



La mobilité «active» : une alternative aux déplacements motorisés ?

Propositions d'un maillage à Wittelsheim

En avant propos, quelques définitions

L'écomobilité, ou mobilité durable : politique d'aménagement et de gestion du territoire et de la ville favorisant une mobilité peu polluante et respectueuse de l'environnement et du cadre de vie.

Circulation douce : elle inclut les mobilités actives et les modes motorisés avec un plus faible impact sur l'environnement comme les transports en commun.

Circulation active : toute forme de déplacement effectué sans apport d'énergie autre qu'humaine (sans moteur) et par le seul effort physique de la personne qui se déplace.

Zone de rencontre : ouverte à tous les modes de circulation, les piétons, prioritaires, peuvent s'y déplacer sur toute la largeur de la voirie. La vitesse de l'ensemble des véhicules ne doit pas dépasser 20 km/h.

Bande cyclable : voie exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.

Piste cyclable : chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues, et par conséquent toujours en site propre.



Quelles sont les alternatives d'aménagement du parvis devant la mairie ? Quels sont les usages à privilégier ?

Cette étude répond à une mission d'accompagnement de l'Agence d'Urbanisme auprès des communes de la Région Mulhousienne.

Les pages qui suivent présentent des pistes d'actions visant à améliorer les déplacements «modes actifs» dans la commune.

La synthèse contient des éléments de diagnostic sur certaines caractéristiques de la commune. Elle expose des principes ainsi que des esquisses illustrant des aménagements possibles sur le territoire communal.

Les propositions sont ébauchées. Elles devront faire l'objet d'études plus détaillées en lien avec les interlocuteurs appropriés (partenaires techniques, maîtres d'oeuvre, entreprises...).

Le service mobilité de m2A a été consulté et ses remarques ont été prises en compte dans ce document.

SOMMAIRE

page

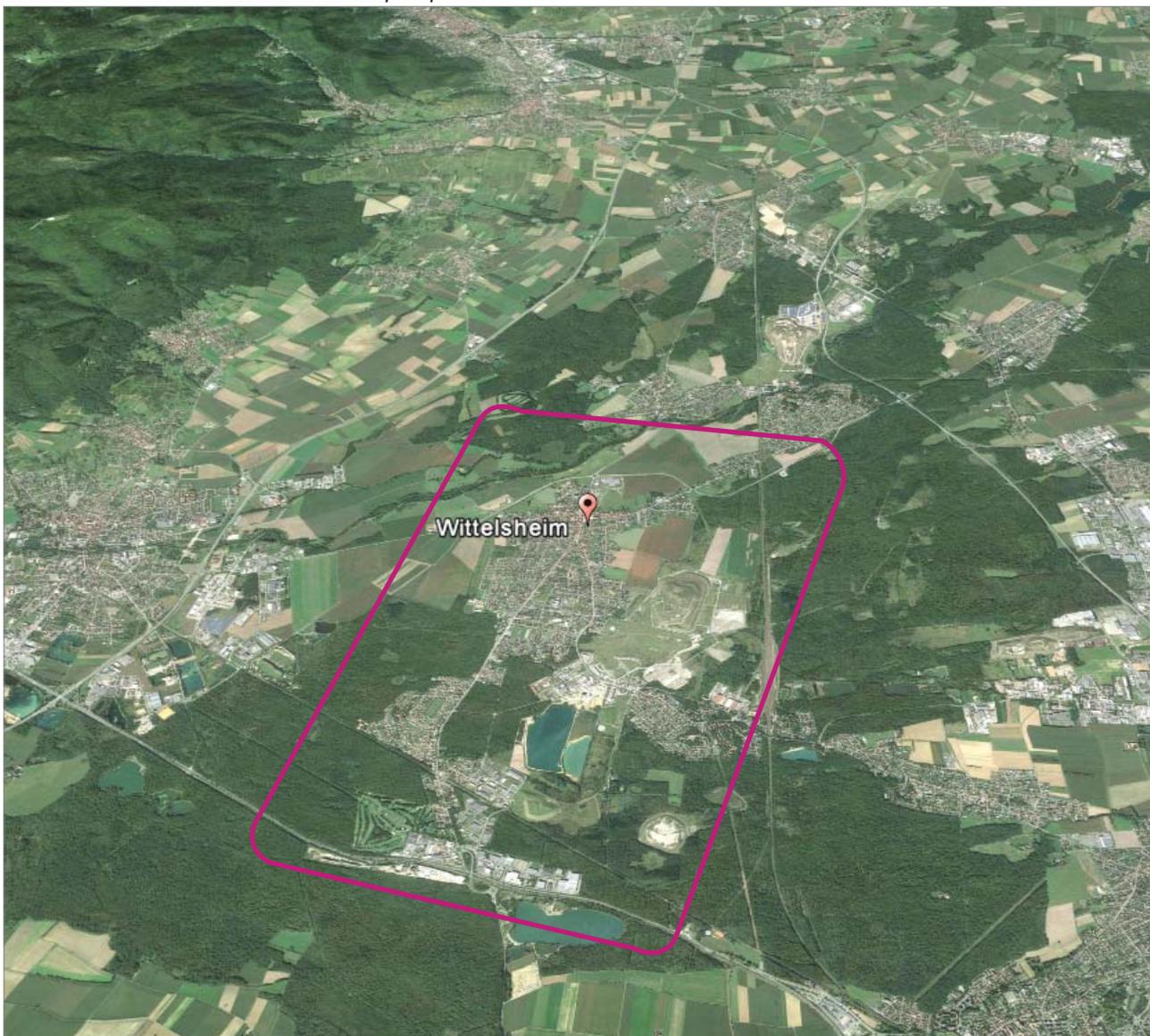
Introduction	3
Généralités	4
1. Diagnostic urbain	5
2. Les enjeux d'aménagement	12
3. Des propositions d'aménagement	14

Un carnet cartographique est disponible avec les planches graphiques au format A3

Crédit photo et illustration : AURM sauf mention contraire

INTRODUCTION

La commune de Wittelsheim : vue en perspective



Une structure urbaine toute en longueur organisée autour d'un axe routier reliant les différents quartiers

Source : Google earth



Valoriser les déplacements en modes actifs au sein de la commune.

Une première étude sur l'urbanisation autour de la gare de Graffenwald portait notamment sur les cheminements possibles entre la gare et le centre-ville. Il semble opportun de continuer la réflexion sur l'ensemble de la commune.

Le principal objectif est d'apporter un éclairage sur le fonctionnement des circulations actives par :

- Un diagnostic qualitatif des parcours internes vers les équipements et les centres «actifs».
- Des pistes d'amélioration en termes de mobilité, de sécurisation, de confort des usagers ou encore de création de nouveaux parcours le cas échéant.

Des échanges avec les élus et techniciens ont permis de comprendre les problématiques principales de la commune en terme de mobilité.

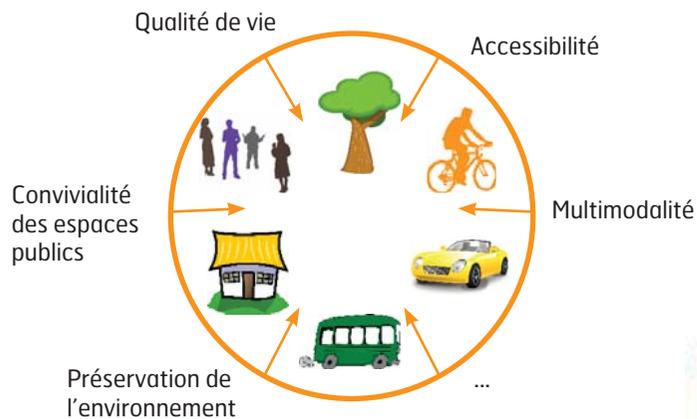
Des projets pour un meilleur partage de l'espace public entre les différents modes de circulation sont déjà en cours dans la commune (rénovation de la bande cyclable rue de Reiningue par exemple). Néanmoins, certains enjeux sont relevés notamment pour relier les différents quartiers de la commune entre eux.

Il a donc été convenu de réfléchir à une série d'interventions ponctuelles sur l'espace public, ils sont susceptibles d'améliorer le dynamisme du centre et d'améliorer les usages des modes actifs.

GÉNÉRALITÉS



Quelles mobilités aujourd'hui pour un urbanisme durable?



Source : Guide du stationnement à l'attention des communes genevoises / Direction générale de la Mobilité - Septembre 2012

Développer les mobilités actives améliore le cadre de vie des habitants. L'utilisation plus importante du vélo ou le déplacement à pied nécessite plus d'espace. L'emprise de la voiture dans la commune se voit ainsi restreinte.

Les espaces publics ont ainsi un usage plus convivial et attractif. Cela participe également à la préservation de l'environnement en réduisant les émissions polluantes.

Pour permettre à chaque type de mobilité de cohabiter sur l'espace public, **les zones de rencontre** se multiplient en France. Ce sont des espaces publics où une totale mixité entre tous les usages est instaurée, sans pour autant s'affranchir du trafic motorisé. Au sein de ces zones, les **piétons peuvent circuler sur la chaussée** sans y stationner, ils ont la priorité sur les véhicules et ces derniers ne peuvent pas excéder une vitesse de 20 km/h.

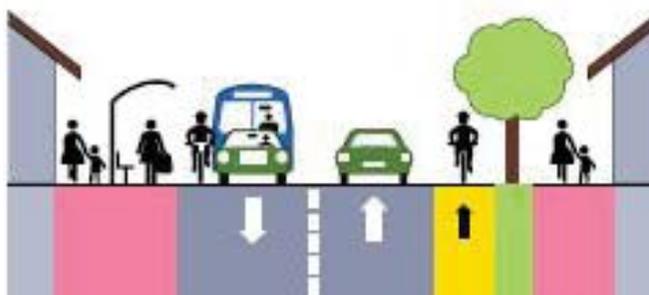
La multimodalité est au cœur des nouveaux modes d'aménagement. Elle impose la conception d'espace public partagé mettant en valeur la notion d'accessibilité autant que la mobilité.

Aujourd'hui, l'espace public peut être mieux hiérarchisé et réparti entre les différents modes de déplacement. Il permet de mieux interagir et de faciliter l'émergence d'un équilibre entre voiture, transport en commun et mobilités actives (vélos et piétons). La rue peut offrir à son usager, quel qu'il soit, toutes les facilités du monde contemporain.

Profil de rue type tout voiture



Profil de rue type usage partagé



Source : Guide du stationnement à l'attention des communes genevoises / Direction générale de la Mobilité - Septembre 2012

Comment développer le vélo et la marche à pied en milieu rural?

Dans une «ville dite des courtes distances», il est attendu que les activités quotidiennes soient accessibles à pied (l'école, l'épicerie, le marché, le médecin, etc).

Ainsi, pour faciliter et favoriser les déplacements actifs, il est important de mener plusieurs actions:

- **Maîtriser l'étalement urbain** pour réduire les distances entre le centre et les secteurs nouvellement urbanisés;
- **Localiser les équipements sur des axes importants** pour renforcer leur visibilité et améliorer leur accessibilité;
- Travailler sur la **qualité des espaces publics** pour les rendre plus attrayants par le confort et la sécurité.

