

L'insertion du projet Tram-Train à l'échelle locale

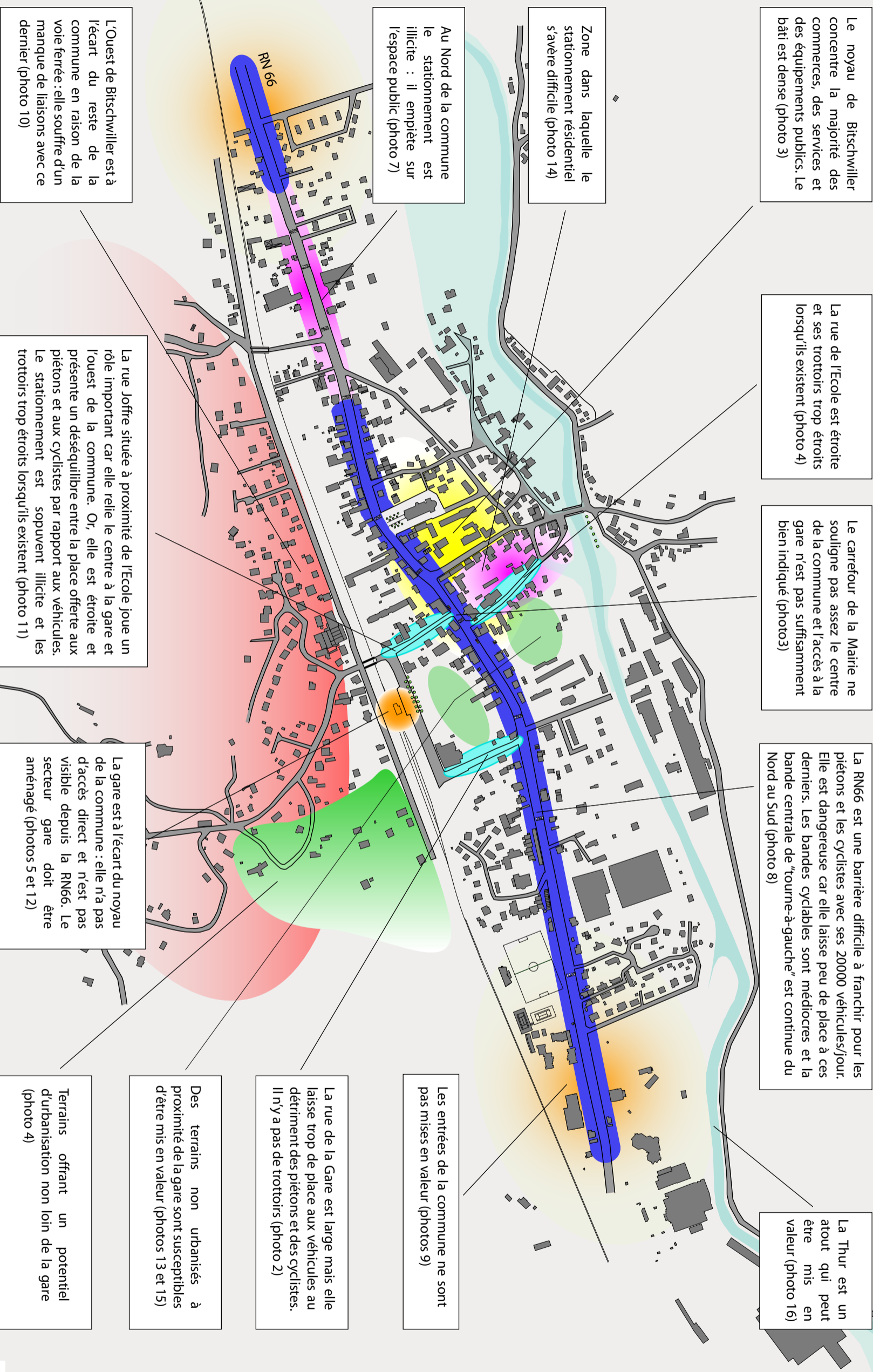
Décembre 2006

L'insertion du projet Tram-Train à l'échelle locale

- 1. BITSCHWILLER-LES-THANN*
- 2. CERNAY*
- 3. FELLERING*
- 4. HUSSEREN-WESSERLING*
- 5. MOOSCH*

L'insertion du projet Tram-Train à l'échelle locale

1. BITSCHWILLER-LES-THANN



Réalisation : AURM 2005

Sources : POS de Bitschwiller-les-Thann 1986
Plan de la déviation Bitschwiller-les-Thann / Willer-sur-Thur (DDE 68)



BITSCHWILLER-LES-THANN

ELEMENTS DE DIAGNOSTIC 2/2



1 Le parvis de l'église peut être souligné par l'aménagement de la RN66



2 La rue de la Gare n'a pas de trottoirs



3 Le carrefour de la Mairie n'est pas assez marqué



6 Le partage de l'usage modal de la RN66 en défaveur des modes doux



4 Ces terrains sont susceptibles d'être urbanisés avec l'arrivée du tram-train



5 La gare est à l'écart du reste de la commune



16 La Thur, à l'Est de Bitschwiller



7 Le stationnement empiète l'espace public au Nord le long de la RN66



8 Les poids-lours sont nombreux à circuler sur la RN66



9 Les entrées de ville ne sont pas mises en valeur. En haut, l'entrée Sud, en bas, l'entrée Nord



10 La voie ferrée sépare le centre de la partie Ouest de Bitschwiller, à gauche sur la photo



11 L'espace offert aux piétons par la rue Joffre est insuffisant



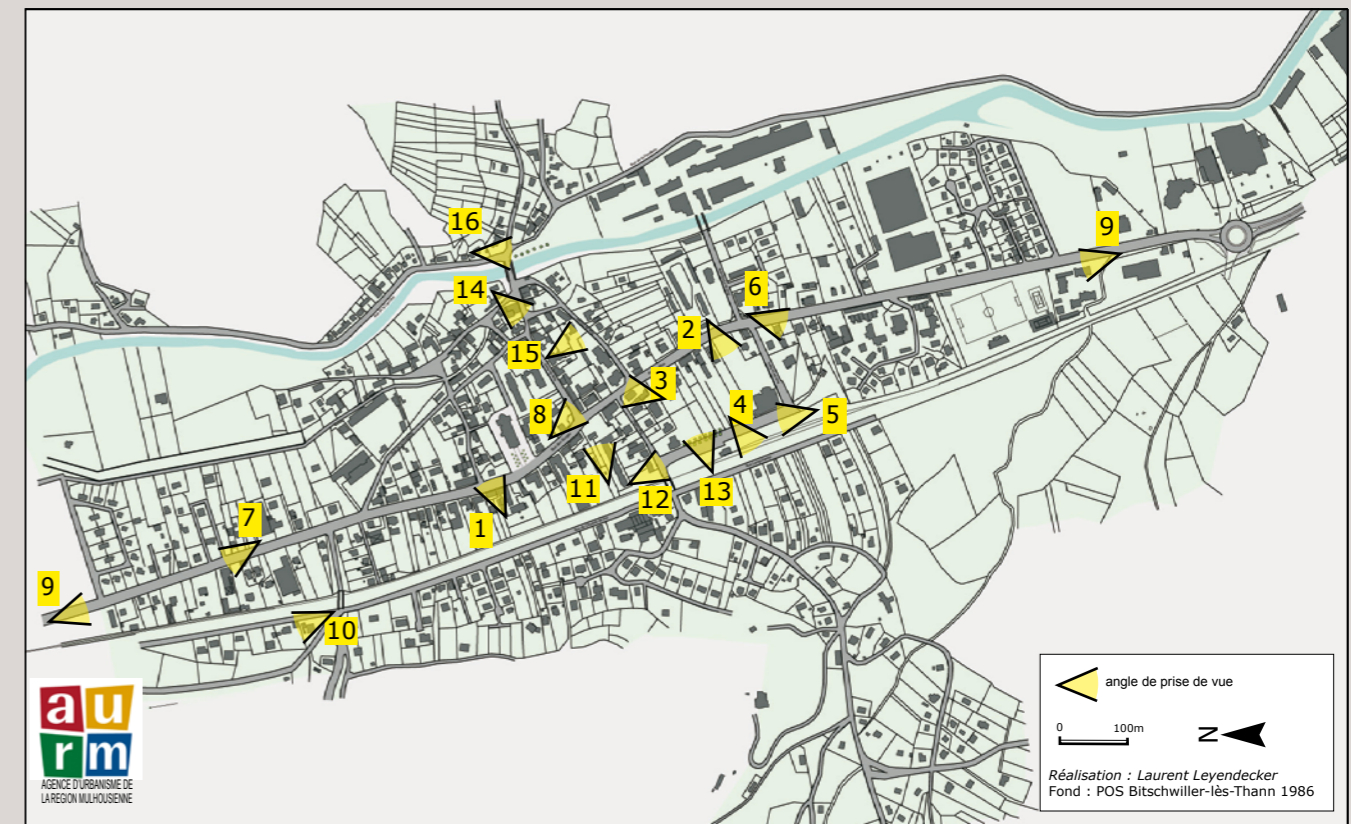
12 Cet alignement d'arbres peut créer un accès intéressant vers la gare pour les modes doux

