

SITRAM

Syndicat
intercommunal des
Transports de l'
Agglomération
Mulhousienne

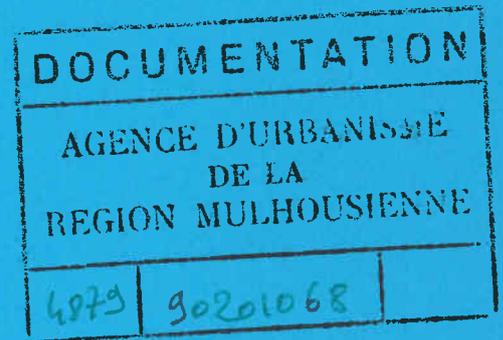
A U R M

agence d'
urbanisme
de la région
mulhousienne

*AS mi
~~ETA~~ (notion ans)*

Les impacts urbains

Phase 3



du transport en commun

les lieux à projet

LA PORTE JEUNE

en site propre

A V R I L 1 9 9 9

PORTE JEUNE ET PLACE DE L'EUROPE

La porte Jeune est certainement le lieu ayant la plus forte valeur symbolique de Mulhouse, plus encore que la place de la Réunion. C'est le lieu urbain le plus fréquenté : utilisateurs des bus, piétons, habitants du quartier, utilisateurs du parking, professionnels ayant leurs bureaux là, shopping, automobilistes traversant le centre-ville, cyclistes, habitants de l'agglomération en quête de loisirs...

C'est l'élément le plus repérable autant par les caractéristiques de l'espace public (vaste carrefour) que par la tour de l'Europe visible de très loin.

C'est aussi le point de chute de l'entrée des touristes.

On connaît, par l'intermédiaire des médias ou à l'occasion de différentes manifestations, l'attente de la population mulhousienne en ce qui concerne l'aménagement de la porte Jeune: piétonnisation, moins de voitures voire plus du tout, place aux transports en commun, aux vélos, aux commerces... bien entendu l'unanimité des avis ne peut pas être faite sur ces options fondamentales et les habituels détracteurs du changement pourront semer le doute.

Peut-être faudra-t-il "asseoir" les options fondamentales du réaménagement de la porte Jeune et du boulevard de l'Europe sur une enquête d'opinion précédée d'une information complète sur de bons exemples réussis d'aménagement urbains d'autres villes.

L'impact du tram-train se portera assez largement sur tout le secteur si l'on considère que ce secteur doit évoluer et trouver une vocation forte . A l'inverse, le tram-train pourrait avoir un impact très limité si l'on considère que rien ne doit être modifié.

Avec l'arrivée du tram-train porte Jeune, toutes les composantes de la vie urbaine doivent retrouver une nouvelle définition et une nouvelle place.

Nous essayons avec ce document d'engager la réflexion sur les changements qui peuvent être envisagés pour donner corps à ce grand projet sur la base des options fondamentales qui ont été émises par les diverses composantes de la population .

PORTE JEUNE ET PLACE DE L'EUROPE

I IMPACTS VISUELS

Parler de l'impact visuel d'un lieu c'est déjà évaluer son attractivité; pour certaines fonctions urbaines comme la fonction commerciale ou les déplacements piétonniers cette attractivité est essentielle.

Avec les photographies qui suivent, nous effectuons une approche visuelle des impacts physiques dus au tram-train : impacts directs autour de la plate-forme du tram-train ; impacts indirects sur les lieux directement attenants , éléments supprimés ou modifiés, évolutions à prévoir...

Sur certaines vues, un calque permet de visualiser l'encombrement actuel de l'espace avec principalement du mobilier urbain ou des automobiles.

Avec la simplification des flux automobiles et la piétonnisation, l'encombrement devrait nettement diminuer par lui-même, ce qui devrait être le premier impact positif.

Un aménagement d'ensemble permettra la mise en cohérence des différentes fonctions urbaines . Celles qui auront un impact en terme d'aménagement spatial sont abordées en seconde partie.

II

DES OBJECTIFS D'AMENAGEMENT SPATIAL

*Nous envisageons l'évolution possible de la Porte Jeune et du boulevard de l'Europe selon les principales fonctions urbaines du secteur ayant un impact physique sur l'aménagement du lieu, avec, comme option fondamentale pour la porte Jeune , **la piétonnisation optimale de la porte Jeune**, le maintien de l'accès automobile au centre ville (notamment aux parcs de stationnement) et la suppression du trafic de transit .*

Les vues nous permettant d'appréhender les impacts physiques du tram-train sur la porte Jeune et ses alentours, nous feront entreprendre un tour débutant Porte Jeune, puis place de l'Europe, pour prendre ensuite l'avenue Schuman et le boulevard de l'Europe et terminer rue de Metz.

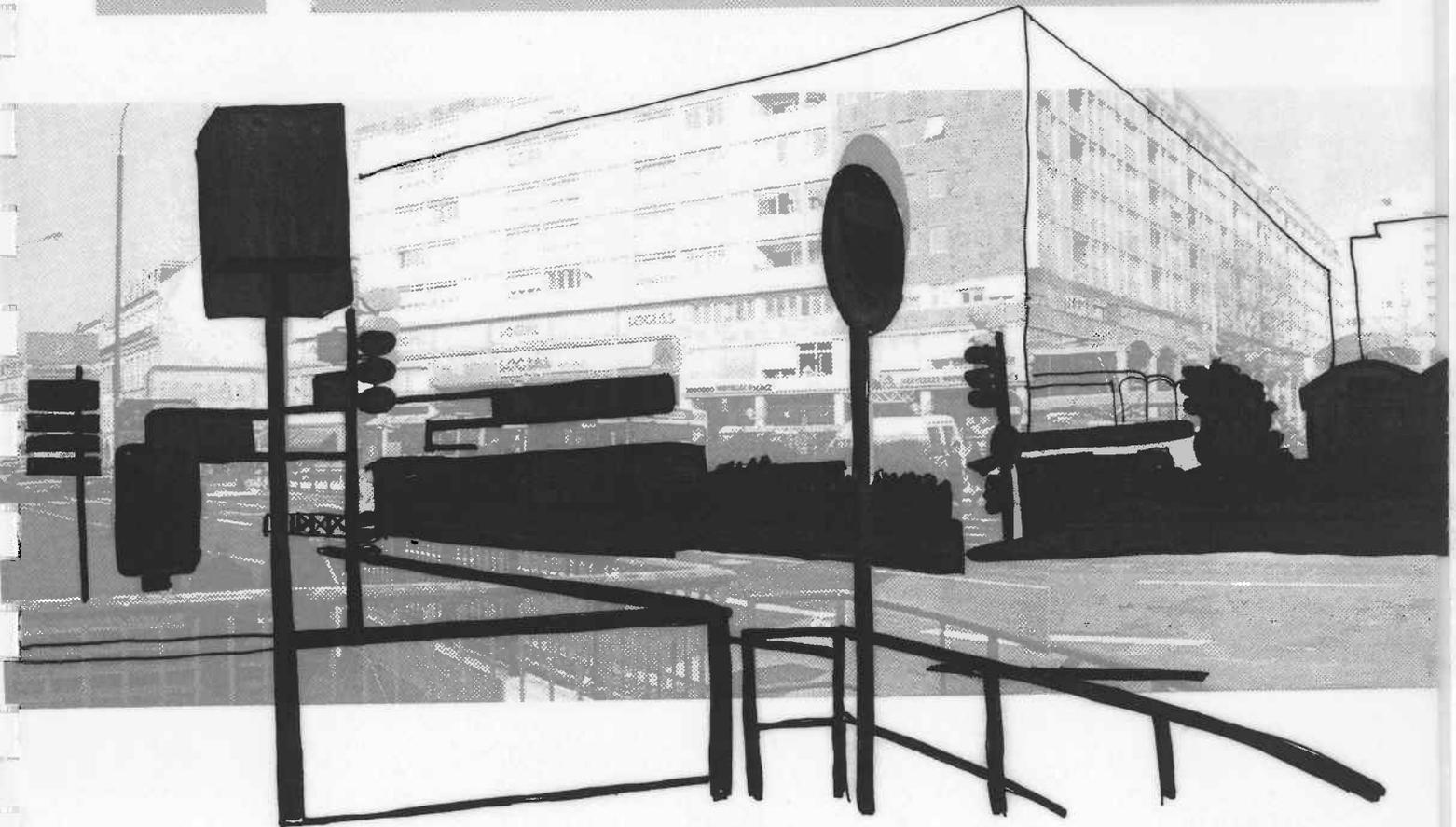
Nous pointerons au fur et à mesure des vues les atouts, les dysfonctionnements que recèlent les différents lieux, certains changements ou aménagements envisageables.

