





Riedisheim

Vers un schéma prospectif des continuités douces et vertes ...

PUBLICATION

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	3
La «construction» du schéma, partagée avec les habitants	4
DIAGNOSTIC	5
 Une commune en coeur d'agglomération Le profil de la population en 2018 Les mobilités à Riedisheim «L'écrin vert» de la commune 	5 6 7 11
DU DIAGNOSTIC AUX INTENTIONS	13
Des enjeux croisés pour articuler les continuités douces et vertes	13
DES INTENTIONS AUX ACTIONS	14
A/ Schéma global B/ Zoom sur 5 secteurs C/ Les abords des collèges et écoles	14 21 27
FEUILLE DE ROUTE	33
ANNEXE – retour du Conseil Participatif	35

AVANT-PROPOS

Face aux enjeux climatiques, la municipalité de Riedisheim s'est fixée comme objectif d'inscrire son action dans la perspective de devenir une «ville résiliente».

Par quoi commencer?

La plantation de 1000 arbres, le traitement des îlots de chaleur, la mobilité apaisée sont quelques idées émergeantes. Pour les faire germer, les élus ont considéré qu'il était nécessaire de disposer d'une vision d'ensemble et partagée.

C'est ainsi qu'est née l'idée d'un **schéma prospectif** et global pour le futur de Riedisheim sur deux grandes thématiques :

- → La nature en ville pour une commune ville.
- → La voirie apaisée pour une mobilité douce renforcée.

La municipalité a aussi pour volonté d'appliquer les documents cadres locaux, régionaux et nationaux : SCoT de la Région Mulhousienne Plan Climat Air Énergie Territorial, SRADDET de la Région Grand Est et Grenelle de l'environnement et des mobilités.

Le travail de l'AURM et de ses partenaires s'inscrit dans ce cadre. Il doit servir à animer le débat interne et enrichir la concertation publique visant à cadrer, ordonnancer et argumenter les priorités d'actions de la collectivité.

Comprendre les dynamiques de la commune

La commune de Riedisheim, culminant à l'extrémité nord du « Horst de Mulhouse », présente deux aspects :

 Le nord-ouest est la partie urbanisée, traversée par des axes structurants : des voies routières départementales, des voies ferrées et un canal. Le centre a gardé sa spécificité et une certaine dynamique commerciale participant à l'animation de la ville.

- Le sud-est est constitué de forêts, boisements, vergers et terres agricoles.

Ce contexte physique particulier pose question sur le développement des mobilités douces et la création des continuités vertes au sein du tissu urbain.

Pourquoi un schéma prospectif?

C'est un outil d'aide à la prise de décision sur les questions de mobilité douce et de nature en ville

Au-delà de la réalisation d'un diagnostic partagé, il a vocation à identifier les enjeux.

Les propositions concernent:

- La voirie à apaiser en abordant le partage de l'espace public entre la voiture, le bus, le vélo et le piéton ;
- La trame verte à déployer au sein du tissu urbain en lien avec l'accessibilité aux espaces naturels de proximité.

Sous la forme d'un **schéma prospectif,** la collectivité se dote d'une feuille de route proposant des actions pour développer les continuités douces et vertes.

Ce schéma est un outil qui formalise les intentions stratégiques de la collectivité à court, moyen et long terme. Il est le reflet d'une volonté de s'inscrire dans une **politique résiliente** face aux défis environnementaux actuels et futurs : réchauffement climatique, perte de la biodiversité, santé environnementale, ...

Sa conception a été partagée avec les instances de la participation citoyenne de la commune.



La «construction» du schéma, partagée avec les habitants

De quelle manière la mobilité douce peut-elle être développée ? Qu'attendent les habitants des espaces publics? Quelle est leur perception de la nature en ville?

Les élus considèrent que la vision d'un futur plus durable pour leur ville est à co-construire avec la population.

L'AURM a alimenté et animé le débat interne à la collectivité (élus), visant à cadrer, à ordonnancer et à argumenter les priorités des actions de Riedisheim, pour l'aménagement d'une ville résiliente et d'une ville apaisée. Ces priorités ont été illustrées par des images de références et des orientations d'aménagement.

Plusieurs rencontres ont eu lieu dans les quartiers entre février et juillet 2021 pour partager le diagnostic et les enjeux qui en découlent.

Une consultation directe auprès du **Conseil Participatif**

La commune s'est appuyée sur les instances existantes et les leviers locaux de la démarche participative pour une concertation élargie. Elle a notamment appelé le Conseil Participatif à formuler des avis sur les premiers scénarios possibles.

L'avis répond à trois questions :

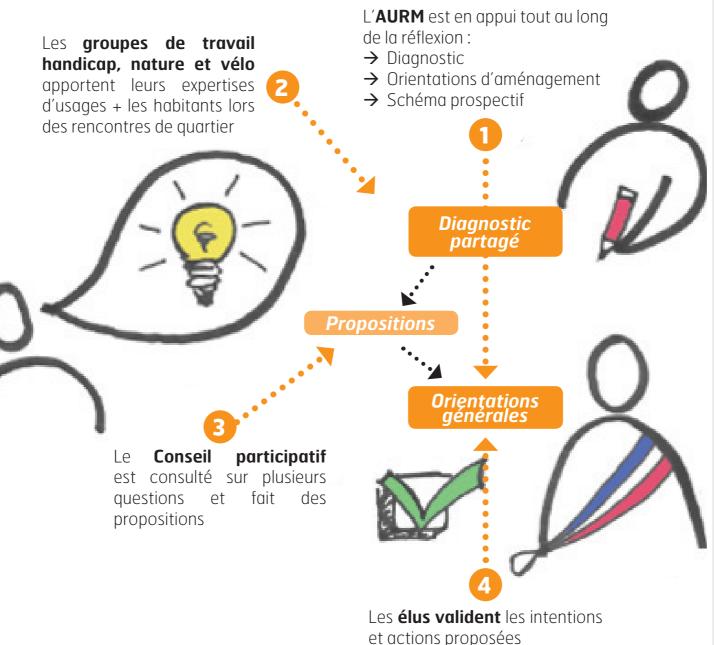
- → Les objectifs poursuivis sont-ils partagés ?
- → Les principaux secteurs à enjeux proposés par le diagnostic sont-ils à compléter?
- → Quelles sont les pistes à favoriser pour ces différents secteurs?

Le Conseil Participatif a rendu un avis circonstancié dont le comité de pilotage (élus et techniciens de la commune) a tenu compte dans les schémas proposés. Les éléments de réponse sont en annexe.

Articulation de la concertation avec la mission de l'AURM

La mission se compose:

- D'un diagnostic portant principalement sur la **trame verte et bleue**, et les **mobilités douces.** Il sera enrichi par les habitants qui ont la maîtrise d'usage.
- D'orientations générales. Elles prendront en compte les propositions émises par les habitants représentés par le Conseil participatif, après validation par la ville.



3 ateliers

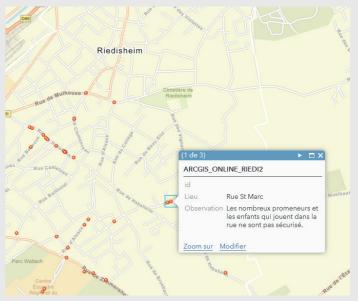
Les rencontres sous forme d'atelier ont eu lieu avec les groupes de travail handicap, nature et vélo. Ces échanges ont permis de partager des constats mais également de faire émerger les secteurs à enjeux.

1 rencontre dans chaque quartier

Au total 4 rencontres réparties par quartier ont permis de présenter les objectifs de la démarche en cours et d'échanger en salle et ensuite sur le terrain.

1 carte interactive

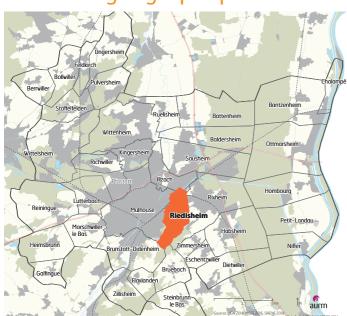
Pour recueillir par d'autres moyens l'expertise d'usage des habitants de la commune, une carte interactive a été mise à disposition. En allant sur le site donné, il était possible d'émettre un avis, une remarque positive ou négative sur un lieu en le pointant.



Extrait de la carte interactive avec un point sécurité soulevé rue St Marc

1. Une commune en coeur d'agglomération

Situation géographique



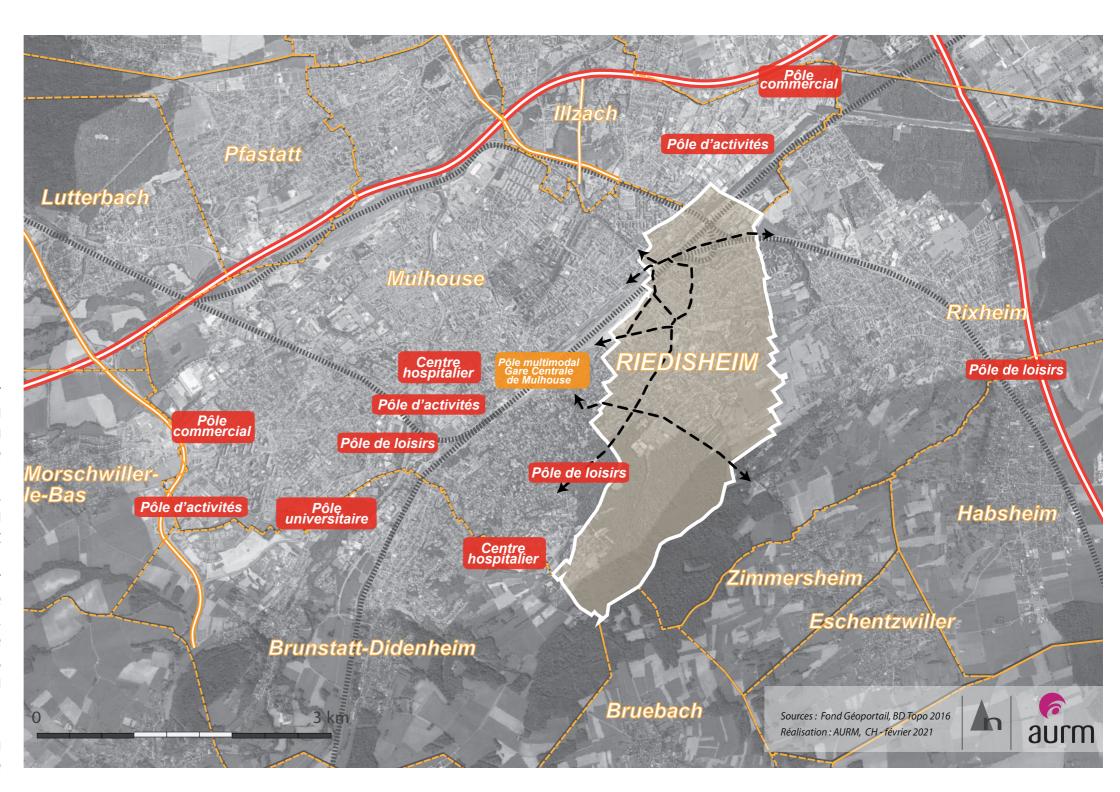
Une commune au coeur de l'agglomération

La commune de Riedisheim est au coeur de l'agglomération mulhousienne. Dans la continuité urbaine de Mulhouse, elle se situe à seulement 30 km de Bâle (Suisse) et à 20 km de Müllheim (Allemagne).

La commune d'une **superficie de 696 ha**, est bordée par Mulhouse à l'ouest, Illzach au nord, Rixheim à l'est et Brunstatt-Didenheim et Bruebach au sud.

Le ban communal est occupé pour moitié par le tissu bâti, principalement en partie nord de la commune, en conurbation avec Mulhouse, Illzach et Rixheim. Ce tissu bâti est à forte dominante d'habitats. Une zone d'activités économiques occupe la frange nord en bord du canal du Rhône au Rhin.

La forêt est une fraction du massif forestier du Tannenwald-Zuhrenwald, incluant une poche urbanisée, en limite sud du ban communal. Les surfaces agricoles occupent la frange est sur les collines. Relief très présent, Riedisheim est une des premières villes des contreforts du Jura.



Un centre urbain proche de lieux de services et d'emplois du centre ville de Mulhouse



2. Le profil de la population en 2018

→ 12 660 habitants

soit **5** % de la population de Mulhouse Alsace Agglomération

Répartition par tranche d'âge

30 % moins de 30 ans 38 % entre 30 et 60 ans 32 % de plus de 60 ans

Un peu moins de 40 % de la population se trouve dans la tranche active des 30-60 ans. Un tiers des résidents de Riedisheim a plus de 60 ans, alors qu'ils représentent 23 % de la population mulhousienne.

La population continue de vieillir sous l'effet de l'allongement de la durée de la vie et de l'avancée en âge des générations du babyboom. Les retraités vivant à Riedisheim représentaient 29 % en 2008. Ils grimpent à 33% de la population active¹ en 2018.

Les actifs représentent 40 % de la population totale.

1 La population pourvue d'un emploi

→ **5 807** actifs

soit 40 % de la population totale

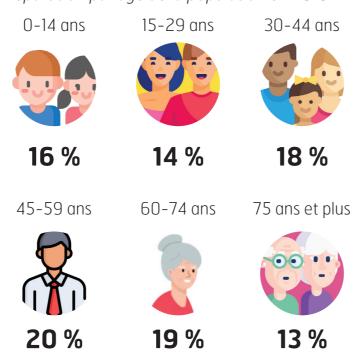
Une proportion de professions intermédiaires¹ et d'ouvriers en baisse, au profit des cadres et employés

Entre 2013 et 2018, la part des personnes exerçant une profession intermédiaire² et vivant à Riedisheim a diminué de 2 points passant ainsi de 17% de la population à 15%. C'est la part des ouvriers qui a le plus diminué en perdant 3 points pour être à 9%.

Les cadres et employés ont progressé respectivement de 10 à 12 % et de 14 à 15 % en 5 ans. Seuls les agriculteurs restent très peu nombreux mais en doublant quasiment les effectifs passant de 4 à 9 en 2018.

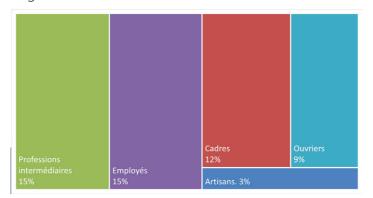
2 Les professions intermédiaires représentent entre autres les personnes qui travaillent dans l'enseignement, la santé et le travail social. Ce sont aussi des personnes qui occupent une position intermédiaire entre les cadres et les agents d'exécution, ouvriers ou employés

Répartition par âge de la population en 2018



Les 30-60 ans représentent un peu moins de 40 % de la population totale - Source Insee, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021

Répartition par catégorie socio professionnelle de la population de 15 ans et plus en 2018 (hors agriculture)



La part des actifs représente 40 % de la population totale, Source Insee, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021

Les actifs vont travailler majoritairement dans l'agglomération mulhousienne

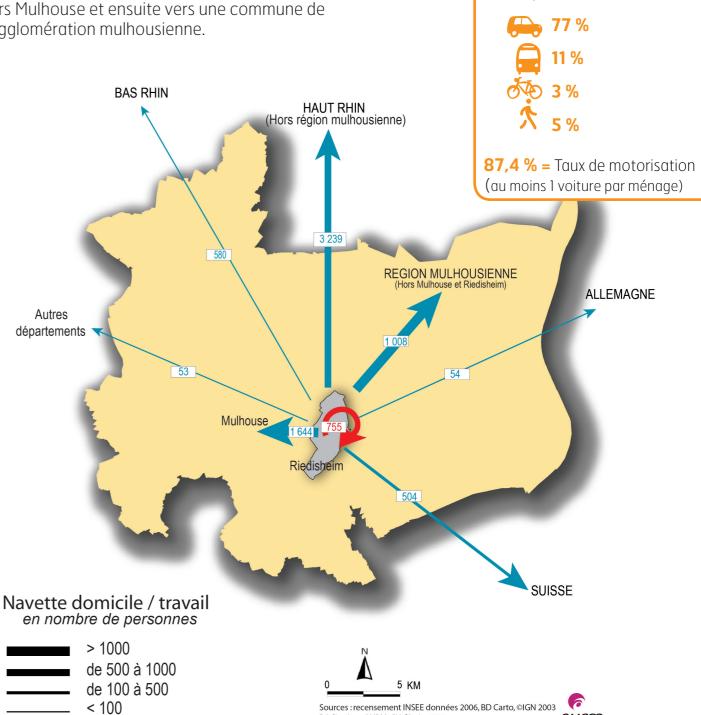
En 2018, plus de **14 % des actifs** travaillent dans leur **commune de résidence qu'est** Riedisheim.

