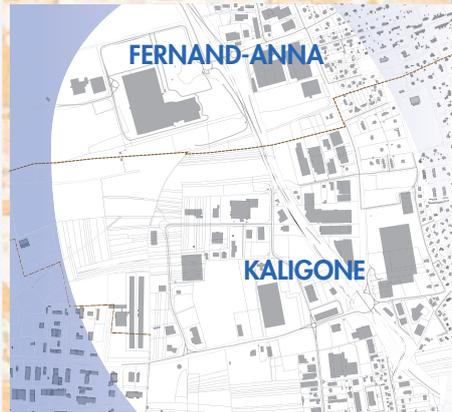


*Conférence Permanente du Commerce*



Requalification des pôles  
de grande distribution de la  
Région Mulhousienne

Site du Kaligone et de Fernand Anna

Décembre 2007



# SOMMAIRE

## Introduction

## I - DIAGNOSTIC

### Partie 1 : CONTEXTE GENERAL ..... 9

1. Situation géographique ..... 11
2. Cadre réglementaire ..... 13
3. L'accessibilité depuis l'extérieur ..... 15

### Partie 2 : ANALYSE DU PERIMETRE ..... 19

1. Les déplacements au sein du périmètre d'étude ..... 21
  - a) La circulation automobile en termes de flux
  - b) La typologie du réseau viaire
  - c) Le réseau de transports en commun
  - d) Les modes doux
2. Définition de l'emprise publique ..... 29
  - a) Les espaces publics en dehors des voie de circulation
  - b) Les trottoirs
  - c) Le stationnement
  - d) La signalétique
3. Analyse des parcelles privées ..... 37
  - a) La qualité architecturale
  - b) La perception paysagère
  - c) Les espaces non bâtis
  - d) Des principes environnementaux

### Partie 3 : PISTES DE REFLEXION ..... 45

### Partie 4 : ANALYSE DE L'ENQUETE ..... 49



## 1. INTRODUCTION

Dans le cadre de la Conférence Permanente du Commerce (CPC), le Pays de la Région Mulhousienne et la CAMSA ont engagé une réflexion portant sur la qualification ou requalification des pôles de grande distribution de la Région Mulhousienne.

Une étude «pilote» portant sur deux sites contigus, le Kaligone à Kingersheim et Fernand Anna à Wittenheim, est engagée et confiée à l'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne.

La démarche de l'étude consiste à établir un diagnostic, suivi de préconisations d'actions lesquelles constitueraient la base d'une «méthodologie de requalification» transposable aux autres pôles commerciaux de l'agglomération mulhousienne.

Ce rapport présente les différentes phases de l'étude incluant le diagnostic du périmètre d'étude, mettant en évidence ses atouts, ses dysfonctionnements et les enjeux, à la fois pour les sites étudiés et pour le territoire de l'agglomération mulhousienne.

Celui-ci est constitué de trois parties :

- La première porte sur le contexte dans lequel s'inscrit le périmètre d'étude que ce soit géographique, économique ou le cadre réglementaire.
- La deuxième est l'analyse typologique et thématique de l'ensemble des composantes des zones : l'emprise publique et les parcelles privées
- La troisième, sous forme de questionnements, posera les enjeux de requalification et donnera des pistes de réflexion sur des actions à entreprendre par priorité, par acteur public ou privé.

A l'analyse territoriale et du fonctionnement du périmètre d'étude s'ajoutera l'enquête menée auprès des acteurs économiques locaux dont l'objectif est d'apporter leur vision depuis l'intérieur, leurs sujets de satisfaction comme leurs diverses attentes permettant d'obtenir un diagnostic partagé.

Dans une deuxième phase, des fiches d'actions seront proposées et seront annexées sous forme de cahier, premiers éléments d'un livret méthodologique permettant de généraliser la démarche de requalification des pôles commerciaux.

Cette étude devra s'inscrire, à terme, dans la Charte de développement commercial de la région mulhousienne.

## 2. LES ATTENDUS DU DIAGNOSTIC

Les pôles commerciaux choisis présentent un certain nombre de dysfonctionnements caractéristiques de ce type de zones. Les espaces publics se résument à de vastes emprises viaires, qui remplissent néanmoins difficilement leur rôle en termes d'écoulements des flux, d'organisation des stationnements. La juxtaposition des aménagements des différents acteurs fait apparaître un certain nombre d'incohérences. Le paysage général présente un manque d'unité du bâti, la faiblesse de l'élément végétal et une surabondance des signes commerciaux limitant leur lisibilité et leur efficacité.

Tous ces éléments sont susceptibles de nuire à l'attractivité de la zone commerciale ainsi que, plus généralement, à l'image du territoire.

Ces pôles de grande distribution présentent néanmoins des atouts non négligeables comme de larges emprises publiques susceptibles de faire l'objet d'une intervention qualitative, ou la présence de bâtiments de meilleure facture architecturale.

Une première lecture du périmètre permet de dégager une liste d'enjeux de requalification dont le diagnostic devra conforter et prioriser :

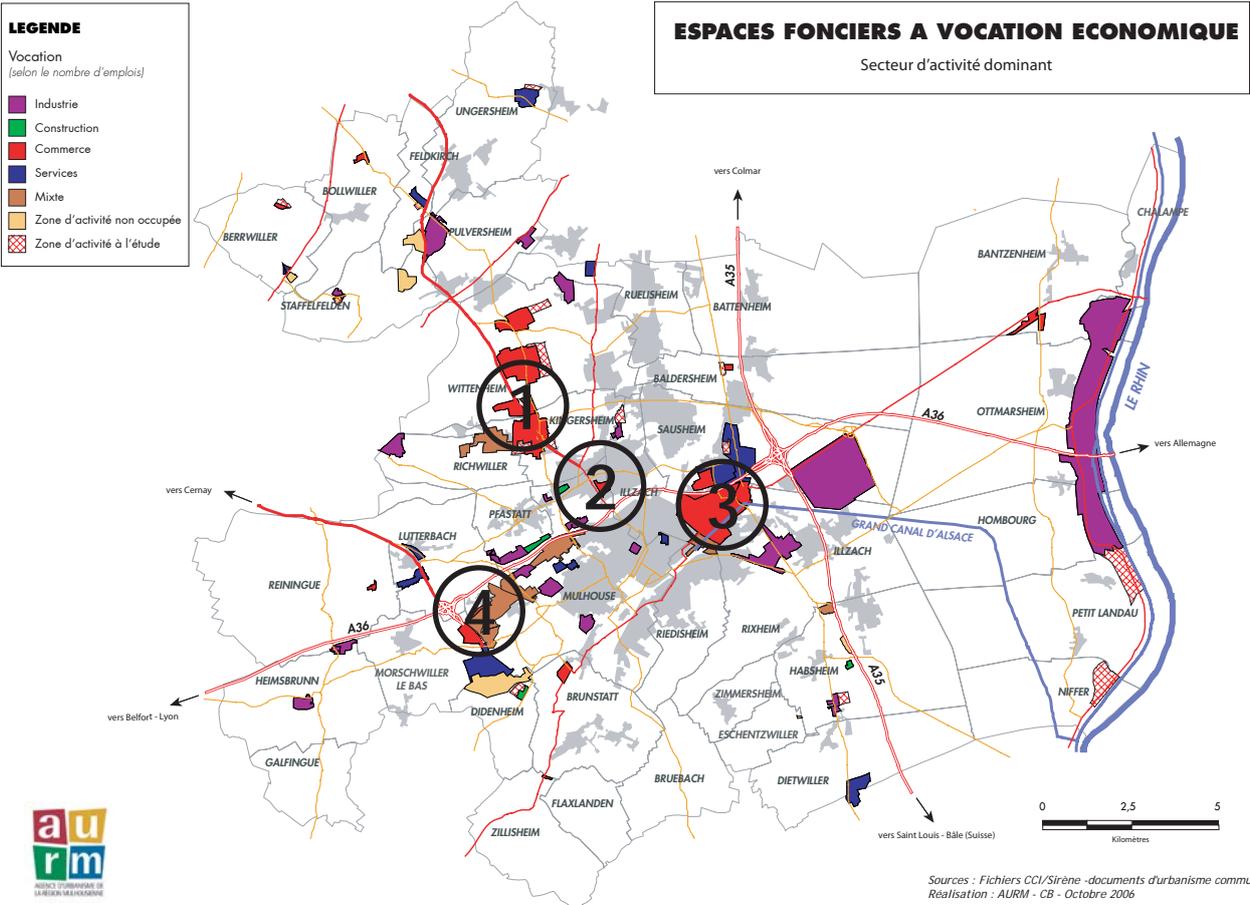
- Améliorer les dessertes, la circulation interne et le stationnement, ainsi que l'axe structurant constitué par la RD 429,
- Composer une trame structurante de cheminements piétons et cyclables, support d'une trame végétale renforçant la sécurité des usagers ainsi que l'image et la lisibilité des lieux,
- Améliorer la qualité architecturale des bâtiments,
- Renforcer la cohérence du développement de la zone commerciale, à l'intérieur de la zone ainsi qu'à l'interface du tissu urbain situé à proximité,
- Améliorer la signalisation des commerces par un ensemble cohérent de mobilier urbain qui soit pratique, lisible mais également plus intégré au paysage,
- Donner une identité à l'ensemble commercial, lui redonner une cohérence territoriale par une intervention homogène et concertée des aménagements des différents acteurs

**I - DIAGNOSTIC**

**Partie 1**

**CONTEXTE GENERAL**

# Les pôles de grande distribution dans la Région Mulhousienne



# 1. Situation géographique et économique

## a) Les pôles de grande distribution au sein de la Région Mulhousienne

A l'échelle du département du Haut-Rhin, la Région Mulhousienne est le pôle commercial majeur représentant 50 % des surfaces de vente de plus de 300 m<sup>2</sup> (Etude AURM : Equipement commercial de la région mulhousienne - Décembre 2003).

L'offre commerciale, multisectorielle, n'est pas majoritairement alimentaire. Au contraire, les grandes surfaces spécialisées représente plus de 50 % des surfaces de vente recensées.

Le développement des surfaces commerciales s'est effectué sans stratégie globale d'aménagement commercial sur le territoire concentrant ces pôles de grande distribution aux entrées d'agglomération. Ceux-ci, périphériques, au caractère monofonctionnel et à la qualité médiocre des espaces publics, sont entièrement organisés autour de la circulation automobile.

L'offre commerciale de la région mulhousienne est la résultante de l'agrégat de quatre composantes. Celles-ci sont par ordre d'importance :

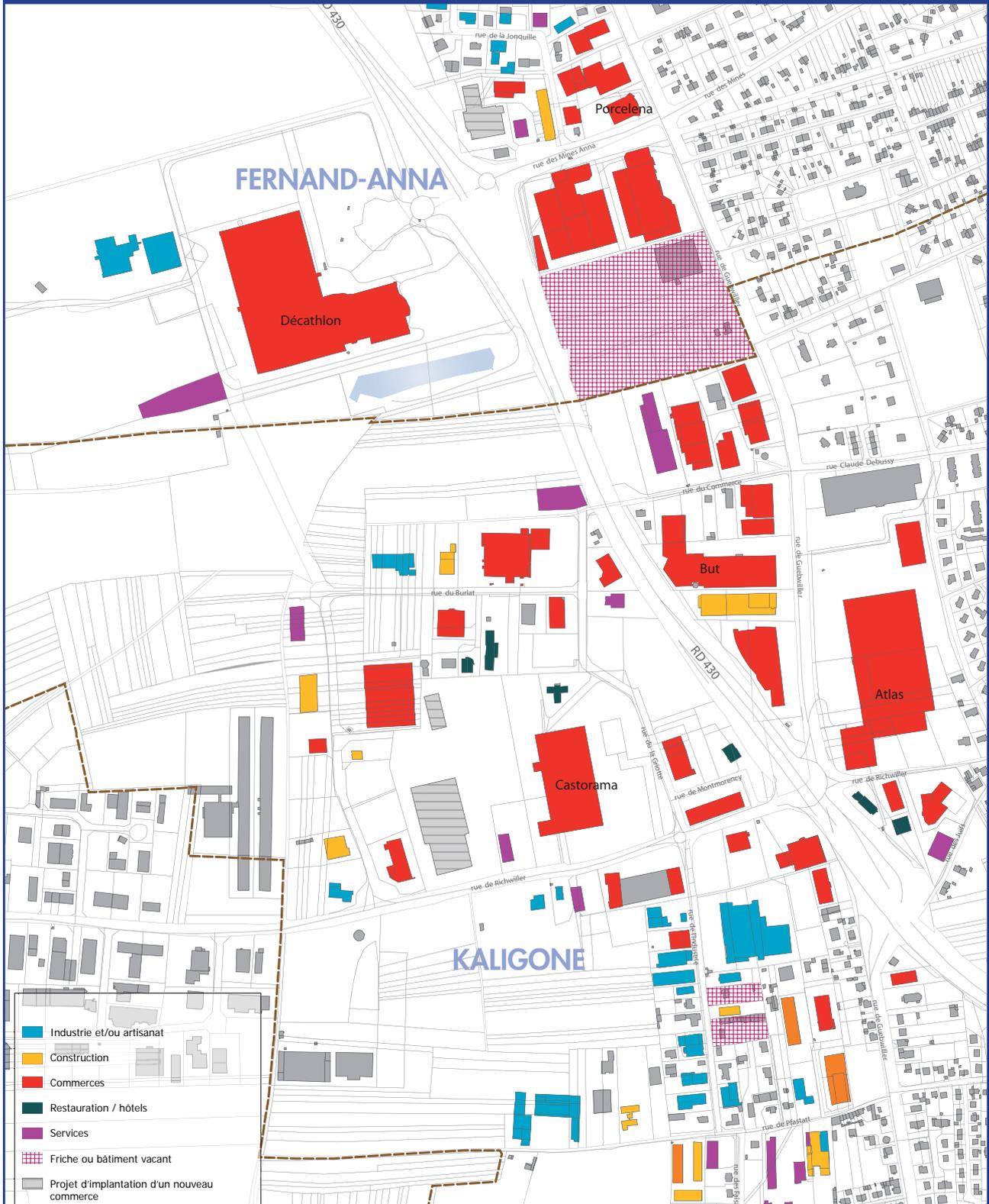
- 1 - le pôle de Wittenheim - Kingersheim
- 2 - Auchan à Bourzwiller
- 3 - L'île Napoléon
- 4 - le pôle de Morschwiller-le-bas / Dornach

Les sites choisis pour cette étude - Kaligone et Fernand Anna - représentent l'offre commerciale la plus importante de la Région mulhousienne avec la singularité de n'être ni dominée, ni portée par le secteur alimentaire. C'est le pôle commercial majeur dans lequel l'offre est dominée par le secteur commercial de l'équipement de la maison, renforcé, d'ailleurs, par les mutations récentes et l'agrandissement de plusieurs enseignes déjà en place.

