

VILLE DE MULHOUSE

**OPERATION D'AMENAGEMENT DE LA
ZAC PORTE JEUNE**

DOSSIER DE CREATION

Rapport de Présentation : Pièce n°1

Novembre 2003

Introduction

Chapitre 1 : Objet et justifications de l'opération

A) Objet de la ZAC Porte Jeune

B) Justifications de l'opération ZAC Porte Jeune

Chapitre 2 : Description de l'état du site et de son environnement

A) Le site de la ZAC Porte Jeune

1°) Morphologie urbaine

a) Le bâti : un urbanisme typique des années 60.

b) L'environnement paysager : un milieu caractérisé par sa minéralité

2°) L'accessibilité au sein de la ZAC

3°) Contexte socio économique au sein de la ZAC Porte Jeune

B) L'environnement de la Porte Jeune

1°) Morphologie urbaine

a) Le bâti de l'hypercentre mulhousien

b) le bâti du faubourg de l'avenue de Colmar

c) Le bâti de l'avenue Robert Schuman

b) Le bâti du boulevard de l'Europe

2°) Fonctionnement de la ZAC Porte Jeune avec son environnement

a) L'accessibilité voitures

b) L'accessibilité par les transports en commun

c) L'accessibilité des piétons et des cycles

3°) Contexte Socio économique de l'environnement de la Porte Jeune

a) Les activités économiques et les entreprises : une

tertiarisation des activités durant les 30 dernières années

b) Les commerces et services : un hypercentre mulhousien peu développé

Chapitre 3 : Le projet d'aménagement de la Porte Jeune

A) Présentation du projet Reichen et Robert et

programme global prévisionnel des constructions

- 1°) Développer et étendre l'hypercentre mulhousien jusqu'à la Place de l'Europe
- 2°) Améliorer la perception du site et de son environnement
- 3°) Faciliter les accès et les cheminements piétons entre le site Porte jeune et son environnement
- 4°) Proposer une offre en stationnement suffisante pour les habitants et les personnes venant dans l'hypercentre
- 5°) Faciliter la desserte des véhicules de livraison tout en préservant le voisinage des nuisances sonores, visuelles et olfactives.

B) Raisons pour lesquelles, au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur le projet de ZAC a été retenu

- 1°) Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme
- 2°) Le Plan de Déplacements Urbains
- 3°) Le Plan d'Occupation des Sols de MULHOUSE

Introduction

Achevée en 1972, la tour de l'Europe se voulait le symbole du renouveau d'une ville, tournée vers la modernité et vers l'Europe.

Trente ans plus tard, le site de la tour de l'Europe se retrouve en difficulté :

- la place de l'Europe est délaissée par la population entraînant par la même le déclin de certains commerces implantés dans cette zone
- la qualité de l'aménagement de ce site suscite aujourd'hui quelques critiques.

Entourée de grandes artères de communication empruntées par de nombreux automobilistes telles que l'avenue de Colmar, le site de la tour de l'Europe se retrouve enclavée.

La municipalité souhaitant remodeler l'image de ce site tout en profitant de l'arrivée en 2005 du tramway qui changera son accessibilité, a décidé de mettre en oeuvre une procédure ZAC.

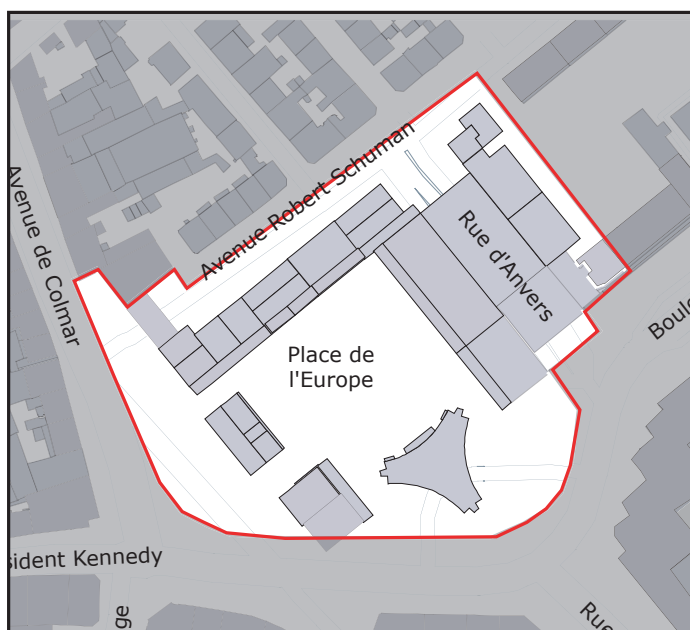
La ZAC Porte Jeune fit l'objet d'un concours à partir duquel l'équipe Reichen et Robert fut retenue.

Chapitre 1 : Objet et justifications de l'opération

A) Objet de la ZAC Porte Jeune

La ville de MULHOUSE a décidé de mettre en œuvre une Zone d'Aménagement Concertée : ZAC de la Porte Jeune dont le premier objectif est d'étendre le centre ville par la requalification d'espaces publics et des espaces commerciaux.

Le remodelage du site Porte Jeune doit simultanément :



Localisation de la ZAC Porte Jeune

- s'appuyer sur le tram train pour transformer un lieu aujourd'hui marqué par des phénomènes de coupures, par un déficit d'animation et par un environnement urbain médiocre, en un pôle urbain de grande qualité, porteur d'une nouvelle image de MULHOUSE.
- contribuer de façon décisive à l'élargissement du centre ville ; l'opération de restructuration Place de l'Europe / carrefour Porte Jeune s'inscrit dans la perspective d'une

redynamisation commerciale et urbaine des secteurs proches.