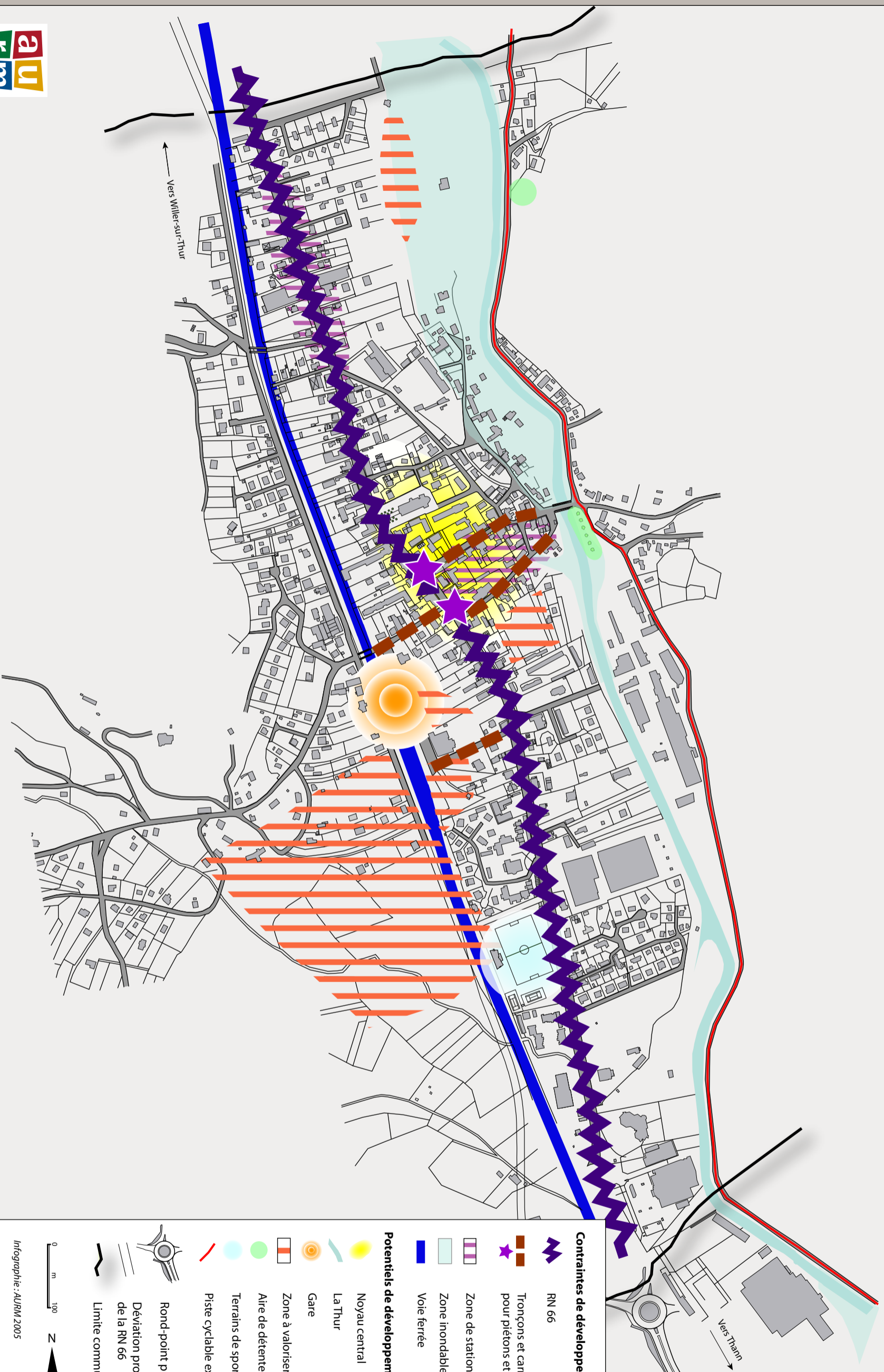


13 Proches de la gare, ces terrains pourront être mis en valeur à plus ou moins long terme



14 La rue de l'Ecole est à réaménager





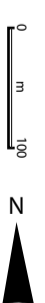
Contraintes de développement

- RN 66
- Tronçons et carrefour difficiles pour piétons et cyclistes
- Zone de stationnement illicite
- Zone inondable
- Voie ferrée

Potentiels de développement

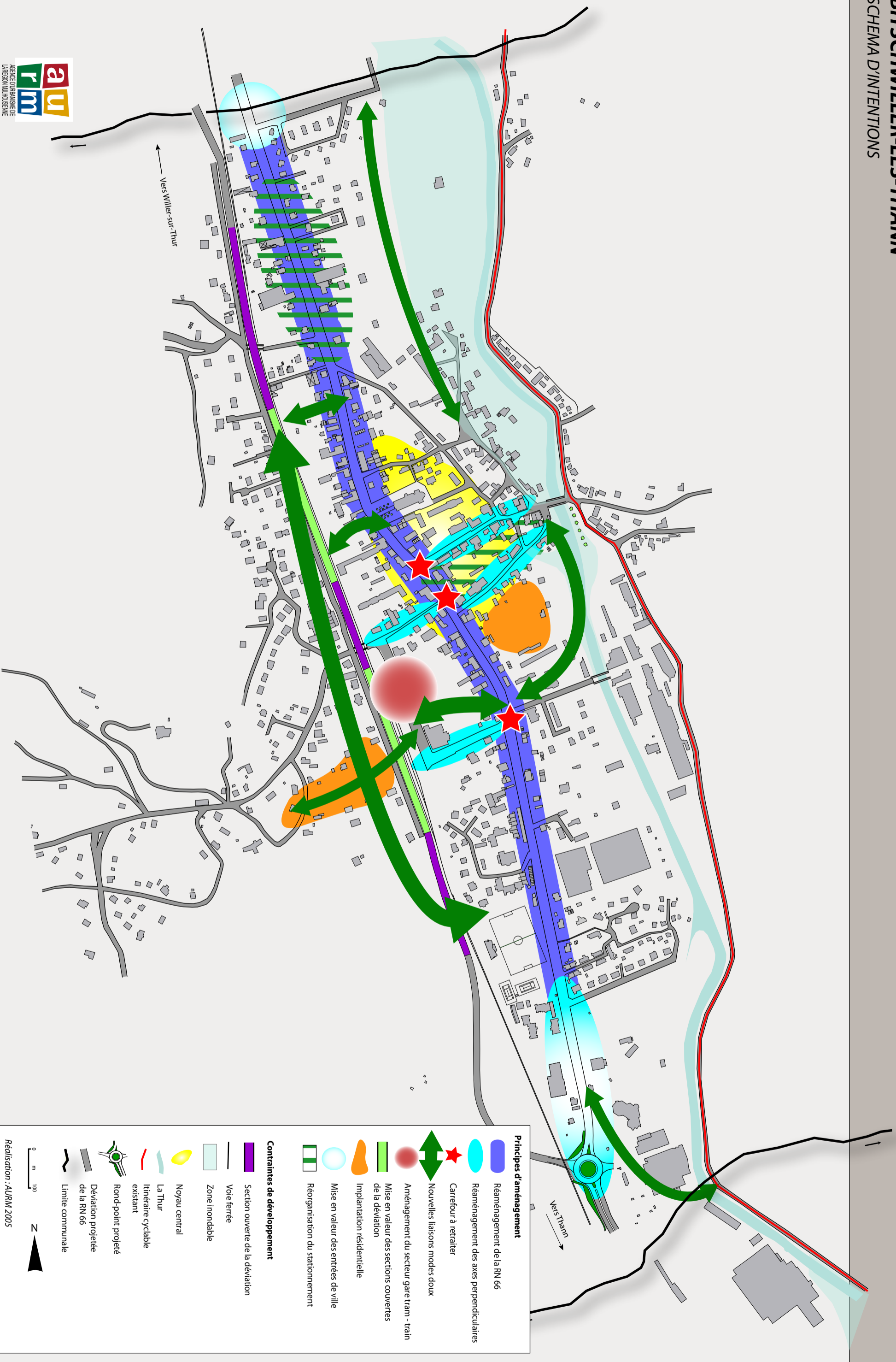
- Noyau central
- La Thur
- Gare
- Zone à valoriser
- Aire de détente
- Terrains de sport
- Piste cyclable existante

- Rond-point projeté
- Déviation projetée de la RN 66
- Limite communale



Infographie : AURM 2005

Sources : POS de Bitschwiller-les-Thann 1986
Plan de la déviation Bitschwiller-les-Thann (DDE 68)



Principes d'aménagement

- Reaménagement de la RN 66
- Réaménagement des axes perpendiculaires
- Carrefour à retraiter
- Nouvelles liaisons modes doux
- Aménagement du secteur gare tram - train
- Mise en valeur des sections couvertes de la déviation
- Implantation résidentielle
- Mise en valeur des entrées de ville
- Réorganisation du stationnement

Contraintes de développement

- Section ouverte de la déviation
- Voie ferrée
- Zone inondable
- Noyau central
- La Thur
- Itinéraire cyclable existant
- Rond-point projeté
- Déviation projetée de la RN 66
- Limite communale

0 m 100 N

Réalisation : AURM 2005
Sources : POS de Bitschwiller-les-Thann 1986
Plan de la déviation Bitschwiller-les-Thann (DDE 68)

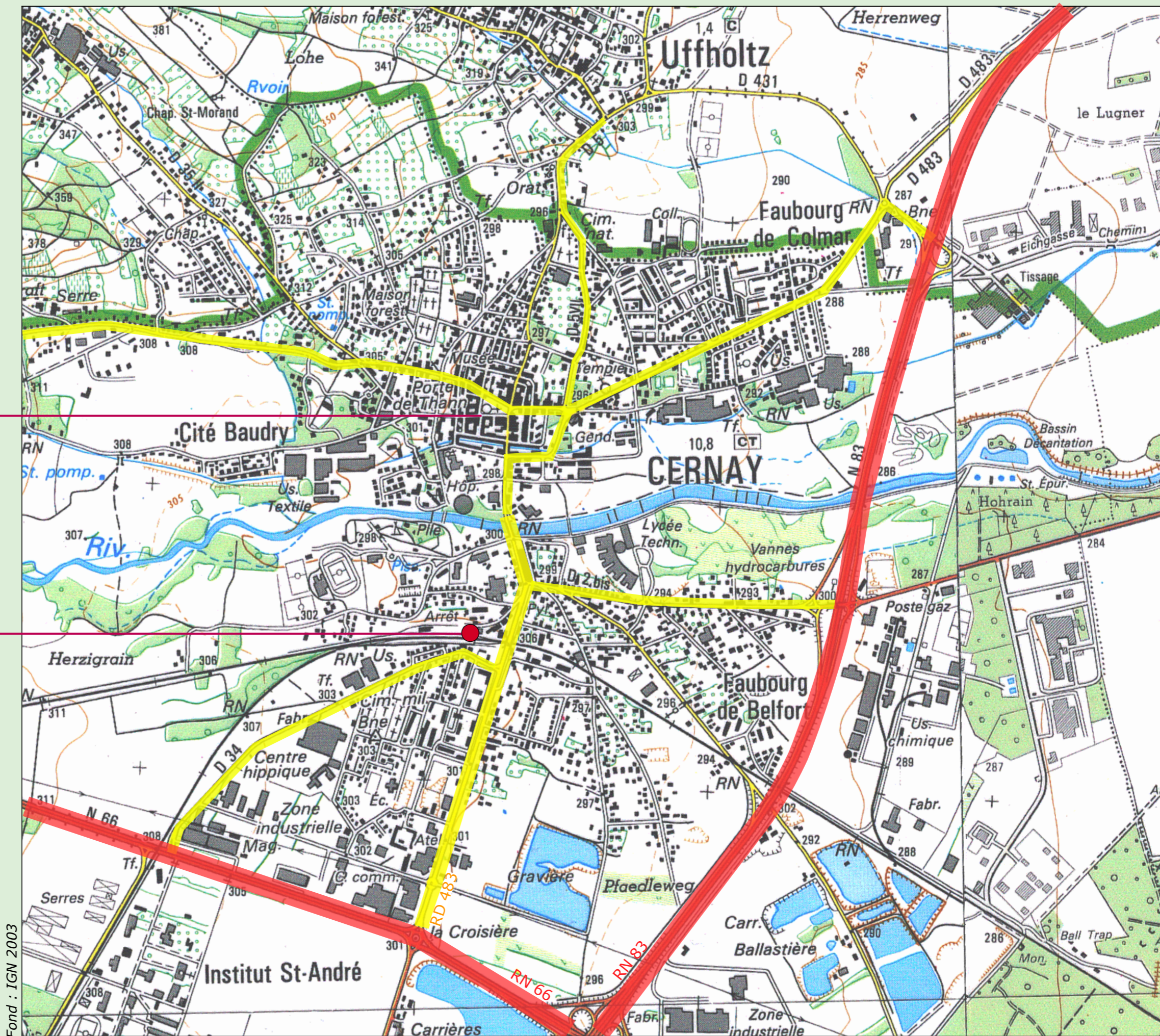
L'insertion du projet Tram-Train à l'échelle locale

2. CERNAY

CERNAY
Situation et voies d'accès

Centre ville

Gare SNCF



Fond : IGN 2003

CERNAY, Quartiers à proximité de la gare

Photographies



1
Faubourg de Belfort
Voie d'accès principale depuis le sud et la RN 66, cet axe partage la commune en deux entités est et ouest très différentes.