Majoritairement, les personnes qui travaillent en dehors de la commune, vont principalement vers Mulhouse et ensuite vers une commune de l'agglomération mulhousienne.

Près de **50 % des actifs résidant et travail**lant à Riedisheim (755) prennent leur voiture. Ce pourcentage passe à 80 % des actifs (2652) qui travaillent dans une des communes de l'agglomération mulhousienne.

Part des moyens de déplacement

des actifs en 2018 :



Représentation graphique des navettes domicile travail depuis -flèche bleue et vers -flèche rouge Riedisheim Source Insee, RP2008, RP2013 et RP2018, exploitations principales, géographie au 01/01/2021



DIAGNOSTIC

3. Les mobilités à Riedisheim

Pourquoi se déplace-t-on?

De manière générale, les personnes se déplacent pour:



Travailler



S'instruire



Faire du sport



Se restaurer





Se divertir

Faire du shopping/ des courses

La commune de Riedisheim présente 3 pôles d'intérêt qui génèrent des déplacements, principalement en voiture :

- La zone d'activités au nord de la commune :
- Le coeur de ville avec ses commerces, ses services administratifs et autres;
- La zone de loisirs et de sports de la plaine du Waldeck.

A ces pôles s'ajoute le supermarché (Super U) comme lieu de destination fortement fréquenté par une clientèle venant de Riedisheim et des communes voisines.

Les collèges, groupes scolaires et écoles sont également des lieux de destination. La fréquentation peut être importante sur un temps donné, aux heures d'entrée et de sortie de classe (la particularité de ces lieux est le public très jeune).



Activités tertiaires dans la zone industrielle au nord de la commune

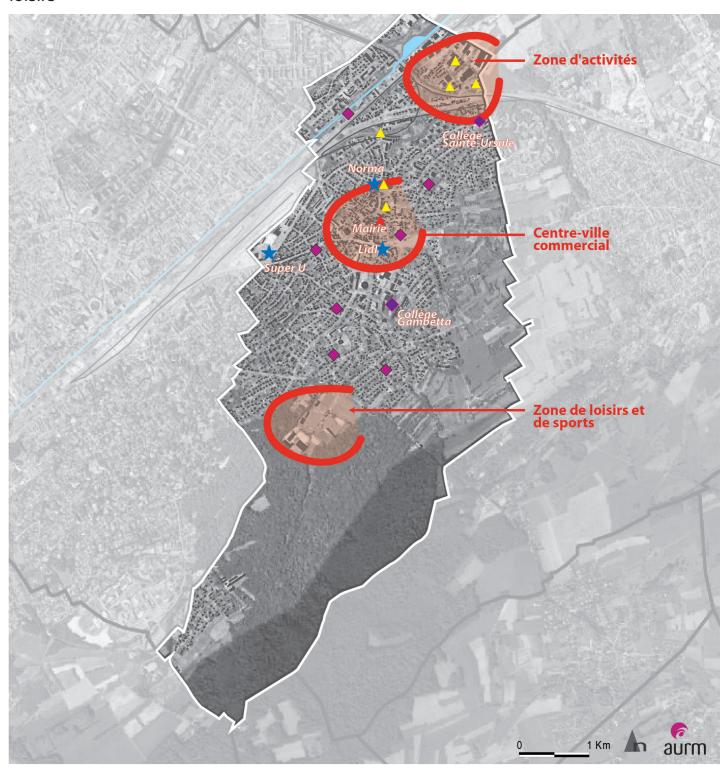


Commerces et divers services au centre ville



Le skatepark au sein de la plaine sportive du Waldeck

Riedisheim présente trois pôles d'intérêt où ce se concentrent activités, services et



Les établissements économiques :

- de 100 à 199 salariés
- de 50 à 99 salariés
- de 20 à 49 salariés
- ★ Commerce de plus de 300 m²

Les établissements scolaires :

- Ecole maternelle et primaire
- Collège

Fond Géoportail, BD Topo 2016 - Réalisation: AURM, CH-février 2021



DIAGNOSTIC

Des infrastructures selon les modes de déplacements

Un réseau routier hiérarchisé et contraint par la topographie



Des voiries dédiées principalement aux véhicules motorisés

Le ban communal est traversé par plusieurs **voies primaires** ¹ :

- La **RD 66** est l'axe important au nord qui relie le centre de Mulhouse à Rixheim :
- La **RD 39** borde la limite extrême nord reliant Mulhouse et Illzach :
- La **RD 56** sépare le ban communal en deux, menant vers Zimmersheim.

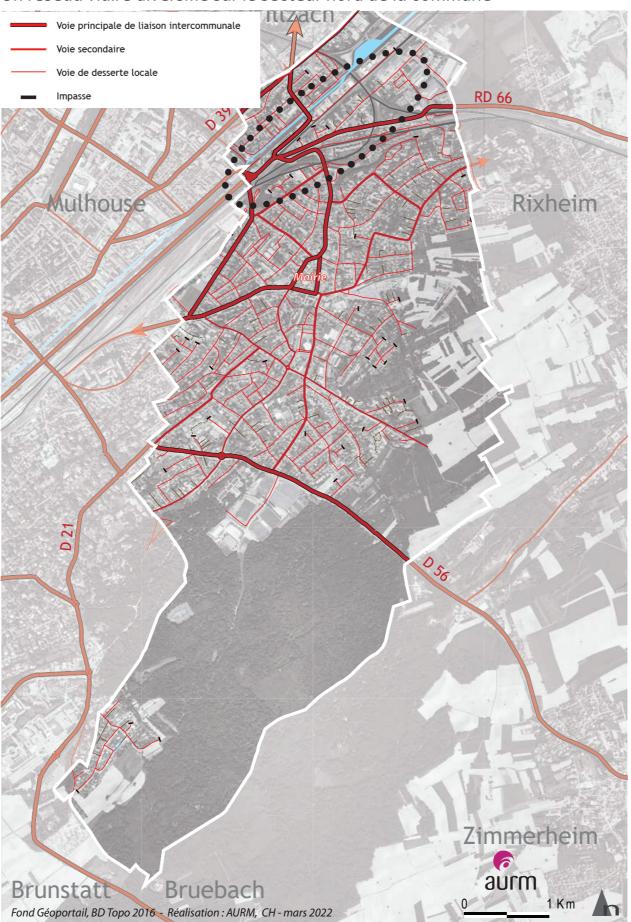
Les **voies secondaires**² sont des dessertes du quartier et permettent les liaisons internes. Le flux de circulation peut être important, car elles servent de voie de transit entre quartiers voire entre communes.

Des **voies en impasse** se répartissent dans le tissu urbain, servant aux déplacements des piétons et des cyclistes.

Au delà de ce réseau routier, la partie nord est concernée par d'autres infrastructures: le Canal du Rhône au Rhin et les différentes voies ferrées. Le franchissement de celles-ci impose une succession de ponts, ainsi se concentrent plusieurs points de conflit entre les différents modes de déplacements.

Source «La ville franchisée» de D. Mangin 2004

Un réseau vigire diversifié sur le secteur nord de la commune



Typologie des rues

Des rues très larges ou très étroites

Les voies présentent plusieurs profils, de très larges dans les espaces peu contraints à des rues plus étroites dans le tissu ancien. Globalement le profil de la rue correspond à son statut. Néanmoins, la rue du Maréchal Foch par exemple supporte un flux de circulation de transit alors que son gabarit est moins adapté.

Selon la largeur de la voie, des aménagements pour les cyclistes et les piétons sont aménagés. Ils permettent ainsi de sécuriser davantage leurs déplacements, cependant ils ne sont pas toujours «confortables».

La configuration linéaire de certaines rues incite à une vitesse de circulation excessive, créant un sentiment d'inconfort et d'insécurité selon les secteurs.

Quelques voiries présentent un caractère paysager par des plantations le long des parcours.

Des rues à fort dénivelé

La situation géographique de la commune, au pied des collines (contrefort du Jura), donne une configuration particulière à certaines rues. Elles présentent un fort dénivelé peu propice aux déplacements vélos.

18 rues présentent une pente de 10 % en partie urbaine, dont la rue du Jura avec 22 %.
13 rues ont une pente entre 8 et 10 %.

Certaines rues ont la particularité de passer d'une pente ascendante à une pente descendante telle que la rue de Habsheim.

¹ La **voie primaire** assure la liaison entre deux zones urbaines. Elle permet d'assurer une circulation rapide.

² La **voie secondaire** représente la voie de base à l'intérieur d'une zone urbaine. Elle permet la desserte des services publics, des équipements collectifs, des commerces et des espaces habités.

Avenue Gustave Dollfus : voirie primaire au nord de la commune



Rue de Bâle : impasse résidentielle



Rue des Alliés : double alignement d'arbres



Rue du Jura : sens unique avec une forte pente

Les alternatives pour se déplacer sans voiture

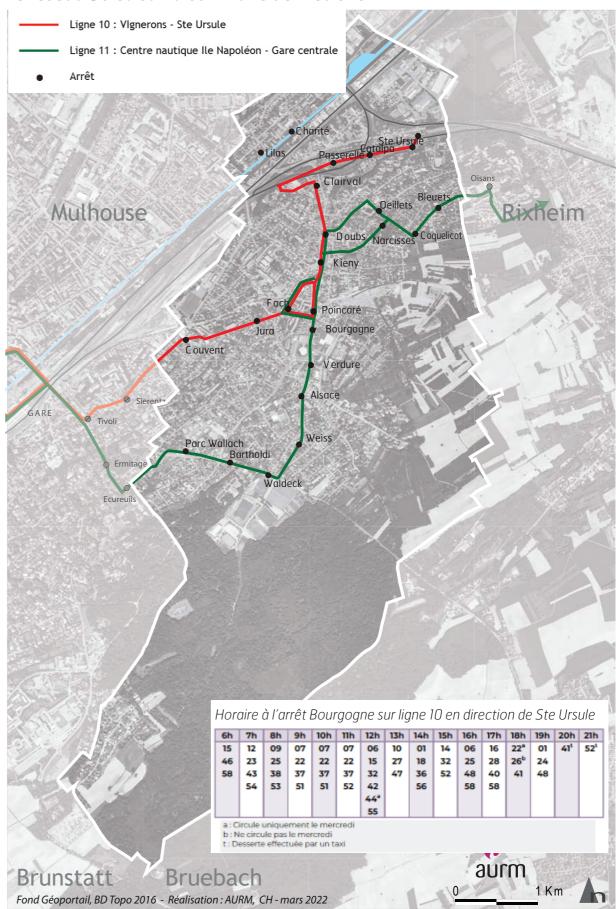


La commune est desservie par deux lignes du réseau Soléa de transports collectifs reliant toutes deux la gare centrale de Mulhouse, gare principale du territoire mulhousien. Le centre de Riedisheim est à moins de 10 min en bus de ce pôle multimodal (lieu où se connectent différents modes de transports : train, bus, circulations douces).

Le transport à la demande Filéa complète le dispositif.

Trois lignes de car dites interurbaines (transports scolaires), gérées par la Collectivité européenne d'Alsace (CeA), traversent la commune (non reprises sur la carte ci-contre). Elles contournent le centre de Riedisheim et empruntent les voies primaires.

Le réseau Soléa sur la commune de Riedisheim



2 lignes Soléa desservent la commune, la fréquence de circulation aux arrêts est de 10 à 15 min

5,8 km d'aménagements cyclables

Les axes structurants de la commune sont pourvus d'aménagements cyclables (bandes ou jalonnement) souvent discontinus.

Ils permettent de rejoindre Mulhouse et particulièrement la gare centrale mais aussi les communes voisines (Illzach, Rixheim, Zimmersheim entre autres).

Les ligisons internes commungles restent à développer même si les rues sont passées à 30 km/h hors les axes structurants.

Pour faciliter la pratique du vélo et l'intermodalité¹, il est important de pouvoir stationner le vélo à proximité des équipements publics, des commerces et des services. Des arceaux sont placés mais ne sont pas sécurisés, d'autres pourraient être ajoutés. Les franchissements des infrastructures restent des points délicats pour les cyclistes où même avec un aménagement la sécurité n'est pas optimale.

Il est à signaler également que la commune dispose d'une station «Vélocité» dans la continuité du dispositif mulhousien. D'autres stations pourraient être mises en place, notamment dans le quartier Schweitzer.

Pour compléter ce dispositif, de nombreuses **venelles** permettent aux piétons de traverser les îlots urbains.

Quelques rues sont identifiées comme «zones de rencontre» principalement à proximité des écoles. Elles donnent ainsi la priorité aux piétons et cyclistes. La vitesse de circulation ne doit pas dépasser 20 km/h.

Par ailleurs, les trottoirs ne sont pas toujours valorisés: trop étroits, nécessitant un entretien ou encore encombrés et peu confortables pour des personnes à mobilité réduite. D'autres sont pourvus d'un marquage pour le piéton.



Liaison cyclable et piétonne entre les rues du Collège et des *Vignerons*



Marquage particulier au niveau des carrefours pour le vélo (bande verte)



Balisage des grands itinéraires cyclables traversant le ban communal



Station vélocité au bout de la rue de la Wanne



Rue du Jura à sens unique avec la circulation cycliste autorisée à contre sens



La rue cyclable ou vélorue est signalée par un panneau, sans aménagement au niveau de la

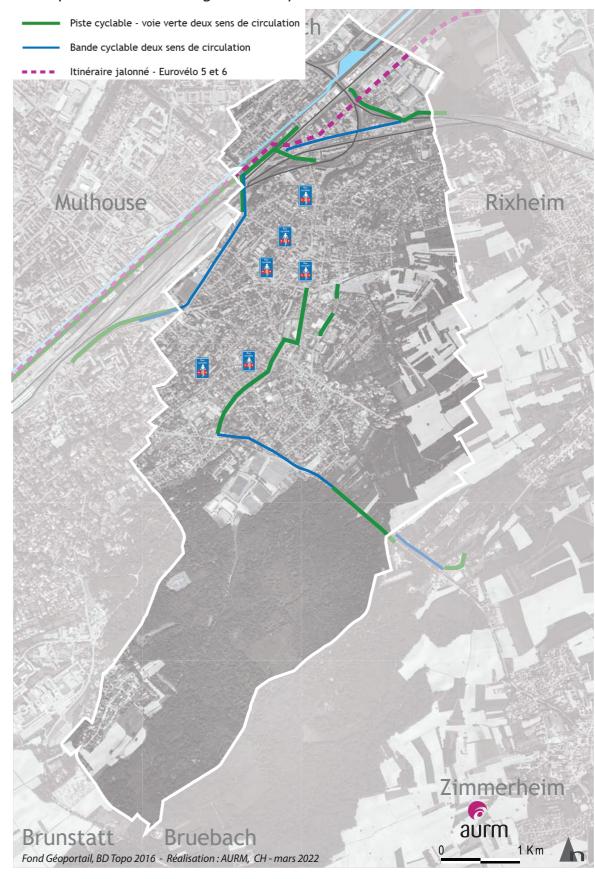


Rue de la Fontaine est une zone de rencontre à proximité de l'école Clemenceau



Trottoir large partagé avec marquage pour les piétons

Le dispositif des aménagements cyclables



Les aménagements cyclables sont discontinus, en dehors de l'axe le long du canal. Ils sont très peu présents dans le tissu plus urbain.

👪 Des vélos rues ou rues cyclables ont été créées. Leur pertinence est questionnée par les cyclistes expérimentés.



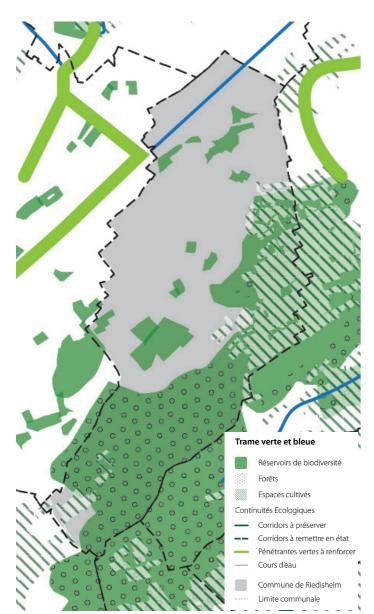
¹ L'intermodalité est l'utilisation de plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement.

4. «L'écrin vert» de la commune

Trame verte: de quoi parle-t-on?

Constituer une «trame verte» permet de protéger la biodiversité présente dans les noyaux et favoriser la circulation des espèces entre les différents lieux de vie par «des couloirs écologiques.»

Le ban communal de Riedisheim est couvert en grande partie de forêt et de vergers constituant des réservoirs de biodiversité. Ponctuellement, des surfaces boisées assez importantes forment des relais à ces réservoirs.