La ZAC d'une emprise de 2,72 ha vise donc à :

- Réaliser une galerie commerciale de centre ville localisée sur la place de l'Europe. D'une capacité globale de 24 000 m², elle comportera environ 12 200 m² SHON en neuf et intégrera certains volumes commerciaux présentes sur le site ;
- Créer un maillage de liaisons piétonnes publiques, aménagées de façon à réduire les effets de coupures (dénivelées, franchissement de voirie) entre le site Porte Jeune et les secteurs périphériques
- Rétablir et réorganiser les accès piétons publics au parking situé sous la place de l'Europe, vers la rue du Sauvage et le Centre Europe (les passages souterrains actuels étant destinés à être supprimés)
- Améliorer l'environnement paysager des riverains, veiller au contrôle des

nuisances (acoustiques, olfactives, visuelles,...) générées par la galerie commerciale

- Mettre en valeur le pied de la tour de l'Europe (socle et premiers niveaux) et ses abords (3 faces), tout en garantissant son accessibilité et son fonctionnement, concevoir la station tram et ses abords comme repère urbain majeur dans l'espace de l'agglomération
- Améliorer la qualité du paysage urbain avenue Schuman (côté sud) entre domaine public et l'immeuble d'habitation existant
- Articuler le projet avec les séquences urbaines « avenue de Colmar » d'une part et « boulevard de l'Europe » d'autre part, à travers un traitement urbain, architectural ou paysager, des espaces proches des carrefours Schuman et Anvers
- Préconiser, dans la mesure de la faisabilité technique, des solutions pour la réinstallation de la fontaine, des blasons et sculptures du site ;
- Envisager une éventuelle cession des jardins suspendus selon des modalités permettant de pérenniser leur caractère végétal ;
- Optimiser le fonctionnement du parking souterrain, proposer la création de places de stationnement supplémentaires
- Organiser des interfaces entre le projet Porte Jeune et le Projet tram train

B) Justifications de l'opération ZAC Porte Jeune

La vieille ville de MULHOUSE est ceinturée de Portes, points d'entrées – sorties historiques sur lesquels de grandes avenues pénétrantes viennent aujourd'hui aboutir. La Porte Jeune est l'une de ces entrées sur la ville. Les grandes avenues de Colmar, du Président Kennedy, l'avenue Robert Schuman ainsi que le Boulevard de l'Europe composent aujourd'hui les grandes voies de communication débouchant sur la Porte Jeune.

La ZAC Porte Jeune située entre ces différentes voies de communication est composée d'une dalle piétonne limitrophe du carrefour routier couvrant deux niveaux de parking public dénommée Place de l'Europe, de la Tour de l'Europe d'une hauteur de 100 mètres et de deux immeubles d'habitations, de commerces et de bureaux disposés en équerre le long de la place.

Cette opération à l'époque voulait symboliser le renouveau d'une commune frappée par la crise industrielle du textile. L'ampleur de ses dimensions et le caractère monumental de son architecture voulaient exprimer cette ambition.

Le site actuel de la Porte Jeune fonctionne mal dans sa relation avec la ville. Les avenues telles que Colmar ou du Président Kennedy accueillent une très grande quantité de véhicules rendant l'accès piéton à la Place de l'Europe difficile.

Malgré son environnement architectural qui veut lui donner un statut de place, cet espace n'a pas réellement d'usage public correspondant. Certains commerces installés sur cette place connaissent des difficultés entraînant des friches commerciales rendant le site un peu moins attractif.

Ce site présente pourtant un véritable potentiel. Il est situé en effet à proximité de l'hypercentre qui présente la plus forte concentration commerciale de la ville. Le pôle commercial du centre ville de Mulhouse est cependant relativement restreint. Il concerne principalement la rue du Sauvage ainsi que les environs immédiats de la Place de la Réunion. En données brutes, l'hypercentre de Mulhouse apparaît moins pourvu que la moyenne des unités urbaines équivalentes (127 commerces sont recensés dans l'hypercentre contre 157 en moyenne dans les unités urbaines de même taille (Conseils opérationnels, juillet 2000)

Ce constat justifie la création de la ZAC Porte Jeune qui en renforçant et renouvelant la capacité d'accueil des surfaces commerciales par des constructions neuves et par des interventions sur les locaux existants permettra d'étendre l'hypercentre mulhousien.

Le site de la Porte Jeune possède un urbanisme unique dans la ville de Mulhouse : sa tour tétraédrique, sa place recouverte de 40 blasons représentant des capitales européennes, son centre commercial accueillant sur sa terrasse un jardin public aujourd'hui clos. Cet espace aujourd'hui est dévalorisé. L'opération ZAC Porte Jeune a pour objectif de reprendre ce patrimoine des années 60 sans pour autant le nier et de le mettre en valeur.

Le projet de ZAC Porte Jeune s'appuie sur le projet de tramway qui sera opérationnel courant 2005.

Ce projet modifiera de manière importante la Porte Jeune en requalifiant les espaces publics par un traitement urbain. Les déplacements urbains seront réorganisés de la manière suivante :

- libération du trafic automobile de transit qui empruntera un nouveau boulevard urbain périphérique ; les véhicules se rendant dans le centre emprunteront des voies de contournement proches
- restructuration du réseau de bus qui, en reportant en dehors du site les lignes de bus et les connexions avec le tram train, libèrera l'espace public
- réalisation au pied de la place de l'Europe de la station centrale du tramway, point de connexion des deux lignes en faisant le site le mieux desservi par les transports en commun de l'agglomération mulhousienne.

