



agence d'urbanisme de la région mulhousienne

# Réouverture de la ligne Mulhouse / Chalampé

## Comment articuler urbanisme et transport autour des gares ?



# GLOSSAIRE

|        |   |
|--------|---|
| ADEME  | Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie                  |
| ADEUS  | Agence de Développement Et d'Urbanisme de l'agglomération Strasbourgeoise |
| AOT    | Autorité Organisatrice de Transports                                      |
| ARQ    | Aller Retour Quotidien  |
| AURM   | Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne                              |
| DOG    | Document d'Orientations Générales   |
| DUP    | Déclaration d'Utilité Publique  |
| PDU    | Plan de Déplacements Urbains  |
| PEM    | Pôle d'Echange Multimodal   |
| PLU    | Plan Local d'Urbanisme  |
| POS    | Plan d'Occupation des Sols  |
| PPRI   | Plan de Prévention des Risques d'Inondation                               |
| PPRT   | Plan de Prévention des Risques Technologique                              |
| PSA    | Peugeot SA  |
| PTU    | Périmètre des Transports Urbains  |
| RD     | Route Départementale  |
| RFF    | Réseau Ferré de France  |
| RTET   | Réseau TransEuropéen de Transport   |
| SCOT   | Schéma de Cohérence Territoriale  |
| SITRAM | Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Mulhousienne     |
| SNCF   | Société Nationale des Chemins de fer Français                             |
| TCSP   | Transport en Commun en Site Propre  |
| TCU    | Transport en Commun Urbain  |
| TER    | Transport Express Régional  |
| TGV    | Train à Grande Vitesse  |
| ZA     | Zone d'Activités  |
| ZI     | Zone Industrielle   |

Source des illustrations : AURM sauf mention contraire.

L'étude portant sur l'insertion urbaine des gares de la ligne Mulhouse / Chalampé a été pilotée par la Direction de l'Animation des Territoires (DAAT) et la Direction des Transports et Déplacements (DTD) de la Région Alsace.



# SOMMAIRE

|   |           |
|---|-----------|
| <b>1. LA DEMARCHE D'ETUDE.....</b>  | <b>5</b>  |
| <b>2. LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL.....</b>  | <b>9</b>  |
| <b>3. L'ETUDE URBAINE ET LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENTS SUR LES 3 SITES.....</b> | <b>31</b> |
| <b>4. CONCLUSION : VERS UN PROJET GLOBAL.....</b>                                 | <b>45</b> |

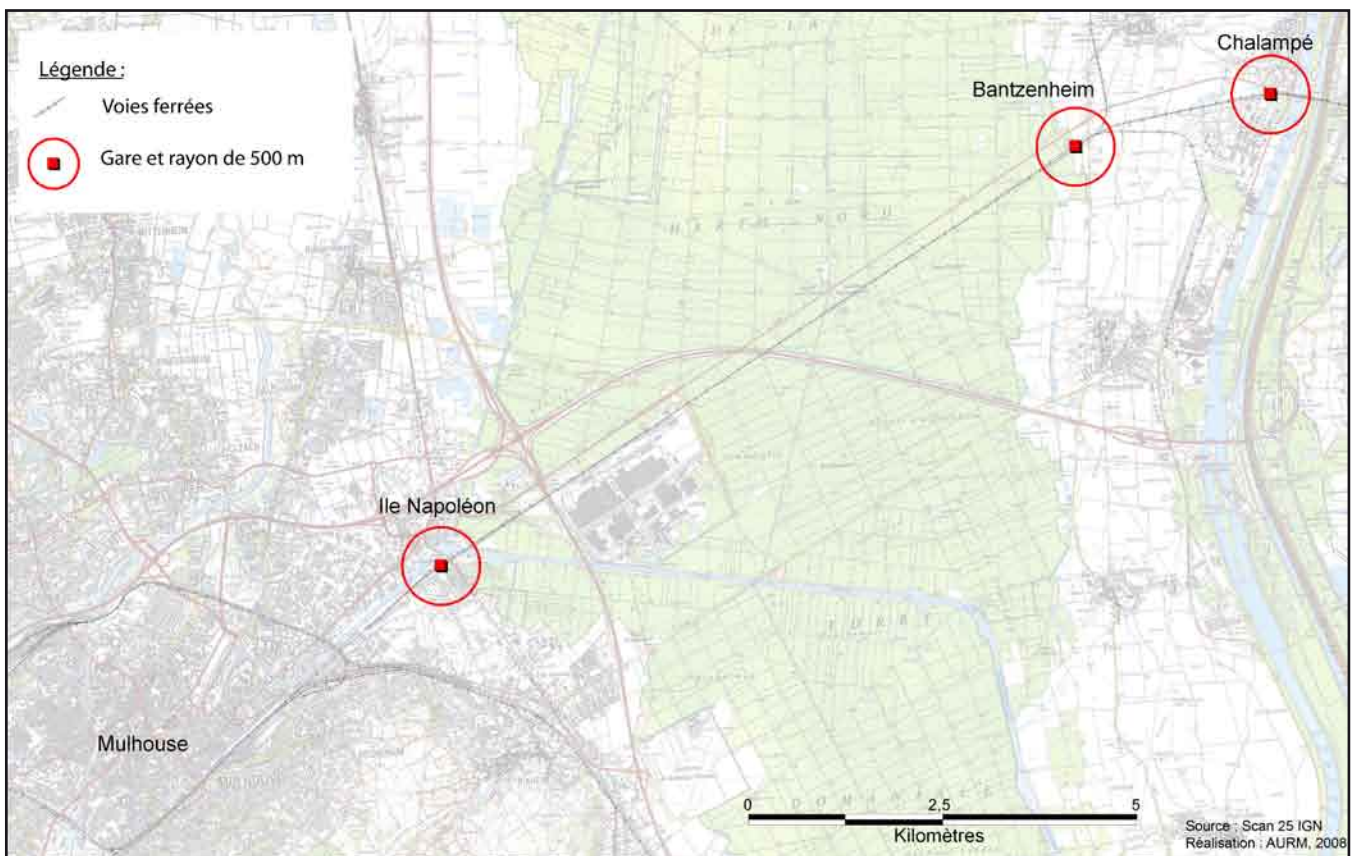


Faisceau ferroviaire à l'est de la gare de Bantzenheim

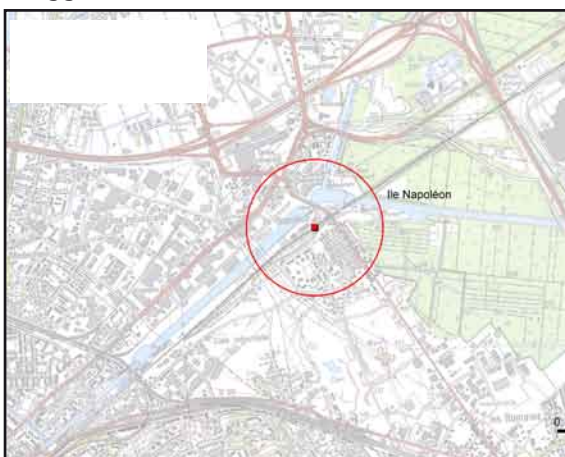


# 1. LA DEMARCHE D'ETUDE

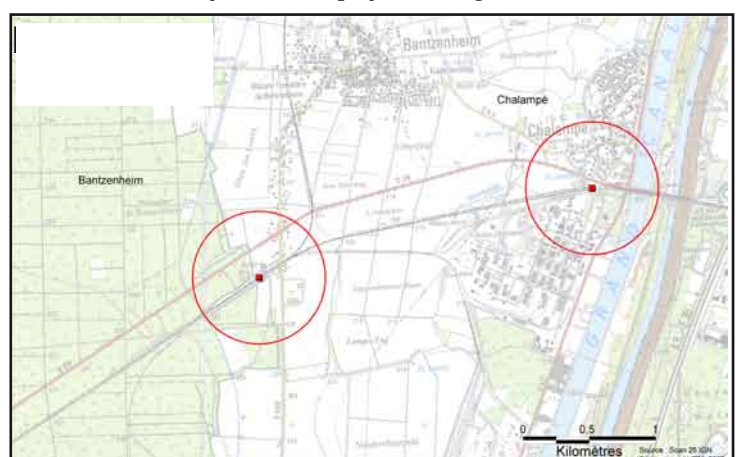
**Figure n° 1 : Ligne ferroviaire Mulhouse / Chalampé, le territoire d'étude**



**Figure n° 2 : Ile Napoléon (commune d'Illzach), une gare située en entrée d'agglomération**



**Figure n° 3 : Bantzenheim, une gare à l'interface entre Bantzenheim et Ottmarsheim ; Chalampé, une gare de desserte**



L'étude portant sur l'insertion urbaine des gares de la ligne Mulhouse / Chalampé a été confiée à l'AURM, sur proposition de la Région Alsace. L'AURM a proposé un cahier des charges, validé par la Région Alsace.

## 1. LE CONTEXTE : LA RÉACTIVATION DE LA LIGNE MULHOUSE / CHALAMPÉ

La ligne ferroviaire Mulhouse / Chalampé est fermée au trafic des voyageurs depuis le **début des années 1980**. La ligne propose uniquement un service occasionnel, les **dimanches d'été, depuis 2006**. Les voyageurs se rendant à Fribourg doivent changer de train en gare de Müllheim (Allemagne).

En **2012**, la desserte TER sera réactivée avec **cinq à six allers / retours quotidiens** du lundi au vendredi entre Mulhouse et Müllheim. Les voyageurs devront changer de train en gare de Müllheim pour rejoindre Fribourg. Les gares de Chalampé, de Bantzenheim, de l'Île Napoléon seront réouvertes aux voyageurs.

## 2. DEUX PÉRIMÈTRES D'ÉTUDES

L'étude s'appuie sur **deux périmètres géographiques**.

- **Des aires d'études globales : la bande rhénane et Mulhouse / Illzach / Rixheim....**

Les données socio-économiques sont mobilisées sur ces périmètres.

Pour les gares de Chalampé et de Bantzenheim, l'aire d'étude s'étend **aux communes de la bande rhénane**.

Pour la gare de l'Île Napoléon, elle regroupe les communes **d'Illzach, de Rixheim et de Mulhouse**.

- **....et des quartiers gares pour les arrêts de l'Île Napoléon, Bantzenheim et de Chalampé.**

Les propositions pour les aménagements d'intermodalité et d'accessibilité sont établies à l'échelle de la gare et de son quartier (rayon de 500 m autour de la gare).

## 3. UNE DÉMARCHE EN DEUX GRANDS VOLETS

L'étude comprend **deux grands volets**:

- un **diagnostic territorial** portant sur les territoires traversés par la ligne Mulhouse / Chalampé.
- une **étude urbaine portant sur 3 sites gares**. Elle comprend 3 phases : diagnostic, définition des enjeux découlant du diagnostic, propositions d'aménagements.

- **Le diagnostic territorial**

Il réalise un **état des lieux des documents d'urbanisme existants** (SCOT, POS etc.). L'objectif est de connaître les réflexions et projets concernant la ligne Mulhouse / Chalampé.

Ensuite, il dresse la **photographie socio-économique des territoires traversés** avec une approche démographie, économie, habitat et urbanisme.

Enfin, il donne des éléments sur la **mobilité, les infrastructures** de déplacements existantes (routes, transports collectifs etc.).

- **L'étude urbaine portant sur les 3 sites gares**

### Un diagnostic....

Un diagnostic fin est réalisé à l'échelle des 3 gares et à l'échelle des quartiers gares.

**....permettant de définir les enjeux....**

Les enjeux sont établis sur la base du diagnostic. Ils servent de support à la définition des propositions d'aménagements.

**... débouchant sur des propositions d'aménagements.**

Des propositions d'aménagements sont établies pour les 3 gares à la lumière des enjeux.

Elles s'adaptent aux **équipements ferroviaires** dessinés par RFF pour les gares (quais, traversées de voies etc.).

Des propositions d'aménagements d'espaces publics et des principes de cheminements (circulations douces) ont été dessinés au-delà du périmètre immédiat des gares et de leurs abords.

L'étud présente **les propositions d'aménagements dessinées par la SNCF** (parking voitures, abri vélos et arrêt d'autocars). Elles ont fait l'objet d'une étude à part.





Chemin de fer à Chalampé : une voie unique

## 2. LE DIAGNOSTIC TERRITORIAL



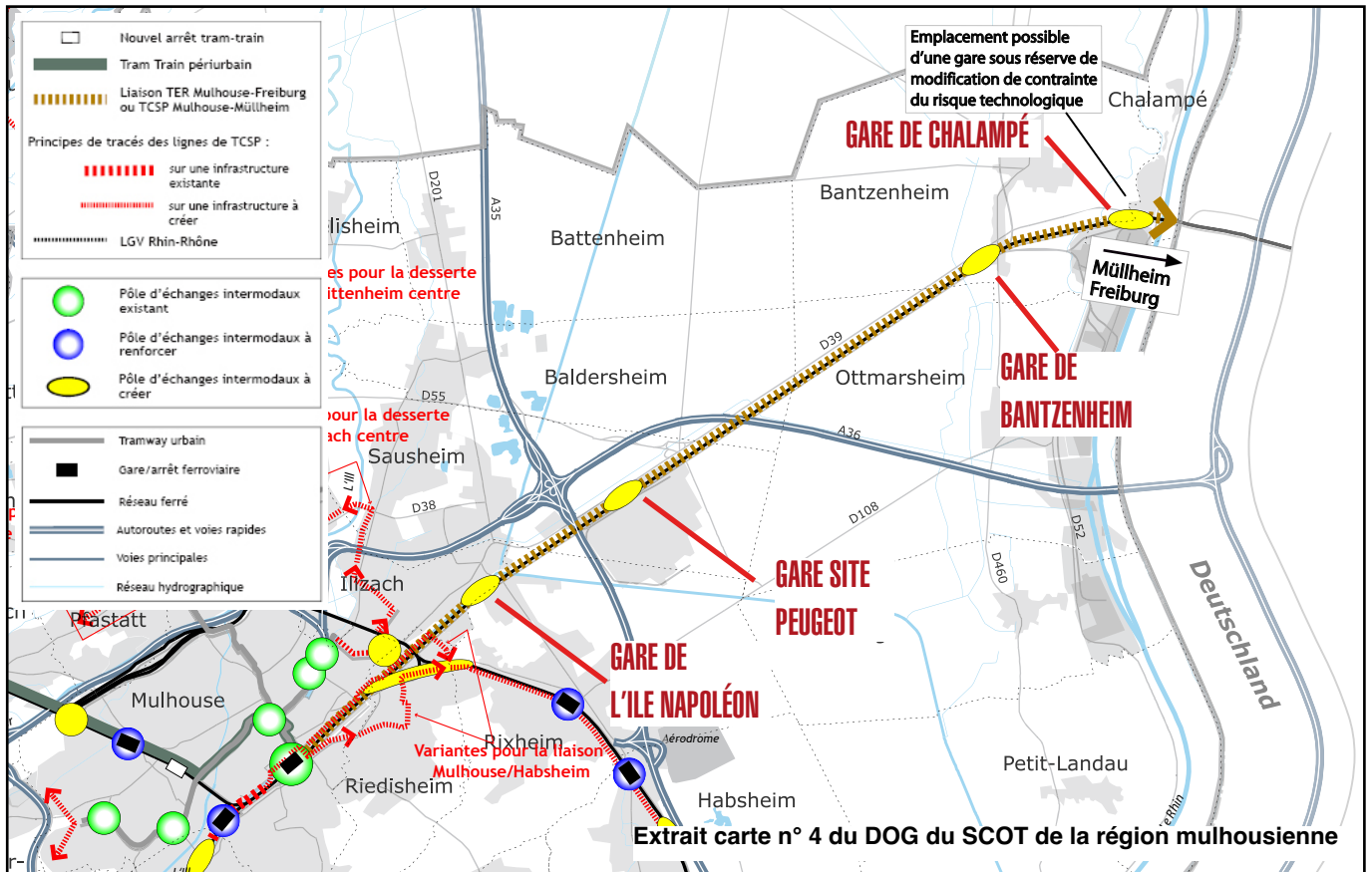
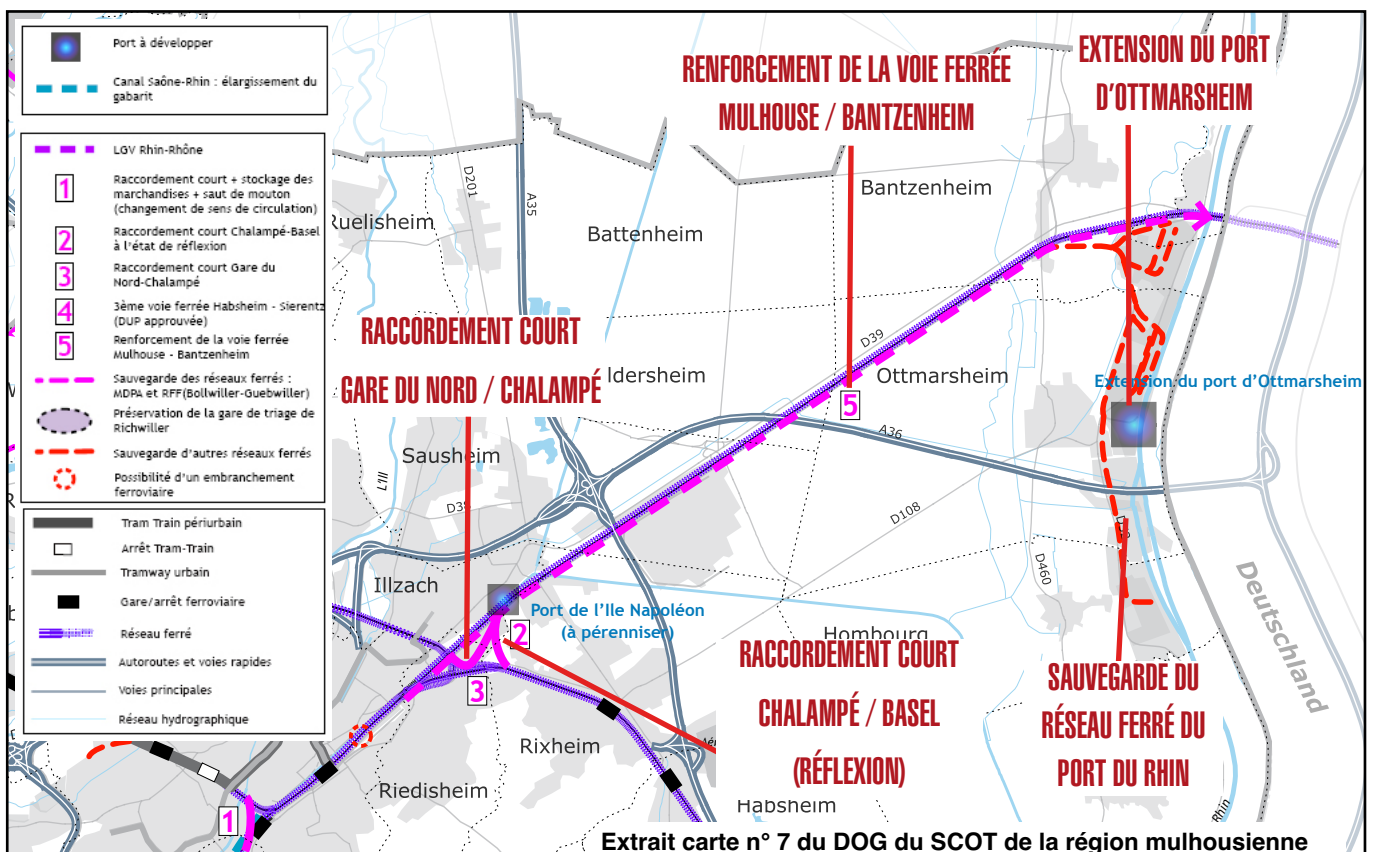
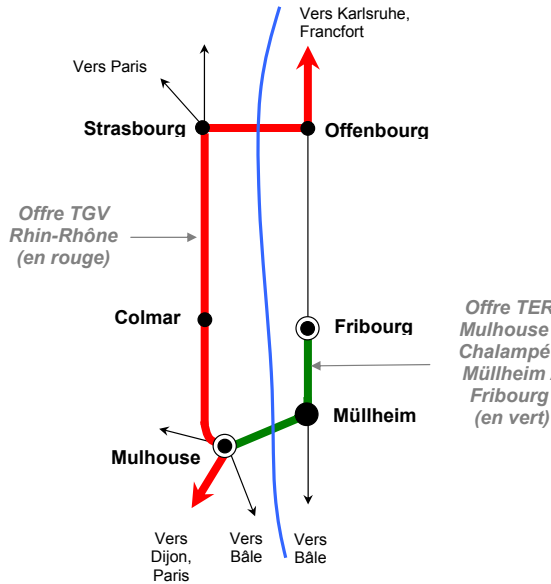


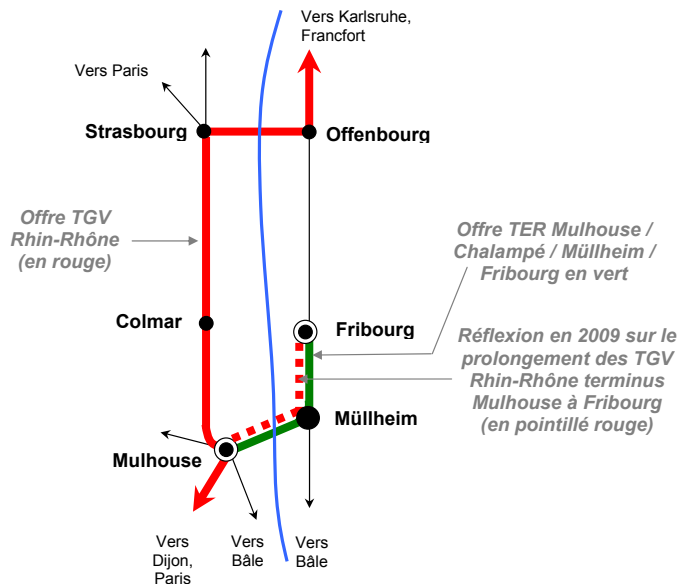
Figure n° 5 : La connexion des réseaux français et allemand



**Figure 6 : La desserte TGV  
Rhin-Rhône**



**Figure n° 7 : La desserte TGV de  
Fribourg via Mulhouse / Chalampé**



## 1. UN TERRITOIRE STRATÉGIQUE

### 1.1. Mulhouse / Chalampé : un axe ferroviaire clé.

- Le SCOT indique que la ligne a une fonction de desserte locale et de connexion aux réseaux européens...

