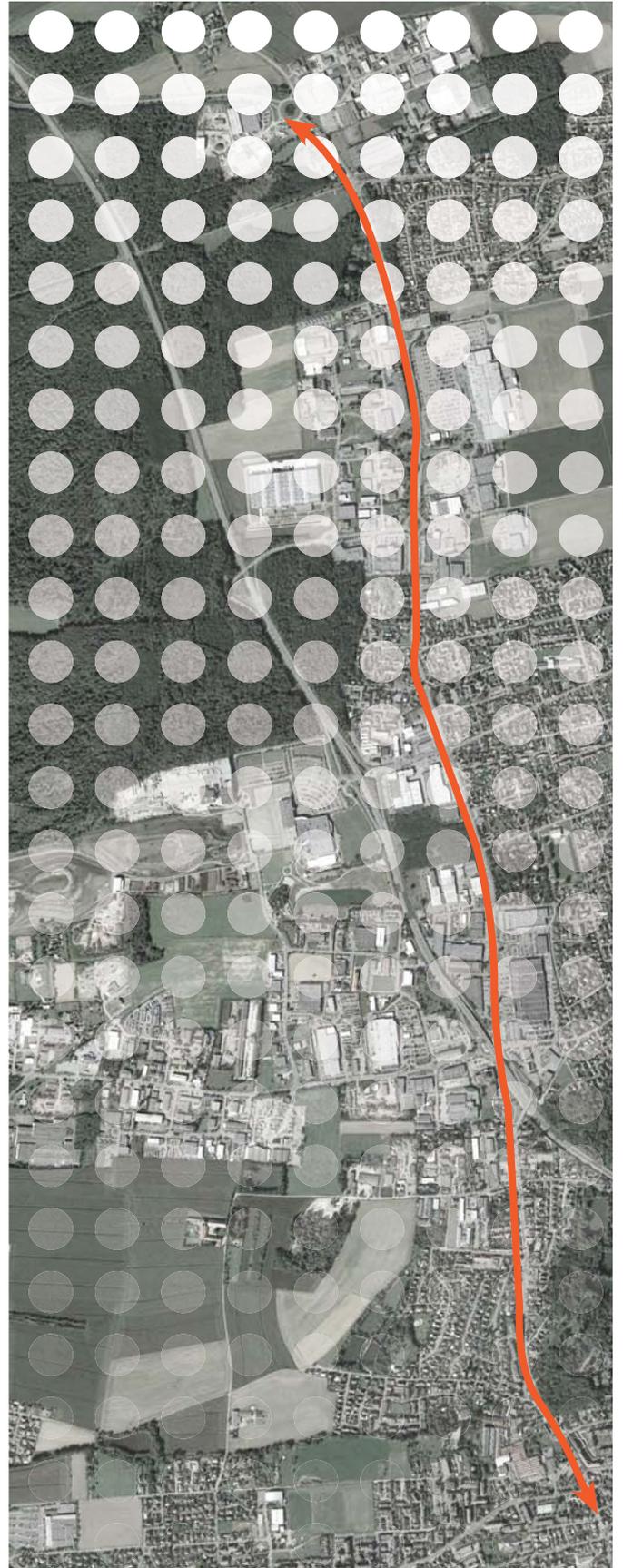


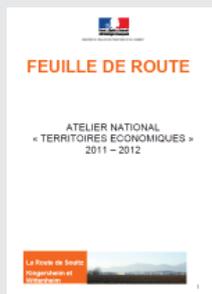
Vers la «pacification» de la RD 429, entrée d'agglomération

Axe routier desservant
Wittenheim,
Kingersheim, Richwiller
et Mulhouse



Références publications

Feuille de route :
Atelier national «territoires économiques» (2011-2012)



Monographie Kingersheim/Wittenheim : préparer la mutation durable de la route de Soultz - ANYOJI BELTRANDO architectes-urbanistes, SEURA/architectes-urbanistes mandataires, CONVERGENCES CVL/urbanisme commercial, TN+/paysagistes, ALPHAVILLE/programmation, ETC/déplacements, B. BARROCA & D. SERRE/risques et environnement (2012)



Piste Nord : développement des cheminements actifs au nord de l'agglomération - AURM (2014)



Wittenheim : un projet pour le Mittelfeld ... - AURM (2014)



Sommaire

PREAMBULE

2

1/ CONTEXTE

5

2/ DIAGNOSTIC ET ENJEUX

7

2.1/ Situation de la RD 429 dans le dispositif routier et des projets à venir

7

2.2/ Un parcours décomposé en 6 séquences urbaines

8

2.3/ Une répartition des surfaces au profit de la voiture

9

3/ LES ORIENTATIONS DE LA «PACIFICATION»

10

4/ SCHEMA DIRECTEUR PROPOSE

12

4.1/ Principes généraux

12

4.2/ Une nouvelle répartition des usages

13

4.3/ Un renforcement de la qualité urbaine par secteur

16

5/ PLANIFICATION DES INTENTIONS

18

ANNEXES

20

Pilotage de la mission :

- Communes de Kingersheim et Wittenheim
- Pôle aménagement de m2A
- Direction Départementale des Territoires (DDT) du Haut-Rhin

Le Conseil Départemental, le pôle mobilité de m2A, le service voirie de Mulhouse, la CCI et la CM ont été associés à la démarche.

PREAMBULE

Qu'entend-on par «pacification» ou apaisement de la voirie ?

Aujourd'hui, l'enjeu est de donner plus de confort et de sécurité aux autres usagers de la route : cyclistes, piétons ou encore utilisateurs des transports collectifs. Attribuer à ces derniers une place respectable, face à l'emprise donnée à la voiture, contribue à «pacifier» la voie de circulation, ainsi chacun peut se déplacer sereinement.

La pacification des voies de circulation a aussi d'autres effets. Elle permet d'améliorer le cadre de vie des usagers et riverains. L'impact sur leur santé est positif : plus de mouvements, moins de pollutions atmosphériques et sonores,

Faire cohabiter tous les usages

La voie est un espace de circulation. Elle accueille de nombreux usages et activités qui cohabitent plus ou moins aisément.

L'outil le plus efficace pour résoudre les conflits d'usages est la diminution de la vitesse. La mixité entre les modes de déplacements pourra alors être mise en place, dans de bonnes conditions de sécurité.

➔ De nombreux usages différents

L'espace urbain a été façonné majoritairement pour la voiture. D'autres usages se superposent sur l'espace public : se déplacer, flâner, s'asseoir, lire, jouer, se garer... Il s'agit de les identifier et de les faire cohabiter à l'aide de principes simples d'aménagements pour le confort urbain de chacun.

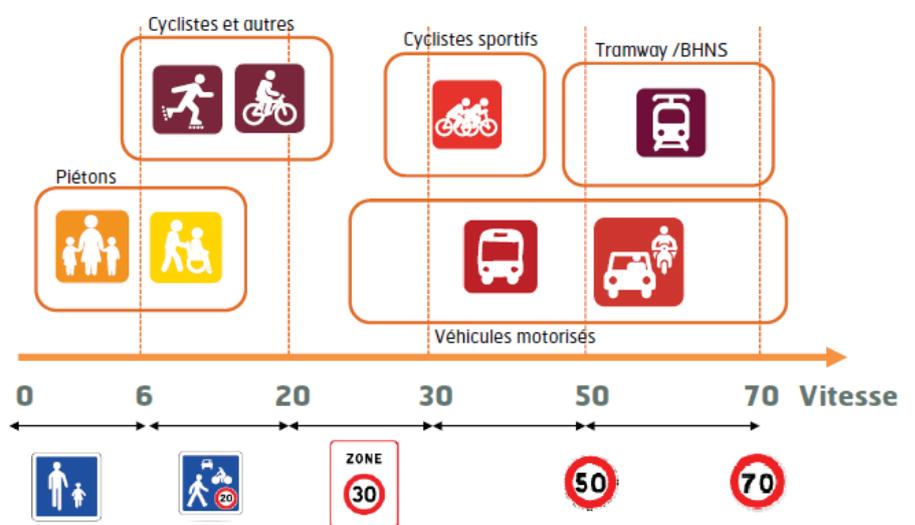
➔ Les faire cohabiter

L'enjeu est de permettre à tous les modes de déplacements de cohabiter dans le même espace.

L'aménagement doit être réfléchi et encourage le partage équitable de l'espace.

Sur les voiries principales dites distributrices, comme la RD 429, le partage modal sera, avant tout, recherché.

Néanmoins, l'amélioration du cadre paysager est une donnée à prendre en compte. Il participe à rendre un espace plus serein pour les usagers piétons ou cyclistes.



A chaque vitesse de circulations, des usages différents sécurisés



source : mulhouse-alsace.fr

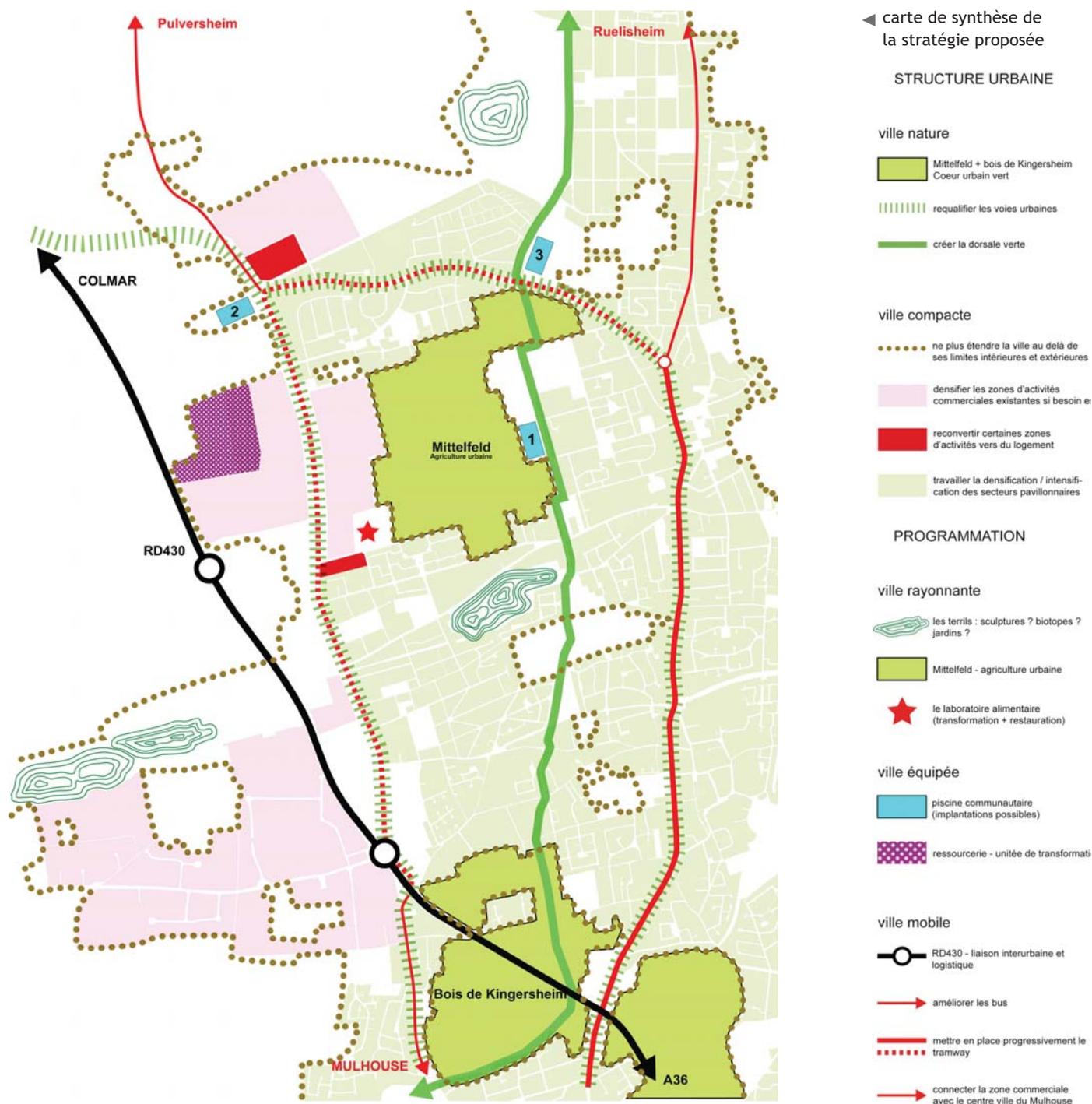
Différents usages sur un même espace public (Mulhouse)