L'accessibilité à la Porte Jeune sera par ce biais améliorée. Les cheminements piétonniers seront facilités entre la rue du Sauvage, principal axe commerçant de l'hypercentre et la Place de l'Europe.

Certains faubourgs situés à proximité de la Place de l'Europe pourront bénéficier indirectement de l'opération de la ZAC Porte Jeune. Une redynamisation commerciale de cette zone couplée à une amélioration de l'accessibilité engendrera non seulement des modifications de l'environnement immédiat mais aussi des faubourgs. Les commerces en perte de vitesse situés dans l'avenue de Colmar pourront ainsi peut être bénéficier de cette nouvelle dynamique.

Chapitre 2 : Description de l'état du site et de son environnement

A) Le site de la ZAC Porte Jeune

1°) Morphologie urbaine

a) Le bâti : un urbanisme typique des années 60.

L'élément le plus fort et le plus représentatif de ce lieu est la tour de l'Europe, image forte et incontestable de l'identité mulhousienne.



La Tour de l'Europe: un élément visuel incontournable

Cette tour de 100 mètres et de 30 étages est surplombée par un restaurant panoramique tournant. Elle a été mise en œuvre dès 1960 par les architectes Spoerry et Michaux. De forme tétraédrique, elle est associée une vaste place minérale de 8 000 m², la Place de l'Europe, implantée à 4 à 5 mètres au dessus du terrain naturel.

Le bâti qui entoure la place de l'Europe date de la même période. C'est un bâti composé de barres d'immeubles de 5 étages et de qualité moyenne. On peut ainsi recenser :

- au nord, une barre de logements donnant sur l'avenue Robert Schuman. L'immeuble est cependant séparé de l'avenue par une fosse provenant du parking souterrain
- à l'est, un espace commercial qui donne sur la rue d'Anvers.

Ces bâtiments forment une équerre autour de la Tour de l'Europe qui constitue quant

à elle un pivot. Cet ensemble est remarquable dans l'urbanisme des années 60.

A l'ouest de la place se positionne l'espace Tram de la Porte Jeune composé d'un bâti récent sans cachet architectural et un bâtiment construit sur deux niveaux dont les commerces en rez-de-chaussée sont fermés. L'immeuble du tram ne fut construit que par la suite et ferme désormais la Place. Cet espace donne actuellement une impression de verrouillage puisque encadré de bâtiments de hauteurs diverses.

Le site de la ZAC Porte Jeune constitue un ensemble unique dans son contexte urbain. Espace actuellement en difficulté, il constitue pourtant encore aujourd'hui un symbole fort de la ville et de son passé.

b) L'environnement paysager : un milieu caractérisé par sa minéralité

- un milieu caractérisé par sa grande minéralité

La Place de l'Europe ne possède pas d'espaces verts. Seuls quelques reliquats de traitement végétal et arborés sont présents sur le territoire d'étude sous la forme d'alignements d'arbres le long de l'avenue de Colmar devant l'espace Tram, d'une végétation arbustive d'ornement couvrant des surfaces restreintes (seulement représentée sur la place de l'Europe par des bacs), d'une végétation toiture terrasse

sur l'un des bâtiments de cette place mais non perceptible à l'utilisateur et enfin d'une végétation arborée dans un îlot situé entre la rue du Ballon et l'avenue de Colmar.



Aménagement actuel de la Place de l'Europe

- des transitions avec les faubourgs environnants brusques

Les transitions entre la Porte Jeune et l'actuel hypercentre sont brutales. Les ambiances rencontrées entre ces deux éléments sont totalement hétérogènes. Le bâti des années 60 est confronté en effet à un bâti moins récent et à niveaux plus bas de l'hypercentre. Le manque de liaison entre ces deux espaces explique en partie l'enclavement de la Place de l'Europe.

2°) L'accessibilité au site de la ZAC

Les piétons ont accès principalement à la place de l'Europe par le carrefour de la Porte Jeune.

Comme le montre la photo n°5 du plan ci contre, les entrées sont étroites et situées entre les bâtiments existants (bâtiment TRAM et barre regroupant commerces et habitations pour l'entrée Sud Ouest). La Place de l'Europe étant surélevée, il faut monter une dizaine de marches pour y accéder. La place est fréquentée par deux types d'usagers : les habitants ainsi que les piétons venus faire leurs courses dans les commerces implantés en ce lieu.

