



Le développement urbain en lien avec le ferroviaire :

l'exemple de Schirmeck - La Broque

Programme partenarial

Chef de file : Région Alsace

Equipe projet : Benjamin PUCCIO, Fabienne COMMESSIE, Sandrine LECHNER, Pierre LAVERGNE, Julie DARGAUD, Ahmed SAÏB

Ont collaboré : Les maires et services des communes de Schirmeck et de La Broque, les services de la Communauté de Communes de la Haute Vallée de la Bruche, la directrice du Pays Bruche-Mossig-Piémont, la DAT et la DDT à la Région Alsace, les directions régionales de la SNCF et de RFF.

mai 2008 © ADEUS

L'agence de développement et d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise
9 rue Brulée . CS 80047 . 67002 Strasbourg Cedex

Sommaire

INTRODUCTION	5
------------------------	---

Partie 1 : Diagnostic

1. DÉPLACEMENTS	8
1.1. Une relation croissante au reste du territoire	8
1.2. Une utilisation prioritaire de la voiture	9
1.3. Pertinence des modes alternatifs à la voiture pour le travail	10
1.4. Pertinence des modes alternatifs à la voiture pour d'autres motifs	12
2. DÉVELOPPEMENT URBAIN	14
2.1. Démographie	14
2.2. Habitat	16
3. ECONOMIE ET EQUIPEMENTS	21
3.1. Economie	21
3.2. Equipements	27

Partie 2 : Projet de développement

4. OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DU SITE	32
4.1. Synthèse des enjeux du diagnostic et des entretiens menés et implications pour le site	32
4.2. Synthèse des objectifs des padd de Schirmeck et de La Broque	34
4.3. objectifs partagés, vocations du site, et éléments de programme possibles	34
5. ANALYSE DU SITE	36
5.1. Caractéristiques de la friche ferroviaire	36
5.2. Insertion du site dans son environnement	37
5.3. Synthèse	40
6. PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT	42
6.1. Proposition 1 - la gare à 360°	42
6.2. Proposition 2 - la gare à 180°	46
6.3. Proposition alternative pour le développement de l'habitat	49
SYNTHESE	53

INTRODUCTION

Depuis janvier 1997, la Région Alsace est devenue autorité organisatrice du transport ferroviaire régional de voyageur, à titre expérimental jusqu'en 1999 et de plein droit depuis 2000. L'exercice de cette nouvelle compétence a été marqué depuis 1997 par une amélioration sensible des dessertes sur l'ensemble du réseau ferroviaire régional.

L'amélioration de l'offre ferroviaire et les innovations tarifaires, dans un contexte d'accroissement sensible des coûts du carburant, place ce mode de transport comme une alternative puissante à la voiture individuelle, à la fois pour les migrations domicile-travail/étude, mais également pour des déplacements plus ponctuels.

Afin que cette alternative puisse s'exprimer pleinement, l'enjeu du point de vue urbain consiste à favoriser un développement qui se fasse en lien avec les dessertes ferroviaires. Cet enjeu est clairement exprimé dans la loi Solidarité et Renouvellement Urbain du 14 décembre 2000 qui fixe comme l'un des objectifs des PLU et des SCOT de favoriser le développement urbain à proximité des arrêts de transport collectif.

Dans ce contexte, l'objectif de cette étude est d'élaborer une proposition d'aménagement et de développement urbain autour de la gare de Schirmeck-La Broque qui a été retenue par la Région Alsace et le Pays Piémont Bruche Mossig. L'étude du cas particulier de la gare de Schirmeck-La Broque doit permettre de dégager une série de préconisations pour l'étude de développements possibles aux abords des autres gares du réseau ferroviaire.

Afin de dégager les axes de développement possibles aux alentours de la gare, l'étude s'articulera autour d'un premier état des lieux socio-démographique et économique du territoire, tant à l'échelle des deux communes de Schirmeck et de La Broque, que de la vallée dans son ensemble et des liens existant avec les autres parties du territoire et notamment l'agglomération strasbourgeoise. Ce diagnostic sera complété par une synthèse des objectifs de développement du site, basée sur une série d'entretiens menés auprès des élus et techniciens et de la SNCF et de RFF, ainsi que sur l'analyse des documents locaux de planification. L'analyse précise du site de projet du point de vue de ses caractéristiques physiques et d'exploitation, ainsi que du point de vue de son insertion dans son environnement permettront de dégager les principes d'aménagement du site.

A partir de ces principes d'aménagement, deux propositions d'aménagement du site sont présentées en mettant en avant les avantages et inconvénients de chacune des propositions ainsi que la position des communes. Compte tenu des difficultés d'intégrer un programme de logement dans les propositions d'aménagement du site gare, une proposition alternative, sur un site différent à proximité, est également proposée.

En conclusion de ce travail, une synthèse présente les éléments essentiels du travail et met en avant les éléments critiques pour l'étude d'aménagement visant à une meilleure articulation entre développement urbain et offre ferroviaire.

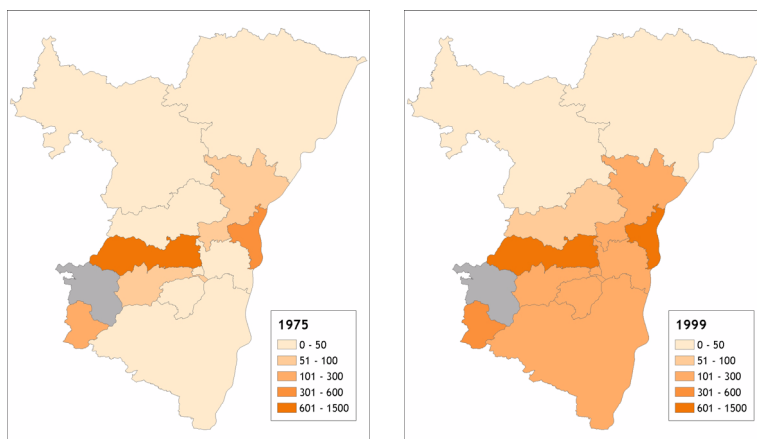
DIAGNOSTIC

1. DÉPLACEMENTS

1.1. UNE RELATION CROISSANTE AU RESTE DU TERRITOIRE

L'évolution des migrations alternantes sur la période 1975 - 1999 pour le canton de Schirmeck indique une relation croissante de ce dernier au reste du territoire. Les cartes montrent ainsi que les échanges avec le reste du Bas-Rhin ont fortement évolué et ce particulièrement en faveur de Strasbourg et du sud du Bas-Rhin.

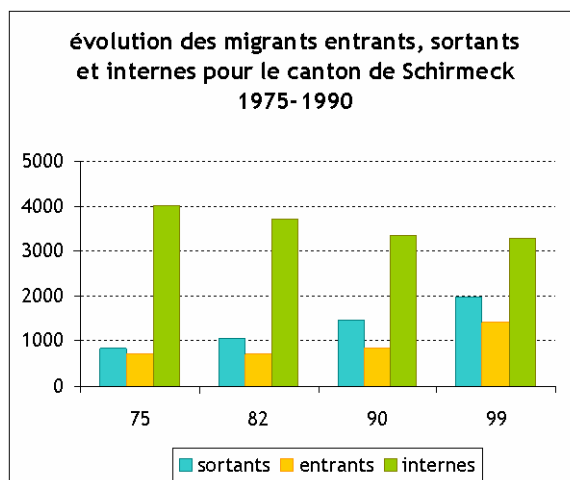
CARTE N°1 : Evolution des échanges entre le canton de Schirmeck et le reste du territoire



Source : INSEE RGP 1975, 1999 réalisation graphique ADEUS 2006

La croissance des échanges, indicatrice de la dissociation croissante entre lieu d'habitat et lieu de travail, est à mettre en parallèle avec l'évolution des migrations internes.

GRAPHIQUE N°1 : Evolution des migrants entrants, sortants et internes au canton de Schirmeck entre 1975 et 1999



Source : INSEE RGP 1975, 1982, 1990, 1999

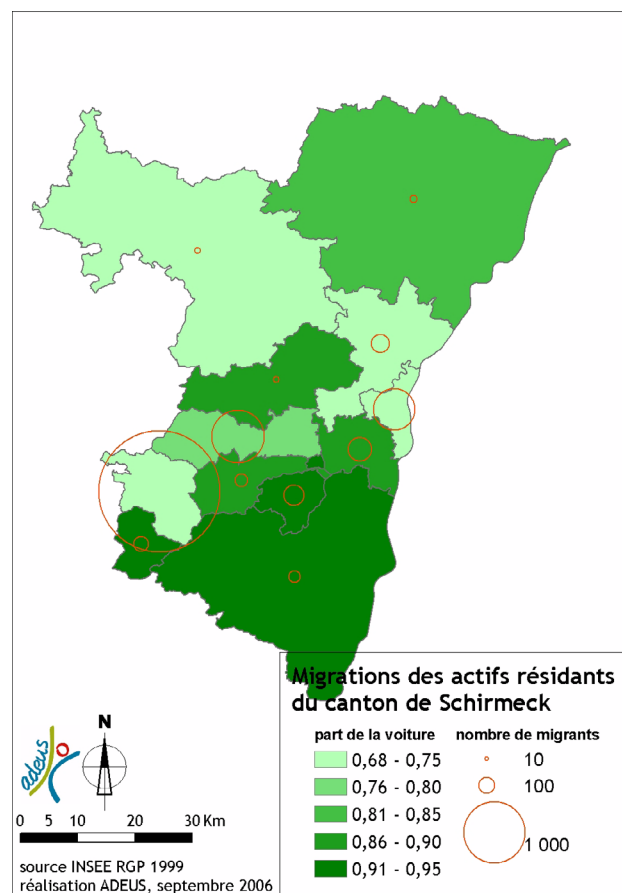
Le graphique précédent montre ainsi que les migrations d'échanges (entrants et sortants) n'ont cessé de croître entre 1975 et 1999 alors même que les migrations internes

au canton de Schirmeck n'ont cessé de décroître. Largement minoritaires en 1975, les migrations d'échange ont dépassées en nombre les migrations internes en 1999 (3 400 contre 3 300).

Ces éléments, bien que limités aux migrations domicile-travail, font apparaître, l'interdépendance croissante des territoires entre eux et de fait la dépendance de plus en plus forte aux moyens de déplacements. **La qualité des relations des territoires entre eux apparaît ainsi comme une condition indispensable de fonctionnement et de développement des territoires.**

1.2. UNE UTILISATION PRIORITAIRE DE LA VOITURE

CARTE N°2 : Migrations domicile-travail en voiture des actifs résidents du canton de Schirmeck



La carte n°2 présente les parts d'utilisation de la voiture dans les migrations domicile-travail des actifs résidents du canton de Schirmeck. Elle indique clairement que la part des déplacements réalisés en voiture est majoritaire pour tous les secteurs. Pour autant, cette carte montre également que la part de la voiture est inégale selon les secteurs de travail. Ainsi, si les déplacements en direction du sud sont marqués par une part de la voiture largement plus importante (supérieure à 90 %), les territoires dans lesquels s'inscrit la liaison ferroviaire vers Strasbourg présentent en revanche des taux relativement moins importants (inférieurs ou égaux à 80 %). Les données concernant le Kochorsberg, les territoires au nord ouest et au nord est doivent être relativisées compte tenu de la faiblesse des migrations vers ces secteurs.

Le phénomène d'allongement des distances domicile-travail, couplé à l'accroissement des échanges pose naturellement la question des nuisances engendrées par la voiture, mode principal de déplacement et de ses alternatives existantes.

1.3. DEGRÉ DE PERTINENCE DES MODES ALTERNATIFS À LA VOITURE POUR LE TRAVAIL

La pertinence des alternatives à la voiture se mesure à la qualité de l'offre en transport collectif, et ce particulièrement sur sa capacité à permettre d'effectuer différents motifs de déplacements. Compte tenu du caractère dimensionnant des migrations domicile travail sur la mobilité quotidienne, c'est particulièrement sur ce segment qu'il paraît intéressant de mesurer les possibilités qu'offre les transports collectifs et en particulier le train puisque c'est la seule offre disponible à partir de Schirmeck-La Broque.

Les deux tableaux suivant présentent les communes pour lesquelles l'offre ferroviaire existante autorise de réaliser un aller retour pour effectuer une journée de travail de 9h00 pour différentes plages horaires. Par exemple, un résidant de Schirmeck dont le travail à Molsheim débute à 8h45 et se termine à 17h45 dispose d'un train lui permettant de se rendre à son travail et d'en revenir avec un temps de parcours aller et retour de 1h23.

TABLEAU N°1 : Communes pour lesquelles les résidents de Schirmeck peuvent aller travailler en train et temps de déplacement (aller-retour)¹

à destination de	horaires de travail			
	7h00-7h30 16h00-16h30	7h31-8h00 16h31-17h00	8h01-8h30 17h01-17h30	8h31-9h00 17h31-18h00
Dachstein				01:45
Gresswiller	01:21	01:30	01:19	
Heiligenberg- Mollkirch		01:30		
Lutzelhouse	01:03	00:56	00:44	00:57
Molsheim	01:41			01:23
Mutzig	01:23	01:30	01:19	01:23
Rothau		00:45		
Russ-Hersbach	00:38			
Strasbourg	02:15	02:30		02:21
Urmatt	01:03		01:19	00:57
Wisches	00:56		00:44	00:57

Source : traitement des horaires SNCF

1. le temps indiqué prend en compte le temps de déplacement en train et/ou en bus ainsi que le temps entre les horaires du train au lieu de travail (arrivée et départ) et les horaires de début et de fin de journée de travail, c'est donc le temps effectif hors le temps d'accès et de retour à la gare du domicile.

