



Mulhouse, accessible et attractive

Les récits mulhousiens : une histoire commune en 5 chapitres

Les **récits mulhousiens** forment une série de **5 publications** qui crée un **panorama des adaptations du cœur d'agglomération, présentes et à venir.**

Le premier numéro traite des **transformations du tissu urbain** du cœur d'agglomération. Les trois numéros suivants approfondissent thématiquement les projets urbains structurants à plus large échelle : **nature en ville, habitat et attractivité résidentielle puis économie.** Enfin, le dernier numéro ouvre des **perspectives sur le positionnement de l'agglomération** dans un territoire plus large, au prisme des projets d'équipement et de transport.

“ Un panorama des principaux projets de transports et d'équipements

Ce numéro se focalise sur les projets ayant trait aux **mobilités** et aux **équipements**. Ils influent sur le rayonnement de l'agglomération et induisent des **transformations** du cadre de vie local. Il s'agit de présenter les projets les plus marquants, leurs impacts sur l'aménagement urbain, les **enjeux** auxquels ils font face et suggérer des **pistes d'amélioration.**

Les infrastructures de mobilités et de services dépassent l'échelle communale

L'**accessibilité** par tous les modes de déplacement et la variété des **équipements** contribuent au **rayonnement** d'un territoire. Leurs enjeux urbanistiques dépassent le cadre communal.

Les infrastructures de **transport** à toutes les échelles encadrent le **développement urbain** de l'agglomération et au-delà. Les mobilités qu'elles supportent influent sur l'impact **environnemental** du bassin de vie. L'**accessibilité** de Mulhouse renforce la situation européenne de tout le Sud Alsace.

Les **équipements** culturels, sportifs, commerciaux ou les services publics des différentes collectivités participent de l'**attractivité** de la vie locale.

➔ *La ville a développé plusieurs projets dans ces domaines. Ce numéro tente d'identifier les **enjeux** futurs :*

- les nombreuses infrastructures de **transport** permettraient maintenant d'**améliorer l'offre de service** pour démarquer l'agglomération,
- la meilleure **intégration urbaine** des différents **équipements et services** pourrait transformer positivement la vie locale.



Les nombreuses infrastructures de transport permettraient d'améliorer l'offre de services

Le territoire profite d'infrastructures variées pour une accessibilité performante aux échelles locales, régionales et internationales. L'offre de services aux usagers, l'intégration urbaine des réseaux existants ou l'articulation entre transport et urbanisation sont des leviers d'amélioration.



Réaménagement des espaces publics autour du réseau tram

Source : David Schangel, Flickr

Une offre de transport locale foisonnante à fort potentiel d'évolution

Avec l'ouverture de son **réseau de tramway** en 2006, Mulhouse a passé un cap. La ville a reconfiguré son réseau de transports en commun, mais aussi transformé son **image** par l'aménagement de ses espaces publics en faveur de modes doux.

Depuis l'inauguration du **tram-train** et de la **ligne 3** du tramway en 2010, l'infrastructure d'échelle locale la plus notable reste la construction, sous la gare, de la voie sud. En 2018, elle a permis de boucler le « **ring** » automobile mulhousien.

Le grand succès des **vélos en libre-service** a transformé l'usage des espaces publics. Les **aménagements cyclables** sont doucement mis en oeuvre.



Le pôle gare combine accessibilité et ambition urbanistique

Parallèlement, certains **projets urbains** ont un impact sur les mobilités. Le développement du quartier d'affaires de la **gare** assoit durablement le **pôle multimodal** majeur de l'agglomération en concentrant les **emplois** à proximité. Il est un exemple d'un urbanisme local **vertueux** a contrario de certains projets d'équipements d'Etat prioritant l'accessibilité automobile (Prison, Pôle maternité...)

Mulhouse Grand Centre a mis l'accent sur le **piéton** et l'accès aux **services** de proximité. La surface piétonne est restée constante. Les **sites industriels en reconversion** en cœur d'agglomération sont tous à proximité de **pôles de transports** en commun de masse. Un certain enclavement les laisse difficiles d'accès sans voiture.