- 1 - Au débouché de l'avenue Kennedy, le carrefour de la porte Jeune
 - 2 - La porte Jeune: le carrefour et la place de l'Europe
 - 3- Articulation porte Jeune et place de l'Europe
 - 4- Galerie marchande de la place de l'Europe
 - 5- La place de l'Europe: ancien Leclerc
 - 6- L'espace disponible de la place de l'Europe
 - 7- Les relations entre la place de l'Europe et les rues voisines: rue d'Anvers
 - 8- Les relations entre la place de l'Europe et les rues voisines: rue de Metz
 - 9- Les bâtiments bordant la place de l'Europe vus depuis l'avenue Schuman et ses abords
 - 10- Point de vue sur le pied de la tour de l'Europe depuis le boulevard de l'Europe...
 - 11- Espace composant le pied de la tour de l'Europe
 - 12- Le pied de la tour côté rue de Metz
 - 13- Point de vue sur le pied de la tour et le carrefour depuis la rue de Metz...
-

1 AU DEBOUCHÉ DE L'AVENUE KENNEDY, LE CARREFOUR DE LA PORTE JEUNE



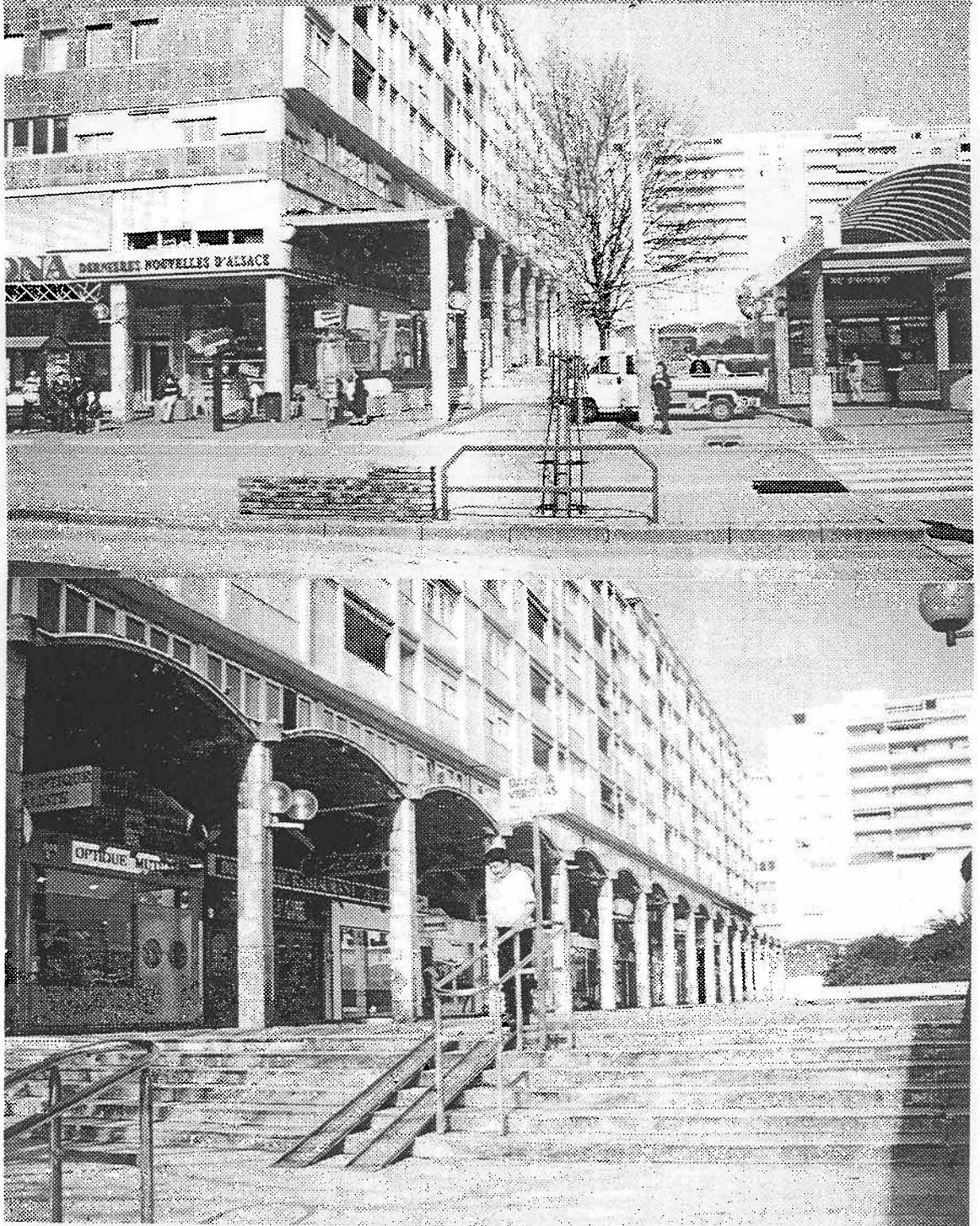
Imaginer cet espace sans voiture, ni camion, ni panneau, entièrement piétonnier, moins de mobilier urbain disparate, et un tramway qui passe toute les 2/3 mn...



La porte Jeune va connaître un nouveau visage du fait même du passage du tram-train: suppression du terre-plein central, suppression d'une partie (au minimum) du trafic routier, suppression des arrêts de bus de lignes elles même supprimées , déplacement des autres arrêts , mais aussi déplacement de l'espace Tram qui sera également mieux situé ailleurs , suppression des feux et écrans bus suppression des panneaux indicateurs et peintures au sol...

Egalement : changement des systèmes d'éclairage, ouverture de la place de l'Europe sur la porte Jeune , réorganisation de l'affichage publicitaire...

ARTICULATION PORTE JEUNE / PLACE DE L'EUROPE



Entre la place de l'Europe et la porte Jeune, le dénivelé est peu important (2x6 marches). Il faudrait, simplement permettre un accès plus confortable, plus large, moins pentu aux poussettes et autres roues, mettre cet accès à l'abri des intempéries (vent, verglas, pluie...)



Les commerces de la place de l'Europe sont encore vivants quoique perdant petit à petit de leur standing...

Une meilleure attractivité serait souhaitable avec par exemple la constitution d'une autre galerie située en vis-à-vis, à couvert (simplement ou bien clos) et par la présence d'une grande surface ou grande enseigne en remplacement du Leclerc.

L'étanchéité de la couverture des arcades aurait bien besoin d'être revue et la sous-face de recevoir une finition.



Un grand espace vide balayé par les vents et impraticable l'hiver. Il est surtout fréquenté du côté de la galerie commerçante parce qu'il permet le passage entre la rue d'Anvers et la porte Jeune. La moitié sud de la place est très rarement fréquentée puisqu'il n'y a ni accès, ni passage, ni entrée.





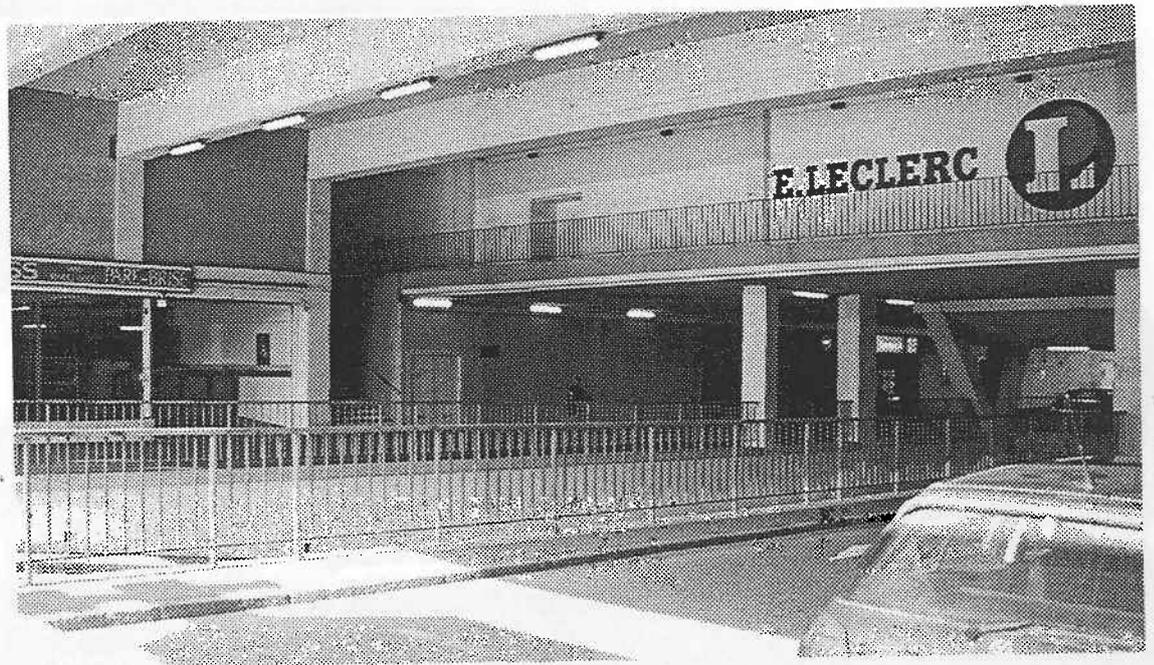
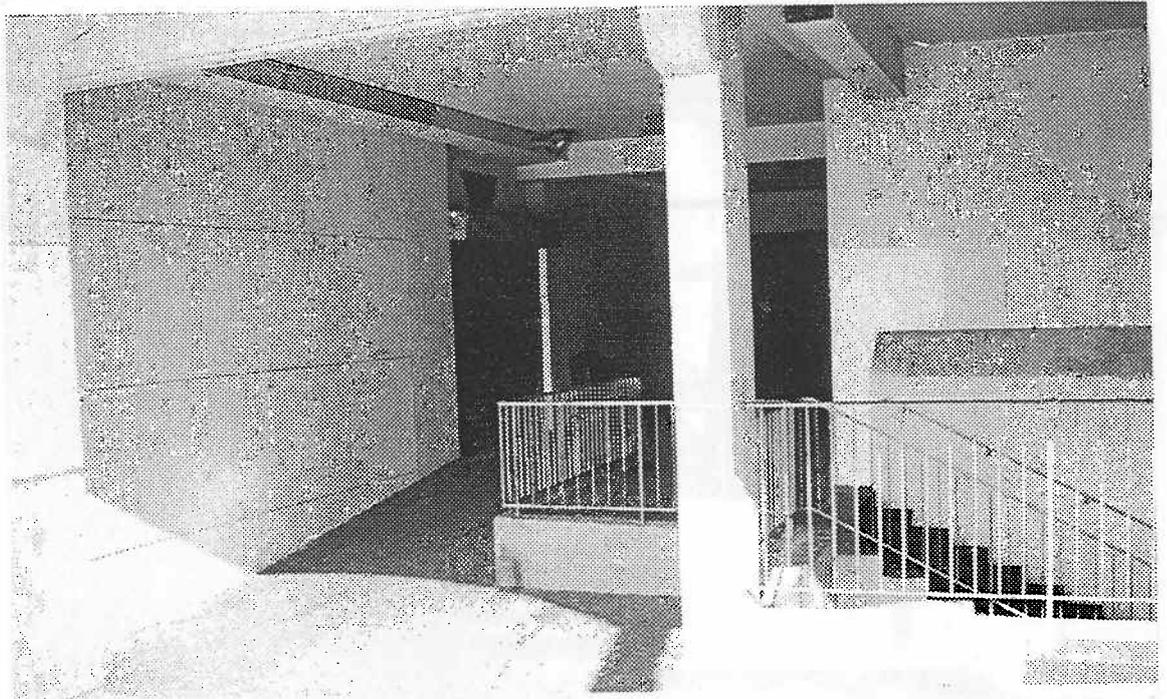
La place de l'Europe est actuellement un vaste espace inexploité.