TABEAU N°2 : Communes à partir desquelles il est possible de se rendre à Schirmeck pour aller travailler en train et temps de déplacement (aller-retour)

en provenance	horaires de travail			
	7h00-7h30 16h00-16h30	7h31-8h00 16h31-17h00	8h01-8h30 17h01-17h30	8h31-9h00 17h31-18h00
Dachstein		02:14		
Dorlisheim		02:27		
Gresswiller		01:29		
Heiligenberg-Mollkirch		01:34		
Lutzelhouse		01:06		
Molsheim		01:46		
Mutzig		01:38		
Rosheim		02:18		
Rothau	00:47		00:54	
Russ-Hersbach		00:53		
Strasbourg		02:27		
Strasbourg-Roethig		02:16		
Urmatt		01:15		
Wisches		00:58		

Source : traitement des horaires SNCF

Ces deux tableaux indiquent que l'offre TER permet de rejoindre la quasi totalité des communes desservies par la ligne Strasbourg-Bruche et ce jusqu'à Molsheim. Les communes situées en aval de Molsheim en direction de Strasbourg, à l'exclusion de Strasbourg, ne bénéficient pas de conditions très favorables compte tenu de la structure de desserte de la majorité des trains qui assurent des missions omnibus jusqu'à Molsheim et directe ensuite jusqu'à Strasbourg. Pour autant, deux éléments relativisent ceci. D'une part les migrants à destination des communes pour lesquelles les résidents de Schirmeck peuvent utiliser le train pour une journée de travail représentent plus de 60 % des actifs résidents migrants vers d'autres communes. D'autre part la mise en place progressive du projet de tram-train permettra l'amélioration des correspondances en gare de Gresswiller et de Molsheim ce qui devrait contribuer à accroître le nombre de communes accessibles en train pour une journée de travail tant en direction de Strasbourg que sur le Piémont des Vosges.

Compte tenu des taux actuels d'utilisation des transports collectifs vers les destinations de travail des actifs résidant à Schirmeck et à La Broque, l'utilisation du transport ferroviaire présente des marges sensibles d'amélioration.

1.4. PERTINENCE DES TRANSPORTS COLLECTIFS POUR D'AUTRES MOTIFS DE DÉPLACEMENTS

Si les relations domicile travail constituent le coeur de la demande de déplacement en transport collectif, cette offre peut également constituer une alternative intéressante pour la réalisation d'autres activités. Ceci est particulièrement vrai pour offrir un accès aux équipements commerciaux et publics des pôles (Schirmeck, Molsheim) pour les habitants de la vallée de la Bruche.

TABLEAU N°3 : Nombre d'aller retour disponibles à destination de Schirmeck pour une durée de 1h à 2h30 à Schirmeck¹

	matin	après-midi
Dachstein	1	-
Duppigheim	1	-
Duttlenheim	1	-
Entzheim	1	-
Gresswiller	2	1
Heiligenberg-Mollkirch	1	-
Lingolsheim	1	-
Lutzelhouse	1	1
Molsheim	2	1
Mullerhof	1	-
Mutzig	2	1
Rothau	2	2
Russ-Hersbach	1	-
Saales	-	1
St-Blaise-Roche-Poutay	-	1
Strasbourg	2	1
Urmatt	2	1
Wisches	2	1

Source : traitement horaires SNCF

Le tableau précédant montre ainsi que cette offre existe. Il est ainsi possible pour des résidents des communes desservies en amont ou en aval de Schirmeck de s'y rendre pour profiter des équipements qui s'y trouvent. La proximité de ces derniers à la gare renforce naturellement la pertinence de l'offre ferroviaire comme alternative à l'automobile dans cette perspective.

Enfin, l'offre ferroviaire constitue également un atout important pour le territoire du point de vue du tourisme. A la fois pour visiter le patrimoine civil ou militaire local (Mémorial, Musée du chateau, cimetière allemand) mais également à partir de la gare

1. pour une arrivée à Schirmeck la Broque entre 9h00 et 16h00, une durée totale du déplacement inférieure à 5h00 (temps en train et temps sur place) et une durée de transport inférieure à la durée sur place

de Schirmeck pour les départs de randonnées vers le Donon, le camp du Struthof, ou encore pour des randonnées de plus longue durée le long du GR5 par exemple.

L'arrivée du TGV peut constituer une opportunité de développement du tourisme dans les environs de Schirmeck en particulier en valorisant dans le marketing régional les opportunités de visite en lien avec les dessertes ferroviaires. Les produits de type Pass évocation pourraient ainsi être proposés aux touristes TGV en mettant en avant la flexibilité du transport régional et la richesse des sites accessibles et notamment ceux autour de Schirmeck.

Principaux éléments :

Le transport ferroviaire constitue dès aujourd'hui une alternative intéressante pour un nombre important de déplacements, tant du point de vue des migrations domicile travail (principalement en provenance de Schirmeck et à destination des autres communes de la vallée de la Bruche, de Molsheim et de Strasbourg) que du point de vue de déplacements plus ponctuels et ce en particulier pour les habitants de la vallée de la Bruche pour venir profiter des équipements à Schirmeck.

Les marges d'amélioration de la part du train dans les déplacements avec les communes desservies sont réelles.

Le transport ferroviaire constitue également un levier intéressant pour le développement du tourisme et ce particulièrement à l'aube de la mise en service du TGV Est.

Il y a donc enjeu à valoriser localement l'offre ferroviaire et la gare :

- comme porte d'entrée vers les équipements à la personne pour les résidents de la vallée ;
- comme porte d'entrée vers les sites et circuits touristiques pour les touristes alsaciens ou non ;
- comme lieu de transport pour les résidents de Schirmeck dans le cadre de leurs déplacements quotidiens vers leurs lieux de travail.

2. LE DÉVELOPPEMENT URBAIN

2.1. DÉMOGRAPHIE

2.1.1. Éléments de diagnostic issus des projets de territoire

Rappel : le périmètre d'étude du Pays Bruche-Mossig-Piémont réunit 8 arrondissements (Molsheim, Rosheim, Schirmeck, Obernai, Saales, Barr, Wasselonne et une partie de Marmoutier). Il comprend 102 communes et est couvert par 9 communautés de communes dont la communauté de communes de la Haut-Bruche polarisé autour du bourg centre Schirmeck-La Broque. Au cours de l'élaboration de la Charte, 2 communautés de communes ont souhaité adhérer au Pays de l'Alsace Centrale (Communautés de communes du Piémont de Barr et du Bernstein et de l'Ungersberg).

En 1999, la population au sein du Pays est proche de 130 000 habitants et l'évolution démographique entre 1990 et 1999 a connu une croissance de 11,3% en moyenne, c'est à dire quasiment le double de l'évolution constatée pour la Région Alsace (6,5%).

TABLEAU N°4 : Structure de la population par âge dans le Pays Bruche-Mossig-Piémont

Âge	1990		1999	
	Nombre	%	Nombre	%
0 - 14	22 488	19,2	24 841	19,1
15 - 29	26 036	22,3	23 804	18,3
30 - 44	27 164	23,2	31 632	24,3
45 - 59	18 953	16,2	23 788	18,3
60 - 74	14 114	12,1	17 533	13,5
75 - 94	7 875	6,7	8 166	6,2
95 et +	68	0,0	171	0,1
Ensemble	116 698		129 935	

Source : INSEE RGP 1990, 1999

S'il s'agit d'une tendance particulièrement sensible dans le Piémont (cantons de Molsheim et de Rosheim), elle concerne aussi la Haute Vallée de la Bruche, qui renoue de ce fait avec la croissance démographique.

En effet, après une baisse de 2,1 % de 1982 à 1990 au sein de la communauté de communes de la Haute-Bruche, la population communautaire, avoisinant en 1999 les 19 000 habitants, enregistre une progression de 7,1 % par rapport à 1990¹. Il est toutefois à noter que 4 communes accusent un solde migratoire négatif sur cette même période : Natzwiller, Rothau, Saint Blaise la Roche et Schirmeck.

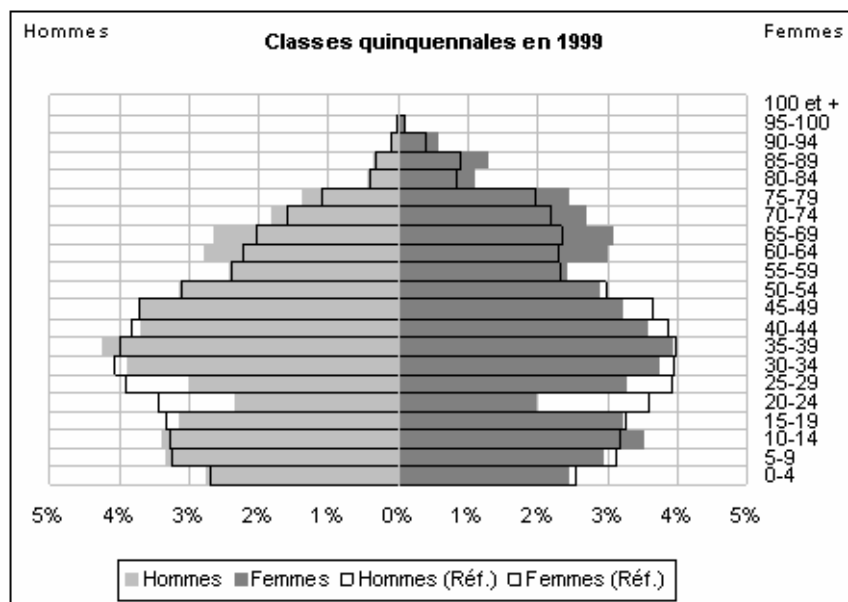
1. Nota : Ces chiffres interrogent sur la capacité du territoire à faire face à un rythme de croissance soutenu (selon l'INSEE les projections basées sur un prolongement des tendances démographiques observées depuis 1982 prévoient d'ici 2030 +34,2% pour la zone d'emploi Molsheim-Schirmeck. A titre de comparaison, la population régionale devrait progresser de +12% par rapport à son niveau en 1999).

Les tendances porteuses d'enjeux pour la Communauté de communes de la Haute-Bruche :

- diminution de la part des jeunes. Avec une baisse de 3% entre 1990 et 1999, les moins de 25 ans représentent tout de même encore 29% de la population totale de la Communauté de communes (évolution de -2,1% dans le Département du Bas-Rhin) ;
- forte représentation des 30-44, en augmentation entre 90 et 99, ce qui illustre l'attractivité résidentielle du secteur ;
- tendance au vieillissement de la population : on note une augmentation de 15,5% (+14,5% pour le Département du Bas-Rhin) des plus de 60 dans la Haute-Bruche.

Par ailleurs et à l'instar de la situation constatée dans le Pays Bruche-Mossig-Piémont, la pyramide des âges laisse apparaître un décalage entre la situation du Communauté de communes de la Haute-Bruche et le Département du Bas-Rhin.

GRAPHIQUE N°2 : Pyramide des âges dans la Communauté de communes



Source : INSEE, RGP 1999

La population de la Communauté de communes de la Haute-Bruche se caractérise par une augmentation du nombre des ménages, mais une baisse du nombre de personnes par ménage, passant de 2,67 en 1990 à 2,55 en 1999 (2,63 en 1990 et 2,49 en 1999 pour le Département du Bas-Rhin).

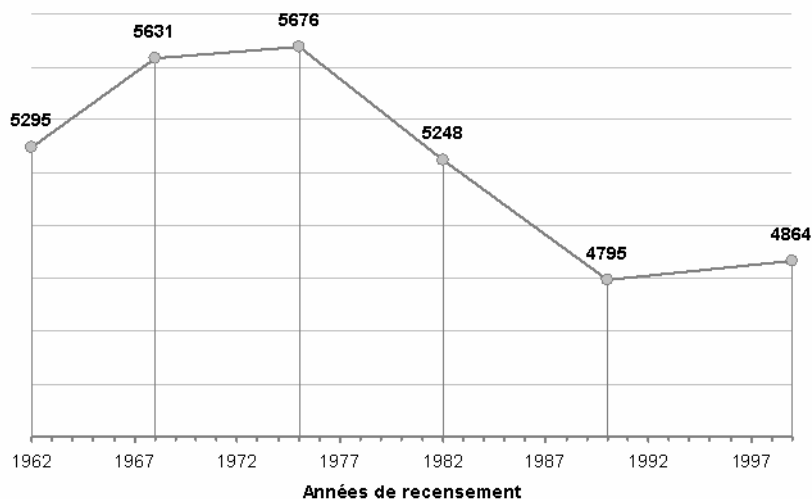
En outre ces ménages sont en moyenne moins riches par rapport aux autres territoires bas-rhinois. La Haute-Bruche connaît en effet, une part des foyers fiscaux imposés inférieure à la moyenne départementale (53,1% contre 59,7%) et figure parmi les territoires où la part des ménages à faible revenus est la plus importante dans le Bas-Rhin.

La Haute-Bruche est l'un des territoires bas-rhinois où le taux des familles monoparentales (avec des enfants de moins de 25 ans) est le plus élevé : 6,2% en 1999. (Des Hommes et des Territoires)

2.1.2. Les évolutions propres à Schirmeck et La-Broque

Alors que le pays Bruche-Mossig-Piémont connaissait une forte croissance démographique entre 1990 et 1999 (11,3%), les communes de Schirmeck et La Broque stagnent avec 69 habitants supplémentaires (+1,44%)

GRAPHIQUE N°3 : Evolution de la population des communes de Schirmeck et La Broque entre 1962 et 1999



Source : INSEE RGP 1962, 1968, 1975, 1982, 1990, 1999

Pour autant, cette augmentation de la population même faible, constitue un tournant par rapport à un long cycle de diminution de la population entre 1975 et 1990.