2
Rue du 4 février
 Les **maisons bandes** possèdent toutes un jardin privatif de grande dimension, contrastant avec le quartier voisin du Bel Air



3
Rue de Champagne
 Un **bâti hétérogène** : du pavillonnaire diffus, souvent sur des parcelles de grande taille. Très faible densité résidentielle.



Photos AURM 2004

4
Zone commerciale, sud-ouest
Zone d'activité regroupant de grandes surfaces de vente : alimentaire, habillement, automobile, fast-food, etc.



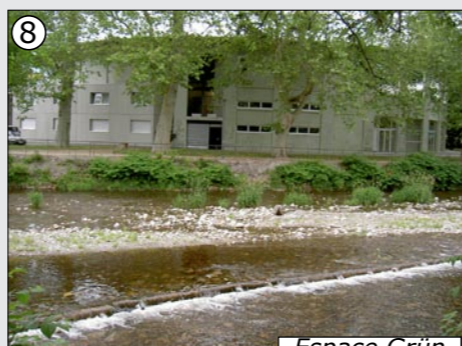
5
Quartier Bel Air
 Ce **quartier de grands ensembles** tourne le dos au Faubourg de Belfort ; il n'est pas intégré dans le tissu urbain, sans lien avec les quartiers voisins.



6
Rue René Guibert
 Nouveau **lotissement pavillonnaire** en limite Ouest de la commune se caractérisant par des parcelles de très petite taille.



7
Rivière Thur
La Thur coupe la commune en deux : au nord le centre ville et les quartiers pavillonnaires, au sud de l'habitat et les activités.



8
Espace Grün
 L'espace Grün au bord de la Thur, **espace culturel** phare de la commune, implanté récemment.



Echelle : 1/5800
 Fond : Ortlieb, géomètre-expert



CERNAY, gare et parcelles voisines

Photographies



① Le bâtiment voyageur n'est plus utilisé. Seul le logement à l'étage est occupé.



② Le mur peint crée une barrière entre le quartier Bel Air et la gare SNCF.



③ Espace laissé à l'abandon entre la gare et le quartier Bel Air pouvant être aménagé.



④ Accès gare non signalé ; le mur gris obstrue la vue sur la gare et le souterrain



⑤ L'emprise RFF est importante ; de larges espaces derrière la gare sont sous utilisés et non valorisés. Espaces partiellement végétalisés, ils ne sont actuellement pas mis en valeur, et ne permettent pas l'accès vers les quartiers voisins au nord.



Organisation territoriale

Les limites entre les différentes entités qui composent la commune de Cernay sont particulièrement soulignées. En effet, Cernay compte de nombreux quartiers juxtaposés, très spécialisés, et n'ayant développé entre eux que de très rares liaisons. L'organisation urbaine de Cernay résulte donc de la présence de trois coupures très marquées : la voie ferrée, la Thur et la rue du faubourg de Belfort.

Si ce découpage - hérité de l'histoire de la ville, en particulier de son histoire industrielle - ne nuit pas à la lisibilité de la commune, il présente l'inconvénient de limiter les échanges entre les quartiers, et se révèle très peu fonctionnel à l'usage.

Une des conséquences principales de cette organisation est la très faible

insertion urbaine de la gare SNCF. La gare se situe à l'extrémité d'une voie en impasse et ne bénéficie que d'un seul accès voiture : la rue de la gare. Un accès piéton, peu mis en valeur, permet de rejoindre la gare depuis le quartier Bel Air.

L'emprise SNCF est limitée au nord par un espace planté d'arbres de hautes tiges ; au sud, au-delà des voies, un long mur ferme l'espace et sépare la gare des quartiers d'habitat.

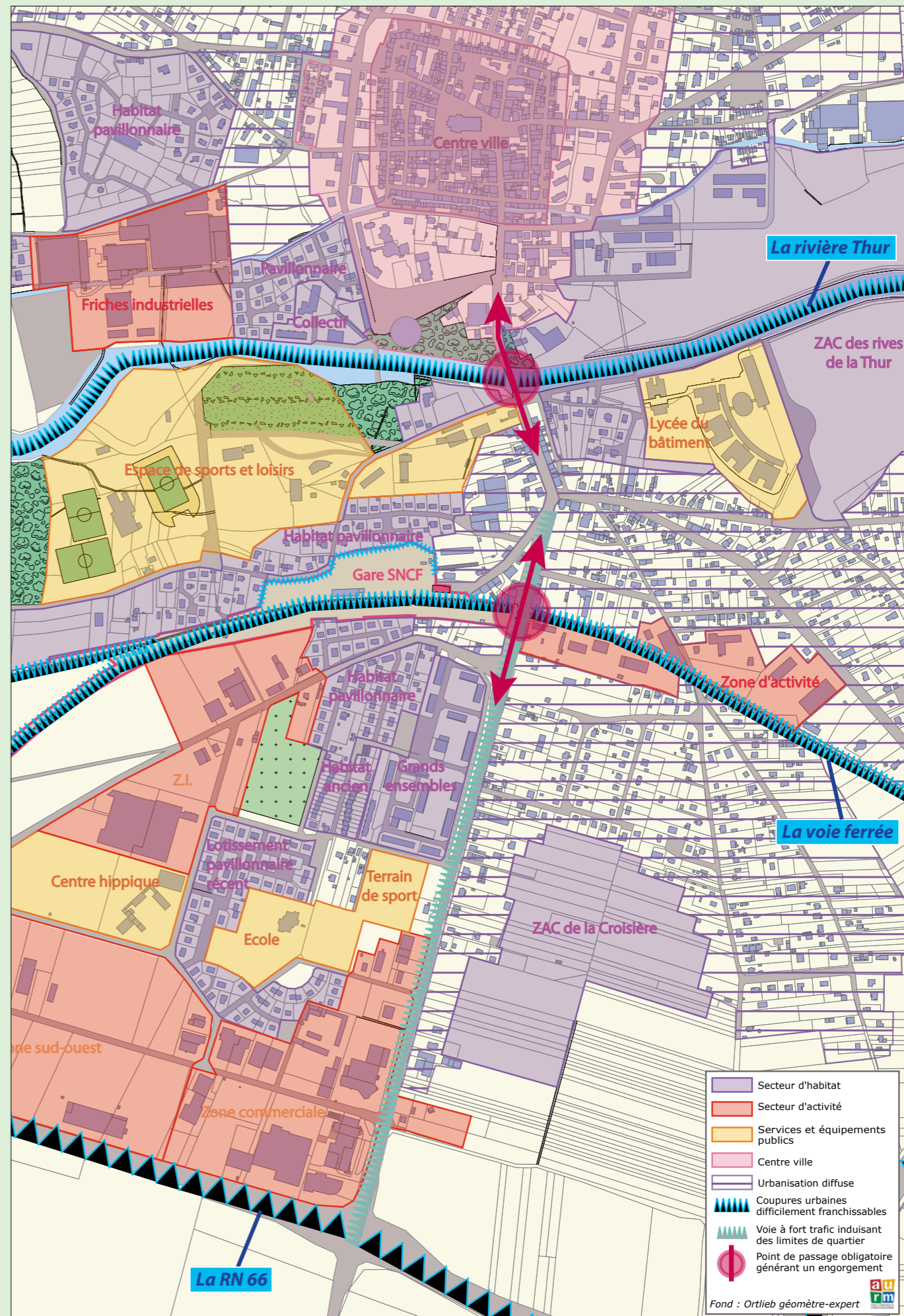
Cette mauvaise accessibilité vient s'ajouter à la situation excentrée de la gare par rapport aux pôles principaux d'activité (sud-ouest de la commune).

Par ailleurs, la gare se situe sur la moitié ouest de la commune ; les utilisateurs résidant ou travaillant sur la moitié est doivent donc, pour se rendre à la gare, franchir la route du faubourg de Belfort, qui représente psychologiquement une véritable coupure urbaine.

Trois coupures urbaines : la voie ferrée, la Thur et la rue du Faubourg de Belfort



Photos AURM 2004



Constats

Un axe nord/sud important, la rue du faubourg de Belfort, structure la commune de Cernay. Il relie la RN 66 au centre ville de Cernay. Véritable épine dorsale de la commune, il concentre la grande majorité des déplacements, du fait de l'absence d'alternative sur les parties est et ouest de la commune, si l'on excepte la RN 83 qui ne capte que très peu de flux internes à la commune.

La rue d'Aspach et la rue de Wittelsheim viennent se raccorder sur la rue du faubourg de Belfort.

Principes d'aménagement

L'objectif poursuivi ici n'est pas la création de voies routières parallèles au faubourg de Belfort.

Les principes d'aménagement présentés visent à créer des cheminements modes doux, de part et d'autre du faubourg de Belfort, permettant de relier aisément la gare et le futur arrêt. Ces aménagements permettent de désenclaver les quartiers traversés, en mettant l'accent sur les liaisons interquartiers.

Les cheminements ainsi créés se poursuivent au nord de la Thur afin de desservir également les quartiers nord-est et nord-ouest.

Mise en oeuvre

- Un nouvel axe réservé aux modes doux permettra de relier les quartiers sud au centre ville en passant par la gare et l'espace sportif et de loisirs. Il desservira également la zone commerciale au sud ainsi que le camping, le parc aux cigognes, l'espace Grün et l'hôpital gériatrique. Il présente l'avantage de désenclaver le quartier Bel Air, traversé longitudinalement par ce nouveau cheminement.

La création de cet axe impose d'intervenir sur les terrains RFF au nord de la gare, abritant actuellement les stocks d'un ferrailleur. Cette parcelle présente l'avantage d'être déjà végétalisée ; seules la sécurisation des lieux et les ouvertures au nord-ouest sont à créer pour en permettre la traversée. Cependant, cette parcelle, au vu de sa situation privilégiée, peut également faire l'objet d'aménagements plus importants, avec par exemple la réalisation d'un programme d'habitat.

- Un second axe modes doux, mais pas exclusivement, sera mis en évidence à l'est, permettant de relier la future ZAC de la Croisière à la ZAC des Rives de la Thur. Il se prolongera jusqu'au centre ville, permettant de desservir également le nouveau quartier de la gendarmerie et la Communauté de Communes.

Cet axe emprunte les voies existantes ainsi que des voies de desserte de lotissements pavillonnaires.



CERNAY, Moitié Est de la commune Proposition d'aménagement - Scenario 1

Les propositions d'aménagement

Deux scénarii d'implantation d'une nouvelle station de tram-train à proximité du Lycée du Bâtiment sont présentés. Le scénario 1 s'appuie sur la présence d'une friche industrielle ; le scénario 2 propose un aménagement minimum, utilisant presque exclusivement les terrains RFF.