Le remplacement du Leclerc par une autre enseigne suffirait-il à redynamiser cet ensemble; Certainement non, il faudra:

- créer de nouveaux passages et accès à la dalle (pas des couloirs mais des véritables entrées animées),
- redéfinir un autre système commercial (galerie marchande),
- réaménager l'espace restant à l'air libre, jardin, jeux ...



LES RELATIONS ENTRE LA PLACE DE L'EUROPE ET LES RUES VOISINES : LA RUE D'ANVERS

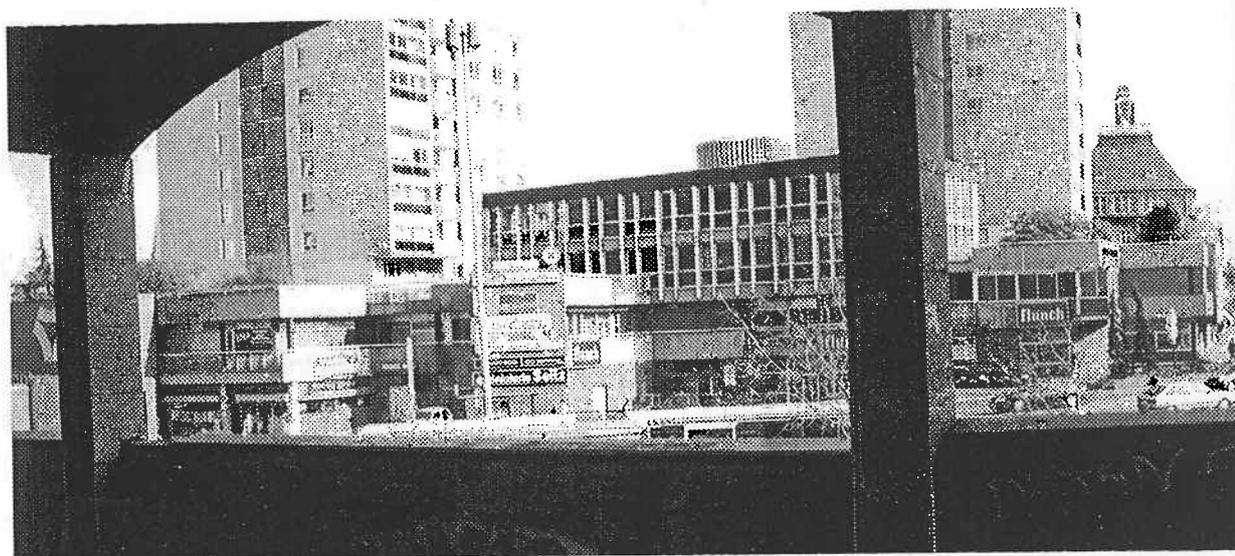


Un des 2 passages liant la place de l'Europe à la rue d'Anvers : celui-ci n'est pas des plus engageant! En haut depuis la rue d'Anvers, en bas depuis la place de l'Europe.

LES RELATIONS ENTRE LA PLACE DE L'EUROPE ET LES RUES VOISINES : LA RUE DE METZ



L'autre passage menant à la rue d'Anvers: il gagnerait à être plus agréable, plus lumineux, à l'abri des courants d'air.



Depuis un endroit inaccessible de la place de l'Europe situé entre la tour et le Leclerc, on domine le carrefour de la rue de Metz et du boulevard de l'Europe. On peut constater le fouillis actuel du système d'affichage publicitaire et d'enseignes, ce qui les rend totalement illisibles. Le centre Europe devrait bénéficier d'une revalorisation de l'espace situé en face de lui et d'une relation plus directe avec le centre commercial place de l'Europe. Le lien doit être organisé et facilité, la spécificité de chaque centre étant à renforcer.

LES BATIMENTS BORDANT LA PLACE DE L'EUROPE VUS DEPUIS L'AVENUE SCHUMAN ET SES ABORDS



Les abords côté avenue Schuman

Les bâtiments donnant sur la place de l'Europe ont leur entrée avenue Schuman. Les magasins sont traversants et ouvrent sur une galerie piétonnière fréquentée; En revanche les niveaux inférieurs sont utilisés pour du stationnement, voire pas utilisés du tout;

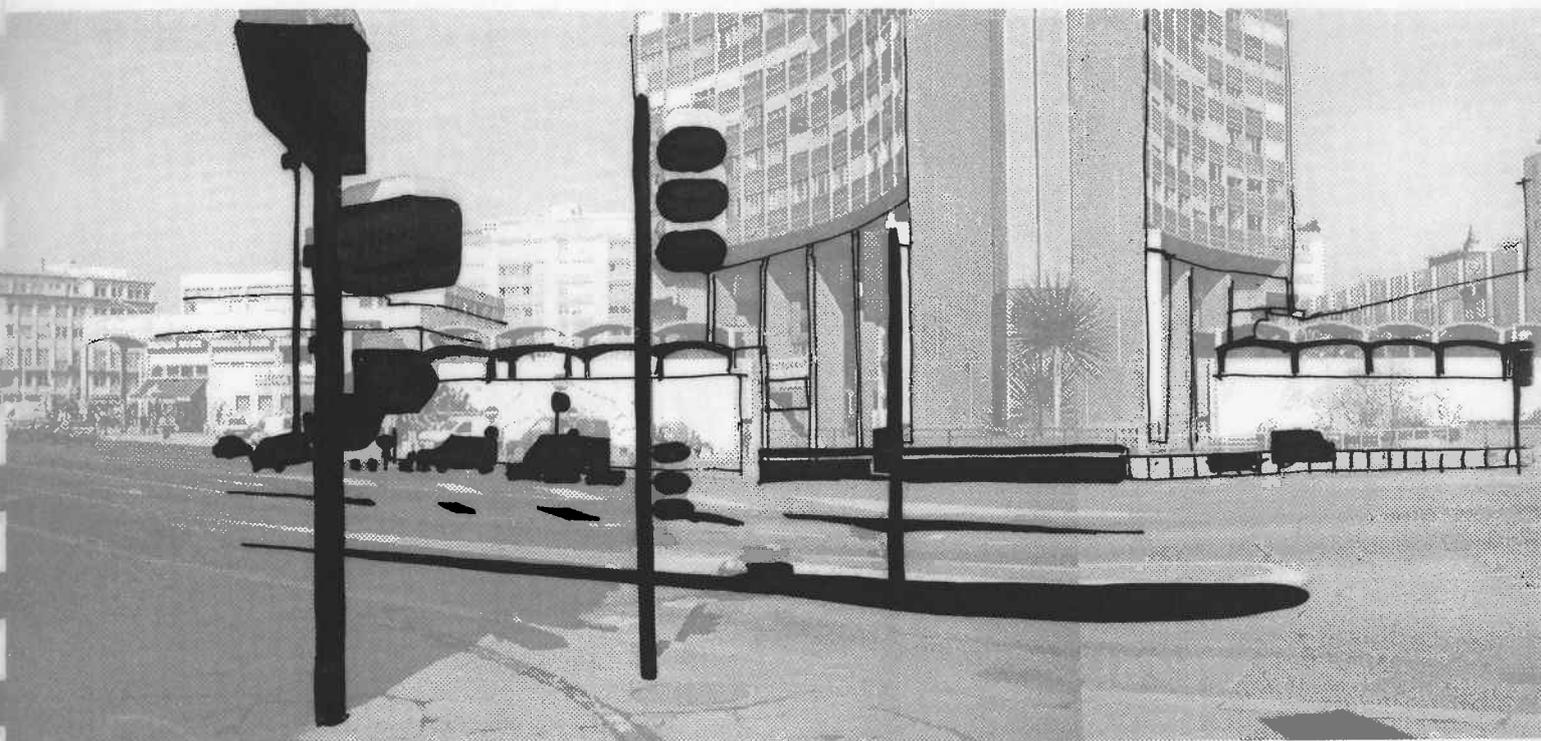
Le trottoir longeant la chaussée mériterait d'être agrandi. Les deux rampes d'accès au sous-sol sont-elles indispensables?



