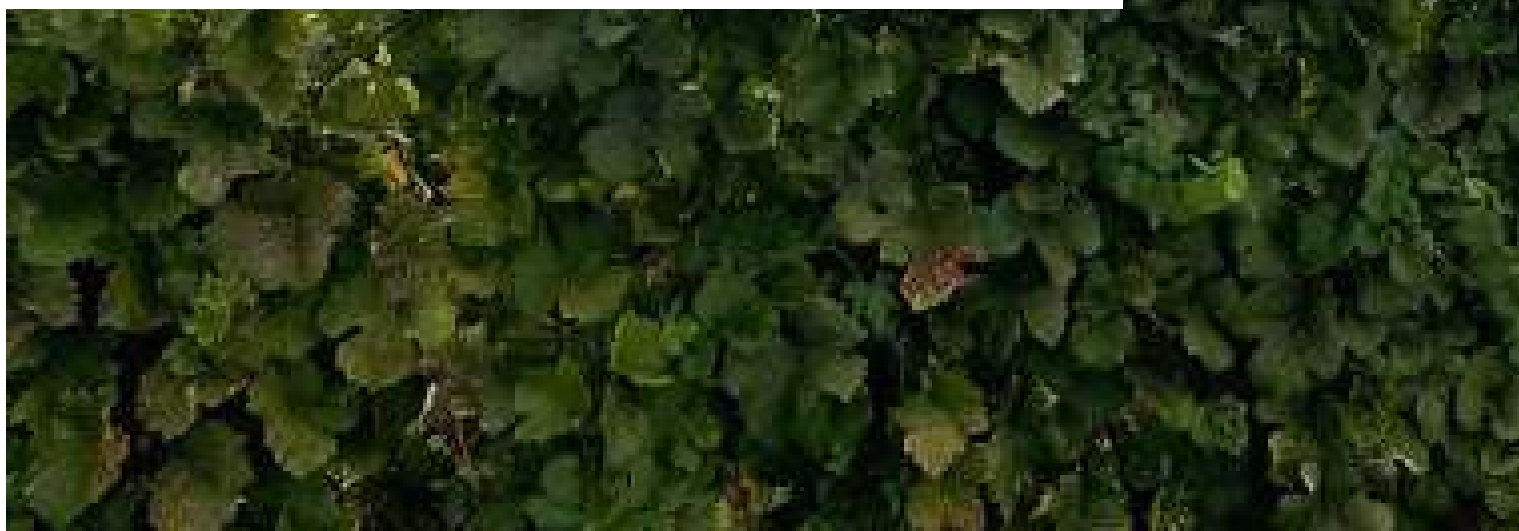


2023 - 2024

EAU, VILLE, PAYSAGE
**L'EAU REDESSINE LE
PAYS DE ROSHEIM**
DES CÔTEAUX À LA PLAINE EN
PASSANT PAR LA VILLE



L'atelier Eau, Ville, Paysage associe depuis 2019 l'école d'architecture (ENSAS) et l'école nationale du génie de l'eau et de l'environnement de Strasbourg (ENGEES). Chaque année, de septembre à janvier, il offre aux étudiants des deux écoles la possibilité d'étudier ensemble des problématiques et des territoires concrets, à une double confluence : confluence physique, celle des nombreux cours d'eau qui sillonnent les territoires alsaciens, et confluence thématique, mêlant les enjeux hydrologiques, écologiques et urbains.

Durant le semestre d'hiver 2023-24, les étudiants de l'ENSAS se sont mobilisés sur le territoire de Rosheim et sur le bassin du Rosenmeer, dans la Communauté de Communes des Portes de Rosheim. Comme beaucoup de cours d'eau alsaciens, le Rosenmeer a été détourné, canalisé, souvent bétonné et en partie enterré. La végétation qui s'épanouit naturellement dans et au bord des ruisseaux a ici quasiment disparu. Invisible, l'eau n'en est pas moins présente, et parfois menaçante : en excès lors des grosses pluies, elle érode les sols agricoles et peut inonder les rues et maisons construites en piémonts et dans les vallons ; absente, lors des sécheresses de plus en plus longues, elle manque à la fois aux cultures, aux milieux naturels et aux espaces urbains accablés par les canicules et privés de fraîcheur.

Comme partout en Alsace, le Pays de Rosheim doit aujourd'hui s'adapter à un nouveau régime climatique, marqué par des précipitations plus concentrées qui saturent les réseaux et provoquent crues et rejets d'eaux usées dans le milieu naturel, et par des canicules plus longues et plus intenses, synonymes de sécheresses éprouvantes. Comment adapter ville et paysages pour mieux gérer ces « coups d'eau » et ces « coups de chaud » dans un cadre de vie accueillant, un espace rural productif et une nature restaurée et préservée ? C'est la question posée à 12 étudiants de l'ENSAS accompagnés de quatre étudiants

de l'ENGEES, encadrés par deux paysagistes-urbanistes et un hydrologue.

Les relevés, analyses et aménagements produits par les étudiants permettent de croiser un diagnostic de la situation hydrologique actuelle (bassins versants, ruissellement, état des cours d'eau) avec une observation fine du cadre bâti, ses dynamiques, ses fragilités et ses potentialités.

Les aménagements proposés offrent une variété de solutions susceptibles d'inspirer les transformations souhaitables et nécessaires à l'avenir. Créatifs, exploratoires, ces projets permettent d'élargir le champ des possibles en couvrant un large éventail d'enjeux hydrologiques et écologiques, et d'élargir le champ des possibles mesures de restauration, de retenue, d'infiltration et de désimperméabilisation. Ces enjeux hydrauliques sont mis en relation avec les problématiques de mobilité et d'urbanisation, explorant les moyens d'adapter les quartiers existants et les possibilités de mieux construire demain, en remettant l'eau, la nature et la qualité de vie au cœur de l'aménagement urbain. Ces projets sont enfin multiscalaires : du profil de rue à la gestion de bassin versant, ils s'attachent à comprendre et concevoir le cadre de vie à toutes les échelles.

Sans prétendre remplacer des études professionnelles, nous espérons que ces travaux contribueront à inspirer le développement futur du territoire de la Communauté de Communes des Portes de Rosheim. Nous remercions chaleureusement celles et ceux qui ont accompagné ces travaux tout au long du semestre, et donné aux étudiants de l'ENSAS et de l'ENGEES une occasion précieuse d'apprendre à travailler ensemble à l'adaptation d'un site remarquable, sur des enjeux bien concrets, avec des élus et techniciens bienveillants, engagés et fins connaisseurs de leur territoire.



ÉTUDE DES BASSINS VERSANTS

La ville de Rosheim, traversée par le Rosenmeer, est située au cœur d'un bassin versant de 14,2km² que nous avons divisé en trois sous-bassins versants.

Le premier sous-bassin versant est situé au Nord-Ouest de Rosheim, en amont de la ville, et commence à partir de Rosenwiller. Il s'agit du plus petit bassin versant, puisqu'il occupe 3,2km². Il reçoit les volumes d'eau les plus faibles et avec le débit le moins important. Son exutoire se situe à proximité de la D207, à l'Est de la ville.

Ce territoire est cependant marqué par de fortes pentes qui favorisent le ruissellement, notamment dans les vignobles et vers les espaces habités. Le Rosenmeer est canalisé et bétonné sur de nombreux segments : son débit est ainsi accéléré et sa biodiversité fortement dégradée.

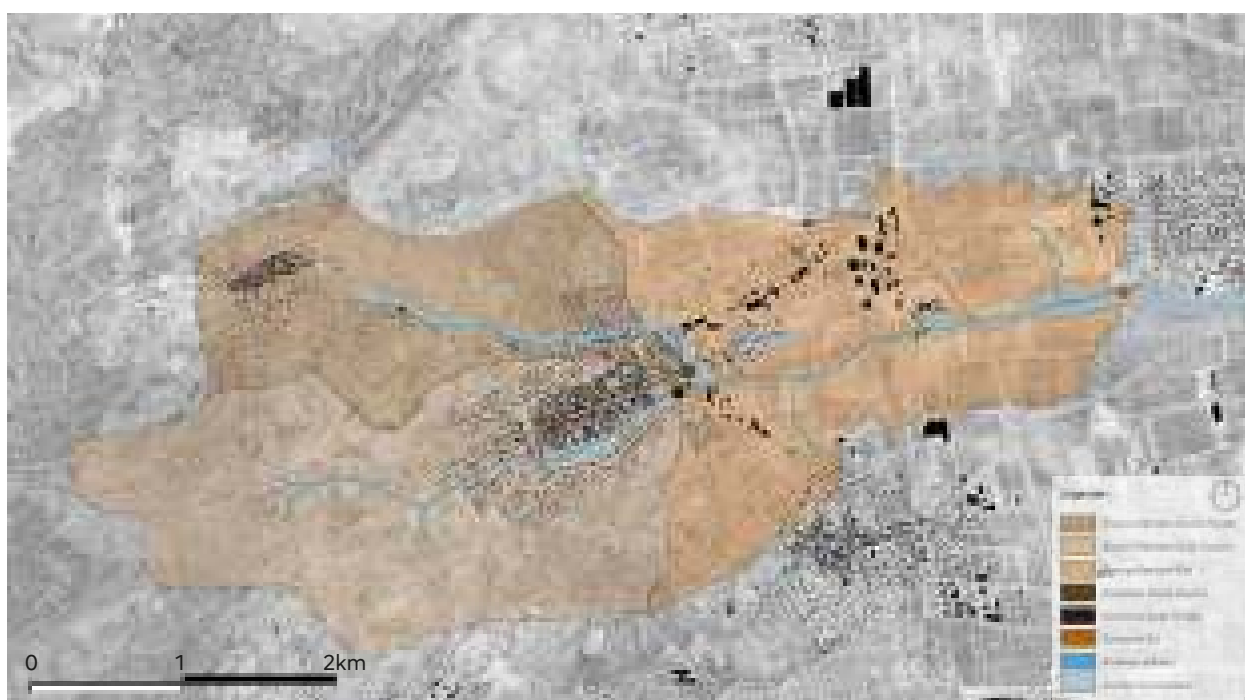
Le deuxième sous-bassin est au Sud-Ouest de la ville, vers Boersch, en amont de Rosheim, et occupe 5,6km². Il est le plus vaste et le plus pentu des trois, et reçoit les volumes d'eau les plus importants, avec un débit supérieur aux deux autres sous-bassins. Son exutoire est situé à l'Est de Rosheim, au niveau de la D207.

En raison des pentes et des territoires agricoles qui composent ce sous-bassin, il est sujet à des coulées de boue qui arrivent vers Rosheim. Les reliefs ne permettent pas à l'eau de suffisamment s'infiltrer dans le sol, malgré quelques fossés le long des chemins agricoles.

De plus, dans plusieurs secteurs, le ruisseau a été dévié du talweg, ce qui peut causer des inondations lors des débordements éventuels du Rosenmeer.

Enfin, le troisième sous-bassin versant se situe à l'Est, en aval de Rosheim, et s'étend jusqu'à Griesheim. Il occupe 5,45km². Ce bassin versant est nettement moins pentu que les deux autres, mais reçoit des volumes d'eau supérieurs. Son exutoire est situé en amont de Griesheim, au milieu des terrains agricoles.

Ce sous-bassin est celui qui contient la majorité des zones inondables. En effet, malgré les faibles pentes, on constate que le cours de eau a été dévié en limites des champs, et qu'il a été écarté du talweg. Ainsi, les débordements du cours d'eau peuvent provoquer des inondations, principalement sur la rive Nord du Rosenmeer en raison de la topographie.



DÉLIMITATION DU BASSIN VERSANT ET DE SES TROIS SOUS-BASSINS VERSANTS

Bassins versants	Temps de concentration (h)	Pente (m/m)	Aire-BV (km ²)	Coefficient
Général	0,76	0,07	14,2	0,29
Sud-Ouest	0,43	0,08	5,60	0,43
Nord-Ouest	0,37	0,07	3,20	0,27
Est	0,52	0,05	5,45	0,21

TABLEAU COMPARATIF DE LA GÉOGRAPHIE DES BASSINS VERSANTS

	BV Général	BV Sud-Ouest	BV Nord-Ouest	BV Est
Temps de retour (années)	10	10	10	10
Temps de concentration	0,76	0,43	0,37	0,52
Débit (m ³ /s)	5,30	3,10	1,10	1,50
Volumes (m ³)	14 510	4 829	1 453	2 774

	BV Général	BV Sud-Ouest	BV Nord-Ouest	BV Est
Temps de retour (années)	20	20	20	20
Temps de concentration	0,76	0,43	0,37	0,52
Débit (m ³ /s)	6,20	3,60	1,30	1,70
Volumes (m ³)	17 007	5 660	1 703	3 251

TABLEAUX COMPARATIFS DES DONNÉES HYDROLOGIQUES BASSINS VERSANTS



PHOTOGRAPHIES DE FOSSÉS

RÉSEAUX DE MOBILITÉS À ROSHEIM

La ville de Rosheim possède des réseaux de mobilités qui permettent de la connecter à la fois à l'échelle de son bassin versant, à la fois à une échelle plus vaste vers d'autres villes.

Rosheim dispose d'une gare bus et TER située à l'Est de la ville, à proximité de la ZAC Rosenmeer. Cependant, la situation de la gare hors de la ville la rend moins accessible pour les piétons et cyclistes, qui doivent longer la route pendant près de 30 minutes à pied et un peu moins de 10 minutes à vélo. Pour les automobilistes, Rosheim est à proximité de plusieurs routes importantes, notamment la D500 et l'A352.

Deux axes majeurs permettent la circulation des vélos : la voie verte au Nord et à l'Ouest, qui relie Rosheim et Boersch, mais

qui offre aussi la possibilité de rejoindre un trajet qui se prolonge à l'Est vers Griesheim. Au Sud de la ville, une piste cyclable permet d'accéder à Bischoffsheim.

Le réseau piéton est également présent, à travers un maillage de chemins de randonnées qui mènent majoritairement à Rosenwiller et Bischoffsheim, et qui permettent de découvrir Rosheim depuis les côteaux au Nord, à l'Ouest et au Sud.

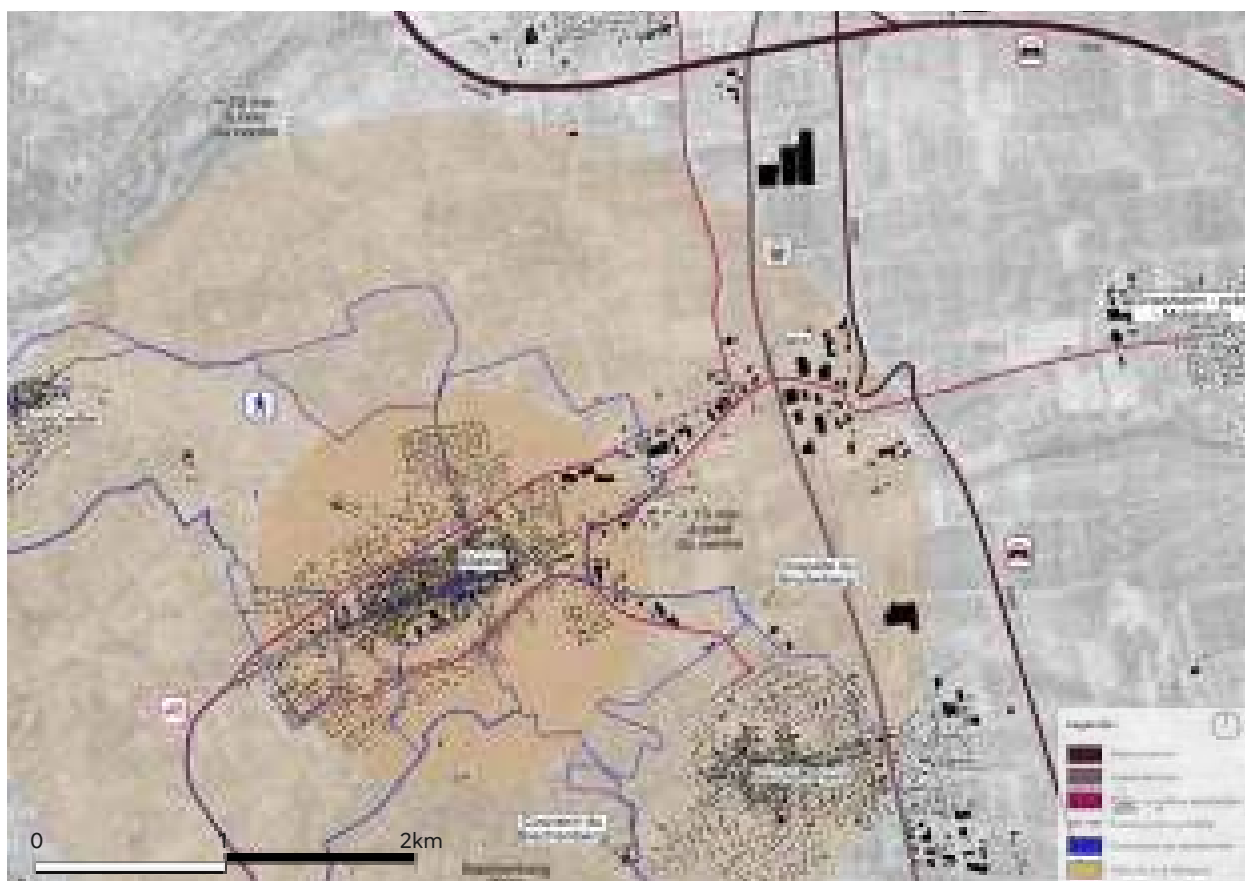
Ainsi, il est possible de circuler entre Rosheim et les villes voisines à pied ou à vélo, tout en profitant des vues ainsi que des nombreux espaces ruraux et naturels présents tout autour de la ville.

Ces réseaux de mobilité douce permettraient également de se rapprocher d'un objectif de « ville du quart d'heure », à savoir une ville dans laquelle tous les services essentiels sont accessibles à

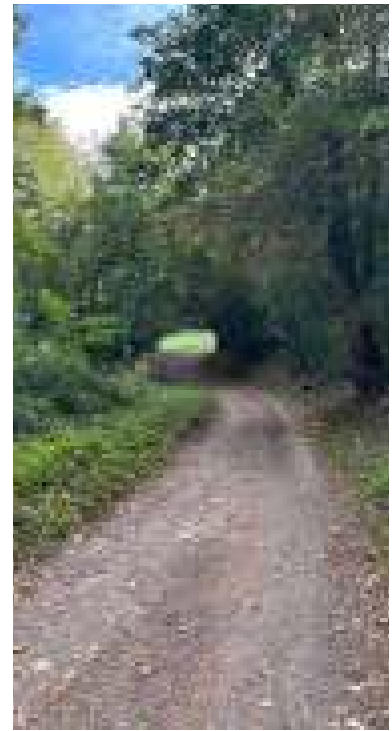
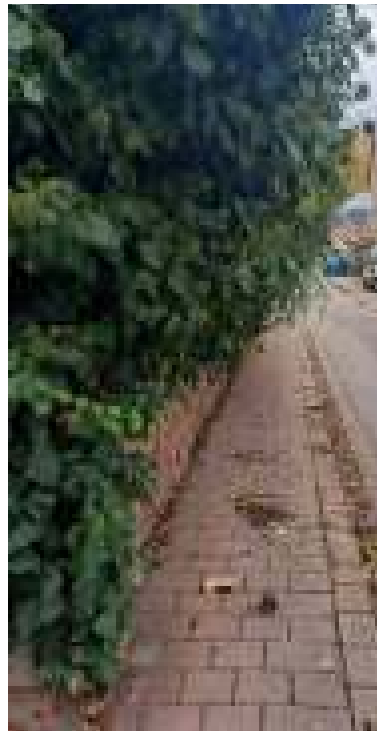
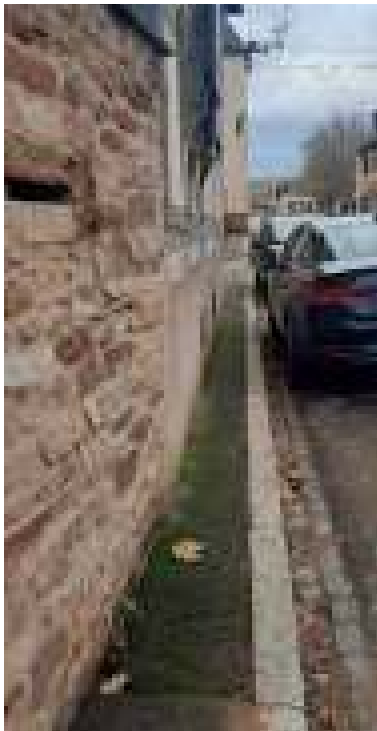
pied ou à vélo en moins d'un quart d'heure.

Or d'après la carte ci-dessous, depuis le centre-ville, une grande partie de Rosheim est accessible dans ce délai. Cela est dû aux dimensions de la ville mais aussi à la facilité de se déplacer dans Rosheim grâce à son axe principal traversant la ville d'Ouest en Est.

Ce réseau mériterait néanmoins d'être densifié et complété, et les espaces publics de la ville pourraient à l'avenir être plus accueillant pour les mobilités douces.



