



Urbanisation autour des gares

Recueil de recommandations et application sur 3 gares

Dornach (Mulhouse) - Graffenwald (Wittelsheim) - Vieux-Thann ZI (Vieux-Thann)



Sommaire

INTRODUCTION	3
SYNTHESE	4
PARTIE 1 - METHODOLOGIE	5
1- Classification des gares	5
2- Définition des recommandations	7
PARTIE 2 - Application sur trois gares	10
1- L'application de recommandations sur la ligne TTMVT : test sur trois gares	10
2- Généralités sur la ligne TTMVT et classification des gares	11
3- Dornach (Mulhouse)	12
4- Graffenwald (Wittelsheim)	22
5- Vieux-Thann ZI	29

Crédit photo : AURM sauf mention contraire



Le recueil de recommandations pour l'aménagement des gares a été piloté par :

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



Direction
départementale
des Territoires
Haut-Rhin

Les pôles aménagement et mobilité-transport de m2A ont été associés à la démarche tout comme le Pays Thur Doller.

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



Pourquoi articuler urbanisme et transport ?

Les quartiers gares offrent aujourd'hui l'opportunité de diversifier et de renforcer leurs fonctions de centralité au sein des communes. Dans un contexte de raréfaction pétrolière et du prix élevé de l'énergie où l'utilisation des transports collectifs devrait augmenter, les gares deviennent des lieux davantage fréquentés. Elles ont un rôle stratégique qui devrait se renforcer par la déployement des fonctions d'habitat, commerce, équipement.... Le devenir de ces quartiers constitue un des enjeux d'aménagement et de développement territorial.

Créer une dynamique vertueuse entre urbanisation et développement des transports collectifs pour optimiser leur performance devient un enjeu majeur d'aménagement. Développer de la densité, améliorer la convivialité aux abords de la gare entrent dans le processus de valorisation de celle-ci et par conséquent de l'utilisation du transport collectif.

Une connaissance partagée des enjeux d'aménagement des gares

Le principal en jeu de cette étude est d'apprécier l'articulation entre les gares (et la ligne de transport collectif) et l'aménagement du territoire au niveau régional.

Il repose en grande partie sur le partage de la connaissance.

Développer une culture commune aux différents acteurs de l'aménagement sur les quartiers gares

L'étude a pour objectif d'aboutir à un **recueil de recommandations** adaptées aux différents cas de figure, afin de «réussir» l'urbanisation autour des gares.

La création de ce recueil permet d'engager un dialogue entre les acteurs de l'aménagement.

Il permet de **partager la connaissance aux différentes échelles** et d'échanger sur les données et les stratégies envisagées le long d'un axe de transports en commun.

Il se veut être un outil pratique et propose une approche en deux temps :

- **Construire une classification des gares sur la ligne TTMVT;**
- **Définir des recommandations par classe en termes de développement des quartiers gares et d'intermodalité le cas échéant.**

Parallèlement à ce travail, **trois gares de la ligne TTMVT** ont été testées insistant sur la nécessité de construire un projet autour de la gare adapté à son niveau de desserte.



La ligne Tram-Train Mulhouse-Vallée de Thann, terrain d'étude du renforcement de l'articulation entre urbanisme et transports

SYNTHESE

Deux démarches menées en parallèle

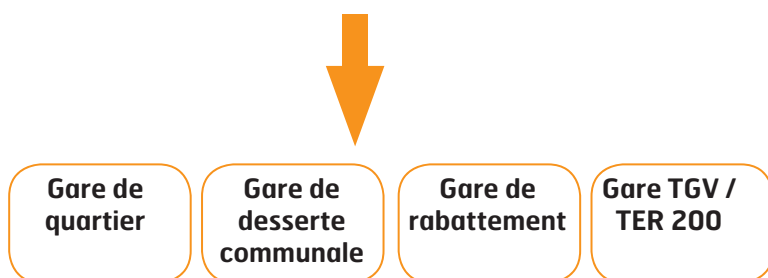
Créer un outil d'aide à l'aménagement autour des gares

Comment apprécier l'articulation entre les transports collectifs et l'aménagement du territoire et ainsi de quelle manière l'aménagement des gares y répond ? Ce sont ces questions qui sont posées à l'échelle de la ligne tram-Traïn Mulhouse Vallée de la Thur.

Dans un premier temps, un **outil pratique** est développé permettant de partager les connaissances et d'apporter les premiers éléments de réponse aux questions.

Cet outil s'est construit en deux phases. La première établit la **classification des gares** par des critères de positionnement urbain et d'offre ferroviaire.

Quatre classes sont ainsi déterminées.



La deuxième phase détermine des **recommandations** en matière de positionnement urbain, d'aménagement du pôle gare, d'accessibilité et de développement urbain des gares en général. Elles sont développées selon des critères répartis en deux grands thèmes :

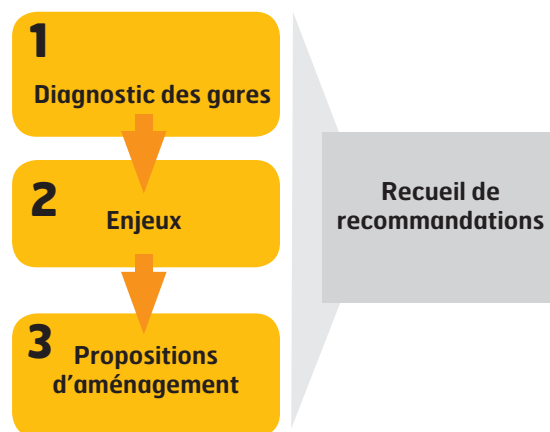
- L'**accessibilité** à travers la desserte de la gare par les transports collectifs, L'offre de stationnement voiture et les espaces publics.
- Le **fonctionnement urbain** porte sur le rôle urbain de la gare et services et le potentiel d'évolution du foncier.

La lecture des recommandations se fait selon la classification des gares.

Appliquer et vérifier par un test sur 3 gares Dornach (Mulhouse), Graffenwald (Wittelsheim) et Vieux-Thann ZI.

En parallèle, l'étude de 3 gares a permis de dégager des pistes d'action pour améliorer le fonctionnement et l'attractivité de chacune et susceptibles d'être reproduites ailleurs.

Un travail mené en 3 étapes menant à enrichir les recommandations proposées.



En résumé le travail à mener sur chacune des gares :

Dornach (Mulhouse)

gare de quartier

*Un **projet urbain** à construire pour créer un lieu de destination avec services et commerces. Les liaisons entre le quartier résidentiel et le secteur de DMC sont à valoriser.*

Graffenwald (Wittelsheim)

gare de desserte communale

*Les **accès par modes actifs** sont à renforcer notamment vers la zone d'activité au sud de la gare. Les aménagements doivent rendre l'usage plus facile et sécurisé.*

Vieux-Thann ZI

gare de rabattement

Plusieurs actions sont à envisager pour créer :

- une meilleure accessibilité pour modes actifs, pratique, sécurisée et agréable;
- une réelle gare de rabattement avec le renforcement de l'offre de stationnement;
- de la mixité et convivialité dans la zone d'activité.



PARTIE 1 METHODOLOGIE

Illustrations des quatre classes de gare identifiées sur la ligne Tram-Train Mulhouse Vallée de la Thur



La gare centrale de Mulhouse est de **rayonnement régional, national et international** avec une offre ferroviaire très importante.



A Lutterbach, c'est une gare de **rabattement** pour les usagers de la commune et des alentours. L'offre ferroviaire est diversifiée entre le TER, Tram-Train, et le Tram.



La gare de Thann est de **rayonnement communal**. L'offre ferroviaire est limitée aux TER et Tram-Train.



La gare de Mulhouse Dornach est typiquement une **gare de quartier** dont l'offre ferroviaire est développée.



1- Classification des gares

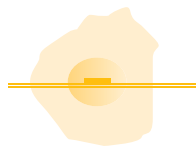
La classification s'appuie sur le positionnement urbain de la gare. C'est le critère prépondérant qui donne directement la classe de la gare. L'offre ferroviaire associée permet d'évaluer le potentiel de fréquentation de la gare. Plus l'offre est importante, plus d'usagers sont possibles.

CLASSIFICATION	CRITERES	
	Offre ferroviaire	Positionnement urbain
Gare de quartier	< à 30 trains par jour TER cadencé ¹ (dont tram-train) > à 30 trains par jour	Gare TER est à l'échelle du quartier. L'accès à la gare peut se faire principalement à pied ou à vélo.
Gare de desserte communale	< à 30 trains par jour ER cadencé ¹ (dont tram-train) > à 30 trains par jour	Gare TER est à l'échelle communale. L'accès à la gare peut se faire principalement à pied ou à vélo, voire en voiture pour les communes étalées.
Gare de rabattement	ER cadencé ¹ (dont tram-train) > à 30 trains par jour	Gare TER à une échelle intercommunale favorisant le rabattement en voiture. Elle permet un rabattement au sein de la commune et ailleurs. Elle concerne notamment les villes étalées qui ne permettent pas un rabattement à pied ou en vélo, au regard des distances à parcourir entre la gare et le reste de la commune.
Gare TGV / TER 200	TER cadencés (dont TER 200) et lignes TGV	Gare structurante à l'échelle nationale (Intercités, TGV) Elle dépasse l'échelle du territoire de la ligne et rayonne par son niveau d'offre. Elle est une porte d'entrée sur la ville et sur le grand territoire.

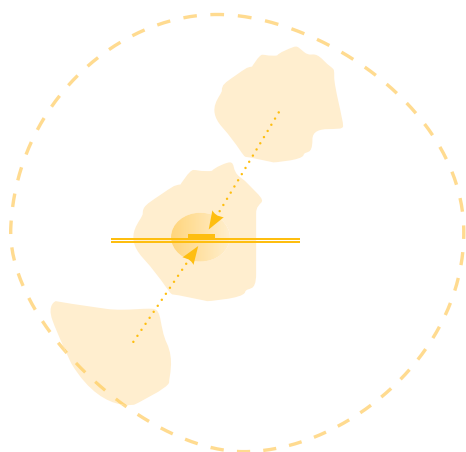
- Gare de quartier



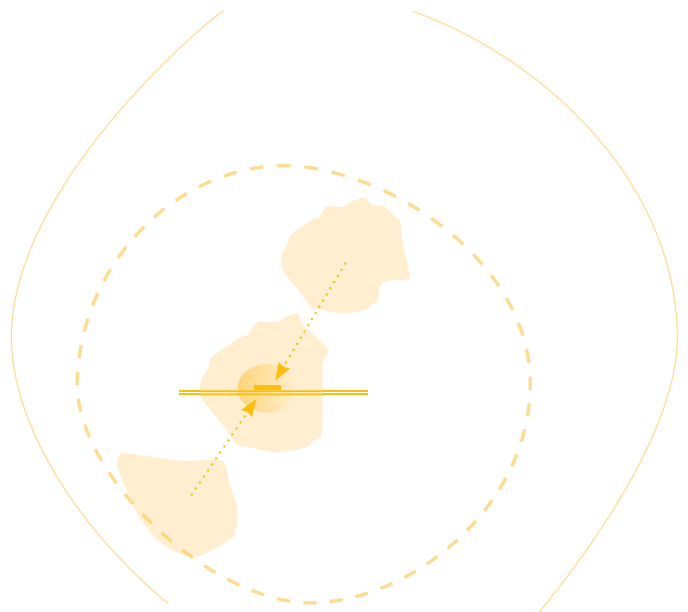
- Gare de desserte «communale»



- Gare de «rabattement» (intercommunale)



- Gare de rayonnement national/international



¹ TER cadencé : au moins 1 train par sens par heure en période creuse et toutes les 1/2 heure aux heures de pointe



2- Définition de recommandations

Le travail sur les trois gares test a dégagé des pistes d'action pour améliorer le fonctionnement et l'attractivité. Elles ont ainsi déterminé des recommandations en matière de positionnement urbain, d'aménagement de la gare, d'accessibilité et de développement urbain.

Les recommandations sont adaptées à chaque classe de gare. Elles pointent leurs particularités éventuelles.

La prise en compte de ces recommandations s'inscrit dans une **démarche globale d'analyse** reposant sur un état des lieux préalable autour de la gare. Celles-ci doivent être considérées **comme adaptables** selon chaque cas de figure.

Elles reposent sur le principe qu'une gare, indépendamment de l'offre ferroviaire qu'elle propose, s'inscrit dans un environnement urbain. Ainsi les recommandations donnent les éléments à faire valoir dans un projet urbain correspondant à la classe de la gare.

Les recommandations reposent sur l'analyse urbaine de la gare

L'insertion d'une gare dans son environnement est analysée au travers ces différentes composantes :

- La desserte de la gare en transport collectif
- L'accessibilité routière de la gare
- L'accessibilité de la gare en modes doux
- Les caractéristiques de la gare et de ses équipements
- Les caractéristiques de l'environnement urbain.

La construction du recueil de recommandations s'est faite sur cette base en développant les deux thématiques suivantes : **l'accessibilité/intermodalité** et le **fonctionnement urbain** comprenant la qualité des espaces publics.

L'accessibilité met en avant les possibilités et la qualité d'accès à la gare au travers des critères suivant :

La desserte de la gare par les transports collectifs

En fonction de la classification de la gare, il sera recommandé de faciliter les échanges entre les différents modes de transports collectifs : train, tram-train, tram, bus, autocar, transports à la demande (TAD),...

L'offre de stationnement voiture

L'utilisation des transports en commun passe par des besoins en stationnement pour les voitures.

Les espaces publics autour de la gare

Les espaces publics ont deux vocations. Ils doivent permettre l'accès à la gare et à l'offre de transports

L'étude sur trois gares a servi à alimenter ce guide, les recommandations proposées ont été testées.

L'application a permis de valider les thèmes à aborder et les recommandations s'y rapportant.

collectifs mais aussi donner envie d'être usager. Cette distinction est importante pour rendre d'autant plus attractif le moyen de transport collectif. Les cheminements modes doux sont compris dans les espaces publics.

Concernant **le fonctionnement urbain**, c'est l'articulation urbaine entre la gare et le quartier et/ou la commune qui se décline comme suit :

Le rôle urbain de la gare

Dans le contexte urbain où elle se trouve, la gare joue un rôle à différentes échelles. C'est avant tout un lieu de passage mais elle peut développer un rôle d'équipement selon les services qui peuvent s'y développer.

La présence de services est aussi facteur d'attractivité d'une gare. Ils sont principalement liés aux usagers des transports collectifs. Ils peuvent être tant des services marchands qu'un équipement public telle qu'une crèche.

Le potentiel d'évolution du foncier à proximité

L'état des lieux doit mettre en avant le potentiel foncier à proximité de la gare. Celui-ci permettra de donner des orientations en matière de développement intensif de l'habitat ou d'activités. Les dynamiques d'urbanisation renforceront ainsi le rôle de la gare.

La lecture des recommandations se fait selon la classification des gares

Pour chaque classe de gare, des recommandations sont proposées par critères thématiques. Elles sont reprises sous forme de tableau.



➔ Les recommandations par classe de gare

		Thématiques	Recommandations
GARE DE QUARTIER	Accessibilité	La desserte de la gare par les transports collectifs	L'offre de transports collectifs doit être maillée et cadencée sur le pôle urbain où est située la gare.
		L'offre de stationnement voiture	Le stationnement doit être modéré afin de favoriser l'intermodalité train et transports collectifs.
		Les espaces publics autour de la gare	Le parvis peut être plus réduit et se limiter aux fonctions intermodales. Les itinéraires piétons font l'objet d'aménagements spécifiques. Les cycles, selon les lieux, partageront la chaussée avec les autres véhicules moyennant une zone 30 pour réguler la circulation.
	Fonctionnement urbain	Le rôle urbain de la gare et services	Son rôle doit se limiter à sa fonction d'équipements de transports, elle n'a pas vocation à devenir une centralité active compte-tenu du contexte urbain. L'offre de service minimal en privilégiant l'information aux usagers
Le potentiel d'évolution du foncier à proximité		Les enjeux liés au foncier sont très importants à proximité de ce type de gare. Les opportunités foncières doivent entrer dans le cadre de réflexions d'un projet urbain sur le secteur.	