D'autres mesures, peu coûteuses, permettent de renforcer l'offre de mobilité, à l'échelle d'une commune:

- Transport collectif à la demande,
- L'autopartage, soit entre particulier, soit en partenariat avec des collectivités qui mettent en place des points de rencontre.
- Le covoiturage, qui peut également être incité par la collectivité.
- Le pedibus et l'auto-stop organisé et sécurisé sont aussi des actions à mettre en place, qui favorisent, en plus, les liens sociaux.

1. DIAGNOSTIC URBAIN

Une commune qui s'est développée au fil de l'exploitation de la potasse

Commune de plus de 10 500 habitants, Wittelsheim est située à une dizaine de kilomètres au nord-ouest de Mulhouse. Au coeur de la plaine de l'Ochsenfeld, c'est une commune du bassin potassique qui fait partie du Pays de la Région Mulhousienne.

Jusqu'au XIXème siècle, Wittelsheim avait une vocation agricole. A partir de 1904, le développement de la mono-industrie de potasse émerge dans toute la ville. Les conséquences sur l'urbanisme de la ville sont huit cités minières, excentrées, au fonctionnement autonome.

A la fermeture des puits, de nouvelles formes d'habitat et d'activités apparaissent contribuant à isoler davantage les cités minières. Cette urbanisation accentue l'impression d'éclatement et d'incohérence de la trame bâtie.

Le rôle du centre est limité, sa position ne permet pas d'avoir un rôle fédérateur entre les quartiers.

L'étalement urbain reste discontinu

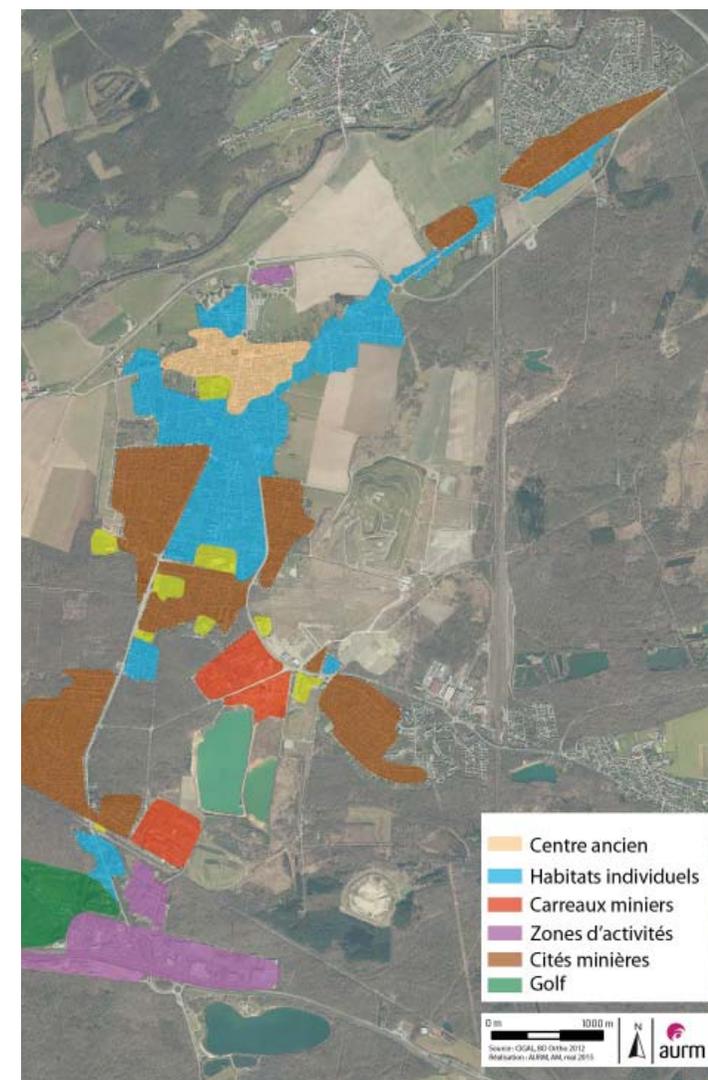
L'implantation des mines de potasse au 19ème siècle est à l'origine de l'étalement du tissu urbain sur plus de 5 km dans le sens nord-sud.

Indépendamment du centre ancien, les cités minières se sont développées principalement au sud mais également au nord avec la cité Rosalmend. Elles étaient autonomes et disposaient de leurs propres commerces et écoles. Aujourd'hui, ces dernières sont encore présentes et les activités ont disparu.



L'urbanisation des années 80, les maisons sont plus grandes, implantées au milieu de la parcelle. Les routes sont plus larges.

La structure urbaine de la commune de Wittelsheim



La commune de Wittelsheim est composée de plusieurs quartiers refermés sur eux-même, fonctionnant en «vases clos»



1.1. Des pôles d'intérêt dispersés

Des pôles d'intérêts ou lieux de destinations dispersés sur la commune

La commune de Wittelsheim bénéficie d'un nombre important d'activités diversifiées qui s'étalent sur toute la commune.

Plusieurs pôles peuvent se définir comme :

- historique correspondant au centre ancien avec les fonctionnalités et services d'une ville,
- «mobilité» concerne la gare de Graffenwald,
- actif que composent les zones d'activités,
- commercial composé des supermarchés et la rue de Reiningue.

Les commerces se trouvent principalement le long des routes : de la rue de Staffelfelden à la rue du Berry, avec une concentration dans le centre historique.

De fait le dynamisme et l'attractivité s'opèrent sur l'ensemble de la commune du fait de l'étalement des équipements et commerces sur le ban communal.

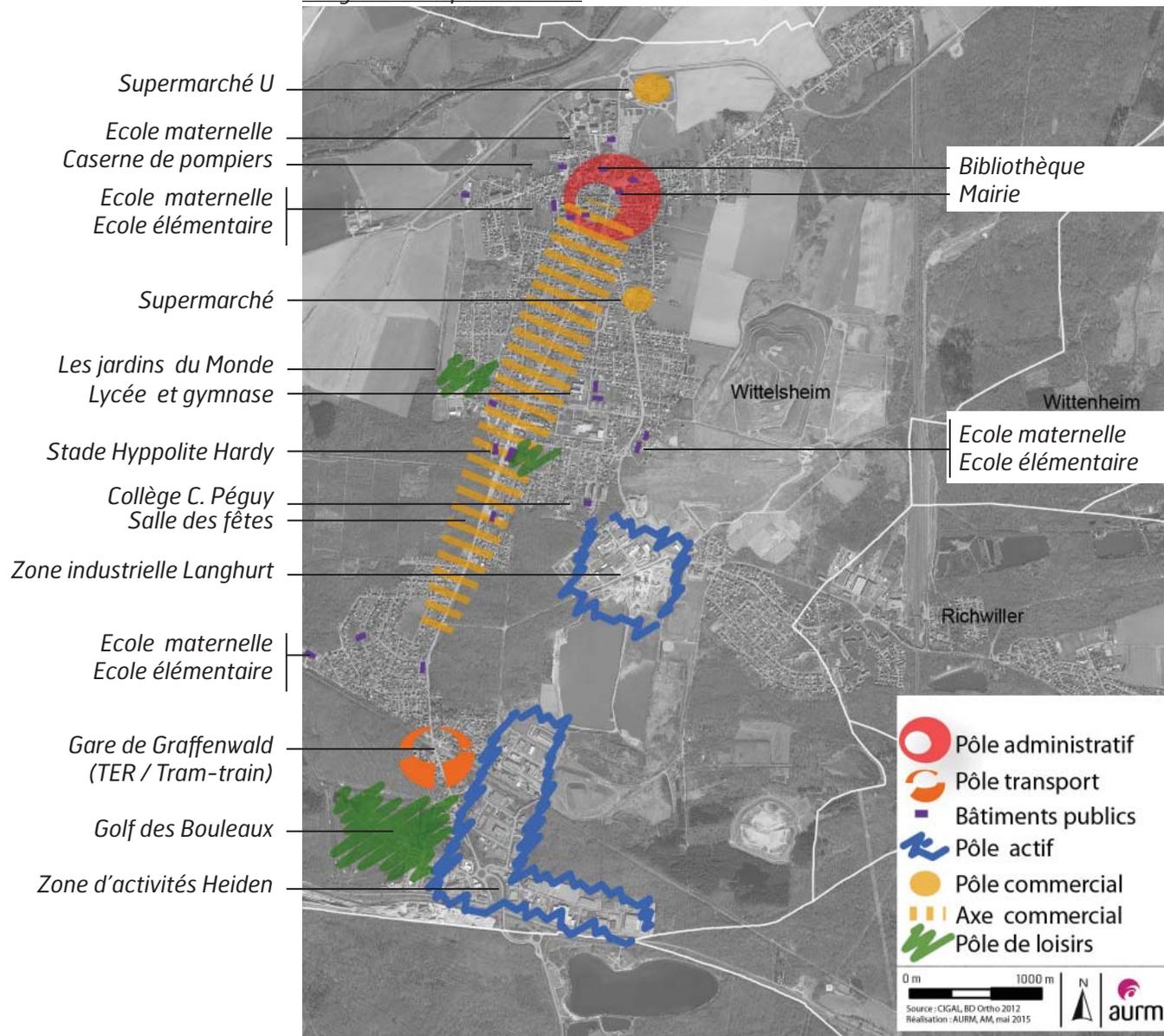
La place du Général de Gaulle a toutefois un rôle fédérateur lié à sa position à la croisée des flux et des activités diverses qui s'y passent, comme le marché hebdomadaire.

La dispersion des lieux de destination (commerces, équipements et loisirs) induit des déplacements voiture, liés aux distances assez importantes à parcourir au sein de la commune.

La gare se situe à l'extrémité sud de la commune, distante de plus de 3 kilomètres. L'éloignement implique d'être innovant dans les propositions de mobilité alternatives à la voiture.

En améliorant l'accessibilité des modes actifs autour des pôles, les distances-temps des usagers peuvent être raccourcies. Prendre sa voiture n'est plus une obligation.

L'organisation fonctionnelle



ELEMENTS D'ANALYSE



Les équipements publics et commerces du centre



La vue en perspective du centre de la commune montre l'implantation des commerces le long des artères principales



La place du général de Gaulle allie plusieurs usages selon les horaires : stationnement, marché, animations ponctuelles, ...



De nombreuses places de stationnement le long des voies à proximité des commerces



Des commerces au bord de la route avec plus ou moins d'espace entre la voirie et le trottoir...