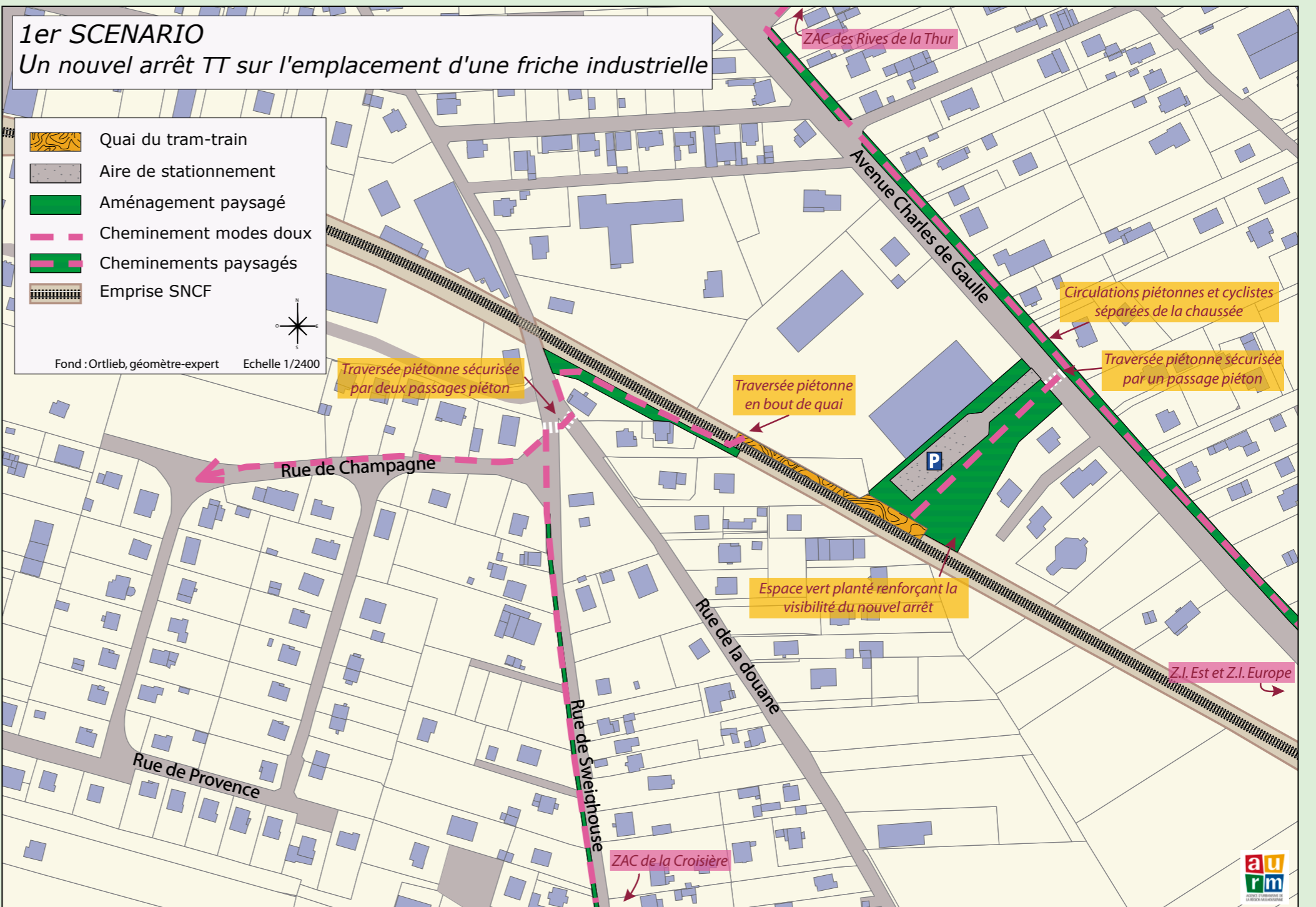
SCENARIO 1 - Implantation d'une nouvelle station de tram-train

La station peut être positionnée en limite d'une parcelle actuellement à l'état de friche industrielle. Ceci permet l'implantation d'un espace de stationnement sur cette même parcelle. La taille de cette dernière étant

relativement importante (3500 m²), un parc paysager pourra être réalisé, améliorant ainsi la qualité et la lisibilité de cet espace.

La création d'un nouvel arrêt de tram-train est l'occasion de repenser les circulations de types modes doux sur la moitié est de la commune. Des cheminements modes doux sont réalisés afin de permettre l'accès au quai du tram-train aussi bien par l'est que par l'ouest.

Au delà, des pistes et bandes cyclables desservent les quartiers et les ZAC situés au nord et au sud de l'arrêt de tram-train. L'objectif est de réaliser des aménagements de qualité, en mettant l'accent sur la présence d'éléments verts lorsque la largeur de la voie le permet (avenue Charles de Gaulle par exemple).



CERNAY, Moitié Est de la commune Proposition d'implantation d'une nouvelle station

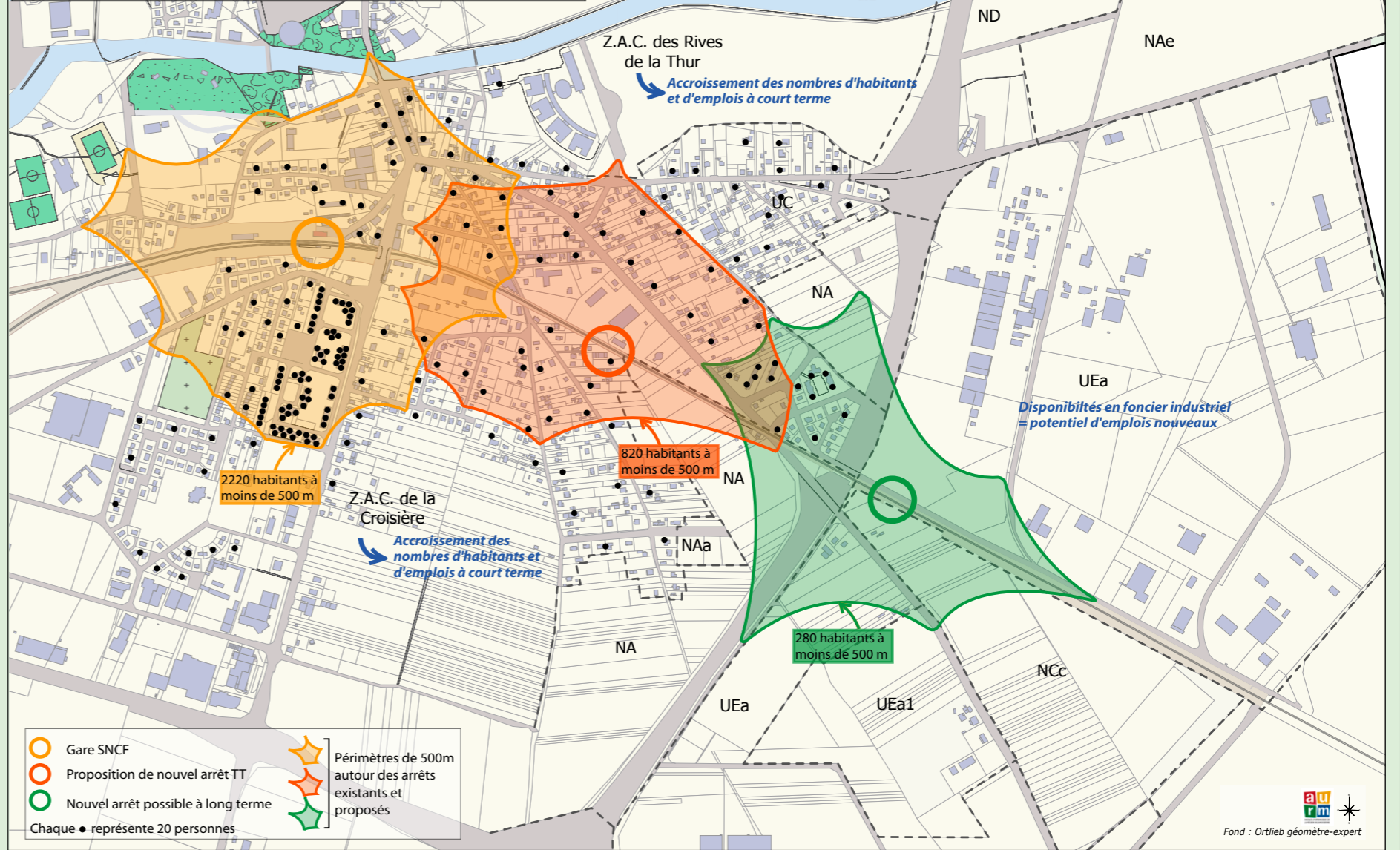
Une nouvelle station de tram-train sur la commune

La réalisation de deux ZAC (ZAC des Rives de la Thur et ZAC de la Croisière) accroît le volume d'habitants présents à l'est de la rue du faubourg de Belfort. De plus, la présence du lycée du Bâtiment génère des flux piétons importants, de nombreux lycéens utilisant l'actuel TER pour se rendre en cours.

L'implantation d'une nouvelle station de tram-train sur la partie est de la commune permettra d'accompagner la densification actuelle de ces quartiers, incitant de nouvelles personnes à recourir aux transports en commun pour leurs déplacements quotidiens et / ou occasionnels.

Du fait de la réalisation d'un nouveau pont sur la Thur à hauteur du lycée du Bâtiment et de la création de cheminements modes doux, la desserte des quartiers situés au nord est de la commune sera particulièrement améliorée. C'est un véritable axe nord-sud qui se crée.

Espaces et populations desservis à moins de 500 m des stations existantes ou potentielles



Positionnement de la nouvelle station de tram-train

La nouvelle station pourrait être implantée à mi-chemin entre les deux ZAC en cours de réalisation (ZAC de la Croisière et ZAC des Rives de la Thur).

Cette localisation, au sein d'un quartier mixte à dominante résidentielle, présente l'avantage de se situer à proximité du Lycée du Bâtiment, et de desservir une zone d'activité.

Cette nouvelle station est matérialisée en

rouge sur le schéma ci-dessus.

Le volume d'habitants situés à moins de 500 m de distance de l'arrêt est déjà relativement important. Cette localisation présente également l'avantage de se juxtaposer à l'espace desservi par l'actuelle gare SNCF. Ainsi, la majeure partie de la commune au sud de la Thur sera à moins de 500 m d'un arrêt de tram-train.

La réalisation d'une station desservant la ZI Europe et la ZI de l'Est serait envisageable, mais à plus long terme, dès lors que les zones NA et NAa à proximité immédiate seront urbanisées et que les zones industrielles suffisamment

occupées. Une troisième station pourrait ainsi être réalisée à l'est de la RN 83. Actuellement, les zones industrielles ne sont que partiellement occupées. Quelques grandes entreprises, avec d'importantes surfaces de stationnement se sont implantées ; ce type d'installation n'est pas favorable à un éventuel tram-train car il génère des distances importantes entre chaque entreprise.