Le volume du Leclerc sortant sur le bd de l'Europe devrait devenir une vraie façade: ouvertures, accès bien en évidence, façade bien composée



On peut imaginer ici un carrefour simplifié avec 2 files de tourne-à-gauche en moins. En fond, à créer, une véritable façade avec le Leclerc (ou son successeur) et un accès confortable entre cet espace bas qui aura d'autres fonctions que celles qu'on connaît actuellement et la place de l'Europe qui également devrait évoluer vers une place nettement plus attractive.



S'y reconnaît-on dans cet amalgame de murs, publicités, garde-corps, feux tricolores, îlots, zébras...?

- une fontaine intéressante mais isolée,
- une entrée de restaurant introuvable et peu reluisante,
- deux murs aveugles comportant des bas-reliefs peu mis en valeur,
- le bas de la tour pas entretenu,
- pas d'accès à la place de l'Europe,
- des bacs à fleurs, sans fleurs, posés ça et là en remplacement de bornes,
- des véhicules garés n'importe comment là où ils ne devraient pas être,

- enfin une surface goudronnée très importante sans attrait pour les piétons, dévolue à la voiture, au bruit, à la pollution, ce qui condamne les espaces publics attenants.

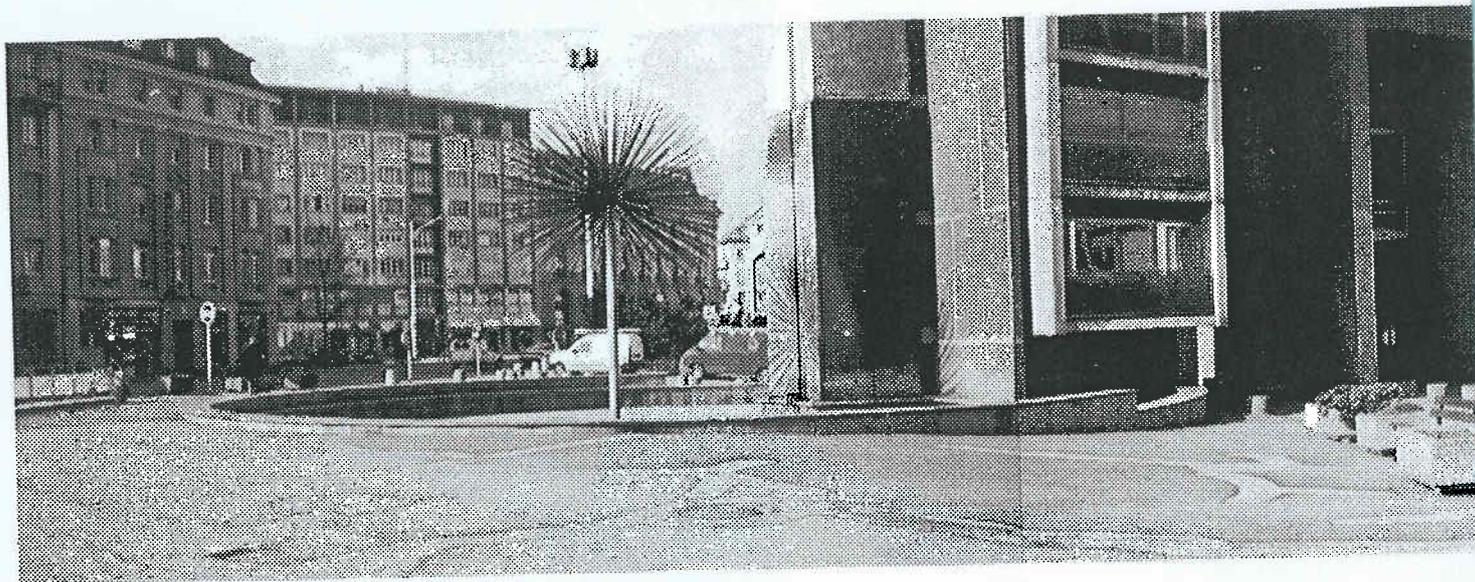
En noir, les éléments qui seront supprimés s'il n'y a plus de trafic Est-ouest.



Un cadre bâti intéressant donnant sur un espace fouillis et gâché par les publicités, du mobilier urbain nombreux et disparate, des revêtements de sol variés ...

La mise en valeur du pied de la tour devrait mener au dégagement des éléments encombrant le sol, au ravalement du bas de la tour (au nettoyage!) et à la construction d'une façade commerciale à côté et y compris le Leclerc.

POINT DE VUE SUR LE PIED DE LA TOUR ET LE CARREFOUR DEPUIS
LA RUE DE METZ



Egalement:

- des bacs à fleurs sans fleurs
- des véhicules de livraison ou autre stationnés n'importe comment,
- un revêtement de sol plus étonnant qu'esthétique,
de l' espace pas utilisé, donc perdu.

L'analyse de l'usage des lieux de travail est un aspect essentiel de la planification spatiale. Elle permet de comprendre les dynamiques de l'occupation du territoire et d'identifier les besoins en matière d'aménagement. Cette analyse doit être menée de manière systématique et régulière, afin de pouvoir adapter les politiques d'aménagement aux évolutions du territoire.

Il est important de noter que l'usage des lieux de travail est un phénomène complexe, qui dépend de nombreux facteurs, tels que la structure économique, la démographie, les transports, etc. Une approche globale et pluridisciplinaire est donc nécessaire pour comprendre et agir sur ce phénomène.

II DES OBJECTIFS D'AMÉNAGEMENT SPATIAL

La planification spatiale a pour objectif de définir les orientations et les actions à mettre en œuvre pour améliorer l'occupation du territoire. Elle vise à créer un cadre de référence pour les décisions d'aménagement et à garantir la cohérence et la complémentarité des interventions. Les objectifs de l'aménagement spatial sont donc de définir les orientations, de planifier les actions et de garantir la cohérence et la complémentarité des interventions.

Les orientations de l'aménagement spatial sont définies en fonction des enjeux et des besoins du territoire. Elles doivent être claires, précises et mesurables, afin de permettre de suivre l'évolution de l'occupation du territoire et d'évaluer l'impact des actions mises en œuvre.

La planification spatiale est un processus continu et évolutif, qui doit être adapté aux changements du territoire. Elle nécessite une collaboration étroite entre les différents acteurs du territoire, afin de garantir la cohérence et la complémentarité des interventions.

PORTE JEUNE

L'arrivée du tram-train aura plusieurs types d'effets attendus sur la vie de l'agglomération mulhousienne notamment sur les déplacements, sur la vie économique, sur les fonctions urbaines d'une manière générale. Nous nous attacherons ici à proposer des objectifs d'aménagement consécutifs à la présence du tram-train. Etant donnée l'imbrication complexe des nombreuses fonctions urbaines, nous aborderons sectoriellement les principales fonctions qui ont un impact en terme d'aménagement spatial, ce qui mènera à étudier, à l'aide de schéma commentés, les fonctions suivantes:

*1 - les TRANSPORT EN COMMUN, 2 - l'ESPACE PUBLIC, 3 - les PIETONS
4 - les AUTOMOBILES, 5 - les COMMERCES*

A chacune de ces fonctions, nous proposons un objectif d'aménagement spatial:

1) TRANSPORT EN COMMUN :

RENDRE LE TRANSPORT EN COMMUN ATTRACTIF

Le tracé du tram-train est maintenant connu dans ses grandes lignes. La présence de la plate-forme du tram-train ne bouleverse pas en elle-même le carrefour ou la Porte Jeune. Le tram-train oblige à simplifier le trafic porte Jeune plus en amont par la suppression de voies de circulation avenue de Colmar et Kennedy; La suppression d'une partie des arrêts de bus et la réorganisation des lignes libèrera également de l'espace. La complication vient de la gestion du carrefour à plusieurs mouvements avec priorité donnée au tram-train.