La stratégie proposée par l'équipe d'étude en 2012

Les 4 actions principales

- Développer une stratégie à porter à l'échelle de l'agglomération;
- Développer une identité à grande échelle;
- Intensifier le développement urbain dont l'**amélioration par touche du paysage de la route de Soultz** et la **stratégie phasée du développement des transports collectifs** ;
- Développer une stratégie «d'optimisation» commerciale.



Un des points forts : requalifier les axes routiers dont la RD 429 accompagnée d'une amélioration et du renforcement de la desserte en transports en commun

Source : extrait du rapport de synthèse de l'Atelier National (2012) - ANYOJI BELTRANDO/TN+/CONVERGENCES CVL/ALPHAVILLE/ETC/D.SERRE & B. BARROCA

1/ CONTEXTE

En 2012, l'Atelier National « Territoires économiques » a finalisé ses travaux d'études menés par l'Etat sur les sites commerciaux de Kingersheim et de Wittenheim par une **feuille de route**. «Préparer la mutation durable de la route de Soultz » résume la stratégie proposée par l'équipe d'études.

Plusieurs axes de travail contribuent à réorganiser le secteur et améliorer sa qualité urbaine. La requalification de la RD 429 est une des actions majeures de cette stratégie.

➤ Traduire la stratégie proposée dans les documents réglementaires

Plusieurs éléments de la stratégie proposée ont trouvé une traduction dans les orientations du Document d'Orientations et d'Objectifs du Schéma de Cohérence Territorial arrêté fin mars 2018.

Ainsi, la RD 429 est identifiée comme un axe structurant pour les transports collectifs. Elle est aussi ciblée comme une voirie à «pacifier».

➤ Passer de la feuille de route à une phase opérationnelle

Depuis 2012, plusieurs axes de la feuille de route ont fait l'objet de publications : la voie du milieu et le Mittelfeld.

La «**pacification**» de la RD 429 est une nouvelle étape pour poursuivre la mise en oeuvre de la feuille de route. Au coeur du développement urbain et économique du secteur, cette voirie requière une attention particulière. L'implantation de nouveaux établissements ou opérations d'ensemble ont une incidence sur le fonctionnement et la configuration des voies de circulation.

L'élaboration d'un **plan guide ou schéma directeur** permettra d'avoir un cadre d'aménagement. Son objectif est d'apporter plus de qualité urbaine et paysagère, tout en respectant la fonctionnalité de l'axe routier.

➤ Un schéma directeur pour guider les études opérationnelles

Le schéma directeur définit les principes d'aménagement généraux avec des préconisations particulières par séquences. L'analyse de la composition urbaine et fonctionnelle a permis d'avoir une meilleure appréhension des aménagements possibles le long de la RD 429.

Ceux-ci doivent répondre aux **objectifs d'amélioration du paysage** de la route départementale tout en gardant sa fonction première : **être un axe de circulation** permettant l'accès à d'un des plus grands pôles commerciaux de l'agglomération.

Le développement d'un bus en site propre pourrait être envisagé à long terme, intégré dans les futurs aménagements.

Selon les principes retenus, il sera nécessaire d'avoir une étude technique plus fine afin d'évaluer les possibles modifications des flux de circulation.

➤ Une volonté de prolonger la démarche initiée par l'atelier national

Les réflexions ont été menées à la suite du dialogue initié lors de la démarche de 2012.

La gouvernance du projet est coordonnée par une instance technique composée d'élus des communes impliquées et de techniciens¹. Elle a pour rôle de poursuivre le travail et les réflexions en cours.

¹ élu de Kingersheim, Wittenheim et m2A, appuyés par leurs services (dont le pôle aménagement pour m2A), l'AURM et la DDT. La CCI et la CM ont été également associées.

La stratégie proposée par l'Atelier National Territoires Economiques : Etat d'avancement

Atelier National Territoires Economiques : Les 4 actions principales de la feuille de route*

- Développer une stratégie à porter à l'échelle de l'agglomération;
- Développer une identité à grande échelle;
- Intensifier le développement urbain dont l'**amélioration par touche du paysage de la route de Soultz** et la **stratégie phasée du développement des transports collectifs** ;
- Développer une stratégie «d'optimisation» commerciale.

Prise en compte dans les documents réglementaires :

Schéma de Cohérence Territoriale + Document d'Aménagement Artisanal et Commercial

Plan de Déplacements Urbains

Plan Local d'Urbanisme

Etudes à visée opérationnelle :
Réalisées

Définition de la «Voie du milieu»

Comment avoir une politique de développement agricole sur le Mittelfeld ?

En cours

Pacification de la RD 429

Publications

Piste Nord : Développement des cheminements actifs au nord de l'agglomération AURM (2014)

Wittenheim : un projet pour le Mittelfeld ... AURM (2014)

* Monographie Kingersheim / Wittenheim : préparer la mutation durable de la route de Soultz - décembre 2012



“ Ce que la feuille de route préconisait en 2012

Améliorer par touches le paysage de la route de Sultz (RD429)

- Partager les objectifs de transformation de la RD429 et du maintien de la RD430 en voie de transit

La requalification de la 429 passe nécessairement par le partage d'objectifs communs par l'ensemble des acteurs concernés pour aboutir à un cahier des charges d'études ciblé. Il s'agit de rassembler les acteurs locaux, élus, services techniques des collectivités (CD68, m2A, communes de Wittenheim et Kingersheim), services de l'État, exploitants des lignes de bus, commerçants, utilisateurs en vue d'acter le maintien en voie rapide de la 430 (incluant la problématique du carrefour du château d'eau et la question d'un règlement de publicité particulier) et la transformation en boulevard urbain de la 429.

- Adopter une configuration plus urbaine sur l'ensemble du linéaire de la RD429
 - Elaboration d'un cahier des charges d'études ciblé partagé par tous,
 - Lancement conjoint, à l'échelle des deux communes voire de l'agglomération, d'une étude

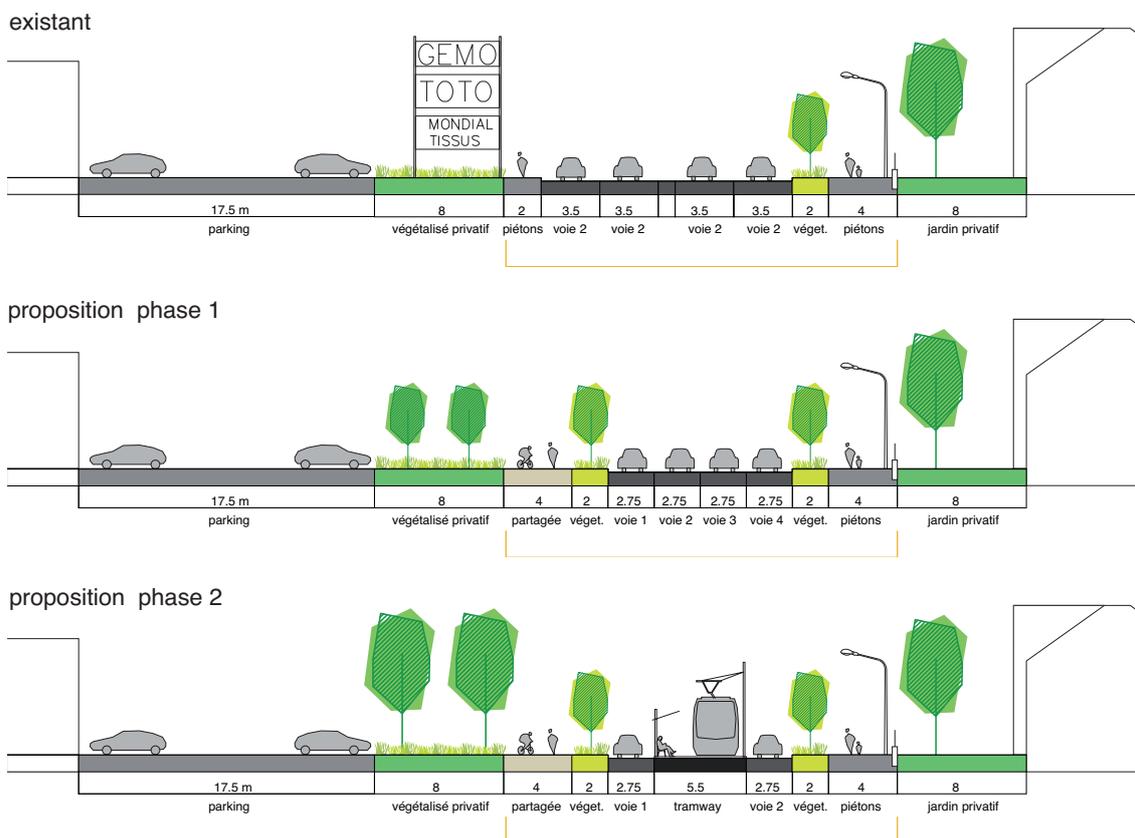
de circulation pour connaître l'état des lieux des usages de la RD 429 et d'une étude globale de faisabilité urbaine pour la mise en oeuvre par phases de la requalification de la RD (aboutir à un programme d'aménagements légers et des mesures d'exploitation phasées). Ces études devront être menées en lien étroit avec l'étude de requalification des trois polarités commerciales (partie D) pour tenir compte de la circulation interne aux secteurs commerciaux et avec l'étude de faisabilité pour le développement de bus en site propre sur la RD 429 (partie C) qui sera déterminante dans les choix à faire,

- Réalisation d'un plan de recollement des réseaux pour connaître les trottoirs qui pourraient être rapidement plantés devant les secteurs habités et amorcer le changement de profil de la voie avant les conclusions de l'étude de faisabilité urbaine,
- Coordination et harmonisation, sur l'ensemble du linéaire de la 429, de la révision du règlement de publicité en cours dans le cadre de la révision des documents d'urbanisme locaux des deux communes.