Cette position de premier pôle commercial de la région mulhousienne est confirmée par l'étude - Diagnostic des comportements d'achats - de mai 2006 réalisée par ISERCO Consultants à la demande du Pays de la Région Mulhousienne et de la CCI Alsace Mulhouse.

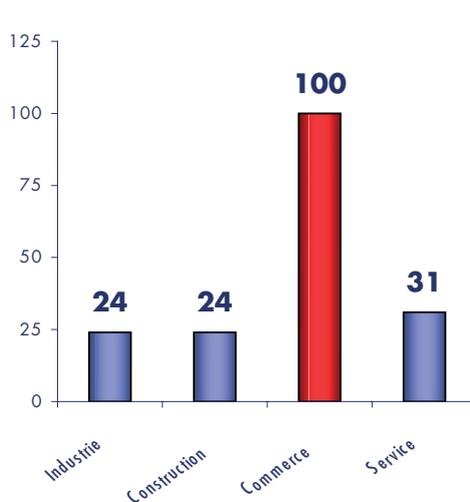
Au regard des nouvelles implantations ou changements actuels, ce pôle de grande distribution montre une réelle dynamique de développement économique.

# Répartition des activités

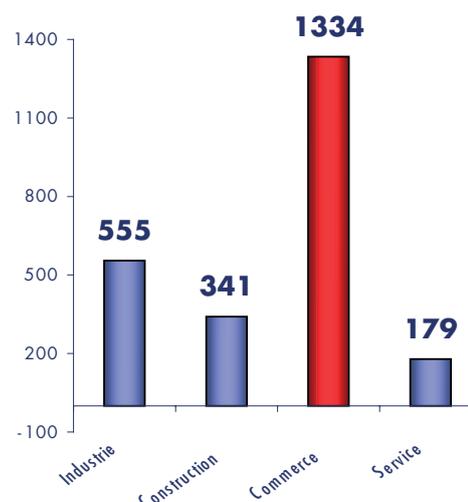


## La répartition des activités

Quelques chiffres permettent de catégoriser le périmètre d'étude selon les activités développées :



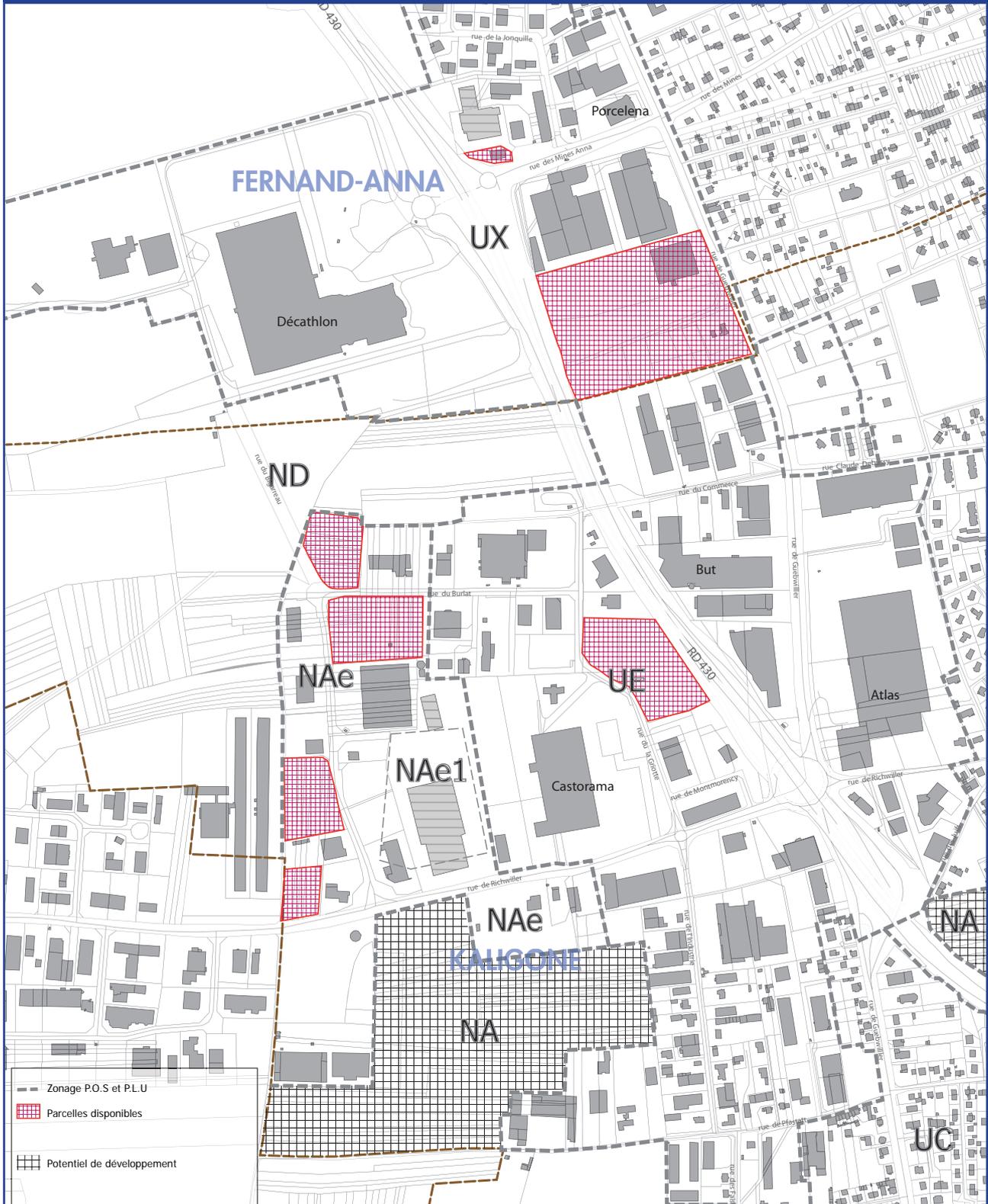
Nombre d'entreprises par secteur d'activité



Nombre de salariés par secteur d'activité

Soit **179** entreprises employant **2409** salariés dans le secteur d'activité dominant qu'est le commerce et plus particulièrement l'équipement de la maison et bricolage (Sources : Etude foncière à vocation économique de la région mulhousienne - 2006 - données : CCI).

# Les zonages POS et PLU



## b) Le cadre réglementaire

L'analyse succincte des documents d'urbanisme réglementaires (actuels et futurs) s'appliquant sur le périmètre d'étude permet de mettre en avant les contraintes et atouts pour le développement de ces zones en tenant compte du potentiel d'urbanisation à proximité.

### Le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région Mulhousienne

Le document en phase d'approbation contient des dispositions :

- limiter la surface commerciale à 41 Ha sur le territoire des deux communes ( incluant le pôle 430) dans les prescriptions du D.O.G liées au développement de pôles commerciaux
- inscrire le secteur Kaligone (entrée d'agglomération) comme site à qualifier
- préserver les espaces naturels au Sud du magasin Décathlon et créer un couloir écologique et une pénétrante verte

### Les POS et PLU

Actuellement, le développement urbain de Kingersheim est soumis au règlement du Plan d'Occupation du Sol en vigueur; la commune de Wittenheim a adopté son Plan Local d'Urbanisme en Janvier 2007.

La surface totale des secteurs étudiés se mesure à environ 110 ha.

Au regard des règlements de POS et PLU, seules deux zones Na correspondant à 15 ha peuvent être ouvertes à l'urbanisation sur Kingersheim, les autres secteurs le sont déjà ou en voie de l'être.

D'un point de vue de l'utilisation du sol réelle, les disponibilités foncières ou les possibilités de mutation ( environ 12 ha) se résument aux parcelles en friche ou inexploitées avec pour certaines des projets en cours d'étude.

Ce qui est inscrit dans les POS ou PLU

UE : Zone réservée aux activités industrielles, artisanales, commerciales et tertiaires, limitrophes à des zones d'habitation

NA : Zone naturelle destinées à être urbanisée dans l'avenir par la voie d'une modification du POS ou par la création d'une zone d'aménagement concerté

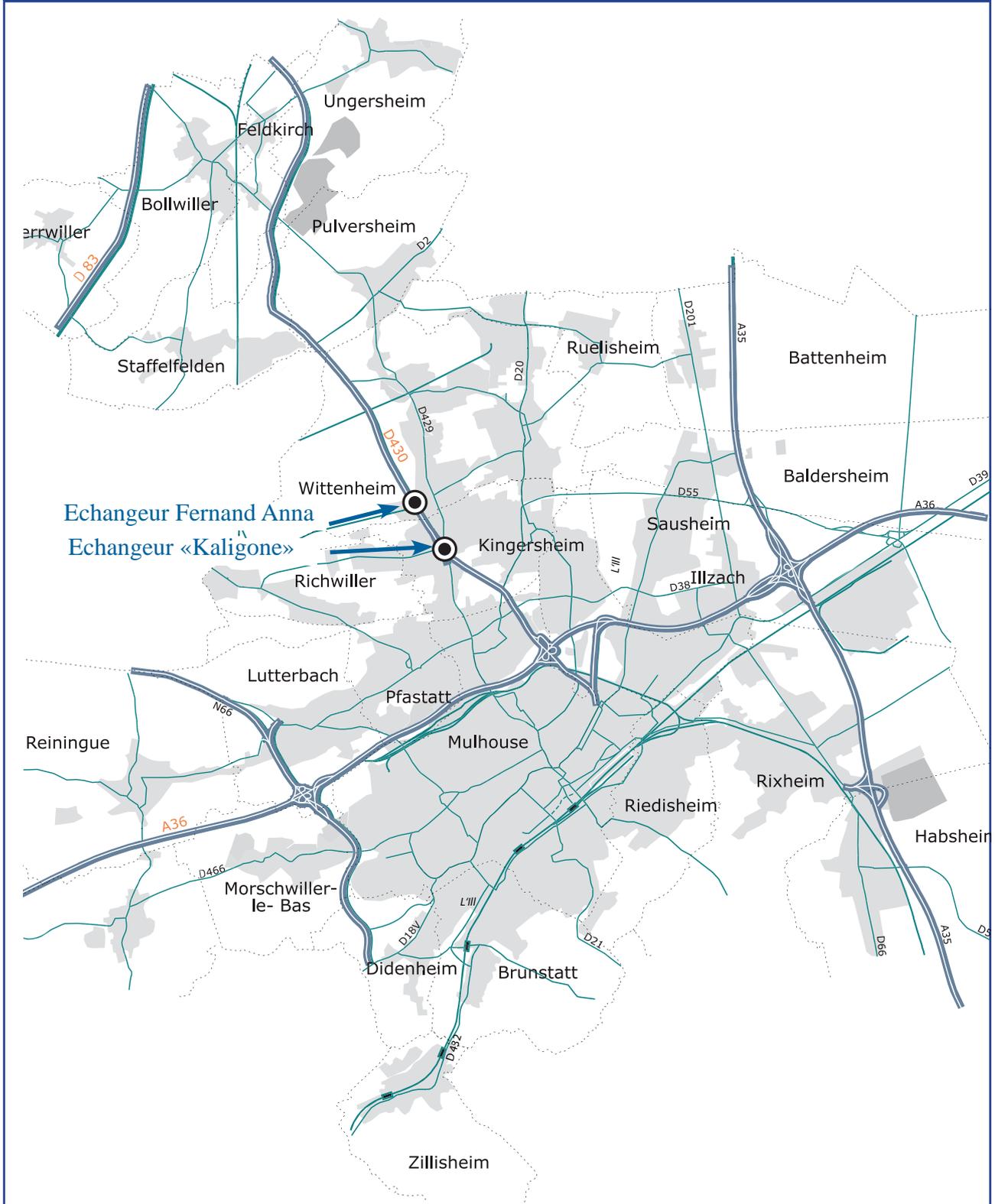
NAe : Zone naturelle destinée à être urbanisée, secteur réservé aux activités industrielles, artisanales, commerciales et tertiaires. L'objectif d'aménagement de ce secteur est de permettre une extension structurée et harmonieuse de la zone d'activités économiques existante.

NAe1 : idem ce sous-secteur correspond à une carrière dont le remblayage est en cours

ND : Zone naturelle protégée en raison de l'intérêt du site ou de son caractère boisé.

UX : Zone déjà urbanisée où les équipements publics existants permettent le développement d'une urbanisation principalement axée sur les activités économiques.

## Réseau viaire à l'échelle de l'agglomération et accessibilité au Kaligone et Fernand Anna



### c) L'accessibilité depuis l'extérieur

Accessibles directement par la RD 430, le Kaligone et Fernand-Anna sont reliées aux deux axes routiers importants que sont la RD 83 et l'A 36 desservant l'Alsace du Sud.

Ce qui semblerait une accessibilité idéale ne l'est pas pour autant, en raison des flux importants journaliers sur cet axe créant des difficultés de circulation au niveau de l'échangeur du Kaligone, principalement en fin de semaine.

La Commune de Kingersheim, a engagé une étude permettant d'établir le profil du carrefour du Kaligone en termes de quantité de flux sur les différents embranchements et voies annexes, ainsi qu'en termes d'affectation du trafic permettant de dégager les principales zones génératrices de ces flux.

