

LIGNE 39

LE TRAM-TRAIN, MOTEUR D'UNE VILLE LINÉAIRE

Le projet a pour objectifs de tester les répercussions territoriales, urbaines et paysagères de la réactivation de la Ligne 39, voie ferrée désactivée parcourant la vallée de la Lauch, située dans le massif des Vosges.

Dans ce but, nous avons mis au point une stratégie à l'échelle de ce territoire tirant parti de ses différentes ressources :

L'étroitesse de la vallée d'abord (moins d'un kilomètre), a mené à la formation d'une conurbation linéaire logée en creux de vallée, facilement traversable à pieds.

Le potentiel de réactivation des infrastructures en place, anciennes friches industrielles et voie ferrée.

Enfin, la volonté d'entretenir les forêts locales grâce à l'exploitation de ces dernières.

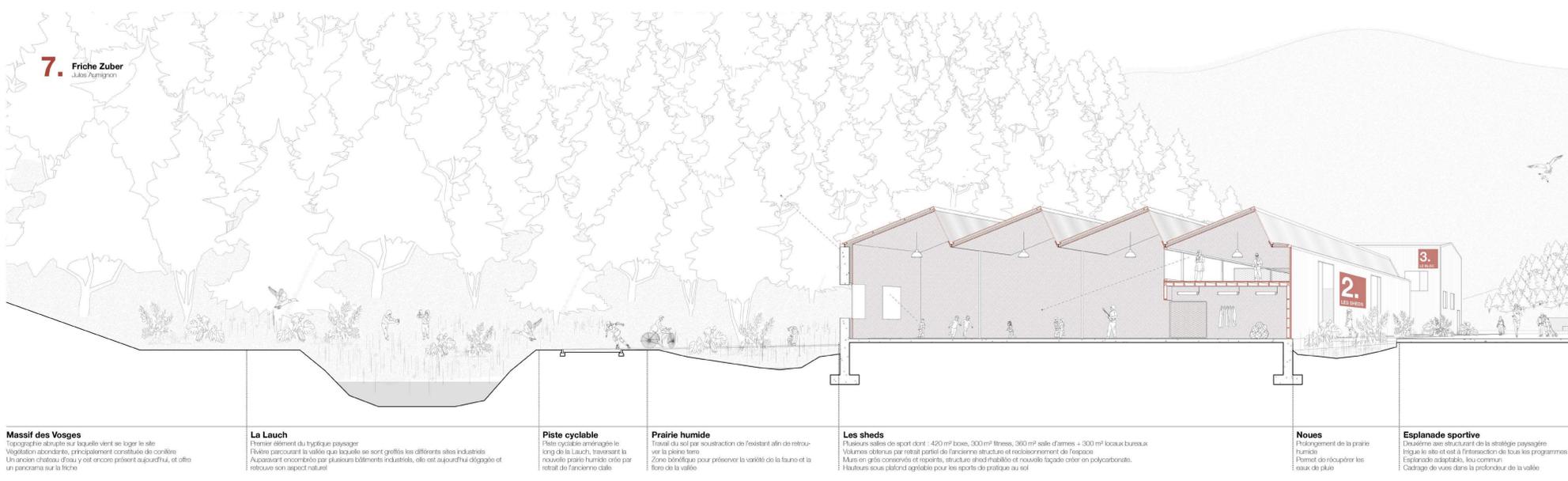
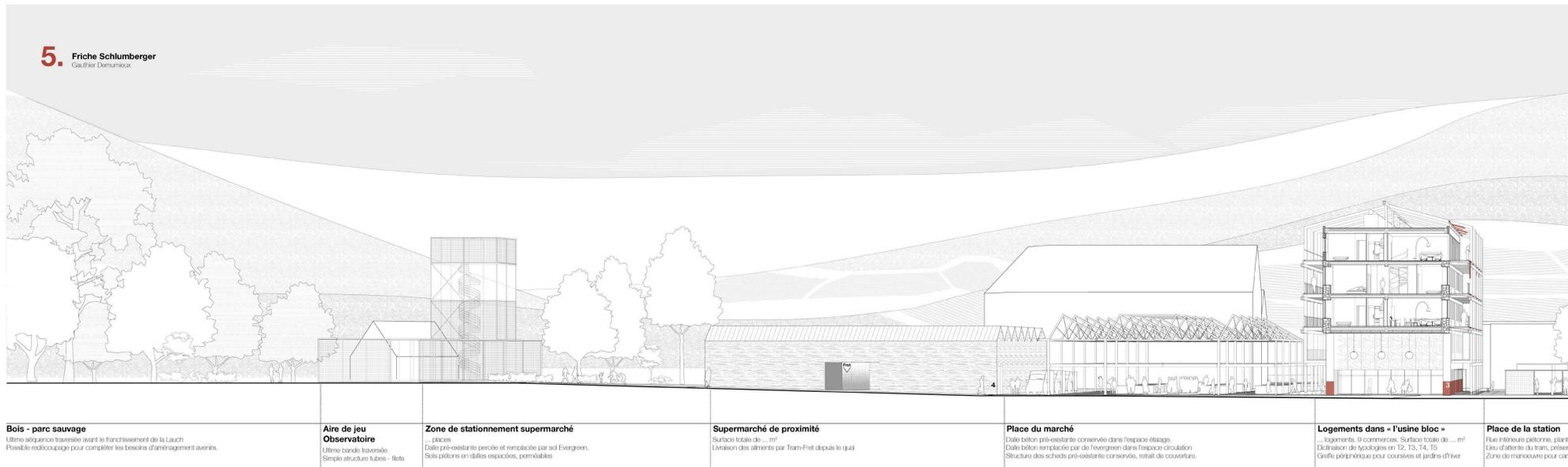
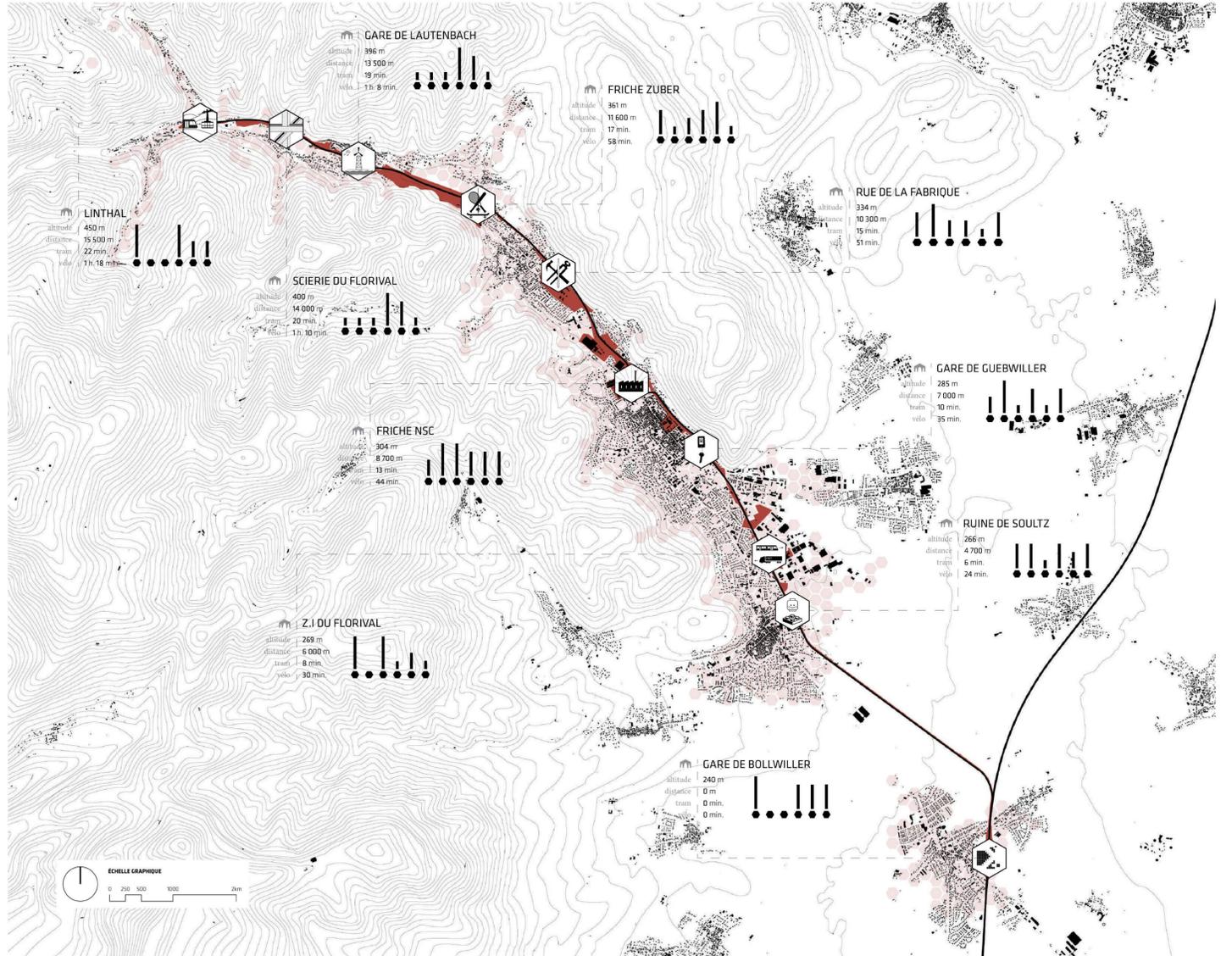
Ces éléments nous ont permis de mettre au point une stratégie se composant en trois temps.