Le DOG du SCOT de la région mulhousienne permet pour la ligne Mulhouse / Chalampé (cf. figure 4 et 5) :

- la création de **pôles d'échanges multimodaux** à Ile Napoléon, à Bantzenheim, chez PSA à Sausheim et à Chalampé. La réouverture de la gare de Chalampé est conditionnée par la modification des contraintes du risque technologique (périmètre SEVESO).
- le **doublement de la voie ferrée** pour renforcer sa capacité.
- la réalisation d'un **raccordement ferroviaire en rive**

droite du port de l'Ile- Napoléon, permettant aux convois de marchandises venant de la gare de Bantzenheim de se diriger directement vers le triage de la gare de marchandises de Mulhouse nord et vers Bâle. Ce dernier est au stade de la réflexion.

Le DOG préserve les réseaux ferroviaires ne relevant pas de la domanialité RFF ; c'est le cas des **voies du Port du Rhin**.

Il permet également le **renforcement des capacités du port d'Ottmarsheim**. Cela pourrait s'accompagner de l'augmentation de la capacité de la voie ferrée Mulhouse / Chalampé.

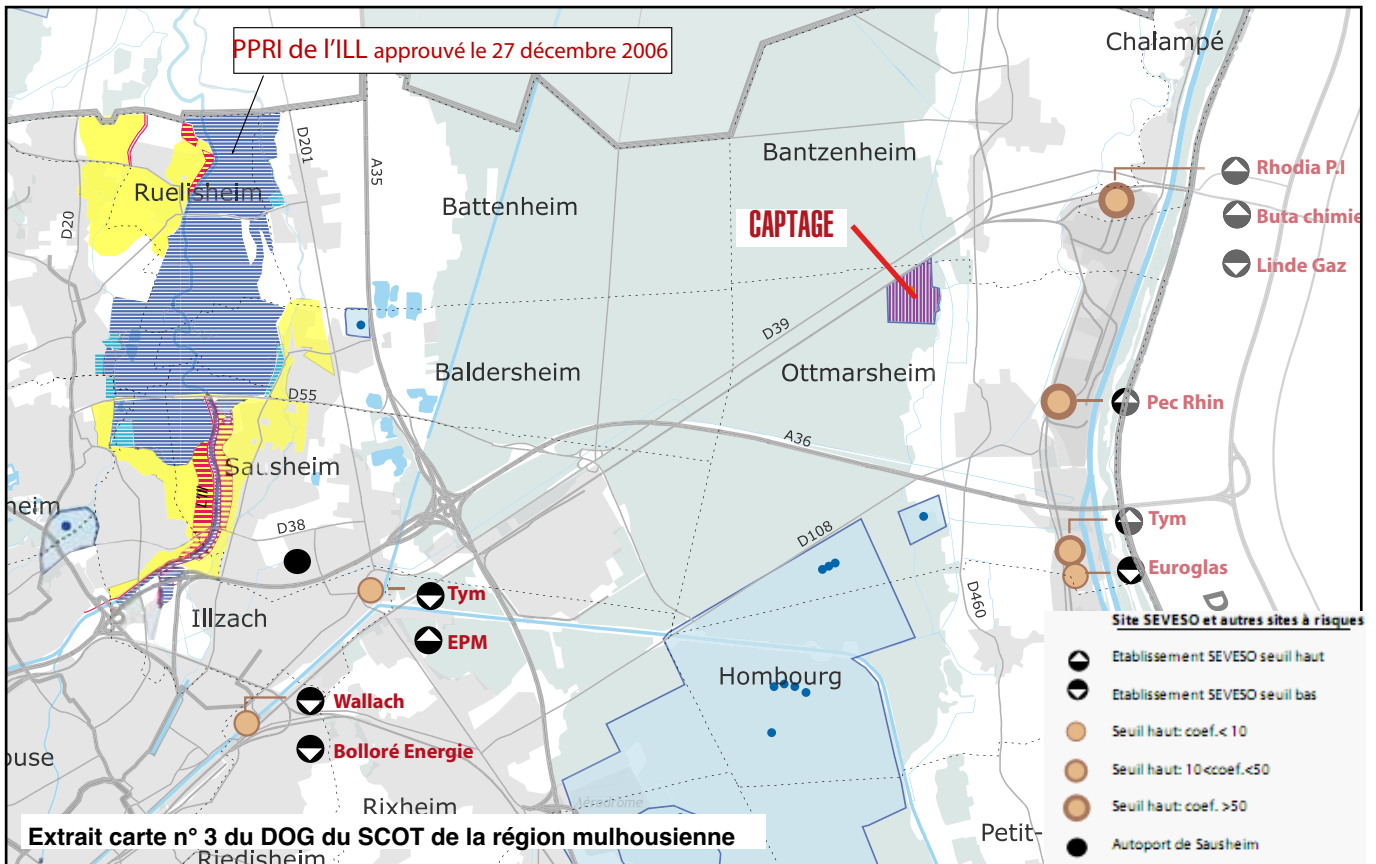
- ...pour le Réseau TransEuropéen de Transport, c'est un maillon clé...

30 projets prioritaires ont été déclarés d'intérêt européen par l'Union Européenne. L'axe ferroviaire Lyon / Gênes-Bâle-Duisburg-Rotterdam / Anvers est le **projet prioritaire n° 24**. Il comprend le tronçon stratégique transfrontalier Mulhouse / Chalampé / Müllheim.

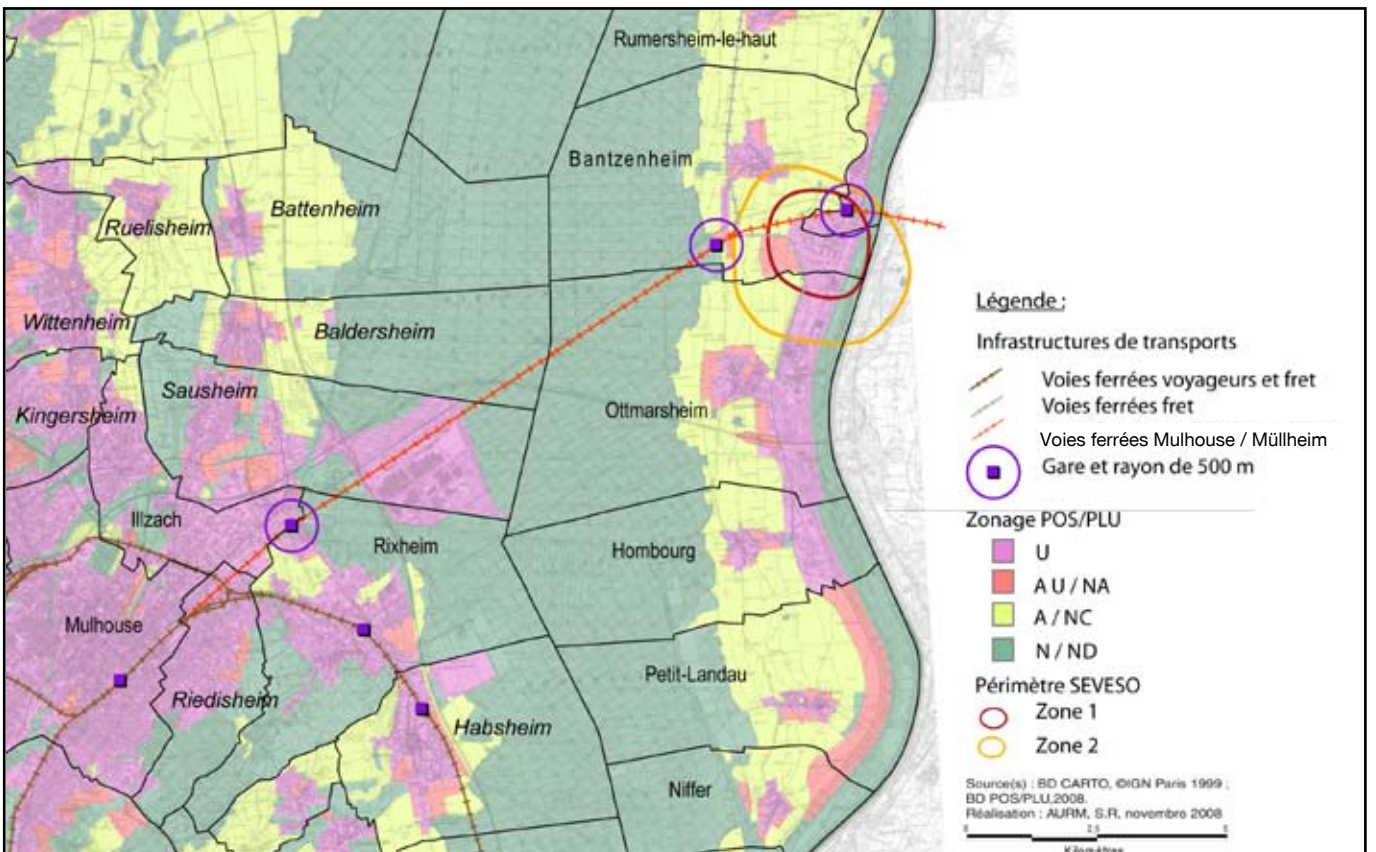
- ... qui pourrait être emprunté par des TGV Rhin-Rhône vers Fribourg.

L'enquête publique préalable à la DUP du TGV Rhin-Rhône s'est tenue en mai 2000. Le dossier indique que les dessertes se dirigeant vers Francfort passent par la ligne Mulhouse / Strasbourg puis, côté allemand à partir de Strasbourg (cf. figure 6).

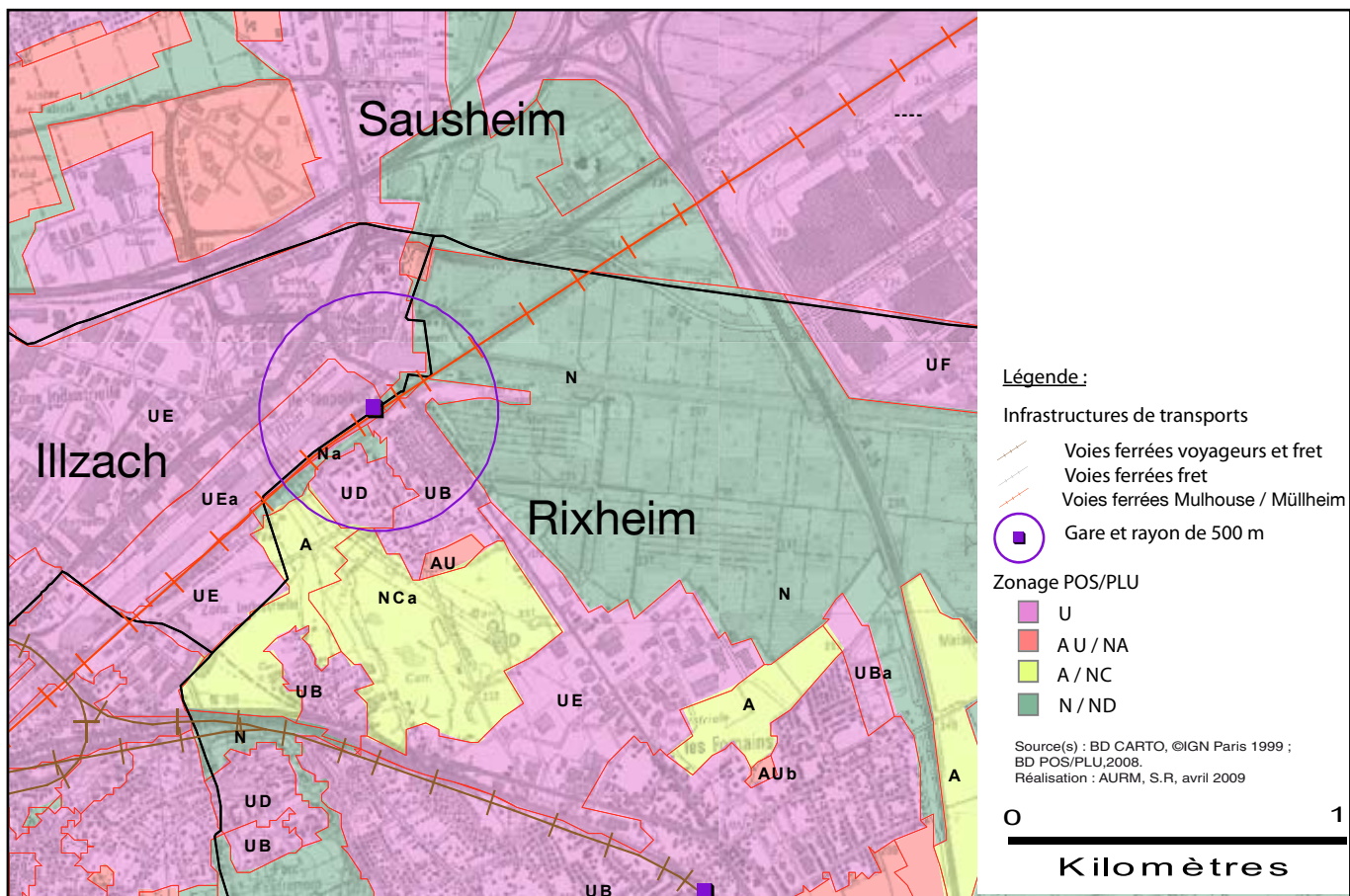
En 2009, des discussions sont en cours, pour **prolonger côté allemand jusqu'à Fribourg, les TGV terminus Mulhouse**, dès la mise en service du TGV Rhin-Rhône en décembre 2011 (cf. figure 7). L'argument principal est de cibler un potentiel de 615 000 habitants côté allemand.



**Figure 9 : Les contraintes SEVESO pesant sur la gare de Chalampé**







Dans le cadre de l'analyse des POS / PLU, l'agence a réalisé une analyse des zonages situés dans un rayon de 500 m autour de la gare. L'affectation dominante des sols a été relevée pour chaque zonage.

## Commune de Rixheim

La commune de Rixheim dispose d'un PLU. Il a été approuvé en décembre 2006.

**Zone UB,** le PLU indique : « Il s'agit d'une zone mixte correspondant aux extensions récentes de la ville. Elle comprend un secteur UBa destiné exclusivement aux équipements et installations de sports et de loisirs ».

**Zone UD,** le PLU indique : « Il s'agit d'une zone à dominante d'habitat de

forte densité constituée par les quartiers de la Rotonde et d'Entremont. L'objectif d'aménagement est d'améliorer le cadre de vie et le niveau de service des quartiers respectifs ».

**Zone A,** le PLU indique : « Il s'agit d'une zone protégée en raison de la valeur agronomique des terres, de la richesse des perspectives visuelles et de la qualité des paysages ouverts. Elle est réservée aux activités agricoles ».

**Zone N,** le PLU indique : « Il s'agit d'une zone naturelle protégée en raison de son caractère majoritairement boisé, et comprenant en outre le site des collines, zone à vocation agricole présentant localement un risque de coulée de boue. On y retrouve également un stand de tir (rue basse).

Elle comprend le secteur Na qui correspond à un secteur de jardins, le secteur Nb réservé à un centre équestre ainsi qu'à une piste de moto-cross et le sec-

teur Nc destiné à des activités de loisirs de plein-air.

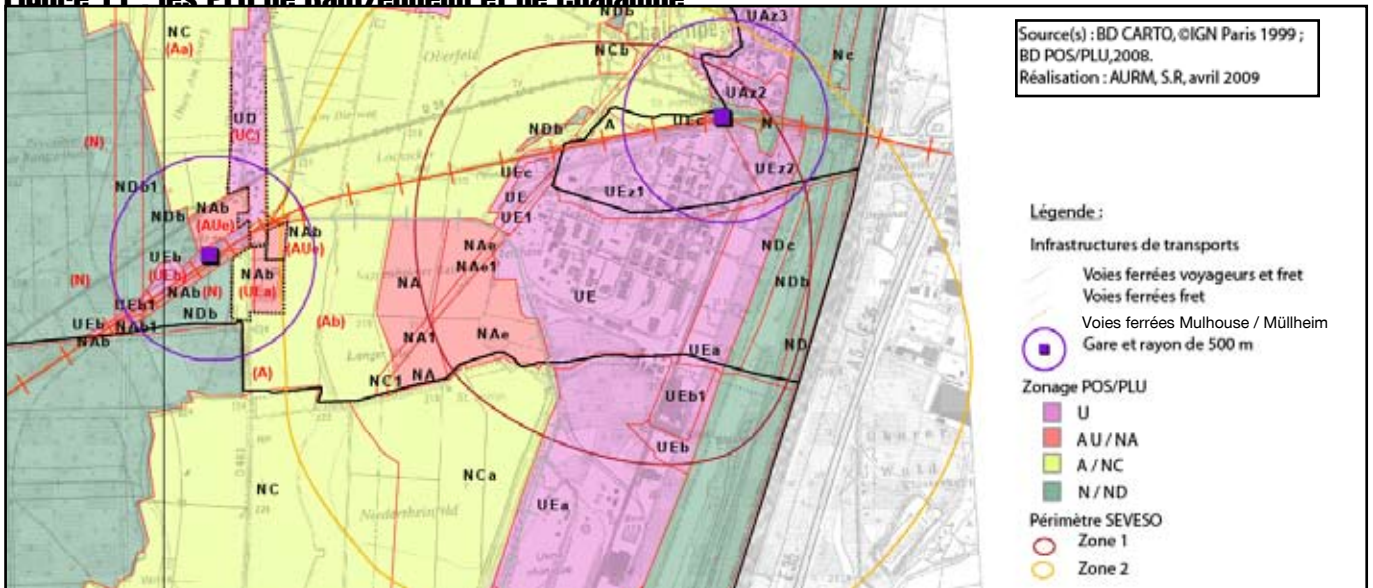
La zone N comprend également la zone graviable N° 18 de la ZERC».

## Commune d'Illzach :

La commune d'Illzach dispose d'un POS. La dernière modification a été approuvée en juin 2005.

**Zone UE,** le PLU indique : « Il s'agit d'une réserve aux activités industrielles, commerciales, tertiaires, et des services. Elle comprend le secteur UEa destiné aux activités portuaires et ferroviaires».

**Figure 11 - les PLU de Bantzenheim et de Chalampé**



## Commune de Chalampé

La commune de Chalampé dispose d'un PLU. Il a été approuvé en janvier 2006.

**Zone UA**, le PLU indique : « Cette zone correspond à l'ensemble du village de Chalampé comprenant le centre ancien, y compris les extensions récentes et le hameau de Chalampé-le-Bas. Elle comprend les secteurs d'UAz2 et UAz3 délimités suivant les directives SEVESO applicables au territoire et relatives au risque industriel ».

**Zone UE**, le PLU indique : « Cette zone correspond à la zone industrielle de la commune, comportant un risque technologique important pour la population, et soumise aux directives SEVESO. Elle comporte un secteur UEz1 et un secteur UEz2 délimités suivant les périmètres de risque technologique ».

**Zone N**, le PLU indique : « Il s'agit d'une zone naturelle protégée en raison de son caractère partiellement boisé, de sa richesse écologique et de la qualité esthétique des sites et des paysages. Une partie de la zone N se situe en périmètre SEVESO. Un espace boisé classé se situe côté sud de la voie ferrée, entre l'usine Rhodia et la voie ferrée ».

## Commune de Bantzenheim

La commune de Bantzenheim dispose d'un POS qui a été approuvé en 1983. Le projet de PLU a été arrêté en juin 2008. Le zonage indiqué sur la carte est celui du POS. Dans le quartier gare, le zonage du PLU arrêté figure en rouge sur la carte. Les nouveaux zonage PLU y sont indiqués en pointillés noirs. Le zonage du PLU arrêté dans le quartier gare de Bantzenheim est décrit ci-dessous.