Extrait de la carte de la Trame Verte et Bleue du SCoT de la région mulhousienne - Source SCoT RM - Ecoscop - 2018

Cette armature verte, protégée en partie par un statut de réservoir de biodiversité ou d'Espace Naturel Sensible, est le support de projets qui répondent aux besoins :

- de développement urbain mesuré,
- écologiques en protégeant et restaurant la biodiversité, mais aussi en luttant contre les risques (coulées de boue, îlot de chaleur, ...),
- agricoles, forestiers, pour un maintien de ces économies,
- de déplacements et mobilités douces et ainsi diminuer les risques de pollution,
- sociaux (cadre de vie, fonction récréative,...)
 dont chaque habitant a besoin.

L'écrin vert actuel est un **atout important** pour constituer un réseau pénétrant au sein du tissu urbain.

Une attention particulière sera apportée à la transition entre le tissu urbain et agricole, notamment sur les collines qui sont un «joyau» paysager, entre cultures, vergers et prairies.

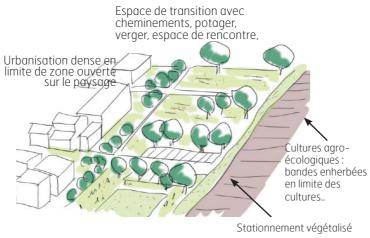
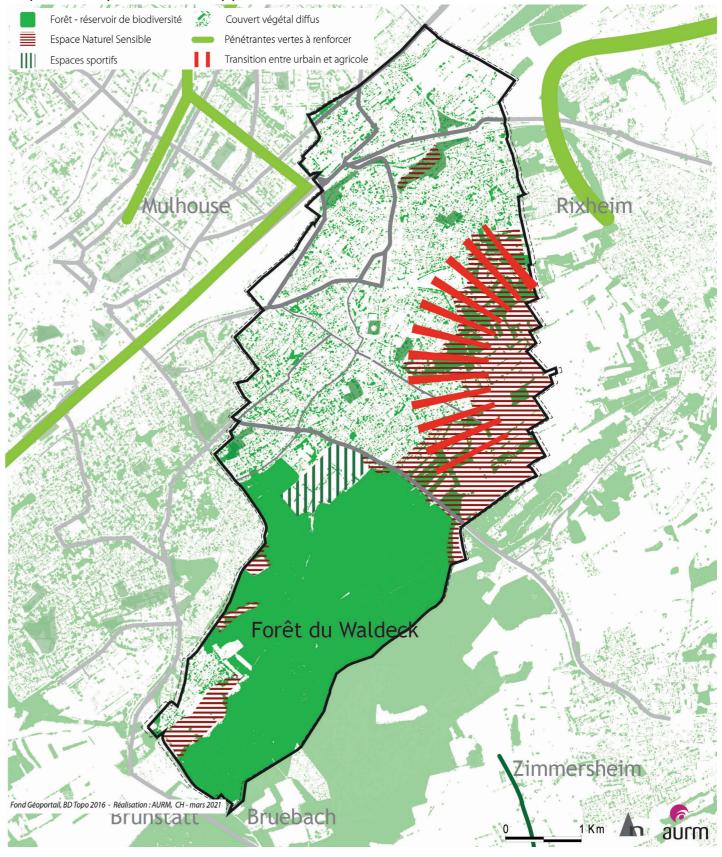


Illustration d'un traitement possible des franges urbaines entre tissu urbain et espace cultivé.

Le potentiel pour le développement de la trame verte



Les supports pour le développement de liens entre les réservoirs de biodiversité et le tissu urbain reposent entre autres sur l'ensemble des jardins, espaces publics et autres végétalisés.

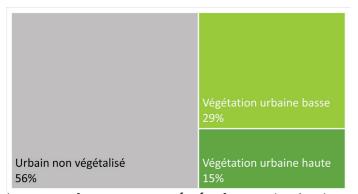
DIAGNOSTIC

44 % de la surface du tissu urbain est végétalisée

L'écrin naturel de la commune comprend de nombreux espaces remarquables protégés. Le tissu urbain recèle également des espaces d'intérêt, mais ceux-ci restent peu connus et reconnus.

Le relais entre les espaces naturels et les «touches» de nature en ville est un enjeu pour préserver la biodiversité (trame verte et bleue). C'est un atout à prendre en compte dans les projets d'aménagement.

La répartition de la végétation à l'intérieur des taches urbaines



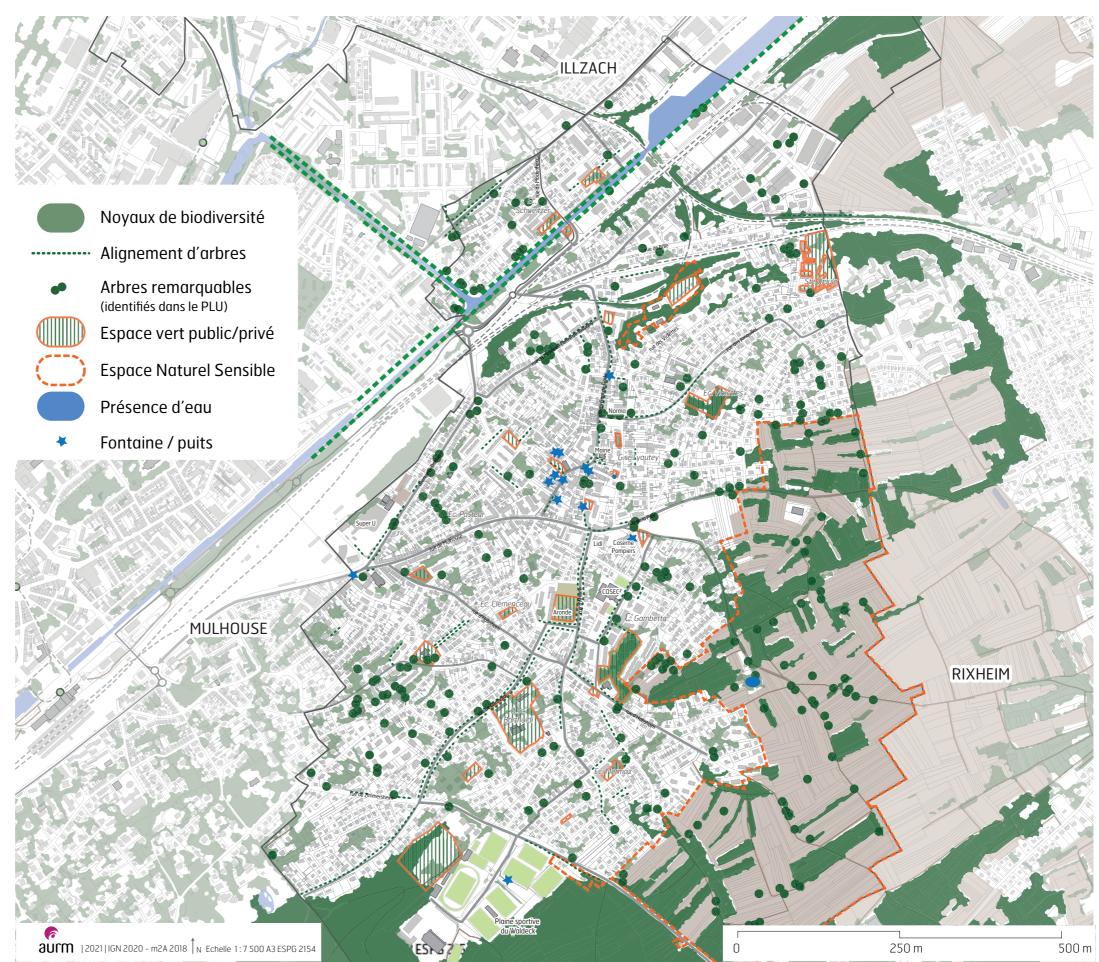
La **part du couvert végétal** au sein du tissu urbain est de **44** %.

La part de couverture végétale basse (surfaces enherbées) est largement supérieure soit 29 %, à celle de la couverture végétale haute (strate arbustive et arborée) correspondant à 15 %.

Une grande partie de cette végétation est située sur des parcelles privées, aussi renforcer la «nature en ville» concerne également les particuliers.

La cartographie souligne la place importante du végétal situé sur des espaces privés en ville. Il constitue notamment un important relais de biodiversité en ville. S'ils ne sont pas accessibles à tous, ces espaces contribuent à l'ambiance végétale urbaine. Ils ont un impact visuel important au delà des limites parcellaires.

D'autre part, ils **contribuent à rafraîchir les îlots urbains**, précieux lors des épisodes de canicule.



Entre les massifs boisés, les vergers, prés et prairies et les parcs ou squares publics ou privés, le couvert végétal est très important sur la commune de Riedisheim.

Des enjeux croisés pour articuler les continuités douces et vertes

Pourquoi agir?

La volonté de s'inscrire dans une **politique** résiliente face aux enjeux environnementaux et climatiques a conduit la commune à réfléchir sur le développement de la mobilité douce et le renforcement de la trame verte. Aussi la construction du schéma prospectif repose sur les **réponses à apporter à ces enjeux.**

Le diagnostic a permis de cibler les secteurs où les enjeux se conjuguent.

Le schéma proposé est un outil qui formalise les intentions stratégiques de la collectivité à court, moyen et long terme.

Il articule les actions pour le développement des mobilités douces en s'appuyant sur la trame verte.

Qu'entend-on par mobilités douces ?

Les « modes doux » sont des modes de déplacement alternatifs aux modes de déplacement motorisés : marche à pied, vélo, rollers, trottinette, skateboard, ...

Il sont qualifiés de modes « actifs » car ils renvoient à l'activité physique des personnes.











Sur quoi agir?

Pour les mobilités

- → Le développement et renforcement d'un maillage modes doux pertinent;
- → La création d'itinéraires « interquartiers » et en connexion avec les communes voisines et/ou les circuits du schéma de l'agglomération;
- → La création d'un réseau « structurant » de déplacements mode doux ;
- → Un réseau adapté à la morphologie de la commune et la typologie des espaces publics;
- → La sécurité et le confort renforcés pour les itinéraires mode doux :
- → L'intégration du stationnement pour vélo (sécurisé ou non) dans les espaces publics.

Pour la trame verte

- → La préservation et le renforcement des liens entre les réservoirs de biodiversité de l'extérieur vers l'intérieur de la commune (développement dans le tissu urbain);
- → Une trame verte se préoccupant de la nature ordinaire tout autant que de la nature remarquable;
- → Une trame verte accompagnant en partie le réseau des modes doux et caractérisant les espaces publics;
- → Une trame verte qui fait transition entre les espaces naturels, agricoles et le tissu urbain;
- → Une sensibilisation importante des bénéfices de la trame verte.

Articuler les continuités douces et vertes

CONTINUITÉS DOUCES

Enjeux de mobilités

Réduction Développement des flux du vélo et de la pendulaires en marche voiture

Enjeux environnementaux

de la biodiversité Réduire l'érosion des

Renforcement Amélioration du paysage et cadre de vie dont ICU (Ilots de Chaleur Urbain)

Enjeux pour le cadre de vie et les habitants

Développe-Prise en ment du lien compte des social usages Amélioration de Appropriation la santé des espaces

TRAME VERTE ET BLEUE

→ pour un schéma, support d'une politique à long terme

L'application du schéma aura des incidences positives sur :



La réduction des émissions de CO2 et qualité de l'air



La santé



La biodiversité



Les coulées de boue



La surchauffe urbaine



La trame verte et bleue



Le cadre de vie en développant plus d'espaces paysagers



A/ Schéma global

1. Mailler les modes doux dits « actifs »

a. Renforcer le maillage d'infrastructures pour cycles

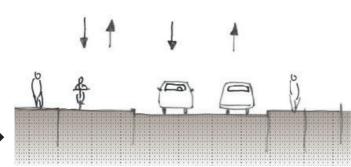
Ce maillage doit permettre de développer et de faciliter l'usage du vélo tout en améliorant la qualité urbaine et paysagère de la rue.

Il repose en partie sur des aménagements existants.

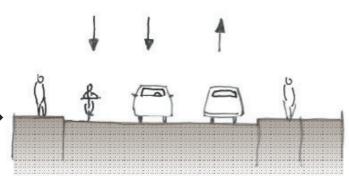
Objectifs:

- Augmenter la part des cyclistes ;
- Réduire l'emprise de la voiture ;
- Faciliter le partage des voies en vue d'apaiser la circulation.
- Un maillage diversifié pour répondre à divers usages
- → Axes cyclables structurants = itinéraires sur des axes routiers principaux. Ils s'appuient sur les pistes cyclables existantes en les prolongeant. Pour un meilleur repérage, chaque axe sera identifié par une signalétique adaptée indiquant la direction de la piste. Ces axes rejoignent le réseau intercommunal principalement vers Mulhouse et Illzach.
- → Liaisons continues et apaisées = pistes ou bandes cyclables sécurisées et/ou balisage. Plus présentes dans le tissu urbain, ces liaisons permettent d'assurer des déplacements cyclables dans des conditions apaisées et sécurisées.
- → Zones de rencontre = rues semi piétonnes où l'espace est mieux partagé. Ces zones peuvent avoir plusieurs configurations selon leur situation et fonction : dans le secteur très dense du centre ancien, le long du canal (rue de la Navigation), devant le collège Gambetta ou encore les rues conduisant aux collines.

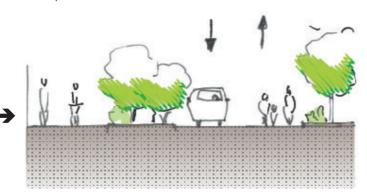




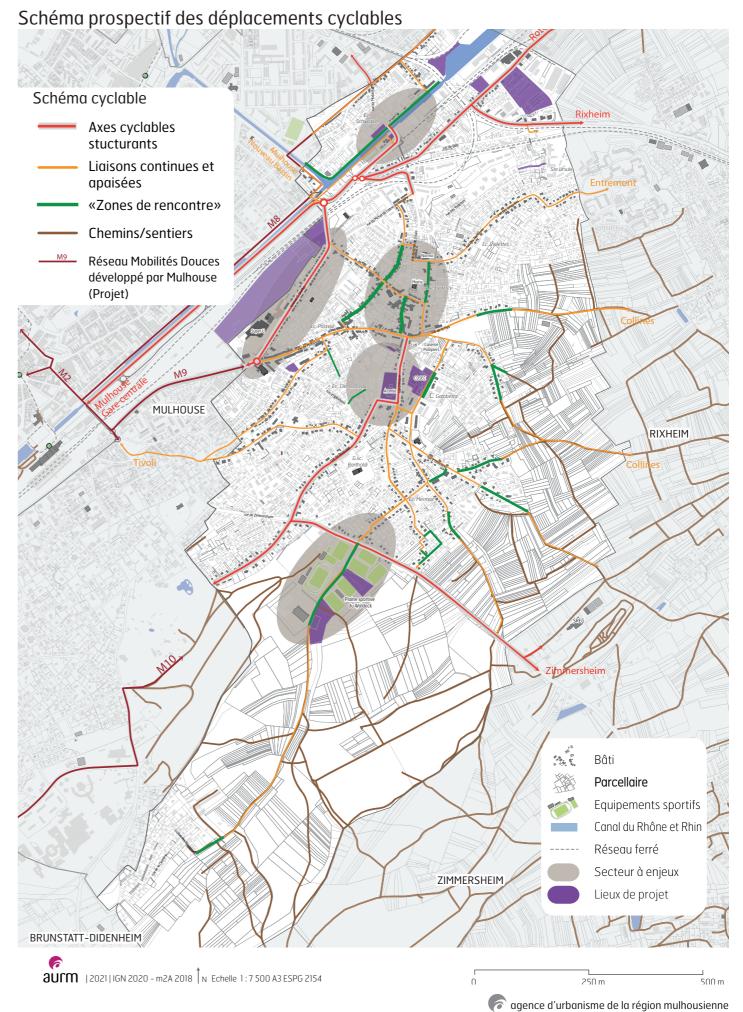
La piste cyclable est séparée des voies de circulation automobile et piétonne, a minima avec une bordure ou une différence de niveau



L'aménagement cyclable se limite à une bande marquée au sol



Les piétons et cyclistes utilisent la même voie de circulation que les véhicules motorisés. La rue peut être marquée ponctuellement par des massifs plantés.