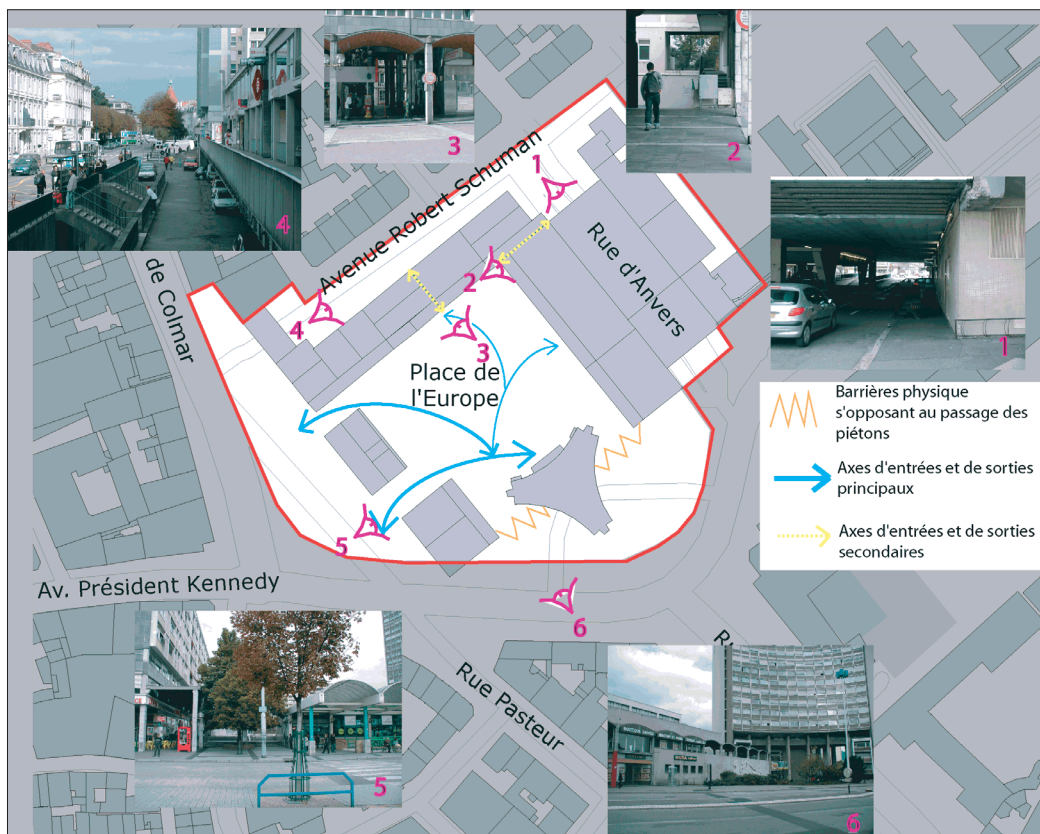


Illustration des points d'accès à la Place de l'Europe

Aucune entrée n'est présente sur le Boulevard de l'Europe. La dalle élevant la place à R+1 empêche en effet tout accès à la place (seul un accès à la Tour est présent pour les habitants de l'immeuble) (Photo 6 du plan ci contre).

Les piétons peuvent cependant emprunter deux accès secondaires donnant l'un sur l'avenue Robert Schuman et l'autre sur la rue d'Anvers.

Ces axes connaissent cependant quelques difficultés :

- la transition entre la Place et l'avenue Robert Schuman qui est trop brusque (le parking souterrain coupe en effet les échanges entre l'avenue et la place, la fosse n'incite pas les circulations vers la place (Photo 4 du plan ci contre)

- l'autre passage mène sur la rue d'Anvers, couloir d'accès au parking automobile de la Porte Jeune. Le piéton se retrouve dans un espace peu attrayant, entièrement dédié à la voiture (Photo 1 du plan ci contre)

La rue d'Anvers dessert le parking de la Porte Jeune. Nombre de voitures actuellement utilisent cet espace.

La ZAC Porte Jeune pourtant située au coeur de MULHOUSE ne constitue pas un espace de cheminement piétonnier favorable au développement des commerces situés en son coeur. Les différences de niveaux constituent en effet, de véritables barrières, notamment au niveau du boulevard de l'Europe mais aussi au niveau de l'avenue Robert Schuman.

3°) Contexte socio économique au sein de la ZAC Porte Jeune

La Porte Jeune a plusieurs vocations :

- résidentielles (logements),
- économiques (commerces, activités diverses,...).

Aucune étude sociale spécifique n'a été réalisée sur le secteur d'études compte tenu que l'aménagement de la ZAC ne modifiera pas les données relatives à la population ou aux logements.

Toutefois, à titre indicatif, une première approche peut être apportée au niveau de la Tour de l'Europe. Elle se compose de 28 étages de logements, 6 logements par étage dont 37 % d'entre eux ont une vocation d'activités (architectes, professions médicales,...). Cette dernière ainsi que les deux immeubles construits en équerre autour d'elle comptaient en 1999, 322 ménages.

Les commerces de la Place de l'Europe, situés à proximité de la rue du Sauvage, principale artère commerciale de la ville, ne bénéficient pas de l'attractivité et du dynamisme de cette dernière.

Ils se positionnent d'une part autour de la Place de l'Europe, le long de l'avenue de Colmar et d'autre part le long de la rue d'Anvers où se localise Carglass et Vima-Bricoprix.

Ces commerces et services présents sur la Place de l'Europe sont divers et limités en nombre :

- 3 bars,
- un laboratoire d'analyses médicales, un centre d'optique mutualiste et un centre d'orthodontie
- un bureau de tabac & cadeaux,
- un restaurant panoramique,
- une petite alimentation,
- une boutique de vêtements,
- un bureau de presse : Les Dernières Nouvelles d'Alsace,
- etc. ...

Au sein de l'Espace Tram, on note l'agence commerciale pour les réseaux de transports en commun, les locaux de la police et un « snack ».

B) L'environnement de la Porte Jeune

1°) Morphologie urbaine

a) Le bâti de l'hypercentre mulhousien

L'hypercentre de MULHOUSE reprend avec exactitude les limites de la ville ancienne. Ce tissu urbain et ses limites sont le résultat de plusieurs siècles de « sédimentation urbaine » : reconstructions et densifications successives du bâti, empreintes des limites territoriales, politiques ou économiques de la ville.

Cet espace aujourd'hui incarné par la Place de la Réunion et la Rue du



Sauvage constitue l'hypercentre mulhousien. De grandes enseignes sont implantées sur la Rue du Sauvage comme Zara, Springfield ou encore la FNAC. Ces enseignes dynamisent la rue et entraînent une importante fréquentation.

