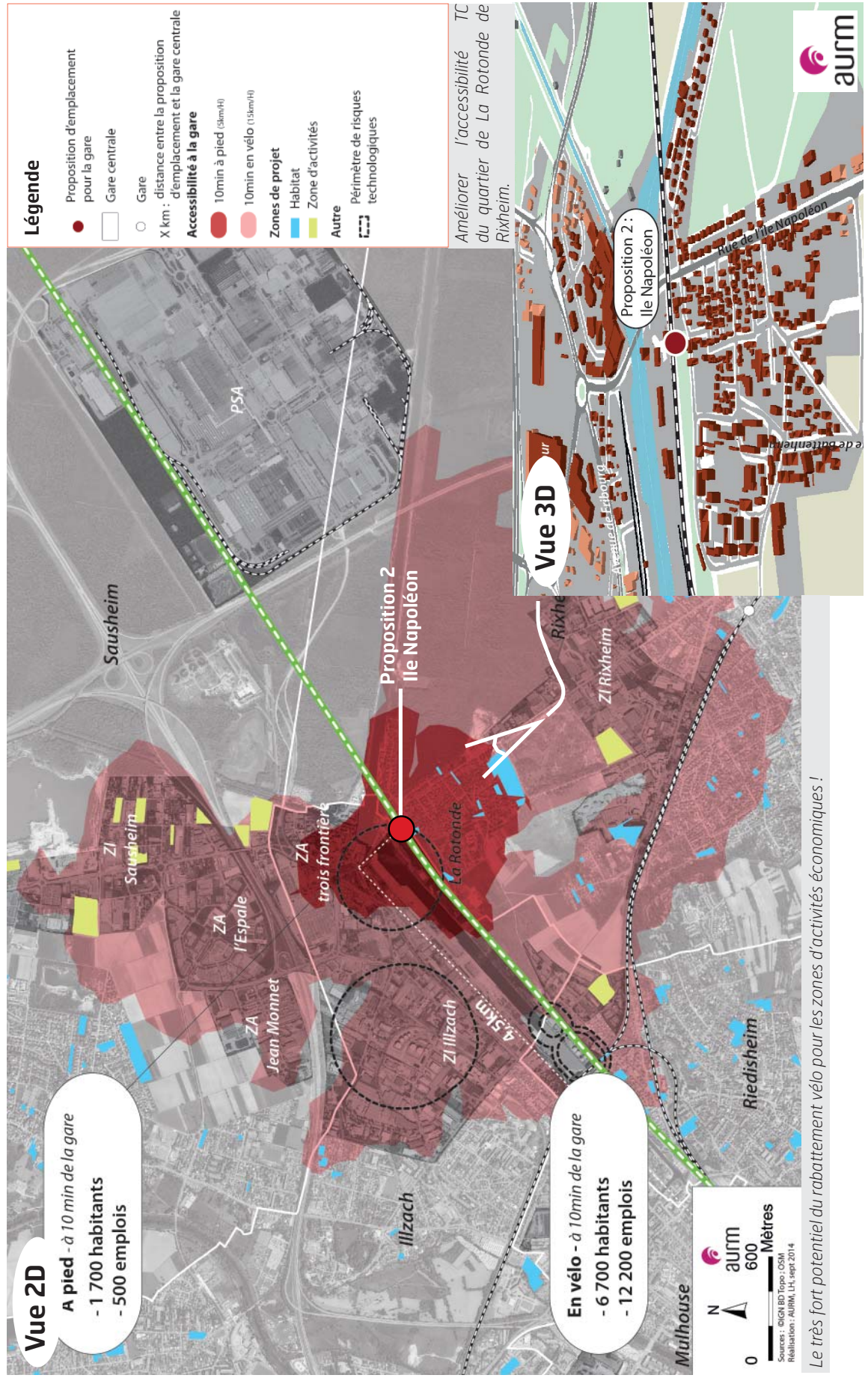
aurm

Réalisation : AURM SDR octobre 2014
Source des données : fiches horaires
Soléa Septembre 2013

Un secteur bénéficiant déjà d'un bon niveau d'offre TC en 2014

PROPOSITION 2 - ILE NAPOLEON

Une implantation couvrant à la fois une zone d'habitat et des zones d'activités



PROPOSITION 2 - ILE NAPOLEON : la connexion TC rapide du quartier de la Rotonde au centre-ville de Mulhouse et la desserte des zones d'activités