		Thématiques	Recommandations
GARE DE DESSERTE COMMUNALE	Accessibilité	La desserte de la gare par les transports collectifs	Les lignes routières existantes (autocar, TAD) doivent être renforcées. Le rabattement vers la gare doit être en correspondance avec les horaires ferroviaires.
		L'offre de stationnement voiture	L'offre de stationnement doit être limitée pour privilégier le rabattement en transports collectifs. Si ceux-ci sont absents, le stationnement peut prendre la forme de parc-relais.
		Les espaces publics autour de la gare	Les déplacements piétons et cycles font l'objet d'aménagements spécifiques. Ceux-ci doivent garantir la sécurité et le confort des usagers. Le déploiement des itinéraires cyclables peuvent s'inscrire dans le schéma directeur cyclable d'agglomération. Le parvis doit être un lieu d'accueil et remplir sa fonction d'animation urbaine. L'espace doit être réduit. Les franchissements doivent être réalisés au niveau des voies, à proximité de la gare. Les aménagements seront axés sur les questions de sécurisation des traversées.
	Fonctionnement urbain	Le rôle urbain de la gare et services	La gare doit être un équipement structurant à l'échelle communale. Son rôle doit être renforcé par une offre de services diversifiée et adaptée au contexte urbain. Un équipement décentralisé pourrait être associé à la gare.
Le potentiel d'évolution du foncier à proximité		Les enjeux liés au foncier sont moyennement importants. Les opportunités foncières sont à inscrire dans le PLU de la commune au travers du PADD voire renforcer la vocation par des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).	



		Thématiques	Recommandations
		GARE DE RABATTEMENT	Accessibilité
L'offre de stationnement voiture	La capacité de l'offre de stationnement doit être dimensionnée pour satisfaire la demande en évitant une utilisation anarchique des espaces publics. Une tarification privilégiant les utilisateurs du train pourrait être une solution.		
Les espaces publics autour de la gare	Les piétons et cycles sont à considérer en priorité, des aménagements adéquats doivent mettre en place des itinéraires urbains dédiés à ces modes de déplacements. La voiture est présente mais n'est pas prioritaire. La taille du parvis est plus réduite. La fonction d'intermodalité est prioritaire, à combiner toutefois avec l'animation urbaine. Les franchissements doivent être réalisés à niveau ou en structure à proximité de la gare. Ils utilisent le cas échéant des voiries existantes.		
Fonctionnement urbain	Le rôle urbain de la gare et services		La gare doit être un équipement structurant à l'échelle du territoire. Elle doit être source d'animation au sein du quartier et renforcer la mixité de fonctions. Les services aux voyageurs doivent être la priorité sur cette classe de gare. L'offre commerciale doit être ponctuelle.
	Le potentiel d'évolution du foncier à proximité	Les enjeux liés au foncier sont importants. Les opportunités foncières sont à inscrire dans le PLU de la commune au travers du PADD voire renforcer la vocation par des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP).	

		Thématiques	Recommandations
		GARE TGV/TER 200	Accessibilité
L'offre de stationnement voiture	Une offre de places de stationnement doit être présente dans le cadre d'un pôle d'échange multimodal. Elle devra être adaptée à la fréquentation de la gare et payante.		
Les espaces publics autour de la gare	L'espace public est un lieu de rencontre qui doit assurer la perméabilité des lieux surtout pour les usagers en modes actifs (cyclistes et piétons). Les aménagements doivent être de qualité en priorisant la sécurité et la convivialité. La voiture est quasiment absente. Le parvis de la gare doit être un espace d'animation urbaine. Les aménagements doivent être de qualité et renforcer l'identité de cet espace. Les franchissements doivent être des structures imposantes participant à l'identification d'un pôle gare. Ils seront assimilés à de l'espace public.		
Fonctionnement urbain	Le rôle urbain de la gare et services		La gare doit être un pôle urbain structurant et fédérateur. Elle est multifonctions et doit être un lieu «reconnu» dans la ville. Les services et commerces doivent être présents bien au-delà du périmètre de la gare elle-même.
	Le potentiel d'évolution du foncier à proximité	Les enjeux liés au foncier sont très importants à proximité de ce type de gare. Les opportunités foncières doivent entrer dans le cadre de réflexions d'un projet urbain sur le secteur.	

1- L'application des recommandations sur la ligne TTMVT : test sur trois gares

En parallèle avec l'élaboration du recueil, 3 études de cas ont été réalisées. Elles ont permis de mettre en application et de tester les recommandations, elles portent sur les gares de Dornach (Mulhouse), Graffenwald (Wittelsheim) et Vieux-Thann ZI.

Un travail mené en plusieurs étapes

Après avoir établi la classification des gares, elles ont fait l'objet d'une analyse urbaine permettant de déterminer les enjeux d'aménagement. Passées au crible des recommandations proposées, des propositions d'aménagement sont établies pour chaque gare.

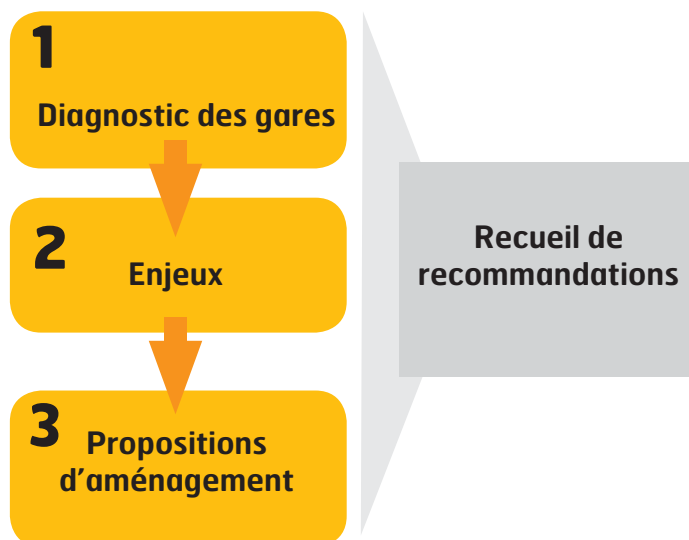
Les **éléments de diagnostic** identifient la gare et donnent les caractéristiques urbaines* de celle-ci au travers des points suivant :

- Le niveau d'accessibilité.
- Le fonctionnement urbain dans les périmètres d'études.

Les **propositions d'aménagement** portent principalement sur :

- L'accessibilité et l'organisation de la desserte tous modes.
- L'aménagement de la gare.
- Le développement du quartier.

* Pour chaque gare, un périmètre d'étude a été défini selon les principes développés dans l'encart ci-contre.



Le périmètre d'étude de l'analyse urbaine est défini selon le temps de parcours pour atteindre la gare

Les périmètres sont définis par la distance à parcourir en un temps donné en distinguant isochrone théorique (distance à vol d'oiseau) de l'isochrone réel (distance suivant les circulations).

Les deux périmètres d'étude suivants sont déterminés sur un temps de parcours de **10 minutes** soit environ :

- **700 mètres** autour de la gare pour l'accessibilité piétonne ;
- **3 kilomètres** autour de la gare pour l'accessibilité vélo.

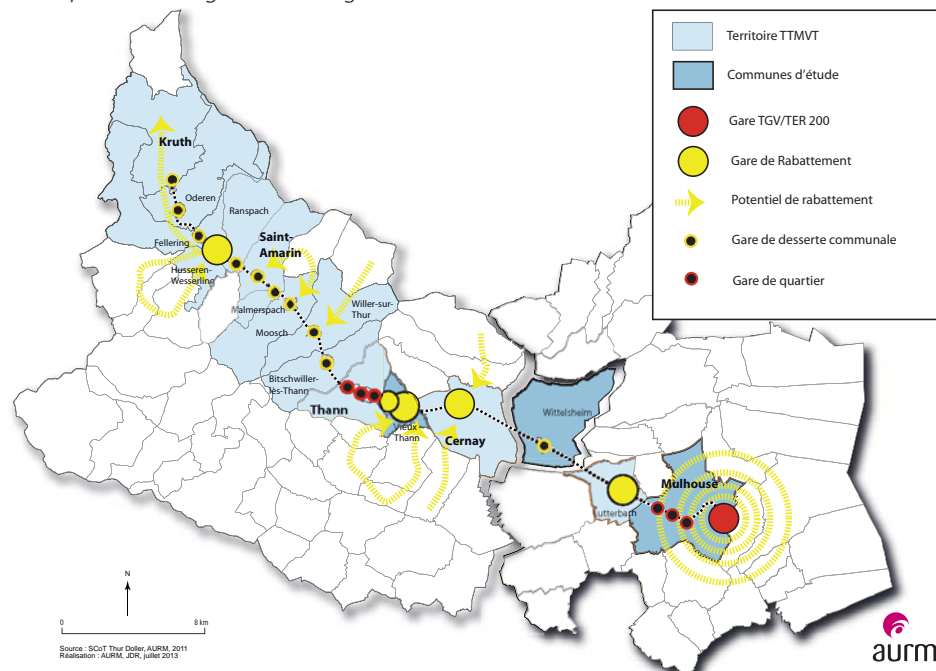
2- Généralités sur de la ligne et classification des gares

La ligne Tram-Train Mulhouse Vallée de Thann (TTMVT) permet de relier directement la vallée de la Thur à Mulhouse. Elle dessert 21 gares dans 14 communes. La première phase a été mise en service en décembre 2010.

Un rôle structurant

Le réseau TTMVT permet de structurer le territoire. Il offre la possibilité d'avoir un **moyen de transport efficace sur lequel les autres modes de transport peuvent s'appuyer**. Le rabattement vers les gares doit pouvoir s'effectuer, notamment grâce à l'autocar, autre moyen de transport collectif présent sur le territoire. Le réseau de transport en commun est très efficace dans l'agglomération mulhousienne, en contraste avec le réseau du pays Thur-Doller, qui ne permet que peu d'intermodalité. Le succès de Boug'Enbus, qui permet le rabattement vers les gares, traduit une forte demande des usagers.

Classification des gares de la ligne TTMVT



La classification proposée vise à définir une stratégie d'ensemble sur la ligne, et ainsi à donner les grandes orientations. Par les futurs aménagements, les gares pourront répondre aux fonctions qui leur sont propres dans l'organisation du territoire.

La classification des gares

La première étape du test sur les 3 gares est de déterminer la classification des gares de la ligne TTMVT. Reprenant les critères d'évaluation, elles sont classées comme suit :

Gare de quartier :	Mulhouse Dornach , Mulhouse Musées, Mulhouse Zu rein, Thann, Thann-centre, Thann St-Jacques
Gare de desserte communale :	Bitschwiller-lès-Thann, Felling, Graffenwald (Wittelsheim) , Kruth, Moosch, Oderen, Ranspach, St-Amarin, Thann, Willer-sur-Thur
Gare de rabattement :	Cernay, Lutterbach, Husseren-Wesserling,, Vieux-Thann ZI , Vieux-Thann
Gare TGV / TER 200 :	Mulhouse

Les gares étudiées sont répertoriées dans 3 classes différentes. Pour chacune d'entre elles, les recommandations seront appliquées en se conformant au contexte urbain de chacune d'elle.

PARTIE 2 - APPLICATION SUR TROIS GARES

GARE DE DORNACH (Mulhouse)

3- Dornach (Mulhouse)

3.1- Diagnostic

La gare de Dornach est une des premières gares du territoire. Elle faisait partie de la première ligne de chemin de fer, reliant Thann à Mulhouse, inaugurée en 1839. Elle accueille maintenant le tram-train, des TER et le tramway.

⊕ La gare en chiffres

Dans un périmètre parcouru en 10 minutes à pied

- ⇒ **6587** habitants
- ⇒ **754** habitations dont 665 appartements
- ⇒ **207** entreprises
- ⇒ **2030** emplois

Offre ferroviaire pour un jour courant de semaine

(source Fiches horaires SNCF)

- ⇒ **62** TER par jour (deux lignes TER)
- ⇒ **64** Tram-Train
- ⇒ **68** Tramway

Nombre de voyageurs par semaine en 2012 (source CLAL MTK 28.05.2013)

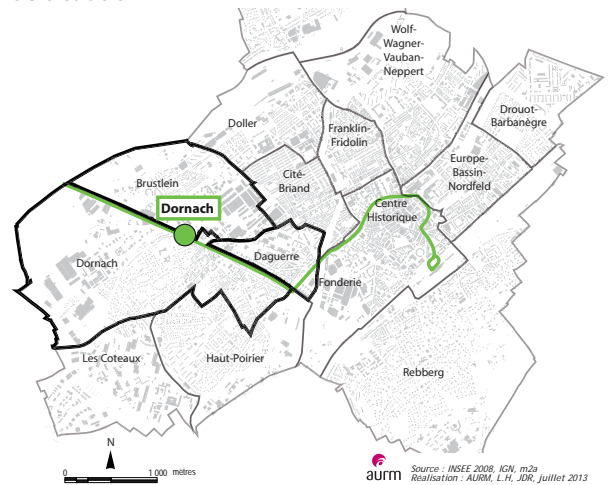
- ⇒ **2587** montées de voyageurs
- ⇒ **2275** descentes de voyageurs

⊕ Niveau d'intermodalité

- A. Le stationnement automobile ✓
- B. Le stationnement vélo ✓
- C. La possibilité d'un rabattement en autobus/ autocar ✓
- D. Une station de vélo en libre service ✓
- E. La possibilité de location de vélo
- F. Une station de taxi

✓ signifie la présence d'un autre mode de transport à proximité de la gare

Plan de situation



Située dans un quartier urbain de Mulhouse, la gare dessert une importante population et de nombreuses entreprises



Une gare dans un quartier résidentiel dont le mobilier est adapté aux pratiques urbaines (arceaux pour vélos)

⊕ Classification de la gare

Positionnement urbain :

Située dans le quartier de Dornach à Mulhouse, la gare se trouve en milieu urbain dense. Elle s'insère dans un espace mixte, présentant des logements, des entreprises, des commerces et des équipements. C'est une gare qui assure une desserte de quartier.

Offre ferroviaire :

Lignes TER, trams-trains, tramways.

L'offre est supérieure à ce que l'on pourrait attendre d'une gare de cette classification.



Gare de quartier

PARTIE 2 - APPLICATION SUR TROIS GARES

GARE DE DORNACH (Mulhouse)

L'accessibilité

⊕ Une bonne accessibilité piétonne dans un périmètre parcouru en 10 min à pied

Des modes actifs privilégiés

La gare propose des aménagements exclusivement tournés vers le piéton et le cycliste. Aucune traversée automobile n'y est possible, celle-ci se faisant sur deux axes parallèles que sont la rue de Belfort et l'avenue François Mitterrand. La gare s'ouvre à 360°. Il est noté toutefois que le passage sous la voie ferrée accueillant les TER est inadapté (étroit, non accessible aux personnes à mobilité réduite...).

Une accessibilité à nuancer

L'isochrone nous indique une très bonne accessibilité de la gare. Malgré tout, la zone résidentielle située au sud-ouest n'est que peu connectée malgré des cheminements existants. Ces derniers sont confidentiels et relèvent d'espaces privés.

Une voirie adaptée à tous modes

Des aménagements cyclistes et piétons sont généralement présents sur chaque axe de circulation.