Si la tendance au vieillissement de la population est observée dans le pays, elle est encore plus marquée à Schirmeck et La Broque. Les personnes âgées de plus de 75 ans représentent en 1999, 13,7% de la population (6,2 % pour le pays). Les jeunes actifs (15 à 29 ans) sont proportionnellement plus nombreux que dans le pays avec 21,5 % (18,3 % dans le pays).

En ce qui concerne la taille des ménages, elle a tendance à suivre le même profil que celui du Bas-Rhin. Le nombre de personnes par ménage est en constante diminution passant de 3,32 en 1962 à 2,49 en 1999 (2,51 pour le Bas-Rhin)

2.2. HABITAT

2.2.1. Eléments de diagnostic issus des projets de territoire

- **Le parc immobilier**

La démographie et l'habitat sont intimement liés, les deux interagissant fortement. Ainsi, si les évolutions démographiques se sont traduites par des conséquences sensibles en matière d'habitat, les opportunités offertes par le territoire en matière de logement ont à leur tour favorisé l'arrivée de population et alimenté la croissance démographique. En effet, la demande de logement est aussi bien endogène (jeunes à la

recherche d'un premier logement, séparation...) qu'exogène (couples avec enfants travaillant sur Strasbourg, retraités...).

Cet effort d'accueil réalisé se caractérise dans la communauté de communes de la Haute-Bruche par une augmentation de 11% des résidences principales (+13,7% pour le Département du Bas-Rhin), qui se traduit par :

- +9% dans le canton de Schirmeck,
- +14% dans le canton de Saales.

Le parc de logements du Pays Bruche-Mossig-Piémont se caractérise par une prédominance des maisons individuelles (71,3%) occupées majoritairement par leur propriétaire. Le parc locatif du Pays quant à lui est peu développé et essentiellement localisé dans les bourgs centres.

Concernant plus précisément la part du logement locatif dans la Communauté de communes de la Haute-Bruche, elle se situe dans la moyenne par rapport aux autres territoires bas-rhinois (hors CUS). En effet, l'augmentation du parc immobilier de la vallée a profité aux locataires (22,7% du parc des résidences principales en 1999, contre 20,9% en 1990).

TABEAU N°5 : La construction neuve dans la Communauté de communes

	1999	2003	Nb moyen constructions 99/03	Part dans construction totale Dép. 99/03
Constructions neuves	78	83	103	1,9%
- <i>individuel</i>	36	57	76	3,0%
- <i>collectif</i>	42	26	28	0,9%

Source : SITADEL, 1999 à 2003

Dans la Communauté de communes de la Haute-Bruche, la part des logements locatifs sociaux est faible et se concentre à Schirmeck et La Broque ainsi que dans le bas de la vallée, Schirmeck concentrant 58% de l'offre au sein de la Communauté de Communes. Cette offre sur représentée dans les bourgs centres ne répond que partiellement à une demande répartie sur l'ensemble des communes de la vallée, et ceci dans un contexte de progression de chômage (notamment de croissance importante du nombre des allocataires du RMI).

A l'échelle du Pays, les résidences secondaires¹ représentent une part non négligeable du parc immobilier atteignant pour le Pays 7,4% en 1999 contre 2,2% pour la région Alsace. Dans la communauté de communes de la Haute-Bruche (hors bourg centre Schirmeck - La Broque) les résidences secondaires représentent même 18 % du parc de logements. Il est toutefois à noter qu'autour de Schirmeck-La Broque sur la période 1990-1999 nombre de résidences secondaires sont devenues des résidences principales, la reconquête des résidences secondaires représentant 6,7% des nouvelles résidences principales.

1. logements utilisés pour les week-ends, les loisirs ou les vacances ; elles incluent les logements loués ou à louer pour les séjours touristiques

TABLEAU N°6 : Le parc immobilier dans le Pays Bruche-Mossig-Piémont

Type de logement	1999	%
Ensemble	55 610	100,0
dont		
Résidences principales	48 179	86,6
Résidences secondaires	4 117	7,4
Logements vacants	3 052	5,5
dont		
Logements individuels	39 624	71,3
Logements dans immeuble collectif	15 986	28,7

Source : INSEE RGP 1999

- **Les tarifs ...**

... à l'achat

Il existe un décalage croissant entre la demande et l'offre : les pratiques locales (pour l'essentiel du logement pavillonnaire en lotissement) ont favorisé la raréfaction et un accroissement du coût du foncier, qui varie cependant en fonction de la proximité et/ou de l'accessibilité à l'agglomération strasbourgeoise.

Ainsi, à titre indicatif, on constate les prix les plus élevés sur les secteurs d'Obernai et de Marlenheim (doublement entre 1995 et 2000), viennent ensuite Molsheim et Barr (doublement entre 1995 et 2000), Oberhaslach et Wasselone (augmentation entre 1995 et 2000) et pour finir on constate les prix les plus bas à Schirmeck (stabilité entre 1995 et 2000). Notons que la tendance est à l'augmentation des prix du foncier dans la Communauté de communes et que de grandes différences existent entre les communes du haut et du bas de la vallée (61 euros/m² à Wisches contre 12,20 euros/m² à Saales).

... à la location

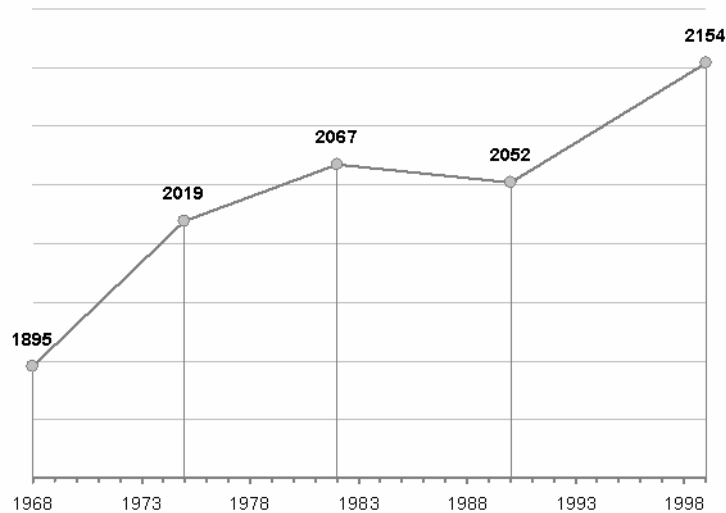
La Haute-Bruche fait partie des territoires bas-rhinois où les niveaux des loyers sont parmi les plus faibles. Les territoires limitrophes de la Haute-Bruche ont des loyers plus élevés et notamment le secteur de Molsheim à l'entrée de la vallée.

D'une manière générale, ces évolutions peuvent avoir un impact social non négligeable pour l'avenir du territoire (risque de fuite du territoire notamment des jeunes à la recherche d'une première location voire d'une primo-accession à la propriété, détermination du profil des nouveaux arrivants, etc.).

2.2.2. Les évolutions propres à Schirmeck et La-Broque

Alors que la population décroît depuis 1982 et stagne après 1990, l'évolution du nombre de logements est en forte augmentation depuis 1990 avec 102 logements en plus (+5%)

GRAPHIQUE N°4 : Evolution du nombre de logements de 1968 à 1999 sur les communes de Schirmeck et La Broque



Depuis 1999, cette tendance à la construction se confirme sur les communes de La Broque et Schirmeck avec environ 30 logements commencés par an (source : DRE SITADEL)

Tout comme le pays Bruche-Mossig-Piémont, la part de résidences secondaires reste forte (6%) par rapport à l'ensemble du Bas-Rhin. La Broque et Schirmeck ont par ailleurs un parc social important avec 183 logements sociaux en 1999.

Une majorité des résidents sont propriétaires de leurs logements (60%) avec une proportion forte de maisons individuelles (70%).

Bien que bourg-centre, ces deux communes ont des caractéristiques plus proches des communes rurales avec un parc collectif faible et très peu de petits logements disponibles.

Principaux éléments / Démographie et habitat

Évolution de la population principalement portée par les ménages de 1 et 2 personnes mais une évolution de l'offre orientée vers l'accroissement des logements individuels

Les perspectives d'évolution de la population incitent à prévoir une limitation des effets négatifs de la pression foncière. Cette dernière s'accroît notamment sur le segment des logements à loyers modérés

La ressource foncière est contrainte par le relief et par la prévention des risques liés à la Bruche. Bien que plus faible que dans le reste du Bas-Rhin, La consommation foncière est jugée importante (+24 % en 40 ans)

Il y a donc enjeu à :

- Préparer le territoire à l'accueil de nouvelles populations**
- Assurer le maintien et le renforcement d'une offre adaptée pour les populations économiquement plus fragiles (jeunes décohabitants, ménages à revenus modestes)**
- Permettre le développement d'une offre « urbaine » plus intégrée dans le tissu urbain et économe en espace**

3. ECONOMIE ET EQUIPEMENTS

3.1. ECONOMIE

3.1.1. Eléments de diagnostic issus des projets de territoire

- **Dans le Pays Bruche-Mossig-Piémont, le tissu économique est dynamique ...**
 - 7 000 entreprises pour le territoire (en progression depuis 1993), dont 60% dans le tertiaire (pour 46% des actifs employés). Diversité de domaines d'activités (avec émergence de pôles d'activité dans l'électricité et l'automobile).
 - Une forte dynamique d'implantation (3 à 5% par an) et de création/développement de l'emploi (environ 3,5% par an).
 - 11 établissements de plus de 300 salariés en 2001, dont une grande entreprise industrielle à Schirmeck (TRW composants, avec plus de 400 salariés).
 - Un tissu actif de PME-PMI (71 de plus de 50 salariés).
 - Le tissu est marqué par un nombre important de petites entreprises (- de 10 salariés) = 85% des entreprises pour 23% des effectifs du secteur privé.

- **... mais fragile**

Une inégale répartition géographique des activités :

- Molsheim se caractérise par un tissu industriel historique ou plus récent, centre commercial, administratif et de services important. Pour autant, le pôle urbain ne dispose pas à lui seul de la masse critique suffisante pour constituer le centre de Pays.
- Le piémont est marqué par une industrialisation récente en périphérie des principaux bourgs avec une importante activité commerciale et de services et une importante activité viticole.
- La plaine constitue un espace de grande culture mécanisée également marqué par la présence de zones d'activités d'intérêt large en particulier dans la plaine de la Bruche.
- Vallée de la Bruche est marquée par la reconversion des industries textile et des métaux, ces anciens sites industriels contribuent à renouveler la capacité à attirer des projets (Strafor à Wisches, par exemple), faiblesse des activités tertiaires, espace agricole marqué par la polyactivité et l'agrotourisme, exploitation limitée de la ressource forestière. Les domaines d'activité dominants dans la vallée sont l'industrie, le commerce, les services aux particuliers, l'éducation et la santé.

Cette diversité territoriale se traduit notamment par une offre importante d'espaces d'activité de plus de 10 hectares au positionnement et au remplissage inégaux.

Il convient également de noter que les centres de décisions sont souvent en dehors du territoire et que la culture entrepreneuriale est relativement faible. En effet, le taux de création d'entreprise (même si soutenu et proche de la moyenne nationale) est sensiblement inférieur à la moyenne régionale. En 2000 : 9,3% pour le Pays contre 10,3% pour la Région Alsace.

• L'emploi

La situation de l'emploi dans le Pays Bruche-Mossig-Piémont est le reflet de la dynamique économique d'ensemble :

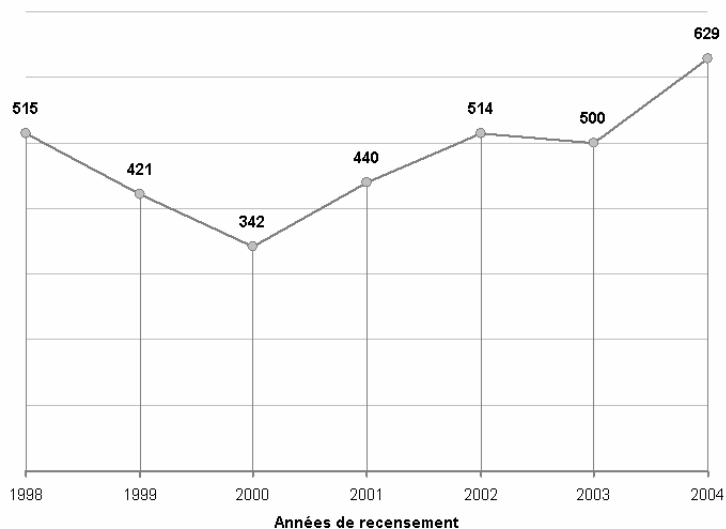
- Des disparités existent entre la zone urbaine proche de Strasbourg et la Haute Vallée de la Bruche.
- Le caractère industriel du bassin d'emploi et la nature des postes semblent peser sur l'évolution défavorable de l'emploi féminin (taux d'activité de 63% pour les femmes et de 80% pour les hommes)¹.

Le taux d'activité est fort et sensiblement supérieur à celui observé sur la Région Alsace : la population active a progressé sur la dernière période intercensitaire de 53 705 en 1990 à 62 240 en 1999.

Le taux de chômage dans le Pays Bruche-Mossig-Piémont est faible (environ 4% en 2001), avec une prédominance du chômage féminin (58% des demandeurs d'emploi sont des femmes, contre 50% pour la moyenne régionale) et des jeunes (15%, avec une progression de près de 58% sur l'année 2001).

La Haute-Bruche fait toutefois partie des territoires bas-rhinois les plus touchés par le chômage et ce territoire connaît une forte progression des demandes d'emploi (44,1% de décembre 2000 à décembre 2002 ; 29,5% en moyenne départementale sur la même période). (cf. Des Hommes et des Territoires).

