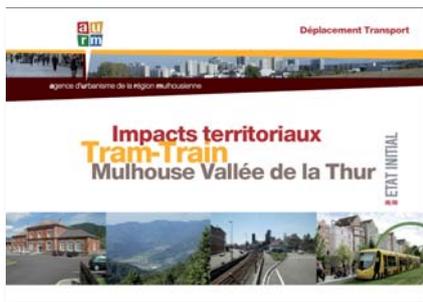




agence d'urbanisme de la région mulhousienne



## LE TERRITOIRE DE LA VALLEE DE LA THUR UN AN AVANT L'ARRIVEE DU TRAM-TRAIN

Le 1<sup>er</sup> tram-train de France « Mulhouse Vallée de la Thur » entrera en service fin 2010. Ce nouveau mode de transport en commun aura des impacts sur le territoire et sur la vie des habitants. Pour en mesurer les effets et aider à la décision les acteurs locaux, la Région Alsace et la Direction Départementale de l'Équipement du Haut-Rhin ont confié à l'Agence la réalisation d'un observatoire. Six thèmes ont été retenus pour établir un premier état des lieux en janvier 2008. Les résultats viennent d'être diffusés : ils mettent notamment en avant les potentiels de développement urbain à proximité des gares.

### POUR EN SAVOIR PLUS...

#### Consulter l'étude :

Impacts territoriaux tram-train Mulhouse Vallée de la Thur / AURM - 108 p. : cartes, juin 2009  
Consultable sur notre site web : [www.aurm.org](http://www.aurm.org)

#### Éléments bibliographiques :

Depuis 2003, dans le cadre de l'étude intitulée «L'évaluation des impacts territoriaux du Tram-Train Mulhouse-Vallée de la Thur», l'AURM a réalisé 2 autres travaux pilotés par la Région Alsace et la DDE du Haut-Rhin, en concertation avec les communes et le Pays Thur Doller :

- Les impacts territoriaux du tram-train Mulhouse / vallée de la Thur, octobre 2005.
- Tram-Train Mulhouse-Vallée de la Thur : l'insertion du projet tram-train à l'échelle locale, décembre 2006.

## UN OBSERVATOIRE DES IMPACTS TERRITORIAUX

### Trois objectifs

- Mesurer la fréquentation et la corrélation entre l'offre et la demande en déplacements,
- Observer l'effet d'entraînement sur la vallée de la Thur, et en particulier les retombées sur l'urbanisme et les évolutions socio-économiques,
- Evaluer les évolutions dans le domaine du développement durable des territoires traversés.

- favoriser des politiques économiques, de développement urbain, de transport, touristiques etc... en lien avec une offre ferroviaire performante,
- alimenter les réflexions urbaines et s'articuler avec les démarches de planifications SCoT, PLU, PLH, Plan Climat Territorial etc.

### Une démarche évolutive

L'observatoire s'inscrit dans une démarche évolutive.

- Les analyses thématiques pourront être approfondies le cas échéant et des zooms thématiques réalisés (exemple : analyse des projets urbains dans les quartiers gare).
- La prochaine actualisation de l'observatoire est prévue en 2010.

## SOMMAIRE

La méthode

**2**

Six thèmes à la loupe

**2**

L'urbanisme en lien avec les gares

**4**

### Un outil d'aide à la décision

Visant à une meilleure connaissance du territoire et de ses évolutions, l'observatoire revêt divers enjeux :

- assister les collectivités à mieux agir pour le développement de leur territoire,

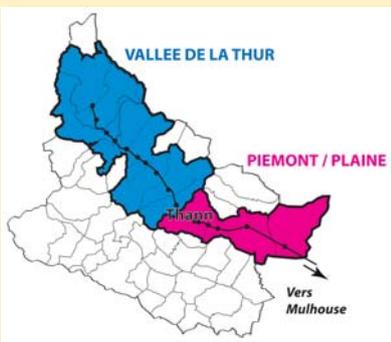
## Méthodologie

Trois échelles d'observation ont été définies :

■ Le **territoire** : 49 communes du territoire du Pays Thur Doller et la commune de Wittelsheim.



■ Le **corridor** : 14 communes qui disposent ou disposeront d'une gare. Au sein de ce corridor, un distinguo entre vallée de la Thur et piémont/plaine est parfois fait.



■ Le **quartier gare** : un périmètre de 500 m autour de la gare, parcourable en 5 min à pied environ, soit 17 quartiers gare en tout.

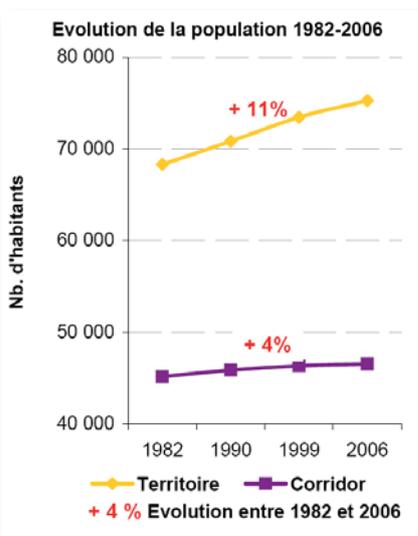


Les données et les chiffres ont été relevés entre 1982 et 2008. Ils sont issus de sources diverses : INSEE, UNEDIC, Région Alsace, SNCF...

