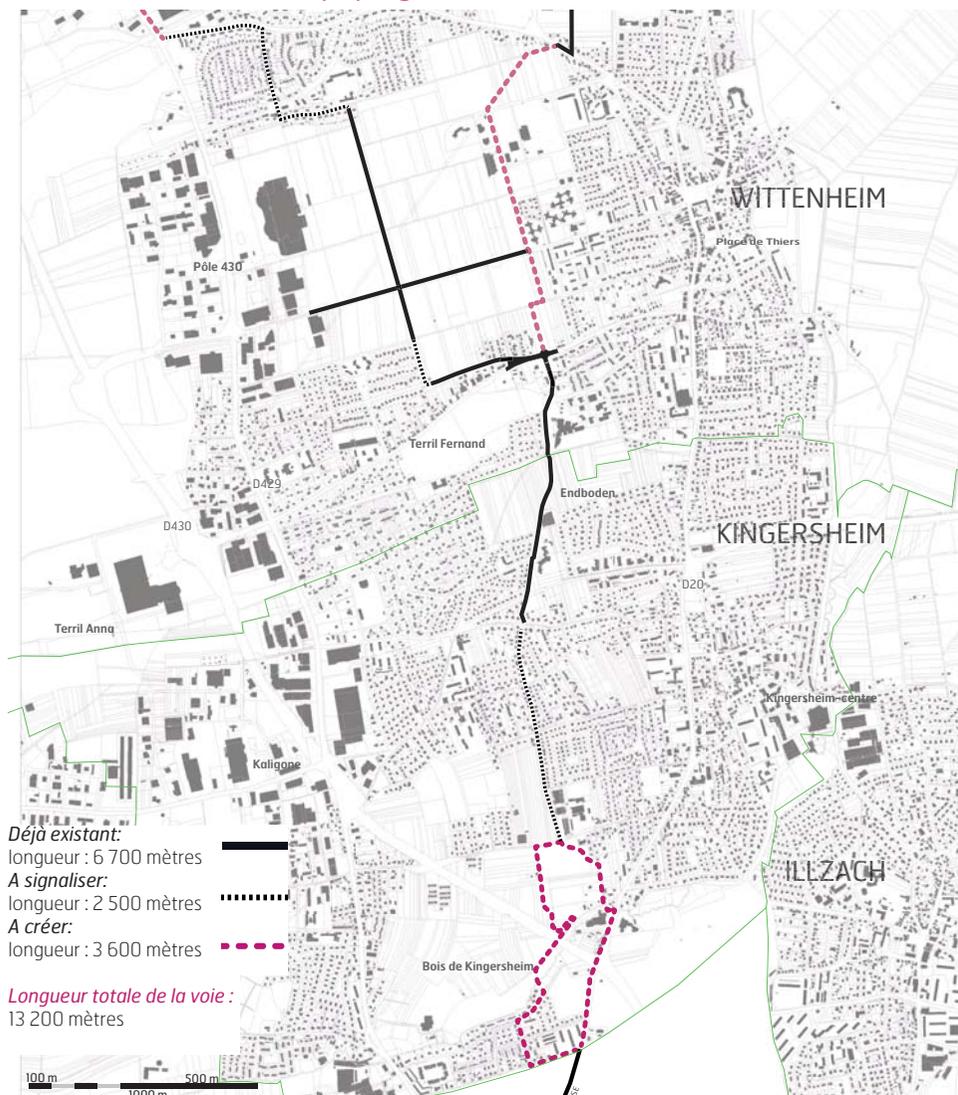




La Piste Nord

Développement des cheminements actifs au nord de l'agglomération mulhousienne
(Mulhouse, Kingersheim, Wittenheim)

D'une ligne intitulée «la voie du milieu» sur le plan stratégique inscrit dans la feuille de route de l'atelier national, le tracé devient la «piste nord». Une analyse urbaine et paysagère a permis d'identifier le parcours idéal et les lieux stratégiques à aménager. Ceux-ci concourent à sécuriser et à inscrire le tracé dans le paysage



La piste nord relie divers équipements des communes de Wittenheim et Kingersheim et s'inscrit comme une alternative aux axes routiers nord sud.



Introduction 3

Partie 1 Eléments d'analyse 4

1.1 Diagnostic urbain 4

1.1.1 Une composition urbaine qui présente plusieurs polarités 4

1.1.2 Structure des mobilités 5

1.1.3 Vision à long terme 6

1.2 Trois axes, de multiples séquences 7

1.2.1 Les séquences paysagères 7

1.2.2 Les intersections deviennent des noeuds 11

Partie 2 Partis pris et scénarios 14

Partie 3 Tracé et Lieux d'interventions 16

3.1 Tracé 16

3.2 Lieux d'interventions 18

3.2.1 Bois de Kingersheim/Franchissement de la D 430 20

3.2.2 Espace scolaire Gounod/rue Gounod 22

3.2.3 Collège Joliot-Curie/rue de l'Espérance 24

3.2.4 Croisement rue de l'Espérance/Rue des Mines 26

3.2.5 Mittelfeld : rue de la Forêt/ rue du Bonhomme 28

3.2.6 Bosquets du Roy 30

Crédit photo : AURM sauf mention contraire

Déterminer et affirmer le tracé d'un cheminement alternatif

Identifiée par l'atelier national portant sur la Route de Soultz¹, la « **voie du milieu** » est un **axe de déplacement pour modes actifs**. Elle relie les principaux équipements publics des communes de Kingersheim et Wittenheim. D'une ligne figurant sur un plan stratégique, l'analyse du terrain détermine le **tracé et** les possibles **aménagement**s.

Les objectifs d'aménagement sur l'ensemble du parcours sont principalement :

- l'amélioration de la lisibilité et visibilité du parcours,
- la sécurisation des déplacements notamment au niveau des traversées de carrefour.

→ La démarche d'études

Le **tracé** tel qu'il a été défini est décomposé en **différentes séquences**. Celles-ci sont analysées déterminant ainsi les possibilités de passage de la voie. Les intersections appelées **nœuds** font l'objet d'un regard particulier mettant en avant leur importance tant au niveau de la **sécurité des usagers** qu'au niveau du **repère identitaire et visuel**.

Une étude plus précise sur ces nœuds apporte des indications d'aménagement notamment de « **l'intensité** ² » à développer pour identifier le tracé et assurer la continuité. Par un travail sur l'insertion paysagère, la « piste nord » devient un levier d'action de valorisation du paysage de Wittenheim et de Kingersheim.

La conjonction entre développement urbain, activités économiques, mobilité et paysage devient la base de l'esquisse d'un élément périurbain : **une voie pour les modes actifs**.

Ce document reprend l'ensemble des travaux menés par l'agence et se structure en trois parties :

- les éléments d'analyse en termes de composition urbaine et paysagère,
- les partis pris et scénarios,
- des pistes d'aménagements sur le tracé et les lieux nécessitant des interventions.

Il se veut être un **outil pour accompagner** les communes dans la phase opérationnelle et permettre ainsi de **passer de la voie du milieu à la piste nord**.

¹ Rapport final Monographie Kingersheim/Wittenheim : préparer la mutation durable de la route de Soultz - ANYOJI BELTRANDO architectes-urbanistes (2013)

² Les aménagements peuvent être simples comme plus conséquents selon les lieux à valoriser ou les fonctions à marquer.



Vélo et marche deviennent à la fois socles et déclencheurs d'un changement de paysage.

En avant propos, quelques définitions des aménagements cyclables

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, est par conséquent toujours en site propre

Couloir mixte bus –vélos : voie réservée aux bus et ouverte aux cycles à deux ou trois roues.

Double-sens cyclable : voie à double sens dont un sens est exclusivement réservé à la circulation des cycles à deux ou trois roues.

Voie verte : route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers.

PARTIE 1

1.1. Diagnostic urbain

Travailler sur un axe de modes actifs ne signifie pas s'arrêter à son tracé. Situé entre les deux axes majeurs (D 429 et D 20), la "voie du milieu" s'inscrit dans un contexte territorial.

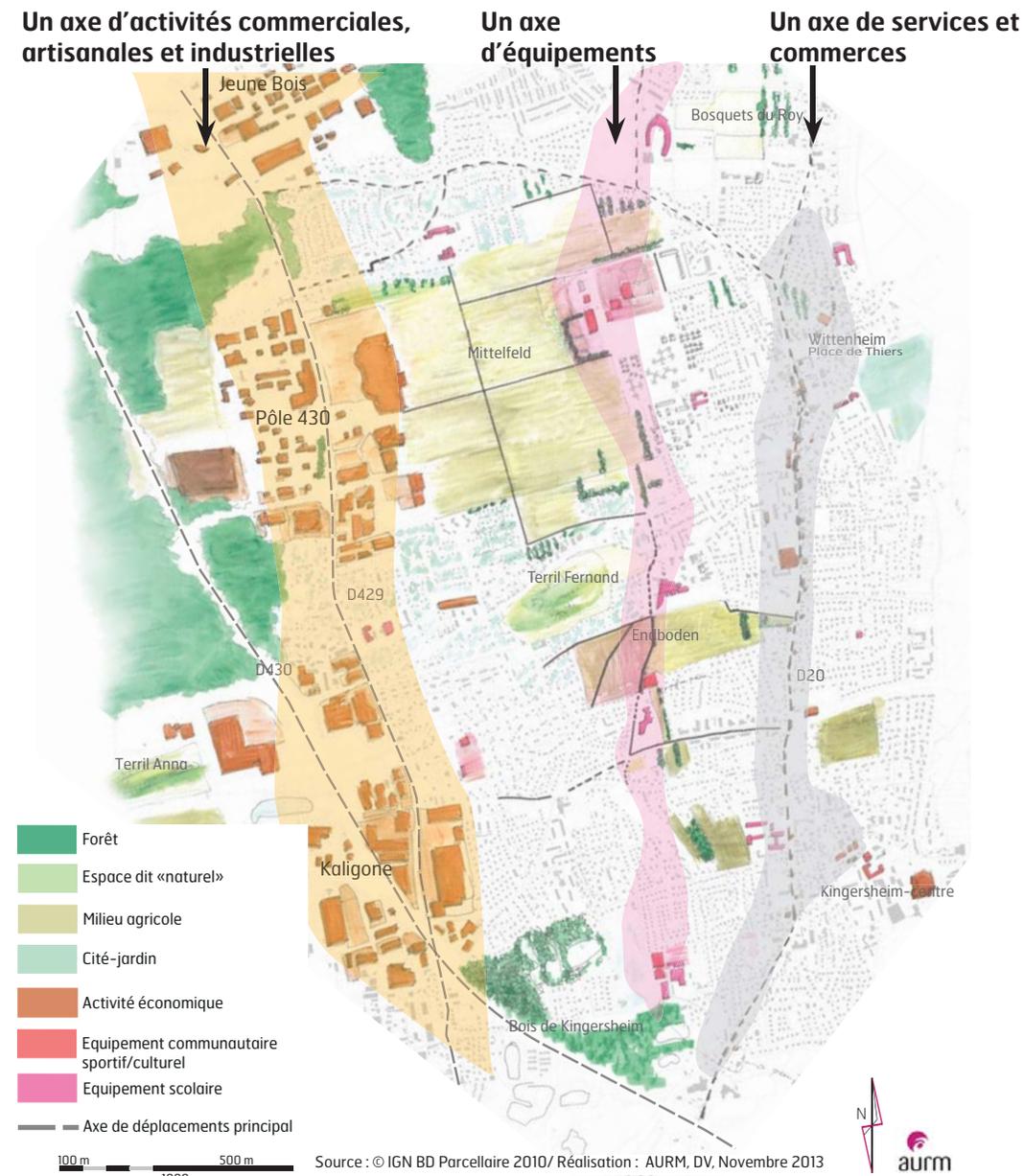
1.1.1. Une composition urbaine qui présente plusieurs polarités

L'état des lieux met à plat les structures urbaines des deux villes du nord de l'agglomération mulhousienne. Ainsi **trois axes nord sud** sont repérés. Ceux-ci se déterminent par leur fonction comme suit :

- un **axe économique** comprenant des surfaces commerciales et des entreprises artisanales et industrielles, le long de la D 429. Il concentre l'ensemble des enseignes de grande distribution concernant tout type de produit (alimentation, habillement, ameublement, automobile, électroménager, ...). C'est donc un axe majeur, où deux «centres actifs» se distinguent : le Kaligone et le Pôle 430.
- un **axe de commerce de proximité** et petites surfaces et des services. Il suit la D 20 ou route de Mulhouse et relie les centres anciens des villes de Kingersheim et Wittenheim,
- un **axe reliant les équipements** publics de loisirs ainsi, les écoles, les collèges, les centres sportifs. Ceux-ci s'organisent en bordure d'urbanisation, à proximité des enclaves agricoles et des reliquats de vergers. Ils sont éloignés des axes majeurs de circulation.

C'est **en ce milieu**, ou cet entre-deux, que l'on retrouve **différents marqueurs paysagers du langage urbain** : openfield de cultures, vergers, terrils, chemins agricoles, cités-jardins. Tout ceci participe à créer l'identité de ce territoire plat et ouvert sur le lointain.

Répartition des fonctions urbaines



Le territoire d'études présente diverses fonctions : activités économiques, équipements sportifs et équipements scolaires, résidences et agriculture

PARTIE 1 - ELEMENTS D'ANALYSE

1.1.2 Structure des mobilités

Le nord de l'agglomération mulhousienne présente un **réseau automobile maillé**. Des **axes importants relient le bassin potassique à la ville de Mulhouse (D 429 et D 20)**. Ils sont reliés par plusieurs de voies est/ouest (rue Schweitzer, rue des mines, rue Debussy,...). La route de Soultz est un axe majeur où les véhicules motorisés circulent sur des voies adaptées aux flux de circulation et laissent peu de places aux modes actifs.

L'automobile occupe une grande place tant dans les réseaux que dans les espaces publics. Mais d'autres modes de déplacement se greffent sur ce maillage.

Les **bus desservent les centres actifs**. Les lignes 4 (D 20), 19 (D 429 et centre de Wittenheim), 23 (D 429 en direction de Bollwiller), 54 (Rue Debussy à Kingersheim vers Mulhouse) encerclent le "milieu". Aucun bus ne le traverse.

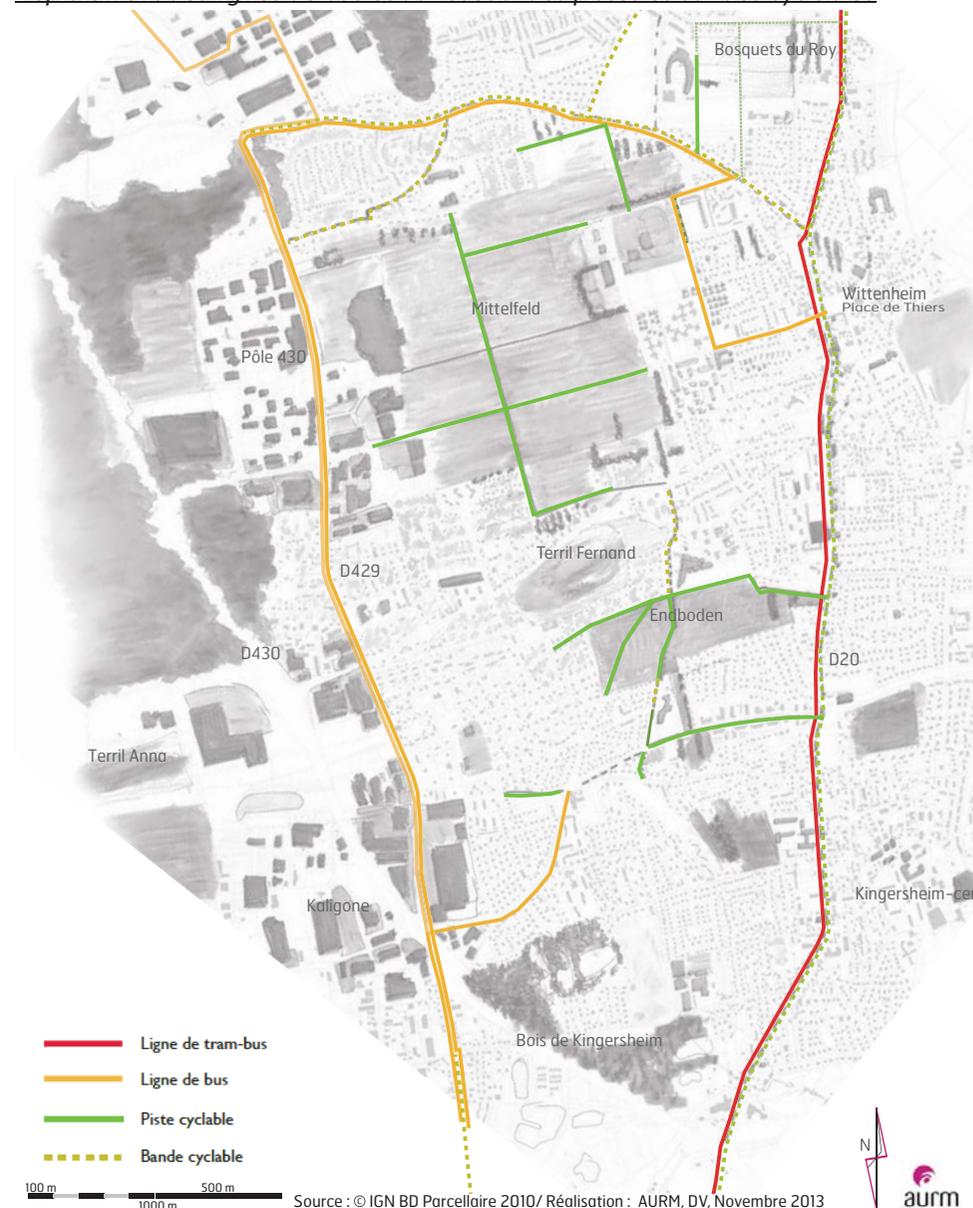
Le vélo est aussi présent dans ce réseau. **Un des itinéraires cyclables longe l'axe principal de la D 20 et la rue Schweitzer**. Sur les rues plus importantes, des bandes cyclables matérialisent le parcours. En revanche, au sein du "milieu", ce sont de **réelles pistes** qui traversent l'espace agricole.