...Parfois, l'espace est important et sans être investi par le commerce

Les équipements publics et services éloignés du centre



Le stade Hardy



La maison de la Jeunesse



Lycée Amélie ZURCHER



L'école Amélie 1



Les jardins du monde

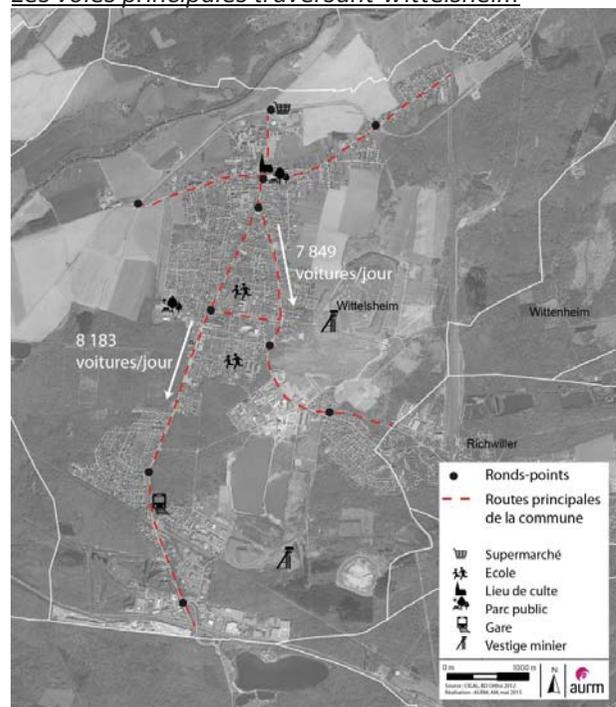
ELEMENTS D'ANALYSE

1.2. La mobilité sur la commune

Une commune où la voiture est «reine»

Les déplacements se font principalement en voiture. Les routes sont larges et un nombre important de lieux de stationnement est recensé.

Les voies principales traversant Wittelsheim



Un réseau routier configuré pour les voitures, avec de nombreux carrefours giratoires de grande ou petite taille

Des transports en commun : une amélioration de la desserte en 2015

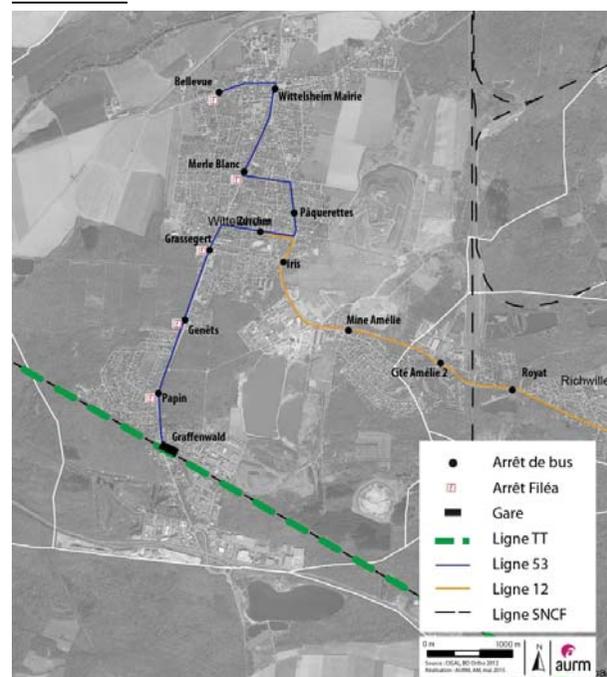
Solea dessert Wittelsheim avec deux lignes régulières et un service de transport à la demande. La ligne 12 se prolongera jusqu'au lycée Amélie Zurcher et la ligne 53 offrira un cadencement important en lien avec les

tram-trains à Graffenwald.

Un transport communal de type «Minibus» est mis à disposition des habitants. Il permettra de renforcer l'offre Solea en desservant les cités les plus éloignées du centre-ville.

La ligne TER Mulhouse-Thann-Kruth dessert Graffenwald: plus de 876 montées et 829 descentes au mois de mars 2015.

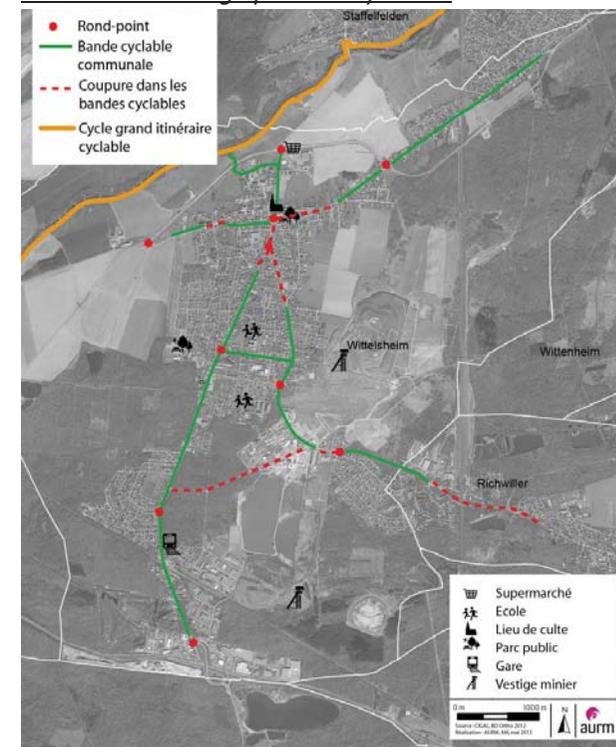
Le réseau des transports collectifs à l'échelle de la commune



Des distances longues et peu d'aménagements pour les cyclistes et piétons

Que ce soit pour les cyclistes ou les piétons, les aménagements réalisés ne sont pas satisfaisants en termes de sécurité et de confort. D'autant que l'étalement de la commune rend les distances plus longues à parcourir.

Le réseau aménagé pour les cyclistes



Des aménagements insuffisants pour sécuriser les déplacements des cyclistes et des piétons

Points de repère en temps de parcours par modes actifs



Supermarché U - Mairie	2 min	9 min
Gare de Graffenwald - Mairie	14 min	55 min
Stade - Mairie	8 min	30 min
Mairie - Cité Rosalmond	8 min	30 min

1.3. Un partage disproportionné de l'espace public

Des voiries pour faciliter l'usage de la voiture

Les automobilistes bénéficient d'une large part de l'espace public avec un double sens de circulation et des places de stationnement de part et d'autre des voies. Pour certaines voies, suffisamment larges, un terre plein central sépare la double voie.

Les piétons et les cyclistes doivent se partager l'espace restant. Ainsi, les trottoirs et pistes cyclables présentent de nombreux dénivelés liés aux passages réalisés par l'accès voiture sur les parcelles privées.

Les piétons peuvent avoir du mal à se croiser sur le trottoir, notamment s'il y a une poussette.

Au regard de la largeur de certains axes, une répartition de l'espace par type d'usage est à envisager.

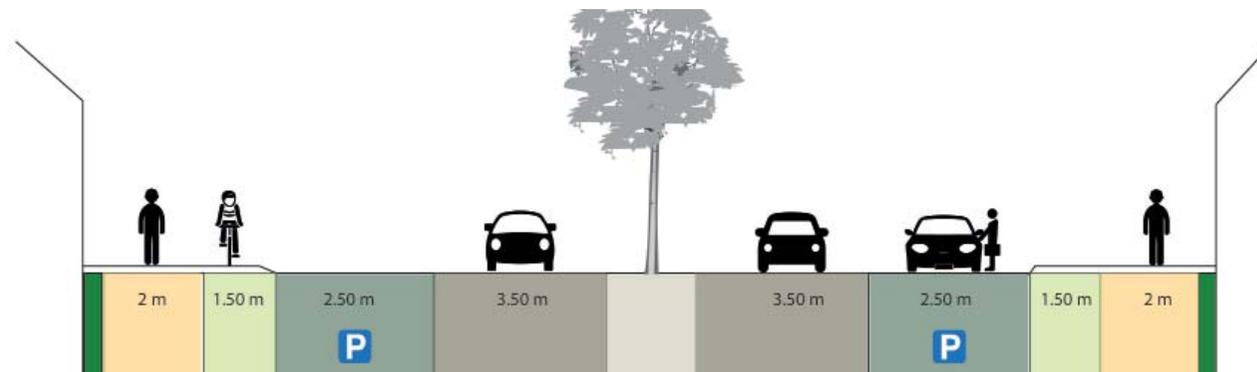
Des flux de circulation importants qui deviennent oppressants

Carrefour stratégique du pays mulhousien, Wittelsheim est traversé par plus de **16 000 voitures par jour**. De nombreux convois exceptionnels ou d'engins agricoles passent sur les voies du centre-ville. Il faut donc en tenir compte dans les aménagements.

Des aménagements entravant la progression des cyclistes et piétons

On compte une dizaine de carrefours dans la commune. Ils forment des «obstacles» aux mobilités actives : difficulté de les traverser pour les piétons et un manque de visibilité pour les cyclistes. Par contre ils permettent de fluidifier et ralentir la circulation des voitures dans la commune.

Profil type de plusieurs axes routiers de la commune (rue de Reiningue, rue de Mulhouse, ...)



Source : AURM, AM, mai 2015



La rue de Reiningue et la rue de Mulhouse sont imposantes par leur taille mais également par les flux qui les traversent. Les modes actifs ont la possibilité de les emprunter par des aménagements appropriés



Les intersections sont gérées par des giratoires, qui rendent la traversée du carrefour plus difficile pour les cyclistes

ELEMENTS D'ANALYSE

L'exemple de la rue de Reiningue

Une rue principale qui relie différents pôles

Plusieurs séquences urbaines se distinguent sur la rue principale de la commune qui relie les différents quartiers et activités.

Sur plus de 5 km, les séquences ont des ambiances urbaines différentes. Aux extrémités de la ville, l'habitat est plus diffus, moins dense qu'au centre ville où la concentration des commerces est en bord de route.

