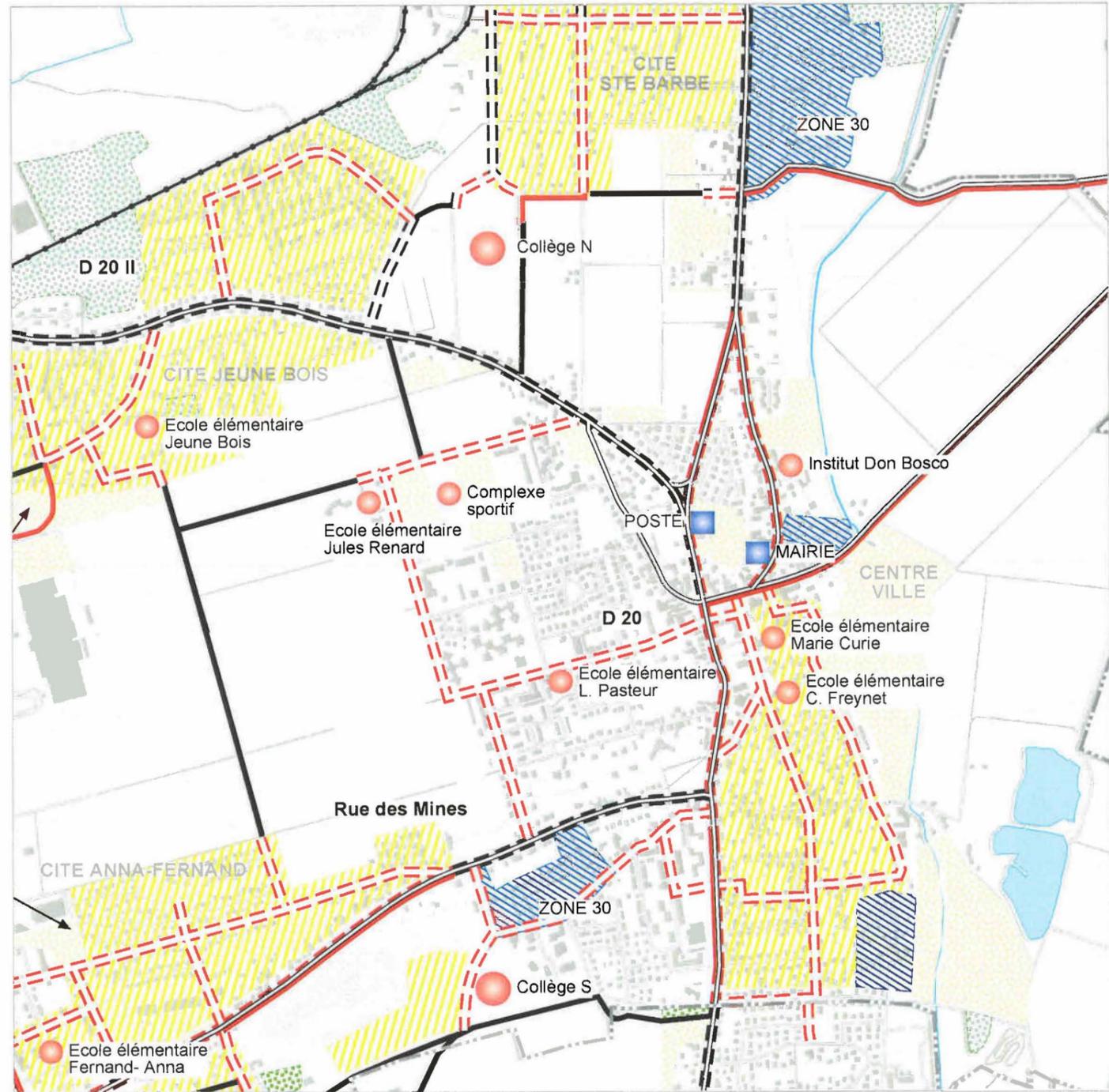


## Schéma urbain et de déplacements

### PHASE 1 : Scénarios de programmation urbaine



## NOTICE ANALYTIQUE

|  |  |   |                            |
|--|--|---|----------------------------|
| <b>Organisme commanditaire :</b><br>Ville de WITTENHEIM<br>21, rue d'Ensisheim BP 29 68270 WITTENHEIM<br>03.89.52.85.10  |  |   |                            |
| <b>Titre : Schéma urbain et de déplacements</b>  |  |   |                            |
| <b>Sous-titre : PHASE 1 : Scénarios de programmation urbaine</b>   |  |   |                            |
| <b>Langue :</b> Français   |  |   |                            |
| <b>Organisme auteur</b><br>Agence d'Urbanisme de la Région<br>Mulhousienne   | <b>Rédacteurs :</b><br>Jean-Christophe CHADANSON | <b>Date d'achèvement :</b><br>Août 2000 |                            |
| <b>Statut du document :</b> première version / en attente de validation Ville de Wittenheim  |  |   |                            |
| <b>Résumé :</b><br><br>Dans la perspective de la réalisation d'une ligne de tramway à un horizon compris entre 2005 et 2010, la commune souhaite disposer d'un argumentaire lui permettant de se faire un avis par rapport à la question suivante : où localiser au mieux la ligne de tramway en prenant en compte les éléments d'un projet urbain dont la commune souhaite se doter ? |  |   |                            |
| <b>Mots clés :</b><br>Schéma urbain, plan de déplacements,<br>projection d'urbanisation, scénarios de<br>développement commercial  |  | <b>Diffusion :</b> libre                |                            |
| <b>Nombre de pages :</b> 20  | <b>Prix :</b> gratuit                            | <b>Confidentialité :</b> non            | <b>Bibliographie :</b> non |

## SOMMAIRE

|  |             |
|--|-------------|
| <b>INTRODUCTION : principaux enjeux</b>  | <b>p.3</b>  |
| <b>PARTIE 1 : quel projet urbain ?</b>   | <b>p.4</b>  |
| <b>1. Perspectives d'urbanisation</b>  | <b>p.4</b>  |
| 1.1. Historique  | p.4         |
| 1.2. les besoins d'urbanisation  | p.5         |
| 1.3. localisations possibles de l'urbanisation   | p.7         |
| 1.3.1. l'urbanisation à vocation habitat   | p.7         |
| 1.3.2. l'urbanisation à vocation d'activités   | p.8         |
| <b>2 . Améliorer le paysage :</b>  | <b>p.9</b>  |
| <b>3. Etat actuel des déplacements</b>   | <b>p.10</b> |
| 3.1. Les Transports Collectifs   | p.10        |
| 3.2. Les déplacements en voiture   | p.11        |
| <b>4. Constituer un réseau cyclable et piéton complet</b>  | <b>p.12</b> |
| 4.1. Le réseau cyclable actuel   | p.12        |
| 4.2. Le réseau cyclable projeté  | p.12        |
| 4.3. Les Zones 30 actuelles  | p.13        |
| 4.4. Les Zones 30 projetées  | p.13        |
| <b>5. Perspectives de développement commercial sur le centre ville</b>                                   | <b>p.14</b> |
| 5.1. Constats  | p.14        |
| 5.2. Quels secteurs identifier pour un futur développement commercial ?                                  | p.14        |
| 5.3. Quelles actions mobilisables ?  | p.15        |
| <b>PARTIE 2 : quel tracé pour le tramway ?</b>   | <b>p.17</b> |
| <b>1. Passer le long du CD20 ou des rues Verdun – de Lattre de Tassigny ?</b>                            | <b>p.17</b> |
| <b>2. Avantages et inconvénients comparés de desservir « Hinter den Gaerten » et « Bosquets du Roy »</b> | <b>p.18</b> |
| <b>3. Quels prolongements ? Cité Théodore ou Jeune Bois ?</b>  | <b>p.19</b> |
| <b>4. SYNTHÈSE</b>   | <b>p.20</b> |

## INTRODUCTION

**Objectif :** dans la perspective de la réalisation d'une ligne de tramway à un horizon compris entre 2005 et 2010, la commune souhaite disposer d'un argumentaire lui permettant de se faire un avis par rapport à la question suivante : où localiser au mieux la ligne de tramway en prenant en compte les éléments d'un projet urbain dont la commune souhaite se doter ?

Ainsi, la présente phase 1 de cette étude vise à constituer plusieurs scénarios de programmation urbaine. Ces scénarios permettront au CETE de l'Est de modéliser différents schémas de déplacements.

### Questions posées dans l'étude :

Les questions posées sont les suivantes :

- la ligne de tramway doit elle passer sur la D20 ou dans la rue de Lattre-Tassigny ? (à l'horizon 2010) ;
- quels sont les avantages et les inconvénients comparés de desservir « Hinter den Gaerten » et « Bosquets du Roy » ? (à l'horizon 2010)
- quelles sont les extensions de lignes prévisibles au delà du terminus ? (au delà de l'horizon 2010)

Il est possible de commencer à répondre à ces questions en fonction de l'impact positif ou négatif des différentes variantes par rapport :

- au fonctionnement possible d'un plan de circulation (VP, TC, vélos) ;
- au développement prévisible du commerce de proximité ;
- au développement urbain possible du ban de Wittenheim ;

... en somme, en fonction des principaux éléments de projet urbain que souhaitera développer la commune.

### Contenu de la présente étude :

PARTIE 1 ⇒ Proposition d'un projet urbain ;  
PARTIE 2 ⇒ Réponse aux 3 questions sur le tracé.

## INTRODUCTION : principaux enjeux

L'organisation urbaine de la commune de Wittenheim présente de nombreuses particularités qui sont autant de sources de dysfonctionnements que d'opportunités pour réorganiser son territoire. L'histoire de son mouvement d'urbanisation montre par exemple que sur une période de 40 ans :

- la commune a poursuivi son éclatement en 4 pôles urbains (3 cités minières et un centre bourg) ;
- deux axes NS qui se sont fortement spécialisés et distingués : l'actuelle D429 a été le support d'un intense développement économique sur une base industrielle et commerciale de gros. A l'inverse, la D20 qui traverse le centre bourg conserve une vocation principale résidentielle. Le projet de réalisation de la ZAC du Bosquet du Roy confirme d'ailleurs cette vocation.

L'éclatement des secteurs urbanisés et avec lui la difficulté de comprendre la manière dont s'organise le territoire communal se traduit par différents enjeux :

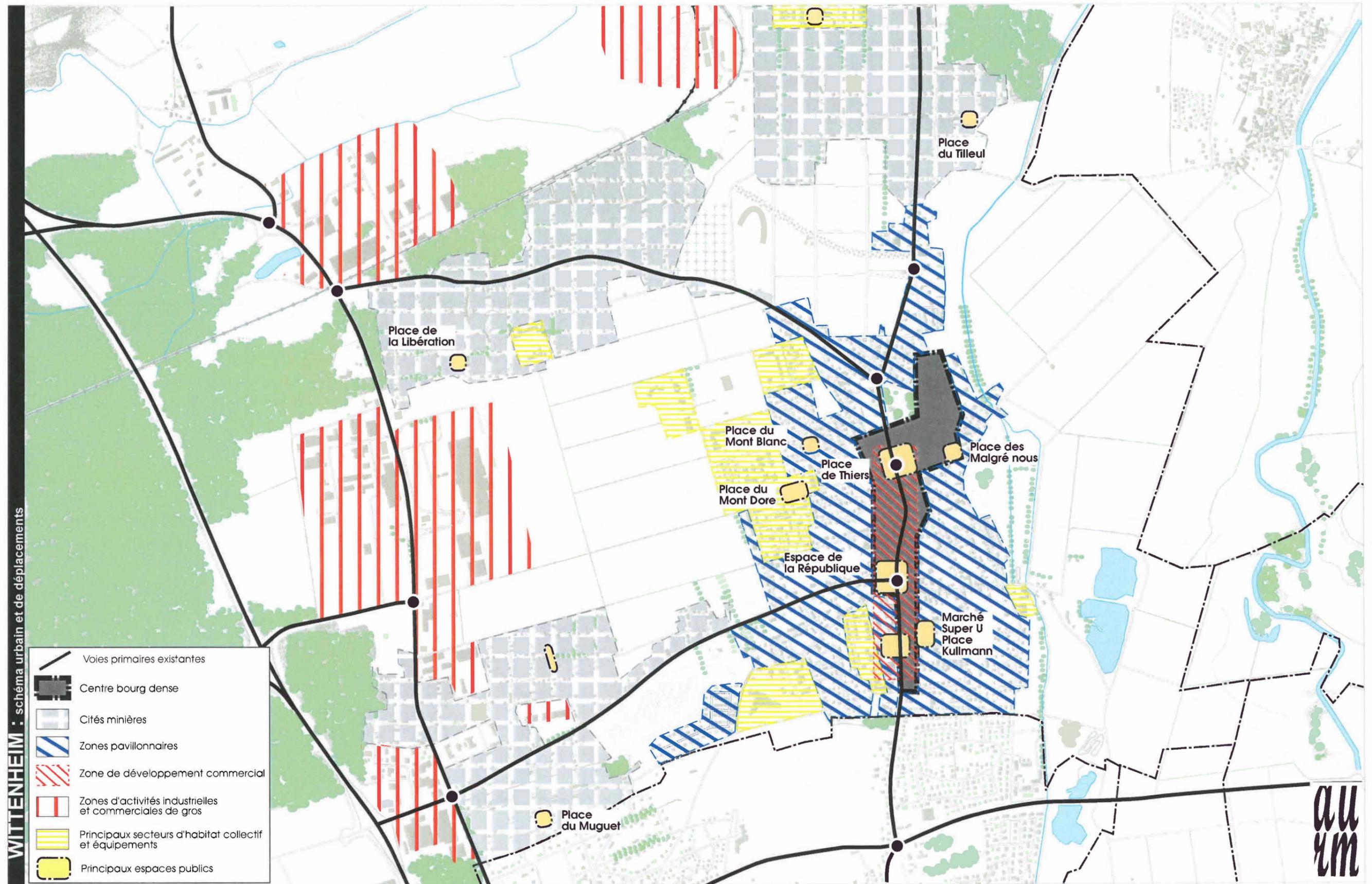
- l'image urbaine de Wittenheim est double : si les cités minières disposent à l'intérieur de leurs quartiers d'espaces publics et d'aménagements paysagers de qualité, à l'inverse, les abords des cités minières, les zones d'activités et les voies principales de la commune ont peu de qualité urbaine. En conséquence, ce qui fait l'identité urbaine de la commune, à savoir l'existence de ses cités-jardins, n'est jamais vraiment perceptible.
- Il existe pas de traitement végétal permettant de créer une transition (et un masque) entre les quartier d'habitat et les zones d'activité.
- Le réseau principal de voirie est constitué de deux axes NS (la D20 et la D429) et de deux axes EO (la rue du D20 II et la rue des Mines). Ainsi, les 4 pôles d'urbanisation que sont les 3 cités minières et le centre bourg sont traversés par des axes à forte circulation.
- Les lignes de transports collectifs se localisent avant tout le long de l'axe NS de la D20. A l'inverse, les secteurs habités situés à l'ouest de la commune ne sont pas reliés au centre bourg.
- Le réseau cyclable actuel est caractérisé par sa non continuité entre les cités d'une part et le centre bourg d'autre part. Ceci qui ne permet pas de favoriser une utilisation quotidienne (domicile-travail) du vélo.

Enfin, Wittenheim est la commune de la couronne mulhousienne qui a connu depuis 15 ans le plus fort développement commercial (en commerces de proximité, c'est-à-dire en commerces de moins de 400 m<sup>2</sup> de surface de vente). C'est pourquoi, elle dispose d'un potentiel de développement qu'il ne faut pas remettre en cause.

Pour toutes ces raisons, il semble aujourd'hui nécessaire de poser les bases d'un projet urbain en faisant des propositions concernant :

- les perspectives d'urbanisation ;
- l'organisation de principes de paysagement ;
- l'organisation du réseau cyclable ;
- l'organisation du réseau de transports collectifs ;
- l'organisation du réseau de transports individuels ;
- les perspectives de développement commercial.

# PRINCIPALES FONCTIONS



au  
ym

## PARTIE 1 / QUEL PROJET URBAIN ?

### 1. PERSPECTIVES D'URBANISATION ET DE POPULATION

La qualification et la comparaison des choix possibles concernant les extensions urbaines peuvent permettre d'une part à la commune de mieux programmer son évolution urbaine (au travers notamment de l'outil POS) et d'autre part d'avoir un avis sur le tracé préférentiel du réseau de tramway à long terme (c'est à dire au delà de 2010). Préalablement, il convient :

- premièrement : de se rappeler les grandes tendances de l'urbanisation depuis 40 ans ;
- deuxièmement : d'apprécier les besoins d'urbanisation ;
- troisièmement : de qualifier et de comparer les extensions urbaines possibles.

