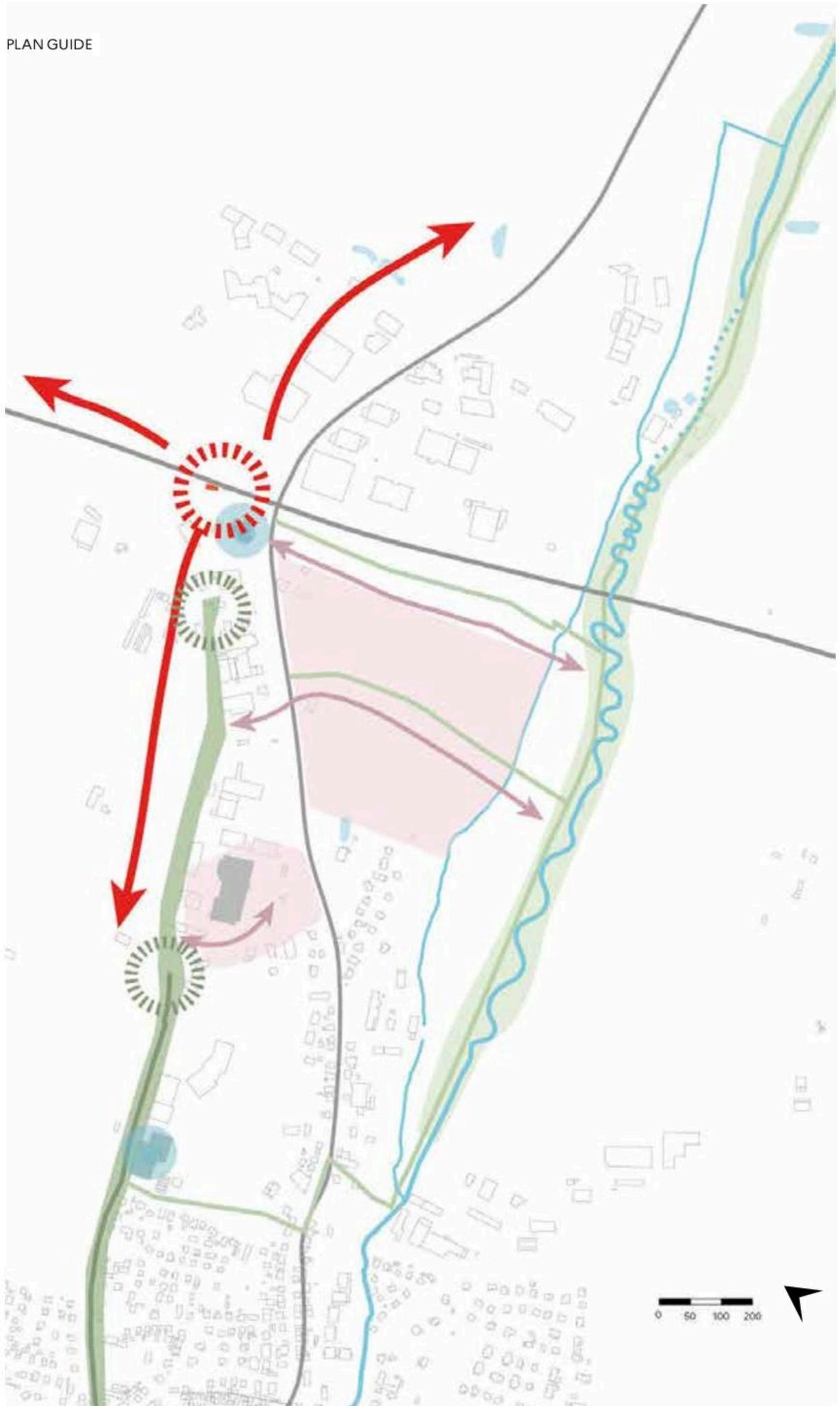


ENTRÉE DE ROSHEIM

04



PLAN GUIDE



Jules Diverd, Clara Frampton, Julien Léonhart, Hugo Léopold

ENTRÉE DE ROSHEIM

MOBILITÉS DOUCES : CONNECTER ROSHEIM À SA GARE, SON COURS D'EAU ET SON PAYSAGE

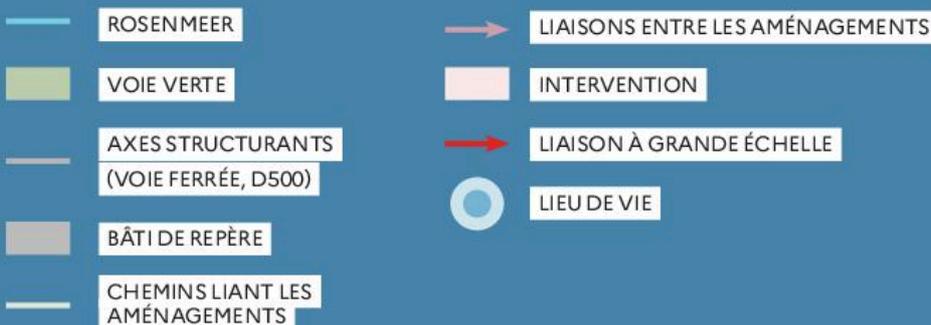
Ce territoire d'étude s'étend sur la partie Est de Rosheim, allant de la rue du Stade jusqu'à la limite de commune avec Grisheim-prés-Molsheim. Il se situe donc dans le bassin versant et l'exutoire Est, en aval.