La route de Soultz est un axe routier à forte fréquentation (environ en moyenne 13 000 véhicules par jour en 2012 - Source CG 68)

PISTE NORD DE L'AGGLOMERATION MULHOUSIENNE

Déploiement des lignes de bus et du réseau des pistes et bandes cyclables



Les axes structurants pour les modes de déplacements alternatifs à la voiture (transport collectif et vélo)

PARTIE 1 - ELEMENTS D'ANALYSE

1.1.3 Quelles sont les perspectives à long terme?

Cette portion de l'agglomération est déjà très urbanisée. Le Mittelfeld et le Endboden, autrefois grandes réserves foncières pour l'extension de Wittenheim et Kingersheim, sont devenues ou en cours de l'être des espaces préservés dans les documents d'urbanisme.

A terme, le **Endboden ne devrait pas être construit** (PLU de Kingersheim en cours de révision). Il deviendra un espace de production maraîchère et donc instaurer un nouveau paysage dans ce reliquat agricole. D'autres parcelles, actuellement mises en cultures pour la majorité, doivent être urbanisées à Kingersheim.

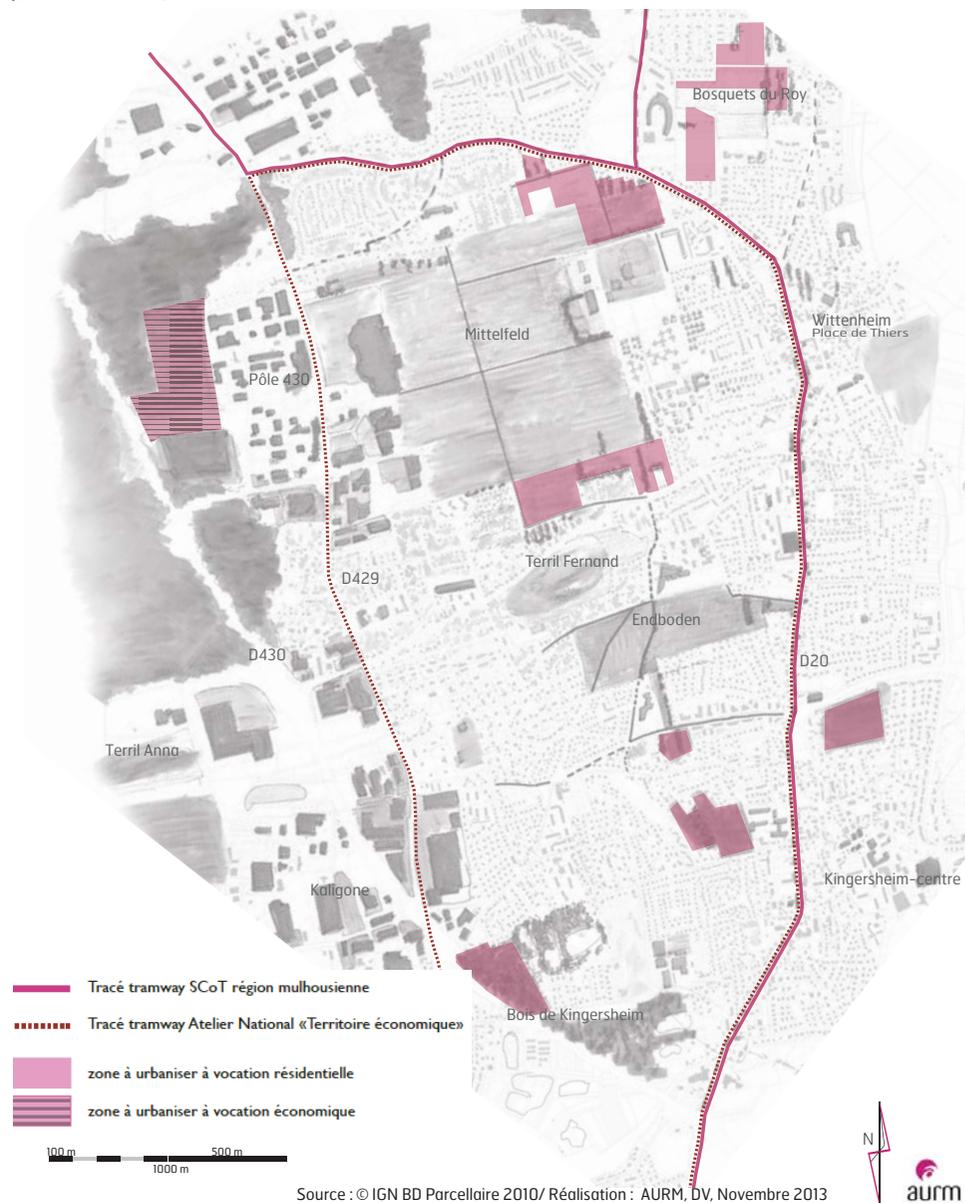
A Wittenheim, le **Mittelfeld conserve près de 80% de sa surface en zone agricole** (PLU approuvé en juin 2014). Les franges sud (rue des Mines) et nord (rue Schweitzer) restent des secteurs à urbaniser. Différentes réflexions accompagnent la volonté politique de maintenir cet espace agricole, à savoir de quelle manière engager des pratiques agricoles plus adaptées au milieu urbain en incluant ponctuellement du maraîchage ou de l'arboriculture.

Le Schéma de Cohérence Territoriale de la région mulhousienne (approuvé en 2007 et en cours de révision) a inscrit la **prolongation la ligne du tramway vers le nord de l'agglomération**. Elle doit desservir les centres de Wittenheim et Kingersheim et rejoindre les communes plus au nord en passant par la D 20 et la rue Schweitzer. En 2012, L'Atelier national "Territoires économiques" a esquissé une boucle empruntant les deux axes majeurs reliant la plupart des "centres actifs".

La **stratégie des transports collectifs de m2A**, en cours de réflexion, **parle désormais d'offre performante en mettant l'accent sur les conditions d'accès à ces lignes**, qu'elles soient ferrées (tramway) ou non.

En croisant tous ces éléments de composition, le «milieu» laisse entrevoir son importance dans l'armature urbaine.

Localisation du potentiel de développement urbain en lien avec le réseau des transports collectifs



Les zones d'urbanisation futures sont dans un périmètre assez proche des lignes de transports collectifs

PARTIE 1 - ELEMENTS D'ANALYSE

1.2. Trois axes, de multiples séquences

Quelles attaches peuvent avoir les différents éléments urbains au paysage? La voie traversera le «milieu», celui où existent déjà des pistes cyclables, mais aussi où le paysage offre ses particularités de périphérie de ville. Tout s'y mélange, s'assemble, se colle, s'échange et compose l'identité de cette portion de territoire.

1.2.1 Les séquences paysagères

L'étude des séquences est primordiale pour comprendre de quelle manière la vue lointaine et le milieu ont été façonnés. Les deux axes principaux (D 429 et D 20) présentent **des croisements dont les perpendiculaires génèrent des flux vers le «milieu». Ils en deviennent des «nœuds»** qui ponctuent le tracé de la future voie traversant l'entre-deux urbain.

Cela permet aussi de définir une partie de la stratégie à adopter: quels scénarios pour ces voies? Quelle sera leur intensité d'aménagement envers les modes actifs? C'est un **schéma d'aménagement qui définira quelles relations et quelles complémentarités devront avoir ces axes entre eux.**

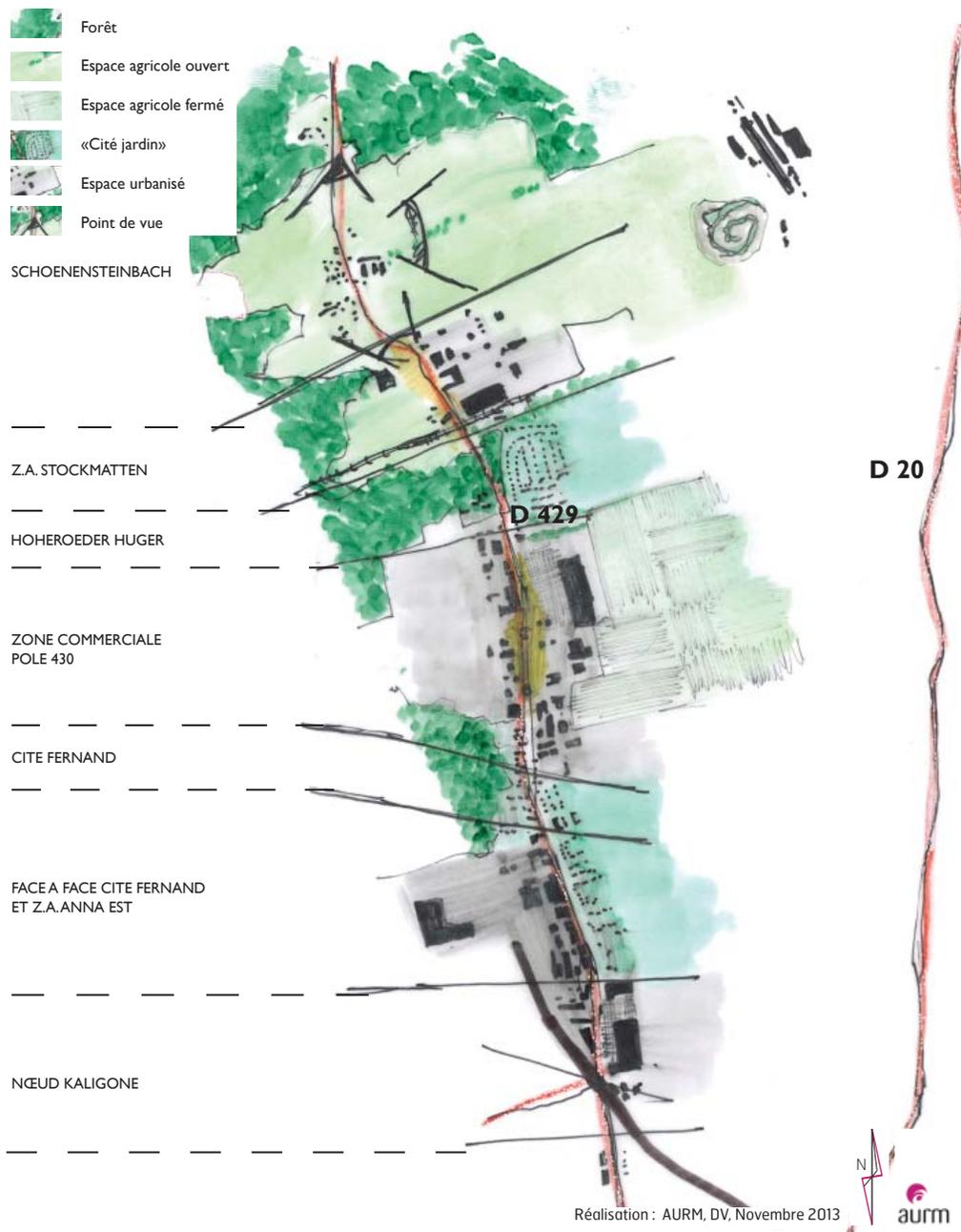
➔ La **D 429** est une voie présentant un **paysage très découpé**. Les séquences présentent souvent un **face à face entre les différentes composantes** que sont les cités-jardins, les zones résidentielles, les zones commerciales, le bois, les infrastructures, ...



La route de Sultz à la hauteur du Kaligone, ses «boîtes commerciales» et ses espaces de stationnement composent le paysage

PISTE NORD DE L'AGGLOMERATION MULHOUSIENNE

Repérage des séquences paysagères le long de la D429



PARTIE 1 - ELEMENTS D'ANALYSE



Sur quasiment toute sa longueur, **cet axe est bordé par des parcs de stationnement**. Ce qui élargit la perspective et marque le caractère routier de la D 429. Cet axe a une influence directe sur le "milieu" avec ses ouvertures sur le Mittelfeld depuis le Pôle 430.

- ➔ La **D 20** est une voie moins rythmée. Elle offre de longues **séquences résidentielles**. Cette voie **relie les "centres historiques"** des villes de Mulhouse, Kingersheim et Wittenheim en traversant différentes cités ouvrières.



Un parcours à travers des séquences résidentielles caractéristiques de la rue de Kingersheim ou D 20 à Wittenheim

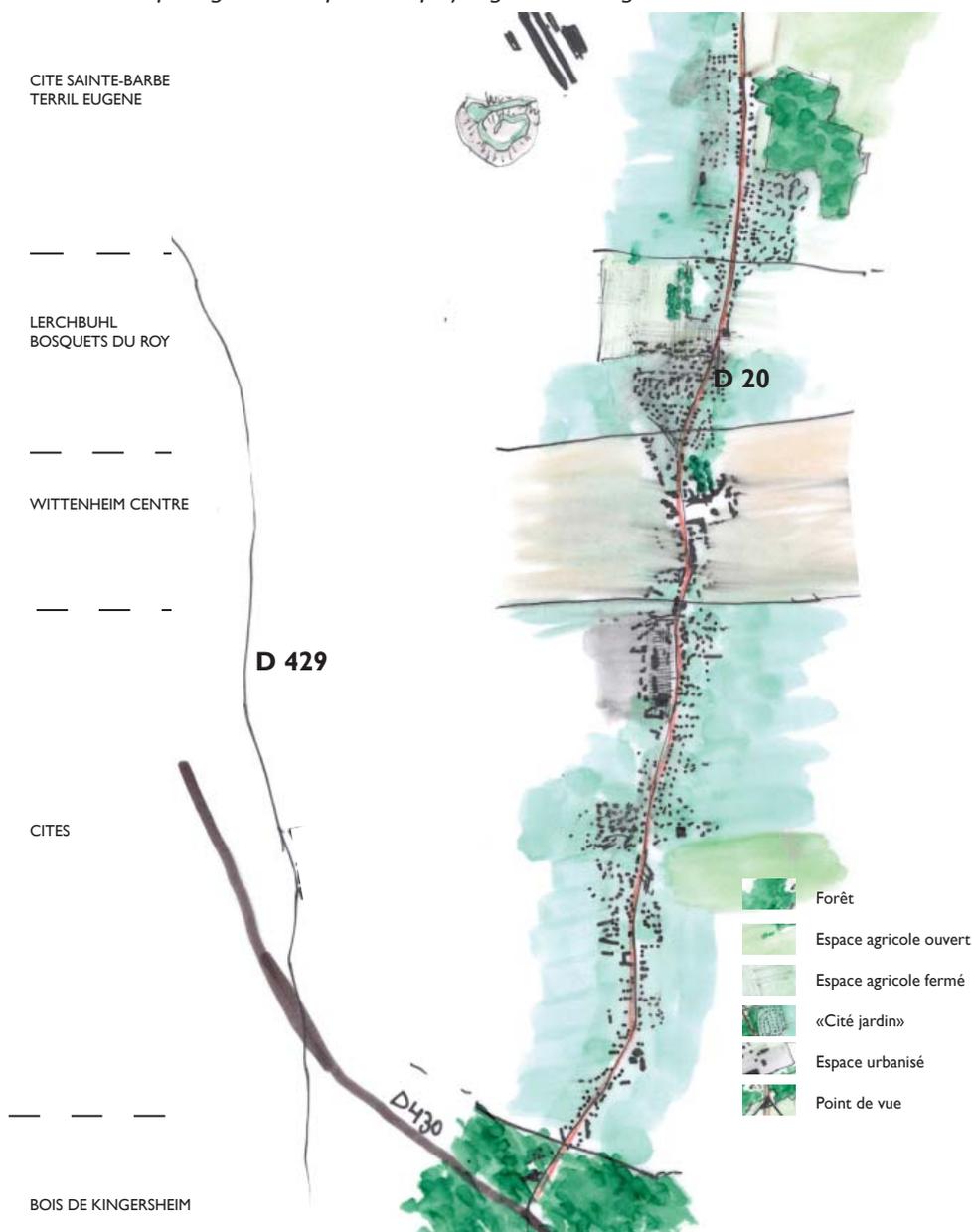
Les séquences résidentielles sont composées d'une urbanisation de maisons individuelles, séparées de la rue par un jardin, un muret ou une haie.