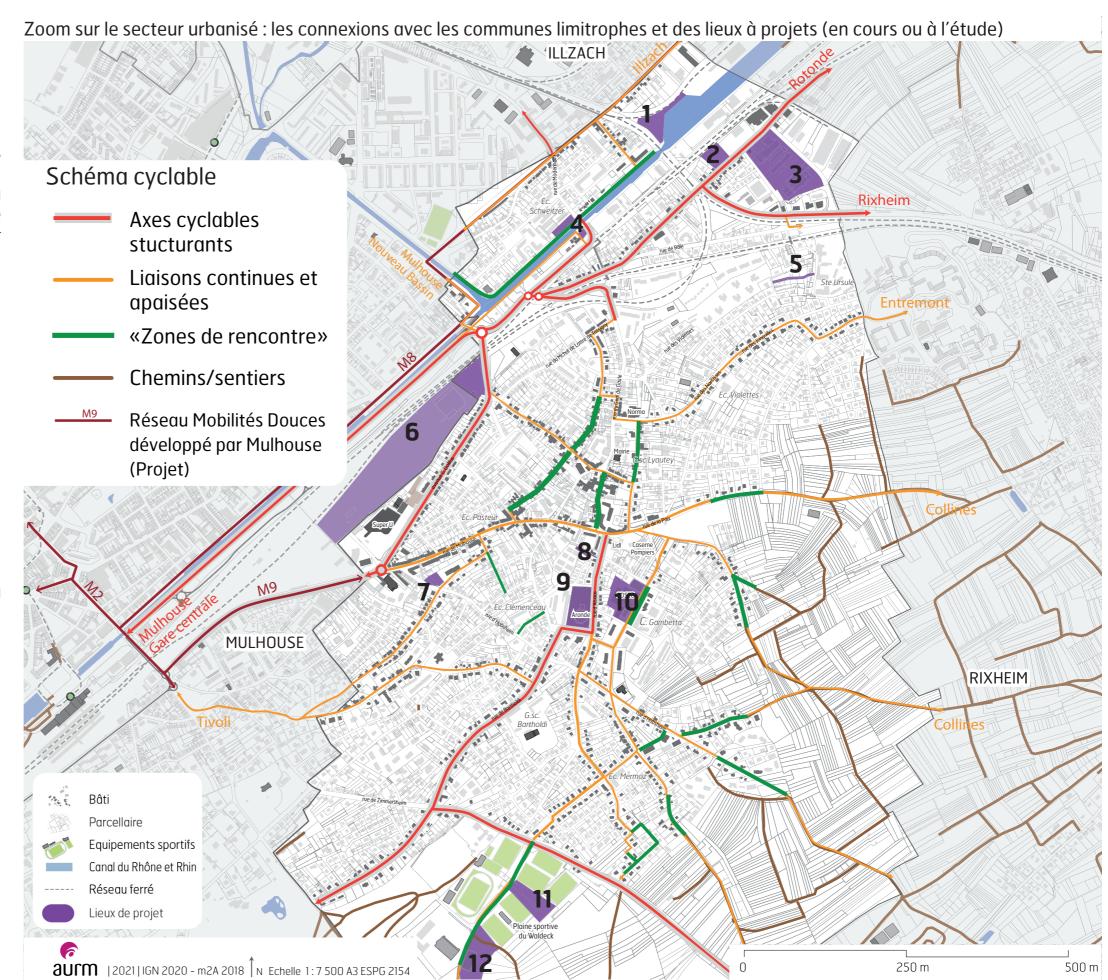


Un maillage interconnecté avec les autres communes voisines et reliant les projets ponctuels et divers à court, moyen ou long terme.

Plusieurs lieux, de diverses tailles, ont été relevés comme des lieux à projet.

Qu'ils aient une fonction récréative et/ou paysagère, ce sont des lieux qui entrent dans le schéma en développement pour en faciliter leur accès à vélo ou à pied.

- **1.** Zone de loisirs et/ou de détente à développer en lien avec le canal
- 2. «Forêt urbaine» sur une parcelle délaissée
- **3.** Secteur en attente de projet (renouvellement urbain de la zone industrielle)
- **4.** Espace paysager entre la rue de la Navigation et l'école maternelle Schweitzer et aménagement du pont de Modenheim
- **5.** Venelle paysagère entre la rue Naegeleberg et la rue de la Banlieue à aménager
- **6.** Ancien site du tri postal = secteur de renouvellement urbain
- 7. Espace boisé à préserver
- 8. Venelle paysagère à aménager
- **9.** Aménagement paysager du stationnement et des abords de l'Aronde
- 10. Reconversion du COSEC
- 11. Aménagement paysager du stationnement
- **12.** Skate park + espace à aménager en multipliant divers usages plus actuels



b. Développer un réseau de venelles

Ce réseau doit permettre de favoriser la marche à pied à travers l'ensemble urbain dans une cadre agréable et apaisé.

Objectifs:

- Augmenter la part des marcheurs pour des petits trajets;
- Rendre l'espace public plus confortable à l'œil, à l'oreille et aux « pieds » ;
- Réduire l'emprise de la voiture ;
- Valoriser le patrimoine.
- Un maillage diversifié pour répondre à divers besoins
- → Venelles = ruelle ou passage public ou privé mais à usage public, parfois dissimulé qui sont utilisables uniquement à pied et à vélo pour certains. Les venelles en projet font l'objet d'un emplacement réservé au Plan Local d'Urbanisme.

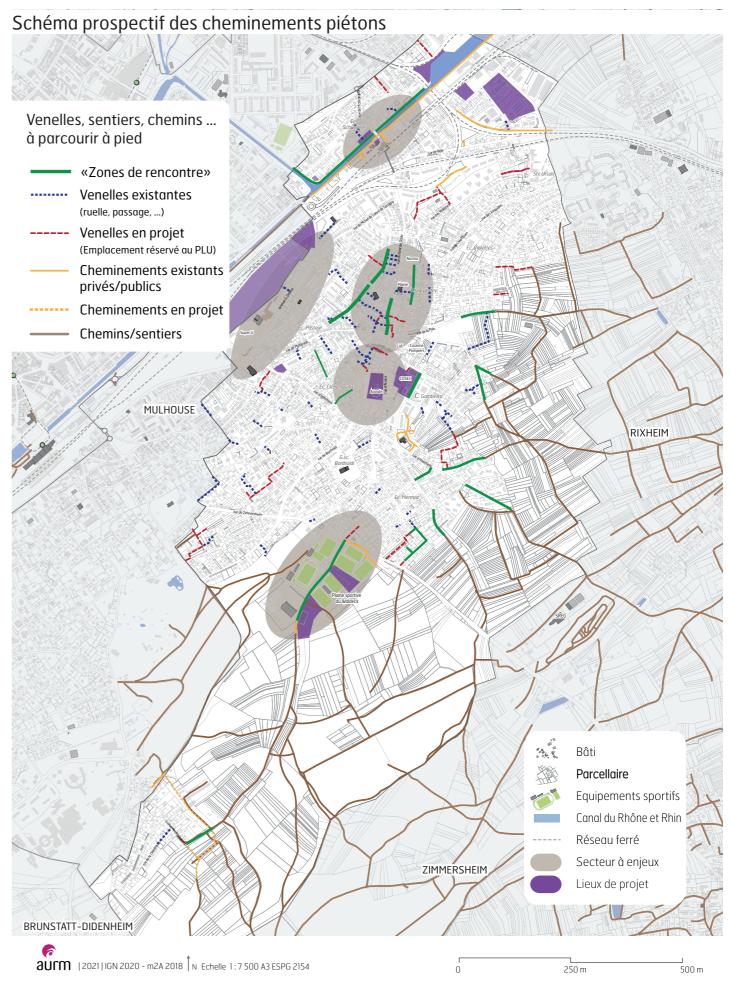


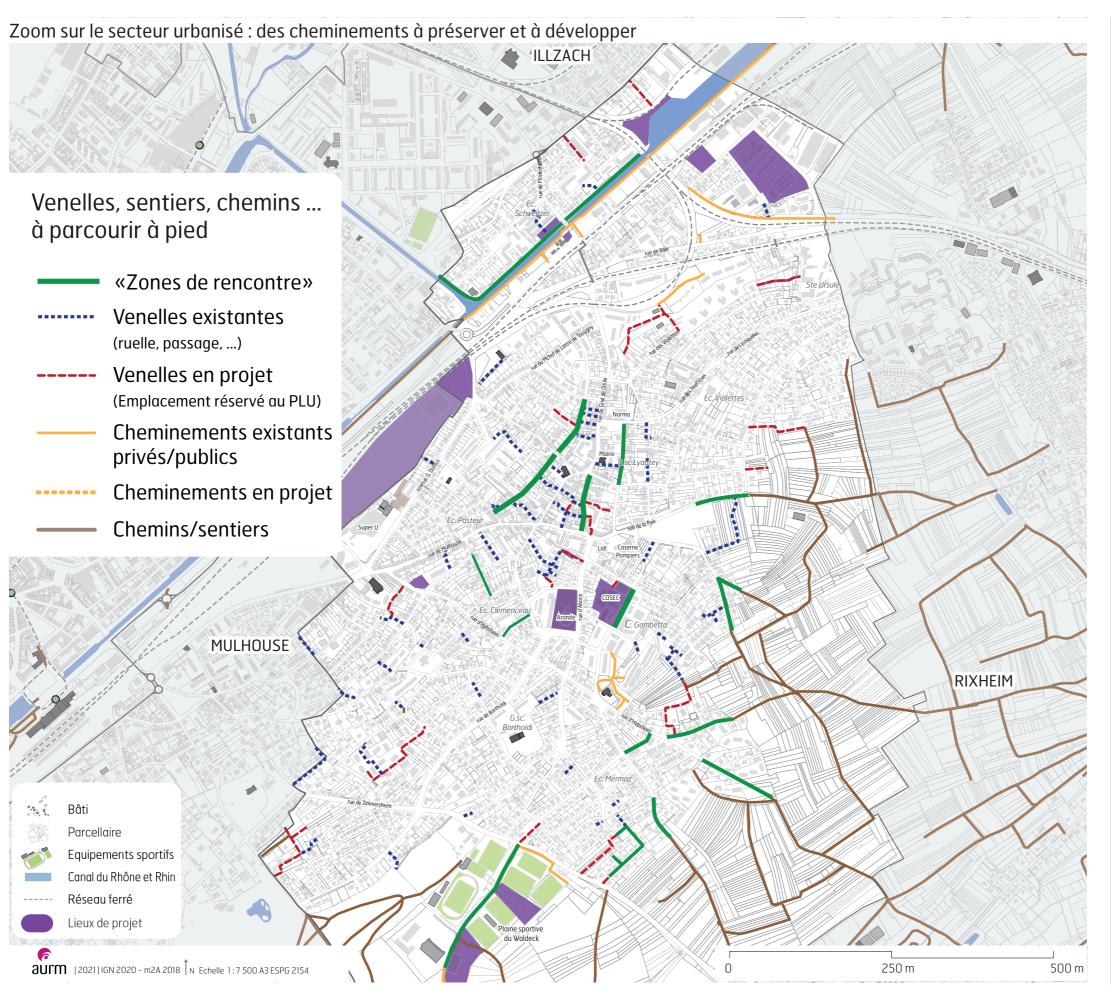
→ Cheminements = chemins le long du canal, au sein d'un parc public ou privé. Ils sont accessibles à tous. Certains sont à l'état de projet.



→ Chemins/sentiers reliant le tissu urbain au secteur des collines agricoles ou boisées. Ils traversent ces milieux et rejoignent les communes voisines.







Inspirations

Exemple de valorisation paysagère de venelles



Plantation au pied des murs - Nantes Crédit photo - AURM



Plante grimpante très volubile - Strasbourg Crédit photo - AURM



Une architecture très «végétale» - Mulhouse Crédit photo - AURM



Noue végétalisée dans une nouvelle opération -Nantes

Crédit photo - AURM

2. Tisser des liens verts

a. en reliant les noyaux de verdure...

Les faisceaux de la trame verte reposent sur le **tissu vert** existant. Ils relient les noyaux de biodiversité aux parcs, jardins et autres places arborées au sein du tissu urbain.

Objectifs:

- Augmenter la part et la diversité végétale dans le tissu urbain ;
- Apporter plus de fraîcheur dans le tissu urbain ;
- Réduire les surfaces imperméables ;
- Permettre les déplacements de la faune.

La trame verte se compose de :

- → Noyaux de biodiversité = intitulés «scientifiques» du massif forestier, y compris des vergers, petits bois, haies découpant les surfaces agricoles.
- → Noyaux secondaires = relais entre noyaux de biodiversité reposant principalement sur des parcs et jardins.
- → Faisceau trame verte = succession de squares ou jardins publics et privés créant un «couloir» propice à l'insertion de la «nature en ville».
- → **Alignement d'arbres** = arbres le long de voies de circulation

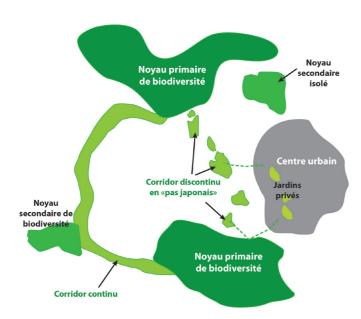


Schéma explicatif de la composition d'une trame verte

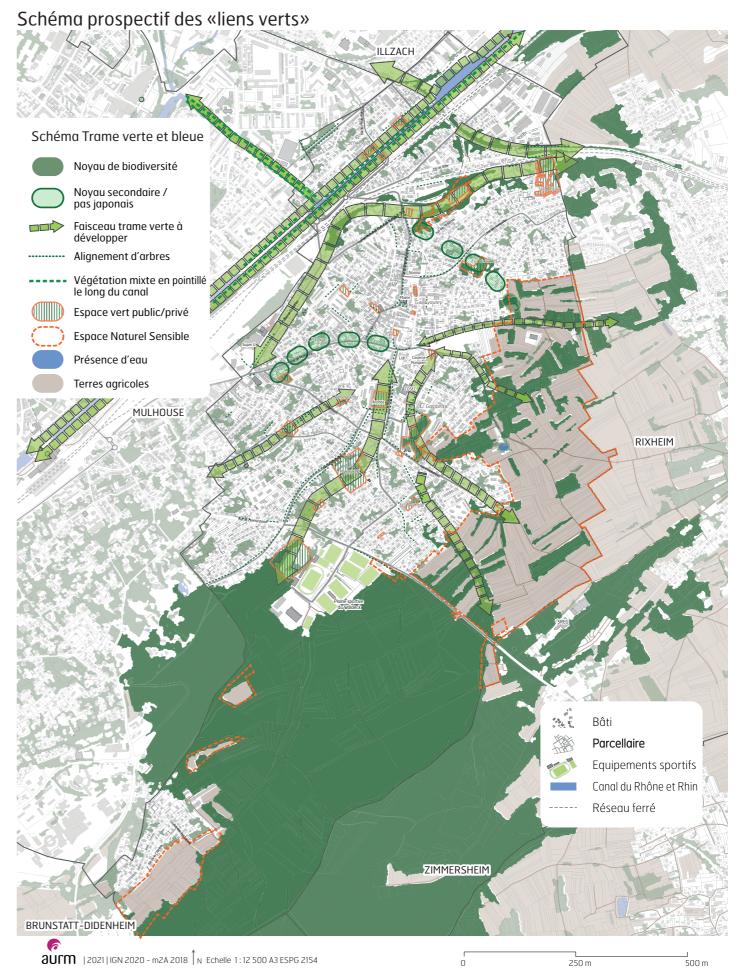












b; Les relais «verts» publics et privés au sein du tissu urbain

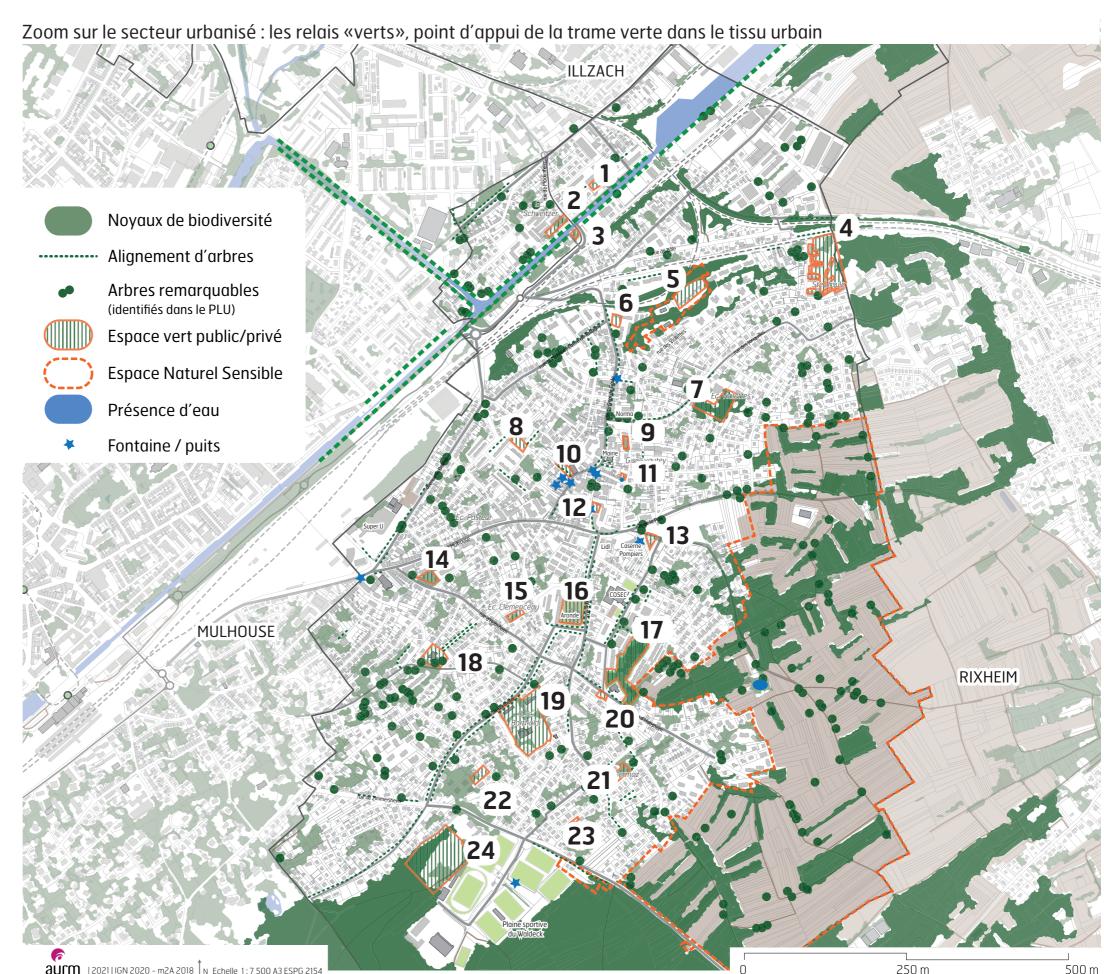
Chaque composition paysagère, privée ou publique, est un **relais** dans ce tissu vert à densifier en milieu urbain.