Des scénarii ont été proposés avec une simulation de flux dans le cas d'une modification du carrefour; la solution envisagée est toutefois insatisfaisante en réponse aux dysfonctionnements actuels. Cette étude sur le périmètre des limites communales de Kingersheim a très rapidement montré que la problématique s'inscrivait au-delà de celles-ci, les communes riveraines sont concernées, ainsi que l'entrée nord de l'agglomération et pose la question du statut de la RD 430.

Le Conseil Général du Haut-Rhin s'est saisi du sujet dans le cadre de l'étude engagée depuis peu. Son objectif est d'évaluer l'opportunité et la faisabilité de l'amélioration du réseau routier structurant situé à l'interface des deux SCOT (Région Mulhousienne et Rhin-Vignoble-Grand Ballon), notamment la réalisation des deux connexions entre l'A35 et la RD 430.

Actuellement, seule la première étude apporte des éléments complémentaires au diagnostic notamment en matière de flux de circulation et sont intégrés dans l'analyse du périmètre d'étude.



**I - DIAGNOSTIC**

**Partie 2**

**ANALYSE DU PERIMETRE**

# Le trafic

Pôles générateurs de flux

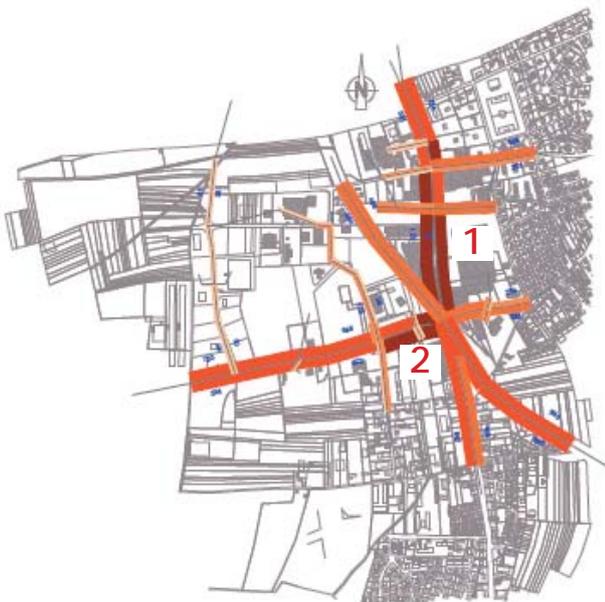
En rouge : production, en bleu : attraction



Attraction/Production Vendredi Soir



Attraction/Production Samedi après-midi



Trafic global affecté sur le réseau en heure de pointe vendredi soir

1 - rue de Guebwiller : trafic moyen journalier est 15900 véhicules/ j pour les jours ouvrés ; le samedi le trafic est de 18000 véhicules  
2 - rue de Richwiller : trafic moyen journalier est 18900 véhicules/ j pour les jours ouvrés ; le vendredi le trafic est de 19300 véhicules



Trafic global affecté sur le réseau en heure de pointe samedi

Sources : étude de Dynlogic - Kaligone et zone d'activité de 2006

## 1. Les déplacements au sein du périmètre d'étude

L'analyse des déplacements porte autant sur l'organisation de la circulation routière interne et externe au périmètre d'étude, que sur la desserte en transports collectifs et l'intégration des arrêts de bus. L'accessibilité et le stationnement des cycles ou les liaisons piétonnes à travers un tissu urbain très orienté pour la voiture complète le diagnostic en termes de déplacements. Les atouts et les dysfonctionnements seront dégagés entre les différents modes de déplacements mettant en évidence les points conflictuels d'usage.

### a) La circulation automobile en termes de flux

Alors que le développement des activités commerciales, artisanales et industrielles s'est opéré ces dernières années, le réseau viaire, porteur des déplacements, ne s'est pas vu modifié et montre à l'heure actuelle ses limites et la saturation des flux sur certaines voies en fin de semaine notamment.

Selon, l'étude faite par le bureau Dynalogic (Kaligone et zone d'activité de 2006 pour la ville de Kingersheim), les principaux pôles d'attraction et de production de flux sont situés sur la rue de Guebwiller (But, Atlas, Fly...) rejoignant plus loin le «pôle 430». Les flux les plus importants sont observés sur cette voie entre la rue des Mines et le carrefour du Kaligone se prolongeant jusqu'au pôle 430 le samedi.

*Le rond-point du Kaligone est un pivot important pour le réseau urbain car il draine tout le trafic lié à la zone commerciale mais joue aussi le rôle d'échangeur avec la RD 430 où entre les communes elles-mêmes.*

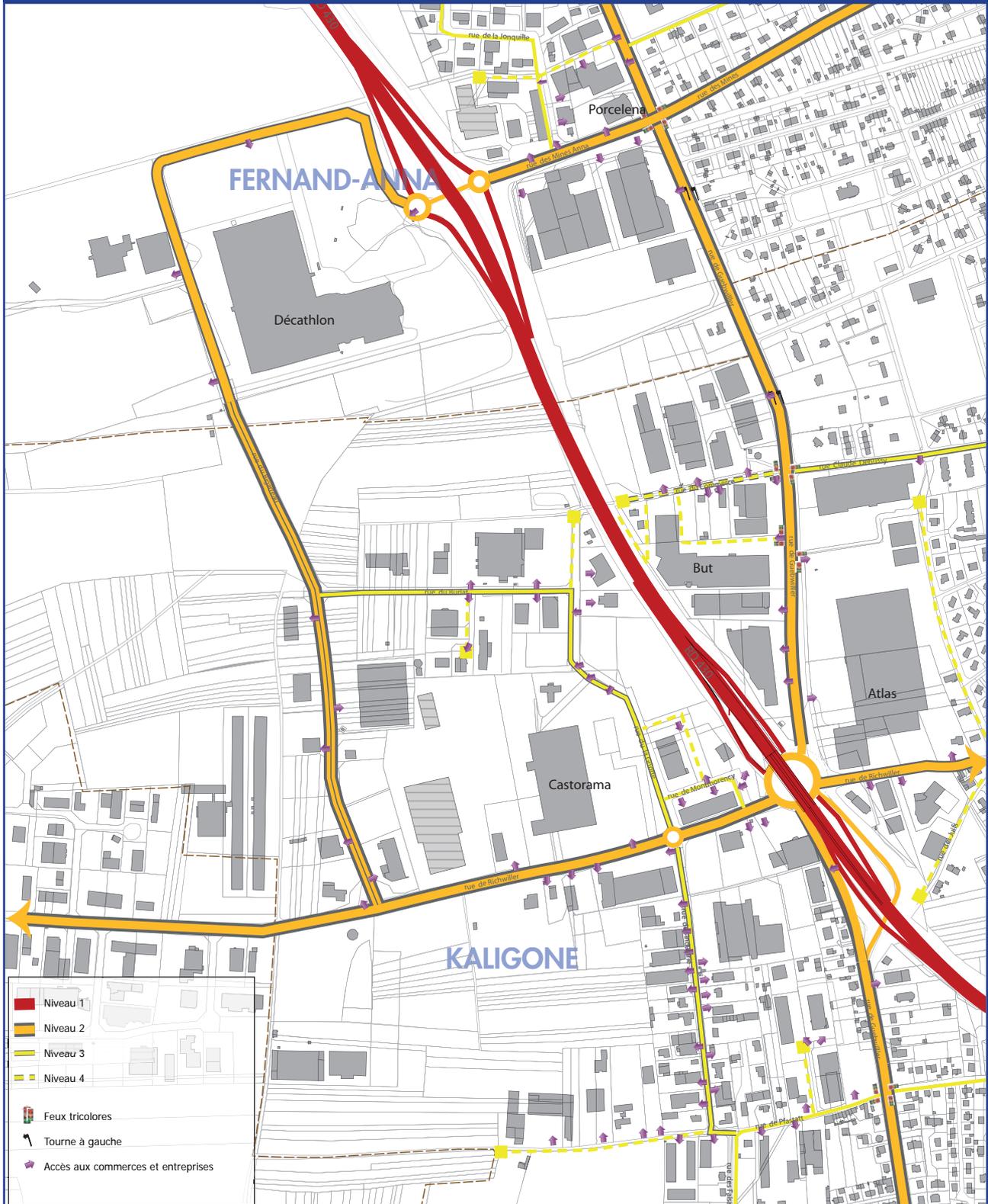
*Pour améliorer la situation, il semble nécessaire aujourd'hui de diminuer les fonctionnalités de cet aménagement où de les accompagner avec des aménagements favorables au temps de parcours et au confort pour délester le rond-point du Kaligone.*

(extrait de la conclusion de la phase 1 de l'étude faite par Dynalogic).

Outre les nuisances sonores, les riverains sont confrontés aux flux importants avec une insertion difficile sur la rue de Guebwiller. Sans être un axe où l'accidentologie est importante, il est relevé dans l'actualisation 2006 de l'observatoire du Plan de Déplacements Urbains (PDU) quelques accidents avec blessés légers, un avec un blessé grave et un accident mortel au niveau du carrefour du Kaligone sur les 3 années 2003, 2004 et 2005.

Une réflexion plus approfondie sur l'ensemble de la circulation autour des pôles commerciaux serait nécessaire afin de déterminer les orientations d'aménagements de ces axes routiers.

## Le réseau viaire



## b) Typologie du réseau viaire

Le réseau viaire interne au périmètre d'étude se compose d'une voie primaire principale surplombant celui-ci, des voies secondaires, des dessertes externes et internes ainsi que quelques voies en impasse.

La définition de différents «niveaux» mettent en évidence le rôle et la fonction de chaque voie, à savoir :

Niveau 1 - RD 430 - Voie pénétrante dans l'agglomération

Assure le transit entre les voies de grande circulation que sont la RD 83 et l'A36.

Niveau 2 - Voies urbaines structurantes et d'échanges intercommunaux

Assurent les échanges entre les communes d'une part et les échanges entre le périmètre étudié et l'extérieur

Niveau 3 - Voies de dessertes internes

Assurent le trafic secondaire intra communal et la desserte intra quartier

Niveau 4 - Voies de dessertes internes en impasse

Assurent la desserte de certaines parcelles.

Ce réseau existant a ses limites, le développement d'activités notamment le long de la RD 429, dans un premier temps et maintenant à l'Ouest de la RD 430, a pris une dimension départementale qui génère un accroissement du trafic. Les activités commerciales, mais aussi artisanales et industrielles se sont greffées au réseau primaire départemental sans développer de réseaux secondaires ou de liaisons entre les différents secteurs (*voir étude Kaligone et zone d'activité faite par Dynalogic pour la Ville de Kingersheim*).

Le réseau viaire n'est pas uniquement à qualifier pour sa fonction «écoulement» du trafic urbain. La prise en compte du niveau de flux est importante et doit être traitée, mais d'autres fonctions essentielles du réseau viaire doivent être considérées : accessibilité, fonction sociale, fonction paysagère. Celles-ci sont abordés voirie par voirie mettant en évidence également les atouts et inconvénients de celles-ci.

## Détail - Niveau 1



### D 430 dite route du Florival

Trafic journalier annuel moyen : 25 000 à 45 000 véhicules entre Wittenheim et Kingersheim (Données 2005 actualisation observatoire du PDU).

Profil :

Voie rapide à 2x2 voies avec séparation centrale ( largeur moyenne 40 m)

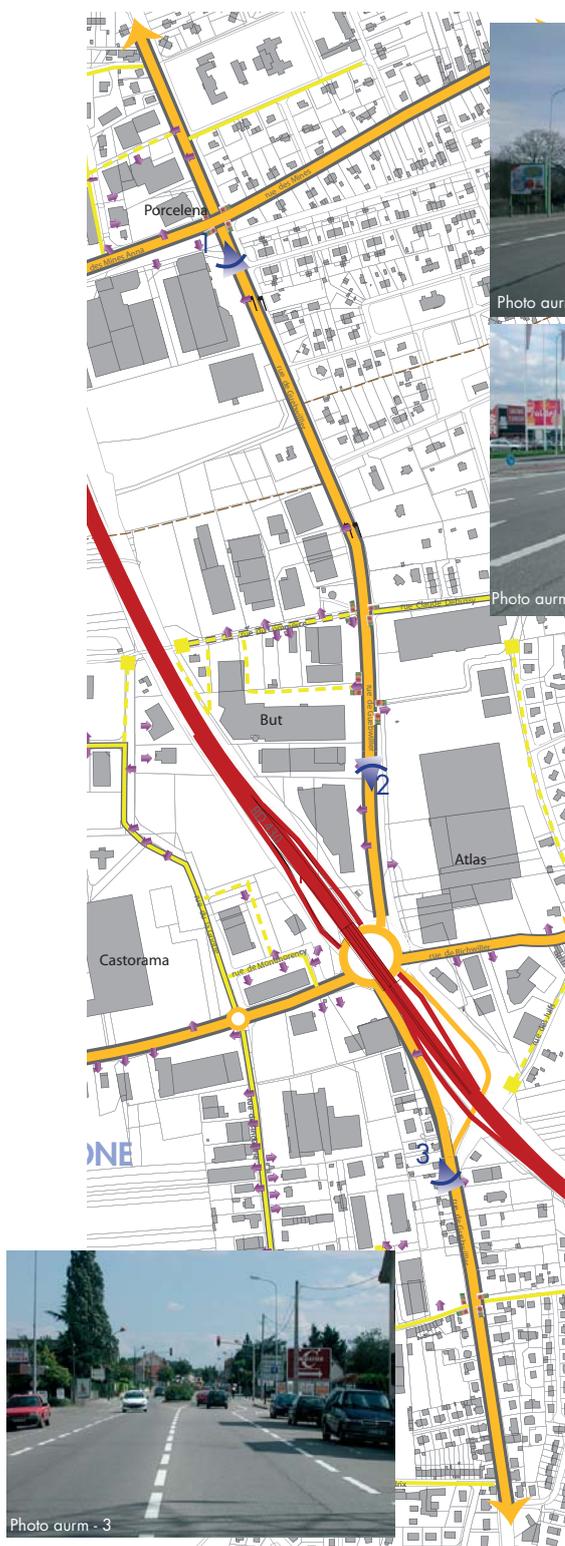
Atouts :

- Accessibilité rapide au périmètre d'étude par un axe structurant
- Passage en dénivelé permettant des vues sur le paysage lointain formé par les Vosges d'un côté. Il donne vue également sur l'ensemble des commerces dont certains présentent l'arrière de leur parcelle sans grand intérêt voir l'inverse (zone de stockage ou technique, réserves,...).