RÉSEAUX DE MOBILITÉS



CIRCULATION PIÉTONNE



VOIE VERTE



CIRCULATION AUTOMOBILE

ROSHEIM DEPUIS LE XIX^E SIÈCLE

Entre le milieu du XIX^e siècle et 1950, on observe une extension de Rosheim autour du bourg existant, avec une croissance du bâti pavillonnaire au Nord et au Sud de la ville. En un siècle, la ville est devenue 1,7 plus grande. Rosenwiller s'est étendue dans une proportion similaire, tandis que Bischoffsheim et Griesheim ont doublé leur superficie, Bischoffsheim vers l'Est et Griesheim vers l'Ouest et le Nord. Les extensions urbaines se font majoritairement le long des routes.

Entre 1950 et 2000, on observe à Rosheim la plus importante extension du bâti commercial et industriel, qui s'installe notamment sur les champs entre Rosheim et Griesheim, générant alors d'importantes nouvelles surfaces bâties et artificialisées. En parallèle, on observe une croissance du bâti pavillonnaire au Nord et au Sud de la ville.

En 50 ans, Rosheim, Griesheim et Bischoffsheim ont vu leurs superficies quadrupler, tandis que Rosenwiller a quant à elle triplé sa surface bâtie, en s'étendant au

Sud. Rosheim et Bischoffsheim se sont majoritairement étendues vers l'Est. Griesheim quant à elle s'est étendue davantage vers l'Ouest et le Nord.

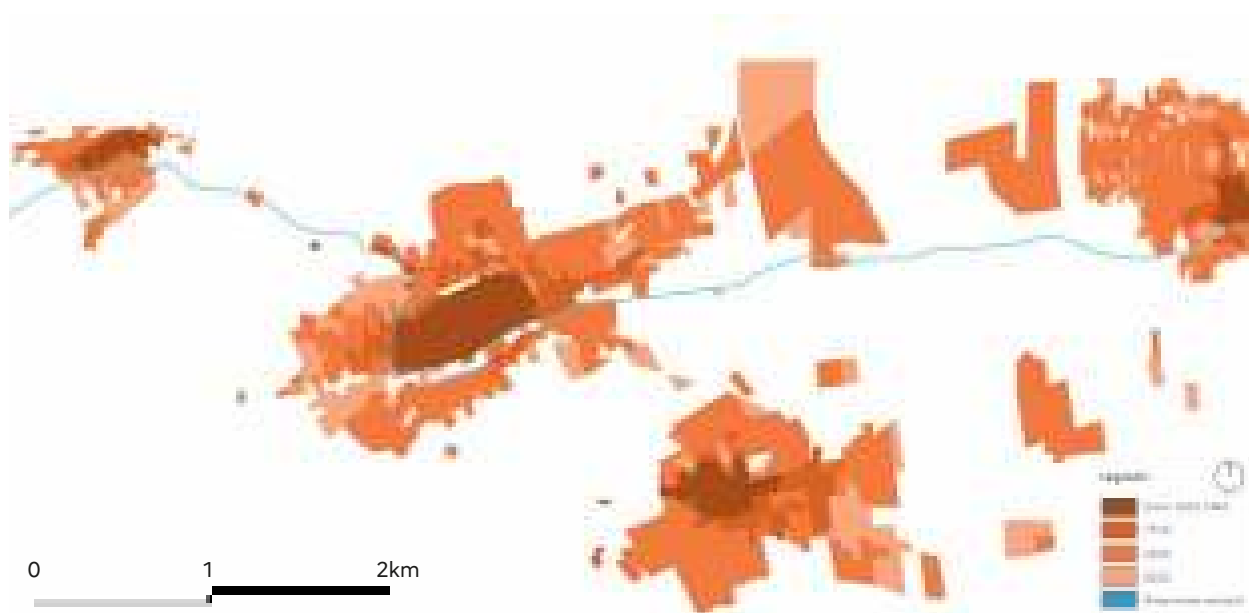
Ces 20 dernières années, l'extension de ces quatre communes est similaire : chacune d'elle a multiplié sa surface par environ 1,2. On observe alors un développement de l'activité commerciale et industrielle, et une expansion des espaces pavillonnaires dans les villes.

En comparant l'étalement de ces villes sur différentes périodes, on constate qu'il a évolué à des rythmes différents au fil du temps. Dans un premier temps, l'extension des villes était faible entre 1850 et 1950. Sur le siècle étudié, la surface des villes était environ 0,02 fois plus importante chaque année. On constate ensuite une importante accélération depuis 1950. Entre 1950 et 2000, les villes gagnaient environ 0,075 fois leur surface par an. Puis, à partir des années 2000, et malgré une expansion des villes toujours présente, on observe une décélération de leur étalement, puisque les villes

s'étendent depuis d'environ 0,06 fois leur surface par an.

À Rosheim, Rosenwiller et Bischoffsheim, de vastes surfaces sont néanmoins ouvertes à l'urbanisation future.

Ainsi, en 170 ans, Rosheim a multiplié sa superficie par 8,5, empiétant sur les espaces agricoles et viticoles situés autour. Il en va de même pour Rosenwiller, qui fait aujourd'hui 6 fois la taille qu'elle faisait en 1850, Bischoffsheim dont l'étalement est le plus important, avec plus de 11 fois sa superficie de 1850, et Griesheim qui la suit de près avec une surface 10 fois supérieure.



ÉVOLUTION DU BÂTI DEPUIS LE XIX^E SIÈCLE



ÉVOLUTION DE LA VÉGÉTATION ET DE L'EAU DEPUIS LE XIX^e SIÈCLE

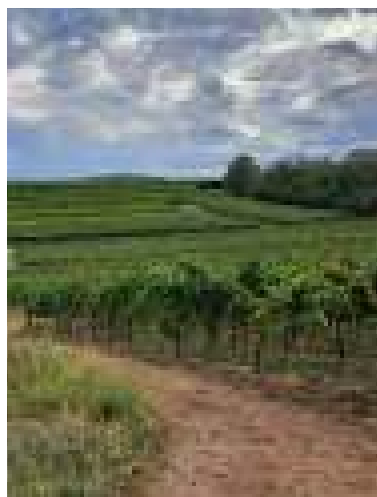
Rosheim se situe dans un paysage rural préservé, avec une présence importante des espaces naturels. Depuis le milieu du XX^e siècle, les bois et les forêts de la région prennent de l'importance et s'étendent. En parallèle, les espaces boisés dans et à proximité des centres urbains sont absorbés par les villes et villages. Ces deux phénomènes s'inscrivent d'une part dans une dynamique de préservation de l'environnement naturel et des forêts, et d'autre part dans une tendance à remplir les derniers « vides » subsistant dans l'espace urbain. Les forêts à proximité de Rosheim ont notamment pris de l'importance entre le milieu et la fin du XX^e siècle. Celles-

ci, avec les plus petits espaces boisés, constituent une réelle richesse pour la biodiversité, puisque la faune et la flore y prospèrent. Aujourd'hui Rosheim est entourée par des espaces agricoles, avec notamment des champs céréaliers à l'Est et à l'Ouest, des vergers au Sud et des vignes au Nord. Dans la ville de Rosheim, les espaces boisés sont de vrais poumons verts, qui régulent la température et permettent à la ville de respirer. L'importance de ces espaces se fait ressentir lors des périodes estivales, car ils limitent les îlots de chaleur urbains en abaissant la température et en humidifiant l'air. De plus, ces îlots végétalisés au sein de Rosheim

abritent une biodiversité à préserver et développer. Finalement, le Rosenmeer a aussi subi plusieurs modifications successives depuis le XIX^e siècle. En 1850, le cours d'eau était marqué par la présence de méandres entre Rosenwiller et Rosheim, et entre Rosheim et Griesheim. Ensuite, le cours d'eau a été canalisé, redressé et sorti de son talweg.



ESPACE URBAIN



ESPACE AGRICOLE



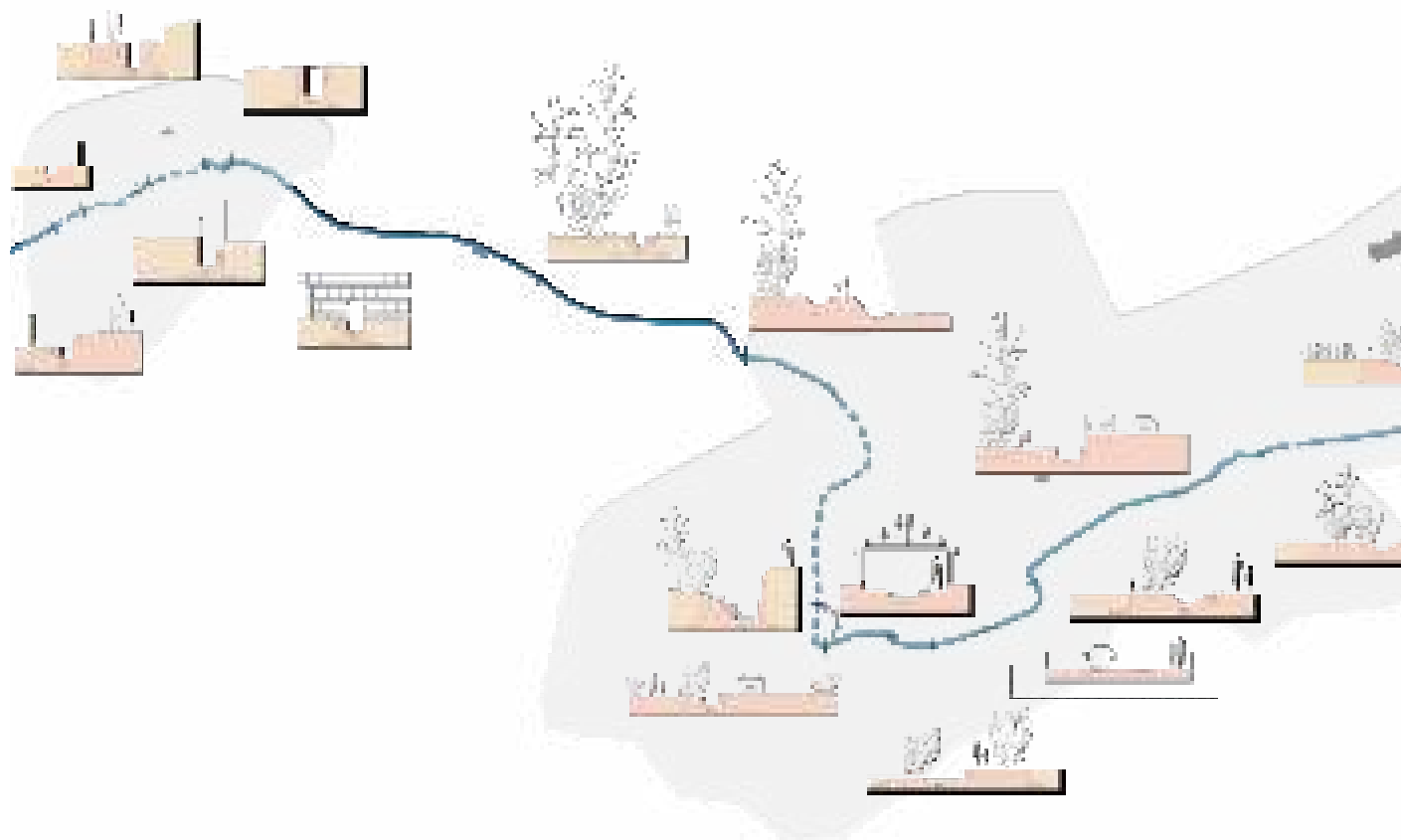
ROSENMEER

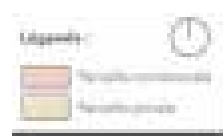
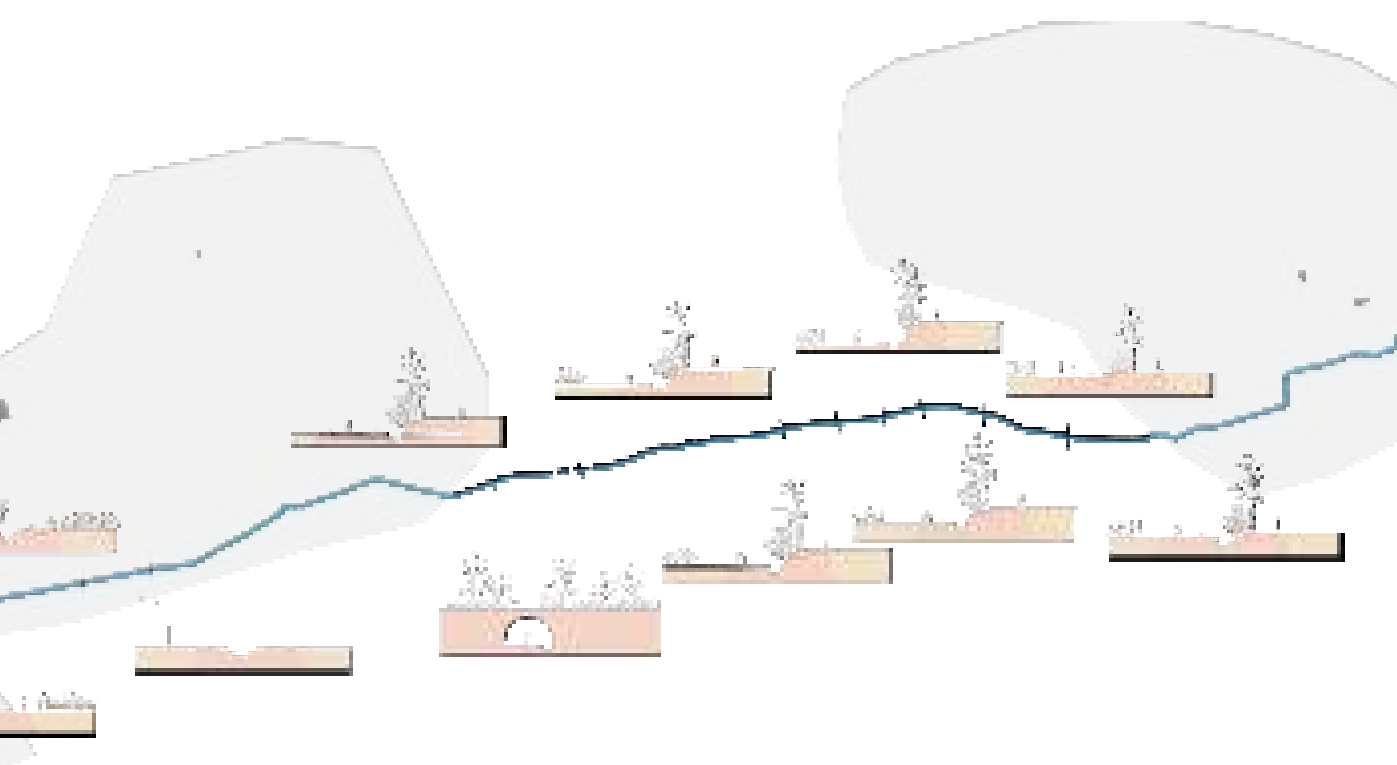
RELEVÉS AU FIL DE L'EAU

Le Rosenmeer est un cours d'eau qui se transforme au fil de son parcours. Son analyse a donc été enrichie de relevés effectués depuis Rosenwiller jusqu'à Griesheim, qui permettent de rendre compte de l'état du cours d'eau à divers endroits.

On constate ainsi que du côté de Rosenwiller, le cours d'eau est canalisé dans des cunettes en béton ou busé en souterrain. À Rosheim, on remarque une diversité de l'état du cours d'eau, et de ses abords. Le cours d'eau est fortement altéré et artificialisé.

Vers Griesheim, le cours d'eau s'écoule majoritairement sur un sol naturel, et on observe une topographie inégale de chaque côté du cours d'eau, favorisant les débordements du Rosenmeer sur sa rive Nord.





IMPERMÉABILITÉ DES SOLS À ROSHEIM

Une étude de l'imperméabilisation des sols sur la base des données régionales nous a permis de constater que le centre de Rosheim est très majoritairement imperméable, et n'est donc pas favorable à l'infiltration des eaux. La voirie est imperméable, et les espaces publics comme les places le sont aussi.

Quelques espaces végétalisés permettent par endroit à l'eau de s'infiltrer dans les sols, comme par exemple des parkings perméables existants, mais la majorité des espaces ne permettent que le ruissellement des eaux vers le réseau d'assainissement.

Autour du centre-ville, les sols des espaces résidentiels pavillonnaires sont quant à eux constitués de nombreux jardins, qui permettent ainsi de disposer d'une surface majoritairement perméable, hormis le bâti. En revanche, les espaces publics y sont très minéraux et imperméables.

De plus, on constate qu'au Sud des remparts, entre le centre de Rosheim et le secteur pavillonnaire, un vaste espace de 12,6ha entièrement perméables traverse la ville d'Est en Ouest, soit

la surface d'environ 17 terrains de football dans lesquels l'eau peut s'infiltrer.

Cependant, à l'Est de Rosheim, de grandes surfaces sont imperméabilisées, notamment dans les espaces commerciaux (comme le supermarché Auchan) et industriels (ZAC Rosenmeer), et se substituent aux surfaces agricoles perméables, limitant l'infiltration de l'eau et saturant les réseaux.

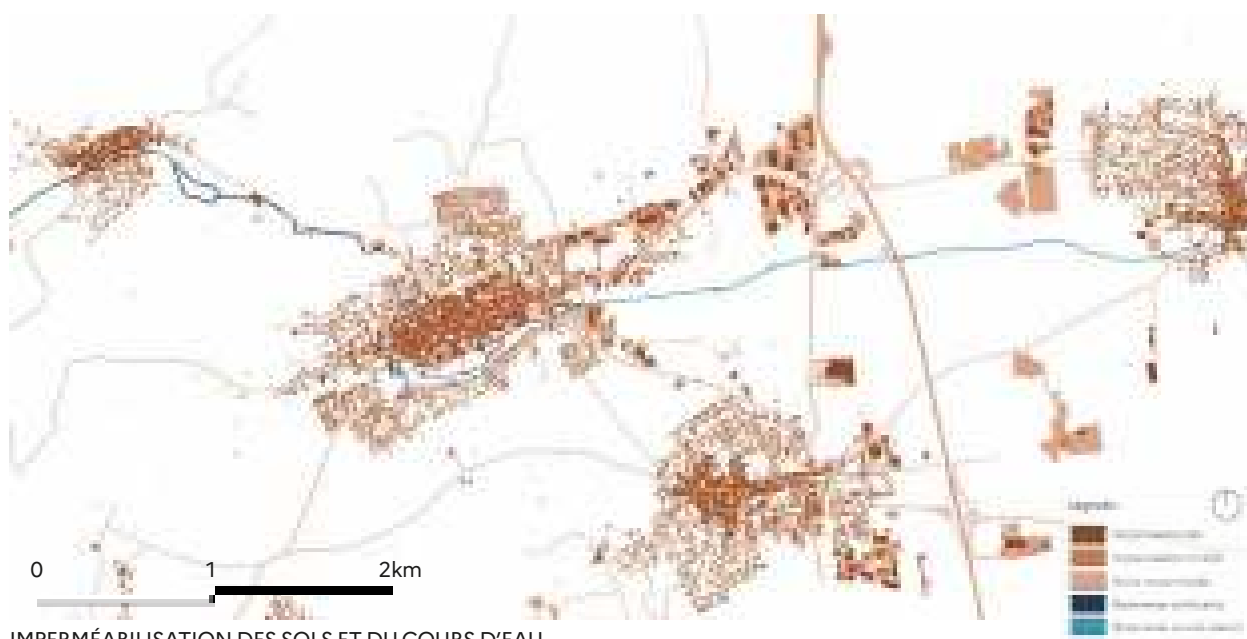
Le long du tracé de l'eau, on observe également une alternance entre un cours d'eau sur sol naturel, dans lequel l'eau s'infiltrerait partiellement, et un cours d'eau busé.

Entre Rosenwiller et Rosheim, une grande partie du Rosenmeer est busé, rendant impossible l'infiltration de l'eau. Le cours d'eau est imperméable à la sortie Est de Rosenwiller puis à l'Est de la fromagerie située entre Rosenwiller et Rosheim.

Au sein même de Rosheim, on observe à la fois un cours d'eau busé, en amont du monastère et en aval du second lavoir, mais aussi des espaces dans lequel l'eau coule sur un sol perméable,

entre le monastère et le deuxième lavoir, ce qui coïncide avec l'espace perméable traversant la ville identifié précédemment.

A partir de la D207 et vers Griesheim, la majorité du cours d'eau est située sur un sol naturel, à l'exception de quelques espaces au niveau de la station d'épuration ou du tunnel sous la D500 notamment, où l'eau est canalisée ou busée.





PARKING POREUX



SOL IMPERMÉABLE DE LA SALLE DES FÊTES



ÉTAT ACTUEL DU BÂTI



ÉTAT ACTUEL DU BÂTI

UN PATRIMOINE RICHE ET VARIÉ

La ville de Rosheim est au cœur d'un important patrimoine naturel et paysager.

D'une part, Rosheim est entourée par des forêts qui représentent des espaces de nature très importants (1609ha à l'Ouest et 67,5ha au Sud).