Sa situation présente plusieurs enjeux hydrologiques : des risques d'inondations sur Grisheim-prés-Molsheim dues à la concentration des eaux de ruissellement pendant les épisodes de pluies ; des périodes d'étiage prolongées dans le Rosenmeer ; de larges surfaces artificialisées et imperméabilisées dans le secteur commercial et industriel ; une dégradation écologique du cours d'eau qui a perdu une grande partie de son espace et de sa végétation naturelle.

Des problématiques de déplacements ont aussi émergées. Si l'on constate des flux importants de diverses mobilités, la place du piéton est peu enviable et les itinéraires vélos manquent de continuité. La D500 favorise poids lourds

et voiture et fragmente le territoire en deux. Cela devrait être de plus en plus problématique avec la densification des terrains situés de part et d'autre de cet axe et la construction de nombreux logements. Les perspectives de constructions dans cette zone questionnent les mobilités ainsi que l'organisation actuelle des flux. Dans la question des flux vient aussi la place de la voie verte, espace dédié aux piétons et cyclistes. Implantée sur les anciens rails de train, cette dernière s'interrompt rue du Neuland, obligeant les usagers à emprunter la bordure de départementale. Alors, quelle liaison établir entre Rosheim, voie verte et gare ? Comment tirer parti de cette gare qui met Rosheim à portée des grands pôles urbains ?

Enfin, cet espace en mutation rapide manque d'un projet global cohérent qui assure un cadre de vie durable et un espace urbain qualitatif.



CENTRE COMMERCIAL : UN QUARTIER EN GESTATION

La zone commerciale et artisanale autour du supermarché Auchan est aujourd'hui en mutation avec la construction de nombreux logements. Sa situation privilégiée entre la gare et le centre-ville lui assure visibilité et connectivité. Elle peut devenir le cœur d'un futur développement de la ville vers l'Est et faire le lien entre ville historique et développement actuel autour de la gare. L'enjeu premier est de transformer le lieu en un cadre urbain convivial propice aux rencontres et à la fréquentation piétonne, qui favorise la diversité de fonctions et d'usages, qui permettent la cohabitation entre les différents modes de déplacements en favorisant les modes doux, qui offrent aux habitants des espaces de loisirs tout en conservant les commerces essentiels et qui fasse de la place au végétal et permette une meilleure infiltration d'eau de pluie.

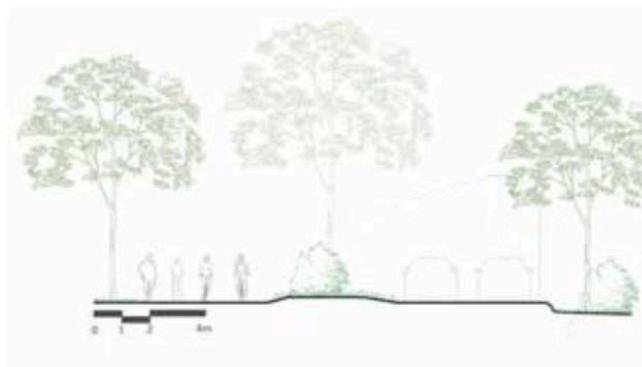
REQUALIFICATION DE LA VOIE

L'avenue de la gare est l'axe principal qui dessert non seulement Rosheim mais aussi les villages environnants. Elle fragmente l'environnement en deux et la place de la voiture est omniprésente tandis que les piétons et les cyclistes en sont presque absents, faute de sécurité et de structuration le long de la voie. Nous requalifions dans un premier temps la voie parallèle à

l'axe routier en allée piétonne et cycliste. Cette voie relie la gare vers le centre-ville et vers la voie verte, et devient la colonne vertébrale des futurs aménagements dans cette zone. Nous densifions la végétation pour souligner cet axe et le rendre plus agréable.

L'avenue de la gare et la rue du Neuland sont également diminuées dans leur largeur afin

d'induire une baisse de vitesse chez les automobilistes à l'entrée de la ville, tout en laissant une largeur suffisante pour les camions et les bus. Nous souhaitons donc diversifier les modes de déplacements dans ce secteur pour les futurs habitants, en utilisant le vélo, la marche à pied ou encore le bus.



COUPE DE L'AVENUE DE LA GARE



AXONOMÉTRIE DE L'AVENUE DE LA GARE



AXONOMÉTRIE DE LA RUE DU NEULAND



CROQUIS DE LA RUE DU NEULAND

CRÉATION D'ESPACES DE RENCONTRE

À moyen-long terme un espace public majeur pourrait s'installer au niveau du rond-point sur un espace actuellement totalement dédié aux voitures. La station de lavage et la station-service pourraient être délocalisées afin de créer un espace de rencontre pour les habitants de la ville et les usagers des commerces. Une placette couverte s'y implante et favorise la détente et la rencontre. Elle accueille un marché de produits locaux et des petits commerces locaux. Cette place prend la forme d'un escalier pour

prendre parti de la topographie du site et pour cadrer le paysage vers les nouvelles constructions au Sud. Une allée piétonne sera disposée au centre du parking afin d'offrir un accès direct de la place jusqu'à la grande surface.

