

# Rixheim : plan guide pour la ville de demain



Espaces publics,  
nature en ville,  
mobilités douces et  
cohésion urbaine

## GLOSSAIRE

<b>AURM</b>	Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne (ancien nom de l'AFUT)
<b>CEA</b>	Collectivité Européenne d'Alsace
<b>DREAL</b>	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
<b>INSEE</b>	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques
<b>m2A</b>	Mulhouse Alsace Agglomération
<b>PCAET</b>	Plan Climat Air Energie Territorial
<b>PDM</b>	Plan De Mobilité
<b>PL</b>	Poids Lourd
<b>RD</b>	Route Départementale
<b>SCOT</b>	Schémas de Cohérence Territoriale
<b>SIG</b>	Système d'Information Géographique
<b>SIRENE</b>	Système d'Identification du Répertoire des Etablissements
<b>TC</b>	Transports Collectifs
<b>TER</b>	Transport Express Régional
<b>TVB</b>	Trame Verte et Bleue

## ● OBJECTIFS DU PLAN-GUIDE

Mener une réflexion pour une stratégie à long terme, prenant en compte les enjeux urbains et environnementaux que rencontre le territoire de la commune.



Se doter d'un plan-guide donnant une vision globale de la ville « Rixheim 2040 »,

### Une feuille de route des aménagements et actions à entreprendre dans les domaines de :

- La circulation apaisée et des mobilités tous modes
- la qualité de l'ambiance urbaine et du cadre de vie
- L'efficacité du fonctionnement urbain et amélioration de la cohésion entre quartiers
- Les enjeux environnementaux, la place du végétal, la gestion économe des ressources





# SOMMAIRE

<i>Préambule</i>	2	<i>Propositions : deux échelles</i>	38
<b>■ DIAGNOSTIC FORMES URBAINES</b>	<b>5</b>	<b>■ PROPOSITIONS STRUCTURANTES</b>	<b>39</b>
• Un bâti morcelé par d'importantes coupures urbaines	6	• <b>Cohérence urbaine</b> : une représentation commune de la ville	40
• Une composition en quartiers bien individualisés	7	- Créer des animations fédératrices	40
• Une imbrication complexe des typologies	8	- Travailler à un vocabulaire urbain cohérent	42
• Un paysage urbain marqué par les gravières	9	• <b>Voirie apaisée</b> : généralisation de la zone 30	44
• <b>Synthèse des enjeux « formes urbaines »</b>	<b>10</b>	• <b>Cyclable</b> :	
		- Des principes à poser	45
		- Coupes-types, repères de dimensionnement	46
		- Schéma général et hiérarchisation des itinéraires	47
		- Propositions localisées par tronçon	48
<b>■ DIAGNOSTIC TRAME VERTE</b>	<b>11</b>	<b>■ PROPOSITIONS SECTEURS À ENJEUX</b>	<b>55</b>
• Infrastructure arborée et corridors périurbains	12	• Cœur de ville : articuler les espaces publics	56
• Un écrin : les collines	13	• Circulation dans le centre-ville	57
• Couverture végétale et surchauffe urbaine	14	• Rue Foch- Rue de 'Etang – Grand'rue Pierre Braun	58
• Lutter contre les îlots de chaleur	15	• Espaces publics de la future maison des associations	62
• Un réseau d'espaces verts, relais de nature en ville	16	• Supermarché/Gymnase rue Saint Jean	65
• Accessibilité des espaces verts	17	• Connexion des espaces publics du centre-ville : des écoles au parc	68
• Renforcer la nature en ville en lien avec la trame verte	18	• Révéler le parc de la Commanderie, tout en l'inscrivant dans la ville d'aujourd'hui	70
• Un joyau : le parc de la Commanderie	19	• Deux voies, deux statuts : rue de Mulhouse et rue de l'île Napoléon	74
• <b>Synthèse des enjeux « trame verte- nature en ville »</b>	<b>20</b>	• Orientations pour le secteur Nord	75
		• Secteur de la future déchetterie	76
		• Carrefour du Mortier et Gare : passage sous voie ferrée et nouvel îlot de ville	78
<b>■ DIAGNOSTIC MOBILITÉS</b>	<b>21</b>	<b>■ ANNEXES</b>	<b>85</b>
• Trajets domicile-travail et motorisation des ménages	22	• Carte des densités urbaines	86
• Accessibilité piétonne et cyclable	23	• Carte de la destination des bâtiments	87
• Pôles générateurs de trafic	24	• Carte des hauteurs bâties	88
• Temps de parcours entre les quartiers	25	• Cartes des logements locatifs sociaux	89
• Transports collectifs : Bus et TER	26	• Visualisation 3D des hauteurs bâties à Rixheim	92
• Transports collectifs : prospective et projets	27		
• Réseau routier	28		
• Trafic routier	29		
• Aménagements cyclables et points d'amélioration	30		
• Plan vélo communal	32		
• Pratiques piétonnes	33		
• Voirie apaisée : zones 30	34		
• <b>Synthèse des enjeux « mobilités »</b>	<b>35</b>		
• <b>Synthèse par quartier</b>	<b>37</b>		

## Situation de la commune de Rixheim au sein de l'agglomération mulhousienne



Rixheim, commune du cœur d'agglomération mulhousienne





## DIAGNOSTIC FORMES URBAINES

Composition, typologie et  
fonctions urbaines \*

*\* Voir aussi en annexe, les cartes de densité et de hauteur du bâti ainsi que la distribution des logements sociaux*



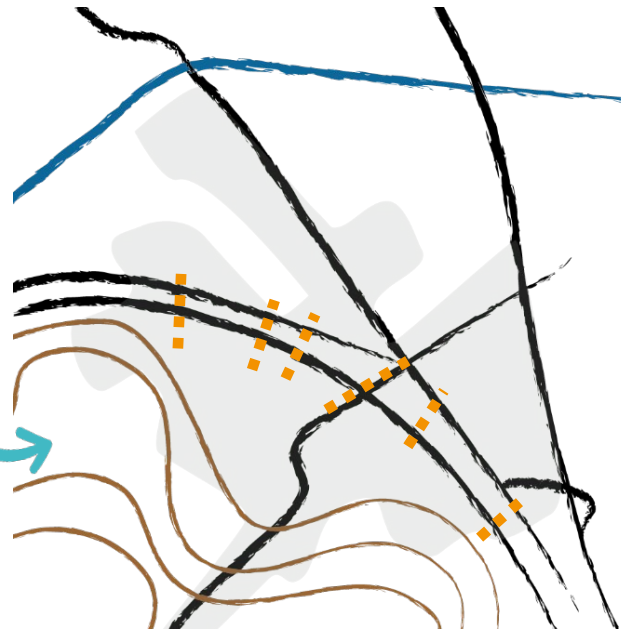
## Un tissu bâti morcelé par d'importantes coupures urbaines



IGN - BD Topo - AFUT

Afut

Les coupures urbaines de la commune



Rue de l'Eglise



Entremont vu des collines



Rue Wilson



Rue de Mulhouse

Les coupures dans les continuités du tissu urbain sont dues :

- à la topographie
- aux infrastructures (rue de Bâle, voie ferrée,...)

Elles créent :

- des obstacles aux déplacements en modes actifs : discontinuités, inconfort, insécurité...
- un manque de lisibilité des espaces urbains

A noter cependant : dans l'absolu, les dénivelées et infrastructures peuvent aussi contribuer à enrichir les formes urbaines : ménager des points de vue, mettre en perspectives des points de repères, créer des ambiances, des spécificités, de la variété...

## Une composition de la ville en quartiers bien individualisés

Un morcellement qui s’explique aussi par l’histoire de la commune :

La composition de Rixheim, en plusieurs quartiers individualisés, s’explique par la présence des coupures topographiques et infrastructurelles, mais aussi par le fort impact de l’histoire industrielle sur le mode de développement de la commune. La Commanderie, au centre-ville, a été remaniée par la famille ZUBER afin de développer la fabrique de papiers-peints. Le quartier de la Rotonde, construit pour les employés de la SNCF, doit son nom à l’infrastructure ferroviaire circulaire qui servait au remisage des locomotives. La cité STURM est une cité ouvrière en lien avec l’entreprise du même nom.

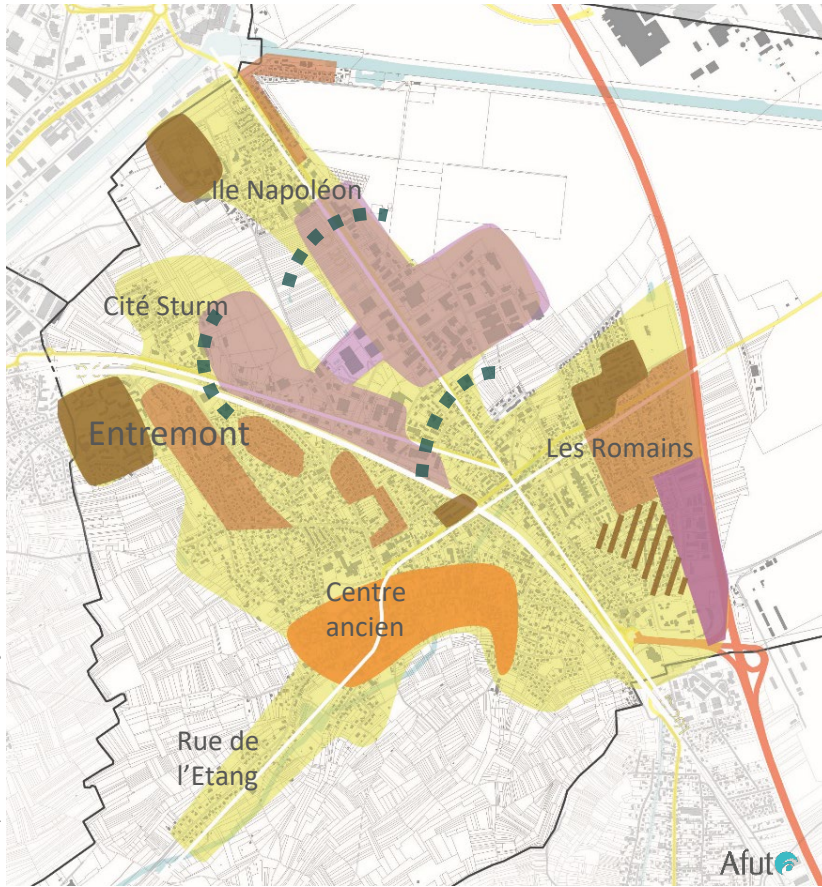
Pour les besoins des entreprises, les quartiers se sont développés sur une aire géographique relativement étendue, et à distance. Certains quartiers sont même fonctionnellement presque plus proches des communes voisines que du centre même de Rixheim.

Le quartier Entremont est encore à part car développé, en phase avec son époque, comme un projet urbain à part entière, se rapprochant ainsi du concept des « villes nouvelles ».





# Une imbrication complexe des typologies et fonctions urbaines



**Fonctions urbaines**  
(d'après le diagnostic du Plan Local d'Urbanisme - Adauhr)

- Centre ancien
- Pavillonnaire individuel
- Lotissements pavillonnaires
- Collectifs
- Habitat mixte (ZAC)
- Zone d'équipements
- Zone industrielle et commerciale

La commune possède un tissu urbain composite avec une imbrication, parfois très fine, des typologies et fonctions urbaines.

Cela a tendance à augmenter la complexité des transitions et de la cohabitation des usages, notamment entre quartiers d'habitation et zones industrielles et commerciales.



## La zone d'activités façonne l'image extérieure de la ville

La vitrine de la ville, pour ceux qui la traversent, se fait principalement à partir du grand axe de la rue de Mulhouse. Or elle présente une très faible qualité urbaine

Deux linéaires au statut différent :

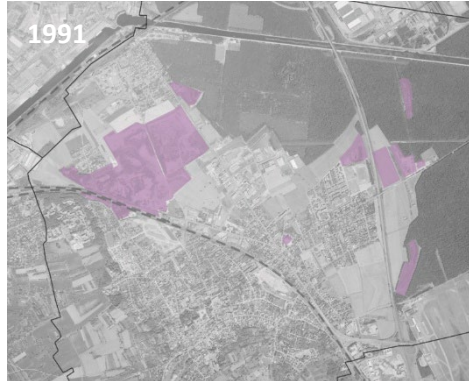
**Rue de Mulhouse** : c'est l'itinéraire le plus emprunté, souvent la seule image de Rixheim pour les personnes en transit, qui ne connaissent que rarement le centre

**Rue de l'Ile Napoléon**, avec des séquences très individualisées et contrastées et avec un flux plus important de camions.





# Une organisation et un paysage urbain fortement marqués par les grandes emprises des gravières



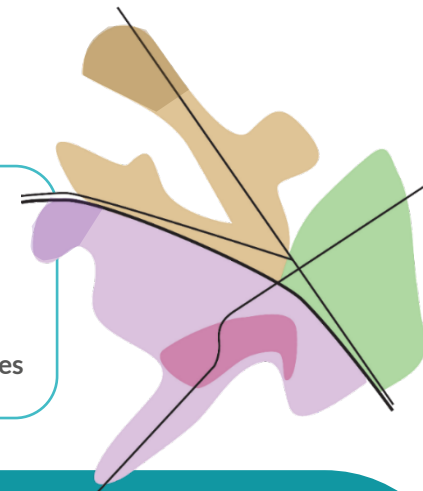
IGN - Data Grand Est - Afjut

Les excavations les plus anciennes, sont aujourd'hui invisibles et on oublie bien vite ce qui se trouve en sous-sol. C'est pourquoi nous avons réalisé ce plan de zonage pour repérer visuellement l'histoire de l'exploitation des sols de la commune. Ces espaces ont été remblayés au fil du temps et ont accueilli au gré des opportunités, des équipements (déchetterie, zone sportive, maison pour personnes âgées...). Certaines emprises sont encore présentes au Nord Est de la commune. Elles servent de zone de stockage de matériaux ou sont en cours de renaturation. Seule une zone est encore en activité (extraction).

Ces espaces en devenir sont à intégrer à la planification de l'évolution de la commune à moyen et long terme. Le choix des futurs usages de ces espaces devra se faire en toute connaissance de la nature et de la qualité des sous-sols.

Repérage visuel des emprises des carrières sur une série de photographies aériennes issues de l'IGN

# Synthèse des enjeux « formes urbaines »



## Constats :

- Un tissu bâti morcelé par d'importantes coupures urbaines
- Une composition de la ville en quartiers bien individualisés
- Une imbrication complexe des typologies et fonctions urbaines
- La zone d'activités façonne l'image extérieure de la ville
- Une organisation et un paysage urbain fortement marqués par les grandes emprises des gravières



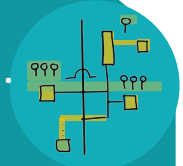
## Problématique/questions

- Comment relier les quartiers ?
- Faut-il tout relier ? Quel degré d'autonomie et de liens externes ?
- Quelle transition harmonieuse entre les types d'espaces ?
- Une certaine juxtaposition est-elle acceptable ?
- Comment améliorer l'image extérieure de la ville (qualité des zones d'activités)
- Quel regard global sur l'avenir des terrains des anciennes gravières, au regard des enjeux à long terme d'aménagement du territoire ?
- Comment assurer la greffe de ces grandes emprises au sein du tissu existant ?



## Propositions de pistes/principes :

- Tisser des liens concrets entre les quartiers : .....  
faciliter les déplacements des personnes, travailler à l'attractivité des espaces publics, renforcer la centralité (l'intensité urbaine), travailler les traversées sous voies ferrées, souligner les connexions spatiales par le végétal,...
- Renforcer la cohérence urbaine dans les .....  
représentations des habitants : animations fédératrices, travailler à un vocabulaire urbain cohérent
- Assumer un certain degré de fonctionnement .....  
« en archipel »
- Travail sur les lisières, les interfaces
- Travail sur les linéaires: rue de Mulhouse et rue de l'Île Napoléon : aménagement cohérent mais tenant compte des spécificités de chaque séquence
- Carrières : Améliorer la connaissance de la qualité des sols et, sur cette base, établir une stratégie cohérente pour répondre aux enjeux à (très) long terme pour la commune : où laisser en l'état, où renaturer, où mettre en place des techniques de génie pédologique...



Calder - Photo: © Tate, London, 2018







## DIAGNOSTIC TRAME VERTE

Canopée et réseau de haies  
Surchauffe urbaine  
Corridors urbains et espaces verts  
Accessibilité aux espaces de nature



# Infrastructure arborée et corridors périurbains

JUILLET 2023

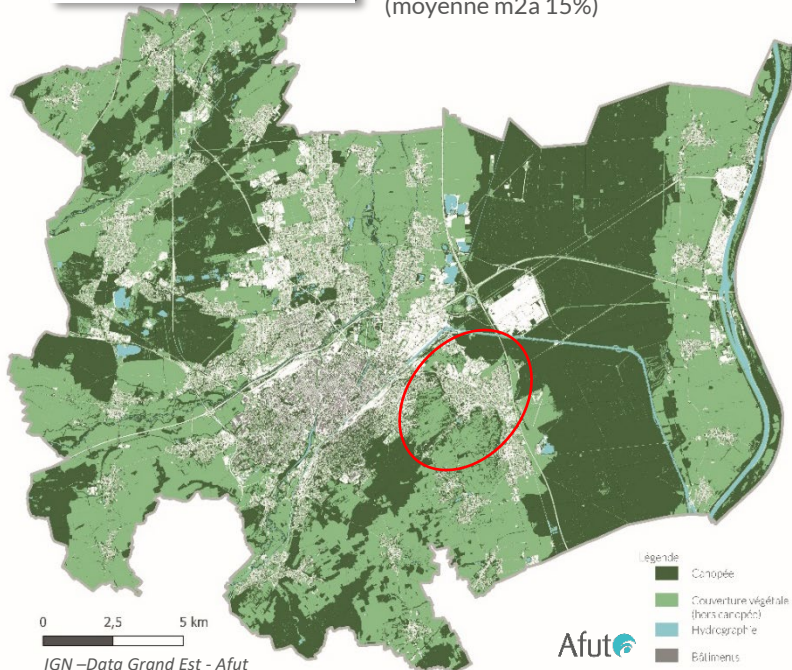
**Indice de canopée dans la région mulhousienne**



Publication à télécharger sur [www.afut-sudalsace.org](http://www.afut-sudalsace.org)



Part de couverture arborée sur le ban communal de Rixheim : **47%**  
 Part de couverture arborée dans la tache urbaine (indice de canopée) : **16%**  
 (moyenne m2a 15%)



La couverture végétale et la canopée dans la région mulhousienne

L'espace urbanisé de la commune se déploie entre la forêt d'une part, et les collines d'autre part, avec leur mosaïque agricole et bocagère.

**Entre les deux : des ponts que constituent des possibles corridors écologiques :**

- > Un corridor reconnu et inscrit au SCoT et au PLU, à mettre en œuvre au Nord
- > Un corridor additionnel potentiel, à développer au Sud



De possibles connections vertes à créer ou renforcer e au sein ou en périphérie de la zone urbanisée





# Un écrin : les collines



Les collines concourent à l'attractivité résidentielle de la commune. Elles constituent à la fois un espace de production, un support de biodiversité et un lieu de loisirs.

MARS 2024

### Infrastructures arborées en zone agricole

Typologie, cartographie, évolution

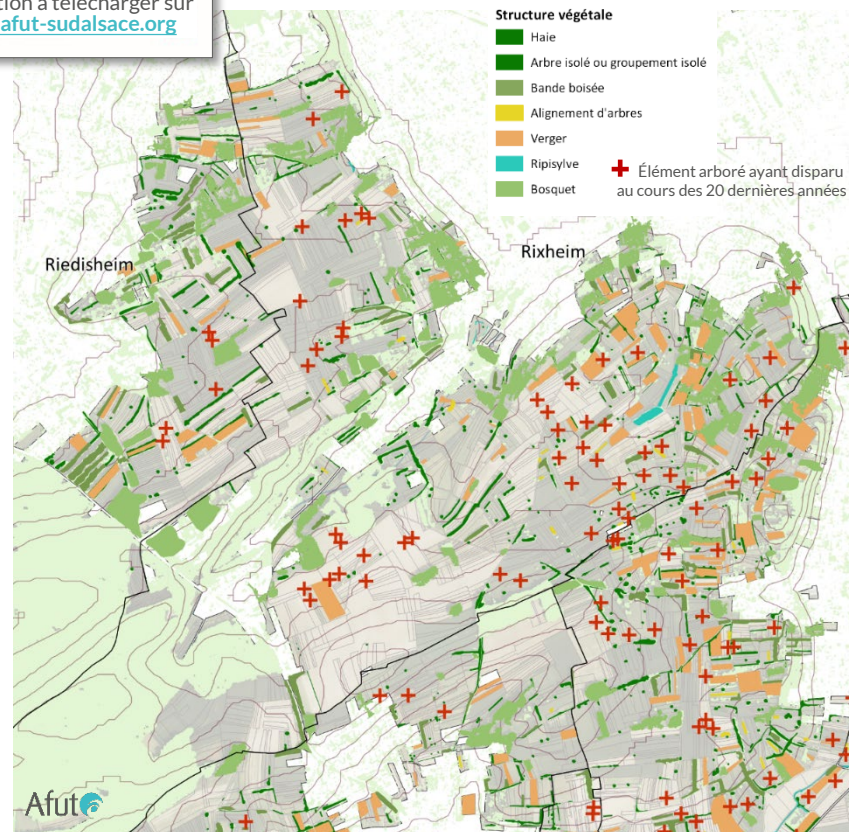
Publication à télécharger sur [www.afut-sudalsace.org](http://www.afut-sudalsace.org)

Résultats sur la commune :

- 15 km** linéaires de haies
- 5 km** linéaires de bandes boisées
- 3 km** linéaires de ripisylve
- 160** arbres isolés, **13 ha** de vergers

On observe :

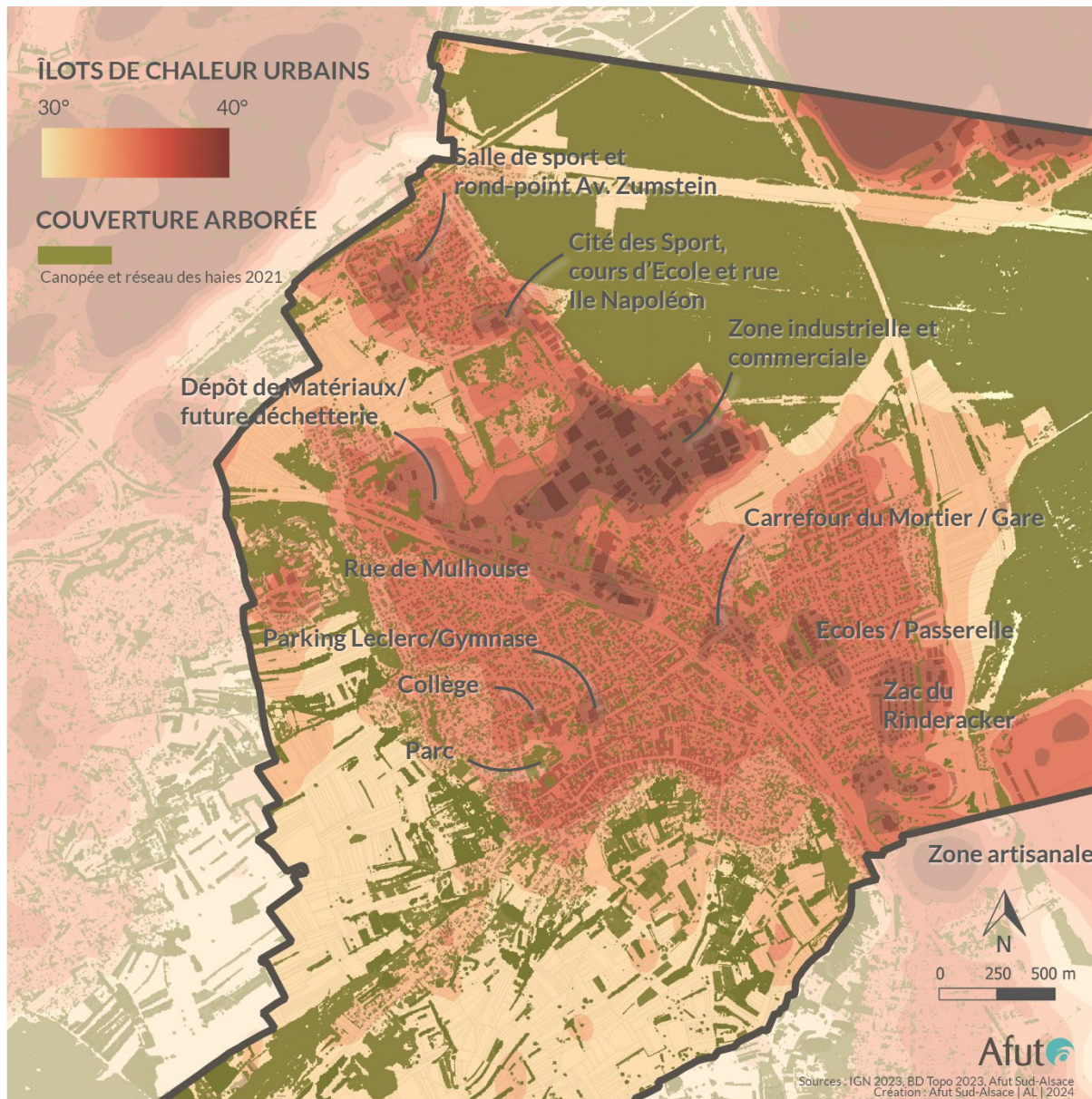
- Moins de remembrement que sur d'autres communes (de plaine)
- Un réseau arboré riche, parfois en mauvais état (anciens vergers), et qui continue à s'éroder petit à petit : vergers et arbres isolés disparaissent, ponctuellement remplacés par des bosquets et bandes boisées



Le réseau des infrastructures arborées en milieu agricole à Rixheim en 2021



## Couverture végétale et surchauffe urbaine



### Etat des lieux : les températures de surface à un temps « T »

le 19 juin 2019 (source AURM /AFUT)  
**Environ 30°** au sol dans les zones les plus fraîches de la commune  
**Environ 40°** dans les zones les plus chaudes.  
*(NB : Il s'agit de la température des surfaces et non pas de l'air).*

→ Lien cartographie en ligne : <https://arcg.is/0ueSmv>

A Rixheim comme dans les autres communes de la région mulhousienne, les points de surchauffe urbaine correspondent à des zones très imperméabilisées avec peu de végétation : parkings, infrastructures routières, zones industrielles et commerciales.