D'autre part, les espaces agricoles situés sur les différents côteaux permettent des vues sur Rosheim et ses alentours.

Ces espaces ont aussi une grande importance en termes de biodiversité, puisqu'ils abritent des espèces à la fois végétales et animales parfois rares dans le secteur : la colline du Bischenberg abrite l'une des trois seules forêts de chênes pubescents des collines sous-vosgiennes. Malgré une absence de reconnaissance patrimoniale officielle selon la Société Botanique d'Alsace, ce type de forêt peut abriter des espèces d'insectes et d'oiseaux rares.

Au cœur de la ville, on remarque différents éléments patrimoniaux de grande valeur : le monastère des Bénédictines, les lavoirs, les

remparts, la mairie ou encore l'église Saints-Pierre-et-Paul.

On observe par ailleurs que la plupart de ces éléments patrimoniaux sont situés le long du Rosenmeer.

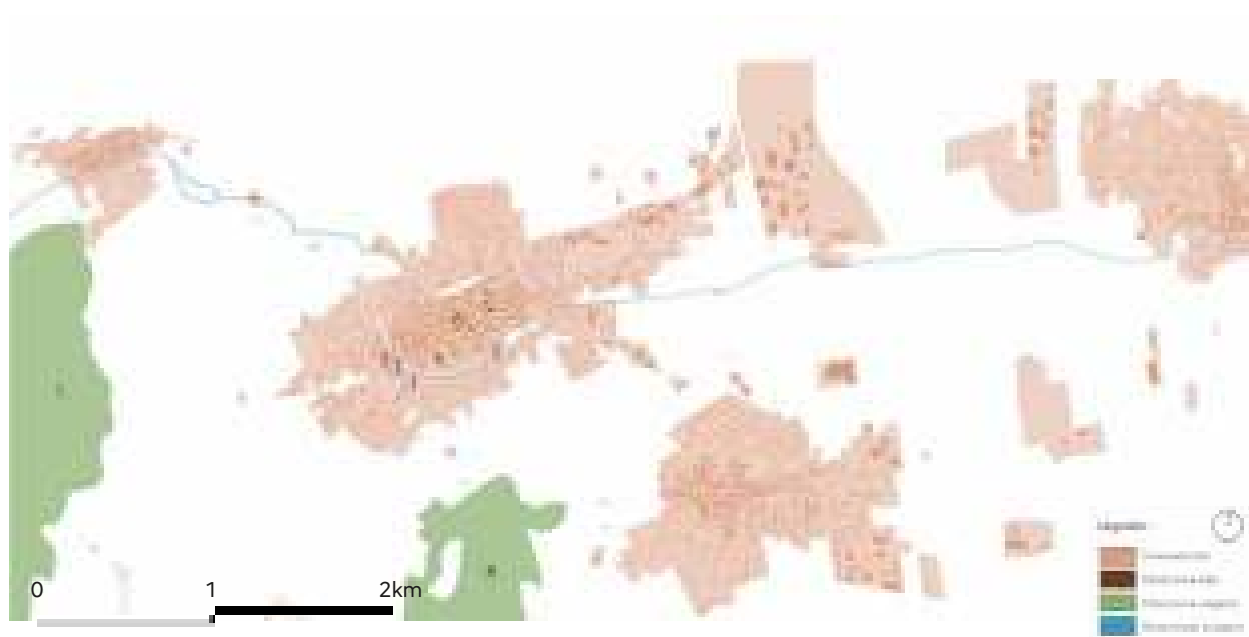
Historiquement, le monastère des Bénédictines est implanté là où les anciens bains de Rosheim se situaient entre le XIV^e siècle et 1862, lorsque l'établissement a été racheté par les religieuses bénédictines.

Aujourd'hui, l'eau coule toujours entre ses murs. La présence de l'eau était donc essentielle dans la ville de Rosheim à travers la présence des bains, et également avec les lavoirs, situés directement sur le trajet du Rosenmeer.

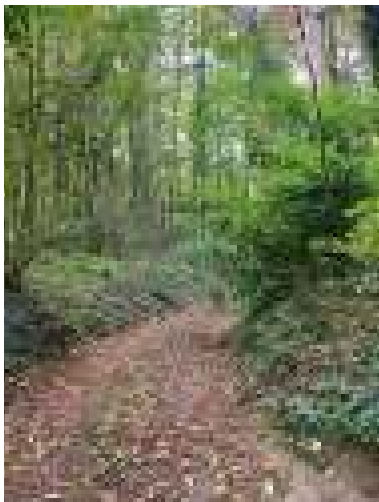
Les remparts et la tour Sainte Marthe quant à eux longent le talweg, ce qui laisse penser qu'ils suivent un ancien trajet de l'eau, avant que celle-ci ne soit détournée plus au Sud.

D'autres éléments patrimoniaux situés en centre-ville sont remarquables à Rosheim, par exemple la mairie, ou encore l'église Saints-Pierre-et-Paul.

De plus, certaines traces des usages passés sont toujours visibles, à travers notamment des parties de l'ancienne voie ferrée, aujourd'hui voie verte, qui sont préservées à plusieurs endroits.



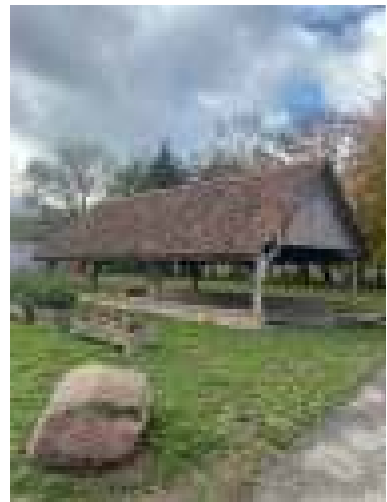
PATRIMOINE NATUREL ET BÂTI REMARQUABLE À ROSHEIM



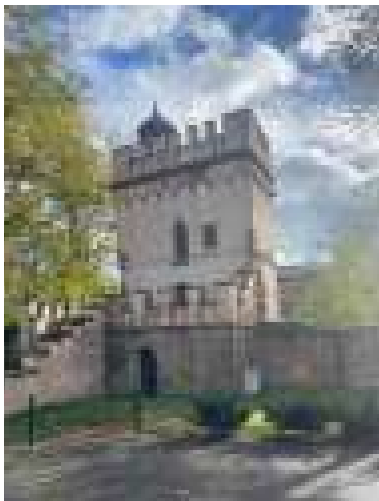
FORÊT DE ROSHEIM



MONASTÈRE DES BÉNÉDICTINES



ANCIEN LAVOIR



REMPARTS ET TOUR SAINTE MARTHE



DEUXIÈME LAVOIR



MAIRIE DE ROSHEIM

1- Forêt de Rosheim

2- Monastère des Bénédictines

3- Ancien Lavoir

4- Remparts et tour Sainte Marthe

5- Deuxième lavoir

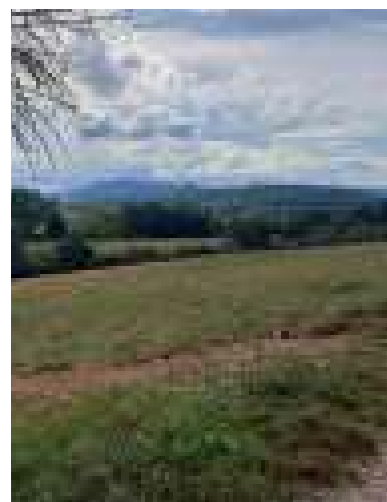
6- Mairie de Rosheim

7- Eglise Saints-Pierre-et-Paul

8- Forêt de Bischoffsheim



ÉGLISE SAINTS-PIERRE-ET-PAUL



FORÊT DE BISCHOFFSHEIM

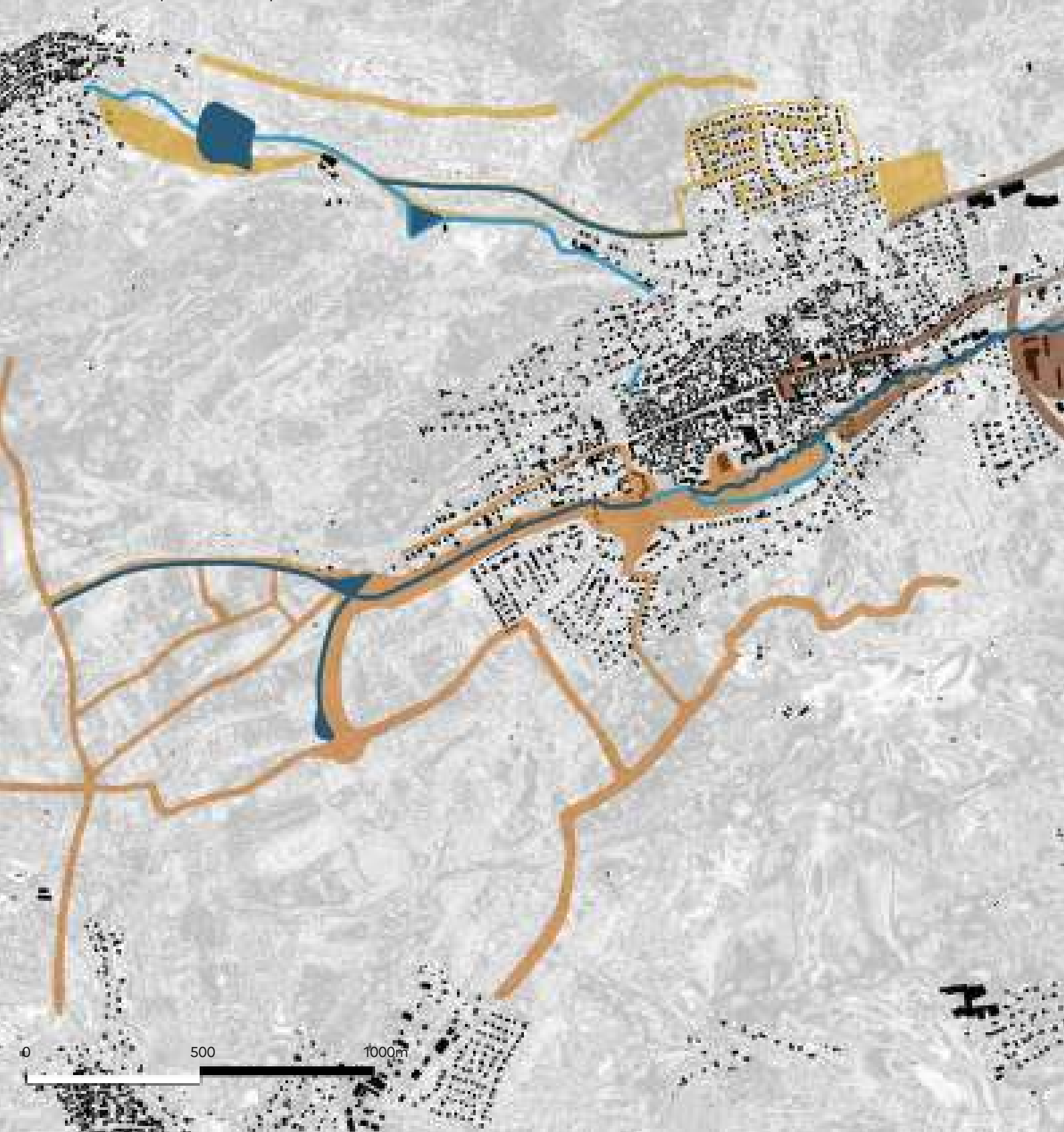


QUELS PROJETS POUR ROSHEIM ?

Au regard des différents constats effectués tout au long de l'analyse du site, plusieurs projets ont émergé sur le territoire de Rosheim. Ces projets, situés dans les différents sous-bassins versants, proposent des approches complémentaires qui mettent en







relation l'eau, l'espace agricole et la ville, sur la base d'une analyse et d'une réflexion collective. Quatre territoires de projets ont été délimités : le premier, au Nord-Ouest, fait le lien entre Rosenwiller et Rosheim. Le deuxième, au Sud-Ouest, relie Boersch à Rosheim.

Le troisième, au Sud-Est, permet la connection entre Rosheim et Bischoffsheim. Enfin, le quatrième projet s'implante entre les villes de Rosheim et Griesheim.

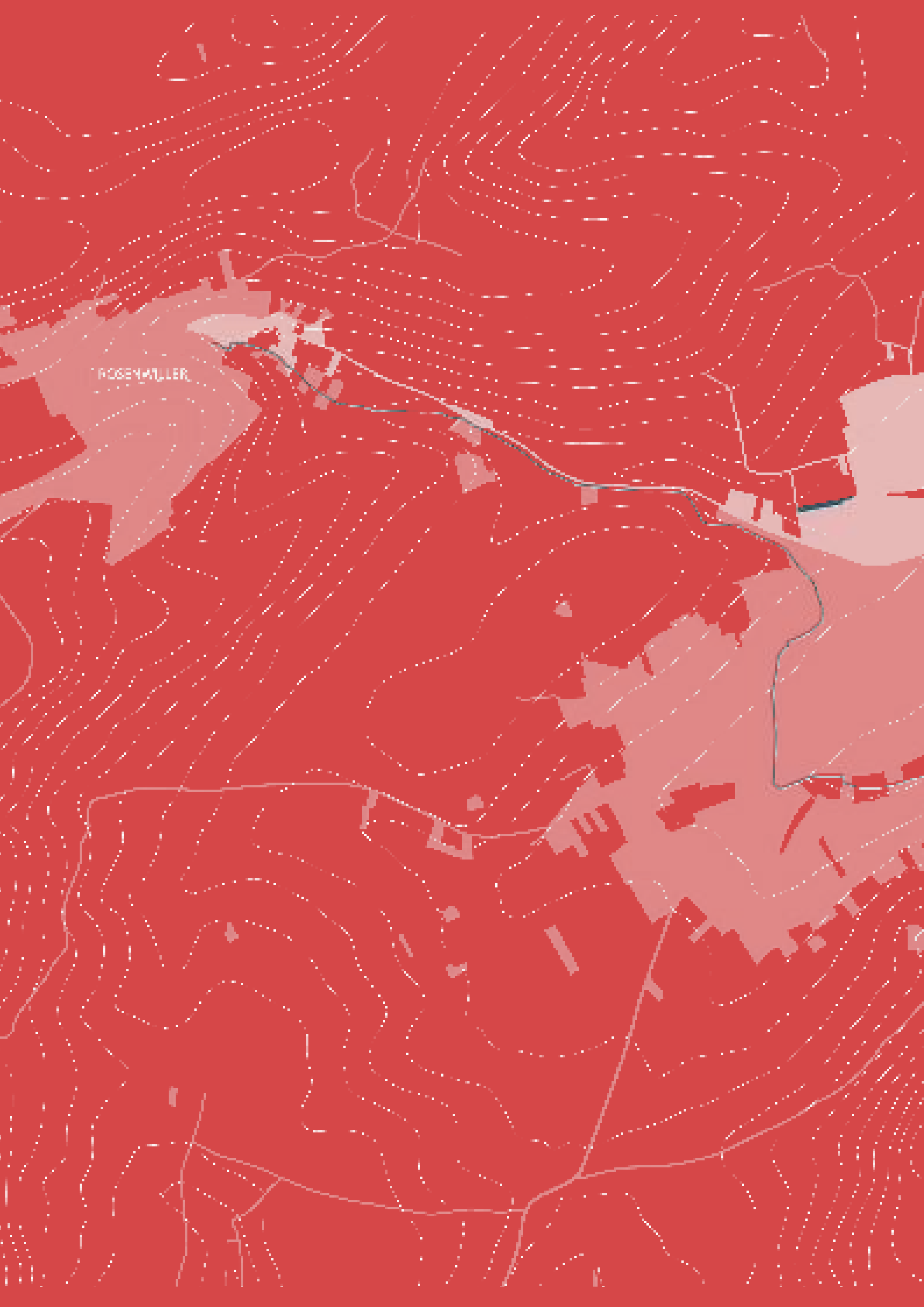




Légende :

-  Secteur : Du vignoble à la ville
-  Secteur : De la forêt à la ville
-  Secteur : Partenaire patrimonial de Rochem
-  Secteur : Reconnecter Rochem
-  Régulation d'état existant
-  Régulation proposition de réaménagement

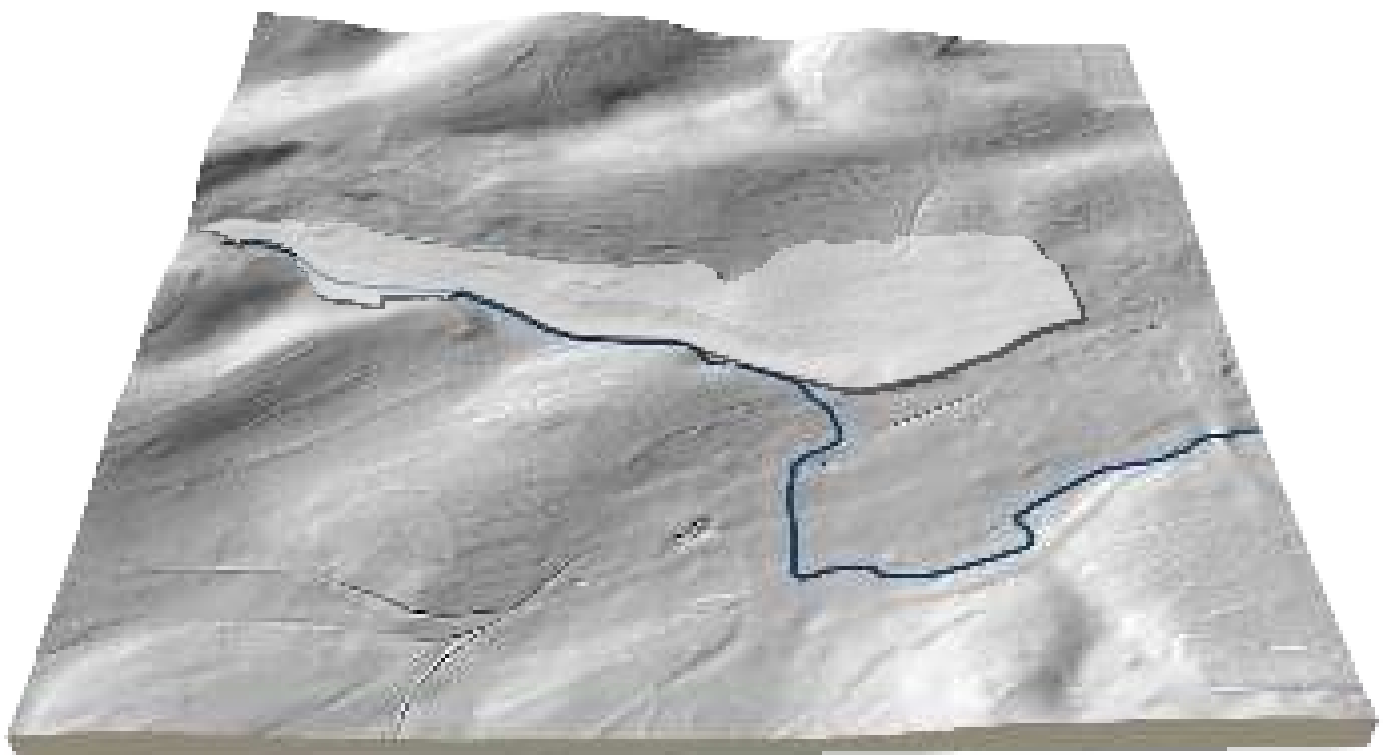
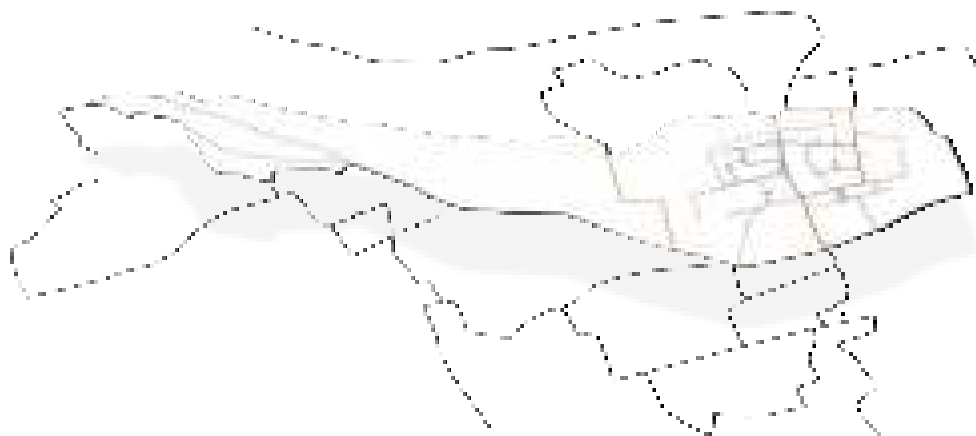
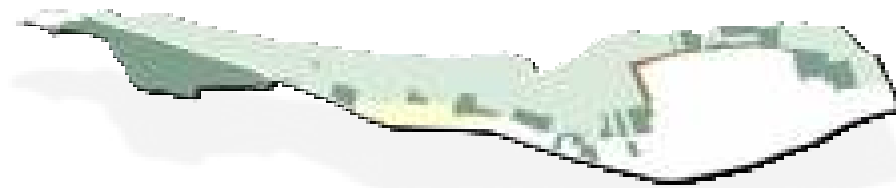
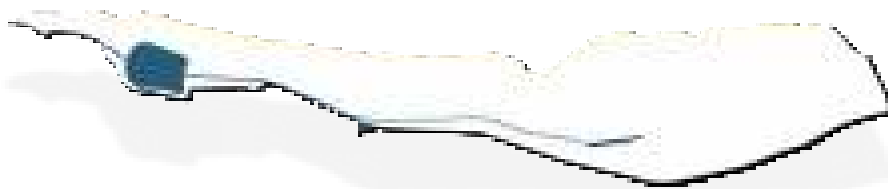




PARCOURS AU FIL DU ROSENMEER DU VIGNOBLE À LA VILLE

01





DU VIGNOBLE À LA VILLE

PARCOURS AU FIL DU ROSENMEER

Notre territoire d'étude s'étend du village de Rosenwiller à la ville de Rosheim, soit le sous-bassin versant Nord-Ouest du Rosenmeer.