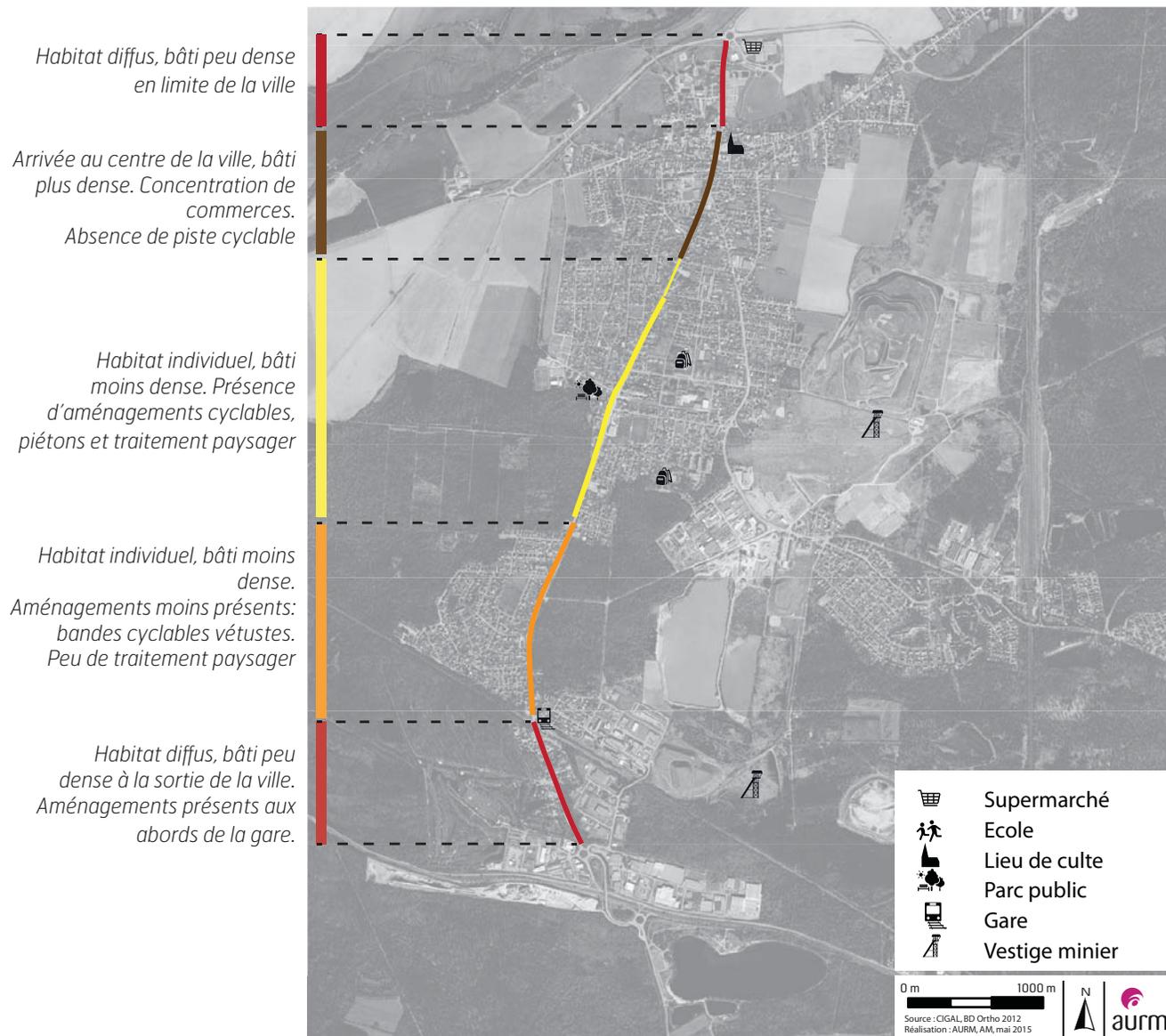
Entre les deux, l'habitat est individuel avec un bâti moins dense.

C'est une voie relativement large sur une grande partie de sa longueur. Les aménagements urbains et paysagers ne sont pas uniformes le long de la rue. Les entrées/sorties de ville sont marquées, les autres aménagements délimitent les différents usages : stationnement, cycliste et piéton.

Le profil présenté en page 8 représente l'aménagement sur une grande partie du parcours avec du stationnement de part et d'autre et, selon la largeur, un trottoir partagé entre piétons et cyclistes (délimitation par trait continu blanc).



Séquences des ambiances urbaines le long de la rue de Reiningue



ELEMENTS D'ANALYSE

1.4. Des modes actifs peu valorisés

Des aménagements pour les cyclistes en demi-teinte...

Les bandes cyclables ne sont pas continues dans toute la commune. Il y a plusieurs ruptures qui empêchent une circulation fluide pour les cyclistes.

Toutefois, il est préférable d'avoir des aménagements spécifiques sur les voies de grande circulation que dans le tissu ancien.

La route du Wahlweg est démunie d'aménagement : la liaison entre la cité Joseph Else et Amélie 2 est difficile pour les modes actifs.

Les aménagements de la rue de Reiningue sont récents, les bandes cyclables sont praticables mais ce n'est pas le cas dans toute la commune.

Au niveau de la salle Grassergert, les bandes cyclables sont vétustes et peu visibles sur la route. Les cyclistes sont proches des voitures.

et des espaces publics peu propices à la marche à pied.

L'espace public de la commune n'est pas propice aux balades urbaines. L'omniprésence de la voiture fait que le piéton est toujours en alerte pour traverser une rue ou rejoindre les commerces. Ces derniers se situent au bord de la route avec une circulation importante : ce n'est ni agréable ni sécurisé de marcher à proximité.

Peu d'aménagements permettent aux piétons ou cyclistes de s'arrêter, de se reposer ou de se rencontrer. Les bancs sont plutôt rares entre les espaces publics importants, le long des voiries. Cela peut être un frein au déplacement des personnes âgées qui ont besoin de point de repos sur leur parcours.

De plus, de nombreux obstacles sur les trottoirs ont été relevés liés à l'aménagement et la sécurisation des carrefours.



Bande cyclable le long d'une voie en milieu moins urbanisé



Piste cyclable séparée de la route par du stationnement



Les bandes cyclables ou pistes dans le tissu ancien de Wittelsheim



Des barrières de protection sécurisent les piétons aux intersections ou le long des trottoirs



Du mobilier urbain peut entraver les déplacements piétons



Le circuit découverte de Wittelsheim.

Un circuit touristique adapté aux mobilités actives est mis en place pour faire découvrir les principaux lieux symboliques de la commune. Le parcours contourne la ville, sans aménagement spécifique, à l'exception de panneaux d'explications ponctuant la découverte.

Localisation du parcours





2. LES ENJEUX D'AMENAGEMENT

2.1. Des sites à enjeux

Sortie de l'école face à la route, les trottoirs sont étroits.

- > Quels sont les mesures pour garantir la sécurité des élèves à la sortie de l'école ?
- > Comment partager la rue entre les voitures, les vélos et les piétons ?

Espace public attractif, notamment pour les familles.

- > Comment améliorer l'accès et le sécuriser pour les enfants ?

Zone industrielle Langhurt

- > Comment améliorer l'accès et la desserte en mode actifs de ce bassin d'emplois ?

Gare de Graffenwald, éloignée du centre de la commune

- > Comment améliorer sa desserte en transports collectifs ?
- > Quel espace mobiliser pour agrandir le parking si besoin ?



La passerelle piétonne est vétuste.

- > Quelles peuvent être les alternatives ?

Place du Général de Gaulle dédiée principalement au stationnement

- > Comment valoriser la place par d'autres usages proposés sur la place ?

Les cités minières sont excentrées.

- > Quelles sont les améliorations à apporter pour la liaison avec le centre ?

La sortie d'école fait face à la rue de Mulhouse.

- > De quelle manière organiser différemment les circulations des voitures mais aussi des piétons ?

Les routes traversant la commune sont imposantes et restent des vecteurs d'insécurité.

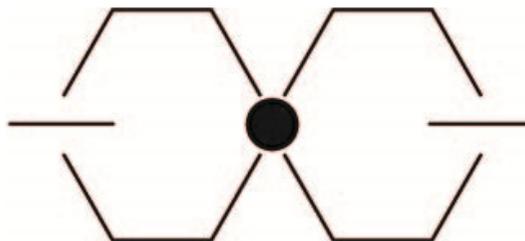
- > Comment partager l'espace entre les voitures et les modes actifs de façon plus équitable ?
- > Comment faciliter la traversée de la ville ?
- > Faut-il généraliser un traitement paysager homogène le long de ces routes ?

2.2. Des propositions à trois échelles d'intervention

A l'échelle du quartier : Connexion

L'objectif est de relier les quartiers entre eux et leur permettre un meilleur accès au centre ville, aux équipements et aux espaces publics.

L'enjeu de connecter les différents quartiers et activités de la commune passe par l'intégration des modes actifs dans le maillage communal.



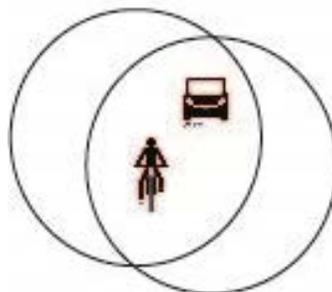
Pistes d'actions

- Carte des mobilités actives
- Projet autour de la passerelle piétonne - cité Rossalmend.
- Sécurisation des sorties d'écoles

A l'échelle de la commune : Equilibre

L'objectif est partager la voirie de façon plus équilibrée entre les différents modes de déplacement (voitures, vélos, piétons, ...) pour faciliter et sécuriser les parcours.

L'enjeu d'équilibrer le partage de la voirie à Wittelsheim permet de faciliter les déplacements des modes actifs dans la commune et d'améliorer le cadre de vie en réduisant l'empreinte de la voiture sur le territoire.



- Développement des zones de rencontre
- Aménagement des voies de façon à équilibrer les espaces selon les usagers.

A l'échelle de l'agglomération : Attractivité

L'objectif est de faire rayonner la ville au sein du territoire mulhousien.

Développer les modes actifs peut permettre de renforcer l'attractivité de la ville au sein de son territoire. Ces derniers doivent faciliter les rabattements vers les autres modes de transport qui vont élargir le champ de déplacements des usagers.



- Renforcer l'accessibilité par modes alternatifs à la voiture vers la gare Graffenwald



3. DES PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

Reprenant les trois échelles d'intervention, les propositions suivantes apportent des éléments de réflexion sur des secteurs identifiés et/ou aussi sur l'ensemble de la commune.

3.1. Une carte des mobilités actives à l'échelle de la commune

Proposer des itinéraires sécurisés pour les piétons et cycles au sein de la commune où la notion du temps de déplacement est indiquée.

La connexion entre les différents quartiers et activités de la commune passe par l'intégration des modes actifs dans le maillage communal. Les itinéraires difficiles ont été identifiés dans un premier temps, afin de garantir un cheminement continu et le plus direct possible pour les modes actifs.

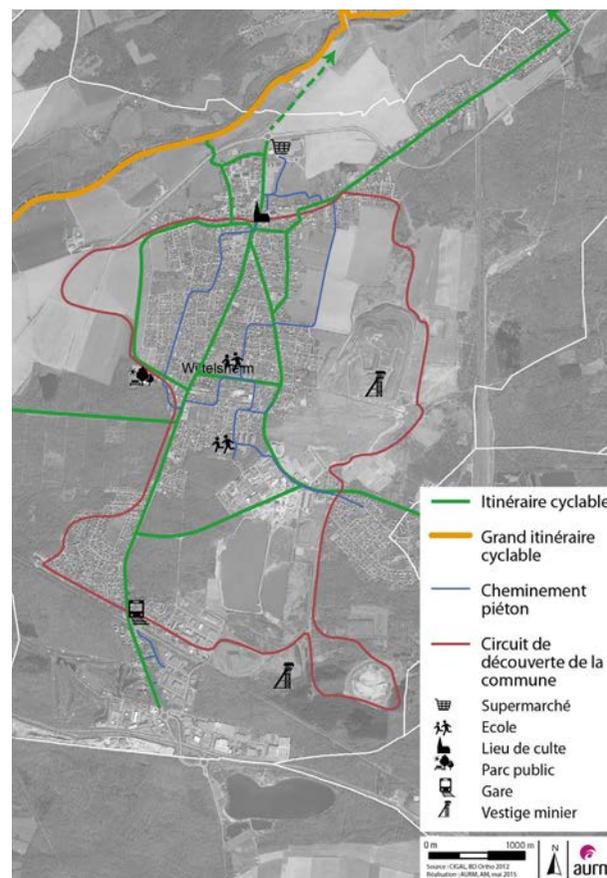
Les cheminements continus ont été maintenus et des itinéraires complémentaires aux transports collectifs sont définis, notamment vers la gare Graffenwald.