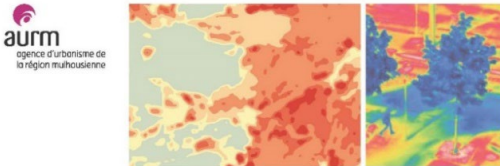
😊 A noter : depuis la prise de vue qui a servi à établir cette carte, le secteur de l'école des Romains a bénéficié de l'installation d'une « micro-forêt », qui contribuera à améliorer le confort thermique.  
 La désimperméabilisation de deux cours d'écoles (Romains, Entremont) constitue encore une évolution positive.





## Lutter contre les îlots de chaleur

Des pistes d'actions sont possible pour palier au phénomène de surchauffe. Elles sont détaillées dans la publication ci-dessous.



**ARCHIPELS CLIMATIQUES**  
 ÎLOTS DE SURCHAUFFE URBAINE DANS L'AGGLOMÉRATION MULHOUSIENNE :  
 ENJEUX, LOCALISATION ET PISTES D'ACTION

Pour en savoir plus :  
[Lien vers la publication sur le site de l'AFUT Sud Alsace](#)

SEPTEMBRE 2020



Bien qu'arborées, certaines voies de la ZAC présentent de grandes surfaces bituminées.



Le carrefour du Mortier.

Les propositions d'aménagement réunies dans le présent travail contribuent à réduire cet effet de surchauffe par la **végétalisation** des espaces (plantation au sol ou couverture arborée...). L'installation de **revêtement de sol poreux et moins foncés** renforcera encore cet effet : à retenir dans les choix opérationnels.

Sites étudiés : Carrefour du Mortier (dont nouveau parc), Parking Leclerc et Gymnase, future déchèterie (renforcement bande boisée), rues de Mulhouse et de l'Île Napoléon.

Autres « points rouges » sur lesquels il serait opportun d'agir : Entremont, Zac, Collège

### Rechercher « l'effet masse » dans la création d'îlots de fraîcheur

Exemple en centre-ville, en jouant sur le réseau végétal. Un effet de masse est à rechercher en renforçant et en relayant/complétant les grands espaces végétalisés existants, ici : le parc de la Commanderie comme « noyau de fraîcheur » à développer.



IGN BD Topo - Data Grand Est – Afut Sud-Alsace



# Un réseau d'espaces verts comme relais de nature en ville

Les espaces publics présentant un caractère naturel ont été recensés par l'Agence d'Urbanisme en 2018. Nous avons ajouté ici les espaces verts qui ne sont pas en permanence ouverts au public, dont certains créés cette date (jardins partagés...). A noter qu'ils ne modifient pas l'aire d'accessibilité calculée en page suivante



Rotonde



Entremont



Jardin partagé



Parc des Etangs



Parc de loisirs



Centre Socio-culturel



Rue Saint Jean



Résidence rue Ottmarsheim ?



Promenade verte



Parc de la Commanderie



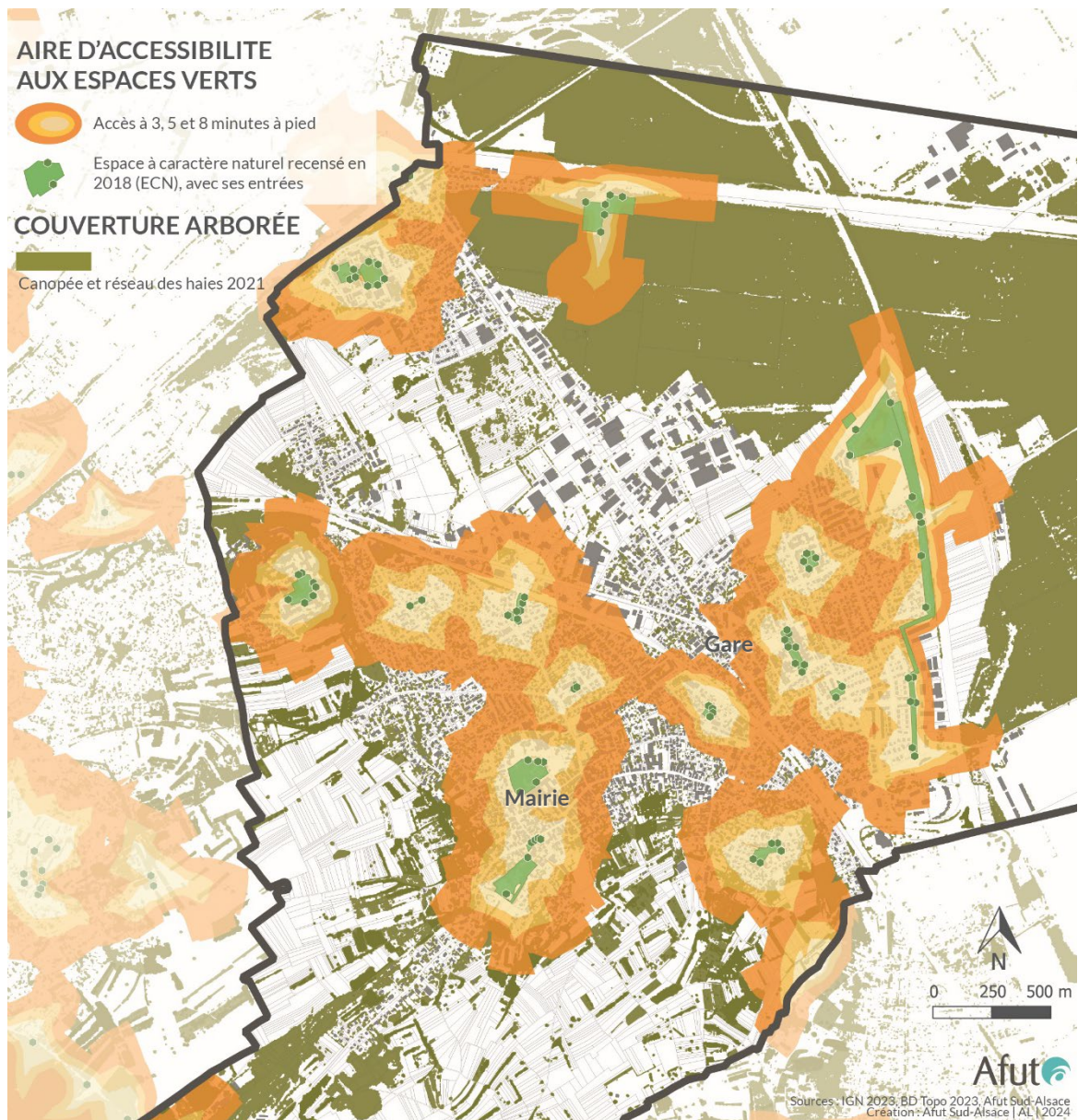
- Espace vert /espace à caractère naturel (ECN)
- Espace vert communautaire non ouvert au grand public
- Espace vert ou naturel en projet

Sources : IGN 2023; BD Topo 2023; Afut Sud-Alsace  
Création : Afut Sud-Alsace | AL | 2024



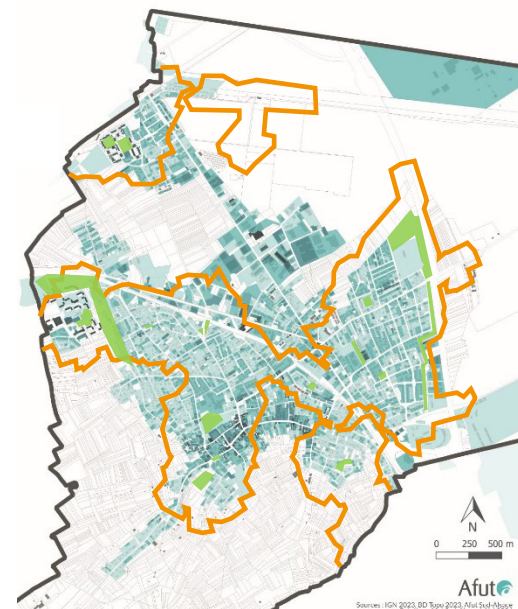


## Accessibilité des espaces verts



### Une bonne accessibilité aux espaces verts, quelques maillons à compléter

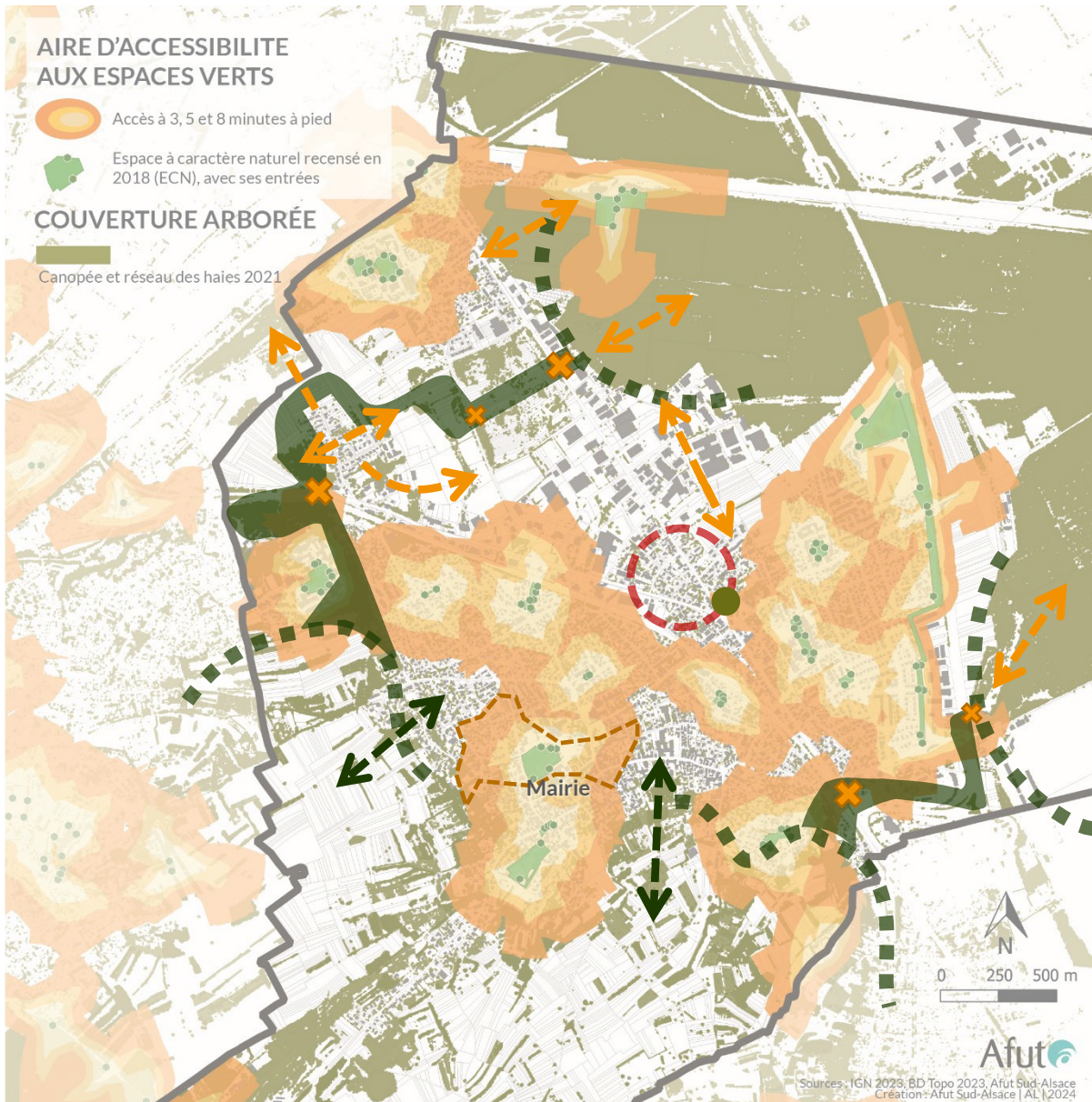
On constate que pratiquement l'ensemble des zones résidentielles de la commune se trouvent à moins de 8 minutes à pied d'un espace vert. Même à 5 minutes à pied, une grande partie des habitants peut se rendre dans un espace vert (plus ou moins aménagé, cependant).








Le dégradé de bleu reflète la densité de construction bâti sur les parcelles. Il permet de souligner la nature du tissu urbain au sein de l'aire d'accessibilité (en orange).



# Renforcer le réseau de nature en ville en lien avec la trame verte territoriale



## Enseignements :

- Une bonne accessibilité globale aux espaces verts sur la commune
- L'enjeu de l'ouverture au public du **Parc de la Commanderie**  = zone non desservie si fermeture du Parc. Le seul espace vert de grande ampleur dans le centre-ville.
-  - une zone sous-équipée dans le **quartier des romains**, à laquelle un nouveau parc au niveau du carrefour du Mortier, pourrait remédier en partie.
-  - L'accès aux **espaces naturels périurbains** vient compléter l'offre : «grand jardin» des collines ou forêt.
- **Potentiel d'amélioration de sites existants** (notamment micro-sites) : programmes à affiner en fonction des besoins du quartier...
-  - Une possibilité de **renforcement des corridors TVB** en relais avec les espaces verts existants, au nord et au sud de la commune.
-  - Couplé avec la **création de cheminements** permettant une meilleure accessibilité aux espaces naturels périurbains au nord et à l'est de la commune.

Sources : IGN 2023, BD Topo 2023, Afut Sud-Alsace  
Création : Afut Sud-Alsace | AL | 2024





# Un joyau : le parc de la Commanderie

## Un trésor méconnu et sous-utilisé



Entrée de la Commanderie (Mairie, Musée)



Un beau patrimoine arboré

Aujourd'hui ouvert seulement les dimanches à la belle saison, le parc pourrait, au quotidien, offrir un bel espace de détente et de récréation aux habitants ainsi qu'aux visiteurs.

Sa situation stratégique au centre-ville en fait également une pièce urbaine autour de laquelle pourraient s'articuler les nouveaux projets du centre-ville, pour contribuer à lui donner un nouveau souffle.



Portail côté parking de la Jumenterie

## Un grand potentiel pour un projet à la fois spatial et culturel

Le lien entre Musée et Jardins de la Commanderie a un sens, historiquement et muséographique : inspiration végétale des motifs, mise en scène des panoramas, usage des serres....

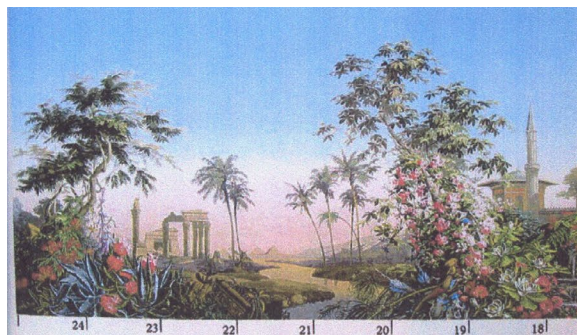


Les anciennes serres restaurées

2005 : Une étude préalable qui a permis de recueillir et de mettre en perspective de nombreux éléments



Le parc dans son contexte urbain (Data Grand Est – IGN- AFUT Sud Alsace)



Exemple de Panorama et sa végétation exotique



Un motif représentant un paysage de Rixheim



## Synthèse des enjeux « trame verte – nature en ville »



### Constats :

- Un réseau d'espaces verts au sein du tissu urbain, entre collines et forêt.
- Une tache urbaine avec une couverture végétale dont les ¾ sont sur le domaine privé.
- Une forte demande des habitants de Rixheim
- Un potentiel de désimperméabilisation en cours de valorisation
- Un îlot de fraîcheur à développer au cœur du centre-ville
- Une bonne accessibilité globale aux espaces verts avec quelques pistes d'amélioration
- Un grand potentiel de développement pour le parc de la Commanderie



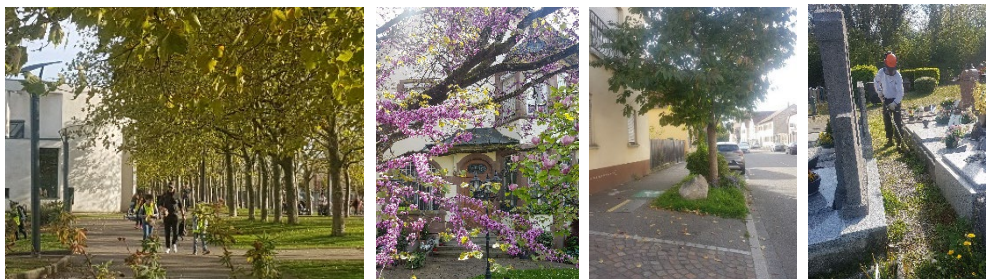
### Problématique/questions

- Comment renforcer encore la présence de nature en ville ?
- Quel équilibre entre l'aspect « loisir » des collines ou l'aspect agriculture périurbaine ?
- Mise en cohérence des chemins et développement du confort des déplacements piétons
- Comment renforcer le corridor « trame verte » inscrit au nord de la commune ?
- Comment mieux mettre en valeur le parc de la commanderie ?



### Propositions de pistes /principes :

- Mise en place à l'échelle des Collines, d'un plan de préservation et de consolidation du réseau arboré en milieu agricole ?
- Soutenir les démarches de mise en cohérence des chemins de randonnée ?
- Ouvrir le parc de la Commanderie au public et le relier aux espaces publics alentours ?
- Développement patrimonial et culturel du parc en lien avec le musée du Papier-Peint ?
- Un nouvel espace vert dans le quartier des Romains ?
- Continuer à développer la qualité environnementale des espaces existants et agir pour plus de nature dans les espaces non encore investis (rues, zones industrielles)
- Assurer la fonctionnalité du corridor vert au nord de la commune, voire développer un corridor supplémentaire au sud ?



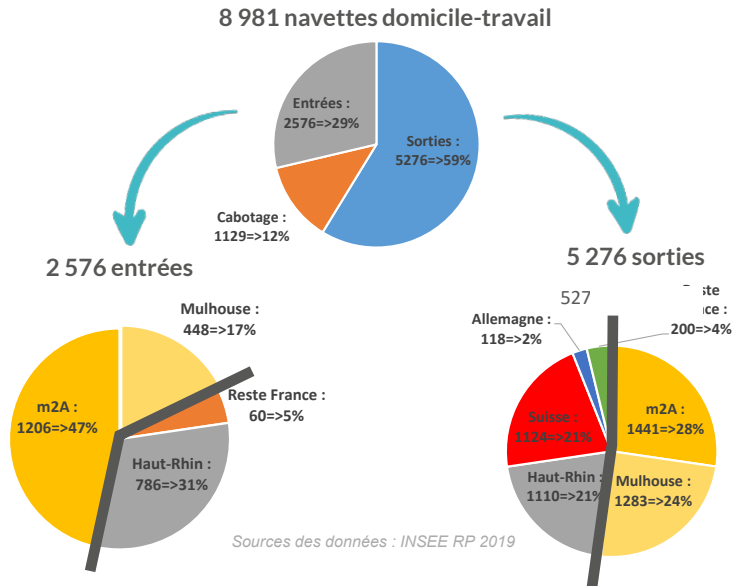


## DIAGNOSTIC MOBILITÉS

Modes de déplacement tous modes  
Accessibilité piétonne et cyclable  
Transports en commun  
Pôles générateurs de trafic  
Voirie apaisée



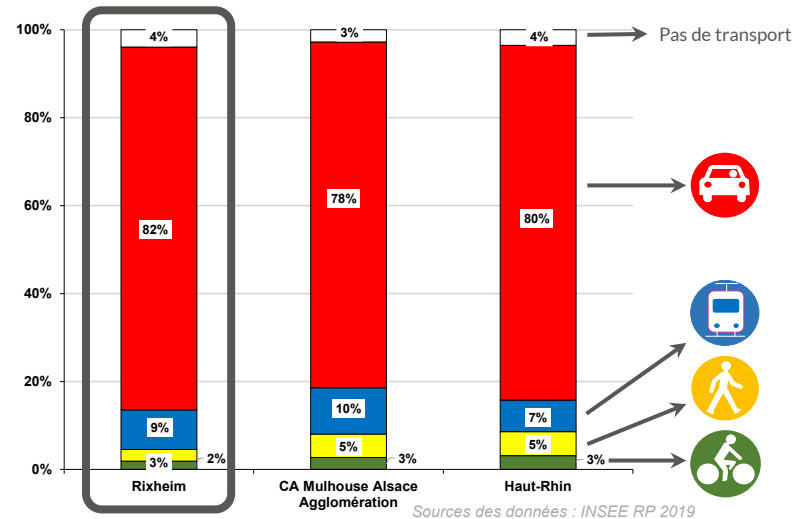
Les déplacements pour le travail se font très peu au sein même de la commune



On constate la faiblesse du cabotage et des liens importants avec Mulhouse, les autres communes de m2A et la Suisse

Modes de déplacements: la voiture ultra-majoritaire

Navettes domicile-travail : parts modales

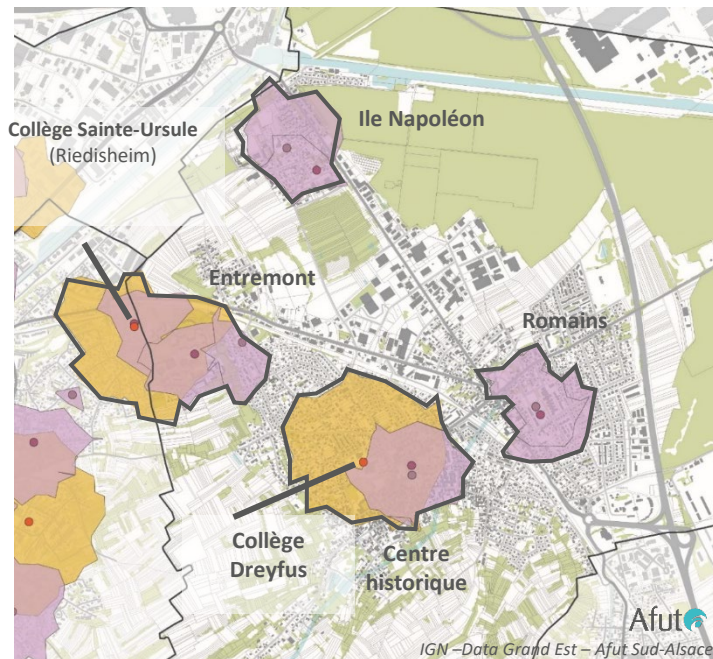


De plus en plus de ménages disposent d'une voiture à Rixheim : 93% des ménages étaient motorisés en 2019, soit 2 points de plus qu'il y a 20 ans, et 6 points de plus que la moyenne haut-rhinoise.



### Accessibilité piétonne des écoles

- Des écoles dans chaque quartier, mais la marche seule ne suffit pas à rejoindre les établissements
- L'enjeu d'un accès sécurisé des abords des écoles



#### Accessibilité piétonne aux écoles

Zone desservie :

à 10 minutes à pied des Collèges/Lycée

à 6 minutes à pied des écoles Maternelles/Elémentaire



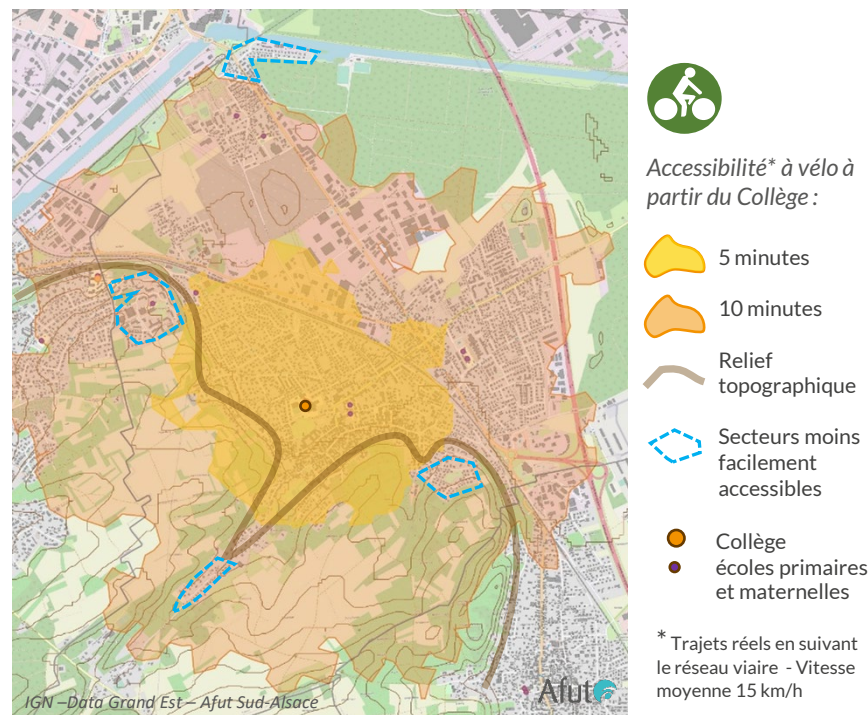
A noter : tous modes de déplacement confondus, pour les navettes domicile-études :

- La moitié des déplacements se fait au sein de la commune : l'importance de ce cabotage important est générée par les écoles maternelle, élémentaire et le collège
- Pour le lycée, les scolaires rejoignent les lycées mulhousiens : Les flux d'entrée sont faibles (provisoire car correspondent aux collégiens de Kembs pendant les travaux du nouveau collège).