GRAPHIQUE N°5 : Evolution du nombre de chômeurs de 1998 à 2004 dans la Communauté de communes de la Haute-Bruche



Source : INSEE/DRTEFP, 1998 à 2004 (catégorie 1)

• L'équipement commercial

L'appareil commercial du Pays Bruche-Mossig-Piémont est le plus développé autour de Molsheim, Obernai ou encore Wasselone. Le territoire dispose d'une offre commerciale abondante, toutefois plus restreinte dans la vallée de la Bruche, où l'offre la plus

1. A l'instar des moyennes nationales, la structure de l'économie locale évolue néanmoins progressivement vers une tertiarisation.

importante se trouve au centre de la vallée, autour de Schirmeck (activités commerciales surtout de proximité).

Les moyennes et grandes surfaces commerciales sont localisées à La Broque, Schirmeck et Russ, 3 communes juxtaposées représentant 32% de la population du territoire (et à Molsheim en dehors). Le canton de Saales ne dispose d'aucune grande ou moyenne surface.

Sur les 25 communes de la Communauté de communes de la Haute-Bruche, 8 (à l'amont de Rothau) sont dépourvues de petit commerce quotidien, dont une qui dispose de commerces quotidiens mais pas de commerce alimentaire.

- **Le tourisme : un enjeu de développement pour le territoire**

Le territoire du Pays Bruche-Mossig-Piémont dispose d'un patrimoine naturel et culturel d'une grande richesse qui contribue fortement à son attractivité en termes de qualité du cadre de vie mais aussi de développement du tourisme.

En effet, le territoire présente de nombreux attraits touristiques¹.

Les régions naturelles et paysagères remplissent des fonctions récréatives et sont ici la base de l'économie touristique.

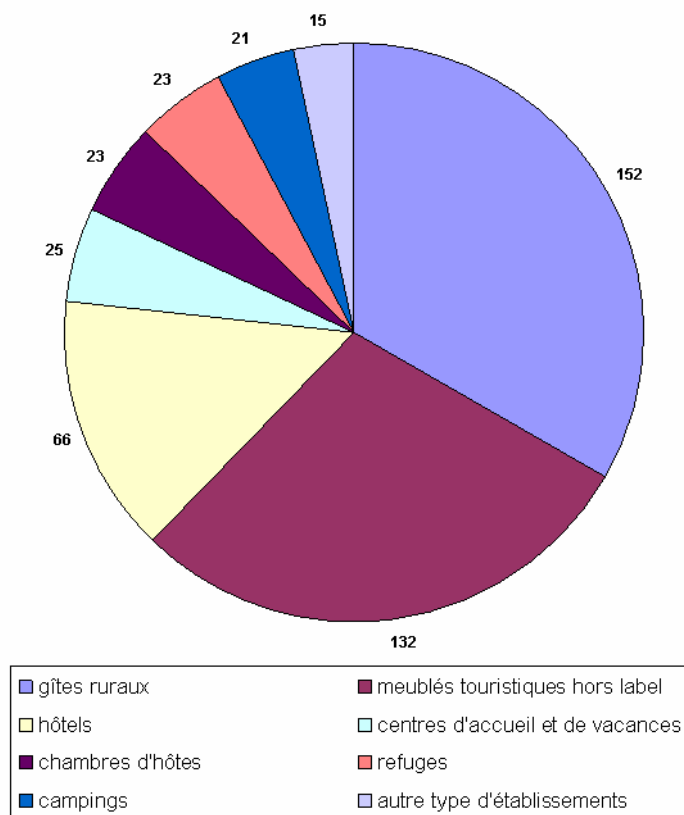
On peut citer les espaces naturels tels que la haute vallée de la Bruche (le Donon et le Champ du Feu), les vallées de la Hasel et de la Mossig. On évoquera également les coteaux et vignobles, souvent en association avec la gastronomie voire les savoir-faire locaux. Des attraits touristiques naturels : les espaces naturels (haute vallée de la Bruche -le Donon, le Champ du Feu, vallées de la Hasel et de la Mossig,), des coteaux et vignobles (Marlenheim, Rosheim, Obernai pour exemple) souvent en association avec la gastronomie, voire les savoir-faire locaux, etc.

Cette attractivité se voit renforcée par les pôles patrimoniaux locaux. Il en est ainsi des sites remarquables (le Mont Saint Odile), historiques (Struthof, etc.), les châteaux (Wangenbourg, Andlau, etc.) mais aussi le patrimoine rural (habitat rural traditionnel de montagne, fontaines des villages de la vallée de la Bruche, etc.). Précisons qu'un certain nombre d'équipements touristiques structurants ont un fort pouvoir d'attraction (le Mémorial, le Centre Européen de la Déportation, le musée Oberlin, etc.).

Les capacités touristiques sont nombreuses et globalement de bonne qualité : les 457 établissements présents sur le territoire du Pays Bruche-Mossig-Piémont totalisent 14 065 lits touristiques marchands dans le Pays (hors résidences secondaires), soit environ 12% de l'offre régionale.

1. Selon l'ORT, le Pays Bruche-Mossig-Piémont regroupe en 2005, 9% de l'offre des lieux de visite alsaciens.

GRAPHIQUE N°6 : Les établissements marchands sur le territoire du Pays



Source : Observatoire régional du tourisme d'Alsace,
Banque territoriale de l'offre en hébergement - offre au 1er janvier 2005

L'activité touristique reste principalement organisée au niveau des communautés de communes, avec le soutien des instances départementales. Ainsi, la communauté de communes de la Haute-Bruche a développé d'importantes actions pour ce secteur d'activités : elle s'est notamment dotée d'un schéma des équipements touristiques et de loisirs.

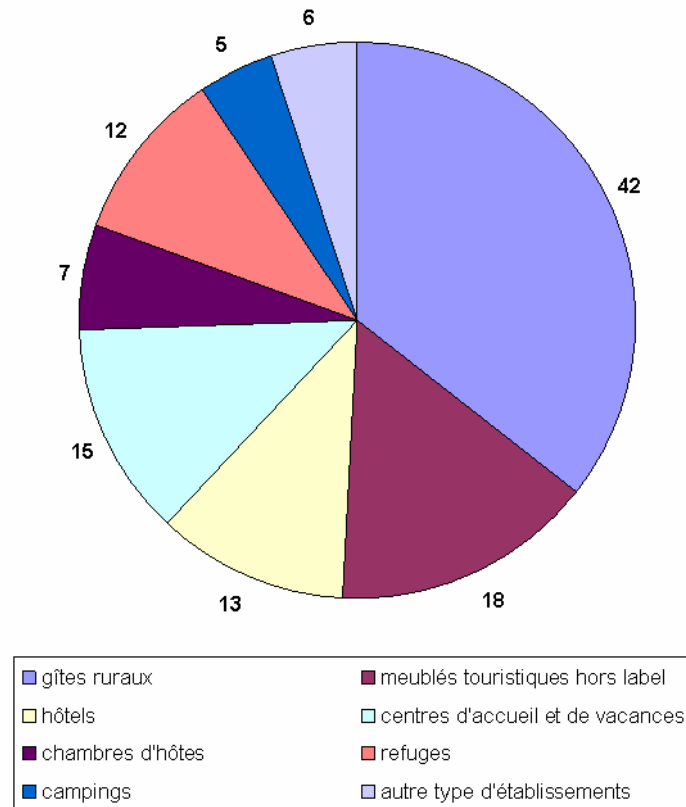
La fermeture d'équipements du tourisme social et associatif (exemple : friches à Ranrupt) et en parallèle, l'augmentation de la pratique touristique de proximité, de loisirs de week-end a poussé les professionnels de la vallée à se repositionner sur le marché touristique du court séjour et cibler une clientèle étrangère en améliorant entre autre la qualité des prestations hôtelières et des gîtes. Les hôteliers restaurateurs de la Vallée de la Bruche ont été soutenus par des fonds européens pour renforcer et moderniser les équipements touristiques.

Même si le poids de l'économie touristique reste faible au vu de l'emploi total de la communauté de communes (4,7% des emplois en 1999), il convient tout de même de préciser que l'activité touristique a enregistré une croissance de 30,26% des emplois directs de 1990 à 1999, passant ainsi de 228 à 297 emplois (représentant environ 1% des emplois créés sur cette même période dans la communauté de communes).

Dans l'ensemble, on note une stabilité de la capacité d'hébergement de la vallée de la Bruche depuis 1995 (118 établissements totalisant 3554 lits touristiques marchands en 2005, hors résidences secondaires) : si le nombre de campings et leur fréquentation

baisse, le nombre de lits hôteliers augmente et la formule des refuges qui a fait son apparition en 2001 semble bien fonctionner.

GRAPHIQUE N°7 : Les établissements marchands dans la Haute-Bruche



Source : Observatoire régional du tourisme d'Alsace,
Banque territoriale de l'offre en hébergement - offre au 1er janvier 2005

3.1.2. Les évolutions propres à Schirmeck et La Broque

L'ensemble urbain Schirmeck-La Broque est un bourg-centre pour la communauté de communes. Examinons son niveau d'attractivité économique et ses caractéristiques économiques.

La population active au lieu de résidence est assez stable depuis 40 ans, comptant 2180 actifs en 1962 et 2163 en 1999 avec un maximum atteint en 1982 (2258 actifs). Le taux d'activité restant faible en comparaison avec son pays (0,42 en 1999).

La population employée et ouvrière est de loin majoritaire avec 2 actifs sur 3.

Le taux d'emplois en constante diminution depuis 1968 (0,98), montre la perte d'attractivité progressive de ce pôle d'emploi, sans doute au détriment des bassins de Molsheim et Strasbourg.

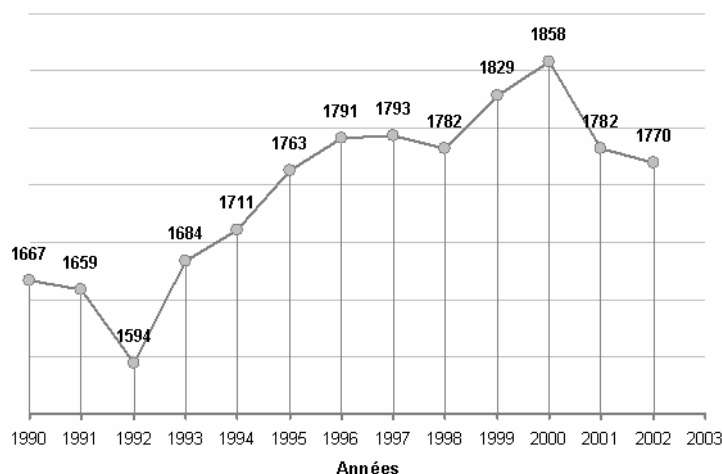
Le taux d'emplois représente la rapport entre la population active résidente et celle au lieu de travail, il n'est plus que de 0,85 en 1999. Identique au taux du Bas-Rhin, il est bien supérieur au taux de la Haute Bruche (74 actifs pour 100 emplois))

La population active au lieu de travail a pourtant fortement augmenté de 1962 à 1975, passant de 2 200 emplois à 2732. Entre 1975 et 1990, la situation s'est fortement dégradée

puisque que Schirmeck et La Broque ne comptaient plus que 2244 emplois en 1990. Il semblerait que la situation s'améliore depuis, les emplois ont repris une courbe ascendante avec 2411 emplois comptabilisés au dernier recensement de 1999.

Cependant, si on suit la courbe de l'évolution de l'emploi salarié, le pic aurait été atteint en 2000, laissant la place à une nouvelle baisse depuis.

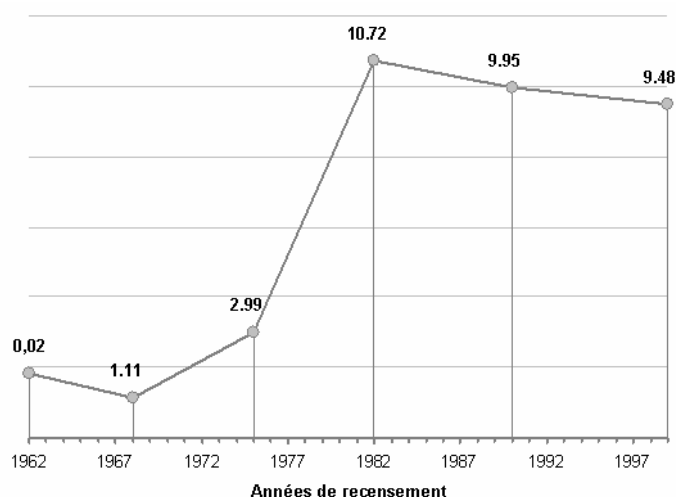
GRAPHIQUE N°8 : Evolution de l'emploi salarié de 1990 à 2003



Source : UNEDIC 1990-2003

Si on suit la courbe du chômage depuis 1962, on constate une augmentation forte du phénomène avec un taux proche de 10 % en 1999.

GRAPHIQUE N°9 : Evolution du taux de chômage de 1962 à 1999



Source : INSEE RGP 1962-1999

Alors que le taux des jeunes chômeurs est en constante diminution, celui des femmes reste stable mais les chômeurs de longue durée sont en constante augmentation

montrant l'impossibilité pour cette catégorie à trouver un emploi dans le pôle de Schirmeck-La Broque.

En ce qui concerne les entreprises, la présence de 335 établissements industriels et commerciaux (SIRENE) en 2005 montre une amélioration progressive du nombre d'établissements depuis 1995 (seulement 267 établissements)

L'industrie manufacturière, les commerces, l'hôtellerie-restauration y sont bien représentés. Les secteurs en croissance étant l'immobilier, la location et les services aux entreprises, les services collectifs, sociaux et personnels, la construction et les activités sylvicoles.

En diminution les activités de réparations d'automobiles et d'articles domestiques mais aussi l'industrie manufacturière.