Au niveau des centres, le bâti est en bord de chaussée, ponctué de commerces en rez-de-chaussée.

La séquence des Bosquets du Roy marque la diffusion de l'urbanisation. Les constructions ponctuent uniquement le bord de la voirie laissant apparaître une légère porosité entre les Bosquets et l'espace agricole de l'III à l'est.

- ➔ L'**axe du milieu** est à la **recherche d'un parcours identitaire**. Le **tracé s'impose par la disponibilité foncière d'espaces publics mobilisables** mais aussi par les **caractéristiques paysagères** que la voie pour modes actifs veut mettre en exergue. Ainsi, différentes combinaisons apparaissent entre les composantes urbaines (équipements, habitat, espace agricole) et donnent l'indication du type d'aménagement à réaliser en fonction des infrastructures existantes. Les **différents profils déterminent ainsi les points d'appui du tracé et l'aménagement adapté aux lieux**.

Repérage des séquences paysagères le long de la D20

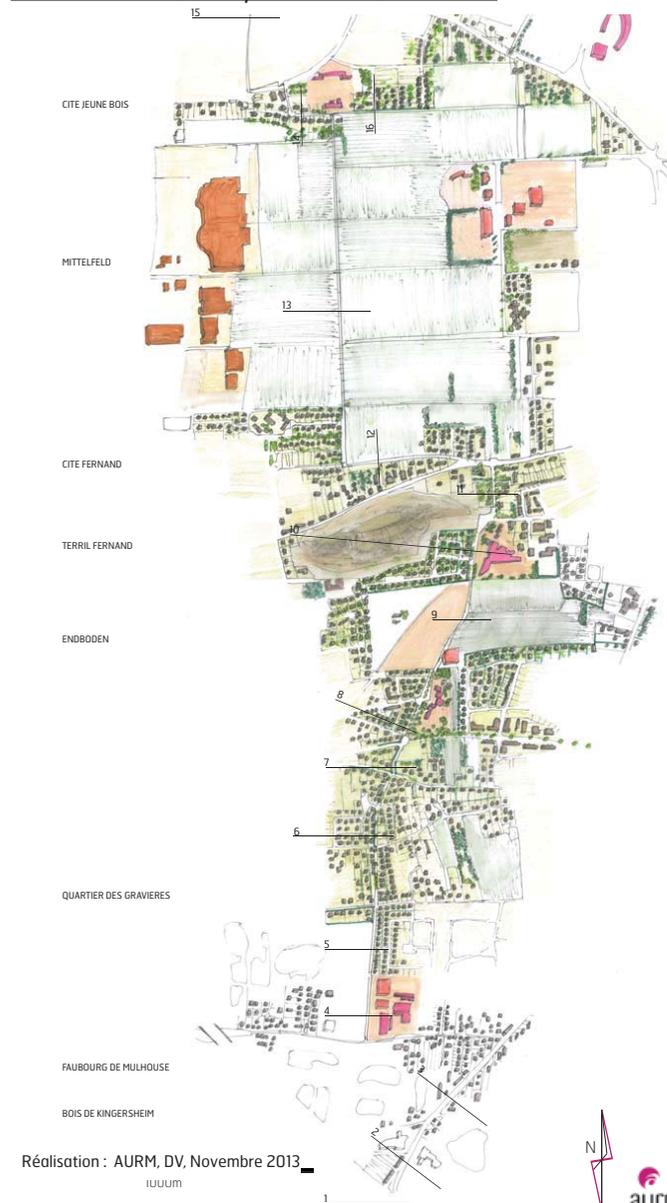


PARTIE 1 - ELEMENTS D'ANALYSE



Identification des profils du parcours pouvant de points d'appui au futur aménagement

Localisation des coupes sur l'axe du milieu

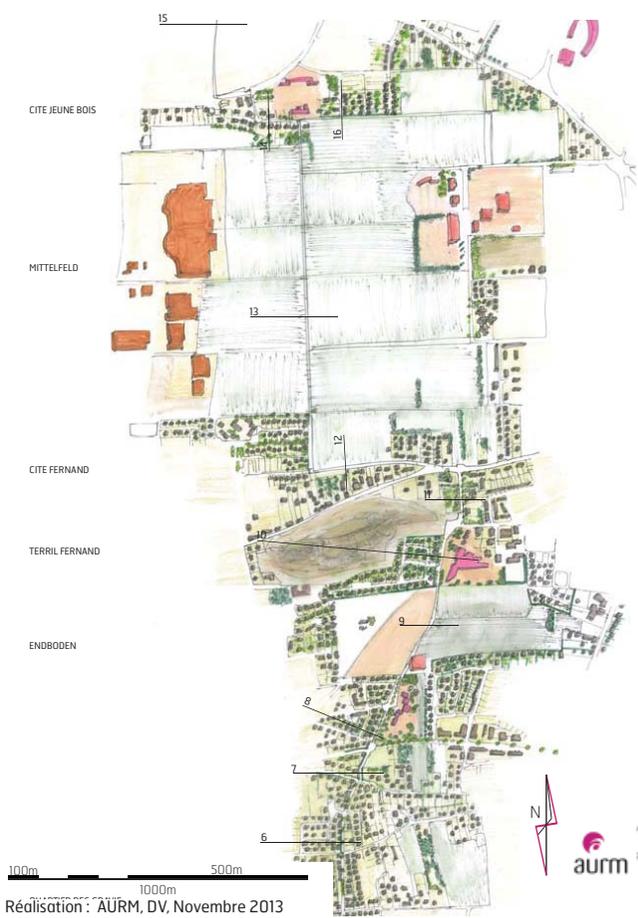


Les coupes sur les différentes séquences de l'axe du milieu.

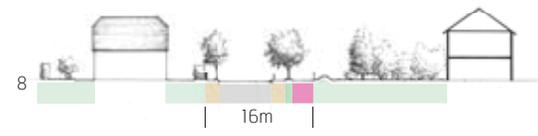
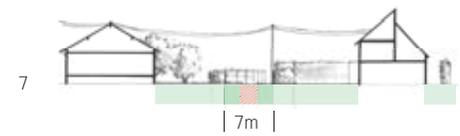
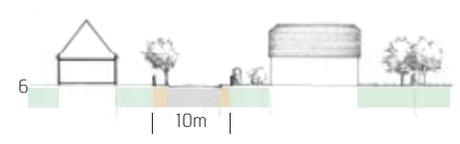
Elles permettent de mesurer la disponibilité foncière de l'espace public



PARTIE 1 - ELEMENTS D'ANALYSE



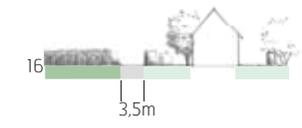
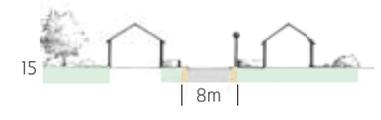
Les coupes sur les différentes séquences de l'axe du milieu.
Elles permettent de mesurer la disponibilité foncière de l'espace public



TERRIL FERNAND



CITE JEUNE BOIS



La configuration de l'axe du milieu s'appuie sur des aménagements existants allant de la bande cyclable, piste cyclable uni ou bi-directionnelle, espace mixte ou encore chemin rural.

PARTIE 1 - ELEMENTS D'ANALYSE

1.2.2 Les intersections deviennent des nœuds

Cette dénomination de "nœud" définit les croisements et les intersections entre les différents flux de circulation où les enjeux d'aménagement sont posés. Ils peuvent être de trois types à savoir :

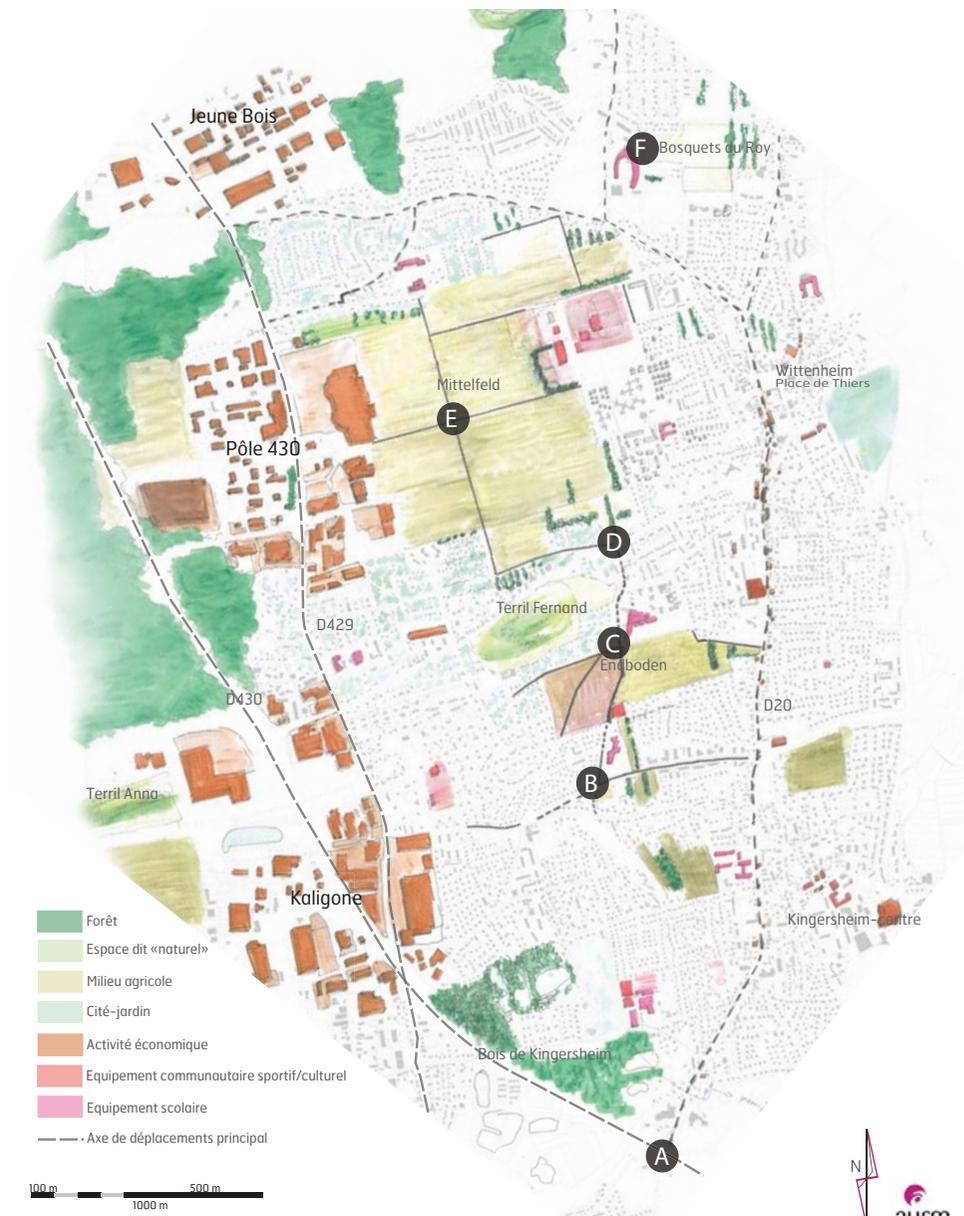
- une **simple intersection** automobile,
- un **croisement où se concentrent des flux par la présence d'un équipement** ou autre activité,
- un **lieu qui relève plus de sa force à générer un nouveau paysage** que d'une gestion des flux.

L'ensemble de ces nœuds génère la base du tracé de la voie modes actifs. Ils deviennent les repères et devront adopter un langage spatial et paysager commun.

Six nœuds sont localisés sur la carte ci-contre et ensuite détaillés.

- A - Croisement D 430/Faubourg de Mulhouse**
- B - Croisement rue Debussy/rue Gounot**
- C - Croisement rue de l'Espérance/Enboden**
- D - Croisement rue de l'Espérance/ rue des Mines**
- E - Croisement du Mittelfeld**
- F - Bosquets du Roy**

Localisation des nœuds



PARTIE 1 - ELEMENTS D'ANALYSE



A-Croisement D 430/Faubourg de Mulhouse

Situé à l'interface entre Kingsheim et Mulhouse, ce nœud est un maillon essentiel dans les croisements générateurs de paysage. Entouré par le bois de Kingsheim, l'ambiance est moins urbaine. Les aspects routiers prennent le pas sur la qualité paysagère. C'est un lieu où tous les modes de déplacements doivent cohabiter de façon apaisée.



La cohabitation est difficile entre modes actifs et automobiles. Le passage de l'infrastructure, où le croisement des flux est complexe, est souvent dangereux pour les cyclistes.

B-Croisement Rue Debussy/ Rue Gounot

Ce croisement est lié à un équipement scolaire. Il montre certaines qualités paysagères par des aménagements déjà réalisés (piste cyclable, alignements). Par contre, l'articulation, entre les traversées de chaussée, est insuffisante. L'intention végétale initiée dans la rue Gounot résonne tout au long du parcours comme un élément identitaire des portions urbaines de la voie du milieu.



Les pistes cyclables séparées des flux automobiles permettent, du fait d'une large voie, une pratique en sécurité. Une base solide d'aménagement mais la séquence ne doit pas rester isolée.

C-Croisement Rue de l'espérance/Endboden

Lié au collège Irène Joliot-Curie et son parvis, ce croisement offre deux perspectives sur deux éléments de paysage : le terril Fernand et l'espace agricole et sportif du Endboden. Un problème d'articulation est à noter entre paysage, espace public, flux et modes de transport.



De larges voies de circulation automobile avec de petites bandes cyclables rendent la traversée difficile, particulièrement au niveau des giratoires.

D-Croisement Rue de l'espérance/Rue des mines

Ce giratoire se situe sur la frange sud du Mittelfeld, reliant le croisement Joliot-Curie à l'espace agricole.

Il présente un intérêt dans la séparation de la voie du milieu en deux mais aussi un intérêt paysager. C'est une zone de transition entre les jardins des cités et les vergers de la frange sud du Mittelfeld.

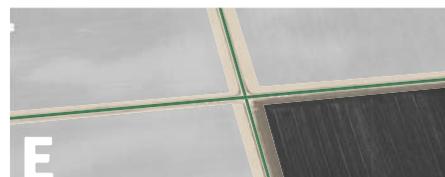


Petit nœud où les flux nord-sud se confrontent aux flux majeurs est-ouest, quelques portions sont aménagées comme la rue de l'espérance.

E-Croisement du Mittelfeld

Au coeur de l'espace agricole, cette intersection est orientée nord/sud/est/ouest. C'est un nœud permettant de relier le centre de Wittenheim au Pôle 430 et la Cité Jeune Bois à la Cité Fernand.

Cet espace offre une opportunité au paysage de s'exprimer, de se renouveler et de s'affirmer.



Un nœud placé au coeur de l'openfield du Mittelfeld

F-Bosquets du Roy

Ce dernier croisement présente aussi une importance dans la réorientation de la voie cyclable et piétonne. Il permet de diriger les flux en direction de Ruelisheim et de la cité Sainte-Barbe et Ensisheim.

C'est un espace agricole où des alignement de vergers bordent les franges est. Le réseau viaire instaure une trame orthogonale calquée sur les principes des cités ouvrières.



L'espace agricole des Bosquets du Roy est le second espace-reliquat destiné à devenir une prairie urbaine entourée de zones résidentielles.

PARTIE 2

Développer un tracé cohérent entre sa fonction, les aménagements nécessaires et la valorisation paysagère

Le travail sur trois scénarios permet **de définir quelle intensité d'aménagement** donner à cette voie pour en dessiner précisément le tracé ainsi que le degré d'intervention à esquisser.

Par la définition de l'intensité de cette voie, il s'agit de déterminer sa force dans l'espace et sa configuration.

Définir la mobilité appropriée pour rejoindre Wittenheim et Kingersheim

L'offre performante de transports collectifs (TC) devrait influencer sur la manière de «fabriquer la ville» dans ces deux communes. Intégrer le vélo et la marche dans les réflexions permet d'instaurer une cohérence urbaine et une complémentarité des modes (conditions d'accès aux lignes TC).

Le vélo et la marche doivent-ils accompagner le tramway ou s'en écarter pour créer une nouvelle infrastructure?