### Un bon accessibilité cyclable potentielle du centre-ville :

Le collège et le centre-ville à moins de 15 minutes à vélo de pratiquement l'ensemble des zones d'habitat de la commune.

- Quelques secteurs rendus plus difficiles d'accès à cause de la topographie (notamment Entremont) et de la distance.
- Accessibilité potentielle en temps de parcours : la continuité des aménagements cyclables et la résorption des points noirs restent à compléter pour un confort et une sécurité des déplacements.



Accessibilité\* à vélo à partir du Collège :

5 minutes

10 minutes

Relief topographique

Secteurs moins facilement accessibles

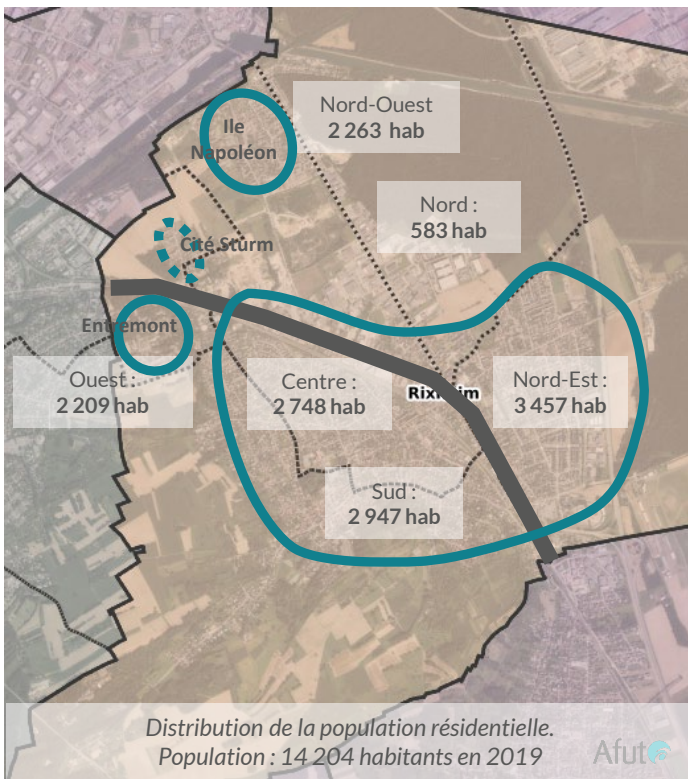
Collège

écoles primaires et maternelles

\* Trajets réels en suivant le réseau viaire - Vitesse moyenne 15 km/h

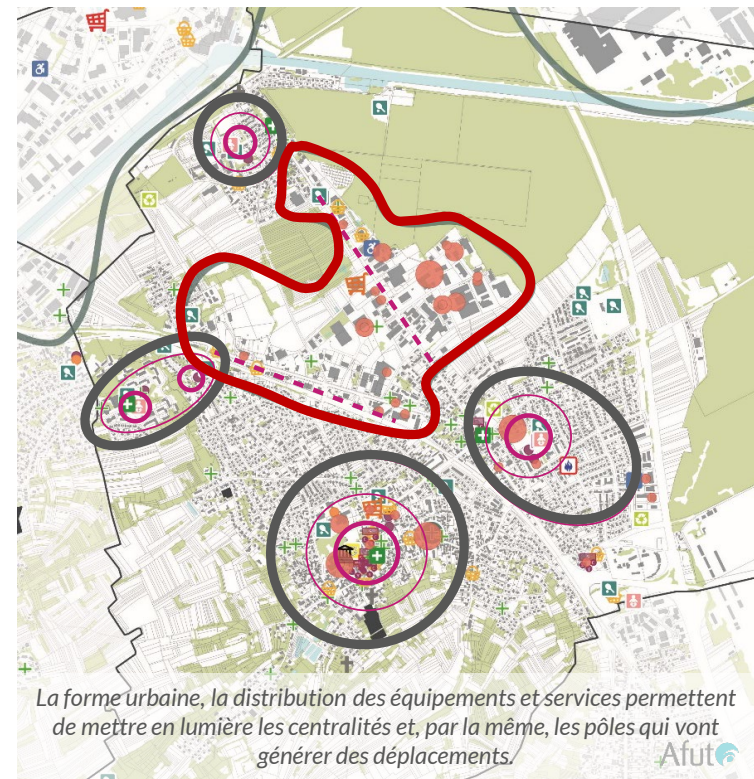


Les 2/3 des habitants résident dans le cœur de la commune



- La commune est étendue :  
19,53 km<sup>2</sup> / 3,5 km du Nord au Sud / 2,5 km d'Est en Ouest.
- Les 2/3 des habitants résident dans le cœur de la commune
- Des distances importantes :
  - Rixheim centre historique => Ile Napoléon : ~ 2 km, 0 m de dénivelé.
  - Rixheim centre historique => Entremont : ~ 2 km, 50 m de dénivelé.

Des centralités multiples, et de différente nature



5 centralités :

- Centre historique : bien délimité.
- Les Romains : peu intense, distendu.
- Le quartier de l'Ile Napoléon/Ronde : isolé.
- Entremont : en deux parties, en continuité avec Riedisheim
- Zone d'Activités : concentration d'emplois et connexion entre les quatre centralités => secteur d'interface.

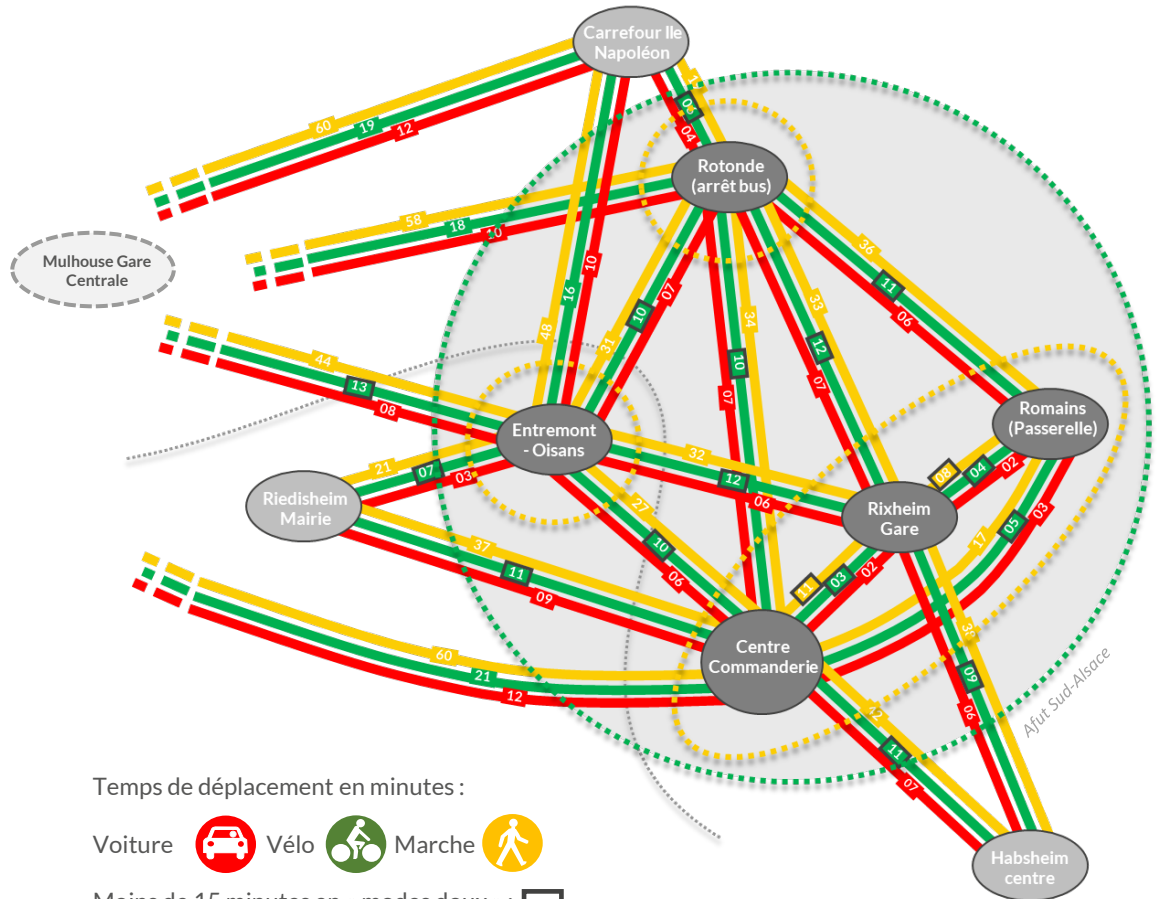
La Rue de Mulhouse et la Rue de l'Ile Napoléon sont les deux axes qui relient les centralités de la commune : cela renforce l'enjeu de l'embellissement de ces voies.



## DÉPLACEMENTS : Temps de parcours entre les quartiers

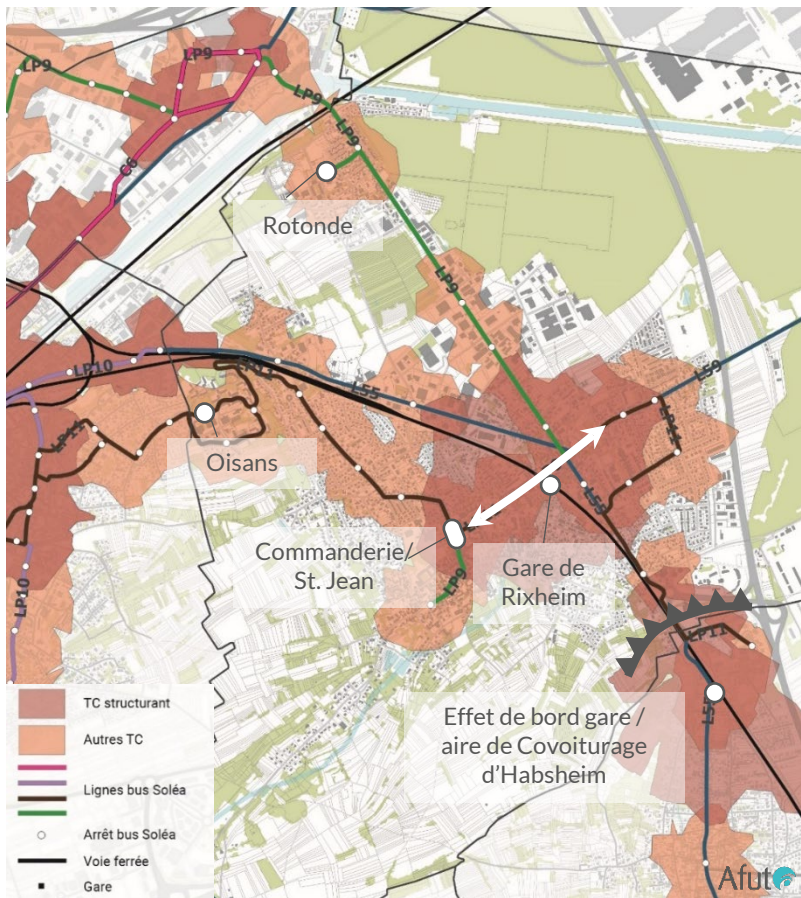
Afin de préciser le potentiel de développement des modes doux sur la commune, les temps de parcours ont été calculés entre différents pôles de déplacements, et en fonction de trois modes de transport : la marche, le vélo, la voiture. La présentation ci-contre, schématique mais spatialisée, permet de mettre en lumière les périmètres ou le trajet à pied ou en vélo est envisageable pour un usage utilitaire. Il en ressort que :

- Les déplacements piétons du plus grand nombre peuvent être développés à l'intérieur de chaque quartier (pointillés jaunes), sans permettre d'envisager des connexions piétonnes inter-quartiers (à l'exception peut-être de l'axe Romains/Gare et Gare/centre-ville).
- Pour ce qui est de l'aire potentielle d'accessibilité vélo (pointillés verts), l'ensemble de la partie urbanisée de la commune est concerné.





Une offre perfectible



IGN - Data Grand Est - Afut Sud-Alsace

Accessibilité piétonne aux arrêts de Transports en commun (2023)

Avec plus de 500 MD / jour (250 voyages / jour), la station Commanderie est l'arrêt de bus le plus fréquenté de Rixheim (collège, proximité avec le centre-ville etc.). Ses quais étroits et ne répondent pas au besoin en période de pointe.

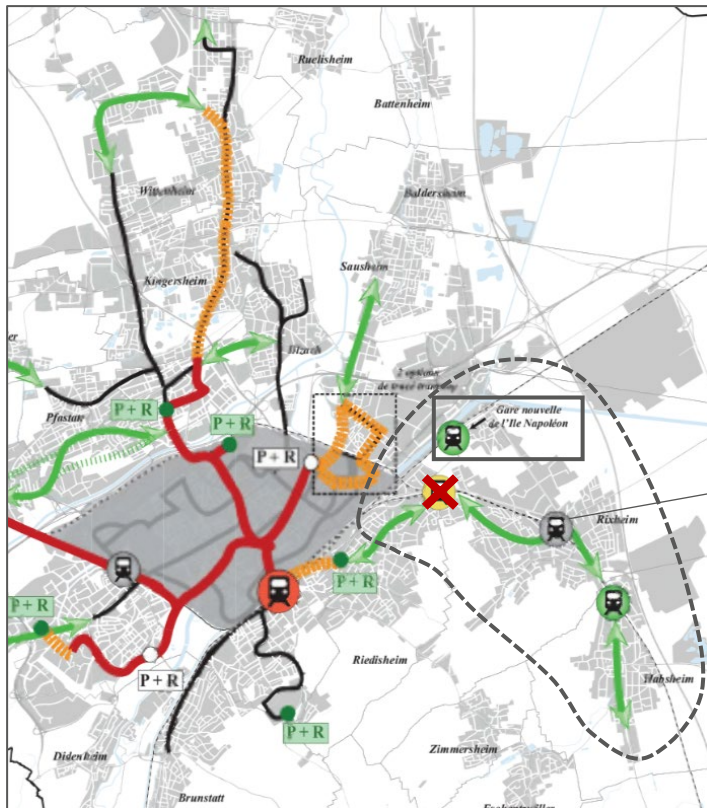
- 4 lignes bus Soléa :
  - seulement une ligne performante : n° 11 (110 bus / jour, soit 3 bus / heure et 1200 voyages dans Rixheim)
  - dans une moindre mesure la n° 9 (82 bus / jour, soit 2-3 bus / heure et à peine 400 voyages dans Rixheim).
  - avec 18 bus / jour, une connexion Rixheim => Rotonde de la ligne n° 9 répond uniquement à un usage scolaire.
- Une gare avec 46 TER / jour permettant de rallier Mulhouse en 5 min (450 voyages / jours) mais dont l'accès modes doux est imparfait et le stationnement voiture tendu.
- Les stations les plus fréquentées :
  - Un axe commanderie / Gare / Chemin vert.
  - Station « isolées » Oisans et Rotonde.
- Plus au sud :
  - la gare d'Habsheim (même offre qu'à Rixheim)
  - une aire de covoiturage saturée, débordant jusqu'à Rixheim.



Des perspectives importantes inscrites au SCoT :

(échéances possibles 2030)

- le renforcement de la ligne 11 Soléa et de la gare de Rixheim (TramBus de Mulhouse à Habsheim)
- L'aménagement d'une nouvelle gare à l'île Napoléon permettant de rejoindre directement en 10 min le centre de Mulhouse



Source : SCOT m2A 2019

Un projet structurant à l'échelle transfrontalière : le futur RER trinational de Bâle

Prévu à l'horizon 2050, le projet permettra de créer une gare souterraine sous le centre de Bâle, permettant de connecter les différentes branches ferroviaires du secteur (cf. photo). Dès 2030, est programmée la liaison **Mulhouse > Rixheim > Centre de Bale > Bâle Campagne, sans changements** (cf ligne rouge). De quoi apporter une nouvelle dimension à la gare de Rixheim et aux quartiers limitrophes.



Source : trireno



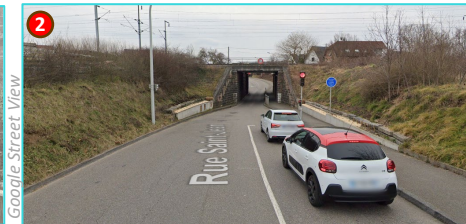


IGN - Data Grand Est - Afut Sud-Alsace

Les passages sous voie ferrée sont étroits ◀▶



Rue Wilson  
Une voie, circulation alternée



Rue Saint Jean  
Une voie, circulation alternée



Rue De Lattre de Tassigny  
Une voie, circulation alternée



Rue GI De Gaulle – Deux voies de circulation  
Seul passage au gabarit PL de la commune



Rue Braun – Deux voies de circulation

Distinguer voirie primaire / voirie secondaire

On opère la distinction entre les voies primaires (en jaune) et secondaire :

- Les voies primaires : trafic supérieur à plusieurs milliers de véhicules / jour. Elles ont les fonctions suivantes :
  - Connexion interquartier et intercommunal.
  - Sécurisation des déplacements.
  - Circulation des lignes structurantes de transports en commun (pas de zone 30 lorsqu'il y a des lignes de bus structurantes).
- Voie secondaire : trafic local des véhicules des riverains.
  - Pour les voies de desserte locale, la priorité est donnée aux modes actifs et à la qualité de vie.

Comment s'organise le réseau routier sur la commune aujourd'hui ?

- 5 voies primaire en étoile autour du carrefour du Mortier : enjeu de circulation.
- Coupure des voies ferrée : seulement 5 passages sous les voies ferrée ou on a également les flux piétons, vélo et parfois bus qui y passe... (Jusqu'à 6 passages si on compte celui d'Habsheim).

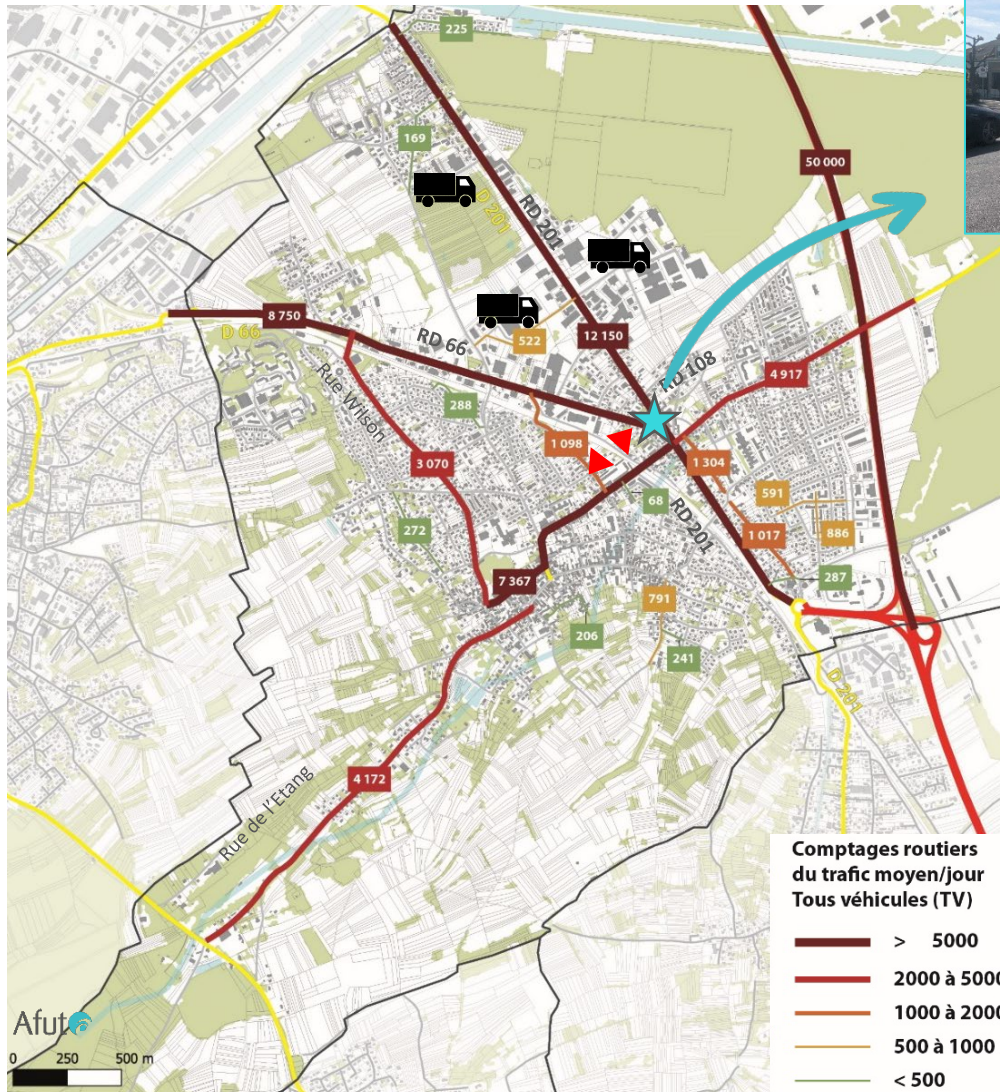
Dans le cadre de la réflexion, il faut se questionner sur le statut :

- Rues Wilson, de l'Etang, Braun, des Pierres : voies primaires ou secondaires ? => Eviter que la rue de l'Etang devienne un axe de transit si le carrefour du mortier est amélioré.
- Rues St-Jean / Battenheim, itinéraire bis à renforcer ? Voies primaires ou secondaires ?





Une circulation importante sur la RD 201 et la RD 66



Carrefour du Mortier : à la croisée des axes à fort trafic.

■ **Trafic routier automobile :**

Un trafic routier très important sur :

- La RD 201 (12 000 VL / J),
- La RD 66 (9000 VL /j) et
- l'avenue du général de Gaulle (7000 VL / J).

Une bonne partie de ces flux se croisent au niveau du carrefour du mortier.

■ **Trafic poids lourds**

Des flux importants sur la RD 201 (800 PL / j) et RD 66 (400 PL / j) => L'explication : anciennes gravières en cours de remplissage par des terres, les entreprises les commerce de la ZA.

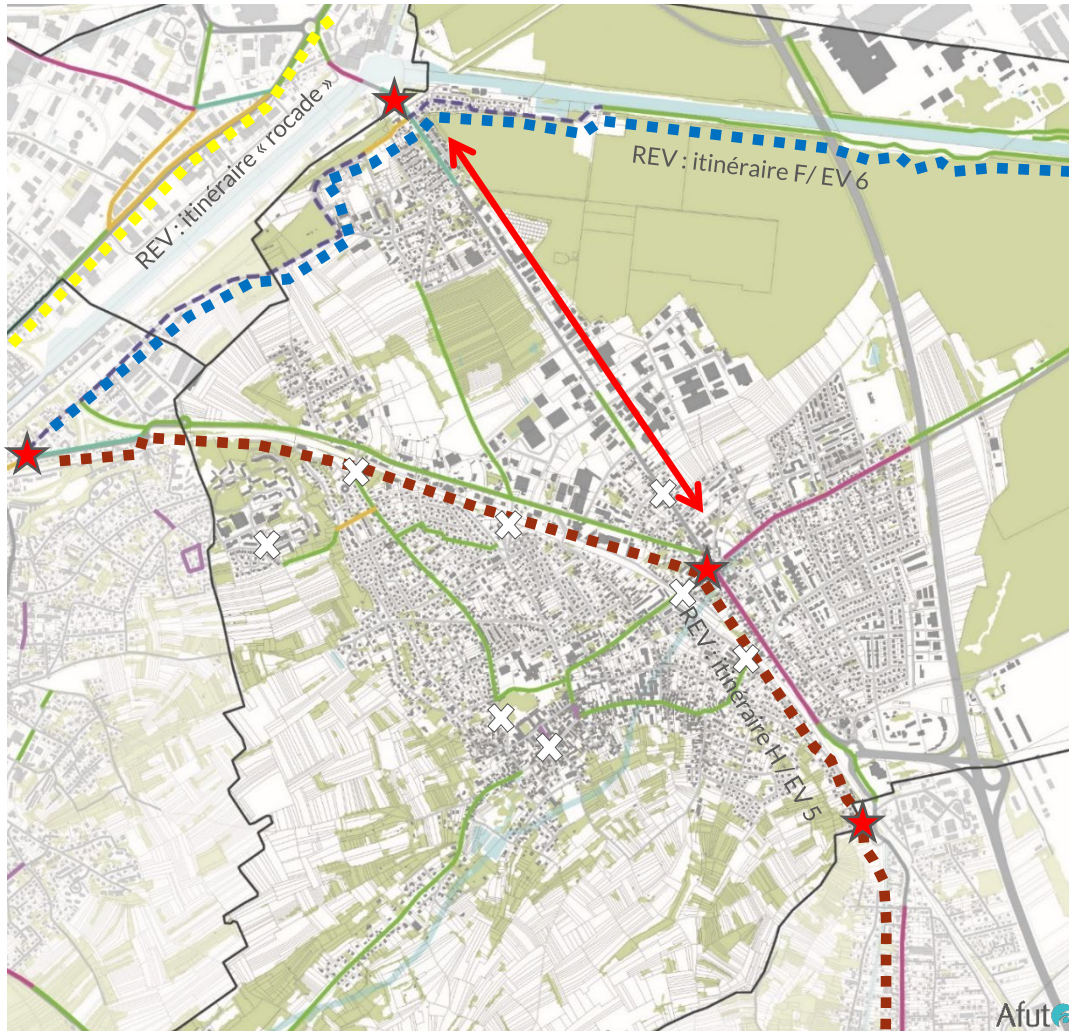
Une problématique d'accès PL au centre-ville avec les passages sous les voies ferrées : avenue du général de Gaulle, RD 201 par rue des pierre / rue Brun.