Intentions :

La commune peut mettre en avant ces aménagements pour inciter les usagers à les emprunter par différents moyens :

- En communiquant sur les intérêts environnementaux et sanitaires des modes actifs par des campagnes publicitaires sur la promotion de la marche à pied ou du vélo.
- En créant une cartographie interactive permettant à chaque usager de voir quel chemin il peut emprunter en fonction de son mode de transport et de ses contraintes personnelles. Elle peut

Carte des mobilités actives proposées



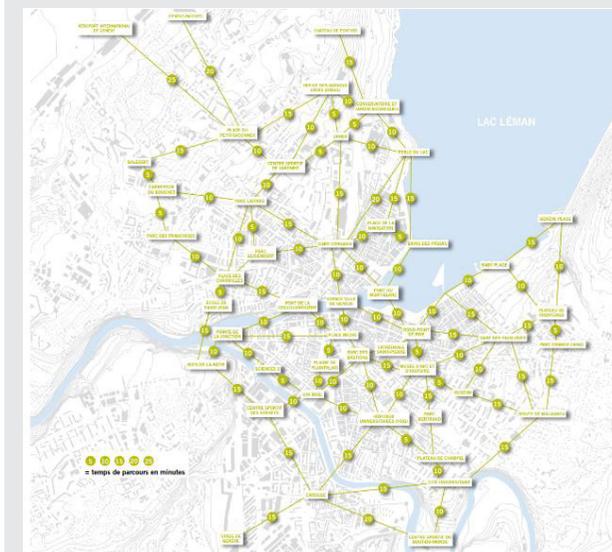
Le réseau s'étend sur toute la commune et a pour objectif de desservir les pôles attractifs

être accompagnée d'un «Code de la rue » pour expliquer l'organisation et le fonctionnement des aménagements aux usagers pour un meilleur partage de la voirie entre les différents modes de transport.

- En menant des actions grand public pour inciter la population à utiliser le vélo ou la marche à pied.

Les propositions d'itinéraires cyclables complètent ou renforcent les aménagements proposés par m2A

Exemple : l'expérience de Genève (CH)



Le plan piéton de Genève, interactif : sur le site de la ville il est possible de calculer le temps de parcours en cliquant sur un cheminement. Source : ville de Genève



3.2. Réduire les obstacles : amélioration de la passerelle cité Rossalmend

Amener de la qualité urbaine aux abords de la passerelle rénovée pour donner envie de l'emprunter



L'environnement autour de la passerelle est aussi à repenser pour améliorer la visibilité et son utilisation

La passerelle vétuste ne donne pas envie de l'emprunter. Elle est pourtant primordiale pour les enfants qui vont à l'école élémentaire Rossalmend et qui habitent de l'autre côté des voies ferrées.

Les propositions d'aménagement devront porter sur la facilité de la circulation des piétons et des cyclistes pour réduire la coupure urbaine.

Intentions :

- Travailler les espaces qui conduisent à la passerelle, des deux côtés des voies. Ils devront tenir compte du caractère particulier de l'environnement dans lequel il se trouve.
- Mettre en oeuvre une passerelle plus contemporaine dont l'usage soit facilité par une rampe plus large et soit agréable par une ambiance paysagère améliorée.



Chemin menant vers les voies ferrées, un abri vélo est présent d'un côté. L'aménagement pourrait être optimisé avec notamment des bancs...



L'ouvrage en béton et en spirale est peu large pour un usage par les cyclistes. La pente importante est aussi un frein à son utilisation.

Les plus pour le cadre de vie

- ✓ Une meilleure connexion avec la cité
- ✓ Un objet architectural valorisant l'espace
- ✓ Un cadre agréable de promenade

Exemple : passerelle à Amsterdam (NL)



Passerelle - promenade avec des plantations. Le revêtement lisse et plat pour faciliter les circulations. Source : lepamplet.com



3.3. Sécuriser les déplacements piétons aux abords des écoles

Créer des lieux sécurisés et agréables aux abords des écoles

3.3.1. Ecoles Amélie 1 (rue de Mulhouse)

Situation actuelle



Un stationnement de l'autre côté de la rue de Mulhouse rentrant en conflit avec les piétons venant de l'école

Les espaces de stationnement sont disposés de l'autre côté de la voie créant de l'insécurité au niveau de la traversée devant l'école.

Intentions :

- Réduire l'emprise de la voirie au niveau de l'école.
- Développer une dépose minute côté école pour éviter les traversées.
- Conforter et sécuriser les trottoirs par des aménagements paysagers.
- Dans un projet plus ambitieux, il serait judicieux de revoir le tracé de la rue de Mulhouse avec une redéfinition du carrefour giratoire et du parking devant l'école.



L'entrée et la sortie de l'école se font directement sur le trottoir, sans espace de transition avant la voie de circulation.

Schéma d'organisation future



La création d'une dépose minute côté école permet d'éviter des traversées d'écoliers. Des espaces plus larges devant l'école améliorent la convivialité entre les usagers.

Les plus pour le cadre de vie

- ✓ Un espace d'accueil et de rencontre devant l'école
- ✓ Un vitesse de circulation des voitures diminuée
- ✓ Des espaces plus agréables pour les cyclistes et piétons



3.4. Assurer un partage équitable entre les usages des espaces publics

Développer des espaces publics où la voiture est moins présente et laisse la part belle aux piétons et cyclistes

3.4.1. Ecoles du centre (rue des Ecoles)

Situation actuelle



Des zones de conflit d'usage au devant des écoles, surtout rue des Tuiles

Une configuration urbaine propice à la voiture, les trottoirs et espaces dédiés aux cyclistes sont réduits.

Intentions :

- Créer une zone de rencontre où les piétons sont prioritaires dans les rues des Ecoles et des Tuiles. Les trottoirs ne sont pas utiles. L'espace doit être au même niveau.
- Améliorer les continuités des pistes cyclables. A noter : les pistes sur les trottoirs ne sont pas idéales lorsqu'elles suivent les différences de niveaux à chaque entrée de parcelle.

Schéma d'organisation future



Une zone de rencontre entre les deux écoles permettra de rendre plus de sécurité et convivialité pour les écoliers

Les plus pour le cadre de vie

- ✓ Une convivialité des lieux
- ✓ Un renforcement de la sécurité aux abords des écoles



3.4.2. La place du Général de Gaulle

Situation actuelle



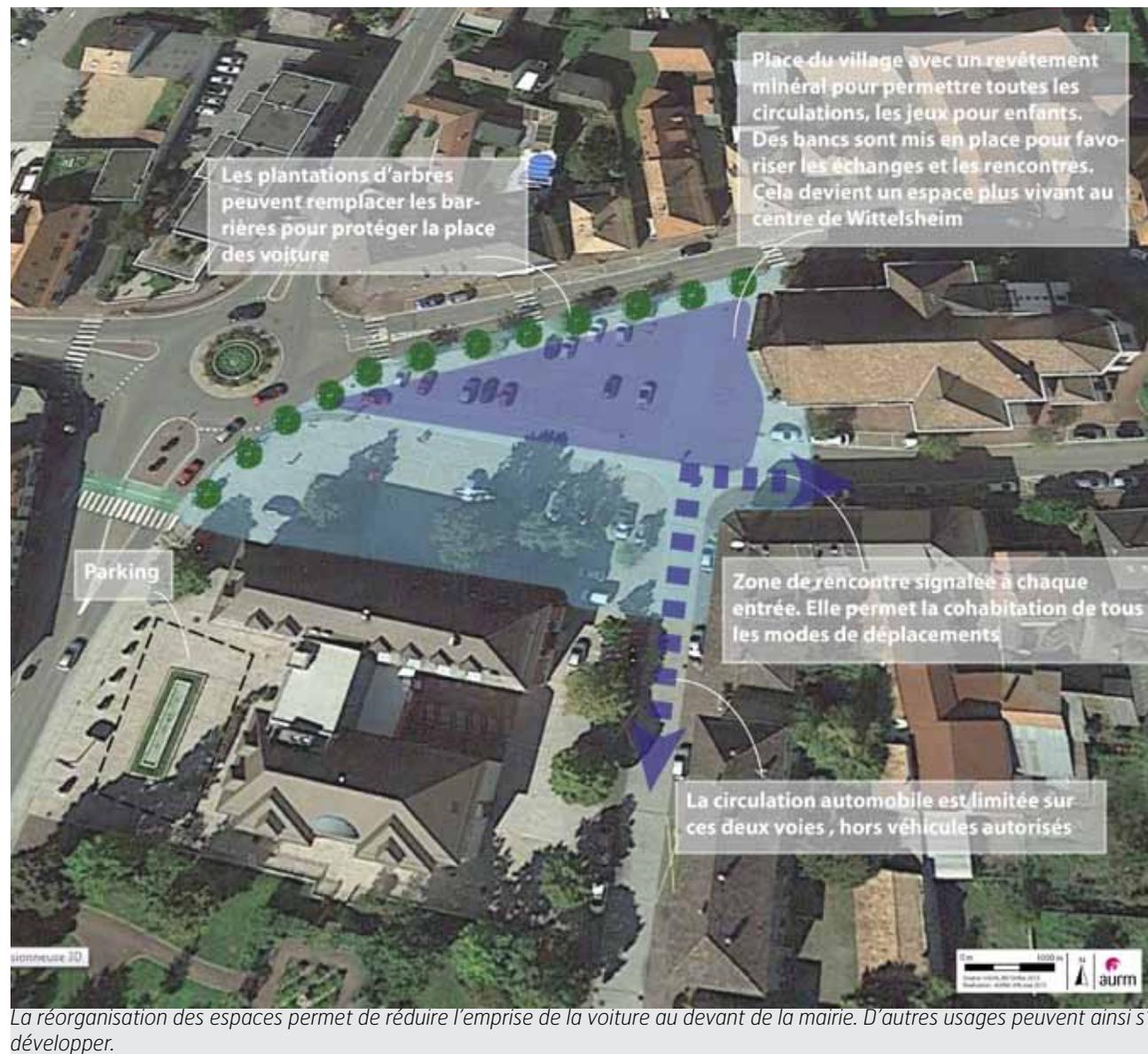
Une place dédiée au stationnement laissant peu de places à d'autres usages.

L'ensemble du secteur autour de la mairie est très routier. La place manque de structuration, bien que les différents revêtements délimitent les espaces. La voiture est omniprésente.