Tout en un : électromobilité, dernier kilomètre et smartphone...

Les **mobilités électriques et applications** mobiles poussent les villes à **repenser les espaces publics**. Avec le Compte mobilité ou le paiement du stationnement par téléphone, le territoire s'est approprié les nouvelles technologies pour améliorer le confort des usagers de tous les transports.

⊕ **Le territoire a tous les fondamentaux nécessaires pour améliorer son offre de mobilité.** Le réseau de **transports en commun** en site propre gagnerait à être **étendu** à la périphérie de la ville centre. Le développement urbain autour de **pôles d'échanges** attractifs hors de la ville-centre offrirait des alternatives à l'étalement urbain. Dans le tissu urbain déjà constitué, la **place de la voiture** pourrait être réduite vues les courtes distances au sein de l'agglomération. **Apaiser les espaces publics** pourrait sensiblement améliorer le cadre de vie des habitants et l'image de l'agglomération. L'intégration de la **compétence voirie** à l'échelle intercommunale permettrait une politique plus intégrée des mobilités à l'échelle pertinente.



MULHOUSE, ACCESSIBLE ET ATTRACTIVE

Des infrastructures régionales complètes mais optimisables

L'agglomération a d'excellentes infrastructures ferroviaires. Tram-train ou TER200 offrent un haut niveau de service en direction de Thann ou le long de l'axe Bâle-Strasbourg. L'offre vers Belfort ou l'Allemagne a des marges d'amélioration. Le matériel roulant du TER200 est perfectible. Le manque d'une offre de transports en commun compétitive se fait sentir dans les territoires interstitiels. Ce déséquilibre dans l'offre fragilise l'ensemble du réseau. Il empêche un aménagement du territoire articulé aux transports en commun et donc plus durable.

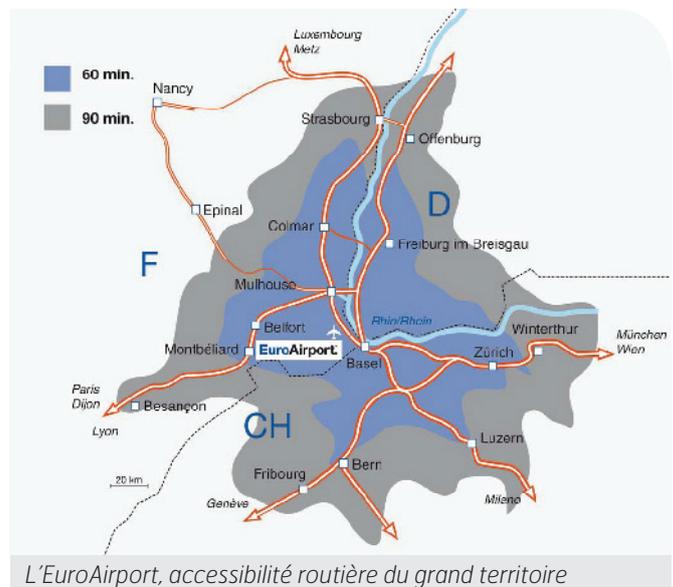
- Fort des infrastructures routières et ferroviaires et d'une forte densité de population, le potentiel d'amélioration de l'offre est grand. Il s'agirait d'ordonner l'offre par le biais d'un opérateur commun à toutes les collectivités ayant la compétence «transport» du bassin de vie. Ce «Verkehrsverband» d'inspiration allemande pourrait ensuite repenser les lignes «RER» et bus d'un bout à l'autre du réseau, de Belfort à Müllheim ou des vallées vosgiennes jusqu'à Bâle-Campagne...