L'évolution des grands commerces entre 1995 et 2005 montre l'installation d'un nouveau supermarché dans la période avec 1/3 de surface commerciale en plus. Il existe un supermarché Match à Schirmeck, Intermarché et Le Treff à La Broque.

Les principaux pôles d'emplois privés se situent dans des zones d'activités avec notamment TRW (456 emplois), la fonderie de la Bruche (186 emplois), SEHM Suhner (88 emplois), Ancel (90 emplois) et SET Bruche (42 emplois). (voir carte)

Les emplois industriels représentent 1 emploi sur 2 à La Broque et Schirmeck. Dans un rayon de 500 m autour de la gare, seuls 280 emplois sur 892 sont présents (entreprises AMECA, SEHM Suhner et fonderie de la Bruche)

Sur les 340 établissements repérés, 224 se situent à moins de 500 m de la gare, soit une forte concentration d'emplois et d'établissements dans ce périmètre avec une orientation à l'Est (voir carte)

Enfin les commerces et services privés totalisent 126 établissements dans les deux communes avec 85 situés majoritairement à l'Est de la gare et éloignées de moins de 500 m.

3.2. EQUIPEMENTS

3.2.1. Eléments de diagnostic issus des projets de territoire

Aucune donnée dans la charte du Pays. les éléments sont principalement tirés de la charte intercommunale et de Hommes et Territoire.

Le constat est fait que la majorité des services à la population sont gérés à des échelles de bassin de vie.

- **La petite enfance et la jeunesse**

L'essor démographique et la croissance de l'activité féminine ont entraîné de nouveaux besoins dans la vallée de la Bruche.

En 2002, le territoire de la Haute-Bruche dispose de 489 places d'accueil de la petite enfance. Les 3 haltes-garderies accueillent 47 enfants et les quelques 140 assistantes maternelles agréées par le CG67 accueillent quant à elles, 442 enfants de 0 à 3 ans. Le constat est fait qu'il conviendrait de mettre en réseau et ainsi de renforcer les services des assistantes maternelles, afin de mieux correspondre aux besoins de la population.

En matière d'équipements scolaires, on note que la majorité des écoles (maternelles et primaires) du territoire de la Haute-Bruche sont communales, hormis en ce qui concerne les communes du fond de la vallée qui maintiennent ce service grâce à la coopération intercommunale.

Ainsi 5 Regroupements pédagogiques intercommunaux (RPI) ont été mis en place (avec un ramassage financé par le CG67) :

- St Blaise La Roche, Colroy La Roche, Ranrupt
- Fouday, Belmont, Bellefosse, Waldersbach, Devant Fouday, Solbach, Blancherupt
- Bourg Bruche, Saulxures
- Neuviller La Roche, Wildersbach
- Schirmeck, Grandfontaine

Les actions péri-scolaires restent peu développées dans la Communauté de communes.

Le territoire dispose en outre de 2 collèges (à Schirmeck et La Broque) et d'1 lycée professionnel (à Schirmeck).

Les autres lycées les plus proches et notamment ceux d'enseignement général se trouvent à Molsheim (au total : 11 collèges, 7 lycées et 1 CFA sur le territoire du Pays Bruche-Mossig-Piémont).

• Le sport et la culture

La Communauté de communes de la Haute-Bruche a établi un schéma de développement des équipements sportifs et de loisirs en 1990 qui veille à l'aménagement des équipements sportifs et de loisirs à l'échelle de la vallée tout en combinant le développement de prestations touristiques, des équipements de loisirs structurants et des équipements de proximité.

La structure intercommunale a ainsi réalisée des courts de tennis, des plateaux d'évolution des collèges, une halle des sports dans la haute vallée, un terrain de grands jeux en gazon synthétique, et projette la construction d'une piscine intercommunale au coeur de la vallée (La Broque). Cet équipement demandé par un public scolaire et la population autour du bourg centre répondrait aussi certainement aux attentes des touristes. A l'heure actuelle ce service existe à Molsheim-Mutzig, dans le Val de Villé ou encore sur Saint-Dié.

Le schéma départemental des itinéraires cyclables a retenu le principe d'une liaison cyclable reliant Saales à Molsheim (via Schirmeck). Ce principe a été repris dans les objectifs de la Communauté de communes de la Haute-Bruche.

Les richesses culturelles locales participent grandement à l'attractivité notamment touristique.

Dans le domaine des musées, on peut citer :

- le Mémorial Alsace-Moselle (Schirmeck)
- le Centre européen du résistant déporté, le musée du Struthof - Nécropole nationale (Natzwiller)
- le musée Oberlin (Waldensbach)
- le musée des traditions (Neuviller La Roche)
- le musée de la mine (Grandfontaine)
- le musée de l'apiculture (Colroy La Roche)
- le musée de la 2CV (route du Donon)

A l'heure actuelle, il n'y a de réflexion d'ensemble sur une politique culturelle au sein de l'intercommunalité. Les actions menées, le sont à un niveau communal, alors qu'elles revêtent manifestement un caractère structurant à l'échelle de la vallée : la médiathèque communale à La Broque, le cinéma à Rothau (gestion associative, appuyée par la commune)¹ en sont des exemples. Aussi, la Communauté de communes de la Haute-Bruche souhaite-t-elle valoriser (et/ou créer) les équipements structurant à caractère culturel à l'échelle de la vallée.

- **Les infrastructures numériques**

Elément d'attractivité pour les entreprises mais aussi les touristes, la couverture en téléphonie mobile est correcte (sauf pour la desserte de la partie agglomérée de Natzwiller et pour Ottrott).

Seulement 8 des 25 communes de la Haute-Bruche sont raccordées au câble (et à l'ADSL) en 2003.

- **La santé et le vieillissement**

--> équipements et services de santé (zone défavorisée du Département --> le haut de la vallée souffre de déficits dans la desserte médicale, infirmière et pharmaceutique)

La couverture en soins infirmiers à domicile, médecin libéraux et pharmacies : bonne couverture en infirmiers libéraux pour le canton de Molsheim et le canton de Saales, inférieure à la moyenne départementale pour le canton de Schirmeck. Couverture insuffisante sur Molsheim et Schirmeck en soins infirmiers à domicile. Desserte faible sur les cantons de Schirmeck et Saales pour les médecins libéraux. Saales souffre en outre d'une desserte insuffisante en pharmacies et clubs du 3e âge.

L'ABRAPA a développé un certain nombre de services auprès des personnes âgées : soins infirmiers à domicile, aide ménagère à domicile, télé-assistance. Néanmoins, l'animation auprès des personnes âgées, l'aide aux aidants et le service de portage des repas à domicile n'est pas assuré dans la Haute-Bruche par l'ABRAPA (à l'échelle de villages, restaurateurs ou traiteurs assurent quelques repas).

Les établissements d'hébergement des personnes âgées sont nombreux : 6 maisons de retraite (Lutzelhouse, Schirmeck, Saales, Plaine, Rothau, Wisches) qui entretiennent peu de lien entre elles. Là aussi l'insuffisance de l'animation auprès de ce public spécifique est à déplorer.

- **Les services publics locaux**

Le haut de la vallée est dépendant des services de Schirmeck-La Broque.

Schirmeck-La Broque endosse en effet la position de bourg-centre au coeur de la vallée et concentre les services publics locaux (poste, perception, gendarmerie, etc.) et de nombreux équipements structurants (clinique Saint-Luc, maison de retraite, lycée professionnel avec internat, tribunal).

Saales, qui remplit un rôle de bourg relais, dispose d'une gendarmerie et d'une poste.

1. Les cinémas les plus importants se trouvent à l'extérieur du territoire (Strasbourg notamment).

3.2.2. Les évolutions propres à Schirmeck et La-Broque

Schirmeck et la Broque disposent de sites culturels et touristiques de qualité avec le château de Salm à La Broque, le mémorial Alsace Moselle à Schirmeck et le cimetière militaire allemand. Les deux premiers sites bénéficient d'une proximité géographique en terme d'accès (à moins d'un km de la gare). On dénombre 28 services publics et équipements touristiques sur les deux communes.

Les équipements scolaires sont nombreux sur les deux communes avec 3 écoles, 2 collèges et 1 lycée tous situés à moins de 500 m de la gare, ce qui facilite les accès pour les communes de la vallée reliées par le TER. Avec une maison de retraite proche de la gare, Schirmeck et La Broque accueillent également deux autres centres de soins dont le centre de réadaptation fonctionnelle employant entre 100 et 200 salariés.

Les bibliothèques de Schirmeck et La Broque ont été transformées en médiathèques de proximité. On notera cependant qu'aucun cinéma n'est présent sur les deux communes. Parmi ces services et équipements 16 sur les 28 sont présents dans un rayon de 500 m autour de la gare.

Principaux éléments / Economie et équipements

Importance des emplois à Schirmeck et La Broque :

- Malgré une baisse de l'importance au sein de la Communauté de Commune, Schirmeck reste le principal pôle d'emploi de la Haute Bruche
- Proximité de nombreux emplois à la gare (carte)
- Le territoire est attractif et est également soumis à l'attraction d'autres pôles du territoire

Rôle de pôle d'équipement joué par la commune de Schirmeck avec des points forts sur lesquels s'appuyer :

- Concentration des services et commerces à proximité de la gare et le long de l'axe principal

et des points à améliorer

- Absence de structures d'hébergement dans la commune ou proche de la gare
- Absence de structure d'animation pour les personnes âgées
- Absence de structure de coordination des assistantes maternelles

Il y a donc enjeu à :

- Permettre le renforcement du statut de pôle urbain de Schirmeck La Broque à l'échelle de la haute vallée**
- Favoriser l'accueil des équipements manquants et des nouveaux équipements commerciaux à proximité de la gare**

PROJET DE DÉVELOPPEMENT

4. OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DU SITE

4.1. SYNTHÈSE DES ENJEUX DU DIAGNOSTIC ET DES ENTRETIENS MENÉS ET IMPLICATIONS POUR LE SITE

4.1.1. Habitat et Démographie

Les projections démographiques réalisées par l'INSEE à l'échelle du pays Bruche Mossig Piémont indiquent la forte pression que le territoire va connaître dans les années qui viennent en matière d'accueil de nouvelles populations. Le décalage important existant en matière de prix des logements et du foncier laisse présager une pression particulièrement importante pour la Haute vallée de la Bruche et pour les communes de Schirmeck et La Broque.

Les entretiens menés auprès des deux communes font apparaître un souhait marqué de développer l'offre de logement. Pour la commune de La Broque, l'objectif en matière de localisation ne concerne pas le secteur directement à proximité de la gare, le souhait de la commune étant de rapprocher le développement en matière d'habitat de son centre géographique, à proximité de l'actuelle mairie. De fait, le site à proximité de la gare n'est pas envisagé comme un espace de développement de la fonction résidentielle. Pour la commune de Schirmeck, le développement d'une fonction résidentielle à proximité immédiate de la gare est envisageable, mais doit être associé à d'autres fonctionnalités en particulier transport (stationnement) et commerciale tout en veillant à limiter les nuisances, notamment sonores liées à l'exploitation ferroviaire.

Du point de vue de la structure de l'offre en logement, il apparaît au regard du diagnostif qu'un des enjeu pour les deux communes consiste à assurer le maintient et le renforcement d'une offre adaptée pour les populations économiquement plus fragiles (jeunes décohabitants, ménages à revenus modestes). Pour autant, si le développement de logement collectif est envisageable, le développement de logement social n'est pas prioritaire. En revanche le développement de la densité est à privilégier.

4.1.2. Economie et équipements

Le diagnostic, ainsi que les entretiens ont mis en avant le contexte d'ancrage de plus en plus fort aux pôles extérieurs de Molsheim/Mutzig mais également de l'agglomération strasbourgeoise. Dans ce contexte, un des enjeux majeurs concernant l'économie et les équipements relève du maintient et de l'affirmation du rôle de centralité que jouent encore les deux communes de Schirmeck et La Broque à l'échelle de la Haute vallée de la Bruche. Les trois projets importants de développement et de restructuration de l'offre commerciale actuellement en cours s'inscrivent dans cette logique et se situent dans une relative proximité à la gare puisque tous se situent à moins de 500 mètres. Les deux communes ont indiqué lors des entretiens le souhait de renforcer et de valoriser l'accueil des équipements manquants et des nouveaux équipements commerciaux à proximité de la gare. Par ailleurs, la commune de Schirmeck a également fait état du souhait d'insertion d'un terrain multisport.

Du point de vue de la structure des activités économique, le diagnostif met en avant la faiblesse du territoire concernant l'emploi tertiaire associé à un taux de création d'entreprise en décalage par rapport à la moyenne régionale. Dans cette perspective, deux enjeux se distinguent particulièrement ; d'une part le développement d'une offre

hôtelière aujourd'hui absente du territoire, et d'autre part le développement de structures favorisant la création d'entreprises.

4.1.3. Fonctionnement urbain

Un des enjeux majeurs mis en avant par le diagnostic ainsi que par les entretiens menés sur les deux communes concerne la forte coupure du territoire que représente l'infrastructure ferroviaire. Cette coupure est d'une part liée à l'importance de l'espace occupé par le faisceau ferroviaire et d'autre part au manque d'agrément des traversées existantes. De ce point de vue, les communes ont marqué lors des entretiens le souhait d'assurer une meilleure relation entre les quartiers de part et d'autres de la gare.

Du point de vue de la commune de Schirmeck, deux éléments de contexte renforcent le souhait d'assurer une meilleure intégration de l'ensemble des parties de la ville. D'une part la diminution du trafic de transit au coeur de la ville permise par la mise en service du tunnel de contournement conduit à penser différemment le fonctionnement urbain de la commune et d'autre part la réflexion sur le fonctionnement de la ville s'intègre dans une série de projets visant à améliorer le cadre de vie de la commune (réaménagement de la rue du Sanatorium, projet du Bergopré, restructuration des équipements commerciaux).

