

●●● L'intégration des dimensions sociales, économiques et urbaines au projet

IUD
Le programme IUD (Interface Urbanisme et Déplacements) est interministériel. Articulé autour de 10 thèmes d'actions, il est centré sur la nécessité d'une approche transversale embrassant les différents champs des politiques d'urbanisme, de déplacements et d'aménagement du territoire.

IUD 6
Le thème IUD6 vise à mieux prendre en compte la problématique des déplacements dans les démarches politiques de la ville.

Le comité de suivi de ce thème est constitué de la DIV, la DDT, la DGUHC, la DRAST, le GART et l'AMVBF.

CERTU
centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
Tél. : 04 72 74 58 00
Fax : 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Contacts Certu :
Jean-Paul Birchen et
Nicolas Crossonneau

Rédaction :
Christophe FOULTIER de
FORS Recherche Sociale.
Maquette :
Catherine RENEAUX, de
l'Atelier Albert AMAR
Impression :
Graphi-Scann

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Certu est illicite (loi du 11 mars 1957).
Cette reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

La création d'une Mission - Emploi Tram-train (METT)

Le Sitram a confié au Plan local pour l'insertion du Pays de la région mulhousienne (PLIE) la mise en œuvre d'un volet « emploi » dans le cadre des travaux de réalisation du Tram-Train, l'objectif étant de rapprocher des demandeurs d'emploi locaux des opportunités d'emploi proposées par les entreprises. Mi-septembre 2004, 187 personnes au total ont été embauchées. Par ailleurs, 11 sessions concernant 109 personnes ont été organisées (dont la formation « ouvrier VRD » de l'Afpa).

- La METT a proposé 9 expositions - débats dans plusieurs lieux de l'agglomération pour présenter les métiers des travaux publics aux demandeurs d'emploi (Mission locale, centres sociaux, etc.).
- Ces expositions - débats ont été organisées avec des entreprises et des partenaires économiques, dont l'Union départementale des syndicats du BTP, le GEIQ BTP 68 (groupement d'employeurs pour l'insertion et la qualification), les chambres consulaires...

Plusieurs projets urbains s'appuient aujourd'hui sur le Tram-Train, dont la création d'un pôle modal ainsi que l'aménagement de la gare centrale de Mulhouse et de ses abords.

- En outre, le projet Tram-Train sert actuellement de catalyseur à la réalisation de plusieurs opérations dans le cadre du Grand projet de ville (GPV) de Mulhouse dont la ZAC « Casquette ».
- Un projet de démolition-reconstruction est en cours d'élaboration et sera soumis à l'ANRU (640 démolitions prévues). Or, l'implication du tramway dans ce programme multi-site n'est pas neutre pour les représentants de la Communauté d'agglomération : « dans ce cadre, on présente le Tram-Train comme un élément structurant de la rénovation urbaine... ».

Le Tram Train : un levier dans l'élaboration des projets urbains

Un observatoire des impacts économiques du tramway

Bien que les représentants du service du développement économique de la Communauté d'agglomération reconnaissent aujourd'hui qu'il est encore trop tôt pour évoquer des effets d'entraînement du tramway sur les Zones franches urbaines de l'agglomération, certains d'entre eux notent cependant des effets possibles à terme : la SERM (société d'économie mixte de la région mulhousienne) est tout à la fois mandatée pour commercialiser des lots en Zones franches urbaines et associée à la maîtrise d'ouvrage dans la réalisation du tramway. En outre, le Sitram a mandaté l'agence d'urbanisme de Mulhouse pour mettre en place un observatoire des impacts économiques du tramway, en partenariat avec la CCI de Mulhouse, la DDE, l'INSEE Alsace, le Certu et la Banque de France.

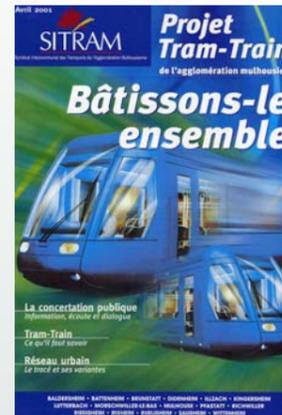


Le Tram-Train à la gare de Mulhouse
Source : Sitram

Qui contacter ?