Inconvénients :

- Trafic journalier très important amplifié les vendredi et samedi
- Nuisances sonores importantes
- Coupure physique et visuelle entre les différents secteurs en raison du dénivelé,

## Détail - Niveau 2



### D 429 - rue de Guebwiller

Voie de liaison intercommunale dont les séquences sont différentes selon la situation au Nord ou au Sud du carrefour du Kaligoin.

Trafic journalier annuel moyen : 10 000 à 20 000 véhicules entre Wittenheim et Kingersheim au Nord et 10 000 à 15 000 véhicules entre Kingersheim et Mulhouse au Sud du carrefour. (Données 2005 actualisation observatoire du PDU).

Profil :

Route à 2x2 voies avec de larges trottoirs de part et d'autre au Nord et Voirie à 1x1 voie + stationnement de part et d'autre + trottoirs + bande cyclable au Sud. La largeur moyenne pour les sections est de 20 m.

Atouts secteur Nord :

- Accessibilité aux commerces soit par un carrefour à feux tricolore, soit par des «tourne à gauche»
- Grande emprise publique
- Front de rue diversifié

Inconvénients secteur Sud :

- Trafic journalier important amplifié les vendredi et samedi
- Nuisances importantes pour les riverains : accès difficiles + bruit
- Point noir visuel : le stationnement non aménagé
- Positionnement décalé des carrefours à feux à hauteur du magasin But
- Foisonnement d'enseignes publicitaires

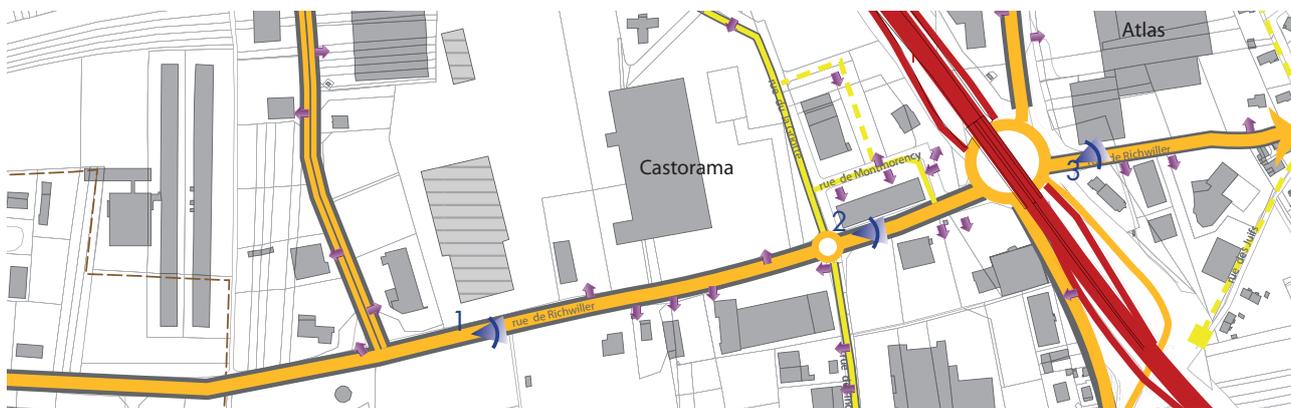
Atouts secteur Nord:

- Stationnement le long de la voie, à proximité des commerces
- Aménagement des carrefours
- Front de rue diversifié

Inconvénients secteur Sud :

- Enseignes publicitaires importantes

## Détail - Niveau 2



### D 155 - rue de Richwiller



Trafic journalier annuel moyen : 10 000 à 15 000 véhicules entre Richwiller et Kingersheim (Données 2005 actualisation observatoire du PDU).

Se distingue par trois profils différents selon la progression vers Kingersheim et son insertion dans un tissu urbain plus dense.

Profil 1 :

Route à 1x1 voie d'une largeur importante (largeur moyenne 20 m) dont l'atout principal est sa largeur permettant d'aménager les bas-côtés.

Profil 2 :

Route à 1x1 voie (largeur moyenne 15 m) + stationnement et trottoirs aménagés ainsi qu'une bande centrale; l'atout de ce tronçon est l'aménagement des trottoirs qui apporte une plus-value paysagère. L'inconvénient principal est la forte fréquentation des véhicules (voitures et poids lourds).

Profil 3 :

Route à 1x1 voie (largeur moyenne 10 m) avec trottoirs ; la largeur de la voie est son principal atout permettant un aménagement approprié à sa fonction d'entrée de commune supportant une circulation importante. Le manque de lisibilité entre le domaine public et les parcelles privées constitue un inconvénient en terme de lisibilité des espaces : trottoirs, espaces de stationnement, arrêt de bus,...

## Détail - Niveau 2

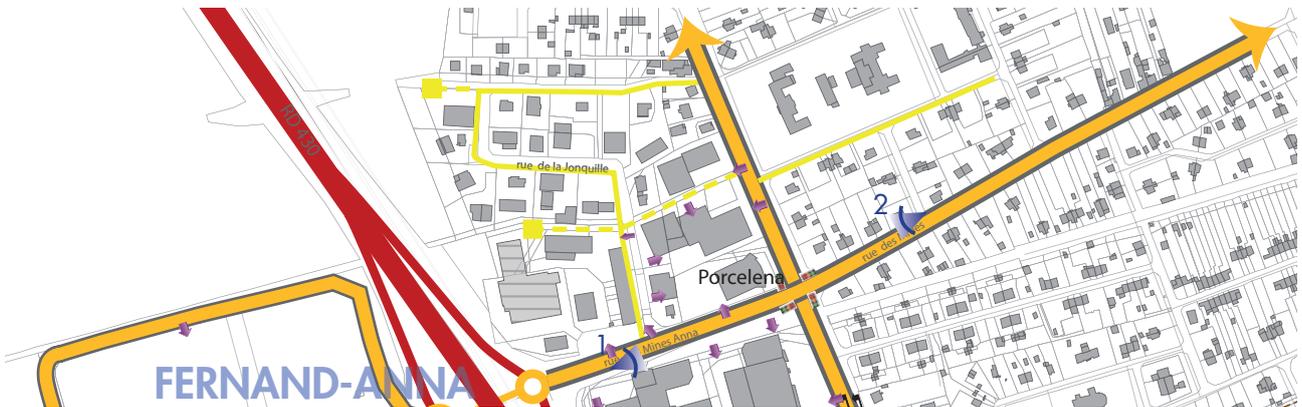


Photo aurm - 1



Photo aurm - 2

### D 53 - rue des Mines

La rue des Mines est devenue un axe d'entrée dans Wittenheim dans la continuité du nouvel échangeur; ce qui implique une circulation abondante sans être quantifiée à ce jour.

Profil général :

Route à 1x1 voie d'une largeur moyenne de 15 m avec des trottoirs de part et d'autre.

L'atout principal est le lien qu'elle crée entre la RD 430 et la RD 429 et ensuite vers Wittenheim centre. De par ce lien, elle est sujette à un important trafic induit par l'accessibilité plus directe au centre de Wittenheim.

Une part des flux découlent, également, de la proximité des commerces et autres activités.

Il serait intéressant d'étudier de façon plus approfondie la fonction de cette voie et sa participation dans un schéma de déplacement global des pôles commerciaux.

L'absence d'aménagement paysager, voir la dégradation des espaces environnants donne une image négative en entrée d'agglomération, principalement entre la RD 430 et la RD 429; après le passage de celle-ci, la rue devient une traversée de quartier dans un contexte de tissu urbain résidentiel.

## Détail - Niveau 2



### Rue du Bigarreau

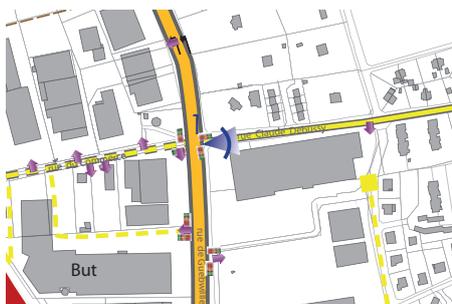
Une connexion a été aménagée entre les deux tronçons existants, permettant une liaison entre la RD 430 et la D 155, en évitant le passage par le carrefour du Kaligone.

Deux profils se distinguent :  
Rue de 1x1 voie (largeur moyenne de 15 m) avec trottoir d'un seul côté dans le secteur au Nord du magasin Décathlon (photo 1); le tronçon nouvellement aménagé (photo 2) présente une voie de 1x1 voie avec une bande centrale, des pistes cyclables des deux côtés bordées de plantations.

#### Atouts :

Cette voie permet d'éviter le transit au carrefour du Kaligone pour ceux qui se rendent en direction de Richwiller avec peu de circulation, l'aménagement des pistes cyclables valorisées par un traitement végétal améliore la qualité paysagère du tronçon.

## Détail - Niveau 3



### D 55 - rue C. Debussy

Rue de desserte de Kingersheim au profil de 1x1 voie avec trottoirs d'une largeur totale moyenne de 10m.

C'est une voie intra communale dépendant des circulations de la zone résidentielle qu'elle traverse.

## Détail - Niveau 3



### Rue de l'Industrie

Voie de desserte infra quartiers dont le profil de 1x1 voie plus trottoirs étroits sur la largeur moyenne de 10 m limite l'utilisation de la voie : stationnement sur le trottoir, largeur insuffisante pour les manoeuvres de poids lourds.

De par son caractère particulier entre desserte de quartier résidentiel et accessibilité à certaines activités industrielles et artisanales, elle n'offre pas beaucoup d'opportunité de réaménagement pour une utilisation plus fonctionnelle et qualitative des lieux.

## Détail - Niveau 4

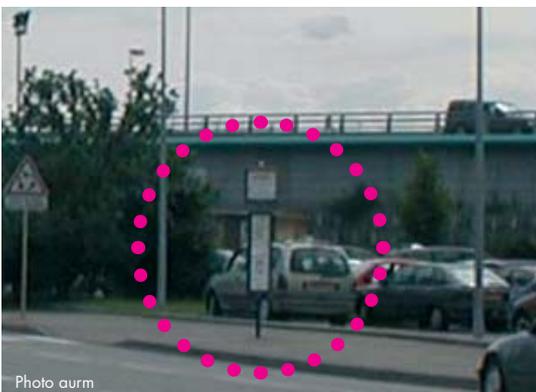


### Rue du Commerce

Voie de desserte des entreprises sur le secteur; interrompue par la création de la RD 430, auparavant elle se poursuivait de l'autre côté par un chemin rural.

Elle présente des éléments paysagers d'agrément et offre un potentiel non négligeable dans un futur schéma de circulation sur l'ensemble des pôles commerciaux.





### c) Le réseau des transports en commun

L'offre en matière de transports en commun n'est pas très développée sur le secteur, trois lignes de bus le traversent avec une fréquence de passage de 30 minutes à une heure en période de pointe selon la ligne. L'installation des arrêts de bus manque de lisibilité - rue de Richwiller l'arrêt avec abri est au milieu du stationnement - et/ou de convivialité - aucun aménagement particulier pour les autres arrêts.

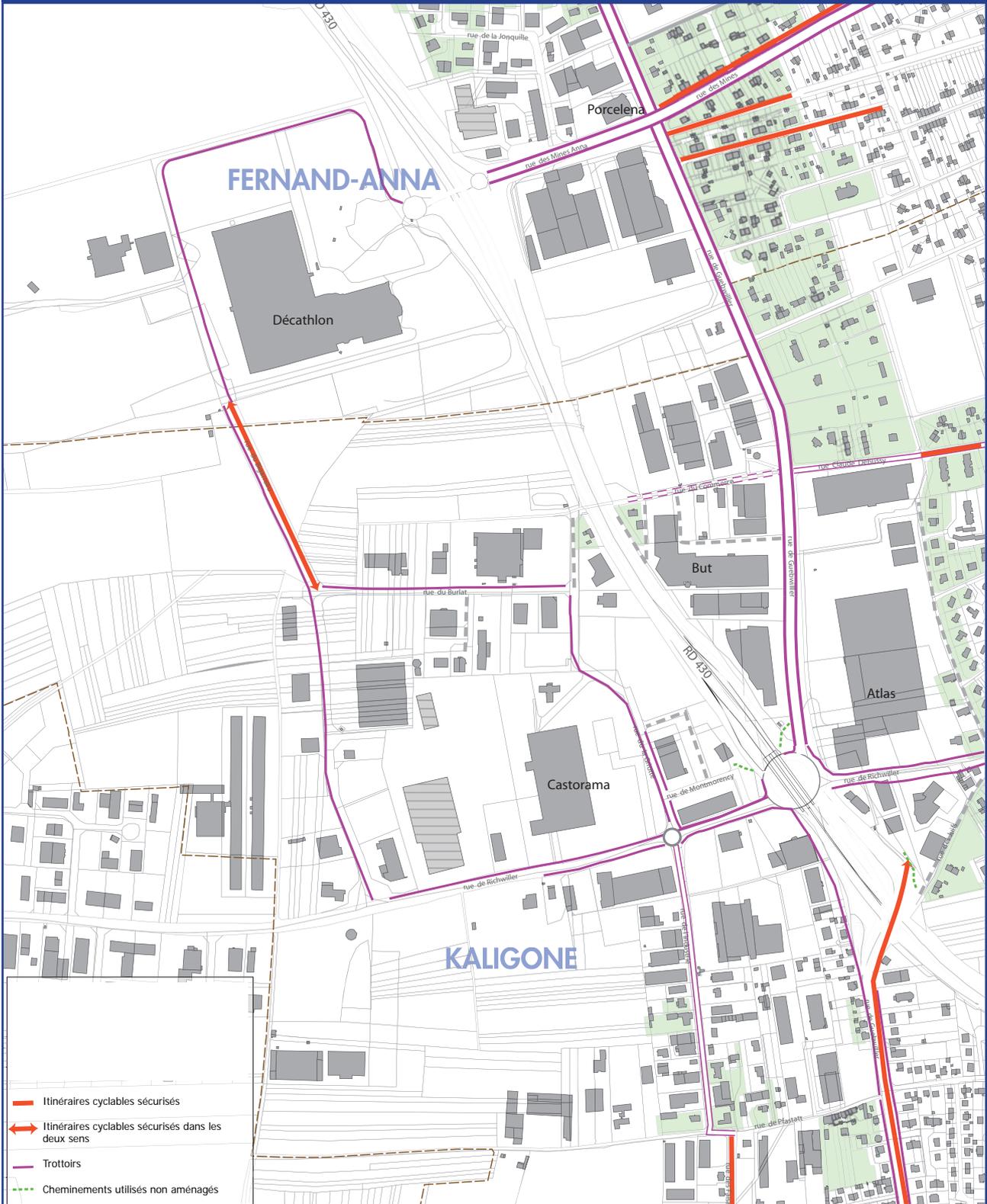
Les clients privilégient l'accessibilité en voiture. Dans quelle mesure une meilleure desserte en transports en commun (plus grande fréquence, plus rapide) trouverait un public?