**Zone UB** : Le PLU indique : « La zone UB correspond à une zone à dominante d'habitat de moyenne densité ».

**Zone UC**, le PLU indique : « La zone UC correspond à une zone à dominante d'habitat de faible densité ».

**Zone UE**, le PLU indique : « La zone UE correspond à une zone réservée aux activités économiques. Elle comprend :

- Le secteur UEa destiné à l'accueil des activités artisanales, industrielles et de service.
- Le secteur UEb affecté aux équipements ferroviaires.
- Le secteur UEc réservé aux activités industrielles liées notamment à la desserte ferroviaire et fluviale».

**Zone AU**, le PLU indique : « Il s'agit d'une zone naturelle destinée à être urbanisée dans le futur par voie de modification ou révision du PLU dont l'aménagement futur est garant d'un développement équilibré du village.

La zone AU comprend le secteur AUa à vocation principale d'habitat admettant également des occupations et utilisations du sol liées ou accompagnant l'habitat et le secteur AUe à vocation économique. Ces secteurs sont aménageables sous conditions dans le cadre du présent PLU».

**Zone N**, le PLU indique : « La zone N, qui englobe la forêt de la Hardt et l'Île du Rhin est à protéger en raison de son caractère de zone naturelle et forestière, de la qualité des sites, des milieux naturels et de leur intérêt du point de vue paysager et écologique.

Cette zone comprend en outre :

- Un secteur Na inscrit pour l'accueil des équipements sportifs et de loisirs.
- Un secteur Nb correspondant à la station d'épuration.
- Un secteur Nc destiné aux ouvrages et équipements hydrauliques d'assainissement ».

**Zone A**, le PLU indique : « Il s'agit d'une zone à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique et économique des terres agricoles. La zone A comprend les secteurs :

- Aa destiné à servir de zone tampon entre le village et la forêt de la Hardt au sein duquel les constructions agricoles sont interdites.
- Ab délimité en fonction des périmètres Z1 et Z2 mis en place autour des installations industrielles à risque autorisant les bâtiments agricoles mais non accompagnés de logements ».



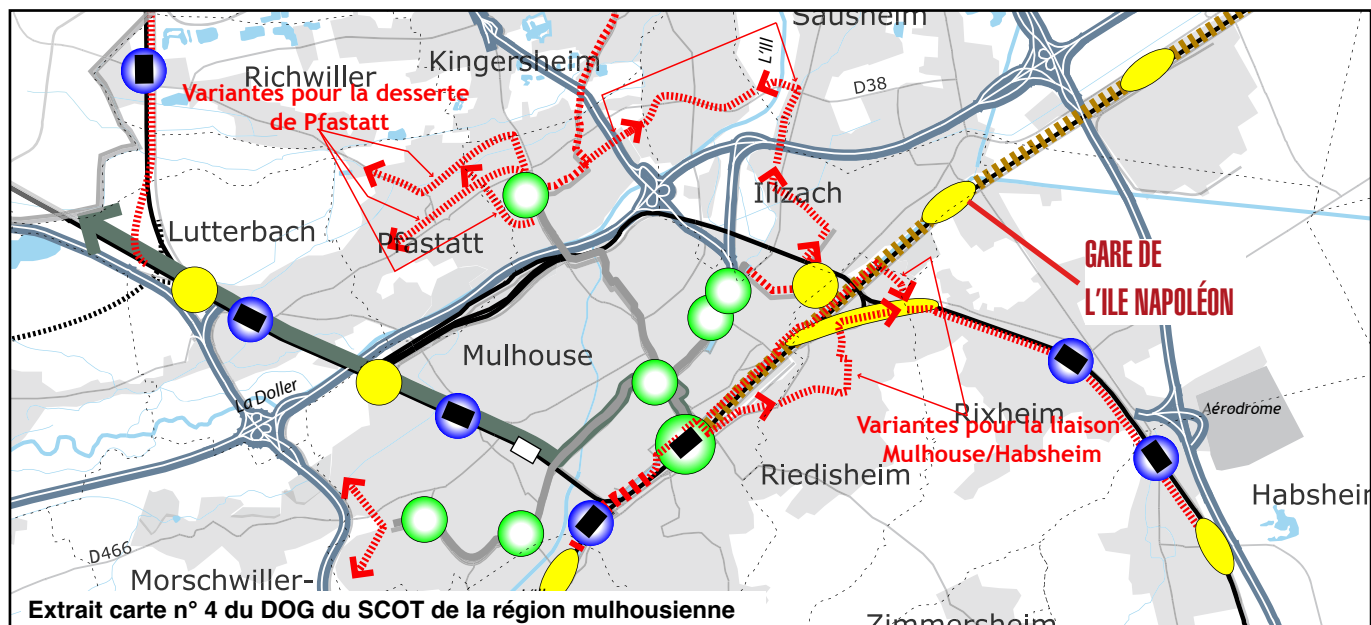
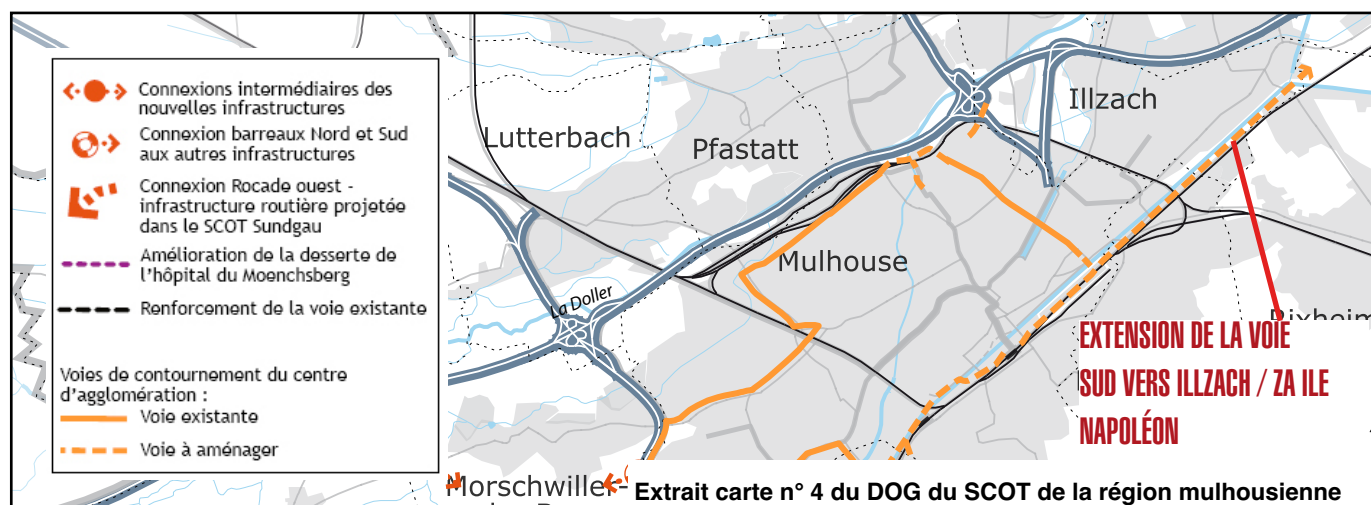


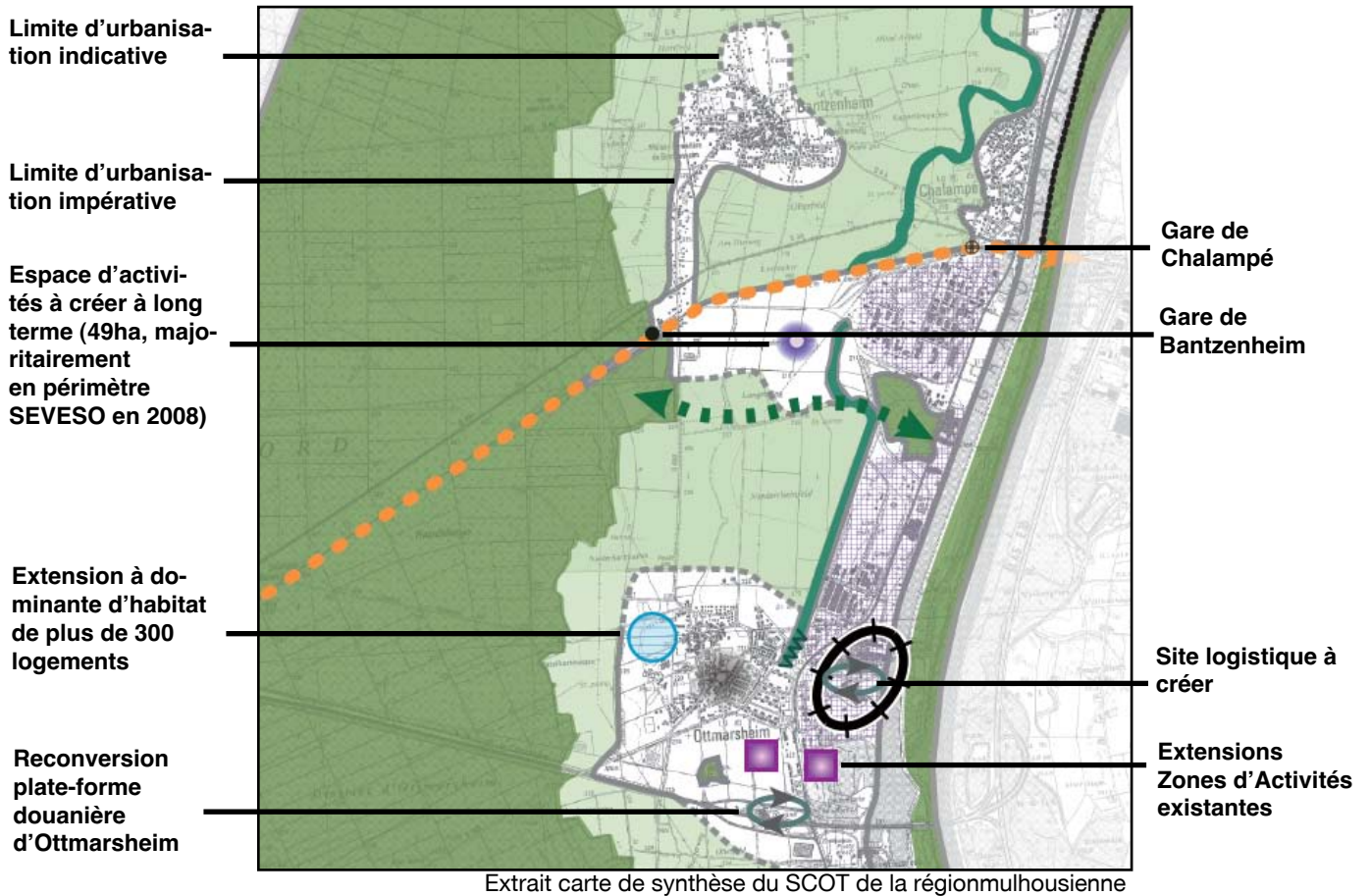
Figure 13 : Les projets routiers possibles dans le secteur de l'île Napoléon



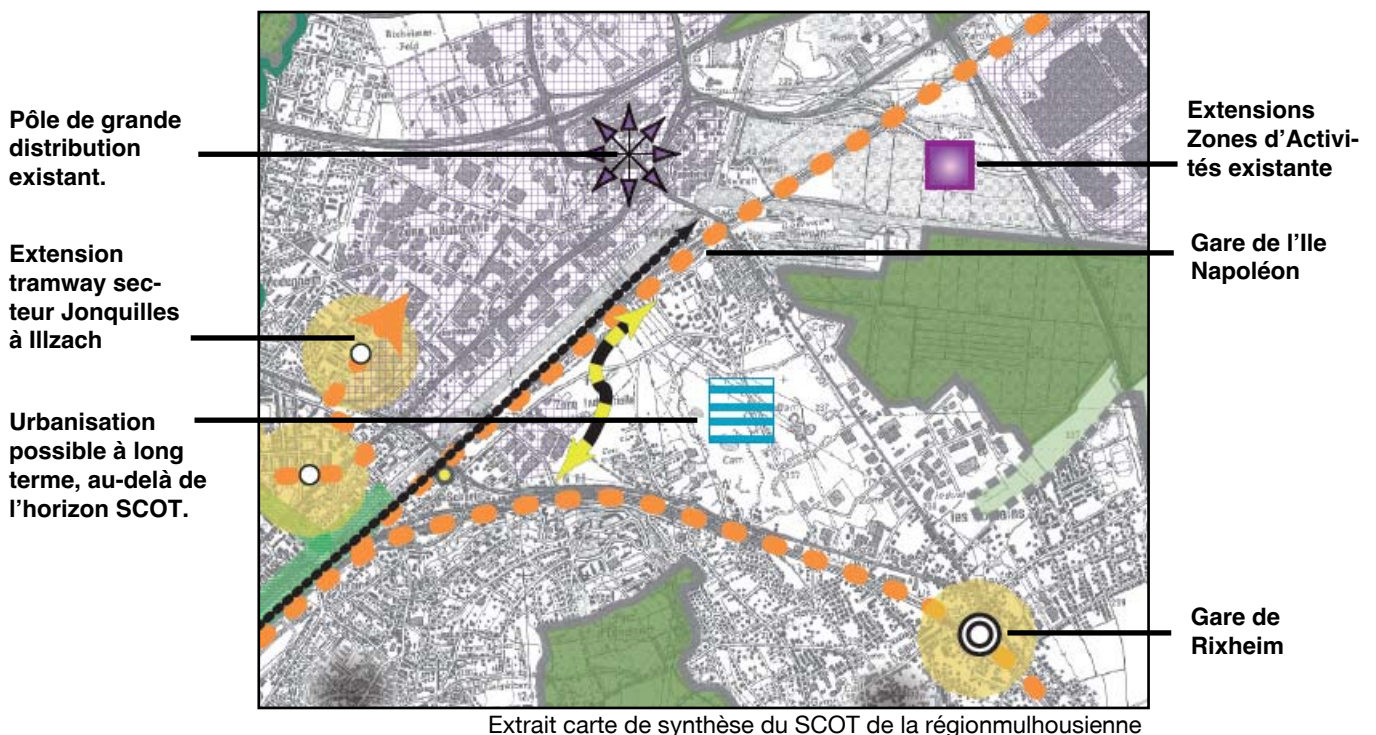
La gare de rabattement de Bantzenheim et son triage Fret



**Figure 14 : les possibilités de développement à Ottmarsheim et Bantzenheim**



**Figure 15 : les possibilités de développement dans le secteur de l'île Napoléon**





| Projets   | Échéance |      |            |            |
|---|----------|------|------------|------------|
|   | 2012     | 2020 | Long terme | Réflexions |
| <b>Ferroviaire</b>  |          |      |            |            |
| Création des gares d'Ile Napoléon, de Bantzenheim et de Chalampé        |          |      |            |            |
| Doublement de la voie ferrée Mulhouse/Chalampé                          |          |      |            |            |
| Raccordement voie ferrée Mulhouse / Chalampé, triage Fret Mulhouse Nord |          |      |            |            |
| Raccordement voie ferrée Mulhouse / Chalampé vers voies Mulhouse / Bâle |          |      |            |            |
| Prolongement des dessertes TGV Rhin-Rhône                               |          |      |            |            |
| <b>Routier</b>  |          |      |            |            |
| Voie Sud partie mulhousienne, y compris trémie sous la Place de la Gare |          |      |            |            |
| Voie Sud secteur Ile Napoléon avec connexion avenue de Fribourg / RD 66 |          |      |            |            |
| <b>Tramway</b>  |          |      |            |            |
| Tramway dans le secteur Ile Napoléon (non retenu au SCOT)               |          |      |            |            |
| Tram-Train vers Habsheim (solution rive droite canal du Rhône au Rhin)  |          |      |            |            |
| <b>Autres projets</b>   |          |      |            |            |
| Potentiel de développement urbain (hypothèses SCOT)                     |          |      |            |            |
| Extension du port d'Ottmarsheim   |          |      |            |            |

## 1.2. Les risques technologiques

La ligne Mulhouse / Chalampé passe à proximité de **sites classés SEVESO**.

Le site de Rhodia à Chalampé est particulièrement contraignant. La gare ne pourrait être réouverte au public compte tenu de la **réglementation en vigueur en 2008**.

Des discussions sont en cours en 2009 pour examiner les dispositions à prendre en vue d'une réouverture de la gare.

## 1.3. De nombreux projets dans le secteur de l'Ile Napoléon

L'aménagement de la voie Sud est inscrit au SCOT. Il s'agit d'une route à 2 x 1 voie, qui assure la desserte

de la gare centrale de Mulhouse. Elle complète le réseau des voies d'évitement du centre ville. Elle pourrait se prolonger à l'Est jusqu'à Ile Napoléon (réflexions).

La création d'une ligne tram-train **Mulhouse / Rixheim / Habsheim** est envisagée et aussi inscrite au SCOT.

L'étude SITRAM / Région Alsace de 2006 proposait une extension du réseau tramway dans la zone d'activité d'Ile Napoléon. Cette solution n'a pas été retenue dans le SCOT.

## 1.4. Des potentiels de développement importants

Le SCOT de la région mulhousienne indique des **perspectives de produc-**

**tion de logements importantes** pour les communes de Bantzenheim (250) et d'Ottmarsheim (500).

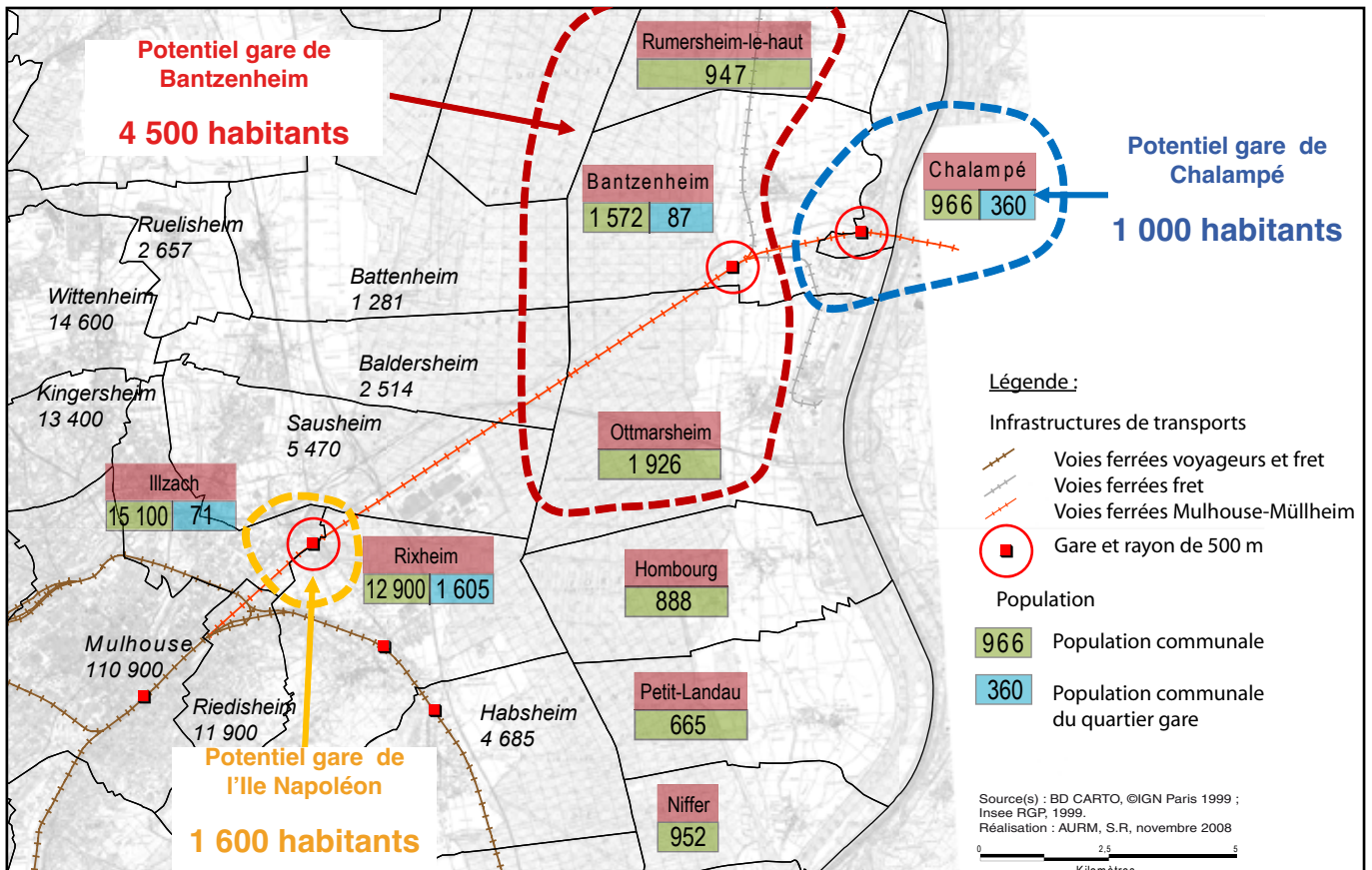
On relève également un site de **développement économique situé au Sud-Est de Bantzenheim** (cf. figure 12). Son aménagement est conditionné par la levée des contraintes du périmètre SEVESO de Rhodia.