Les infrastructures routières, possibles ressources foncières et supports des mobilités alternatives

Dans le domaine des mobilités individuelles, les infrastructures routières sont un point fort. Les routes et voies rapides sont régulièrement modernisées et le territoire très bien maillé. Elles consomment toutefois énormément d'espace et induisent une ville étalée, carbonée voire privatisée. Les axes cyclables restent cantonnés aux usages de loisirs malgré les courtes distances et la topographie du territoire.

- Les infrastructures routières offrent un potentiel foncier et important une fois leurs emprises optimisées. La réduction de leur consommation foncière permet aussi d'améliorer les entrées de villes et l'image du territoire. Ces «routes du futur» optimisées pourraient intégrer des voies dédiées aux mobilités alternatives et moins carbonées : bus express, covoitureurs... A l'échelle du vélo, vue la poussée à l'électrification, l'implémentation d'un «réseau express cyclable» semble être mûre.



L'EuroAirport, accessibilité routière du grand territoire

Une accessibilité internationale unique gagnant à être complétée au-delà des frontières

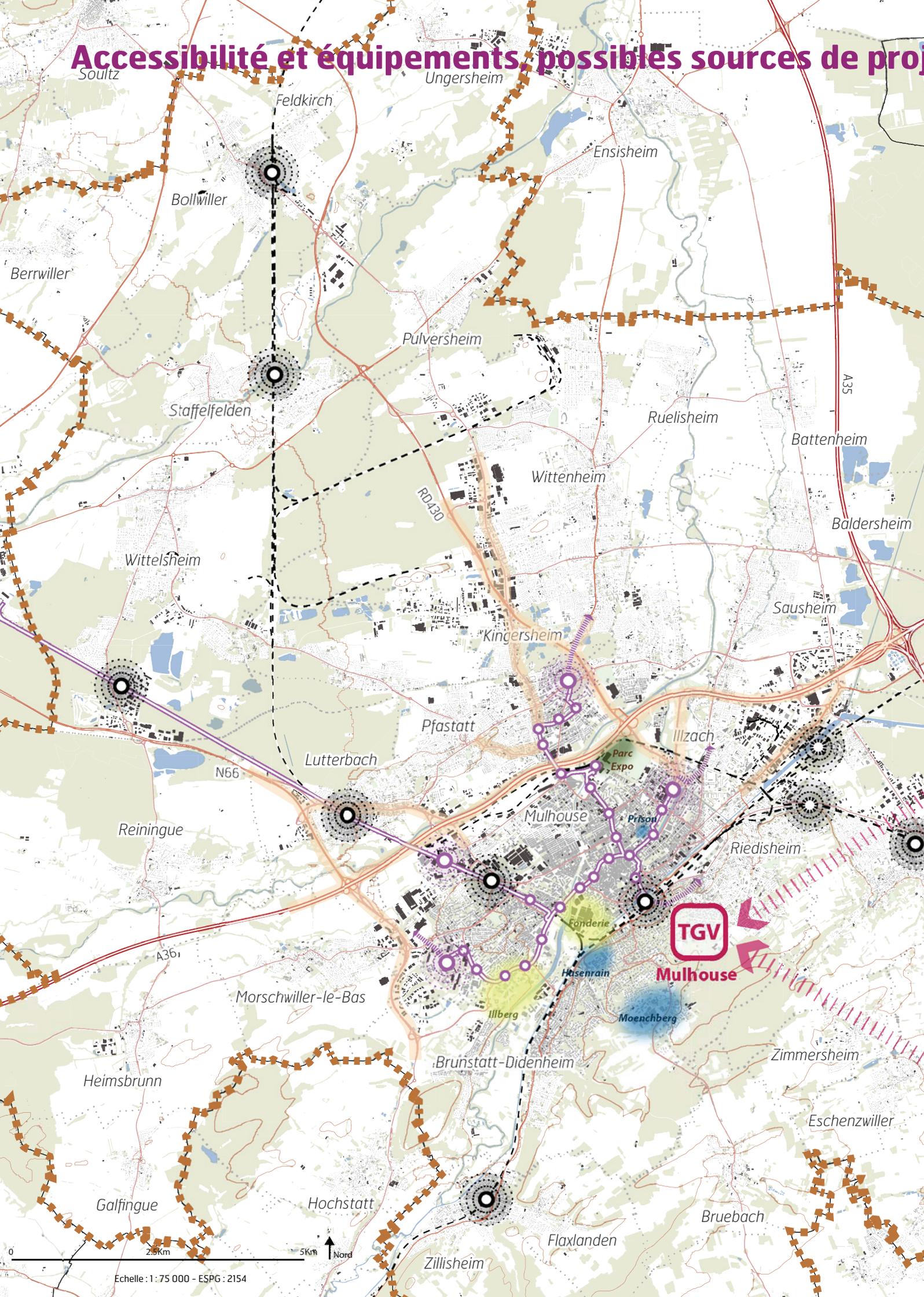
L'agglomération bénéficie d'une excellente accessibilité à l'échelle nationale et continentale. L'EuroAirport est le 5ème aéroport de province en termes de passagers. La ligne à grande vitesse permet de nombreux allers-retours quotidiens pour Paris mais offre des liaisons vers le Sud de la France plus limitées. Les liaisons depuis Bâle et Fribourg vers le reste de l'Europe étoffent l'offre, mais de façon plus indirecte.