Rue Saint-Jean – Livraison du supermarché Leclerc. La situation devrait évoluer positivement à l'occasion de l'implantation de l'hypermarché Leclerc à proximité qui devrait faire évoluer le système logistique.



# CYCLABLE : aménagements existants et points d'amélioration



<b>Réseau cyclable existant</b>	— Double sens cyclable	REV	Projet de Réseau Express vélo m2a
— Bande cyclable un sens de circulation	— Piste cyclable un sens de circulation	★	Point noir cyclable
— Bande cyclable deux sens de circulation	— Piste cyclable deux sens de circulation	⊗	Absence de continuité des aménagements
— Continuité jalonnée - Raccordement	— Voie verte	↔	Tronçon dangereux

IGN - Data Grand Est - M2a - Afut Sud-Alsace

(Éléments notamment issus du diagnostic cyclable m2a)



Le schéma des aménagements cyclable existants réalisé à l'échelle de l'agglomération a été repris sur cette carte. Nous avons précisé les itinéraires du Réseau Express Vélo dont le déploiement est en projet à l'échelle intercommunale, ainsi que des éléments à améliorer à prendre en compte dans le programme communal.

**Connaître et faire progresser la pratique du vélo**

Quels leviers d'action possibles pour m2a et le Sud Alsace ?

**Pour en savoir plus :**  
[Lien vers la publication sur le site de l'AFUT Sud Alsace](#)

## Ce que souhaitent les cyclistes

- Les utilisateurs du vélo sont demandeurs d'itinéraires cyclables directs et sans coupures.
- Pour des raisons de sécurité, **seulement 12 %** des personnes laisseraient leurs enfants aller à l'école à vélo.







Les défis du franchissement des voies ferrées par les pistes cyclables (passage inférieur rue de Lattre de Tassigny).



Trottoir partagé rue Braun : cette solution n'est pas adaptée à tous les cas de figure, par exemple en cas de forte affluence piétonne et cycles, sauf à adapter la largeur des trottoirs en conséquence.



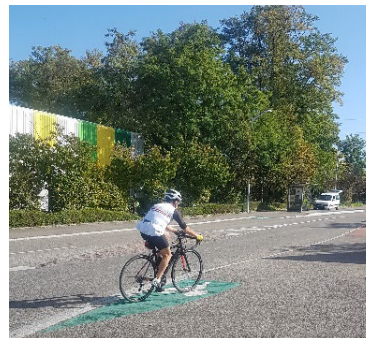
Rue du temple – Piste sur trottoir étroit à proximité du collège



Connexion EV 6 sur RD 66 (Riedisheim)



Rue de Mulhouse

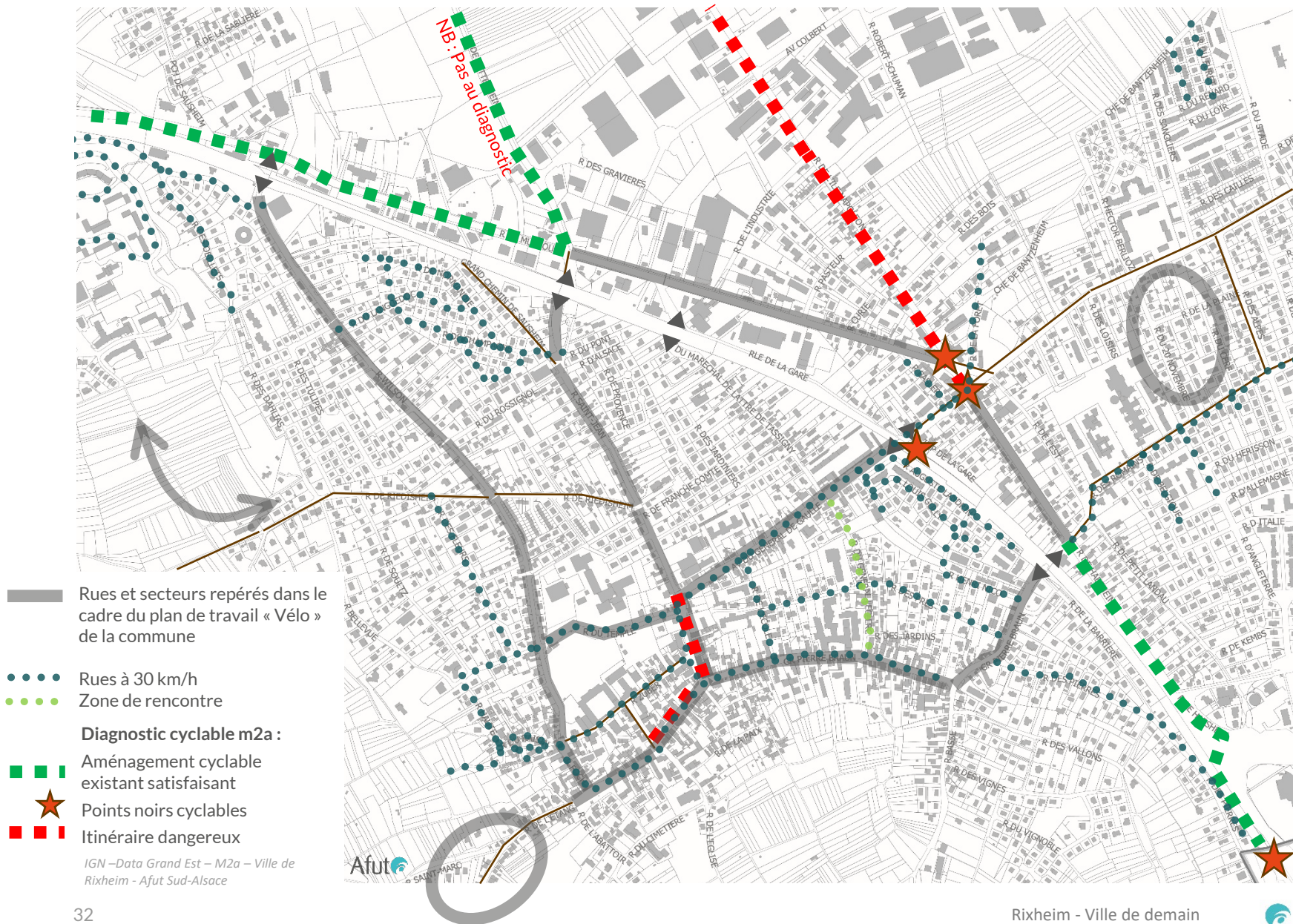


Rue Wilson : passage de la bande de la voie au trottoir



centre-ville : renforcer la pré-éminence des aménagements modes doux



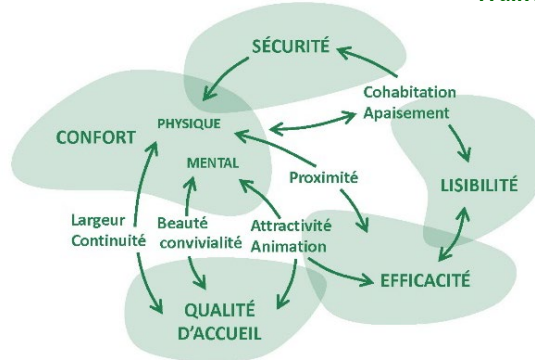






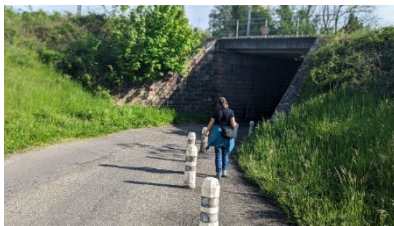
IGN –Data Grand Est – Afut Sud-Alsace

« Le meilleur indicateur d'une ville où il fait bon vivre, c'est quand les gens choisissent de marcher »  
Walk 21



Les 5 qualités des espaces favorables aux piétons

Voir aussi les propositions « travailler à un vocabulaire urbaine cohérent »



**aurm**  
agence d'urbanisme de  
la région mulhousienne

**Connaître et faire progresser la marche à pied**  
Quels leviers d'action pour l'agglomération mulhousienne ?

Pour en savoir plus :  
[Voir le site internet de l'AFUT Sud Alsace](#)

Publication Janvier 2022

### Ce que souhaitent les piétons

- Le “piéton occasionnel” marche peu en raison de la peur de l'accident.
- Le “piéton du quotidien” est demandeur de larges trottoirs sécurisés et réservés à la marche et indique que les déplacements à pied des enfants (en particulier pour aller à l'école) sont dangereux.

➔ Les principes déclinés dans ce guide sont intégrés dans les propositions d'aménagement



Des zones 30 encore trop segmentées, peu visibles et lisibles



Principes de la généralisation de la zone 30

Faire cohabiter les usages



- La rue apaisée vise à recenser les usages et à les faire cohabiter. Des principes simples et identifiés d'aménagements doivent permettre un confort urbain pour tous les usagers. Ils doivent positionner la voiture à sa juste place.
- L'un des préalables peut être la réduction de la vitesse de circulation

Avant généralisation zone 30  
Schéma de principe

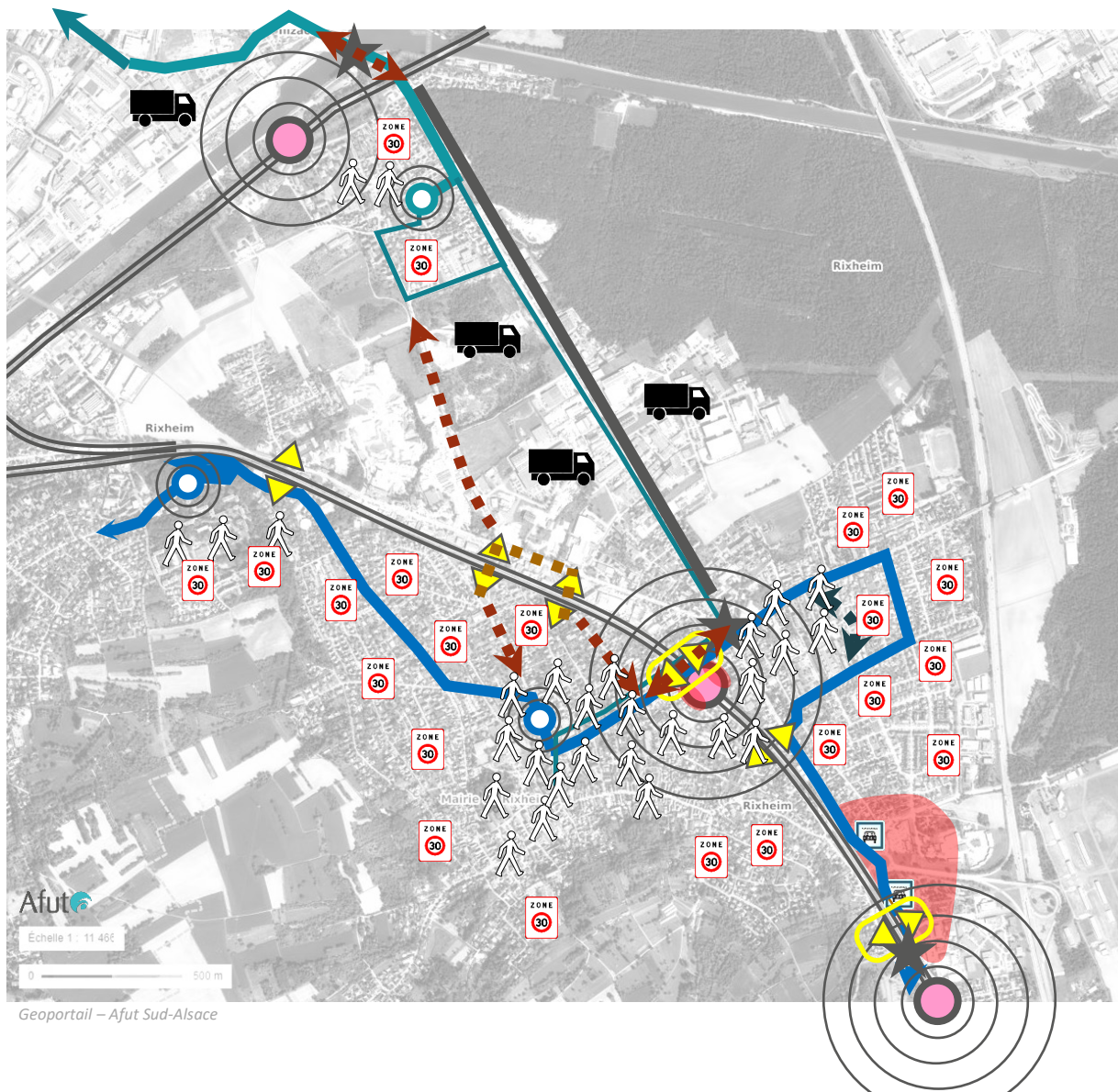


Après généralisation zone 30  
Schéma de principe



Principes de la généralisation de la zone 30





Geoportail – Afut Sud-Alsace

- Avec la possible création d'une gare dans le secteur Rotonde, la commune disposera de 2 gares à terme, sur des lignes différentes (en plus de celle, relativement proche, de Habsheim).
- Stationnement en gare : risque d'arriver à saturation autour de la gare actuelle de Rixheim et d'Habsheim (perspective RER trinational). Aujourd'hui déjà, les aires de covoiturage d'Habsheim débordent.
- Enjeu de faire passer la ligne 11 en TramBus : meilleure fréquence, amélioration des temps de parcours et prolongement vers Habsheim. La ligne 9 a moins d'enjeu d'évolution. Stations très fréquentées : Oisans, Rotonde, Commanderie.
- Importance d'articuler urbanisme et transport autour des gares de Rixheim, d'Ile Napoléon et d'Habsheim (qui rayonne également sur Rixheim).
- Il existe seulement 5 passages sous les voies ferrées, pas toujours de bonne qualité avec deux passages au gabarit PL.
- Points noirs cyclables : Pont canal, RD 201 (trafic PL), carrefour Mortier et celui d'Habsheim.
- Sécuriser les flux vélo : passages des pistes cyclables sous les voies ferrées et des itinéraires de contournement de la RD 201.
- Travailler la qualité des aménagements piéton en cœur de ville et un peu à Entremont et à Ile Napoléon.
- Généraliser les zones 30.





### Constats :

Des déplacements de proximité pouvant potentiellement être réalisés autrement qu'en voiture individuelle  
 Des quartiers et fonctions urbaines différenciés qui ne favorisent pas toujours la « ville des courtes distances »  
 Une offre perfectible et des projets : un potentiel de développement des transports en commun  
 Un panel de modes de déplacement à mieux faire cohabiter  
 Des modes de déplacement doux (piéton et vélo) à développer



### Problématique/questions

- Quelles alternatives crédibles à la voiture individuelle dans un contexte de ville multi-polaire ?
- Comment développer les mobilités alternatives pour rejoindre les écoles ?
- Comment apaiser la circulation ?
- Comment faire cohabiter tous les modes sur les axes les plus chargés et dans les passages sous les voies ferrées ?
- Quelle armature de réseau TC structurant à privilégier ?
- Comment structurer et sécuriser les déplacements cyclables ?



### Propositions de pistes/principes :

- **Rue apaisée** : développer les transports collectifs, le vélo et la marche en repositionnant la voiture à sa juste place et en travaillant la qualité des espaces publics.
- **Organisation urbaine** :
  - favoriser la ville intense et des courtes distances, raisonner en périmètre d'accessibilité par rapport au temps de parcours par mode( marche, vélo et TC)
  - Hiérarchisation des voies : voies primaires = séparation des modes voies secondaires = priorité aux modes actifs et à la qualité de vie
- **Communication** : faire évoluer les habitudes de déplacements avec la mise en place de plans de mobilité entreprises / inter-entreprises (PDM), de pédibus pour les plus jeunes etc...
- **Scolaire, approche à trois échelles** :
  - Ecoles, à l'échelle du quartier : créer un maillage piéton sécurisé et confortable autour des établissements
  - Collège , échelle de la commune : renforcer les aménagements cyclables, s'appuyer sur le bus
  - Lycée, échelle intercommunale : bus ou TER
- **Passages sous voies ferrées** : améliorer la cohabitation des modes de déplacement
- Proposer des **principes d'aménagements** pour le carrefour du Mortier



## ENTREMONT

- Quartier isolé du centre mais cadre de vie de qualité (habitat, végétation, vue...)
- Un quartier avec une partie haute et une partie basse
- Assez tourné vers Riedisheim
- Accessibilité TC à privilégier pour rejoindre le centre-ville et Mulhouse
- Vélo moins adapté car dénivelé
- Développer la marche à pied pour la proximité interne
- Question du déplacement des seniors

## CENTRE

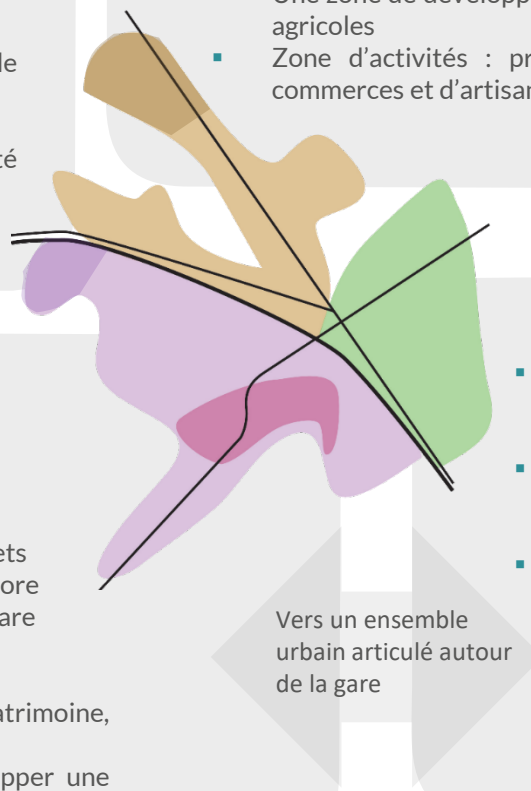
- Un centre historique ancien bien délimité, entouré d'une grande nappe résidentielle
- Un centre-ville à l'écart des voies de transit
- Bon niveau d'aménagement, nombreux projets
- Bonne desserte tous modes, à renforcer encore
- Un axe « mode actifs » à développer vers la gare (potentiel développement de la gare)
- Une offre de stationnement correcte
- Cadre de vie: proximité des services, patrimoine, collines
- ... donc potentiel pour continuer à développer une bonne accessibilité piétonne (lisibilité, confort...)

## ROTONDE (ILE NAPOLEON)

- Deux composantes principales imbriquées : le secteur résidentiel et la zone d'activités
- Quartier d'habitation isolé du centre mais bien équipé
- Un fonctionnement urbain en lien avec l'Île Napoléon et Mulhouse
- Possibilité d'une connexion rapide TC avec Mulhouse avec la création de la gare Ile Napoléon
- Enjeu d'une connexion vélo vers le centre (et avec la future gare)
- Marche à pied à développer pour les déplacements de proximité interne
- Une zone de développement résidentiel prévue à la frange des espaces agricoles
- Zone d'activités : présente une forte concentration d'emploi, de commerces et d'artisans + Enjeu de requalification de la zone

## ROMAINS

- Quartier relativement distendu, très proche du centre mais séparé par de grandes infrastructures
- Forte orientation résidentielle, mais aspect composite car différentes périodes (Zac...) > besoin de cohérence/identité
- Carrefour Mortier à valoriser (flux, qualité urbaine, commerces) : porte d'entrée du quartier et lien vers gare et centre
  - Améliorer la desserte en espaces verts
  - Développer les modes actifs





# PROPOSITIONS : DEUX ÉCHELLES

## 1. Éléments structurants

Sur l'ensemble des quartiers de la commune

### ■ Mobilités

Schéma de synthèse des mobilités existantes (diagnostic) : hiérarchisation des voies, passages voies ferrées, temps de parcours modes doux...

### ■ Voirie apaisée

Proposition de schéma de généralisation de zone 30

### ■ Plan vélo

Éléments visant à alimenter le plan vélo communal en cours d'élaboration et proposition d'un schéma de hiérarchisation des aménagements.

Reprise des orientations de la commune et proposition de nouvelles (ex : av. Gal de Gaulle)

### ■ Surchauffe urbaine

Analyse des points critiques et mise en regard avec les propositions d'aménagement (argumentaire enjeu de végétalisation)

### ■ Couverture végétale/nature en ville

- Schéma des espaces verts et lien avec la TVB territoriale (haies dans les collines et corridors)

- Mise au clair du réseau des espaces verts

- Analyse de leur accessibilité : secteurs en carence et adéquation avec propositions d'aménagements

### ■ Cohérence urbaine des quartiers





## PROPOSITIONS STRUCTURANTES

Cohérence urbaine  
Voirie apaisée  
Cyclable

ILLUSTRATIONS  
INDICATIVES

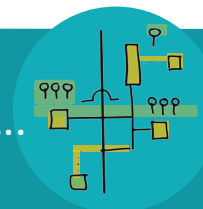
NB: les propositions esquissées ci-après sont indicatives et ont vocation à illustrer des pistes ou des possibilités d'aménagement restant à étudier plus précisément.



## Cohérence urbaine : contribuer au partage d'une représentation commune de la ville

### Comment relier les quartiers ?

- Liens physiques : .....  
(déplacements, cadre de vie, espaces publics et végétal, intensité urbaine, ...)
- Assumer un certain degré de fonctionnement .....  
« en archipel » :
- Liens de représentation : .....
  - Créer des animations fédératrices
  - Travailler à un vocabulaire urbain cohérent



Traduit dans les zooms d'aménagement



Voir ci-dessous et pages suivantes



Calder - Photo: © Tate, London, 2018

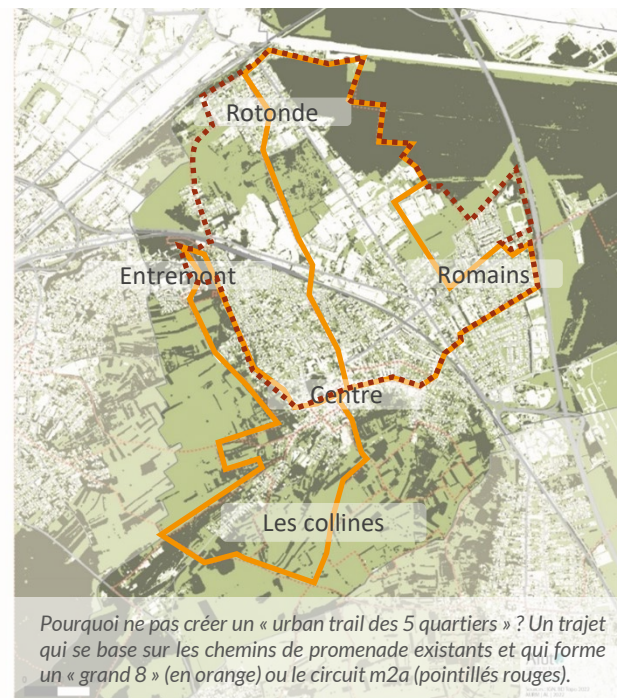


### Créer des animations fédératrices

→ Créer des animations sportives et culturelles qui se déclinent dans les différents quartiers.

Ci-après quelques idées que la commune peut contribuer à développer, en lien avec le tissu associatif et institutionnel:

- **Evènements inter-écoles :**
  - **tournois sportifs ou jeux pédagogiques** (marathon des maths etc...)
  - **Jumelages** avec visites mutuelles
- **Evènements sportifs :** Trail des 5 quartiers, balade gourmande... basé sur le « grand 8 » ou sur une variation du « circuit des 5 quartiers » (circuit m2a)
- **Festivals :** exemples :
  - un festival avec 1 évènement dans chaque quartier : théâtre de rue/ installation résidence artiste (en lien avec la Passerelle)
  - festival des jardins partagés/familiaux, si cela se développe sur les quartiers ...