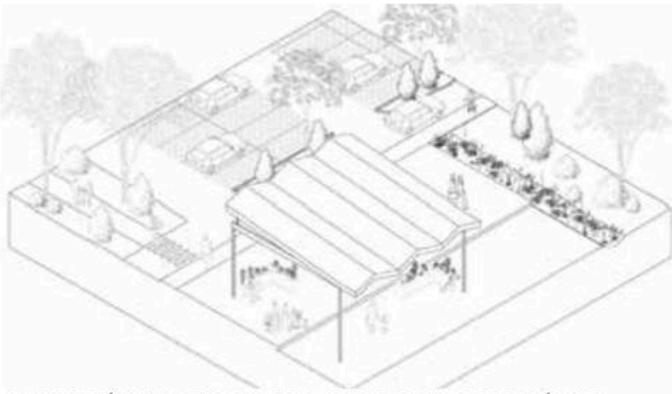
La récolte de l'eau de pluie sur la toiture de la place alimente directement les bacs à plantes placés sous la structure. Des noues sont également placées le long de cette placette et le long de la piste cyclable et piétonne pour permettre l'infiltration de l'eau de pluie. Le parking est lui

aussi désimperméabilisé pour permettre l'infiltration.

Un parking vélo est disposé non loin des commerces pour encourager les utilisateurs à utiliser les mobilités douces. De l'autre côté de la rue du Neuland, un espace aujourd'hui inutilisé se transforme en un petit espace de rencontre et de repos pour les habitants. Cet espace de proximité sera végétalisé et disposera d'aménagements tels que des bancs et une boîte à livre.



COUPE DE LA PLACE



AXONOMÉTRIE DE LA PLACE ET DES PARKINGS PERMÉABLE



CROQUIS DES PARKINGS PERMÉABLE



AXONOMÉTRIE DE LA PETITE PLACETTE



CROQUIS DE LA PETITE PLACETTE

LA RÉHABILITATION DU BÂTI INDUSTRIEL



AMÉNAGEMENT À MOYEN LONG TERME

- ROUTES PRINCIPALES
- PARKING PERMÉABLE
- BÂTI
- NOUVEAU BÂTI
- PISTE PIÉTONNE ET CYCLABLE
- ESPACE DE RENCONTRE
- ESPACE VÉGÉTALISÉ
- NOUES



AXONOMÉTRIE DE L'AMÉNAGEMENT DE L'AIRE DE JEUX

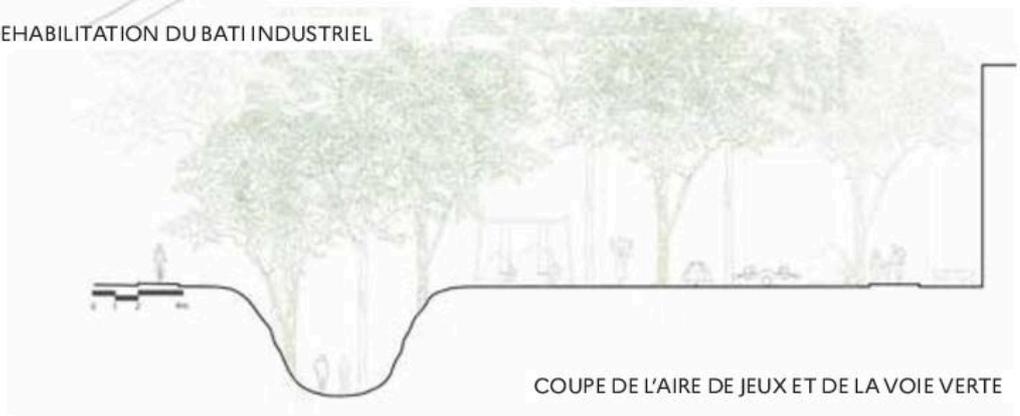


AXONOMETRIE DE LA RÉHABILITATION DU BÂTI INDUSTRIEL

Pour finir, nous avons imaginé à plus long terme que les industries autour de la grande surface se délocaliseront, ce qui permet d'installer des programmes plus divers au sein du nouveau quartier, associant les espaces de logements, de commerces, de loisirs et de rencontre. Les bâtiments délaissés par les industries retrouveront une seconde vie après une réhabilitation et pourront accueillir des programmes de bureaux, restaurants, ou encore des commerces de proximité.

Des espaces de loisirs et de rencontre s'alternent entre les bâtiments afin d'améliorer le cadre de vie des futurs habitants. Une autre boucle d'allée cyclable et piétonne lie ces nouveaux aménagements, et s'étend jusqu'à la voie verte.

Le quartier devenant plus urbain, la grande surface pourrait diminuer ses places de parking et construire une extension vers la place pour proposer les articles essentiels du quotidien. Ces aménagements permettent ainsi d'associer grande distribution et commerce local tout en animant le nouveau quartier.