Le site est marqué par le relief créé par le massif des Vosges. Alimenté par les eaux de pluies ruisselant sur les coteaux et les sources souterraines, la présence de l'eau se fait discrète mais reste bien présente. Les vignobles s'installent sur les coteaux orientés Sud, il reste de nombreux vergers en fond de vallée, le boisement occupe les crêtes et le versant orienté Nord.

Notre première intervention sur site nous a permis de relever les différents aménagements hydrauliques, de les quantifier et de les mesurer. Ces relevés nous ont permis d'identifier les enjeux de gestion de l'eau, de risques de crues et de coulées de boue, d'imperméabilisation des sols, de continuité des cheminements doux et des risques d'étalement urbain.

Dans le but de proposer un projet cohérent, nous avons travaillé selon plusieurs échelles, du sous-bassin jusqu'au détail d'aménagement de l'espace habité. L'hydrologie, en tant que ligne directrice de notre analyse, nous a amené à requestionner la mobilité, la transition entre espaces naturels

ruraux et urbains, l'espace public ainsi que la nature des sols en ville.

Nous avons conçu un plan guide à l'échelle du sous-bassin versant, qui tient compte des caractéristiques du territoire, de ses forces et ses qualités, mais aussi ses fragilités.

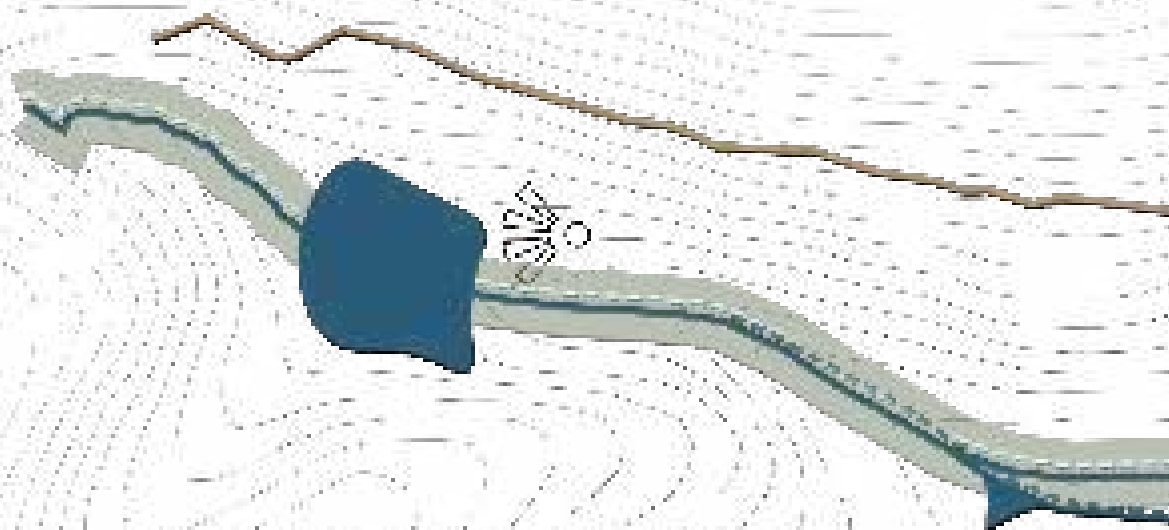
Au sein de ce schéma, nous avons travaillé plus en détail sur différents secteurs, pour proposer différents aménagements reliés par un parcours s'appuyant sur le cours du Rosenmeer.

À partir des vergers de Rosenwiller, une zone humide et un ouvrage écrêteur permettent de prévenir les crues. Ils s'accompagnent de la création d'un cheminement doux permettant de rejoindre la fromagerie Siffert et la départementale D435, Route de Rosenwiller, qui est réaménagée pour sécuriser les modes de déplacement cyclables. Le parcours se poursuit sur les coteaux par la création d'un nouveau sentier accompagné par le Rosenmeer, restauré et remis dans son Talweg. Il intègre ensuite le bassin de stockage, réaménagé et mis en valeur, et se termine au sein du lotissement Nord de la ville, dont il vient redessiner la lisière et revaloriser les espaces publics.



PLAN GUIDE DES PROPOSITIONS

ROSENWILLER



ZONE HUMIDE



TRAME VERTE



DÉSIMPÉRMÉABILISATION DES VOIES



RUISSEAU DU ROSENMEER



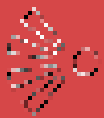
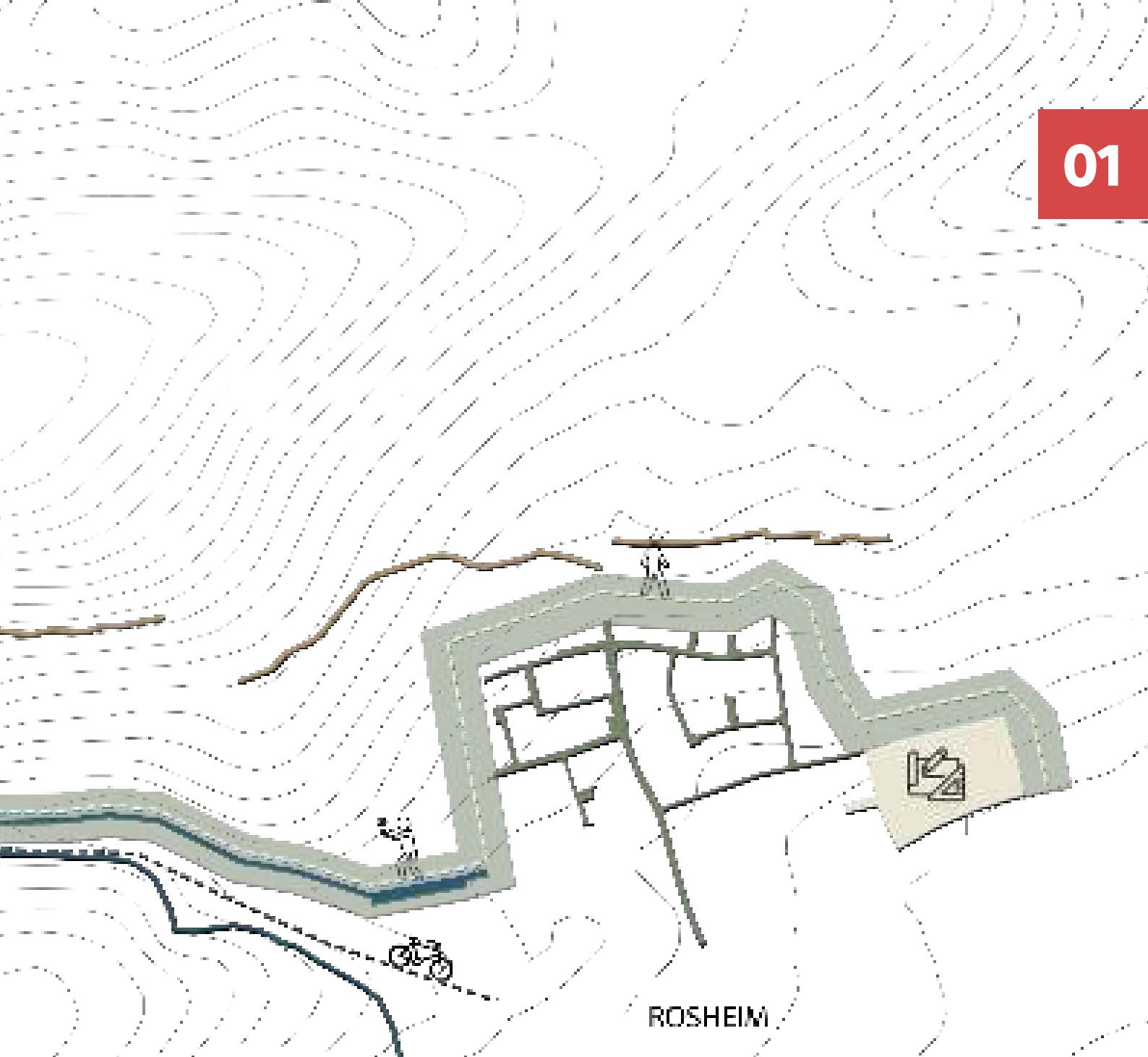
TRAITEMENT DU RUISSELLEMENT



RÉADAPTATION DE LA VOIE AUX MODES DOUX



CHEMIN PIÉTON ET CYCLABLE



AU FIL DU ROSENMEER



AMÉNAGEMENT D'UNE VOIE FAVORISANT LES MODES DOUX



REQUALIFIER UN PAYSAGE AGRICOLE ET URBAIN

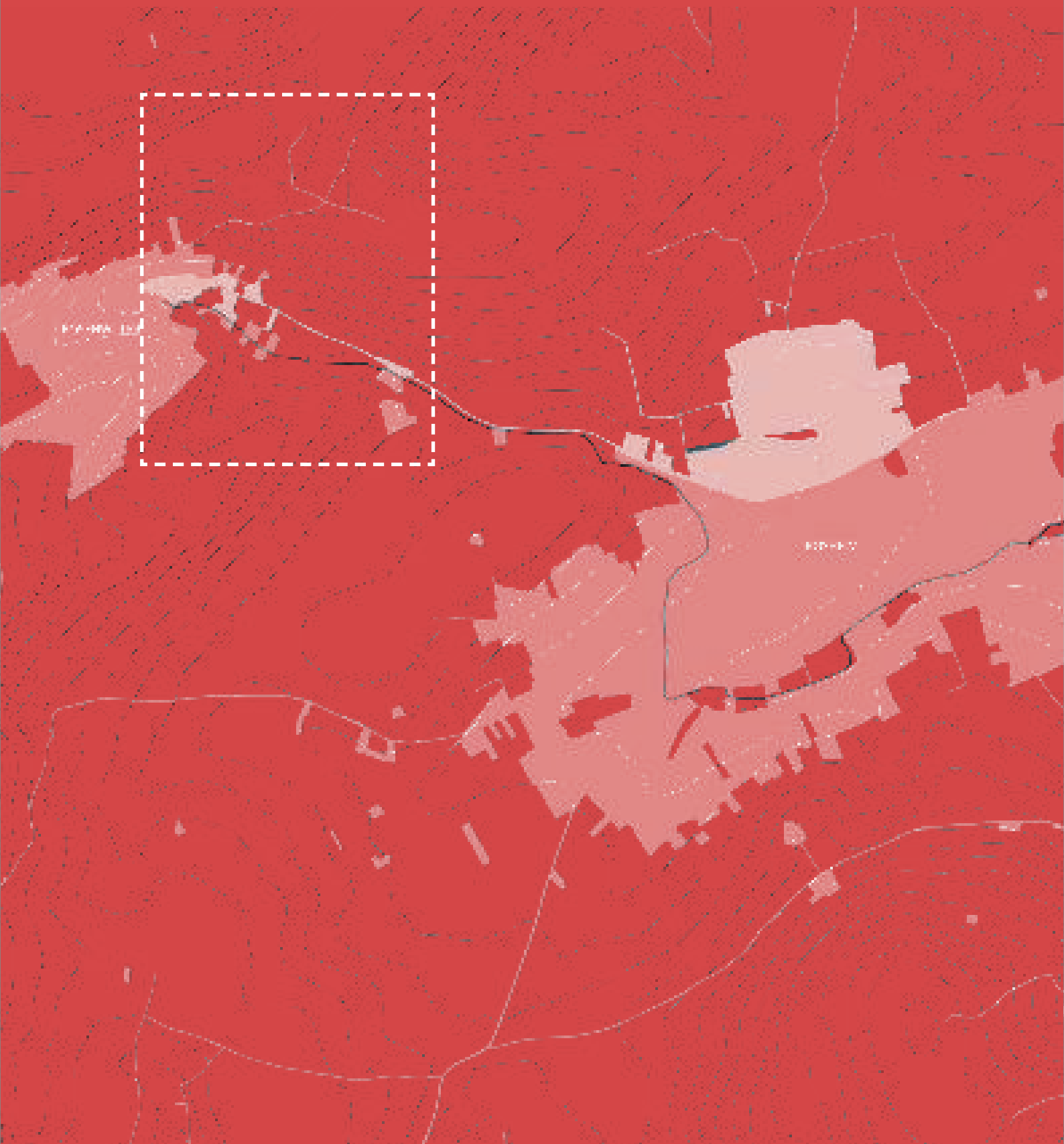


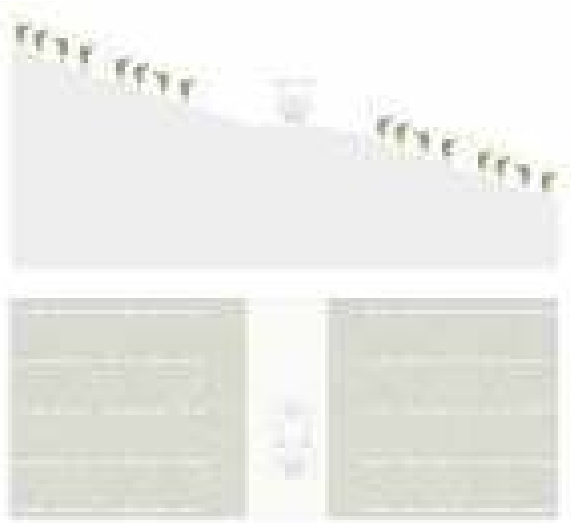
REDÉFINIR LES LIMITES DE LA VILLE



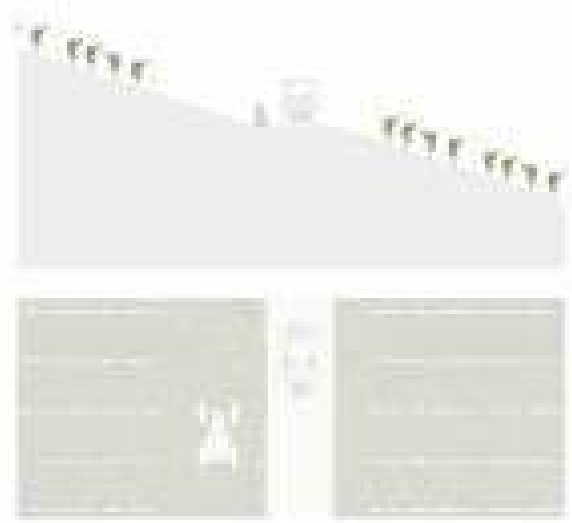
AMÉNAGEMENT D'UN NOUVEAU QUARTIER

AU FIL DU ROSENMEER_





ÉTAT INITIAL SANS PROTECTION



PIERRIER, ÉTAT INITIAL

FAIRE FACE AU RUISSELLEMENT ET AUX COULÉES DE BOUE

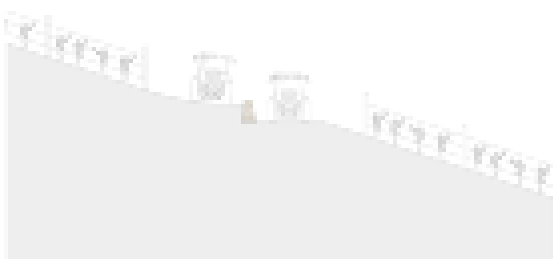
Le versant sud de la vallée du Rosenmeer, entre Rosenwiller et Rosheim, bénéficie d'un généreux ensoleillement et est favorable à la culture de vignes. Les rangées très rectilignes avec une forte déclivité, accentuent le ruissellement et les coulées de boue en cas d'orage.

Si la culture mécanisée actuelle nécessite une telle disposition des cultures, deux types de solutions sont proposées, pour diminuer ce risque : le ralentissement de l'eau en amont dans le vignoble, soit par des dispositifs de « pierrier »

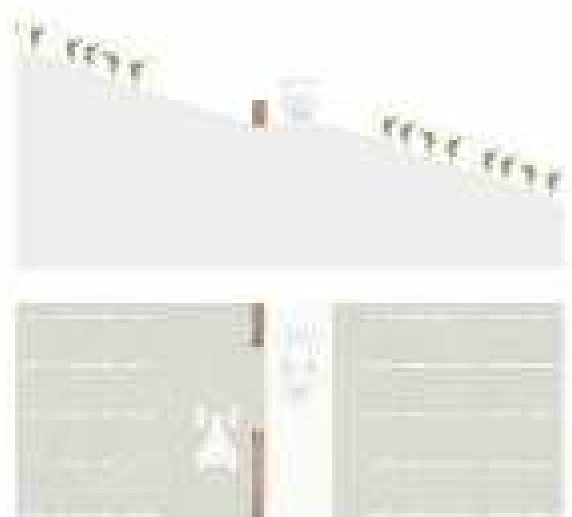
ou de fascine. Ces murs en pierre ou en bois mort permettent de retenir efficacement les boues lors d'épisodes orageux, disposés de façon horizontale à la pente, forment une barrière de protection efficace pour les sols.

Ces dispositifs sont placés le long d'un chemin existant, afin de limiter leur impact sur les exploitations et de permettre une circulation efficace des véhicules agricoles

Les matériaux utilisés pour réaliser ces protections sont issus de l'environnement immédiat. Les fascines sont réalisées à partir de bois issus de l'entretien des vignes ou des haies du village. Les pierres sont issues de carrières locales.



PIERRIER, COMBLÉ PAR LA BOUE



FASCINE, ÉTAT INITIAL

AU FIL DU ROSENMEER

Le terrain de cette première zone d'étude est situé entre les villages de Rosenwiller et de Rosheim. La vallée est orientée selon un axe est-ouest. Le versant orienté au sud, bénéficiant d'un généreux ensoleillement est favorable à la culture de vignes. On y retrouve également quelques vergers, plutôt situés en fond de vallée. De l'autre côté, au versant orienté nord, on retrouve majoritairement des forêts. Le fond de vallée n'est plus occupé par le Rosenmeer, depuis qu'il a été canalisé dans des cunettes en béton pour le fonctionnement des moulins. Aujourd'hui, ceux-ci ont disparus, mais la rivière est toujours canalisée.

La gestion de l'eau est l'un des principaux enjeux de cette zone : il s'agit plus particulièrement de développer des dispositifs de prévention des crues et

de l'érosion. Situé en amont de Rosheim, l'endroit est particulièrement propice pour réaliser un stockage de l'excédent d'eau, en cas de risque de crue. Le deuxième grand enjeu, est de venir développer et favoriser la mobilité douce entre les deux villages, en permettant une meilleure cohabitation entre chaque type de mobilité. La voiture est aujourd'hui largement favorisée sur la départementale. Un dernier enjeu consiste à restaurer une biodiversité et renforcer la mosaïque de paysages différents, par la création d'une zone humide.

Différents dispositifs sont proposés pour répondre à ces enjeux. Dans l'ordre seront présentés : la restauration du Rosenmeer dans son Talweg, la création d'une digue de retenue et enfin la création d'une voie verte couplée à un aménagement

de la départementale.



VOIES EXISTANTES /

VOIES NOUVELLEMENT CRÉÉES /

Le Rosenmeer est actuellement canalisé dans des profils en béton, ce qui présente de nombreux désavantages. Le canal n'est pas perméable, l'eau ne peut pas s'infiltrer dans le sol, et le profil régulier de celui-ci accélère l'écoulement. En temps normal, le Rosenmeer charrie peu d'eau. Cependant, lors d'un épisode orageux, ce type d'ouvrage aggrave les crues et inondations en aval. Remettre le Rosenmeer dans son lit naturel et le reméandrer, présente de multiples avantages.