IGN - Data Grand Est - Club Vosgien - Afut-Sud-Alsace

*Pourquoi ne pas créer un « urban trail des 5 quartiers » ? Un trajet qui se base sur les chemins de promenade existants et qui forme un « grand 8 » (en orange) ou le circuit m2a (pointillés rouges).*









## Travailler à un vocabulaire urbain cohérent

### → Lancer une étude spécifique pour la mise en cohérence de la signalétique

Objectifs :

- Systématiser la signalétique des équipements et des services de la ville avec une identité cohérente
  - Intégrer une solution graphique de déclinaison par quartiers tous en soulignant l'appartenance à la commune
  - Prévoir un jalonnement spécifique pour piétons (déplacements du quotidien) sur des axes spécifiques :
    - ex : Ecoles du centre > parc de la Commanderie
    - Gare > centre-ville
    - Gare > Romains
    - Infra-quartier Ronde, Romains et Entremont
- Nb : pas d'interquartiers et les chemins de promenades sont une autre déclinaison.
- Prévoir une gamme coordonnée pour les panneaux d'interprétation de site ( Histoire, Patrimoine...)
  - Intégrer une signalétique d' « appel » vers le centre ou les quartiers à partir des grands axes (Rue IN, rue de Mulhouse)

### → Compléter avec une signalétique « vélo » au fur et à mesure de la mise en place du « plan vélo »... qui met l'accent sur des « lignes » interquartiers

Signalétique selon les préconisations nationales pour le jalonnement

<https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2022/04/JALRIC-IDD.pdf>

Area Mobilier urbain

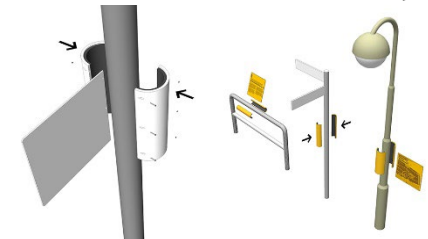


Aspect studio - Australie



www.n-t-k.de

Jaune Sardine.fr





## Travailler à un vocabulaire urbain cohérent

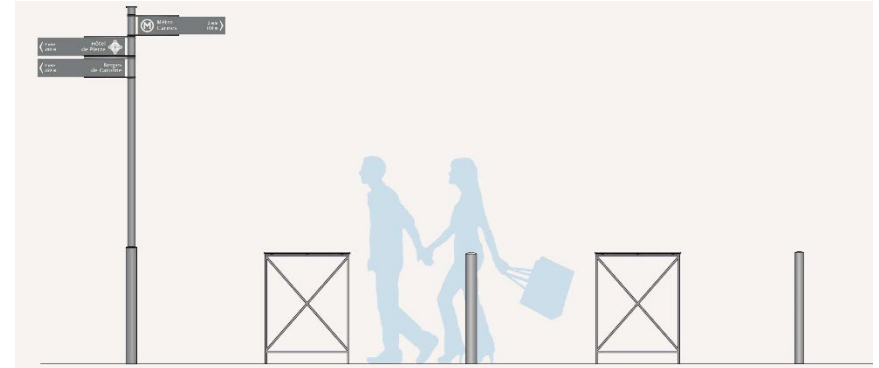
### ➔ Opter pour une gamme de mobilier urbain unifiée sur la commune

- Style simple et contemporain pour être adaptable aux différents contextes
- Solides et réparables pour la durabilité
- Gamme de couleur type « patrimoine » pour que cela s'applique au centre-ville aussi. Proposition à valider d'une couleur majoritaire : gris anthracite (à valider par ABF)
- Déclinaison sur l'ensemble de la gamme de mobilier urbain : bancs, poteaux, panneaux, luminaires, grilles d'arbres...
- Valable pour nouveaux mobilier + remplacement progressif + remise en couleur des mobiliers existants qui ne peuvent être remplacés (ex : récents, luminaires...)

*Le logo d'une ville vient renforcer le sentiment d'appartenance des citoyens... S'il fait partie d'une démarche globale, le « rebranding » n'a rien d'anodin*

### ➔ Pour aller plus loin : travailler à une nouvelle identité visuelle de la commune .... qui souligne le caractère composite de la commune ?

Action à réaliser en amont ou en parallèle avec la refonte de la signalétique et du mobilier urbain)



Area Mobilier urbain

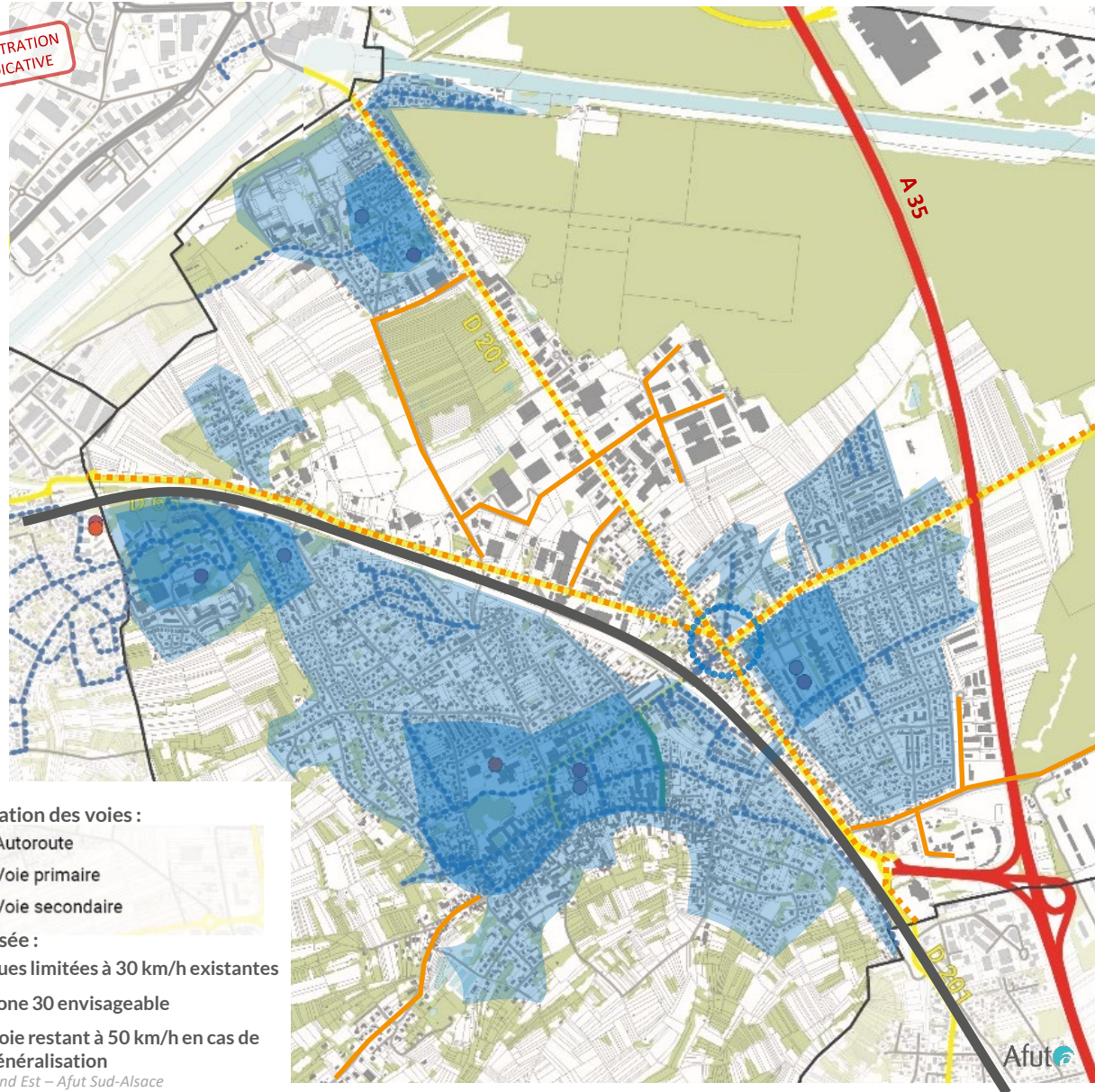


Ville de Porto - abrdzdo






# Voirie apaisée : généralisation de la zone 30




ILLUSTRATION INDICATIVE



**Hiéarchisation des voies :**

-  Autoroute
-  Voie primaire
-  Voie secondaire

**Voirie apaisée :**

-  Rues limitées à 30 km/h existantes
-  Zone 30 envisageable
-  Voie restant à 50 km/h en cas de généralisation

IGN – Data Grand Est – Afut Sud-Alsace



# Cyclable : des principes à poser

## Vélos et voitures : séparation ou mixité ?

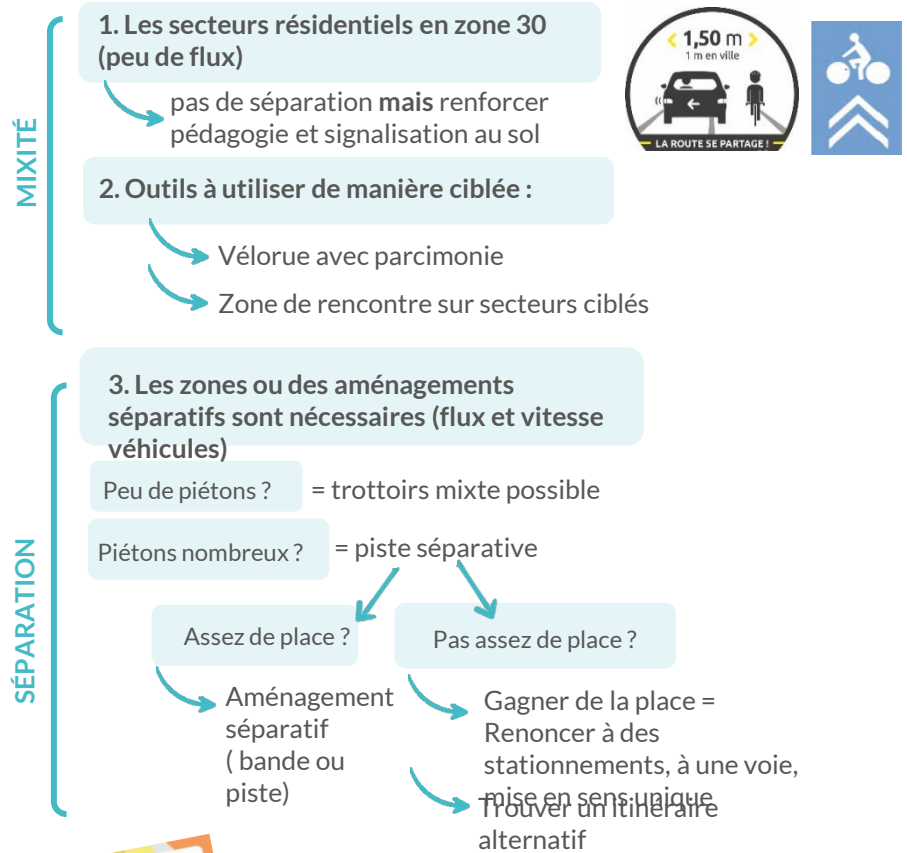


Les critères de flux des véhicules, de vitesse des véhicules et de débit cycliste projeté

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORIZÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

ill. Cerema d'après Design Manual for bicycle traffic – CROW – 2016 - Hollande

## Proposition d'approche :



### Pour en savoir plus :

Cahier de recommandations du CEREMA  
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/rendre-sa-voirie-cyclable>

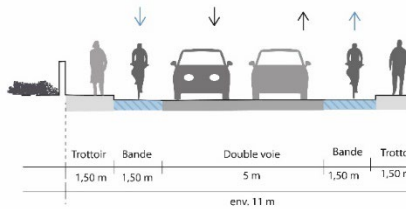
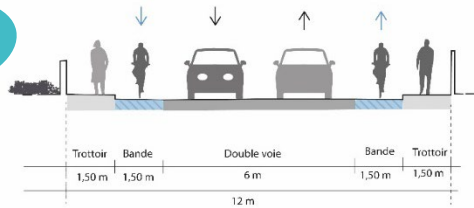


# Cyclable : coupes-types, repères de dimensionnement

## Installation de bandes cyclables

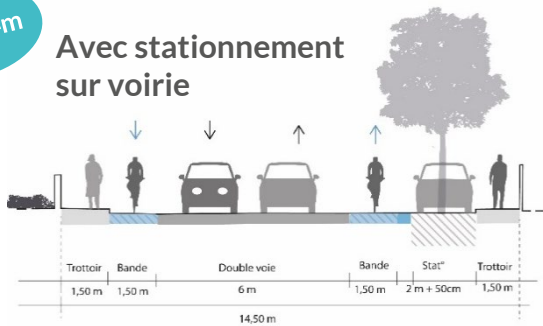
Pas de stationnement (installation d'écluses ponctuelles possible)

11-12 m



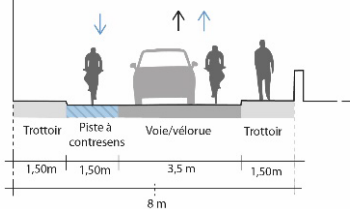
Env. 14m

## Avec stationnement sur voirie



8m

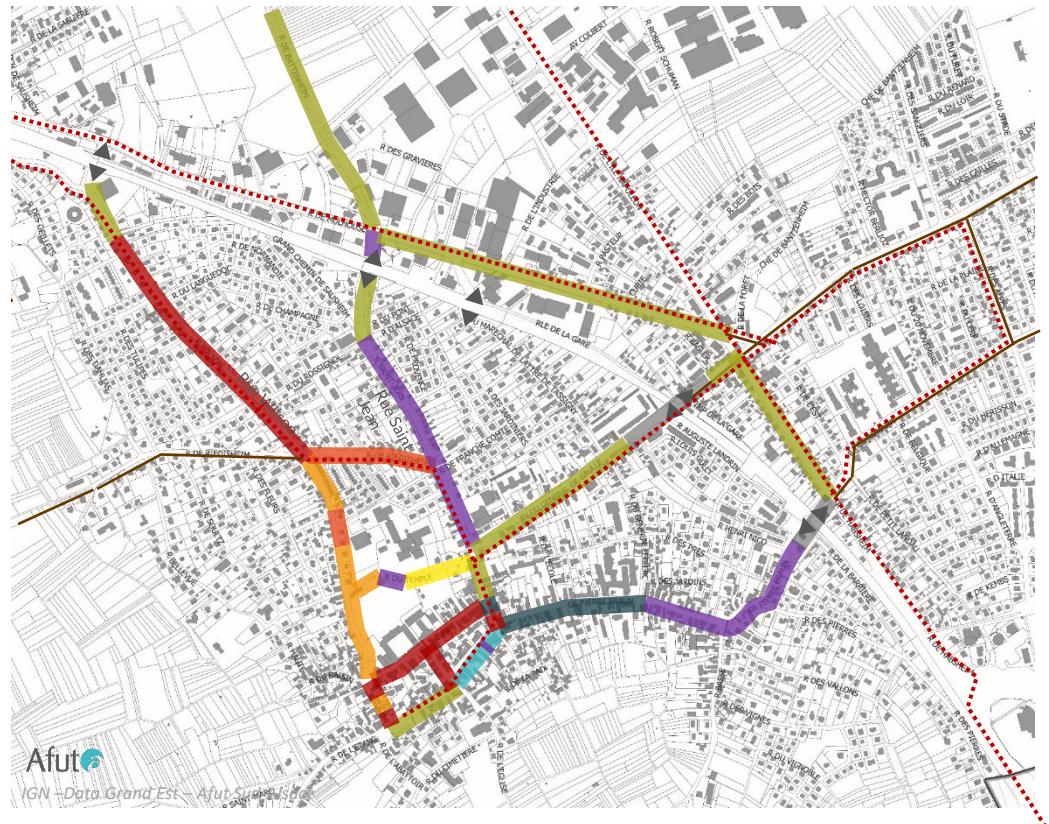
## Sens unique avec double sens cyclable matérialisé



Largeur moyenne du domaine public :

- >14m
- 13-14m
- 12-13m
- 11-12m
- 10-11m
- 09-10m
- 08-09m
- <8m
- Passage Bus

## Relevé de la largeur des voies





# Cyclable : Schéma général et hiérarchisation des itinéraires

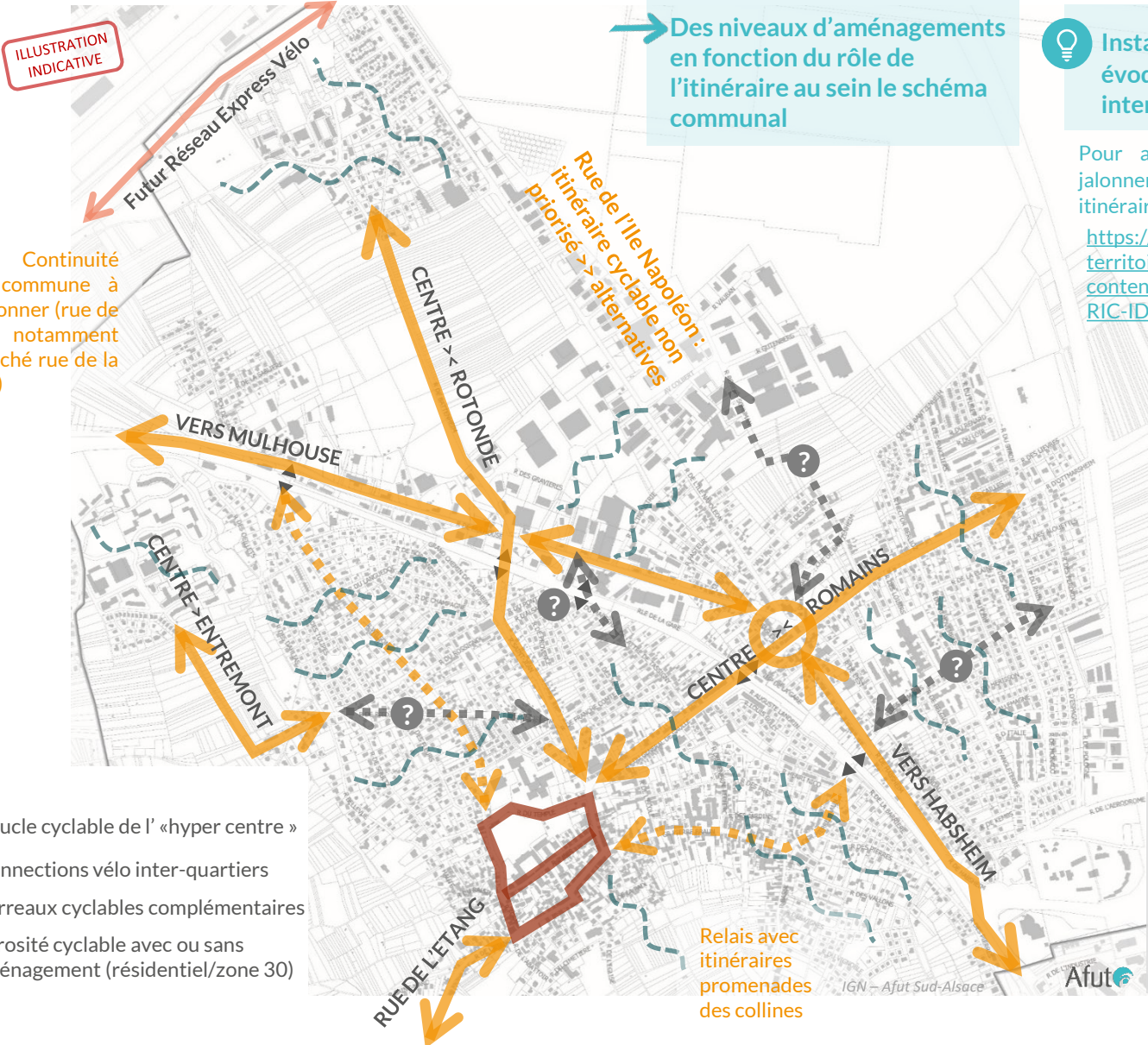






ILLUSTRATION INDICATIVE

Des niveaux d'aménagements en fonction du rôle de l'itinéraire au sein le schéma communal

Installer une signalétique évoquant ces « lignes » inter-quartiers

Pour aller plus loin sur le jalonement des réseaux et itinéraires cyclables : <https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2022/04/JALRIC-IDD.pdf>

NB : Continuité hors commune à coordonner (rue de Bâle notamment débouché rue de la Hardt)

-  Boucle cyclable de l'« hyper centre »
-  Connexions vélo inter-quartiers
-  Barreaux cyclables complémentaires
-  Porosité cyclable avec ou sans aménagement (résidentiel/zone 30)

Relais avec itinéraires promenades des collines

Co-financement : Appel à projet « aménagements cyclables » /résorption de discontinuités d'itinéraires <https://www.ecologie.gouv.fr/fonds-mobilites-actives>



# Cyclable : propositions localisées, à étudier par la commune



Google Street View



Google Street View



Google Street View



■ **Rue de Battenheim : aménagement cyclable existant satisfaisant** (voie verte) à valoriser en créant une continuité vers le centre de Rixheim + une connexion adaptée au sein du quartier Rotonde (notamment Cité des Sports).

- Seul un élargissement du passage sous la voie ferrée apporterait une solution satisfaisante mais on peut alternativement faciliter le passage des cycles :
  - en limitant à 30 km/h dès la bifurcation à partir de la rue de Mulhouse
  - en généralisant les sas vélo au feu rouge
  - En signalant clairement que les voitures doivent rester derrière les vélos sur cette section.

### Rue Saint Jean

>> **Option sans reprise du profil existant : suppression des stationnements peints sur chaussée et installation de pistes cyclables unidirectionnelle de part et d'autre de la voie**  
 > **Attention :** la voie restante pour les véhicules mesurerait alors entre 4,5 et 4,80m de large. Cela nécessite de vérifier la faisabilité avec les partenaires (Solea, ramassage ordures etc...)

« Les chaussées sont souvent dimensionnées par défaut à 6 m de large. En fonction du type de fréquentation de la voie, cette largeur peut être réduite. Une voie partagée à double sens peut ainsi être réduite à 4,5 m de large (lorsque la voie se réduit à la chaussée) »

Préconisation de la DREAL Poitou Charentes pour un quartier durable



>> **Alternative :** pas de création de piste mais marquage chevrons vélo

>> **Option avec reprise du profil existant :** intervention plus lourde et couteuse mais à envisager si cet axe est retenu comme itinéraire vélo structurant (cf coupe de principe 11-12m)

IGN – Afut Sud-Alsace

★ : Voir zoom rue Saint Jean au niveau du Leclerc (arrêt de bus, gymnase)





Cyclable : propositions localisées, à étudier par la commune



■ Rue de Mulhouse « est » : aménagement cyclable existant mais discontinu, à améliorer : enlever les stationnements existants sur voie ou sur trottoir.

Dans le secteur artisanal, ils sont inutiles (stationnements sur parcelles) et dans le secteur résidentiel, un nombre mesuré de places alternatives peut être proposé dans les rues adjacentes.

■ Pistes cyclables à intégrer dans l'éventualité de la réfection du carrefour du Mortier (ex : rond-point cyclable)

■ Rue de Mulhouse « ouest » : aménagement cyclable existant satisfaisant : piste bi-directionnelle sur trottoir nord, jusqu'au croisement avec la rue de Battenheim



■ Carrefour existant incluant les trajets vélo  
A relier au projet de grande surface commerciale (stationnements et accès vélo sont prévus) et à renforcer dans le cadre de la plus forte fréquentation véhicule liée à cette nouvelle activité.

■ Trajet alternatif vélo possible par la petite rue Basler, pour « contourner » le carrefour. Le statut de desserte de la rue (elle est déjà limitée à 30 km/h)  
>> permet d'envisager une mise en zone de rencontre.  
NB : question du stationnement à traiter ?