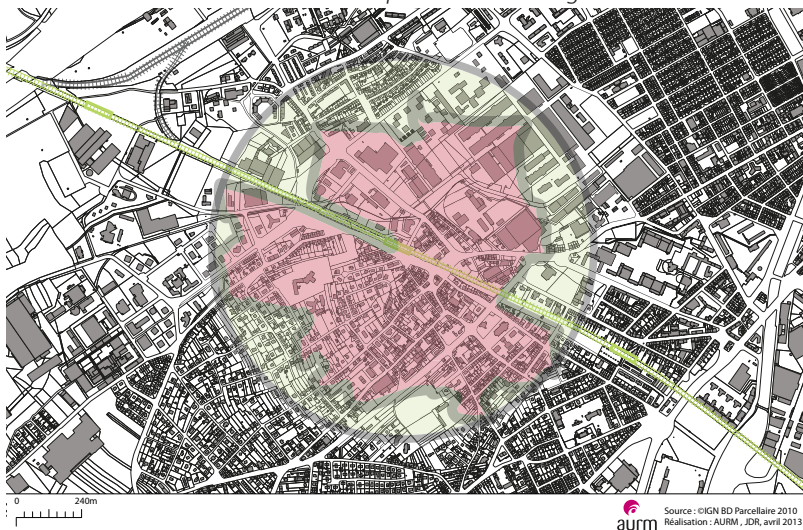
⊕ Des espaces publics souvent dédiés à la voiture

A la sortie de la gare, l'aménagement réalisé invite à se diriger vers ce centre. Des zones 30 donne la priorité aux piétons et aux cyclistes.

Les espaces publics en général sont peu mis en valeur. La voiture y est très présente, malgré le statut des voiries en zone 30.

D'ailleurs, l'espace résidentiel au sud de la gare est peu accessible pour les piétons et cyclistes. Les détours sont nombreux et les parcours sont peu sécurisés.

Plan des isochrones réel et théorique autour de la gare



Une bonne accessibilité à la gare mais peu de liens avec les zones résidentielles

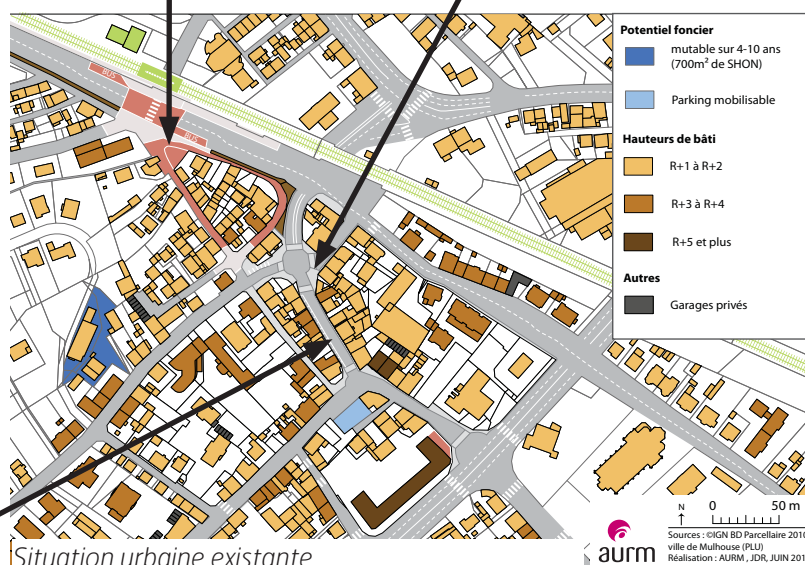
Le cheminement invite à se diriger vers le centre



Des espaces publics peu adaptés à créer des zones de convivialité



Des rues animées par des commerces de proximité mais «encombrées» par les voitures



Situation urbaine existante

Le centre-village accessible depuis la gare et présentant un potentiel important

PARTIE 2 - APPLICATION SUR TROIS GARES

GARE DE DORNACH (Mulhouse)

Le **chemin des Gaulois** et la **traversée du square Geisbuhl** permettent une liaison avec la zone résidentielle. Peu visibles depuis la gare, ce sont **des alternatives pour les piétons**. Le chemin des gaulois est plutôt «confidentiel» tandis que la traversée du square donne sur le parking d'une résidence pour personnes âgées. Les liaisons manquent d'indication par une signalétique spécifique.



L'entrée du chemin des Gaulois est peu perceptible depuis la gare

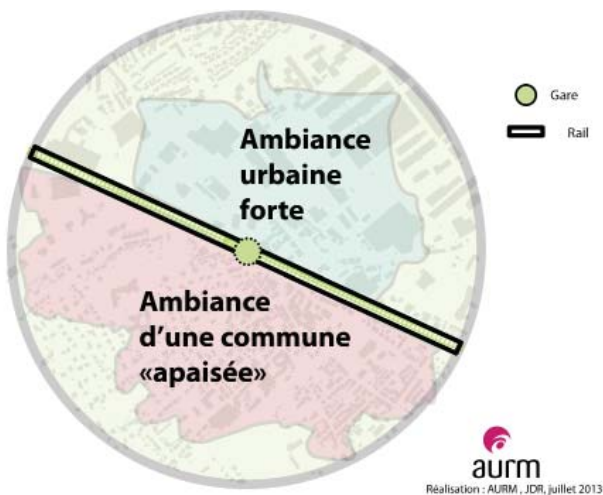
Localisation des liaisons existantes



Les liaisons existantes entre la zone résidentielle et la gare sont peu visibles et lisibles

Le fonctionnement urbain

Deux quartiers, deux ambiances, séparées par la voie ferrée



aurm
Réalisation : AJRM, JDR, juillet 2013

Schéma de fonctionnement urbain

La voie ferrée, au-delà d'une coupure physique, crée deux quartiers distincts avec leur propre ambiance :

- Une ambiance urbaine au nord, composée d'une zone d'activité avec une circulation automobile importante;
- Une ambiance plus apaisée au sud. Elle se caractérise par une zone résidentielle calme et un centre urbain où des commerces de proximité sont propices à une vie de quartier.



Côté nord l'activité est très présente notamment avec les premiers bâtiments du secteur de DMC



Commune indépendante jusqu'en 1917, le quartier sud présente toutes les fonctionnalités d'une petite ville

PARTIE 2 - APPLICATION SUR TROIS GARES

GARE DE DORNACH (Mulhouse)



Localisation des commerces et services

Commerces de proximité

- Boulangerie
- Boucherie
- Epicerie

Cafés/restaurants/Presse

- Restauration rapide
- Restaurant
- Tabac/Presse

Coiffure/Beauté

- Salon de coiffure
- Centre de soins
- Hammam

Médical

- Opticien
- Pharmacie

Boutique spécialisée

- Fourniture électrique
- Pêche

Banques/Assurances/Immobilier

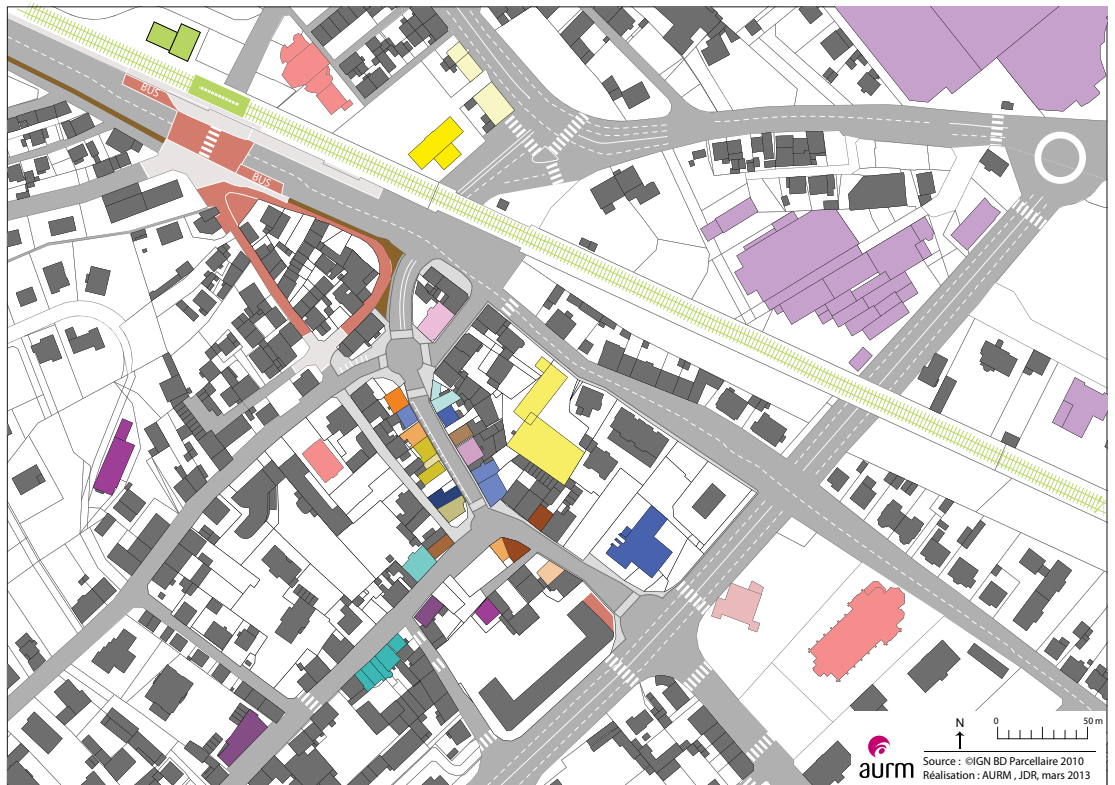
- Immobilier
- Banque/Assurance

Magasin animalier

- Salon de toilettage

Autre

- Pompes funèbres



Equipements

- Bibliothèque
- Lieu de stockage Carnaval de Mulhouse
- Associations

Eléments de patrimoine

- Religieux
- Château

Friches urbaines

- Bâtiments en friche
- Bâtiments à vendre

Autres

- Gare
- Habitat

Activités

- Industries

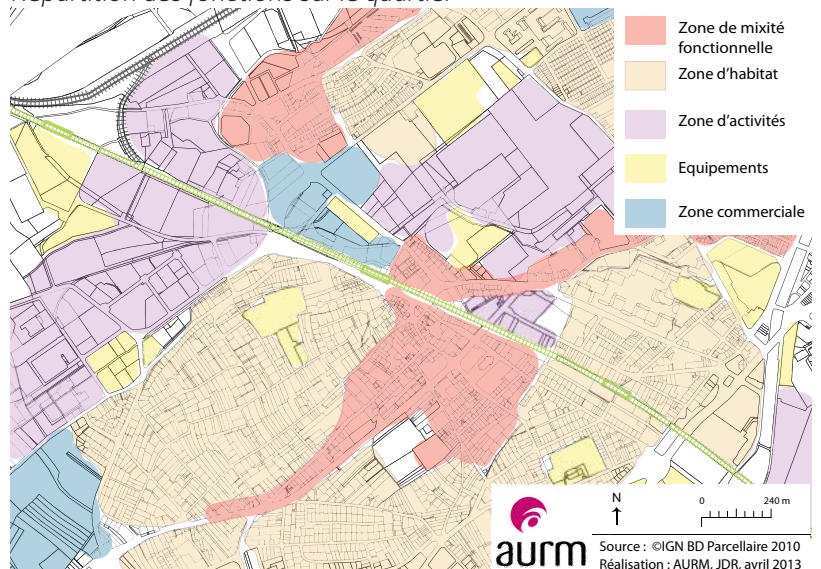
Côté sud, une grande diversité de services et commerces sont à une relative proximité de la gare

Un milieu urbain dense et mixte

Dornach est un quartier dense de Mulhouse qui se caractérise par une mixité en terme d'habitat, de commerces, d'équipements, et d'activités économiques. La zone d'activité au nord est en partie sur l'emprise DMC, Plusieurs bâtiments sont réemployés, un projet de renouvellement urbain porte sur le reste du secteur.

Les zones résidentielles au sud de la voie ferrée se caractérisent principalement par de l'habitat individuel.

Répartition des fonctions sur le quartier



La mixité fonctionnelle se confirme à une échelle élargie autour de la gare

PARTIE 2 - APPLICATION SUR TROIS GARES

GARE DE DORNACH (Mulhouse)



Un quartier où se côtoient commerces, services, habitats, équipements et activités

La présence de ces commerces et autres sont un atout indéniable au développement du quartier. Toutefois la réhabilitation de ceux-ci (façade à mettre en valeur, rénovation des locaux...) et la résorption de la vacance semblent indispensables pour conserver le dynamisme du secteur.

Les liens avec le site DMC et le projet en cours

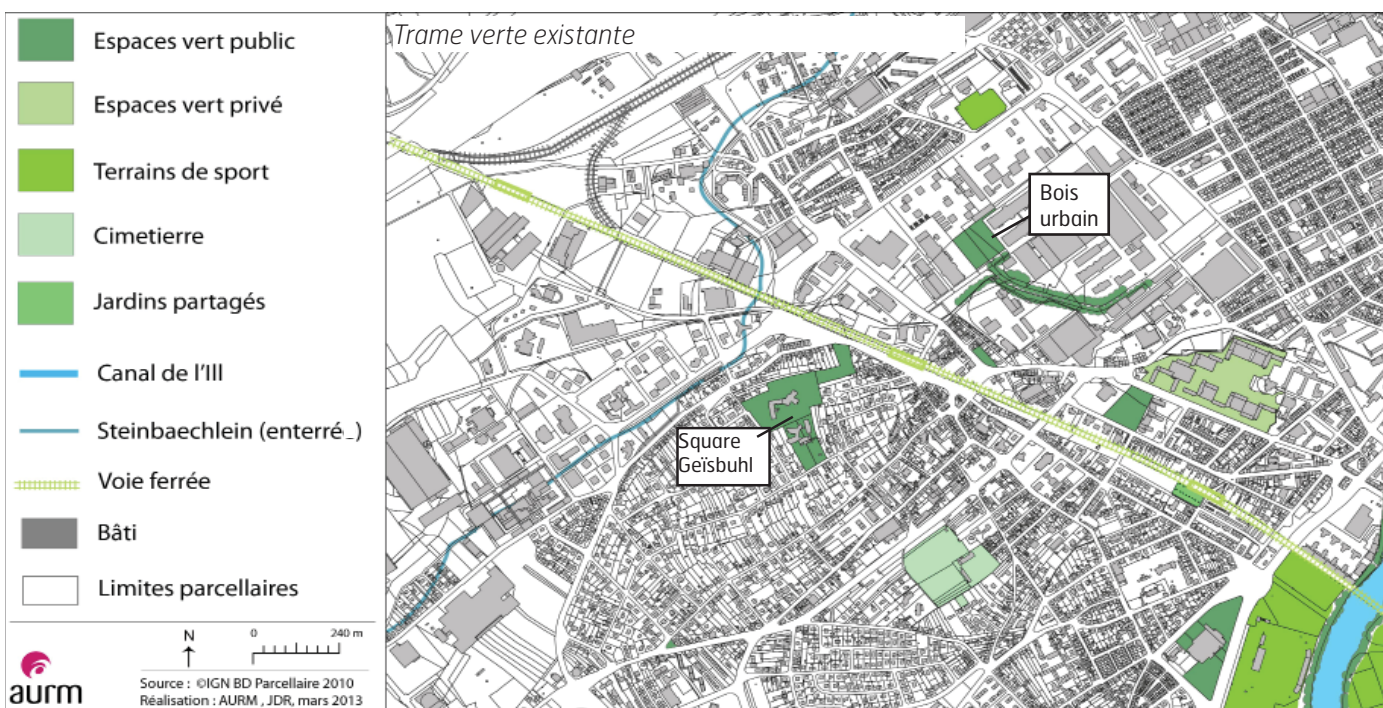
Des équipements d'échelle régionale seront implantés dans le quartier DMC. Le site va attirer de nombreux usagers, ce qui peut profiter aux commerces alentours. L'offre commerciale devra être complémentaire à l'offre présente au centre-ville de Dornach.