#### 1.1. Historique<sup>1</sup>

⇒ En 1957, les 3 cités minières (Théodore, Fernand-Anna, Jeune Bois) se sont déjà constituées, contribuant à l'éclatement de la commune en 4 pôles urbains. Elles occupent à cette époque environ 110 hectares soit la moitié de la surface urbanisée totale de la commune (et 3 fois la superficie des zones d'habitat dense). Le développement de ces cités explique que Wittenheim était déjà à cette époque, et ceci juste après Wittelsheim, la commune de la couronne présentant les surfaces urbanisées les plus importantes (222 Hectares).

⇒ De 1957 à 1975, l'urbanisation se fait à un rythme intense comme dans le reste de l'agglomération : cette période est caractérisée par la conjonction de phénomènes comme une croissance démographique soutenue, l'arrivée massive d'une population d'origine étrangère sur la ville centre et l'aspiration à la maison individuelle dans un contexte de développement de classes moyennes.

Durant cette période, les surfaces urbanisées totales passent à 326 hectares, soit une augmentation de 47 %. Le centre ancien dense s'étend. Le réseau primaire de voirie reliant les 3 cités au centre bourg (actuelles D20, D2011 et rue des Mines) connaît un développement pavillonnaire discontinu. Ce développement est d'autant plus favorable au mitage de l'espace que ces voies vont servir de support au développement de multiples voies secondaires qui amplifient l'éparpillement de l'urbanisation.

⇒ De 1975 à 1986, la période est marquée par la constitution de grandes infrastructures de déplacements routiers et autoroutiers (réalisation de l'A 35 de Bâle jusqu'à Habsheim et réalisation de l'A 36 en 1978). A Wittenheim, les zones urbanisées passent de 326 à 396 Hectares soit + 70 hectares.

<sup>1</sup> Source : Contrat d'Objectifs 2000 de l'AURM : « Urbanisation de l'agglomération mulhousienne : 1957- 1994- 2010 / historique et perspectives » - juin 2000

L'étalement urbain se poursuit, mais dans une moindre proportion par rapport à la période précédente. Le remplissage des zones d'habitat pavillonnaire issues de l'extension urbaine de la période précédente apparaît comme l'élément déterminant. Durant cette période, la cité minière sert de support au développement de grandes zones pavillonnaires (+ 25 Hectares) que ce soit au N de la Cité Théodore, au NE de Jeune Bois ou au NE Fernand-Anna. Pourtant, le phénomène essentiel réside dans l'extension de la zone d'activité située le long de la D 430.

⇒ De 1986 à 1994, la période se caractérise par la persistance du phénomène de remplissage des zones ayant précédemment connu une extension urbaine. Parallèlement, les mouvements de périurbanisation perdurent. Les surfaces urbanisées progressent de 57 Hectares. Deux phénomènes sont à noter :

- la poursuite du développement du pôle 430 et le développement soutenu de la Zone d'Activité Jeune Bois (+ 30 hectares) ;
- l'extension pavillonnaire le long de la rue des Mines et au N de la Cité Fernand-Anna. (+ 24 hectares).

⇒ Sur une période de 40 ans, le mouvement intense d'urbanisation aura confirmé l'éclatement de la commune en 4 pôles urbains et le développement d'un axe économique NS le long de l'actuelle D429. Depuis, l'ouverture à l'urbanisation de la ZAC du Bosquet du Roy marque la première tentative de relier 3 des 4 pôles urbains entre eux soit les 2 Cités et le centre bourg.

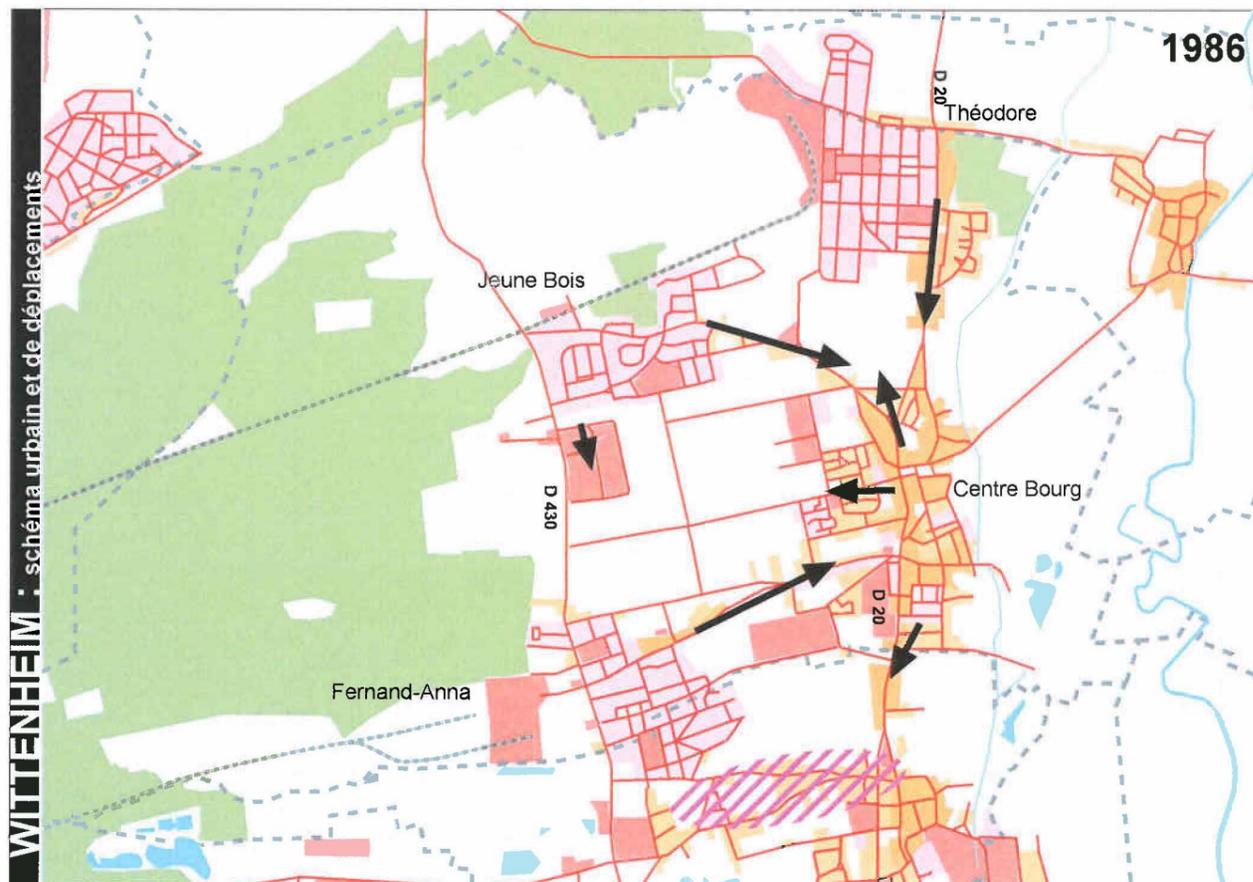
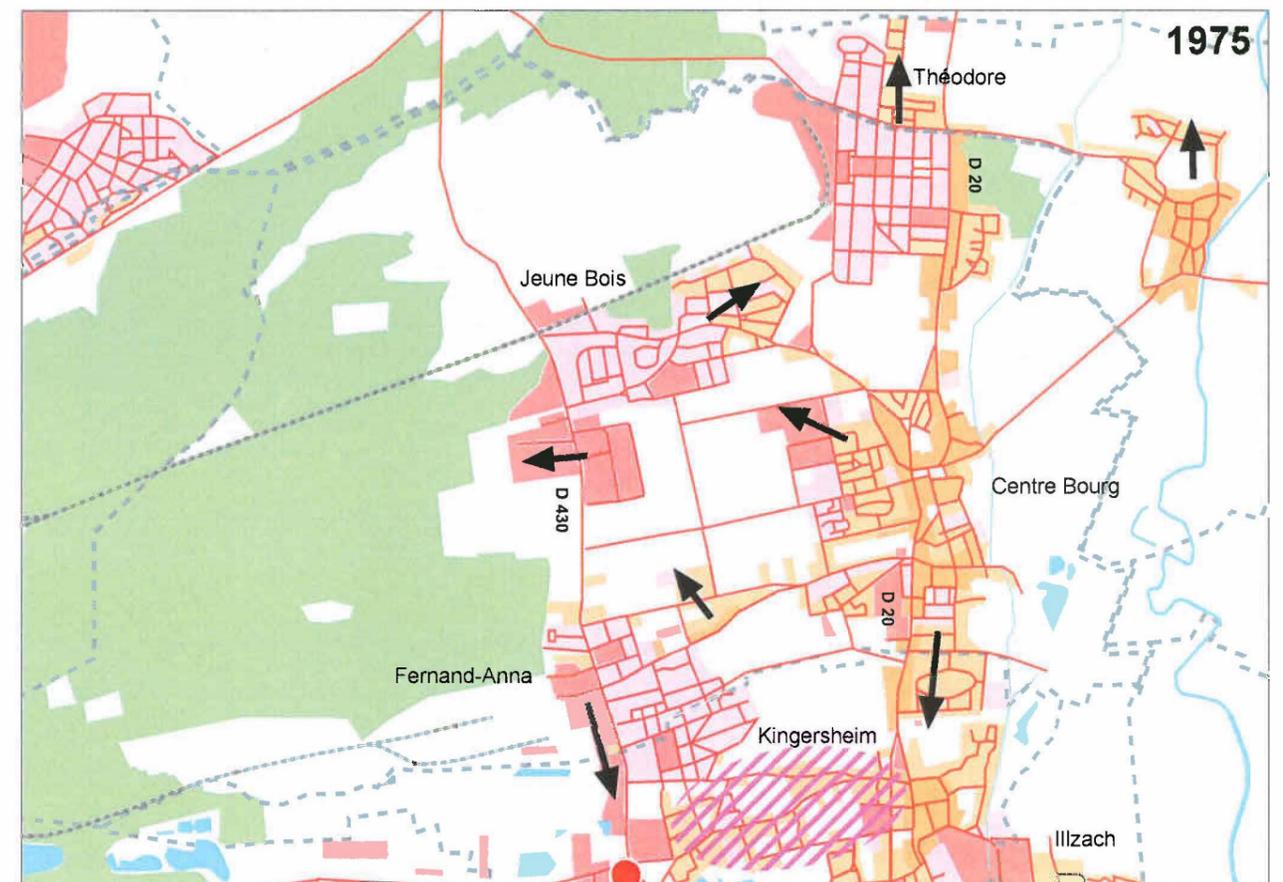
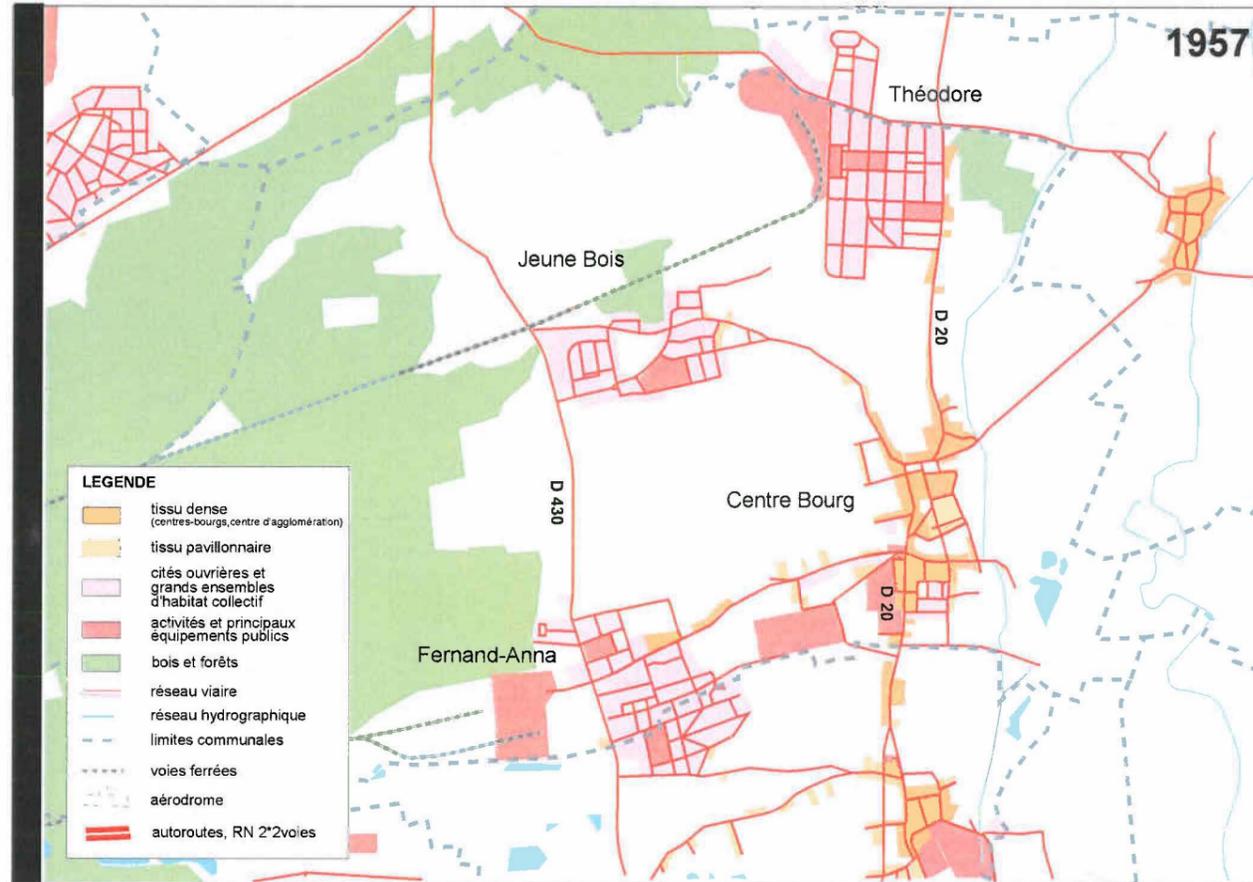
Cette initiative peut permettre de favoriser une urbanisation continue à l'inverse de ce qu'est aujourd'hui la périurbanisation. A ce titre, elle doit être encouragée.

#### Evolution des surfaces urbanisées totales (Source : AURM)

|      | Total | Tissu dense | Tissu pavillonnaire | Cités / grands ensembles | Activités / équipements | Taux de croiss annuel moyen |       |
|------|-------|-------------|---------------------|--------------------------|-------------------------|-----------------------------|-------|
|      |       |             |                     |                          |                         |                             |       |
| 1957 | 222   | 36          | 12                  | 110                      | 64                      |                             |       |
| 1975 | 326   | 51          | 55                  | 129                      | 91                      | 57-75                       | 2,2 % |
| 1986 | 396   | 53          | 80                  | 139                      | 124                     | 75-86                       | 1,8 % |
| 1994 | 453   | 53          | 110                 | 141                      | 148                     | 86-94                       | 1,7 % |

# 1957- 1994 : 40 ans d'urbanisation à Wittenheim

Source : enquête AURM sur la base des fonds IGN 1/25 000



## 1.2. Les « besoins » d'urbanisation au fil de l'eau

### 1.2.1. L'urbanisation projetée en prolongation des tendances actuelles

L'analyse historique de 40 ans d'urbanisation permet de projeter le niveau possible d'urbanisation à l'horizon 2010. Si on prend pour hypothèse que le taux de croissance annuel moyen de l'urbanisation de la période la plus récente, à savoir celle de 1986 à 1994 va rester le même de 1994 à 2010,...

- ➔ 113 hectares nouveaux seront urbanisés à l'horizon 2010, soit 11,3 hectares / an, dont :
- 84 hectares à vocation habitat, soit 8,4 hectares / an ;
  - 29 hectares à vocation activité, soit 2,9 hectares / an.

### 1.2.2. L'urbanisation prévue au POS

Le POS actuel a prévu environ :

➔ 190 hectares

... soit plus que l'urbanisation précédemment projetée à l'horizon 2010. En fait, cette différence s'explique par l'existence de la très vaste zone NA dite du « Mittelfeld » qui constitue une réserve foncière importante, s'ajoutant en outre à des disponibilités directement utilisables comme celles de la ZAC « Bosquets du Roy ».