- Cette accessibilité à grande échelle est étroitement liée à l'offre en trains régionaux. L'ouverture de la deuxième tranche de la ligne à grande vitesse Rhin-Rhône dégagerait de la capacité vers Belfort par exemple. Inversement, un réseau «RER» trinational efficace permettrait à Mulhouse, Bâle et Fribourg de «mutualiser» leurs offres internationales. Le raccordement ferroviaire de l'EuroAirport irait dans ce sens. In fine, cette accessibilité permettrait de renforcer l'aménagement des pôles gares de l'agglomération.

Transports du quotidien

40 stations vélocité
3 lignes de tramway
1 Tram-train
110 000 passagers/jour sur le réseau Soléa
5 Mio passagers/an à la gare de Mulhouse
5e aéroport français de province

Accessibilité et équipements, possibles sources de projet





Une large palette d'équipements qui gagneraient à s'insérer au plus près du territoire

Services publics, équipements d'enseignement, universitaires, de loisirs, culturels ou économiques attirent les usagers et font rayonner le territoire. Les leviers d'action sont souvent limités pour qui veut assurer leur bonne intégration aux aménagements urbains.

La densité des services publics de l'Etat se détend

Les infrastructures des **services publics** de l'Etat sont présentes grâce au poids du bassin de population (santé, justice, police...). Leur maillage territorial a tendance à **se détendre** et s'implanter **loin des transports en commun** performants. Les collectivités manquent de prise sur ces choix contribuant à fragiliser la ville dense.



Quelles opportunités urbanistiques pour les services publics de l'Etat ? - L'exemple de l'hôpital du Hasenrain.

➡ Cette **concentration des services** de l'Etat hors du cœur d'agglomération permet toutefois de dégager des **emprises foncières** exceptionnellement bien situées (prison, poste, etc.). Le champ des possibles est ouvert pour une ville en quête d'un meilleur cadre de vie.

Améliorer l'offre scolaire et éducative pour améliorer le cadre de vie

L'**offre scolaire** primaire et secondaire est impactée, comme les autres services publics régaliens, par les politiques **budgétaires**. La **population** d'une ville jeune, au fort taux de pauvreté, et à notable proportion non-francophone, crée une pression supplémentaire. Les **efforts** sont nets à l'échelle de compétence **des collectivités**.

Mulhouse a lancé en 2014 un **plan école** pour réhabiliter, étendre ou construire les bâtiments d'enseignement. La ville a réussi à initier un **parcours scolaire international** capable d'attirer d'autres familles dans l'agglomération frontalière. Malheureusement, les collectivités ont **peu de marge de manœuvre pour renforcer l'encadrement scolaire**, levier majeur d'amélioration de la qualité de l'offre éducative.