Rue du Mail à Lyon (source Le Progrès)

- >> Améliorations possibles:
- renforcer signalétique au sol (vélo vert dans les deux sens et plus systématique, +rappel au niveau des sorties de propriétés)
  - indiquer « piétons emprunter l'autre trottoir »





Cyclable : propositions localisées, à étudier par la commune



Exemple rue de Gaulle à Habsheim



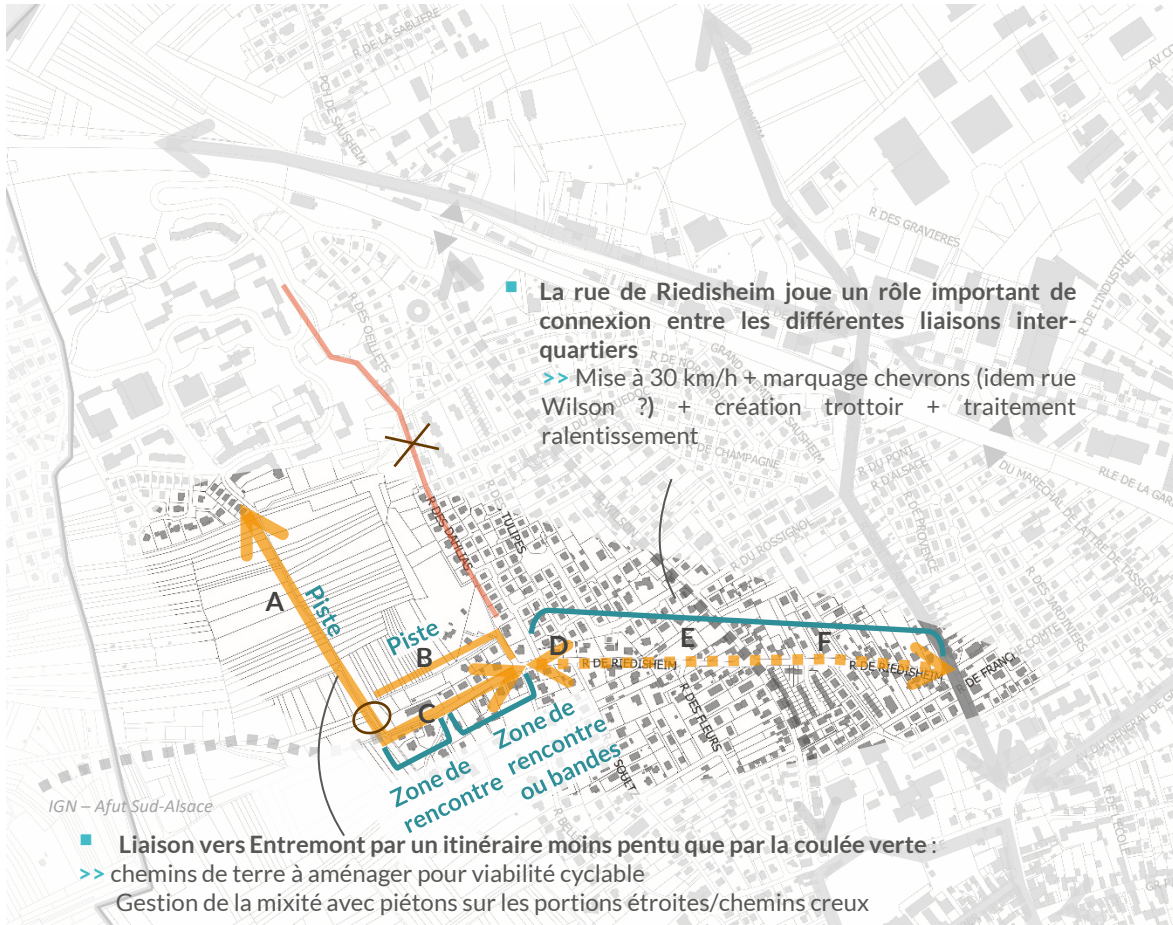


# Cyclable : propositions localisées, à étudier par la commune





Cyclable : propositions localisées, à étudier par la commune



D



Trottoir sur un côté

E



Passage bus

F



A



B



C

Google Street View









# Cyclable : propositions localisées, à étudier par la commune

## ■ Grand Rue / Pierre Braun

Contraintes : ne pas enlever de stationnements (commerces) et pas de reprise complète du profil de la voie car revêtements qualitatifs et trop récents (sauf A).  
**Donc pas de largeur suffisante pour installer des aménagements cyclables sur voirie.**



A - Existant : Pas d'aménagement cyclable, stationnements ponctuels sur 1 côté

>> création sens unique permettant d'insérer piste sur voirie

Détails : cf. plus haut page 18

B - Existant : Voie plus large, avec stationnements des deux côtés. Pas d'aménagement cyclable

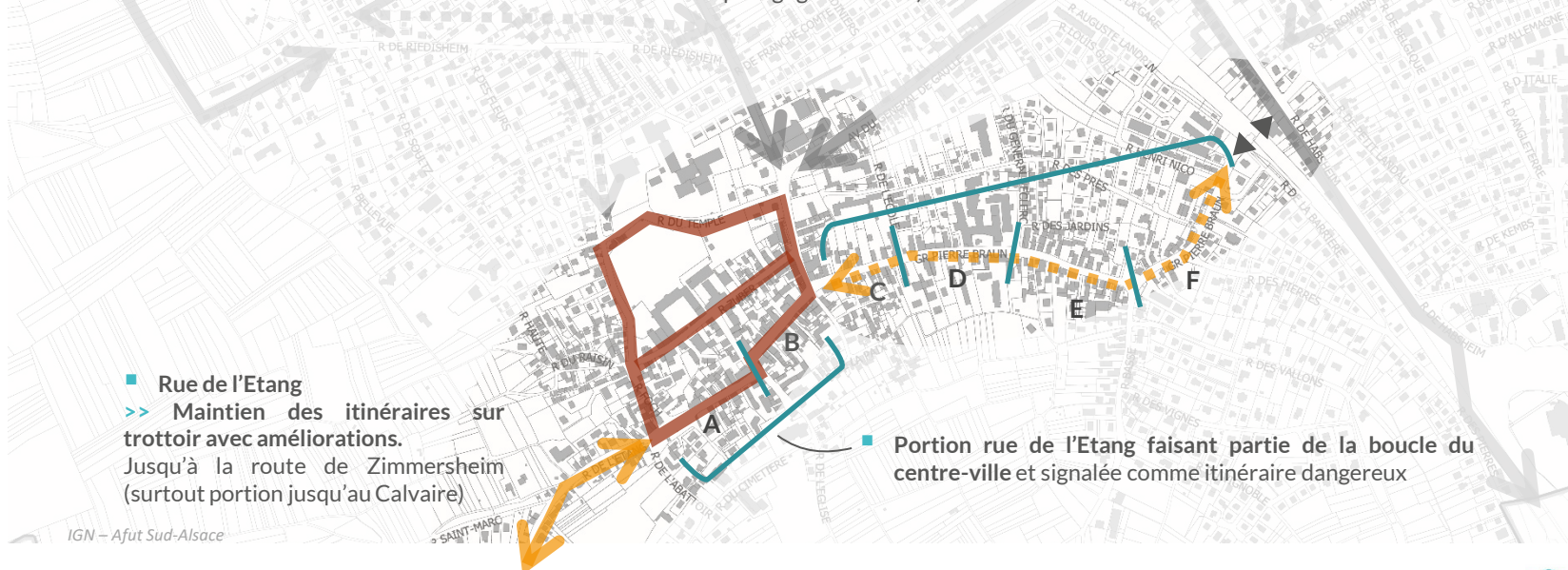
>> création sens unique permettant d'insérer piste sur voirie

C, D, E - Pistes sur trottoir existantes (relativement étroites par endroits)

>> conserver l'existant + rendre possible alternative circulation vélo sur voie sans aménagement cyclable (mais marquage et pédagogie renforcé)

F - Existant : Secteur résidentiel, pas de stationnements, pistes sur trottoir satisfaisantes.

>> A conserver + laisser alternative possible sur voie



■ Rue de l'Étang  
 >> Maintien des itinéraires sur trottoir avec améliorations.  
 Jusqu'à la route de Zimmersheim (surtout portion jusqu'au Calvaire)

■ Portion rue de l'Étang faisant partie de la boucle du centre-ville et signalée comme itinéraire dangereux







## PROPOSITIONS SECTEURS A ENJEUX

Centre-ville : circulation, espaces publics, parc  
Nouvel îlot du carrefour du Mortier - Gare  
Secteur déchetterie  
Orientations Rotonde et grands axes

ILLUSTRATIONS  
INDICATIVES

NB: les propositions esquissées ci-après sont indicatives et ont vocation à illustrer des pistes ou des possibilités d'aménagement restant à étudier plus précisément.



ILLUSTRATION INDICATIVE





# PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT

## Circulation dans le centre-ville



- Existant :**
- Zone 30
  - Zone rencontre (20 km/h)
  - Sens unique
  - Parcs de stationnement
  - Rue fermée aux heures scolaires sauf riverains
  - Interdite sauf riverains
  - Sortie pompiers
- Propositions :**
- Zone 30 à créer (sauf si généralisation)
  - Vélorue/zone de rencontre à créer
  - Sens unique à créer
  - Connexion piétonne à renforcer/ créer
  - Espace public à renforcer/à créer

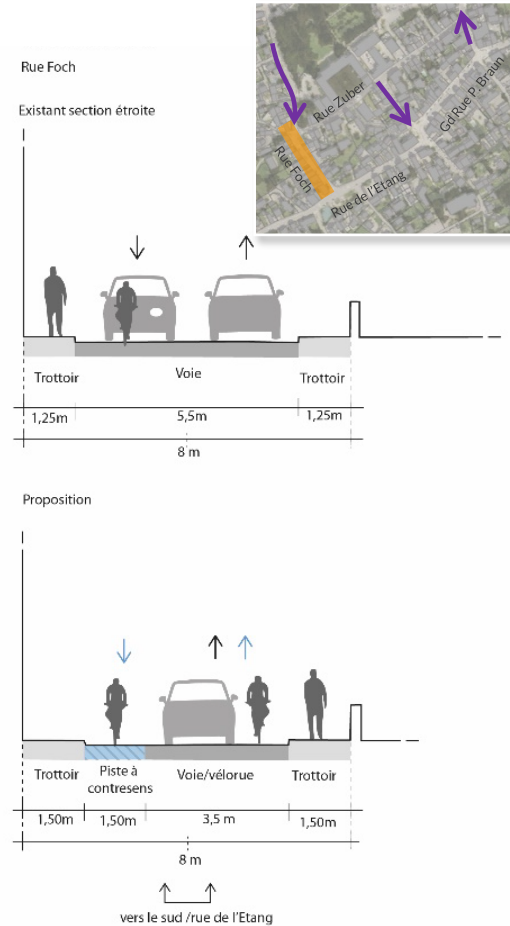
ILLUSTRATION INDICATIVE



# Rue Foch

Intégration d'aménagements cyclables possible si mise en sens unique :

- Une piste cyclable dans un sens sur trottoir, l'autre sens avec les véhicules (Idem rue Wilson)
- Plus de stationnements



- Zone 30 existante
- Zone 30 à prévoir
- ➔ Sens unique
- ➔ Circulation vélo

Fond Google Earth - Afut-Sud-Alsace

Vues Google StreetView

Vues Google StreetView





# Rue de l'Etang - Grand 'Rue Pierre Braun



Fond Google Earth - Afut Sud Alsace

Image Landsat / Copernicus



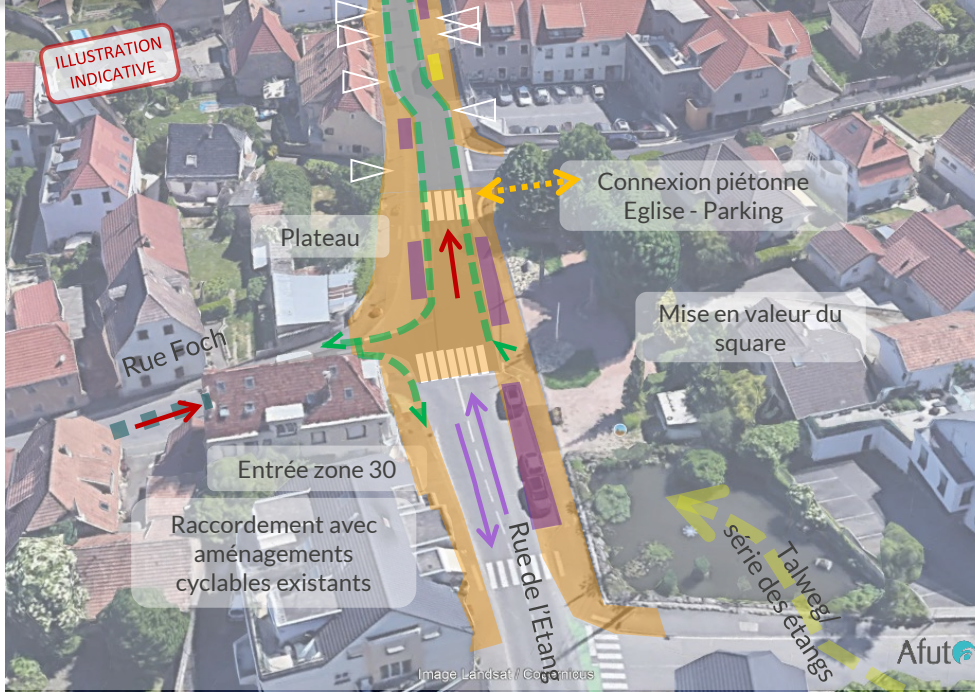
Vue Google Street View

Boulevard des Alliés à Mulhouse, à sens unique avec piste cyclable derrière les stationnements





# Rue de l'Etang - Grand 'Rue Pierre Braun



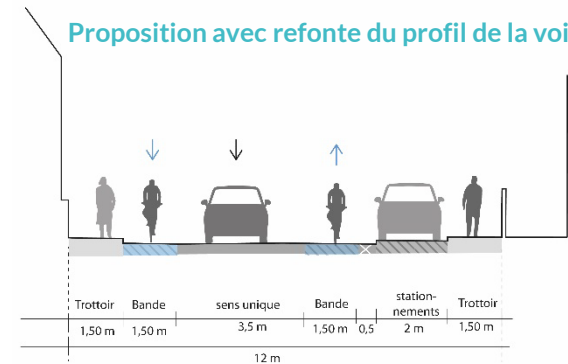
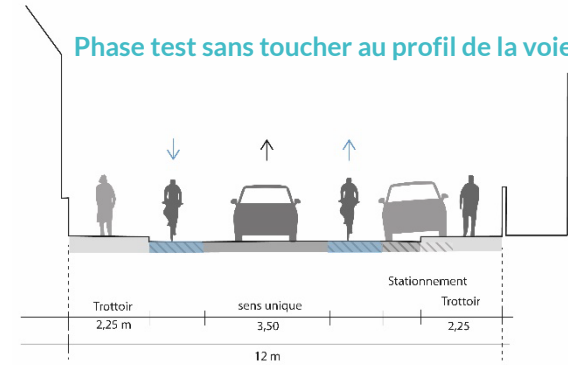
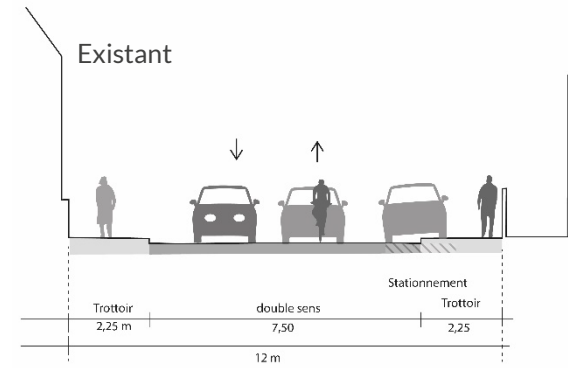
Fond Google Earth - Afut Sud-Alsace

Image Landsat / Google

Afut

- ▷ Sortie de véhicules (existant)
- Propositions :**
- Stationnements
- Zone 30
- Sens unique
- Circulation vélo

- Le nombre de stationnements sur la section Est de la rue est conservé (pas de marge de manœuvre car sorties de propriétés)
- 3 places supplémentaires au droit du square



- Si largeur supplémentaire disponible (voie plus large ou absence de stationnements) : celle-ci est utilisée au bénéfice des trottoirs et pistes. **La voie de circulation reste dimensionnée au plus juste.**
- Les stationnements occasionnels sont matérialisés de manière différenciée par rapport à la voie de circulation



# Rue de l'Etang - Grand'Rue Pierre Braun

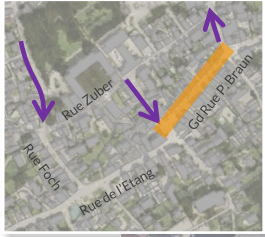
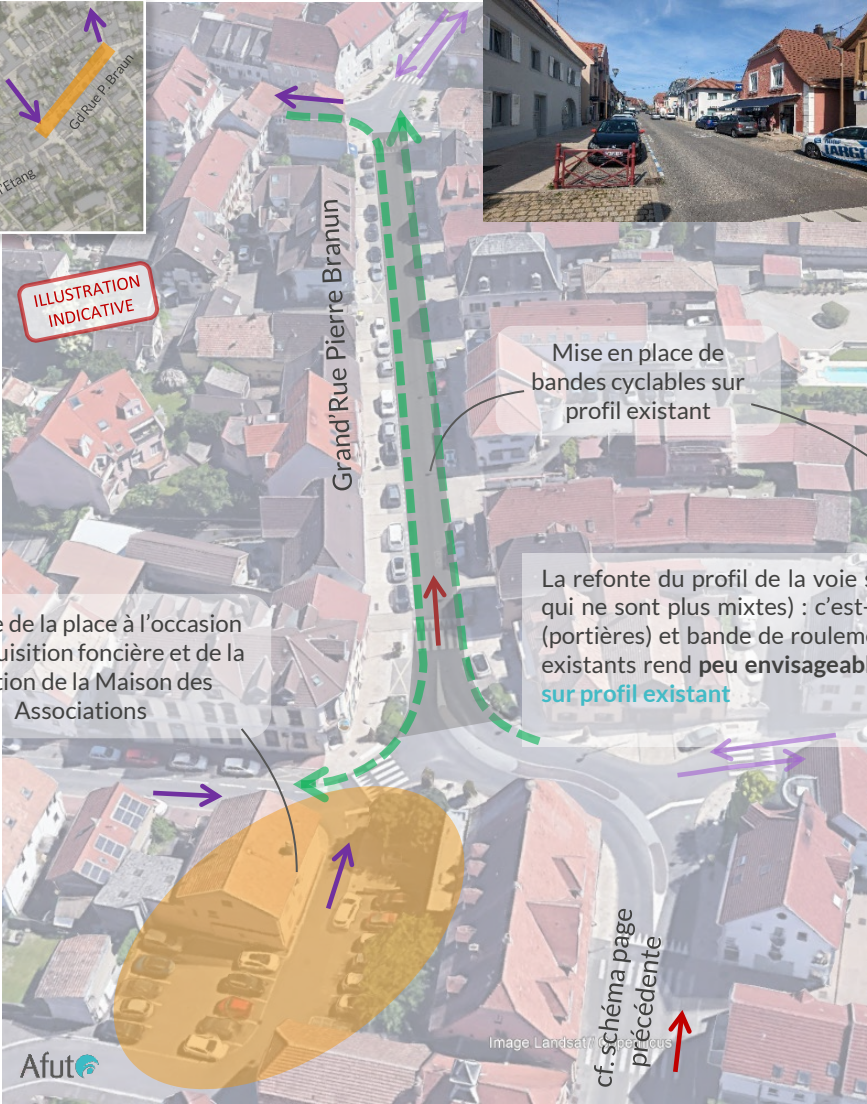


ILLUSTRATION INDICATIVE



Mise en place de bandes cyclables sur profil existant

La refonte du profil de la voie serait nécessaire pour faire un aménagement idéal (réduction des trottoirs qui ne sont plus mixtes) : c'est-à-dire avec un recul des bandes cyclables par rapport aux stationnements (portières) et bande de roulement véhicules à 3,5m. Mais la bonne qualité des aménagements de trottoirs existants rend peu envisageable des travaux lourds à court terme >> **Mise en place de bandes cyclables sur profil existant**

Refonte de la place à l'occasion de l'acquisition foncière et de la création de la Maison des Associations

Fond Google Earth - Afut Sud-Alsace

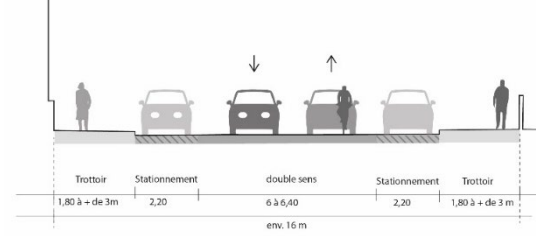


Image Landsat / Airbus

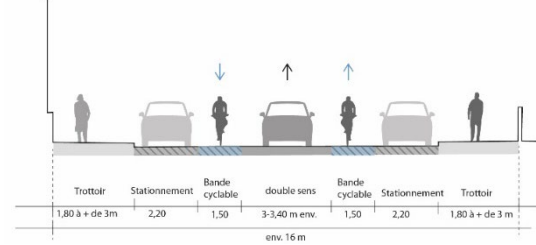
cf. schéma page précédente

- Double sens maintenu
- Sens unique existant
- Sens unique projeté
- Aménagement cyclable projeté

Existant : Bande de roulement véhicules existante : entre 6 et 6,40m environ



Proposition :



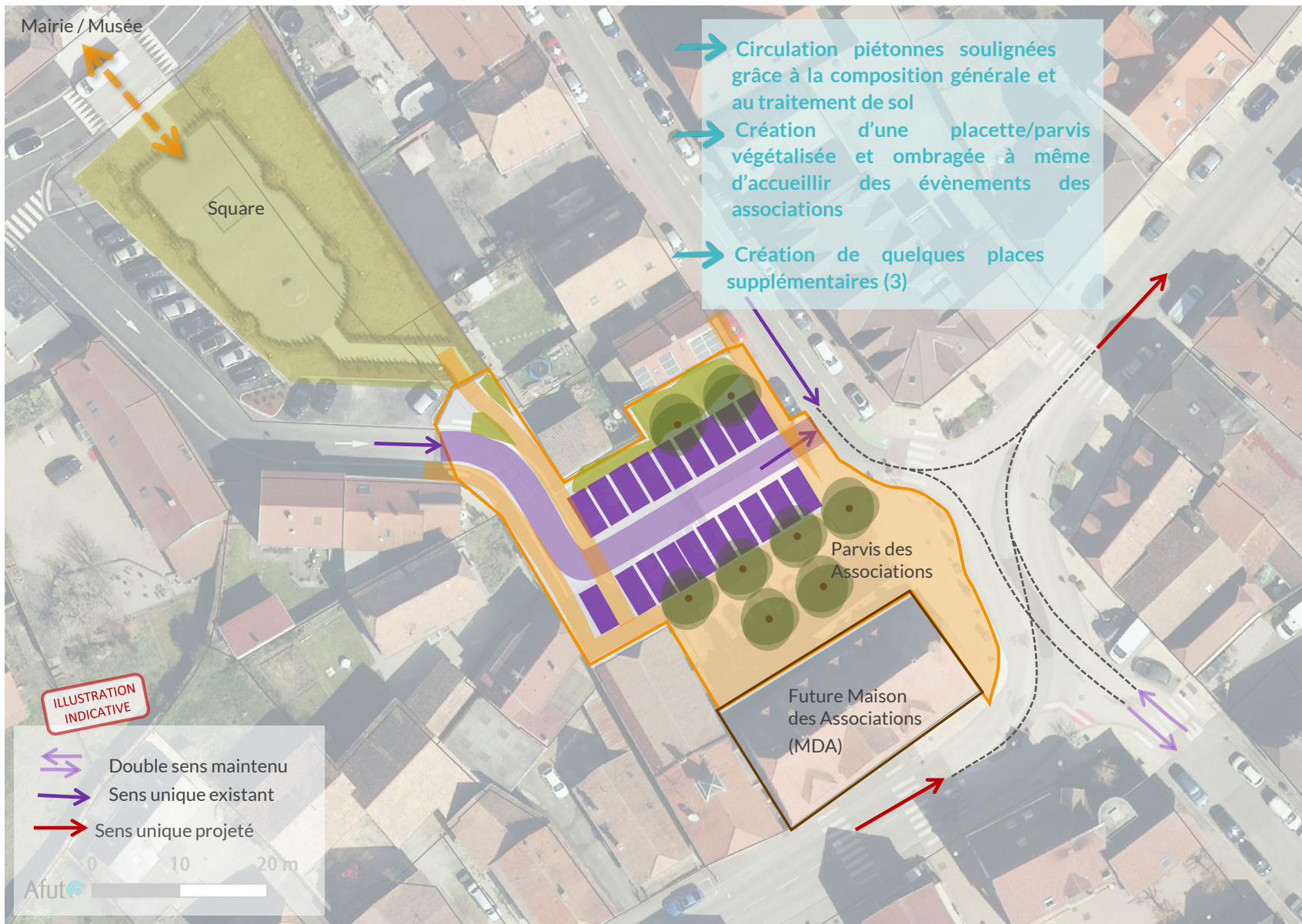


# Espaces publics de la future maison des associations : principes





# Espaces publics de la future maison des associations : schéma de fonctionnement







➔ **VARIANTE :**  
Etudier a faisabilité d'un échange de parcelle avec le propriétaire privé afin d'assurer une meilleure connexion visuelle et spatiale des espaces publics. Cela assure au propriétaire un plus grand recul par rapport au parking public (et une ouverture possible vers le sud)