- M. WERNER chargé de la communication - Soléa
- Mme GÖLLNER directrice générale adjointe en charge de la Solidarité - ville de Mulhouse
- M. KAMMERE secrétaire général du Syndicat intercommunal des transports de l'Agglomération mulhousienne

TRAM-TRAIN : un projet de transport au service du développement de l'agglomération



Au moment même où la Communauté d'agglomération de Mulhouse élabore son Schéma de cohérence territoriale (SCoT), le Tram-Train est en cours de réalisation. Même si le projet de tramway n'a pas été élaboré en phase avec ce document d'orientation, les représentants de la Communauté d'agglomération et du Sitram aiment à rappeler que nombre de projets urbains ont pu s'adosser au projet Tram-Train et que la démarche d'élaboration reste cohérente au regard des démarches sociales et urbaines qui ont été lancées.

●●● Les grandes lignes du projet

Restructurer les déplacements et désenclaver les quartiers d'habitat social

Le projet Tram-Train de l'agglomération mulhousienne représente tout à la fois un moyen de restructurer des déplacements à l'échelle de l'agglomération et une opportunité de désenclaver les quartiers inscrits en Politique de la ville, les principaux étant situés au centre de Mulhouse. Trois grandes orientations ont été retenues dans ce cadre :

- améliorer la qualité de vie des habitants au sein de l'agglomération en développant des modes alternatifs comme le vélo et le covoiturage, en harmonisant les problématiques urbaines et de transport, en réduisant l'insécurité routière et en améliorant la qualité de l'air.

- renforcer l'attractivité des transports publics par la réalisation d'un tramway dans les secteurs urbains et périurbains de l'agglomération : un partenariat entre la Région et le Sitram (Autorité organisatrice des transports urbains - AOTU) permet notamment de mettre en place une interconnexion entre le réseau ferré national et le réseau du tramway;
- réduire le trafic automobile transitant par le centre de Mulhouse en réalisant un évitement par voies périphériques et des parkings-relais;

La réalisation du projet jusqu'en 2010

La programmation du Tram-Train s'étend de 2005 (mise en service du réseau urbain est-ouest et nord-sud) à 2010 (mise en service de l'interconnexion et de la totalité du réseau de l'agglomération).

- Le tramway urbain, composé de 2 lignes totalisant 20 km et de 38 stations, desservira 5 communes en 2010.
- Le tramway périurbain reliera le centre de l'agglomération à Lutterbach et à la vallée de la Thur (15 communes).



●●● De l'agglomération au quartier : plusieurs dispositifs encadrent le Tram-Train

L'inscription du projet dans le PDU et le Contrat de ville de l'agglomération

Bien qu'il soit encore trop tôt pour évoquer la cohérence entre les différents dispositifs de la politique urbaine dans l'agglomération (le SCoT étant en phase d'élaboration), certains documents comme le PDU (Plan de déplacements urbains) et le Contrat de ville intercommunal esquissent tout de même les grandes orientations d'une politique de déplacements à l'échelle de l'agglomération. Ils intègrent largement la question des transports publics :

- après avoir constaté les congestions du centre de l'agglomération liées à la circulation automobile, les élus de l'agglomération ont souhaité renforcer l'attractivité des transports en commun dans le cadre du PDU. L'amélioration de la desserte en transport en commun dans les quartiers sensibles de l'agglomération constitue un des autres objectifs du PDU. Le Tram-Train en représente ici un des projets « phare »;

La directrice générale adjointe en charge de la Solidarité à la ville de Mulhouse Sud Alsace évoque en particulier l'importance du Tram-Train dans la définition du projet de quartier de la ZFU (Zone franche urbaine) des Coteaux. Il a en effet servi de point d'appui dans l'élaboration du projet dont les tenants étaient :

- la requalification des espaces publics autour du tramway avec l'aménagement d'un parc public au centre du quartier;
- la redéfinition des trames viaires à l'intérieur du quartier;
- la démolition d'immeubles;
- la concertation avec les chefs d'entreprises du parc d'activités des Collines pour améliorer la desserte de bus dès 2003, avec la perspective d'un rabattement sur le tramway en 2006 et le Tram-Train en 2008;

Le tramway comme axe structurant dans la définition d'un projet de quartier inscrit en ZFU

- pour la période 2000-2006, le Contrat de ville de l'agglomération a inscrit la question des déplacements comme l'une des 6 priorités de la politique de la ville : il s'agit tout à la fois de restaurer l'attractivité des territoires des quartiers en difficulté et de lever les freins à la mobilité des populations défavorisées.