L'Atelier National «Territoires économiques» esquisse la **voie du milieu comme une infrastructure forte, traversant les deux communes par leur frange ouest de centre-ville pour s'éloigner des axes automobiles principaux.**

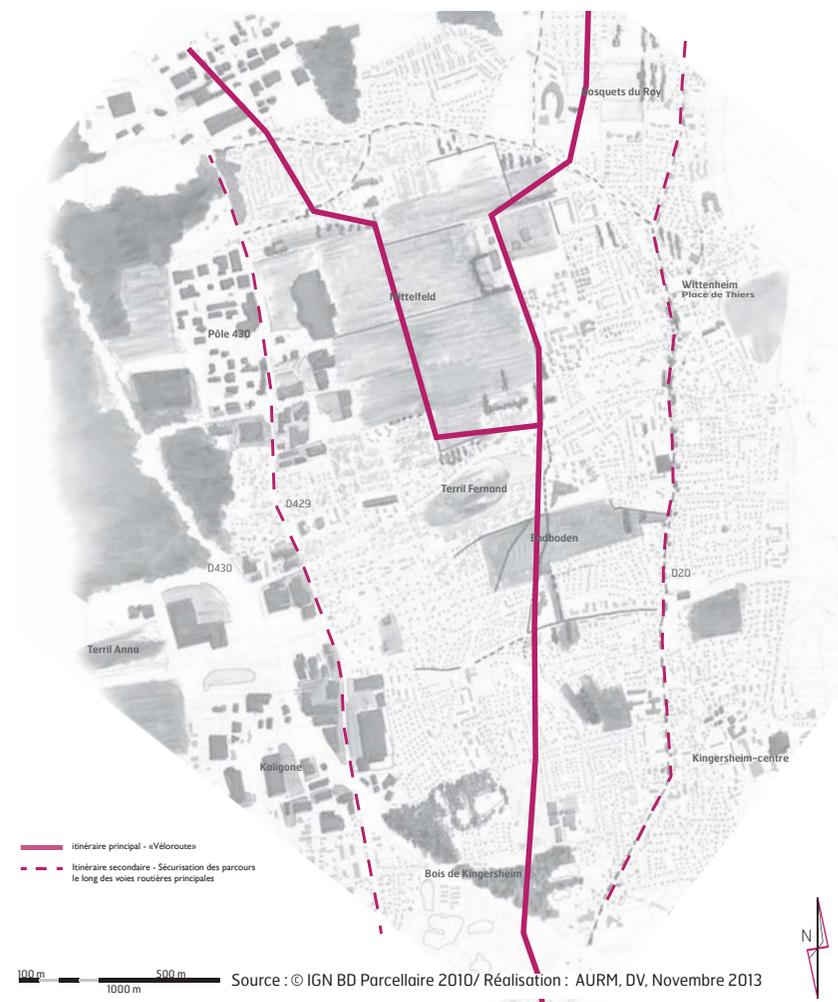
Le **scénario A** que l'on nommera la **Dorsale cyclable** correspond à ce tracé.

Le **scénario B une voie au milieu** s'inscrit dans une définition de la voie comme un itinéraire alternatif aux deux grands axes (D 429 et D 20), actuellement automobiles. L'investissement dans ces deux grands axes doit permettre d'utiliser les modes actifs en complément des transports collectifs et de l'automobile entre les centres actifs. Par cette complémentarité, le rapport entre les flux sera conservé.

Le **scénario C la Maille** est le scénario à long terme où les infrastructures pour modes actifs sont déployées sur chaque axe.

“ **Le scénario B retenu par le comité de pilotage, a servi de base à l'élaboration des principes d'aménagement du tracé.** ”

Schéma d'intention du scénario A

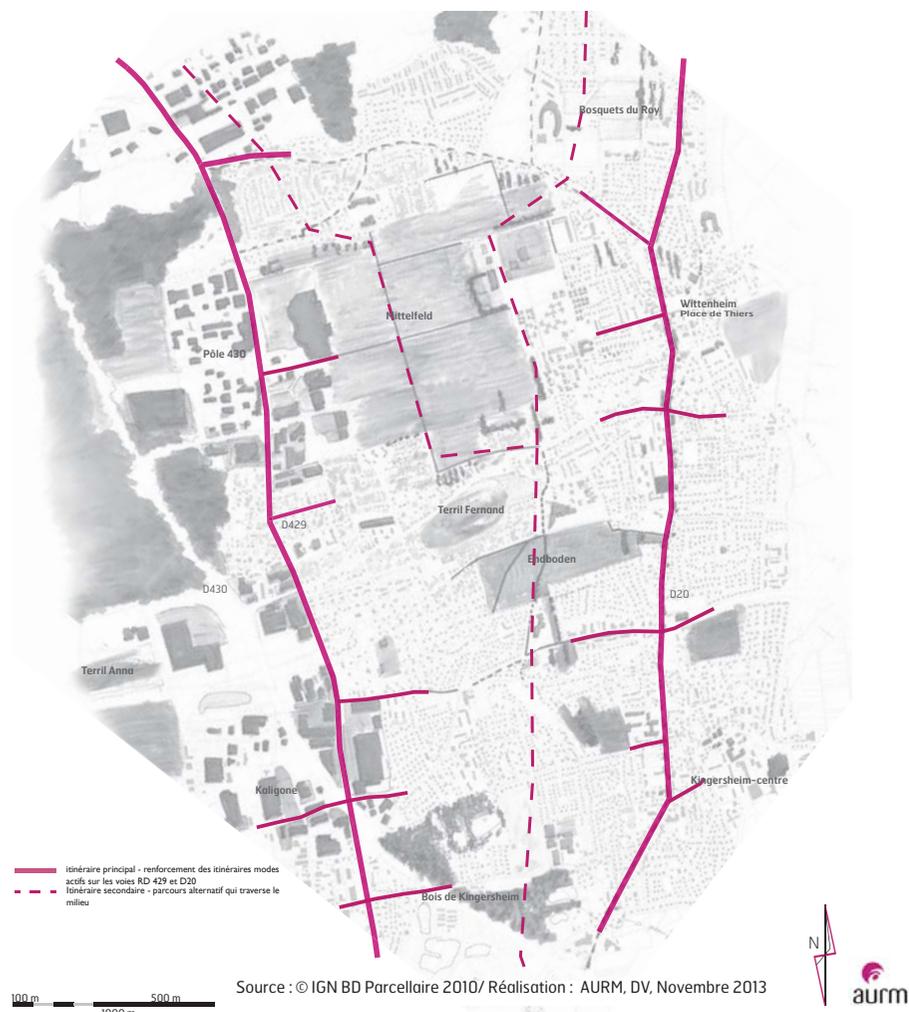


A. La Dorsale cyclable : un itinéraire hyper structurant des modes actifs

- Une **véloroute** qui centralise les flux vélos en provenance des quartiers (D 429/D 20) : itinéraire principal s'extrayant des contraintes des grands axes.
- C'est une liaison entre les équipements sportifs, culturels et scolaires et Mulhouse traversant quelques quartiers résidentiels.
- Axe protégé, efficace mais **convergent et linéaire**. Ce type d'itinéraire est destiné à un type de déplacement rapide dont l'infrastructure sera configurée en conséquence.

PARTIE 2 - PARTIS PRIS ET SCENARIOS

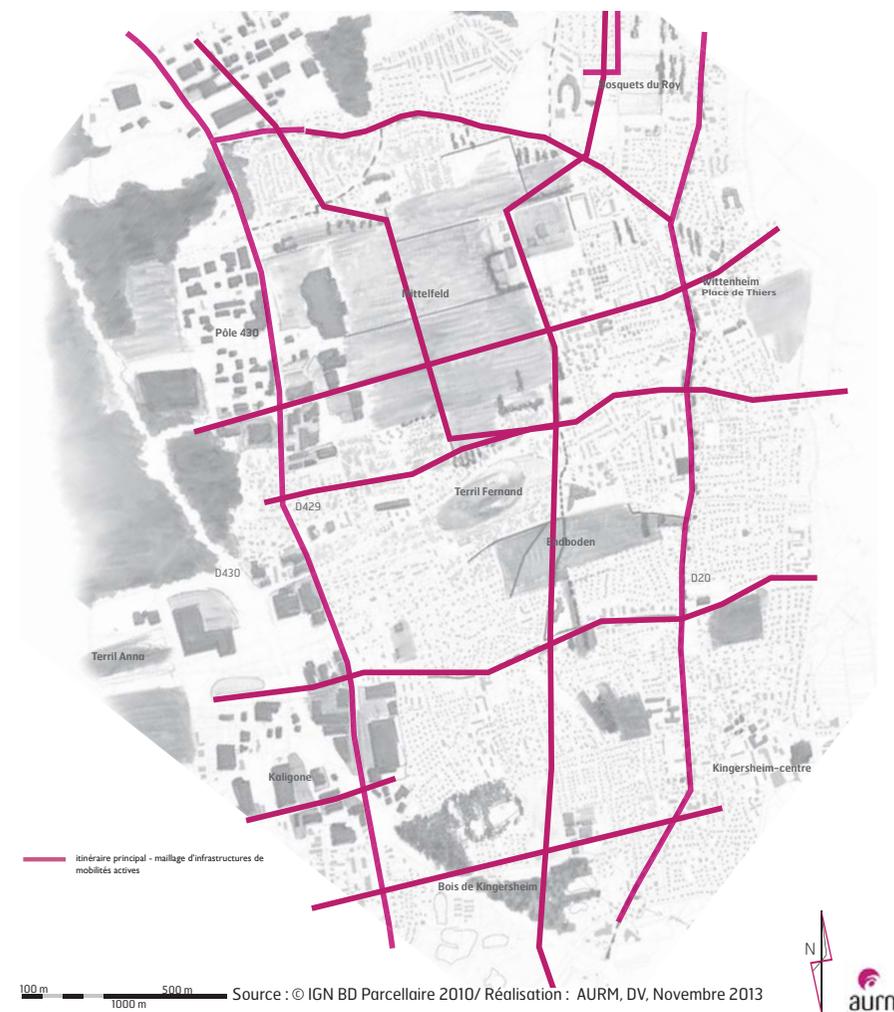
Schéma d'intention du scénario B



B. Le milieu s'inscrit comme une voie de rabattement alternative aux axes urbains D 429/D 20

- Conserver la **même orientation** dans la lecture de la ville. Les D 429 et D 20 sont des voies structurantes automobiles mais aussi vélos.
- La liaison entre ces axes et les équipements se fait par des axes perpendiculaires aux D 429 et D 20.
- Les deux départementales permettent une réduction spatiale de l'automobile. Le milieu est une alternative mais aussi l'axe qui traverse l'épaisseur. On se place **dans un réseau maillant**.

Schéma d'intention du scénario C



C. La Maille : Un scénario à plus long terme au maillage efficient

- **Trois infrastructures de mobilités actives** traversent le nord de l'agglomération mulhousienne.
- Des **axes est-ouest** relient les trois infrastructures et développent le réseau de mobilité active.
- Les nœuds se situent à des croisements où une activité est présente (équipements, commerces,...)

PARTIE 3

Se basant sur le scénario B, le tracé relie l'ensemble des équipements des franges ouest, les reliquats agricoles et les futurs espaces publics tampons (Bosquets du Roy, Mittelfeld et Endboden). Il s'inscrit comme un tracé alternatif aux axes routiers nord sud.

Les principes de base de la «piste nord»

1. Créer un itinéraire en s'appuyant sur les passages, chemins et voies existants. **Utiliser le foncier public** (les largeurs sont suffisantes pour insérer les cheminements pour modes actifs). Le tracé s'inscrit en grande partie dans le schéma directeur cyclable m2A.
2. Mettre en place une **signalisation identifiant la vocation de la «piste nord»**: jalonnement directionnel, gage de continuité de l'itinéraire (élément essentiel qui permet de relier les différentes sections hétérogènes). Le jalonnement pour les piétons vers les équipement sur ou à proximité de l'axe est aussi un moyen de «marquer» la piste nord.
3. **Aménager les nœuds pour sécuriser davantage les piétons et cyclistes** et pour «ancrer» le tracé dans le paysage environnant.

3.1 Le Tracé

Le **parcours utilise l'ensemble des portions cyclables existantes** afin de diminuer l'investissement financier et limiter la consommation foncière.

Un peu moins de **4 km de piste pour modes actifs sont à créer** en site propre et/ou par un jalonnement sur l'ensemble du tracé. Le reste est de l'ordre de l'amélioration, de la valorisation ou de l'identification.

Depuis Mulhouse, deux possibilités sont envisagées pour traverser la D430 : une passerelle ou l'aménagement du carrefour du château d'eau.

En partie nord, le tracé s'oriente dans deux directions à partir du Mittelfeld : vers l'ouest pour rejoindre Pulversheim ou vers l'est en se connectant à une piste cyclable existante allant à Ruelisheim.

Déjà existant:
longueur : 6 700 mètres

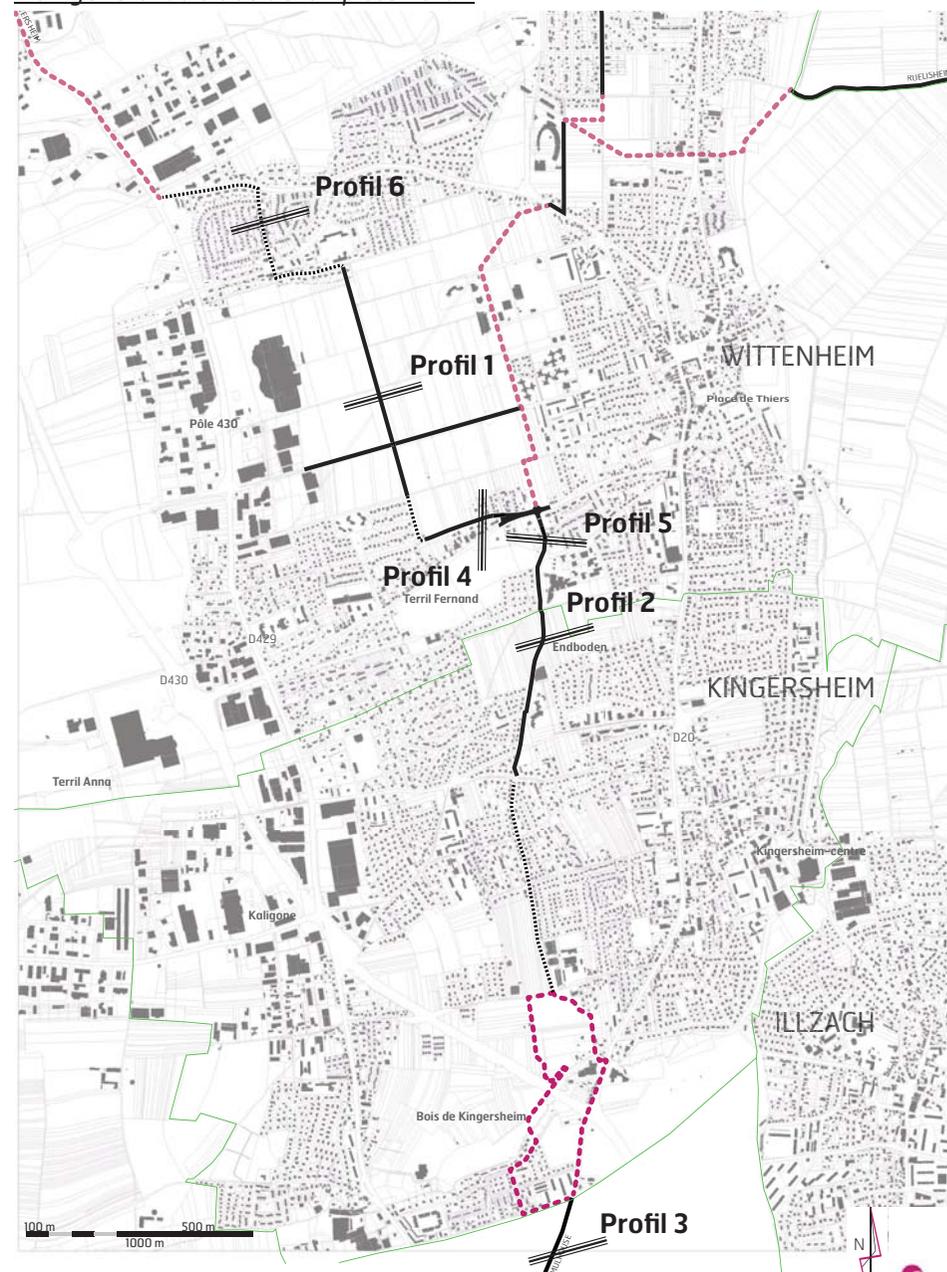
A signaler:
longueur : 2 500 mètres

A créer:
longueur : 3 600 mètres

Longueur totale de la voie :
13 200 mètres

Longueur totale de la voie :
13 200 mètres

Plan général du tracé de la «piste nord»



Source : © IGN BD Parcellaire 2010/ Réalisation : AURM, DV, Novembre 2013



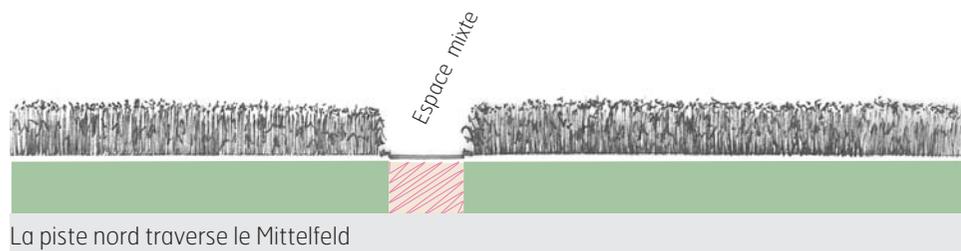
PARTIE 3 - TRACE ET LIEUX D'INTERVENTION



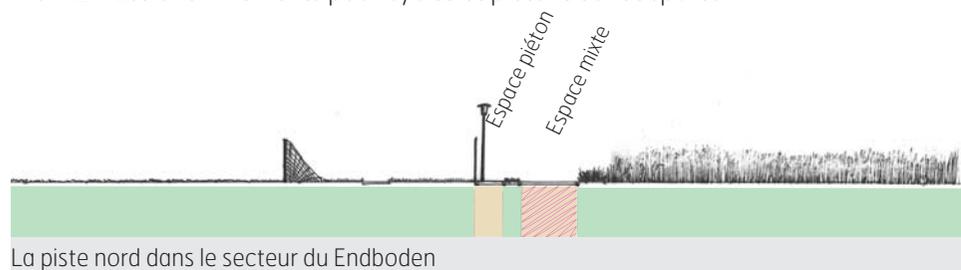
➔ Typologie des profils existants à développer le long de la «piste nord»

Différents profils sont envisagés en fonction des objectifs de sécurisation et/ou de valorisation en utilisant l'emprise foncière publique disponible. Les aménagements existants sont a minima poursuivis ou améliorés. L'ensemble des profils présentés sont existants sur ou à proximité du parcours déterminé.