## 1.5. Phasage des projets

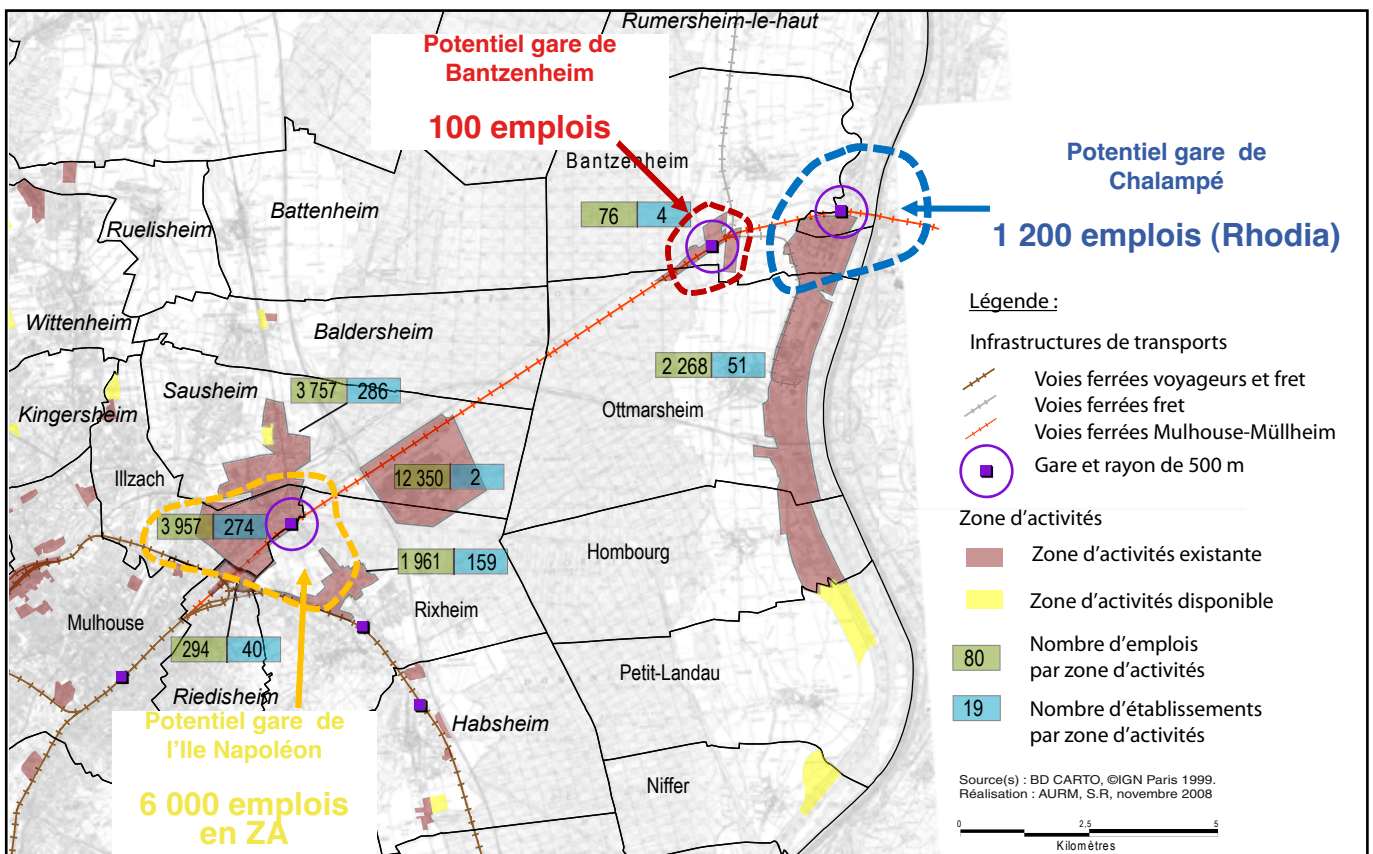
Le tableau ci-dessus reprend l'ensemble des projets décrits. Ils sont classés dans **4 familles d'échéances temporelles** (ordre de grandeur) :

- horizon 2012.
- horizon 2020.
- horizon long terme.
- réflexions.

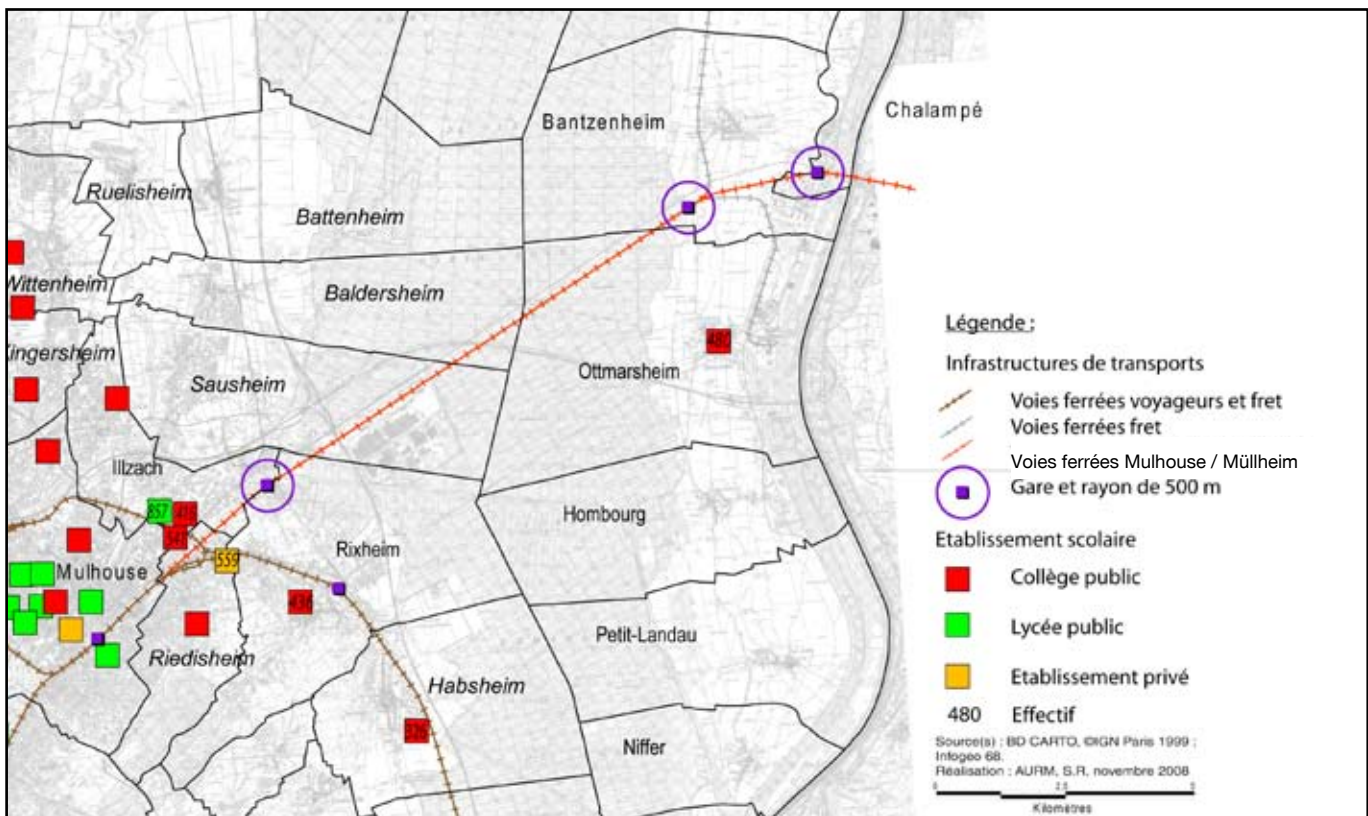
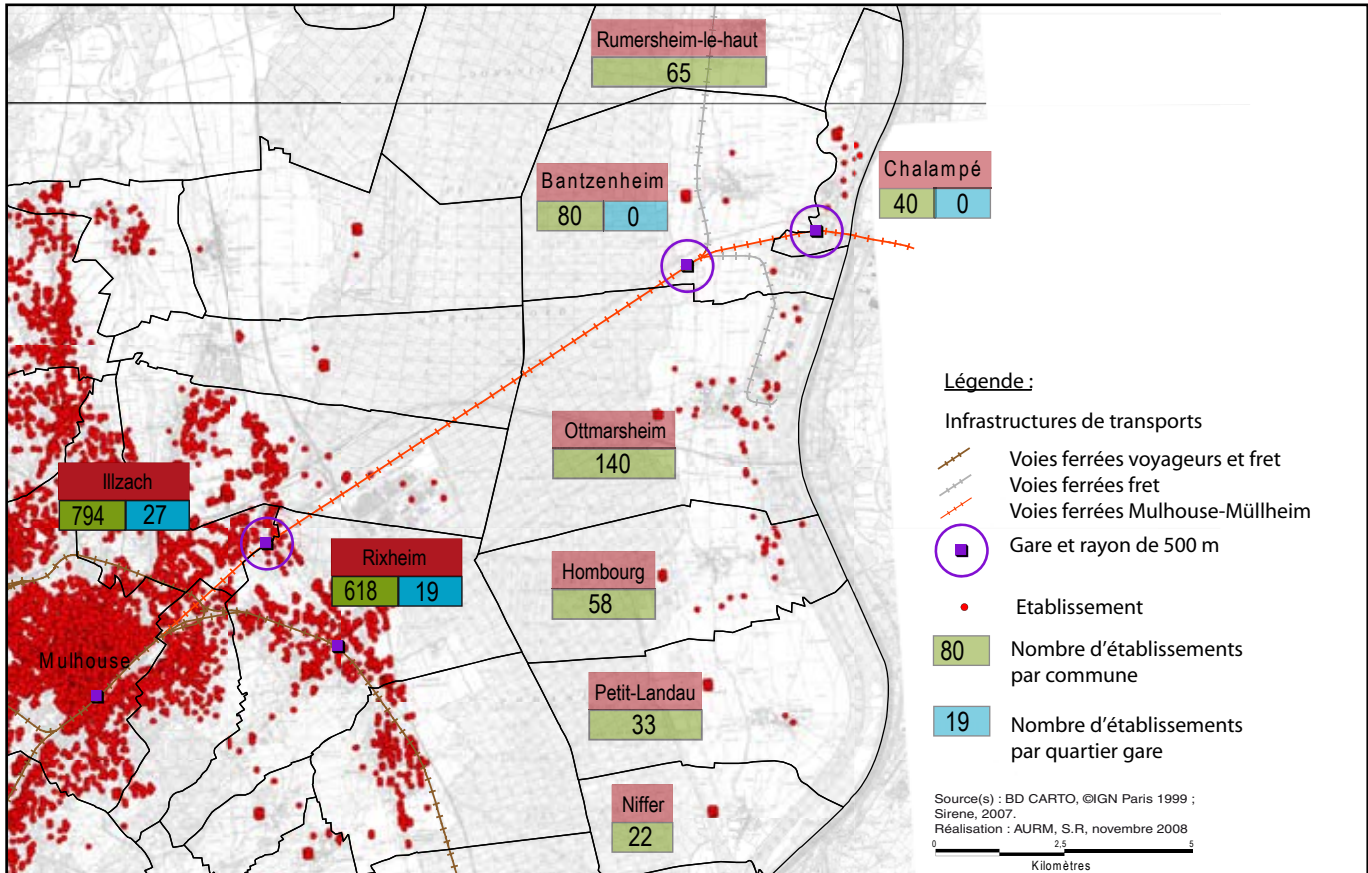
Il s'agit d'horizon de temps très approximatifs. Ils sont donc à **manier avec de**



**Figure 18 Espaces Economiques : La desserte de la ZA d'Île Napoléon et de Rhodia.**



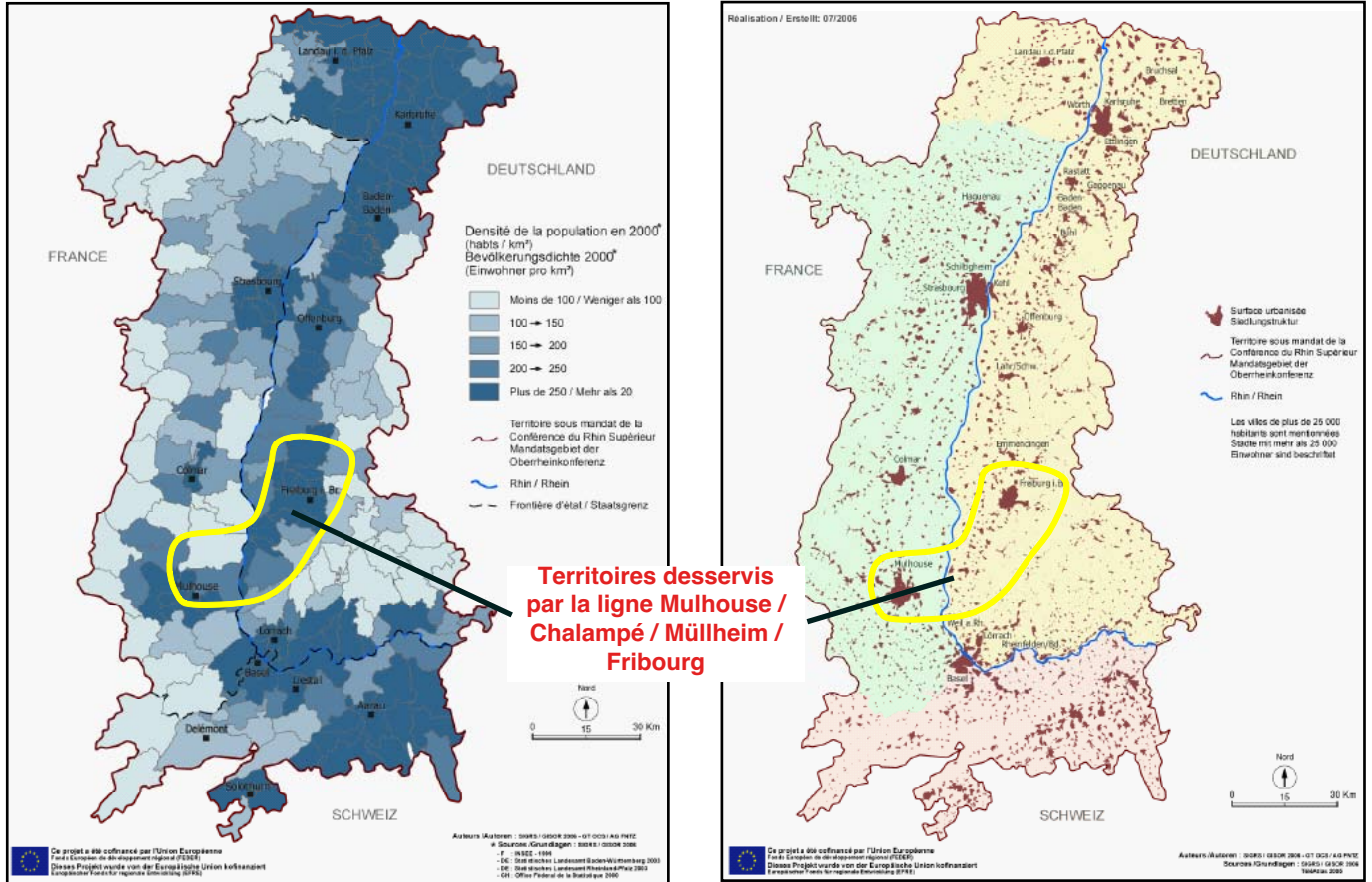






## Figure 21 : Le fort potentiel de déplacements côté allemand.

La ligne Mulhouse-Müllheim dessert des espaces densément peuplés en France comme en Allemagne



Presque 4 000 emplois dans le RheinPark à Neuenburg en Allemagne (source : L'Alsace)





## 2. LE POTENTIEL DE DÉPLACEMENT

### 2.1 Des gares aux différentes fonctions.

Comme cela peut être relevé sur les cartes de la double page précédente, chacune des 3 gares a un positionnement géographique singulier. Ce dernier leur confère un rôle de desserte locale ou bien de rabattement :

- Chalampé : gare de **desserte locale**, irrigant la commune de Chalampé et l'usine Rhodia.
- Bantzenheim : d'une part gare de **desserte locale** pour la ZA et les habitations jouxtant la gare, d'autre part gare de **rabattement** pour les habitants des communes d'Ottmarsheim, de Bantzenheim et de Rumersheim.
- Ile Napoléon : gare de **desserte locale** pour les ZA de l'Ile Napoléon et de Rixheim, ainsi que pour le quartier d'habitations de Rixheim situé au sud de la voie ferrée.

### 2.2. L'attractivité forte des territoires

#### traversés en Allemagne

Le **potentiel de déplacements côté allemand est important**, particulièrement au niveau de la zone d'activités de Neuenburg. Elle se situe à proximité de Chalampé, côté allemand. Sur ses 22 ha, elle concentre presque 4 000 emplois, dont de nombreux postes sont occupés par des travailleurs frontaliers français.

La ligne dessert également les communes de Neuenburg (11 189 habitants), de Müllheim (17 818 habitants), de Bad Krozingen (15 777 habitants) et de **Fribourg**. **Cette ville avec près de 200 000 habitants et ses 30 000 étudiants** est un pôle culturel et économique majeur. Les chiffres de population sont issus de "L'étude quantifiée et détaillée d'Avant-Projet Sommaire pour la Réactivation



Fribourg en Allemagne, près de 200 000 habitants (Source : <http://cerinde.c.e.pic.centerblog.net/u5qo2cx1.jpg>)

*des lignes ferroviaires Colmar - Fribourg et Fribourg - Mulhouse pour le Transport de Voyageurs et du Fret".*

**Le RheinPark, une zone d'activité en plein développement.**

L'équipementier automobile américain Johnson Controls va s'installer sur la ZA et créer 300 emplois.