Cependant, à l'inverse, s'il n'y avait plus du tout de transit automobile porte Jeune la gestion du trafic du transport en commun s'en trouverait nettement améliorée.

La composante "transports en commun" est la seule invariante connue actuellement pour l'aménagement de la porte Jeune. Reste à s'assurer de son attractivité en plus de son utilité: confort des rames ... mais aussi confort des parcours piétonniers pour se rendre aux arrêts, pour traverser les rails, confort de l'attente aux arrêts ...

La question se pose bien au delà de la simple plate-forme et de l'arrêt.

2) ESPACE PUBLIC

REDEFINITION DES ESPACES, REQUALIFICATION DE LA PORTE JEUNE

L'espace disponible pour l'aménagement de la porte Jeune mène à considérer deux options radicalement différentes:

- *maintien du système actuel de répartition des surfaces dont les bénéficiaires sont l'automobile et le transport en commun;*
- *changement du système actuel au bénéfice des piétons et des consommateurs du centre-ville.*

A l'heure actuelle, la Charte de développement du commerce mulhousien et l'opinion publique nous permettent d'étudier cette deuxième option et de développer une proposition d'aménagement.

3) PIETONS

UN ESPACE PUBLIC LIBERÉ POUR LES PIÉTONS

Les piétons devraient être les bénéficiaires, avec le tram-train, de la réorganisation de la Porte Jeune. L'objectif est d'augmenter le confort des piétons et entraîner la redynamisation du secteur: praticabilité, lisibilité des cheminements et espaces, suppression ou éloignement des pollutions ...

Les piétons étant bien souvent des utilisateurs des transports en commun, des automobilistes qui se rendent au centre ville, des clients des commerces, des habitants ... on peut considérer qu'en satisfaisant les piétons, on satisfait une large partie des "consommateurs" du centre ville.

4) AUTOMOBILES

SUPPRIMER LE TRANSIT, PERMETTRE L'ACCES AU CENTRE VILLE ET AUX PARCS DE STATIONNEMENT

L'arrivée du tram-train porte Jeune ne bouleverse pas en soi la place de l'automobile. Trois éléments sont à prendre en compte:

a- suppression (totale ou par déplacement) de l'espace actuellement consommé par les arrêts de bus de la Porte Jeune car une bonne partie des lignes passant porte Jeune seront réorganisées. Ceci devrait également libérer de l'espace;

b - simplification des flux arrivant et partant de la porte Jeune, exemple: avenue Kennedy et avenue de Colmar; le carrefour sera donc moins compliqué;

c - malgré l'emplacement d'un arrêt du tram-train boulevard de l'Europe qui réduit le passage possible entre le bâtiment d'angle de la place de l'Europe et la façade opposée boulevard de l'Europe, il reste suffisamment de place pour faire passer deux files de circulation automobiles ou une file auto et une voie bus.

Il n'y a donc pas de justification purement technique à la suppression du transit automobile est-ouest boulevard de l'Europe entre la rue de Metz et la porte Jeune.

La réduction voire la suppression de ce transit est liée à des considérations de qualité de vie (piétons, espaces publics attractifs et sans pollution...) et de redynamisation du quartier, des fonctions commerciales notamment.

5) COMMERCES

LA REDYNAMISATION PAR LA TRANSFORMATION DE L'ENVIRONNEMENT ET LA RESTRUCTURATION COMMERCIALE

Il s'agit de redynamiser l'espace commercial du quartier et notamment de la place de l'Europe et du bas de l'avenue de Colmar, mais aussi du centre Europe et du boulevard de l'Europe. Cet ensemble bénéficiera de l'arrivée du tram-train et de la dynamique de projet, et également, de la piétonnisation.



TRAM-TRAIN ET BUS

La ligne Est-ouest du tram-train passe par le boulevard de l'Europe pour se diriger vers l'avenue Schuman. Il se peut que cette portion de ligne depuis la porte Jeune jusqu'au terminus soit différée, ce qui oblige à prévoir des lignes provisoires de bus en remplacement, avec correspondance facile porte Jeune.

De plus, une bonne partie des lignes qui ont leur terminus boulevard de l'Europe seront maintenues notamment les lignes de car.

Certains arrêts simples de lignes qui traversaient la porte Jeune d'Est en ouest se transformeront en terminus ou prendront d'autres parcours en évitant la porte Jeune. Les bas-côtés du boulevard de l'Europe conserveront leur rôle de gare autobus et cars.

Au premier semestre 1999 , le schéma du tracé du tram-train présente les caractéristiques suivantes:

- 2 stations séparées soit une par ligne;
- la ligne est-ouest est située côté sud de l'avenue Kennedy
- la ligne nord sud est située côté ouest de l'avenue de Colmar
- la ligne est-ouest pourrait avoir son terminus provisoire porte jeune , ce qui suppose des lignes de bus provisoires en correspondance et peu éloignées.;
- il doit y avoir une possibilité de jonction de la ligne est-ouest à la ligne nord-sud;
- le tracé du tram-train doit être le plus droit possible et comporter le moins de "s" possible;
- les quais s'allongent sur 60m ;

1 suite

Lignes de Bus:

La présence du tram-train doit simplifier les lignes de bus arrivant porte Jeune. Il ne doit plus y avoir que quelques arrêts précisément à l'endroit de la porte Jeune. Les lignes de bus s'arrêtant actuellement devant l'espace TRAM sont nombreuses et de parcours tout à fait variés, ce qui ne nous permet pas d'évaluer le nombre de lignes de bus et d'arrêt encore nécessaires avec le tram-train.

Pourtant on peut se baser sur une nette diminution des arrêts. Il n'y aurait plus que quelques lignes passant porte Jeune ou au pied de la Tour de l'Europe, nécessitant des arrêts rapides et non du stationnement ou de l'attente, ce qui pourrait être fait plus loin.

La réorganisation des lignes pourrait entraîner la suppression du passage est ouest à la porte Jeune, ce qui libérerait l'espace au sol.

En revanche, rien ne remettrait en cause la présence des terminus du boulevard de l'Europe

Certaines lignes de bus ou car situées boulevard de l'Europe pourraient être modifiées

:

* modification probable
= sans changement

*N° 3 - Illzach - Coteaux

*N°6 - Sausheim / Modenheim - Brustlein

=N°10 - Ile Napoléon/Rixheim - Europe (Kunégel)

=N°14 - Battenheim - porte Jeune

=N° 15 - Dornach /Ile Napoléon - Porte Jeune

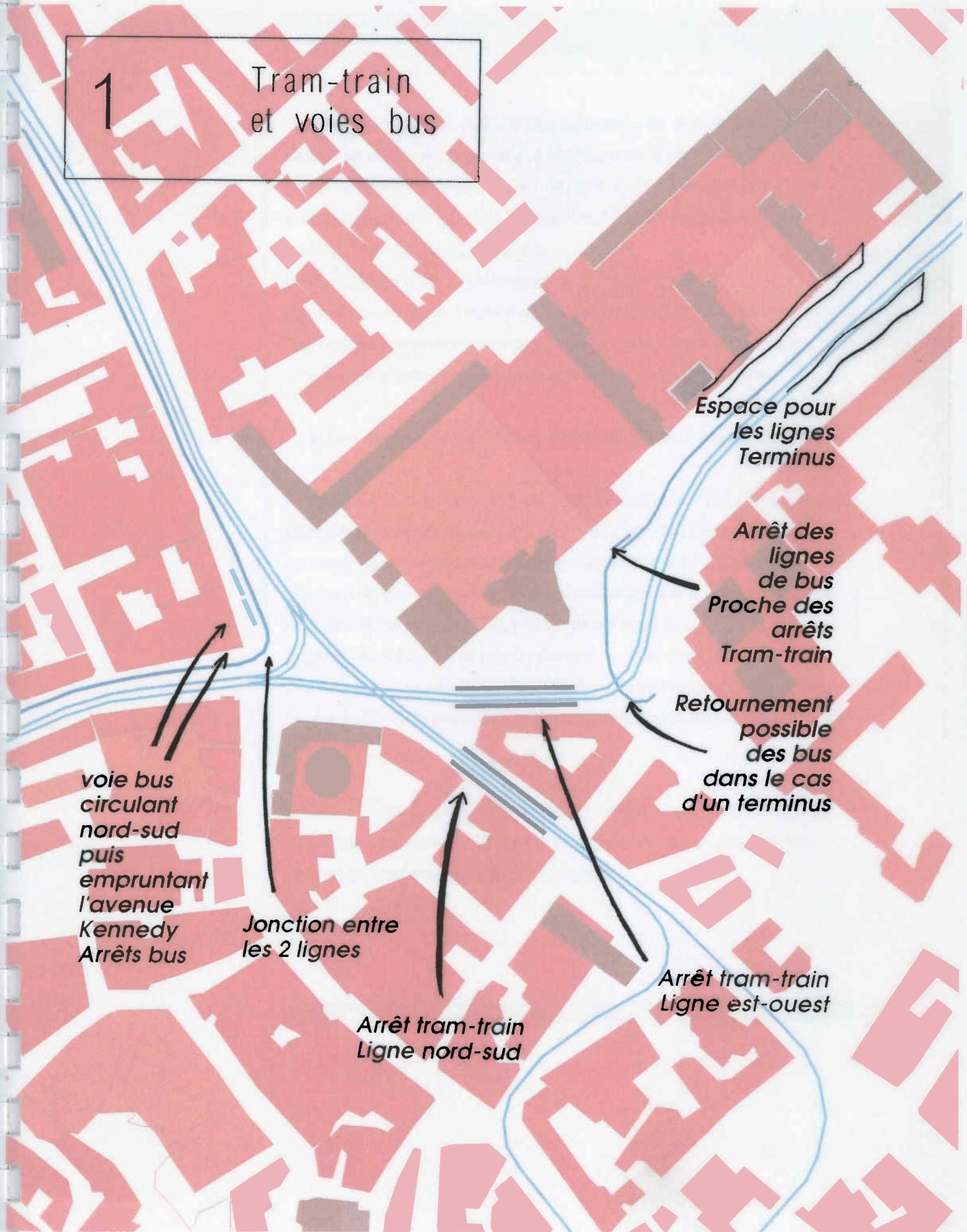
=E2 - Baldersheim - porte Jeune

=N°51 - Brunstatt - Europe (Kunégel)