Pour les salariés, le transport en commun peut apparaître comme une alternative crédible.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'agglomération va dans ce sens en prônant une augmentation des dessertes en transports en commun des zones commerciales avec à la clef une réduction de la circulation automobile.

Les navettes journalières domicile-travail des salariés peuvent également être le sujet de Plans de Déplacements d'Entreprises visant à trouver des solutions alternatives au «tout voiture».

# Les modes doux



#### d) les modes doux

Comme pour le réseau de transport en commun, le développement d'un réseau d'aménagements cyclables devrait faire partie intégrante des réflexions dans le cadre de Plans de Déplacements d'Entreprises et du Plan de Déplacements Urbains.

Les communes de la CAMSA ont déployé un réseau d'aménagements cyclables dont bénéficient partiellement les zones commerciales étudiées. Des segments d'aménagement sont effectivement mis en place notamment sur la rue de Guebwiller et la rue du Bigarreau.

La proximité de la zone résidentielle suggère que les déplacements cyclables ne soient pas uniquement liés à la fréquentation des sites commerciaux, ce sont aussi des déplacements infra quartiers, voire infra communes.

Certains tracés «sauvages» montrent que l'offre actuelle en matière de circulation cyclable ne répond qu'en partie aux besoins des utilisateurs.

On constate que ces zones commerciales n'incitent pas aux déplacements piétons. Le fond sonore de la circulation incessante et rapide décourage les usagers alors qu'ils disposent de moyens sécurisés pour se déplacer - trottoirs, passage pour piétons - mais ne le font que pour se rendre d'une enseigne à l'autre.

Le plan ci-contre donne un aperçu des trottoirs existants et des besoins précis en matière de sécurité, ces points seront développés dans le chapitre suivant concernant les espaces publics.



Photo aurm - Rue de Guebwiller



Photo aurm - Rue de Kingersheim



Photo aurm - Rue du Bigarreau



Photo aurm - à l'arrière en Buffalo Grill

## 2. Définition de l'emprise publique

En dehors des voiries présentées précédemment, le potentiel d'intervention sur le domaine public se réduit aux espaces publics, aux trottoirs et au stationnement. Un relevé de ces espaces est un élément du diagnostic important dans le cadre des actions à proposer.

### a) Les espaces publics en dehors des voies de circulation

Trois se distinguent notamment par leur emprise, certes réduite mais avec un potentiel d'aménagement :



Photo aurm - Espace du carrefour Kaligone

1- Le carrefour du Kaligone : vaste giratoire où un aménagement est dessiné à l'intérieur sous le pont. Au regard de son environnement sonore et visuel peu attractif il semblerait que ce soit un espace peu fréquenté. Sa fonction reste à définir dans le cadre d'une stratégie de restructuration de l'ensemble du périmètre.



Photo aurm - Réserve d'eau et espace public

2- L'espace public au pied de la réserve d'eau de Kingersheim : une structure dénotant dans le paysage environnant, cette réserve d'eau est valorisée par un aménagement paysager - pelouse, arbres et bancs composent l'espace.

3- Un espace est à aménager rue des mines à la jonction avec la rue de la Jonquille. La commune de Wittenheim engage une réflexion sur le devenir ainsi que sur l'aménagement de la rue des mines, notamment sur la possibilité de développer du stationnement sur le domaine public.



Photo aurm - Zone de stationnement attenant à la rue des Mines

Ces trois espaces présentent, actuellement, peu d'intérêt en termes de fonctionnalité des lieux, ainsi qu'en terme de valorisation des communes sans toutefois porter une valeur négative au pôles commerciaux.

Dans une réflexion globale de restructuration de l'ensemble des espaces publics, le potentiel d'aménagement sur ces sites devra être pris en compte.



Photo aurm - Trottoir paysager rue de Richwiller



Photo aurm - Large trottoir non aménagé rue de Guebwiller



Photo aurm - Trottoir encombré rue de Guebwiller



Photo aurm - Passage sécurisé dans carrefour difficile



Photo aurm - Passage selon les besoins des utilisateurs

## b) Les trottoirs

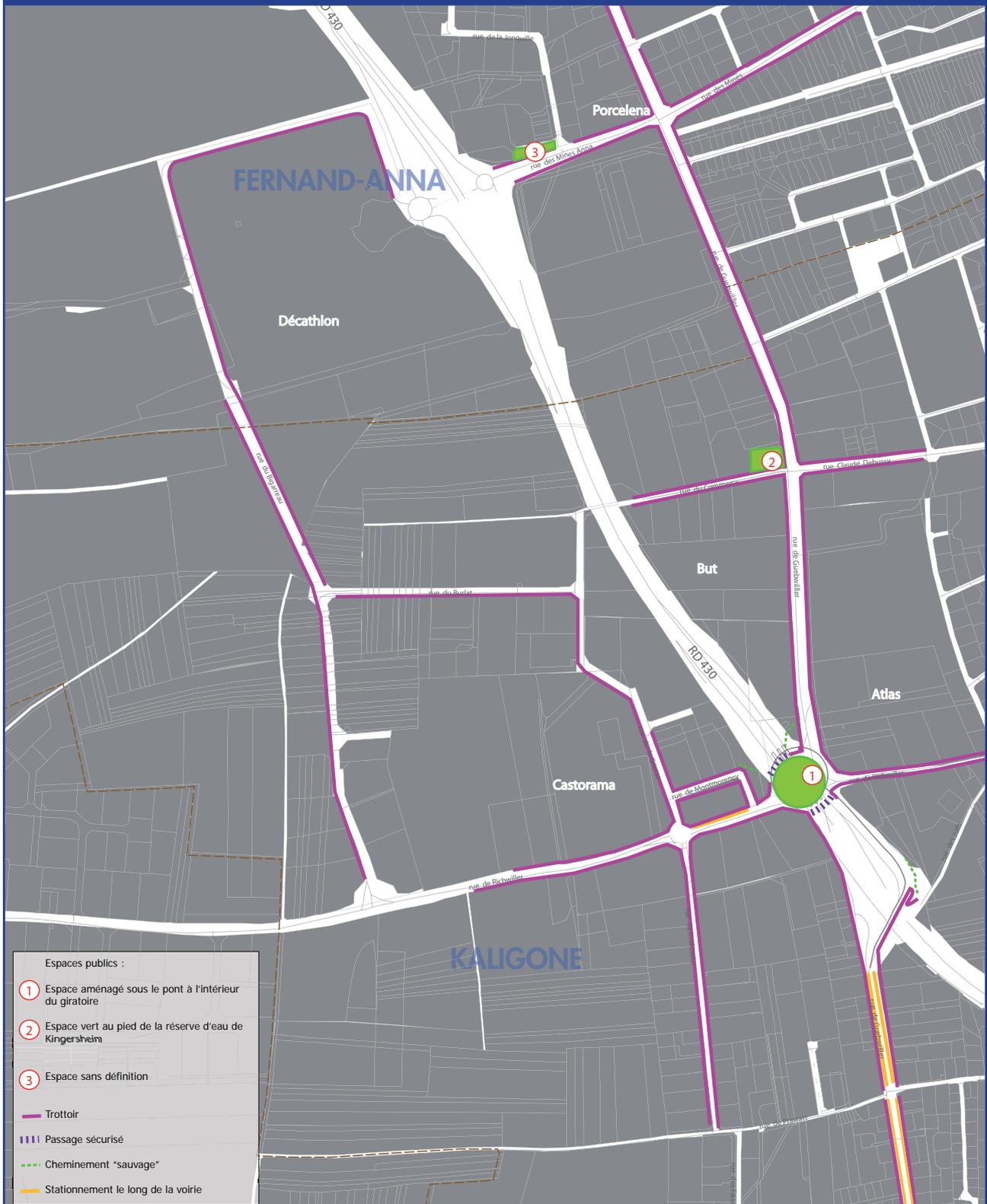
Concernant la qualité des trottoirs : leur aménagement, la pertinence de la fonctionnalité qu'ils remplissent et leur sécurisation, le travail d'observation sur le terrain a permis de qualifier les dysfonctionnements suivants :

- Une hétérogénéité de la taille des trottoirs, certains sont sous-dimensionnés, d'autres sur-dimensionnés.
- Les traversées de voie sont, en général, sécurisées par des passages piétons classiques, ce qui à certains endroits est insuffisant au regard des flux de voitures.
- Certains éléments de mobilier urbain implantés sur le trottoir - borne incendie, luminaires - entravent les circulations piétonnes.
- Dans les rues étroites, les trottoirs sont utilisés comme stationnement.
- Certains tracés dits «sauvages» montrent le besoin de liaisons directes vers certains lieux.

D'autre part, l'accompagnement végétal, sans débordement excessif, apporte une plus-value au bien-être des piétons autant pour renforcer la sécurisation que pour améliorer la qualité paysagère.

Dans une réflexion d'ensemble et sur base d'une analyse préalable des usages piétonniers, il serait intéressant de donner plus d'ampleur aux aménagements de ces trottoirs. Ils permettraient de renforcer leur fonction structurelle et d'améliorer les déplacements piétons.

# Les espaces publics



### c) Le stationnement



Photo aurm - Stationnement rue de Guebwiller

Actuellement, en matière de stationnement public, peu d'aménagements sont en place, il existe quelques places le long de la rue de Guebwiller au Sud du carrefour du Kaligone ou rue de Richwiller et sur l'espace public rue des Mines. Ailleurs, le stationnement est inexistant, faute d'emprise publique ou par volonté publique de privilégier le stationnement sur les parcelles privées.

### d) La signalétique

Elle se distingue en deux groupes :

- La signalétique directionnelle permettant de se diriger depuis les axes routiers ou de se repérer dans le secteur;
- La signalisation publicitaire propre aux enseignes commerciales et autres permettant de les annoncer sur le secteur. Celle-ci fait l'objet de règlements publicitaires locaux dont les prescriptions ne sont toujours appliquées.



Photo aurm - Signalétique directionnelle

L'observation sur le terrain fait le constat suivant sur les éléments de signalétique directionnelle :

- mauvaise visibilité - panneau trop petit pour une bonne perception depuis le véhicule
- mauvaise implantation et donc inefficace
- hétérogénéité des panneaux publics rendant la lecture plus difficile
- aucune valorisation du patrimoine au travers du mobilier urbain vecteur de l'identité communale



Photo aurm - Trop d'informations de différents niveaux

Alors que des règlements locaux de publicité existent sur les deux communes concernées le constat est le suivant pour la signalisation publicitaire :

- foisonnement de panneaux de tailles diverses principalement aux carrefours gâchant le paysage sans être toutefois efficaces au niveau de l'information
- multitude de panneaux d'une même enseigne qui nuit également à la lisibilité des informations
- le groupement de signalisation d'enseigne par ensemble, sous forme de totem permet une meilleure intégration de celle-ci et rend plus visible les bâtiments.
- les enseignes sur les bâtiments ne sont pas toujours en harmonie avec ceux-ci.