COUPE DE L'AIRE DE JEUX ET DE LA VOIE VERTE



COMPLÉTER ROSHEIM EST

Rosheim a traversé plusieurs extensions importantes au cours des dernières décennies, principalement opérées vers l'Est de la ville, entre l'ancienne voie ferrée et le Rosenmeer, de part et d'autre de l'avenue de la gare. D'abord centrée sur l'activité industrielle et artisanale, cette extension a constitué un nouveau cœur économique, attractif à l'échelle de la ville et de la région. Cet espace tend vers une diversification des fonctions avec l'ajout de logements et de commerces. Dans ce secteur, un vaste espace encore ouvert est

classé en zone constructible. C'est aujourd'hui un secteur agricole délimité par la ville de Rosheim à l'Ouest, la zone économique et l'avenue de la gare au Nord, la voie de chemin de fer à l'Est et finalement le Rosenmeer au Sud. Cet espace est classé en zone constructible (zone 2AU du PLU de Rosheim) et a toutes les qualités requises pour accueillir du logement. En effet, il se situe à proximité de la gare, d'un accès à la D500, des grandes surfaces et des petits commerces du centre-ville et d'un bel espace naturel et agricole.

Ainsi, cet espace constitue un enjeu majeur pour l'urbanisation future de la ville de Rosheim. Cette zone couvre 15 hectares, et pourrait accueillir 750 à 800 logements, soit 1500 à 1600 habitants au total. Ainsi, nous voyons émerger un second centre urbain dans ce secteur en mutation. L'avenue de la gare, aujourd'hui une barrière formera demain l'axe principal de ce développement. Sur le long terme, un dialogue sera créé entre le Nord et le Sud de cette avenue majeure.

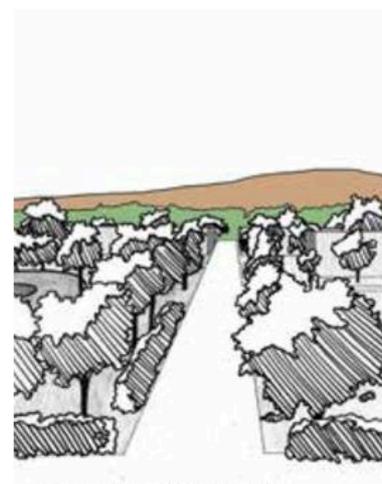


PLAN D'INTERVENTION GÉNÉRAL

FAVORISER LE RAPPORT À L'EAU

Afin de resituer l'humain dans son environnement naturel, il est important de structurer le projet en fonction de l'eau et du relief. Premièrement, un lien visuel est créé entre les cœurs d'îlots et le cours d'eau et sa ripisylve afin d'ancrer ceux-ci dans le paysage quotidien des habitants et des promeneurs. Ceci est facilité par la topographie en pente douce vers le cours d'eau. Les vues ouvertes

vers le sud sont sublimées par les horizons vallonnés du pays de Rosheim. En parallèle, des voies et chemins du quartier permettent d'amener les riverains vers le Rosenmeer. Une promenade aménagée le long du cours d'eau reliera Rosheim à Griesheim, dans un cadre naturel agréable et ludique, afin de sensibiliser les habitants à l'importance du patrimoine écologique local.



VUE DEPUIS LE QUARTIER



COUPE RAPPORT AU ROSENMEER



COUPE ESPACE VÉGÉTALISÉS

UN PATRIMOINE ÉCOLOGIQUE À CONFORTER

En 2020 et 2021, la LPO (Ligue pour la Protection des Oiseaux) a effectué une étude du Rosenmeer et a dressé un inventaire de la faune et la flore présentes à proximité du cours d'eau. L'étude a relevé la richesse et le potentiel écologique que le Rosenmeer possède sur le secteur agricole. Parmi les espèces animales certaines sont classées vulnérables ou quasi-menacées, le même constat est fait pour les espèces végétales propres au lieu humide.

LES DEUX BRAS DU ROSENMEER

Dans le premier secteur, le Rosenmeer a été divisé en deux bras et coule à travers l'espace agricole. Le tracé sinueux existant jusqu'au milieu du XXe siècle a été modifié au profit d'un tracé rectiligne. Retrouver la forme historique du cours d'eau permettrait de restaurer ses fonctions hydrauliques de ralentissement et d'infiltration. Ceci est économiquement facilité car la commune est déjà propriétaire des abords du cours d'eau. En effet, sur une longueur de plus d'un kilomètre, la ville est propriétaire d'une bande de 8 mètres de largeur environ, donc l'espace est suffisant pour générer un nouveau méandrage, en insérant des obstacles dans le lit mineur (pierres, souches de bois, installation de banquettes minérales et végétales).



