

Communauté  
de Communes  
de Cerney et Environs

Communauté de Communes  
de la Vallée de Saint Amarin

Communauté de Communes  
du Pays de Thann

Communauté de  
Communes de la Vallée  
de la Doller et du  
Sultzloch

Correspondance: 24, rue du Général de Gaulle  
B.P. 22  
68801 THANN Cedex  
Tél. 03 89 37 74 30  
Fax 03 89 37 74 31

Services: L'Embarcadère  
5, rue Gutenberg  
68800 VIEUX-THANN  
Tél. 03 89 35 70 96  
Fax 03 89 35 70 71

## Avis du conseil de développement sur le projet tram train

*Adopté le 17 Juin 2003*

Le conseil de développement du Pays Thur Doller représente les forces vives du territoire. Associé à l'élaboration de la charte du Pays, approuvée en février 2003, il est composé de 70 membres répartis en quatre collèges et représentant les 64 000 habitants du territoire du Pays Thur Doller.

Le conseil de développement se doit de jouer sur le territoire un triple rôle : il est tout d'abord animateur de la société civile, mais il est aussi force de propositions et contrôleur de la mise en œuvre de la charte du Pays.

A travers sa charte, le Pays Thur Doller s'est engagé à intervenir dans le domaine économique, mais aussi dans le domaine des services à la population et dans celui de l'environnement, autant de problématiques que l'on retrouve dans le projet tram train Mulhouse Vallée de la Thur.

Le conseil de développement souhaite apporter sur l'ensemble des projets qui touchent le territoire du Pays, et pour lesquels il est informé, un triple regard. En effet, nous pensons qu'il convient d'aborder l'ensemble des problématiques sous l'angle économique certes, mais aussi sous l'angle environnemental et sous l'angle socio-culturel.

C'est en tant que représentant de la société civile, contrôleur de la charte et force de propositions que le conseil de développement souhaite aujourd'hui apporter sa contribution à l'enquête publique menée dans le cadre du projet Tram Train Mulhouse - Vallée de la Thur.

Nous souhaitons tout d'abord préciser que nous nous félicitons de l'arrivée du tram train Mulhouse - Vallée de la Thur sur notre territoire.

En effet, l'arrivée de ce nouvel outil en 2007 constitue pour le territoire un atout majeur si l'on considère les difficultés actuelles que connaissent les vallées et notamment la vallée de la Thur en terme de déplacements et de pollution.

La proximité de notre territoire avec l'agglomération mulhousienne entraîne de nombreux déplacements sur la RN 66. S'ajoutent à ces déplacements vers l'agglomération mulhousienne, ou de l'agglomération mulhousienne vers notre territoire, les allers-retours internes à la vallée. L'ensemble de ces éléments conduit à une augmentation du trafic routier aux heures de pointes (qui sont du reste de plus en plus étalées). La surfréquentation de cet axe routier constitue pour le territoire un problème environnemental majeur.

.../...

L'analyse du projet sous l'angle sociétal nous conduit aussi à relever certains éléments qui altèrent les nombreux aspects positifs de ce projet de tram train. En effet, sur un trajet de 40 km la présence de toilettes dans les rames représente non seulement un gage de qualité mais aussi et surtout une marque du respect que vous portez à vos usagers. Ainsi nous pensons que la présence de ces commodités est indispensable à l'outil.

De la même manière nous pensons que les usagers ont droit à un minimum de confort durant leur trajet et pour cela nous souhaitons que les rames soient équipées d'un système de climatisation.

D'autre part, la présence d'espaces suffisamment conditionnés pour le rangement des vélos nous paraît essentielle si l'on souhaite aller plus loin dans les réflexions sur l'intermodalité.

→ **Sur l'équipement des rames nous préconisons donc les éléments suivants :**

- ✓ **Présence de toilettes**
- ✓ **Climatisation**
- ✓ **Espaces suffisamment conditionnés pour les vélos**

Enfin, nous attirons votre attention sur le fait que l'ensemble du volet accessibilité reste à développer largement :

- ✓ problème des parkings autour des gares et de leur dimensionnement : construire des parkings sécurisé suffisamment dimensionnés, pour voitures et vélos
- ✓ rabattement vers les gares, pour les habitants éloignés notamment ceux de la vallée la Doller
- ✓ Accessibilité à la gare : ses équipements, ses quais, y compris pour les personnes à mobilité réduite.