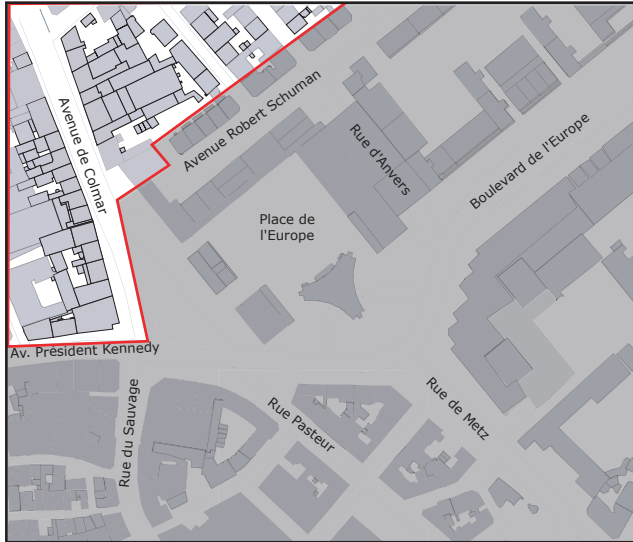
Le bâti dans cet espace est relativement homogène d'un point de vue de sa hauteur : 6 niveaux ainsi que par son architecture.

L'hypercentre est ceinturé par un réseau de voiries importantes qui rendent difficiles les relations avec la Place de l'Europe. Le changement de nature de bâti est renforcé par le traitement et la fréquentation intense de la voirie. Tout ceci isole la Place de l'Europe du pôle commercial de l'hypercentre.

b) le bâti du faubourg de l'avenue de Colmar

Le faubourg de Colmar s'est constitué au XIXème siècle le long de la voie d'accès au centre de Mulhouse par le Nord. Aujourd'hui, l'avenue de Colmar constitue le principal lien entre les quartiers Nord de Mulhouse et le cœur historique de la ville.

Le cadre bâti de cette avenue est hétérogène par la position, la hauteur des bâtiments, leur période de construction, leur état ou leur style.



Les bâtiments récents sont occupés par des activités commerciales en rez-de-chaussée. Ces commerces sont surmontés par de l'habitat, des activités tertiaires ou du libéral.

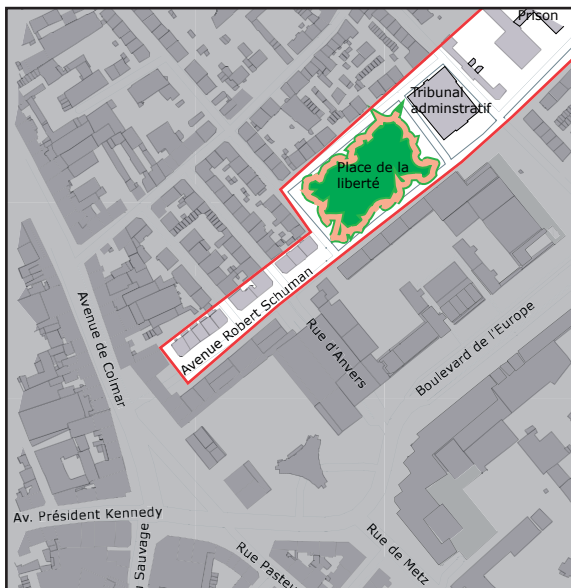
L'avenue de Colmar, constitue une des rares pénétrantes Nord – Sud de l'agglomération. Elle est fréquentée par plus de 10 000 véhicules par jour. Contrairement au centre historique, les commerces y sont beaucoup moins dynamiques. Nombre d'entre eux en effet ont fermé leurs portes tels que les cinémas Gaumont ou encore

la chaîne de restauration rapide Mc Donalds.

Il n'existe pas de continuité bâtie ou commerciale entre l'Avenue de Colmar et l'hypercentre.

c) Le bâti de l'avenue Robert Schuman

Le bâti de cette avenue est très similaire à celui constaté dans le faubourg de Colmar.



Les fonctions coexistants dans ce périmètre sont cependant bien différentes. On peut en effet noter l'implantation le long de l'avenue du Palais de Justice de Mulhouse ainsi que de la prison de la ville. Ces deux bâtiments administratifs occupent une place importante dans les fonctions de l'avenue.

d) Le bâti du boulevard de l'Europe

Le bâti situé de part et d'autre du boulevard de l'Europe constitue un prolongement homogène autour de la Tour de l'Europe. Le bâti des années 70 y est en effet prédominant. Cet espace concentre des fonctions administratives telles que les bâtiments de la sécurité sociale ou la Poste le long de l'avenue Robert Schuman. De nombreux commerces sont implantés le long du boulevard de l'Europe. On peut ainsi y recenser de grandes enseignes telles que Flunch.



2°) Fonctionnement de la ZAC Porte Jeune avec son environnement

a) L'accessibilité voitures

La Porte Jeune est située au carrefour de nombreuses voies de circulation :

- L'avenue de Colmar, l'avenue Kennedy et le boulevard de l'Europe représentant des axes principaux ou structurants.
- L'avenue Robert Schuman ou encore la rue du Ballon qui représentent des axes de circulation secondaires.



Croisement de l'avenue de Colmar et de l'avenue du Président Kennedy face à la Place de l'Europe

Le boulevard de l'Europe composé de 5 couloirs de circulation connaissait un trafic de 1 000 à 1 500 véhicules / heure jusqu'en juin 2003 où les travaux concernant le tram-train ont commencé. L'avenue de Colmar comptabilise plus de 1 000 véhicules / heure.

Afin de rendre la ville plus accessible aux piétons, un principe de contournement du centre ville est instauré

au travers du projet de Plan de circulation. Celui-ci dissuadera le transit automobile en

instaurant des voies d'évitement et un réseau moderne de transports en commun.