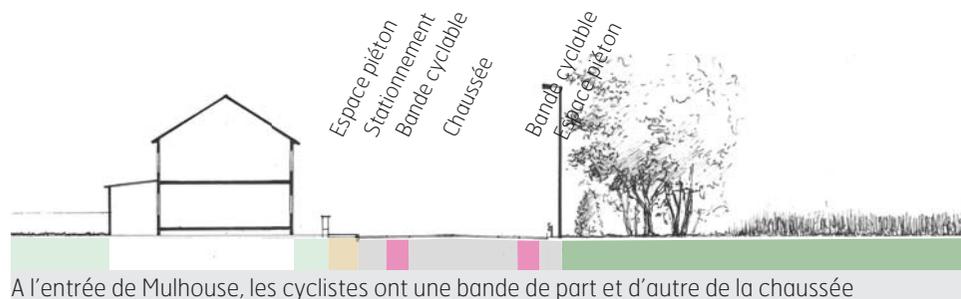
Profil 1 - Le chemin devient la piste nord - piste cyclable et cheminement piéton se confondent en un espace mixte ou voie verte.



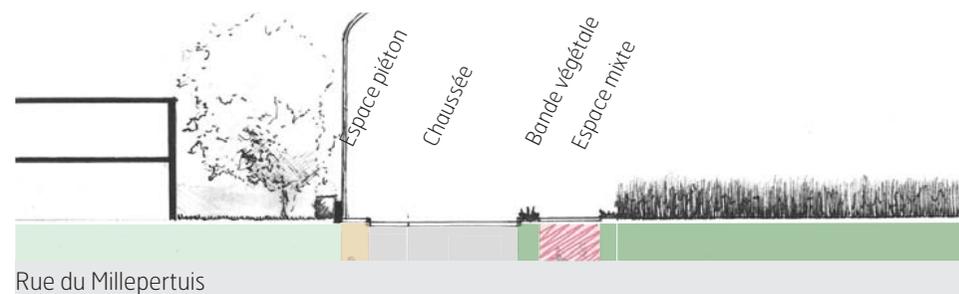
Profil 2 - Les cheminements pour cycles et piétons sont séparés



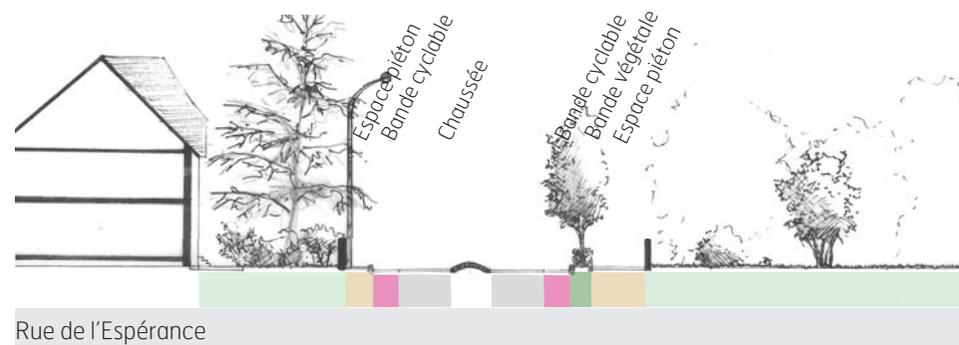
Profil 3 - Bandes cyclables sur la voirie et trottoirs pour les piétons. D'un côté, le stationnement peut être entre le trottoir et la bande cyclable



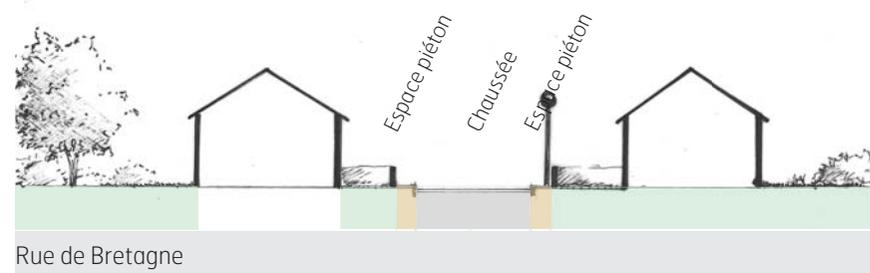
Profil 4 - Cycles et piétons partagent un même espace séparé de la voirie par une bande végétale



Profil 5 - Bande cyclable de part et d'autre de la chaussée. L'espace piéton est séparé de la piste cyclable par une bande végétale lorsque la largeur le permet.



Profil 6 - Les piétons ont des trottoirs, les cyclistes partagent la chaussée.





3.2 Lieux d'intervention

Identifiés comme noeuds dans l'analyse urbaine, certains croisements se distinguent et nécessitent une réflexion plus approfondie sur une intervention possible.

Ils sont identifiés comme lieux de repérage dans le paysage ou de changement de direction, à inscrire dans leur aménagement.

Ils sont **les révélateurs de la «piste nord»** et **définissent la trame d'aménagement**. Le travail sur ces espaces, souvent sur un périmètre élargi, **permet d'orienter ou de réorienter les usagers des voies**. Le paysage et l'espace public, par leur aménagement spécifique, accompagnent et constituent le tracé.

Six lieux d'intervention sont identifiés. Ils font l'objet d'une réflexion particulière amenant à définir des principes d'aménagement tant sur la répartition des espaces que sur la valorisation paysagère.

Clé de lecture



Prairie au sein des Bosquets du Roy



La rue de la Forêt axe traversant l'espace agricole du Mit-



Un espace à redéfinir au croisement rue de l'Espérance / rue



Le parvis du Collège Joliot Curie à requalifier



Une continuité à trouver entre l'Espace scolaire Gounod et la rue Gounod

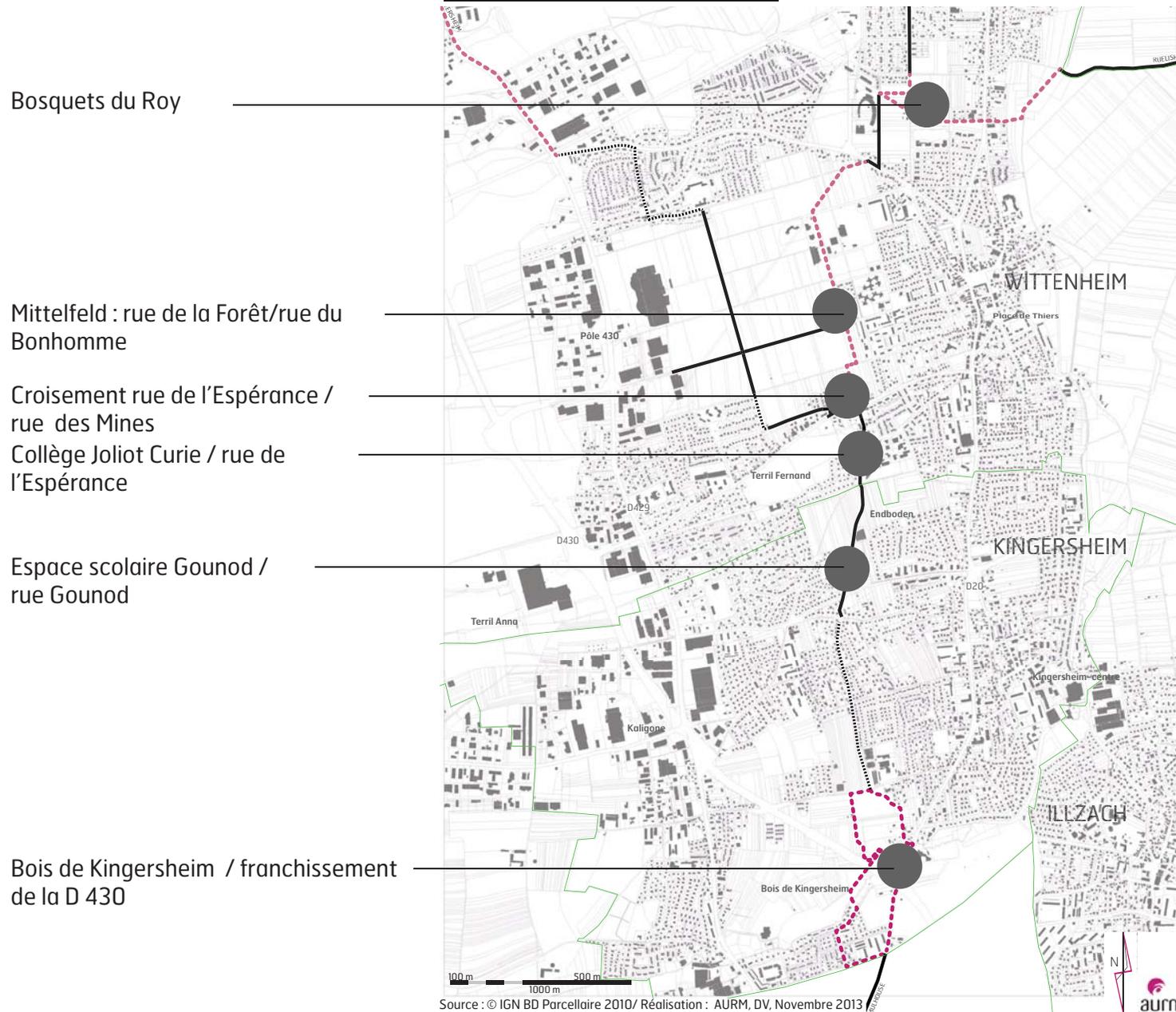


Le franchissement de la D 430 à sécuriser et le Bois de Kingersheim à valoriser

PARTIE 3 - TRACE ET LIEUX D'INTERVENTION



Localisation des lieux d'intervention



Bosquets du Roy

Mittelfeld : rue de la Forêt/rue du Bonhomme

Croisement rue de l'Espérance /
rue des Mines
Collège Joliot Curie / rue de
l'Espérance

Espace scolaire Gounod /
rue Gounod

Bois de Kingersheim / franchissement
de la D 430

- Déjà existant:**
longueur : 6 700 mètres
- A signaler:**
longueur : 2 500 mètres
- A créer:**
longueur : 3 600 mètres

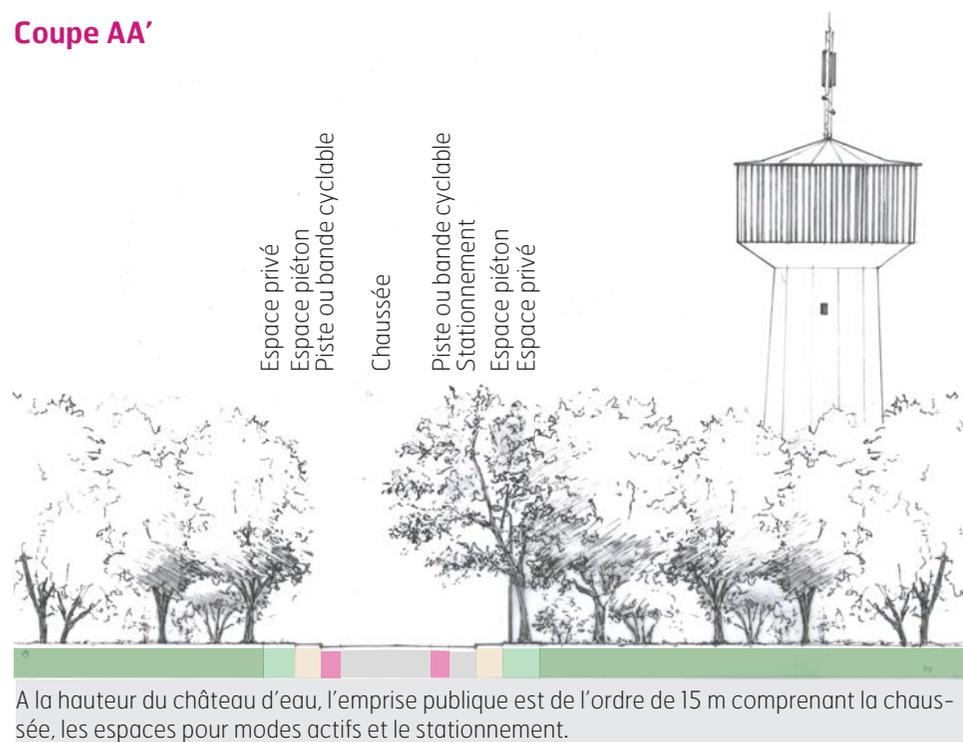
Longueur totale de la voie:
13 200 mètres

PARTIE 3 – TRACE ET LIEUX D'INTERVENTION

3.2.1 Bois de Kingersheim / Franchissement de la D 430

Au-delà de la traversée de la D 430, ce carrefour devient le point d'entrée de la piste nord. Deux itinéraires sont possibles pour rejoindre le parc des Gravières selon le choix du franchissement de la D 430.

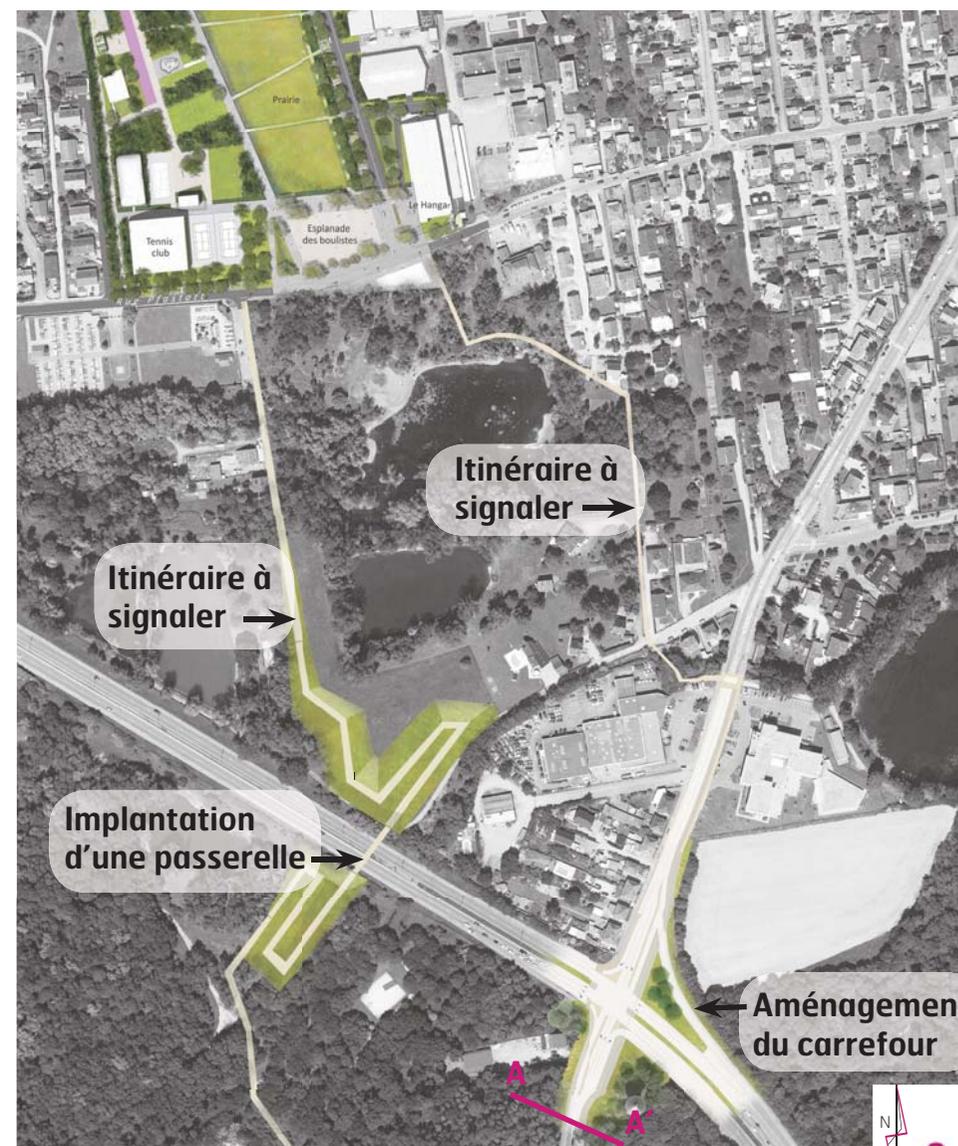
Coupe AA'



➔ Pistes d'aménagement

- Sécuriser les traversées au niveau du carrefour par l'implantation d'une passerelle et/ou une restructuration des voies de circulation au niveau du carrefour (voir plan détaillé page suivante).
- Créer l'itinéraire pour modes actifs en s'appuyant sur les passages et chemins existants : signalisation et aménagement sommaire du cheminement (revêtement de sol).