Les plus importants sont identifiés sur cette carte soit pour leur taille, leur situation ou encore leur usage.

Ils s'inscrivent dans un faisceau de la trame verte. La préservation de ces relais est un **enjeu fort** pour la **continuité** et le développement **de la biodiversité**, mais aussi pour le maintien d'îlots de fraîcheur au sein du tissu urbain.

En parallèle, les points d'eau son repérés que ce soit les fontaines ou puits, prémices d'une trame bleue à développer.

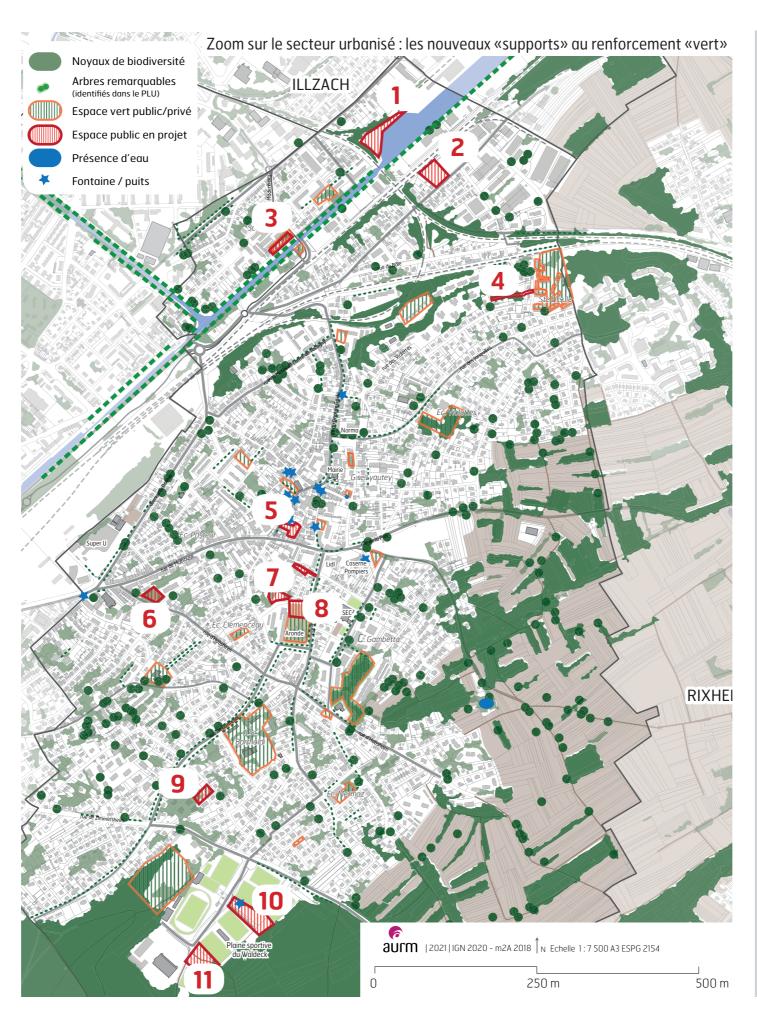
- **1.** Place de jeux, rue des Mariniers
- **2.** Parcelle en cours d'aménagement paysager, rue de la Navigation
- **3.** Le jardin des Berges
- **4.** Parc de l'école et collège Ste Ursule
- **5.** Jardins familiaux
- **6.** Parc résidence Clairval
- **7.** Coeur d'îlot derrière école des Violettes
- **8.** Parc au sein des collectifs rue de Champagne
- **9.** Jardin du périscolaire rue des Alliés
- **10.** Place Boog
- **11.** Espace rue des Alliés
- **12.** Coeur d'îlot rue Poincaré
- **13.** Square rue des Vignerons
- **14.** Espace boisé rue d'Habsheim
- **15.** Parc école Clemenceau
- **16.** Les abords de l'Aronde
- **17.** Parc Paul Schaller
- **18.** Parc de la résidence du Château
- **19.** Parc groupe scolaire Bartholdi
- **20.** Square face Eglise St Jean-Baptiste
- **21.** Ecole Mermoz
- **22.** Jardin privé, rue Traversière
- 23. Square rue Mermoz
- **24.** Parc Alfred Wallach



De nouveaux espaces publics pour développer plus de «nature» en milieu urbain

De nouveaux supports au renforcement végétal et paysager sont identifiés au sein du tissu urbain. Ils peuvent déjà faire l'objet de réflexion pour un futur aménagement.

- 1. Valorisation paysagère et fonctionnelle d'une aire sous utilisée entre voie SNCF et canal à usage de loisirs ...
- 2. Renforcement de la trame végétale par une plantation dense d'arbres type «forêt urbaine». Cet espace pourra en périphérie être accessible pour un usage récréatif
- **3.** Aménagement d'un espace paysager entre l'école Schweitzer et la rue de la Navigation
- **4.** Aménagement paysager d'une venelle entre la rue Naegeleberg et la rue de la Banlieue à aménager
- 5. Cité Hof aménagement végétal du stationnement
- **6.** Préservation d'un terrain boisé dans un secteur urbain dense
- 7. Liaison paysagère entre l'opération Somco et rue d'Alsace + écrin végétal de ce nouveau « quartier», rue de Lorraine
- **8.** Désimperméabilisation du stationnement de la place de Munderkingen en repensant les usages et la place du végétal
- **9.** Jardin à valoriser dans le cadre de la trame verte
- **10.** Structuration du stationnement près des terrains de sports > repenser les usages et la place du végétal
- 11. Nouvelle définition du secteur alliant usages récréatifs, sportifs et liaison verte avec la forêt



Inspirations

Exemple d'aménagement et valorisation paysagère



Espace festif - Nantes Crédit photo - Internet



Aire de jeux au sein d'une coulée verte-Nantes Crédit photo - AURM



Parc Wagner - Mulhouse



Crédit photo - Ville et Paysag

B/ Zoom sur 5 secteurs

Cinq secteurs révèlent des enjeux forts. Un regard particulier sur chacun d'eux permet de poser des principes d'aménagements où se conjuguent ensemble le maillage du réseau cyclable et les liens verts.

Pour chaque secteur, la conception du réseau cyclable et piéton participe au renforcement de la trame verte. Celle-ci proposedel'ombrage pour le confort des usagers l'été tout en étant un outil de préservation et de développement de biodiversité.

Les principes de base du réseau cyclable sont de:

- > Privilégier des aménagements «unilatéraux» dans les secteurs moins denses avec peu d'intersections.
- → Offrir un aménagement «bilatéral» en secteur
- → Mettre en place une séparation des piétons et cyclistes, repérable dans l'espace.
- → Sécuriser le franchissement des grandes coupures urbaines : voies rapides, lignes ferroviaires, canal, ...

Les orientations suivantes seront à décliner sur chaque secteur.

→ La signalétique : elle assure la continuité, la lisibilité et la sécurité de l'itinéraire pour l'usager. La lecture du balisage doit être simple pour en faire un fil rouge des aménagements. Le réseau ne doit pas se fondre dans les aménagements cyclables classiques mais venir nourrir la hiérarchie du réseau cyclable. La signalétique devra indiquer les intersections, identifier les carrefours et être

Signalisation au sol des pistes numérotées à Grenoble



compréhensible pour un usager quotidien comme un usager ponctuel.

- → **Le stationnement vélo** : il doit accompagner les itinéraires cyclables en se positionnant sur l'espace public mais aussi dans les lieux privés.
- → La place du végétal : il doit disposer d'une emprise suffisante pour que les arbres et arbustes se développent. L'identité du réseau ou des voiries peut passer par l'adoption d'une palette végétale reconnaissable, qui s'accompagnera d'une palette spécifique aux caractéristiques du site.

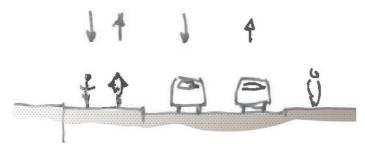
→ La mise en valeur, la pédagogie et la sensibilisation

L'espace public est généralement vu comme lieu privilégié du lien social et du vivre-ensemble.

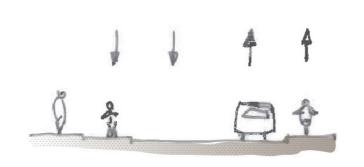
Il est important d'imaginer un réseau qui prenne en compte la mise en valeur agréable et ludique pour les usagers piétons comme cyclistes.

Ce réseau doit être vecteur d'amélioration de cadre de vie pour accompagner les mobilités douces ou actives mais également être prétexte à développer la trame verte.

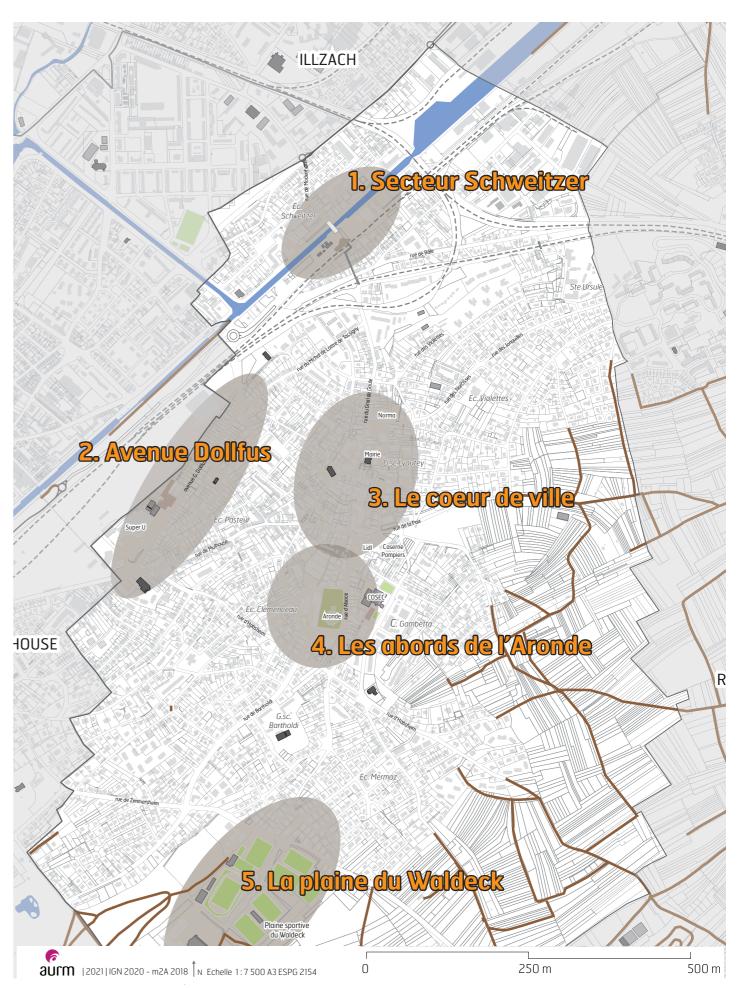
Définition des pistes cyclables (coupe de principe)



Piste cyclable unilatérale (d'un seul côté)



Piste cyclable bilatérale (des deux côtés)



1. Secteur Schweitzer

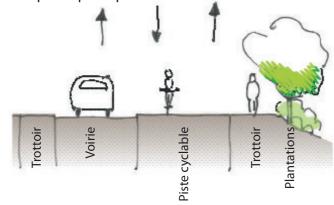
Constats

- **→** Des infrastructures pour cyclistes existantes
- **+** Une activité sportive et associative importante sur le secteur
- → Un canal, source d'apaisement dans le quartier
- ♣ Une végétation présente à renforcer
- Une compilation d'infrastructures voiries, lignes SNCF et canal séparant le quartier du reste de la commune

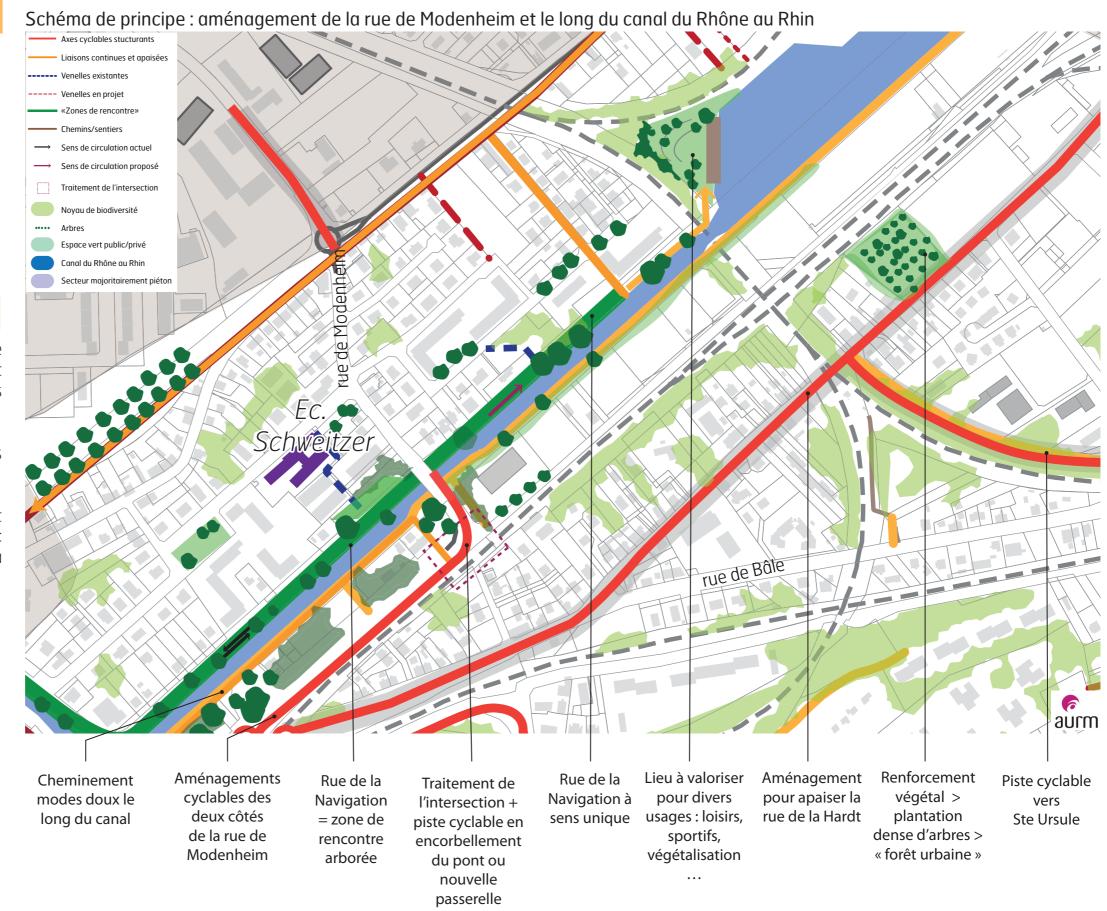
Enjeux

- 1. La sécurité et le confort des cyclistes sur le trajet entre les pistes cyclables existantes et les axes principaux de déplacements dans Riedisheim.
- 2. L'usage et la qualité paysagère de certains lieux le long du canal.
- 3. La préservation et le développement de la biodiversité en continuité avec les boisements et autres végétations à proximité.