L'article de l'Alsace daté du 19 novembre 2008 témoigne du dynamisme de la ZA :

*« Au RheinPark, la zone industrielle qui s'étend sur 22 ha le long de l'autoroute A-5, une succession de grues de chantier illustre le dynamisme intact ».*

*Le même article précise que le Maire de Neuenburg souhaite « faire aboutir un ambitieux «masterplan» pour l'aménagement des rives du Rhin». La première étape se traduira par l'ouverture, d'ici 2010 en principe, d'une plateforme construite au-dessus de l'autoroute A-5, abritant un office de tourisme avec des locaux pour des expositions et des séminaires, un hôtel, un restaurant et de petits commerces. Un investisseur a été trouvé, mais il reste à obtenir le feu vert de l'État fédéral pour utiliser l'espace enjambant l'autoroute. « Ce sera la Porte de l'Allemagne, une vitrine de la région », explique Joachim Schuste».*

L'usine Rhodia à Chalampé compte 1 200 emplois salariés



## Navette domicile-travail

### Un cabotage important dans les deux territoires, des relations fortes avec l'Allemagne et Mulhouse

Figure 22 : Communes de la bande rhénane et d'Illzach / Mulhouse / Chalampé

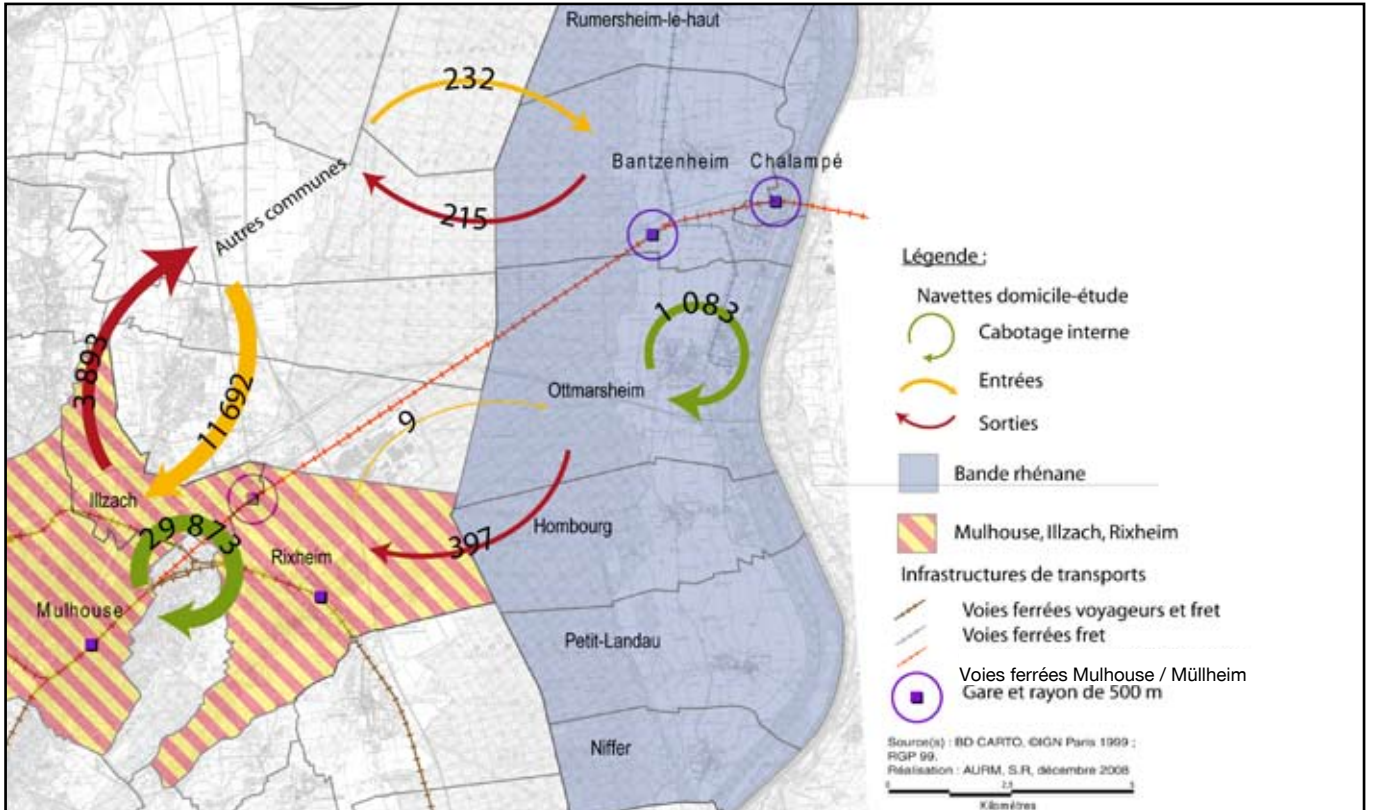
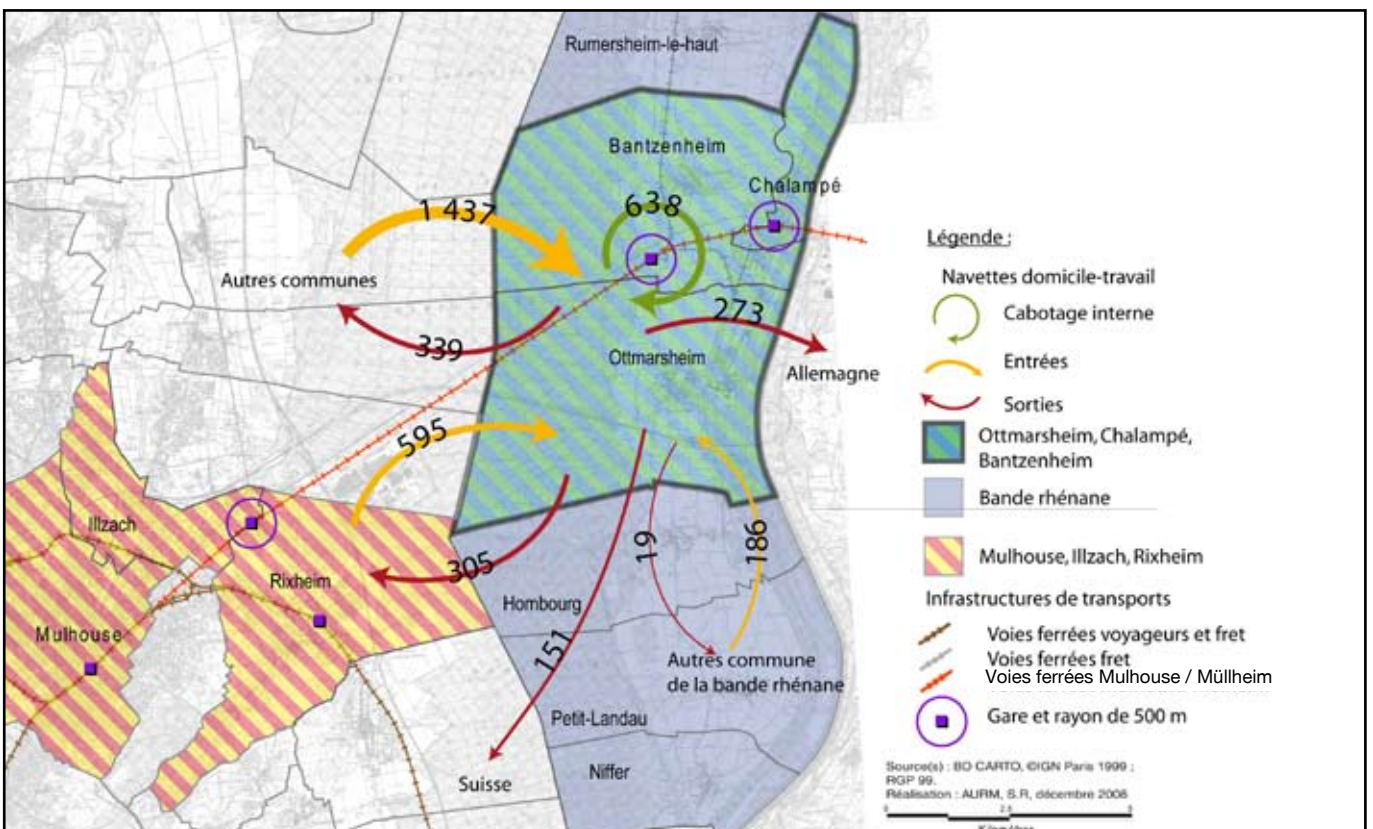


Figure 23 : Zoom sur les communes d'Ottmarsheim, de Bantzenheim et de Chalampé





## Navette domicile-étude

**Un collège à Ottmarsheim : des déplacements dans la bande rhénane, des lycées et une université à Mulhouse : des déplacements vers Mulhouse** Mulhouse / Chalampé

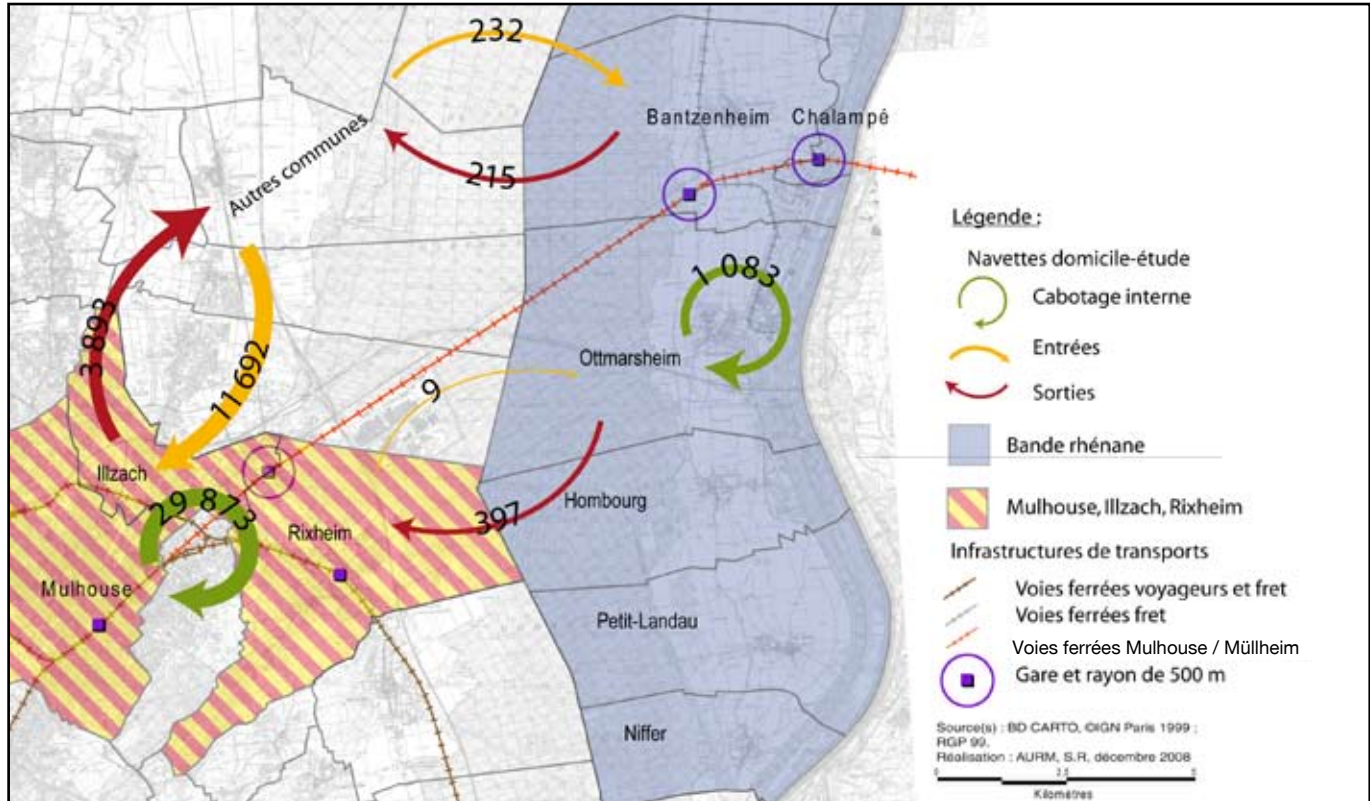
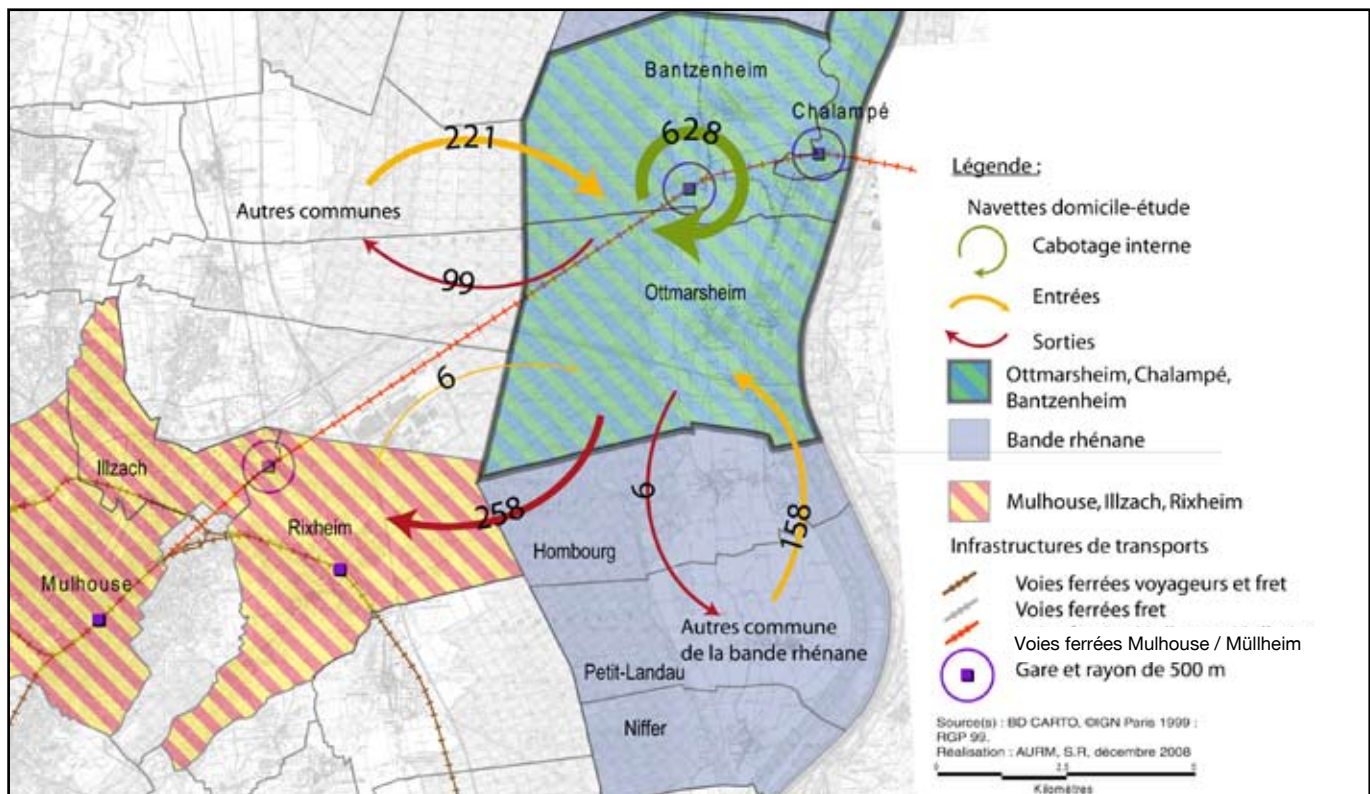


Figure 25 : Zoom sur les communes d'Ottmarsheim, de Bantzenheim et de Chalampé



## 2.3. Un territoire d'interface

- **Un cabotage marqué sur la bande rhénane...**

Le **cabotage est important** pour les déplacements domicile / étude sur la bande rhénane. Il s'explique en partie par la présence d'un collège à Ottmarsheim.

Les flux de sorties sont surtout **orientés vers l'agglomération mulhousienne** (lycées, universités).

Le cabotage est également fort pour les déplacements domicile / travail. On relève plus de flux en entrées qu'en sorties. La **ZA située le long du Rhin compte 2000 emplois**.

- **... et des relations importantes avec le pôle économique mulhousien et l'Allemagne**

On relève des flux marqués pour les déplacements domicile / travail **vers l'Allemagne et la Suisse**. Avec l'extension du RheinPark, les déplacements de la France vers l'Allemagne devraient se renforcer.



La gare de Staffelfelden avec ses 12 trains / jour voit chaque jour s'effectuer 100 montées / descentes

## 2.4. Un potentiel de fréquentation modeste

La fréquentation d'une gare dépend de **plusieurs paramètres** :

- le nombre de trains s'arrêtant dans la gare.
- la population et le nombre d'emplois desservis.

Dans le tableau ci-dessous, on a repris quelques exemples de gares en mettant en relation le nombre d'habitants desservis, dans la commune gare et les communes de rabattement, l'offre de services ferroviaires et le nombre de montées / descentes par jour réalisées dans la gare.

On relève le **lien évident existant entre le nombre de trains, le potentiel de population et la fréquentation dans la gare** (cf. tableau ci-dessous).

A la lumière de ces ordres de grandeurs, on peut supposer que la fréquentation de chacune des gares pourrait osciller entre **50 et 100 voyages / jour**.

Les données relatives à l'offre TER sont issues de l'observatoire du PDU de l'agglomération mulhousienne.

Les données relatives aux montées / descentes sont issues des comptages SNCF de novembre 2007.

**Figure 26 : Exemples de fréquentation de gares au regard du nombre de trains et**

| Gare          | Communes desservies par la gare               | Potentiel de rabattement en habitants | Nombre de circulation de trains (2007) | Nombre de montées / descentes (2007) |
|---------------|---|---------------------------------------|--|--------------------------------------|
| Staffelfelden | Staffelfelden                                 | 3 500                                 | 12                                     | 100                                  |
| Merxheim      | Merxheim                                      | 1 100                                 | 16                                     | 66                                   |
| Zillisheim    | Zillisheim, Hochstatt                         | 5 000                                 | 17                                     | 47                                   |
| Bollwiller    | Bollwiller, Soultz-Haut-Rhin, Guebwiller      | 21 700                                | 24                                     | 425                                  |
| Habsheim      | Habsheim, Eschentzwiller, Dietwiller          | 6 700                                 | 50                                     | 479                                  |
| Rixheim       | Rixheim                                       | 12 600                                | 51                                     | 528                                  |
| Ile Napoléon  | Rixheim, Illzach                              | 1 500                                 | -                                      | -                                    |
| Bantzenheim   | Bantzenheim, Ottmarsheim, Rummersheim-le-haut | 4 500                                 | -                                      | -                                    |
| Chalampé      | Chalampé                                      | 1 000                                 | -                                      | -                                    |



**Figure 27 : L'offre transport collectif**

**Une importante desserte**



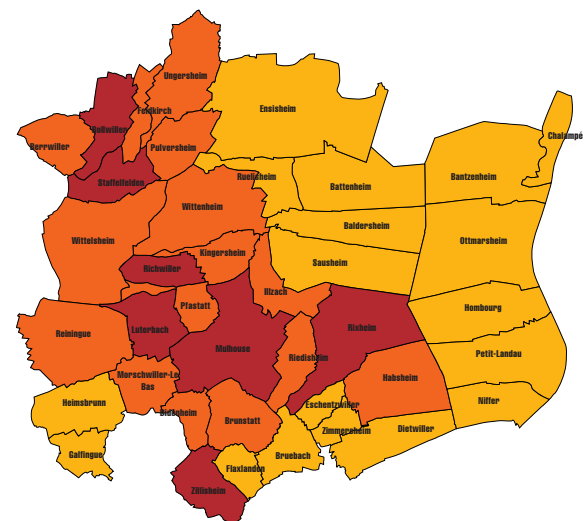
**Le réseau bus / tramway de Soléa est centré sur l'agglomération**



**Peu de communes desservies**



**L'est du Pays bénéficie d'une offre en transport col-**



La desserte des communes selon 3 modes (autocar, ferroviaire, TCU).

- un seul type de desserte
- deux types de desserte
- trois types de desserte

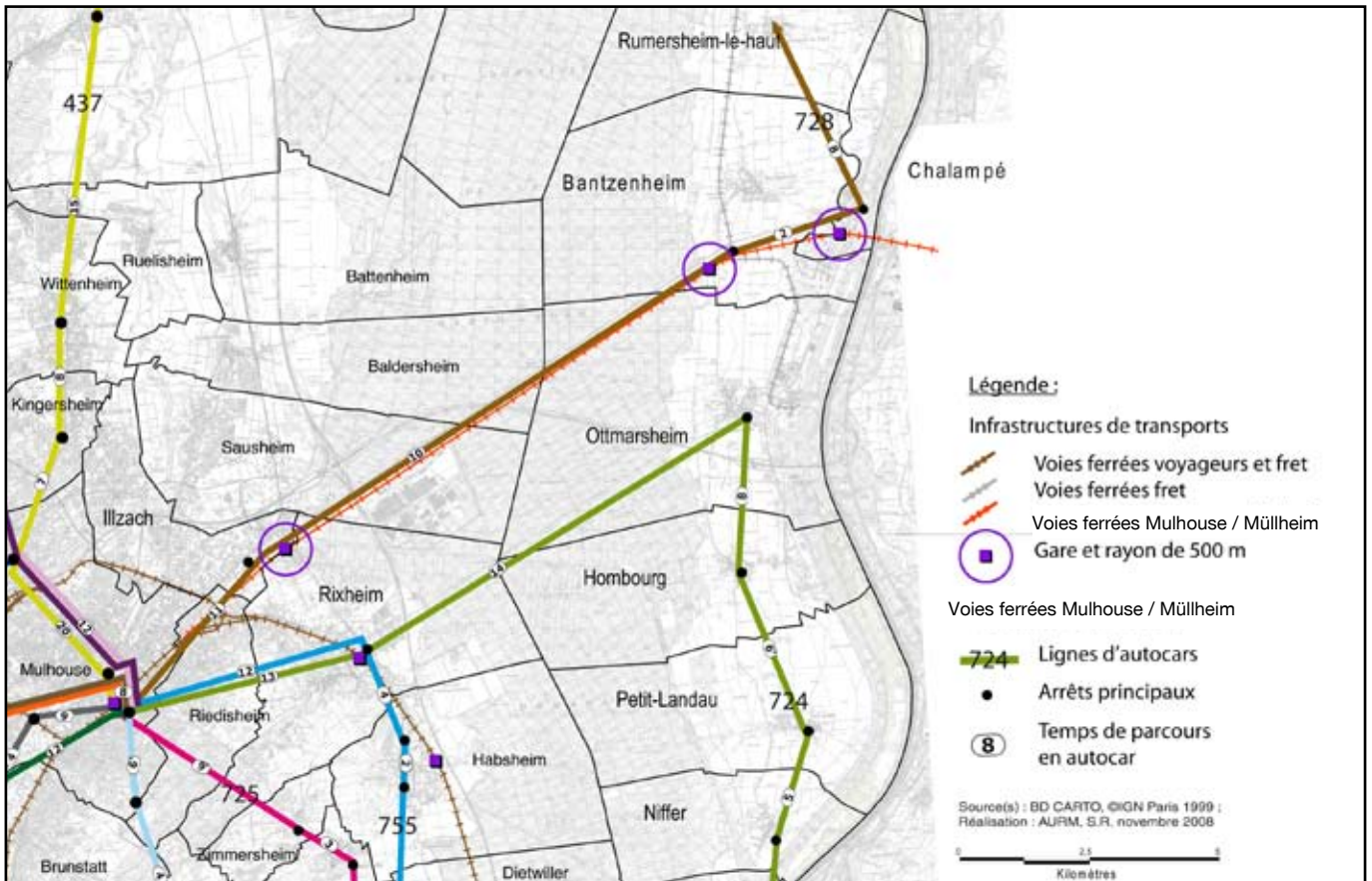
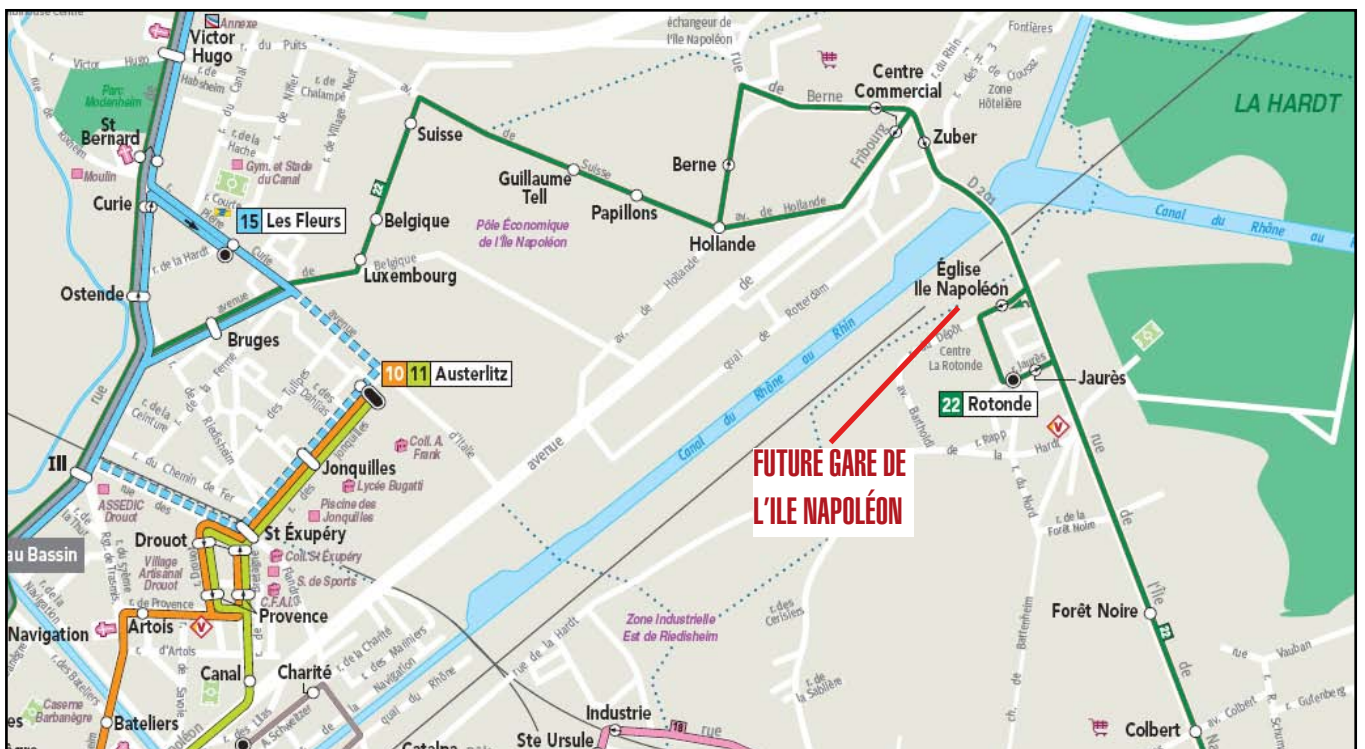