N 0m 50m

CARTE GLOBALE



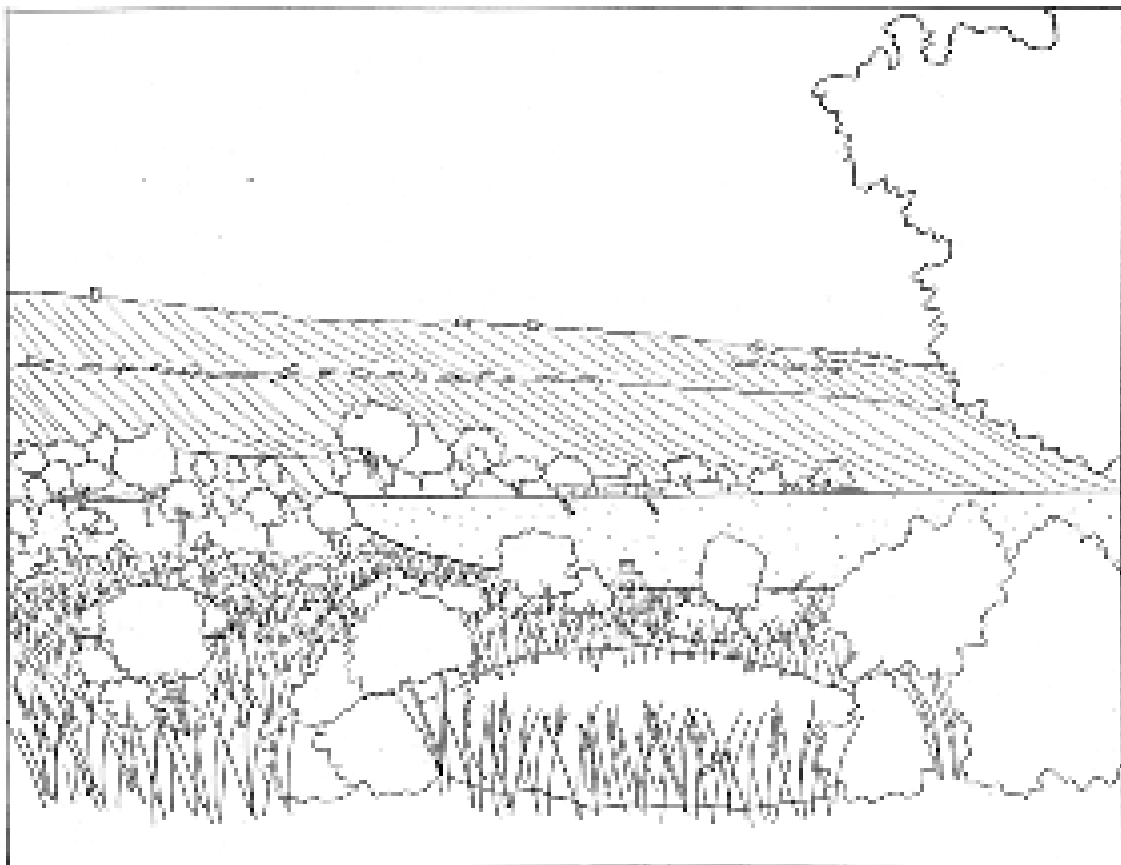
VERSANT NORD

VERSANT SUD

On retrouve une surface perméable qui permet de faciliter l'absorption. Le reméandrage crée des boucles, qui ralentissent l'eau. Enfin, on favorise à nouveau la biodiversité aquatique et terrestre, qui trouve à nouveau un refuge favorable.

Cette renaturation, réalisée dans le Thalweg originel, permet à la rivière de retrouver une véritable ampleur mais permet aussi la création d'une zone humide, participant également la prévention des crues et la recharge des sols. Cette zone humide de niveau variable,

permet de diversifier la mosaïque de paysage et de démultiplier les habitats pour la faune et la flore. Cette diversité de paysage, déjà en partie existante, avec la forêt, les prairies et les vignes, est complétée par le renforcement des vergers déjà existants.



LA ZONE HUMIDE ET LE PAYSAGE DU VERSANT SUD, AVEC LE VIGNOBLE



LA ZONE HUMIDE ET LE VERGER



0m 10m

La digue ou « ouvrage écrêteur », fonctionne comme une retenue d'eau en cas d'épisode de pluie particulièrement violent. Cet ouvrage permet de contrôler le flux de l'eau : en temps normal, le flux n'est pas bloqué et l'eau circule librement vers le fond de la vallée ; lors d'un épisode orageux, la vanne est fermée et la digue retient l'eau. Voici quelques caractéristiques de cette digue : cette digue, d'une hauteur maximale de 4.5m, permet de

stocker un volume 14 500m³ et assure un niveau de protection jusqu'à la crue trentennale. (cf. étude du SDEA)

En parallèle de son rôle de protection, cette digue accessible au public, offre une vue plongeante sur le paysage et un point d'observation sur la zone humide. Celle-ci est entretenue annuellement pour éviter le développement d'un boisement permettre à une végétation basse, de type roselière, de s'installer

ZONE HUMIDE ET DIGUE DE RETENUE durablement. En dehors de cet entretien annuel, la zone humide est un refuge, où les passants n'ont pas accès et où la faune et la flore se développent librement.

La digue, fait partie d'un ensemble de nouveaux cheminements, offrant un parcours dans les vergers et autour de la zone humide, permettant de l'observer à bonne distance. Ces cheminements sont accessibles depuis une voie verte, reliant la fromagerie à Rosenwiller.



N 0m 20m

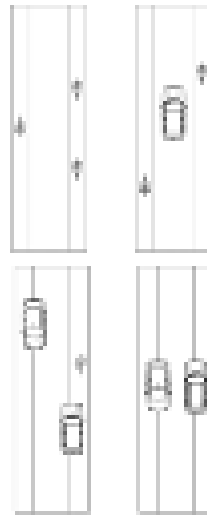
PARCOURS AUTOUR DE LA ZONE HUMIDE

L'un des autres enjeux de ce projet est de favoriser les mobilités douces entre Rosheim et Rosenwiller. Le cheminement actuel sur la départementale est dangereux pour les piétons et les cyclistes, ceci alors que les deux communes ne sont séparées que d'1,3km. Sur un premier tronçon, jusqu'à la fromagerie Siffert, le dispositif de « chaucidou » est proposé pour un meilleur partage de la route entre vélo et voiture.

Le chaucidou consiste à créer des bandes cyclables latérales d'au moins 1m50, de chaque côté de la route, laissant alors une bande centrale d'environ 3m pour la circulation automobile, limitée à 50km/h. Dans ce dispositif, les cyclistes sont plus en sécurité : pour les éviter, les automobilistes doivent emprunter la bande centrale. Le marquage au sol prépare psychologiquement les automobilistes à rencontrer des vélos : ce qui permet une auto-adaptation du comportement et de la vitesse. Il en résulte alors un meilleur partage de la route

entre les différents usagers qui ne priorise pas un moyen de circulation par rapport à un autre. L'aménagement de pistes cyclables entre Rosheim et la fromagerie est rendu possible grâce à une pente moyenne relativement faible, (en moyenne 2%). En revanche, entre la fromagerie et Rosenwiller, la pente moyenne de la route atteint les 6%, il est donc préférable de

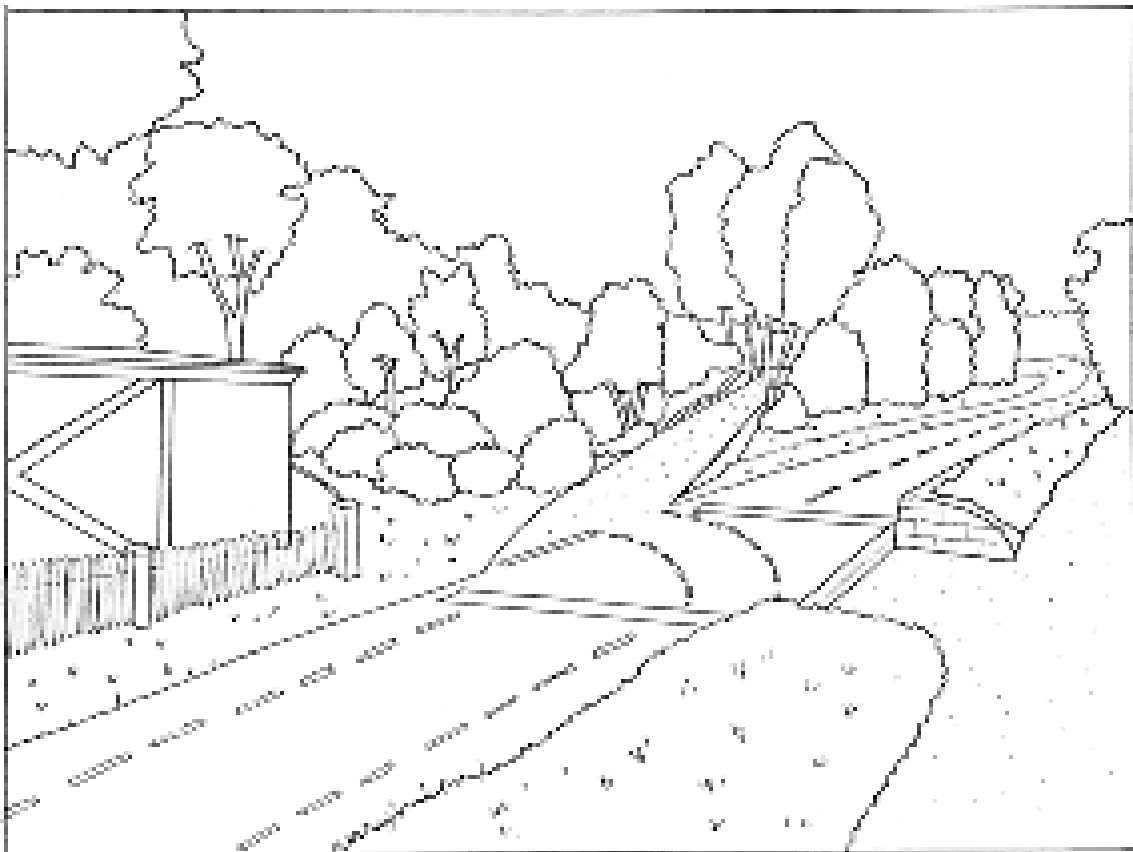
faire passer les vélos sur une voie alternative. Le tracé de cette voie verte, suit d'abord le Thalweg, puis rejoint un chemin déjà existant à Rosenwiller, au sein de vergers. La pente est ainsi plus douce, au plus près l'eau et éloignée de la circulation automobile, ce qui offre un cheminement praticable et agréable pour les cyclistes comme les piétons.



FONCTIONNEMENT DU
 CHAUCIDOU



INTERFACE ENTRE DÉPARTEMENTALE
 ET VOIE VERTE



INTERFACE ENTRE DEPARTEMENTALE ET VOIE VERTE



VERGER, CEUILLETTE DES FRUITS

La création de cette voie verte s'accompagne d'un renforcement des vergers : on encourage ainsi un paysage productif, on renforce les liens sociaux et on crée un parcours arboré pour la voie verte.

Au sein des vergers communaux se trouve un abri pour stocker outils, pressoir etc..., complété par une terrasse conviviale, qui permet de se retrouver, de s'asseoir et pique-niquer au milieu des arbres.



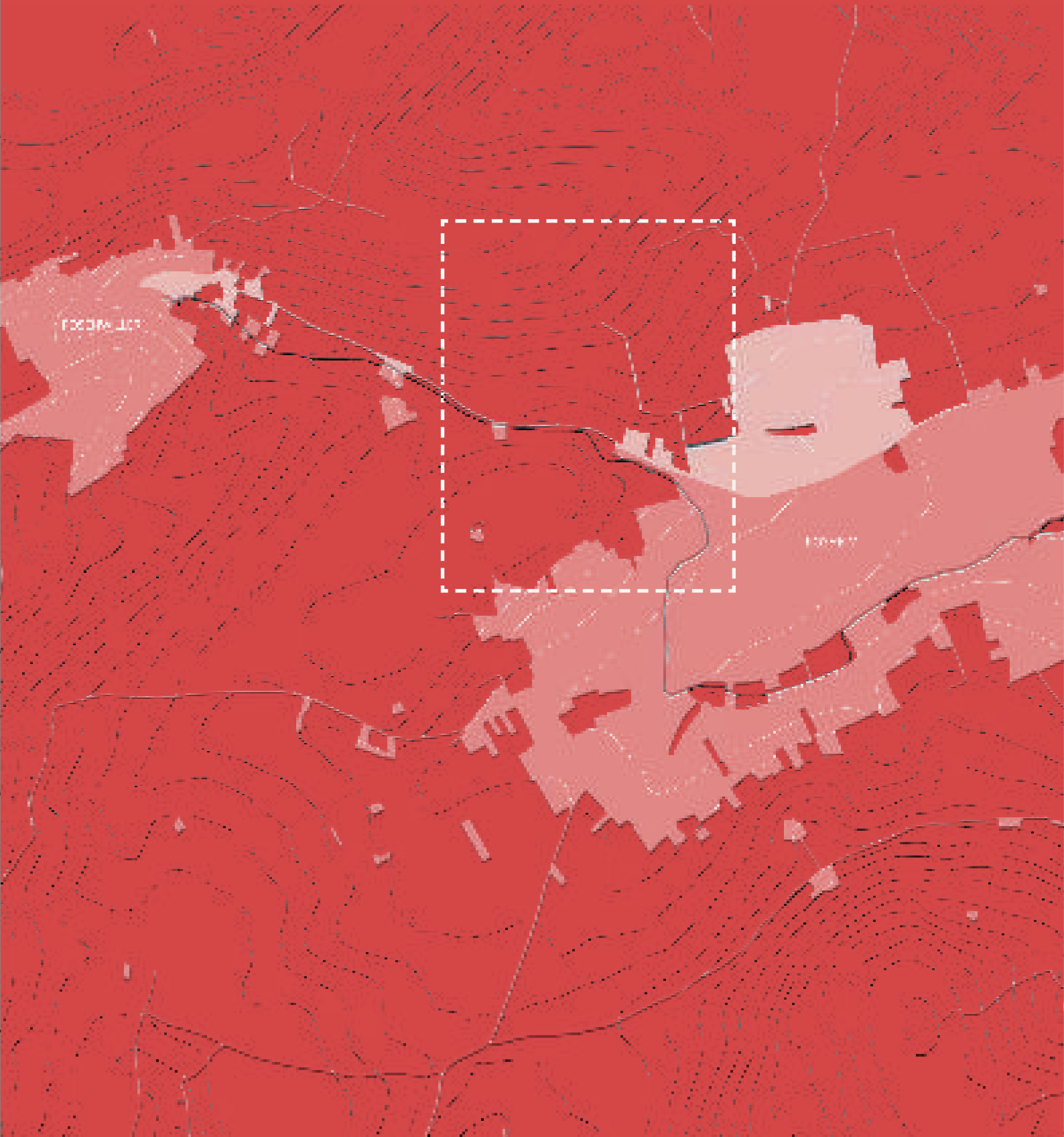
Les revêtements sont adaptés à l'usage des différents chemins : imperméable pour les voies carrossable et semi-perméable pour les sentiers forestiers.



LA VOIE VERTE AU SEIN DES VERGERS

REQUALIFIER UN PAYSAGE AGRICOLE ET URBAIN_

01



REQUALIFIER UN PAYSAGE AGRICOLE ET URBAIN

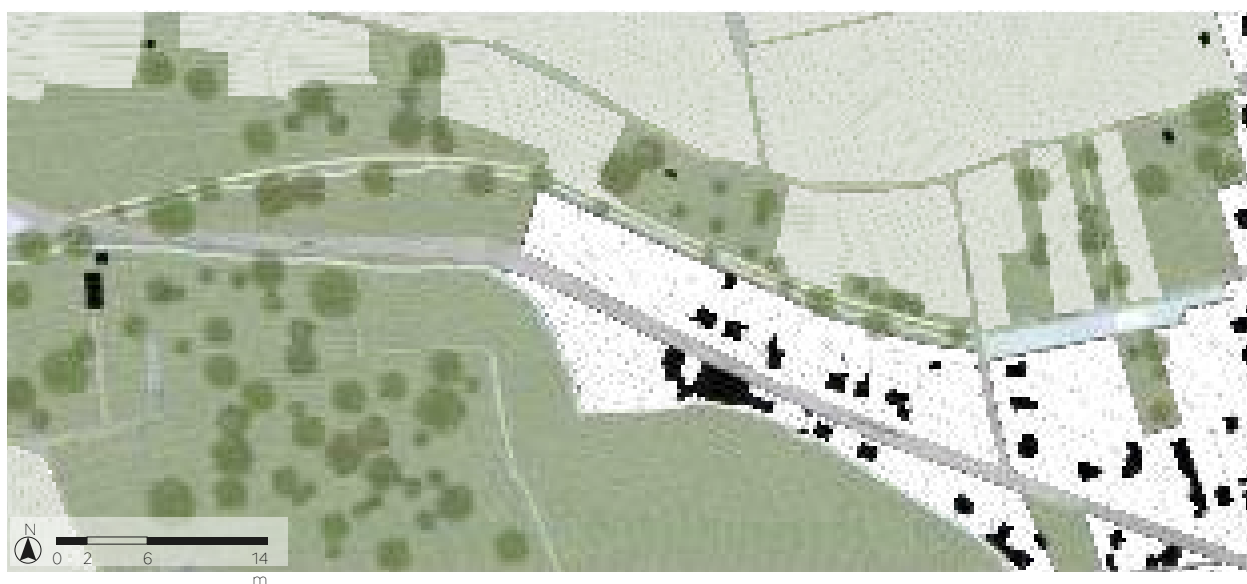
Le cours d'eau du Rosenmeer prend son origine au sein de la commune de Rosenwiller. Initialement, il a été créé dans le but principal d'approvisionner en eau les moulins et la ville de Rosheim, en utilisant des ruisseaux préexistants qui ont été déviés et canalisés. Actuellement, son alimentation provient des sources souterraines et du ruissellement des collines. Bien que largement transformé par des interventions humaines, il est visible en milieu rural, mais il disparaît dès lors qu'il franchit les limites de la commune de Rosheim au sein d'un réseau souterrain. La ville de Rosheim n'a

plus besoin de recevoir de l'eau en son centre, et les moulins ne sont plus opérationnels, ainsi, la fonction principale du ruisseau est de diriger l'eau vers la plaine.







L'artificialisation de ce cours d'eau amène plusieurs complications hydrologiques. Les parois et le fond bétonnés entravent l'infiltration de l'eau dans le sol, entraînant ainsi une augmentation exponentielle de son débit. En cas de fortes crues, cette quantité accrue pourrait créer des dommages dans la ville, dont les canalisations ont une capacité limitée.

Ce secteur mêlant urbanisme et activités agricoles est traversé par le Rosenmeer, dont le cours structure les aménagements proposés. La viticulture y occupe une place prépondérante. L'un des enjeux est ici aussi de rétablir des connexions entre Rosenwiller et Rosheim.

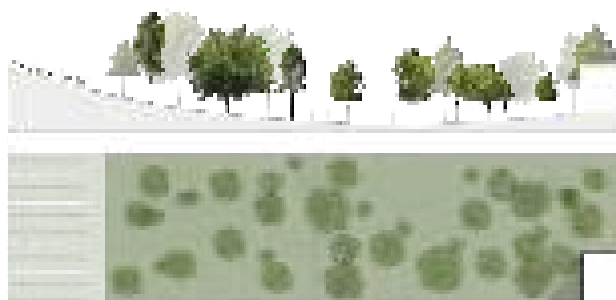
Ce projet occupe une position centrale en combinant la gestion de l'eau et l'établissement d'une liaison intercommunale et en améliorant les relations entre ruralité et urbanité. Il est détaillé en plusieurs aménagements à une échelle plus locale.



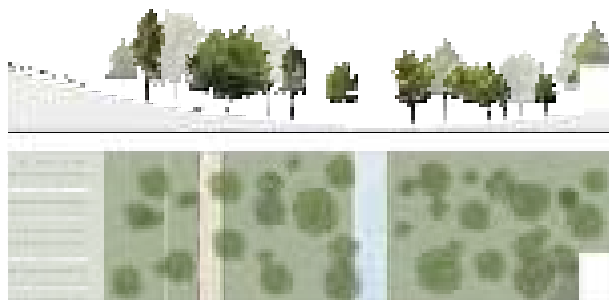
PLAN GUIDE - UN PAYSAGE AGRICOLE ET URBAIN REQUALIFIÉ

	ROSENMEER ET ZONE HUMIDE		RÉSEAU VIAIRE
	VERGERS		BÂTI
	VIGNOBLE		VOIE PIÉTONNE ET CYCLISTE

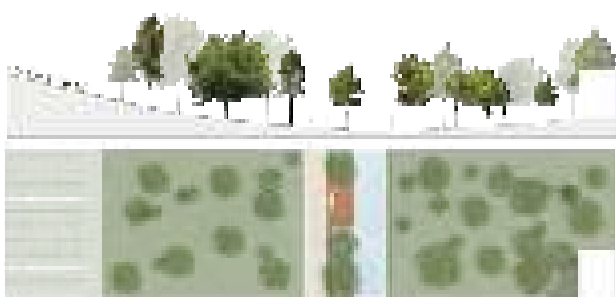
Le premier aménagement est situé dans le Talweg au pied des coteaux exposés Sud. Les eaux qui ruissellent depuis les coteaux entraînent d'importantes coulées de boues dirigées vers la ville et la route de Rosenwiller (D435). En complément des solutions proposées en amont sur les chemins agricoles, il est nécessaire d'atténuer l'impact du ruissellement des eaux en bas du coteau et protéger ainsi les terres agricoles et les infrastructures urbaines.