CROQUIS DE LA PROMENADE



PLAN D'INTERVENTION

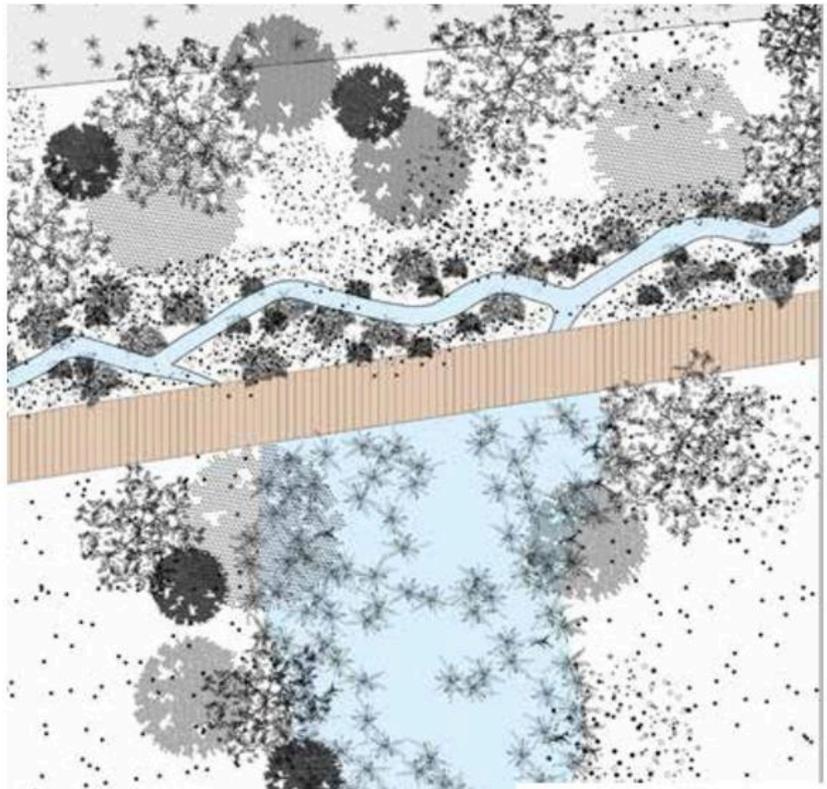


COUPE DU RAPPORT A L'EAU

La végétation du cours d'eau est actuellement rabattue annuellement, ne laissant pas de zone refuge aux espèces animales. L'objectif est donc de laisser se développer une véritable ripisylve afin de restaurer la biodiversité du ruisseau, sur la base d'une plantation initiale qui augmente le nombre d'espèces présentes et forme de nouveaux de refuges écologiques, donc à terme le nombre d'espèces animales.

L'OASIS DE NATURE

Dans le second secteur, les deux bras du Rosenmeer au Nord et au Sud délimitent une parcelle enclavée par le chemin de fer à l'Ouest et la station de traitement à l'Est. Selon l'étude de la LPO, cette parcelle est aujourd'hui une zone humide, laissée en jachère, propice à être investie. La création de grands méandres du lit majeur et de petits méandres du lit mineur, ainsi que l'implantation d'une mare permettront au cours d'eau d'investir toute la parcelle et de créer un refuge pour la faune et la flore des milieux humides (tritons, crapauds verts, calamites etc.).



ZOOM SUR LA ZONE HUMIDE



PLAN D'INTERVENTION

LE CORRIDOR NATUREL VERS GRIESHEIM

Dans le troisième secteur, le Rosenmeer a été entièrement détourné de son talweg, aujourd’hui il est perché, décalé de 50 à 100 mètres et est situé 2 mètres plus haut par rapport à son lit historique. Une zone inondable très importante existe actuellement et découle de cette modification du tracé. Renaturer le cours d’eau en retrouvant son tracé historique permet de restaurer une logique de continuité hydrologique du territoire et, de drainage naturel et de recharge des sols, qui profiteront aux riverains, à la nature et aux cultures.

Il serait premièrement intéressant de conserver la végétation existante sur le tracé de l’ancien cours d’eau, qui formera une haie dense de 10 mètres d’épaisseur. L’espace entre le tracé actuel et le talweg, pourrait s’installer une zone d’agriculture diversifiée (vergers, prairies, maraîchage etc.) et créer un nouveau paysage agricole productif et riche en diversité végétale.