Le premier serait la réactivation de la Ligne 39, grâce à l'implantation de 10 stations situées à moins de 500 mètres des logements.

Le second serait l'alimentation de la Ligne 39 grâce à deux flux de fret. Le flux ascendant pour les marchandises déposées dans les supermarchés des stations et le flux descendant pour le travail du bois, grâce à l'ajout d'une scierie et d'une école de menuiserie sur la ligne.

Le troisième et dernier temps consiste à compléter la Ligne 39 en y intégrant une programmation propre à chaque station, afin de recentrer les services sur le rail et libérer des mètres carrés de paysage.

Enfin, les 10 projets de station ont été réalisés grâce à une méthode simple : celle du retrait, en enlevant d'avantage à l'existant qu'en ajoutant, afin de rouvrir les différents sites industriels où se logent les stations.





1. Gare de Bollwiller
L'actuelle gare de Bollwiller est le premier site que nous avons défini pour accueillir le nouveau tram-train, le Fiorini.
Desservie par le TER reliant Mulhouse à Colmar, l'arrivée d'une nouvelle mobilité, d'un nouvel agulage permettant de relier la vallée, va amener cette station à se transformer. En effet, cette dernière va prendre une nature de hub, de pôle d'échanges multimodal où vont s'articuler différents modes de transports (TER, tram-train, voitures, circulations douces, etc.).



2. Ruine de Soultz
La seconde station du Fiorini s'implante dans la ville dans Soultz, à près de cinq kilomètres de la précédente.
Afin d'accompagner et de clarifier la situation mise en place ici, la station de tram-train vient s'insérer au sein d'une ruine dont la façade et la structure ont subsisté, le tout dans un décor de bois avec le déjà-là. En plus d'un espace d'attente, ce bâtiment accueillera un magasin à rez-de-chaussée ainsi qu'un espace résidentiel, un centre de loisir, pour compléter l'offre sociale à proximité.