Figure 29 : Le réseau d'autobus de Soléa pour l'agglomération mulhousienne



Source : extrait du plan de réseau de Soléa, 2008

## 3. LA ROUTE, LE MODE DE TRANSPORT PRIVILÉGIÉ

L'objectif est d'apprécier l'offre transport proposée dans les secteurs qui seront desservis par la ligne Mulhouse-Chalampé.

### 3.1. Peu de transports collectifs

- Une offre dominée par les autocars du Conseil Général sur la bande rhénane....

Les communes de la bande rhénane sont desservies par **2 lignes d'autocars**:

- la ligne 724 Mulhouse Gare / Ottmarsheim / Saint-Louis avec 15 circulations par jour ouvrable.
- la ligne 728 Mulhouse Gare / Chalampé / Fessenheim avec 10 circulations par jour ouvrable.

L'offre de service autocar est **modeste**. Elle est principalement destinée aux scolaires et ne propose **aucune liaison Nord / Sud sur la bande rhénane**.

Toutefois, les temps de parcours sont **relativement performants pour rejoindre Mulhouse** :

- environ 20-25 min pour Bantzenheim / Chalampé.
- environ 30 min pour Ottmarsheim.

- ...et un réseau d'autobus Soléa centré sur l'agglomération mulhousienne....

Le secteur Ile Napoléon est desservi par **la ligne n° 22** :

- 26 allers-retours par jour (fréquence de 30 min en heure de pointe, de 40 min en heure creuse).
- 1 268 voyages / jour sur la ligne.

Le voyageur doit effectuer une **correspondance avec le tramway à "Nouveau Bassin"** pour

rejoindre le centre-ville.

L'offre de service autobus urbain sera **largement supérieure** avec 26 allers-retours contre les 6 allers-retours proposés par le TER.

- ...avec une absence de desserte ferroviaire sur Mulhouse / Chalampé.

La voie Mulhouse / Chalampé est uniquement empruntée par des train de Fret en 2009.

### 3.2. Un réseau routier riche et performant

Le réseau routier sur la bande rhénane est dominé par des liaisons :

- nord / sud : la RD 52 et la RD 468.
- est / ouest : l'A 36, la RD 39 et la RD 108.

Les temps de parcours routiers sont particulièrement attractifs pour rejoindre Mulhouse depuis la bande rhénane.

Dans des conditions fluides de circulation, on peut réaliser Mulhouse / Ottmarsheim en **20 minutes environ**.

### 3.3. Des aménagements cyclables segmentés mais de nombreux itinéraires

Les aménagements cyclables sont **segmentés**. Deux itinéraires de loisirs importants passent à proximité des gares :

- L'**itinéraire des 3 pays** reliant la France, l'Allemagne et la Suisse via Ottmarsheim, Bantzenheim, Chalampé.
- L'**Eurovéloroute Nantes-Budapest-Costanta** qui passe côté Sud de la gare d'Ile Napoléon, puis longe le canal de Niffer jusqu'au Rhin.

Les itinéraires cyclables **"2 rives, 3 ponts, Mille choses à découvrir"**



Echangeur A 35 / A 36





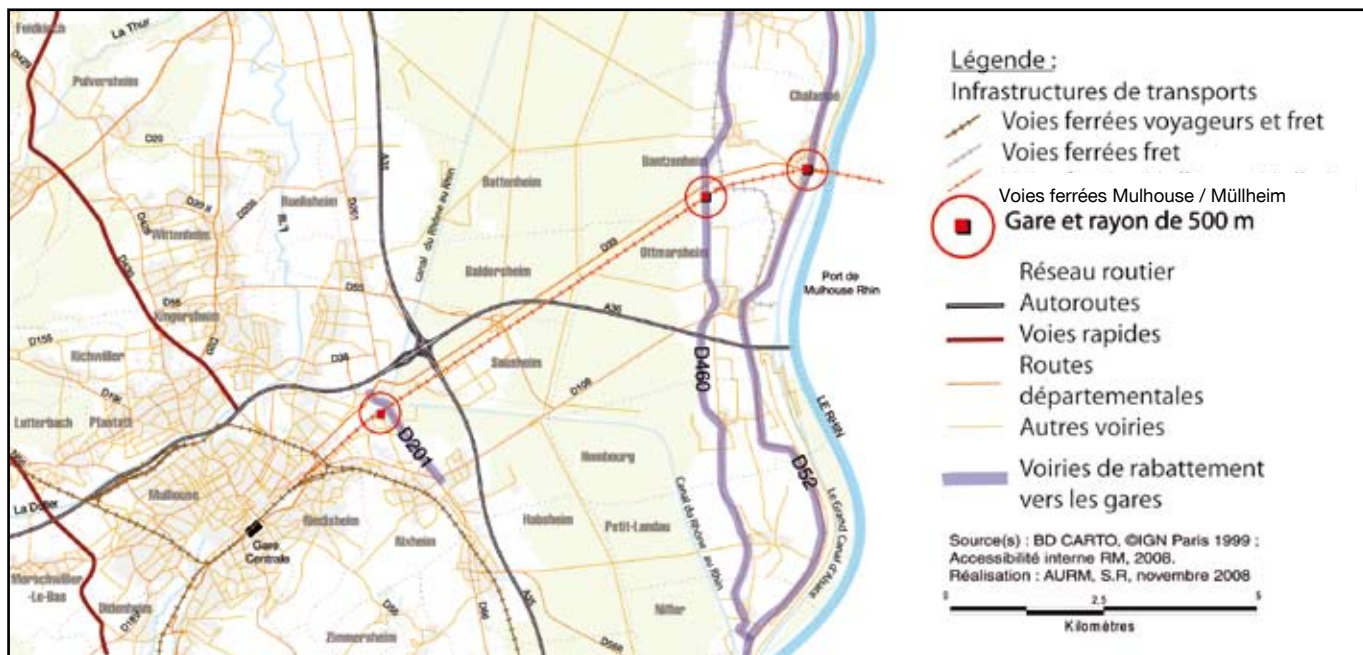
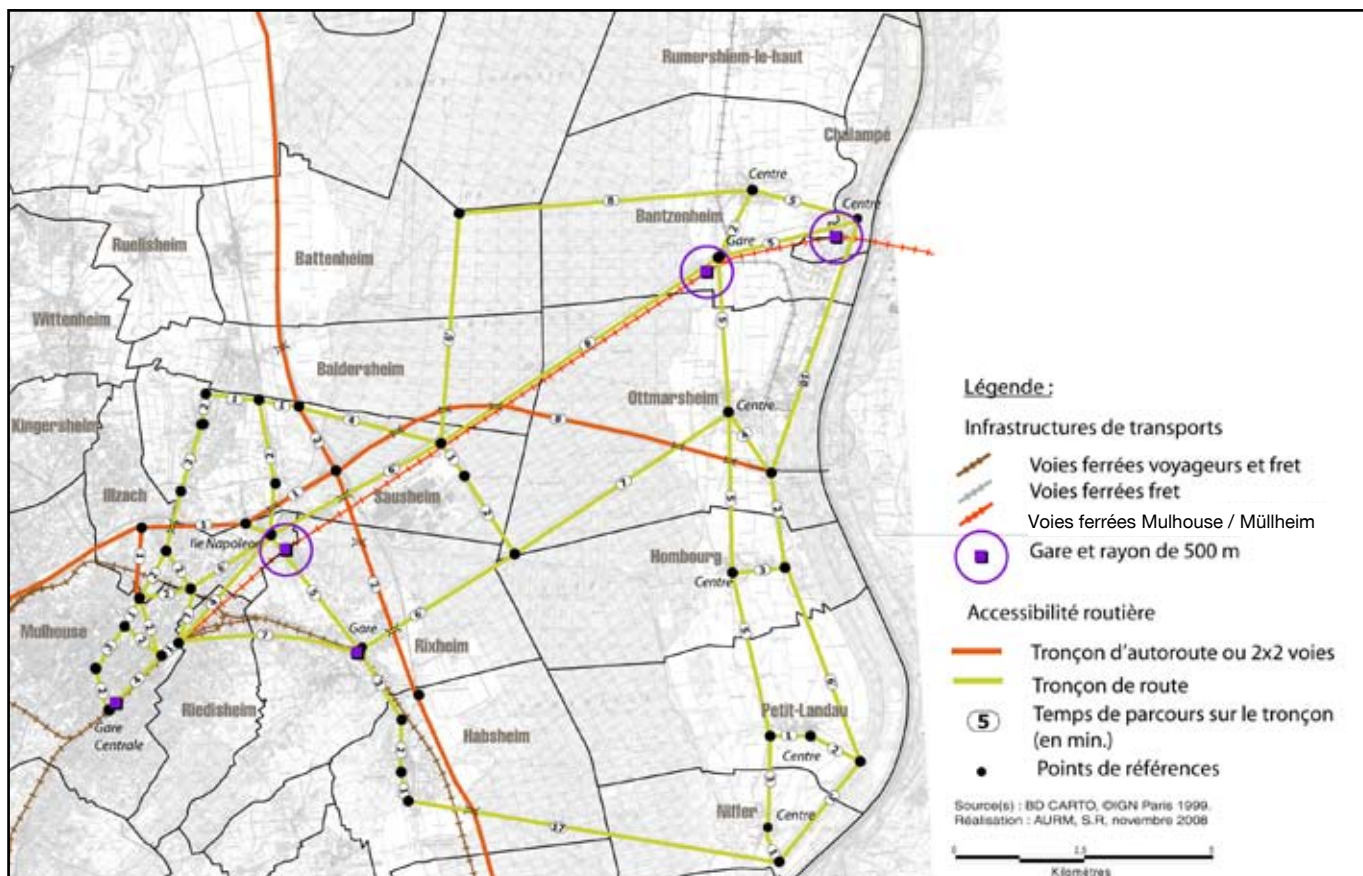
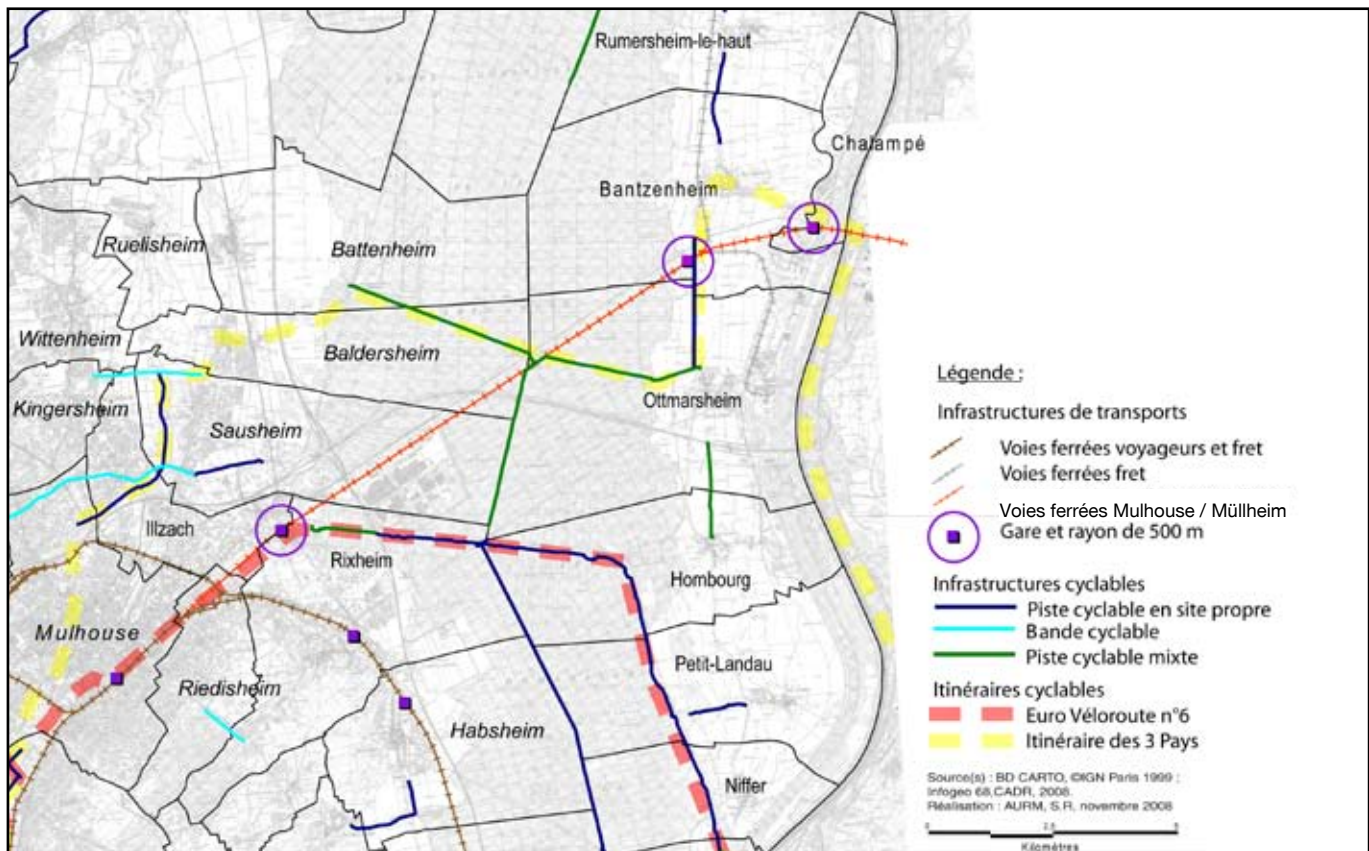


figure 31 : Des temps de parcours performants sur l'A 36.





L'ensemble des communes de la bande rhénane est desservi par les itinéraires cyclables "2 rives, 3 ponts, Mille choses à découvrir".

Les itinéraires sont à cheval entre France, Allemagne et Suisse.



## GARE DE L'ÎLE NAPOLÉON



## GARE DE BANTZENHEIM

## GARE DE CHALAMPÉ





### **3. L'ETUDE URBAINE ET LES PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENTS SUR LES 3 SITES**

### 3 GARES

### 3 PROBLÉMATIQUES

### 3 PISTES DE REFLEXIONS...

#### L'île Napoléon



Comment intégrer la fonction première de la gare et améliorer son accessibilité dans le contexte urbain et topographique actuel ?

- ⇒ Un quai accessible des deux côtés
- ⇒ Des arrêts de bus au plus près des accès gare
- ⇒ Un stationnement proche de la gare

#### Bantzenheim



Comment améliorer l'accessibilité et renforcer l'intermodalité ?

- ⇒ Un quai accessible des deux côtés
- ⇒ Un stationnement de part et d'autre de la voie
- ⇒ La création d'une ligne de car Nord Sud dont un rabattement sur la gare

#### Chalampé



Comment intégrer la gare dans un projet de plus grande ampleur d'entrée du territoire ?

- ⇒ Réflexion globale sur un périmètre élargi
- ⇒ Mise en évidence de la gare participant à une restructuration urbaine

## DIAGNOSTIC

### Situation

La gare est située à l'interface entre une **zone d'activités industrielle et commerciale** et une **zone résidentielle dense**, séparées par la voie de chemin de fer et le Canal du Rhône au Rhin. Elle est distante de **2,5km** du cœur de Rixheim, centre urbain le plus proche.

### Accessibilités

- **Automobile** : depuis la RD 201 par un chemin arrivant au niveau de l'ancienne gare.
- **Transport en commun** : proximité de plusieurs arrêts de bus sur la ligne 22 dans la zone commerciale et dans le quartier résidentiel de Rixheim situé au sud de la gare.
- **Vélos et piétons** : parcours piétons et cyclables existants (itinéraires jalonnés de l'Eurovéloroute n°6 Nantes-Budapest) mais aucune liaison directe et matérialisée vers la gare.