=N°52 - Morschwiller - gare routière (Chopin)

=N°53 - Richwiller - gare routière (Heitz- Chopin)

1 Tram-train
et voies bus



voie bus
circulant
nord-sud
puis
empruntant
l'avenue
Kennedy
Arrêts bus

Jonction entre
les 2 lignes

Arrêt tram-train
Ligne nord-sud

Arrêt tram-train
Ligne est-ouest

Espace pour
les lignes
Terminus

Arrêt des
lignes
de bus
Proche des
arrêts
Tram-train

Retournement
possible
des bus
dans le cas
d'un terminus

On connaît, par l'intermédiaire des médias ou de rencontres (colloque Mulhouse au futur) , l'attente des Mulhousiens à propos de la porte Jeune: ne plus y voir de voitures (ou bien le minimum) , profiter d'un grand espace libre piétonnier débarrassé de ses pollutions olfactives, auditives surtout , visuelles aussi.

L'extension du plateau piétonnier est le moyen de relier l'espace commercial en perte d'attractivité de la place de l'Europe à la rue du Sauvage, de redynamiser le bas de l'avenue de Colmar avec ses cinémas en permettant un plus grand confort pour les piétons.

... si l'on ne prenait pas en compte cette volonté exprimée...

Il faut savoir que si l'on voulait changer le minimum d'habitudes liées aux déplacements automobiles, la porte Jeune pourrait ne pas changer et rester ce carrefour bruyant qu'elle est actuellement: le transport en commun en site propre ne remet pas en cause par lui-même l'espace consommé par l'automobile; tout au plus il rend plus complexe le carrefour étant donné la priorité donnée au tram-train.

On ne répondrait pas de ce fait à l'attente largement exprimée d'une bonne partie de la population mulhousienne et des consommateurs du centre-ville

C'est pourquoi un parti lisible d'aménagement ne peut s'accommoder d'une demi-mesure concernant la présence des automobiles. Elles doivent consommer le minimum d'espace.

2 a

Espace piétonnier
état actuel

Largeur de trottoir réduite au minimum

Grand espace piétonnier sans affectation ni usage bien défini

ilot central encombrant

Effet de barrière

Secteur piétonnier De "l'hyper centre"

2 b

Extension du
plateau piétonnier

Permettre des liaisons
Plus agréables
Et plus faciles avec:
La place de l'Europe
Le bas de l'avenue
de Colmar

Le boulevard de l'Europe
et la tour de l'Europe

Espace qui
devrait être
totalement
accessible
aux piétons
pour
permettre
l'extension
du plateau
piétonnier

2c

Etendue de l'espace public porte Jeune et ses alentours

avenue de Colmar

avenue Schuman

constitution d'une place en remplacement du carrefour

place de l'Europe

bd de L'Europe est

porte Jeune

bd de L'Europe ouest
rue de Metz

avenue Kennedy

rue du Sauvage

rue Louis Pasteur

L'espace public, avec ses sous-espaces (en gris), est assez vaste.
Le tracé du tram-train est indiqué, ainsi que les voies bus envisageables

Comment affecter l'espace public disponible?

Le boulevard de l'Europe , dans sa section comprise entre la rue de Stalingrad et la rue de Metz, abrite un grand nombre de commerces et de services peu visibles et peu repérables: Poste, sécurité sociale, café-bar, Centre-Europe...

La présence des terminus ou arrêts d'une dizaine de lignes assurent une fréquentation assez intense du boulevard. Les aménagements à entreprendre pour le passage du tramway permettront de rendre plus attractifs ces parcours.

Dans le cas d'une 1^{ère} phase qui remettrait à plus tard la réalisation de cette branche du tram-train, on pourrait engager cependant les travaux minimum qui permettraient à ce secteur de trouver une nouvelle dynamique, notamment la requalification des façades donnant sur boulevard et l'amélioration de l'aspect des trottoirs longeant les façades.

Porte Jeune, l'espace piétonnier devrait être le suivant (en gris sur le schéma page suivante). Le tram-train s'inscrit dans la surface au sol dévolue aux piétons (contrairement à l'avenue de Colmar ou au boulevard de l'Europe , partie est).

Il n'existe plus de coupure entre l'hyper-centre et le bas de l'avenue de Colmar, ni entre avec la place de l'Europe; la tour de l'Europe n'est plus dans un no man's land.

Les relations entre ces différents secteurs de la ville sont facilitées et pourront engendrer la redynamisation.

3

Redéfinition de l'espace piétonnier

avenue de Colmar

avenue Schuman

place de l'Europe

porte Jeune

bd de L'Europe est

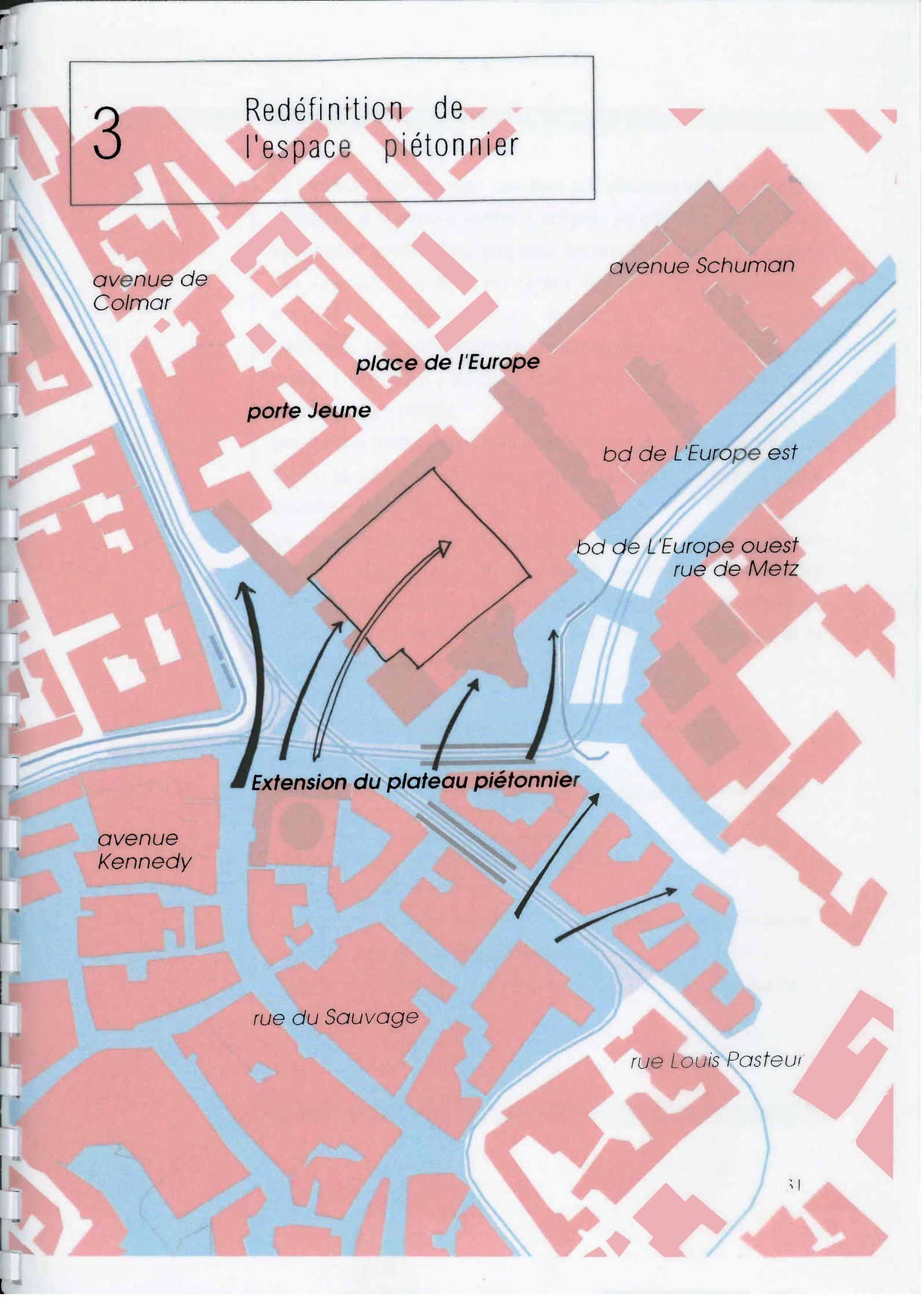
bd de L'Europe ouest
rue de Metz

Extension du plateau piétonnier

avenue Kennedy

rue du Sauvage

rue Louis Pasteur



Le boulevard de l'Europe constitue actuellement la porte d'entrée principale à Mulhouse-centre. Ceci peut se constater autant pour les entrées touristiques que pour les entrées des flux de transit. Les premiers s'arrêtent en centre ville alors que les seconds exploitent la facilité d'accès au centre ville pour traverser Mulhouse. Ces arrivées devraient être maintenues selon le circuit actuel (Schuman , Europe) mais avec un fonctionnement en impasse ou en boucle.