### 1.2.3. Les « besoins » en urbanisation de type habitat

L'analyse du rythme de construction neuve (source : Enquête de Commercialisation des Logements Neufs de la DRE Alsace) permet de faire une autre estimation (d'une autre manière) des besoins d'urbanisation cette fois-ci, uniquement du point de vue de l'habitat. Ces données analysées sur 16 ans (de 1982 à 1998) montrent qu'en moyenne glissante sur 7 ans, la production de logements neufs commencés, individuels et collectifs, s'établit annuellement à un niveau de ...

En rythme moyen annuel (glissant) :

- ➔ 30 logements collectifs et 25 logements individuels, soit aussi ...
- ➔ 153 habitants (pour une taille moyenne des ménages de 2,78 en 1999) ;
- ➔ 2,35 hectares (pour un logement collectif = en moyenne à 200 m<sup>2</sup> et un logement individuel = en moyenne à 700 m<sup>2</sup>).

A l'horizon 2010 :

- ➔ 300 logements collectifs et 250 logements individuels, soit aussi ...
- ➔ 1530 habitants (pour une taille moyenne des ménages estimée à 2,78 en 1999) ;
- ➔ 23,5 hectares.

**CONCLUSION : LES « BESOINS » ANNUELS COMMUNAUX AU FIL DE L'EAU S'ÉVALUENT A :**

- ➔ environ 2,35 hectares / an en habitat ; (source SICLONE - DRE)
- ➔ environ 2,9 hectares / an en activités ; (source Enquête AURM)

***NB : Il s'agit moins de « besoins » que de tendances moyennes d'urbanisation. D'autre part, ces données ont un sens lorsqu'elles sont étudiées au seul niveau de la commune. Ainsi, il est tout à fait possible de considérer les disponibilités foncières de Wittenheim comme des réserves d'urbanisation à l'échelle de l'agglomération mulhousienne. C'est pourquoi, il peut exister un intérêt d'agglomération à urbaniser ces emprises à un niveau plus important et à une échéance plus rapprochée que celle des « besoins » communaux.***

#### **1.2.4. Les besoins en urbanisation et le point mort**

Entre 1982 et 1990, 392 logements ont été commencés soit environ 49 logements par an. Parmi ceux-ci, 120 soit **15 logements / an ont servi à atteindre le point mort**. Autrement dit, ils ont permis de répondre aux besoins « non démographiques » qui sont :

- le remplacement des logements vétustes ou inadaptés, c'est-à-dire qui deviennent vacants ou se transforment en résidences secondaires ;
- le remplacement de ceux qui sont désaffectés, c'est-à-dire qui deviennent vacants ou se transforment en résidences secondaires ;
- la compensation de la baisse du nombre moyen d'occupants par résidence principale ( : le desserrement).

Au delà de ce point mort, tout logement permet d'augmenter la population ; en deçà, il manque des logements et la population diminue.

A Wittenheim, sur cette période, la commune a connu une croissance démographique forte (+ 937 habitants) et un rythme de construction neuve important car supérieur aux besoins du point mort. Malgré cela, la pression qu'exerce la demande en logements sur l'offre a conduit le plus souvent à une restructuration du parc (= division en petits logements) et à la mobilisation des logements vacants pour répondre aux besoins (-21).

Pour cette commune, la tension ne pouvait diminuer que par un redéploiement de la construction neuve.

Sur la période plus récente de 1990 à 1999, 496 logements neufs ont été commencés soit environ 55 logements par an. Parmi ceux-ci, 238 **soit 26 logements / an ont servi à atteindre le point mort**. Sur cette période, la pression qu'exerce la demande de logement sur l'offre est restée forte comme le montrent notamment la poursuite de la mobilisation des logements vacants (-20) ou la restructuration du parc. L'augmentation du nombre de logements nécessaires à l'atteinte du point mort sur cette période, par rapport à la précédente de 1982-90, s'explique par le desserrement, c'est-à-dire par la réduction forte du nombre de personnes par ménage. En conséquence, les besoins en logements sont plus élevés en 1999 qu'en 1990 à population constante.

Pour 2010, notre étude fait l'hypothèse d'un **rythme moyen annuel de production de 33 logements neufs en moyenne par an soit 2,35** par an en habitat. Bien sûr, ce chiffre constitue le double des besoins annuels pour atteindre le point mort sur 1990-99 (28). Mais, comme il faut s'attendre à une augmentation de ces besoins pour 1999-2010 (en raison d'une poursuite du desserrement), le chiffre de référence retenu constitue en fait un chiffre d'urbanisation raisonnable pour satisfaire les besoins non démographiques (c'est-à-dire pour au moins ne pas perdre de population pour une cause d'offre déficiente en logements).

### 1.3. Les localisations possibles de l'urbanisation

Une fois évalués les besoins d'urbanisation, il s'agit de proposer à la commune différents scénarios d'ouverture à l'urbanisation.

#### 1.3.1. L'habitat

Les disponibilités foncières existantes (prévues ou pas par le POS) peuvent être classées à partir notamment de trois critères qui, lorsqu'ils se cumulent, montrent l'attractivité de ces zones :

##### La proximité des zones résidentielles existantes :

Autrement dit, il s'agit de délimiter les zones urbanisables situées à moins de 300 mètres des zones résidentielles existantes sans coupure SNCF et sans séparation par une zone d'activité. Ces secteurs d'urbanisation devraient être privilégiés car ils favorisent une urbanisation continue économe en espace et moins coûteuse en réseaux.

##### La proximité du réseau de transports collectifs prévu à l'horizon du tram-train

Les secteurs concernés sont situés à moins de 500 mètres des arrêts du futur tram-train ou à moins de 300 mètres d'une ligne de bus présentant une attractivité résidentielle plus forte. Leur urbanisation pourrait contribuer à long terme au rapprochement entre les principaux corridors d'urbanisation et les principaux corridors de transports collectifs.

##### Le classement en zone NA

| Site n° / nom | Surface évaluée | Zonage actuel    | Proximité urbaine | Proximité TC | Avantages / Inconvénients  |
|---------------|-----------------|------------------|-------------------|--------------|--|
| 1             | 36,2 Ha.        | NA ZAC B. du Roy | oui               | oui          | Surface de grande taille. Terrain permettant de constituer un continuum urbain entre deux cités et le centre bourg |
| 2             | 0,8 Ha.         | NA ZAC B. du Roy | oui               | oui mais     | Eloignement des lignes de TC (sauf si le terminus du tram-train est localisé dans la ZAC).                         |
| 3             | 11 Ha.          | NA Mittelfeld    | oui               | oui          | Terrains permettant de constituer un continuum urbain entre la cité Jeune Bois et le centre bourg.                 |
| 4             | 13,5 Ha.        | NA Mittelfeld    | oui               | non          | Cette zone est relativement loin de la ligne de bus.   |
| 5             | 6,3 Ha.         | NA Mittelfeld    | oui               | oui mais     | Cette zone n'est desservie que par un terminus de ligne de bus.  |

|    |          |               |     |          |  |
|----|----------|---------------|-----|----------|--|
| 6  | 38 Ha.   | NA Mittelfeld | oui | non      | Cette zone se situe loin des corridors TC. Son urbanisation serait favorable au développement des déplacements en voiture.   |
| 7  | 2,9 Ha.  | NA Mittelfeld | oui | oui mais | La proximité des lignes TC concerne une ligne qui ne passe pas par le centre bourg mais par Kingersheim.   |
| 8  | 5 Ha.    | NC            | oui | non      |  |
| 9  | 11,3 Ha. | NC            | oui | oui mais | Cette zone offre l'avantage d'être proche du centre bourg et d'un axe TC NS très développé. Cependant, la proximité du Dollerbaechlein justifie de vérifier les conditions d'imperméabilisation du sol afin de le rendre constructible. Enfin, le service de la DDE propose sur ce site un bassin d'orage dans le cadre de la révision du POS. |
| 10 | 7,7 Ha.  | NA Grosstueck | oui | oui mais | Idem + la localisation d'une motte féodale sur ce site justifie de ne pas l'urbaniser entièrement.   |
| 11 | 39 Ha.   | NA, Nca, Ncc  | oui | oui mais | Idem en ce qui concerne les impacts environnementaux à prendre en compte.  |

Les potentialités foncières décrites ici représentent environ 172 hectares, soit 73 ans d'urbanisation à vocation d'habitat (par rapport au besoin annuel moyen préalablement évalué à 2,35 Ha.). Parmi les différents sites, ceux qui présentent le plus d'avantages pourraient être ouverts à l'urbanisation en premier :

##### Horizon 2010 : besoins théoriques de 23,5 Ha.

Le site n°1 de la ZAC du Bosquet du Roy (36,2 Ha.) suffit à répondre aux besoins.

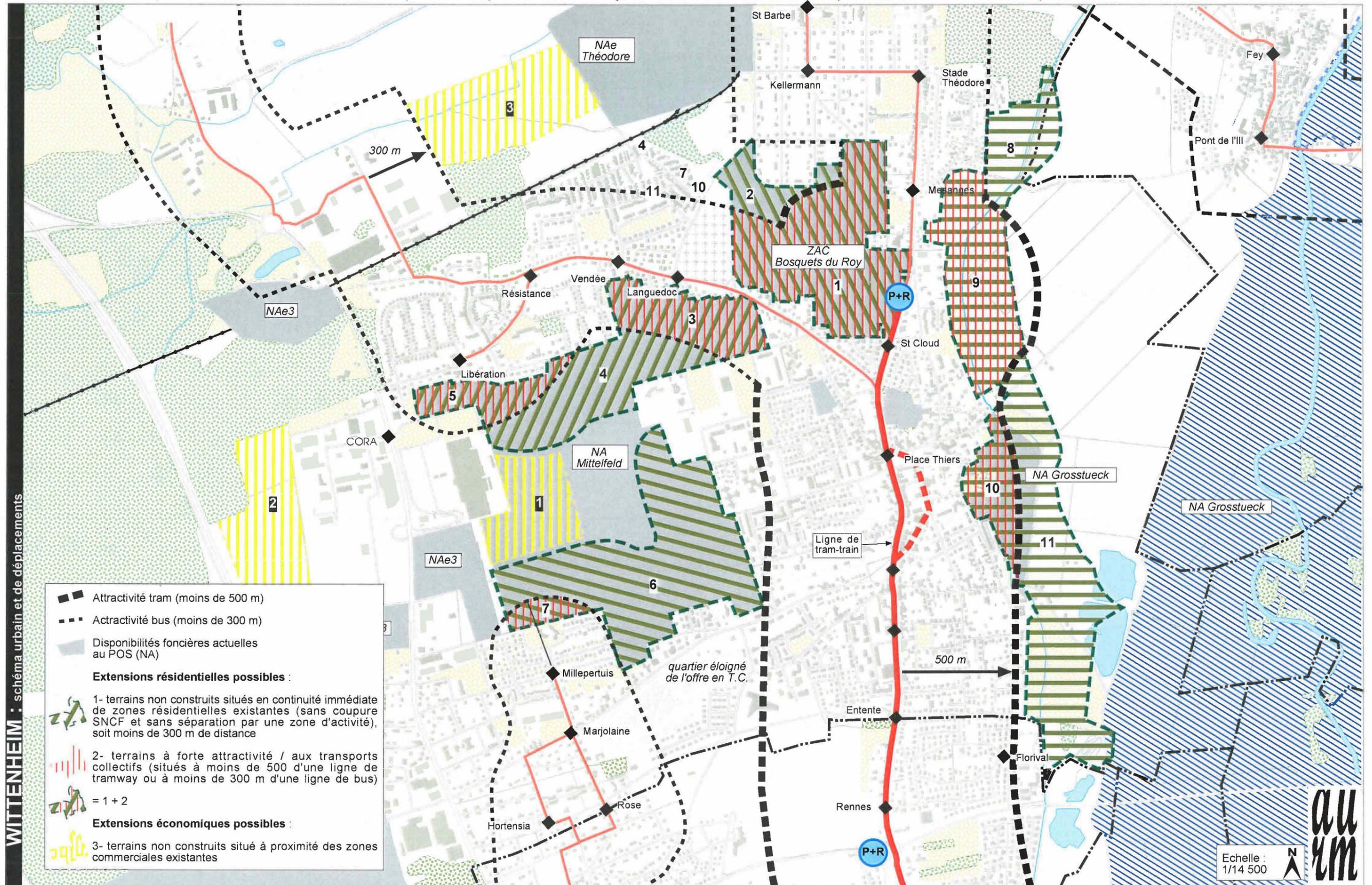
##### Au delà de l'horizon 2020 : besoins théoriques de 47 Ha

Le reste du site n°1 ajouté au site n°3 (11,3 Ha.).

##### Autres sites intéressants : 2,5,7,9,10,11

# Potentialités d'urbanisation à vocation d'habitat :

Confrontation entre les disponibilités foncières existantes au POS et la proximité des quartiers résidentiels déjà urbanisés comme du réseau de transports collectifs à l'horizon du tramway



### 1.3.2. Les activités

L'analyse historique a montré le développement de la vocation économique sur l'axe NS de la D 439. Ce développement est surtout le fait d'activités commerciales de gros et logistiques. Ainsi en 1995, le pôle dit « 430 » représente uniquement du point de vue commercial 88 170 m<sup>2</sup> de surface de vente soit le plus grand pôle commercial périphérique départemental, loin devant celui de l'île Napoléon (48 315 m<sup>2</sup>) ou celui de Dornach- Morschwiller (26 205 m<sup>2</sup>), soit encore 60% des commerces du centre d'agglomération mulhousien (= à 144 095 m<sup>2</sup>).

Ce développement commercial a permis de compenser la désindustrialisation liée à la réduction de ses activités d'extraction de la Potasse et donc de freiner la perte d'emploi. Etant donné l'attractivité actuelle de cet axe et l'historique qui explique sa structuration, il faudrait prévoir les possibilités d'extension de ce secteur en continuité des zones existante (pôles 430). Parallèlement, de nouvelles zones d'activités seraient mobilisables soit en prolongement du carreau Minier existant (secteur dit du « Schoenensteinbach), soit en prolongement de la proche zone Nae Théodore.

NB : ne serait-il pas temps d'envisager d'autres formes d'activités économiques, plus tertiaires et donc moins consommatrices d'espaces ? A ce titre, elles pourraient mieux participer à :

- une amélioration du rendement fiscal ;
- une densification des secteurs économiques actuels (pôle 430, zones Nae,...);
- une localisation à proximité du centre bourg, contribuant ainsi à son extension et à sa densification.

Concernant le dernier aspect (la densification du centre), l'analyse du potentiel de développement commercial réalisée au point 5 permet d'évoquer quelques pistes.

| Site n° / nom  | Surface évaluée | Zonage actuel | Avantages                                | Inconvénients  |
|----------------|-----------------|---------------|--|--|
| 1              | 12 Ha.          | NA            | Extension du pôle 430.                   | Barrières paysagères et boisées à organiser avec les quartiers d'habitat existant et les potentialités d'extension de l'habitat à terme. |
| 2              | 17,3 Ha.        | UEa           | Extension du pôle 430.                   | Recul de 75 m par rapport à la voie expresse.  |
| 3              | 14,1 Ha.        | NC, ND        | Extension de la Nae Théodore.            | Prévoir les possibilités de constitution d'une barrière végétale bordant la voie SNCF.   |
| 4 (hors carte) |                 | UE            | Extension de la zone Nae du terril Anna. | Salinité forte du sol et proximité de la Forêt sans doute incompatible avec des activités industrielles.                                 |

Les potentialités foncières décrites ici représentent environ 43,4 hectares soit 15 ans d'urbanisation à vocation d'activité (par rapport au besoin annuel moyen préalablement évalué à 2,9 Ha.). Parmi les différents sites, ceux qui présentent le plus d'avantages pourraient être ouverts à l'urbanisation en premier :

#### Horizon 2010 : besoins théoriques de 29 Ha.

2 des 4 sites urbanisés permettraient de répondre aux besoins.

## 2 . AMELIORER LE PAYSAGE : remettre en valeur le concept de cité-jardins

### 2.1. Constat

Le paysage de Wittenheim est double : si les cités minières disposent à l'intérieur de leurs quartiers, d'espaces publics et d'aménagements paysagers de qualité, à l'inverse, les abords des cités, le centre ville, les zones d'activités et les principales rues ne font l'objet d'aucun paysagement. En conséquence, ce qui fait la valeur paysagère de la commune, à savoir ses cités-jardins n'est pas vraiment perceptible.