Insertion urbaine du projet d'aménagement proposé sur le secteur Bois de Kingersheim et franchissement du carrefour entre D 430 et D 20



Source : CIGAL, BD Ortho 2012/ Réalisation : AURM, DV, Novembre 2013



PARTIE 3 – TRACE ET LIEUX D'INTERVENTION

Un carrefour pour le tramway et les modes actifs

Ce croisement important dans l'agglomération mulhousienne se trouve à l'interface entre l'infrastructure (D 430) et le réseau urbain (D 20). C'est aussi un des premiers filtres permettant de réguler l'accès à Mulhouse.

L'aménagement de ce croisement **permettra de limiter les conflits de flux avec une gestion de la circulation en trois temps. Les vélos et piétons accompagnent le tracé du bus express actuel**, à l'écart de la voie automobile.

et/ou

Une passerelle au coeur du Bois de Kingersheim

Son positionnement pose la question de la place du Bois de Kingersheim dans le paysage mulhousien. Dans un avenir plus lointain, cet espace pourrait devenir un parc urbain au coeur de l'agglomération qui donnerait sens à une passerelle. L'emprise de cet ouvrage et ses contraintes techniques doivent prendre en compte le paysage particulier du bois.



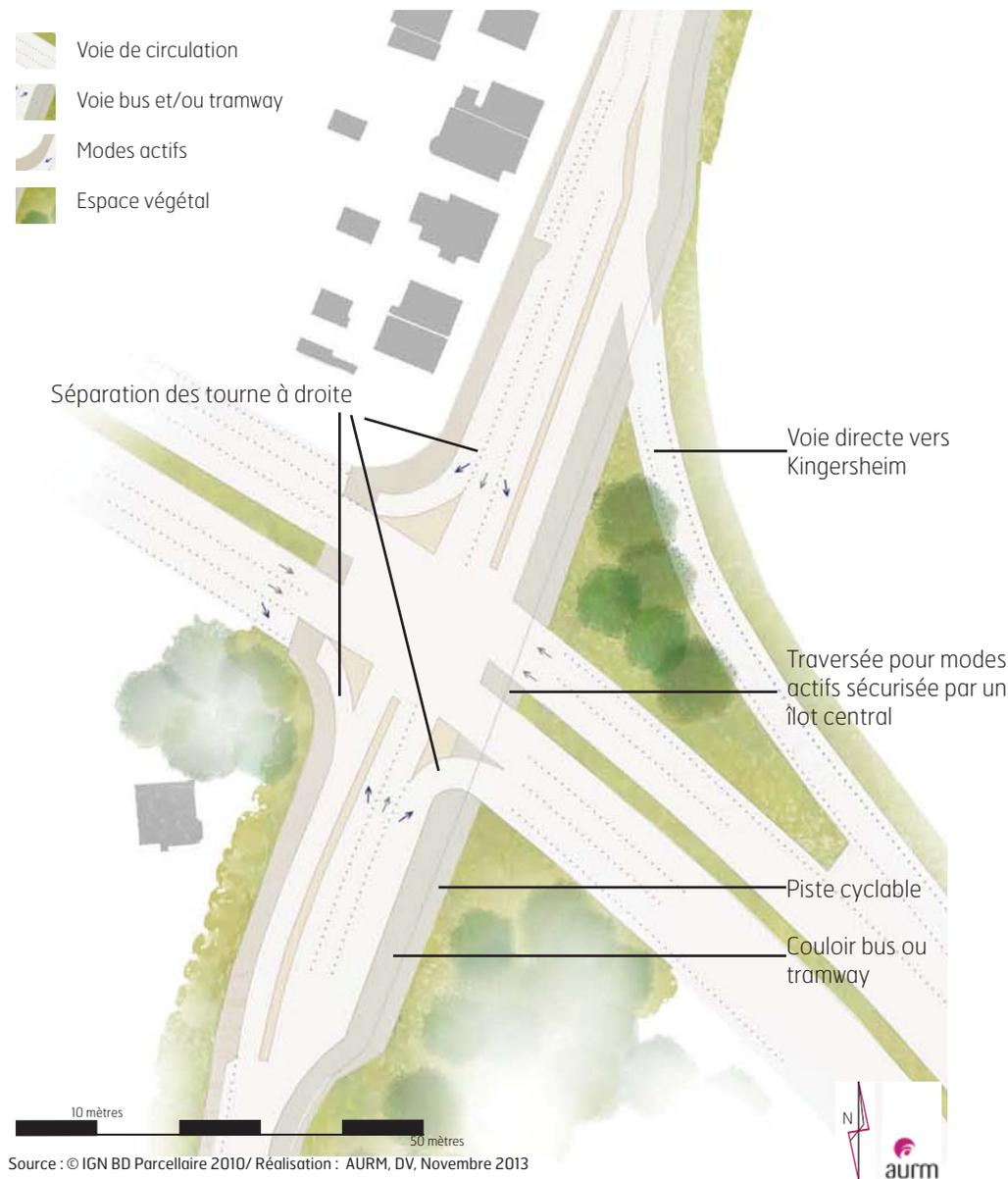
Passerelle d'une longue portée au-dessus de l'Avenue Tervuren à Bruxelles (B)
Crédit photo : <https://www.flickr.com/photos/topsteph53/4140637274/>



Accès par une rampe circulaire à une passerelle à Vienne (A) qui préserve la végétation
Crédit photo : <http://veloroute6.centerblog.net/11-mardi-12-juin-2012-84-km-bratislavaklosterneuburg>

PISTE NORD DE L'AGGLOMERATION MULHOUSIENNE

Schéma d'aménagement proposé du Carrefour entre D430 et D20 (Kingersheim)

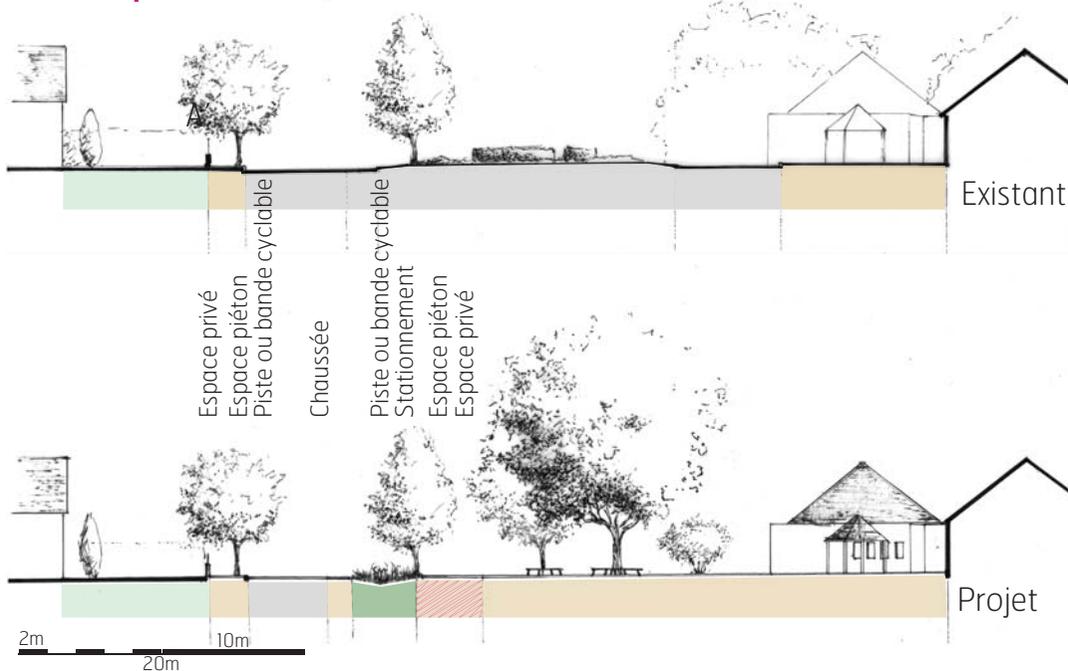


PARTIE 3 - TRACE ET LIEUX D'INTERVENTION

3.2.2 Espace Scolaire Gounod/ rue Gounod

Partant des aménagements existants, quelques travaux sont à prévoir pour une meilleure organisation des flux et une sécurisation affirmée des modes actifs.

Coupe BB'

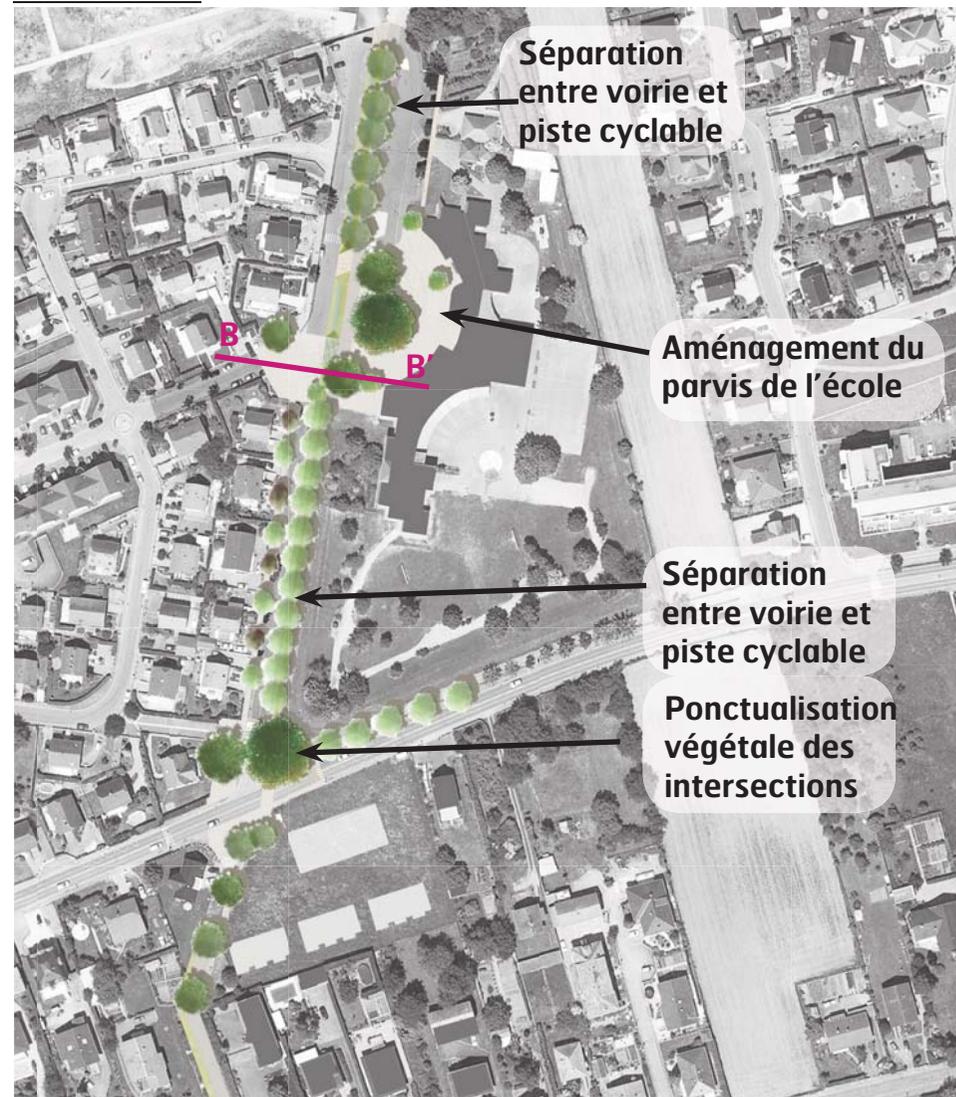


Le parvis devant le groupe scolaire est réaménagé pour matérialiser la piste nord, où se mêlent les piétons et cyclistes sur une largeur très confortable.

➔ Pistes d'aménagement

- Séparer les flux de circulation automobile des flux modes actifs.
- Recomposer le parvis devant l'école pour une meilleure utilisation de l'espace : appropriation des usagers d'un espace de rencontre.
- Continuer la végétalisation des axes de déplacements en ponctuant les intersections.

Insertion urbaine du projet d'aménagement proposé sur le secteur de l'espace scolaire Gounod



Source : CIGAL, BD Ortho 2012/ Réalisation : AURM, DV, Novembre 2013

0 50 mètres



PARTIE 3 – TRACE ET LIEUX D'INTERVENTION

Une séparation du flux automobile et des flux «actifs»

Le parvis s'élargit, devient libre et protégé.

Le giratoire imposant laisse place à un **espace public de rencontre, de jeux, de détente. Il ne perd pas sa fonction de «dépose Bus».**

Les éléments de paysage «cachés» et repoussés comme l'eau et la strate herbacée deviennent structurants, organisateurs d'espace et éléments d'ambiance

L'**alignement d'arbres, figure identitaire de l'espace public des lotissements voisins, devient le fil conducteur de la piste cyclable.**

Les carrefours, croisement et lieux générateurs de flux sont marqués par la **présence d'un végétal de grande envergure. Il devient repère** et se décline comme langage paysager tout au long de "la Piste Nord".



La piste cyclable de la rue Gounod à Kingersheim est le modèle d'aménagement à reproduire sur le secteur

Proposition d'aménagement du parvis de l'espace scolaire Gounod (Kingersheim)



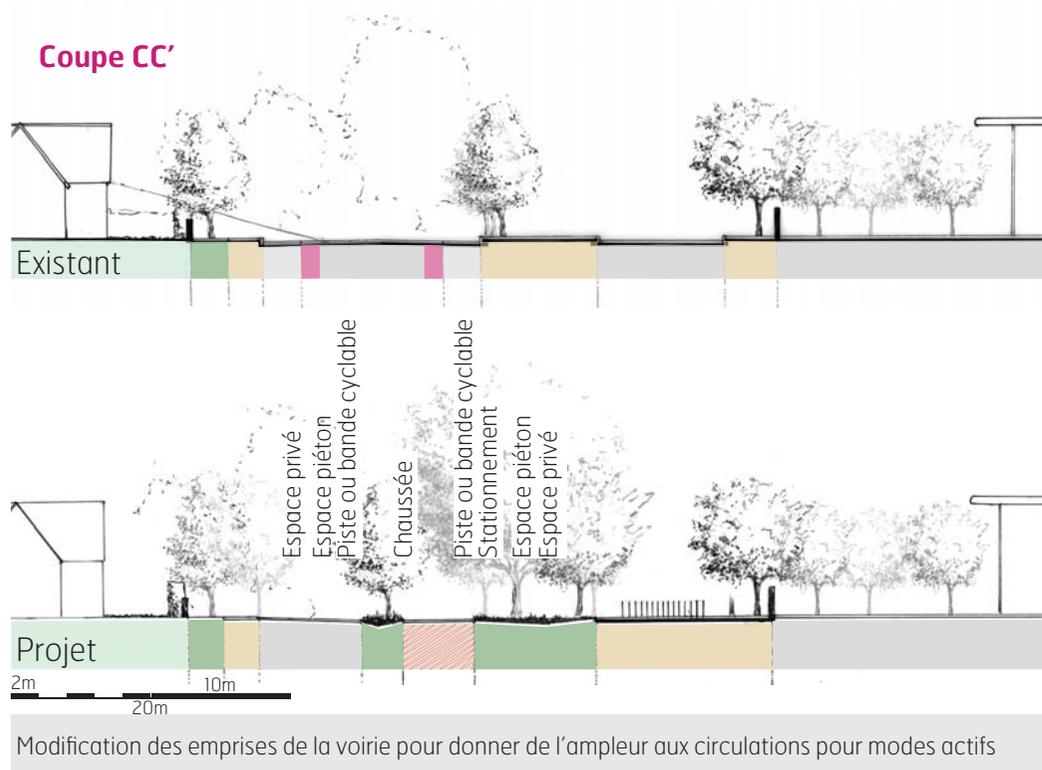
PARTIE 3 - TRACE ET LIEUX D'INTERVENTION



3.2.3 Collège Joliot Curie/rue de l'Espérance

Sur ce secteur la place de la voiture est très importante. Entre la chaussée, le stationnement et l'aire de retournement des bus, l'emprise routière laisse peu d'espace aux modes actifs.