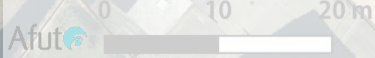
ILLUSTRATIONS INDICATIVES



Google Street View



Google Street View



Fond GeoGrand Est et IGN BD Topo





# Supermarché / Gymnase - Rue Saint-Jean

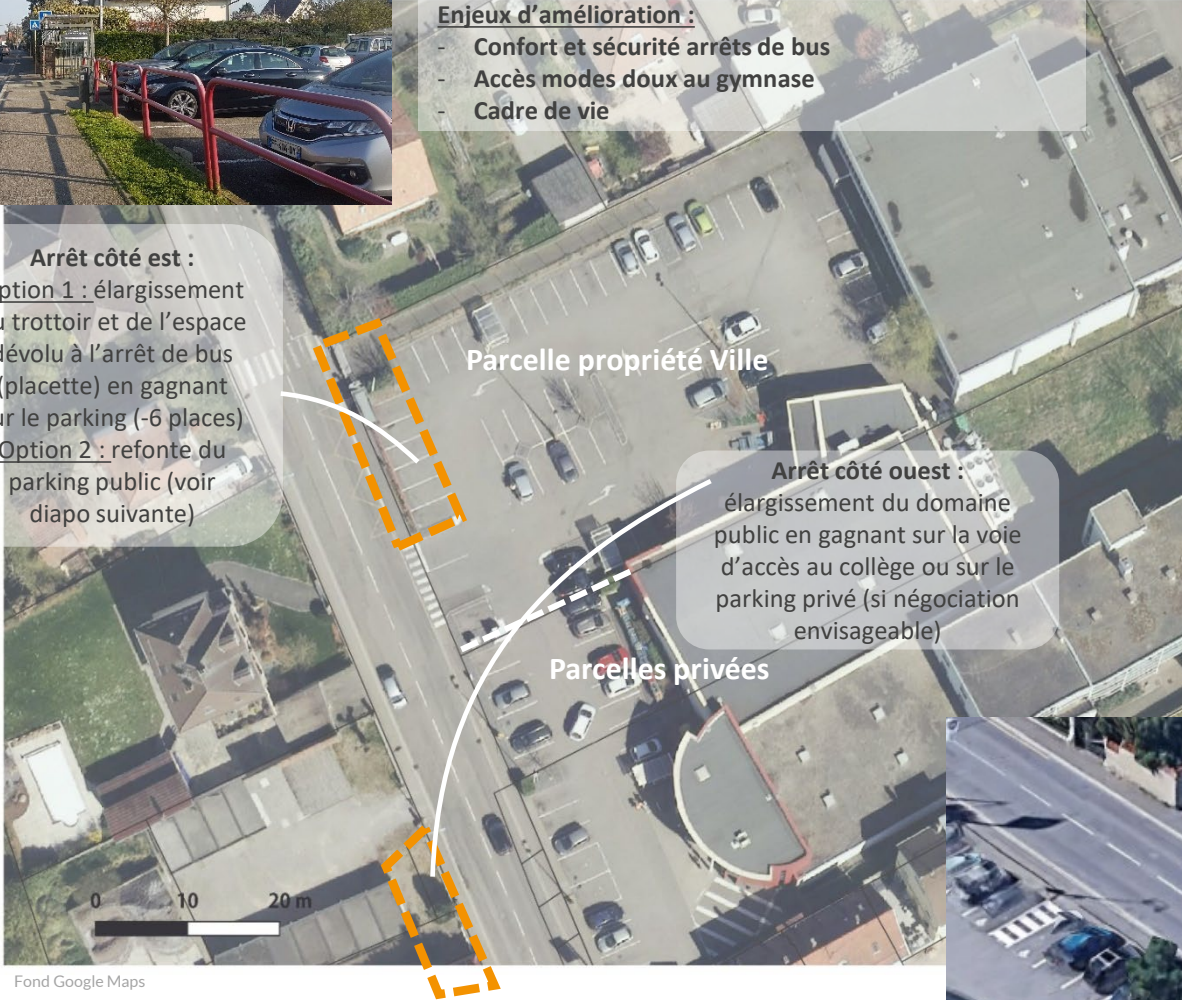


**Enjeux d'amélioration :**

- Confort et sécurité arrêts de bus
- Accès modes doux au gymnase
- Cadre de vie



**Arrêt côté est :**  
 Option 1 : élargissement du trottoir et de l'espace dévolu à l'arrêt de bus (placette) en gagnant sur le parking (-6 places)  
 Option 2 : refonte du parking public (voir diapo suivante)



**Arrêt côté ouest :**  
 élargissement du domaine public en gagnant sur la voie d'accès au collège ou sur le parking privé (si négociation envisageable)



Fond Google Maps

Google Earth



# Supermarché / Gymnase - Rue Saint-Jean

**ILLUSTRATIONS INDICATIVES**

Retrait de la grille et mise en valeur d'un accès modes doux au gymnase, avec végétalisation

Placette avec stationnements vélos  
Accès véhicules possible géré par un potelet à clé

Abribus sur trottoir élargi

Dépose minute

Trottoir traversant



Fond Google Maps

Parking partie « ville »:

Existant : 46 places de stationnement

Option 1 = moins 4 places

Option 2 = 45 places dont 2 PMR et 1 dépose-minute

**Enjeux d'amélioration :**

- Confort et sécurité arrêts de bus >> création de placettes
- Accès modes doux au gymnase >> ouverture et cheminement
- Cadre de vie >> plantations, bancs et stationnement vélos (gymnase)

Retrait de la grille et mise en valeur d'un accès modes doux au gymnase, avec végétalisation

Placette avec stationnements vélos  
Accès véhicules possible géré par un potelet à clé

Abribus sur trottoir élargi

Dépose minute

Trottoir traversant

Dépose minute supplémentaire possible

Refonte du parc de stationnement de la ville avec une desserte à sens unique, stationnements en épis, revêtements perméables/ déconnexion des eaux pluviales



Fond Google Maps



## Supermarché / Gymnase - Rue Saint-Jean



ILLUSTRATIONS  
INDICATIVES

### Illustration indicative d'un aménagement possible

- > élargissement du trottoir au droit de l'arrêt de bus
- > Ouverture du passage et aménagement de l'accès modes doux vers le gymnase
- > Possibilité de refonte du parking « Ville ».



Afut



# Connexion des espaces publics du centre-ville : des écoles au parc

ILLUSTRATION INDICATIVE

- ← → Piétons/cycles
- Voitures
- - - Desserte (riverains, bus et marché pour la rue du Temple / dépose minute direction écoles)





## Connexion des espaces publics du centre-ville

### Minéral vs végétal ? Voiture vs piéton ?

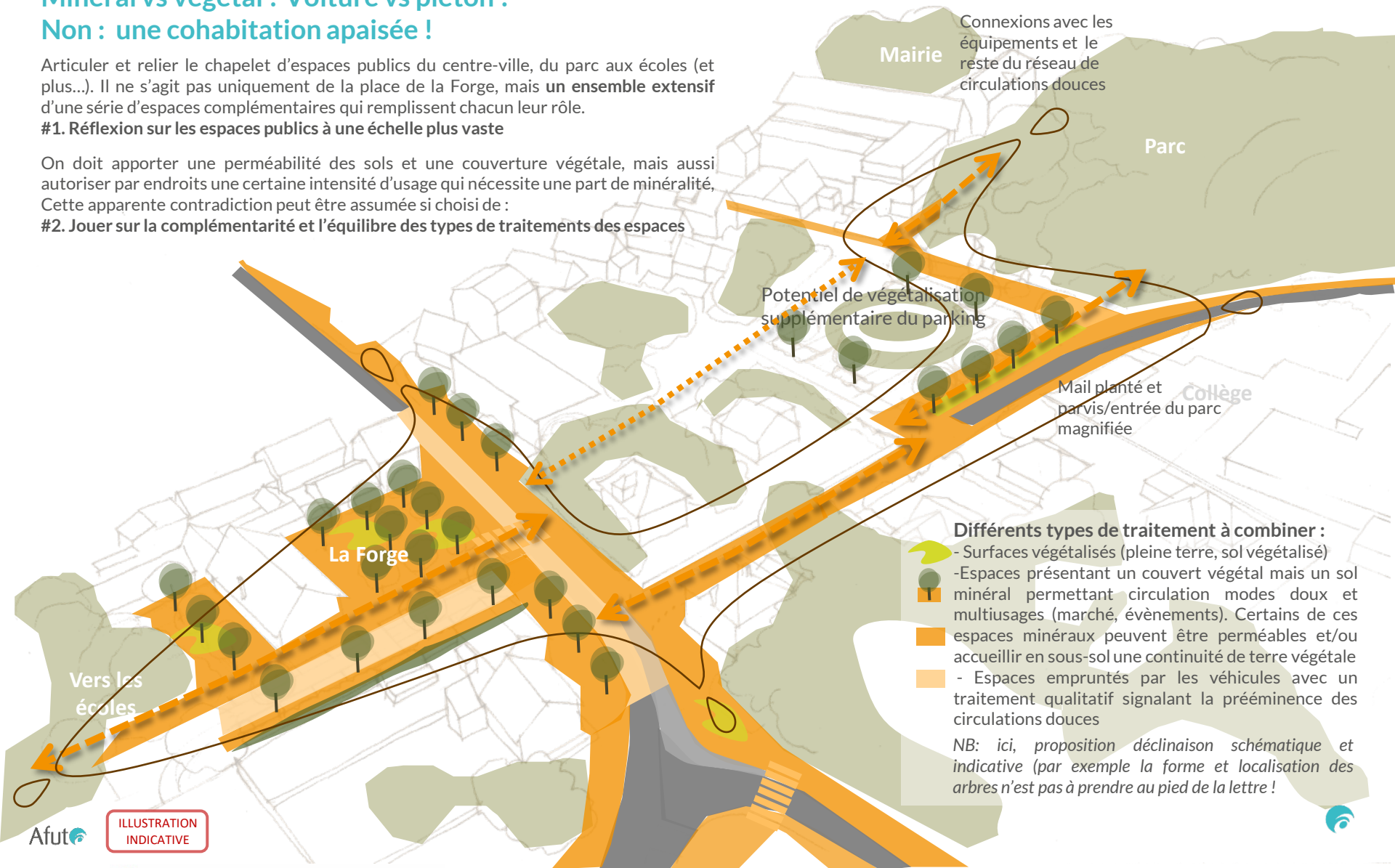
#### Non : une cohabitation apaisée !

Articuler et relier le chapelet d'espaces publics du centre-ville, du parc aux écoles (et plus...). Il ne s'agit pas uniquement de la place de la Forge, mais **un ensemble extensif** d'une série d'espaces complémentaires qui remplissent chacun leur rôle.

#### #1. Réflexion sur les espaces publics à une échelle plus vaste

On doit apporter une perméabilité des sols et une couverture végétale, mais aussi autoriser par endroits une certaine intensité d'usage qui nécessite une part de minéralité. Cette apparente contradiction peut être assumée si choisi de :

#### #2. Jouer sur la complémentarité et l'équilibre des types de traitements des espaces





## Connexion des espaces publics du centre-ville - références



Google Street View

Rue Principale de Murg (7000 hab.)- Bade Württemberg –Allemagne  
Un traitement de sol unitaire souligne la priorité aux modes doux. La rue principale a été réaménagée en lien avec la refonte complète de l'îlot attenant qui inclue mairie et école dont la cours est mutualisée comme place et terrain de jeu.



Source Photo Lap's

Centre de Chalampé (1000 hab. env.)- Lap's Paysagistes



Google Street View

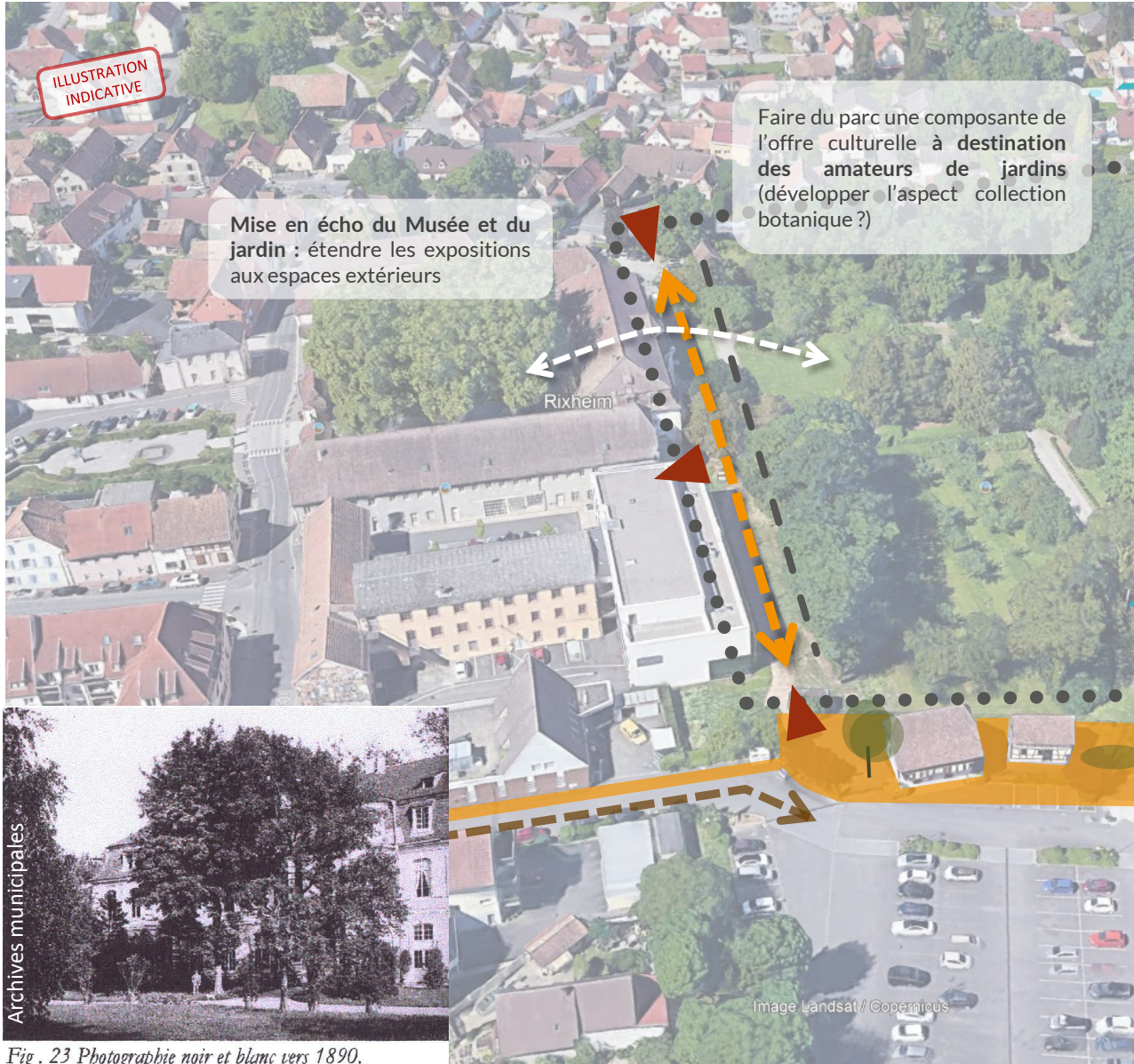
Centre de Ottmarsheim (2000 hab. env.). Noter, à gauche, le dispositif de « trottoir traversant » qui permet de souligner la primauté des circulations douces sur les véhicules lors de l'entrée dans la rue adjacente. On peut également envisager des « trottoirs-pistes traversants »







# Révéler le passé du parc de la Commanderie, tout en l'inscrivant dans la ville d'aujourd'hui



## UN PROJET CULTUREL

### Réhabilitation du parc en lien avec le musée

Le lien entre Musée et Jardins de la Commanderie a un sens, historiquement et muséographiquement : inspiration végétale des motifs, mise en scène des panoramas, usage des serres...



### Créer un groupe de travail pour établir le programme d'une consultation et suivre la réalisation

(élus, conservateur, archiviste, services, Ville, historiens et botanistes locaux, ABF/Architecte des Monuments Historiques, Paysagiste Conseil de l'Etat, tourisme et évènementiel...)

### Penser les usages du parc en fonction des besoins des habitants (en cohérence avec le projet muséal)

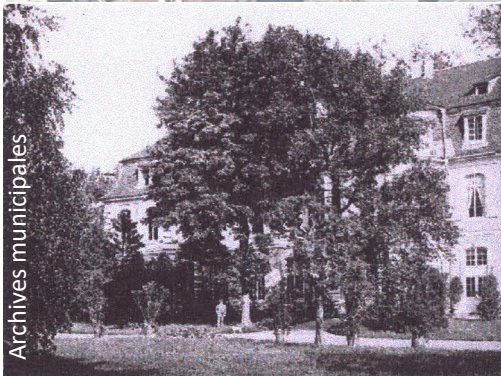


Fig. 23 Photographie noir et blanc vers 1890.

Archives municipales

Image Landsat / Copernicus

Afut  
Google Earth - Afut Sud Alsace





## Une référence inspirante : Le Musée et les Jardins Albert Kahn

### Un dialogue entre le musée et ses jardins, à Boulogne-Billancourt

Le musée recueille et présente « les archives de la planète » : Collection d'autochromes issues des expéditions d'Albert Kahn, banquier philanthrope, et de ses émissaires à travers le monde, au début du XXème siècle.



© Musée Albert-Kahn/CD92

Les jardins attenants ont été pensés à l'époque par Albert Kahn pour recréer des paysages rencontrés lors des expéditions.

Les photographies anciennes de ces jardins servent aussi à conserver l'esprit dans lequel ils ont été créés, tout en accueillant de nouveaux éléments très contemporains (pavillon de l'architecte Kengo Kuma).

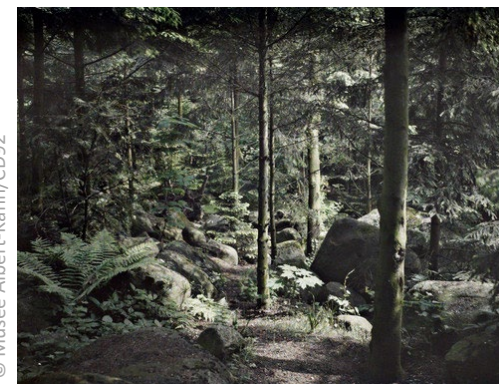


© Musée Albert-Kahn/CD92

Les scènes paysagères des jardins Albert Kahn, Philippe Planchon, 2002.



© Musée Albert-Kahn/CD92



(G. Chevalier, autochrome, B607)  
© Musée Albert-Kahn/CD92

Autochrome de la « forêt vosgienne » du Jardin Albert Kahn, évoquant le paysage de son enfance.



# Deux voies, deux statuts : rue de Mulhouse et rue de l'Île Napoléon

↔ **Requalification des deux grands axes.** Ils façonnent l'image extérieure de la Ville – Enjeu de ne plus « passer à côté » de Rixheim.



IGN - Data Grand Est - Afut Sud Alsace

← **2. Des séquences moins marquées, rythmées par les accès vers les passages sous voies ferrées**



<< Google Street View >>

↑ **1. Des séquences contrastées :**



Séq. Quartier Ile Napoléon



Séq. artisanat et carrières



Séq. artisanale et commerciale



Séquence résidentielle



Carrefour du Mortier

Les tourne-à-gauche ne peuvent être supprimés qu'au prix d'une congestion du trafic. Il y a donc peu de marge de manœuvre sur le domaine public

**2 volets d'actions à combiner :**

↳ Intervention sur le domaine public (Ville + CeA)

- Charte d'aménagement, concertée avec les acteurs : signalétique, panneauage et clôturage
- Lister les espaces disponibles pour des plantations d'arbres + travail lisières boisements en bord de voies
- Rue de Mulhouse : souligner les carrefours vers le centre et les quartiers par un aménagement spécifique ( plateaux...) + signalétique pour accès au centre (commerces, Musée, parc...) et aux différents quartiers (équipements)

↳ Participation des acteurs économiques des zones à la requalification sur leur parcelle

Animation nécessaire ( création d 'un club dédié) en lien avec une charte éventuelle

- Lister les gisements ou planter des arbres, en complément de ceux plantés sur le domaine public
- Étudier les possibilités de mise en commun de l'entretien...












# Orientations pour le secteur Nord

ILLUSTRATION INDICATIVE



## Actions à mettre en œuvre (orientations) :

-  « Lisière » entre habitat et activités à traiter
-  Secteur de développement à encadrer et à mettre en lien avec les équipements existants au sein du quartier
-  Transition entre habitat et espace agricole ou naturel à traiter
-  Corridor écologique à créer
-  Passages sous voies ferrées non modifiés mais sécurisés pour les modes doux (cf plan vélo)
-  Voie verte structurante : continuité vers le centre, dans le cadre du plan vélo
-  Requalification des deux grands axes



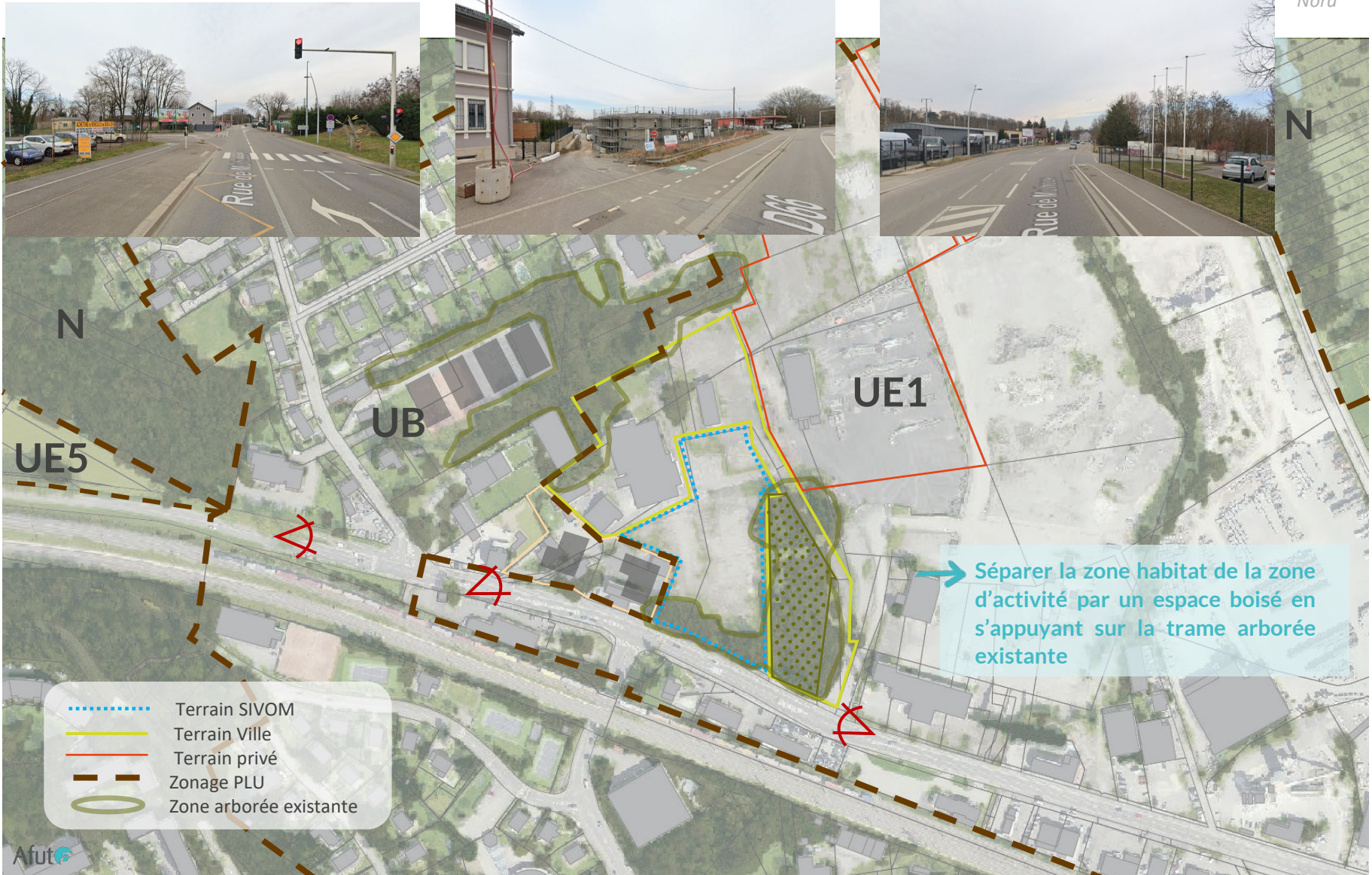




ILLUSTRATION INDICATIVE

Proposition indicative d'implantation de la déchetterie

L'implantation de la déchetterie peut s'affranchir en partie du périmètre du terrain du Sivom (terrains communaux). Cela permet, entre autres, le renforcement de l'espace boisé.  
 NB : Emprises techniques indicatives, à adapter au besoin par le Sivom, ainsi qu'en fonction de l'évolution potentielle du programme.