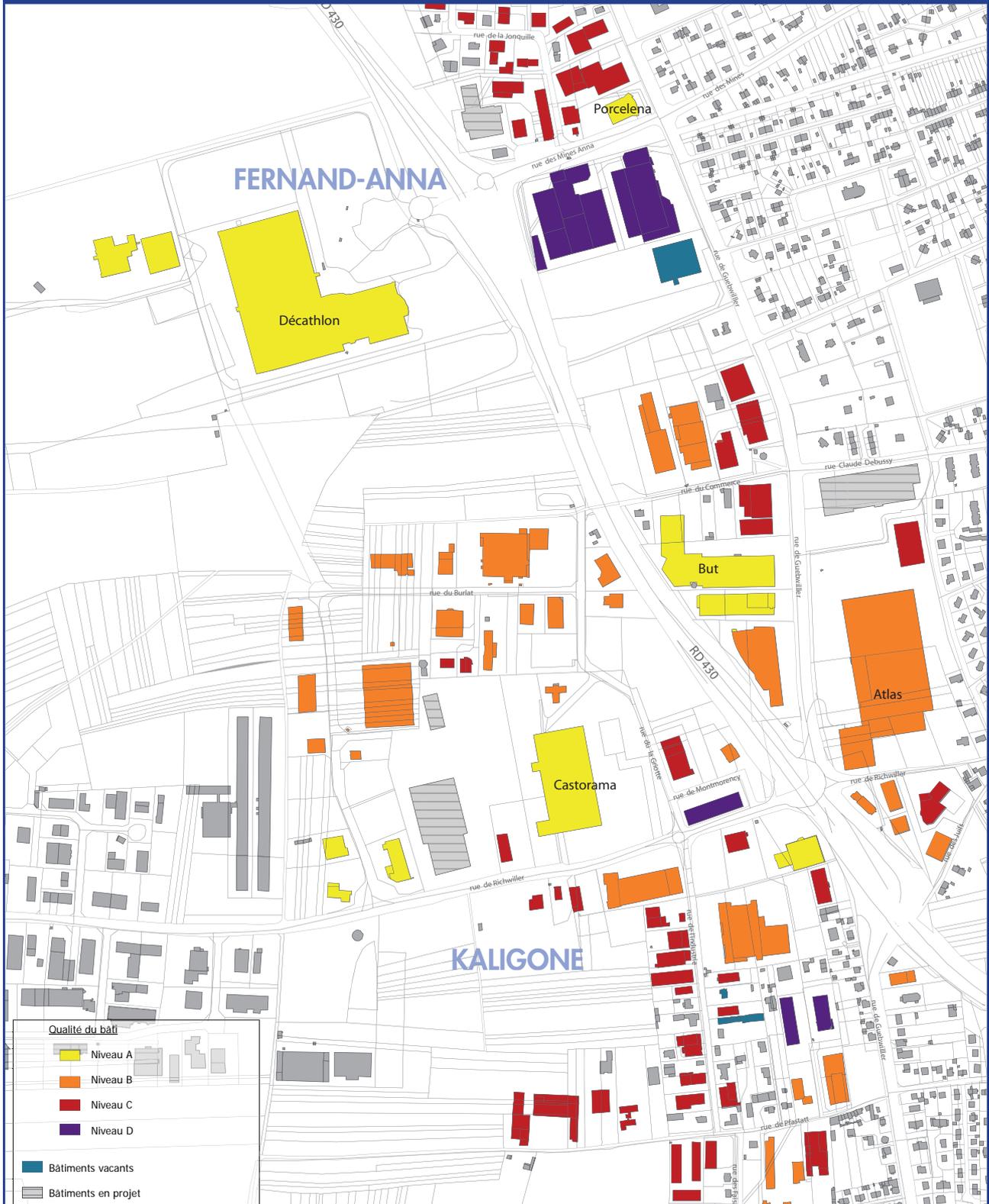
Photo aurm - signalisation homogène à développer

Une réflexion d'ensemble sur les opportunités d'améliorer la lisibilité des espaces, la perception des bâtiments et le renseignement des enseignes pourrait amener à une gestion commune entre les commerces et les collectivités de façon à hiérarchiser et homogénéiser l'ensemble, tout en respectant les chartes graphiques des enseignes.



Photo aurm - Dimensions des enseignes à revoir

# La qualité architecturale



### 3. Analyse des parcelles privées

Toute démarche de requalification des pôles commerciaux passe par une analyse détaillée de l'aménagement des espaces privés en termes de qualité architecturale, de qualité paysagère et de fonctionnalité des lieux : conflit d'usage entre stationnement et les déplacements piétons sécurisés, présence d'espaces de convivialité entre les différentes enseignes, stationnement mutualisé.

Seront également abordées des problématiques liées à l'environnement : tri sélectif et collecte des déchets, la gestion des eaux pluviales sur parcelle, l'utilisation d'énergies renouvelables.

#### a) La qualité architecturale

Afin de déterminer une typologie de la qualité architecturale du bâti en fonction de leur implantation, de leur vocation et du parti pris architectural, une grille d'évaluation permet d'établir des niveaux d'appréciation développés dans le tableau ci-dessous :

Critères	Pondération par priorité	
Niveau A	1	Architecture de qualité - utilisation de matériaux nobles
	2	Très bon état du bâti
	3	Espace d'accueil de la clientèle clairement défini
	4	Traitement paysager des espaces non bâtis : arbres, végétation arbustive + traitement des limites séparatives
Niveau B	1	Architecture plus ordinaire - ensemble harmonieux , traitement d'une entrée
	2	Bon état du bâti
	3	Espace d'accueil de la clientèle délimité
	4	Aménagement sommaire des espaces non bâtis : quelques plantations + surface enherbées
Niveau C	1	Architecture plus quelconque : façade monotone
	2	Aménagement sommaire des espaces non bâtis : quelques plantations + surface enherbées
	3	Etat moyen du bâti
	4	Espace d'accueil de la clientèle sommaire
Niveau D	1	Architecture pauvre - matériaux, volume
	2	Bâti vétuste
	3	Espace d'accueil de la clientèle inexistant
	4	Aucun traitement des abords

Au regard de ces éléments de pondération pris selon leur degré de priorité, la qualité architecturale varie majoritairement entre le niveau B et niveau C; ce qui est satisfaisant. Certaines enseignes ne semblent pas sensibles à la qualité de leur espace d'accueil alors que des améliorations - meilleure lisibilité, traitement différent,... - rendraient plus attractif le commerce.

## Exemples photographiques

### Niveau A



### Niveau B



### Niveau C



### Niveau D



## b) La perception paysagère

L'approche paysagère adoptée par cette étude détermine les perceptions lointaines depuis et vers le périmètre d'étude ainsi que la composition des éléments paysagers créant le paysage de proximité interne à ces zones.

### Les perceptions lointaines :



Photo aurm - Les Vosges à l'horizon

La configuration particulière du périmètre d'étude avec une voie rapide passant en dénivelé marque autant le paysage interne à cette zone qu'il donne des vues sur des paysages qui seraient imperceptibles depuis celle-ci.

Les Vosges d'un côté et la Forêt Noire en moindre mesure sont perceptibles depuis la RD 430, axe important d'entrée ou sortie d'agglomération.

Sur le parcours de cette pénétrante, la traversée des pôles commerciaux interpelle d'autant plus que l'on passe d'un environnement boisé, la Forêt du Nonnenbruch, à un autre, le bois de Kingersheim.

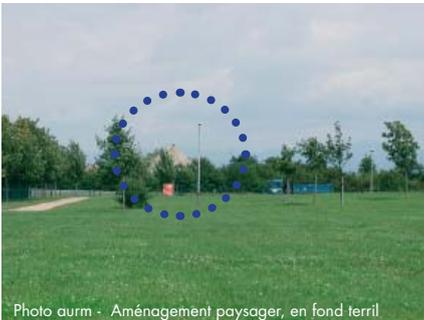


Photo aurm - Aménagement paysager, en fond terri

Il est à regretter toutefois, les vues depuis cet axe sur les arrières des commerces dont le stockage de déchets ou les espaces non traités donnent une image peu valorisante des enseignes. D'autre part, la vue en allant vers Mulhouse côté Ouest se ferme sur un bâtiment dont la hauteur est importante et disproportionnée face aux autres constructions.

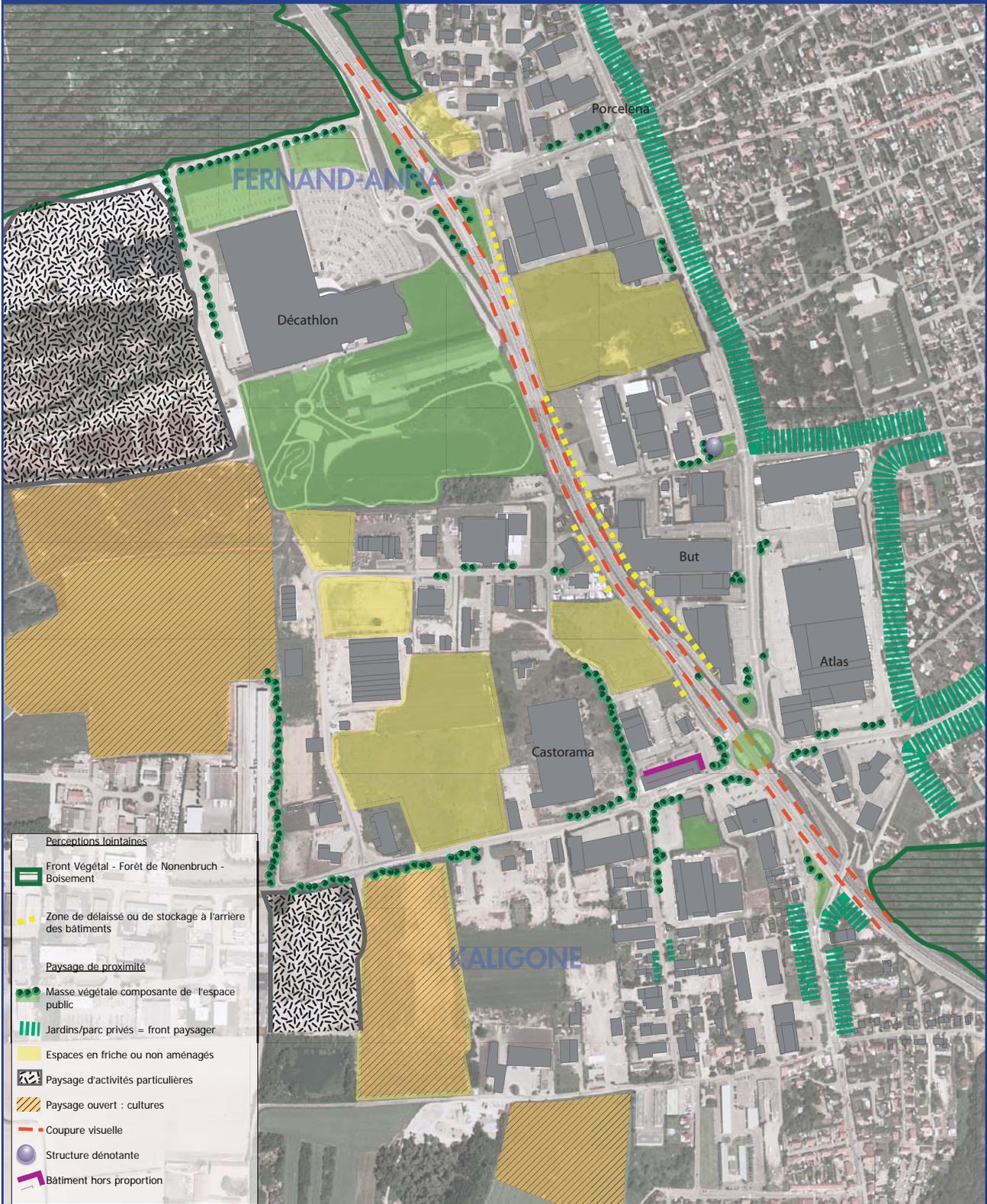
Notons également la vue d'ensemble depuis la D 155 en venant de Richwiller, sur la nouvelle urbanisation du secteur.

D'autre part, les vues sur le terri du Puits Fernand, témoin des activités minières relient ces secteurs commerciaux à l'identité communale.

### Le paysage de proximité :

Il se compose de points forts - boisement, ouvertures, arbres d'alignement - ainsi que d'éléments insoupçonnés mais importants par leur valeur qualitative dans la composition du paysage comme les jardins de la zone résidentielle. Des éléments dénotants, disgracieux sont autant de points influant de façon négative la perception paysagère de l'ensemble.

# Perception paysagère





La composition paysagère repose sur ces éléments :

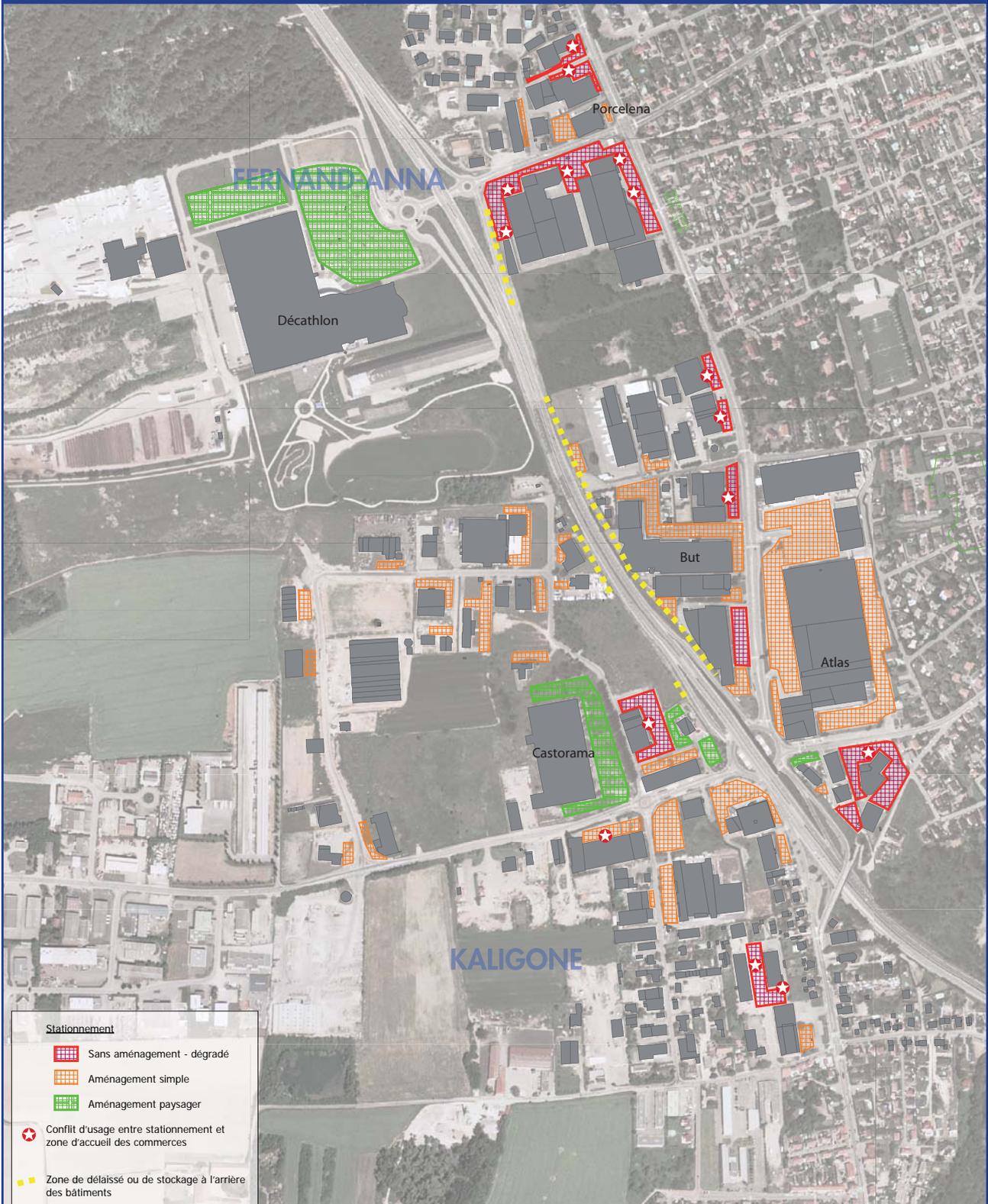
- Masse végétale - arbres en alignement le long de voies ou dans les parcelles, parc paysager, aménagement paysager de certaines parcelles,...
- Jardins ou parcs privés : les éléments perceptibles constituent un rideau végétal composant un front paysager
- Espaces en friche ou non aménagés : largement ouverts ces espaces participent à la physionomie du secteur d'étude ; pour la plupart des projets sont à l'étude.
- Paysages façonnées par l'activité des mines et les activités actuelles sur ces parcelles
- Paysages ouverts composés principalement par des espaces de cultures
- Coupure visuelle : la RD 430 de par le dénivelé constitue une séparation visuelle et fonctionnelle et crée deux secteurs

Ces différents éléments apportent, pour certains, une plus-value à l'ensemble de ces pôles commerciaux.