3 DÉVELOPPER UNE VILLE COHÉRENTE

RD429 : de la route de Sultz à l'avenue de Sultz - ralentir - élargir et planter les trottoirs - densifier les voies



SEURA / ANYOJI BELTRANDO / CONVERGENCES CVL / ALPHAVILLE / TN+ / ETC / D.SERRE & B. BARROCA



2/ DIAGNOSTIC ET ENJEUX

La RD 429 depuis Jeune Bois jusqu'à Mulhouse est un axe où la qualité urbaine a été négligée au profit de la circulation routière. En résultent des emprises très importantes pour la voiture et de médiocres aménagements urbains et paysagers.

2.1/ Situation de la RD 429 dans le dispositif routier et des projets à venir

Il est constaté un manque de hiérarchie entre les routes départementales 430 et 429. La première est une voie rapide, axe d'entrée dans l'agglomération.

La RD 429 a conservé un aménagement routier inapproprié au contexte urbain, notamment dans la partie résidentielle (échangeurs dénivelés, ronds points, etc.). Celle-ci subit un trafic routier de près de **12 000 véhicules** par jour.

Les autres axes sont tout autant chargés en circulation.

Plusieurs projets routiers ou immobiliers (voir ci-contre), à courts et plus longs termes peuvent influencer sur les habitudes des automobilistes et augmenter les flux de transit sur l'ensemble des voies du secteur.

L'aménagement de la RD 429 aura a priori également des répercussions sur les autres axes routiers. Une étude de circulation globale sera nécessaire pour **valider les principes d'aménagement** à retenir.

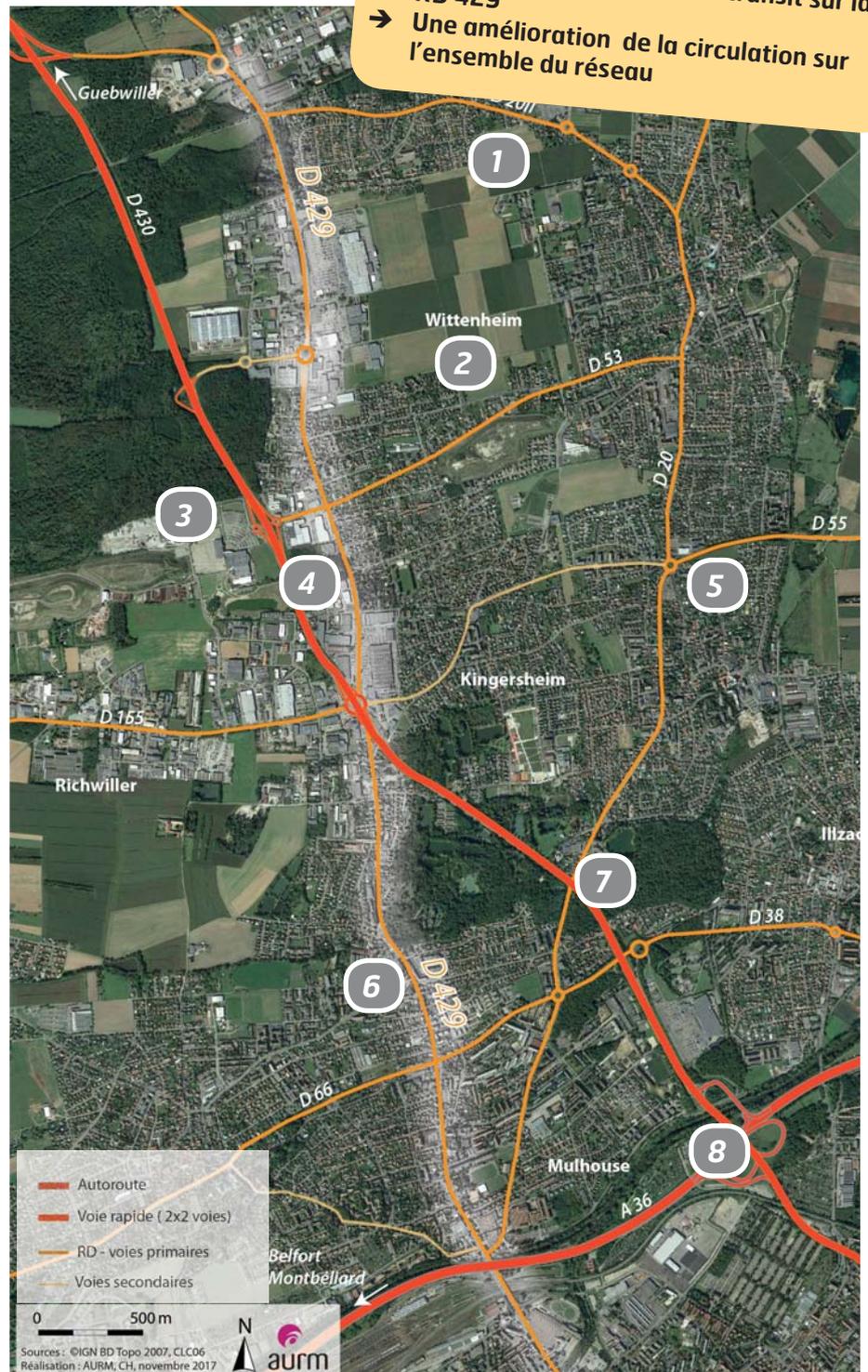
Situation des projets

- 1 Opération immobilière : + 300 logements
- 2 Opération immobilière : + 130 logements
- 3 Nouveau complexe cinématographique
- 4 Nouvelles unités commerciales
- 5 Opération immobilière : + 150 logements
- 6 Opération immobilière : + 436 logements
- 7 Ligne 1 du tramway prolongée
- 8 Création d'une bretelle sur l'échangeur de la Metzau¹

¹ Une étude trafic a été réalisée sur ce secteur de la Mertzau. Le maître d'Ouvrage est la DREAL Grand Est. Les conclusions seront à prendre en compte.

Enjeux

- Une diminution des flux de transit sur la RD 429
- Une amélioration de la circulation sur l'ensemble du réseau



La RD 429 est au coeur d'un réseau routier où plusieurs projets auront une influence sur les axes routiers convergeant vers Mulhouse : échangeur de la Metzau, projets d'habitations à Kingersheim, ...



2.2/ Un parcours décomposé en 6 séquences urbaines

Le parcours de la RD 429 s'inscrit dans **un contexte urbain paysager contrasté** entre le carrefour giratoire de Jeune Bois et l'entrée dans Mulhouse. D'un paysage très verdoyant à un secteur plus résidentiel, les séquences urbaines se succèdent mais gardent une constante : une grande emprise routière.

⇒ **Les séquences urbaines :**



Jeune Bois : un paysage verdoyant



Pôle 430 : de grandes emprises commerciales



Fernand Anna : un quartier résidentiel peu dense



Carreau Anna : une mixité des fonctions



Kaligone : des commerces de part et d'autre

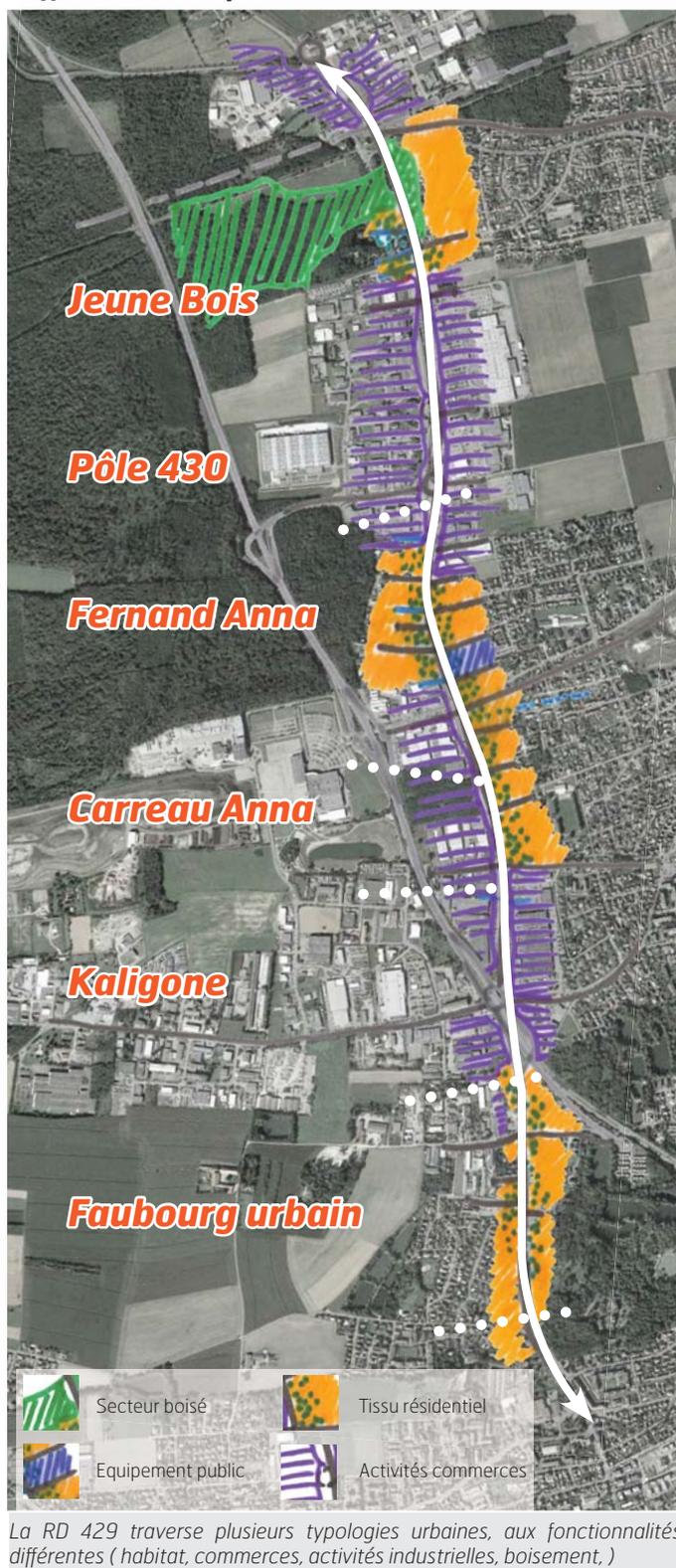


Faubourg urbain : l'entrée dans un tissu urbain dense

Enjeux

- Une différenciation des secteurs traversés
- Une réduction de l'emprise routière

Différentes séquences urbaines



2.3/ Une répartition des surfaces au profit de la voiture

Enjeux

- Une différenciation des usages de l'emprise publique
- Une meilleure répartition des surfaces au profit des usagers modes doux

L'analyse de la répartition des surfaces par usages, montre une disparité entre les différentes séquences.