Intentions communes aux deux propositions :

- Faire évoluer la place en zone de rencontre pour limiter l'emprise de la voiture sur le secteur
- Concentrer la circulation des voitures sur les rues du G^{al} de Gaulle et d'Ensisheim
- Ouvrir l'espace de la place en remplaçant les barrières par des arbres
- Disposer d'un parking supplémentaire en lieu et place du bassin à l'ouest de la mairie. Le bassin pourra être déplacé ailleurs.

Schéma 1 d'organisation future



La réorganisation des espaces permet de réduire l'emprise de la voiture au devant de la mairie. D'autres usages peuvent ainsi s'y développer.

DES ENJEUX AUX PROPOSITIONS



Intention complémentaire pour la proposition 2 :

- Créer un « encadrement de la place par des éléments construits le long de la voirie. Lieux de restauration, d'animation ou point de vente permettant divers usages.

Les plus pour le cadre de vie

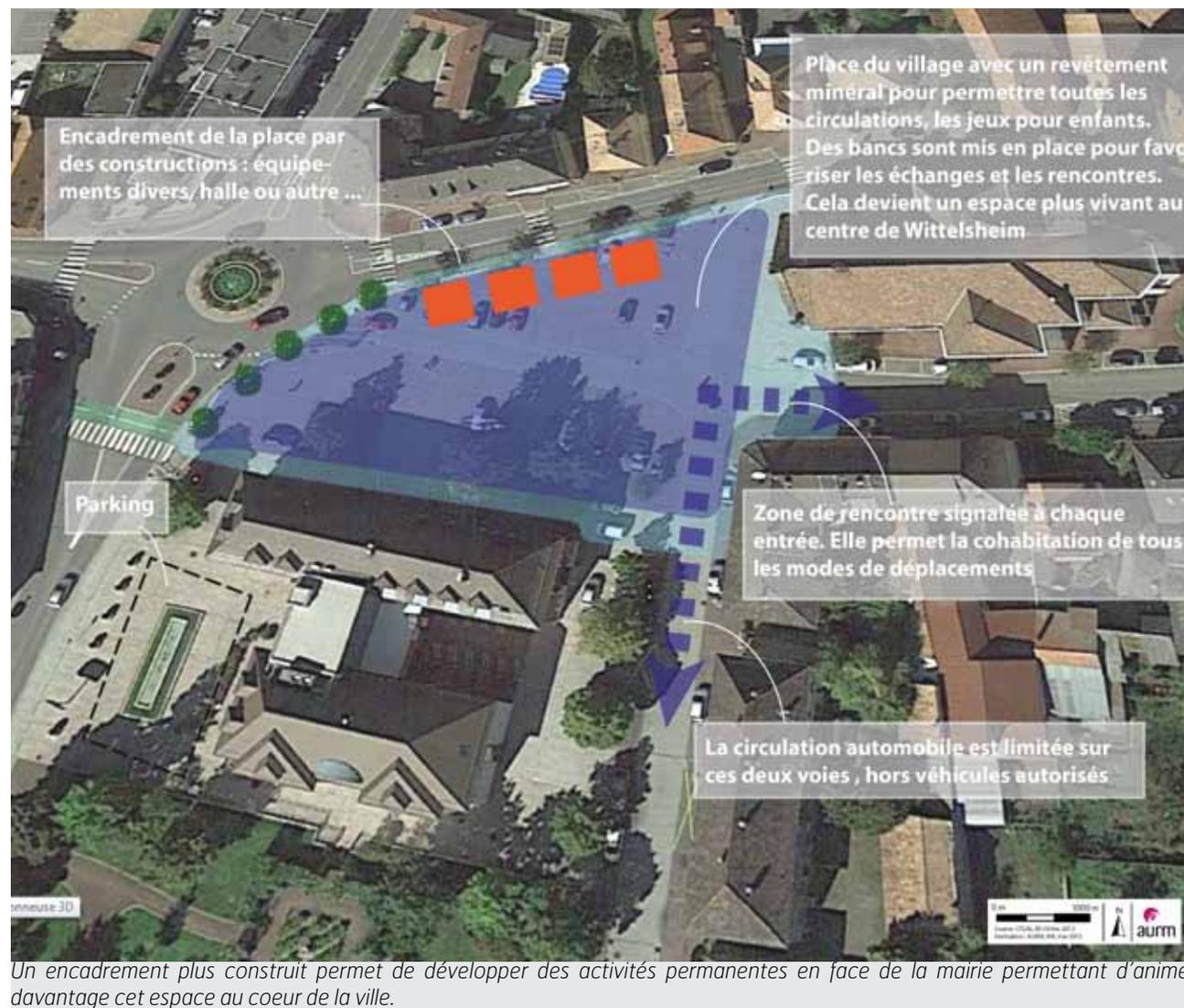
- ✓ Un espace d'accueil et de rencontre en coeur de ville
- ✓ Des espaces plus agréables pour piétons
- ✓ Une place animée en permanence (proposition 2)

Exemple : la place Rapp à Colmar (68)



Le long du boulevard de la République des modules cubiques ont été disposés pour accueillir des services (presse, location de vélos). Un projet plus important a vu le jour, permettant d'agrandir la surface et de créer une brasserie.
Source photo : DNA - Franck Buchy

Schéma 2 d'organisation future



Un encadrement plus construit permet de développer des activités permanentes en face de la mairie permettant d'animer davantage cet espace au coeur de la ville.

DES ENJEUX AUX PROPOSITIONS

3.4.3. La rue de Reiningue

Cette voie, à grand gabarit, traverse la commune du nord au sud. Le partage de la voirie entre les usagers est à améliorer sur certaines séquences.

Intentions profil 1 :

- Positionnement du stationnement entre trottoir et bande cyclable avec réduction de son emprise. Le stationnement est privilégié à la hauteur des commerces.
- Élargissement des bandes cyclables de part et d'autre

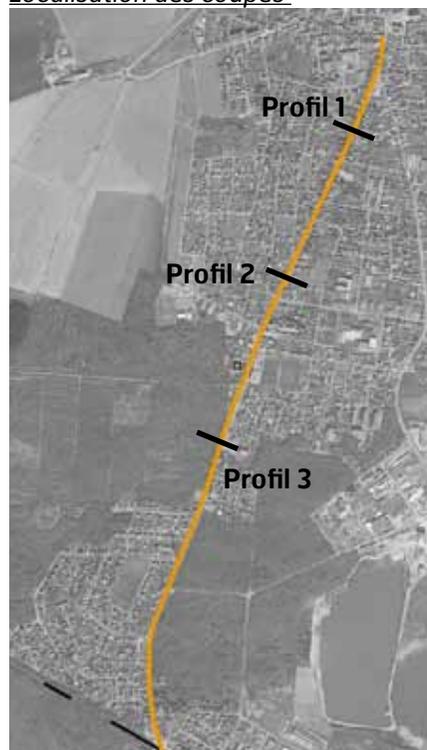
Intentions profil 2 :

- Suppression des places de stationnement le long de la voie, peu utiles sur cette séquence routière
- Élargissement des bandes cyclables de part et d'autre

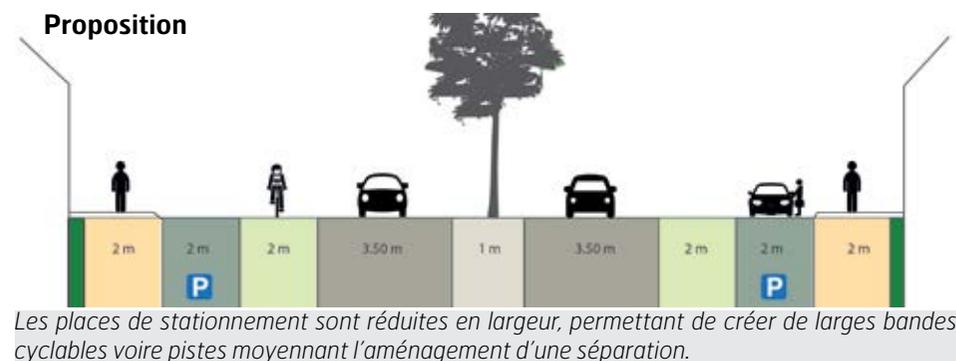
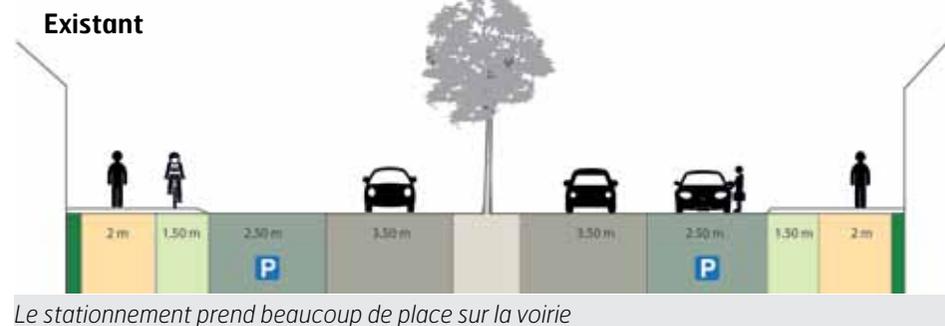
Les plus pour le cadre de vie

- ✓ Un espace plus confortable pour les cyclistes
- ✓ Résorption des conflits d'usages entre les piétons et cyclistes

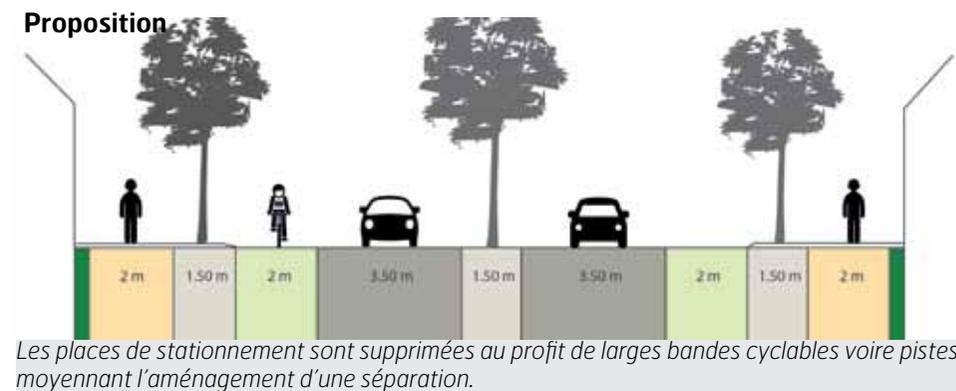
Localisation des coupes



Profil 1 (séquence entre la rue de la Traverse et la rue du Rouge-gorge)



Profil 2 (séquence entre la rue du Rouge-gorge et salle le stade)



DES ENJEUX AUX PROPOSITIONS



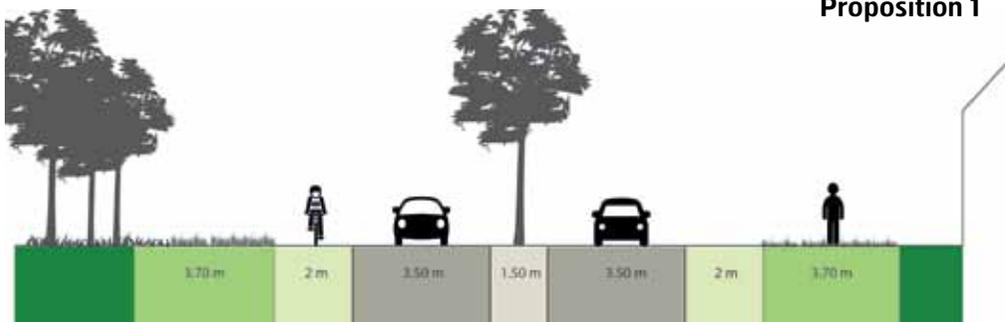
Profil 3 (séquence entre le stade et la gare)

Existant



Cette séquence routière n'a pas été aménagée, de larges bas côtés sont mobilisables pour créer des aménagements cyclables

Proposition 1



La première proposition aménage de part et d'autre une piste cyclable. Les déplacements piétons sont peu nombreux (distance trop longue), ils ne nécessitent pas d'aménagement particulier

Proposition 2



La proposition 2 met en oeuvre une piste double sens d'un seul côté de la voie.