Des questions restent à poser sur la gestion, l'installation et la prolifération des enseignes publicitaires, sur le devenir de la réserve d'eau (structure particulière), et par conséquent sur la portée des aménagements d'espaces publics et privés sur l'ensemble du secteur dans une logique de reconquête de qualité paysagère.

L'absence d'unité des lieux est à souligner. Autrement dit, les pôles commerciaux sont composés de bâtiments séparés les uns aux autres par des venelles. Cette configuration architecturale et paysagère empêcherait toute «communication». L'espace est composé d'éléments plus ou moins éparpillés défavorable à une globalisation des enjeux et des perspectives de l'espace en question. De même, la départementale 430, constitue une frontière physique qui sépare l'espace en deux grandes parties.

# Le stationnement au sein de l'emprise privée



### c) Les espaces non bâtis

Trois catégories qualifient les espaces non bâtis en terme de fonction, à savoir :

Le stationnement : repéré par couleur représentative sur la carte, il est classé selon trois critères : sans aménagement et dégradé, avec un aménagement simple (un marquage au sol, passage piétons) et ceux dont un traitement paysager agrémente les lieux.

Les transitions : ce sont les espaces entre l'entrée des bâtiments et stationnement; ils sont importants en termes d'accueil du public mais aussi en termes de sécurisation des cheminements piétons.

L'observation sur le terrain montre que ces espaces sont négligés au profit souvent du stationnement.

Les conflits engendrés par l'absence d'aménagement sont de l'ordre de :

- voitures envahissantes au niveau des entrées des commerces
- pas de passage pour les piétons entre les places de stationnement
- pas de cheminement pour les piétons pour se rendre vers les commerces ou absence de continuité entre certains aménagements proposés.

Les zones de stockage : on ne peut pas parler vraiment d'aires de stockage dans ces pôles commerciaux, celui-ci étant principalement à l'intérieur des bâtiments. Il est à souligner toutefois les zones de gestion de déchets et autres à l'arrière de bâtiments exposés aux vues des usagers de la RD 430. Sur les autres voies de circulation elles sont peu visibles.



Photo aurm - Stationnement aménagé avec passage pour piétons



Photo aurm - Stationnement aménagé



Photo aurm - Stationnement dégradé



Photo aurm - zone protégée devant entrée du commerce



Photo aurm - Stationnement jusqu'au pied du bâtiment

#### d) Des principes environnementaux

Ces thèmes sont abordés dans le questionnaire adressé aux acteurs économiques du secteur d'étude car il est indispensable de les associer à la prise en compte de ces sujets dans le développement de leur activité ainsi que dans le développement de la zone.

Dans un premier temps, deux sujets sont abordés de façon générale de manière à poser les questions sur une organisation plus collective entre les différents acteurs publics et privés.

##### La gestion des déchets

Actuellement, il n'existe pas d'organisation spécifique sur le secteur en matière de gestion des déchets sur l'ensemble de la zone hormis le système mis en place par le SIVOM de ramassages différenciés selon le type de déchet - produit recyclables, ordures ménagères résiduelles et déchets verts - , particularité des communes du Bassin potassique.

Les Déchets Industriels Banals (DIB) issus des entreprises (commerce, artisanat, industrie, service) , peuvent être traités ou stockés dans les mêmes installations que les déchets ménagers selon leur nature et sont collectés par le service public d'enlèvement des Ordures Ménagères. Les DIB en mélange sont ramassés par les collecteurs de déchets; les DIB homogènes (chute de fabrication ou tri à la source) sont repris et affinés par des récupérateurs spécialisés certains commerces font appel à des prestataires qui laissent une benne notamment pour le tri des cartons.

Sans une consultation à ce sujet il semble difficile de connaître les besoins des entreprises en la matière et leur volonté de réduire leurs déchets ou d'optimiser la filière de recyclage.

##### La gestion des eaux pluviales

L'observation sur le terrain ne nous permet de conclure à la mise en place de dispositifs ou non sur les parcelles d'un système de récupération des eaux pluviales. L'enquête auprès des acteurs devrait nous renseigner sur leur préoccupations réelles dans ce domaine et leurs actions actuelles avec ou sans les collectivités.

**I - DIAGNOSTIC**

**Partie 3**

**PISTES DE REFLEXION**

## **Synthèse Atouts, Faiblesses, et Opportunités du périmètre d'étude**

### **ATOUS**

Entreprises

Présence de grandes enseignes sur le périmètre avec une dynamique commerciale importante

Accès

Accessibilité depuis un axe de communication important sur le plan régional

Déchets

Valorisation partielle des déchets par un ramassage différencié sur les communes

### **FAIBLESSES**

Réseau viaire

Développement de la zone commerciale sur un réseau viaire insuffisant

Entreprises

Disparités de taille et d'emprise économique des entreprises

Foncier

Zones sans règlement

Promotion et commercialisation

Pas de réelle stratégie de commercialisation et de promotion

Architecture

Forte disparité en termes de qualité des matériaux, en termes de volumétrie ainsi qu'en termes d'entretien des bâtiments

Paysage

Disparité de traitement entre les différentes enseignes

Présence très importante de panneaux publicitaires sans hiérarchie

### **OPPORTUNITES**

Géographie, territoire

Zones situées dans un territoire reconnu pour le développement commercial et d'activités

Réseau viaire

Etudes en cours d'évaluation de l'opportunité et la faisabilité de l'amélioration du réseau routier structurant

Environnement

Plan Climat à l'échelle de la CAMSA

## Questionnements

A la lumière du diagnostic, des questions sont à poser afin de cerner des pistes de réflexion amenant aux objectifs de la requalification.

Des pistes d'actions seront émises dans un deuxième temps formalisées par des fiches méthodologiques.

Les questionnements sont posés par thème abordé dans le diagnostic comme suit :

### Projet de zone

Les orientations de développement nécessiteront des réflexions entre les différents partenaires et les acteurs économiques afin de déterminer :

- la vocation des parcelles encore libres
- le devenir des extensions possibles (Zone NA)

Il est important de noter le nombre important d'entreprises qui s'installe dans ces zones depuis ces dernières années. D'ailleurs, les zones n'ont jamais été aussi bien sollicitées par de nouvelles installations. Une politique d'aménagement et de planification urbaine ne devrait-elle pas s'imposer afin d'éviter une zone «fourre-tout» ?

Dans quelle instance, les acteurs économiques locaux y prendront part? Faut-il créer un «conseil de quartier»??

### Réseau viaire

Comment repenser globalement le réseau de voiries pour le rendre plus lisible et plus fonctionnel?

### Transports en commun et modes doux

Quelles sont les évolutions attendues?

Comment développer les réseaux sur le périmètre d'étude?

Grâce à une meilleure accessibilité par les transports en commun, les zones commerciales cultiveraient et développeraient un dialogue et des échanges avec leur environnement lointain. De même, cela pourrait aussi renforcer l'attractivité de leur site.

### Signalétique

Qui a la compétence pour prendre en charge un plan d'organisation de la signalétique?

### Paysage et architecture

Sur base d'une étude paysagère plus détaillée, faut-il se doter d'un plan d'aménagement paysager autant sur le domaine public que privé?

Quels sont les moyens d'améliorer la qualité paysagère et la qualité architecturale

dans le domaine privé?

Pourrait-on envisager une gestion moins sectorielle des espaces verts et du stationnement publics et privés en mettant en place une concertation entre les différents acteurs (collectivités, entreprises) ?

Etant donné que les zones commerciales n'ont pas d'identité, les collectivités pourraient réfléchir en termes d'orientations urbanistiques à donner à celle-ci une harmonie dans tous les domaines.

# **I - DIAGNOSTIC**

## **Partie 4**

### **ANALYSE DE L'ENQUETE**

A l'analyse territoriale et du fonctionnement du périmètre d'étude s'ajoute l'enquête menée auprès des acteurs économiques locaux dont l'objectif est d'apporter leur vision depuis l'intérieur, leurs sujets de satisfaction comme leurs diverses attentes permettant d'obtenir un diagnostic partagé.

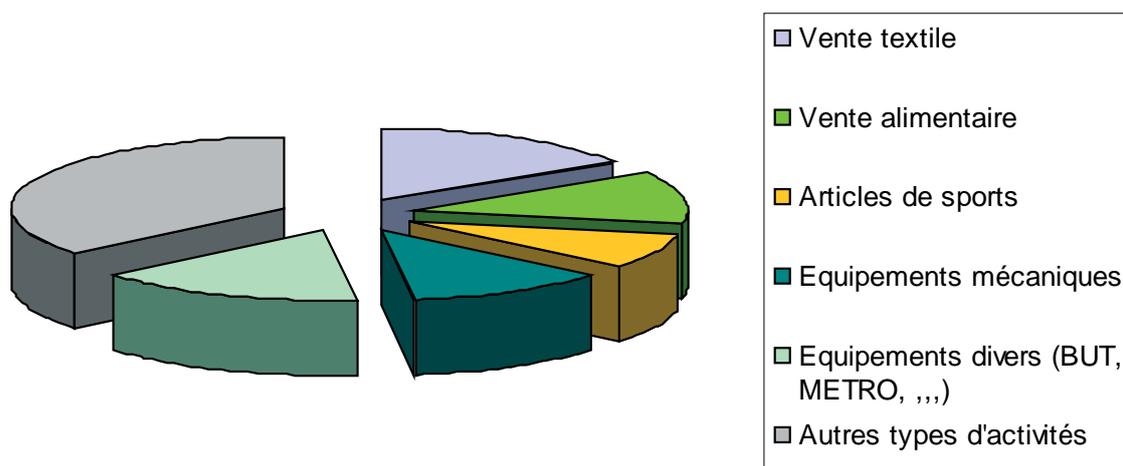
## Rappel de la méthode et des objectifs

Un questionnaire ( en annexe de ce document) a été envoyé à l'ensemble des entreprises recensées sur les fichiers CCI (avec vérification sur le terrain) dans le périmètre d'étude. Celui-ci, constitué (voir annexe) de deux pages, portait sur différents thèmes avec des questions à choix multiples (une trentaine) permettant une réponse rapide. Il a permis d'approcher ces acteurs économiques locaux dans un contexte différent au leur et sur des sujets autres que leur propre activité - la gestion territoriale du site, son paysage et son architecture, les déplacements, et l'écologie.

153 questionnaires ont été envoyés, 93 % ont été reçus par les entreprises dont 18 % ont retourné leur réponse.

Les résultats obtenus ne reflètent pas nécessairement l'ensemble des acteurs locaux au vu de la participation toute relative à la démarche correspondant à plus ou moins 17 % de la totalité des entreprises. Un échantillon est jugé représentatif à partir d'un taux de 30 % de réponse des enquêtés. L'analyse suivante permet de donner un aperçu du ressenti des acteurs locaux sans toutefois avoir la représentativité de la majorité.

## Secteurs d'activités



Les principales activités effectuées dans ces zones sont en majorité relatives à la vente. Les types de commerces sont très variés. Les ventes de produits textiles sont les mieux représentées avec près de 16% des commerces. De même, les activités liées à la mécanique et à l'alimentation suivent en terme

de représentativité, à savoir 12% chacune. Par ailleurs, les commerces d'équipements sportifs sont au nombre de deux, donc 8%. Par contre, ils sont assez significatifs en nombre de salariés, puisque leur effectif est de 45 employés.

## Effectifs

25 entreprises ont répondu dont l'effectif global est de 581 salariés. Le nombre moyen de salariés par entreprises est de 23. L'Electricité Industrielle de l'Est dispose de 95 employés. Les magasins d'équipements divers comme BUT et METRO comptent le plus grand nombre de salariés. Ils ont respectivement 45 et 77 agents. Par contre, d'autres ont un nombre de salariés relativement faible, avec une moyenne de 3 par entreprises.

## Déplacements

Les questions relatives aux déplacements portaient sur le trafic en semaine et le week-end, les transports en commun et les pistes cyclables.

Le trafic en semaine est relativement jugé fluide, donc satisfaisant. Le week-end, il reste plutôt encombré. Cela s'explique naturellement par une fréquentation plus dense du site, due au nombre de visiteurs ou de clients plus élevé.

Ils sont 32% à souhaiter qu'il ait beaucoup plus de dessertes de transports en commun. De même, ils estiment que des améliorations doivent être apportées sur le plan du stationnement, et des carrefours. Cet avis est partagé par 28% des enquêtés. L'aménagement de pistes cyclables est souhaité par 36% des enquêtés. Par ailleurs, la majorité constate une relative sécurité en cette zone.