➔ **La forte réduction des temps de parcours**

Le quartier de La Rotonde se situe sur le banc communal de Rixheim. Il compte plus de 1 300 habitants. Il est connecté quotidiennement au centre-ville de Rixheim par une vingtaine de bus de la ligne 22. Une soixantaine de bus de la même ligne se raccordent au Nouveau Bassin. Le voyageur peut atteindre la Porte Jeune en 25 min environ (bus + tram). En TER, il mettrait potentiellement une quinzaine de minutes (TER + tram).

➔ **Plus de 12 000 emplois à moins de 10 min à vélo de la gare**

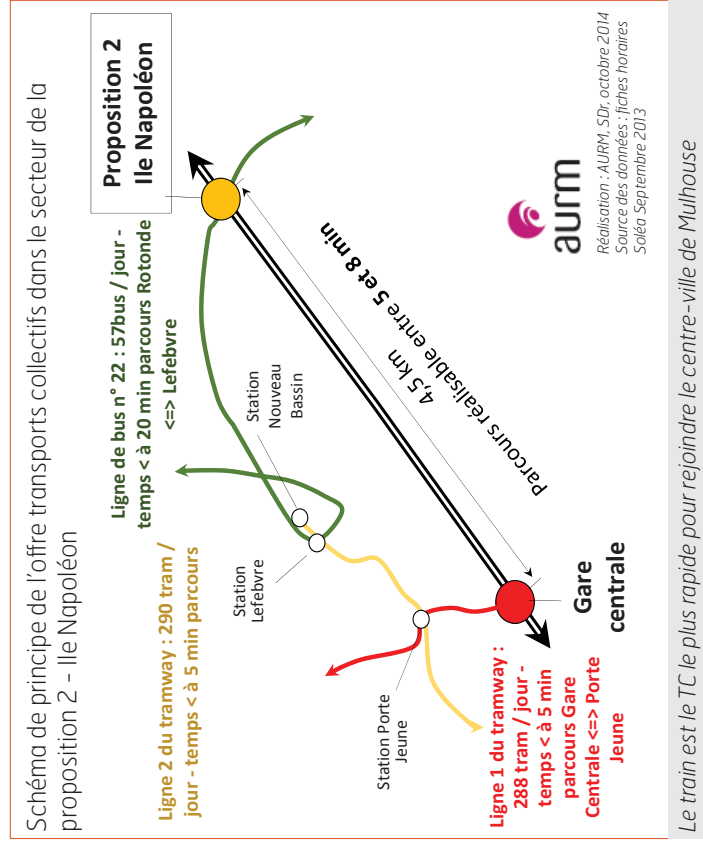
Les zones d'activités de l'île Napoléon, de l'Espale et de Rixheim peuvent être atteintes à vélo en moins de 10 min depuis la gare de l'île Napoléon. Plus de 12 000 emplois existent à moins de 10 min à vélo de la proposition 2. La situation est donc particulièrement favorable pour encourager le rabattement vélo sur la gare.

➔ **La nécessité de mesures d'accompagnement vigoureuses**

Pour faciliter l'accès à la gare de l'île Napoléon, il conviendrait de proposer des aménagements cyclables et des espaces publics facilitant les déplacements à vélo. On peut relever la présence de l'EuroVelo 6 (Atlantique/Mer Noire) au droit de la gare.

La mise en place de **Plans de Déplacement Interentreprises** devrait être encouragée dans l'ensemble des zones d'activités.

gare seraient compliqués. L'ancienne gare de l'île-Napoléon et ses abords figurent dans un **zonage de risque technologique faible, généré par les installations de déchargement fluvial d'hydrocarbures.** Il s'agit de recommandations pour l'urbanisation future, sans prescriptions, dont l'absence d'incidences devra être confirmée par une analyse plus approfondie. Les études de faisabilité RFF-SNCF avaient indiqués que s'il fallait construire un abri voyageurs sur le quai, ce dernier aurait du être confiné.