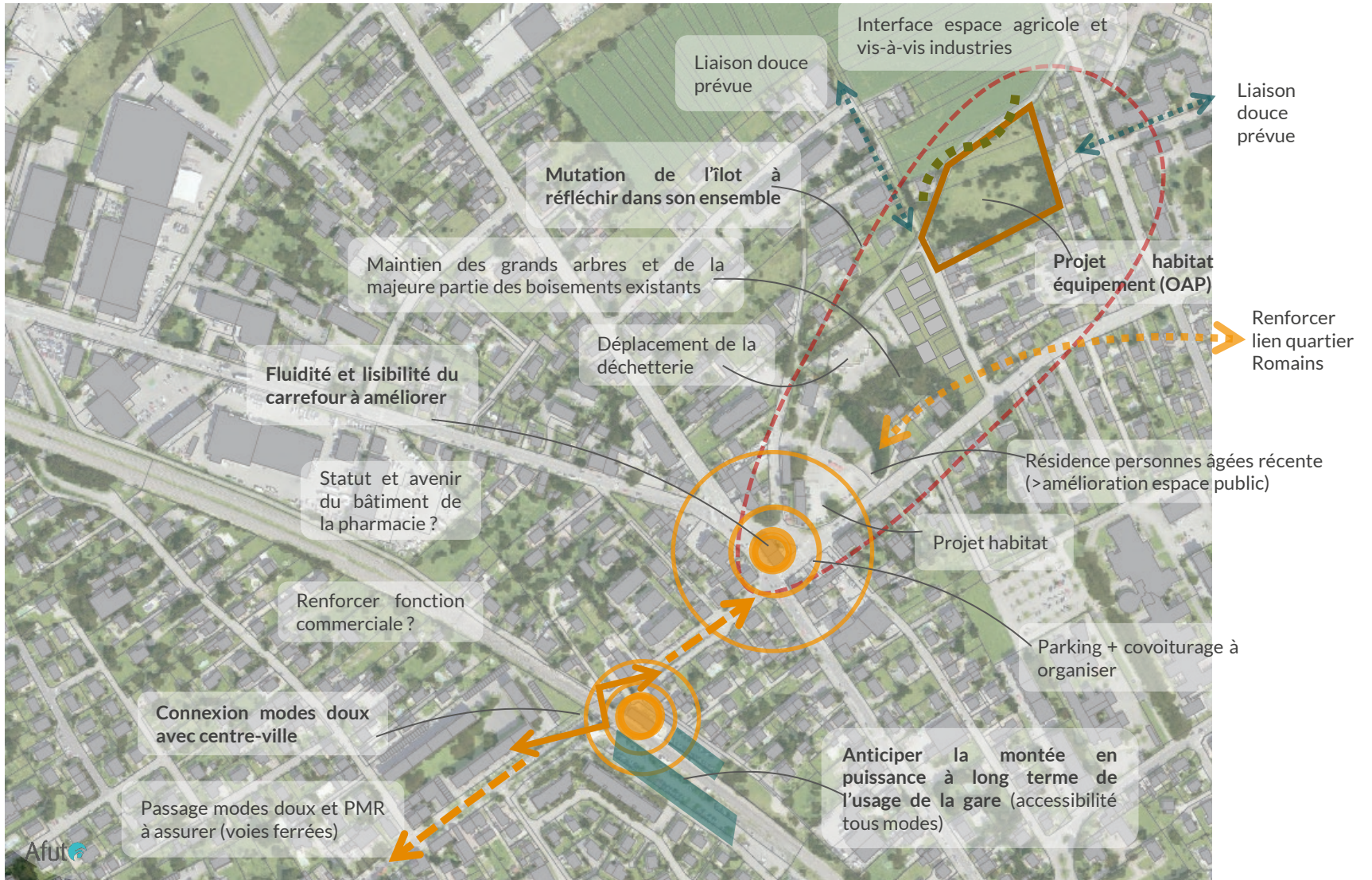
Plantation d'une bande boisée conséquente

En orange : circulations piétonnes possibles à développer

Un accès véhicules « en boucle », par secteur

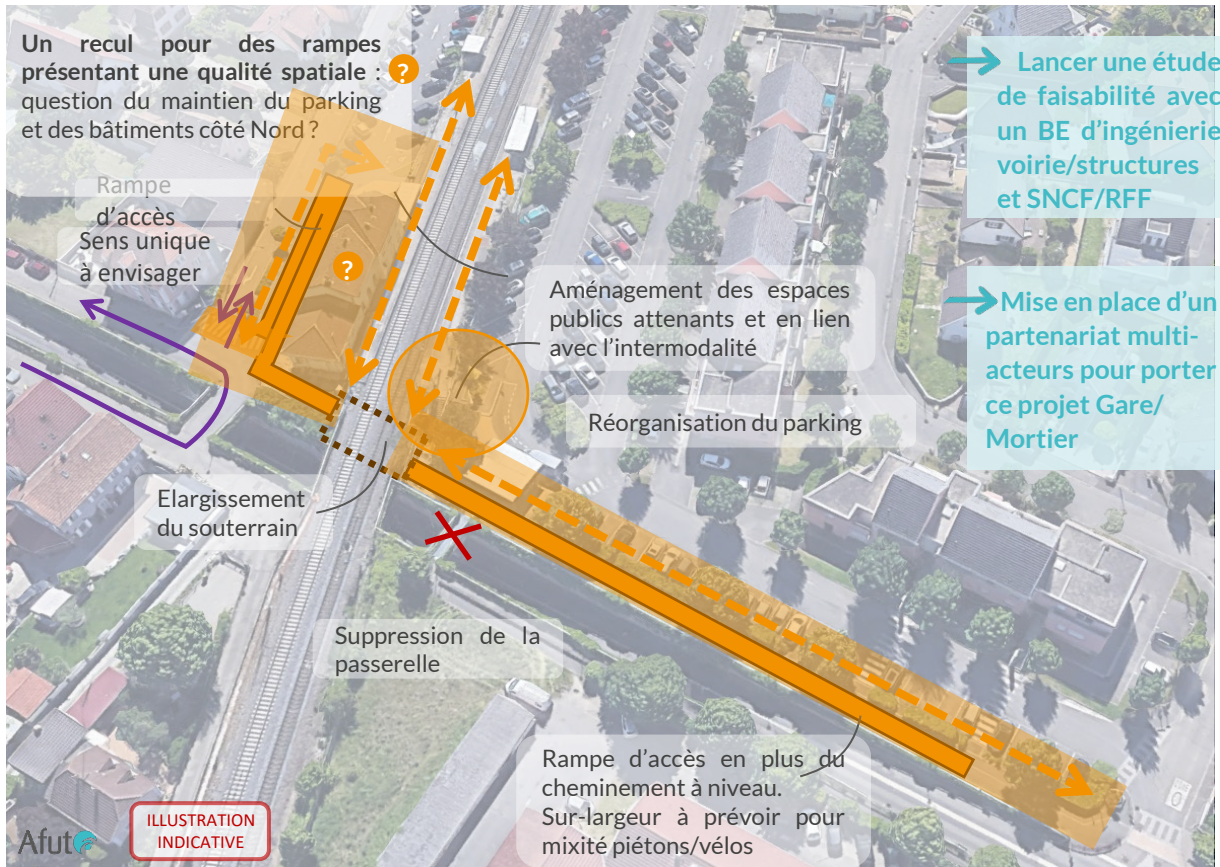


# CARREFOUR DU MORTIER ET GARE : une espace d'articulation , mais difficile à appréhender





**Un schéma possible : au-delà d'une solution d'infrastructure, l'occasion de recomposer un espace d'intermodalité et de convivialité, en lien avec le carrefour du Mortier**



→ Lancer une étude de faisabilité avec un BE d'ingénierie voirie/structures et SNCF/RFF

→ Mise en place d'un partenariat multi-acteurs pour porter ce projet Gare/Mortier



Google Earth



Le passage souterrain à Lutterbach, associé à des espace publics (80ml de long environ pour les rampes)



# Carrefour du Mortier : un nouvel îlot de ville



Connexion liaison douce

ILLUSTRATION INDICATIVE



Devenir de l'implantation de la «pharmacie-rond-point»? Enjeu de reconfiguration du carrefour

Esplanade avec alignement d'arbres  
Voie douce/zone de rencontre en sens unique (desserte bouclage du cœur d'îlot)



IGN - Data Grand Est - Afut Sud Alsace







ILLUSTRATION INDICATIVE



Et si la pharmacie était déplacée ?

Un îlot « tête de pont » avec un espace public mis en valeur et un bâtiment sur rue avec RDC commercial (pharmacie + autre possible)

Les stationnements « commerces » en cœur d'îlot, potentiellement mutualisables avec l'opération d'habitat, permettent de libérer l'actuel parking privé de la pharmacie

> Quel dessin pour le carrefour?

Une des options possibles: un rond-point dédoublé avec terre-plein central

Faisabilité à tester par BE spécialisé + Concertation avec m2a



Centre de Bartenheim

Google Maps

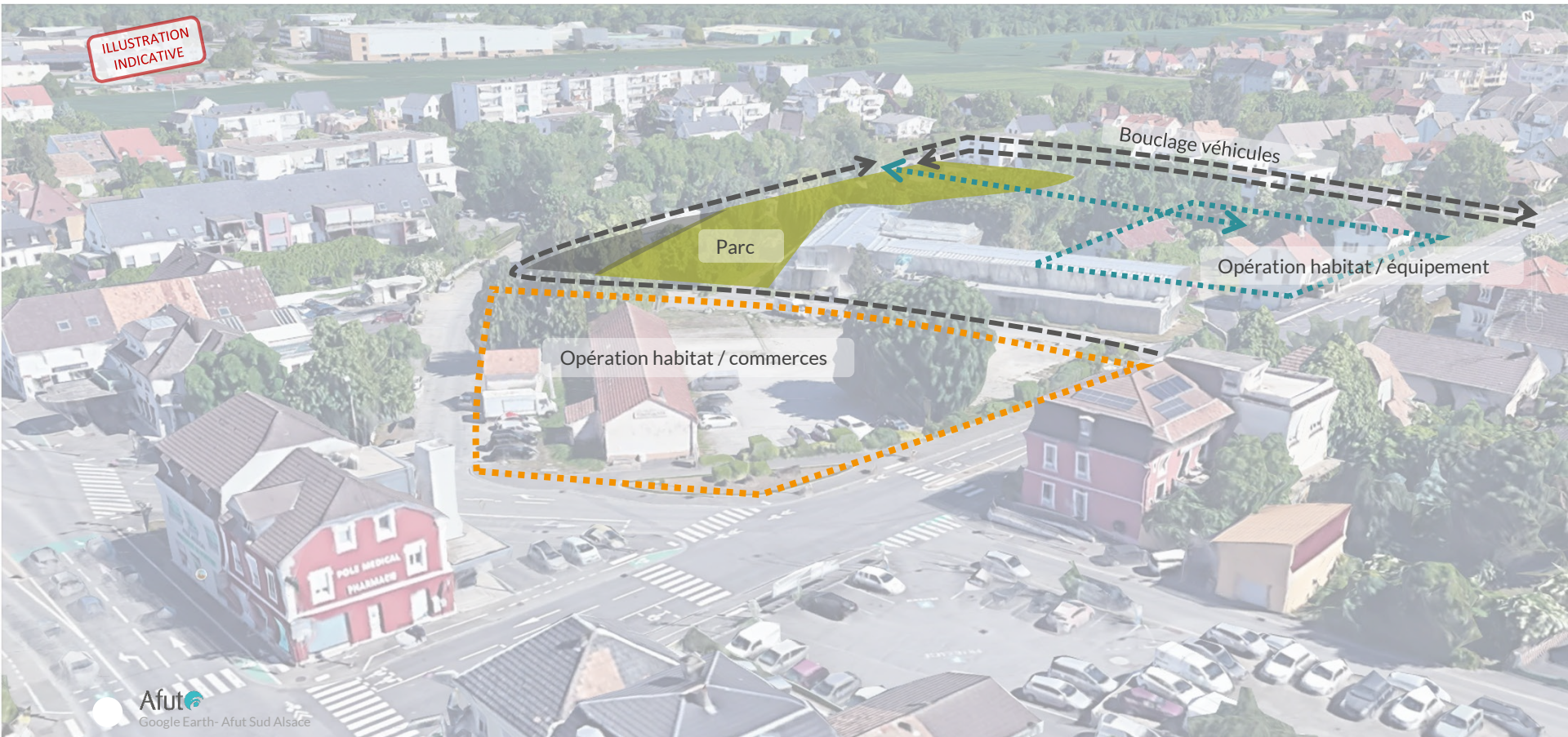
La solution de la traversée Bus à feu peut-être envisagée (cf Tram Bd Stoessel Mulhouse)



IGN - Data Grand Est - Afut Sud Alsace



# Carrefour du Mortier : un nouvel îlot de ville



Pharmacie du Mortier / Sundgauvia / actuelle déchetterie - Vue situation existante



## Carrefour du Mortier : un nouvel îlot de ville



*Pharmacie du Mortier / Sundgauvia / actuelle déchetterie – illustration indicative d'une organisation possible du quartier*



## Carrefour du Mortier : un nouvel îlot de ville



*Pharmacie du Mortier / Sundgauvia / actuelle déchetterie – illustration indicative d'une organisation possible du quartier  
Phase ultérieure si faisabilité envisageable : avec déplacement de la pharmacie et modification du carrefour*

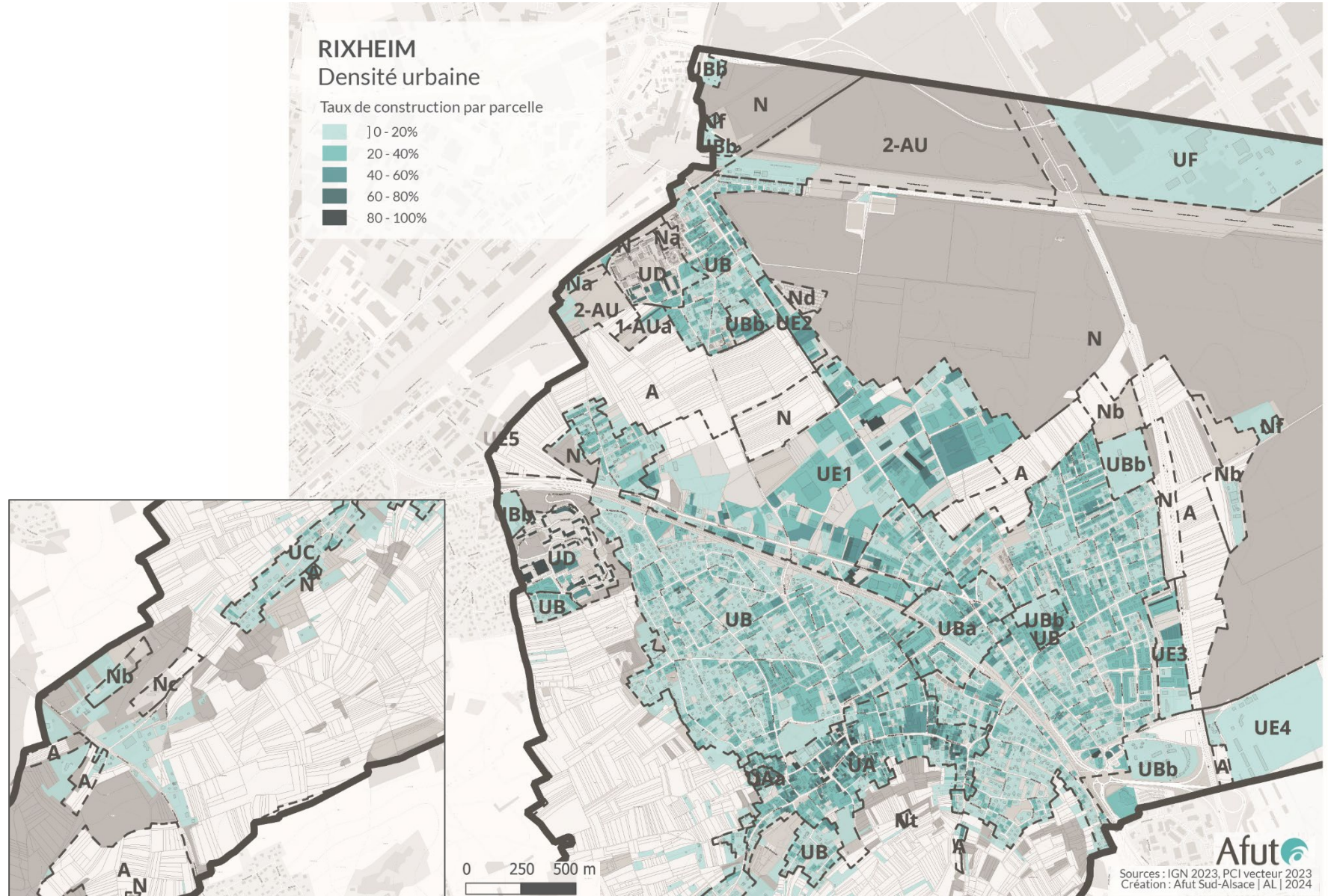




## ANNEXES



# Carte des densités urbaines

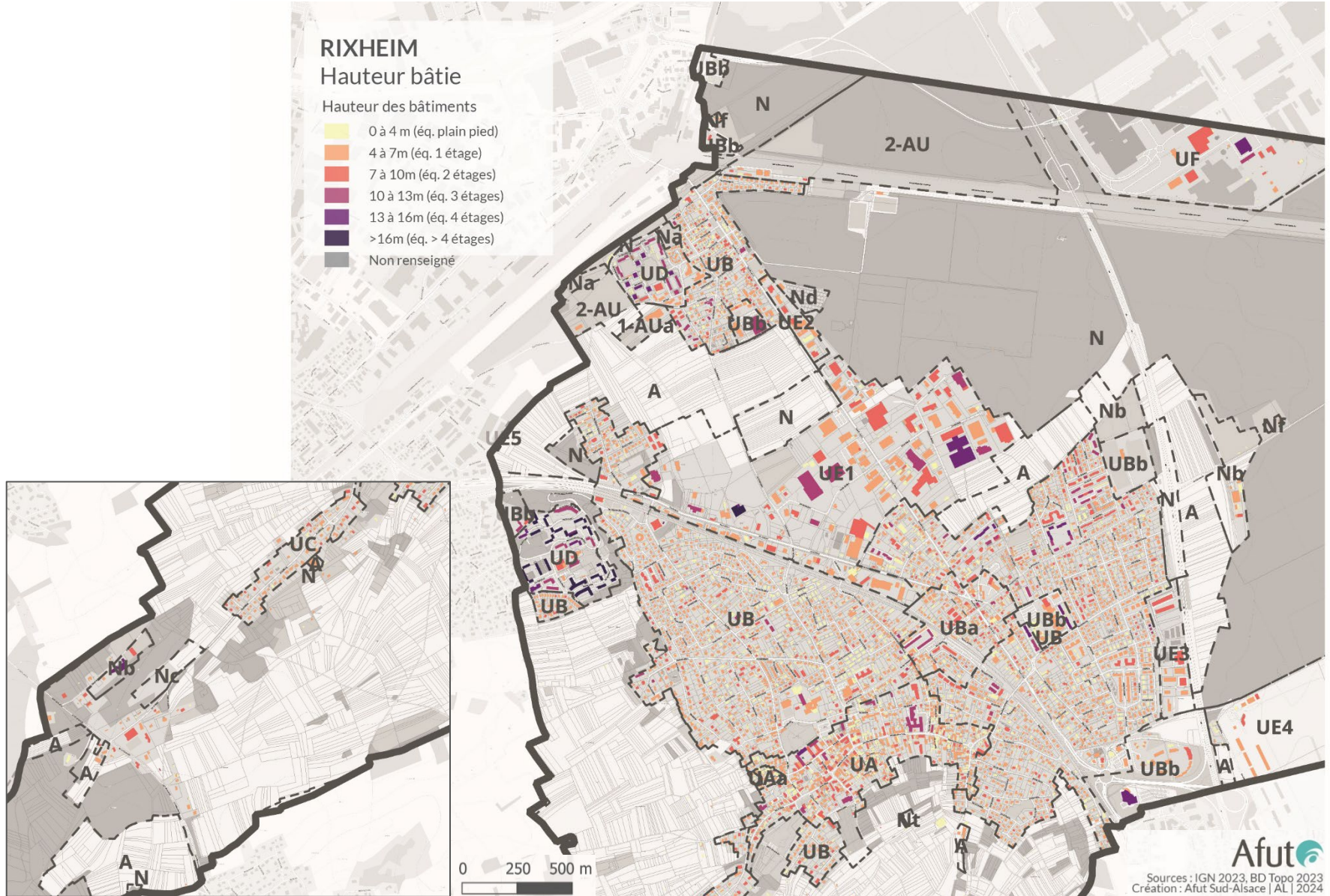






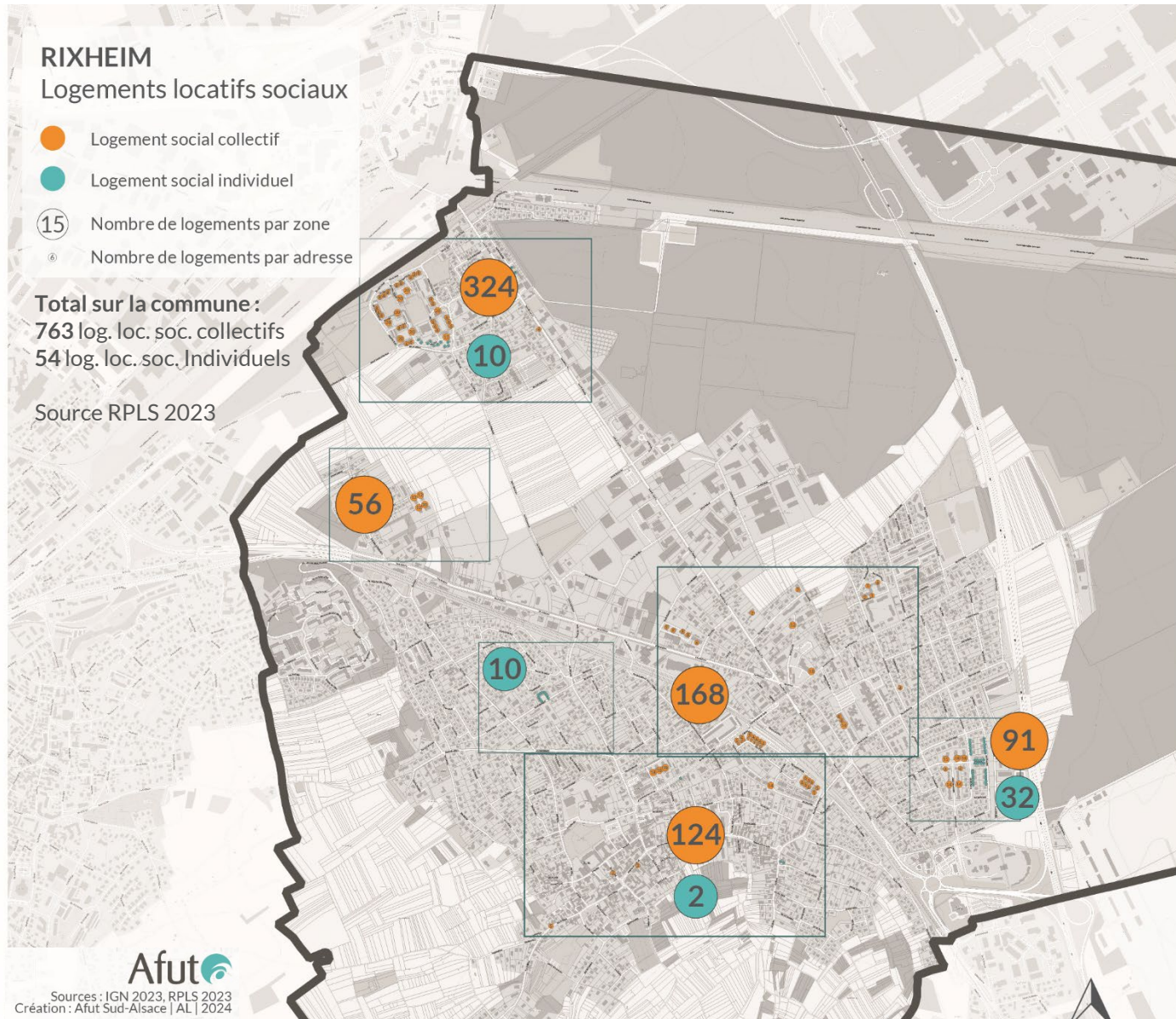


# Carte des hauteurs des bâtiments



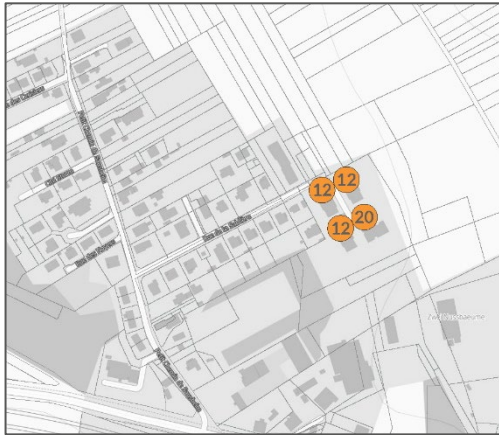


## Carte des logements locatifs sociaux

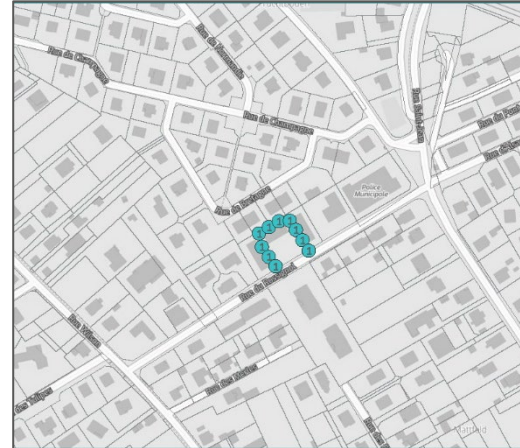




# Logements locatifs sociaux - Zooms



Cité Sturm



Rue du Rossignol



Centre-Sud











Visualisation 3D des hauteurs du bâti à Rixheim









## CONTACT

Cécile CALIFANO WALCH

**Afut Sud-Alsace**

33 avenue de Colmar  
68200 MULHOUSE

[www.afut-sudalsace.org](http://www.afut-sudalsace.org)



Ville de  
**Rixheim**



Direction de la publication

Viviane BEGOC

Conception et rédaction

Cheffe de projet : Cécile CALIFANO WALCH

Mobilités : Stéphane DREYER

03 69 77 60 78

[cecile.califano-walch@afut-sudalsace.org](mailto:cecile.califano-walch@afut-sudalsace.org)

Cartographie SIG : Anne LICHTLE

Statistiques : Marion SHAEFFER

Toute reproduction autorisée avec mention précise de la source et référence exacte.

Crédits photos AFUT sauf mention contraire