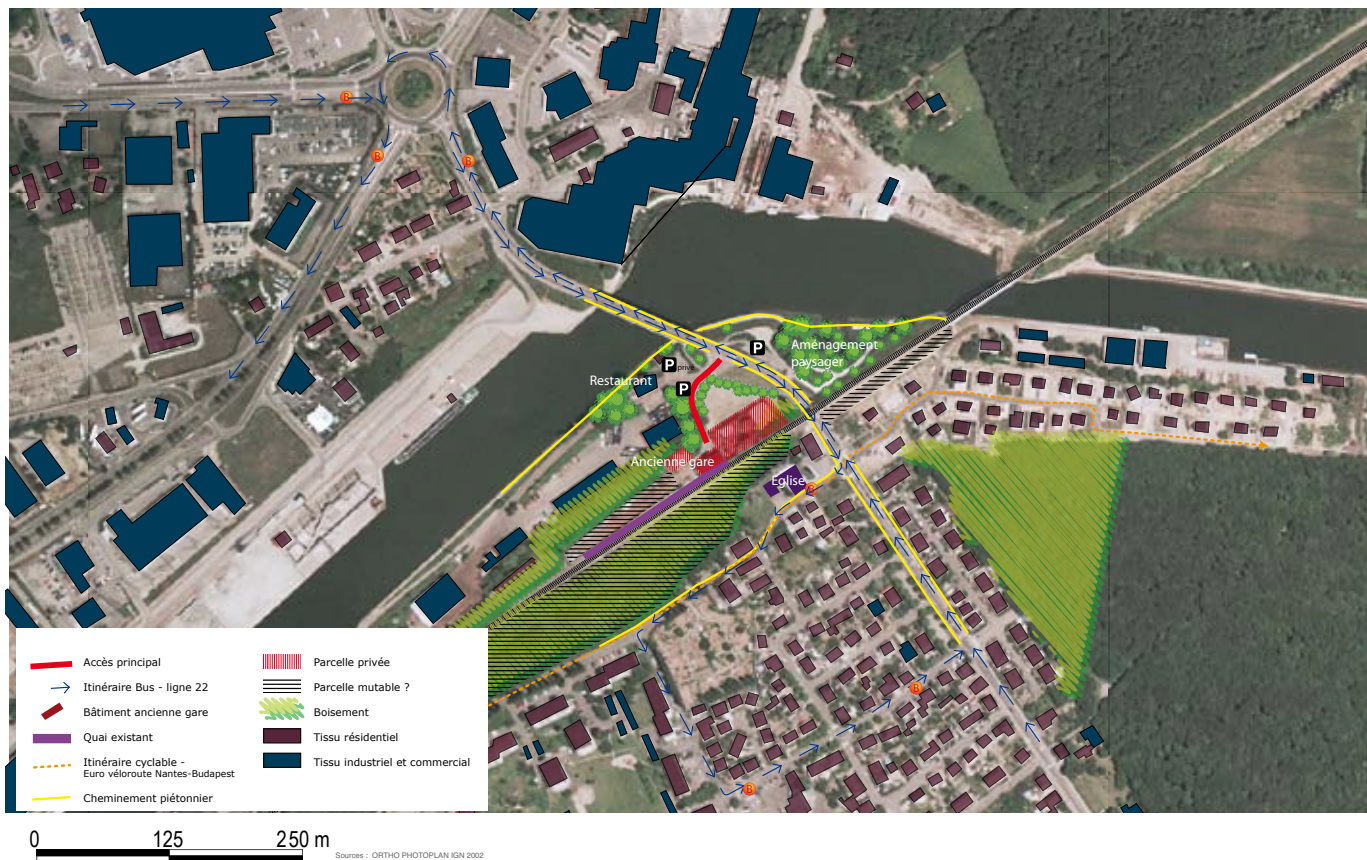
### Composition urbaine

- **Espaces privés** à proximité du quai (gare réutilisée pour de l'habitat).
- **Parcelle utilisée** par un ferrailleur.
- Voie ferrée **surplombant le quartier résidentiel au sud** (proximité du pont traversant le canal) qui laisse des espaces en friche.
- Présence **d'arbres côté nord de la voie**.
- Surface de stationnement disponible à proximité de la gare côté nord ainsi qu'un stationnement à l'est de la RD 201, côté nord de la voie.
- Restaurant à proximité de la gare.

### Contraintes d'aménagement

- La gare et le quai se situent dans une **enclave** située à 100 m de l'accès principal de la RD 201.
- Le **dénivellé** important rend les liaisons modes doux plus difficiles depuis le côté sud de la gare.
- L'appropriation des lieux par les propriétaires du bâtiment gare rend le quai inaccessible.

Figure 33 : Ile Napoléon, une gare située entre une importante zone d'activités et un quartier d'habitation.





## ENJEUX

- Une **gare de desserte locale** mais aussi une gare de diffusion permettant de rejoindre d'autres lignes SNCF en gare centrale de Mulhouse.
- Renforcement de l'intermodalité.
- **Accessibilité du quai** depuis les deux côtés de la voie.
- Amélioration des **déplacements modes doux**.



Cheminement mode doux nord / sud à renforcer

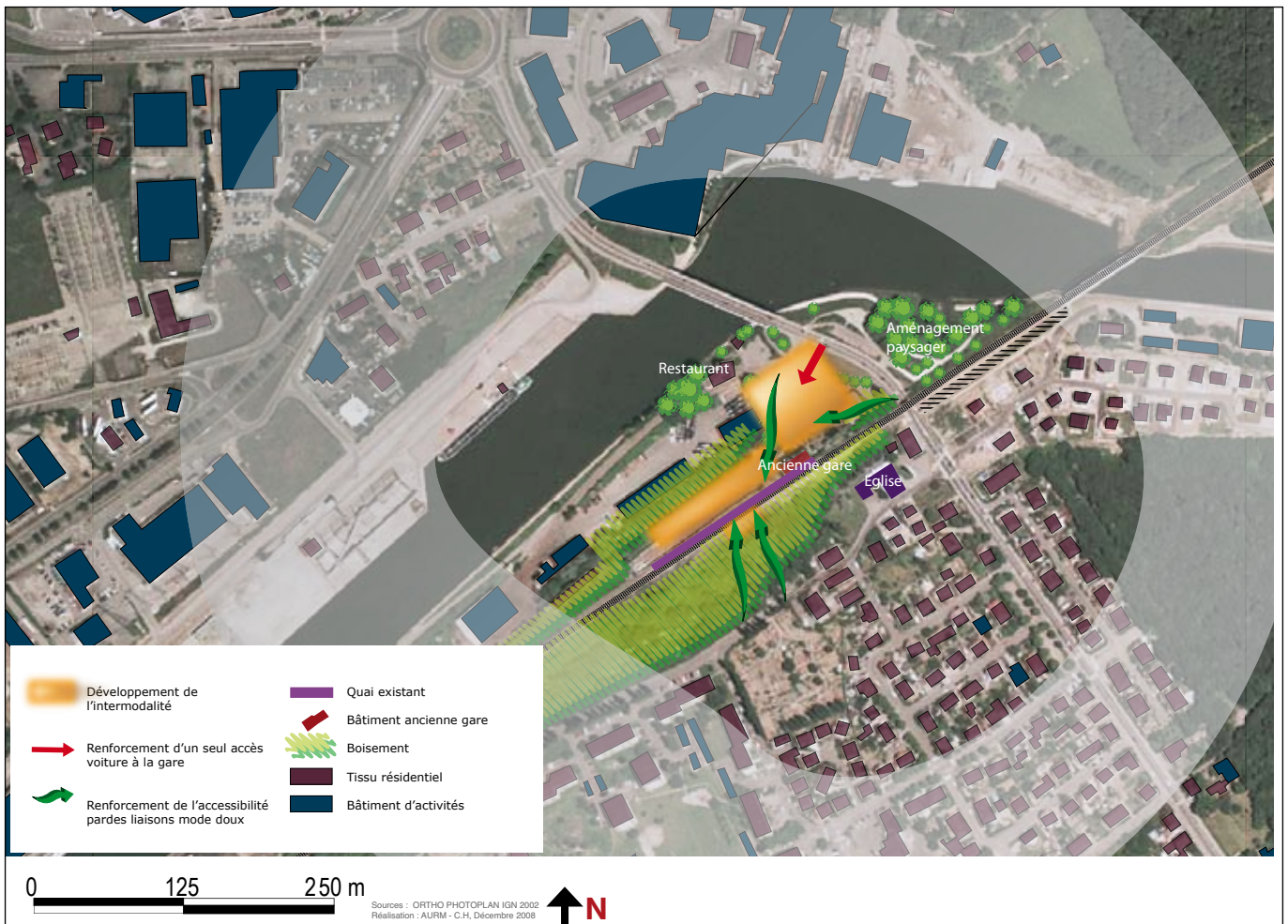


Talus côté nord : possibilité d'accès direct au quai



Talus côté sud : accès conditionné par la création d'un escalier et / ou d'une rampe.

Figure 34 : Une gare double face, accessible depuis le quartier d'habitation au sud et la zone d'activité au nord.



## PROPOSITIONS

- Favoriser l'**accessibilité au quai depuis la D 201 en le déplaçant**.
- Favoriser les **liaisons piétonnes et cyclables** : amélioration et/ou création de cheminements pour modes doux, insertion d'un abri vélo sécurisé à proximité du quai.
- Intégrer le **stationnement dans l'espace vert existant** : matérialisation d'un stationnement avec places pour handicapé.
- Renforcer l'**intermodalité** : déplacement de l'arrêt bus à proximité des accès piétons en restant sur le parcours initial du bus sur la D 201.

Aménagement d'un nouveau quai plus proche de la D 201 accessible par deux rampes : l'une venant du stationnement aménagé, l'autre venant du quartier résidentiel au Sud.

Stationnement de 24 places (y compris pour personnes à mobilité réduite).

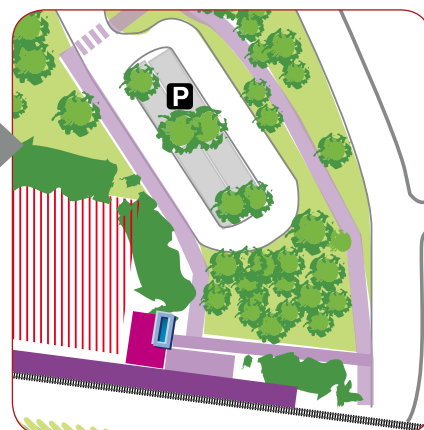
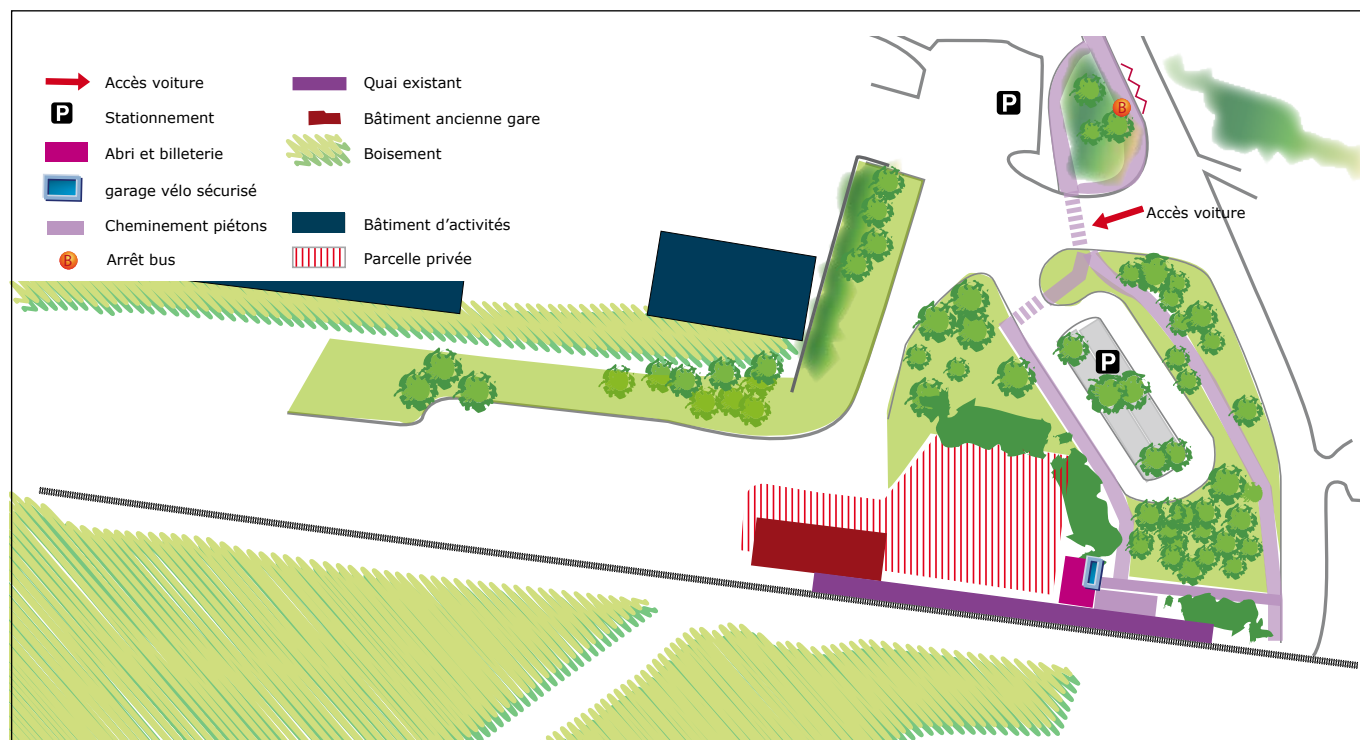


Figure 35

Figure 36 : Un quai implanté au droit de la RD 201

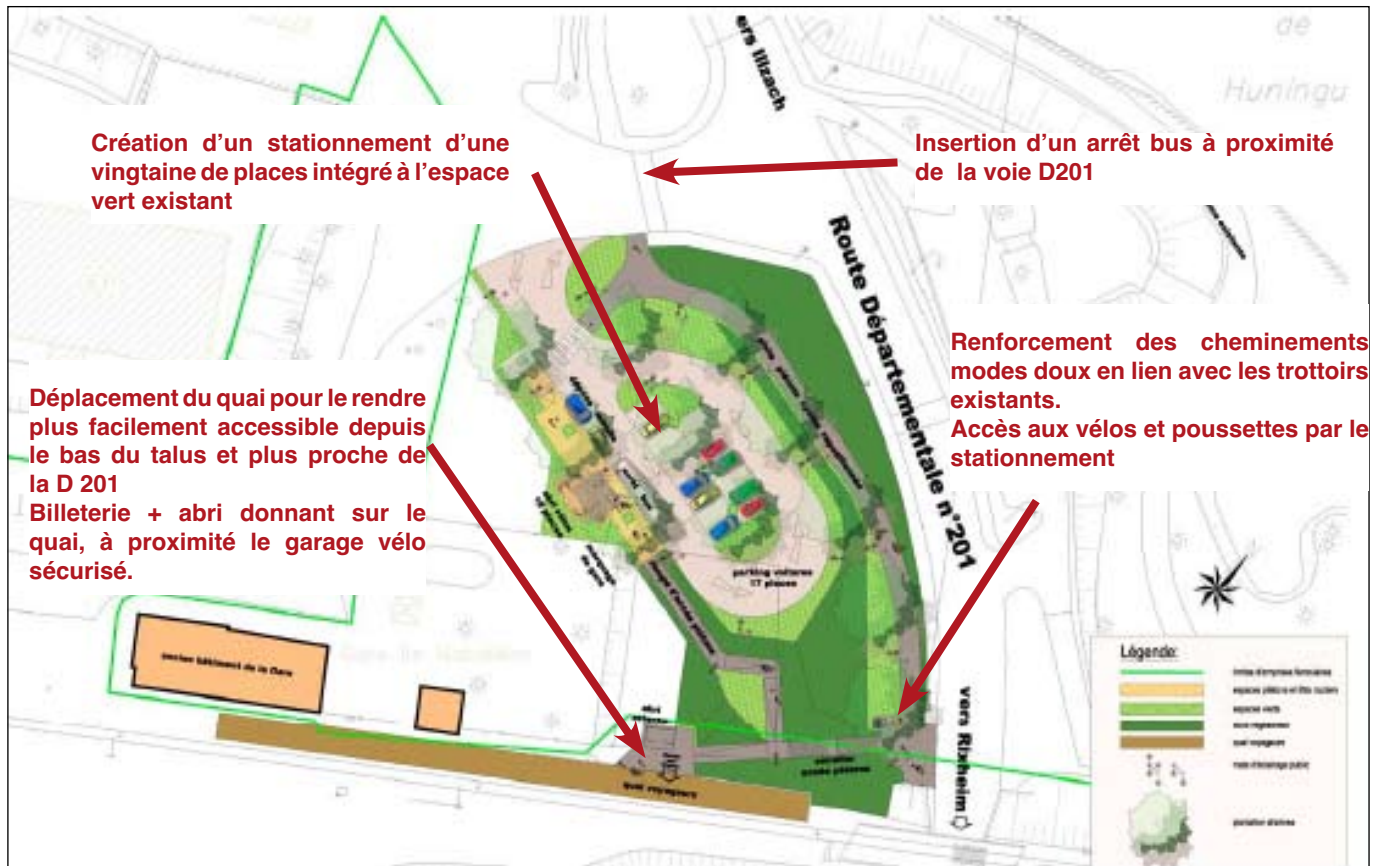


## Scenario proposé par SNCF

Figure 37 : Schéma d'aménagement élaboré par SNCF - extrait étude AVP de Juin 2009



Figure 38 : Schéma d'aménagement élaboré par SNCF - extrait étude AVP de Juin 2009





## DIAGNOSTIC

### Situation

En dehors du tissu urbain, la gare se trouve sur un **axe nord-sud** (D 468) à une distance de **2 km du centre de Bantzenheim** et **3 km de celui d'Ottmarsheim**.

### Accessibilités

- **Automobiles** : depuis la D 468 l'accès se fait aisément par un chemin jusque la gare.
- **Transport en commun** : la ligne 728 d'autocar passe sur la D 468 dont un arrêt se trouve à 250 m au nord de la gare.
- **Vélos et piétons** : Parcours cyclables existants – liaison Nord-Sud entre Bantzenheim et Ottmarsheim sur piste cyclable à double sens ; aucun aménagement particulier pour les piétons en

dehors des trottoirs présents.

### Composition urbaine

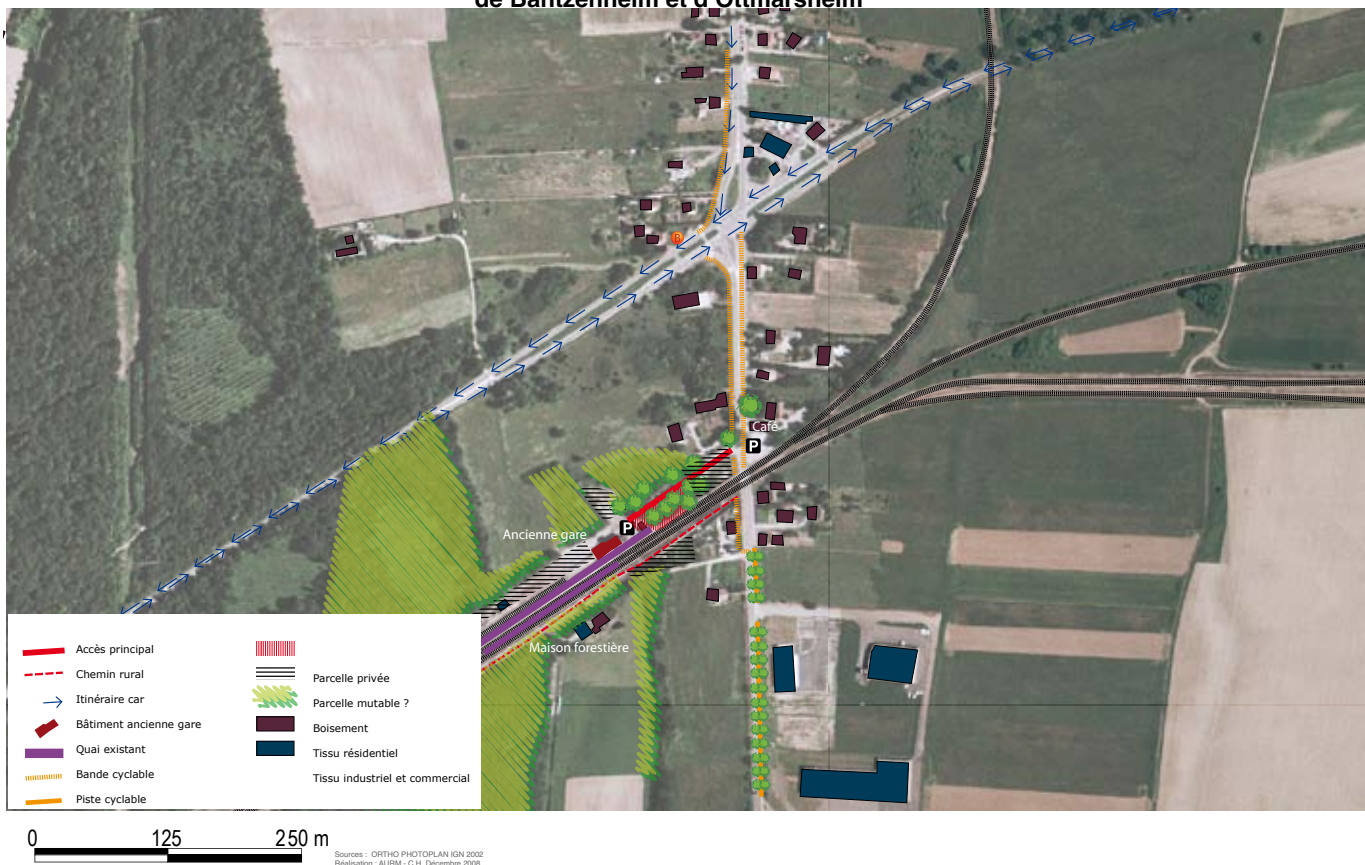
- **Quelques habitations le long de la D468** composent un tissu urbain diffus. Au Sud de la voie ferrée des activités sont présentes avec un potentiel de développement selon les zones à urbaniser inscrites au POS.
- Le bâtiment gare est occupé par des bureaux SNCF au rez-de-chaussée et par des logements aux étages.
- **L'accès est libre jusqu'au quai** et à niveau avec le stationnement devant le bâtiment. D'autres espaces pour le stationnement peuvent être envisagés.

- Espaces privés aménagés.
- Présence de parcelles dites mutables.
- Quelques arbres remarquables marquent l'espace.
- Café à l'est de la RD 468, côté nord du faisceau ferroviaire.

### Contraintes d'aménagement

- Gare et quai dans une enclave éloignée de 130 m de l'**accès principal**.
- **Un faisceau de voies avec un quai central**.
- Gare de triage de fret limitant les franchissements.
- L'appropriation des lieux par les propriétaires du bâtiment gare.