➔ **Un potentiel de rabattement voiture**

La gare se situerait au droit de la RD 201. Cette route irrigue les communes de Baldersheim, Sausheim et Rixheim. Le nombre de personnes travaillant en Allemagne dans ces communes s'élève à 150. **Ce chiffre est ténue.** Cependant, étant donné la distance à parcourir, le TER pourrait être attractif en termes de temps de parcours pour les déplacements vers l'Allemagne.

➔ **Une insertion difficile**

L'ancienne gare de l'île Napoléon, située au nord de la voie ferrée, **appartient à un propriétaire privé.** L'aménagement d'un quai côté nord de la voie ferrée, sur terrain privé, rend le projet difficilement réalisable aujourd'hui. Les accès routiers à la



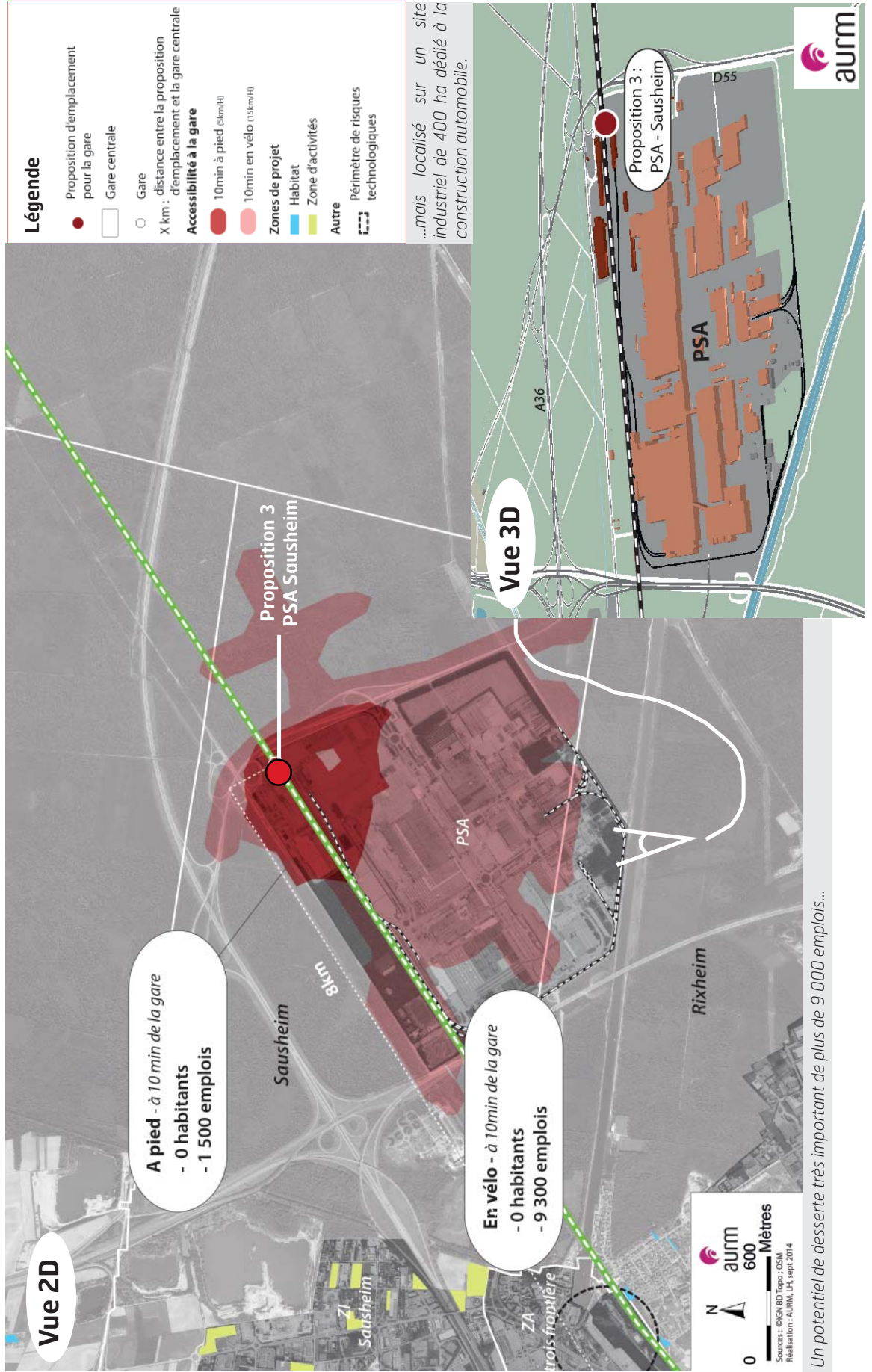
L'emplacement contraint de la Proposition 2, au droit de la RD 201

“ A retenir

- Des temps de parcours considérablement réduits ;
- Le très fort potentiel de rabattement vélo ;
- Des contraintes d'insertion d'où la nécessité d'affiner précisément l'emplacement du quai.