Les bibliothèques, un levier d'éducation de proximité à fort potentiel d'amélioration. Ici, la bibliothèque Grand'Rue

➡ Le réseau de **bibliothèques**, maillon important de l'éducation de proximité, offrirait un **potentiel d'action locale**. Une mise en **réseau** à l'échelle d'**agglomération** élargirait l'offre documentaire et étofferait le service aux usagers de ces équipements publics de proximité. Côté cadre de vie, l'**ouverture des cours d'école** hors des horaires de cours pourrait élargir le nombre d'espaces de loisirs de proximité.

Une université spécialisée s'ouvrant sur la ville

Dans l'enseignement supérieur, l'**Université de Haute-Alsace (UHA)** se développe assidûment. Elle accentue la **spécificité de son offre** de formation (filière STAPS en 2020) tout en s'ancrant dans le **réseau transfrontalier** du Rhin supérieur (EUCOR). Le campus **Fonderie** s'oriente clairement vers les métiers de l'**industrie du futur** en étoffant les bâtiments dédiés à ces formations. Le campus de **Illberg** finit de construire le « **learning center** » pour offrir une plateforme d'apprentissage et de recherche entre tous les acteurs de l'enseignement supérieur.



Le site Fonderie s'ouvre progressivement au reste de la ville



MULHOUSE, ACCESSIBLE ET ATTRACTIVE

- ➔ *L'université pourrait renforcer le rayonnement du territoire en étant encore mieux intégrée dans la ville. L'accessibilité du campus Fonderie depuis le tram ou la gare devrait bientôt être améliorée. L'accueil des étudiants, futurs ambassadeurs du territoire, devrait aussi être développé.*

Des équipements culturels et de loisirs en quête de proximité

L'offre en **équipements culturels est dense et variée** : théâtres, opéra, orchestre symphonique, musiques actuelles... Elle se distingue dans le **domaine muséal** par son orientation **technique** qui lui donne un **rayonnement international**. Les **cinémas** du cœur d'agglomération semblent **fragiles** pour cause de spectateurs plus casaniers et d'un marché local très sensible. Le **rayonnement** culturel des 137 **nationalités** semble malheureusement **limité**.



Quelle intégration urbaine des équipements culturels ? Exemple de La Filature, scène nationale

- ➔ *Les équipements culturels institutionnels aimantent un public dans tout le Rhin supérieur. Ils pourraient faire plus profiter le territoire en s'ouvrant aux échanges avec la population locale : concerts hors les murs, dans les espaces publics, médiation culturelle...*

Dans le **domaine sportif**, l'offre est pléthorique et de pointe. Les deux **plaines sportives** accessibles en transports en commun drainent un large public et profitent au milieu associatif. Les **équipements de pointe** (Mulhouse Olympique Natation, plateau sportif médical) confortent le rayonnement de l'agglomération. Ils permettent de préparer le territoire aux jeux olympiques de Paris en 2024 (accueil de délégations, labellisations...).

Mulhouse

219 équipements sportifs

7 musées

600'000 visiteurs/an au Parc Expo

7 bibliothèques - médiathèques

54 pôles scolaires (écoles maternelles, écoles primaires et groupes scolaires)

8 établissements hospitaliers et médicaux



Quelle place pour le sport de proximité en centre urbain ? L'exemple des Bains municipaux.

- ➔ *La conservation et le développement d'une offre sportive du quotidien pour les employés et habitants des zones denses reste un enjeu, comme le montrent les débats autour des Bains Municipaux. Le développement d'agrs sportifs dans les espaces publics est à louer mais l'attractivité de loisirs passe par une offre publique et abritée en cœur de ville. La question de la mise en réseau intercommunal pourrait aussi se poser en termes d'économie d'échelle.*

Parc des expositions et réseaux intelligents supports de l'économie du futur

Dans le domaine économique et technologique, la ville montre de l'ambition dans le numérique. La réussite du salon de l'industrie du futur **BE:4.0** attire les visiteurs et rend l'**extension du parc des expositions** encore plus viable. Les nombreux **services**, applications ou équipements inspirés des nouvelles technologies numériques participent au développement d'une **agglomération plus « intelligente »**.