4.1.4. Transports et déplacements

Le diagnostic met en avant la dimension centrale de l'infrastructure ferroviaire dans la problématique des déplacements avec une augmentation de près de 50 % de la clientèle sur la période 1999 – 2004. cette demande génère une pression importante sur le stationnement au droit de la gare et les deux communes ont marqué lors des entretiens, la forte volonté de développer l'offre de stationnement à destination des migrants.

Par ailleurs, le diagnostic a permis de montrer que l'offre existant permet non seulement d'assurer les besoins des migrants quotidiens (actifs entrants ou sortants et scolaires) et également les besoins plus occasionnels des résidents des autres communes de la haute vallée pour profiter d'un service public ou privé absent de leur commune de résidence.

Enfin, la qualité de l'offre permettrait d'envisager une stratégie de développement lié au tourisme en utilisant l'argument d'accessibilité ferroviaire, en particulier en articulation avec la desserte TGV depuis Strasbourg.

L'ensemble de ces éléments, concourent de fait à placer l'aménagement des espaces à proximité de la gare, au centre des enjeux d'aménagement urbain des deux communes.

4.2. SYNTHÈSE DES OBJECTIFS DES PADD DE SCHIRMECK ET DE LA BROQUE

■ Points majeurs du PADD de Schirmeck en lien avec les enjeux identifiés pour le site :

- inscrire son projet à l'échelle intercommunale ;
- restructurer les friches ferroviaires (cour des marchandises) et créer une petite zone d'activité sur les friches ferroviaires ;
- constituer un réel pôle d'emploi de production ;
- renforcer le pôle commercial ;
- privilégier le développement de l'habitat collectif ou semi collectif ;
- constituer un centre d'accueil touristique de la Haute Vallée ;
- constituer un pôle d'équipements collectifs (terrain multisports, autres, ...) ;
- maintenir la qualité de vie propre à Schirmeck.

■ Points majeurs du PADD de La Broque en lien avec les enjeux identifiés pour le site :

- développer les activités à forte valeur ajoutée ;
- dynamiser l'offre touristique ;
- diversifier l'habitat (réservoir d'habitat pour l'agglomération tout en luttant contre l'effet cité dortoir) ;
- valoriser le paysage : recréer une ceinture de prairies entre les zones urbanisées et les massifs forestiers ;
- développer les déplacements des cyclistes et piétons entre les pôles de vie de l'agglomération la Broque – Schirmeck.

4.3. OBJECTIFS PARTAGÉS, VOCATIONS DU SITE, ET ÉLÉMENTS DE PROGRAMME POSSIBLES

■ Objectifs partagés

- aménager les friches ferroviaires ;
- favoriser l'activité ;
- développer les modes de déplacement doux ;
- augmenter la capacité de stationnement (voiture + vélos) au droit de la gare ;
- diversifier l'offre en logements ;
- dynamiser le tourisme ;
- augmenter l'offre commerciale ;

5. ANALYSE DU SITE

5.1. CARACTÉRISTIQUES DE LA FRICHE FERROVIAIRE

CARTE N°4 : Le site de la cour aux marchandises



Le site de la gare aux marchandises est situé à cheval sur les deux communes de Schirmeck et La Broque. Initialement, le site de projet envisagé couvrait l'ensemble du faisceau ferroviaire hors des voies de circulation voyageur.

Les entretiens menés avec la SNCF et RFF ont conduit à diminuer sensiblement le périmètre de projet et à ne prendre en compte que l'espace désigné "cour aux marchandises". Les raisons de ce rétrécissement de l'espace de projet sont liés aux contraintes de fonctionnement ferroviaire. En effet, les voies existantes entre la halle ferroviaire à l'ouest et le quai central à l'est sont indispensables pour le retournement des convois ferroviaires marchandises desservant les sites militaires de Mutzig et Gresswiller, aucune infrastructure de retournement n'étant disponible avant le faisceau de la gare de Schirmeck La Broque.

Le site de la gare aux marchandises est un espace étiré qui s'étend sur environ 350 mètres du nord au sud sur une largeur maximum de 60 mètres. Le terrain est bordé



sur toute sa longueur par la voie ferrée à l'est et sur environ 200 mètres par le Framont à l'ouest ainsi que par le parking de l'Intermaché et par la déchetterie intercommunale. la partie en contact avec le faisceau ferroviaire est à 8 mètres des voies de service et à environ 50 mètres des voies circulées par du trafic passager. Enfin, le terrain dispose d'un seul accès routier par la rue du Donon doublé d'un accès piéton par la passerelle ferroviaire entre la rue du Donon à l'ouest et la rue de la gare à l'est.

L'ensemble de l'espace pris en compte représente une surface totale de 1,4 hectares dont 1,3 est propriété de la SNCF et environ 0,1 est propriété de RFF.

5.2. INSERTION DU SITE DANS SON ENVIRONNEMENT

■ Le paysage depuis l'arrière gare

La gare de Schirmeck-la Broque présente deux faces contrastées, une face urbaine à l'est et une face péri-urbaine à l'ouest. Au paysage construit de l'est (perspective de l'avenue de la gare) s'oppose le paysage ouvert de l'autre côté. Le paysage est alors composé d'éléments disparates et de nature différente. Les éléments valorisants sont l'église protestante et les berges végétalisées du Framont, contrairement à la déchetterie et à l'aire du supermarché (bâtiments + parkings).

PHOTO N°1 : Le paysage de l'arrière gare



Source : Adeus

■ Les quartiers résidentiels récents à l'ouest du faisceau ferré

Le versant ouest de Schirmeck-la Broque a connu une urbanisation importante ces dernières années. Celle-ci a consommé une grande partie des prairies qui marquent traditionnellement la transition entre le bourg et la forêt. Un nouveau quartier résidentiel s'est ainsi développé, constitué de maisons individuelles et de petits immeubles collectifs. Ce secteur d'habitat reste aujourd'hui isolé du reste de la commune, subissant l'effet de coupure des voies ferrées et du Framont.

PHOTO N°2 : Le quartier résidentiel ouest à la lisière de la forêt



Source : Adeus

■ Un site très exposé aux vues

Le site est un lieu très exposé aux vues. La proximité des voies ferrées le rend très visible depuis les trains à passagers, voire depuis la gare. Situé sur un point bas, il est exposé aux vues dominantes et très visible depuis les coteaux environnants, le promontoire de l'église protestante, la passerelle de franchissement des voies,...

Le manque d'intimité naturelle du site est un atout pour certains programmes (effet de vitrine) mais un handicap pour d'autres. Il est notamment peu propice à la fonction habitat.

PHOTO N°3 : Un site très exposé aux vues



Source : Adeus

■ Les franchissements des voies ferrées

Le site de la gare de Schirmeck-la Broque est doté de deux franchissements de part et d'autre. Au sud du site, le franchissement est aérien, matérialisé par une passerelle en béton armé. Outre l'aspect brut et inesthétique de la passerelle, on peut déplorer son inaccessibilité aux vélos/poussettes/fauteuils roulants et la hauteur trop importante de ses garde-corps.

Au nord, le franchissement est matérialisé par un passage sous voies voûté. Bien que pittoresque, ce passage est inconfortable car trop confidentiel (risque d'insécurité) et de hauteur sous voute insuffisante.

PHOTO N°4 : Le passage voûté sous les voies ferrées



Source : Adeus

■ Le patrimoine industriel : la halle ferroviaire

La halle ferroviaire constitue, sur le site d'étude, le seul témoignage bâti de l'activité ferroviaire passée. Elle est couronnée d'une toiture atypique présentant un avant toit et des lanterneaux de ventilation. Ouvert par de larges baies en rez-de-chaussée soulignées par un quai de déchargement, le bâtiment exprime bien sa fonction initiale liée à l'activité ferroviaire. Participant à l'identité du site, il constitue un élément intéressant à conserver.

PHOTO N°5 : La halle ferroviaire



Source : Adeus

5.3. SYNTHÈSE

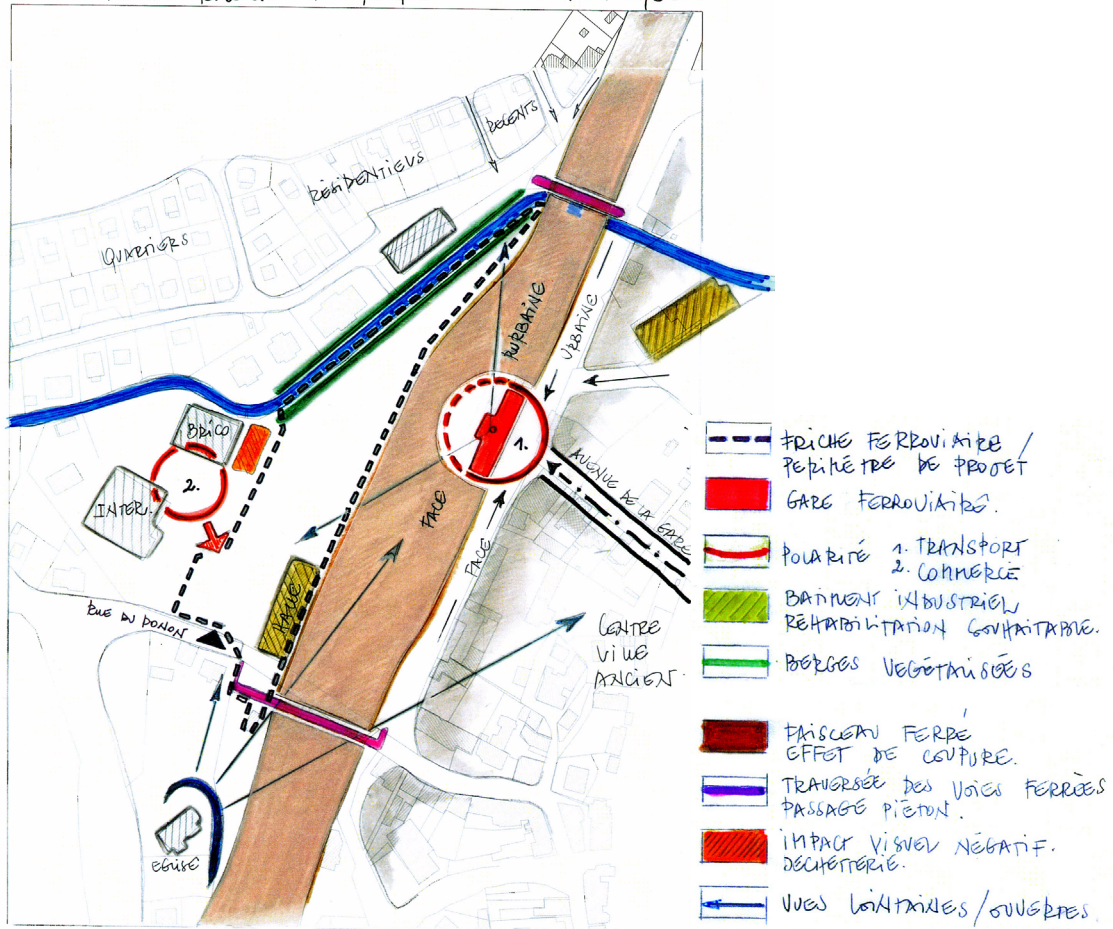
■ Les contraintes du site

- site à cheval sur 2 propriétés foncières (RFF et SNCF) ;
- nuisances sonores liées à la proximité de la ligne SNCF ;
- site très exposé visuellement (en contrebas de la passerelle, des coteaux, depuis les trains, ...)
- site enclavé du fait des effets de coupure (Framont, voies ferrées, ...) et accessible par un seul point (rue du Donon) ;
- impact paysager important (vues multiples sur le site).

■ Les atouts du site

- l'accessibilité par voie ferroviaire ;
- la centralité du site (au croisement de 2 vallées et entre les quartiers est et ouest de Schirmeck) ;
- la grande visibilité du site ;
- la présence de la rivière le Framont ;
- un terrain plat, espace plat de fond de vallée : configuration rare.