Intentions profil 3 (proposition 1) :

- Création de pistes cyclables de part et d'autre de la voie
- Création d'un terre-plein central végétalisé dans la continuité de ce qui existe sur d'autres séquences

Intentions profil 3 (proposition 2) :

- Création d'une piste double sens sécurisant davantage les déplacements cyclables

Les plus pour le cadre de vie

- ✓ Sécurisation et confort des déplacements cyclables
- ✓ Atténuation de l'emprise de la voiture sur cette partie de voie

Exemples



Une piste cyclable à Nantes (44) en milieu urbain sans séparation de la voirie, hormis une bordure et une différence de niveau.



A Lustenau (A), la piste cyclable en milieu rural est séparée de la voirie par un aménagement végétal.



Proche de Mulhouse (68), la double piste permet de concentrer les flux cyclables d'un côté de la voirie.



3.5. Faire rayonner la ville au sein du territoire mulhousien

Renforcer les accès vers la gare de Graffenwald par modes actifs

Les zones d'emplois ne sont pas reliées à la gare par des cheminements piétons. Il semble intéressant de créer des axes directs, plus courts, pour diminuer le temps de parcours.

Ces propositions font suite aux réflexions menées dans le cadre de l'étude «Urbanisation autour des gares Recueil de recommandations et application sur 3 gares (ligne Tram-Train)». Le renforcement des itinéraires piétons et cyclables est une des orientations proposées.

Améliorer les cheminements piétons

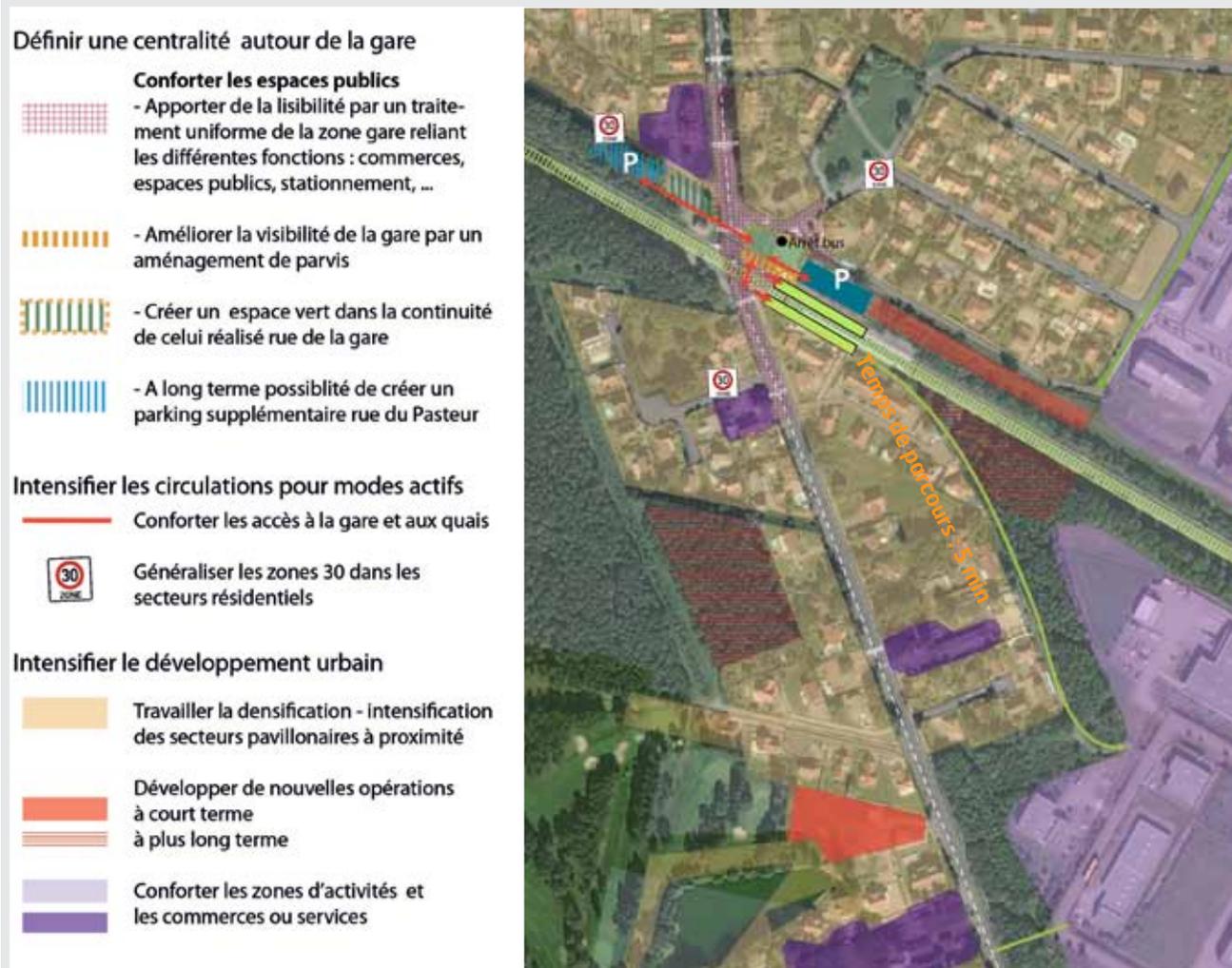
Intentions :

- Créer un cheminements piéton le long de la forêt reliant la gare à la zone d'activités.
- Créer un lien direct entre la zone d'activités et la rue de Reiningue.
- Si besoin, aménager un espace de stationnement rue Pasteur relié par un passage piéton sécurisé vers la gare.

Les plus pour le cadre de vie

- ✓ Un renforcement des accès piétons plus sécurisés et confortables.

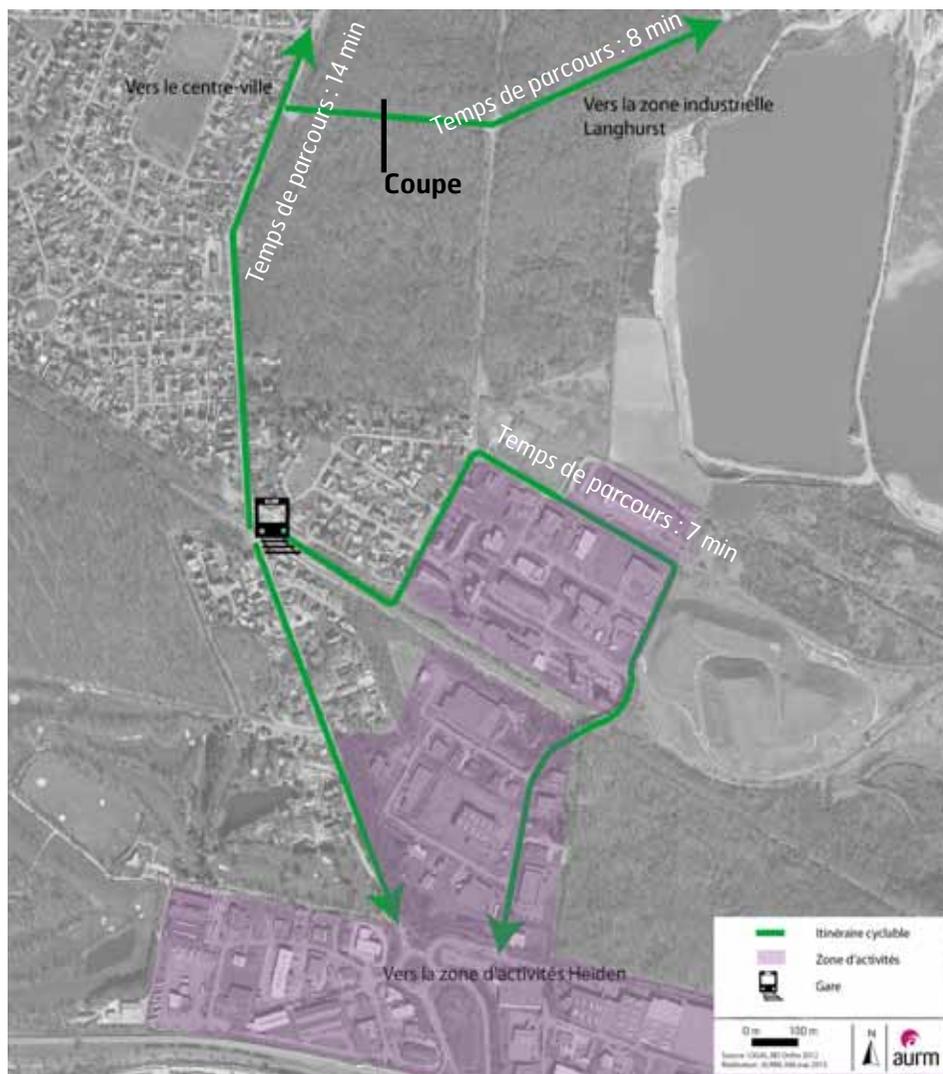
Stratégie d'aménagement (extrait étude Urbanisation autour des gares -2014)



La stratégie d'aménagement autour de la gare de Graffenwald dont les orientations portent sur les principes d'accessibilité



Schéma d'organisation future



Le déploiement du réseau d'itinéraires cyclables permet de proposer des parcours pour modes actifs vers les zones d'activités

Déployer des itinéraires cyclables

L'accessibilité en vélo nécessite des aménagements notamment sur la rue Wahlberg qui rejoint la zone industrielle Langhurst.

Intentions :

- Proposer des itinéraires cyclables depuis la gare vers les zones d'emplois

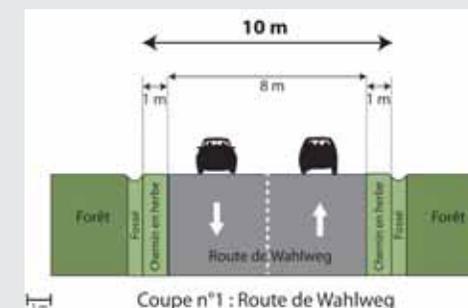
Les plus pour le cadre de vie

- ✓ Un renforcement des accès piétons plus sécurisés et confortables.
- ✓ Une plus grande offre de différentes possibilités d'accès à la gare.