## SIX THÈMES AUX DYNAMIQUES CONTRASTÉES

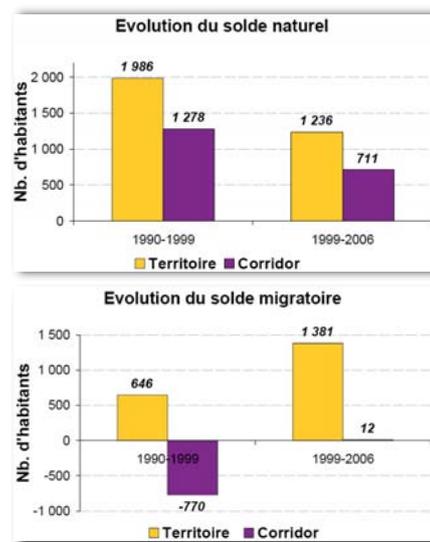
### Le corridor du tram-train moins dynamique que le reste du territoire

■ Une progression de la population trois fois plus rapide dans le territoire que dans le corridor



Données INSEE : RGP et RRP

■ Les communes du corridor faiblement attractives

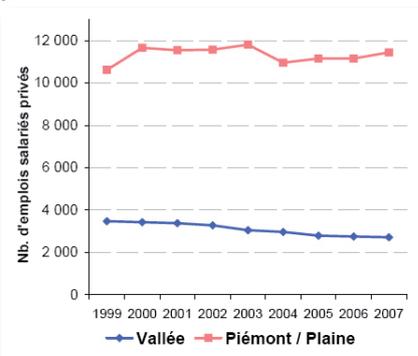


Données INSEE : RGP et RRP

### Des difficultés économiques dans la vallée de la Thur, un développement marqué dans le piémont et la plaine

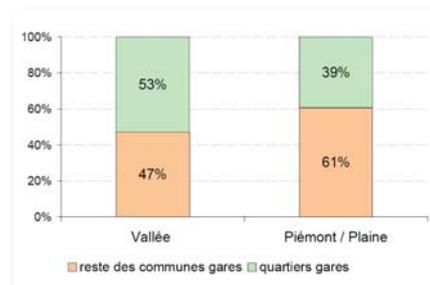
■ Une importante baisse de l'emploi salarié privé dans la vallée à la différence des secteurs piémont et plaine

#### L'évolution du nombre d'emplois salariés privés 1999-2007



Données UNEDIC

#### Localisation des établissements en 2007



Données INSEE : RGP et RRP

Entre 1999 et 2007, 700 emplois ont disparu dans la vallée. A l'inverse 800 emplois ont été créés dans le secteur piémont/plaine.

## Dans les quartiers gare, un foncier rare et peu de logements construits

■ Un foncier rare dans les quartiers gare, mais des potentialités foncières dans le corridor

■ Autour des gares, des opportunités de renouvellement urbain

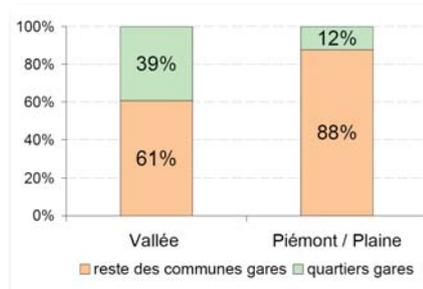
■ Peu de logements construits dans les quartiers gare  
9% des logements neufs réalisés sur le territoire entre 2002 et 2006 ont été construits dans les quartiers gares.

Localisation des zones à urbaniser en 2007



Données : BD POS/PLU 2008 DDE 68

Localisation des logements construits entre 2002 et 2006



Données SITADEL

## Un début d'articulation entre le train express régional (TER) et le tourisme

■ Des lignes autocars touristiques en correspondance avec le TER

■ Des départs d'itinéraires pédestres depuis les gares



Fiche horaire de la navette des crêtes à Kruth



Jalonnement du club vosgien en gare de Kruth

■ Des sites touristiques majeurs à proximité de gares tels que le parc de Wesserling, la collégiale de Thann, etc.

## Le projet de tram-train Mulhouse Vallée de la Thur

Le tram-train Mulhouse Vallée de la Thur permettra fin 2010 de relier directement l'entrée de la vallée de la Thur (à l'arrêt Thann-St-Jacques) au centre-ville de Mulhouse. Le tram-train pourra circuler aussi bien sur le réseau ferré que sur le réseau tramway urbain.