D'une manière générale, on note aussi les particularités suivantes :

- ***l'absence de traitement végétal permettant de créer une transition (et un masque) entre les cités et les zones d'activité :***
  - en limite de la Cité Fernand-Anna et la zone d'activité du « pôle 430 » (rues de l'Angle- des Mines- Malraux- Dumas) ;
  - idem entre la Cité Anna-Fernand et le N du pôle « Kaligone » (rues de la Jonquille- rte de Soultz) ;
  - idem entre le S de la Cité Jeune Bois et le pôle 430 (rues de France- du Berry- de Bourgogne,...);
  - idem entre le N de la Cité Jeune Bois et le S de la zone d'activité Jeune Bois (entrée sur le CD20II à l'intersection avec la RD429).
- ***l'absence de dispositif paysager valorisant la proximité de l'eau et le Dollerbaechlein ;***
- ***un réseau de voies primaire (D20, D20II, rue des Mines) reliant les Cités qui ne présentent pas de traitement paysager homogène et qui disposent de très peu d'alignements d'arbres ;***
- ***la présence plus que discrète de la Forêt du Nonnenbruch à l'ouest du ban communal soit le troisième massif boisé du département.***
  - Ce massif présente l'avantage de masquer quasi-intégralement la Voie expresse et deux de ses bretelles d'entrées (Wittenheim pôle 430 et Wittenheim Jeune Bois) ;
  - l'absence de continuité boisée évidente entre ce massif et les Cités Jeune Bois et –Fernand-Anna : cette absence est à regretter car la proximité de ces bois est potentiellement un facteur de valorisation foncière des quartiers (et d'amélioration de la qualité de vie et d'environnement) ;

- l'absence cette fois totale de continuité boisée entre la Forêt et le centre ville comme la Cité Théodore.

- ***à partir du réseau de voies primaires, des cônes de vues sur les vastes disponibilités foncières « Mittelfeld » ou « Bosquet du Roy » caractérisées par l'absence totale de structuration paysagère ;***
- ***l'existence de points noirs visuels comme le terril Fernand, le terril Théodore et son chevalement mais aussi la « masse visuelle » que représente l'hypermarché CORA ;***
- ***4 sites verts à fort potentiel qui sont à relier avec le reste du centre ville ; à part le parc du Florimont, ces sites ne font pas l'objet actuellement d'une mise en valeur particulière (Espace de la République, zone NA située au Nord de la Mairie, Place Kullmann).***

### 2.2. Propositions

Wittenheim qui représente l'une des deux plus grandes villes de la couronne mulhousienne a un poids démographique et une importance économique qui justifient qu'elle investisse dans son image en construisant son plan vert, autrement dit une stratégie à long terme de paysagement.

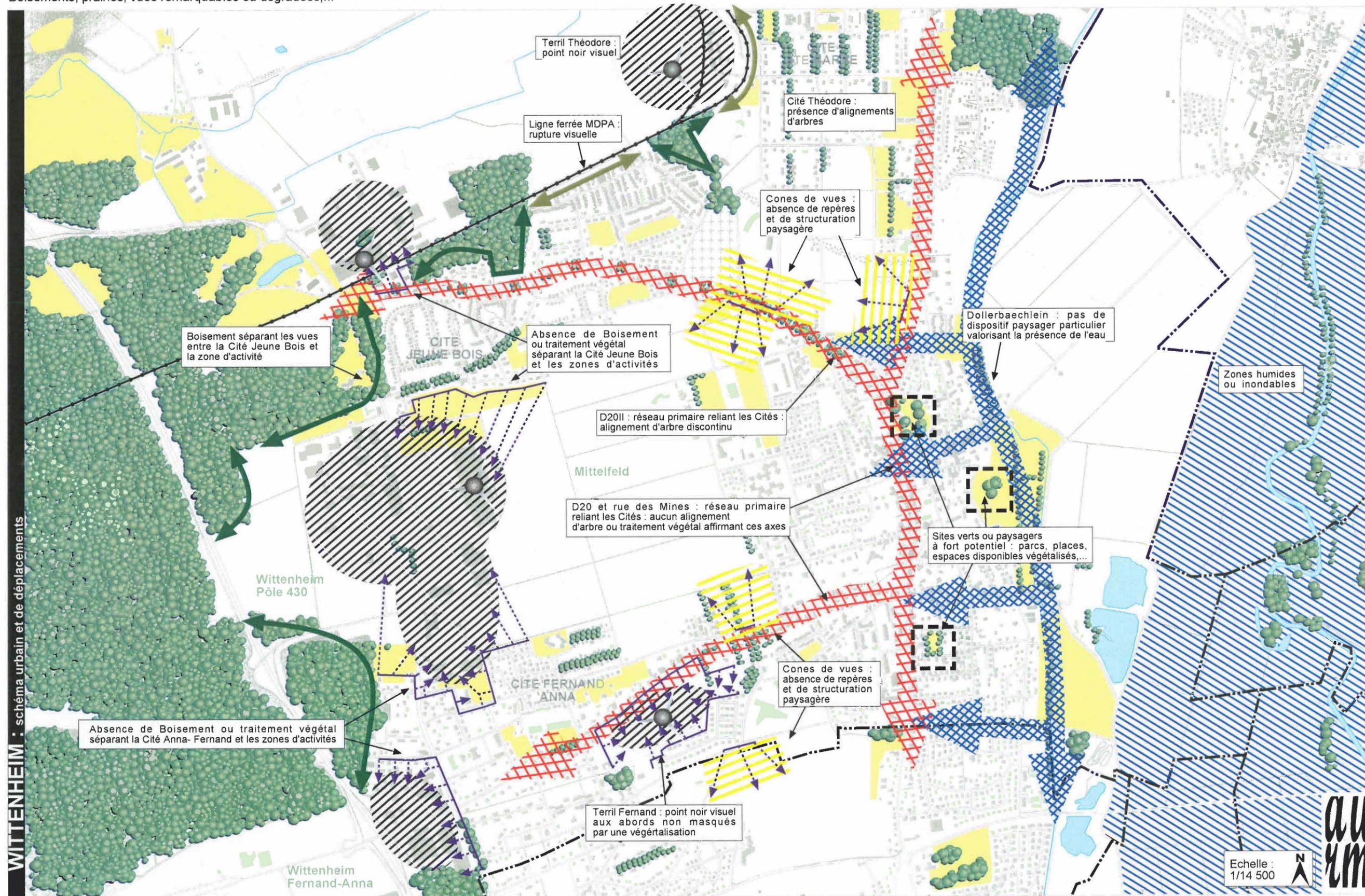
Un tel plan pourrait avoir pour *objectif principal de remettre en valeur le concept de Cité Jardin* dans laquelle les liens entre les Cités et le centre ville seraient affirmés :

- en définissant des axes de boisement et de paysagement à privilégier, axes qui devraient utiliser les atouts existants, à savoir la présence de l'eau (le Dollerbaechlein) et de la Forêt.
- le paysagement et la plantation d'alignements d'arbres sur le réseau primaire de voirie constitueraient en outre un moyen d'affirmer ces axes.
- Il est aussi proposé de systématiser l'utilisation des arbres et du traitement paysager pour assurer les transitions (pour ne pas parler de masques) entre toutes les Cités et les zones d'activités.
- enfin, le long de la D 439, deux entrées de villes sont à traiter de manière particulière : l'entrée sur la Cité Jeune Bois (intersection des rues D20II et D429) et l'entrée sur la Cité Fernand-Anna (intersection de la rue des Mines et de la route de Soultz).

Il est à noter que pour satisfaire ces objectifs, il faudrait enclencher des logiques de préverdissement des futures zones à urbaniser à l'horizon 2010 ou au delà. Dans le cas de ces zones, le seul obstacle serait de concilier ce préverdissement avec l'utilisation agricole provisoire mais actuelle de ces terrains (notamment au niveau de la grande zone NA du Mittelfeld).

# Éléments sensibles du paysage

Boisements, prairies, vues remarquables ou dégradées,...



# Proposition de principes paysagers

Boisements, prairies, vues remarquables ou dégradées,...



### 3. ETAT ACTUEL DES DEPLACEMENTS

#### 3.1. Les Transports Collectifs

##### 3.1.1. Etat actuel

###### Lignes de Transports Collectifs :

L'axe TC principal est celui de la D20 qui est emprunté par les lignes 8 Kingersheim, 5 Jeune Bois et la L307 Mulhouse- Ensisheim- Colmar. En termes de trafic TC (bus urbains TRAM), cet axe reçoit en moyenne 2400 voyages/jour/24h.

Le second axe (environ 800 voyages/jour/24h) est celui de la D429 (rte de Soultz) mais l'importance des flux TC sur cet axe est surtout du au passage de la ligne L 301 Mulhouse-Guebwiller- Linthal (cars interurbains).

Le tracé actuel des lignes de bus urbains et des cars interurbains montre deux types de défauts :

- la Cité Fernand-Anna n'est pas desservie à partir du centre ville (ligne 11);
- la Cité Jeune-Bois n'est pas desservie directement à partir du centre ville puisque la ligne 5 va faire un détour vers les rues Loucheur et du Bonhomme.

Il est possible de parler dans ces deux cas de zone de non desserte à partir du centre. En conséquence, les habitants sont obligés de recourir à la voiture pour accéder au centre bourg.

##### 3.1.2. Etat futur

###### Lignes de Transports Collectifs :

Avec la mise en place d'un tramway mixte de type tram-train (source : Dossier de Prise en Considération du tram-train) et la restructuration du réseau de bus (réflexions actuelles des TRAM), le réseau de bus de Wittenheim va bénéficier d'une amélioration de la desserte interne de la commune (indépendamment des choix sur le terminus et la localisation d'un P+R). En effet :

- le Centre ville serait mieux relié au reste du cœur de l'agglomération (Porte Jeune) en raison des fréquences améliorées offertes par un matériel de type tram-train. Les flux de trafic TC passeraient de X à X voyages/jour/24h ;
- en dépit d'une nécessaire rupture de charge pour utiliser un bus, la Cité Théodore pourrait être desservie par une ligne de bus à l'itinéraire simplifié (abandonnant la séparation en 2 lignes, l'une partant vers St Barbe, l'autre vers le bourg de Ruelisheim) ;
- de même, la Cité Jeune Bois serait desservie plus directement parce que la ligne restructurée abandonnerait son détour par les arrêts actuels « Maison Dordogne », « Linge », « Doré », « Coubertin ».

Par contre,...

- la Cité Fernand-Anna resterait toujours aussi inaccessible à partir du centre ville de Wittenheim car la ligne la desservant continuerait d'arriver par les quartiers Ouest de Kingersheim

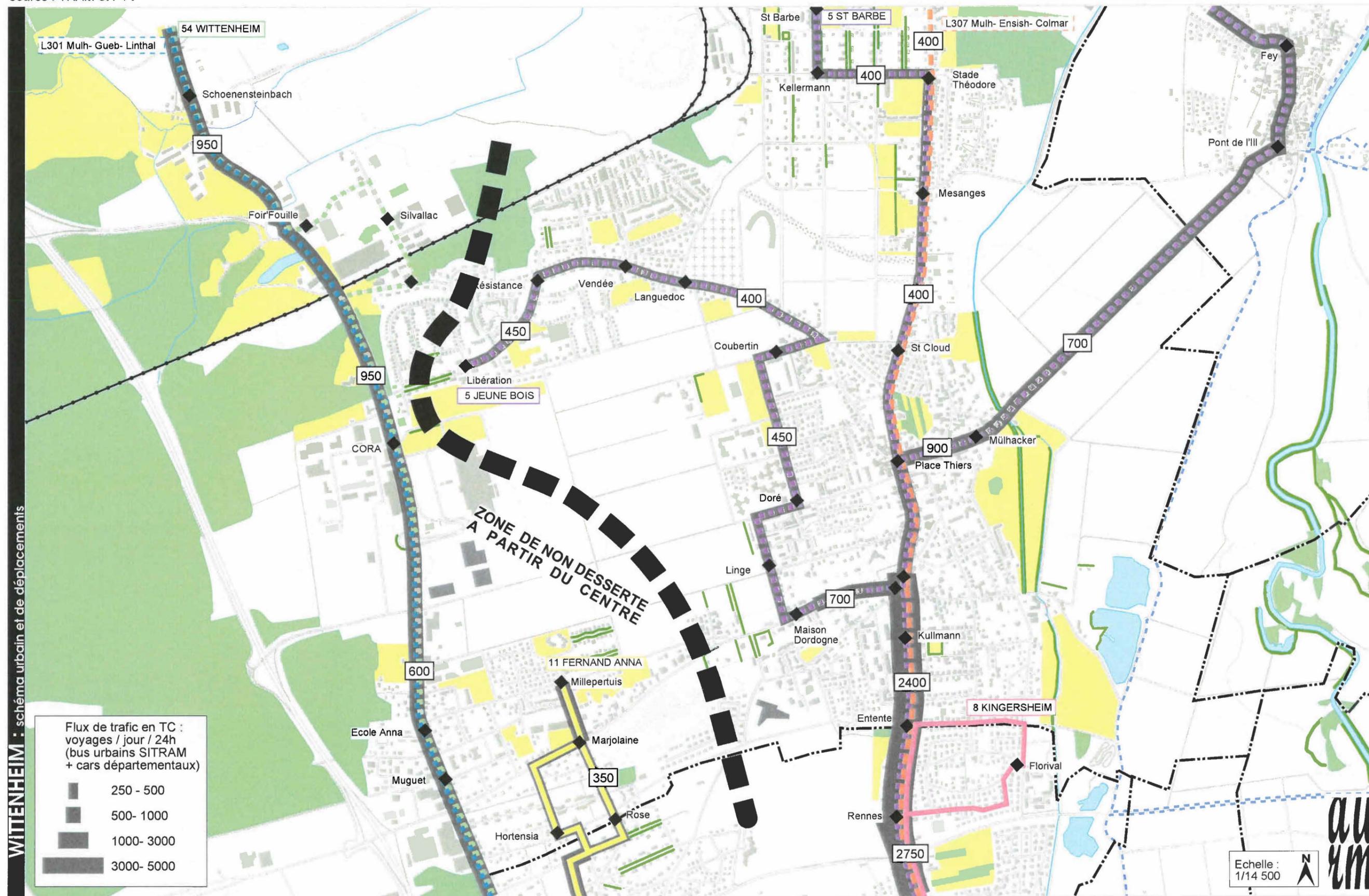
-> *L'organisation prévue à 2010 du réseau de voirie n'est donc pas totalement satisfaisant par rapport au principe d'une desserte de la majorité des quartiers de Wittenheim entre eux.*

###### A NOTER :

Les données de flux simulés par la société PTV dans le cadre du PDU montrent que Wittenheim est avec Lutterbach la commune de la couronne qui va connaître la plus forte croissance en déplacements des TC (+ 99%, soit 8000 déplacements journaliers moyens en jours ouvrables). C'est bien sûr l'axe de la D20 qui avec l'arrivée du tramway va être le principal bénéficiaire de l'amélioration des conditions d'accessibilité à Kingersheim, à la Porte Jeune, à la gare et au reste du réseau TC.