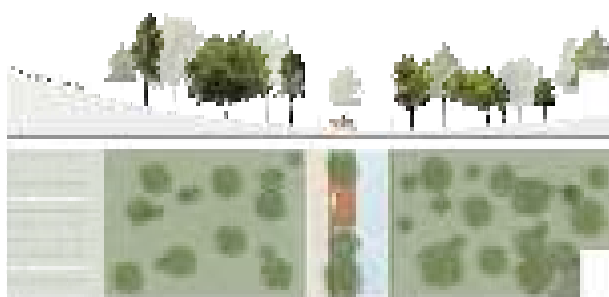
ÉTAT ACTUEL



PROPOSITION 1 - VOIE VERTE ISOLÉE



PROPOSITION 2 - VOIE VERTE ACCOMPAGNÉE DU ROSENMEER



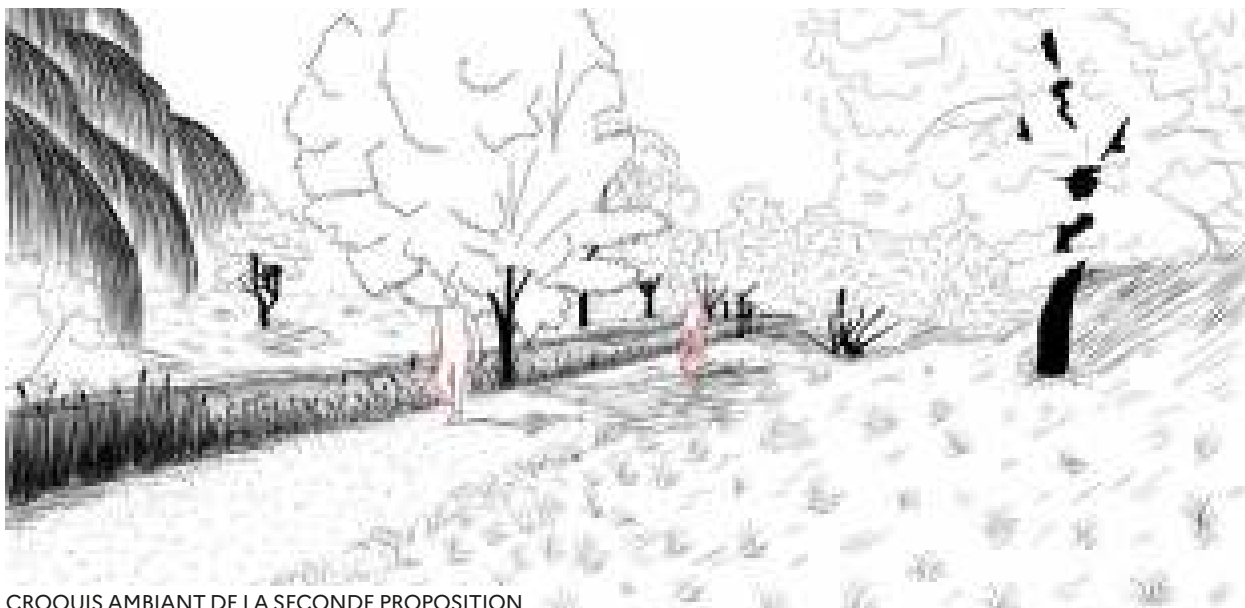
N 0 2.5 7.5 12.5 m

Le nouveau lit proposé pour le Rosenmeer permet d'accueillir les crues importantes et de protéger Rosheim de cette charge d'eau et de boue. Le ruisseau projeté débouche dans le bassin de stockage des eaux situé à l'ouest du lotissement, raccordé aux réseaux souterrains. L'ensemble du projet s'inscrit dans une approche de préservation des sols naturels, favorisant ainsi la filtration, le ralentissement et la réduction des débits et des quantités d'eau, grâce à l'infiltration à travers l'espace créé par le ruisseau. Cette démarche contribue à minimiser l'impact des pluies sur les cultures et l'environnement tout en

améliorant la gestion globale des eaux dans la région. Elle vise également à conserver l'eau dans les sols pour les périodes de sécheresse.

Un autre enjeu crucial dans ce secteur réside dans l'établissement d'une liaison sécurisée entre les communes pour les piétons et les cyclistes. Cette nouvelle voie serait associée au nouveau cours du Rosenmeer, ajoutant ainsi une dimension paisible et naturelle au parcours. De plus, cette voie piétonne et cyclable viendrait compléter le réseau de sentiers pédestres déjà existant sur la communauté de commune.

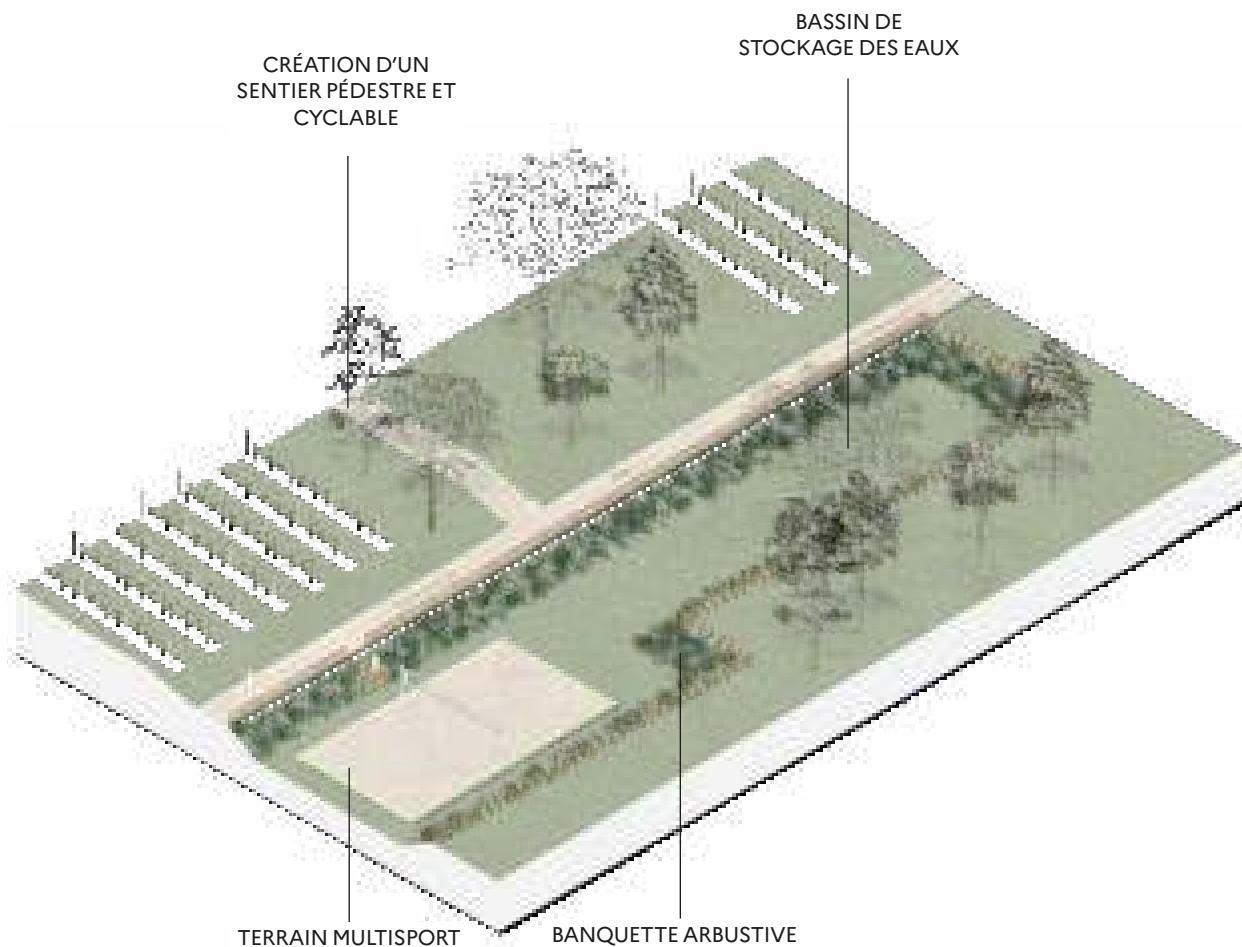
Pour enrichir l'expérience, des belvédères seraient aménagés le long du parcours, offrant ainsi des points d'observation privilégiés pour contempler la biodiversité favorisée par ces aménagements aux abords de la ville. Cette approche immersive encourage la cohabitation entre la vie urbaine et les écosystèmes environnants, contribuant ainsi à renforcer le lien entre les habitants et leur environnement naturel.



CROQUIS AMBIANT DE LA SECONDE PROPOSITION

En dernier lieu, cette trame verte et bleue jouerait un rôle clé dans la délimitation de l'espace urbain, grâce à son épaisseur et la présence abondante de végétation. Cette configuration créerait une transition harmonieuse entre l'environnement urbain et le domaine viticole environnant. L'implantation de végétation aurait un double impact en établissant une zone ombragée, génératrice de fraîcheur bénéfique pour la ville. Cette initiative contribuerait ainsi à promouvoir un environnement urbain plus agréable, durable et en symbiose avec la nature environnante.

UN BASSIN DE STOCKAGE DES EAUX RÉAMÉNAGÉ : UN DOUBLE USAGE AU SERVICE DE LA VILLE

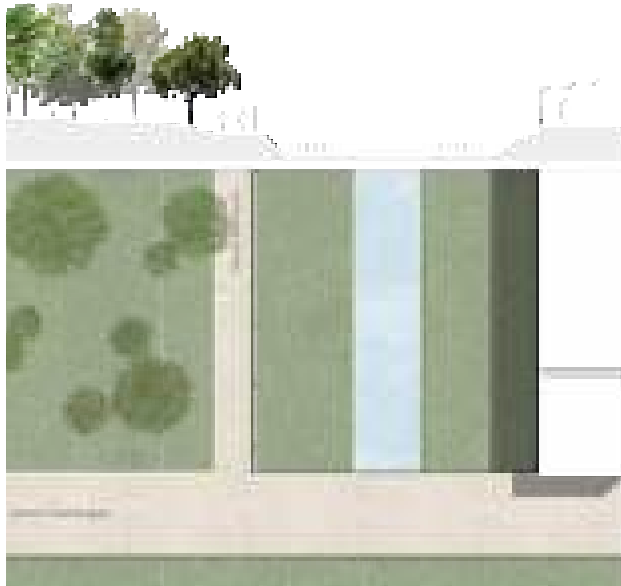


BASSIN DE STOCKAGE DES EAUX RÉAMÉNAGÉ ET REVALORISÉ

BASSIN DE STOCKAGE DES EAUX RÉAMÉNAGÉ ET REVALORISÉ

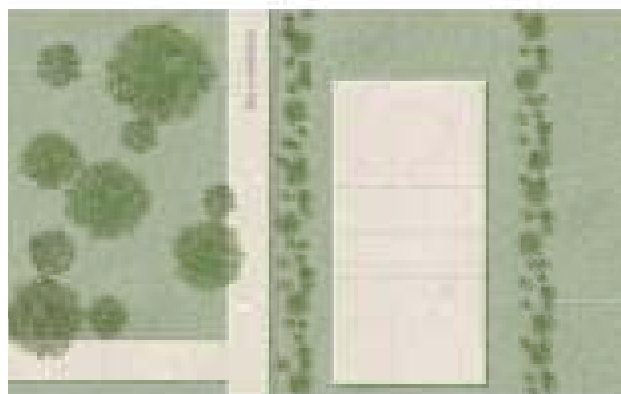
É
T
A
T

A
C
T
U
E
L



É
T
A
T

P
R
O
J
E
T
É



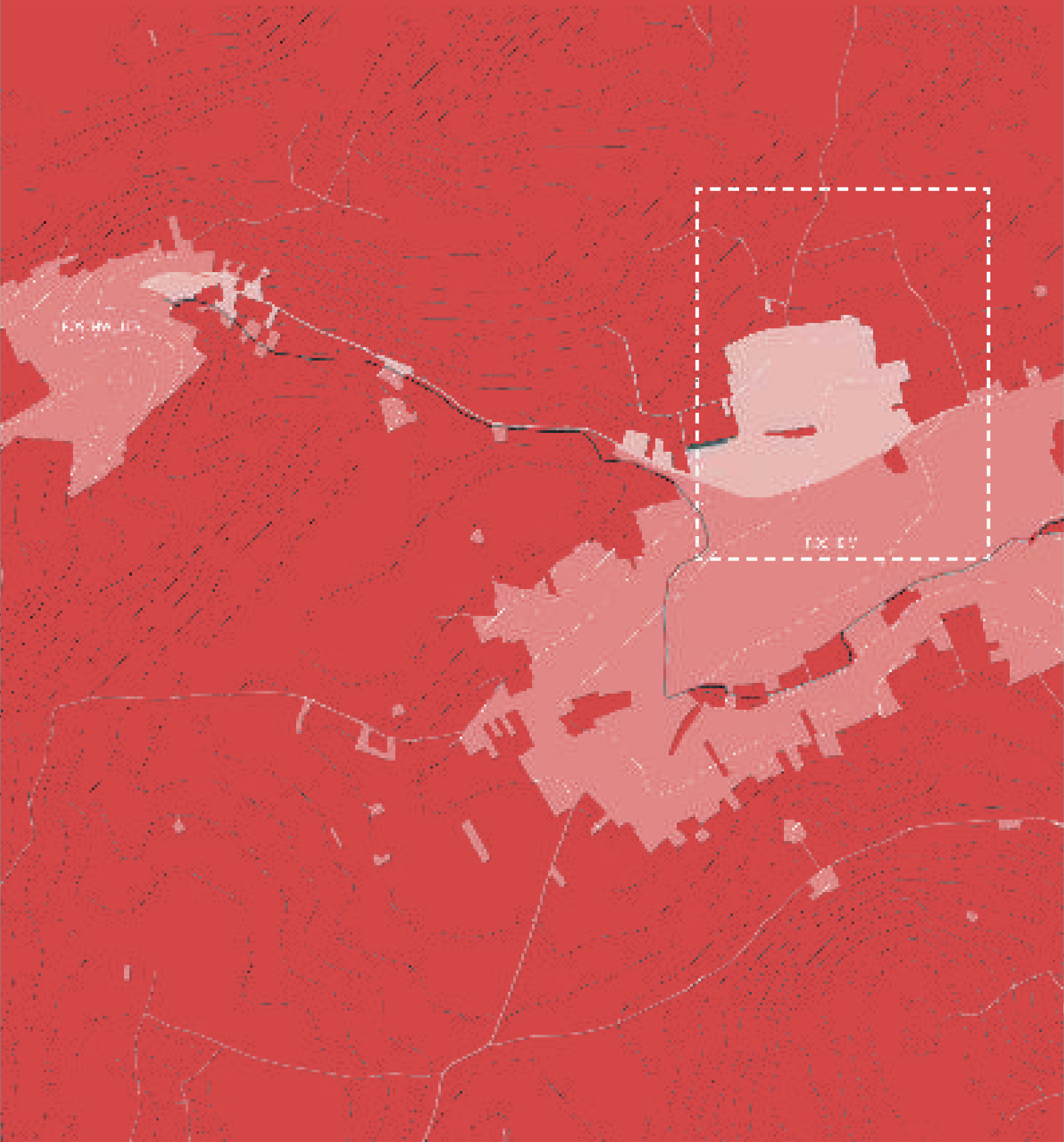
En lisière du lotissement, un bassin engazonné a été aménagé dans le but de recevoir et stocker l'eau provenant des ruissellements. Actuellement, cette zone remplit la fonction essentielle de concentrer l'eau en cas de fortes crues, agissant ainsi comme une mesure de protection pour le centre de la ville. La capacité de stockage du bassin approche les 3000 m³.

Dans le but d'assurer la sécurité des promeneurs, le bassin est actuellement clôturé ce qui le rend inhospitalier et sans autre utilité que la rétention d'eau. Cependant, il présente un potentiel d'aménagement significatif sans entraver sa fonction principale. Il pourrait également accueillir des utilisations compatibles avec une présence intermittente d'eau, ouvrant ainsi la porte à des possibilités d'aménagement polyvalentes.

Des marches installées sur le talus pourraient donner accès à un terrain multisport, notamment destiné au Volleyball. Le revêtement de ce terrain serait spécialement conçu pour résister à la présence d'eau. Les barrières existantes seraient remplacées par des garde-corps plus bas, mais tout aussi sécurisés, favorisant une meilleure intégration visuelle du bassin dans son environnement.

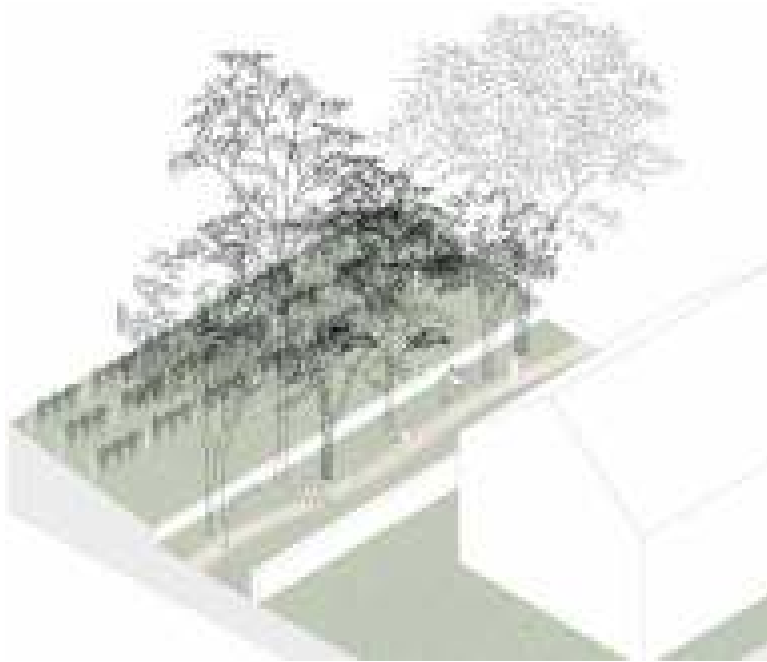
Les pentes du bassin seraient aménagées et végétalisées à l'aide de banquettes arbustives, qui contribueraient non seulement à embellir l'espace, mais également à renforcer sa valeur écologique, créant ainsi un environnement harmonieux et accueillant.

REDÉFINIR LES LIMITES DE LA VILLE_



LA LISIÈRE VÉGÉTALE

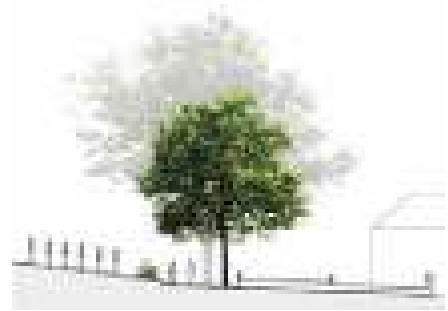
Il n'y a aujourd'hui pas de réelle limite entre la ville et l'espace viticole. Nous avons imaginé une lisière végétale autour du quartier qui pourrait définir les contours de la ville de manière pérenne et qualitative. Cette lisière accueillera alors un chemin de promenade, reliant celui longeant le Rosenmeer à la voie verte. Elle permet aussi, à certains endroits, d'accueillir des installations permettant de mieux prévenir les crues et les coulées de boues.



PROMENADE DANS LA LISIÈRE VÉGÉTALE

A l'ouest du lotissement, nous avons imaginés une promenade arborée qui permet de distancer l'espace viticole des habitations. Ce chemin de lisière permet aussi de relier les parcours de randonnée existants dans le vignoble sans passer par les rues. Nous proposons aussi l'ajout d'une haie végétale (haie vive ou haie de bois mort) le long des vignes, servant à la fois à enrichir la biodiversité animale et à retenir les eaux de ruissellement quand elle est en bas de pente.

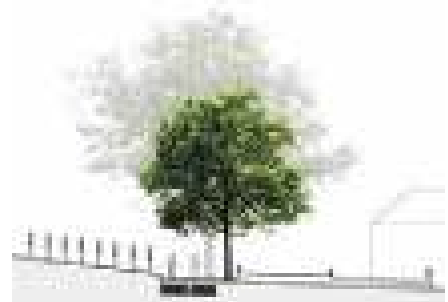
LA LISIÈRE OUEST



AVEC UNE HAIE VIVE



AVEC UNE HAIE DE BOIS MORT



AVEC UNE TRANCHÉE DRAINANTE

Au nord du lotissement, l'eau descendant des coteaux est gérée grâce à la création de deux terrasses, de l'installation de haie de bois morts et de plantations arborés, qui ralentissent l'eau et permettent une meilleure infiltration. Nous proposons aussi l'ajout d'une noue ou d'une tranchée drainante, pour retenir encore davantage d'eau. Cette lisière est aussi parcourue par le chemin de promenade et elle se prolonge sur tout le contour du lotissement et continue jusqu'à rejoindre la voie verte au niveau de la roseraie.