Les flux de transit quant à eux doivent être déviés assez tôt pour éviter la porte Jeune dont l'aménagement interdirait toute traversée est-ouest.

Le nouveau système de circulation pourrait utiliser l'avenue Schuman dans le sens arrivée jusqu'à l'avenue de Colmar pour les transits est-ouest ou est-nord , alors que le boulevard de l'Europe ne conserverait plus que les accès aux parkings et le transit vers la gare et le sud.

Les flux de circulation pourraient rester cantonnés dans leur secteur:

- Colmar /Kennedy circulation réduite à la desserte centre ville et des parkings;

- rue de Metz/ bd de l'Europe 2 x 2 voies;

avec comme conséquence:

- pas de possibilité de joindre l'avenue de Colmar depuis le bd de l'Europe (c'est déjà le cas actuellement);

- pas de possibilité de joindre l'avenue Kennedy depuis le bd de l'Europe.

AUTOMOBILE

4 suite

L'évitement de la porte Jeune pose le problème du report de la circulation selon un système à définir.

La définition d'un nouveau schéma de circulation sera nécessaire; Les flux de transit qui passaient habituellement par la Porte Jeune devront être reportés sur d'autres voies. Aucune n'ayant d'emblée la capacité à supporter ces flux, il faudra envisager de les diffuser et d'orienter largement en amont les automobiles qui ne se dirigent pas au centre ville. Ceci peut mener à revoir la vocation de certaines voies, le sens de certaines autres, de supprimer du stationnement latéral ponctuel ou des voies bus (en principe, certaines voies réservées aux bus devraient être moins utiles du fait du Tram-train);

Manifestement, les habitudes liées à l'automobile devront être changées.

Sans proposer de schéma de circulation, ce qui va être fait par ailleurs, nous pouvons nous baser sur un certain nombre de principes d'intervention ou d'aménagement. (voir carte des voies susceptibles de trouver une autre vocation).

4 a

Circulation automobile
et voies bus

avenue de
Colmar
1 file sens
nord sud

avenue Schuman
2 files sens est-ouest

2 files sens sud-nord

Tourne à
gauche
possible

avenue
Kennedy

vers la rue d'Anvers

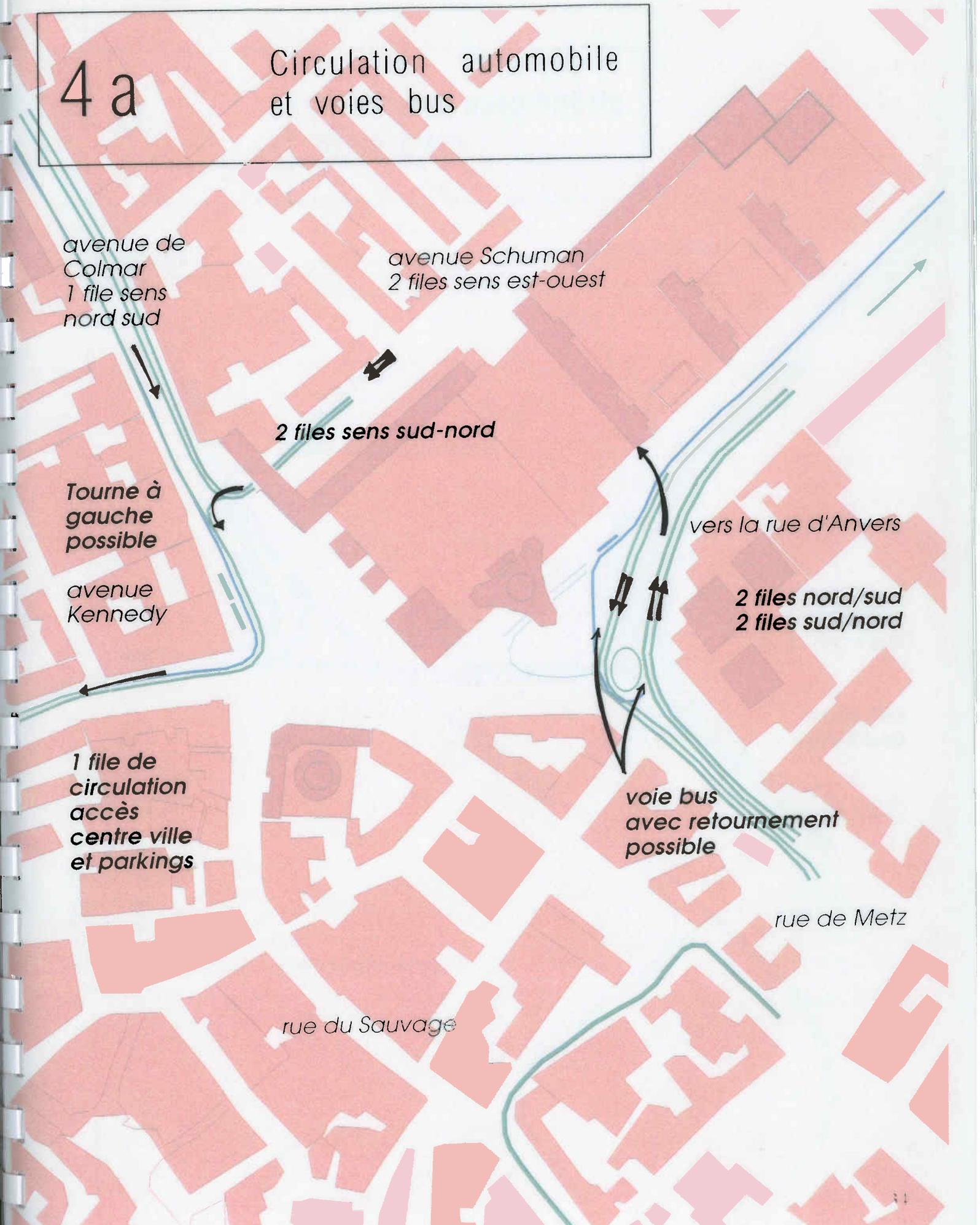
2 files nord/sud
2 files sud/nord

1 file de
circulation
accès
centre ville
et parkings

voie bus
avec retournement
possible

rue de Metz

rue du Sauvage



4 b

Circulation automobile
et tram-train

avenue de
Colmar

avenue Schuman

2 files sens sud-nord

Circulation
Auto (en vert)

voie bus
(en bleu)