Enfin, l'analyse du projet sous l'angle environnemental nous conduit à attirer votre attention sur un point essentiel : la rupture de charge obligatoire à Thann pour les habitants de la haute vallée souhaitant se rendre directement en gare de Mulhouse. Si l'on considère, et nous le souhaitons, que le tram train Mulhouse - Vallée de la Thur doit contribuer au désengorgement de la RN 66, le projet tel qu'il est pensé actuellement est sur ce point incohérent. En effet, cette rupture charge obligatoire va conduire les habitants de la haute vallée à se rendre en voiture jusqu'à Thann afin d'y prendre un TER, le problème du goulot d'étranglement de Thann reste donc toujours d'actualité.

→ **Dans cette optique, il paraît capital de garder la possibilité d'une desserte en TER jusqu'à Kruth.**

Enfin, nous souhaitons rappeler que la ligne Mulhouse Thann Kruth, vieille de plus de 150 ans est l'une des plus anciennes de France.

D'une façon plus globale, nous demandons à ce que le projet tel que présenté n'entrave d'aucune manière les développements futurs, à un horizon de 25-50 ans. Ainsi, les choix opérés, notamment en matière d'infrastructure doivent laisser une place à un développement croissant ultérieur.

Le conseil de développement souhaite insister sur le fait que la présente qualité du projet doit impérativement prendre en compte une perspective de développement à long terme afin que l'outil, que nous jugeons pertinent et bénéfique à l'heure actuelle, le reste au fil de l'évolution du territoire, de ses habitants et de leurs attentes.

Nous pensons que, dans cette optique, le projet tram train est bon car il offre une alternative à de nombreux trajets effectués par la route. Cela permettra de maîtriser, voire, nous l'espérons, de contrer l'augmentation du trafic routier et des nuisances ainsi occasionnées.

Ce projet s'inscrit dans une volonté d'aménagement durable du territoire à laquelle nous sommes sensibles. Il apparaît qu'une attention particulière a été portée aux aménagements paysagers, aux aménagements acoustiques et à la protection de la ressource en eau ainsi qu'aux moyens à mettre en œuvre afin de préserver l'activité de vol libre dans la haute vallée de la Thur, autant d'éléments qui contribuent à nous faire penser que ce projet est bénéfique pour notre territoire.

D'autre part, en matière de services à la population, cet outil constituera pour le territoire un élément important puisqu'il facilitera les déplacements pour l'ensemble des catégories de population (jeunes, étudiants, salariés, retraités, ...). Le tram train permettra d'apporter une réponse qui nous paraît pertinente aux besoins de déplacements périurbains, mais aussi aux besoins de déplacements internes à la vallée de la Thur.

Enfin, nous pensons qu'en facilitant l'accès à notre territoire, cet outil pourra aussi contribuer au développement économique, touristique et culturel du Pays Thur Doller, qui constituent des axes forts de sa charte.

Cependant, malgré tout l'intérêt que porte ce projet et les nombreux éléments positifs qu'il pourra amener au territoire, son analyse sous notre triple regard : économique, social et environnemental, nous conduit à attirer l'attention des opérateurs sur un certain nombre d'éléments qui, nous le pensons, peuvent nuire à la pertinence et à la qualité de l'outil.

Tout d'abord, il nous paraît capital de ne pas fermer la vallée de la Thur au fret. En effet, garder la possibilité d'amener le fret jusqu'à Wesserling, c'est garder un potentiel de développement industriel pour une vallée actuellement en pleine mutation. A l'inverse, arrêter le fret à Thann c'est déclarer la fin de l'industrie dans la haute vallée de la Thur.

**→ Ainsi, nous exigeons que la possibilité technique et financière d'amener le fret jusqu'à Wesserling fasse partie intégrante de ce projet et ce, afin de ne pas hypothéquer les possibilités de développement de la haute vallée de la Thur.**

D'autre part, dans ce même registre économique, il nous paraît essentiel que le tram train permette une desserte des zones d'activités actuelles et à venir.

**→ Ainsi, il est essentiel que la liaison ferroviaire entre Cernay et Sentheim soit maintenue et puisse être remise en service le moment venu.**

**→ De plus, il nous semble important de prévoir un arrêt supplémentaire dans la zone industrielle de Cernay.**

Enfin, ce même regard économique nous amène à attirer votre attention sur la nécessité de se garder la possibilité de doubler la voie entre Thann et Mulhouse en prévision d'une augmentation du nombre d'usagers.

**→ Nous estimons pour cela, qu'il est nécessaire d'avoir une action ambitieuse en terme d'acquisition et de réserves foncières pour permettre, le moment venu, le doublement de la voie.**

.../...