La résorption des locaux vacants permettra de donner une image plus positive de certains secteurs

➔ Une armature végétale qualitative

Plusieurs espaces de qualité participent à l'ambiance du quartier. Ils constituent une strate végétale sur laquelle peut reposer un projet de valorisation de la «nature» dans le quartier : maintien des arbres remarquables, intégration du bois urbain dans le projet de DMC, ...



Les espaces verts présents dans le quartier Dornach : le bois urbain et le square Geisbuhl se situent tous deux à proximité de la gare



➔ Potentiel de développement

L'aménagement du secteur nord en attente du projet DMC

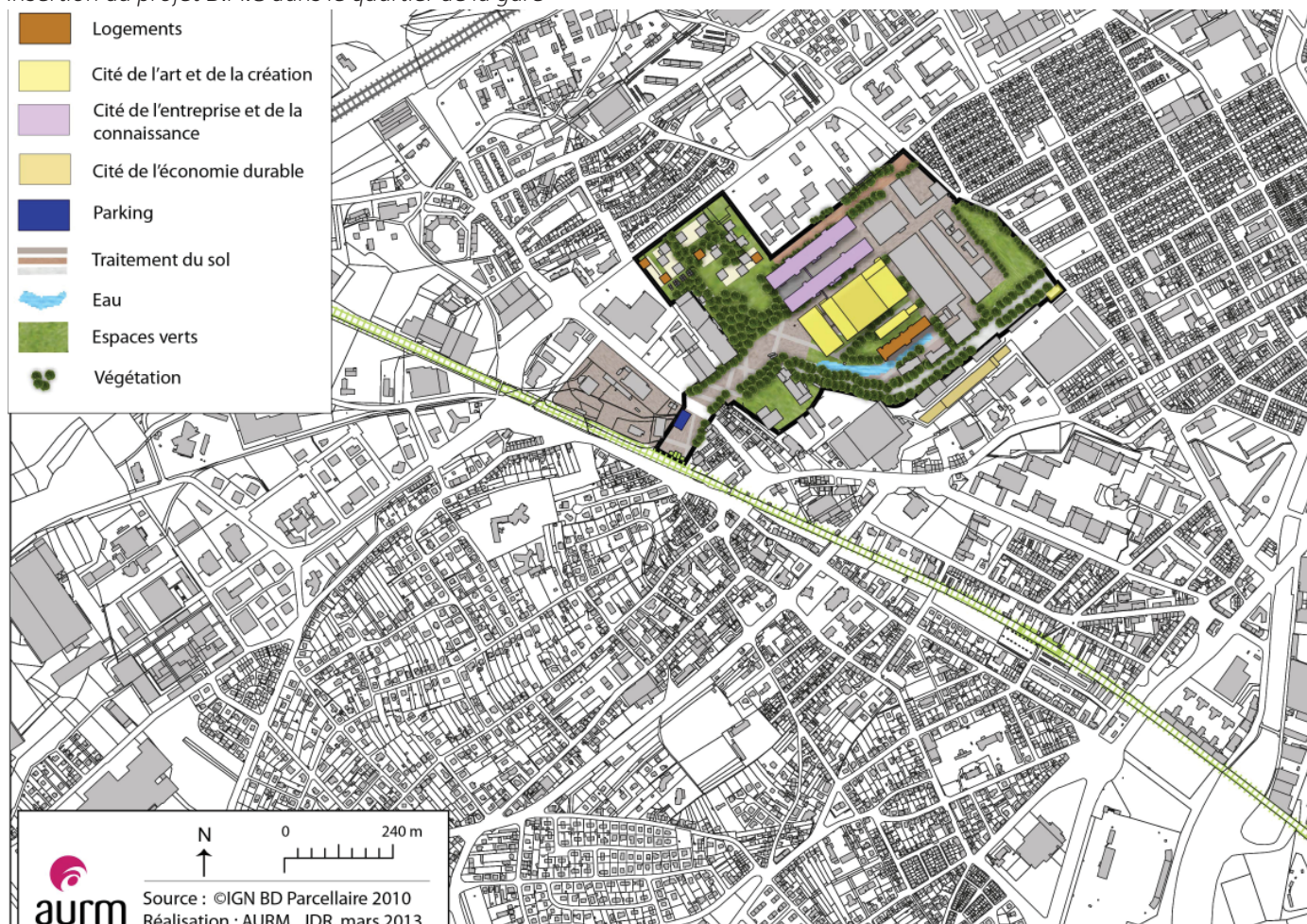
La rue Antoine Herzog, fait le lien entre la gare et la rue de Thann, est en attente de projet. Elle fait partie intégrante du secteur DMC, et sera élargie pour améliorer la visibilité et l'accessibilité vers le futur quartier. Un parking-relais y est implanté en entrée de rue, côté nord.

Un projet à l'échelle de l'agglomération

Le futur quartier attirera potentiellement un grand nombre d'usagers extérieurs (Cité de l'entreprise et de la connaissance, Cité de l'art et de la création, cité des loisirs, Cité de l'économie durable).

Il participera également à la vie de quartier, en accueillant, entre autres, des nouvelles populations (offre de logements, d'équipements et de services à destination des usagers, espaces verts, nouvelles dessertes de quartier...).

Insertion du projet D.M.C dans le quartier de la gare



Le projet DMC : un projet d'agglomération intégré dans le contexte urbain existant

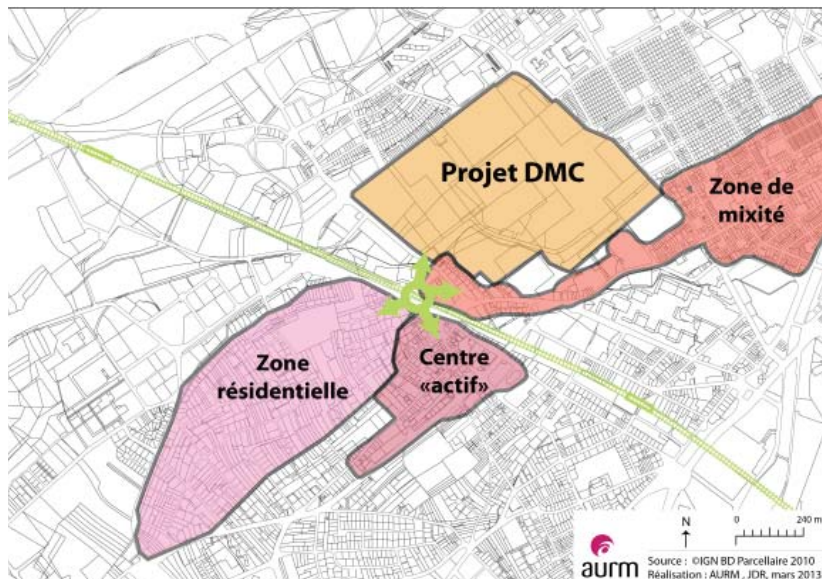
Source pour le projet : Reichen et Robert et Associés



3.2- Les enjeux

- *Quel rôle donné à la gare dans une liaison Nord/Sud ?*
- *Comment la gare peut participer à la mise en cohérence d'un quartier coupé par la voie ferrée ?*
- *Comment la gare s'insère dans un futur projet d'agglomération ?*

- Favoriser les liaisons nord-sud, aux ambiances distinctes, et entre le projet DMC et son environnement.
- Redynamiser le quartier de Dornach.
- Améliorer les liaisons entre la gare et la zone résidentielle.



Le schéma d'orientations autour de la gare de Dornach

Les orientations

- Faire de la gare le **point de passage** entre le nord et le sud par un jeu d'espaces publics et d'espaces verts.
- **Réaménager les espaces publics** du centre «actif»
- Redynamiser les commerces.
- **Conforter les accès** à la zone résidentielle.

Les recommandations adaptées à la gare de Dornach

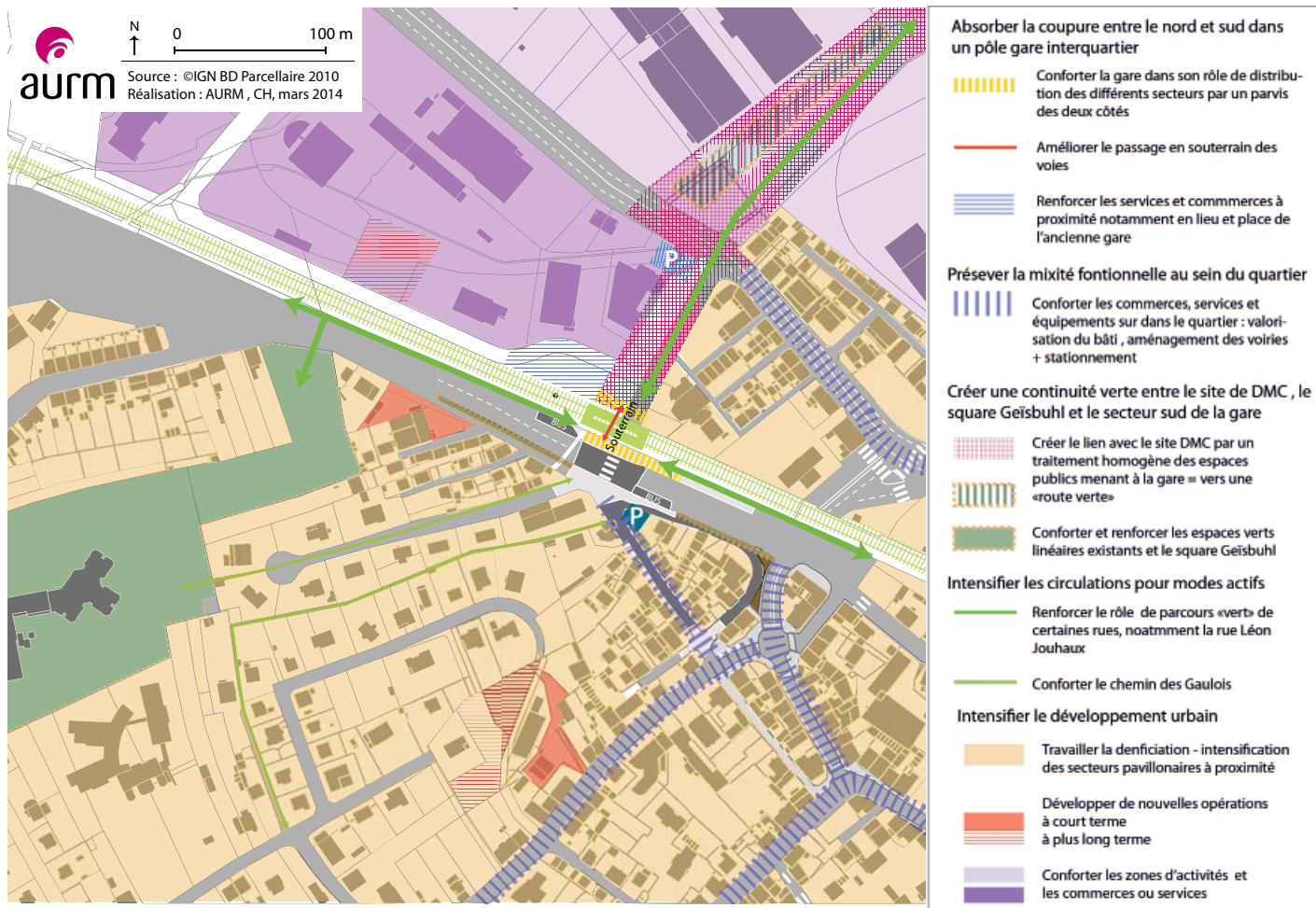
	Situation actuelle	Recommandations
Accessibilité	Côté nord l'arrêt bus est sur la voie publique.	➔ <i>Améliorer la desserte bus avec la gare en utilisant le parvis.</i>
	Des places de parkings sont organisées côté sud. En partie nord des espaces libres d'aménagement servent de stationnement.	➔ <i>Le stationnement est à conforter sans créer de nouvelles places supplémentaires. Côté nord, la question d'un parking relais combiné à un silo de stationnement pour le secteur de DMC est à poser.</i>
	Aucun aménagement côté nord en attente de projet et d'une liaison avec le secteur de DMC. Côté sud de la gare, l'aménagement est à améliorer pour les cheminements modes actifs.	➔ <i>Le parvis devra être fonctionnel mais aussi il devra répondre aux besoins de lisibilité du lieu. Les parcours en modes actifs seront à conforter tout en les sécurisant.</i>
Fonctionnement urbain	Le traitement des abords de la gare n'est pas identique de part et d'autre et ne sont pas à la hauteur de la fonction donnée à la gare.	➔ <i>La gare est un lieu de rencontre entre les deux quartiers voire deux fonctions (quartier résidentiel au sud et plus d'activités au nord). Elle devient ainsi le point passage et de transition entre les différents espaces publics.</i> ➔ <i>Compte-tenu de sa position, les services sont toutefois à développer dans une réflexion globale avec les quartiers voisins. Il faut créer des complémentarités entre les commerces et services présents à proximité.</i>
	Une opération immobilière est en cours de réalisation côté sud.	➔ <i>La densité doit être renforcée. Le potentiel d'espaces à urbaniser doit être référencé pour créer des espaces plus denses.</i>



3.3- Les propositions d'aménagement

Développer un projet urbain pour créer un espace gare qui devient un lieu de destination mais aussi le point de passage entre les deux secteurs

Carte de synthèse de la stratégie de développement proposée



Un chapelet d'espaces publics pour créer du lien entre les quartiers

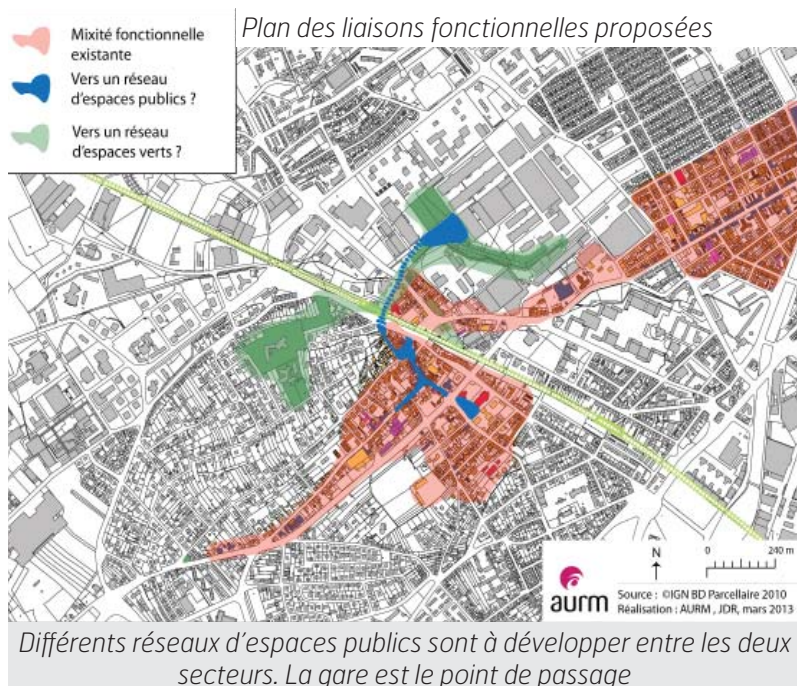
Le projet DMC prévoit des espaces publics partagés, allant de la gare au quartier. Poursuivre ces espaces au sud de la gare créerait la liaison vers le quartier résidentiel.

La diversité fonctionnelle : point appui d'une liaison entre les secteurs

En s'appuyant sur les commerces et services déjà présents, on distingue une liaison fonctionnelles passant par la gare.