Ces mesures limiteront la circulation automobile aujourd'hui en cause dans le phénomène de coupure constaté entre la Porte Jeune et la rue du Sauvage.

b) L'accessibilité par les transports en commun

La Porte Jeune représente le point névralgique où convergent l'ensemble des lignes de bus (hormis les lignes 16 et 18). L'arrêt Porte Jeune totalise plus de 20% des montées et descentes de l'ensemble du réseau.

Les arrêts de bus Porte Jeune seront remplacés par la gare de tramway qui



Photo illustrant la frontière matérialisée par la voirie existant entre l'hypercentre et la Place de l'Europe

verra le jour courant 2005.

Ce système de transport s'articule autour d'un projet global qui tire sa force de l'interconnexion d'un réseau tramway urbain (une ligne Est-Ouest et une ligne Nord-Sud) avec une ligne ferroviaire périurbaine (Lutterbach, Kruth) qui en constitue le prolongement.

La desserte par les deux lignes de tramways fera de la

Porte Jeune le site le mieux desservi.

Des aménagements adéquats de voies constitueront un facteur de développement pour la Porte Jeune.

c) L'accessibilité des piétons et des cycles

Les différents boulevards sont autant de barrières difficilement franchissables pour les cycles et piétons.

Les tunnels permettent de rejoindre la rue du Sauvage à la Place de l'Europe. Ils sont boudés pour les piétons trouvant ces endroits peu sécurisants.

De nombreux piétons préfèrent traverser en dehors des souterrains pour se rendre vers la Place de l'Europe ou vers les arrêts de bus situés en face de celle-ci.

L'arrivée du tramway et le réaménagement de la Porte Jeune vont modifier de manière déterminante l'accessibilité. Les liaisons entre la rue du Sauvage et la place de l'Europe seront rétablies tout en détruisant les passages souterrains.

Le projet de ZAC compte redonner la place aux vélos et compte créer ainsi des parkings à vélos sur le site de la Porte Jeune.

3°) Contexte Socio économique de l'environnement de la Porte Jeune

a) Les activités économiques et les entreprises : une tertiarisation des activités durant les 30 dernières années

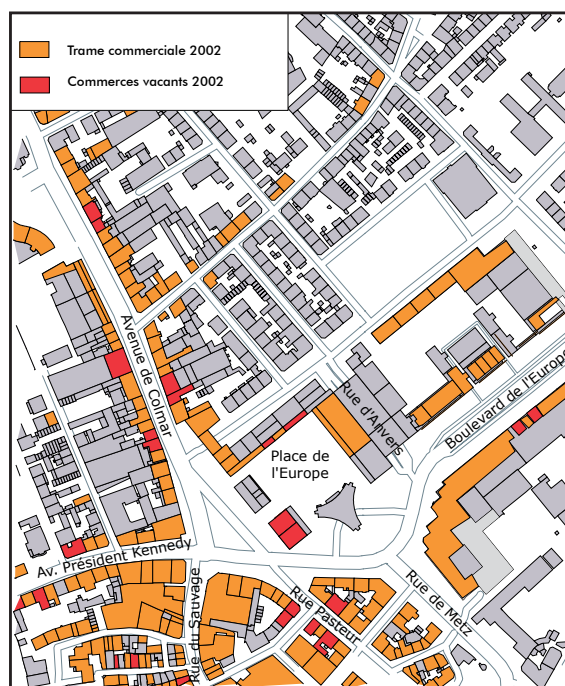
La ville de MULHOUSE a connu durant les dernières décennies une forte désindustrialisation déjà engagée depuis longtemps. Ce phénomène est à l'origine d'une perte significative d'emplois.

Face à ce déclin des activités industrielles, le secteur tertiaire s'est développé notamment dans l'action sociale ainsi que dans la santé (plus de 2000 créations d'emplois entre 1982 et 1990).

Cette dynamique n'a cependant pas touché le secteur commercial de l'hypercentre sans doute fragilisé par les grands centres périphériques. Les commerces de détail ont ainsi perdu durant la même période plus de 600 emplois, alors que 300 personnes quittaient les commerces de gros.

b) Les commerces et services : un hypercentre mulhousien peu développé

L'hypercentre mulhousien bien que présentant de nombreux commerces apparait comme le moins pourvu en équipements commerciaux des unités urbaines



Localisation des commerces autour de la Porte Jeune (Conception: AURM, SITRAM, 2003)

équivalentes. Cette faiblesse est encore plus flagrante pour les catégories touchant aux domaines de l'équipement de la personne ainsi que le domaine culture-loisirs.

De nombreuses grandes enseignes telles que Naf-Naf ou encore Armand Thierry ne sont pas implantées dans la ville de MULHOUSE (Conseils opérationnels, 2000).

L'avenue de Colmar ne possède pas le même dynamisme que la rue du Sauvage, axe principal commerçant de l'hypercentre. Les cinémas Gaumont présents depuis de longues années dans cette avenue ont successivement fermé leur porte au détriment du Kinépolis situé à l'est de la ville. Ces deux établissements laissent derrière eux deux friches commerciales d'importance jamais encore reconquises. Ces éléments associés à

d'autres commerces vacants détériorent l'image de l'avenue de Colmar ainsi que son attractivité. On peut cependant remarquer la présence encore importante de commerces tels que des boutiques de vêtements, des restaurations rapides, deux pharmacies...