L'implantation d'une deuxième station sur la commune de Cernay, puis d'une troisième, conférerait au tram-train un fonctionnement de tramway et non plus de «train» sur cette section.

CERNAY, Moitié Est de la commune Proposition d'aménagement - Scenario 2

SCENARIO 2 - Intégration de la station dans la trame urbaine existante

Une nouvelle station de tram-train pourrait voir le jour à hauteur du passage à niveau avec la rue de Sweighouse. Elle desservirait alors tout un quartier résidentiel et une zone d'activité à proximité immédiate de cet arrêt. Par ailleurs, elle rapprocherait également du tram-train les quartiers des ZAC des Rives de la Thur et de la Croisière.

La réalisation de la station s'effectue sur le domaine SNCF :

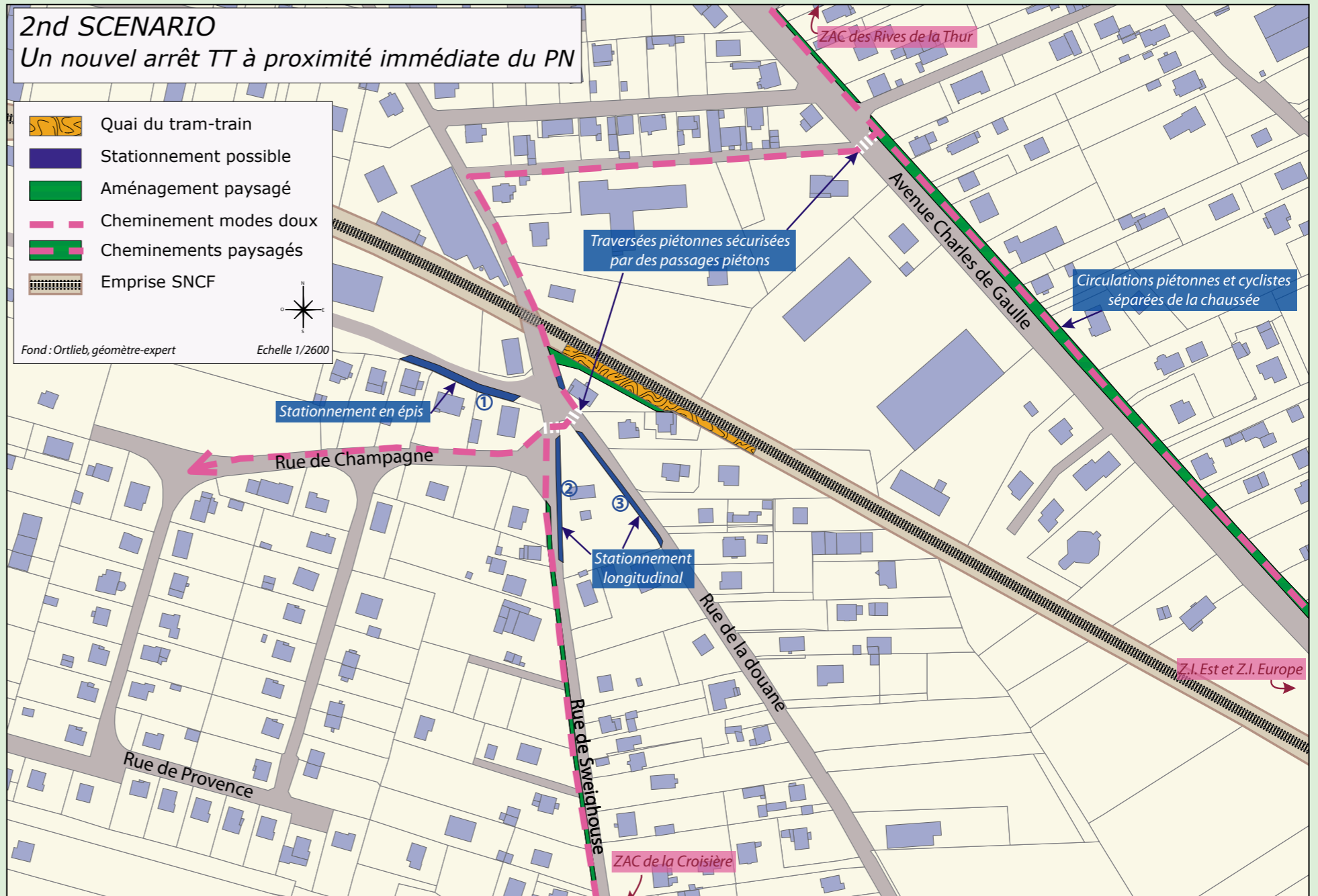


L'emprise SNCF actuelle ne permettant pas la réalisation de stationnement automobile, celui-ci s'organise alors le long des voies suivantes (rue de la douane et rue de Sweighouse) dont la largeur permet un stationnement longitudinal, voire en épis sur certains tronçons.

De nouveaux cheminements modes doux sont créés afin de desservir le nouvel arrêt. Ces cheminements offrent également une alternative au faubourg de Belfort pour relier le nord au sud de la commune, en desservant notamment le lycée du Bâtiment et les deux ZAC en cours de réalisation (ZAC des Rives de la Thur et ZAC de la Croisière).



Rues susceptibles d'accueillir du stationnement automobile : rue de Sweighouse et rue de la Douane. Photos AURM 2004



CERNAY, Gare SNCF Proposition d'aménagement - Scénario 1

Le parti pris de cet aménagement est de faciliter les accès à la gare, quel que soit le mode de transport utilisé.

Actuellement la gare est située au bout d'une rue en impasse. Elle ne dispose que d'un seul accès voiture. Un accès piéton existe au sud ; il n'est pas

signalé si bien que seuls les riverains habitués l'empruntent. De plus cet accès sud impose de traverser un espace en friche peu agréable avant d'atteindre les quais.

Ainsi les parcelles RFF au nord des voies font-elles l'objet d'aménagements afin de permettre les traversées piétonnes

et cycles d'Est en Ouest. Il sera désormais possible aux habitants de l'ouest de la commune d'aller prendre le TT sans avoir à contourner la gare. De même, on pourra se rendre du quartier Bel Air aux différents équipements sportifs à proximité de la Thur de façon plus directe.

Par ailleurs l'espace de stationnement

est déplacé au nord est de la parcelle, libérant ainsi le parvis de la gare.

Les manoeuvres des autocars et navettes s'en trouvent facilitées.

Enfin, des aménagements sont réalisés sur la parcelle au sud de la gare le long du faubourg de Belfort pour améliorer la visibilité de l'accès modes doux par le sud.

1er SCENARIO
Aménagement des espaces publics - gare SNCF



CERNAY, Gare SNCF Proposition d'aménagement - Scenario 2

Ce deuxième scénario propose d'aménager les abords de la gare de façon à créer un véritable quartier gare.

Afin que ce dernier ne soit pas enclavé, une voie de desserte est ouverte pour permettre les traversées d'est en ouest et l'accès piéton par le sud

est davantage signalé et aménagé, rapprochant psychologiquement la gare du faubourg de Belfort et du quartier Bel Air.

Le programme de construction comprend plusieurs unités de petits collectifs. L'accent est mis sur la qualité paysagère ; les bâtiments sont répartis au sein d'un parc paysagé. Afin de

masquer au maximum la voie ferrée des arbres d'alignement sont plantés. Des chemins piétonniers et cyclables traversent ces espaces.

Au sud de la gare est créé un espace vert en lieu et place de l'actuelle friche végétale. Cet espace présente des dimensions intéressantes ; des jeux d'enfants pourraient y être réalisés. Au

delà, l'aménagement se prolonge par la végétalisation du talus le long de la rue du faubourg de Belfort.

Ainsi la gare est-elle beaucoup plus visible. L'espace gare gagne également en lisibilité et en fonctionnalité.



3. FELLERING

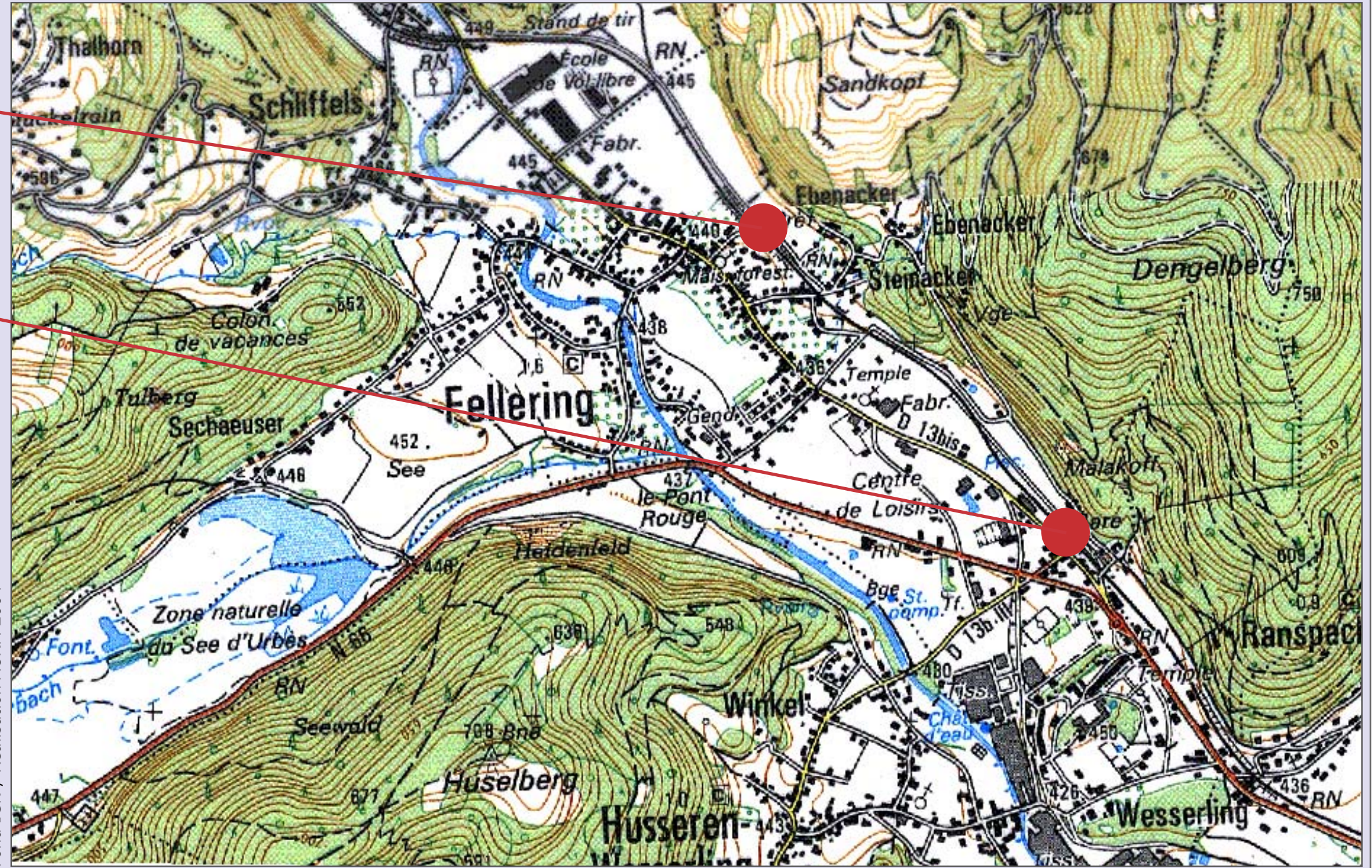
FELLERING
Situation des gares de Fellingering et Husseren-Wesserling