Une liaison nord/sud par un jeu d'espaces verts

Le projet DMC prévoit la mise en valeur de la nature dans le quartier. Tout comme pour les espaces publics, une liaison peut être faite avec les espaces verts déjà présents sur le quartier de Dornach.



PARTIE 2 - APPLICATION SUR TROIS GARES

GARE DE DORNACH (Mulhouse)

⊕ Différents espaces publics, du centre-village au quartier DMC en passant par la gare

Les espaces publics sont les premiers liens entre les différents quartiers. Développer des espaces de qualité participe à rendre plus convivial l'accès à la gare.

Un projet en deux temps

Première phase :

La mise en place d'une zone 20 sur l'ensemble du coeur de village, ainsi que la suppression des places de stationnement, permet de favoriser la marche, considérée comme propice à la vitalité d'un centre. Le traitement du sol permet une distinction physique de la zone et de sa fonction.

Deuxième phase :

Le centre-village est interdit aux circulations automobiles et deviendra entièrement piéton. Cette configuration permet de dynamiser la vie de quartier et de recréer un réel centre. Le changement de sens de circulation permet de stationner en dehors. La ligne de bus n°17, passant dans le centre, aura tout de même la possibilité de circuler.

Le traitement du sol actuel au sortir de la gare, est prolongé jusque dans le centre-village. Il permet de créer une unité physique et visuelle entre les deux.

Une mise en valeur des espaces publics...

Actuellement sous emprise de l'automobile, les espaces publics constituent un chapelet de places de qualité, depuis la gare. En favorisant des ambiances diverses, une mixité d'usages donnera au coeur du village une fonction de centralité.

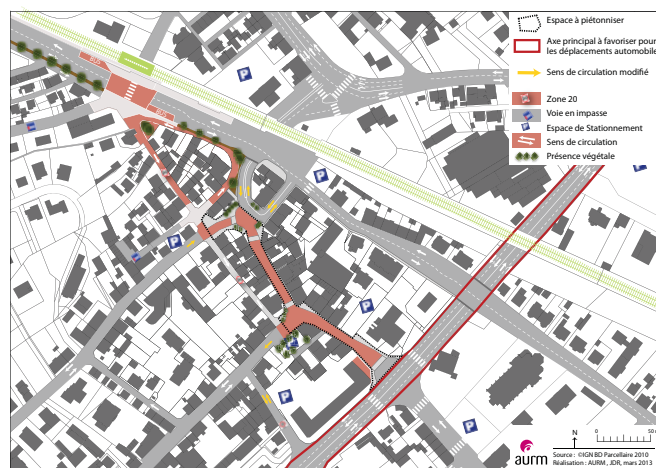
...En lien avec le projet DMC

Le traitement de sol, la qualité des espaces publics, le mobilier urbain, ... pourront être identiques de part et d'autre de la gare. Avoir une continuité physique entre le nord et le sud participera à une meilleure cohérence de l'ensemble du quartier.

Le plan masse du projet : 1ère phase



Le plan masse du projet : 2ème phase



⊕ La diversité de fonctions comme fil conducteur des déplacements

Les liens avec le projet DMC

Des équipements d'échelle régionale seront implantés dans le quartier DMC. Le site va attirer de nombreux usagers, ce qui peut profiter aux commerces alentours. L'offre commerciale devra être complémentaire à l'offre présente au centre-ville de Dornach.

La gare pourrait ainsi devenir un «pivot» entre les deux secteurs

La gare aura pour fonction de diriger les usagers en fonction de leurs besoins. Différents services pourraient être proposés afin de renseigner sur le quartier, notamment sur les lieux patrimoniaux intéressants.



Exemple : valorisation d'une gare à Corbigny, la gare rurale de demain...

PARTIE 2 - APPLICATION SUR TROIS GARES

GARE DE DORNACH (Mulhouse)



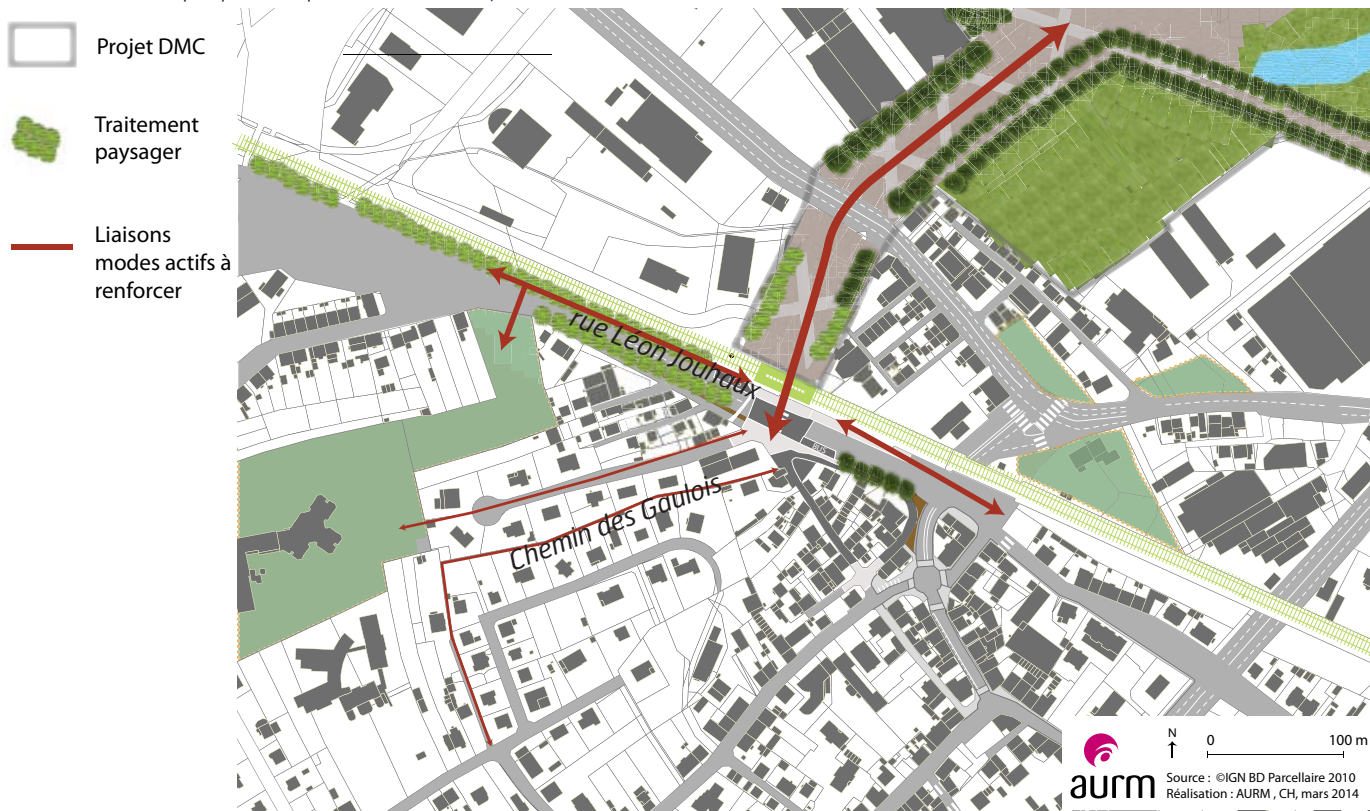
Des liens inter quartiers passant par les espaces verts

Un traitement paysager reliant le quartier DMC et le square Geïsbuhl

Le projet sur le secteur de DMC prévoit un alignement d'arbres de la gare au quartier. Celui-ci peut se poursuivre de l'autre côté de la voie ferrée de façon à conduire le promeneur vers le square Geïsbuhl, «porte d'entrée de la zone résidentielle».

Cette continuité paysagère, de par sa qualité d'aménagement, permettra une meilleure lisibilité du quartier.

Plan des liaisons proposées pour modes actifs



La liaison entre les parties nord et sud formalisée par le traitement paysager des espaces publics



L'entrée du square Geïsbuhl en arrivant par la rue Léon Jouhaux amène le promeneur dans un espace verdoyant...



... dont le pendant existe sur le site de DMC et serait le parc devant le «réfectoire»

PARTIE 2 - APPLICATION SUR TROIS GARES

GARE DE DORNACH (Mulhouse)



Rue Léon Jouhaux avant ...



...et après

Les liaisons avec la zone résidentielle : le chemin des Gaulois

Le traitement des entrées du chemin des Gaulois

Les entrées sont traitées de manière à rendre le chemin plus visible. Un traitement du sol depuis la gare permet d'inscrire la continuité vers les zones résidentielles.

La mise en place d'une signalétique peut permettre d'orienter les flux entre la gare et la zone résidentielle. Elle peut se généraliser à l'ensemble du quartier (places, carrefour...). Celle-ci peut avoir un design original et informer sur les lieux à intérêt (patrimoine, commerces, parcs et jardins...).

D'autres idées d'aménagement et de valorisation de la gare

Favoriser l'événementiel pour amener les usagers vers la gare

Par la distribution de paniers de légumes, comme l'exemple ci-contre ou par des aménagements spécifiques, il est important de marquer davantage la fonctionnalité voulue de cette gare.

Pivot d'une organisation urbaine entre les deux côtés, la gare doit être un point de rencontre, un lieu où des événements incitent à s'y rendre.

Tout comme certaines gares se repèrent par un objet architectural ou artistique, point d'appel dans le paysage, le support d'une signalétique particulière sur le patrimoine de Dornach et DMC pourrait être sous la forme d'une oeuvre suscitant l'intérêt.



Photo 1



Photo 2

Exemple : La gare Saint-Lazare à Paris (75) propose deux événements qui attirent le regard (crédit photo 1 : <http://www.photorail.fr/content/2003-gare-saint-lazare-cour-de-rome-paris-idf-france-0>), ou le consommateur (crédit photo 2 : <http://www.tout-paris.org/ikea-lance-textilerie-gare-saint-lazre-24551>)

La rue Léon Jouhaux devient une voie partagée

Parallèle aux voies ferrées, cette rue laisse une place importante à la voiture.

Le partage modal équitable apporterait plus de confort aux usagers des modes actifs : réduction de la voie pour les voitures au profit d'une bande cyclable et d'un trottoir plus large. Un accompagnement végétal, selon la largeur disponible, renforce la qualité de l'aménagement et par conséquent du déplacement.



Exemple : La signalétique de Mulhouse indique les temps de parcours à pied et à vélo.



Exemple : La gare deviendrait un relais de distribution de paniers de légumes dans des emplacements mis à disposition par le réseau transilien (crédit photo : <http://www.sncf.com/fr/trains/transilien>). Ce service est présent sur certaines gares alsaciennes.



4- Graffenwald (Wittelsheim)

4.1- Diagnostic

Inaugurée en novembre 2010, cette gare fait partie des nouveaux arrêts créés lors de la mise en place de la ligne tram-train.

⊕ La gare en chiffres

Dans un périmètre parcouru en 10 minutes

à pied

- ⇒ 1158 habitants
- ⇒ 345 habitations
dont 279 maisons
- ⇒ 39 entreprises
- ⇒ 83 emplois

à vélo

- ⇒ 7618 habitants
- ⇒ 2167 habitations
dont 1687 maisons
- ⇒ 307 entreprises
- ⇒ 1485 emplois

Offre ferroviaire pour un jour courant de semaine

(source Fiches horaires SNCF)

- ⇒ 64 Tram-Train

Nombre de voyageurs par semaine en 2012

(source CLAL MTK 28.05.2013)

- ⇒ 1008 montées de voyageurs
- ⇒ 1160 descentes de voyageurs

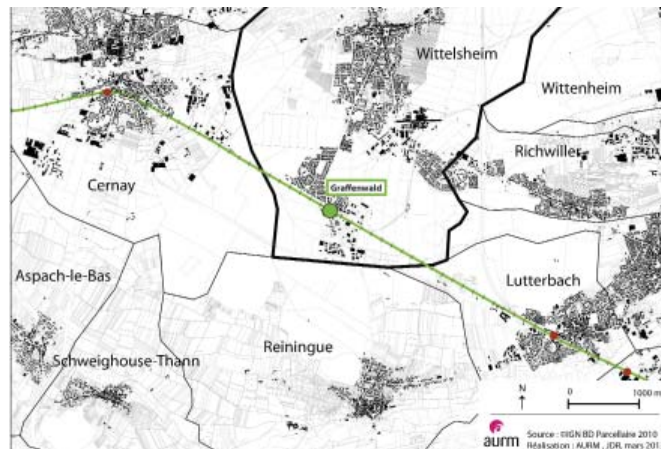
⊕ Niveau d'intermodalité

- A. Le stationnement automobile ✓
- B. Le stationnement vélo ✓
- C. La possibilité d'un rabattement en autobus/ autocar ✓
- D. Une station de vélo en libre service
- E. La possibilité de location de vélo
- F. Une station de taxi

✓ signifie la présence d'un autre mode de transport à proximité de la gare

Le niveau est plutôt moyen, il devrait être augmenté pour conforter la classification de cette gare.

Plan de situation



Une gare excentrée du centre-ville, desservant principalement des zones économiques



La gare de Graffenwald est de niveau d'intermodalité moyen, elle répond aux trois critères A, B et C

⊕ Classification de la gare

Positionnement urbain :

Située entre les deux polarités principales de la ligne Mulhouse/Thann/Kruth (Mulhouse et Thann-Cernay), la gare de Graffenwald est de niveau de desserte locale. Elle est excentrée du centre-ville de Wittelsheim mais à proximité des zones d'activités et des zones d'habitat. Accueillant uniquement le tram-train, elle permet un rabattement des habitants de Wittelsheim.

Offre ferroviaire :

Lignes TER, trams-trains,



**Gare de desserte
communale**

PARTIE 2 - APPLICATION SUR TROIS GARES

GARE DE GRAFFENWALD (Wittelsheim)

L'accessibilité

➔ L'accessibilité dans un périmètre parcouru en 10 minutes à pied

La situation excentrée de la gare allonge les distances pour la population venant du centre de la commune

Par la **rue de Reiningue**, axe nord/sud, la gare est reliée aux zones résidentielles et d'activités du sud de la commune.

Une forte présence d'espaces naturels comme la forêt de Nonnenbruch conditionne la forme de l'isochrone réel, encerclant les zones urbanisées et limitant les accès à la gare.

La zone d'activités au sud-est est la seule zone qui soit difficilement accessible. Un chemin existe au sud, mais il est situé à 500 mètres environ, en prenant la rue de Reiningue.

➔ L'accessibilité dans un périmètre parcouru en 10 minutes à vélo

Le nord est plus accessible par la rue de Reiningue

Wittelsheim est une ville étendue qui présente en partie une urbanisation linéaire le long de la rue de Reiningue. La gare se trouve excentrée, le rabattement depuis le nord est donc favorisé. Depuis Reiningue, l'accès à la gare est rendu impossible par l'échangeur routier au niveau de la RN 66. Les habitants de Reiningue se «rabattent» sur la gare de Lutterbach.

La rue de Reiningue est une rue adaptée aux modes actifs...

Elle a fait l'objet d'aménagements en faveur des piétons et des cyclistes. L'insertion de bandes cyclables, d'un stationnement alterné ainsi qu'un aménagement paysager, permet un rabattement cycle et piéton sécurisé. Quelques ajustements peuvent être faits sur le tronçon situé au sud de la voie ferrée.

Elle est aussi le support de commerces et équipements sur le chemin vers le centre

Au delà de la liaison physique, la rue de Reiningue constitue un axe commercial et d'équipements. Des tabacs/presse, des restaurants, ainsi qu'un collège, une salle de sport et le parc des jardins du monde s'alignent sur cet axe qui devient un lieu de destination mais aussi d'échanges.