PROPOSITION 3 – PSA SAUSHEIM

Une implantation desservant uniquement un site industriel



PROPOSITION 3 – PSA SAUSHEIM : un potentiel important d'emplois mais une offre ferroviaire peu adaptée aux besoins de déplacements

➔ **La difficulté de proposer une offre TC sur un site très étendu et pour des horaires postés**

La gare se situerait à la pointe nord-est du site PSA de 320 ha. A cet endroit, la ligne est à voie unique et se situe à proximité de l'entrée du site. La gare desservirait uniquement des emplois dont la grande majorité est occupée par des salariés travaillant en horaire posté : 3 X 8. PSA organise elle-même le ramassage de ses salariés. Ils sont déposés juste devant leur site de travail à l'heure précise de leur prise de poste et repris à la fin de leur poste. La gare présenterait l'inconvénient d'être excentrée par rapport au cœur du site industriel. La ligne TER Mulhouse-Mülheim est également fermée très tôt le matin.



Un positionnement au droit de l'entrée du site, une configuration en voie unique - source : google earth

➔ **La nécessité de permettre le transfert des voyageurs par navette ou par vélo**

L'accessibilité à pied couvrirait 1500 emplois. Pour toucher l'ensemble des salariés, il serait nécessaire de mettre en place un rabattement vélo ou un système de navette sur le site. L'usine PSA couvre une emprise de 2 km de large par 1,5 km de haut. Pour faciliter les déplacements sur le site, des vélos électriques pourraient être mis à disposition des salariés.

➔ **Un potentiel incertain à l'avenir**

PSA ne devrait plus utiliser une partie des emprises de son site. Des discussions sont en cours avec m2A pour céder à la collectivité une partie des terrains et des bâtiments du site. D'autres activités industrielles pourraient s'installer. Les emplois industriels génèrent que très peu de déplacements pour les transports public conventionnels : réseaux de transport collectif urbain, réseau TER (horaires de travail décalés...)

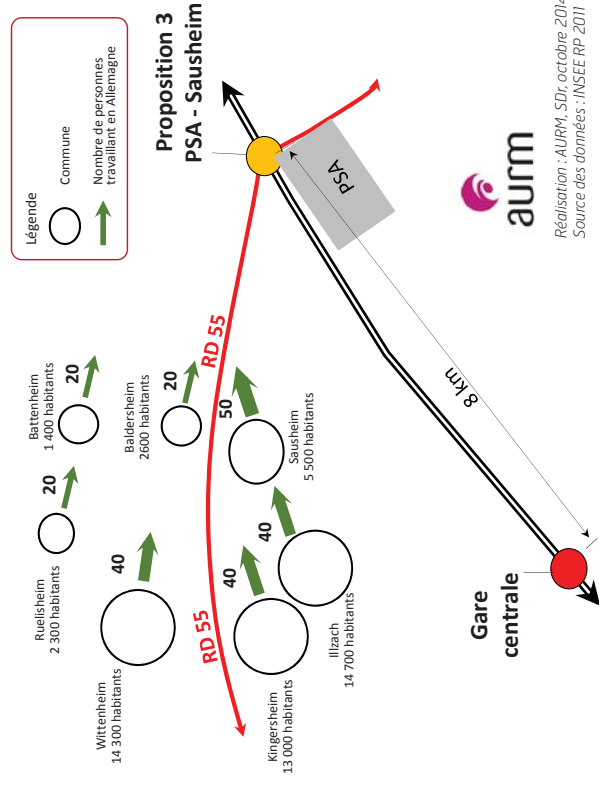
➔ **L'enjeu du rabattement voiture vers l'Allemagne**

Les habitants de Kingersheim, Wittenheim, Ruelisheim, Sausheim, Baldersheim rejoignant l'Allemagne pourraient atteindre facilement avec la RD 55 la gare de PSA - Sausheim. Le parcours serait direct et les temps de parcours attractifs. Toutefois, les flux vers l'Allemagne sont aujourd'hui tenus puisque moins de 230 habitants des communes citées précédemment vont travailler en Allemagne.