La démarche PDU de l'agglomération

- 2000 : la loi SRU redéfinit le contenu des PDU
- 2001 : le Sitram adopte son PDU
- 2002 : un programme d'actions est rédigé
- 2004-2005 : le PDU est révisé avec l'arrivée de 7 nouvelles communes dans le périmètre du Sitram

- la possibilité d'extension de la ligne du terminus Coteaux vers le parc d'activités des Collines (et/ou celui de la Mer Rouge);
- la perspective d'une extension de la ZFU, qui motiverait une densification du réseau de bus en rabattement sur le tramway (Nation) et le Tram-Train (Dornach), en attendant le prolongement du tramway lui-même.

Le volet territorial du Contrat de ville de l'agglomération précise les effets attendus du Tram-Train dans le projet dit « des quartiers anciens »

Ce tramway représente ainsi :

- un levier pour le renouvellement de ces quartiers, une revalorisation des secteurs desservis, un renforcement du niveau de service, une requalification des espaces publics traversés, une réduction du trafic de transit et la généralisation des aménagements de type « zone 30 »;
- une amélioration de la desserte des quartiers sensibles de l'agglomération, en lien avec le renforcement du positionnement du plus vaste marché de l'est de la France et la revitalisation des axes commerciaux...

●●● Une concertation exemplaire dans le quartier des Coteaux

À l'origine du projet, une forte mobilisation des habitants contre la pénétration du tramway au centre du quartier

Les habitants du quartier des Coteaux ne souhaitent pas voir s'implanter une station de tramway au cœur du quartier et s'opposaient à tout projet de restructuration de la circulation interne au quartier. La peur de l'accident et l'appréhension des effets néfastes liée à l'arrivée d'un tramway (bruit...) représentaient les facteurs majeurs de cette opposition.

Le sénateur-maire de la ville de Mulhouse s'engage fortement dans le projet

Porté par Jean-Marie Bockel, maire de Mulhouse, président du Sitram et sénateur depuis 2004, et par les élus du comité d'administration du Sitram, le projet a fondé sa légitimité sur une démarche de concertation ambitieuse : « Il n'y a pas de réussite sans la mise en place d'une consultation continue et régulière tout au long du projet. Concernant la ville de Mulhouse, je suis confiant car nous sommes forts de notre expérience des Conseils de quartier » indique le sénateur-maire. Au regard de l'opposition rencontrée aux Coteaux, il s'engage très fortement avec son adjointe, présidente du Conseil de quartier, pour discuter et entamer une démarche constructive avec les habitants de ce quartier.

Le Conseil de quartier comme support de la démarche de concertation

Le Sitram s'est appuyé sur l'instance de démocratie locale pour élaborer le projet. Le Conseil de quartier était constitué par groupes selon diverses thématiques (cohésion sociale, aménagement des espaces publics et des pieds d'immeubles...). Deux groupes travaillaient de concert tant les projets étaient liés : les groupes « aménagement du parc » et « desserte tramway des Coteaux ». Au sein de ce dernier, plusieurs équipes se sont constituées pour travailler sur la partie technique (dimensions des rails, bruit, sécurité...), le phasage des travaux, le tracé de la ligne... Ces équipes travaillaient en étroite collaboration avec le chef de projet du quartier et les services techniques de la ville, du Sitram (maître d'ouvrage) et de la SERM (mandataire de la maîtrise d'ouvrage) avant de présenter les résultats de chaque étude en comité de quartier.

La participation des habitants au projet : une démarche pédagogique avant tout

- Deux visites ont été réalisées à Fribourg et à Strasbourg pour constater les effets de transformation urbaine d'une infrastructure de tramway. Des rencontres ont été organisées entre les élus et des habitants de quartiers d'habitat social de Strasbourg d'une part, et un groupe d'habitants des Coteaux, des représentants de la mairie de Mulhouse et du Sitram d'autre part.
- Suite à ces visites, le groupe a constitué un plan de travail et d'étude entre juin et septembre 2000.
- lors de cette période, le Sitram a lancé un programme de communication avec la mise en place d'une exposition itinérante dans le quartier. D'autres supports de communication ont été utilisés à chaque avancée du projet : deux numéros du journal de quartier reviennent assez largement sur les options et les décisions prises au terme du processus.