

Schéma de cohérence territoriale de la région de Strasbourg

Commission de suivi

**ARTICULER URBANISATION
ET TRANSPORTS EN COMMUN**

Compte rendu du 17 janvier 2007
à Marlenheim

Membres du Syndicat mixte présents :

Monsieur Jean Daniel ZETER, Président de la Communauté de communes du Kochersberg, Maire de Stutzheim-Offenheim
Monsieur Daniel HOEFFEL, Président de la Communauté de Communes de l'Ackerland, Maire de Handschuheim
Monsieur Xavier MULLER, Président de la Communauté de Communes de la Porte du Vignoble, Maire de Marlenheim
Monsieur Robert LUSTIG, Maire de Benfeld
Monsieur Gabriel MULLER, Maire de Kilstett
Monsieur Henri BRONNER, Maire de Vendenheim

Membres des Personnes publiques associées présents :

Madame Patricia GOUT, Direction régionale de l'Equipement
Monsieur Michel REVERDY, Directeur du Syndicat Mixte pour le SCOTERS
Madame Christine SANCHEZ-MARTIN, Syndicat Mixte pour le SCOTERS
Monsieur Hervé LEROY, Directeur de l'ADEUS
Madame Karin GAUGLER, ADEUS
Madame Géraldine MASTELLI, ADEUS
Monsieur Benoît VIMBERT, ADEUS

Excusés :

Monsieur Philippe CHARTIER, Maire de Lipsheim
Monsieur Philippe DEBS, Maire d'Entzheim
Monsieur Roland RIES, Conseiller communautaire de la Communauté urbaine de Strasbourg
Monsieur Sébastien ZAEGEL, Maire de Geispolsheim

Monsieur Benoît LOOS, Région Alsace, Direction des Transports
Madame Clara JEZEWSKI- BEC, Région Alsace
Madame Jacqueline TRIBILLON, Communauté urbaine de Strasbourg, service de la Planification urbaine
Monsieur Jean-Claude CLAVERIE, Direction Départementale de l'Equipement 67

Monsieur Jean Daniel ZETER, maire de Stutzheim-Offenheim anime la commission « Articuler urbanisation et transports en commun ». Il rappelle le sujet de ce troisième atelier : l'accès à la gare et l'organisation urbaine, abordé à travers les cas pratiques de Marlenheim et Kilstett.

M. Xavier MULLER, Maire de Marlenheim, accueille les participants à l'hôtel de Ville.

Après une brève introduction de l'ADEUS (cf document ci-joint), M. Gabriel MULLER, Maire de Kilstett présente son expérience.

L'organisation urbaine autour de la gare : Exemple de KILSTETT

M. Gabriel MULLER souligne que Kilstett est passé très rapidement de 1400 à 2400 habitants. 250 emplois ont été créés en deux ans. La gare, qui met Kilstett à 10 minutes de Strasbourg, renforce son attractivité (environ 100 personnes par jour prennent le train, notamment des scolaires). Le cadencement des trains au quart d'heure en heure de pointe dès 2007 sera un argument supplémentaire. La commune souhaite développer les logements (collectifs, intermédiaires et individuels mixés) pour répondre à une demande croissante ainsi que des commerces en lien avec la gare et une zone de parking et services (vélos...). L'un des objectifs du PLU en cours est de ramener le centre de gravité du village autour de la gare. Cependant, l'extension urbaine du village, notamment le développement de l'habitat et de l'activité autour de la gare, est contraint à 180° par des risques d'inondation faibles. Dans ces conditions, comment atteindre les objectifs de production de logements et de développement des quartiers gare prescrits par le SCOTERS pour les communes bien desservies ?

M. Henri BRONNER note que Vendenheim s'est inscrit dans la même démarche avec son PLU en cours : organiser l'extension du village avec 300 nouveaux logements, dont de nombreux logements aidés, dans un contexte de congestion routière, l'a conduit à axer son développement sur le train. Vendenheim n'avait pas bénéficié du cadencement dans le cadre de celui de Haguenau, mais son cadencement à la demi-heure était promis au 1^{er} juin 2007 dans le cadre de celui de Mommenheim. La commune a donc communiqué fortement sur ce thème pour expliquer et faire partager à la population ces choix de développement. Or l'arrivée du TGV conduit aujourd'hui la SNCF à supprimer 5 arrêts à Vendenheim. M. le Maire s'interroge dès lors sur sa capacité à produire les logements que lui demande le SCOTERS alors que le principal pilier de sa politique tombe. Il estime qu'il ne peut lancer la production de ces logements en attendant 10 ans que le TGV ait sa ligne propre pour obtenir la desserte adéquate en transports en commun.

M. Daniel Hoeffel rappelle que la desserte en transport en commun est le fondement sur lequel est bâti le SCOTERS. L'exemple de Vendenheim donne le sentiment que la SNCF axe tous les moyens sur le TGV au détriment des axes locaux. M. HOEFFEL propose que la commission « Articuler Urbanisation et Transports en commun » insiste sur l'importance d'un développement attractif des transports ferroviaires de proximité qui est fondamental pour développer la région

de Strasbourg. M. HOEFFEL s'interroge sur la crédibilité du Transport en site propre ouest si même la politique par rapport aux gares s'affaiblit.