accès
centre ville
et parkings

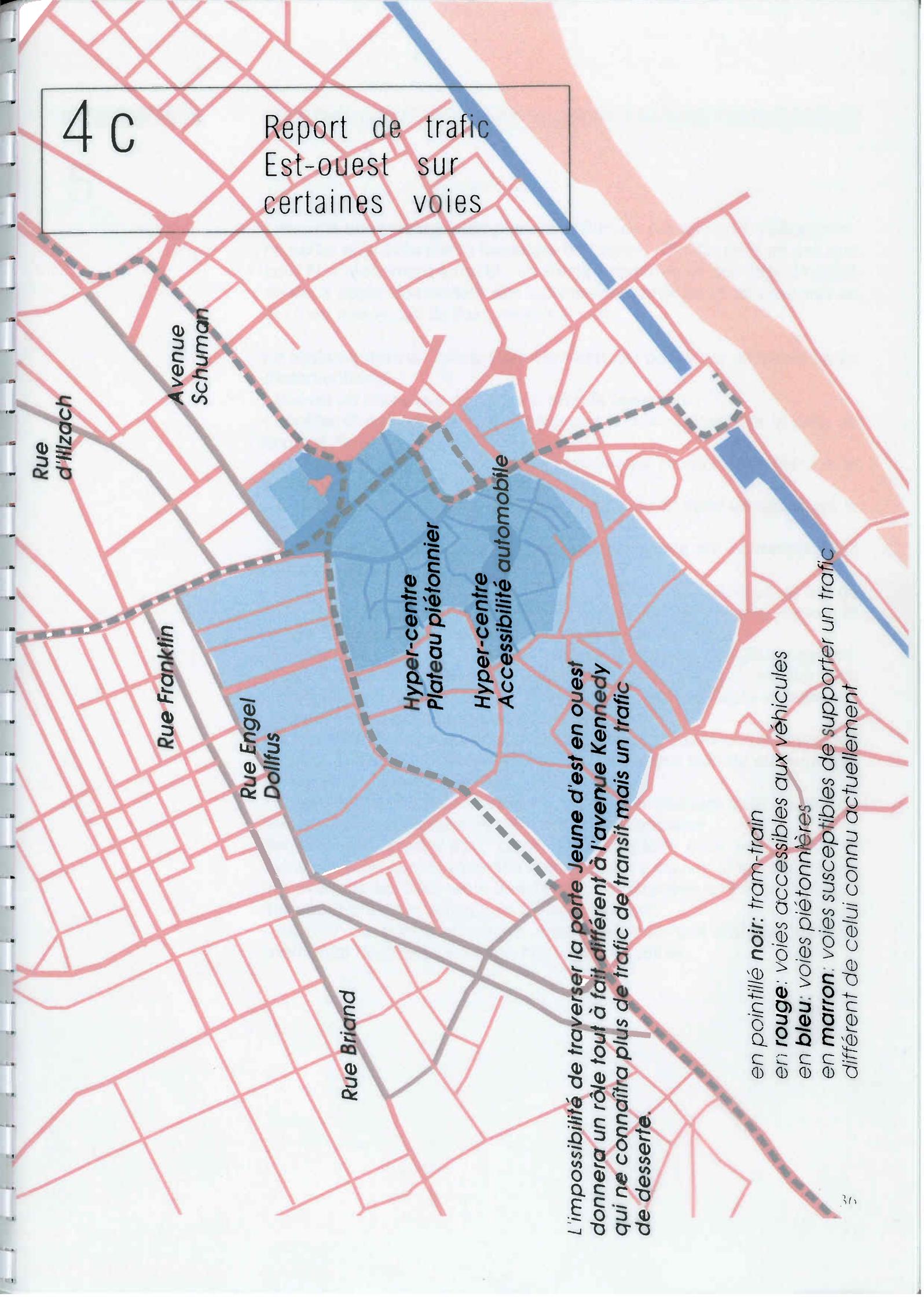
Voie bus
(en bleu)
avenue
Kennedy

rue de Metz

rue du Sauvage

4 c

Report de trafic
Est-ouest sur
certaines voies



L'impossibilité de traverser la porte Jeune d'est en ouest donnera un rôle tout à fait différent à l'avenue Kennedy qui ne connaîtra plus de trafic de transit mais un trafic de desserte.

en pointillé noir: tram-train
en rouge: voies accessibles aux véhicules
en bleu: voies piétonnières
en marron: voies susceptibles de supporter un trafic différent de celui connu actuellement

L'espace commercial situé place de l'Europe est en perte d'attractivité, en partie aggravée par la fermeture du Leclerc. D'autre part, on sait que pour être réellement attractif, un linéaire commercial doit être composé de deux côtés comportant des commerces continus et en vis-à-vis; ce qui n'est pas le cas de l'alignement actuel.

Le renforcement de l'attractivité commerciale passe par plusieurs types d'interventions:

- trouver un repreneur du Leclerc, grande enseigne;
- doubler le linéaire commercial existant en construisant sur la dalle de la place de l'Europe;
- couvrir d'une verrière l'espace commercial (confort des piétons et protection sonore des riverains);
- faciliter l'accès et la montée sur la partie de la dalle en gommant le dénivelé;
- composer une façade attractive et commerciale sur l'ensemble bâti (existant ou neuf);
- faciliter la vue et la transparence entre la rue (du Sauvage ou av. de Colmar) et la dalle de la place de l'Europe, rendre visible de loin le nouvel aménagement: supprimer les bâtiments du TRAM;
- installer un jardin suspendu sur la place de l'Europe (espace restant); y ouvrir différents types de restauration (journée/ soir, restauration légère, formule ciné+parking...); rendre ce lieu agréable et attractif; coupé du vent, mais pas coupé de l'animation);
- ouvrir différents accès sûrs et agréables permettant la traversée; les intégrer à l'espace commercial (voir les passages actuels qui sont peu sécurisants, venteux et sales);
- créer une façade côté tour de l'Europe, (actuellement c'est un mur de soutènement) construire un bâtiment en surépaisseur donnant sur le jet d'eau; cadre plus agréable pour les piétons et débarrassé de la nuisance des automobiles; y trouver là les services et par exemple les bâtiments des TRAM; construction en hauteur niveau dalle pour protéger la place de l'Europe du vent;
- habiller ou donner un autre aspect au bâtiment d'angle situé en contre-bas de la tour- situation privilégiée en rotule

5a

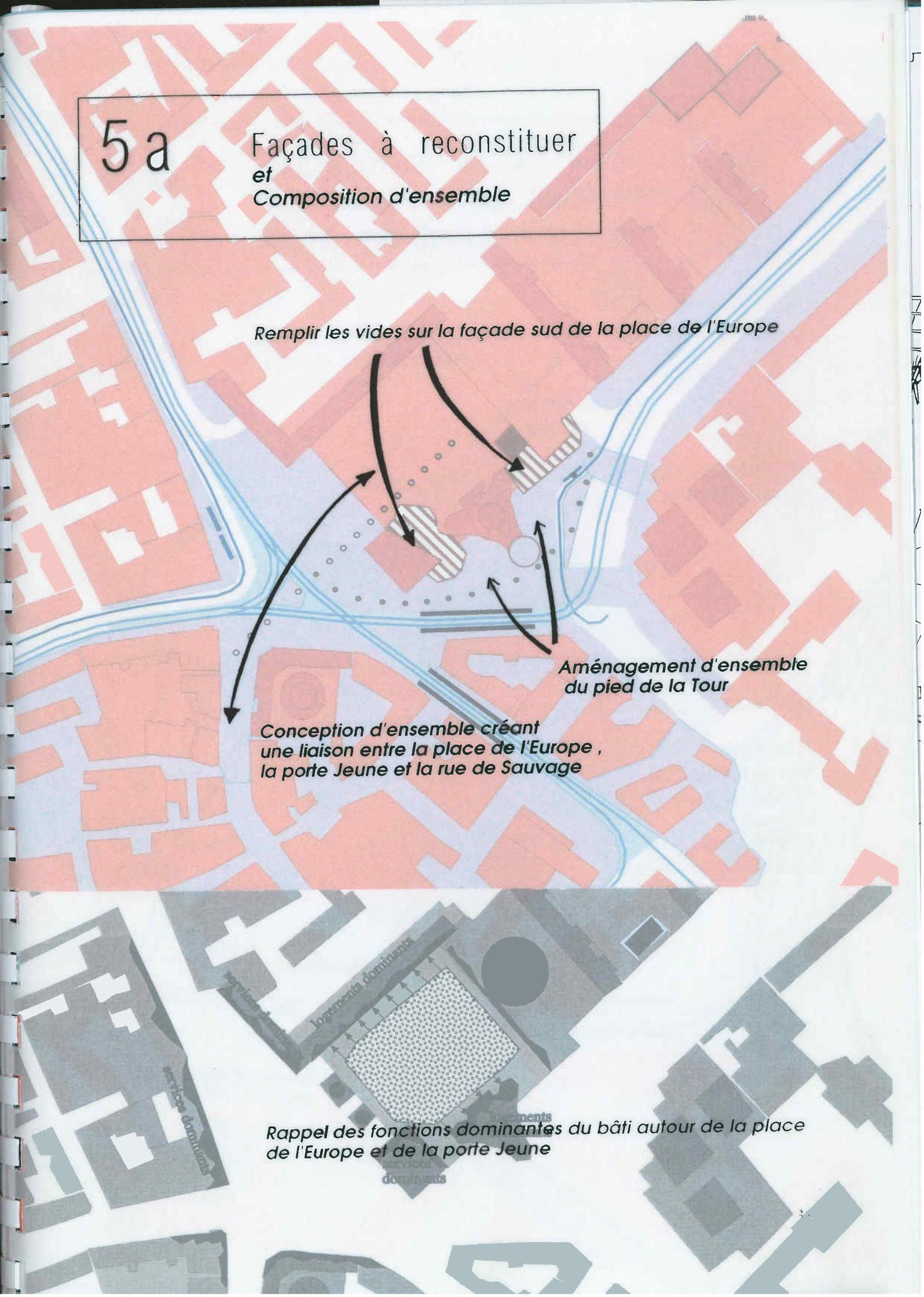
Façades à reconstituer
et
Composition d'ensemble

Remplir les vides sur la façade sud de la place de l'Europe

Aménagement d'ensemble
du pied de la Tour

Conception d'ensemble créant
une liaison entre la place de l'Europe,
la porte Jeune et la rue de Sauvage

Rappel des fonctions dominantes du bâti autour de la place
de l'Europe et de la porte Jeune



5 b

Aménagement de la place de l'Europe avec doublement de la galerie commerçante