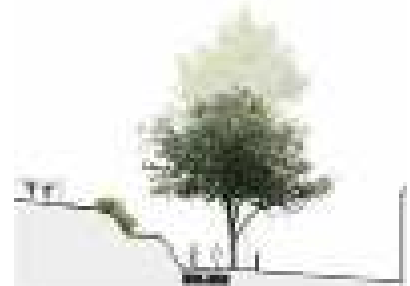
LA LISIÈRE NORD



AVEC UNE HAIE VIVE



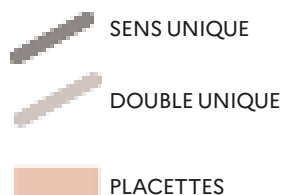
AVEC UNE NOUE



AVEC UNE TRANCHÉE DRAINANTE

LE RÉSEAU VIAIRE

Les espaces public du lotissement existants sont totalement minéralisés, dominés par la voiture, et ils manquent d'ombrage et de fraîcheur. Afin de retrouver des qualités d'usage et de confort, nous proposons de revoir la circulation à l'intérieur du lotissement, et l'aménagement de rues à sens unique limitées à 30 km/h. Ce changement rallonge les trajets d'une minute maximum, mais amène plus de tranquillité, de végétation et de calme dans les rues.



Le lotissement étant situé en bas du coteau, il reçoit les eaux de pluie qui ruissellent et qui ne parviennent pas à s'infiltrer dans les sols. Pour prévenir les coulées de boues et les inondations, nous associons des noues en haut du quartier et des bandes végétales dans les rues horizontales. Nous proposons alors trois options d'aménagements pour les voies horizontales est-ouest:

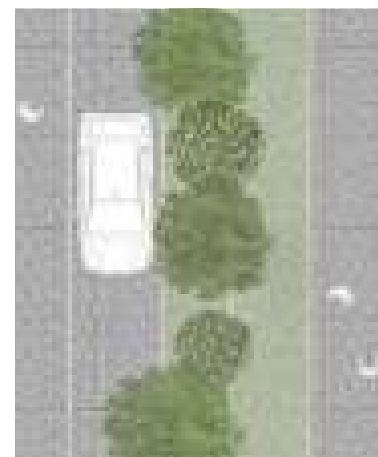
OPTION 1

Des rues qui conservent leurs revêtements actuel, en organisant le stationnement de manière à permettre la plantation d'arbres d'alignement et la création de surface de sol perméable : 8 % de la surface des rues serait ainsi désimperméabilisée, soit 1051 m² (l'équivalent de la place de la mairie de Rosheim).



OPTION 2

Des rues similaires, mais qui disposent d'une noue d'infiltration en plus des arbres. Avec cette solution, c'est 50% de la surface des rues qui est désimperméabilisée, soit 6570 m² (presque l'équivalent d'un stade de foot).



OPTION 3

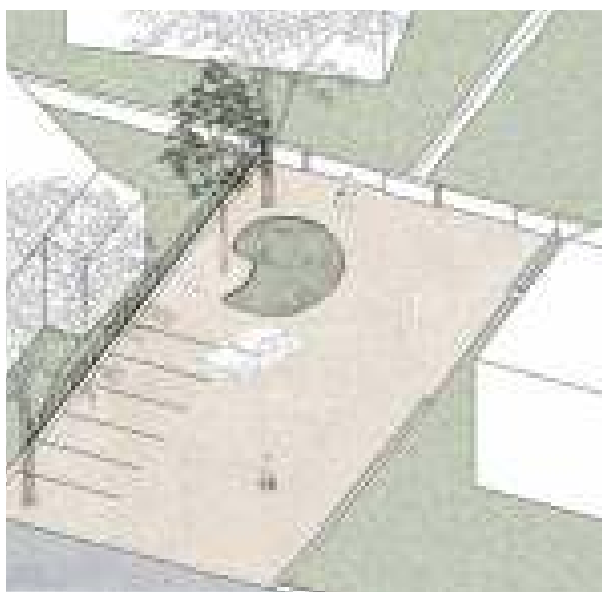
Dans la dernière option, nous proposons la création de voies partagées où cohabitent piétons cycles et voitures. Des arbres seraient aussi plantés de chaque côté de la voie, dans des bandes végétalisées, afin d'apporter des sols perméables mais aussi de créer de la fraîcheur et de l'ombre dans les rues. Cette solution nous permet de perméabiliser 60% de la surface des rues du lotissement, soit 7884 m².



UNE VOIE PARTAGÉE



PLAN DE CIRCULATION



AMÉNAGEMENT DES PLACETTES

Dans les options 2 et 3, le stationnement est enlevé de rues, et nous proposons de créer quelques poches de stationnement dans les 5 placettes et une plus grande place au cœur du quartier, le tout sur des sols désimperméabilisés. Pour les petites placettes, nous proposons la création de 5 à 7 places de stationnements, et l'ajout d'arbres, en fonction de la superficie de chacune des placettes, la mise en place d'un sol alvéolé végétalisé, qui permet l'infiltration de l'eau tout en étant carrossable. On pourrait donc, sur l'ensemble de ces placettes, créer 30 places de stationnement.

Le quartier manque aujourd'hui de lieu d'échange et de rencontre pour les habitants. Nous proposons une place centrale qui rassemble les habitants dans un espace végétalisé et arboré qui pourrait accueillir, par exemple, un terrain de pétanque, et intégrer quelques places de stationnement et des équipements pour le stationnement des vélos.



AMÉNAGEMENT DE LA PLACE CENTRALE

UN NOUVEAU QUARTIER

Les cartes historiques de Rosheim montrent que la ville s'est étendue ces dernières décennies sur les terres agricoles et viticoles, ce qui témoigne de l'attractivité des petites villes du piémont vosgien. Nous proposons ici un aménagement dans les ZAU (Zones A Urbaniser) définies dans le PLU (Plan Local d'Urbanisme), qui soit moins consommateur d'espace, avec des lisières mieux définies avec l'espace viticole, des espaces publics plus accueillants, tout en maintenant la même qualité de cadre de vie et d'accessibilité.

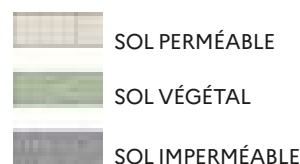
Nous proposons d'installer des maisons en bande, une typologie proche de celle de la maison individuelle, avec un espace extérieur privé pour chacun, mais moins consommatrice de sol. Cela nous permet de créer 73 maisons individuelles (mitoyennes, en

bandes ou isolées) soit une densité de 27 logements par hectare (25 logements par hectare demandés dans les Orientations d'Aménagement du PLU).

Nous proposons de concentrer les stationnements dans deux poches contenant 144 places de stationnement, soit 2 places par logement. Les habitants auront au maximum 2 min 30 de marche entre leur logement et le parking. Les autres rues sont carrossables, elles n'offrent pas le stationnement mais permettent la dépose, et assurent l'accès des véhicules d'urgences. Cette organisation permet la création de rues plus arborées, ombragées et sécurisées pour les enfants.

La lisière végétale que nous proposons d'installer entre lotissement et vignes, est

prolongées autour de ce nouveau quartier (une demande figurant dans les OAP). Cette lisière relie le lotissement à la voie verte par un chemin de promenade. Le segment nord s'accompagne de deux noues, qui permettent de capter et d'infiltrer les eaux de pluies venant des coteaux. Le terrain étant en pente nous devons aussi prévoir des aménagements hydrauliques au cœur du quartier.



0 25 50 75m



PROPOSITION D'AMÉNAGEMENT DE LA ZAU



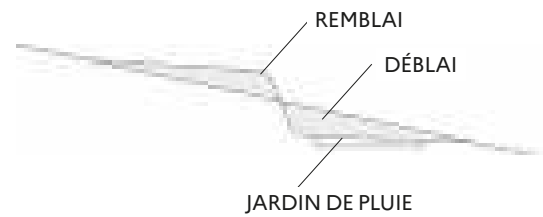
INSERTION DANS LA PENTE - COUPE TRANSVERSALE



TRANSITION ENTRE LES DEUX QUARTIERS - COUPE LONGITUDINALE

PLACE CENTRALE

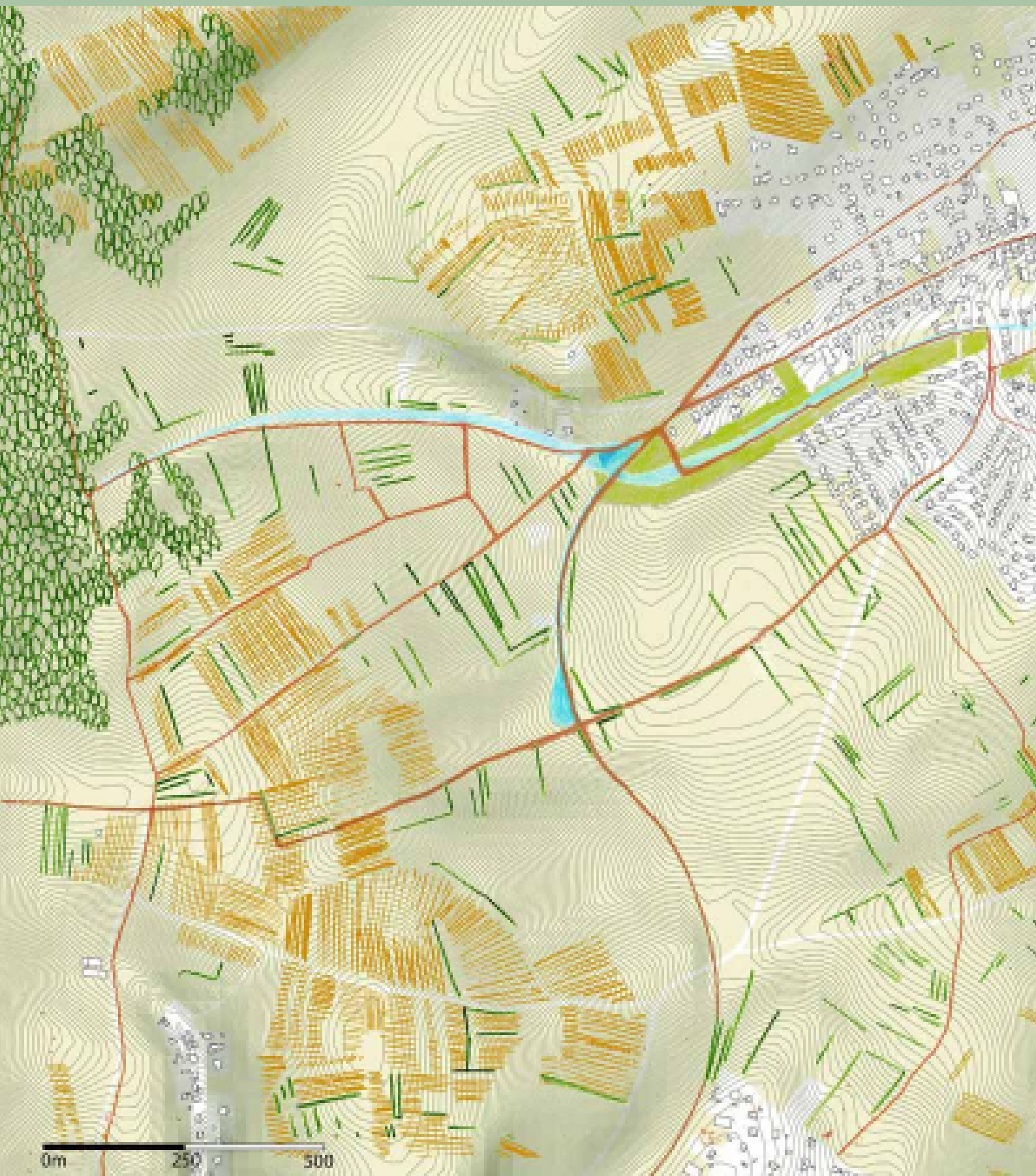
Comme dans le lotissement existant, nous proposons une place centrale qui rassemble les habitants du quartier, et intègre un jardin de pluie. La place est divisée en deux terrasses pour une meilleure infiltration de l'eau de pluie et pour accueillir une aire de jeu pour enfants. Le projet de place conserve un maximum d'arbres existants.



CRÉATION DES TERRASSES DANS LA PENTE



PLACE CENTRALE, AIRE DE JEU, JARDIN DE PLUIE

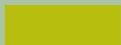

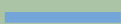






DE LA FORÊT AUX REMPARTS, SENTIERS D'HISTOIRE ET DE NATURE

02



LÉGENDE

-  ZONES D'INTERVENTIONS
-  CHEMINEMENTS FAISANT PARTIE DU PROJET
-  COURS D'EAU
-  ZONE DE DEBORDEMENT
-  FORÊTS
-  HAIES
-  VIGNES



Yasmin BARROS, Camille DUVOT, Camille GALTIER

SENTIERS D'HISTOIRE ET DE NATURE

A TRAVERS PLUSIEURS SITES DE LA VILLE DE ROSHEIM

02

Notre projet d'aménagement s'articule autour de trois sites distincts à l'ouest de Rosheim, unifiant le centre-ville, le parc des remparts et les espaces agricoles environnants. Chaque site incarne une vision partagée, cherchant à établir une symbiose entre la vie urbaine et la nature, favorisant la biodiversité et une gestion équilibrée de l'eau dans un souci de respect de l'environnement, et contribuant ainsi au bien-être de la communauté.

Le premier emplacement, nommée «Accueillir la nature à Rosheim», agit comme un espace charnière, créant une connexion harmonieuse entre la forêt et la nature à l'intérieure de la ville. Sa topographie unique soulève des défis hydrauliques, nécessitant des solutions innovantes pour prévenir les inondations et optimiser la gestion des eaux pluviales.

Le deuxième site, consacré à la «Revalorisation du patrimoine, des côteaux au monastère des Bénédictines», s'étend des côteaux aux abords du Monastère. Il participe aux connexions piétonnes et cyclables au sein de la ville, mais aussi entre la forêt et le centre historique.

Enfin, le troisième site, «Renouveau naturel au cœur de Rosheim», se concentre sur le désenclavement et la mise en valeur de l'espace vert central de la ville. Au-delà des limites conventionnelles, notre ambition est de créer un lien fluide entre l'écosystème et la vie urbaine, encourageant la biodiversité. L'établissement d'un couloir de biodiversité vise à connecter de manière essentielle la forêt et la ville, remodelant notre approche de la gestion de l'eau de manière respectueuse de l'environnement et améliorant ainsi la qualité de vie de nos concitoyens.



INTENTIONS COMMUNES

Notre vision pour Rosheim s'articule autour d'une harmonie entre la vie urbaine et la nature, où la biodiversité prospère, et où l'eau est gérée de manière équilibrée et écologique, pour le bien-être de la communauté et de notre environnement.

Nos projets se situent à l'ouest de Rosheim, englobant le centre-ville, le parc des remparts et les espaces agricoles alentours. L'attrait de ce territoire réside dans sa forêt distinctive et sa topographie particulière. Toutefois, la gestion de l'eau se révèle être un défi majeur, influencée par les caractéristiques topographiques et les enjeux hydrauliques inhérents à cet environnement spécifique.

En effet, c'est l'endroit de Rosheim qui doit gérer le plus gros volume d'eau de pluie. Nous proposons plusieurs solutions en amont pour limiter l'eau qui se dirige droit dans la ville.

Ces solutions sont la réutilisation et l'adaptation des fossés afin que l'eau soit retenue en amont avec des solutions naturelles. Au sud-ouest, des solutions naturelles, qui tirent parti du relief existant pour guider l'eau vers une mare écologique est installé. Ce bassin se déverse en cas de grande crue dans la mare saisonnière à l'entrée ouest de Rosheim. Tous ces dispositifs permettent de retenir les ruissellements des eaux de pluie du coteau agricole.

Pour contrôler les coulées de boue pour préserver le paysage nous proposons une implantation de haies le long des zones sensibles. Ces haies, bien plus que de simples barrières, agissent en tant que remparts naturels, retenant les sédiments.

Ainsi, les eaux de pluie sont rassemblées dans le talweg, où sont aménagées des espaces verts perméables, qui viennent accueillir et infiltrer les eaux de pluie au cœur de la ville.

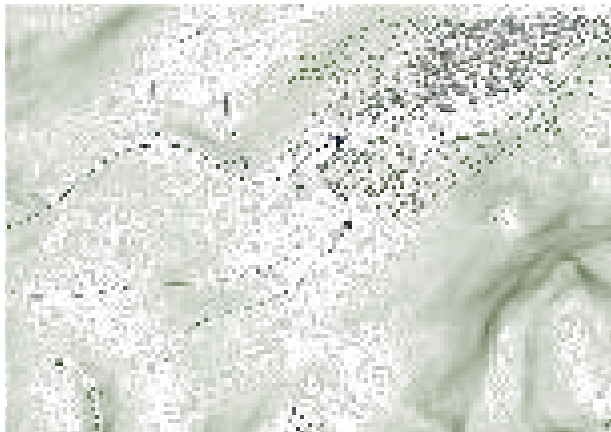
Notre troisième ambition est le désenclavement et la mise en valeur de l'espace vert central de Rosheim. Nous cherchons à dépasser les frontières entre la ville et la nature, en établissant un lien harmonieux entre l'écosystème et la vie urbaine.

Enfin, créer un couloir de biodiversité, tissant une connexion essentielle entre la forêt et la ville, offrant ainsi un passage fluide pour la faune et la flore locales est primordial à nos yeux. Cette approche permet également de repenser notre gestion de l'eau de manière plus respectueuse de l'environnement, mais aussi d'améliorer la qualité de vie des habitants.

PROJET DE CHEMINEMENT PIÉTON RELIANT LES ESPACES VERTS ET LES POINTS DE VUE



CONSTAT DE L'ÉCOULEMENT DES EAUX SELON LA TOPOGRAPHIE



PROJET HYDRAULIQUE



CONSTAT DE L'ENCLAVEMENT DES ESPACES VERTS AUX COEUR DE LA VILLE



PROJET DE COULOIR VERT



LOCALISATION DES PROJETS



ACCEUILLIR LA NATURE À ROSHEIM, UN ESPACE CHARNIÈRE QUI FAIT LIEN ENTRE LA FORÊT ET LE PARC DES REMPARTS

ACCUEILLIR LES EAUX PLUVIALES DANS LA VILLE : CRÉATION D'UNE ZONE HUMIDE ASSUMÉE

Un des atouts de l'ouest de Rosheim réside dans sa proximité à la forêt et de l'espace rural. Aujourd'hui, ceux-ci sont peu accessibles, les routes n'offrent pas de cheminement piétons et les itinéraires ne sont pas lisibles et valorisés depuis la ville et ses espaces majeurs que sont le parc des remparts et le jardin du monastère. Ces continuités piétonnes sont à créer et s'accompagneront aussi de lien et de chemin de biodiversité qui permettent à la ville d'accueillir de nouvelles espèces et seront le support d'une meilleure gestion de l'eau.

Le bassin versant sud-ouest est le plus important de Rosheim en quantité d'eau pluviale. Pour travailler dans cet espace à l'Ouest de Rosheim, il nous a fallu gérer et contenir ces eaux pour prévenir les crues et les coulées de boues. Pour ce faire, nous proposons l'installation d'un fossé de rétention qui s'appuie sur la digue existante de la voie verte. Celui-ci découle en cas de forte pluie dans la mare, qui retient les eaux et évite la saturation des canalisations de Rosheim.

La mare marque l'entrée Ouest de Rosheim est directement visible sur le chemin vers la forêt. On note que le bassin peut être complété par un système passant sous la voie verte qui permet de faire passer en petite quantité le surplus dans la zone humide.

À l'entrée de la ville, les ruissèlements résiduels, aujourd'hui emmenés dans les canalisations urbaines, seront dans notre projet redirigés et infiltrés naturellement vers une zone humide située dans le Talweg, le point le plus bas géographiquement dans la vallée, cette zone restante entièrement perméable.