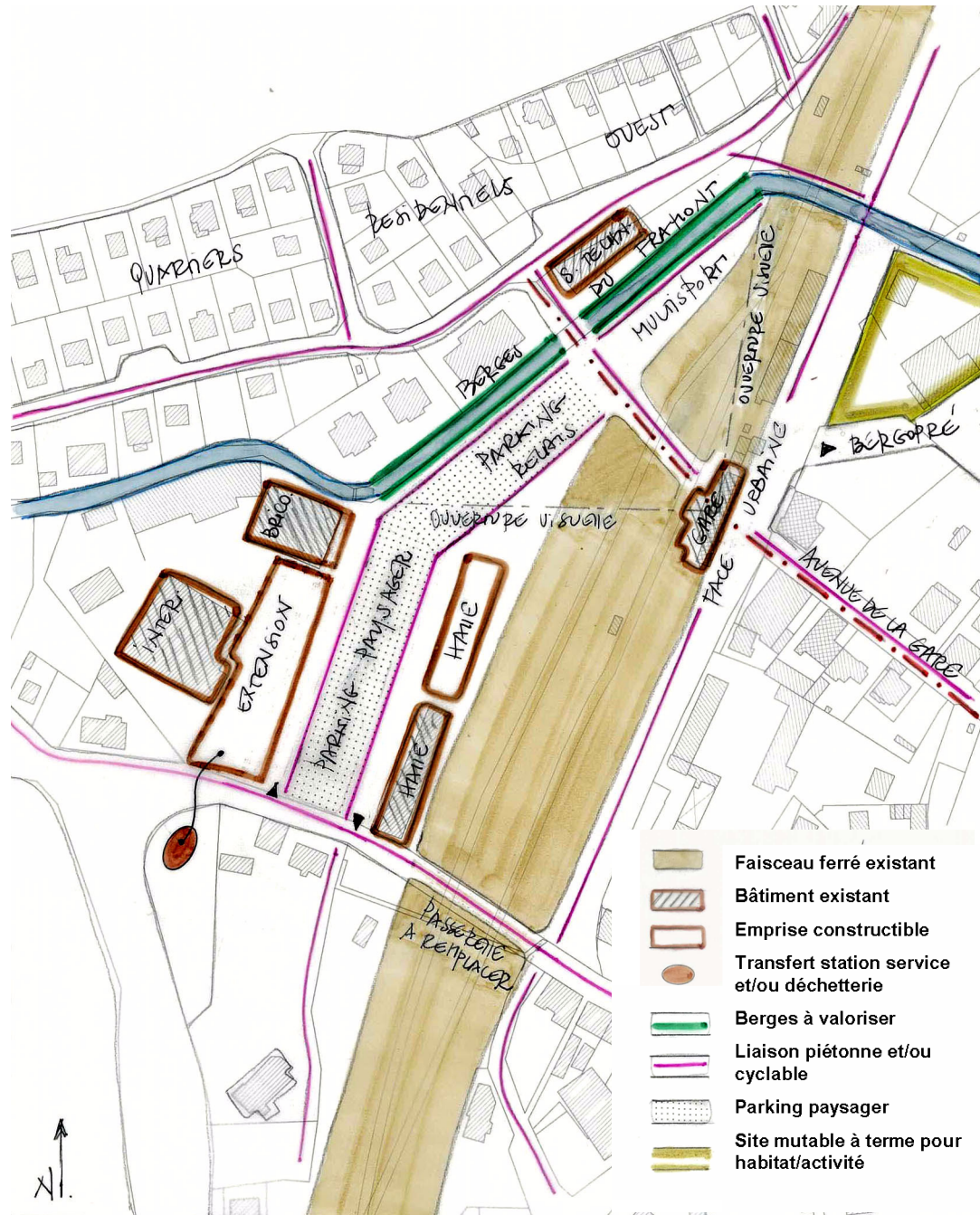
CARTE N°5 : Carte de synthèse des contraintes et atouts du site



6. PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT

6.1. PROPOSITION 1 - LA GARE À 360°

CARTE N°6 : Proposition d'aménagement n°1 - carte de synthèse



■ Explication du parti d'aménagement

Compte tenu des contraintes exposées précédemment, il est proposé de privilégier les fonctions transport et économiques sur le site par rapport à la fonction habitat.

Ce choix est un parti pris d'aménagement, le développement de logement pouvant être envisagé (cf. deuxième hypothèse de développement) car les contraintes sont plus de l'ordre de la gêne et peuvent être circonvenues par des mesures spécifiques en terme d'isolation phonique, d'orientation des bâtiments et de leurs ouvertures.

- **Organisation des équipements commerciaux**

Les commerces existants (Intermarché et Bricomarché) sont reliés entre eux par une galerie permettant d'une part l'extension des surfaces de vente de l'Intermarché et d'autre part la création d'un restaurant. Réalisation sous maîtrise d'ouvrage privée.

- **Autres activités économiques**

Il est proposé d'investir le bâtiment de la halle aux marchandises et de le transformer en une structure d'accueil et d'aide à la création d'entreprises de type hôtel d'entreprises. La conservation du bâtiment en l'état présente un intérêt patrimonial, mais représente un coût supplémentaire. Réalisation sous maîtrise d'ouvrage publique.

En plus de la halle existante il est proposé de réaliser un bâtiment s'inscrivant dans les mêmes gabarit pour abriter des fonctions analogues. Réalisation sous maîtrise d'ouvrage publique.

Compte tenu de l'ouverture récente d'une structure analogue à Mutzig, il est proposé que le deuxième bâtiment ne soit réalisé que plus tard, en fonction du niveau de demande.

- **Transport**

Création d'un parking paysager entre le centre commercial et les structures d'accueil et d'aide à la création d'entreprises d'environ 120 places. Réalisation sous maîtrise d'ouvrage publique/privée.

Création d'un parking paysager destiné aux utilisateurs de la gare d'environ 60 places Réalisation sous maîtrise d'ouvrage publique (commune/opérateur/gestionnaire).

Mutualisation de ces deux parkings.

- **Equipements**

Création d'un terrain multisport sur une emprise de 8 ares de terrain. Réalisation sous maîtrise d'ouvrage publique.

Création des accès piéton cycles entre la gare et le parking ainsi qu'entre le parking et la rive gauche du Framont. Réalisation sous maîtrise d'ouvrage publique.

■ Incidence de la proposition du point de vue des équipements

- **Déplacement du centre de tri des déchets**

La proposition faite nécessite de déplacer le centre de tri des déchets (~0,15 ha). Deux espaces ont été identifiés à proximité qui pourraient être susceptibles d'accueillir cet équipement intercommunal :

- Au niveau de l'entrée du site par la rue du Donon (0,2 ha) ;
- Sur la route du Donon en direction de Wackenbach du côté gauche après le passage du Framont (0,7ha).

Le déplacement du centre de tri de déchet est par sa nature complexe. C'est un équipement nécessaire mais quasiment impossible à installer à côté d'habitations existantes. De ce point de vue, à la difficulté de trouver un site accessible et suffisamment dimensionné s'ajoute la problématique de son insertion paysagère.

- **Le passage des voies**

La réalisation d'un passage de voie à niveau en continuité du passage existant ne constitue pas une alternative envisageable du point de vue du gestionnaire de l'infrastructure et de l'exploitant. En effet, si des passages de voies à niveau sont envisageables dans la stricte limite des utilisateurs du ferroviaire et ce pour des niveaux relativement modestes de trafic ferroviaire, ce type de passage est proscrit pour des liaisons interquartier. L'impossibilité de réaliser un passage à niveau est doublement pérjorante ; d'une part le passage à niveau est celui qui permet le mieux de faciliter le passage d'un côté à l'autre et c'est d'autre part le moins coûteux. Des exemples de passage sécurisés existent et notamment en Allemagne comme le montre la photo ci-dessous prise à Gaggenau dans la Forêt Noire.

PHOTO N°6 : Passage à niveau permettant une liaison piétonne urbaine



Source : Hélène PRETSCH 2002

Pour autant, la création d'un accès au quai et à la gare depuis le parking relais dans l'axe formé par la gare et le bâtiment des services techniques s'avère nécessaire. Deux possibilités s'offrent pour réaliser cette liaison d'une distance de 60 m :

- Création d'un tunnel ~ 3,2 million €
- Création d'une passerelle au dessus des voies ~ 1,8 million €

Par ailleurs, afin de renforcer le lien entre les deux quartiers de part et d'autre du faisceau ferroviaire, il est proposé que le projet comprenne également le réaménagement de la passerelle existante ainsi que le réaménagement et l'amélioration des accès au souterrain existant.

- **Stationnement**

Afin de satisfaire aux besoins croissants de stationnement des utilisateurs du transport ferroviaire et de permettre d'adapter les capacités de stationnement pour la pépinière d'entreprise et les extensions de l'intermarché, il est prévu de créer un parking paysager éclairé d'une capacité d'environ 100 places pour un montant d'environ 300 000 €.

- **Halle aux marchandises**

La réalisation d'une pépinière nécessite la réhabilitation de la halle Marchandises. La conservation de la halle constitue un surcoût par rapport à la destruction de la halle et la construction d'un nouveau bâtiment. Le montant d'une opération analogue réalisée dans les Vosges s'est montée à environ 600 000 €.

■ **Incidence de la proposition sur les acquisitions foncières nécessaires :**

La création de parkings sur périmètre SNCF ne nécessite pas l'acquisition des terrains qui restent propriété de la SNCF. Par ailleurs, devant le projet de création d'un terrain multisport et compte tenu de la faible surface représentée, la SNCF s'est déclarée prête à permettre une occupation gracieuse de cet espace.

Il reste donc pour la collectivité à acquérir les terrains nécessaires à la réalisation des deux bâtiments de la pépinière d'entreprise. Les terrains nécessaires à l'extension du parking de l'Intermarché servant à la fois aux clients du supermarché et aux utilisateurs de la pépinière pourront être pris en charge totalement ou partiellement par l'Intermarché.

■ **Position des communes quant à la proposition d'aménagement n°1**

La proposition faite correspond globalement aux attentes des deux communes en matière de développement du site. Deux sujets constituent néanmoins des facteurs de blocage importants :

- Le déplacement de la déchetterie intercommunale constitue un enjeu important compte tenu de la difficulté à localiser ce type d'équipement en associant proximité relative aux deux communes ainsi qu'une implantation restant à distance relative des habitations. Ces contraintes diminuent la pertinence des deux sites de relocalisation proposés. En revanche, en fonction de la capacité d'insertion, le site situé à l'est de la gare entre la rampe d'accès au pont routier et les voies ferroviaires côté sud, pourrait constituer un site possible de relocalisation répondant de façon plus satisfaisante aux contraintes évoquées.
- La nécessité de réaliser un passage de voies qui soit aérien ou souterrain constitue du point de vue des communes un élément péjorant la capacité du projet à constituer un réel lien entre les deux côtés de la gare. En effet, comme cela est indiqué dans la description de la proposition, la longueur du franchissement constitue en soi une barrière.
Du point de vue des communes, il est regrettable que, compte tenu d'une activité ferroviaire limitée, le passage à niveau des résidants ne puisse-t-être envisagé car il constituerait le mode de franchissement le plus facile et également le moins péjorant pour l'articulation entre les deux parties urbanisées de part et d'autre des voies.

La création d'une structure de type pépinière d'entreprises apparaît comme une bonne proposition tant du point de vue de l'affirmation de la dimension économique du centre

■ Explicitation du parti d'aménagement

Cette proposition est largement inspirée de la précédente. Elle s'en distingue néanmoins par deux facteurs majeurs, d'une part l'absence de nouveau franchissement des voies, et d'autre part l'abandon de la création d'un parking supplémentaire et la création à la place d'une opération de logements par la SNCF.

• Organisation des équipements commerciaux

Les commerces existants (intermarché et bricomarché) sont reliés entre eux par une galerie permettant d'une part l'extension des surfaces de vente de l'Intermarché et d'autre part la création d'un restaurant. Réalisation sous maîtrise d'ouvrage privée.

• Autres activités économiques

Il est proposé d'investir le bâtiment de la halle aux marchandises et de le transformer en une structure d'accueil et d'aide à la création d'entreprises de type hôtel d'entreprises. La conservation du bâtiment en l'état présente un intérêt patrimonial, mais représente un coût supplémentaire. Réalisation sous maîtrise d'ouvrage publique.

En plus de la halle existante il est proposé de réaliser un bâtiment s'inscrivant dans les mêmes gabarit pour abriter des fonctions analogues. Réalisation sous maîtrise d'ouvrage publique.

• Transport

La création d'un parking destiné aux usagers du train est abandonnée dans cette proposition. Afin de satisfaire aux besoins des utilisateurs du train, deux alternatives sont proposées.

La première consiste à utiliser les capacités de stationnement du Bergopré après son réaménagement avec environ 130 places disponibles (hors stationnement du projet d'hôtel. Cette option, intéressante car elle ne nécessite pas d'investissements supplémentaires, pose néanmoins la question des conflits potentiels entre usagers du train et visiteurs de Schirmeck. En outre, l'absence de visibilité entre ces parkings et la gare, constitue un frein à l'utilisation de ces stationnements par les utilisateurs du fer et ce malgré une distance relativement courte.

La seconde alternative consiste à créer un parking d'environ 80 places sur la friche longeant les voies au nord de la place de la gare. L'intérêt de cette option par rapport à la précédente est de libérer les futures capacités de stationnement du Bergopré.

• Habitat

La proposition de développement du site prévoit la création de logements destinés aux cheminots retraités. Le terrain fait en effet partie des espaces potentiels identifiés par la SNCF pour le développement de logements destinés à ses agents retraités.

• Equipements

Création d'un terrain multisport sur une emprise de 8 ares de terrain. Réalisation sous maîtrise d'ouvrage publique.

Création d'un pont pour relier les deux rives du Framont afin d'assurer l'accès au terrain multisport depuis la partie ouest de la ville.

■ Incidence de la proposition du point de vue des équipements

• Déplacement du centre de tri des déchets

La proposition faite nécessite de déplacer le centre de tri des déchets (~0,15 ha). Deux espaces ont été identifiés à proximité qui pourraient être susceptibles d'accueillir cet équipement intercommunal :

- Au niveau de l'entrée du site par la rue du Donon (0,2 ha) ;
- Sur la route du Donon en direction de Wackenbach du côté gauche après le passage du Framont (0,7ha).

Le déplacement du centre de tri de déchet est par sa nature complexe. C'est un équipement nécessaire mais quasiment impossible à installer à côté d'habitations existantes. De ce point de vue, à la difficulté de trouver un site accessible et suffisamment dimensionné s'ajoute la problématique de son insertion paysagère.

• Le passage des voies

L'abandon de la création d'un parking rend de fait caduque la création d'un nouveau passage de voies. En revanche, l'amélioration des passages existants reste un moyen important pour répondre à l'enjeu d'amélioration des liaisons entre les deux côtés des voies.

• Stationnement

L'utilisation des parkings du Bergopré ne représente pas de coût additionnel à l'exception de la création d'un jalonnement entre le Bergopré et la gare. La seconde option nécessite la création d'un parking paysager éclairé d'une capacité d'environ 80 places pour un montant d'environ 240 000 €.

• Halle aux marchandises

La réalisation d'une pépinière nécessite la réhabilitation de la halle Marchandises. La conservation de la halle constitue un surcoût par rapport à la destruction de la halle et la construction d'un nouveau bâtiment. Le montant d'une opération analogue réalisée dans les Vosges s'est montée à environ 600 000 €.