Le tram-train entre le centre ville de Mulhouse et l'arrêt de Thann-St-Jacques

Les autorités organisatrices des transports sont le Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Mulhousienne (SITRAM), le Département du Haut-Rhin et la Région Alsace.

Le projet est financé par l'Etat, la Région Alsace, le Département du Haut-Rhin, la Ville et les communes de l'agglomération de Mulhouse (représentées par le SITRAM). Le Réseau Ferré de France et la SNCF, maîtres d'ouvrages, sont également financeurs du projet.

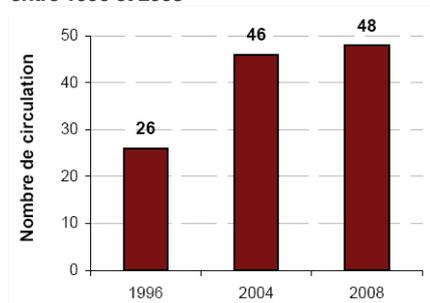
### Repères :

- 1990... amorce du projet tram-train Mulhouse Vallée de la Thur
- 2000... doublement de l'offre TER dans la vallée de la Thur
- 26 novembre 2005 : validation du phasage du projet du centre-ville de Mulhouse à l'arrêt de Thann-St-Jacques
- 2007... début des travaux : électrification des voies, création de quatre nouvelles gares et d'une voie d'évitement
- fin 2010... mise en circulation du tram-train et amélioration de l'offre TER dans la vallée avec certaines correspondances avec le tram-train à l'arrêt de Thann-St-Jacques
- à venir... prolongement de la ligne tram-train de l'arrêt Thann-St-Jacques à Kruth (seconde phase non planifiée et non financée)

## Le succès de la ligne TER, mais un trafic routier sur la RN 66 toujours aussi important

■ Le doublement de l'offre TER en 2000

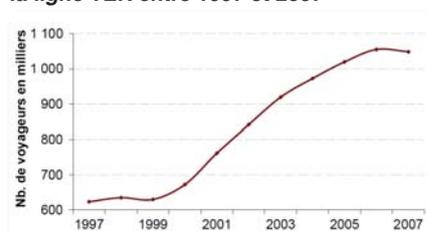
Evolution du nombre de circulations TER entre 1996 et 2008



Données observatoire TER de l'ADEUS, fiches horaires SNCF.

■ 1 million de voyageurs sur la ligne en 2008

Evolution du nombre de voyageurs sur la ligne TER entre 1997 et 2007



Données SNCF TER

■ Des flux routiers toujours aussi importants

Evolution du nombre moyen de véhicules par jour en 2000 et 2007 sur la RN 66

	Nb. véhicules jour	
	2 000	2 007
Col de Bussang	4 461	4 101
Bitschwiller	22 611	21 458
Wittelsheim	27 646	29 888

Données DIR-Est

## La pollution de l'air en léger recul

■ Une motorisation moins polluante liée à la modernisation des véhicules

■ Une diminution du trafic poids lourds depuis l'arrêté préfectoral portant sur le trafic poids-lourds en transit à travers les Vosges

Evolution du nombre moyen de poids lourds par jours en 2000 et 2007 sur la RN 66

	Nb. poids lourds jour	
	2 000	2 007
Col de Bussang	1 054	760
Bitschwiller	1 866	1 389
Wittelsheim	2 073	2 451

Données DIR-Est



La RN 66 avec un profil de boulevard urbain qui apaise la circulation à Moosch

## LES POTENTIELS DE DEVELOPPEMENT URBAIN A PROXIMITE DES GARES

Dans la vallée, les constructions de logements et de locaux d'activité s'opèrent principalement à proximité des gares, là où le foncier est disponible. Pour renforcer cette dynamique, le tissu urbain est appelé à se renouveler. La reconversion de l'ancienne friche industrielle de Wesserling en constitue la parfaite illustration en regroupant entreprises, commerces, musée... à 5 min de la gare.

Sur le piémont et la plaine (notamment Cernay et Wittelsheim), la situation est tout autre. La dynamique urbaine est

forte mais le développement se fait peu en lien avec les gares, et ce malgré de fortes potentialités foncières.

La capacité des communes et des territoires à tirer profit du futur tram-train repose sur trois préalables :

- un renouvellement urbain dans le fond de vallée,
- un urbanisme qui privilégie les espaces situés à proximité des gares,
- une réelle connexion des gares au reste de la ville/du village.

### Cadre de l'étude

**Chef de file :** Région Alsace et DDE du Haut-Rhin

**Structure associée à la démarche :** Pays Thur Doller

**Chef de projet AURM :** Stéphane DREYER

**Contact :** stephane.dreyer@aurm.org

**Date :** 2009

**Périmètre concerné :** Territoire du Pays Thur Doller et la commune de Wittelsheim

Synthèse réalisée par Emmanuelle Honoré, janvier 2010.

Credit photos : AURM sauf mention contraire .