Figure 39 : Bantzenheim, une gare située à l'écart des centres urbains de Bantzenheim et d'Ottmarsheim



## ENJEUX

- Une **gare de rabattement** dont l'accessibilité est maximum par la RD 468 aussi bien en voitures qu'en vélos et qu'en autocar (hypothèse de création d'une ligne autocar nord sud).
- **Renforcement de l'intermodalité**
- **Accessibilité au quai** depuis les deux côtés des voies.
- **Stationnement des deux côtés des voies** (en fonction des espaces mobilisables et de la traversée des voies).
- **Amélioration des déplacements modes doux**.

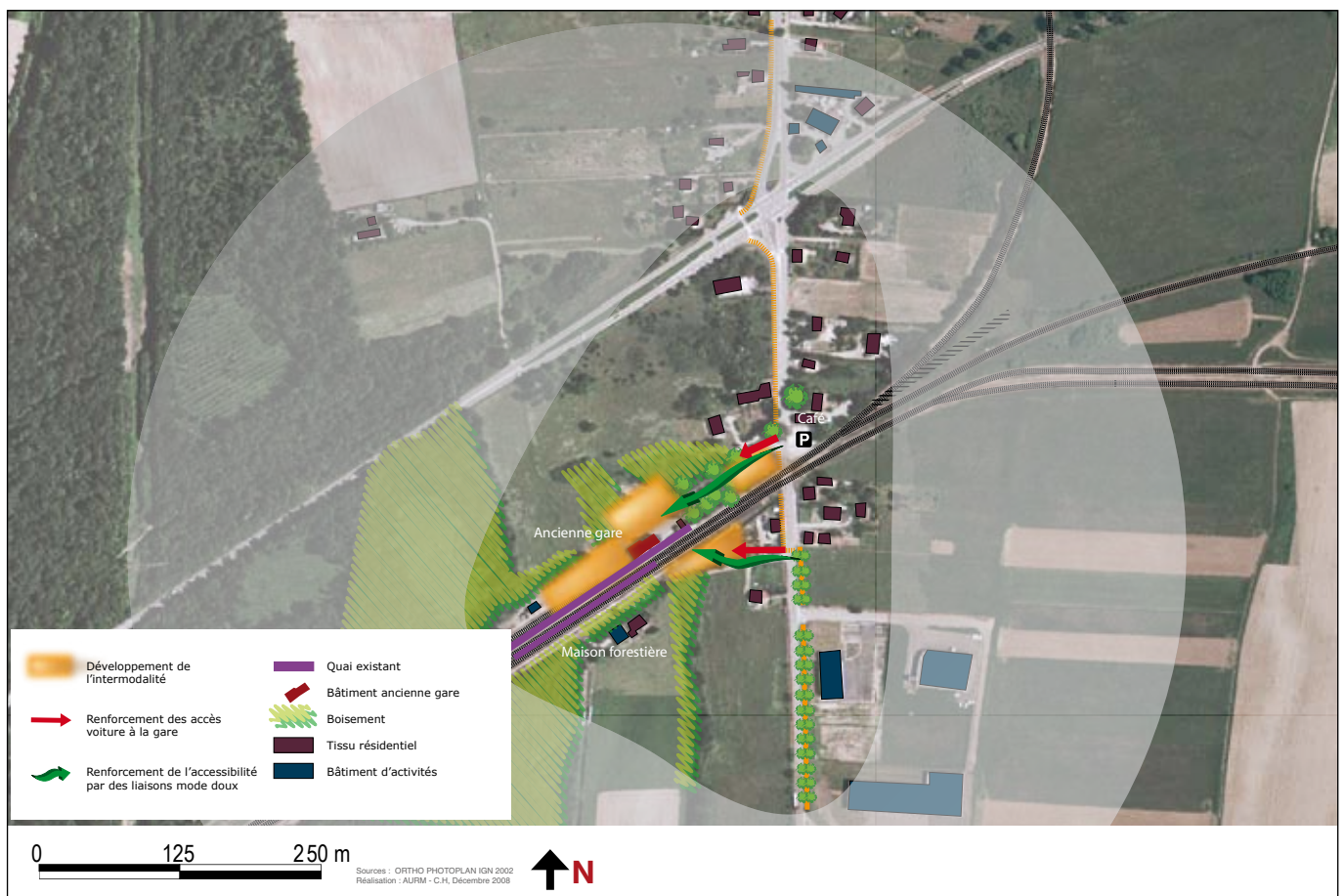


Élément végétal à mettre en valeur



Cheminement cyclable à renforcer

Figure 40 : Bantzenheim, une gare de rabattement à créer





## PROPOSITIONS

### Principes d'aménagement

- Favoriser les liaisons piétonnes et cyclables : **création et renforcement des cheminements existants** et insertion d'abris vélo sécurisés à proximité et des deux côtés du quai.
- Améliorer le stationnement : matérialisation du stationnement y compris des places pour handicapés à **proximité du quai (côté nord)** ; création d'un stationnement au **sud des voies**.
- Une liaison directe au quai serait optimale d'un point de vue fonctionnel.
- Renforcer l'intermodalité : **positionner les arrêts de bus à proximité des accès piétons** dans le cadre d'un déploiement du réseau d'autocar du Conseil Général (ligne nord / sud).

Figure 41 : Une possibilité de stationnement des deux côtés de la gare







## DIAGNOSTIC

### Situation

- Situation particulière entre le **tissu résidentiel et commercial (supermarché)** de Chalampé et le **secteur industriel Rhodia classé SEVESO**.
- Situation emblématique de **porte d'entrée entre l'Allemagne et la France**.

### Accessibilités

- **Automobiles** : aucun accès matérialisé, l'accès vers le quai est devenu un espace en friche.
- **Transport en commun** : une ligne autocar passe sur la RD 39 dont un arrêt se trouve à 50 m de la gare
- **Vélos et piétons** : parcours piétons et cyclables existants dans un environnement proche : itinéraire des Trois Pays, EuroVéloroute n° 6 et "2 rives, 3 ponts, mille choses à découvrir" .

Un chemin d'accès au restaurant d'entreprises sans lien direct avec le quai passe à proximité et sous la voie ferrée.

### Composition urbaine

- Un tissu **urbain principalement résidentiel au nord** avec quelques commerces,
- Une **usine à risque** au sud séparée par la voie ferrée en dénivelé dont les talus végétalisés forment un écran compact.
- Un **quai désaffecté**, aucune accessibilité par voiture, cheminement piéton à peine distinct.
- Présence de parcelles dites mutables de part et d'autre de la RD 39, soit un espace en friche, soit des zones de stationnement à organiser qui serait un **potentiel non négligeable de développement d'une entrée de territoire**.

- Commerces de proximité de l'autre côté de la RD 39 : **café, banque, supermarché**.
- Un **carrefour difficilement franchissable**, une étude est en cours pour le transformer en giratoire.

### Contraintes d'aménagement

- Site de la gare dans l'emprise des périmètres particuliers liés **aux risques technologiques** imposant des contraintes au niveau de l'aménagement.
- Quai surélevé nécessitant une rampe d'accès.
- La traversée de la RD 39, notamment pour les piétons et cyclistes, **impose des aménagements particuliers et sécurisés**.
- Le nouvel aménagement du carrefour (giratoire en projet).

Figure 43: Une gare implantée à proximité du centre de Chalampé et de l'usine chimique Rhodia





## ENJEUX

- Création d'une "porte d'entrée" de territoire, desservant la commune de Chalampé et le reste de l'agglomération mulhousienne.
- Gare de desserte locale avec un potentiel de voyageurs : 1200 salariés de l'usine Rhodia, 1000 habitants de Chalampé.
- Limitation de l'accès aux voitures par un stationnement à proximité du quai côté nord.
- Amélioration des déplacements modes doux
- Sécurisation des traversées de la RD39 pour les modes doux.
- Renforcement de l'intermodalité.



Porte d'entrée à aménager



Liaisons entre gare et centre de Chalampé à développer

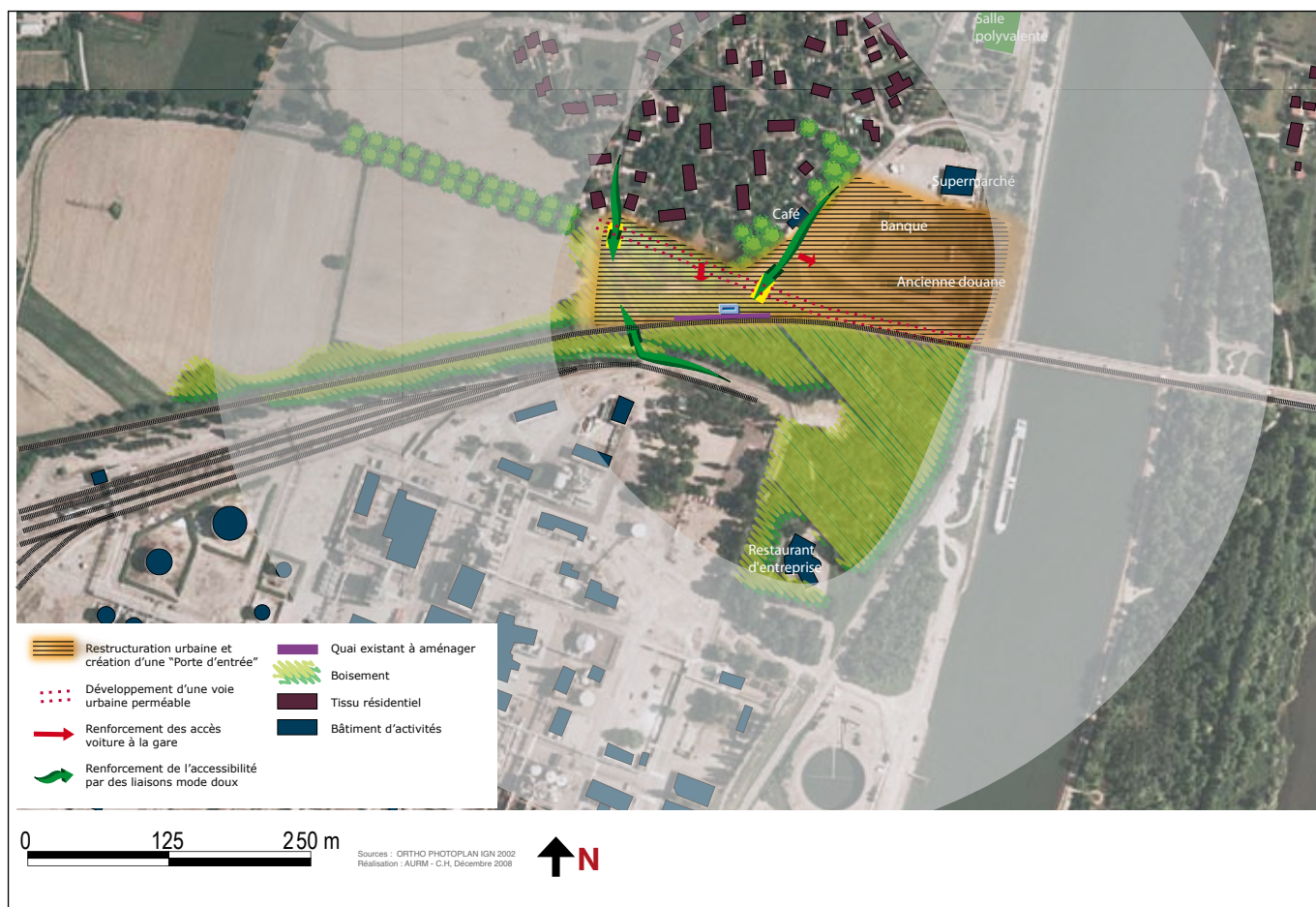


Gare à aménager



Cheminement à renforcer

Figure 44 : Une gare à raccrocher au centre de la commune





## PROPOSITIONS

### Principes d'aménagement

#### A l'échelle de "l'entrée du territoire"

- Développer une continuité urbaine entre le centre de Chalampé et le nouveau giratoire sur la RD 39 par le développement d'un front urbain (vocation à définir en fonction des prescriptions liées aux risques technologiques).
- Donner un caractère urbain à la RD39 marquant l'entrée du territoire.
- Accentuer l'axe centre / gare en gardant une perspective vers la nouvelle gare.

Figure 45 : Donner plus de lisibilité aux espaces situés au Sud de la commune

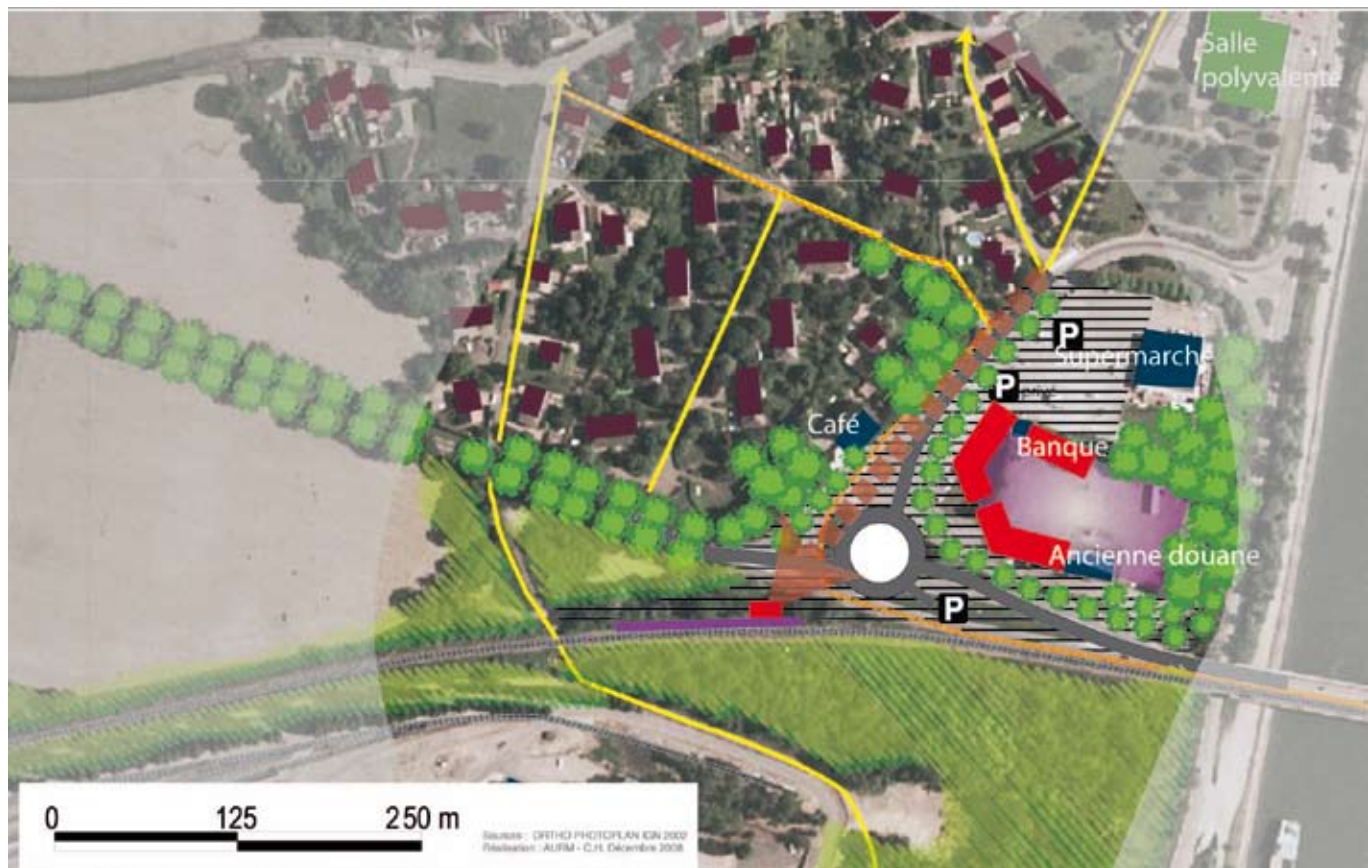


Figure 46



Restructuration urbaine des abords de l'ancienne douane, et de l'entrée de Chalampé.

Création d'un axe urbain entre le centre de Chalampé et la gare...

Figure 47



## Principes d'aménagement

### A l'échelle de la gare

- **Favoriser la lisibilité de l'accès à la gare** : placer l'abri confiné dans l'axe de l'accès principal venant de Chalampé.
- **Favoriser les liaisons piétonnes et cyclables** : développement ou création de cheminements modes doux notamment la liaison existante avec l'usine Rhodia (potentiel d'utilisateurs) ; insertion d'un abri vélo sécurisé à proximité du quai.
- **Développer le stationnement** : création d'un stationnement avec places pour handicapé à proximité du quai. Possibilité de l'étendre en cas de besoin.  
Sur le schéma au-dessus, le stationnement est placé à droite du giratoire car celui-ci est déplacé vers le pont de façon à élargir l'espace piéton de l'avenue de la gare.

Figure 48 : Schéma d'aménagement



## Scenario proposé par SNCF

Figure 49: Schéma d'aménagement élaboré par SNCF - extrait étude AVP de Juin 2009

**Amélioration des liaisons modes doux existantes, notamment entre le centre de Chalampé et l'usine Rhodia.**



## 4. CONCLUSION : VERS UN PROJET GLOBAL...



La ligne Mulhouse / Chalampé pourra **constituer un élément structurant** pour les politiques publiques de déplacements et de développement urbain.

Pour réussir l'approche globale, l'ensemble des partenaires, qu'ils soient publics ou privés, **devront travailler ensemble**. L'objectif est d'arriver à un système de transport collectif performant s'intégrant dans une politique urbaine cohérente.

## 1. PROPOSER UN SYSTÈME DE TRANSPORT COLLECTIF PERFORMANT...

- Les **exploitants ferroviaires** devront élaborer des horaires adaptés pour permettre des correspondances de qualité en gare de :
  - Mulhouse avec les autres lignes TER et le TGV Rhin-Rhône.
  - Müllheim pour rejoindre Fribourg ou Bâle.
- Les **exploitants de réseaux de transports en commun urbain et interurbain** devront réfléchir à une intermodalité autocar / TER au moyen de lignes et d'horaires adaptés :
  - Le Conseil Général du Haut-Rhin : rabattement autocar sur les gares de Bantzenheim et de Chalampé.
  - Soléa dans le PTU : rabattement bus sur la gare de l'Île Napoléon.
- Les **entreprises** pourront mettre en place des PDE (cf encadré page de droite).

## 2. ...AVEC DES AMÉNAGEMENTS D'INTERMODALITÉ...

- Les cheminements piétons, **les pistes et les itinéraires cyclables** pourront être conçus en cohérences avec les gares.

### Les Autorités Organisatrices de Transport (AOT).

La Région Alsace



Le SITRAM



Le Conseil Général du Haut-Rhin



### Les exploitants.

SNCF



DB



Soléa



L'ADEME  
(Promotion des PDE)

ADEME



Agence de l'Environnement  
et de la Maîtrise de l'Énergie

- Le réaménagement de la RD 39 au droit de la gare de Chalampé pourra être réalisé en cohérence avec les cheminements modes doux qui se grefferont à la gare et les aménagements d'intermodalité.
- Les Programmes d'Aménagement des Gares (PAG), dispositif porté par la Région Alsace, permet de bénéficier d'aides financières pour les aménagements d'accessibilité et d'intermodalité à proximité des gares (parking voitures, stationnement vélos, arrêt pour les autocars).

### Les communautés de communes

Communauté de communes  
de l'Ile Napoléon



Communauté de communes  
Porte de France Rhin Sud



valoriser leurs **quartiers gares**, faire la promotion des modes doux etc.. Ainsi, la gare pourra servir de support aux politiques publiques en terme d'aménagement et d'urbanisme.

- A condition de devenir un lieu central attractif dans la commune, les gares pourront :
  - être à la **jonction de tous les réseaux de transport** en jouant le rôle de plate-forme multimodale avec des espaces publics de qualité.
  - être **facilement accessibles** depuis l'ensemble des quartiers de la commune.
  - engendrer un **urbanisme plus compact**, mieux articulé avec la gare.

Les propositions d'aménagement formulées par l'agence d'urbanisme déclinent ces principes.

### Les communes

Illzach



Rixheim



Bantzenheim



Chalampé



### PDE

Le Plan de Déplacements Entreprise est un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés au travail en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle, tels que la marche à pied, le vélo, les transports en commun, le covoiturage, les véhicules propres...

source :  
<http://www.plan-deplacements.fr>

## 3. ... ET UNE POLITIQUE D'AMÉNAGEMENT VOLONTARISTE

- Pour les communes disposant d'une gare c'est l'opportunité de donner **une nouvelle impulsion au développement urbain** en :
  - tournant les gares vers le centre-ville.
  - étendant les centres urbains en direction des gares.

- reliant les gares avec les coeurs urbains (espaces publics, services, traitement des cheminements).
- constituant autour des gares de nouvelles polarités urbaines (services, animations, logements collectifs, pôles d'intermodalité...).

Les communes concernées par la nouvelle offre TER sur la ligne Mulhouse / Chalampé pourront