Fellingering en photos



Gare de Fellingering

Gare d'Husseren-Wesserling



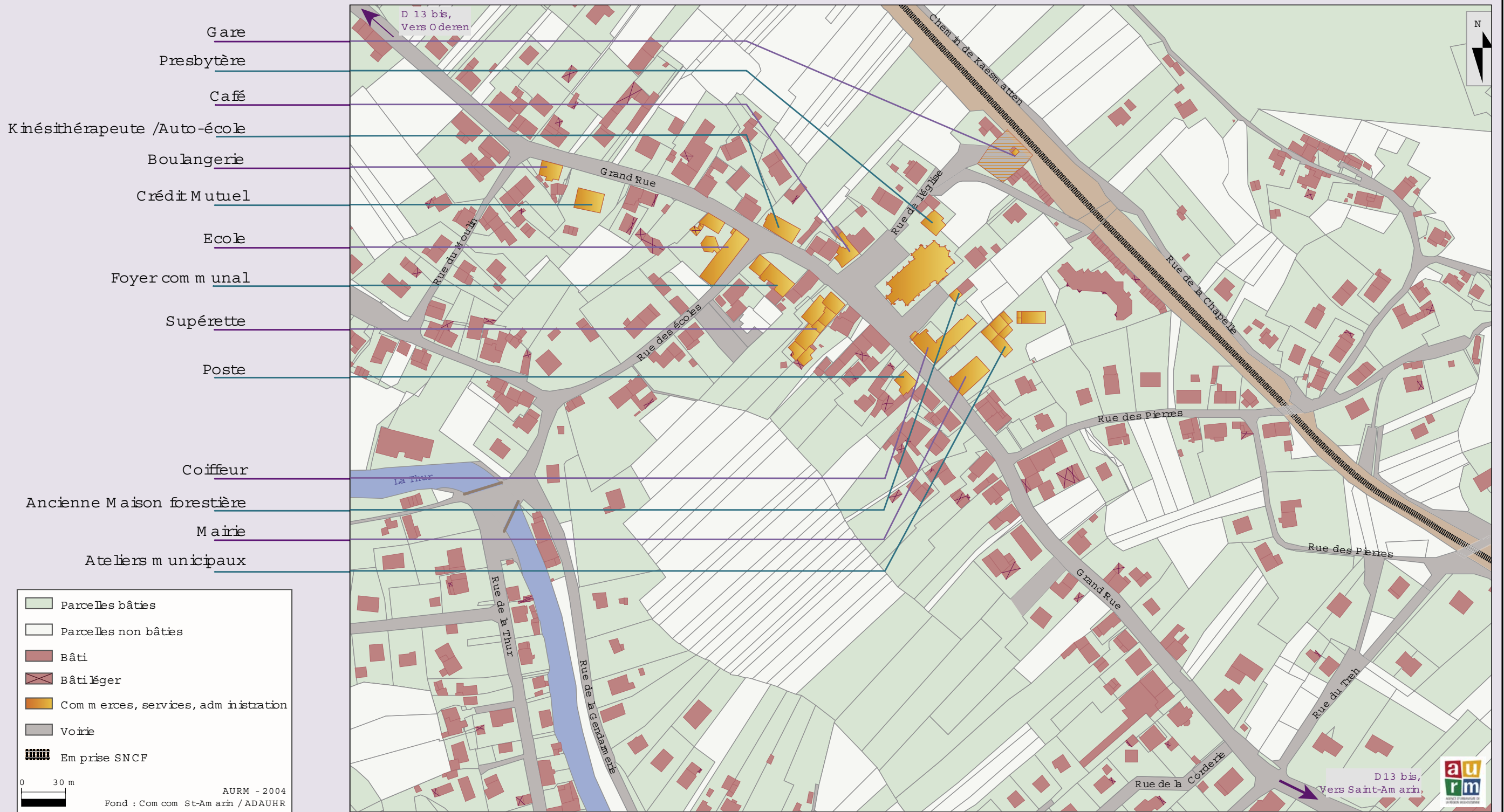
Fond IGN / Réalisation AURM 2004

FELLERING, Coeur de Village

Com m erces, services et adm inistrations



Photos AURM 2004



FELLERING, Coeur de Village

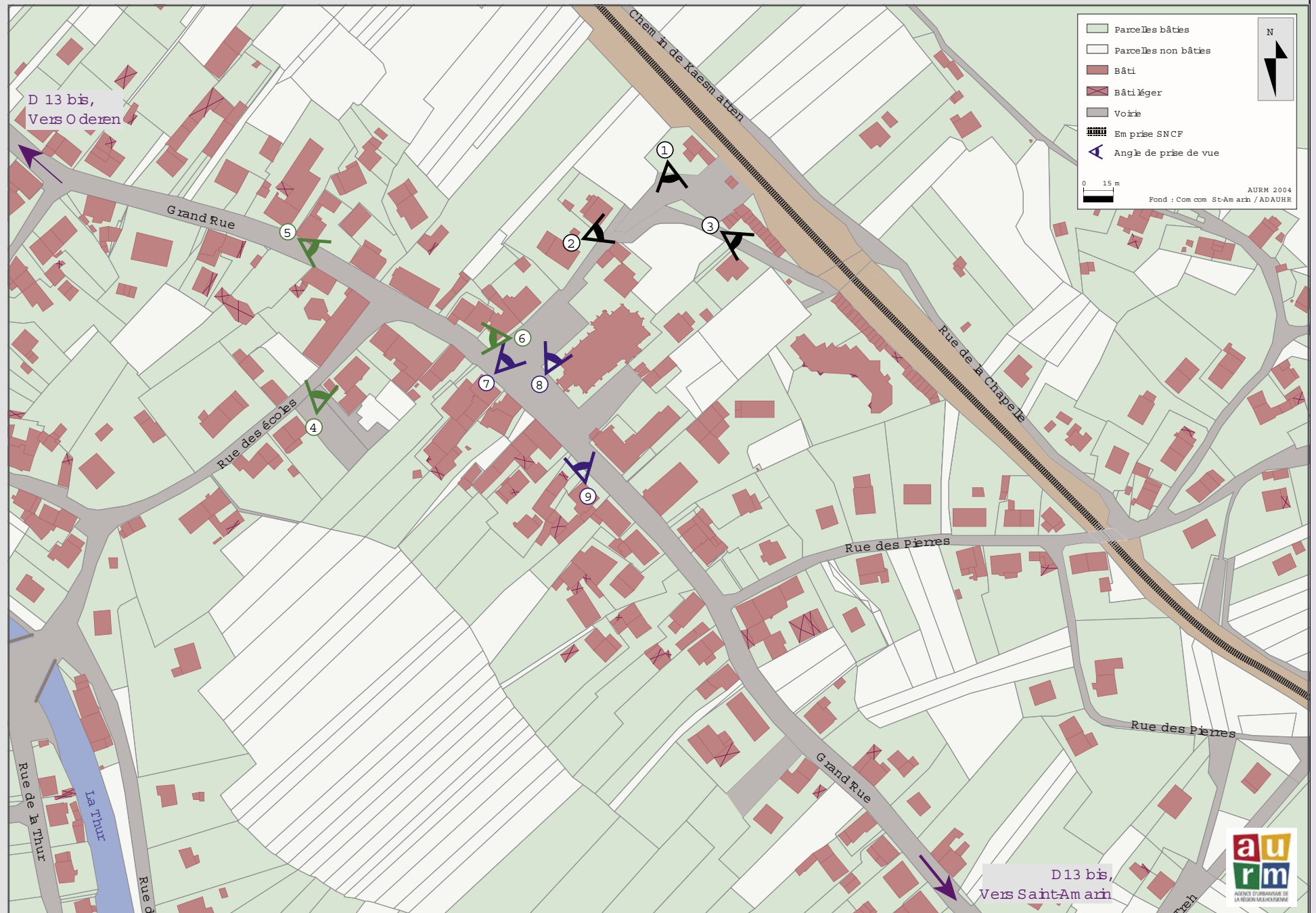
Photographies



6
5
4

8
7
9

2
3
1

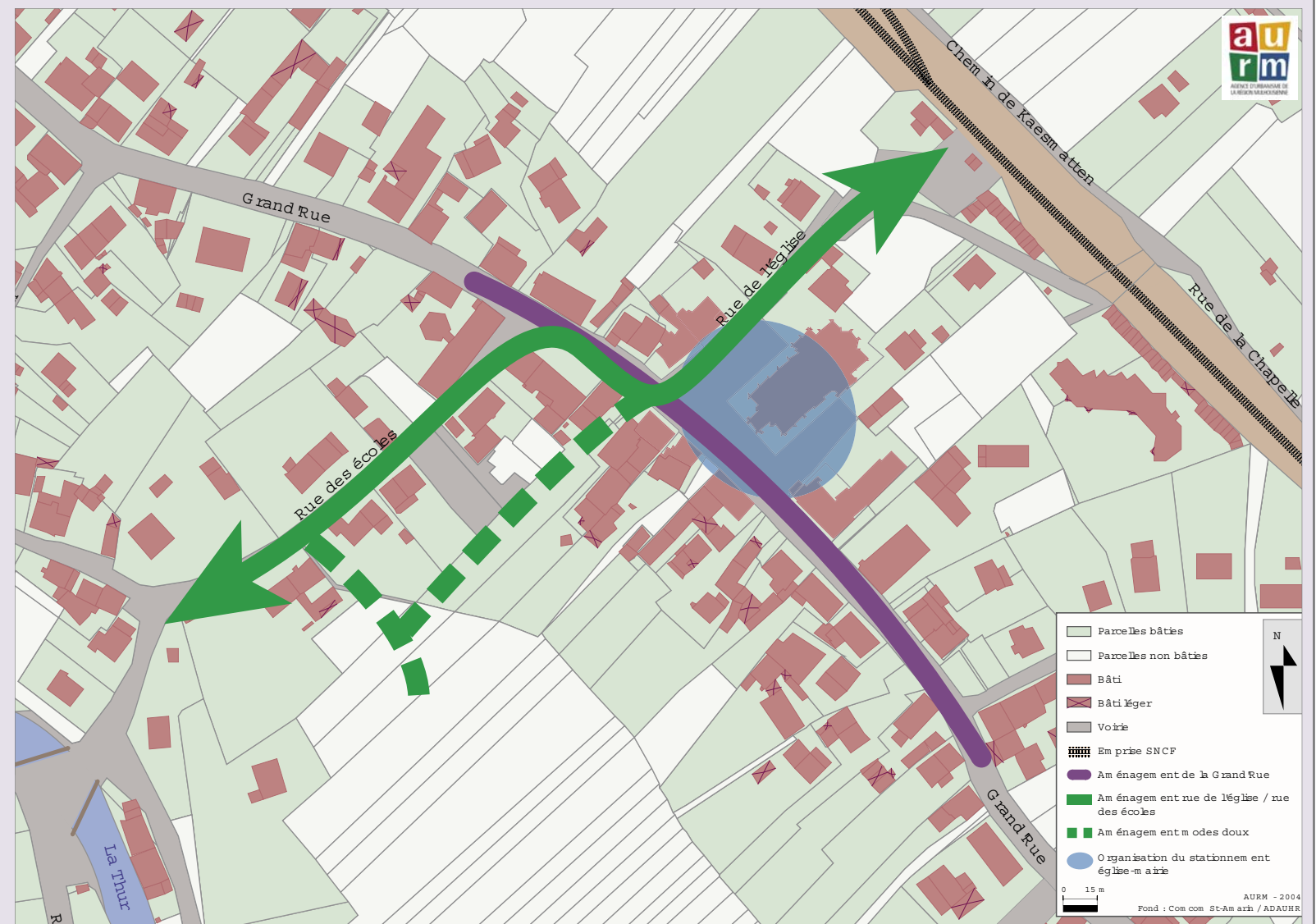


SCHEMA D'INTENTION

ELEMENTS DE DIAGNOSTIC

- Une densité du **bâti** plus importante le long de la D 13 que sur le reste de la commune ; absence de continuité et d'alignement, à l'exception du centre
- **La gare** est légèrement excentrée et peu visible depuis la Grand Rue
- **L'aire de stationnement** autour de l'église ne se différencie pas clairement de la voirie
- **Les commerces et les équipements** sont répartis principalement de part et d'autre de la Grand'Rue (D 13) ; la centralité s'observe à cet endroit
- **Habitat** sous forme essentiellement de maisons individuelles, souvent organisées en lotissements
- Des **îlots de grande taille** ; peu de parcelles non urbanisées hormis en coeur d'îlot
- Un **parcellaire** en lanières
- Les densités de **circulation** les plus importantes s'observent sur la D 13 (6176 véhicules/jour, données DDE) et dans une moindre mesure sur les rues des écoles et de l'église
- **Espaces publics** quasi inexistantes en centre-village, exception faite des aires de stationnement

- **Renforcer l'axe perpendiculaire** à la D 13 (rues des écoles et de l'église) afin de structurer les déplacements et conférer davantage d'épaisseur au centre village vers la gare et vers la Thur
- **Ouvrir la perspective** donnant sur la gare afin de rapprocher visuellement cette dernière de la Grand'Rue. Prolonger cette perspective par un cheminement modes doux desservant l'école, le futur lotissement et plus largement l'ensemble du sud-ouest de la commune
- **Aménager la Grand'Rue** en véritable voie de centre village : traitement au sol spécifique, aménagement de trottoirs de grandes dimensions, diminution de la vitesse de traversée de cet espace
- **Aménagement de qualité pour le stationnement** de la place de l'église : stationnement organisé et intégré dans son environnement immédiat



FELLERING, Coeur de village Proposition d'aménagement

Rue de l'église et place de la gare : l'aménagement proposé permet de dégager la perspective allant de la gare à la supérette. Le futur arrêt de tram-train se rapproche donc visuellement du centre village. Cet aménagement confère des caractères urbains à cette voie, avec notamment la mise en place de véritables trottoirs. Enfin, la proposition d'aménagement évoque la possibilité de déplacer le parking de la gare en contre bas de cette dernière, libérant ainsi l'espace devant la gare. Un espace public agréable, évolutif, pourrait alors mettre en valeur la gare.