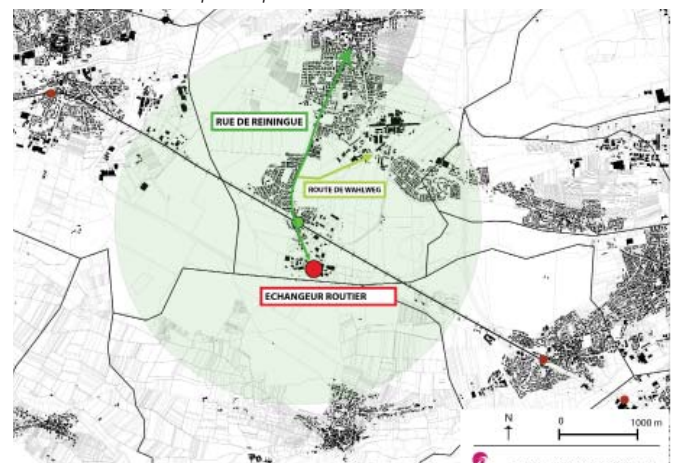
La route du Wahlweg permet la liaison entre la gare et la zone d'activité «Amélie». Elle est **exclusivement automobile**. Elle permet pourtant des accès à la forêt du Nonnenbruch et à la zone d'activités située à l'est de Wittelsheim.

Plan des isochrones réel et théorique (périmètre parcouru en 10min à pied)

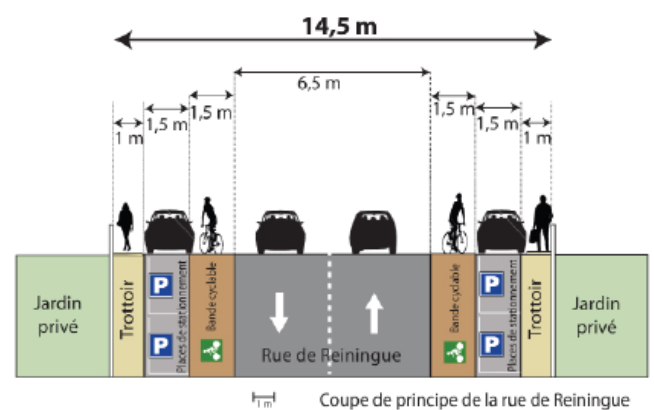


Une gare en dehors du tissu urbain, accessible par une voie principale : la rue de Reiningue

Plan des liaisons principales



La rue de Reiningue permet une liaison avec le centre de Wittelsheim



La route du Wahlweg traverse la forêt



Des aménagements paysagers récents sur la rue de Reiningue

PARTIE 2 - APPLICATION SUR TROIS GARES

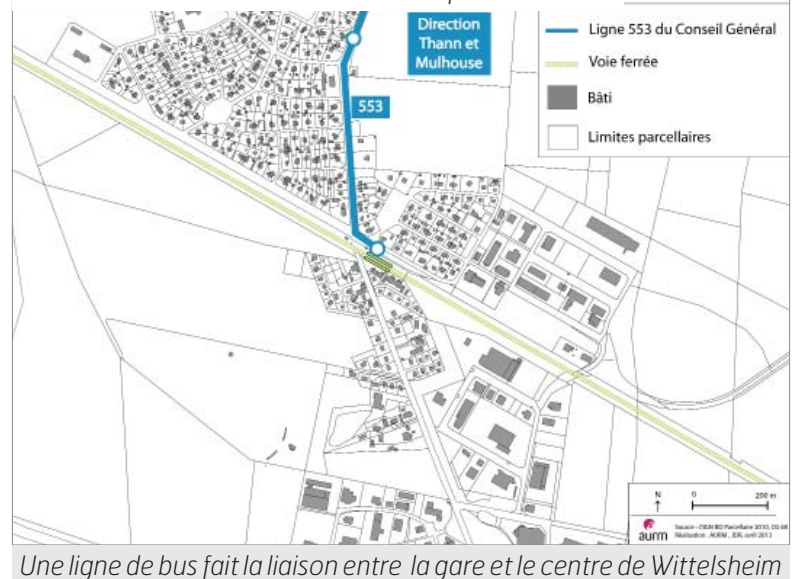
GARE DE GRAFFENWALD (Wittelsheim)

La gare reliée par une ligne de bus au centre de la commune

Pour optimiser cette ligne de bus il faut que la desserte soit performante en évitant les ruptures de charge entre les deux modes de déplacements de transports collectifs.

Les horaires ne s'accordent pas nécessairement et génèrent des temps d'attente trop longs et ainsi allongent le temps de déplacement en transports collectifs.

Plan de localisation des réseaux bus et ferré



Une ligne de bus fait la liaison entre la gare et le centre de Wittelsheim

Le fonctionnement urbain

⊕ Un manque de mixité fonctionnelle au sein des zones résidentielles

Le quartier de la gare est composé de zones résidentielles et de zones d'activités. Seuls quelques restaurants et cafés l'animent situés dans la rue de Reiningue. Les commerces de proximité sont absents.

En termes de loisirs, un golf et un bowling sont présents à proximité de la gare.

Des logements ont été construits autour de la gare de Graffenwald durant les dix dernières années. La **densification** est en cours par notamment la construction de plusieurs collectifs.

Répartition des fonctions existantes



Les zones résidentielles ou d'activités sont plutôt monofonctionnelles. Les commerces et services s'alignent sur un axe nord sud, le long de la rue de Reiningue



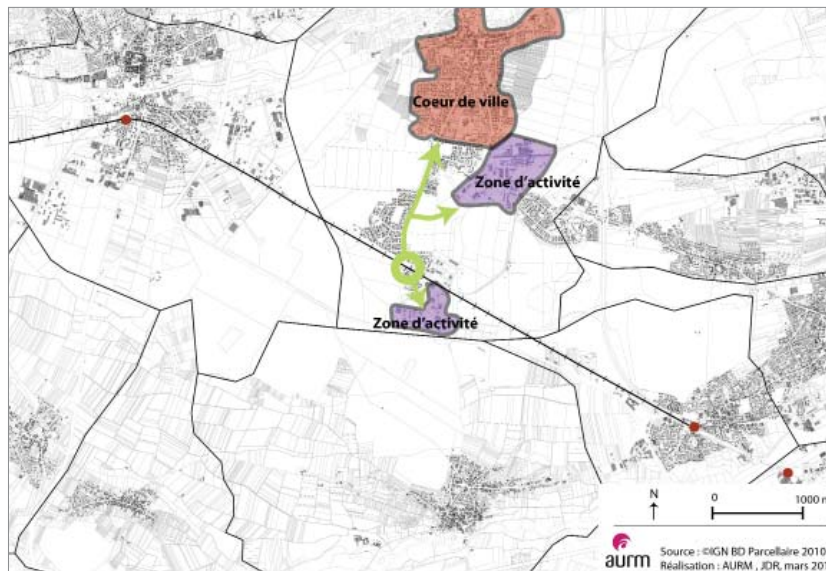
4.2- Les enjeux

- *Comment augmenter l'attractivité de la gare autrement que par une accessibilité renforcée ?*
- *Faut-il mixer les fonctions autour de la gare, quand celle-ci se trouve en dehors du centre ?*
- *Comment favoriser un rabattement vers la gare à partir de la ville ?*

- Favoriser les liaisons avec le centre-ville et les zones d'activités.
- Rendre la gare attractive.
- Améliorer l'intégration urbaine de la gare.

Les orientations

- Développer des **cheminements piétons et cycles sécurisés et continus** à partir de la gare, notamment vers les zones d'activités.
- Rendre **mixte les différentes zones** situées autour de la gare.
- Améliorer les **conditions de déplacement des accès** vers la gare.



Le schéma d'orientations autour de la gare de Graffenwald

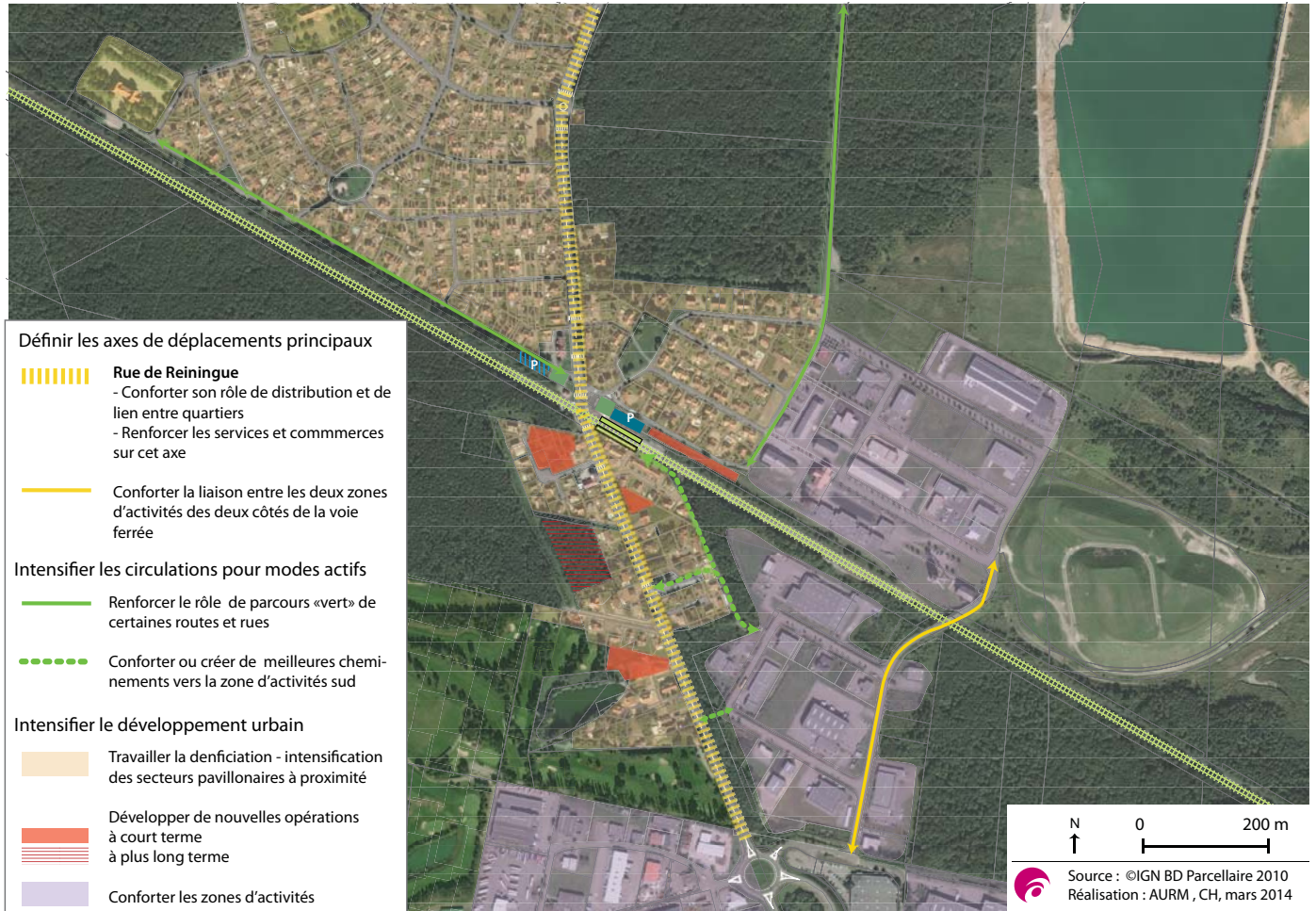
Les recommandations adaptées à la gare de Graffenwald

	Situation actuelle	Recommandations
Accessibilité	Le temps d'attente entre les deux TC est trop important pour rendre efficace l'intermodalité.	⇒ <i>Organiser les horaires pour réduire par les temps d'attente entre l'utilisation des deux transports collectifs.</i>
	Des places de parkings sont organisées côté nord.	⇒ <i>Conforter le stationnement existant</i>
	Des aménagements pour modes actifs sont réalisés sur la rue de Reiningue. La liaison avec le sud et notamment la zone d'activité est trop peu visible.	⇒ <i>Des améliorations sont à apporter aux différents parcours pour les modes actifs sur les rue de Reiningue et la route du Whalweg. La perméabilité de la gare devra être renforcée notamment en reliant la zone d'activités de manière plus lisible.</i>
Fonctionnement urbain	Quelques services et commerces sont présents sur l'axe nord-sud, mais rien à proximité immédiate de la gare.	⇒ <i>Très excentrée, la gare ne peut être un équipement structurant de la commune. Néanmoins, l'offre de service pourrait être améliorée.</i> ⇒ <i>La gare de Graffenwald est particulière, l'offre commerciale et des services est présente entre le centre et la gare. Celle-ci ne doit pas créer un pôle de plus pouvant mettre en péril le fonctionnement actuel.</i>
	Quelques constructions de différentes typologie sont en cours à proximité de la gare.	⇒ <i>Le PLU actuel met en avant la volonté de renforcer la mixité à proximité de la gare, plusieurs opérations proposant des logements collectifs confortent cette intention.</i>



4.3- Les propositions d'aménagement

La mixité fonctionnelle développée et l'accessibilité renforcée pour les modes actifs

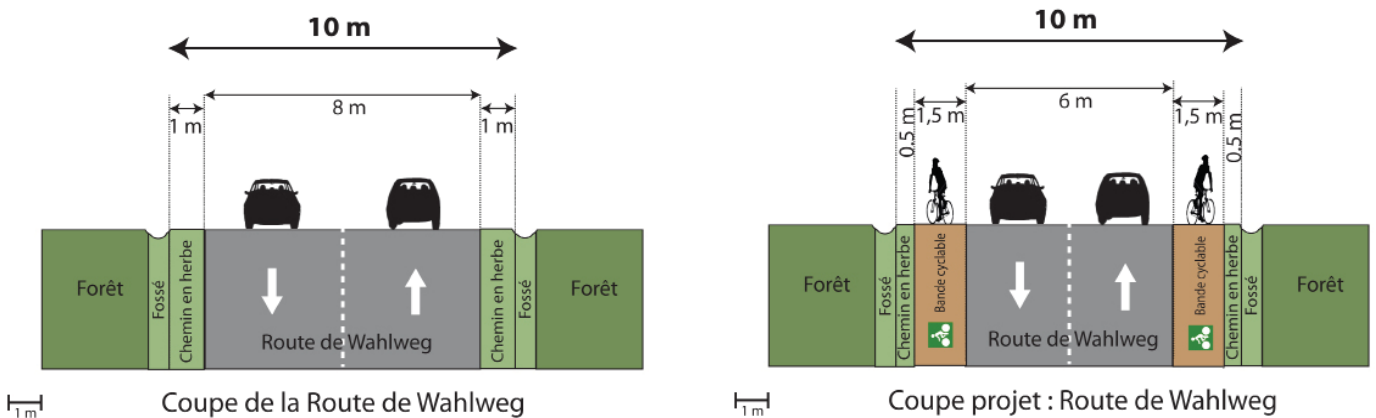


Carte de synthèse de la stratégie de développement proposée

➤ Développer des cheminements piétons et cycles sécurisés et continus

La route du Wahlweg

Des aménagements sont nécessaires pour rendre les déplacements en modes actifs, et en priorité pour les cyclistes. Les liaisons entre la gare et les zones résidentielles doivent être aussi favorisées. Les profils ci-contre proposent l'implantation de bandes cyclables des deux côtés de la voie.