Coupe de principe : un seul sens de circulation



Rue de la Navigation



2. Avenue Dollfus

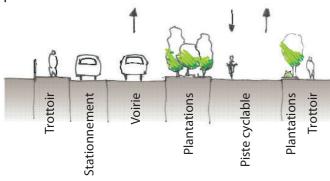
Constats

- ♣ Une voie d'une grande largeur
- ♣ Une mixité fonctionnelle : habitat, activités économiques diverses, ...
- Une voirie supportant une circulation dense, principalement de transit
- Une voirie de largeur importante
- Un supermarché très fréquenté, source de flux de circulation

Enjeux

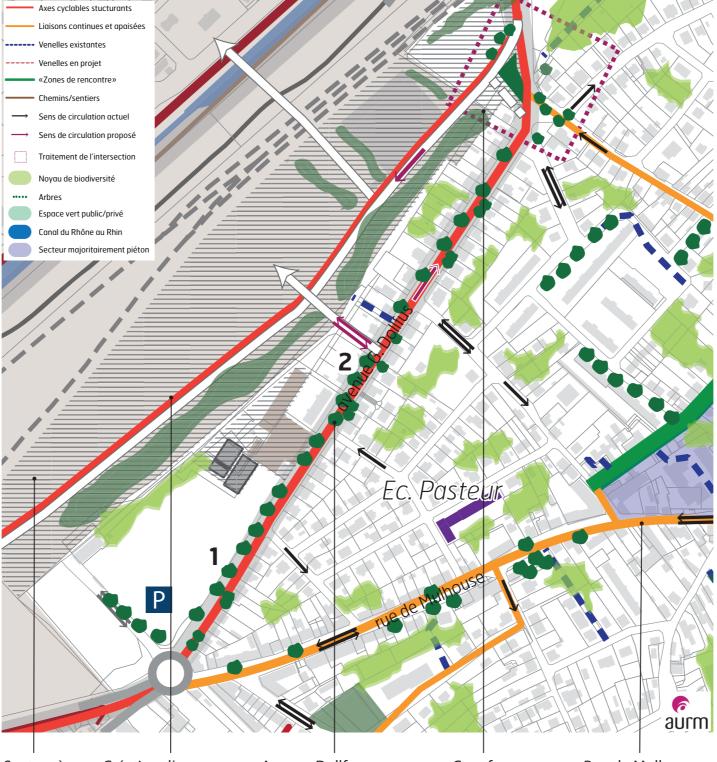
- 1. L'apaisement de la circulation automobile.
- 2. La sécurité et le confort des cyclistes sur cet axe à forte fréquentation automobile.
- 3. La valorisation paysagère de l'avenue et révégétalisation du secteur.
- 4. La maîtrise du développement urbain sur des espaces à reconvertir.

Coupe de principe : un seul sens de circulation pour l'avenue Dollfus



La rue à sens unique permet d'intégrer une piste cyclable double sens et des plantations

Schéma de principe : aménagement de l'avenue Dollfus



Secteur à développer (renouvellement urbain)

Création d'une nouvelle voie + piste (1) Double sens cyclable derrière un écran végétal (trame supermarché verte) > Desserte

du secteur à

développer

Avenue Dollfus pour desservir le

2 Sens unique avec piste cyclable, bande végétale et stationnement sur un côté

Carrefour stratégique > Insertion de la piste cyclable et lien avec autre itinéraire, stationnement pour commerces + ponctuation végétale

Rue de Mulhouse > Aménagement cyclable sur voirie, maintien du stationnement + ponctuation végétale

Inspirations

Exemples d'aménagement cyclable et de végétalisation de voirie



Piste cyclable double sens séparée par une bordure - Grenoble. Crédit photo - AURM



Insertion du stationnement avec ponctuation végétale - Grenoble Crédit photo - AURM



Les carrefours doivent montrent la continuité du parcours cyclistes - Grenoble Crédit photo - AURM

3. Le coeur de ville

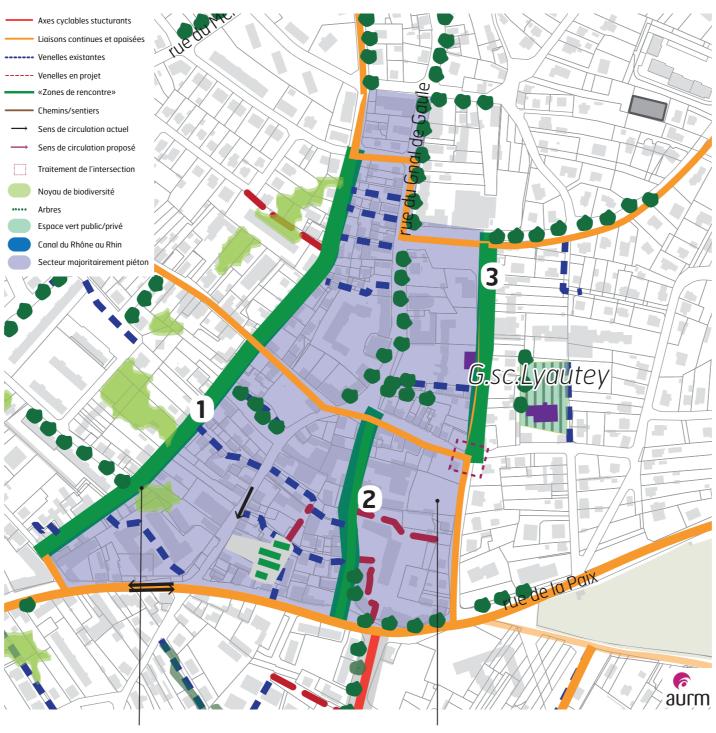
Constats

- **★** Le coeur ancien de Riedisheim avec un caractère patrimonial identitaire
- ♣ Une activité culturelle, commerciale et de services dynamique
- ♣ Des passages existants permettant des raccourcis pour les piétons
- La rue du Général de Gaulle, centrale, est une voie de transit
- Une certaine imperméabilité des surfaces telles que les places, placettes, aires de stationnement

Enjeux

- 1. L'apaisement de la circulation automobile.
- 2. La sécurité et le confort des piétons au sein du tissu urbain ancien.
- 3. La valorisation du déplacement à pied par les venelles.
- 4. La végétalisation des espaces publics et privés.
- 5. Le renforcement de l'effet «coeur de ville».

Schéma de principe : aménagement du coeur de ville



Zones de rencontre : rue de Verdun (1), rue Poincaré (2) et une partie de la rue des Alliés (3).

Ces rues sont périphériques ou traversent le secteur où les piétons sont prioritaires > Aménagement spécifique donnant la priorité aux piétons et aux cyclistes. Les voitures doivent rouler au pas

Coeur de ville > Valorisation des places, placettes et venelles : plantations, confort d'usages, signalétique didactique et ludique

Inspirations

Exemples d'aménagement



Végétalisation du trottoir ou voirie - Grenoble Crédit photo - AURM



Végétalisation du trottoir ou voirie - Zillisheim Crédit photo - AURM



Une rue où les enfants peuvent jouer Crédit photo - Internet

4. Les abords de l'Aronde

Constats

- **◆** Une activité commerciale et de services dynamique
- ♣ Des passages entre les secteurs propices aux déplacements à pied
- **★** Un caractère patrimonial important
- Des voitures encore très présentes tant au niveau circulation qu'au niveau du stationnement
- Une certaine imperméabilité des surfaces telles que les places, placettes, aires de stationnement

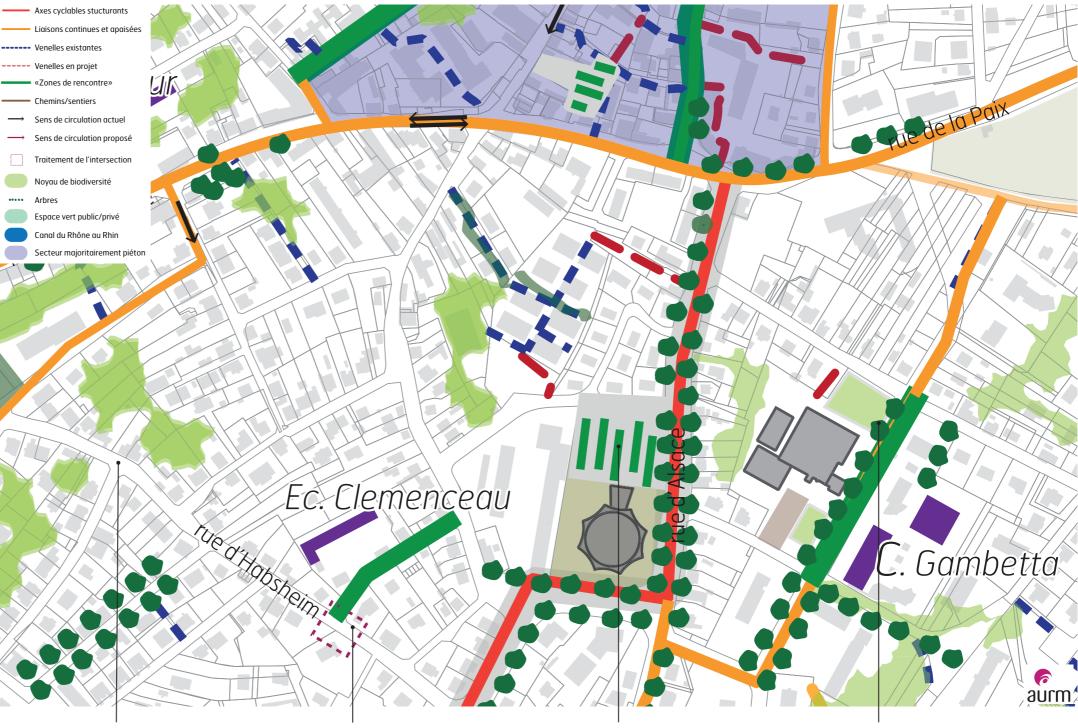
Enjeux

- 1. La sécurité et le confort des cyclistes au sein du tissu urbain ancien et dense
- 2. La valorisation du déplacement à pied par les venelles
- 3. La végétalisation des espaces publics et privés



Désimperméabilisation ou revégétalisation par petites touches - Bar-le-Duc Crédit photo - Ville et Paysage

Schéma de principe : aménagement autour de l'Aronde



Rue de Habsheim > Aménagement ponctuel pour

- ralentir la vitesse de circulation, > Amélioration de la sécurité des sorties de garage
- > Amélioration du confort des piétons
- > Sécurisation des carrefours

Carrefour entre rue de Habsheim Réaménagement de la place de et rue Jean de la Fontaine : Munderkingen:

- > Aménagement spécifique > Désimperméabilisation du pour renforcer la sécurité de la stationnement aux abords de traversée vers l'école l'Aronde (bandes végétales diverses, ...)
 - > Réorganisation selon les usages
 - > Végétalisation

Rue du Collège Création d'une «zone de rencontre» sur l'ensemble de la rue entre les rues Gambetta et de la Verdure, avec le langage urbain adapté.

5. La plaine du Waldeck

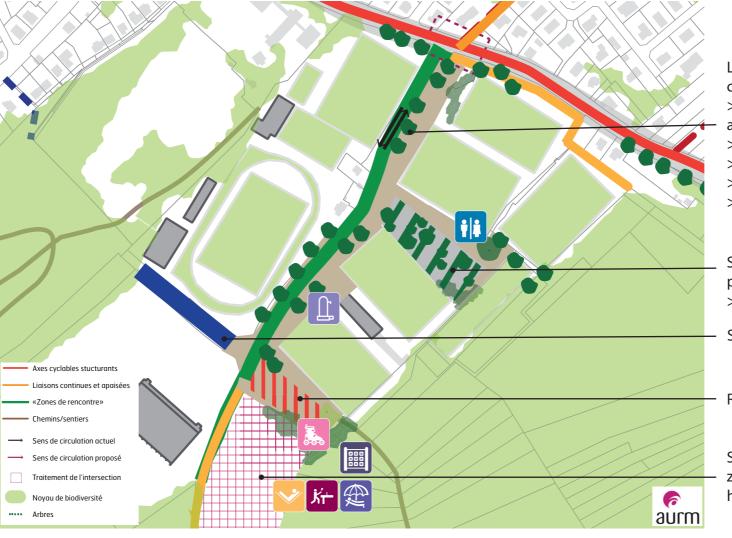
Constats

- ♣ Une plaine sportive avec diverses activités : jeux de ballon, tennis, équitation, skate park, tir à l'arc, promenade, ...
- ♣ Un accès aux sentiers de randonnée dans les collines et en forêt
- **★** Des aires de stationnement
- **★** La proximité de la forêt
- Un seul accès pour tous les modes de déplacements dans un espace en «cul de sac»
- De grandes aires de stationnement en manque d'organisation
- Les piétons et cyclistes n'ont pas de cheminements spécifiques
- Des espaces peu valorisés manquant de lien avec le milieu environnant

Enjeux

- 1. La sécurité et le confort des cyclistes et des piétons depuis l'entrée vers les sites d'activités sportives.
- 2. L'aménagement d'un parking non perméable et paysager.
- 3. Le développement d'autres activités correspondant aux pratiques actuelles d'espace de loisirs.
- 4. Un lien fort entre la forêt proche et la plaine pauvre en diversité végétale.

Schéma de principe : aménagement de la plaine du Waldeck



L'ensemble de la rue des Bois et ses abords traités comme une zone de rencontre

- > Les modes doux sont prioritaires ou ont des aménagement spécifiques
- > Apaisement de la circulation des voitures
- > Aménagement paysager
- > Réorganisation du stationnement
- > Création d'un secteur à accès motorisé contrôlé

Stationnement aménagé en gardant une perméabilité du sol

> Bandes végétales + arbres

Secteur à accès motorisé contrôlé

Réaménagement du Skate park

Secteur de développement de nouveaux usages : zone de pique-nique / zone de repos (transat, hamac, ...)



La circulation piétonne et cyclable est séparée par un marquage spécifique, le langage urbain - Copenhague (DK) Crédit photo - AURM



De grandes tables de pique-nique à disposition de tous dans le parc des Gravières - Kingersheim Crédit photo - AURM



Stationnement végétal en «herbe renforcée» (couche de terre pierre pour garantir la stabilité du sol) - Rignac Crédit photo - CAUE Aveyron

C/Les abords des collèges et écoles : des lieux pour renforcer l'autonomie des enfants?

Les zones publiques devant les écoles et collèges sont parmi les places importantes d'une commune.

Elles peuvent être emblématiques, incarnant tous les aspects de la vie sociale à la porte de l'école, selon une étude sur le sujet «Les enfants expert.es de leurs parcours quotidiens de **ATE** - Association Transports et Environnement¹».

Ainsi ces espaces doivent être à la fois :

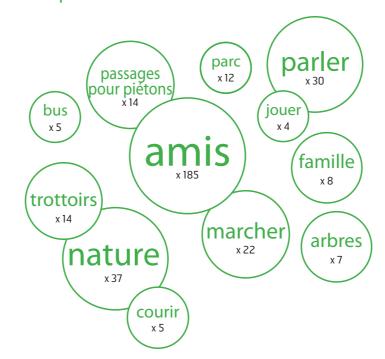
- Une zone de transition entre la vie familiale et la vie scolaire;
- Un **espace convivial** : lieu de rencontre et d'échanges entre parents ;
- Un **espace sécurisé** : rue apaisée, statut de rue scolaire.

Cette étude menée en 2020 par ATE a été faite dans le cadre de la réflexion du Plan de Mobilité Scolaire (PMS) en Suisse. Par des questionnaires auprès des écoliers et des séances de travail avec dessins à l'appui, des recommandations ont été formulées qui répondent aux besoins exprimés par les enfants.

« Pour ATE ..., tous ces éléments confirment, par les données chiffrées, la nécessité d'offrir la possibilité aux enfants d'expérimenter le chemin de l'école, à pied, à vélo ou à trottinette. Mais, également de laisser les enfants faire leur **propre expérience** du chemin de l'école en y cheminant, dès que possible, de **manière autonome**.»

La perception du chemin vers l'école des écoliers

Ce que les enfants aiment :



Ce que les enfants n'aiment pas :



Source : Mobilités d'avenir, les enfants expert.e.s de leurs parcours quotidiens - ATE résultat d'une enquête auprès d'écoliers en Suisse

Quelles actions pourraient être menées aux abords des écoles et collèges?