Le parc des expositions en attente d'agrandissement.

- ➔ *Il faudrait veiller à ce que ces infrastructures supports de l'industrie du futur ne suivent pas les mêmes travers que les industries du passé : enclavement physique au sein des quartiers, effet de « boîte noire » vis-à-vis des habitants... C'est un enjeu d'acceptation sociale.*

Source : mulhouse-alsace.fr



Comment formuler un motif de projet à l'échelle métropolitaine ?

Mulhouse, tout en couture

Des infrastructures à développer avec finesse à plusieurs échelles

Tandis que les infrastructures de **transport** captent les flux et assoient l'**accessibilité** du territoire, les **équipements** attirent à large échelle et assoient les fonctions de **centralité** de l'agglomération. Ensemble, ces deux domaines de projets, mobilités et équipements de toutes sortes, donnent des **fonctions métropolitaines** à une agglomération d'échelle moyenne.

Le maillage de ces infrastructures organise le territoire, bien **au-delà du coeur d'agglomération**. Pour développer une ville écologiquement vertueuse, l'**articulation** entre **transports en commun** compétitifs face à la voiture et secteurs de concentration des **emplois et habitants** est primordiale. Ceci nécessite une **stratégie au long terme**, à diverses échelles selon les enjeux, et une **maîtrise foncière** et opérationnelle sur un large périmètre.

Il ressort du présent **panorama de projets**, qu'au-delà de ces enjeux d'aménagement du territoire, la **focale humaine et citoyenne** est essentielle. Les **infrastructures** de toutes sortes sont très nombreuses et devraient être **optimisées**, mieux intégrées à leur contexte urbain ou plus adaptées aux besoins de tout le bassin de vie... Il s'agit d'**allier échelles métropolitaines**, autoroutes ou campus hospitaliers par exemple, aux **échelles de quartiers** des habitants et usagers de toute l'agglomération.

Imaginer un motif singulier pour la métropole mulhousienne

Les **cinq récits mulhousiens** ont tenté d'offrir un **panorama constructif du projet de territoire** à l'oeuvre. Le fil rouge se laisse encore préciser alors que les injonctions à la ville intelligente, résiliente, écologique, entreprenante, attirante... saturant parfois les débats. A travers ces **cinq «pelotes» thématiques**, ressortent plusieurs fils qui sembleraient tisser le **portrait d'une «agglomération du futur»**.

Le **management de projets** en est un premier. L'attrait atavique pour l'entrepreneuriat anime toute la ville et s'imisce encore doucement dans de nombreux projets. Souvent les plus passionnants.

Le **recyclage du patrimoine industriel et ouvrier** en est un deuxième. Cette ressource urbaine est unique en son genre et unit le grand territoire. Elle est assurément une source d'inspiration pour cette ville d'innovateur.

Trouver une **spécificité mulhousienne de la production de projet** en est une troisième. L'idéal serait de s'inspirer des autres territoires mais de trouver une voie opérationnelle toute particulière pour servir d'exemple. Retrouver l'esprit contrebandier de (l'ancienne) ville libre ?

Enfin, il s'agit de retisser ce patchwork pour **imaginer un motif nouveau, de plus grande ampleur** : ouvrir les enclaves, repenser les liens aux quartiers, lier les différentes échelles, oser l'intercommunalité de projets...

Etude éditée et imprimée par : L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne | Rédaction : Pier-Mael Anezo, Stéphane Dreyer | Cartographie : Luc Carpentier, Pier-

Mael Anezo | Crédit photo AURM sauf mention contraire. Toute reproduction autorisée avec mentions précises de la source et la référence exacte.