Chapitre 3 : Le projet d'aménagement de la Porte Jeune

A) Programme global prévisionnel des constructions

1°) Développer et étendre l'hypercentre mulhousien jusqu'à la Place de l'Europe

La Place de l'Europe est actuellement coupée de l'hypercentre mulhousien par les grands axes automobiles avenue Kennedy et boulevard de l'Europe. Le Tramway qui rentrera en fonction en 2005 va changer complètement la physionomie du site.

La gare centrale se localisera face à la Place de l'Europe et entraînera ainsi une fréquentation importante.

Le projet Reichen et Robert s'appuie sur :

- la libération et la requalification de l'espace public au profit du piéton
- la nouvelle fréquentation piétonne liée à la station centrale du tram pour redynamiser le site de la Porte Jeune et étendre l'hypercentre mulhousien.

Une galerie commerciale sera créée sur la Place de l'Europe pour accueillir de grandes enseignes commerciales très attractives. Certains locaux commerciaux existants seront réhabilités.

Le tableau ci-dessous montre les surfaces ainsi créées et réhabilitées.

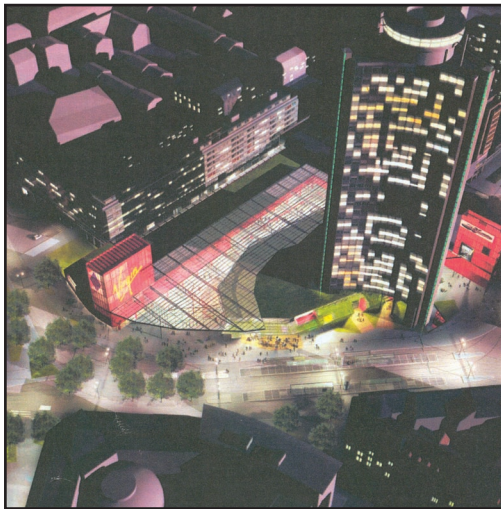
Galerie commerciale	SHON
Surfaces commerciales à créer	12 200 m ²
Surfaces à réhabiliter et à intégrer	9300 m ²
Mail	2500 m ²
Total	24000 m²

Cette extension de l'hypercentre mulhousien s'appuie sur le bâti existant. Le nouveau centre commercial sera construit en forme d'équerre tout comme les deux immeubles d'habitat et de bureaux existants.

Le bâti des années 60 sera intégré dans cette nouvelle composition du site.

2°) Améliorer la perception du site et de son environnement

Le projet retenu recompose l'environnement urbain de la Place de l'Europe. Plusieurs éléments sont ainsi apportés afin d'améliorer la perception du site.



Le pied de la Tour sera mis en valeur par :

- une modification de sa topographie
- la mise en valeur de son accès principal
- son intégration au sein de l'ensemble commercial
- l'affirmation d'un parti végétal dans son aménagement.

La galerie commerciale offrira un accès de plain pied depuis la rue du Sauvage, supprimant ainsi toute difficulté d'ordre altimétrique.

Chacune des deux entrées de la galerie sera signalée par un élément vertical d'une hauteur identique à la résidence Porte Jeune. Ces éléments joueront un rôle important dans la signalétique de la nouvelle Place de l'Europe.



Une immense verrière couvrira le mail de la galerie commerciale, offrant un éclairage naturel et laissant une ouverture sur la Tour de l'Europe.

La fosse située avenue Robert Schuman sera couverte, permettant la création de places supplémentaires en souterrain et la création d'un aménagement végétal en surface au bénéfice des piétons. Il n'existera ainsi plus de coupure physique entre cette avenue et la Résidence Porte Jeune.

la rue d'Anvers qui sera requalifiée avec :

- séparation des flux de véhicules de transit et d'accès aux parkings,
- une amélioration de la qualité urbaine et paysagère par une requalification des revêtements de la rue et un élargissement de l'espace dévolu aux piétons.

3°) Faciliter les accès et les cheminements piétons entre le site Porte jeune et son environnement

La Place de l'Europe constitue un espace peu perméable aux cheminements piétonniers. Cette difficulté réside en partie dans la conception même de la place avec son urbanisme de dalle. Les différences de niveaux constatées entre la Place et le Boulevard de l'Europe, de l'avenue Robert Schuman ou encore de l'avenue de Colmar inhibent les piétons dans leurs cheminements.



La photo ci contre montre les flux piétonniers idéalement voulus sur cette Place. L'aménagement des avenues avec l'arrivée du tramway facilitera les cheminements. Certains cependant sont malgré tout encore difficiles comme au niveau du boulevard de l'Europe ou encore au niveau de l'avenue Robert Schuman.

Le projet Reichen et Robert intègre ces difficultés par :

- Le recouvrement de la fosse avenue Robert Schuman, facilitant ainsi l'accès à la galerie commerciale et à l'hyper centre ville.

- La création d'un accès au centre commercial de plain pied

- L'amélioration du cheminement vers l'accès principal de la tour de l'Europe

- La création d'accès piétons au centre commercial et à l'espace public depuis la parking souterrain.

- La création sur le pourtour de l'opération d'espace public de qualité, en accord avec les enjeux du site.

4°) Proposer une offre en stationnement suffisante pour les habitants et les personnes venant dans l'hypercentre

Le parking public de la Porte Jeune comporte actuellement 2 poches de parkings sur 2 niveaux de sous sols séparés par la rue d'Anvers, constituant l'accès principal du parking. La reconstruction du parking ouest localisé dans la ZAC est indispensable au projet. Actuellement en effet, ce dernier ne convient pas à la réglementation sismique en vigueur; de plus la dalle située au dessus n'est pas constructible en l'état.