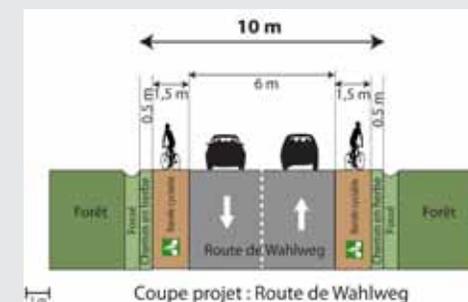


La route de Wahlweg rejoint la zone industrielle Langhurst. La sécurisation des cyclistes est à prévoir.

Coupe de principes : aménagement de la rue de Wahlberg (extrait étude Urbanisation autour des gares - 2014)



Etat actuel



La proposition est d'aménager des pistes de part et d'autre de la voirie de manière classique. Dissocier les pistes cyclables par une bande végétalisée peut être envisagé pour conforter davantage les parcours.

3.6. Synthèse des intentions à mener

Localisation des projets et besoins recensés

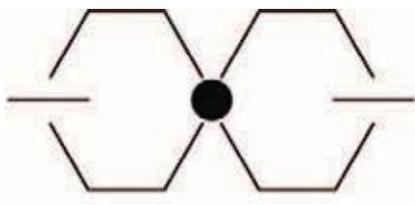
Echelle d'intervention



Pistes d'actions



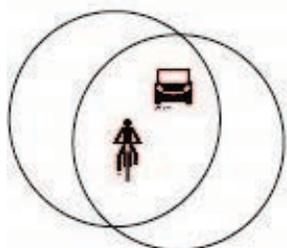
Intentions



Connexion

- Carte des mobilités actives
- Projet autour de la passerelle piétonne - cité Rossalmend.
- Sécurisation des sorties d'écoles Amélie 1 (rue de Mulhouse)

- Outil de communication
- Cartographie interactive
- Mobilisation des usagers
- Amélioration des accès et des espaces autour de la passerelle
- Mise en oeuvre d'une passerelle plus confortable, en veillant à son intégration dans le paysage
- Diminution de l'emprise de la voiture aux abords des écoles
- Création d'une dépose minute côté école
- Sécurisation des trottoirs



Equilibre

- Assurer un partage équitable de l'espace public
 - Ecoles du centre (rue des Ecoles)
 - Place du Général de Gaulle
 - La rue de Reiningue

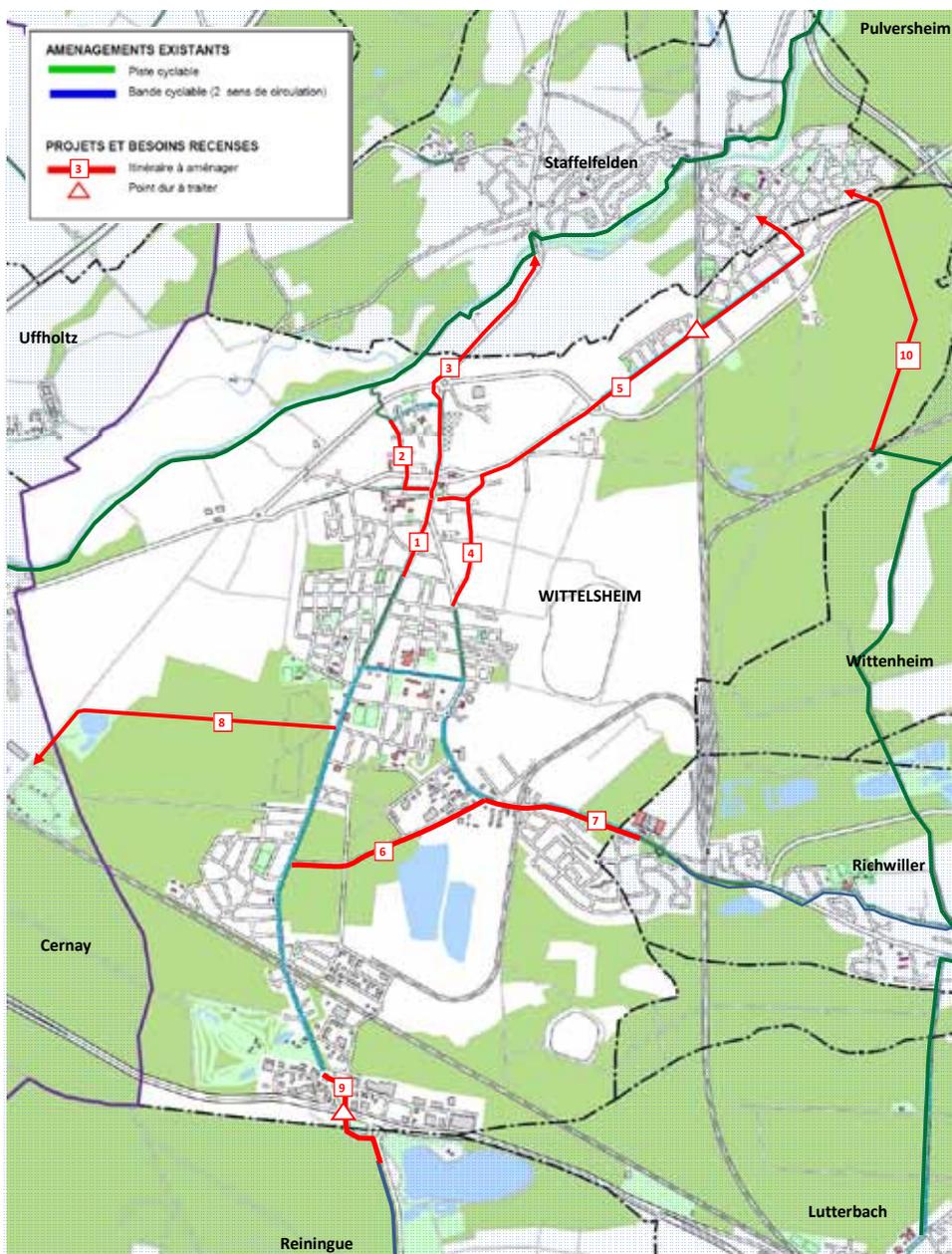
- Développement d'une zone de rencontre
- Amélioration de la continuité des pistes ou bandes cyclables
- Aménagement des voies de façon à équilibrer les espaces selon les usagers.
- Création d'une zone de rencontre
- Ouverture de la place et renforcement des usages autres que stationnement
- Répartition plus équilibrée des différents usages : diminution de la largeur du stationnement au profit pour des cyclistes et des piétons. Plusieurs profils sont proposés selon la séquence urbaine traversée.



Attractivité

- Renforcer l'accessibilité par modes alternatifs à la voiture vers la gare Graffenwald

- Création de cheminements piétons reliant la gare aux secteurs d'emplois
- Conforter les itinéraires cyclables vers les secteurs d'emplois par des aménagements adéquats.



→ Projets et besoins recensés

1. Rue de Reiningue

Il s'agirait de prolonger les pistes cyclables à partir de la rue de la Traverse vers la mairie et l'église. L'espace disponible semble insuffisant pour réaliser des pistes ou des bandes cyclables. Un élargissement de la zone 30 de la mairie sur cette rue avec prolongement du jalonnement cyclable pourrait être la solution.

2. Liaison entre la piste de la Thur et la mairie

Une passerelle sur la RD2bis permet de relier la piste de la Thur à Wittelsheim. Il s'agirait de réaliser à partir de cette passerelle un jalonnement pour les vélos les menant jusqu'à l'hyper centre en empruntant des rues peu circulées.

3. Rue de Reiningue / rue de Staffelfelden

Il s'agit de compléter les pistes unidirectionnelles au nord de la rue de Cernay puis de réaliser une piste cyclable bidirectionnelle le long de la RD19 vers Staffelfelden. Cette liaison est notamment demandée par la commune de Staffelfelden.

4. Rue des Mines

La Ville compte rénover cette rue en 2015. Le projet ne prévoit pas d'aménagements cyclables en site propre. Mais un aménagement de type zone 30 favorable aux vélos permettrait d'assurer une liaison satisfaisante entre les pistes cyclables de la rue de Mulhouse et la rue d'Ensisheim et à la Cité Rosalmond.

5. Rue d'Ensisheim

Cette rue relie le centre de Wittelsheim au quartier Rosalmond (parties sur Wittelsheim et Staffelfelden). Elle est coupée en son centre par un ouvrage au-dessus de la voie SNCF avec des rampes semi circulaires pour les piétons et les vélos. La rue comporte sur une grande partie de sa longueur des bandes cyclables mais celles-ci sont quasiment effacées. Cette liaison essentielle mérite d'être rénovée et complétée. Il serait d'ailleurs souhaitable de rénover la passerelle mais cela s'avérerait particulièrement coûteux.

6. Route du Wahlbweg

Il serait souhaitable de réaliser un aménagement cyclable sur cette route reliant la cité Graffenwald à la zone d'activité sur la RD19 et vers la Cité Amélie 2. Cela nécessiterait probablement un élargissement de la chaussée pour réaliser des bandes cyclables ou des pistes sur trottoir.

7. RD 19 bis / rue de Masevaux

Il s'agit de prolonger les bandes cyclables existantes jusqu'à celles existant à l'entrée de Ruelisheim. Sur une partie du tracé, les bandes dérasées le long de la route pourraient être officialisées en tant que bandes cyclables.

8. Liaison vers Cernay

Il s'agit d'aménager pour les vélos ce chemin qui traverse la forêt et qui mène vers le Ball trap de Cernay.

9. Traversée de l'A36 vers Reiningue

Les ouvrages au-dessus de la RN 86 ne comprennent aucun aménagement pour les cycles. Ce point dur est très difficile à résorber sans réaliser des travaux extrêmement coûteux. Il y a lieu néanmoins de mettre un jalonnement pour les vélos jusqu'au plan d'eau de Reiningue.

10. Forêt du Nonnenbruch

Cette rue entre le siège de l'association « Sahel vert » et la RD2 bis est en très mauvais état. En rénovant le revêtement et en interdisant la rue aux véhicules motorisés sauf riverains cela permettrait de réaliser une liaison très utile pour les vélos entre le quartier Rosalmond au Nord et Richwiller et Wittelsheim au sud, via les voies vertes aménagées récemment par m2A en forêt du Nonnenbruch.



Etude éditée et imprimée par :
L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne

33 avenue de Colmar - 68200 MULHOUSE
Tél. : 03 69 77 60 70 - www.aurm.org

Rédaction :

Catherine Horodyski

Chargée d'études projet urbain-aménagement

Tél direct : 03 69 77 60 76 Mail : catherine.horodyski@aurm.org

Amandine Meyer

Apprentie projet urbain de septembre 2014 à septembre 2015

Toute reproduction autorisée avec mentions précises de la source et de la référence exacte.