⇒ Des surfaces dédiées majoritairement à la voiture mais différemment réparties

La place de la voiture est très importante compte tenu de la configuration 2 X 2 voies de circulation, plus une cinquième voie de séparation (la largeur est modulée selon l'espace). Ces emprises sont plus importantes dans les secteurs commerciaux, comprenant des surfaces de stationnement et des circulations attenantes.

Sur l'ensemble des séquences, les surfaces dédiées aux piétons et cyclistes sont très faibles à l'exception de la dernière. La RD 429, dans le faubourg urbain, se réduit à 2 X 1 voie au profit de bandes cyclables matérialisées.

Ce déséquilibre renforce le sentiment d'impunité des automobilistes et l'insécurité des piétons et des cyclistes.

⇒ Une qualité médiocre de l'aménagement urbain

La quasi absence d'aménagements paysagers sur l'ensemble de la voie contribue à une image plutôt négative.

L'équilibre entre les différents usages est à rechercher pour composer un espace fonctionnel. Il doit être aussi agréable à traverser en voiture, qu'à parcourir à pied ou en vélo.

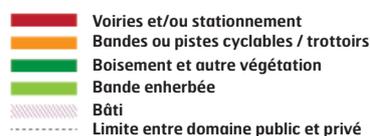
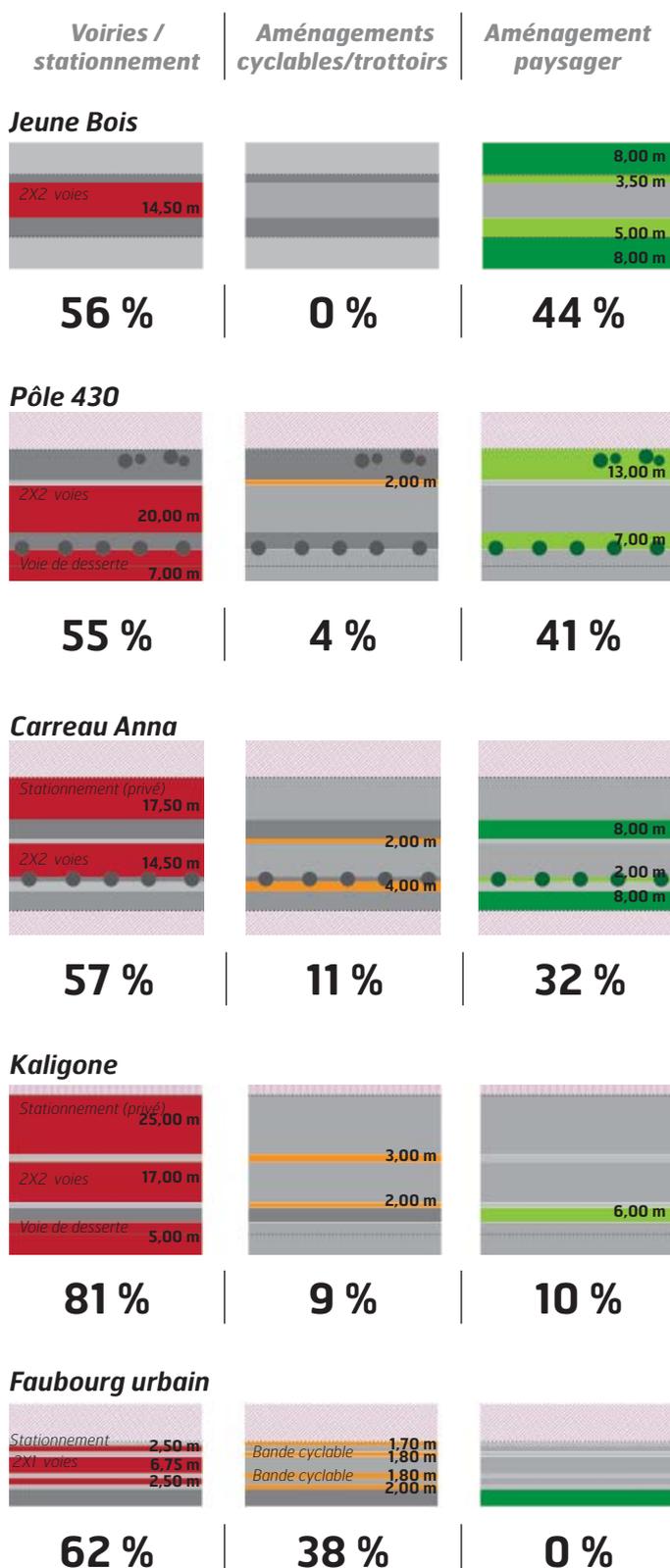
Au regard des largeurs disponibles, cette amélioration peut être envisagée sur l'ensemble de la RD 429 avec ponctuellement des aménagements plus conséquents.

⇒ Une desserte en transports collectifs insérée dans l'aménagement routier

Deux lignes de bus Soléa (19 et 23) desservent le secteur. Elles empruntent la RD 429, sans aménagement particulier, hormis les arrêts.

Ce tracé est inscrit au SCoT comme transport urbain de niveau structurant. Les aménagements ne sont pas en adéquation avec cette vocation. Rendre la ligne plus visible et prioritaire permettrait de renforcer son intérêt et donc d'augmenter sa fréquentation.

Répartition des surfaces par usages* :



* analyse d'un profil type par séquence

3/ LES ORIENTATIONS DE LA «PACIFICATION»



Elles ont pour objectifs de diversifier davantage les usages.
Elle consistent à :

Agir sur la demande

- Limiter et maîtriser les déplacements en voiture.
- Inciter au report modal vers les modes actifs et transports collectifs.

Agir sur l'infrastructure par des aménagements

- Favoriser les modes doux : desserte bus renforcée, multiplication des aménagements cyclables et piétons.
- Améliorer la lisibilité et la qualité des espaces publics : différencier les usages.
- Optimiser les flux en entrée et sortie : travailler sur les carrefours.



Ce partage de la voirie favorise les modes doux : TC, cyclistes et piétons (avenue JC Bonduelle à Nantes)

Agir sur les pratiques

- Limiter le transit endogène et exogène des voitures entre les secteurs de commerces
- Augmenter l'offre de transports collectifs : nombre, amplitude horaire, parcours performant.

Agir sur le cadre de vie

- Favoriser l'emplacement des lieux de rencontre proposant d'autres usages : foodtruck, bancs/tables, jeux divers, sports de rue, ...
- Développer une typologie végétale pour différencier les fonctions : circulations, stationnement, cheminements piétons et cyclistes, ...
- Coordonner et harmoniser la publicité commerciale sur l'ensemble de la RD 429.



Le complexe commercial Wave acti-sud à Metz s'organise autour d'un parc central. Une voie dessert les cellules commerciales. Une navette est disponible pour les personnes à mobilité réduite. Plus ludique, des promenades à poney sont proposées aux enfants.

Une répartition plus favorable aux transports collectifs, aux cyclistes et piétons

Usages actuels de la RD 429

Motorisés



Modes actifs



Lieu paysager



Futurs usages de la RD 429

Motorisés



Modes actifs



Lieu de détente, de sport, de rencontre et paysager





D'autres usages à développer sur la RD 429

Mobilités



Transports collectifs



Véhicules motorisés



Cyclistes



Piétons

Usages des lieux



Stationnement



Détente



Convivialité

Services complémentaires



Foodtruck



Activité sportive

Qualité paysagère



Végétalisation



La diversification des usages passe par des implantations de lieux dédiés aux piétons à proximité des commerces ou des activités



4.1/ Principes généraux

Conforter les transports collectifs

- Valoriser le TC en créant une voie dédiée au bus (à confirmer par l'AOT et l'exploitant).
- Renforcer l'offre : bus plus fréquents, horaires adaptés à la fréquentation du week-end, positionnement et nombre d'arrêts à revoir, priorisation du passage bus aux carrefours.
- Etudier la mise en place d'une navette entre les secteurs de commerces pour éviter les déplacements d'une enseigne à l'autre les jours de fortes affluences.

Limiter les nuisances liées aux voitures particulières

- Réduire l'emprise des voies de circulation des véhicules sur l'ensemble de la RD 429 (à long terme passer de 2 x 2 voies à 2 x 1 voies ou 1x2 + 1x1 voies en alternance).