CROQUIS DE LA PROMENADE



COUPE ENTRE LES DEUX TRACÉS DU ROSENMEER



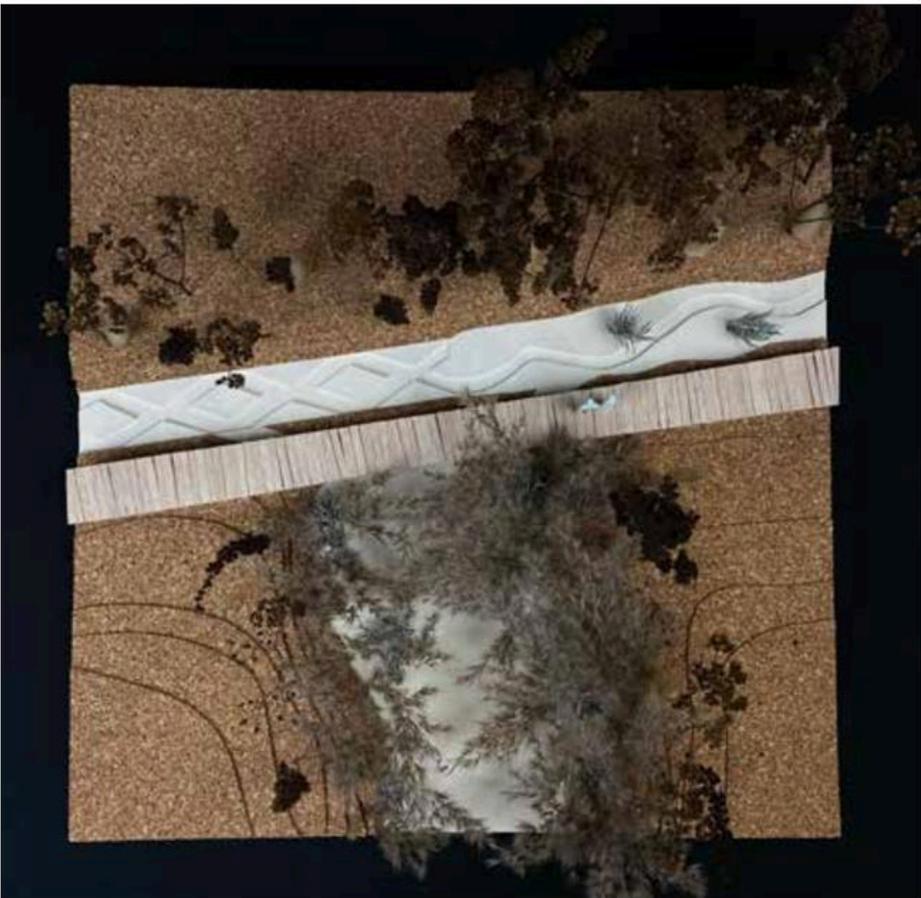
PLAN D'INTERVENTION

UN PROJET MULTI-SCALAIRE, D'IMPORTANCE LOCALE ET RÉGIONALE

Ces interventions renforcent la continuité écologique du local et permettent d’inscrire le site dans une plus grande échelle, les répercussions positives sur la faune et la flore ayant un impact régional. Revitaliser le Rosenmeer en créant un corridor naturel permet d’ancrer d’autant plus le projet dans l’échelle régionale, et pourra engager une dynamique sur tout son linéaire dans des communes qu’il traverse, jusqu’à l’Ill en passant par l’Ehn.

MAQUETTES DES INTERVENTIONS SUR LE ROSENMEER





LA GARE DE ROSHEIM, FLUX ET MUTATIONS



SCHÉMA DES FLUX AUTOMOBILES



SCHÉMA DES FLUX CYCLISTES



SCHÉMA DES FLUX PIÉTONS

FLUX ET MISE EN AVANT DES MOBILITÉS DOUCES

Lieu d'arrivée dans Rosheim, la gare de Rosheim associe différents types de flux. En plus des trains, les voitures, cyclistes et piétons s'y croisent. Toutefois, les voitures sont nettement avantagées : elles disposent d'un large parking d'environ 150 places ainsi que de places devant la gare et du parking de l'hôtel totalisant approximativement 240 places de stationnement. Les cyclistes n'ont, quant à eux, que deux petits locaux fermés de part et d'autre du chemin de fer ainsi que des stationnements à vélo ponctuels. Les piétons n'ont pas d'option rapide depuis Rosheim, dont le centre est à environ trente minutes de la gare. Les accès sont aujourd'hui de part et d'autre de la voie mais la

traversée se fait à niveau. Face à la croissance de la population de Rosheim et à l'augmentation des déplacements, comment offrir à l'avenir une meilleure connectivité pour les transports collectifs et mobilités douces. Comment tirer parti d'une gare qui met Strasbourg à vingt minutes de Rosheim ? Comment mieux articuler le passage d'une mobilité à une autre ?

Pour répondre à ces enjeux, nous proposons de construire une plateforme au-dessus des voies ferrées, qui permet un accès plus simple et rapide aux deux quais et augmente la capacité de stationnements pour les vélos, le moyen le plus rapide de rejoindre la gare depuis Rosheim et

Rosenwiller. Cette-ci s'installe à la hauteur de la passerelle existante et recouvre les voies ferrées au niveau de la départementale. Trois accès directs permettent de rejoindre le niveau bas : un sur chaque quai et un donnant accès au parking sous la plateforme. Ce parvis permettra de stationner plus de 200 vélos à proximité directe de la piste cyclable qui rejoint l'avenue de la Gare et la voie verte.

Sur l'ancien parvis de la gare, l'abri à vélo pourrait être converti en arrêt de bus, pour la future navette qui devrait relier la gare au centre-ville. L'ancien parvis est relié directement à la plateforme haute par un escalier.

COUPE DU PARVIS



ANTICIPER LES MUTATIONS DU QUARTIER GARE

La multiplication des constructions autour de la gare et le long de l'avenue de la Gare va transformer le quartier dans un avenir proche. Cet espace pourrait bientôt accueillir des développements plus denses et qualitatifs.

De part et d'autre des rails pourrait s'implanter un pôle artisanal et commercial, non loin de l'existant, profitant d'une situation attractive en entrée de ville et offrant diverses surfaces de parcelles, de tailles plus réduites que la zone commerciale en construction plus loin.

Cet espace serait accessible depuis la rue de Dorlisheim à l'Ouest et à l'Est depuis la rue Baruch. La situation proche des rails offre une grande visibilité pour du bâti commercial. Alors, un quartier d'intérêt touristique et commercial pourrait se constituer et mettre en avant les produits de Rosheim, comme par exemple le vin de par l'appartenance à la route du vin.