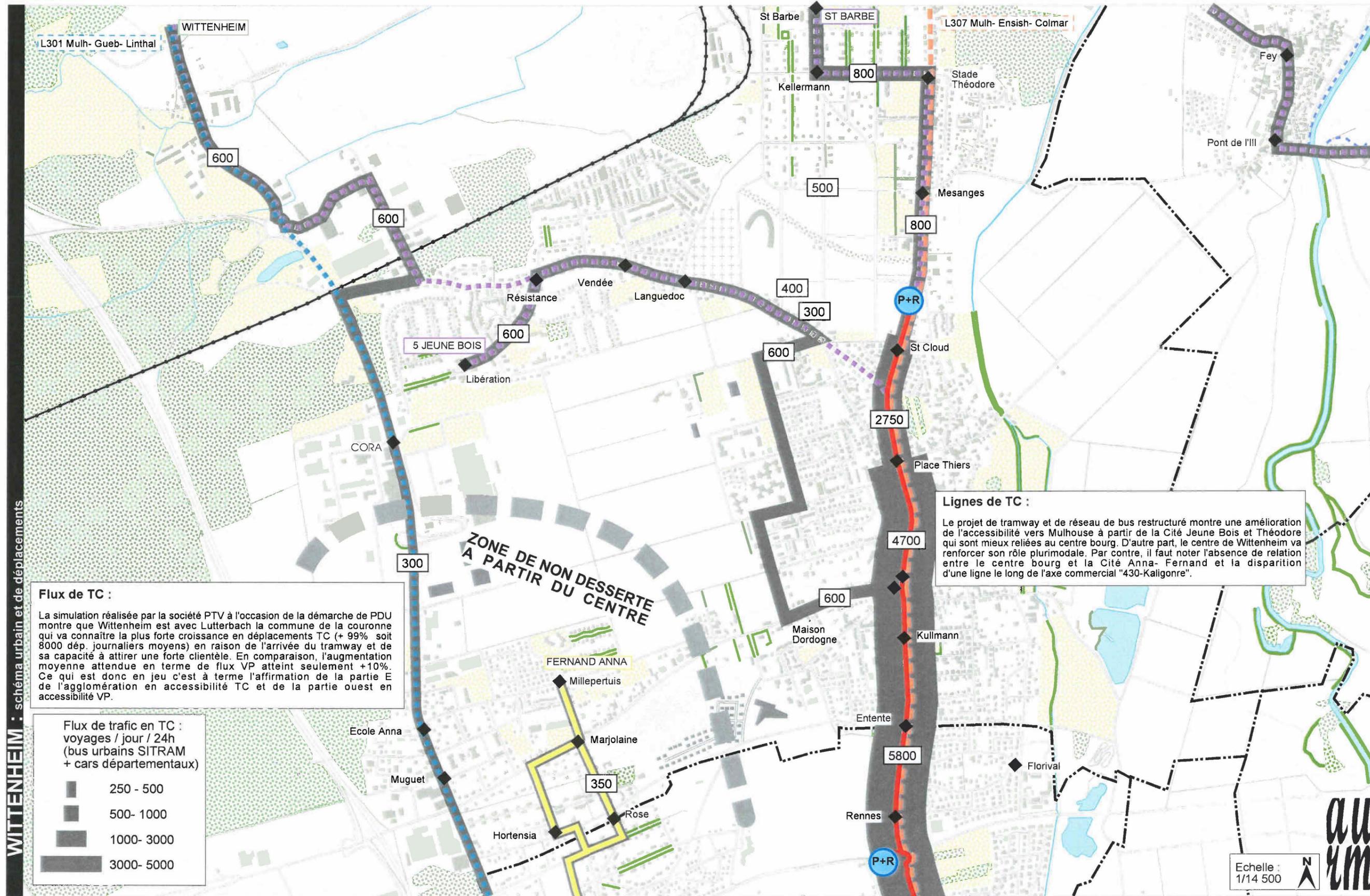
# Lignes et Flux de Transports Collectifs

source : TRAM et PTV



# ETAT FUTUR : Lignes et Flux de Transports Collectifs

source : TRAM et PTV



**Flux de TC :**  
 La simulation réalisée par la société PTV à l'occasion de la démarche de PDU montre que Wittenheim est avec Lutterbach la commune de la couronne qui va connaître la plus forte croissance en déplacements TC (+ 99% soit 8000 dép. journaliers moyens) en raison de l'arrivée du tramway et de sa capacité à attirer une forte clientèle. En comparaison, l'augmentation moyenne attendue en terme de flux VP atteint seulement +10%. Ce qui est donc en jeu c'est à terme l'affirmation de la partie E de l'agglomération en accessibilité TC et de la partie ouest en accessibilité VP.

**Flux de trafic en TC : voyages / jour / 24h (bus urbains SITRAM + cars départementaux)**

|                     |            |
|---------------------|------------|
| [Lightest Gray Box] | 250 - 500  |
| [Light Gray Box]    | 500- 1000  |
| [Medium Gray Box]   | 1000- 3000 |
| [Darkest Gray Box]  | 3000- 5000 |

**Lignes de TC :**  
 Le projet de tramway et de réseau de bus restructuré montre une amélioration de l'accessibilité vers Mulhouse à partir de la Cité Jeune Bois et Théodore qui sont mieux reliées au centre bourg. D'autre part, le centre de Wittenheim va renforcer son rôle plurimodale. Par contre, il faut noter l'absence de relation entre le centre bourg et la Cité Anna-Fernand et la disparition d'une ligne le long de l'axe commercial "430-Kaligonre".

WITTENHEIM : schéma urbain et de déplacements

Echelle : 1/14 500



## 3.2. Les déplacements en voiture

### 3.2.1. Constat : comparaison entre les flux constatés et la hiérarchisation des voies :

Il existe des décalages instructifs entre la hiérarchisation des voies indiquée dans le PDU (en somme l'importance souhaitée et affichée concernant les voies) et la réalité mesurée des flux. Si la hiérarchisation affiche 4 axes primaires dont 3 sont orientés Nord-Sud (D20, D429 et Florival) et une axe Est-Ouest (D55 jusqu'à la D20), la réalité montre les phénomènes suivants :

- ◆ la D20II supporte des flux (de 600 à 8000 VP) d'un axe primaire et non pas d'un axe secondaire ;
- ◆ la D429 s'organise en fait en trois tronçons d'inégale importance puisqu'au sud du CORA, les flux retombent de 6000 à 3000 VP car ils repartent sur le Florival ou ils desservent moins de grands commerces et plus de quartiers résidentiels le long de cet axe ;
- ◆ enfin, la D55 joue effectivement un rôle d'axe primaire limité à l'intersection avec la D20.

### 3.2.2. Propositions

Face à ces constats, il semble nécessaire à terme de définir un plan de circulation doublé d'un schéma de hiérarchisation de la voirie à moyen terme et à long terme. Par rapport au contenu de ces deux types de documents, deux propositions semblent devoir être étudiées :

**A- l'affirmation d'un axe primaire E0** à Wittenheim afin de canaliser les flux là où ils sont le moins préjudiciables à un développement équilibré de la commune. Autrement dit, il s'agit de s'interroger sur les moyens d'améliorer les liens entre les 3 Cités et le centre bourg sans faire supporter aux principales voies actuelles (D20 II, D20, rue des Mines) des flux de transit qui chargent ces axes. 3 options sont possibles concernant la désignation de ce qui pourrait constituer à moyen, long terme un axe primaire EO dans la commune :

**Scénario n°1 :** la D20II (rue du D A. Schweitzer) : elle serait confortée dans un rôle d'axe primaire :

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Avantage</b>     | Cet axe se charge déjà à 8000 VP soit un niveau de voie primaire (alors qu'elle est classée comme une voie secondaire). |
| <b>Inconvénient</b> | Cet axe traverse le cœur de la Cité Jeune Bois (impact sur la population).  |

**Scénario n°2 :** la rue du Vieil Armand...débouchant au N du CORA :

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Avantage</b>     | Cet axe n'a pas d'abords urbanisés.                  |
| <b>Inconvénient</b> | La voirie est à constituer puisqu'elle n'existe pas. |

**Scénario n°3 :** la rue de la Forêt débouchant sur l'entrée du Florival « Wittenheim Pôle 430 » :

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Avantage</b>     | Cet axe n'a pas d'abords urbanisés. Son entrée se connecte directement à la sortie sur la voie expresse. Cet axe permet un accès direct au cœur de la ville à savoir la place de Thiers. |
| <b>Inconvénient</b> | La voirie est à redimensionner   |

**B- L'affirmation d'un axe primaire NS** à Wittenheim afin d'offrir une alternative à l'utilisation de l'actuelle D20 dont l'arrivée du tramway va dégrader les conditions d'utilisation en VP. 4 options sont envisageables :

**Scénario n°1 :** la conservation de l'organisation actuelle en faisant passer les flux VP sur les rues Verdun-de Lattre de Tassigny, la D20 étant considérée comme destinée au tramway :

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Avantage</b>     | Pas de nouvelles voiries à projeter, financer. |
| <b>Inconvénient</b> | Risque de saturation sur l'axe VP.             |

**Scénario n°1 :** la conservation de l'organisation actuelle en faisant passer les flux VP sur la D20, les rues Verdun- de Lattre de Tassigny, étant considérées comme destinées au tramway :

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Avantage</b>     | Pas de nouvelles voiries à projeter, financer. |
| <b>Inconvénient</b> | Risque de saturation sur l'axe VP.             |

**Scénario n°3 :** la constitution d'une voie urbaine NS située à l'ouest du centre-bourg : cette voie utiliserait des portions de voies existantes (Armand- Markstein- Vercors- Bonhomme- Mines) pour mailler le réseau, ce qui constituerait une alternative à l'utilisation de la D20 ou de la D429 dans les déplacements NS entre Wittenheim et Kingersheim.

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Avantage</b>     | Réalisation d'une voie urbaine maillant le réseau de voirie actuel.   |
| <b>Inconvénient</b> | Nécessite un accord entre Wittenheim et Kingersheim sur ce principe (problème de débouché S de cette voie). |

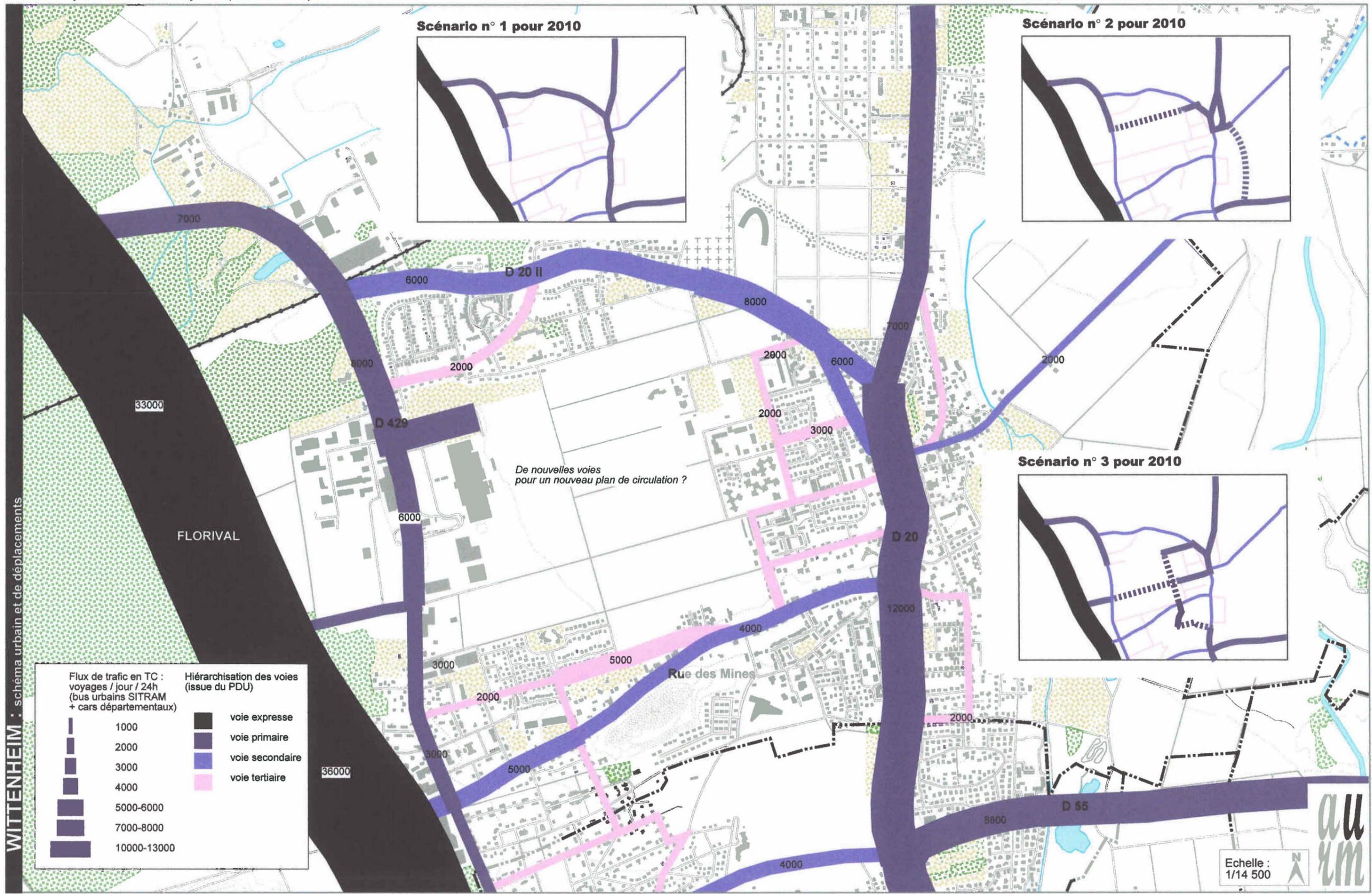
**Scénario n°2 :** La constitution d'une voirie nouvelle de contournement située à l'Est du centre bourg, le long du Dollerbaechlein :

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Avantage</b>     | Pas de problème d'insertion urbaine puisque la voie serait réalisée en dehors du centre bourg. |
| <b>Inconvénient</b> | Voirie à étudier et à financer.  |

Bien évidemment, en dehors des avantages / inconvénients urbains de ces 4 options, il faudrait apprécier la faisabilité de telles options de déplacements en terme de projection des flux (analyse du CETE).

**ETAT ACTUEL : Flux de Véhicules personnels en 1999 - hiérarchisation de la voirie - scénarios de hiérarchisation pour 2010**

Flux VP en journée ouvrable moyenne (connées PTV)



## 4. CONSTITUER UN RESEAU CYCLABLE ET PIETON COMPLET

### 4.1. Le réseau cyclable actuel

Le réseau actuel est caractérisé par sa non continuité, ce qui ne permet pas de favoriser une utilisation quotidienne (domicile-travail) du vélo. Par contre, la commune dispose d'aménagements cyclables assez nombreux notamment sous forme de pistes qui permettent d'une part un accès de bonne qualité aux collèges N et S et d'autre part, une traversée aisée de la vaste emprise agricole du « Mittelfeld », reliant aussi les cités entre elles.

### 4.2. Le réseau cyclable projeté

#### Cyclotourisme

La commune dispose d'un réseau potentiellement intéressant pour des déplacements de loisirs. Toutefois, la condition préalable serait de réaliser les aménagements permettant d'accéder à partir de Wittenheim au bois du Nonnenbruch.

#### Domicile-travail

En ce qui concerne les déplacements internes à la commune et les déplacements en direction de Kingersheim et de Mulhouse, tout un ensemble d'aménagements serait susceptible de mailler et de constituer un réseau complet donc attractif. Les principes proposés sont les suivants :

- aménager en piste ou en bande l'ensemble du réseau primaire de voirie : D20 ; D20 II, D 439, rue des Mines (en piste lorsque les emprises le permettent et qu'il est en outre possible de végétaliser la voie ou de constituer des alignements d'arbres). La D439 pourrait d'ailleurs supporter une piste ce qui mettrait les utilisateurs en sécurité par rapport aux voitures ;
- aménager les voiries secondaires permettant d'accéder au cœur des cités ;

Concernant l'accessibilité aux écoles, aux collèges et les déplacements propres aux Cités, un certain nombre de rues pourraient accueillir des aménagements. Le tableau ci-contre donne quelques premières indications concernant le coût d'un éventuel programme cyclable<sup>2</sup>.

Les coûts évoqués ici sont des coûts moyens : en cas de retraitement de la chaussée, ils sont évalués de la manière suivante :

- entre 300 et 400 F le ml de bande cyclable (sur 1,5 m de large) ;
- entre 600 et 800 F le ml de piste cyclable (sur 3 m de large) ;
- à 80 F le ml de retraitement d'un chemin rural en piste (avec une fine bande d'enrobé d'une largeur moyenne de 5 m) ;
- à 50 F le ml de bande cyclable en chaussée existante (marquage seul ; sans retraitement de chaussée) ;
- à 300 F le panneau de jalonnement (hors poteau).

<sup>2</sup> « Plan d'action pour un schéma de pistes cyclables intercommunales » - Communauté de Communes de l'agglomération mulhousienne / janvier 2000 - AURM

Bien évidemment, ces coûts sont indicatifs et pourront varier en fonction de la largeur de piste ou de bande retenue, en fonction de la nature du sol,... sans compter les coûts supplémentaires possibles en matière de paysagement.

Dans le tableau ci-joint, les propositions se basent sur un retraitement lourd de la chaussée existante (d'où le coût élevé de 300-400 F le ml par côté), ce qui n'est sans doute pas systématiquement nécessaire.