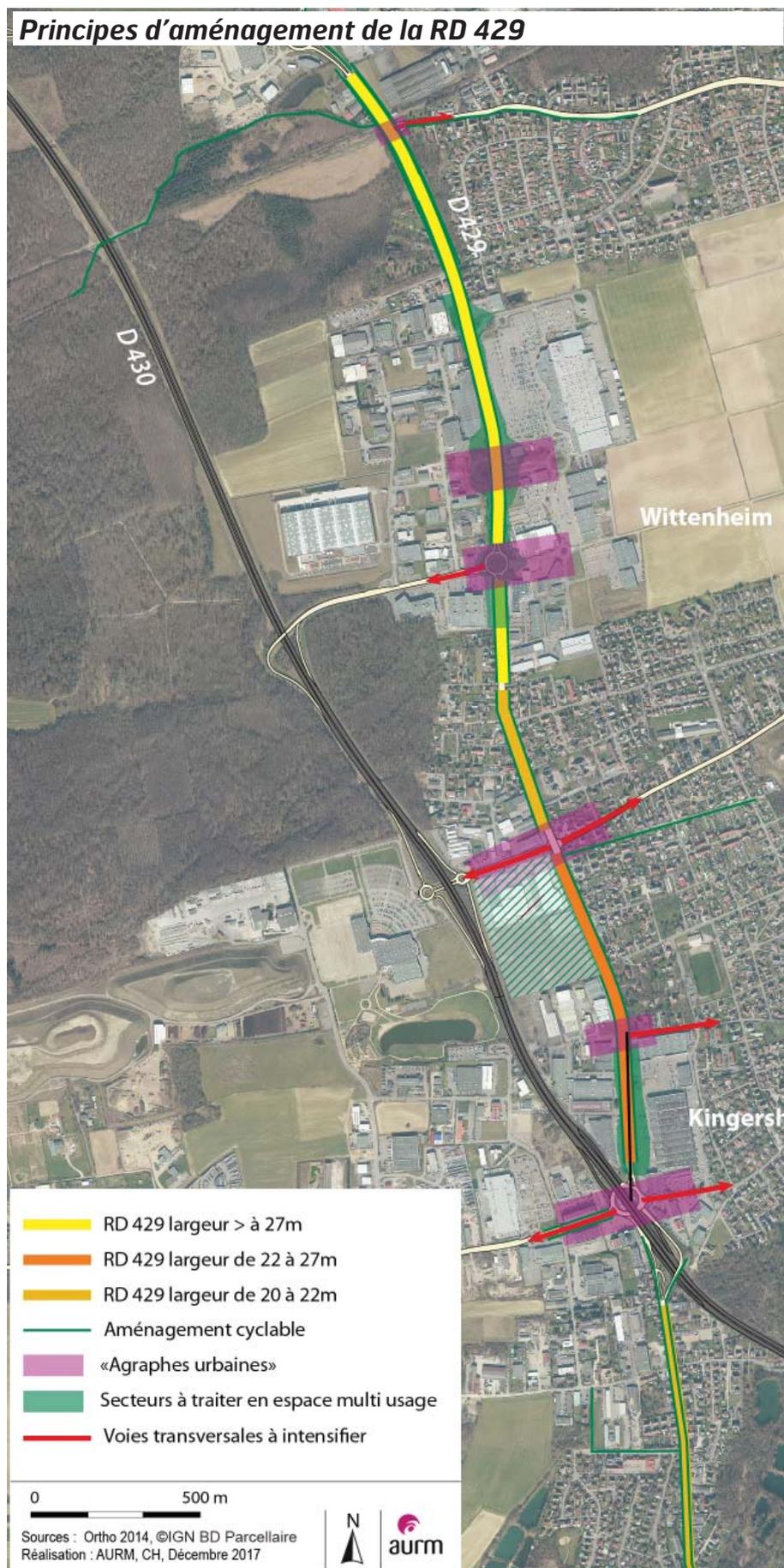
Améliorer les espaces publics et faciliter les modes doux

- Rythmer le parcours de la RD 429 par l'aménagement à caractère plus urbain de la voie bus et ses arrêts.
- Améliorer la qualité des cheminements piétons (trottoirs) et autres aménagements dédiés aux cyclistes qui seront reliés au réseau existant. Anticiper sur le déploiement des vélos électriques sur des trajets plus longs.
- Créer plusieurs espaces multi-usages paysagers > « repère » dans le paysage.
- Améliorer et renforcer la lisibilité des intersections des axes transversaux primaires (« agrafes urbaines»). Hiérarchiser les voies de desserte interne et voies inter quartiers.

Mutualiser les circulations et accès aux commerces et leur stationnement

- Réduire le nombre d'accès et sorties sur la RD 429 (réflexion à mener avec les enseignes et propriétaires).
- Organiser le stationnement afin de permettre une mutualisation et une circulation interne sécurisée pour les piétons et cyclistes. Intégrer des bornes de recharge électrique pour voitures et vélos.

Principes d'aménagement de la RD 429



4.2/ Une nouvelle répartition des usages sur la RD 429

La largeur de l'emprise publique n'est pas homogène. Elle varie de 20 à 27 m et plus, différentes capacités de transformation sont tout autant possibles.

Sur les trois familles de largeurs, des principes d'organisation de la chaussée sont proposés. Ils seront à adapter selon :

- la largeur de la voie,
- l'ambiance urbaine,
- le traitement des carrefours et intersections.

27 m et plus

Les coupes correspondent aux tronçons supérieurs à 27m soit les séquences Jeune Bois et Pôle 430.

Il n'est pas prévu de stationnement sur chaussée dans ces secteurs.

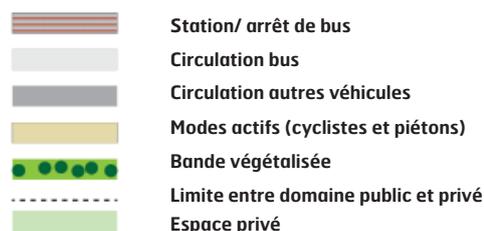
Le profil A correspond à la situation actuelle en ajoutant des voies dédiées au bus. Les arrêts sont traités de la même manière qu'aujourd'hui.

Le principe d'une ligne de bus axiale est à retenir pour un scénario à long terme.

La voie bus (profils B,C et D) sera à double sens.

L'option du bus axial nécessite de créer des terres-pleins sur chaussée pour les stations. Même décalés pour minimiser leur encombrement, ils ont un impact fort sur la largeur des trottoirs, des pistes cyclables et sur les plantations.

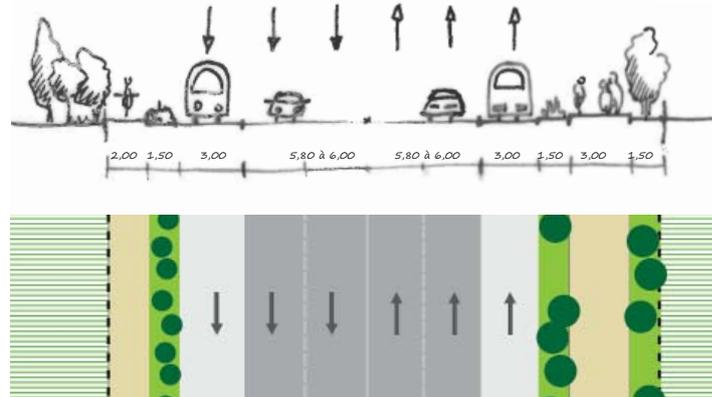
Le positionnement du terre-plein central permet de créer un paysage végétal plus fort en disposant d'un espace pour implanter des arbres en dehors des arrêts.



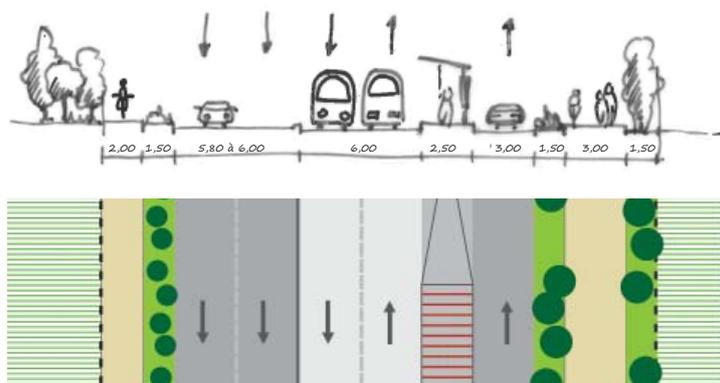
Evolution de la répartition des usages par profil

	A	B	C	D
Transports coll.	+	++	++	++
Voitures	=	-	--	-
Vélos	+	+	++	+
Piétons	=	=	++	=
Paysage urbain	=	+	+	+

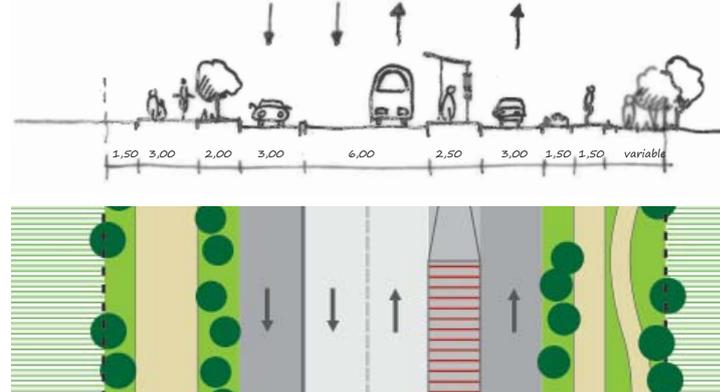
A- 2 files de circulation de chaque côté - bus latéral



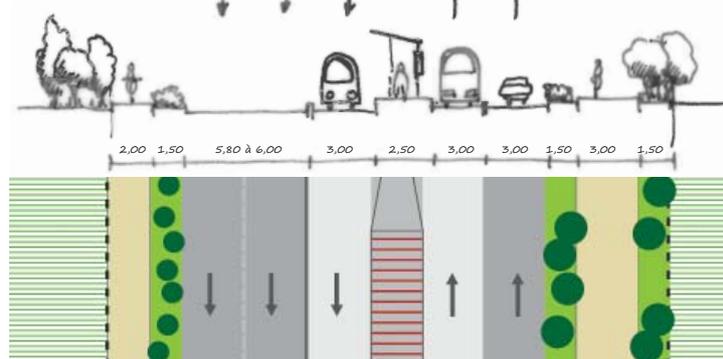
B- 2 files de circulation d'un côté + 1 file de l'autre - bus axial



C- 1 file de circulation de chaque côté - bus axial



D- 2 files de circulation d'un côté + 1 file de l'autre - bus axial + insertion d'un terre-plein central (station/arrêt et plantation)





22 à 27 m

Les coupes correspondent aux tronçons entre 22 et 27m soit les séquences Carreau Anna et Kaligone.

Il n'est pas prévu de stationnement sur chaussée dans ces secteurs.

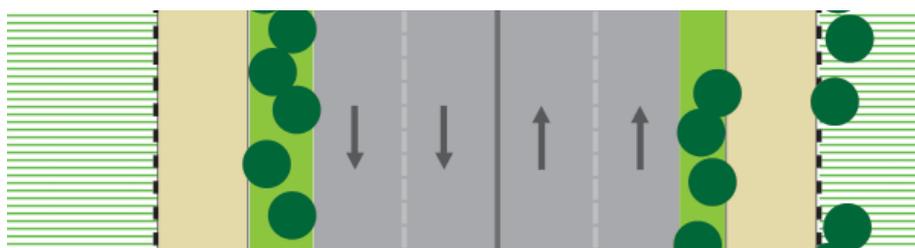
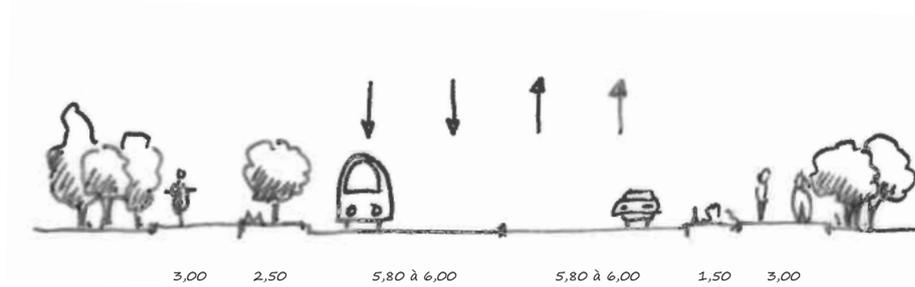
Le principe d'une ligne de bus axiale est à retenir pour un scénario à long terme.