Afin de favoriser l'accès à l'hypercentre qui intégrera la place de l'Europe, la Porte Jeune doit disposer d'un parc de stationnement suffisamment important. Le parking compris dans la ZAC Porte Jeune sera donc agrandi pour contenir environ 800 places contre 680 auparavant (places abonnés et horaires confondus).. Les

utilisateurs de ce parking seront ainsi à proximité de l'ensemble des commerces de l'hypercentre ainsi que du tramway.

5°) Faciliter la desserte des véhicules de livraison tout en préservant le voisinage des nuisances sonores, visuelles et olfactives.

Du fait de la création des nouveaux commerces au sein de la ZAC, le flux de véhicules de livraison sera plus conséquent. Afin de préserver le voisinage des nuisances découlant du transit, le Projet retenu prévoit des accès couverts, réservés à ces véhicules.

B) Raisons pour lesquelles, au regard des dispositions d'urbanisme en vigueur le projet de ZAC a été retenu

Plusieurs échelles d'étude régissent le développement et l'aménagement urbain de l'agglomération mulhousienne.

1°) Le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme

A l'échelle intercommunale, le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme approuvé le 15 Septembre 1977 définit les objectifs à atteindre. Le Schéma de Cohérence Territoriale actuellement en cours d'élaboration sera approuvé courant 2005.

Le projet d'aménagement de la ZAC Porte Jeune doit donc être compatible avec les objectifs inscrits dans le SDAU.

Celui-ci retient en matière de transports deux objectifs :

↳ dévier du centre les courants de circulation qui l'encombrent inutilement et pour cela constituer une rocade de protection éloignée du centre ville qui aura une fonction de distribution du trafic dans les différents quartiers de l'agglomération.

↳ faciliter l'accès au centre sans se livrer à l'invasion automobile :

- × en constituant autour de ses parties les plus attractives, et notamment des zones piétonnes, des anneaux de circulation étanches vers l'intérieur
- × en exploitant de façon optimale les infrastructures de transports par l'application d'un plan de circulation s'adaptant à l'évolution du réseau et des trafics
- × en accroissant la rapidité, la régularité et le confort des transports en commun, afin d'en encourager la fréquentation
- × en dissuadant les automobilistes de stationner dans le centre où sa proximité immédiate par des mesures techniques, tarifaire ou de police.

Le projet de ZAC prévoit l'aménagement de la Place de l'Europe en remettant notamment celle ci de plain-pied. Cet aménagement permettra de faciliter en lien avec les aménagements découlant du projet tram train, les échanges piétonniers entre la Place et la rue du Sauvage, axe symbolique de l'hypercentre.

Le projet Reichen et Robert est en parfaite adéquation avec les objectifs instaurés par le Schéma Directeur.

2°) Le Plan de Déplacements Urbains

Le Plan de Déplacements Urbains de l'agglomération mulhousienne a été adopté le 16 février 2001 par le Syndicat Intercommunal des Transports de l'Agglomération Mulhousienne. La loi de Solidarité et de Renouvellement Urbain du 13 décembre 2000 rend obligatoire une mise en conformité des PDU .

Le SITRAM a délégué la maîtrise d'ouvrage à l'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne afin que celle-ci élabore la révision du PDU prévue pour 2004.

Les axes d'actions du PDU mulhousien visent à :

- ↳ renforcer l'attractivité des transports en commun par la création d'un réseau tram - train et la réorganisation du réseau de bus actuel.
- ↳ réduire le trafic automobile de transit par la réalisation d'un système d'évitement du centre de l'agglomération.
- ↳ mettre en place des conditions favorables au développement des « modes doux » (vélo, marche à pieds) en développant, en harmonisant et en sécurisant les réseaux cyclables et piétons.
- ↳ inciter à la réduction des déplacements en voiture grâce à l'optimisation des transports en commun, à la création de parkings relais, au développement des « modes doux », et du covoiturage, en développant harmonieusement urbanisme et offre de transports publics.
- ↳ améliorer la qualité de vie dans l'agglomération mulhousienne en réduisant la pollution de l'air, le bruit, l'insécurité routière et les dépenses d'énergie, en assurant une meilleure accessibilité aux différents modes de déplacements ; en révisant l'organisation actuelle de la livraison et du transport des marchandises.

Pour le secteur plus spécifique de la Porte Jeune, le PDU propose :

- ↳ de concentrer les échanges entre les différents modes au droit de la Porte Jeune (tram – train, cars interurbains si possible...) afin de réduire au strict minimum les distances à parcourir entre deux modes. Le croisement des deux lignes prévues se situe au niveau de la Porte jeune.
- ↳ de limiter à son strict minimum la place de la voiture

Le projet Reichen et Robert prend en compte l'arrivée du tramway dans la ville de Mulhouse. L'approche plain-pied de la Place de l'Europe est mise en relation avec l'insertion du tramway. Les objectifs du PDU concernant entre autre la place de la voiture et le développement d'autres modes d'échanges que la voiture (la marche à pied en étant un), sont pris en compte dans le projet.

3°) Le Plan d'Occupation des Sols de Mulhouse

Le Plan d'occupation des Sols de MULHOUSE en vigueur a été approuvé le 07 juillet 2003.

Le territoire de la ZAC Porte Jeune couvre un seul type de zone :

- une zone UQ2 ou zone de centralité très dense destinée à accueillir des fonctions diverses.

En matière de normes de stationnement, ce secteur ne comporte pas de prescriptions particulières, compte tenu du niveau futur de desserte qu'apporte le tram-train.

Le projet d'aménagement de la Porte Jeune est tout à fait compatible au règlement du Plan d'Occupation des Sols de la ville de MULHOUSE.