M. Hervé LEROY, ADEUS, souligne qu'il y a deux acteurs principaux dans ce domaine, il s'agit moins de la SNCF que de RFF et de la Région, RFF facturant en effet chaque arrêt de train à la Région. Une certaine ambiguïté demeure quand on parle de cadencement des lignes : s'agit-il de l'ensemble de la ligne ou des gares principales qui la composent ?

M. Gabriel MULLER rejoint M. LEROY : lors des Comité de ligne, il a été question qu'un certain nombre de trains ne s'arrêtent plus à La Wantzenau, car la CUS a déjà des bus.

M. Hervé LEROY note aussi le problème du matériel roulant qui n'est pas adapté aux arrêts fréquents comme peut l'être un RER. Il souligne que la question est différente dans le périurbain, où un rabattement sur une gare bien desservie est envisageable, et dans l'urbain, où tout l'intérêt est de ne pas prendre la voiture.

M. Henri BRONNER remarque que, vu les besoins, les lotissements se feront en amont même si Vendenheim ne les fait pas, y compris dans des zones mal desservies par les transports en commun, ce qui agravera la situation routière à Vendenheim. Quel rôle dans la réflexion locale ?

M. Xavier MULLER estime que le problème est similaire pour le fret.

M. Jean Daniel ZETER propose à la commission de reprendre la proposition de M. Daniel HOEFFEL de demander des garanties au nom du Syndicat Mixte : Si les lignes ferroviaires ne peuvent plus être utilisées, alors il estime que le Syndicat Mixte est fondé à demander un transport en commun en site propre performant vers Vendenheim pour compenser. Par ailleurs, M. ZETER estime qu'une réflexion doit être engagée sur la pertinence de la localisation des arrêts dans le cadre du cadencement. Enfin, M. ZETER note que la question principale en matière de fret est le subventionnement comme cela se fait dans d'autres pays : il faut reporter les subventions de la route vers le rail. Les arrêts seront rentables s'ils sont efficaces.

M. Gabriel MULLER souligne qu'il faut également avoir une réflexion sur les trains en « sens inverse », c'est-à-dire de la périphérie vers la ville de Strasbourg : les personnes ayant des bas salaires à Strasbourg auraient bien suivi leur entreprise lorsqu'elle s'est installée à Kilstett, mais il n'y a pas de train performant de Strasbourg à Kilstett.

L'organisation urbaine autour d'un futur Transport en commun en site propre: Exemple de MARLENHEIM

M. Xavier MULLER rappelle que Marlenheim, bourg centre du SCOTERS de 3700 habitants, dispose d'une bonne situation géographique qui attire les entreprises au sein de sa zone d'activités (1100 emplois aujourd'hui, 1400 à terme sur 60 ha). Sa situation de carrefour va l'amener à continuer son développement. Face à la saturation routière, la commune attend avec impatience l'arrivée du Transport en Site Propre Ouest afin d'avoir une desserte en transport en commun performante. L'arrivée de ce TSPO est pour M. MULLER un préalable au développement de l'habitat à hauteur des prescriptions du SCOTERS. En effet une pression démographique très forte à l'ouest de Strasbourg, l'arrivée du Zénith et de la Foire expo vont achever d' « étouffer » la départementale 1004. Le TSPO est donc une urgence. Concernant son tracé, M. MULLER estime que :

- l'arrêt est du TSPO serait plus pertinent plus à l'est afin de mieux irriguer la zone d'activité, où viennent travailler de nombreuses personnes de Strasbourg, ainsi que Nordheim et Kuttolsheim.
- un tracé sud utilisant l'ancienne piste cyclable vers Wasselonne permettrait de réduire fortement le budget (1/3 du budget prévu aujourd'hui pour 4 km).

M. Daniel HOEFFEL estime que le paysage entre Strasbourg et Marlenheim a été dénaturé et que l'on a abusé des surfaces à bitumer : un accompagnement paysager des infrastructures serait particulièrement important (haies, arbustes...) et favoriserait leur intégration dans le paysage environnant.

M. Gabriel MULLER rappelle le subventionnement de coulées vertes par la Région et le Conseil Général.

Les prochains rendez-vous

Comme prévu lors de la dernière commission, un projet de fiche-outil concernant le maillage des réseaux est remis par l'ADEUS aux participants. Il s'agit d'un modèle pour l'ensemble des fiches destinées à former le « Guide pratique pour les PLU » souhaité par les élus. Les participants sont invités à faire part de leur avis sur la forme et le fond par mail à l'ADEUS en préalable à la prochaine commission afin de finaliser cette fiche. Contact : g.mastelli@adeus.org

M. Jean Daniel ZETER remercie les participants et leur donne rendez-vous :

Mardi 3 avril 2007, 15h30-17h, Salle du Conseil municipal à Kilstett