La voie bus (profils 2 et 3) sera à double sens.

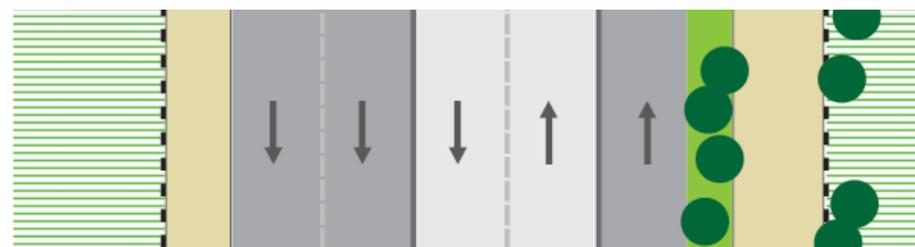
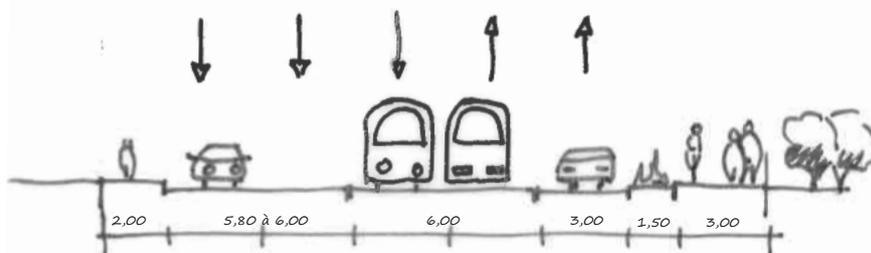
Deux cas de figure se présentent pour les autres véhicules. Soit deux voies de circulation sont maintenues dans un sens et une seule dans l'autre. Soit les voitures circulent sur une seule voie de part et d'autre de l'emprise pour le bus.

Les cyclistes et piétons sont sur des espaces sécurisés mais partagés.

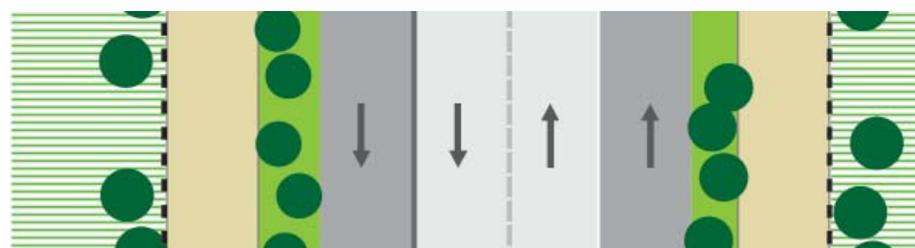
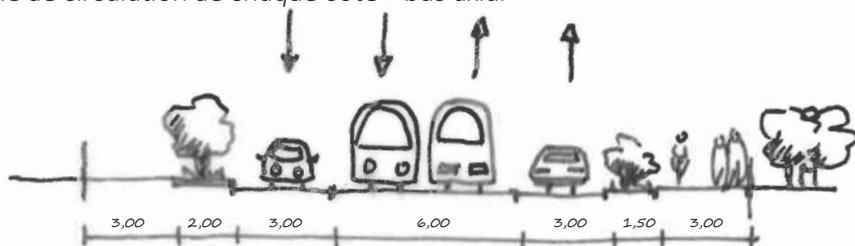
A- 2 files de circulation de chaque côté - pas de voie dédiée



B- 2 files de circulation d'un côté + 1 file de l'autre - bus axial



C- 1 file de circulation de chaque côté - bus axial



- Circulation bus
- Circulation autres véhicules
- Modes actifs (cyclistes et piétons)
- Bande végétalisée
- Limite entre domaine public et privé
- Espace privé

Evolution de la répartition des usages par profil

	A	B	C
Transports coll.	+	+	+
Voitures	-	-	-
Vélos	+	+	+
Piétons	+	+	+
Paysage urbain	+	+	+

20 à 22 m

Les coupes correspondent aux tronçons entre 20 et 22 m soit les séquences Fernand Anna et faubourg urbain.

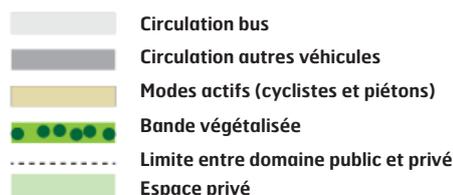
Le principe d'une ligne de bus axiale est à retenir pour un scénario à long terme.

La voie bus (profil A) sera à double sens, sur une voie unique.

Les autres véhicules auront une ou deux voies de circulation dans chaque sens. Le stationnement le long de la chaussée est maintenu sur un seul côté.

L'emprise pour cyclistes est plus sécurisée et importante mais partagée avec les piétons.

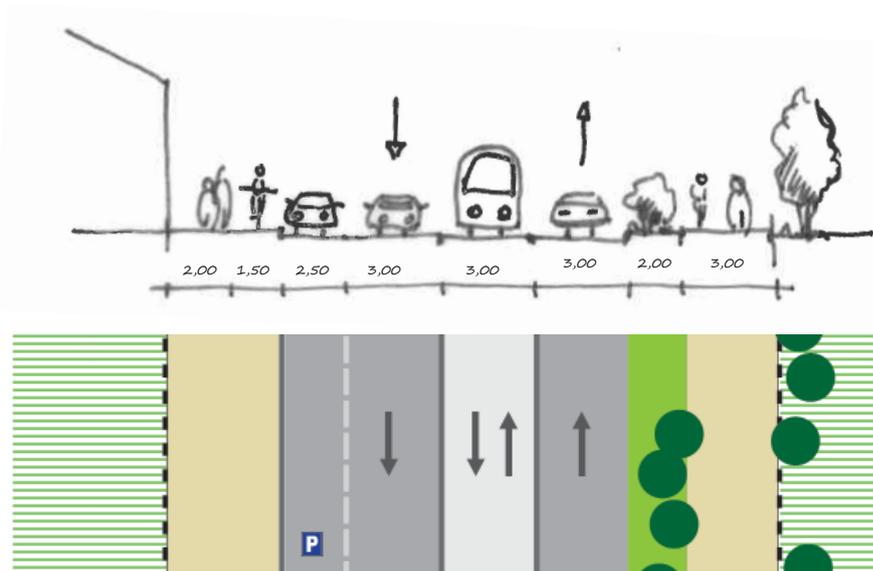
Maintenir le profil existant (B) conforte le stationnement des deux côtés. Les bandes cyclables sont toutefois mieux sécurisées devenant des pistes.



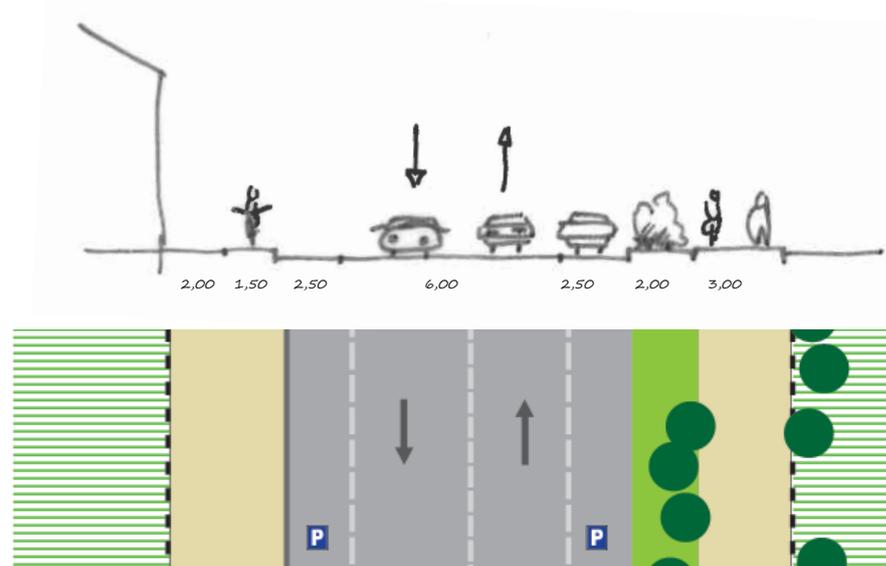
Comparaison entre les 3 profils

Profil	A	B
Transports coll.		
Voitures		
Stationnement		
Vélos		
Piétons		
Paysage urbain		

A- 1 file de circulation de chaque côté - bus axial sur une seule voie



B- 1 file de circulation de chaque côté - pas de voie bus spécifique



Une voie de bus en position axiale ?

➤ Avantages

- Création de ruptures dans le parcours routier : le mobilier urbain crée un repère de secteur. Le traitement urbain des arrêts permet de conforter les traversées de l'axe routier.
- Végétalisation ponctuelle de la RD 429 si option d'un quai central.
- Réduction de la vitesse de circulation.

➤ Inconvénients

- Insécurité lors de l'insertion de la circulation des bus au niveau des carrefours giratoires.

4.3/ Un renforcement de la qualité urbaine par secteur

La «pacification» de la RD 429 implique des aménagements spécifiques au niveau de certains carrefours ou au droit des espaces commerciaux.

Les préconisations ci-dessous portent sur le domaine public mais aussi sur les parcelles privées. Un travail avec les enseignes et propriétaires des lieux est nécessaire pour obtenir une amélioration notable de la qualité urbaine et paysagère de cette voie.

Des intentions à différentes échelles et temporalités d'interventions

Il sera noté pour chaque préconisation la faisabilité à court (CT), moyen (MT) ou long terme (LT). Les intentions identifiées à court terme peuvent être étudiées et mises en place rapidement, indépendamment d'une étude opérationnelle.