Coupe CC'



➔ Pistes d'aménagement

- Séparer les flux de circulation automobile des flux modes actifs.
- Recomposer le parvis devant le collège pour une meilleure utilisation de l'espace : appropriation des usagers d'un espace de rencontre.
- Diminuer l'emprise du stationnement par une réorganisation de celui-ci.
- Continuer la végétalisation des axes de déplacements en ponctuant les intersections.

Insertion urbaine de la proposition d'aménagement devant l'entrée du collège Joliot Curie



Source : CIGAL, BD Ortho 2012/ Réalisation : AURM, DV, Novembre 2013

0 50 mètres



PARTIE 3 – TRACE ET LIEUX D'INTERVENTION



L'espace public se libère de la voiture

C'est un espace similaire à celui devant le groupe scolaire Gounod. Il s'agit d'un giratoire faisant **parvis de collège**. Il devient **espace public multi-usages** : lieu de rencontre, lieu de passage, lieu ombragé,... Il permet d'accueillir un «dépose Bus».

La **chaussée automobile est séparée des flux «actifs» par des jeux de talus et fossé récupérant les eaux pluviales en excès**. La strate arborée est utilisée pour marquer les croisements.

La fin de la rue de l'Espérance ouvre une perspective sur le «Endboden» où ses limites se confondent aux jardins privés par l'utilisation d'arbres fruitiers.

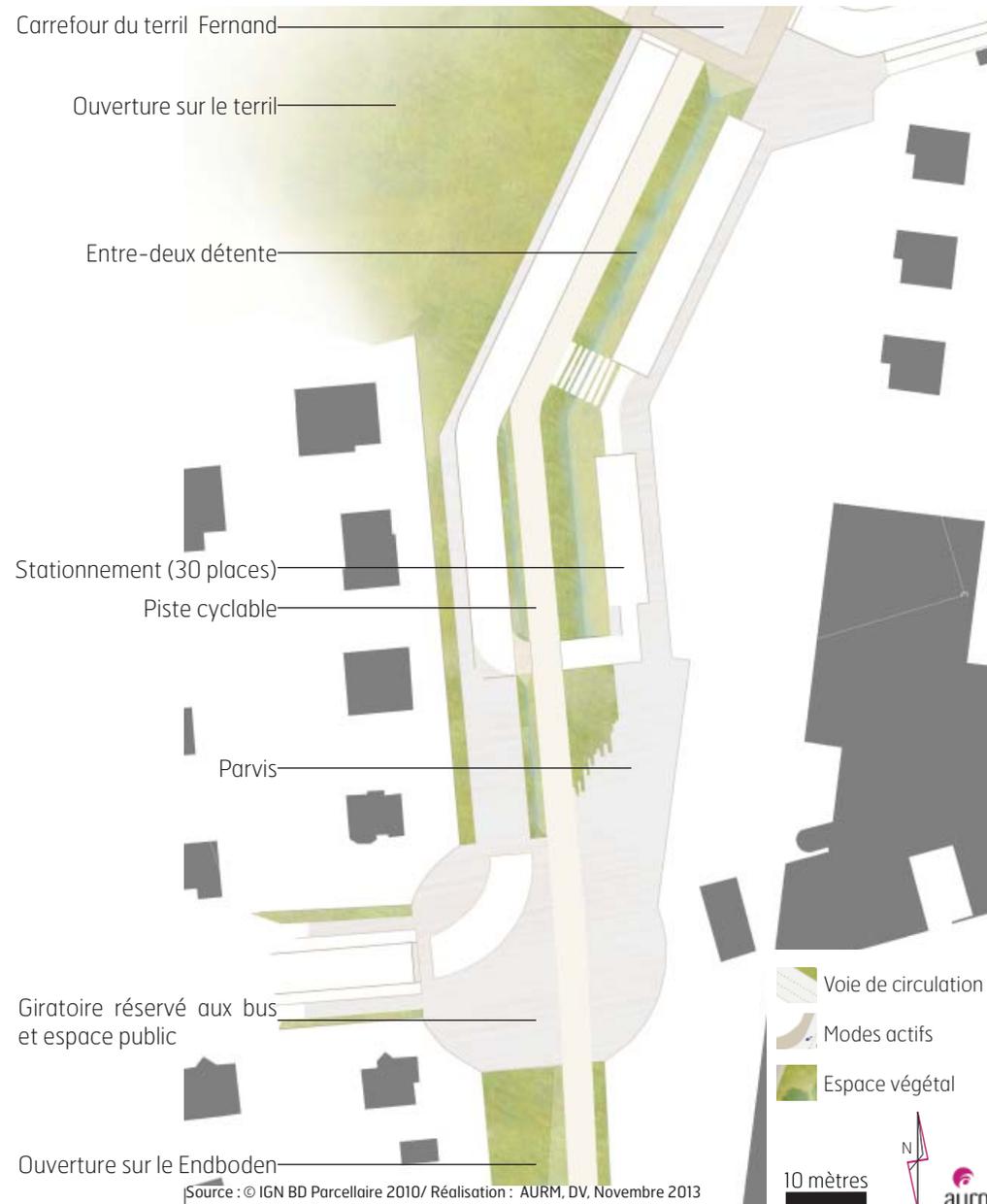


Une prairie fleurie sert pour la récupération des eaux pluviales – Lustenau (A)



A Hanovre (D) dans le quartier Kronsberg, la voirie est bordée d'une noue végétalisée pour récupération des eaux pluviales

Proposition d'aménagement du parvis et parking du collège Joliot Curie (Wittenheim)

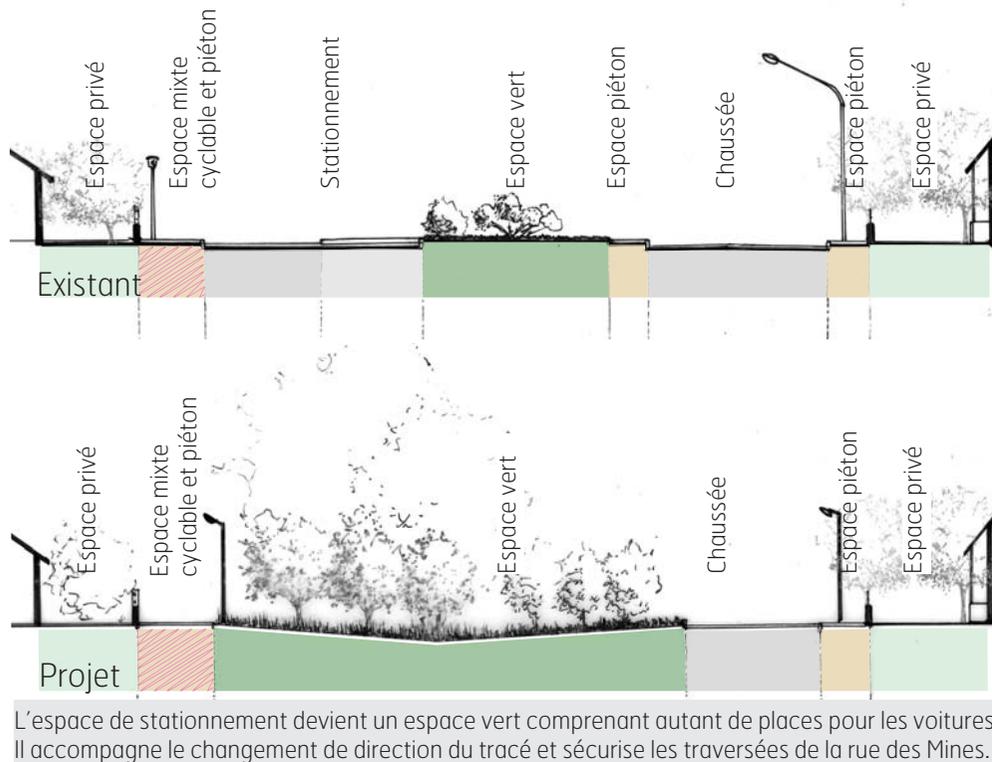


PARTIE 3 - TRACE ET LIEUX D'INTERVENTION

3.2.4 Croisement rue de l'Espérance / Rue Des Mines

Situé à l'interface entre les anciennes cités minières, les extensions urbaines et le Mittelfeld, cet espace présente un paysage particulier. Il devient un lieu de passage qui annonce le changement de direction de la piste nord.

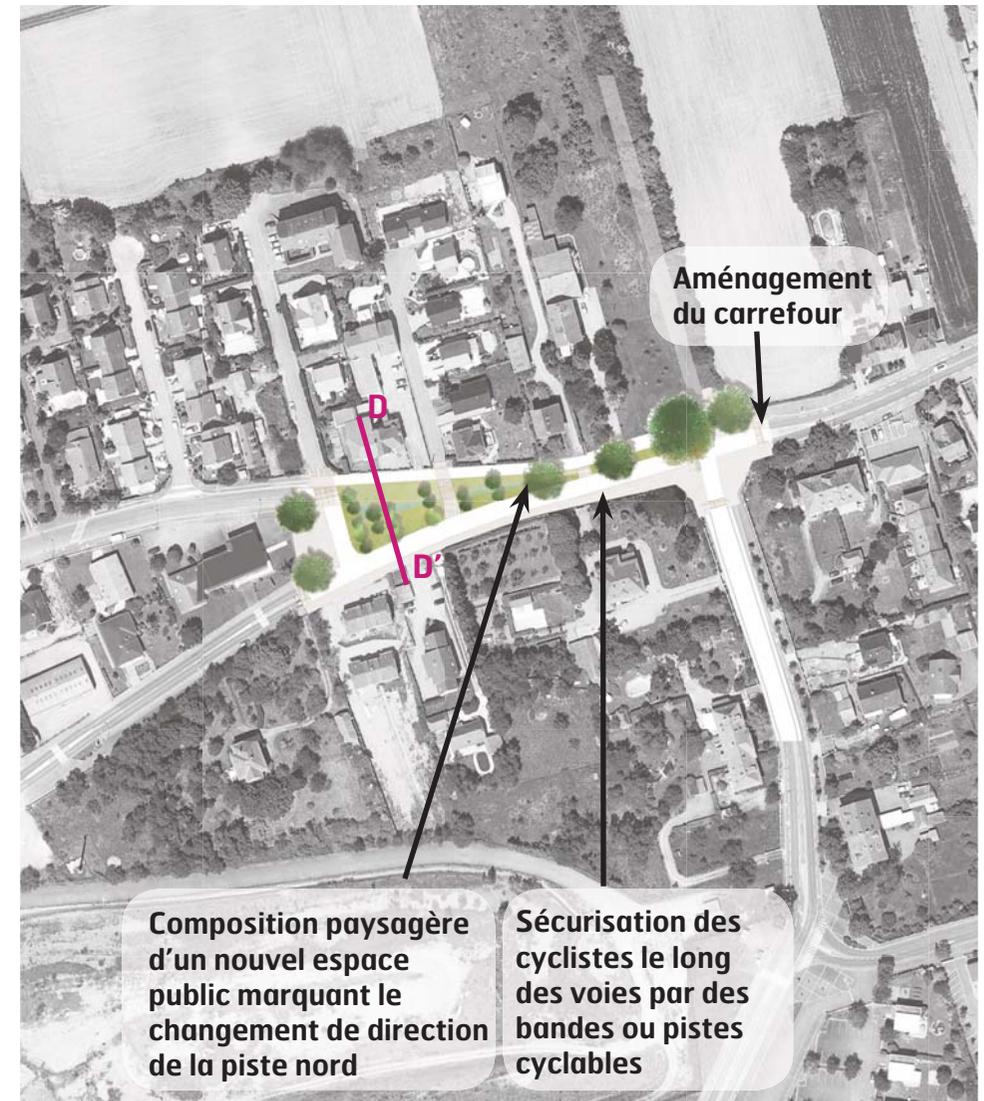
Coupe DD'



➔ Pistes d'aménagement

- Sécuriser la traversée de la rue des Mines par un aménagement du carrefour.
- Développer une place qui devient espace directionnel entre les différents flux de modes actifs.
- Aménager les voies pour insérer les pistes ou bandes cyclables

Insertion urbaine de la proposition d'aménagement de l'espace rue des Mines



Source : CIGAL, BD Ortho 2012/ Réalisation : AURM, DV, Novembre 2013

0 10 mètres





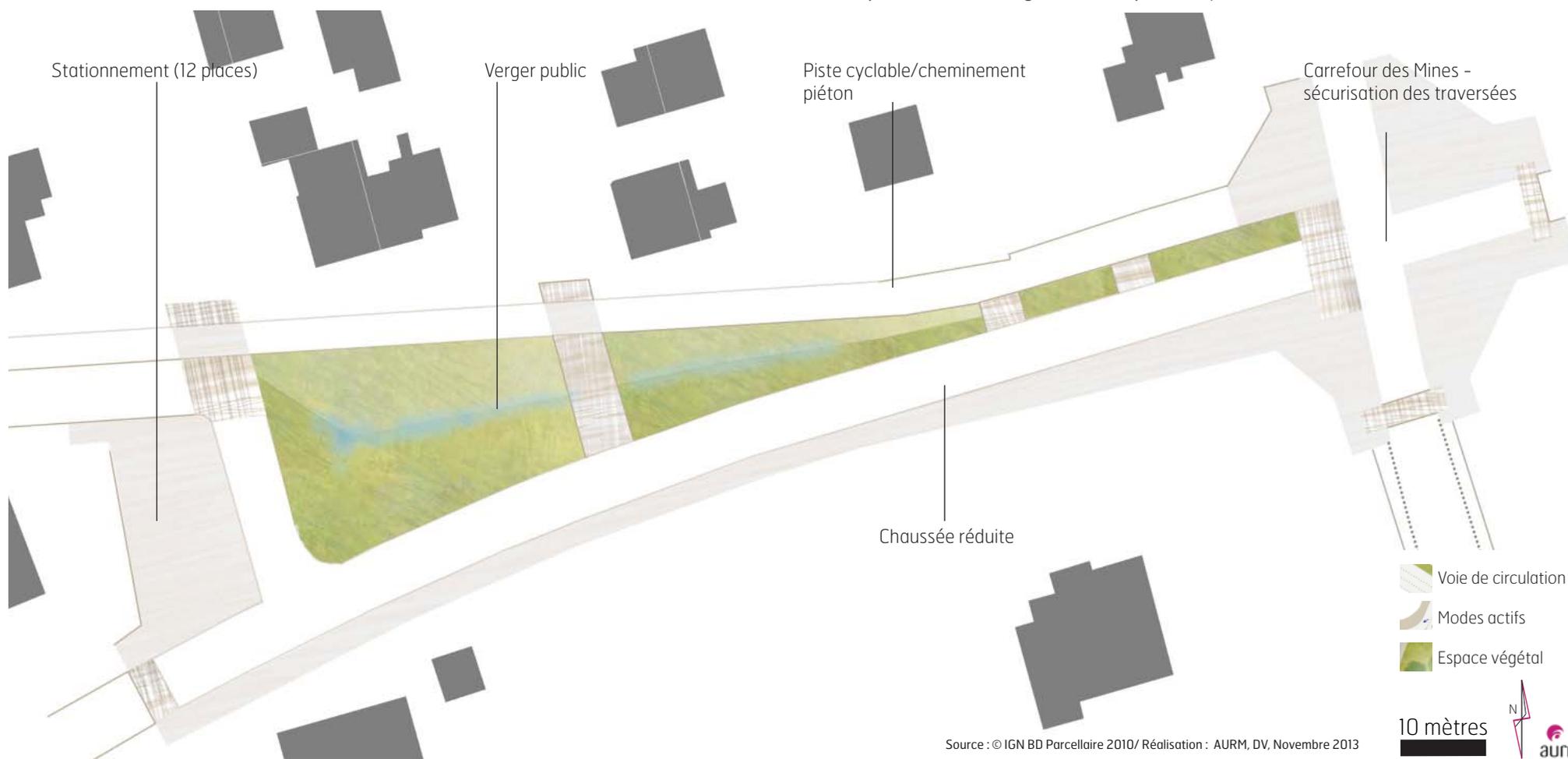
Un espace de stationnement devient lieu d'orientation

L'espace entre deux voies se trouve dans un contexte de vergers privés. Cette typologie végétale est un élément important du réaménagement de la «place».

Les limites sont marquées, comme tout au long de la piste nord, par des arbres plus imposants permettant de se repérer.

Enfin, l'ensemble de la place est située sur un plateau, au même niveau que les trottoirs.