L'arrivée en train à la gare de Rosheim est aujourd'hui marquée par l'entreprise de collecte de matériaux. Dans la perspective

d'un développement plus urbain, on peut envisager un déplacement de cette entreprise vers un site à même de gérer les lixiviats (par exemple vers le centre de recyclage, ce qui permet de rester proche de la départementale mais assez loin du Rosenmeer pour ne pas risquer de pollution du cours d'eau). Elle pourrait céder la place à des activités plus représentatives afin de rendre la première image de la ville plus positive et de préserver les sols.



PLAN DU SECTEUR GARE

- BÂTI
- ESPACES VÉGÉTALISÉS
- PARCELLAIRE
- NOUVEAU BÂTI
- ROUTES

RELIER LA GARE À LA VOIE VERTE

La voie verte permet aujourd'hui de relier les quartiers Nord de Rosheim et Rosenwiller mais ne permet pas d'accès à la gare. Elle va être prolongée depuis la rue du Neuland jusqu'à la rue de Dorlisheim. Il faut à partir de là, permettre aux vélos de rejoindre la nouvelle plateforme d'accès à la gare. Depuis la gare, on pourrait suivre la piste cyclable le long de la départementale et choisir entre continuer sur cet axe ou rejoindre la voie verte par la rue de Dorlisheim. Cette liaison encourage les mobilités douces puisque l'accès entre Rosheim et sa gare par la voie verte est plus fluide.

LA VOIE VERTE, DES CONNEXIONS À MULTIPLES ÉCHELLES

PROLONGEMENT DE LA VOIE VERTE

La voie verte de Rosheim est un élément fort des liens créés avec les villes et villages environnants. Son ambition de donner un accès cycliste à plusieurs échelles montre une volonté d'aller vers les mobilités douces. Toutefois, celle-ci prend fin brusquement rue du Neuland avec le bar éphémère du « Schnakeloch ».

Afin de poursuivre l'existant et de relier le cœur de la ville à sa gare, une extension de la voie verte est proposée. En effet, les rails, ligne directrice de la voie verte existante, se poursuivent jusqu'à la rue de Dorlisheim. De plus, la situation offerte par cette extension est avantageuse et déjà adaptée puisqu'une forte densité végétale est existante. La topographie séquence l'extension en deux temps : tout d'abord, une partie plus « immergée », à cinq mètres du niveau de la rue et fortement végétalisée. Cette végétation a l'avantage d'offrir une barrière visuelle et sonore de la zone commerciale et offre un cadre plus naturel.



CROQUIS DANS LA VOIE VERTE «IMERGÉE»

Dans la seconde séquence, la voie verte est plus proche du niveau de la zone commerciale. La mise en place de barrières végétales masque les bâtis et met en avant le paysage agricole qui se situe en face. Toutefois, les mutations possibles de la zone actuellement commerciale classée comme « zone mixte » dans le PLU sont à anticiper. La zone peut, par exemple, suivre la lignée des projets d'habitations actuels tels que les Jardins d'Agathe et résulter en un nouveau quartier résidentiel. Alors, des liaisons par des cheminements piétons entre voie verte et avenue de la Gare sont souhaitables afin d'élargir l'accessibilité à la voie verte et d'en faire un atout pour le quartier en cours de densification.

Pour anticiper l'augmentation du trafic de vélos et vélos électriques, il nous semble nécessaire de dissocier flux piétons et flux cyclistes sur le dernier tronçon de la voie verte. Cette séparation est possible en utilisant le chemin rural qui longe la voie, qui pourrait accueillir les vélos afin de laisser aux piétons l'ancienne voie ferrée, plus végétale et plus ombragée. Les cyclistes ont ainsi la possibilité d'aller plus vite sans croiser de piétons, un atout utile dans les déplacements quotidiens vers la gare.



COUPE DE LA VOIE VERTE CÔTÉ GARE



PLAN VERS LA VOIE VERTE CÔTÉ GARE



COUPE VERS LA LIAISON À LA VOIE VERTE EXISTANTE



PLAN VERS LA LIAISON À LA VOIE VERTE EXISTANTE

SÉCURISER LES PIÉTONS ENTRE LA VOIE VERTE ET LA RUE DU NEULAND

Le mélange des flux cyclistes et piétons sur la voie verte génère une insécurité pour ces derniers, une situation problématique près du collège Herrade de Landsberg. La rue de la Liberté a été aménagée récemment dans sa partie Ouest pour installer une bande de stationnement et un mince trottoir. En résulte un profil