3. Z.I. du Fiorini
La troisième station de la nouvelle ligne de tram-train se situe dans la zone industrielle du Fiorini.
Proche de l'autoroute et de la D430, ce secteur est en quelque sorte la porte d'entrée de la vallée.
Ici, le fonctionnement du tram-train exploite la situation d'interface entre forêt routier et ferroviaire en réinvestissant l'un des bâtiments connectés au rail pour le transformer en plateforme logistique. En concert avec l'extension, il est possible de dégager une surface de stockage de 1,5 hectares au service de la vallée. Ainsi, ce « garde-manger » sera à l'origine du ravalement des différents magasins placés sur la ligne en ressources venues arrivées par la route.



4. Gare de Guebwiller
La quatrième station du Fiorini n'est autre que l'ancienne gare de Guebwiller, desservie autrefois par la Ligne 39 et présente depuis l'arrêt du trafic en 1993.
Ce lieu, malgré sa taille modeste, sera l'une des stations voyageurs principales de la nouvelle ligne, et à cause notamment du nombre d'habitants de la vallée.
Afin de remettre en service la gare, le projet prévoit d'installer un magasin à rez-de-chaussée couplé à un auberge de jeunesse à l'étage afin de payer les frais liés à la restauration du bâtiment, déjà en bon état. De plus, cette nouvelle option d'hébergement permet de compléter l'offre hôtelière déjà en place pour convenir aux touristes plus jeunes.



5. Friche Schlumberger
La friche Schlumberger sera d'abord l'un des vestiges industriels les plus marquants de par sa situation : au moins un membre de chaque famille de la vallée y a travaillé. Durant ses deux siècles de production, la morphologie de ce site s'est transformée.
Nous trouvons alors nécessaire de faire revivre ce lieu, en le connectant à la ville, en réponse à la problématique posée par nos recherches. A l'échelle de la vallée, son emprise considérable est précieuse, car située sur la ligne 39. Par sa reconversion, ce site va manifester une lutte architecturale et urbaine contre l'étatement urbain, en adaptant l'organisation de nouvelles activités dans ses bâtiments et en intégrant ce nouveau système de mobilité en son sein.



6. Rue de la Fabrique
Ce site dispose aujourd'hui de plusieurs atouts. La ville de Buhl est un point de passage obligé dans la vallée pour qui veut visiter plusieurs de ses sites touristiques, comme par exemple l'abbaye de Murbach. De plus, la commune prévoit de construire près de 200 logements d'ici 2030 afin de répondre à l'augmentation de sa population.
Pour répondre à ces enjeux, le projet prévoit d'abord d'intervenir sur la dalle usinière de 2 hectares en la reconvertissant en volumes simples plus exploitables. Ces derniers seront réinvestis par un magasin, ainsi que des équipements culturels polyvalents au service des habitants et des touristes venus visiter la vallée. De plus, afin de préparer au mieux la venue de futurs logements, le tracé des chemins et de la voirie sera clarifié afin de dessiner un plan efficace pour les routes.



7. Friche Zuber
Ce lieu a connu, au cours de son histoire, de multiples transformations : à l'origine, une Halle était installée le long de la Lautz et s'est transformée petit à petit pour devenir une site de production de bois en plastique aujourd'hui délaissés. On note également la présence depuis plus d'un demi-siècle, plusieurs terrains de sports ne sont restés à proximité.
Nous souhaitons tout d'abord réinvestir ce site, aujourd'hui fermé sur le paysage. En effet, ce dernier est entouré d'une plaine (très rare dans la vallée) et est adressé au versant. Nous proposons donc de réinvestir plusieurs bords et de s'appuyer sur les axes formés par le rail, la départementale et la Lautz.
Ainsi, les bords conservés, de par leurs volumes, nous permettent d'ajouter divers programmes liés à la pratique sportive, en complément des terrains pré-existants.