Proposition d'aménagement d'espace de jonction rue des Mines (Wittenheim)



PARTIE 3 – TRACE ET LIEUX D'INTERVENTION

3.2.5 Mittelfeld : Rue de la forêt/rue du Bonhomme

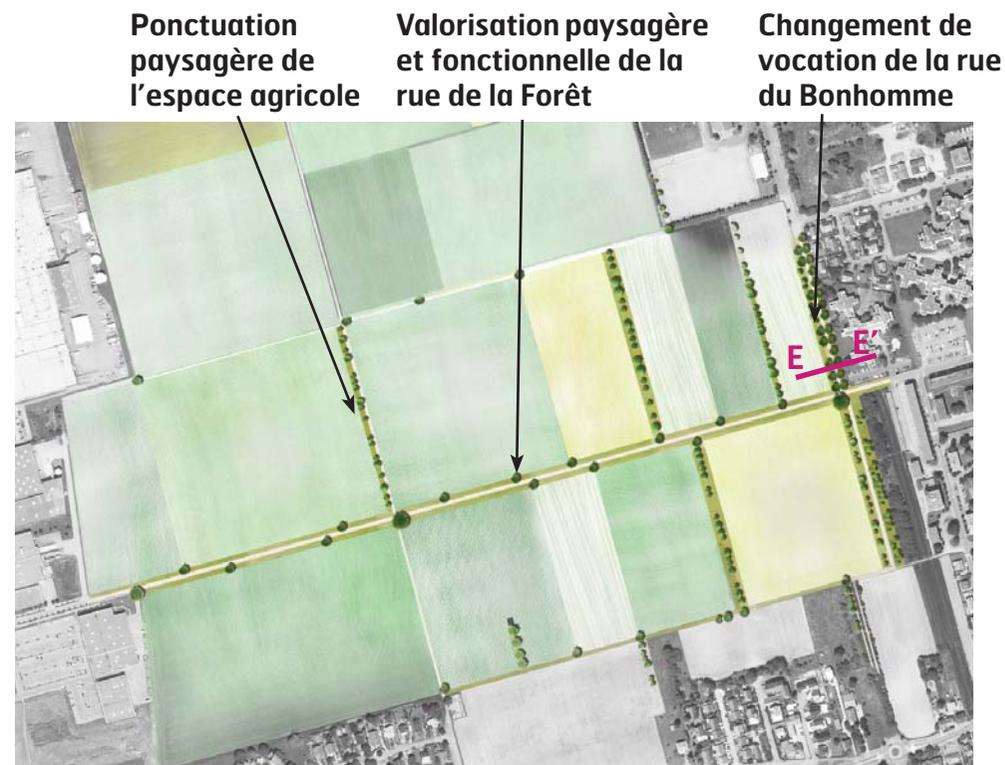
Le Mittelfeld est un «openfield» de près de 80 hectares. Ses abords se composent de quelques vergers. Actuellement, le paysage agricole se confronte au paysage urbain contrasté - zone commerciale, cité minière, ensembles de logements ou encore des terrains des sports.

Coupe EE'



La rue du Bonhomme devient, en partie, une voie dédiée aux modes actifs bordée par un verger linéaire, repris sur plusieurs parcelles ponctuant l'espace agricole.

Insertion urbaine du projet d'aménagement proposé sur le secteur du Mittelfeld



Source : CIGAL, BD Ortho 2012/ Réalisation : AURM, DV, Novembre 2013



➔ Pistes d'aménagement

- Aménager la rue de la forêt en une «voie verte»
- Donner la priorité aux modes actifs sur la rue du Bonhomme
- Créer du relief dans l'espace agricole par des bandes de vergers à conserver ou à créer

Rendre le paysage du Mittelfeld plus attrayant

Un travail de **filtres paysagers permet d'offrir au Mittelfeld une profondeur**, de créer de multiples horizons et par conséquent entraîne une nouvelle relation avec l'urbain.

La **rue de la forêt est ponctuée d'arbres de hautes-tiges** rythmant la traversée du Mittelfeld. Ils sont implantés comme repères de parcelle et opèrent comme des filtres visuels.

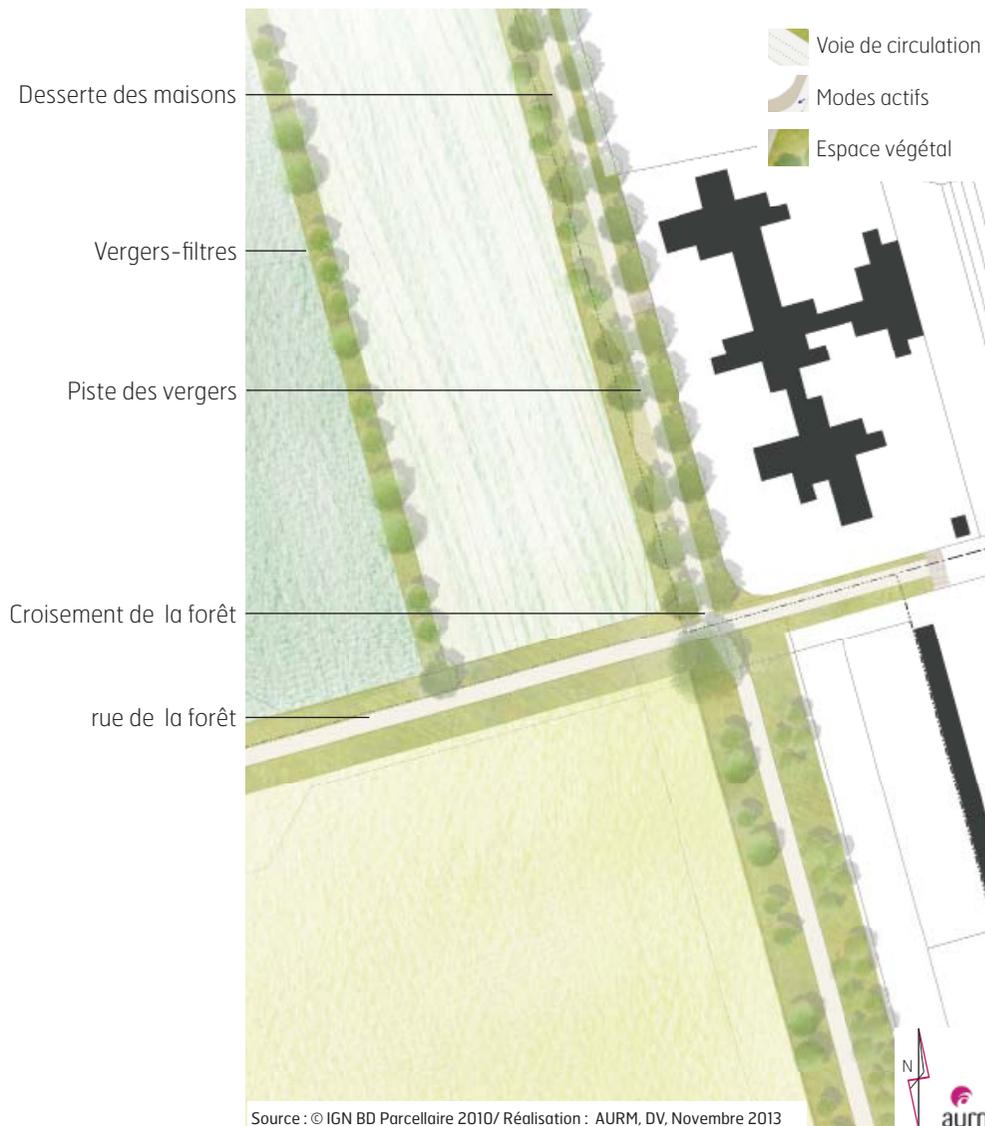
La **rue du Bonhomme** devient un maillon essentiel dans la piste nord. Sa nouvelle configuration **marque la limite de l'espace agricole par le mélange de plusieurs typologies végétales : l'alignement d'arbres et le verger**.

La suppression de la circulation automobile permet de renforcer le parti pris de préserver le Mittelfeld en temps qu'espace agricole. Cette suggestion doit, néanmoins, être étudiée plus finement. Le report des flux automobiles sur les autres voies ne devra pas bouleverser le fonctionnement du réseau viaire actuel. De plus, les accès aux parcelles bâties riveraines, s'il sont uniques, devront être préservés ainsi que les accès aux parcelles cultivées.



Verger linéaire à travers les champs marque le paysage de Berrwiller (68)

Proposition d'aménagement de la rue du Bonhomme (Wittenheim)



PARTIE 3 – TRACE ET LIEUX D'INTERVENTION

3.2.6 Bosquets Du Roy

Les Bosquets du Roy est un secteur en développement au nord de Wittenheim. La commune a fait le choix de maintenir un espace libre de construction et d'aménagement. Cet espace accompagne le tracé de la piste nord rejoignant Ruelisheim.

➔ Pistes d'aménagement

- Poursuivre les cheminements modes doux accompagnés d'une trame verte.
- Préserver un espace ouvert appelé «prairie» : peu d'aménagement et un minimum d'entretien. Cet espace peut être maintenu en culture si la surface nécessaire à l'exploitation est suffisante.
- Organiser la jonction entre les espaces tout en confortant les espaces pour modes doux.
- Créer un lieu de rencontre et/ou d'animation lié à la vocation agricole du secteur : point de vente de produits récoltés ou autre ...

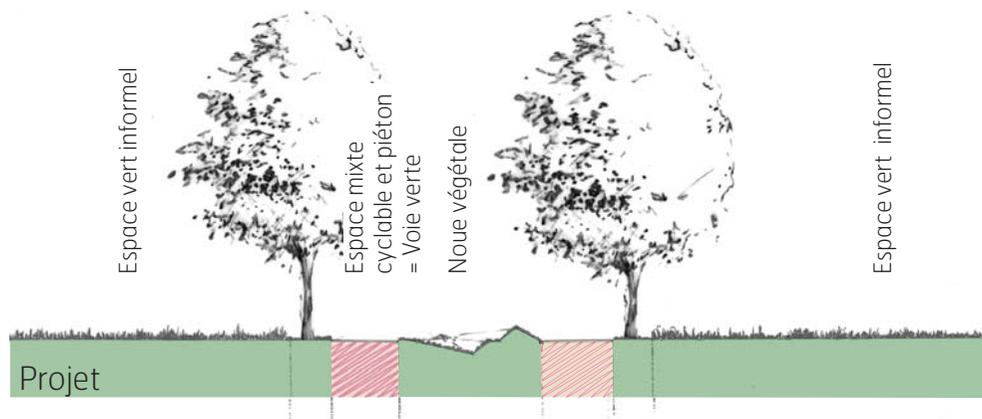


Le passage à l'arrière du collège Marcel Pagnol donne la direction de la future piste nord

Insertion urbaine du projet d'aménagement proposé sur le secteur l'espace ouvert des Bosquets du Roy (Wittenheim)



Coupe FF'



L'espace est vierge de tout aménagement, la piste nord relie les différents secteurs urbanisés ou à urbaniser. Elle s'inscrit dans la continuité de l'axe existant au nord du collège.

PARTIE 3 - TRACE ET LIEUX D'INTERVENTION

La traversée de la «prairie»

Les limites structurent l'espace qui se compose d'une « prairie » ponctuée de quelques arbres fruitiers. Un espace de rencontre et de partage sous une halle, sépare la prairie du jardin des bosquets. La structure participe aux jeux de topographie dessinés dans le jardin amenant à la route d'Ensisheim.

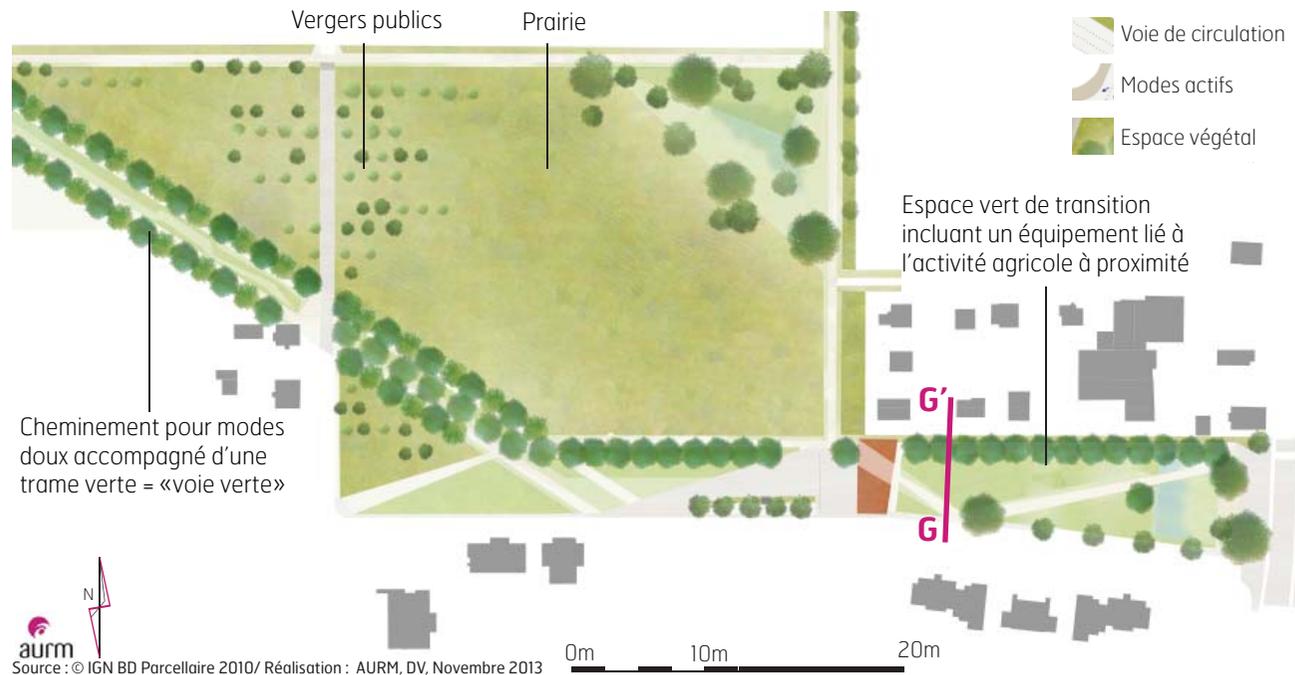


Piste cyclable et voie piétonne séparée par des luminaires, éléments de ponctuation et d'identification de ce type de tracé -Copenhague (DK)

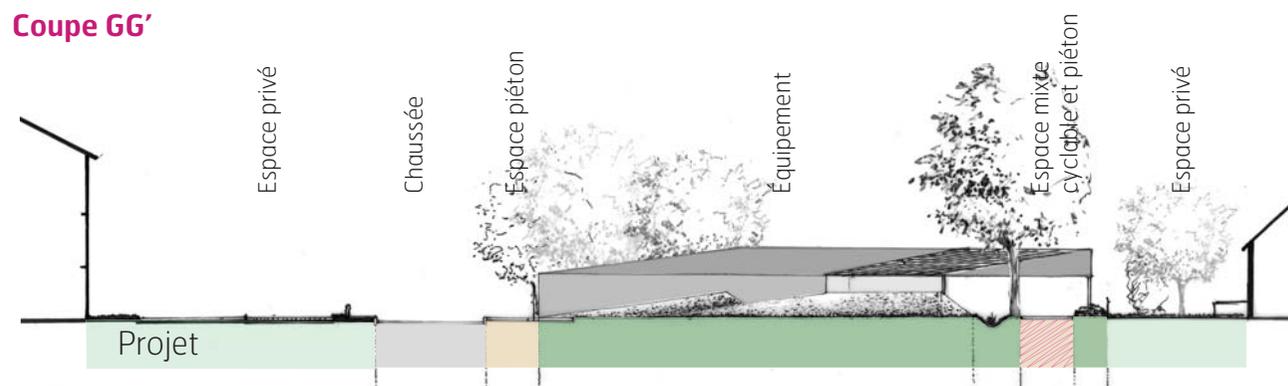


Un cheminement modes actifs bordé par un alignement de tilleuls de part et d'autre fait le lien entre l'espace urbanisé et l'espace agricole - Hanovre (D)

Proposition d'aménagement de l'espace libre des Bosquets du Roy (Wittenheim)



Coupe GG'



Ce terrain fait transition entre le secteur à urbaniser et la «prairie», il peut recevoir un équipement de type (halle ouverte ou lieu de stockage) lié à l'activité agricole à proximité.



MULHOUSE ALSACE
AGGLOMÉRATION



Ville de
Kingersheim



Au cœur de la Basse-Poitaine



L'étude de faisabilité de la «voie du milieu» a été pilotée par :

- Le pôle aménagement de m2A
- Les communes de Kingersheim et Wittenheim.

Deux réunions ont été menées pour présenter les éléments d'analyse (3 octobre 2013) et le tracé et les lieux d'interventions (14 novembre 2013).

La Direction Départementale des Territoires (DDT) du Haut-Rhin, le service mobilité douce de m2A et le SCoT ont été associés à la démarche.

AURM

33 avenue de Colmar - 68200 MULHOUSE
Tél. : 03 69 77 60 70 - Fax : 03 69 77 60 71

Etude éditée et imprimée par :

L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne

Rédaction :

Catherine Horodyski
Tél. direct 0369776076 Mail : catherine.horodyski@aurm.org
David Vandamme

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