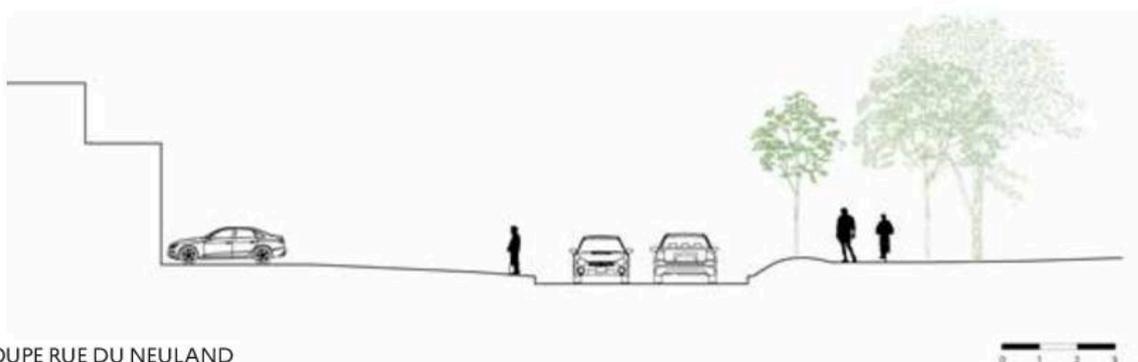
hétérogène qui en partie Est oblige le piéton à changer de trottoir ou s'engager sur la voie verte. Nous proposons d'homogénéiser l'ensemble de la rue du Neuland pour laisser une option autre que la voie verte aux piétons. Sur toute la longueur, un trottoir de 1m50 longerait une double voie de 5,5m. Le resserrement de la voie

engendrerait un ralentissement de la circulation automobile, souhaitable dans un quartier résidentiel et scolaire. L'ensemble de cette action permet de mieux articuler et de sécuriser les différents modes de déplacements.



LIAISON À L'EXISTANT RUE DU NEULAND

SOL PERMÉABLE

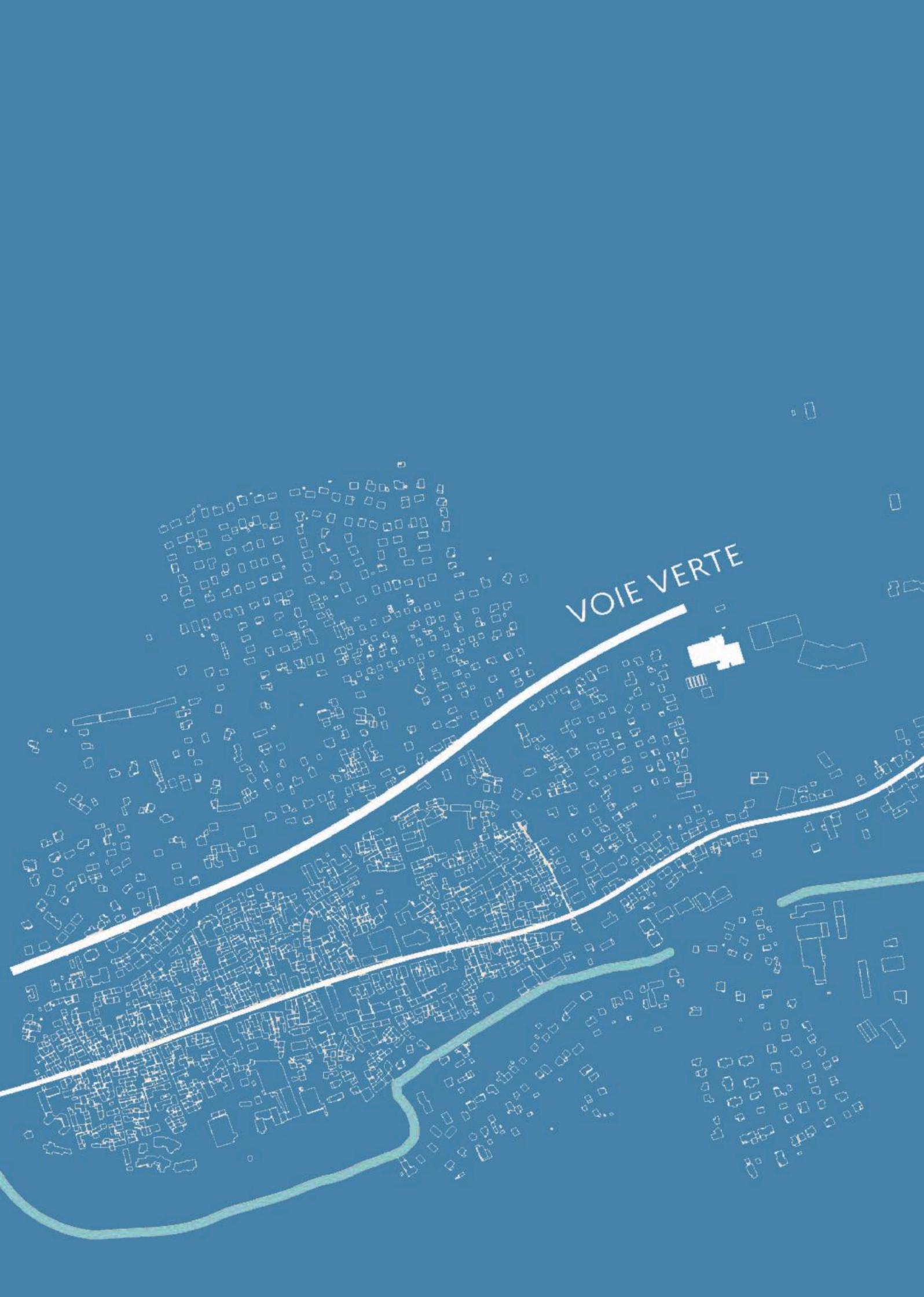


COUPE RUE DU NEULAND

DES IMPACTS MULTI-SCALAIRES







VOIE VERTE