Place de l'église : l'objectif est d'organiser et de structurer la place, en définissant les usages de chacun des espaces. L'aménagement proposé laisse une large place au végétal, permettant ainsi la mise en valeur de l'église. Le stationnement s'effectue à l'est et à l'ouest, symétriquement, dégageant ainsi le parvis. Les limites entre la place et les rues adjacentes sont marquées à l'aide de revêtements au sol différents.



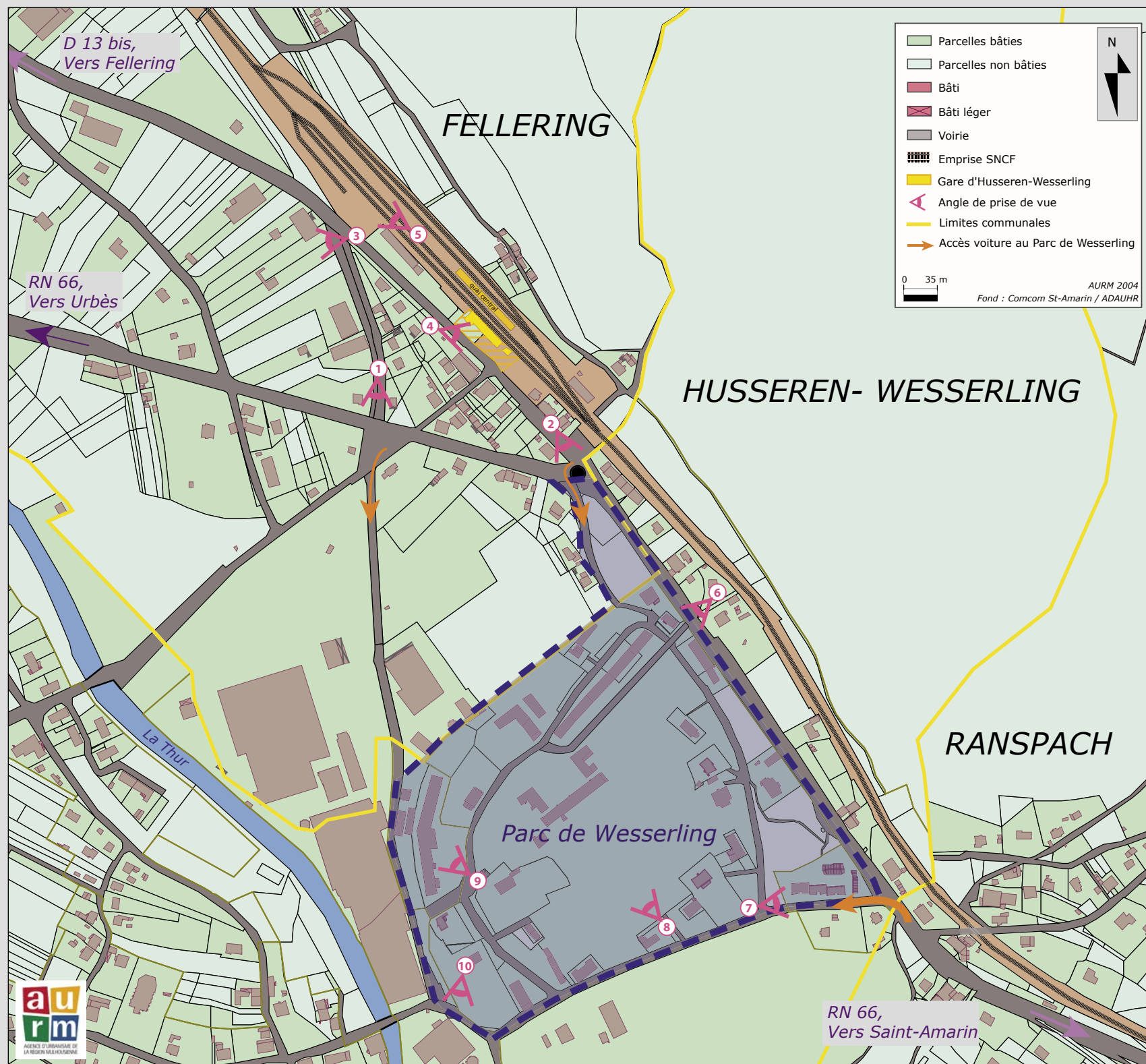
Rue des écoles : actuellement, cette rue présente une largeur de voirie importante, contrastant fortement avec la faiblesse des dimensions des trottoirs. L'aménagement ici proposé consiste à réduire et homogénéiser l'emprise de la voirie afin d'augmenter la largeur des trottoirs de cette rue. Un traitement au sol spécifique permet de marquer visuellement la différence entre trottoirs et voirie. La sécurité des trajets piétons effectués par les écoliers s'en trouve renforcée. Par ailleurs, toujours dans un objectif d'accroissement de la sécurité des piétons, la section de la rue des écoles comprise entre le carrefour avec la D13 et le nouveau parking sera surélevée afin de réduire la vitesse des véhicules.



4. HUSSEREN-WESSERLING

HUSSEREN-WESSERLING

Photographies



ELEMENTS DE DIAGNOSTIC

1. Le futur arrêt de Tram-train (actuelle gare d'Husseren-Wesserling) desservira tout particulièrement le centre nautique et le Parc de Wesserling. Véritable opportunité pour ces deux espaces de loisirs, l'arrivée du tram-train nécessite tout de même un réaménagement de la D13 bis afin d'assurer la sécurité des piétons. Actuellement, les trottoirs de la D 13b ne présentent pas de continuité ; ils sont de dimensions très variables et servent de stationnement (sauvage) automobile si bien qu'il est difficile et même dangereux de de les emprunter.

2. Le carrefour entre la D 13b III et la RN 66 n'est pas aménagé. Un nombre important de PL circule sur la RN 66 (5914, DDE 2002) ; la D13b III est l'axe historique reliant le village d'Husseren-Wesserling à sa gare. Cet axe offre une perspective intéressante sur la gare.

SCHEMA D'INTENTION

1. La largeur de la D13b étant conséquente, il est envisageable de créer et / ou d'élargir les trottoirs existants, afin de permettre notamment le passage des personnes à mobilité réduite.