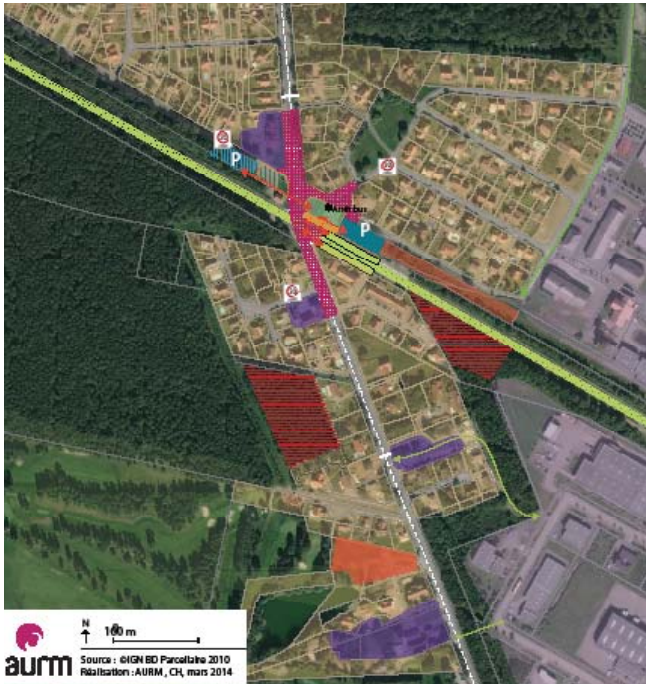


PARTIE 2 - APPLICATION SUR TROIS GARES

GARE DE GRAFFENWALD (Wittelsheim)



➔ Favoriser des liaisons avec les zones d'activités de Wittelsheim



- Définir une centralité autour de la gare**
 - Conforter les espaces publics**
 Apporter de la lisibilité par un traitement uniforme de la zone gare reliant les différentes fonctions : commerces, espaces publics, stationnement, ...
 - Améliorer la visibilité de la gare par un aménagement de parvis
 - Créer un espace vert dans la continuité de celui réalisé rue de la gare
 - A long terme, possibilité de créer un parking supplémentaire rue du Pasteur
- Intensifier les circulations pour modes actifs**
 - Conforter les accès à la gare et aux quais
 - Généraliser les zones 30 dans les secteurs résidentiels
- Intensifier le développement urbain**
 - Travailler la densification - intensification des secteurs pavillonnaires à proximité
 - Développer de nouvelles opérations à court terme
 - Conforter les zones d'activités et les commerces ou services



Plan de synthèse de la stratégie de développement au niveau de la gare

Les zones d'activités sont bien reliées à la gare. Seule la zone sud-est, encerclée par la forêt, manque d'accès direct. Un passage par le parking du restaurant «Il Cavalino» est possible, donnant sur des chemins accédant à la zone. Ce passage reste malgré tout informel. Des aménagements peuvent être effectués pour le rendre pleinement accessible.



Le passage par le parking du restaurant serait à aménager pour rejoindre le cheminement conduisant à la zone d'activité

➔ Apporter de la diversité fonctionnelle dans les secteurs situés autour de la gare

Une étude des besoins pour une action efficace

Le quartier de gare est excentré du centre-ville qui présentent de nombreux commerces et équipements. Le secteur gare pourrait être une «centralité relais» avec services et commerces de proximité. Une étude plus approfondie sur les besoins et opportunités est nécessaire pour affiner un projet qui corresponde à la dynamique économique et sociale de la commune.



5- Vieux-Thann ZI

5.1- Diagnostic

Inaugurée en novembre 2010, cette gare fait partie des nouveaux arrêts créés lors de la mise en place de la ligne tram-train.

👉 La gare en chiffres

Dans un périmètre parcouru en 10 minutes

à pied

- ➔ **1311** habitants
- ➔ **103** habitations
dont 80 appartements
- ➔ **62** entreprises
- ➔ **845** emplois

à vélo

- ➔ **16349** habitants
dont 3323 appartements
- ➔ **5340** habitations
dont 3323 appartements
- ➔ **845** entreprises
- ➔ **2750** emplois

Offre ferroviaire pour un jour courant de semaine

(source Fiches horaires SNCF)

- ➔ **26** TER
- ➔ **64** Tram-Train

Nombre de voyageurs par semaine en 2012 (source

CLAL MTK 28.05.2013)

- ➔ **445** montées de voyageurs
- ➔ **427** descentes de voyageurs

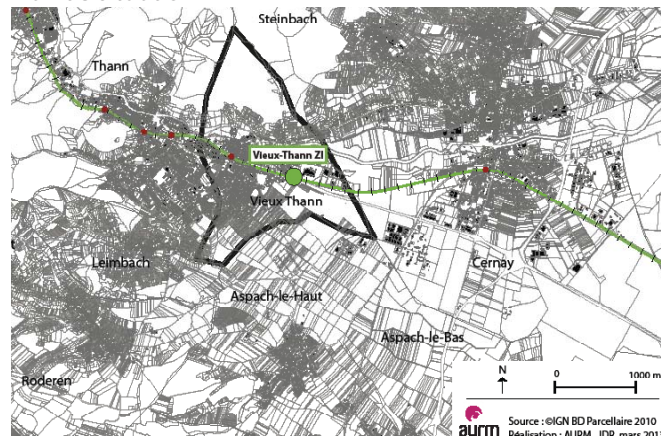
👉 Niveau d'intermodalité

- A. Le stationnement automobile ✓
- B. Le stationnement vélo ✓
- C. La possibilité d'un rabattement en autobus/ autocar ✓
- D. Une station de vélo en libre service
- E. La possibilité de location de vélo
- F. Une station de taxi

✓ signifie la présence d'un autre mode de transport à proximité de la gare

Le niveau est plutôt moyen, il devrait être augmenté pour conforter la classification de cette gare.

Plan de situation



La gare à l'est de Vieux-Thann dessert la zone industrielle mais aussi les communes au sud de la voie ferrée



Une gare «coincée» entre la zone d'activités et la RN 66

👉 Critères d'appréciation

Positionnement urbain :

Située entre deux pôles majeurs de la Vallée de la Thur (Thann et Cernay), la gare de Vieux-Thann ZI est un site à enjeux. Elle dessert la zone industrielle de Vieux-Thann qui comprend 36 entreprises et l'Embarcadère, pépinière d'entreprises qui en regroupe 22. Plus de 1600 emplois sont recensés sur le site. Située à un endroit stratégique (au carrefour de la RN66 et de la RD33), elle a vocation à devenir une gare de rabattement importante.

Offre ferroviaire :

Lignes TER, trams-trains,

Gare de rabattement

PARTIE 2 - APPLICATION SUR TROIS GARES

GARE DE VIEUX-THANN ZI

L'accessibilité

La gare et son accessibilité immédiate

Photo 1 - chemin informel utilisé par les voyageurs



Photo 2 - La rue Guy de Place en zone 30 se présente sans aménagement



Localisation des photos

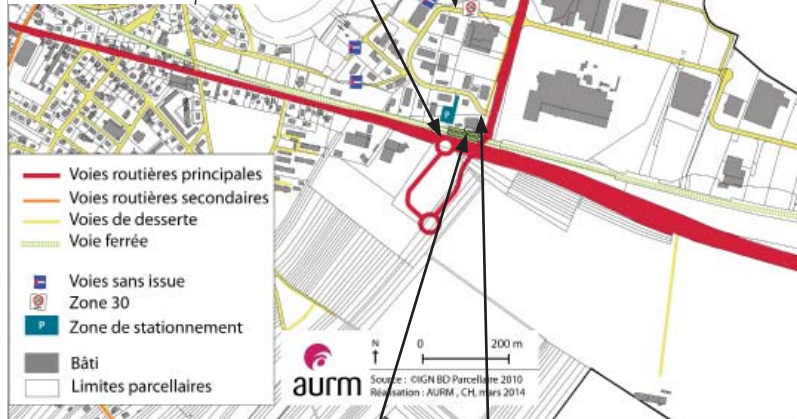


Photo 3 - un accès au quai «bricolé» sur un parking privé



Photo 4 - Le carrefour est rendu dangereux par un manque de lisibilité des sens de circulation

Des aménagements informels utilisés par les voyageurs

La traversée de la voie ferrée et de la RN66

La voie ferrée est actuellement un obstacle important. Les traversées sont interdites mais des **cheminements informels** (liés aux pratiques des usagers) permettent de rejoindre la RN 66 (photo 1).

Une sortie de gare non adaptée

L'entrée et la sortie de la gare se font par le parking. Malgré tout, un aménagement a été réalisé afin de sortir par le **parking de «Auto-Pôle»** (photo 3). C'est le chemin le plus court et le plus direct pour rejoindre le carrefour central de la zone industrielle. Un aménagement a pourtant été prévu, il est fermé pour des raisons de sécurité.

Des zones de conflit liées aux sens de circulation peu compréhensibles

Les sens de circulation rendent difficile la pratique de la rue Guy de Place. Un tronçon en double sens débouche sur une voie à sens unique, au carrefour près de la gare (photo 4). Les déplacements cycles en deviennent dangereux, par l'absence d'aménagement adéquat.

Une zone 30 non aménagée

La rue Guy de Place, accès à la gare, est en zone 30 (photo 2). Elle présente actuellement très peu d'aménagements en faveur du piéton et du cycliste. Du stationnement «sauvage» est relevé sur l'ensemble de la zone, créant des obstacles au déplacement piéton.

L'accessibilité dans un périmètre parcouru en 10 minutes à pied



La voie ferrée et la RN66 limitent les déplacements piétons à la partie nord

L'accessibilité piétonne est limitée

La voie ferrée et la RN66 : deux coupures urbaines empêchant l'accès à la partie sud

La voie ferrée, infranchissable à pied, ne permet pas de se rendre dans la partie sud. Couplée à la RN66, elle forme une coupure urbaine très importante. Le nouveau pont, en continuité de la rue Josué Heilmann, est peu adapté aux piétons.

Des cheminements piétons et cyclistes à améliorer et à créer au sein de la zone industrielle

Les cheminements pour modes actifs sont très limités dans la zone industrielle. Essentiellement pensée pour les véhicules motorisés, elle laisse peu de place aux piétons et cyclistes. Des cheminements sont à créer pour améliorer les liaisons, notamment sur sa partie est.

PARTIE 2 - APPLICATION SUR TROIS GARES

GARE DE VIEUX-THANN ZI

🚲 L'accessibilité dans un périmètre parcouru en 10 minutes à vélo

Le secteur nord beaucoup plus accessible

Un potentiel de rabattement au nord

La rue Josué Heilmann fait le lien avec la route de Cernay et la route de Thann, qui permettent un rabattement cycle des habitants situés au nord de la zone. Des aménagements existent à Vieux-Thann mais disparaissent à Cernay. Ainsi, les aménagements piétons et cycles se partagent l'espace, passant de l'un à l'autre, ce qui provoque des discontinuités des parcours en modes actifs (voir coupes ci-contre).

Depuis le sud, les cyclistes et les piétons ont la possibilité d'emprunter le pont routier débouchant sur la rue Josué Heilmann. Les aménagements proposés sont peu accueillant et n'incitent pas à l'utilisation.

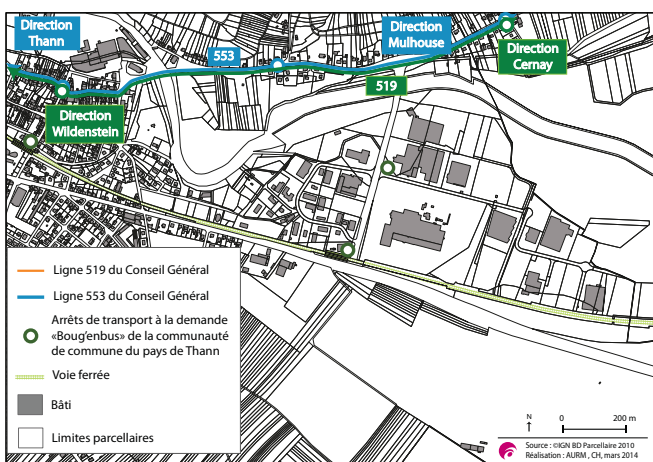
Les discontinuités de parcours sur la route de Thann

Une piste cyclable et un trottoir sont présents lorsque l'on se trouve à Vieux-Thann (coupe n°1) partageant la voirie de manière équitable entre tous les modes. En entrant dans Cernay, la piste cyclable disparaît pour laisser place à un trottoir important (coupe n°2). Dans la continuité, le trottoir se substitue à une bande cyclable (coupe n°3).

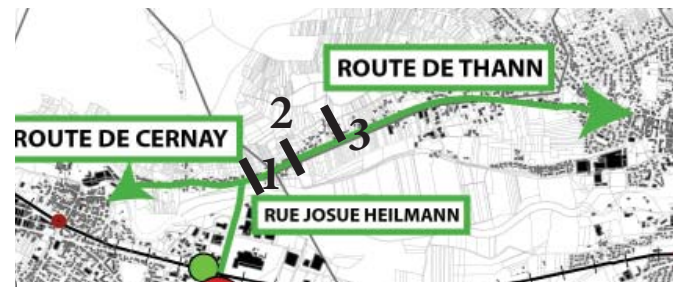
Un potentiel de rabattement automobile et cycliste important avec le projet de voie au sud

Un projet de voirie vers le sud, permettant de relier l'échangeur routier à la D35, est en cours d'étude. Sa réalisation permettra de relier plus facilement les communes de Aspach-le-Haut, Leimbach, Roderen... à Vieux-Thann. Le potentiel de rabattement de la gare de Vieux-Thann ZI sera donc plus important, notamment pour les cyclistes et les automobilistes. Le projet de la voie devra mettre en place des aménagements cyclables et piétons adaptés et sécurisés, accompagnés d'aménagements paysagers pour le confort des usagers.

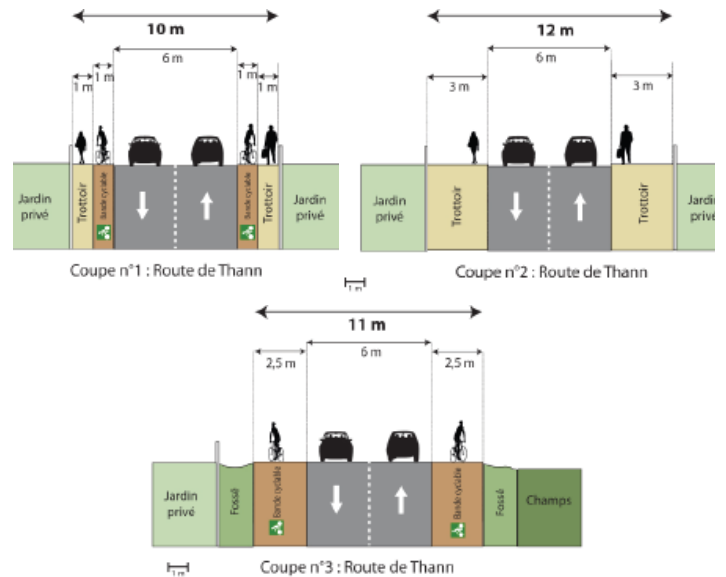
Plan du réseau bus



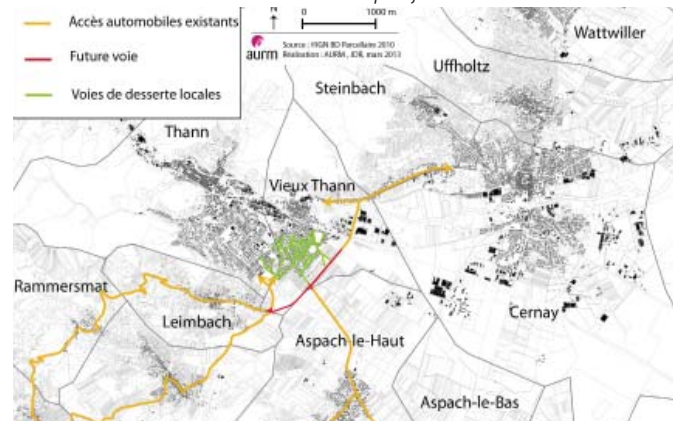
Le réseau des transports collectifs s'organise avec et autour de la gare



Plan de localisation des coupes



Plan du réseau viaire existant et projeté



Le projet de voie desservant les commune au sud de Vieux-Thann

Un réseau de transports collectifs intensifié par le transport à la demande

L'offre autocar propose principalement des trajets scolaires entre Cernay et Thann, la fréquence de passage est liée aux horaires des établissements d'enseignement.