## Historique

C'est en 1967, que la zone accueille sa première entreprise. Il s'agit de la société d'électricité industrielle de l'Est. A partir des années 1970, commencent à s'installer quelques entreprises et ceci jusqu'au milieu des années 1980.

Pourtant, le site connaît quelques difficultés à partir de 1985 jusqu'au début des années 1990. C'est la période où il a enregistré le plus grand nombre d'implantations dont le rythme se poursuit jusqu'à ce jour.

## Gestion territoriale et partenariat

Dans notre échantillon, seules 8 entreprises, soit 32%, entretiennent des relations avec les mairies de Kingersheim et Wittenheim et n'ont aucun contact avec une structure supra communale. De même, seules 3 entreprises travaillent ensemble pour traiter par exemple des questions liées à l'écologie ou autres domaines de la vie sociale.

## Environnement

Les acteurs économiques locaux auraient un regard plus ou moins nuancé sur les priorités dans le cadre d'une démarche environnementale. Ils ont classé respectivement les priorités environnementales comme suit : économie d'énergie, qualité de l'air, élimination des déchets, gestion des eaux pluviales et nuisance sonore.

Parmi ces mêmes acteurs, 44% ne connaissent pas le concept de développement durable. 72% n'ont jamais entrepris de démarches environnementales.

Par ailleurs, la quasi-totalité des questionnés estime, qu'il serait plus utile de faire des politiques communes avec les collectivités incluant la sensibilisation sur les risques écologiques.

## Paysage et architecture

La plus grande satisfaction des entreprises reste les caractéristiques physiques des lieux, par le prisme des bâtiments. Ils sont près de 72% à dire être satisfaits des couleurs des bâtiments et plus de la moitié (64%) est satisfait des formes de ceux-ci. De même, 14% sont très satisfaits.

En ce qui concerne les espaces verts, on note une certaine dichotomie, entre les privés et les publics. Du côté du privé, ils sont 56% à être satisfaits, contre 36% pour les espaces verts publics.

Pour les questions sur la signalétique, l'opposition des réponses est frappante. 60% sont satisfaits alors que 40% ne le sont pas du tout.

La grande satisfaction des acteurs locaux demeure l'éclairage. Ils sont à 92% satisfaits de l'éclairage. Par contre, nombreux sont, ceux qui pensent que la voirie n'est pas du tout satisfaisante. C'est le cas notamment de 40% des entreprises, même si 56% estiment être satisfaits.

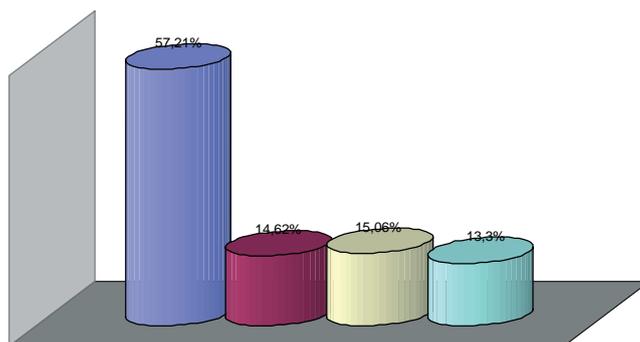
Parallèlement, les parkings (personnels et clients) sont satisfaisants à 52%. Concernant les aires de manœuvre et de stockage, les avis sont partagés. Pour les premiers, 48% en sont satisfaits et pour les seconds 56% le sont. Pour les types d'aires, 20% ne les jugent pas du tout satisfaisants.

Les acteurs locaux des zones commerciales sembleraient être plus ou moins satisfaits, même s'ils sont relativement satisfaits de leur « environnement », il n'en demeure pas moins, qu'ils attendent de la part des collectivités et des acteurs techniques de l'urbain une certaine amélioration de leur espace.

Le graphique qui suit permet d'analyser les moyennes des différentes appréciations des acteurs locaux des pôles commerciaux.

Paysage et architecture	
Satisfait (s)	57 %
Pas du tout	15 %
Un peu	15 %
Très satisfait	13 %

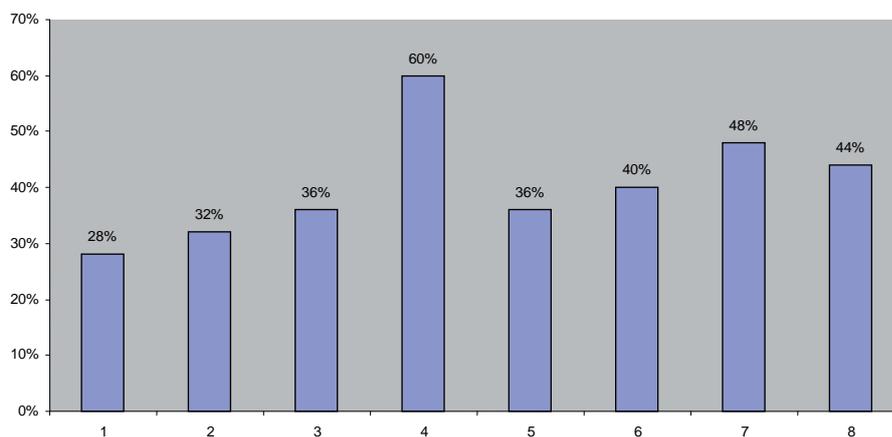
GRAPHIQUE DE SATISFACTION



Plus de la moitié des occupants du site reste satisfaite de son territoire professionnel.

### Souhaits et éventuelles améliorations

Graphique des souhaits



- 1- Carrefours
- 2- Plus de dessertes
- 3- Des pistes cyclables
- 4- Des politiques d'environnement communes
- 5- L'entretien des abords
- 6- Des plantations d'arbres
- 7- Meilleur stationnement
- 8- Accès au site

Les acteurs des pôles commerciaux souhaitent un certain nombre d'améliorations, voire de changements. Pour autant la quasi-totalité des entreprises pensent que leur zone d'accueil constitue dans l'ensemble un atout.

Le stationnement pose, cependant problème. Pour 48% des enquêtés, des améliorations sont, nécessairement à apporter. C'est aussi le cas de l'accessibilité des sites, avec 42% qui pensent que des actions concrètes doivent être réalisées. Par ailleurs, sur le plan paysager, ils sont 36% à souligner l'importance de l'entretien des abords comme priorité en terme de souhaits. De même, la plantation d'arbres demeure également un fort vœu selon 40% des acteurs.

## Conclusion

En guise de conclusion au traitement et analyse du questionnaire, il est retenu que seuls 18% des acteurs locaux ont donné suite à notre démarche. Ils constituent à cet effet notre base d'analyse. Dès lors, l'analyse prend en compte ces éléments et reste prudente quant à la pertinence des résultats.

En effet, après avoir déchiffré la base de données (18%), quelques enseignements forts intéressants sont à souligner. Les personnes ayant répondu, outre de faire part de leurs perceptions des lieux et de leurs appréciations, adressent un signal relatif à un certain nombre de besoins en terme d'aménagement et d'urbanisme.

Sont à retenir parmi les remarques des enquêtés :

- leur volonté d'adhérer à une politique plus environnementale en étant accompagnés par les collectivités
- la carence des dessertes des transports en commun
- le peu de stationnement sur le domaine public
- leur satisfaction quant à l'aspect architectural et paysager de l'ensemble du pôle commercial

Il est important de noter le nombre important d'entreprises qui s'installe dans ces zones depuis ces dernières années. D'ailleurs, les zones n'ont jamais été aussi bien sollicitées par de nouvelles installations, montrant l'attractivité exceptionnelle de ces lieux.

## Déplacements

En semaine, comment jugez-vous le trafic routier à proximité de votre implantation?

- Fluide  Encombré

Les vendredis et samedis, comment jugez-vous le trafic routier à proximité de votre implantation?

- Fluide  Encombré

En matière de déplacements et de sécurité routière, dans quel domaine des améliorations sont le plus souhaitables?

- Les accès sur votre site  Les accès aux voiries principales de desserte  Les carrefours  
 L'entretien et la gestion des voiries  Les accès aux aires de stationnement  
 Les traversées piétonnes  La signalétique  
 Autres, précisez .....

Plusieurs réponses possibles

Souhaitez-vous des améliorations en matière de transports en commun pour vos salariés et/ou vos clients? Oui  Non

Plus de desserte : plus de lignes et arrêts avec des horaires plus complets

Une meilleure implantation des arrêts

Sans avis

Souhaitez-vous un développement du réseau de pistes cyclables pour vos salariés et/ou vos clients?

Oui  Non  Sans avis

L'accès à votre bâtiment depuis l'aire de stationnement est-il sécurisé pour les piétons?

Oui  Non

## Environnement

Avez-vous déjà mené des démarches liées à la haute qualité environnementale ? (diagnostic environnemental de site, étude réglementaire ICPE, audits, éco-audit, ...)

non

oui, lesquelles ? .....

en cours ou en projet  dans le cadre d'une action collective

Qu'attendez-vous de la collectivité en matière d'environnement ?

- Plus d'informations sur les risques écologiques  
 Une meilleure sensibilisation  
 Mener des politiques environnementales communes  
 Autre(s) , précisez .....

Selon vous, quels sont les thèmes à aborder en priorité dans une démarche de qualité environnementale dans le cadre d'une réflexion sur les pôles de distribution? Numérotez de 1 à 5, le plus important au moins important

- Qualité de l'air  Nuisances sonores  Elimination des déchets  Gestion des eaux pluviales  
 Economie d'énergie



## Requalification des pôles de grande distribution de la Région mulhousienne

Enquête auprès des acteurs économiques locaux

Réponse souhaitée avant le 10 août 2007

# Conférence Permanente du Commerce

**L'objectif est de mieux connaître les entreprises, leur perception des lieux et leurs préoccupations en terme d'aménagement, de services, d'environnement, etc...  
 Cette enquête s'intéressera également aux pratiques de l'entreprise et à son fonctionnement à l'intérieur du périmètre d'étude.**

### Identification

Nom de l'entreprise : .....  
 Qualité de la personne répondant :  L'établissement enquêté est :  Siège social de l'entreprise  
 Activité principale : .....  
 Effectif du site enquêté : .....  
 Date d'implantation : .....  
 L'entreprise est-elle propriétaire des lieux ? Oui  Non   
 Si non, quel type de contrat vous lie avec le propriétaire? .....  
 Avez-vous eu à changer de locaux depuis votre installation sur le site? Oui  Non   
 Si oui, depuis quelle année ? .....  
 Avez-vous construit vos locaux ? Oui  Non   
 Si oui, en quelle année ? .....  
 Si non, combien d'occupants avant vous? .....

### Secteur d'activités

**Votre site d'implantation actuel :**  
 Constitue dans l'ensemble un atout essentiel pour votre activité  
 Constitue un handicap pour votre activité

**Comment jugeriez-vous ces différents éléments du site de votre implantation ?**

Parking du personnel	Très satisfaisant	Satisfaisant	Peu satisfaisant	Pas du tout satisfaisant
Parking visiteurs/clients	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aire de manœuvre et de retournement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aire de stockage	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Espaces verts	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Avez-vous un projet de restructuration de votre entreprise et/ou de son implantation? Oui  Non

Si oui, engendrera-t-il des besoins supplémentaires en termes de :  
 Surface de disponibilité foncière  Surface de bâti

### Gestion territoriale du site

Avez-vous un interlocuteur privilégié en matière de gestion et d'accompagnement des pôles dans lesquels vous êtes implantés?  
 Aucun  La Mairie  La CAMSA  Une association d'entreprises  Un propriétaire, un bailleur  
 Autres, précisez : .....

*Plusieurs réponses possibles*

**Etes-vous satisfait de la gestion des espaces publics en matière de ?**

**Voie**  Oui  Non, dans ce cas : quelles sont les améliorations attendues ? .....  
**Eclairage**  Oui  Non, dans ce cas : quelles sont les améliorations attendues ? .....

**Signalétique**  Oui  Non, dans ce cas : quelles sont les améliorations attendues ? .....

**Existe-t-il une concertation et/ou organisation entre entreprises pour :**

- La gestion des déchets
- L'entretien des espaces de stationnement et espaces verts
- L'éclairage des espaces extérieurs
- L'affichage publicitaire

*Plusieurs réponses possibles*

### Paysage et architecture

**Comment jugeriez-vous la qualité paysagère de votre site ?**

Vérité	Très satisfaisant	Satisfaisant	Peu Satisfaisant	Pas du tout satisfaisant
Circulation piétonne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Espaces verts publics	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Espaces verts privés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Comment jugeriez-vous la qualité architecturale de votre site ?**

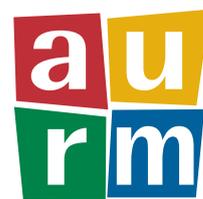
Homogénéité des formes du bâti	Très satisfaisant	Satisfaisant	Peu Satisfaisant	Pas du tout satisfaisant
Couleur des bâtiments	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Alignement des bâtiments sur rue	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Enseignes des bâtiments	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**D'après vous, les actions énoncées ci-après, permettront-elles d'améliorer la qualité paysagère et architecturale de votre zone?**

- Entretien des abords des entreprises : espaces verts, clôtures, voiries et aires de stationnement
- Harmonisation des couleurs et des architectures des bâtiments
- Harmonisation des enseignes et publicités
- Plantation d'arbres, création d'espaces verts
- Alignement des bâtiments
- Amélioration du stationnement : ombrage, diversité des matériaux, amélioration des circulations piétonnes,....

*Plusieurs réponses possibles*

**Connaissez-vous le concept Développement durable ?** Oui  Non



AGENCE D'URBANISME DE  
LA REGION MULHOUSIENNE

---

**33, Grand' rue**  
**68 100 MULHOUSE**  
Tél. 03 89 45 90 00  
Fax. 03 89 46 21 51  
E-mail : [aurm@aurm.org](mailto:aurm@aurm.org)