#### Programme d'action possible

| P I S T E S C Y C L A B L E S |  |          |                 |
|-------------------------------|--|----------|-----------------|
| N°                            | RUES   | DISTANCE | COÛT (sommaire) |
| 1                             | Kingersheim                                  | 400 m    | 240-320 KF      |
| 2                             | Mines  | 700 m    | 420-560 KF      |
| 3                             | D 429  | 2300 m   | 1380-1840 KF    |
| 4                             | Place de la Libération – D 429               | 500 m    | 300-400 KF      |
| 5                             | Gutenberg - Marceau                          | 200 m    | 120-160 KF      |
| 6                             | Saint Cloud                                  | 150 m    | 90-120 KF       |
| 7                             | Noyer – chemin rural Sainte Barbe/Ruelisheim | 1600 m   | 960-1280 KF     |
| 8                             | CD 20 II                                     | 1700 m   | 1020-1360 KF    |

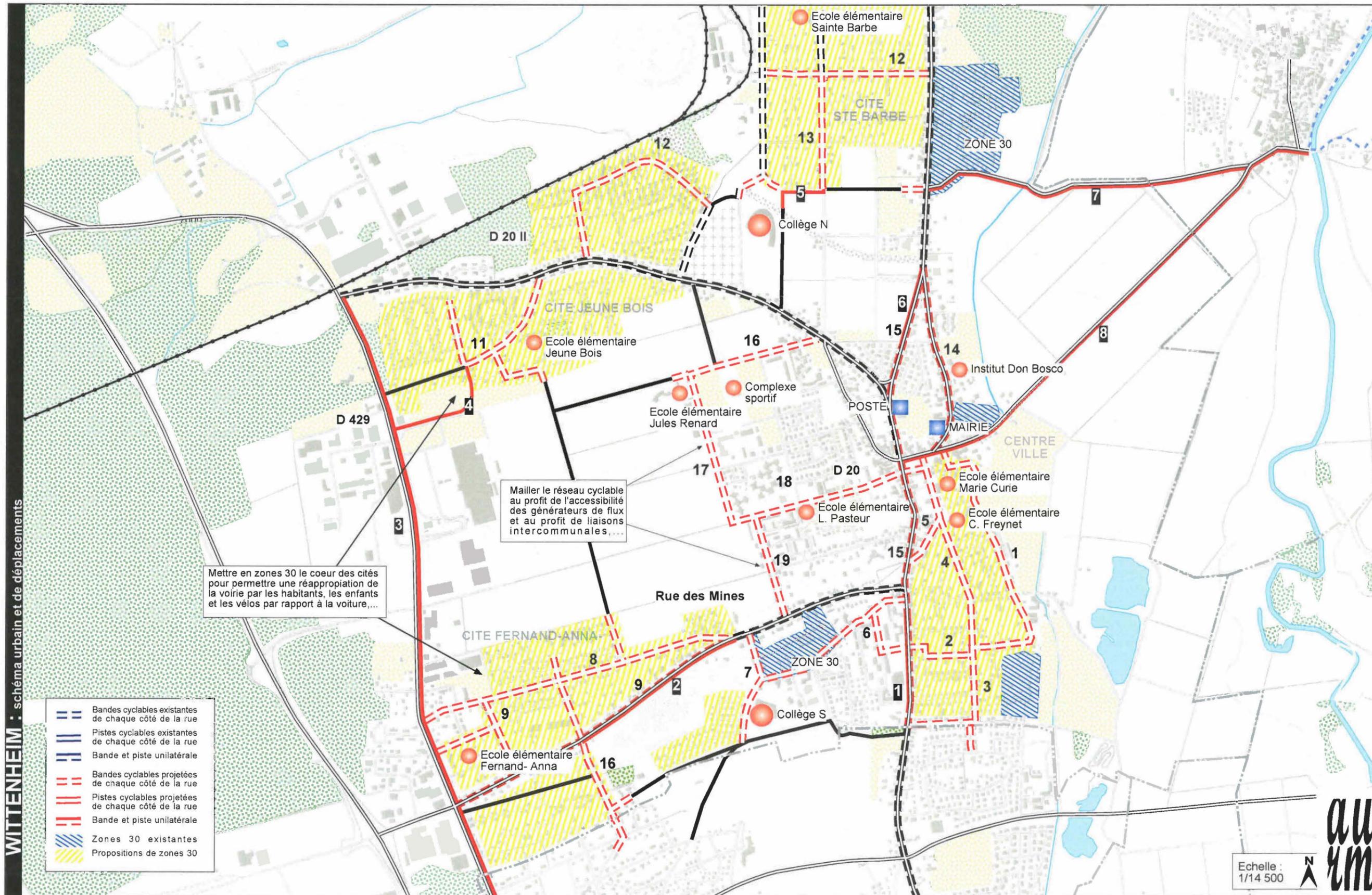
| B A N D E S C Y C L A B L E S |                                    |          |                 |
|-------------------------------|------------------------------------|----------|-----------------|
| N°                            | RUES                               | DISTANCE | COÛT (sommaire) |
| 1                             | Bourg                              | 1100 m   | 660-880 KF      |
| 2                             | Fossé                              | 150 m    | 900-1200 KF     |
| 3                             | Fileurs - Plaines                  | 250 m    | 150-200 KF      |
| 4                             | Entente                            | 1000 m   | 600-800 KF      |
| 5                             | de Lattre de Tassigny – des Champs | 700 m    | 420-560 KF      |
| 6                             | Verdun                             | 900 m    | 540-720 KF      |
| 7                             | L'Espérance                        | 400 m    | 240-320 KF      |
| 8                             | Millepertuis                       | 1100 m   | 660-880 KF      |
| 9                             | Capucins - Verveine - Mines        | 1400 m   | 840-1120 KF     |
| 10                            | Jasmin - Rose                      | 900 m    | 540-720 KF      |
| 11                            | Bretagne – Résistance - Bourgogne  | 1000 m   | 600-800 KF      |
| 12                            | Pasteur                            | 600 m    | 360-480 KF      |
| 13                            | Marceau – Clémenceau - Bruat       | 600 m    | 360-480 KF      |
| 14                            | Ensisheim                          | 700 m    | 420-560 KF      |
| 15                            | Saint Cloud – SD 20                | 1100 m   | 660-880 KF      |
| 16                            | Vieil Armand                       | 600 m    | 360-480 KF      |
| 17                            | Bonhomme                           | 600 m    | 360-480 KF      |
| 18                            | Forêt                              | 700 m    | 420-560 KF      |
| 19                            | Loucheur                           | 400 m    | 240-320 KF      |

T O T A L = B A N D E S + P I S T E S

13 860-18 480 KF

# Liaisons cyclables et zones 30 : état actuel et projets

Pistes, bandes, itinéraires, zones à vitesse réduite,...



### **4.3. Les Zones 30 actuelles**

En terme de hiérarchisation de la voirie, il faut noter l'existence de 4 quartiers classés officiellement en zones 30 :

- secteur des rues Ardèche- Dordogne- Tarn- (au S de la rue des Mines) ;
- secteur de la rue du Noyer (à l'E de la Cité Théodore) ;
- secteur de la rue du Moulin (à l'E de la Mairie) ;
- secteur de la rue des Muriers (au SE du ban communal).

### **4.4. Les Zones 30 projetées**

Or, la commune a réalisé des aménagements d'espaces publics qui favorisent une réappropriation par le piéton et une limitation naturelle de la vitesse des voitures sur de nombreux quartiers (exemple de la Cité Jeune Bois, Fernand- Anna et Théodore). Afin de rendre encore plus lisible cette volonté de réduction de la vitesse dans les zones exclusivement résidentielles, il serait sans doute utile d'afficher plus ouvertement l'existence de ces zones 30. Pour ce faire, il suffit de marquer leur entrée par un panneau de signalisation « limité à 30 km/h » et un aménagement de type ralentisseur ou restriction de la largeur de la voirie rappelant la vocation de ces secteurs. Sont ainsi proposés pour classement en zones 30 les secteurs suivants :

- ◆ Cité Théodore ;
- ◆ Cité Jeune Bois ;
- ◆ Cité Fernand-Anna ;
- ◆ Lotissement le Point du Jour ;
- ◆ L'ensemble du quartier résidentiel délimité par les rues de Kingersheim (D20)- Verdun- de Lattre de Tassigny (ces trois rues étant exclues, et les rues du Bourg, Fossé et rue de l'Entente (ces trois rues étant incluses).

La justification principale de cette dernière proposition est de chercher à améliorer l'attractivité de ce quartier qui parce qu'il est proche du centre bourg risque un jour de connaître une intensification des flux VP alors qu'il conserve une vocation indéniablement résidentielle et scolaire. En outre, la configuration de ces voies rend inacceptable l'augmentation des flux sous peine de connaître des nuisances importantes (bruit, insécurité routière,...).

## 5. PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL SUR LE CENTRE VILLE

### 5.1. Constats

La concentration et le regroupement des commerces et services de proximité est forte à Wittenheim : le centre bourg présente en effet une densité commerciale de 25 commerces pour 1000 habitants sur une zone située à moins de 5m à pied à partir de la place de Thiers (soit 80 commerces et services de proximité). Ces commerces se localisent avant tout le long de la D20 de la Place Thiers jusqu'à la limite communale avec Kingersheim<sup>3</sup>.

Parmi les communes de la couronne mulhousienne, Wittenheim est celle qui présentait en 1996 l'un des développements les plus importants en commerces de proximité, c'est-à-dire en commerces de moins de 400 m2 de surface de vente : avec 3810 m2, Wittenheim se situe derrière Rixheim (4370) mais devant les autres communes de la couronne.

Sur 7 ans, soit de 1988 à 1996, Wittenheim est la commune qui a connu le plus fort développement de ses petits commerces avec + 1425 m2 (soit un doublement de la surface de vente des commerces de moins de 400 m2). Ce développement se caractérise par sa diversité puisqu'il concerne tous les types de commerces hormis l'équipement de la maison.

On peut mettre en parallèle cette évolution avec la volonté politique de reconstitution d'un tissu urbain de centre bourg qui semble avoir porté ses fruits.

### 5.2. Quels secteurs identifier pour un futur développement commercial ?

Si l'objectif affiché est de favoriser une poursuite du développement commercial du centre ville, et que l'on prend pour hypothèse que le développement des commerces de proximité (moins de 400 m2) se fera au même rythme annuel que celui constaté entre 1988 et 2000, il est alors possible d'indiquer des éléments de projection du développement commercial : (NB : ces évaluations seront à affiner. Elles ont pour mérite de fournir des premiers ordres de grandeur)

- ➔ 2000 m2 de surface de vente à l'horizon 2010, soit 33 commerces, mais aussi, ...
- ➔ 200 m2 / an de surface de vente à l'horizon 2010, soit 3,33 commerces / an. (sur la base d'une surface moyenne de 60 m2 par commerce)

<sup>3</sup> « Commerces et services de proximité sur l'agglomération mulhousienne – Niveau d'offre – enjeux spatiaux juin 1999 / AURM CO »

Surfaces commerciales de moins de 400 m2 (Source : CCI SAM)

|      | Alimen-<br>taire | Equipe-<br>ment<br>personne | Equipe-<br>ment<br>Maison | Culture<br>Loisirs | Services | Total | Nbre<br>commerces | Taille<br>moyenne<br>commer-<br>ces |
|------|------------------|-----------------------------|---------------------------|--------------------|----------|-------|-------------------|-------------------------------------|
| 1988 | 840              | 470                         | 875                       | 150                | 70       | 2385  | 36                | 66 m2                               |
| 1996 | 935              | 520                         | 540                       | 485                | 1330     | 3810  | 74                | 51 m2                               |
| 2000 | 815              | 375                         | 1340                      | 385                | 1891     | 4806  | 79                | 61 m2                               |

Sachant que la plupart des commerces de moins de 400 m2 se concentrent sur le centre ville, il s'agit alors de localiser les secteurs préférentiels d'extension commerciale. Les secteurs proposés doivent répondre à quatre critères d'attractivité (critères identifiés dans l'étude AURM précitée) :

1. une continuité par rapport aux linéaires commerciaux existants;
2. une configuration urbaine dense favorable au regroupement des commerces dans un tissu bien identifiable ;
3. la proximité d'une voie principale recevant des flux de déplacements importants ;
4. des disponibilités foncières ou des terrains urbanisés mutables.

Les secteurs identifiés sont en fait de 5 types :

- les disponibilités foncières déjà inscrites au POS et situées à proximité du centre bourg ;
- les autres disponibilités :
  - les espaces disponibles non urbanisés ;
  - les espaces reconstructibles au titre de l'état de dégradation des bâtiments existants ;
  - les activités pouvant être remises en cause par l'arrivée du tram-train : il s'agit essentiellement des 2 stations essences et d'un garage, soit des entreprises localisées par rapport aux flux de véhicules personnels ;
  - les maisons dont les rez de chaussée pourraient accueillir des commerces à terme.

Le tableau ci-joint propose un premier recensement des opportunités foncières de développement du commerce :

### 5.3 . Quelles actions mobilisables ?

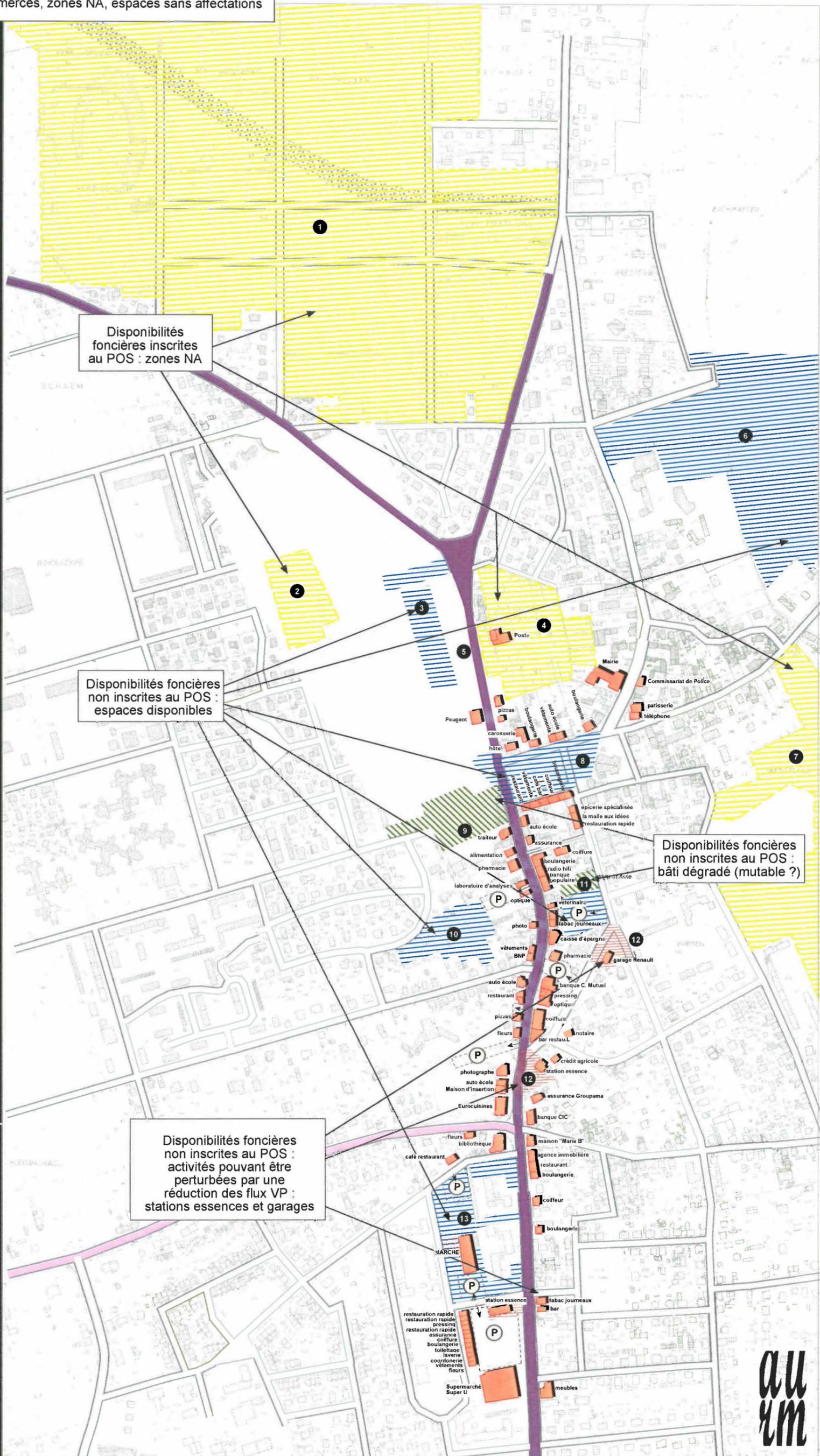
Sur chacun des sites les plus intéressants, il est proposé de projeter un aménagement possible à l'horizon 2010 tant en ce qui concerne les possibilités d'urbanisation, que le développement commercial et la réalisation de places de stationnement. Le tableau ci-joint récapitule les différentes analyses et propositions. Les sites mentionnés en gris constituent les potentialités les plus intéressantes.