Jeune Bois

- | | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Maintien et renforcement du « front végétal », marqueur du paysage. | MT |
| 2 | Aménagement du carrefour : <ul style="list-style-type: none"> • Renforcer la direction et l'accès vers le centre ville de Wittenheim. | CT |
| | <ul style="list-style-type: none"> • Gérer les flux entrants et sortants par des tourne à droite et tourne à gauche. | MT |

Pôle 430

- | | | |
|----------|---|-----------|
| 3 | Valorisation des surlargeurs inutilisées pour créer de l'épaisseur à l'espace public > différencier les usages + point de repère des enseignes (implantation d'un totem par exemple). | MT |
| 4 | Aménagement du carrefour : <ul style="list-style-type: none"> • Gérer les flux entrants et sortants par des tourne à droite et tourne à gauche. | MT |
| ● | Points de vigilance | |
| → | Etudier la possibilité de créer une entrée commune entre l'espace Witty et le Lidl et ainsi réduire le nombre d'entrées et sorties sur la RD 429. | CT |
| → | Un parcours « alternatif » peut être valorisé vers la RD 430 (échangeur en direction de Mulhouse) | CT |

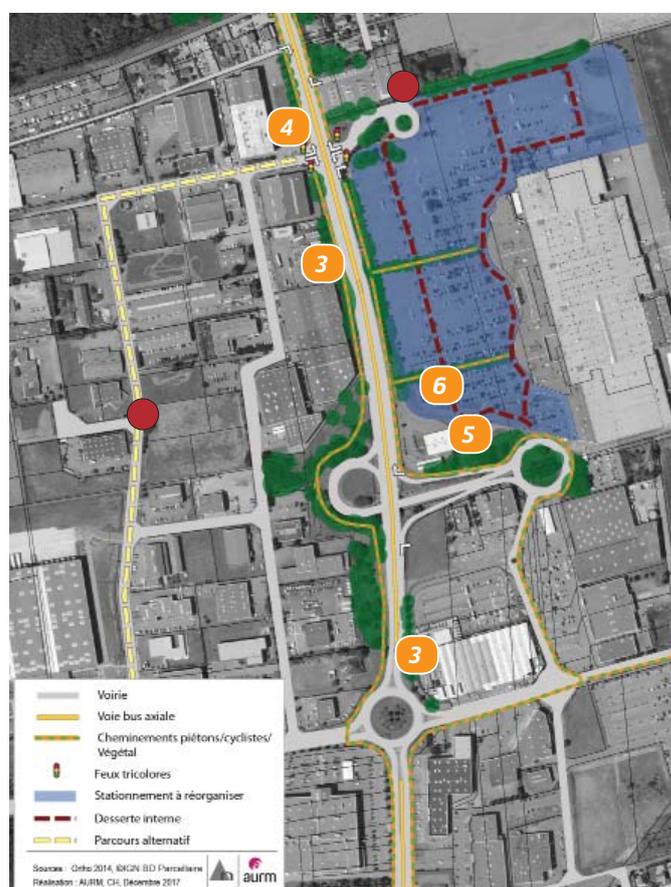
Accès au centre commercial

- | | | |
|----------|--|--------------|
| 5 | Reconfiguration des différents accès au centre commercial prenant en compte l'aménagement possible d'un échangeur « complet » sur la RD 430. | MT/LT |
| 6 | Sécurisation et amélioration de la qualité des cheminements vers les sites commerciaux. | MT |
| ● | Points de vigilance | |
| → | Prendre en compte la fermeture de la rue Malraux et le report possible du transit sur la rue du Millepertuis. | CT |
| → | Contraindre l'accès et sortie par la rue du Millepertuis (voir proposition étude de circulation Wittenheim). | CT |

Jeune Bois - intersection avec la rue A. Schweitzer



Pôle 430- accès au centre commercial



De Fernand Anna ...

- 1 Sécurisation des entrées et sorties des riverains dont l'accès est direct sur la RD 429. Renforcement du caractère résidentiel de cette séquence.
- 2 Intensification de l'aménagement sur l'axe transversal rue des Mines pour accentuer l'importance de cet axe : accès au site Décathlon, Cultura, ... et la direction du centre de Wittenheim.
- 3 Création d'un accès au nouveau centre commercial par un giratoire (étude opérationnelle en cours)
- 4 Sécurisation et amélioration de la qualité des cheminements vers les sites commerciaux et au sein des parcelles privées.

Points de vigilance

- Favoriser les flux de transit sur la rue des Mines.
- Relier la piste cyclable à la voie verte.
- Inciter les différentes enseignes à mutualiser les accès et le stationnement.

... au Kaligone

- 5 Renforcement de l'axe vers Kingersheim par la rue C. Debussy tout en gardant sa vocation de desserte intermédiaire.
- 6 Gestion des flux entrants et sortants par des «tourne à droite» et «tourne à gauche».
- 7 Intensification de l'aménagement sur l'axe transversal donnant accès à Kingersheim d'un côté et à Richwiller de l'autre. Améliorer l'aspect visuel et pratique du giratoire (intervention artistique, intensifier les percées visuelles, ...)
- 8 Sécurisation et amélioration de la qualité des cheminements vers les sites commerciaux et au sein des parcelles privées.
- 9 Ponctuation du parcours par des «totems» publicitaires qui rassemblent plusieurs enseignes > homogénéiser la signalétique et la publicité.
- 10 Insertion d'un aménagement cyclable sécurisé et valorisation de la desserte de bus en utilisant le cas échéant l'espace dédié au stationnement.
- 11 Requalification des parcelles privées pour un meilleur fonctionnement et une image de qualité.

Points de vigilance

- Limiter les entrées et sorties en favorisant la mutualisation du stationnement et un circuit de desserte interne.
- Sécuriser et améliorer les parcours piétons : cheminements dédiés, espaces de rencontre paysager ou non avec possibilité d'accueillir un food truck.
- Relier le débouché de la piste cyclable avec le secteur du Kaligone et la piste créée sur la RD 429.

MT/LT

Du carreau Anna au Kaligone, secteur plus commercial à requalifier

MT/LT

CT

CT
MT

CT

MT

CT

MT

MT

MT

MT

MT

MT

LT

MT

MT

CT





Organiser la gouvernance

- **Assure le suivi de la démarche**

Conforter les transports collectifs

- **Développer une ligne plus performante :**
 - chaussée dédiée à la ligne de bus + priorisation aux carrefours
 - horaires adaptés aux zones commerciales et ludiques,
 - fréquence de passages augmentée
- **Innover sur le secteur en déployant des navettes internes aux zones commerciales pour les jours de fortes affluences**

Restructuration de la RD 429 : parti d'aménagement

- **Plateforme pour les transports collectifs :**
Insertion d'une voie axiale ou latérale en limitant l'impact visuel par des plantations et un traitement de la chaussée avec une couleur distincte,...
- **Les carrefours (reprendre la configuration actuelle) :**
Ils sont traités différemment selon les séquences et la physionomie actuelle:
 - sous forme de giratoire à caractère urbain,
 - carrefours à feux avec un traitement de type «place» renforçant le caractère urbain.Les traversées piétonnes et cycles sécurisées sont implantées au droit des carrefours.
- **Les liaisons piétonnes et cyclables :**
 - Prise en compte des transversalités : projets annexes, voiries de dessertes, traverses, arrêt de bus.
 - Maintenir une continuité nord sud.
 - Renforcer le maillage vers les pôles commerciaux et les centres bourgs.
- **Les aménagements paysagers :**
Accompagnement végétal des emprises pour modes doux (bus, piétons et cycles) > il structure l'espace et renforce le caractère urbain.

Amélioration des zones commerciales

- **Fonctionnement :**
 - Réinterroger les dessertes et fonctionnement internes aux zones commerciales.
 - Organiser le stationnement en limitant son emprise.
- **Qualité urbaine et paysagère :**
 - Mutualiser le stationnement autant que possible pour limiter son emprise.
 - Renforcer les plantations pour créer des écrans de verdure ponctuellement.
 - Limiter les publicités des enseignes à des totems implantés le long du parcours.



Constitution d'un comité de suivi

Acteurs à solliciter : communes, m2A, CD 68, DDT, AURM ...

Échéance : court terme



Etude faisabilité fonctionnelle

Maître d'ouvrage : m2A

*Maître d'oeuvre : Soléa * (Délégué du Service Public pour les transports urbains)*

Échéance : court terme

** sous réserve de l'attribution de la nouvelle DSP (Délégation de Service Public)*



Etude de faisabilité urbaine et opérationnelle y compris étude de circulation

Maître d'ouvrage : communes, CD 68

Maître d'oeuvre : bureau d'étude à recruter

Échéances :

Court terme : Cahier des charges

Moyen terme : réalisation de l'étude

Long terme : réalisation des travaux

Estimation sommaire des travaux d'aménagement de la RD 429 :
de 9 000 000 € à 13 400 000 € TTC selon le niveau d'aménagement*

**(entre le giratoire de Jeune Bois et la rue du Ban)*



Création d'un «comité de site»

RD 429

Acteurs à solliciter : communes, m2A, enseignes, propriétaires, CCI, ...

Instance de travail et de décision en vue de l'amélioration des zones commerciales.