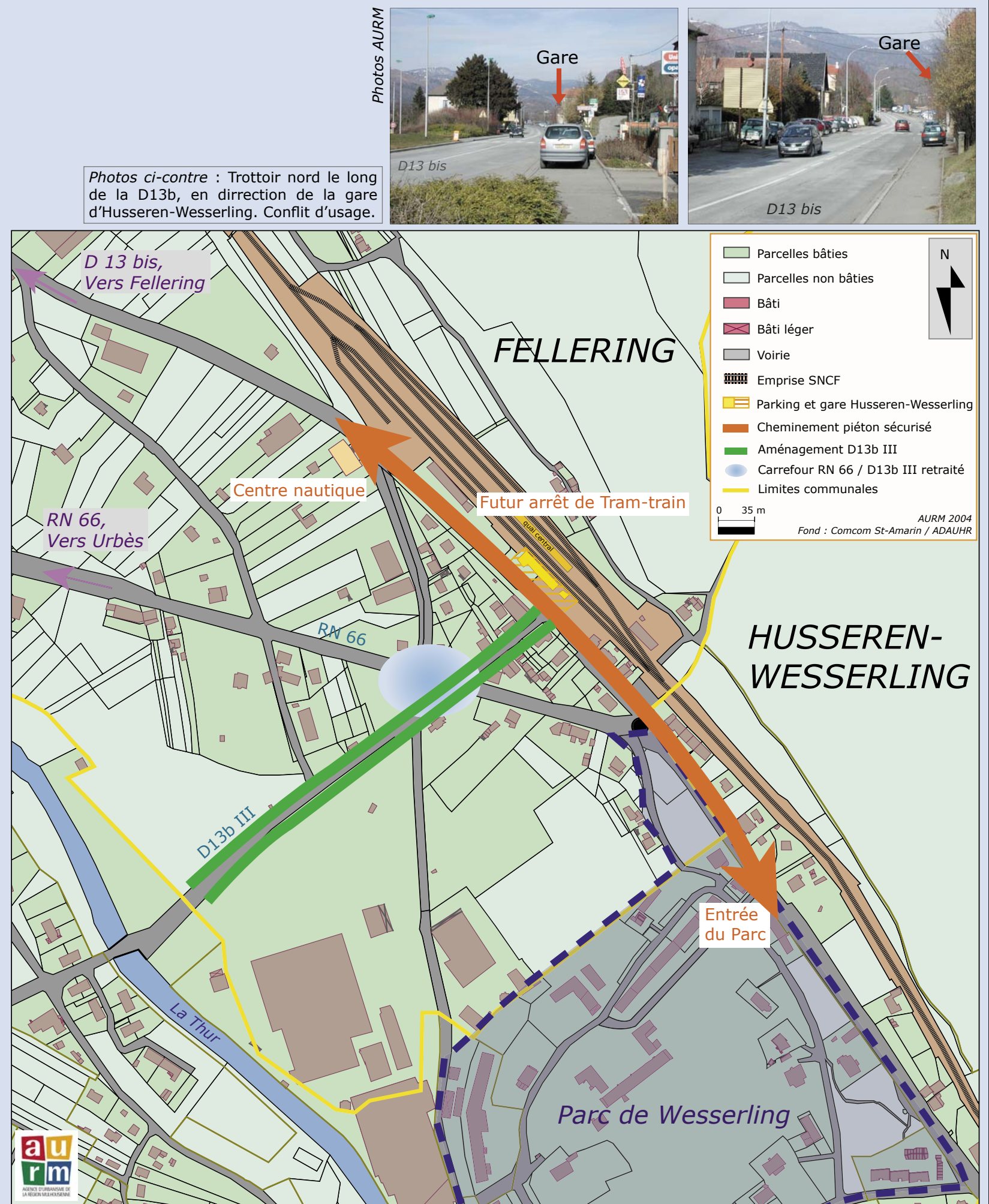
La vitesse des véhicules sera limitée grâce à des passages surélevés.

Des aménagements spécifiques seront mis en place afin d'éviter tout stationnement non autorisé sur les trottoirs. Cet aménagement permettra de conférer à cette section de départementale des caractères urbain.

2. Deux actions peuvent être mises en oeuvre : l'aménagement et la sécurisation des traversées du carrefour d'une part, le renforcement de la perspective offerte par la D13b III d'autre part.

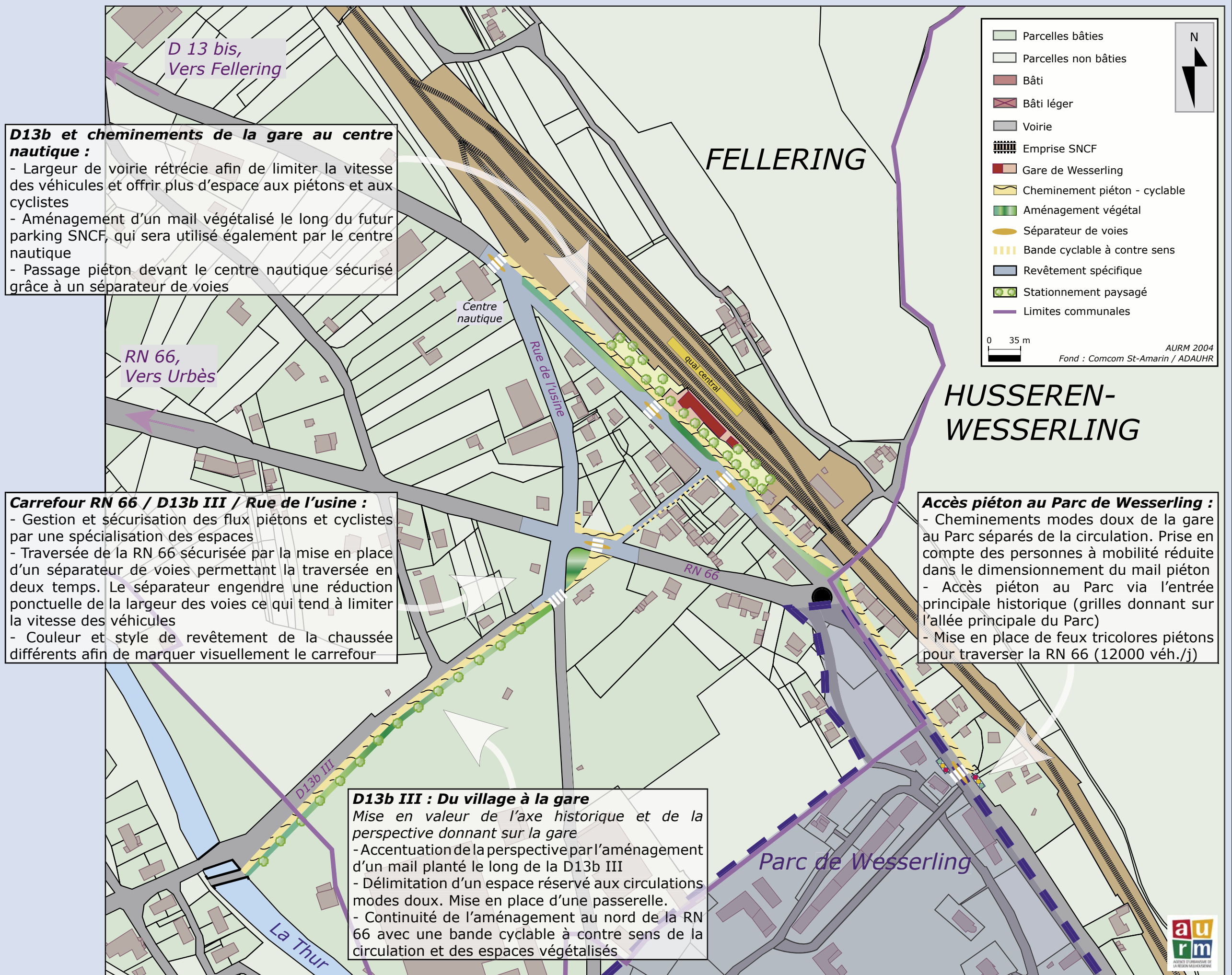
La sécurité des piétons résultera d'une matérialisation du carrefour, avec des aménagements spécifiques pour les piétons.

L'axe historique peut être souligné par un alignement d'arbre et par un cheminement piéton, permettant d'assurer la continuité de part et d'autre du carrefour.



HUSSEREN-WESSERLING

Proposition d'aménagement



5. MOOSCH

MOOSCH

Photographies

Zone NA
Secteur NAa3
Tram train

0 45 m

2003 - Source : DDE-BD carto



Photos AURM 2004



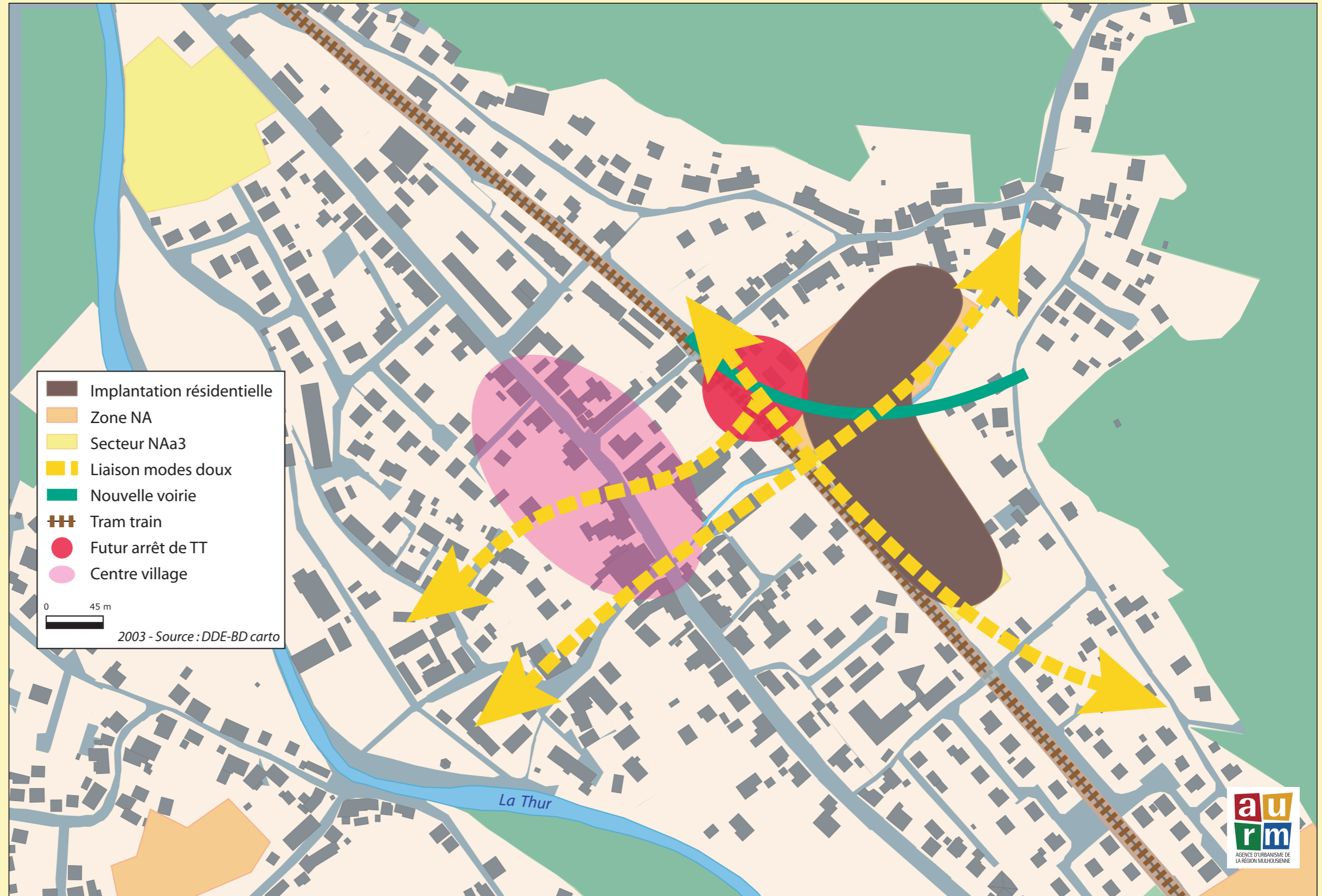
MOOSCH

Éléments structurants



Renforcer la centralité par de nouvelles circulations modes doux ; développer un quartier d'habitat

MOOSCH
Schéma d'intentions



MOOSCH

Proposition d'aménagement