À retenir

- Une desserte ferroviaire peu adaptée aux besoins de déplacements actuels et futurs du site ;
- L'enjeu du transfert par navette ou vélo depuis la gare.

Schéma de principe du rabattement voiture à destination de la proposition 3 – PSA Sausheim



aurm

Réalisation : AURM, SDR, octobre 2014
Source des données : INSEE RP 2011

Le potentiel de rabattement vers l'Allemagne pèse plus de 200 personnes



La Proposition 2 – Ile Napoléon cumule le plus d'avantages

Tableau de synthèse

	Proposition 1 - Riedisheim	Proposition 2 - Ile Napoléon	Proposition 3 - PSA Sausheim
Insertion urbaine de la gare	Secteur urbanisé, proximité avec la rue de Modenheim et le canal du Rhône au Rhin	Voie ferrée en talus, ancien bâtiment voyageur et ses abords appartenant à un propriétaire privé	Positionnement situé à l'entrée du site et à l'écart des faisceaux ferroviaires de triage
Nature des tissus urbains	Urbanisation dense	Tissus urbains composés d'un quartier d'habitation et de zones d'activités économiques	Site industriel
Nb d'habitants - 10 min à pied	4 600	1 700	0
Nb d'emplois - 10 min à pied	1 000	500	1 500
Total habitants + emplois - 10 min à pied	5 600	2 200	1 500
Nb d'habitants - 10 min à vélo	42 400	6 700	0
Nb d'emplois - 10 min à vélo	18 900	12 200	9 300
Total habitants + emplois	61 300	18 900	9 300
Articulation avec les TC en place	Doublon avec l'offre Soléa, positionnement trop proche de la gare centrale	Alternative TER pour rejoindre le centre-ville de Mulhouse directement et rapidement, ligne de bus 22 permet le rabattement bus sur la gare	PSA dispose de son propre système de ramassage de ses employés
Rabattement voiture	Complicqué	Possible (pour les personnes rejoignant l'Allemagne) mais accès voitures compliqués à la gare	Possible (pour les personnes rejoignant l'Allemagne)

Source des données : Carroyage INSEE 2011 / CCISAM 2012, CMA2012, SIRENE2012 / Estimations AURM

➔ Des scénarios pour amorcer le débat

Pour conclure, l'étude donne quelques éléments d'analyse pour mieux situer les différentes propositions d'implantations les unes par rapport aux autres. Ce document est, comme l'étude de configuration des TC de la région mulhousienne à un horizon 2030, un support de débat. Il permettra aux élus de consolider leur vision, leur analyse pour réaliser un choix.

➔ La proposition 2 - Ile Napoléon en tête dans l'analyse multicritère

A la suite de l'analyse et à la lecture du tableau de synthèse ci-dessus, c'est la proposition 2 – Ile Napoléon, c'est-à-dire le positionnement sur le site historique de la gare de l'Ile Napoléon qui présenterait le plus d'avantages. Elle desservirait à la fois des habitants et des emplois, notamment la ZA de l'Ile Napoléon. Elle ferait gagner du temps pour rejoindre le centre ville de Mulhouse pour les habitants du quartier de la Rotonde.

➔ Des études complémentaires nécessaires pour une mise en oeuvre opérationnelle

Par la suite, un travail plus fin sur la proposition retenue pourrait être engagé. Il pourrait porter sur l'insertion urbaine de la gare et les mesures d'accompagnement : cheminements modes doux, projets de développement, mise en place de Plan de Déplacement Entreprises...

Source des illustrations : AURM sauf mention contraire.

GLOSSAIRE

CPER	Contrat de Projet Etat Région
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
m2A	Mulhouse Alsace Agglomération
PLH	Plan Local de l'Habitat
PPRT	Plans de Prévention des Risques Technologiques
RD	Route Départementale
RP	Recensement de la Population
TC	Transport Collectif
TER	Transport Express Régional

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
Cartographies : Ludovic HOERDT,
Statistiques : Nathalie SABY.

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