| N° / ADRESSE                            | POS   | SUPERFICIE   | CARACTERISTIQUES   | AMENAGEMENT POSSIBLE   | QUELQUES CHIFFRES CLES*                  |
|---|---|--------------|--|--|--|
| 1 – Bosquet du Roy                      | ZAC   | 1 130 000 m2 | La ZAC est en cours de réalisation.  | Le secteur peut constituer un nouveau pôle commercial à l'horizon 2010 en raison de son éloignement du centre bourg et de ses alignements commerciaux: la partie la plus au S de la ZAC se situe à 300 m de la Poste et à 400 m du débouché des linéaires commerciaux.   |  |
| 2- Rue du Hohneck                       | Disponibilité foncière classée en zone NAc au POS | 9 000 m2     | Le terrain est situé dans un îlot pavillonnaire à proximité de la rue de Mulhouse (D20) et de la rue du Docteur Schweitzer (D20II).  | Son éloignement du centre (400 m de la Place Thiers) est pour l'instant défavorable à tout développement commercial.   |  |
| 3- rue du Bramont                       | Espaces libres non urbanisés (UB et UC)           | 7 000 m2     | Les terrains se situent à 100 m de la poste et à 200 m du début des linéaires commerciaux. Enfin, ils se situent à proximité de la future ligne de tramway.  | Le développement de ces terrains est directement lié au programme qui pourra s'appliquer sur les emprises NAc « Hinter den Gaerten ». L'absence d'accès sur les commerces actuels et l'accès aisé sur l'intersection entre la D20 et la D20II motiverait une destination possible vers du stationnement sur ces emprises. Environ 280 places seraient envisageables                                    | 280 places de stationnt.                 |
| 4- D20, lieu dit « Hinter den Gaerten » | Disponibilité foncière classée en zone NA au POS  | 15 000 m2    | Cette emprise présente de nombreuses qualités :<br>- une surface importante ;<br>- la proximité de la place Thiers (80m) et des principaux linéaires commerciaux (0m) ;<br>- une accessibilité en Véhicules Personnels aisée à partir de la D20 et de la D20 II ;<br>- la proximité d'équipements tels que la Mairie.        | Cet espace pourrait accueillir de nouveaux bâtiments avec de l'habitat, des commerces en rez de chaussée (au nombre d'environ 15), la réalisation d'un espace public faisant aussi office de parking (avec 400 places de stationnement). Le tram-train pourrait même passer sur ces emprises à condition de s'assurer de la maîtrise foncière de la parcelle 87 (et éventuellement de la parcelle 91). | 400 places de stationnt.<br>15 commerces |
| 5- D 20                                 | Maisons situées en zone UB                        |              | Ces pavillons font face à la zone Naa. A ce titre, le réaménagement de cette zone pourrait augmenter leur attractivité pour accueillir des activités commerciales.   | Il existe un potentiel de redéploiement des rez-de-chaussée des 9 maisons en autant de commerces.  | 9 commerces                              |
| 6- Débouché Est de la rue de Guebwiller | Zone NC inconstructible au POS                    | 60 000 m2    | Plus de 6 hectares de zones agricoles inconstructibles se situent à proximité du centre bourg. Si la constructibilité de ces espaces n'a jamais été envisagée, elle n'en présente pas moins d'intérêt. Toutefois, l'éloignement des linéaires commerciaux ne permet pas d'imaginer un développement commercial de ces zones. |  |  |
| 7- Lieu dit « Grosstueck »              | Zone NA au POS donc disponible                    | 110 000 m2   | Idem   |  |  |
| 8- Place Thiers et environs             | Commerces et maisons situées en zone UA et        |              | La place Thiers n'est pas aménagée de manière favorable aux commerces.   | Il est sans doute possible de dégager plus de places de stationnement, de réaménager les rues de manière piétonne afin d'améliorer la continuité entre les différents linéaires commerciaux actuels. En fait, le retraitement de la place devrait se faire de façade à façade et en incluant l'Eglise.   | 10 commerces                             |

# Centre ville de Wittenheim

Commerces, zones NA, espaces sans affectations

WITTENHEIM : schéma urbain et de déplacements



Disponibilités foncières inscrites au POS : zones NA

Disponibilités foncières non inscrites au POS : espaces disponibles

Disponibilités foncières non inscrites au POS : bâti dégradé (mutable ?)

Disponibilités foncières non inscrites au POS : activités pouvant être perturbées par une réduction des flux VP : stations essences et garages



|   |   |          |   |   |   |
|---|---|----------|---|---|---|
|   | UB  |          |   | Ces réaménagements seraient susceptibles de renforcer l'attractivité commerciale de rez-de-chaussées de maison situées notamment dans les rues adjacentes de type rue du Clocher,... soit 10 commerces potentiellement réalisables (pour 10 habitations) mais à très long terme (celui de la transformation de maisons en commerces).   |   |
| 9- rue de la forêt                                | Constructions dégradées qui pourraient faire l'objet d'une reconversion | 6 200 m2 | Un certain nombre de bâtiments situés au débouché de la rue de la Forêt sur la Place Thiers (soit un axe qui pourrait jouer un rôle important dans le système circulaire envisageable à long terme sur la commune) sont dans un état très dégradé. Le site présente le double intérêt de donner sur la place de Thiers et sur les principaux linéaires commerciaux. | Un aménagement équivalent à celui de l'Espace de la République serait possible. L'urbanisation envisageable permettrait de réaliser environ 10 commerces en rez-de-chaussées et quelques 80 places de stationnement.  | 10 commerces<br>80 places de stationnt. |
| 10- D20 / rue des Alpes                           | Espaces libres situés en cœur d'ilôts (zone UC)                         | 7 000 m2 | Ces espaces libres situés en cœur d'ilôt seraient directement accessibles à partir de l'arrière du parking de l'actuel Laboratoire d'analyses.  | Le réaménagement de cet espace permettrait de réaliser environ 280 places de stationnement.   | 280 places de stationnt.                |
| 11- Foyer St Anne – rue de Lattre de Tassigny     | Espace occupé par un foyer à réaffecter                                 | 2 000 m2 | Le foyer se situe en continuité des principaux linéaires commerciaux et du nouveau parking.   | Sa réaffectation permettrait de réaliser un nouveau bâtiment comprenant environ 3 commerces en rez de chaussée et permettant de constituer une offre complémentaire au parking actuel d'environ 40 places.  | 40 places de stationnt.                 |
| 12- rue de Verdun                                 | Activités : garage Renault et stations essences (UA et UB)              |          | Ces activités vivent des flux voitures. L'arrivée du tramway peut remettre en cause leur attractivité et nécessiter de réfléchir aux possibilités de les relocaliser par rapport aux principaux flux voitures.  |   |   |
| 13- halle du marché – rue de l'ancienne Fillature | UA et UB  | 7 500 m2 | Entre la halle au coton et l'Espace République, il existe une rupture dans l'alignement commercial qui s'explique par la présence des logements sociaux.  | Le principe qui consiste à rechercher à prolonger et à raccorder les linéaires commerciaux sur ce secteur motive le fait d'utiliser les vastes emprises bordant l'actuel marché (et qui servent plus ou moins au stationnement). Il existe des disponibilités suffisantes pour construire de nouveaux bâtiments commerciaux de part et d'autre du marché (soit environ 10 commerces). En outre, il serait intéressant de repenser les cheminements piétons entre le marché, la D 20, l'Espace République, la Halle au Coton et les logements sociaux. | 10 commerces                            |
| 14- D 20  | Maisons situées en zone UA, UC  |          | Ces pavillons font face à la Halle au Coton.  | Il existe un potentiel de redéploiement des rez de chaussée des 12 maisons en autant de commerces.  | 12 commerces                            |

**Total des éléments sommaires de programme :** l'ensemble des ces opportunités de développement représentent (en première évaluation très sommaire) 66 commerces soit 2 fois le développement envisageable à l'horizon 2010 et environ 1080 places de stationnement supplémentaires. Ceci montre que le bourg centre de Wittenheim présente un potentiel important de densification et de renouvellement urbain.

Parmi les 14 sites considérés, les sites 1,4,9,11 et 13 présentent les potentialités les plus intéressantes, soit environ 35 commerces et 520 places de stationnement.

## PARTIE 2 / QUEL TRACE POUR LE TRAMWAY ?

Une fois connus les éléments pouvant constituer un possible projet urbain pour Wittenheim, il s'agit de reposer les 3 questions concernant les choix de localisation des lignes de tramway par rapport aux avantages, inconvénients qu'ils représentent au regard des principaux éléments d'un projet urbain et d'un projet de déplacements pour la commune :

### 1. Passer le long du CD 20 ou des rues Verdun – de Lattre de Tassigny ?

#### QUEL IMPACT SUR LE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL ENVISAGEABLE ?

|                      | Option 1 / CD 20   | Option 2 / VERDUN – DE LATTRE DE TASSIGNY  |
|----------------------|--|--|
| <b>AVANTAGES</b>     | <p>Valorisation forte de l'espace public : opportunité de traitement en rue mixte voire en rue piétonne de la rue commerciale principale.<br/>Cet aménagement serait à la mesure d'une commune de cette importance (2<sup>ème</sup> commune de la couronne en poids démographique).</p> <p style="text-align: center;">+ +</p>   | <p>Tracé compatible voire favorable avec le désenclavement des emprises « Hinter den Gaerten » et la possibilité de réaliser un projet urbain et commercial sur cette emprise, en somme, d'étendre le plateau commercial et centrer la place au cœur de l'armature urbaine.</p> <p style="text-align: center;">+ +</p> |
| <b>INCONVENIENTS</b> | <p>Remise en cause de l'accès voiture aux commerces situés le long de la D20 et aux parkings de stationnement situés à l'Ouest de la D20.<br/>Nécessité de faire partager un projet urbain aux commerçants.<br/>Les phases de travaux risquent de gêner l'activité des commerçants.</p> <p style="text-align: center;">- - -</p> | <p>Remise en cause des parkings situés à l'Est de la D20.<br/>Nécessité de maîtriser du foncier privé en passant hors de l'emprise publique entre la Place de Thiers et les emprises « Hinter den Gaerten ».</p> <p style="text-align: center;">-</p>  |

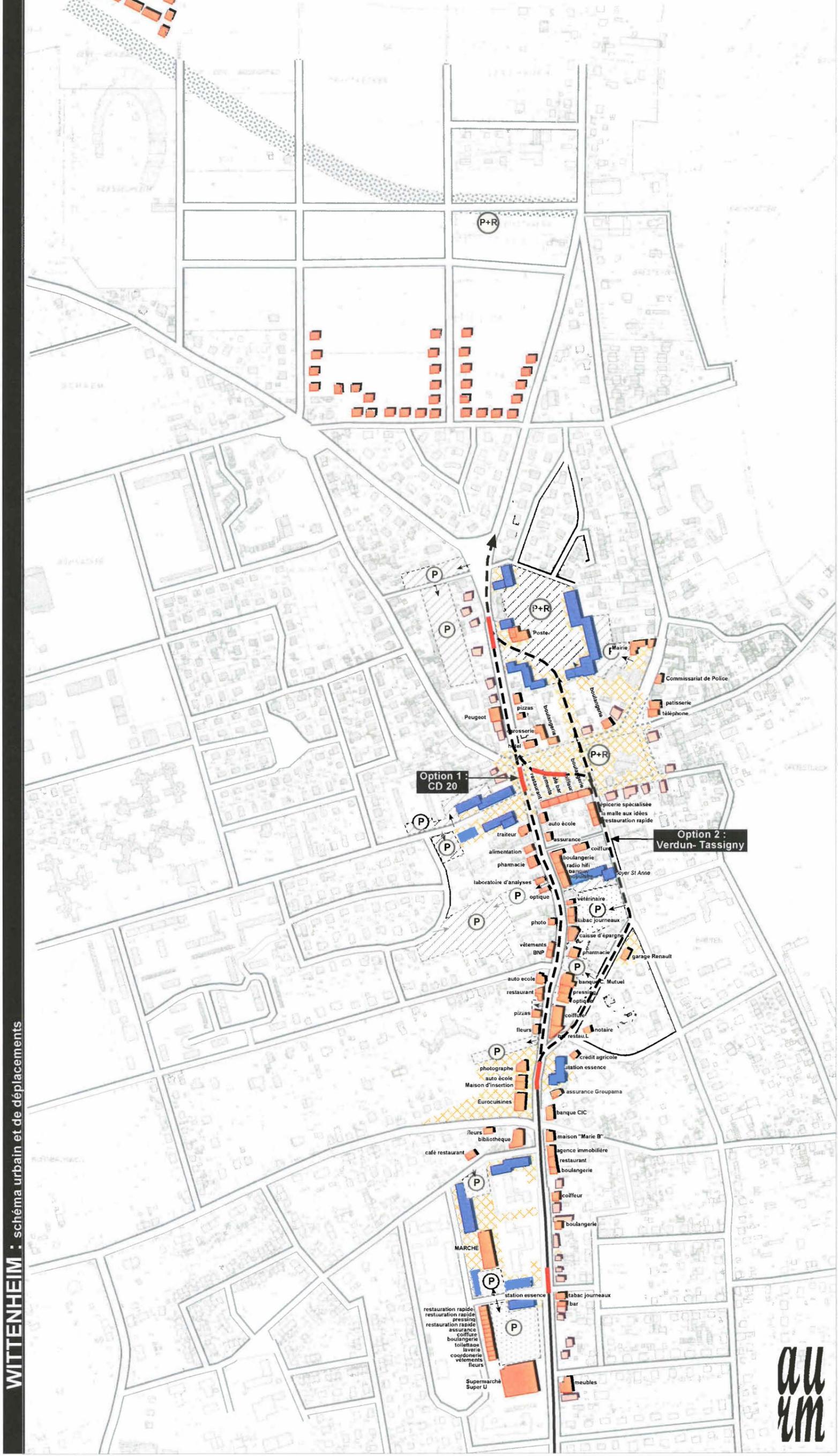
#### QUEL IMPACT SUR LES CONDITIONS DE DEPLACEMENTS ?

|                      | Option 1 / CD 20   | Option 2 / VERDUN – DE LATTRE DE TASSIGNY   |
|----------------------|--|---|
| <b>AVANTAGES</b>     | <p>Diminuer les flux VP sur la D20.<br/>Reporter des flux VP sur l'axe Verdun- de Lattre de Tassigny ce qui permet de réduire le risque de saturation en termes de flux de transit préjudiciable au développement commercial de l'axe.<br/>Valorise encore plus le cœur urbain de la commune.</p> <p style="text-align: center;">+ +</p> | <p>Moins de cisaillements entre le tracé du tramway et le réseau primaire c'est-à-dire avec les voies à fort flux VP comme la D20, la D20II et la rue des Mines.</p> <p style="text-align: center;">+ +</p> |
| <b>INCONVENIENTS</b> | <p>La diminution des flux VP risque cependant à court terme de fragiliser la structure commerciale actuelle. Reporter les flux VP sur l'axe Verdun - de Lattre de Tassigny risque en outre de poser des problèmes de sécurité pour accéder aux équipements scolaires.</p> <p style="text-align: center;">- -</p>                         | <p>Aggravation des flux sur la D20 avec à terme un risque de saturation qui peut devenir préjudiciable au développement de cet axe.</p> <p style="text-align: center;">- -</p>                              |

NB : les différents problèmes de circulation que peuvent poser les deux options peuvent peut-être trouver leurs solutions dans les décisions de réaliser une voie urbaine NS à l'O du centre bourg ou une voie de contournement à l'Est.

|                 |   |
|-----------------|---|
| <b>SYNTHESE</b> | <p>Les 2 options peuvent être le support d'un projet de restructuration du centre urbain. Toutefois, celle concernant le CD20 risque d'être difficile à faire partager aux commerçants (à l'inverse de l'option 2, à l'exception de l'auto école et du magasin de vêtements qui sont concernés par le passage du tramway sur leurs emprises).</p> |
|-----------------|---|

# Passer le long du CD20 ou des rues Verdun - de Lattre de Tassigny ?



WITTENHEIM : schéma urbain et de déplacements

au

## 2. Avantages et inconvénients comparés de desservir « Hinter den Gaerten » et « Bosquets du Roy »

La commune ne souhaitant pas que le terminus se localise sur la place de Thiers, les deux options suivantes semblent envisageables :

### QUEL IMPACT SUR LE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL ENVISAGEABLE ?

|                      | Option 1 / Hinter den Gaerten  | Option 2 / Bosquets du Roy  |
|----------------------|--|---|
| <b>AVANTAGES</b>     | Opportunité de création d'une polarité commerciale proche de la Place Thiers et des linéaires commerciaux.<br>Valorisation de la Place Thiers sans bouleversement de son organisation actuelle.<br>+ + + | Opportunité de créer une nouvelle polarité commerciale.<br>+  |
| <b>INCONVENIENTS</b> | Nécessité d'exproprier une maison comprenant actuellement deux magasins (un auto-école et un commerce de vêtements).<br>- -  | Cette nouvelle polarité commerciale de quartiers ne profiterait pas au renforcement du commerce de centre bourg.<br>- - |