Sur le territoire du Pays Thur Doller un transport à la demande 'Boug'enbus' s'est développé, il permet ainsi de rabattre les usagers vers la gare. C'est une alternative intéressante à l'usage de la voiture pour des courtes distances. Aux heures de pointe, la gare de Vieux-Thann ZI est un point d'arrêt.

Le fonctionnement urbain

La zone industrielle est monofonctionnelle

Un manque d'espaces publics et de mixité fonctionnelle

La zone est pour l'instant tournée vers les entreprises. Elle n'a pas un mode de fonctionnement urbain (pas d'espaces publics, ni d'espaces de détente...). Les services et commerces sont absents du secteur.

Des parkings privés trop nombreux

Les véhicules motorisés sont omniprésents, notamment en stationnement. Au delà d'un gain de foncier non négligeable, la réduction des places de parking est le premier levier pour limiter les trajets domicile-travail en véhicule individuel, et donc favoriser l'utilisation des transports en commun.

Une valorisation paysagère envisagée grâce au potentiel existant

La reconquête paysagère de la zone peut s'appuyer sur des espaces verts privés mais aussi sur les nombreux points de vue sur le grand paysage. Un sentier de découverte à l'est, peu visible, présente un intérêt paysager mais aussi un intérêt de promenade. Des cheminements, permettant de rejoindre les bords de la Thur, existent, mais ne sont pas aménagés.



Depuis les cheminements, les échappées visuelles donnent sur le grand paysage



Le bassin d'orage de l'entreprise Braun est un espace vert à investir pour une fonction récréative

Répartition des fonctions existantes



Les espaces publics sont dédiés principalement à la circulation ou au stationnement des véhicules. Des espaces plus paysagers sont toutefois présents et constituent un potentiel de développement d'espaces publics plus conviviaux



5.2- Les enjeux

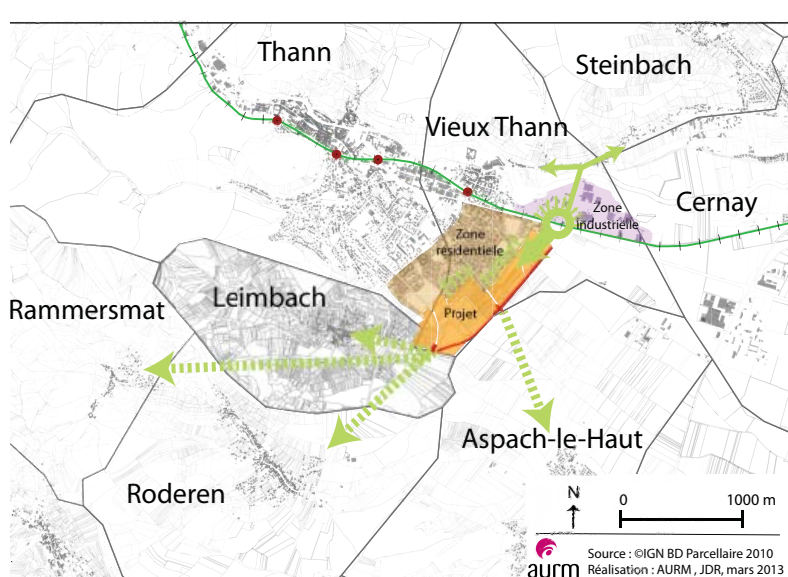
- *Comment améliorer l'intégration urbaine de la gare ?*
- *Comment améliorer l'accessibilité par modes actifs à la gare ?*
- *Comment remédier aux coupures urbaines créées par la voie ferrée et la RN 66 ?*
- *Comment se saisir et optimiser les futurs projets sur le territoire au travers de la gare ?*

Améliorer l'accessibilité et la visibilité de la gare et de la zone industrielle.

- (Re) donner un caractère urbain à la zone industrielle.
- Se saisir du futur projet de voie sud pour favoriser l'utilisation des transports en commun.

Les orientations

- Développer des cheminements piétons et **cycles sécurisés et continus** dans la zone industrielle et vers le nord.
- Créer des **espaces publics et de détente** en favorisant la mise en place de commerces et de services.
- Développer la **fonction de rabattement** de la gare.



Le schéma des orientations autour de la gare de Vieux-Thann ZI

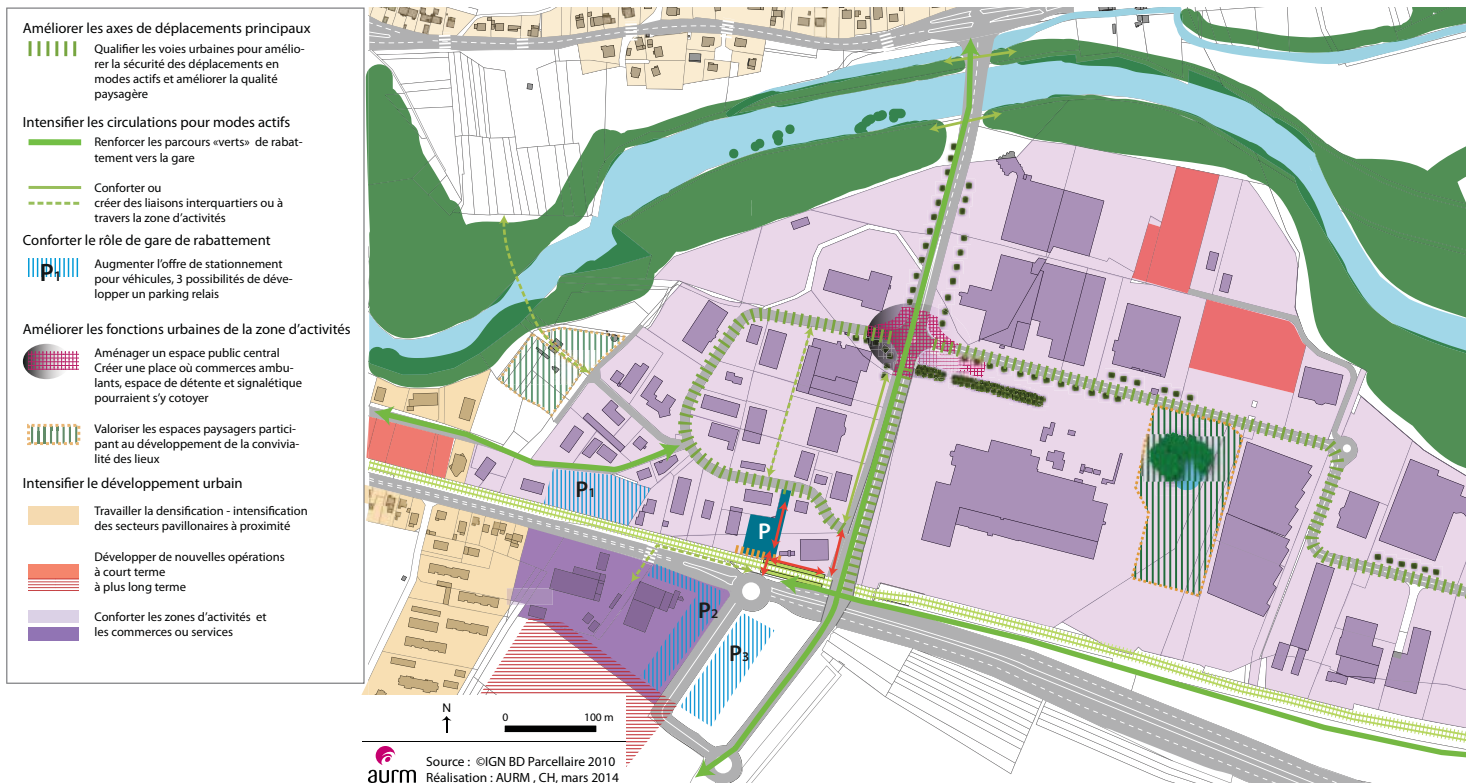
Les recommandations adaptées à la gare de Vieux-Thann ZI

	Situation actuelle	Recommandations
Accessibilité	Un arrêt du transport à la demande se fait à la gare.	➔ <i>Le transport à la demande est déjà connecté à la gare.</i>
	Un parking a été créé à côté de la gare, sa taille est limitée et son entrée est discrète.	➔ <i>Des espaces sont disponibles pour développer du stationnement en vue de créer une réelle gare de rabattement. Son positionnement est stratégique pour le rendre attractif : facilité d'accès et lien direct avec la gare.</i>
	L'accès à la gare depuis la zone d'activité présente des dysfonctionnements : passage informel, accès très éloigné des flux des usagers.	➔ <i>En termes d'espaces publics, la priorité sera donnée à la sécurisation des déplacements en modes actifs par des aménagements adéquats pour éviter les conflits d'usage. Les liaisons seront renforcées et les usages informels constatés devront être aménagés.</i>
Fonctionnement urbain	Quelques services et commerces sont présents sur l'axe nord-sud, mais rien à proximité immédiate de la gare.	<ul style="list-style-type: none"> ➔ <i>La mixité fonctionnelle est à développer sur la zone industrielle afin de l'animer davantage.</i> ➔ <i>Développement de services avec le parking relais mais également au sein de la zone industrielle en profitant des espaces résiduels, par exemple commerce pour repas de midi</i>
	Plusieurs espaces sont disponibles ou facilement mobilisables.	➔ <i>Le potentiel disponible doit être mobilisé pour éventuellement le développement de parking relais couplé à d'autres fonctions.</i>



5.3- Les propositions d'aménagement

Apporter de la convivialité d'usage autour de la gare et dans la zone industrielle



Carte de synthèse de la stratégie de développement autour de la gare

➔ Créer des espaces publics et de détente incluant des commerces et des services.

Un espace public central

Le rond-point située à la jonction entre le rue Josué Heilmann, la rue Guy de Place et la rue Gutenberg pourrait être la centralité accueillant les commerces et services. Des espaces de stationnement l'entourent; il peuvent être réaménagés en un seul espace public. De sa position centrale, le rond-point est le point de convergence de tous les déplacements. Il devient un lieu stratégique pour le développement de projet.

Des espaces publics secondaires

D'autres espaces publics peuvent être imaginés dans la zone. Ce sont actuellement des espaces interstitiels. Plusieurs bassins d'orage ont été recensés, pouvant faire office d'espaces vert de qualité, notamment celui situé à l'ouest de l'Embarcadère.

Des espaces de détente

Des espaces permettant d'investir les bord de la Thur peuvent être aménagés afin d'en faire des lieux de détente. Le potentiel paysager est important et il peut profiter aussi bien aux salariés qu'aux habitants (aménagement d'aire de pique-nique, mise en valeur des sentiers de découverte...)

Une voirie plus équitable

Les exemples de la rue Guy de Place et de la rue Gutenberg sont les plus évocateurs. Cette répartition plus équitable doit se généraliser à l'ensemble de la zone.

Le renforcement et la création de liaisons

La zone industrielle possède beaucoup de liaisons informelles : la traversée de la voie ferrée et de la RN66, les chemins donnant sur les rives de la Thur... Ces liaisons peuvent être aménagées, pour sécuriser les déplacements. Les traversées de parking et les liaisons pour modes actifs avec Cernay ainsi que des accès aux sentiers de découverte permettraient une aération de la zone d'activités.

PARTIE 2 - APPLICATION SUR TROIS GARES

GARE DE VIEUX-THANN ZI

🔄 Développer une réelle gare de rabattement

Depuis le sud : un énorme potentiel

Un projet au sud à optimiser

Avec la création de la voirie au sud reliant l'échangeur routier à la D35 s'ouvre une zone d'urbanisation. La possibilité d'y implanter de l'habitat, du commerce de proximité, des entreprises et équipement offre à la gare un potentiel de développement important.

Un potentiel de rabattement automobile et cycle important

Plusieurs parcelles ont été recensées pour la mise en place d'un véritable parking-relais innovant. Intermodal, il pourra offrir plusieurs services, notamment de la location de vélos, de voitures... Le projet à proximité permettra d'en faire un lieu mixte avec, par exemple, la mise en place d'une crèche, d'un service postal, de commerces (...) selon les besoins de la commune mais aussi des usagers.

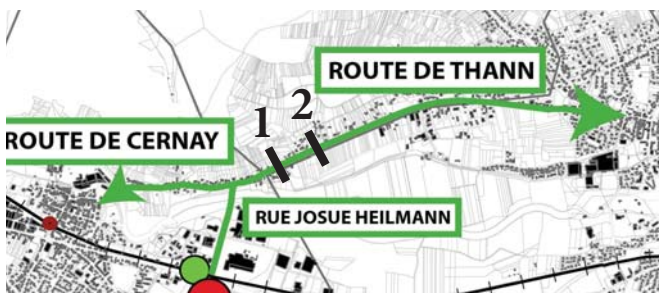
L'implantation du parking

Plusieurs zones ont été recensées pour l'implantation du parking-relais. Les zones 1 et 2 (voir carte ci-dessus) semblent les plus stratégiques, car facilement accessible en voiture. La traversée de la RN66 peut être favorisée en lui donnant un caractère plus urbain (aménagements spécifiques, travail paysager...). La mise en place de commerces ou de services le long de la RN66 la transformerait en voie urbaine.

Depuis le nord : favoriser les continuités

Il serait souhaitable d'aménager de façon cohérente la route de Thann en supprimant les discontinuités dans les parcours cyclables.

L'utilisateur gagnerait en sécurité et confort de déplacement.



Plan de localisation des coupes

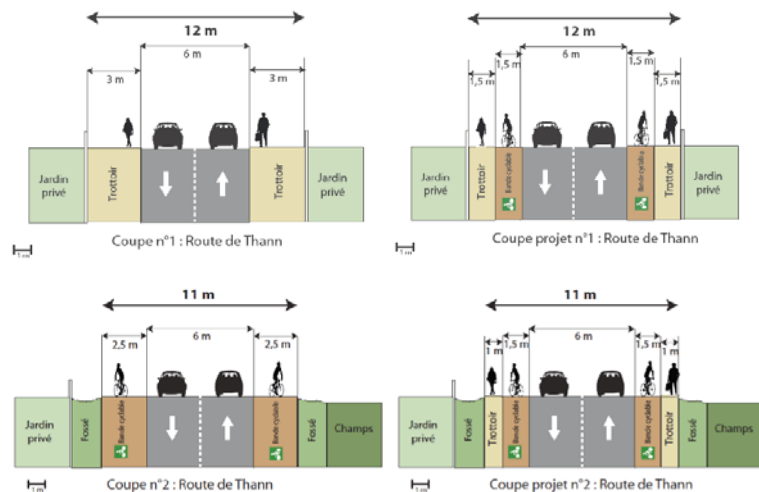
Proposition d'implantation de parking relais



Le futur projet de voie sud, augmente le potentiel de rabattement de la gare : vers un parking-relais innovant ?



Exemple : le parking de la gare de Erstein (67) de 227 places en silo sur plusieurs niveaux est aussi producteur d'énergie (Crédit photo : <http://www.lesarchitectes.com/les-projets/realisation-du-parking-relais-228-places-a-erstein/>)



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

Rédaction :
Catherine Horodyski
Joseph De Ronne

*Toute reproduction autorisée avec mentions précises
de la source et de la référence exacte.*