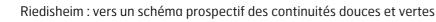
Sur le ban communal de Riedisheim, les écoles et collèges présentent des configurations diverses.

L'analyse sommaire de chaque site pose leurs atouts + et faiblesses -.

Sur la base des recommandations de l'étude ci-contre, chaque site est passé au crible d'**objectifs à atteindre**, à savoir :

- Dégagement de l'entrée de l'établissement ;
- Désencombrement des véhicules à proximité;
- Réduction de la vitesse de circulation;
- Réduction du trafic de transit à proximité;
- Amélioration des traversées pour piétons et cycles ;
- Création de lieux conviviaux dans l'espace d'attente : banc, végétation, ...

¹ Mobilité d'avenir - Les enfants expert.es de leurs parcours quotidiens - Dessins, analyses, recommandations - ATE - Novembre 2020



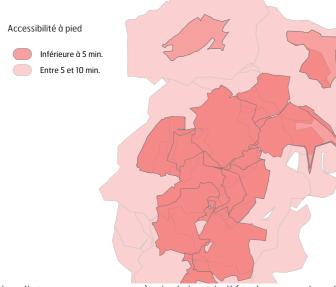
Une accessibilité à pied et à vélo mesurée en temps de parcours

Pour chaque site, une carte des isochrones réels¹ montre le périmètre d'accessibilité en moins de 5 min ou de 5 à 10 min à pied ou à vélo.

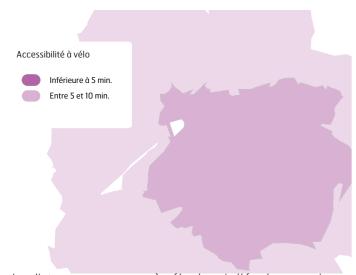
Ces cartes donnent des indications sur les temps de parcours vers les écoles et collèges.

1 L'isochrone réel prend en compte les cheminements et voies possibles entre un point et un autre.

Modèle générique



La distance parcourue à pied depuis l'école en moins de 5 min (plus foncé) et entre 5 et 10 min (plus clair)

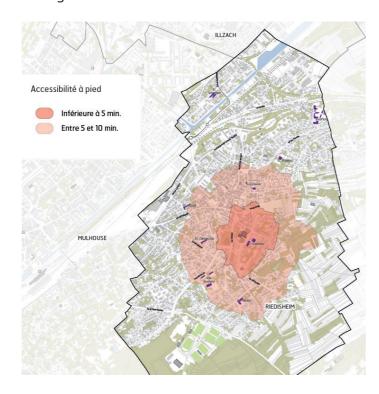


La distance parcourue à vélo depuis l'école en moins de 5 min (plus foncé) et entre 5 et 10 min (plus clair)

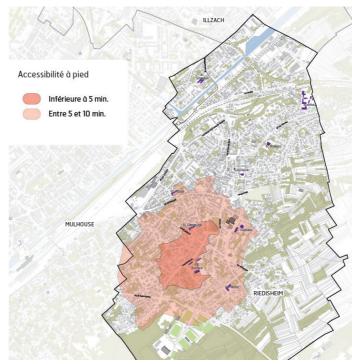
Collège Gambetta

Inférieure à 5 min.

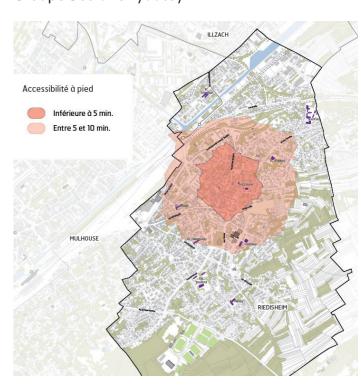
Entre 5 et 10 min.



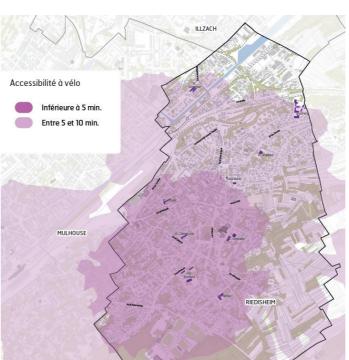
Groupe Scolaire Bartholdi

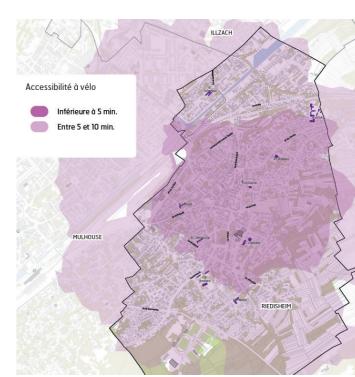


Groupe Scolaire Lyautey



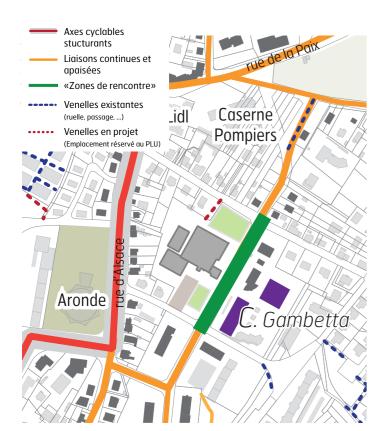






Collège Gambetta





Extrait Schéma cyclable et venelles

Constats

- ♣ Parvis du collège spacieux
- ♣ Parcours piétons et cyclables séparés de la voirie
- ♣ Voie à sens unique pour les voitures
- ♣ «Débitumisation » amorcée à poursuivre
- Absence de mobilier et de lieu plus convivial
- Stationnement pour voiture très présent

Objectifs à atteindre

Dégagement de l'entrée de l'établissement

Désencombrement des véhicules à



슡

 \Rightarrow

Réduction de la vitesse de circulation
Réduction du trafic de transit à proximité



Amélioration des traversées pour piétons et cycles

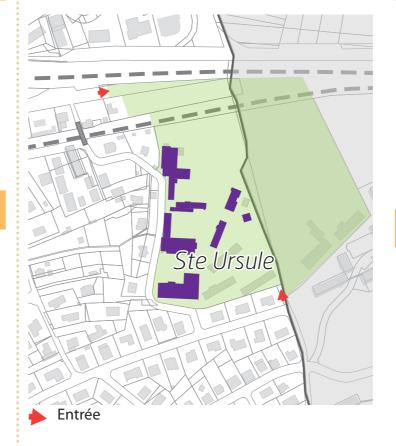


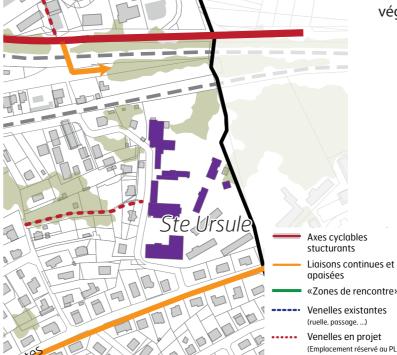
PISTES D'ACTIONS

proximité

- Création d'une «zone de rencontre» sur l'ensemble de la rue du collège entre les rues Gambetta et de la verdure, avec le langage urbain adapté (voir croquis et exemple).
- Déminéralisation du parvis déjà engagée en la poursuivant sur les espaces de stationnement + plantation d'arbres plus importants à l'échelle des lieux + installation de mobilier urbain.
- 3. Réflexion d'ensemble sur le devenir du COSEC > espaces dédiés aux collégiens en dehors des heures de cours ?

Ecole et collège Ste Ursule





Extrait Schéma cyclable et venelles

Constats

- Accès privilégié pour les piétons par la rue des Jonquilles
- Parcours piétons et cycles passant par l'aire de stationnement sur le domaine privé
- Stationnement très minéral domaine privé

Objectifs à atteindre

🗦 à créer ou améliorer 😭 à améliorer

Dégagement de l'entrée de l'établissement
Désencombrement des véhicules à

proximité

et cycles



Réduction de la vitesse de circulation



Réduction du trafic de transit à proximité Amélioration des traversées pour piétons



Convivialité de l'espace d'attente : banc, végétation, ...

PISTES D'ACTIONS

- 1. Amélioration et sécurisation des parcours vélo afin de favoriser ce mode de déplacement pour les collégiens.
- 2. Amélioration de l'accès par la rue des Jonquilles domaine privé
- 3. Projet d'aménagement d'une venelle reliant la rue du Naegeleberg à l'établissement Ste Ursule

Groupe scolaire Bartholdi



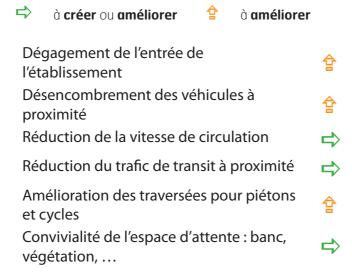


Extrait Schéma cyclable et venelles

Constats

- Parvis sécurisé pour la sortie et entrée de l'école
- **★** Ecole dans un quartier résidentiel (cadre
- ★ Les rues sont relativement calmes, voies de desserte du quartier
- La rue Bartholdi supporte une circulation automobile de transit
- Peu d'aménagement pour sécuriser les piétons et cyclistes dans les rues d'Alsace et du révérend Père Musslin

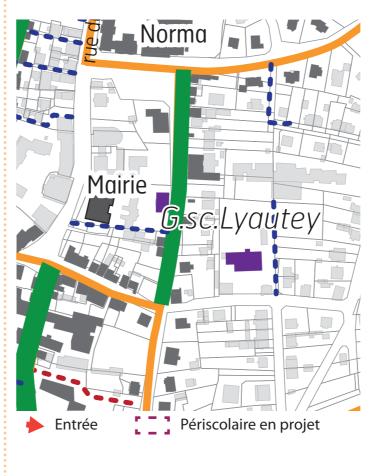
Objectifs à atteindre

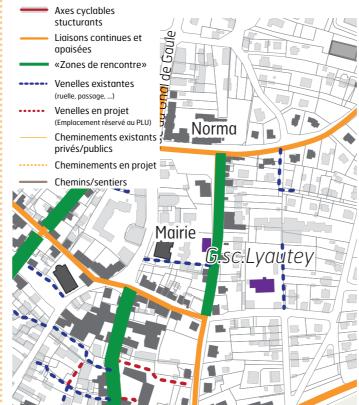


PISTES D'ACTIONS

- 1. Amélioration de la sécurisation des accès à pied et à vélo
- 2. Amélioration de l'aire d'accueil et de transition entre la rue et l'enceinte de l'école : plus de place, mobilier urbain, ...

Groupe scolaire Lyautey



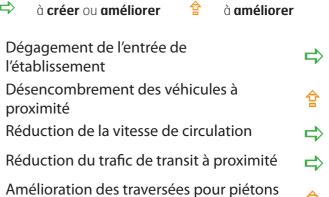


Extrait Schéma cyclable et venelles

Constats

- L'entrée de l'école est en retrait de la rue principale > derrière le stationnement
- → Des «venelles» permettent de rejoindre l'école de manière sécurisée.
- La rue des Alliés supporte une circulation automobile de transit
- Peu d'aménagement pour sécuriser les piétons et cyclistes

Objectifs à atteindre



et cycles



슡

PISTES D'ACTIONS

- Création d'une «zone de rencontre» sur la rue des Alliés > lien entre les deux parties du groupe scolaire + périscolaire
- 2. Identification des parcours piétons par les
- 3. «Désimperméabilisation» et végétalisation des surfaces devant la cour d'école, côté rue de l'Ecole

Ecole maternelle Clemenceau



Constats

- **♣** Parvis d'école spacieux
- ♣ Circulation automobile très limitée (riverains)
- ♣ Pas de stationnement
- Sécurisation des traversées rues de Habsheim et Clemenceau

Objectifs à atteindre



Dégagement de l'entrée de

l'établissement	5
Désencombrement des véhicules à proximité	\Rightarrow
Réduction de la vitesse de circulation	\Rightarrow
Réduction du trafic de transit à proximité	\Rightarrow
Amélioration des traversées pour piétons et cycles > au niveau de la rue d'Habsheim	슣

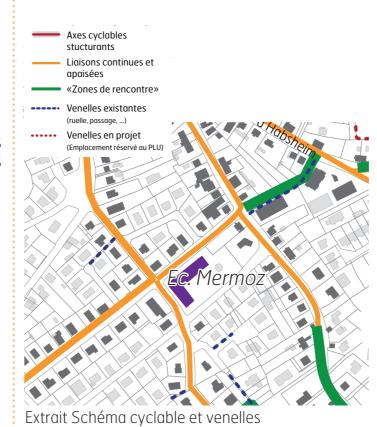
Convivialité de l'espace d'attente : banc ...

PISTES D'ACTIONS

 Renforcement de la sécurité et du confort des traversées vers la rue Jean de la Fontaine depuis les rues d'Habsheim et Clemenceau

Ecole maternelle Mermoz





Constats

- Le quartier est résidentiel, la circulation automobile à double sens est relativement «apaisée»
- ★ Les voiries sont larges et en partie arborée
- Absence d'un réel espace d'attente devant l'entrée de l'école

Objectifs à atteindre

🛊 à améliorer

Dégagement de l'entrée de l'établissement

Désencombrement des véhicules à proximité

Réduction de la vitesse de circulation

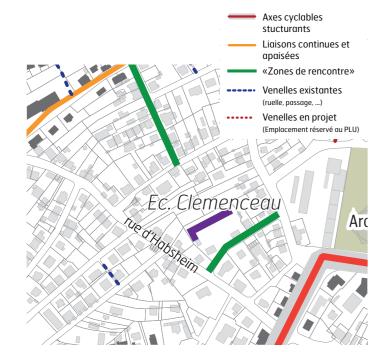
Réduction du trafic de transit à proximité

Amélioration des traversées pour piétons et cycles notamment sur la rue d'Altkirch Convivialité de l'espace d'attente : banc,

PISTES D'ACTIONS

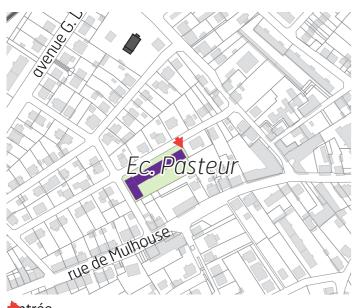
à créer ou améliorer

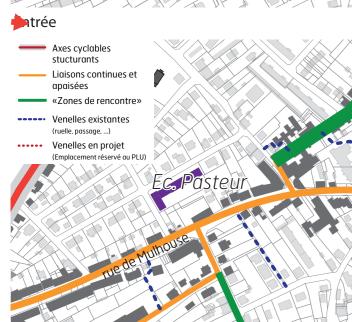
1. Amélioration de l'espace entre la rue et l'entée dans l'école pour le rendre plus convivial



Extrait Schéma cyclable et venelles

Ecole maternelle Pasteur





Extrait Schéma cyclable et venelles

Entrée Périscolaire en projet

Constats

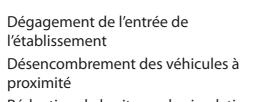
- ★ Le quartier est résidentiel dense
- Absence d'un réel espace d'attente devant l'entrée de l'école
- Les rues sont étroites

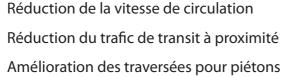
à créer ou améliorer

 Conflit d'usages entre les riverains et les parents d'élèves en ce qui concerne la circulation et le stationnement automobile

Objectifs à atteindre

à améliorer



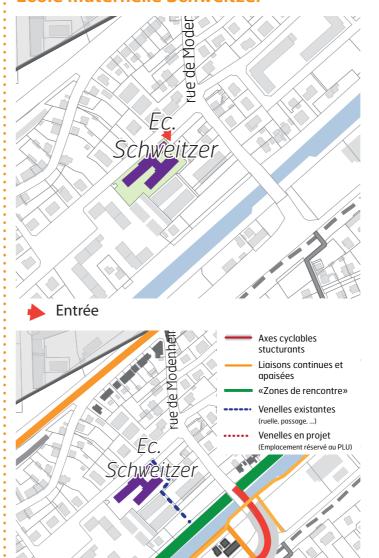


et cycles notamment sur la rue d'Altkirch Convivialité de l'espace d'attente : banc ...

PISTES D'ACTIONS

Possibilité de créer une rue «**zone de rencontre**» permettant d'assurer convivialité et sécurité tant pour les écoliers que pour les parents et riverains.