■ Incidence de la proposition sur les acquisitions foncières nécessaires :

Cette seconde proposition n'implique pas de modification quant aux acquisitions foncières nécessaires. Les acquisitions concernent les terrains nécessaires à la réalisation des deux bâtiments de la pépinière d'entreprise. Les terrains nécessaires à l'extension du parking de l'Intermarché servant à la fois aux clients du supermarché et aux utilisateurs de la pépinière pourront être pris en charge totalement ou partiellement par l'Intermarché.

■ Position des communes quant à la proposition d'aménagement n°2

La deuxième proposition est globalement moins satisfaisante aux yeux des deux communes. L'absence de réalisation d'une nouvelle jonction déprécie l'intérêt du projet même si cette seconde proposition constitue des pistes de réflexion intéressantes.

6.3. PROPOSITION ALTERNATIVE POUR LE DÉVELOPPEMENT DE L'HABITAT - LE SITE DU SUPERMARCHÉ « MATCH »

Le constat fait lors de l'étude du site de la gare aux marchandises amène à privilégier les équipements et les activités plutôt que l'habitat en raison des contraintes, en matière de bruit, d'accès et de la forte exposition visuelle du site, en portafaux avec la dimension privée de l'espace domestique.

Compte tenu de l'importance du logement dans les projets de développement des deux communes il paraissait intéressant de pouvoir faire une proposition alternative en matière de développement de l'habitat.

■ Choix du site

L'étude générale du site indique que parmi les espaces entrant dans les projets de recomposition et de développement de l'activité commerciale, le site du supermarché Match pourrait, dans une logique de recomposition, intégrer une composante logement.

PHOTO N°7 : Vue générale sur le site du supermarché Match depuis le Château



Source :

Le site du supermarché Match est situé sur le ban communal de Schirmeck sur une superficie de 0,5 hectares le long de la Bruche et jouxtant la caserne des pompiers. Le fort impact paysager du site actuel, son caractère central ainsi que la valeur paysagère que représente le cours d'eau constituent des éléments militant en faveur du développement d'une fonction résidentielle ou mixte.

■ Proposition d'aménagement

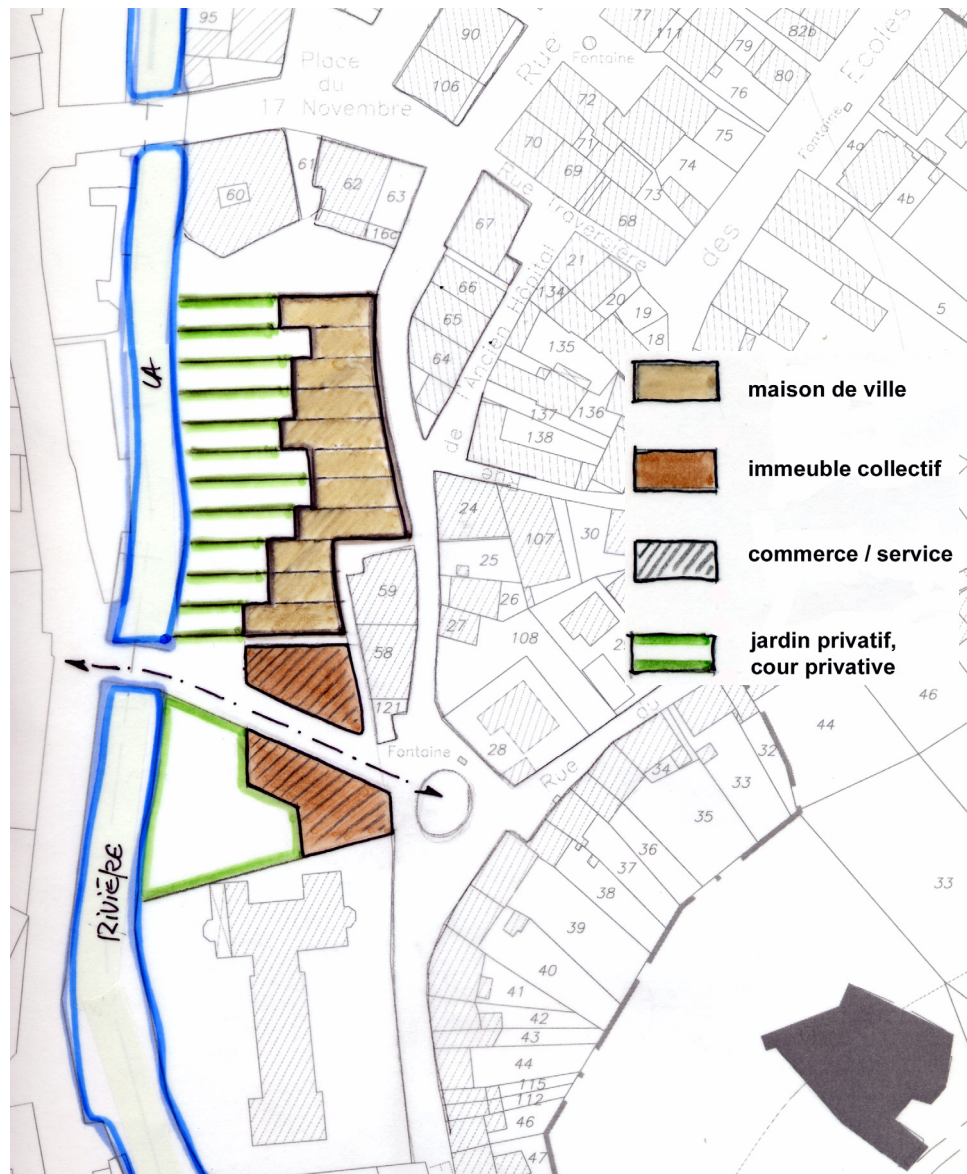
Le parti pris en matière d'aménagement s'est porté sur la réalisation d'un programme mixte comprenant une partie d'habitat collectif et de services et une partie d'habitat individuel dense. Concernant l'individuel dense, le choix de l'organisation des bâtiments s'est fait sur la base de l'exemple des logements de la rue du Sanatorium, composé de petites maisons individuelles accolées implantées sur des parcelles longues comprenant la maison, une annexe et un jardin.

GRAPHIQUE N°10 : Exemple d'implantation dans la rue du Sanatorium



L'ensemble du programme proposé sur le site Match comprend une trentaine de logements répartis en onze maisons de ville d'environ 100 à 150 m² de plancher et un jardin de 150 m² et une quinzaine d'appartements. Par ailleurs, les rez-de-chaussé des deux collectifs prévoient l'implantation de services et de commerce sur une surface totale de 750 m².

GRAPHIQUE N°11 : Proposition d'aménagement pour le terrain du supermarché Match



L'ensemble du programme proposé permet, sur le terrain existant de créer :

- 11 maisons accolées ~120 – 150 m² (R+1 – R+1+combles - garage intégré) ;
- 2 petits collectifs à vocation mixte ~ 16 logements T2-T3 (R+2) ;
- 3 cabinets pour professions libérales (60-70 m² par cabinet pour un total de 250 m² au sol) ;
- Une surface commerciale de 500 m² environ pour 6 commerces ou une superette.

Au total ce sont donc 27 logements qui seraient créés pour une population d'environ 70 personnes dont une quinzaine d'enfants.

SYNTHÈSE

Les objectifs initiaux en matière de développement urbain tels qu'issus des entretiens et tels qu'ils apparaissent dans les différents documents de planification privilégiaient la fonction économique sans toutefois exclure catégoriquement les autres fonctions urbaines. Parallèlement aux objectifs d'occupation de l'espace, il était souhaité par les communes ainsi que par le maître d'ouvrage, que le point d'arrêt ferroviaire et les espaces qui l'entourent puissent contribuer à diminuer l'impact de coupure urbaine de l'infrastructure ferroviaire. La réalisation de ces objectifs étaient envisagés au travers d'un espace comprenant l'ensemble des voies non circulées par les services ferroviaire voyageurs.

■ Sur les capacités de développement du site spécifique du faisceau ferroviaire de Schirmeck-La Broque :

Compte tenu des contraintes pesant, d'une part sur les capacités de stationnement nécessaires au fonctionnement et de l'Intermarché et de la pépinière d'entreprise et d'autre part l'extension des capacités de stationnement pour les migrants TER souhaitée par les élus, la majeure partie des espaces potentiellement cessibles par RFF et par la SNCF seraient dédiés à du parking.

Les deux propositions faites sur l'utilisation des espaces potentiellement mobilisables permettraient aux communes de continuer à renforcer la dimension économique du cœur de l'ensemble Schirmeck - La Broque au travers d'une part de l'agrandissement de l'Intermarché mais également grâce à la création d'une pépinière d'entreprises. Concernant l'agrandissement de l'Intermarché la proposition d'implantation présente l'avantage de ménager le maintien de l'accessibilité des espaces ferroviaires, même si ceux-ci ne sont pas immédiatement investis. Malgré la réserve quant à la réutilisation de la halle marchandise, le principe de création d'un hôtel d'entreprise recueille l'adhésion des élus.

La seconde proposition d'aménagement du site outre les évolutions quant aux franchissements des voies inclut la création de logements pour les retraités de la SNCF, sur la base d'une proposition de cette dernière. Si cette proposition présente l'avantage de fournir une alternative à l'occupation de cet espace dans la perspective d'une impossibilité de réaliser les franchissements supplémentaires, elle pose le problème des nuisances pour les habitants de ces logements. En effet, outre la question du bruit, l'analyse du site a mis en avant le facteur important de l'exposition visuelle du site constituant l'une des raisons principales d'un premier choix d'implantations strictement liées aux activités économiques et aux équipements.

■ Sur la contribution des propositions à l'amélioration du lien de part et d'autre de la voie ferrée :

Les objectifs initiaux s'appuyaient sur l'hypothèse d'une libération complète par RFF et la SNCF des emprises non régulièrement circulées par du trafic voyageur (toutes les voies au delà de la voie 3). Les réunions successives avec la SNCF et RFF ont permis de définir clairement les contours des espaces pouvant effectivement être libérés par les deux propriétaires. Ces espaces se sont avérés nettement inférieurs à ceux imaginés au départ, or l'objectif de réduction de l'effet de coupure de l'infrastructure reposait en majeure partie sur la réduction sensible des emprises ferroviaires. De fait, pour les deux

propositions, si la réduction potentielle de la profondeur de l'emprise (entre la gare et le Framont) permet de réduire l'effet de coupure, cette réduction sera plus le fait de la qualité des aménagements qui seraient réalisés côté Framont que de la diminution de l'emprise ferroviaire. Il faut ici insister sur l'importance de la qualité du traitement des espaces de coupure dans la diminution de l'effet de coupure. Ainsi, si la qualité des aménagements qui pourraient être réalisés côté Framont contribueraient à améliorer l'intégration entre les deux côtés du faisceau ferroviaire, l'amélioration esthétique des aménagements existant constituerait également un facteur sensible de diminution de l'effet de coupure.

Dans la deuxième proposition, la seule action sur les passages visant à réduire l'effet de coupure consiste à réaménager les passages existants, en les rendants plus lisibles, plus faciles d'accès et plus esthétiques. Les options en matière de franchissement des voies dans la première proposition, consiste, outre le réaménagement déjà évoqué, à ajouter un passage entre le projet de parking relais (ente le Framont et l'emprise ferroviaire) et la gare. Les contraintes liées à l'exploitation ferroviaires font que la réalisation d'un passage à niveau pour assurer ce franchissement paraît peu crédible bien que cette solution soit la plus efficace et la moins coûteuse.

■ Sur les enseignements de l'étude concernant la problématique générale de l'aménagement des abords des gares

Concernant la démarche, le point central concernant ce type d'étude concerne l'analyse du foncier autour de la gare. Bien que dans le cadre de la présente étude, le focus se soit fait rapidement sur l'arrière gare avec une identification des principaux propriétaires (RFF et SNCF), l'identification des propriétés des principales emprises vides apparaît comme un préalable nécessaire.

Il est apparu à l'analyse que la part de propriété de RFF sur les espaces identifiés au départ est marginale. Néanmoins, indépendamment du quotat de propriété, il est apparu que RFF constituait un interlocuteur de référence sur l'analyse des propriétés foncières ferroviaires, que ces dernières soient propriété de RFF ou de la SNCF. Par ailleurs, au delà de la propriété, la qualité de la réponse de RFF a également été primordiale sur la compréhension de l'utilité ferroviaire des emprises.

Le fait de travailler simultanément sur deux communes n'a en soi pas constitué un frein majeur. Néanmoins, sur la relation entre commune et maître d'oeuvre de l'étude, il apparaît nécessaire que la région, soit directement soit via les structures de Pays puisse initier les liens nécessaires. Par ailleurs, dans le cours de la démarche, la tenue d'une réunion intermédiaire avec l'ensemble des partenaires, notamment pour faire le point sur les disponibilités foncières effectives, semble à posteriori importante. D'une part une telle réunion aurait permis d'assurer tot dans la démarche une mise en contact des communes et des interlocuteurs RFF-SNCF, mais également de s'assurer une information cohérente entre les deux établissements concernant leur foncier.

Concernant les autres données, l'étude aurait gagné à avoir des informations sur l'utilisation des parkings. A l'époque, de la réalisation du cahier des charges, ceci ne paraissait pas nécessaire et donc aucune enquête spécifique n'a été budgétée et toujours à l'époque, les données abonnés qui auraient permis de circonscrire les origines géographiques des usagers de la gare n'était pas rendu disponible par la SNCF. Ce fichier est aujourd'hui transmis par la SNCF à la Région Alsace. Son utilisation dans le cadre d'études analogues future paraît indispensable, car seul à même de fournir une première évaluation des besoins en matière de stationnement lié à l'usage du ferroviaire.