Échéance : court terme



EXTRAITS DU DOCUMENT D'ORIENTATIONS ET D'OBJECTIFS DU SCOT DE LA REGION MULHOUSIENNE

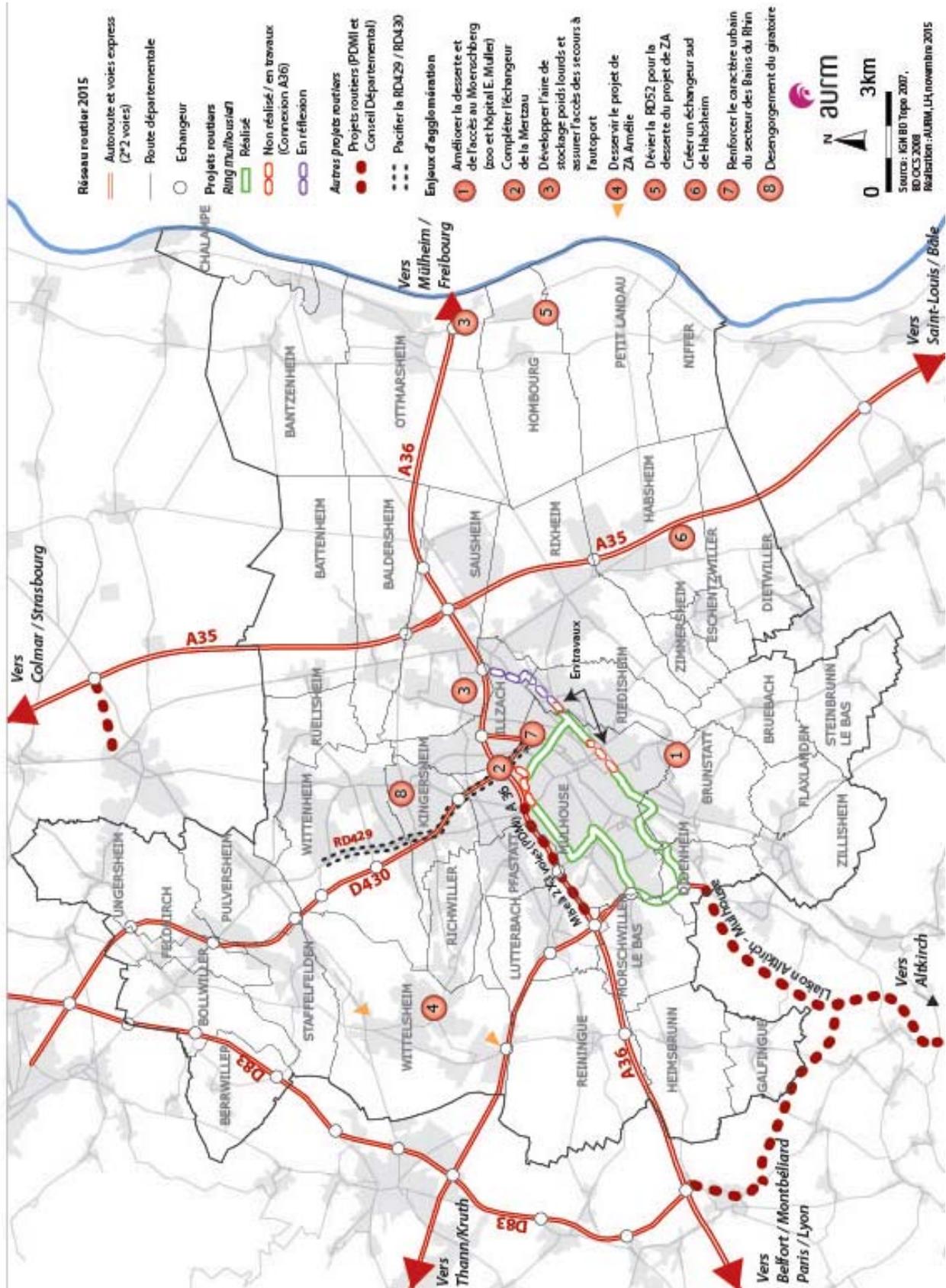
1/ Projets et enjeux liés aux infrastructures routières

2/ Développement des Transports Collectifs Urbains structurants à l'horizon 2033

3/ Projet de développement du réseau cyclable

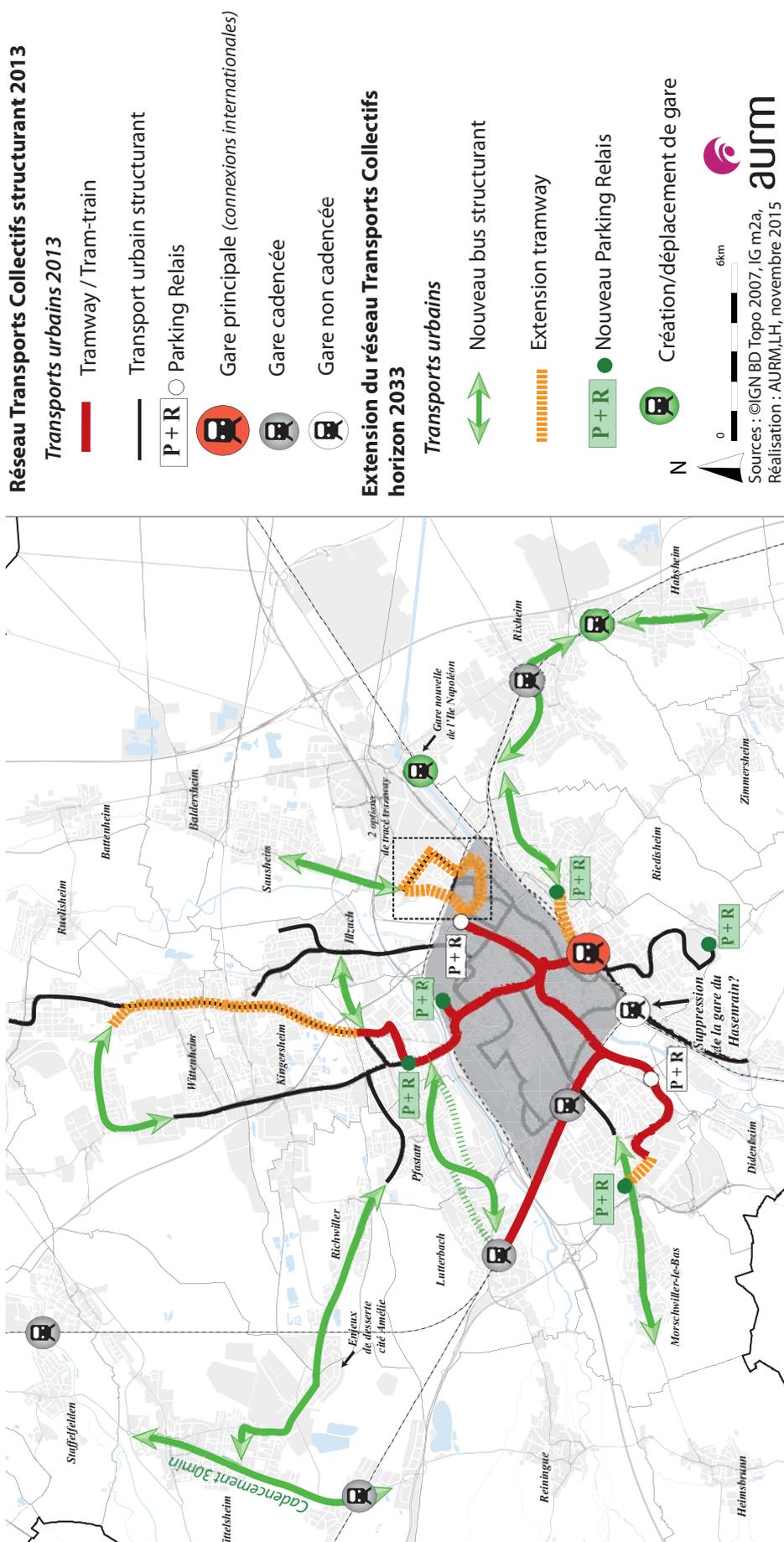
Cartes extraites du DOO du SCoT de la région mulhousienne en cours de révision

1/Projets et enjeux liés aux infrastructures routières



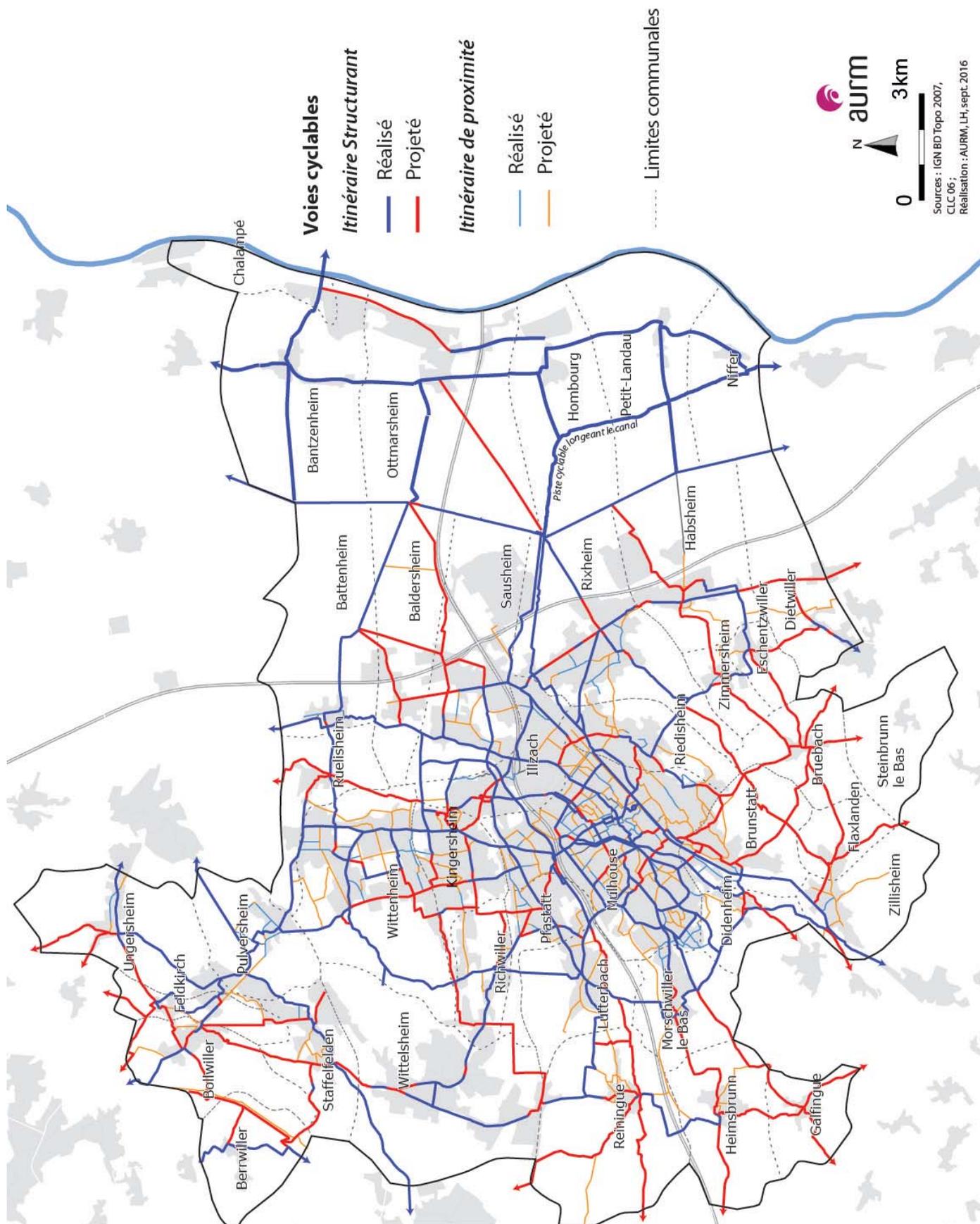


2/ Développement des Transports Collectifs Urbains structurants à l'horizon 2033





3/ Projet de développement du réseau cyclable



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

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

Toutes les illustrations et photos sont de l'AURM sauf
mention contraire

Rédaction :

Catherine Horodyski

Chargée d'études projet urbain-aménagement

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

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