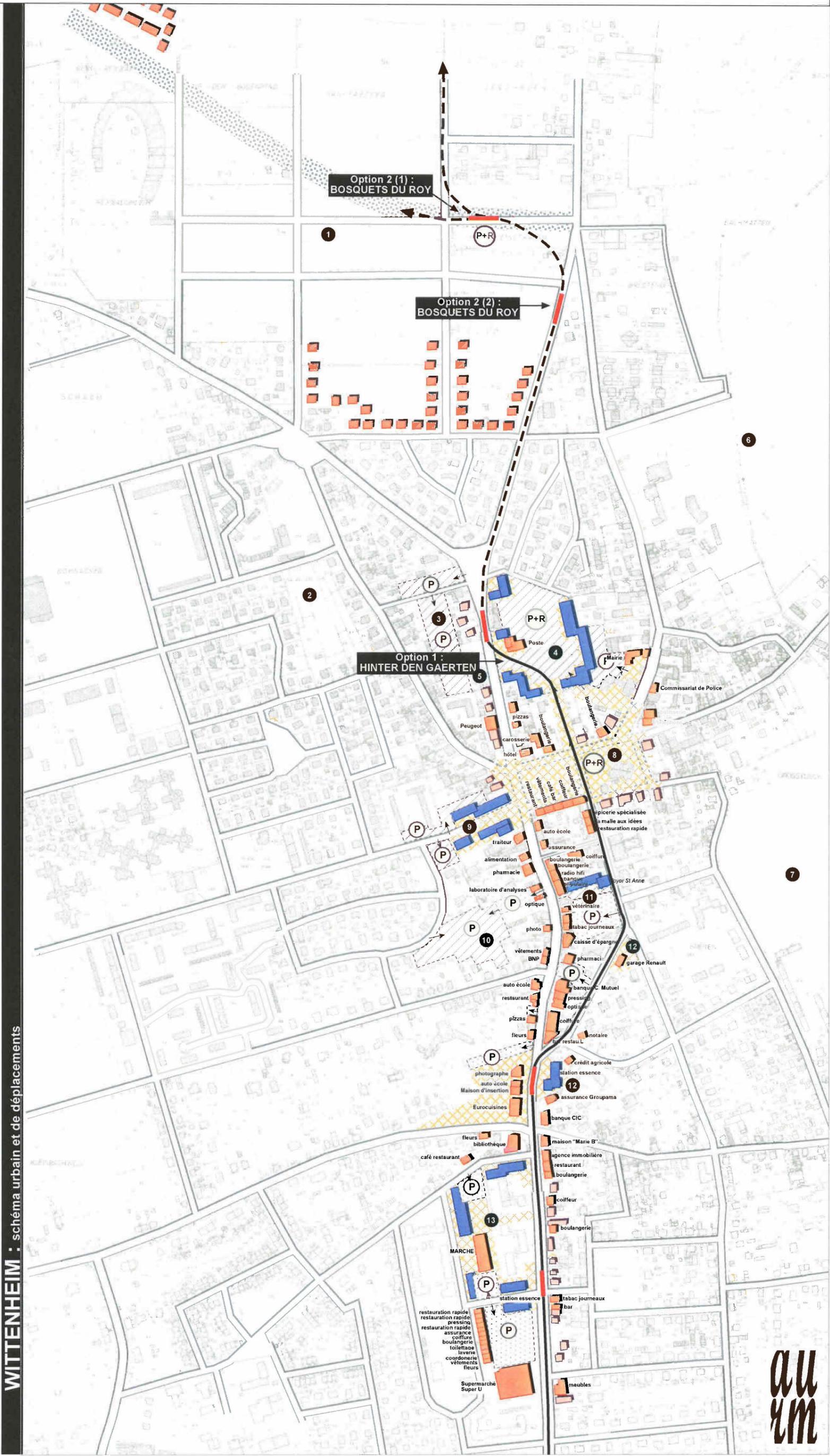
### QUEL IMPACT SUR LES CONDITIONS DE DEPLACEMENTS ?

|                      | Option 1 / Hinter den Gaerten  | Option 2 / Bosquets du Roy   |
|----------------------|--|--|
| <b>AVANTAGES</b>     | Possibilité de constitution des places de stationnement sur le site ou à proximité (évaluation à environ 500 places) et qui présentent l'avantage d'être proche des linéaires commerciaux.<br>Accès aisé à ce site de stationnement à partir de l'ensemble du réseau de voirie.<br>+ + + | Possibilité (très souple) de constitution de places de stationnement.<br>+ + |
| <b>INCONVENIENTS</b> |  | Accès VP moins aisé à partir de l'ensemble du réseau de voirie.<br>-         |

### QUEL IMPACT SUR LE DEVELOPPEMENT URBAIN ENVISAGEABLE ?

|                      | Option 1 / Hinter den Gaerten   | Option 2 / Bosquets du Roy  |
|----------------------|---|---|
| <b>AVANTAGES</b>     | Opportunité de création d'une extension du centre bourg permettant de le densifier et de l'étendre en direction de la future zone de développement à moyen, court terme de la ville.<br>+ + + | Opportunité de renforcer l'attractivité de la ZAC (et sa valeur foncière).<br>+ + |
| <b>INCONVENIENTS</b> |   | Nécessite 450 à 550 m de lignes de tramway en plus.                               |
| <b>SYNTHESE</b>      | La première option participe plus au renforcement du centre bourg et de sa trame commerciale.   |   |

# Avantages - inconvénients de desservir "Hinter den Gaerten" ou "Bosquets du Roy"



### 3. quels prolongements ? Cité Théodore ou Jeune Bois ?

#### QUEL IMPACT SUR LE DEVELOPPEMENT URBAIN ENVISAGEABLE ?

|                      | Option 1 / Théodore  | Option 2 (1) / Jeune Bois  | Option 2 (1) / Jeune Bois   |
|----------------------|--|--|---|
| <b>Avantages</b>     | Ligne rectiligne et directe qui dessert un continuum urbain prévisible entre la ZAC Bosquets du Roy (qui va s'urbaniser) et la Cité Théodore.<br><br>+ + | Desserte directe du collège N.<br>Emprise ferrée privée (permettant éventuellement de retourner vers Wittelsheim).<br><br>+    | Ligne présentant un potentiel de desserte diversifié :<br>- le collège N ;<br>- la partie N de la vaste zone NA du « Mittelfeld » qui à long terme s'urbanisera ;<br>- l'intégralité de la Cité Jeune Bois ;<br>- la partie N de l'axe commercial 430.<br><br>+ + |
| <b>Inconvénients</b> | Fin de l'urbanisation au N du ban de Ruelisheim.<br>-  | Emprise ferrée à équiper entièrement : coût élevé.<br>Desserte de zones habitées uniquement sur la partie S de la voie.<br>- - | Obligation de réduire fortement les flux VP sur la D20 Il voire de constituer un nouvel axe de transit E-0 en remplacement.<br>-  |

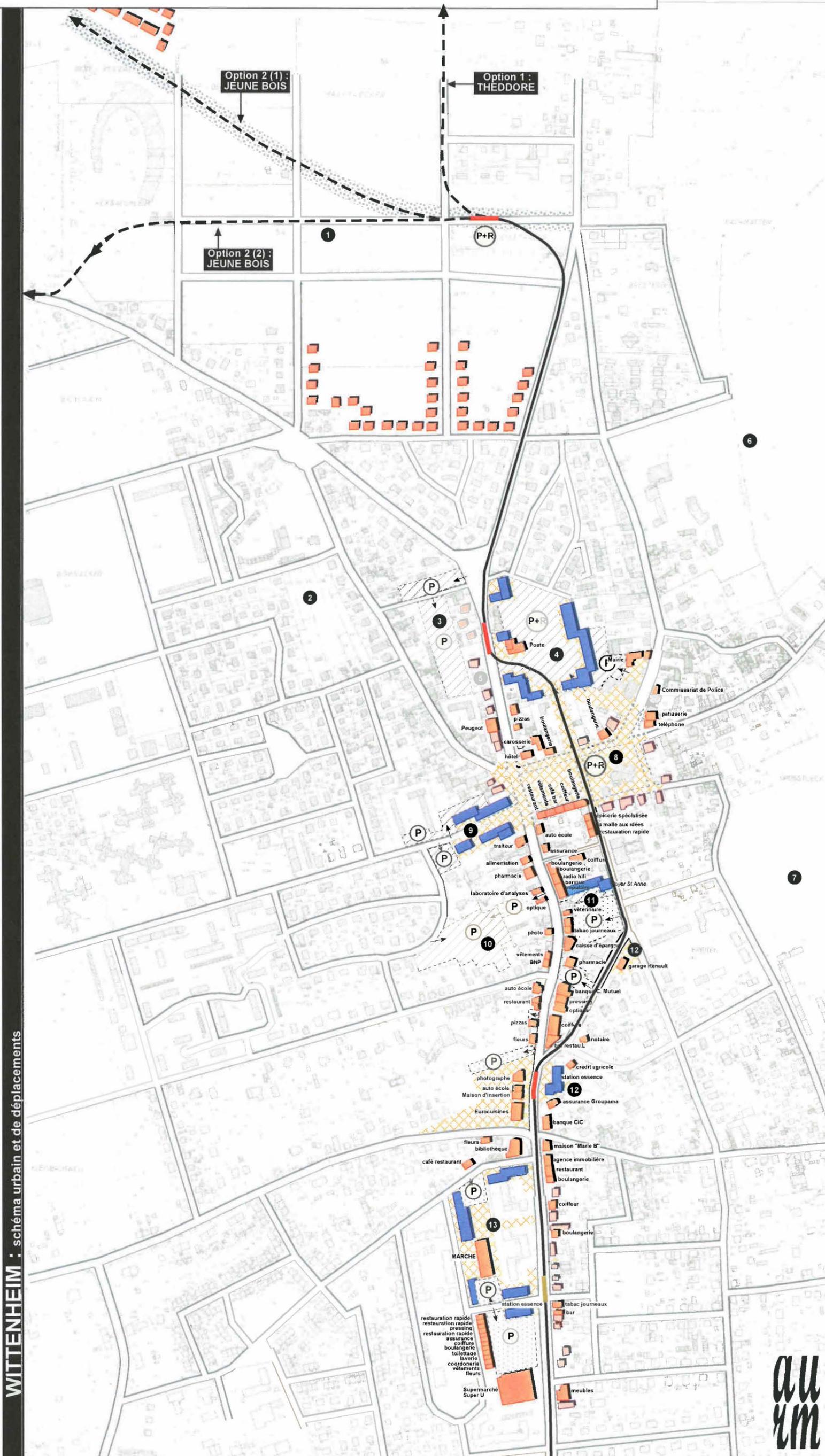
#### QUELLE QUALITE DE DESSERTE ? / population desservie 1999 (INSEE RGP) et projection de population pour la ZAC Bosquets du Roy

|                                   | A                                     |                                       | B                                     |                                       | C                                     |                                       |
|-----------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
|                                   | Population desservie à moins de 250 m | Population desservie à moins de 500 m | Population desservie à moins de 250 m | Population desservie à moins de 500 m | Population desservie à moins de 250 m | Population desservie à moins de 500 m |
| Arrêt n°0                         | 290                                   | 980                                   | 290                                   | 980                                   | 290                                   | 980                                   |
| Arrêt n°0 + n°1                   | 390                                   | 1300                                  | 710                                   | 1370                                  | 330                                   | 1190                                  |
| Arrêt n°0 + n°1 + n°2             | 510                                   | 1760                                  | 710                                   | 1590                                  | 430                                   | 2080                                  |
| Arrêt n°0 + n°1 + n°2 + n°3       | 570*                                  | 2040*                                 | 770                                   | 1590                                  | 570                                   | 3060                                  |
| Arrêt n°0 + n°1 + n°2 + n°3 + n°4 | *                                     | *                                     | 780                                   | 1830                                  | 660                                   | 3180                                  |

\* Données non disponibles à l'îlot concernant Ruelisheim.

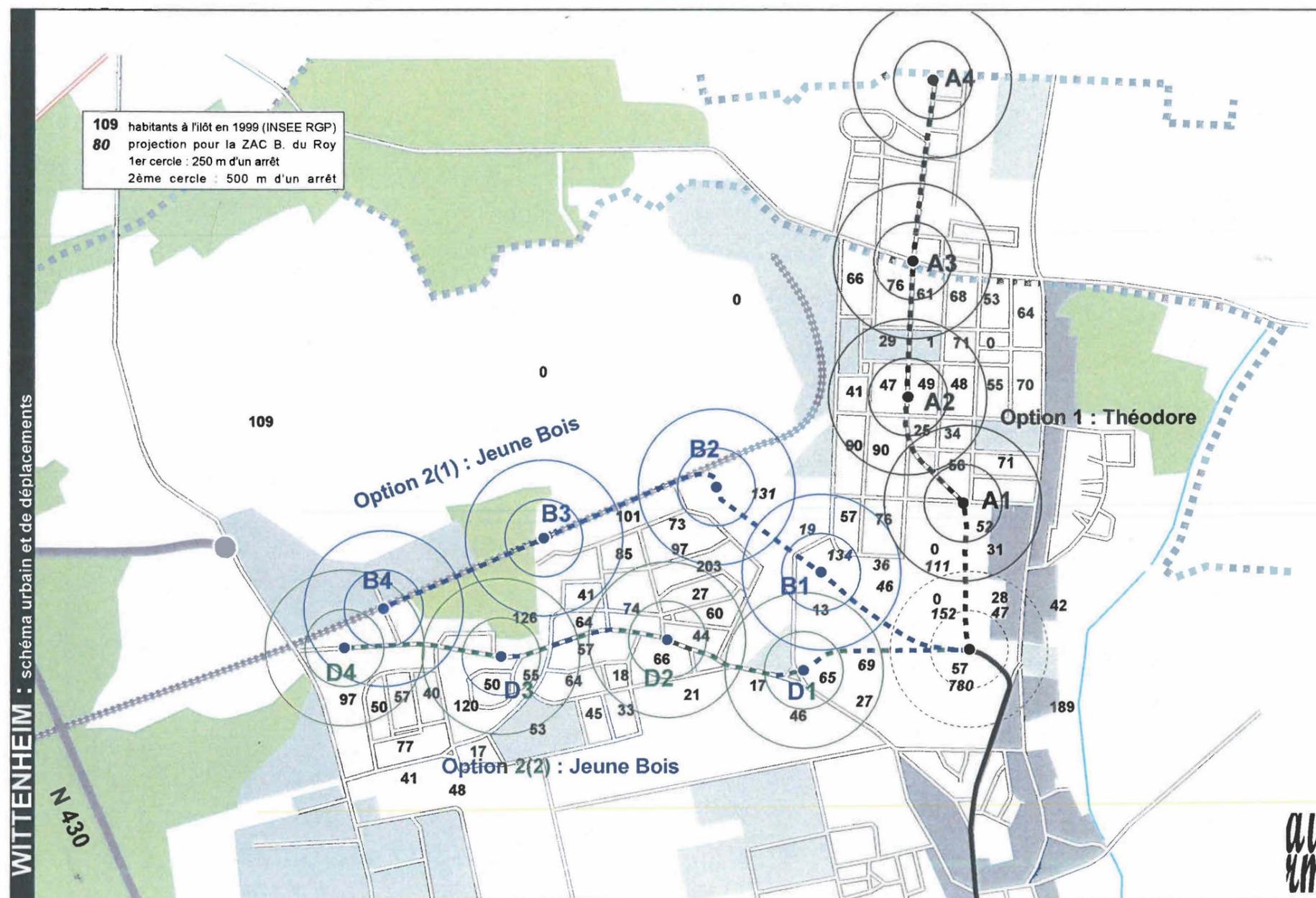
|                 |  |
|-----------------|--|
| <b>SYNTHESE</b> | Il est difficile de se prononcer en l'absence des données de population à l'îlot sur Ruelisheim. Toutefois, il faut dire qu'en terme de potentiel de population desservie, de ligne rectiligne et de mise en site propre sans toucher un réseau actuel VP, l'option A paraît attractive.<br>A plus long terme, l'option C offre l'avantage de déboucher sur un axe commercial périphérique très développé. |
|-----------------|--|

# Quels prolongements à long terme ? Cité Théodore ou Jeune Bois



#### 4. SYNTHÈSE

Quels prolongements à long terme ? Cité Théodore ou Jeune Bois ?



# SCHEMA DE PROGRAMMATION URBAINE