Ecole maternelle Schweitzer

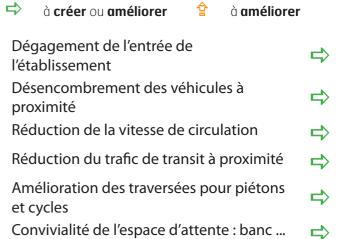


Extrait Schéma cyclable et venelles

Constats

- **★** Espace d'accueil à l'entrée de l'école
- **★** Le stationnement est regroupé à côté de l'école
- ♣ La circulation automobile est apaisée
- **★** L'école est aussi accessible par des venelles
- Peu de végétation au niveau du stationnement et de la zone d'accueil

Objectifs à atteindre



PISTES D'ACTIONS

Si une amélioration doit être envisagée, elle consisterait à apporter plus d'ombrage à la zone d'accueil et au stationnement par des arbres de plus grande hauteur.

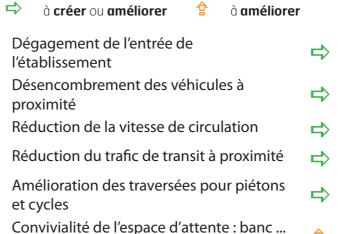
Constats

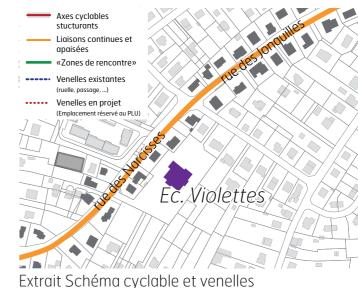
- → Deux entrées dont l'une est par un chemin très sécurisé depuis la rue des Violettes
- ♣ Le quartier est résidentiel, la circulation est apaisée, le stationnement est également géré dans l'enceinte de l'école

PISTES D'ACTIONS

L'amélioration du lieu d'accueil porte sur les aspects de convivialité et du confort au niveau des entrées. L'école se trouve dans un environnement très agréable et sécurisé grâce notamment à une voirie dédiée.

Objectifs à atteindre





FEUILLE DE ROUTE A COURT ET MOYEN TERME : DES INTENTIONS AUX MOYENS ...



NIVEAUX D'INTERVENTIONS

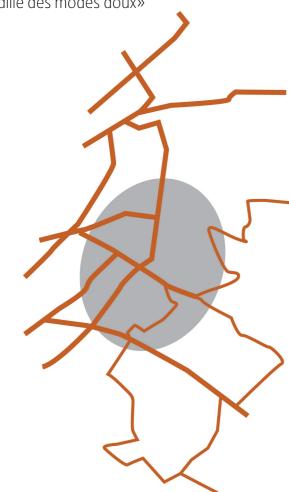
OBJECTIFS ACTIONS

METHODE

Mailler des modes doux dits «actifs»

Le schéma proposé est un outil sur lequel s'appuyer pour construire le réseau des aménagements cyclables et des parcours à pied

La «maille des modes doux»



- → Créer un maillage pour développer et faciliter l'usage du vélo
 - > Rendre visible et confortable, sécuriser
- → Mettre à sens unique une partie de l'avenue Dollfus et de la rue de la Navigation.
- → Amélioration des liaisons cyclables identifiées par de la signalisation marquage au sol, un balisage et sécurisation des carrefours
- → Créer une typologie d'aménagement des zones de rencontre au niveau des rues amenant aux collines.
- → Sécuriser les axes du schéma cyclable.
- → Développer davantage de stationnement pour vélo dans l'espace public, notamment à proximité des commerces ou équipements.
- → Inciter à l'implantation de stationnement vélo accessible facilement dans les opérations d'aménagement.

- Etude de maîtrise d'oeuvre pour la définition des aménagements.
- Idem
- Idem
- Idem
- O Document d'urbanisme : règlement du stationnement

→ Favoriser la marche à pied

- → Valorisation des venelles existantes par indication et aménagement paysager (dans la mesure du possible).
- → Création de nouveaux passages.

- Etude de maîtrise d'oeuvre pour la définition des aménagements.
- Signalétique indiquant les temps de parcours.
- Document d'urbanisme : emplacement réservé.

- → Mettre en valeur l'identité du coeur de ville et en faire émerger un coeur de ville à l'échelle du piéton
- → Rendre le coeur de ville plus confortable pour les piétons avec des zones de rencontres et un secteur où le piéton est prioritaire.
- → Apaiser une partie du centre et renforcer la trame végétale sur les placettes et autres venelles.
- Etude de maîtrise d'oeuvre pour la définition des aménagements.
- Guide d'aménagement paysager d'aménagement des espaces publics ou référentiel d'aménagement.
- Signalétique et mobilier urbain adaptés.

- → Développer la sensibilisation aux déplacements actifs
- Valoriser les itinéraires piétons et cyclables.
- → Inclure cette dimension dans les manifestations / événements sur la commune.
- Cartographie accessible à tous.
- Signalétique adaptée.
- Mobilisation des différents groupes thématiques permanents (conseils des enfants et des jeunes, handicap, pour la nature, seniors et vélo).





OBJECTIFS

NIVEAUX D'INTERVENTIONS

ACTIONS

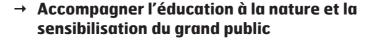
METHODE

Tisser des liens verts entre environnement naturel et tissu urbain

Ce schéma est un outil sur lequel s'appuyer pour préserver et développer des continuités vertes à travers la commune.

Il se préoccupe tout autant de la nature ordinaire que de la nature remarquable.

La «composition verte»



- → Renforcer les actions d'éducation à la nature en partenariat avec les structures telles que CINE Lutterbach, LPO, Alsace nature, conseil pour la nature,
- → Créer un parcours de la biodiversité pour sensibiliser et informer au paysage naturel remarquable comme à la nature ordinaire au sein du tissu urbain.
- → Valoriser les projets pédagogiques des écoles Bartholdi, Lyautey et des Violettes qui intègrent la dimension nature et biodiversité : création de refuge LPO,
- Outils pédagogiques des différentes structures
- Carte et parcours didactique à développer



 Communication sur les projets dans le bulletin municipal, site internet, ...

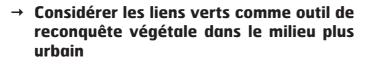


> Préservation des espaces

- → Préserver et renforcer les éléments boisés (forêts, vergers, haies, prairies, arbres isolés).
- Les documents d'urbanismes > renforcement certaines règles si nécessaires



- Les actions du GERPLAN
- Espace Naturel Sensible
- Mise en place de haies grâce au PSE (Paiement pour Service Environnemental)
- Contrat ORE (Obligation Réelle Environnementale) : nouvel outil juridique, permettant aux propriétaires fonciers de faire naître sur leur terrain des obligations durables de protection de l'environnement
- Les documents d'urbanismes : utiliser la liste des plantes préconisées dans le PLU.
- Mise en place de commandes groupées d'arbres, d'arbustes et de fruitiers



- → Faire pénétrer la trame verte dans le tissu urbain en :
 - préservant et valorisant une trame végétale sur les surfaces libres d'usage,

Maintenir et développer les essences endogènes (végétal

Mettre en place des actions pour lutter contre les espèces

- créant de nouveaux espaces verts publics ou privés.
- Règles du document d'urbanisme et cahier des prescriptions des opérations d'aménagement

→ Améliorer la lisibilité de la typologie des voiries par la trame végétale

→ Rendre l'espace public comme lieu d'usage

- Paysager les espaces urbains existants en :
- créant des continuités d'alignements plantés,
- végétalisant les voiries,

local).

- végétalisant les espaces publics urbains de manière à constituer une continuité.
- Plan des travaux d'aménagement des voiries
- Permis de végétaliser
- Guide d'aménagement paysager des espaces publics ou référentiel d'aménagement ou Atlas de végétalisation des espaces publics



- → Définir des principes d'aménagement selon le type de voirie et l'espace public en lien avec son caractère urbain.
- → Piétonniser une partie de l'hyper centre et renforcer la trame végétale sur les placettes et autres venelles.
- Guide d'aménagement paysager des espaces publics ou référentiel d'aménagement
- Convention de végétalisation
- Etude du diagnostic Trame Verte et Bleue + fiches action



Voir annexes proposition de documents de référence



ANNEXE - Avis du Conseil Participatif

Le Conseil Participatif a été appelé à formuler un avis sur des premiers scénarios possibles.

Il a du répondre à trois questions:

- → Les objectifs poursuivis sont-ils partagés ?
- → Les principaux secteurs à enjeux proposés par le diagnostic sont-ils à compléter ?
- → Quelles sont les pistes à favoriser pour ces différents secteurs ?

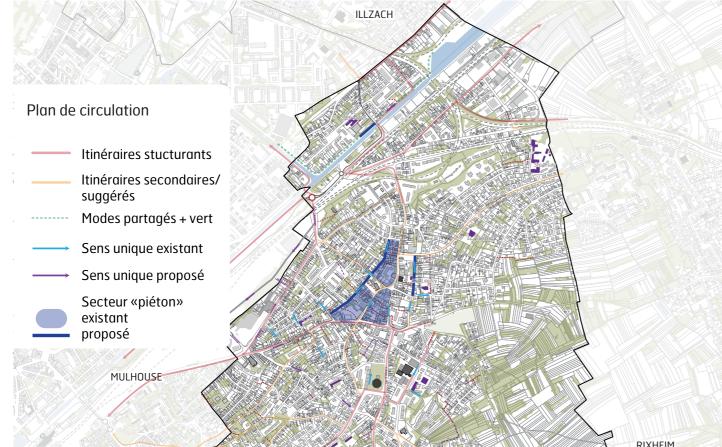
Il devait se prononcer, entre autres, sur les plans ci-dessous et ci-contre où la volonté de réduire l'emprise de voiture était plus forte.

Le Conseil Participatif a rendu un rapport détaillé de son appréciation positive ou négative des propositions. Le comité de pilotage a pris compte de certains points de cet avis dans la nouvelle version des intentions d'aménagement.

Synthèse

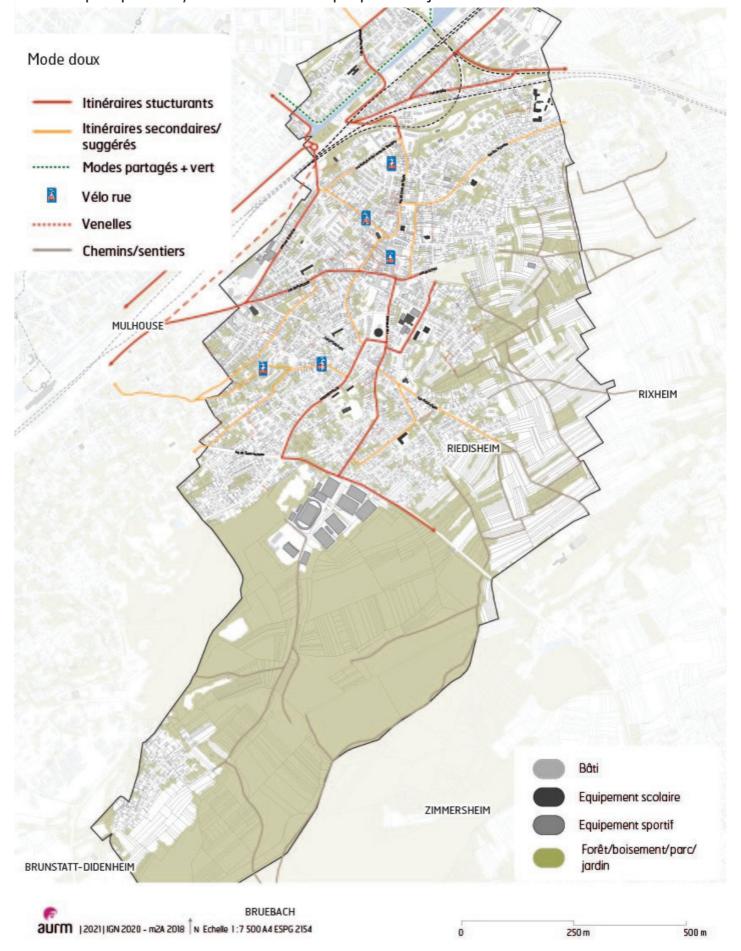
- → Le 30 km/h partout en ville, sauf sur nouvelle route parallèle rue Dollfus,
- → Pas de nouveau sens unique
- → Contrôle systématique de la vitesse
- → Elargissement des zones piétonnes
- → Pistes cyclables dans les 2 sens
- → Sécurisation aux abords des écoles
- → Renforcer les règles du PLU et adoption d'une charte de la biodiversité
- → Rue Dollfus réaménagée et avis favorable pour la nouvelle voie
- → Désimperméabilisation de la place de Munderkingen
- → Piétonisation de la rue Poincaré
- → Piste cycable en encorbellement le long du pont de Modenheim
- → Aménagement particuliers des rues de Habsheim/Zimmersheim/Gounod

Plan de circulation sur la partie urbaine - Scénario proposé en juin 2021



Le premier scénario proposait de mettre 4 rues à sens unique - la rue de Dollfus, la rue de Mulhouse, la rue d'Habsheim et la rue de la Navigation

Schéma prospectif cyclable - Scénario proposé en juin 2021



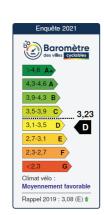
Pour aller plus loin



Des documents de références

Concernant les modes doux

- CONNAÎTRE ET FAIRE PROGRESSER LA PRATIOUE DU VÉLO - Quels leviers d'action possibles pour m2A et le Sud Alsace? AURM /2019 - https://www.aurm.org/ uploads/media/6197b7b6aa6f4.pdf
- LE SCHÉMA DIRECTEUR CYCLABLE DRÔMOIS 2015-2020 - Département de la Drôme
- PLANIFIER LES MOBILITÉS : NOUVEAUX DÉFIS, **NOUVEAUX OUTILS - Dossiers FNAU/2021**
- AMBIANCES LUMINEUSES AU SERVICE D'UNE VILLE PLUS VERTUEUSE POUR UNE PLUS GRANDE PRISE EN COMPTE DE LA BIODIVERSITÉ ET DES MOBILITÉS DOUCES - Urba Lyon/2020
- POUR UN RÉSEAU EXPRESS VÉLO PAYSAGER Urba Lyon/2020
- BELFORT À PIED : DES TEMPS DE PARCOURS ET DES AMÉNAGEMENTS ADAPTÉS - Cartothème - AUTB/2021
- BAROMÈTRE DES VILLES CYCLABLES enquête 2021 - www.parlons-velo.fr



Concernant les liens verts

- DEMAIN LES ARBRES, POUR UN DÉVELOPPEMENT DES STRATÉGIES ET DES PRATIQUE EN FAVEUR DE L'ARBRE, DANS L'AGGLOMÉRATION MULHOUSIENNE -AURM/2021 -https://www.aurm.org/uploads/ media/6062e14ab02b1.pdf
- ARCHIPELS CLIMATIQUES, ÎLOTS DE SURCHAUFFE URBAINE DANS l'AGGLOMÉRATION MULHOUSIENNE : ENJEUX, LOCALISATION ET PISTES D'ACTION -AURM/2020 - https://www.aurm.org/uploads/ media/5f8874d4c66cd.pdf
- LA NATURE DANS NOS VILLES ET VILLAGES : GUIDE DE MISE EN OEUVRE DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME - ZEST + AURM/2019 - https://www. aurm.org/uploads/media/5fae468eb195d.pdf
- GUIDE SUR LES DISPOSITIONS OPPOSABLES DU PLU -Ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales
- NOTE 111 LISIÈRES URBAINES EXPLORATION POUR CONSTRUIRE LE DIALOGUE VILLE-NATURE - http:// www.adeus.org/productions/les-notes-de-ladeusndeg111-amenagement/files/note-111_lisieresurbaines web.pdf
- POUR PLUS DE BIODIVERSITÉ PLANTER LOCAL : Guide de Strasbourg eu et communauté urbaine et Agence de l'eau Rhin Meuse
 - https://www.biodiversiteetbati.fr/Files/Other/ DocComplGTBPU/F12-PlantonsLocal-Strasbourg.pdf
- https://www.strasbourgcapousse.eu/app/ uploads/2017/03/BD GUIDE PLANTE INVASIVES.pdf
- LE CENTRE DE RESSOURCE DES ESPÈCES EXOTIQUES ENVAHISSANTES: http://especes-exotiquesenvahissantes.fr/

Publication éditée et imprimée par :

L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne

Directrice de la publication : Viviane BEGOC

Rédaction et cartographie

Catherine HORODYSKI Cheffe de projet

Chargée d'études Projet urbain, aménagement et transition écologique

Cartographie

Luc CARPENTIER Géomaticien - cartographe

Traitement des données Marion SCHAEFFER Statistiques - Ressources

Toute reproduction autorisée avec mention précise de la source et la référence exacte. Source des illustrations : AURM sauf mention contraire Source icônes : freepik-flaticon

AURM

33 avenue de Colmar - 68 200 MULHOUSE Tél.: 03 69 77 60 70 - Fax: 03 69 77 60 71

www.aurm.org