8. Gare de Lautenbach
La huitième station du Fiorini n'est autre que l'ancienne gare de Lautenbach. Celle-ci a d'ailleurs servi de décor au film de François Truffaut, Jules et Jim, sorti en 1962, pour servir sa fermeture donc.
Depuis, celle-ci s'est reconstruite en salle polyvalente grâce à une extension et un réaménagement. Cependant, la disposition et l'emprise actuelle ne correspondent plus au futur second site de la vallée. Les quatre successifs et la proximité des bords ont créé une situation de congestion et l'espace public adjoint est principalement destiné au stationnement de voitures. De plus, la création de la départementale a constitué une nouvelle limite, officiellement franchissable, qui rend compliqué l'accès à des espaces naturels de qualité, comme la zone de loisirs du Fiorini.



9. Scierie du Fiorini
La neuvième et avant dernière station de la Ligne 39 s'installe en lieu et place de l'ancienne scierie du Fiorini.
Afin d'installer une filière bois au sein de la vallée, le projet propose d'y intégrer ce lieu significatif et d'y stocker les différents grumes coupées (quelques) sur place, dans la forêt. Ainsi, cette nouvelle station ne serait pas un accès continu de voyageurs mais uniquement au fret ferroviaire. Le bois, élaboré schéma par cantons, serait stocké et chargé sur place en journée, puis redistribué dans la scierie placée en aval, là où la surface est disponible.



10. Linthal
Carrefour de plusieurs vallées en amont, cette dernière station dispose d'un accès privilégié aux différentes activités de montagne comme la randonnée en été ou encore le ski en hiver.
Pour pallier aux problèmes générés par l'hiver, le projet propose d'installer une gare modo tram-train hivernique. Ce dernier permet ainsi un accès continu au Grand Ballon en toutes saisons. De plus, la vallée vallée de Thann étale aujourd'hui la possibilité d'installer également un téléphérique. On pourrait ainsi imaginer que les deux vallées partagent la même infrastructure, ce qui aurait pour effet de créer un bouclage entre ces deux territoires.



<p>Pépinière - Ateliers d'artisans - Café 11 ateliers d'artisans. Surface : ... m² Bureaux libres ouverts aux PME sur des surfaces libres. Surface : ... m² Café ouvert sur les jardins</p>	<p>Jardins de l'école Lieu de filière Dalle béton pré-existante percée pour retrouver la pleine terre. Espace planté de diverses essences Structure des sèches pré-existante conservée traitée de couverture, splendor-immobilier transport d'arbres</p>	<p>École de menuiserie / ébénisterie Surface totale de : ... m² Livraison du bois par Tram-Fret. Départements est et ouest reliés par un « pont » de circulation et salles de cours Département est : Amphithéâtre, ateliers « gros œuvre ». Département ouest : ateliers second œuvre.</p>	<p>Rue J.Baptiste Weckerlin Lieu d'arrivée depuis le centre de Guebwiller Travail du sol et du mobilier pour entraîner le passant à pénétrer dans la dalle Réinsertion d'anciennes machines exposées dans le parc voisin</p>	<p>Place de la filature Lieu d'arrivée depuis le centre de Guebwiller Travail du sol et du mobilier pour entraîner le passant à pénétrer dans la dalle Réinsertion d'anciennes machines exposées dans le parc voisin</p>
<p>Halle sportive Grand bâtiment accueillant divers programmes : 600 m² supermarché, 500 m² accueil + buvette, 1200 m² salle 1, 1200 m² salle 2, 350 m² petites salles Volume total de 27 mètres de large destiné au stockage de matériel conservé pour la pratique du sport grâce à l'ajout de bandes techniques en bois La dalle existante, renforcée de 1,20 mètres pour décharger les poteaux, est couverte afin de récupérer la hauteur sous plafond existante. Volume simple avec un fonctionnement ouverture/fermeture</p>	<p>Quai Station de la Ligne 39 Haut longeant la dalle de manière à faire voir la pratique sportive. Ouverture imposable permettant au quai de rentrer dans le bâtiment</p>	<p>Départementale 430 Principale axe routier de la vallée sur lequel vient s'ajouter la voie ferrée Une respiration claire est aménagée grâce à la soustraction de l'ancien volume haut La toiture longue et ouverte du grimeau permet de souligner le massif des Vosges</p>		