FORET



CONTINUITÉ VERTE



ZONE HUMIDE



DISPOSITIF DE
RETENUE ET
INFILTRATION D'EAU



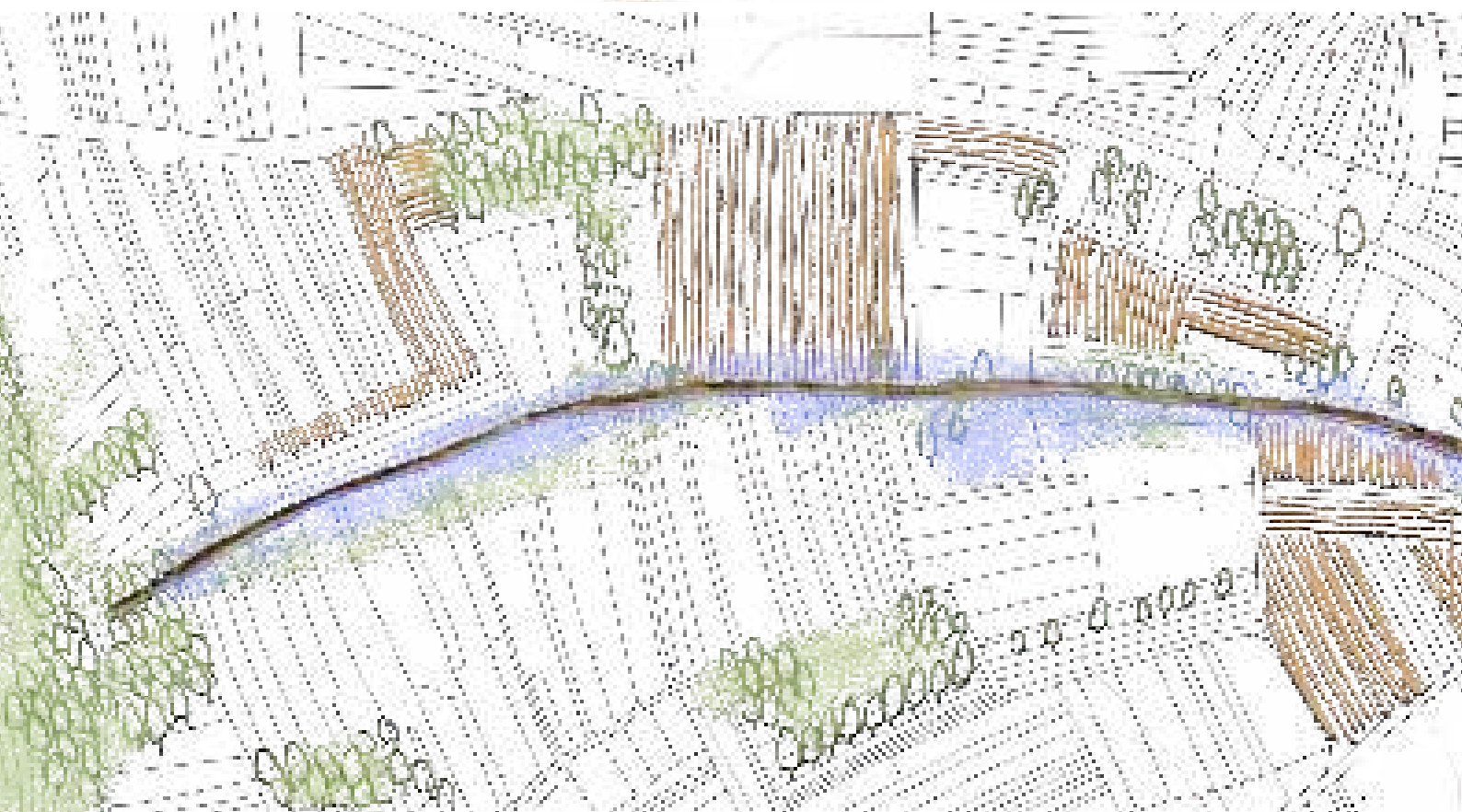
CHEMIN EN BRIQUE



CHEMIN DE TERRE



CHEMIN SURRÉLEVÉ





VUE SUR LA MARE SAISONNIÈRE



MARE EN PÉRIODE SÈCHE

MARE EN PÉRIODE DE PLUIE

MARE LORS DE CRUES EXCEPTIONNELLES



ACCUEILLIR LA BIODIVERSITÉ EN VILLE :

Un système de bocage de la forêt jusqu'au cœur de Rosheim

L'ensemble de cet aménagement hydraulique offre aussi l'occasion de créer une trame de biodiversité directement depuis la forêt jusqu'au parc des remparts. La continuité se fera à partir d'espaces verts plus ou moins arborés, qui seront tous reliés par des haies bocagères depuis les champs agricoles, qui vont venir pénétrer la ville.

Ces haies vont venir délimiter des espaces comme celui de la prairie route de Boersch, mais aussi s'appuyer sur le réseau de haies et clôtures existant des jardins des maisons. Entre les haies des jardins individuels et les haies de ce système de bocage, 1,5 à 2 mètres est laissé afin de permettre un nouveau cheminement, et qui offre aussi aux habitants de ces

maisons à jardin plus d'intimité vis-à-vis des nouveaux espaces publics. Nous offrons la possibilité d'installer une seconde porte arrière qui relie leur jardin privé à la promenade publique qui relie les différents espaces naturels.

Une continuité d'espaces verts sources de biodiversité : Sensibilisation à des écosystèmes variés

Sur la route de Boersch, au creux du Talweg, se situe une prairie permanente. Nous proposons de gérer cet espace de manière plus naturelle pour enrichir sa biodiversité et sensibiliser les habitants à la richesse de ce milieu, grâce à des panneaux éducatifs sur les prairies et les espèces qu'elles abritent. Cet espace de prairie fait partie de la zone humide assumée qui pourra être inondée lors de

fortes précipitations. Cette prairie pourrait être maintenant par pâturage saisonnier de moutons, qui participe à l'attrait naturel et bucolique de Rosheim.

Une continuité d'espaces verts sources de biodiversité : Sensibilisation à une agriculture à plus petite échelle

À côté de cette prairie, une parcelle plus petite est dédiée à de l'agriculture. Dans ce projet, nous proposons de développer une polyculture et un maraîchage plus favorable à la richesse des sols et des petites formes de vie qu'ils abritent. Topographiquement, cet espace est surélevé, permettant de le différencier de la zone humide. C'est une occasion de sensibiliser les habitants aux pratiques agricoles et aux enjeux écologiques.



AMÉLIORATION DES CHEMINEMENTS VERS LA FORÊT

02

SITE 1

Rendre les cheminements piétons lisibles, faciles d'accès et agréables

Tout ces espaces verts, de sensibilisation, sont reliés par un chemin piéton qui prend plusieurs formes et qui appartient au réseau global de cheminements présenté plus haut. Ces passages sont matérialisés sous plusieurs formes selon le contexte : le chemin surélevé au niveau de la prairie humide, les briques rouges au sol au niveau de la ville et surtout des franchissements de la route à sécuriser, et enfin les chemins de terre aux niveaux des champ agricoles.



CHEMIN DE TERRE DANS LES BOCAGES AGRICOLES



PASSAGE SURRÉLEVÉ SUR LA PRAIRIE



PASSAGE PIETONS EN BRIQUE ROUTE BOESRCH

REVALORISATION DU PATRIMOINE, DES CÔTEAUX AU MONASTÈRE DES BÉNÉDICTINES



LA FORÊT

Ce secteur constitue un patrimoine naturel et rural d'importance, riche en biodiversité et particulier du fait de son sol calcaire, comme le relève la Société Botanique d'Alsace. Il nous semble donc essentiel de créer un parcours qui relie la ville à la forêt, afin que les habitants profitent de la qualité de leur environnement.

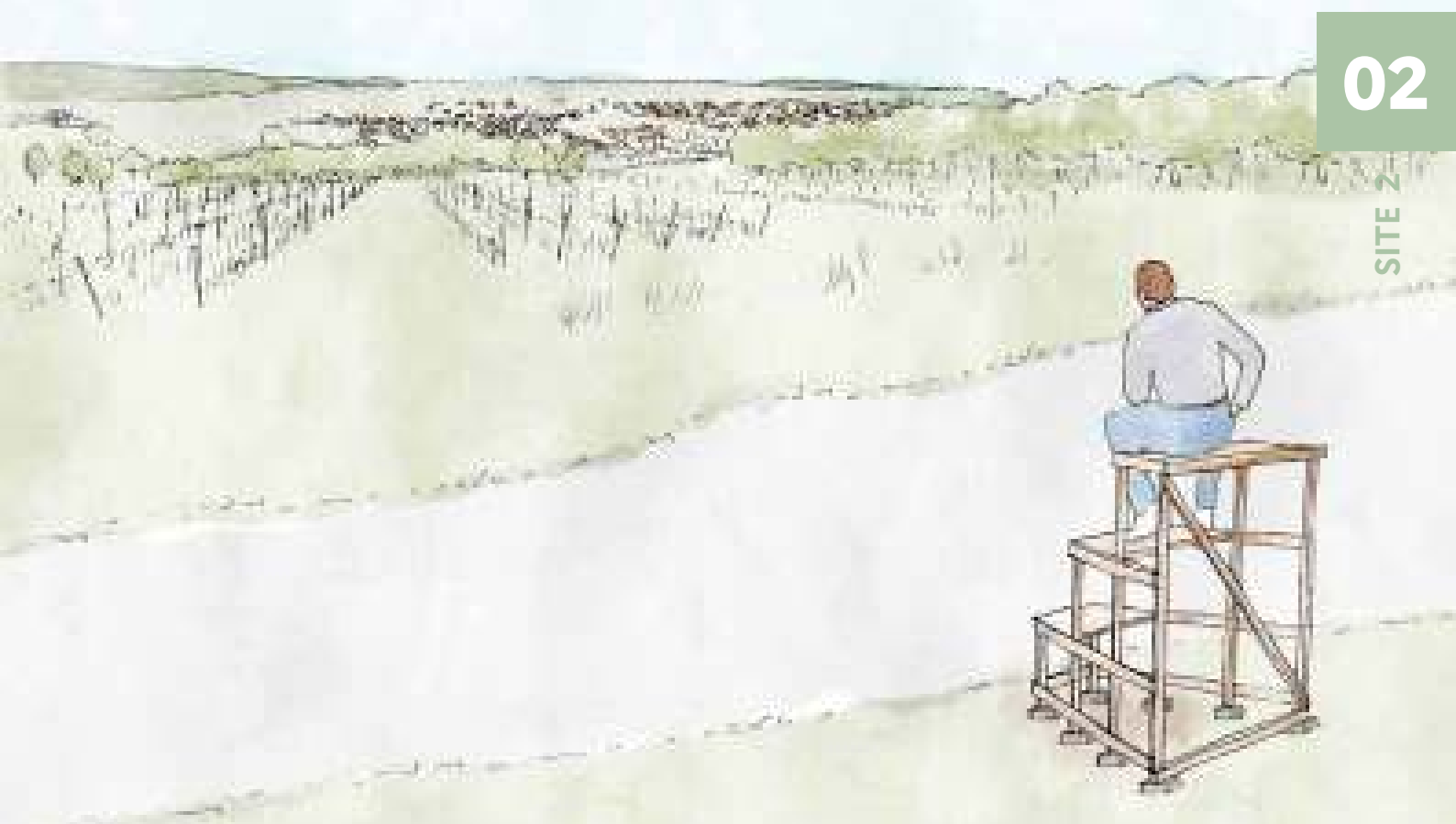
À partir du réseau piéton et cyclable existant rue des Prunelles, nous proposons donc un parcours à travers les vignes. Ce parcours emprunterait la rue des Pommiers,

puis remonterait à travers les champs grâce à un nouveau tracé, rejoignant la D216 (route de Boersch) pour atteindre la forêt.

Nous proposons de ponctuer les parcours piétons et cyclables de mobiliers urbains légers, démontables et modulables, dont l'impact sur le territoire serait minime grâce à une faible surface d'implantation au sol. En partant d'une forme simple, le trapèze, il devient possible de créer divers mobiliers, à la manière des points

Légende

- Soil végétal
- Forêt
- Espace urbain
- Voie piétonne existante
- Nouvelle voie piétonne
- Voie cyclable existante
- Nouvelle voie cyclable
- Espace de projet



POINT D'OBSERVATION DE LA FORÊT BISCHOFFSHEIM

d'observation, comme des espaces pour s'asseoir en hauteur afin de profiter de la vue, ou encore des tables d'observations pour les trajets situés sur les coteaux, depuis lesquels les passants pourraient avoir une vue panoramique de Rosheim et ses alentours.

La forêt de Bischoffsheim offre des vues sur Rosheim, c'est pourquoi un mobilier urbain permettant de s'installer et de regarder au loin serait installé à sa lisière.

Légende

- Sol végétal
- Vignes
- Chemin piéton
- Structure modulable



MISE EN VALEUR DU MONASTÈRE DES BÉNÉDICTINES

Pour assurer la connectivité entre la forêt et la ville, le réseau de mobilités douces pourrait être développé autour du monastère. D'une part, la piste cyclable passant par la rue du Général de Gaulle est prolongée. Pour ce faire, le stationnement longitudinal serait supprimé, au profit d'un espace plus large dédié aux piétons et cyclistes et d'une bande végétalisée pour y planter des plantes grimpantes et habiller les façades aveugles.

En contrepartie de la suppression du stationnement, un accès facilité au parking de la salle des fêtes serait possible grâce à de nouveaux aménagements destinés aux mobilités douces : une seconde piste cyclable serait créée : elle débiterait au niveau de l'ancien lavoir pour rejoindre la rue Saint-Benoît.

Dans la même idée, le parcours piéton existant pourrait être poursuivi le long du Rotterbrünnen grâce à un chemin surélevé limitant l'impact de la voie au sol. En effet, des grilles métalliques

ajourées permettraient au piéton de circuler par-dessus les espaces végétalisés, qui sont aussi des zones inondables, sans pour autant abîmer les sols. A l'instar de la piste cyclable, le parcours piéton serpenterait le long de l'espace boisé sans y pénétrer afin de préserver cet espace de nature en cœur de ville.

De plus, le petit parc de stationnement de la rue Saint-Benoît et le stationnement privé pourraient être conservés, mais perméabilisés pour favoriser l'infiltration des eaux de pluie.

De plus, le monastère pourrait être mis en valeur grâce au remplacement du mur rue Saint-Benoît par une grille dont l'esthétique pourrait mettre en valeur la qualité patrimoniale du monastère.

De plus, et afin de mettre davantage en valeur cet espace, nous proposons de créer un jardin potager d'apparat.

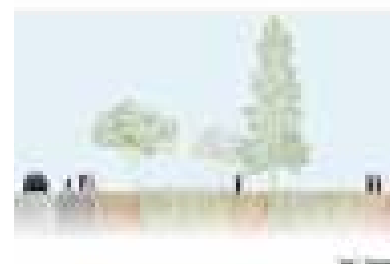
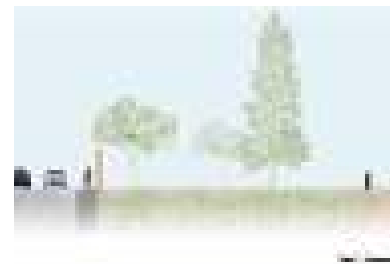
Le dessin proposé est inspiré du symbole rayonnant du monastère, permettant de relier les différentes

parties du bâtiment mais aussi de définir des portions de jardin qui pourraient être cultivées. Ce jardin, visible depuis la rue, pourrait compléter la partie arrière du monastère qui resterait plus intime.



Légende

- Parking poreux
- Sol végétal
- Potager
- Chaussée carrossable
- Piste cyclable
- Chemin piéton
- Chemin piéton surélevé
- Cours et plan d'eau
- Zones inondables



TRANSFORMATION DE LA RUE DU GÉNÉRAL DE GAULLE

La rue du Général de Gaulle fait partie de l'axe majeur de Rosheim qui traverse la ville d'Ouest en Est. Dans une logique de maillage de mobilités visant à lier la ville aux forêts, nous proposons une restructuration de la voie qui favoriserait des déplacements doux.

Ainsi, d'une part, le stationnement en longitudinal sur le trottoir, à savoir 6 places, pourrait être remplacé par une voie cyclable





permettant d'assurer la continuité entre le centre-ville et l'Ouest de Rosheim. La création de cette piste cyclable se prolongerait sur la route de Grendelbruch pour rejoindre la voie verte. Elle passerait également par la rue Saint-Benoît, par laquelle le parc imaginé en cœur de ville serait accessible. De plus, la disparition des voitures d'un côté de la route permettrait aux piétons de se déplacer plus sereinement, en

étant davantage à distance des automobiles, puisque la piste cyclable marquerait une limite entre la chaussée et le trottoir.

D'autre part, le reste du stationnement serait préservé, mais rendu perméable dans la mesure du possible au moyen d'un pavage ouvert, dans la continuité des efforts de désimperméabilisation déjà initiés en centre-ville, rue de la Dîme par exemple.



Légende

-  Parking poreux
-  Sol végétal
-  Chaussée carrossable
-  Piste cyclable et piétonne



RENOUVEAU NATUREL AU CŒUR DE ROSHEIM

Ce projet vise à rendre le patrimoine naturel et bâti accessible aux habitants au moyen d'un réseau de mobilités douces spécialement conçu pour les piétons et les cyclistes. Accompagné d'une série de programmes et d'usages axés sur la gestion de l'eau et de la biodiversité, il invite les résidents et les visiteurs à emprunter un parcours sensoriel de la forêt à la ville, tout en restant immergés dans ce cadre naturel au cœur de Rosheim

Dans cette troisième étape du parcours, au cœur de Rosheim, notre projet donne vie à un nouveau parc urbain, marquant une étape significative dans l'histoire de la ville qui intègre la nature dans la ville.

La première mesure notable implique la restauration du cours d'eau du Rosenmeer en le réintégrant dans son talweg initial. En le rapprochant des remparts, notamment dans la partie la plus basse du terrain, le cours d'eau devient accessible aux piétons. Cette intervention découle de la nécessité de ralentir le débit de l'eau, le méandrage étant une solution naturelle, tout en favorisant la création de divers habitats pour la biodiversité locale. La création de deux zones de débordement permet également de prévenir les

inondations en cas de fortes pluies. La déviation du lit du Rosenmeer en « lits emboîtés » majeurs et mineurs assure un écoulement continu, même en période de sécheresse. Enfin, cette réorientation crée une connexion avec la nature, offrant une expérience éducative aux visiteurs qui peuvent explorer la richesse retrouvée de la ripisylve, un écosystème abritant une grande diversité d'espèces végétales et animales.

Notre parcours entre la forêt et la ville est un parcours sensible qui tourne au tour de la nature et de l'eau ponctué par des espaces de contemplation, de repos et de détente offerte aux résidents. Ces zones sont conçues pour être des retraites paisibles, permettant aux habitants de se reconnecter avec la nature.

Dans les zones urbaines le chemin est aménagé visant à limiter l'impact au sol lié à la fréquentation de ces espaces, cela permettant ainsi aux piétons de découvrir la flore locale sans perturber son équilibre naturel.



PROGRAMMES

- Programme défini
- Programme non-défini



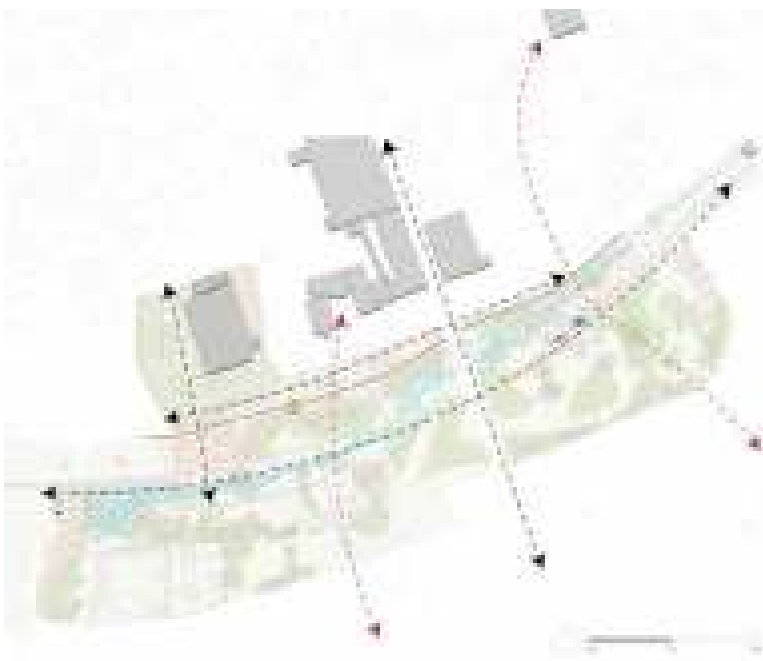
PARKING

- Nouveau parking réorganisé
- Places supprimés
- Parking existant



MISE EN VALEUR DU PATRIMOINE

- Patrimoine historique
- ☉ Espaces de contemplation du patrimoine







TYPES DE CONNEXIONS

- - Connexions existantes
- - Nouvelles connexions



LÉGENDE DU PLAN DU PARC
DES REMPARTS

-  Cheminements
-  cheminement surelevés
-  Pavage perméable
-  Végétation basse
-  Végétation Haute
-  Zone de débordements
-  Rosenmeer en lit emboîté
-  Arbres
-  Arbustes



PLAN DU PARC DES REMPARTS



0m

50

1 LA FERME PÉDAGOGIQUE

La ferme existante voit sa place confortée au centre du projet et pourrait proposer des activités pédagogiques. Profitant de la proximité du centre périscolaire ALEF, elle offre une expérience éducative immersive. Cette initiative vise à établir des liens entre la jeunesse et la faune locale, favorisant ainsi une compréhension de l'écosystème environnant. L'espace serait aussi ouvert pour les visiteurs du parc.



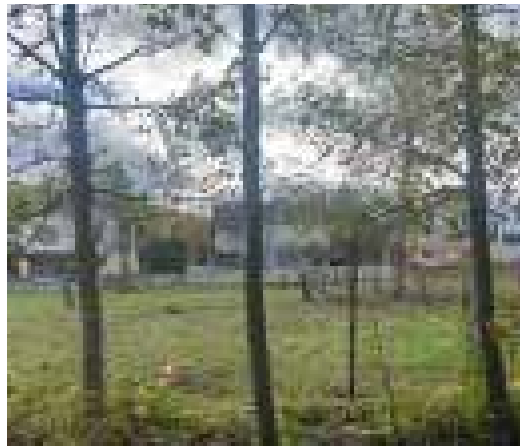
VUE ACTUELLE DE L'ENTRÉE
DU PARC



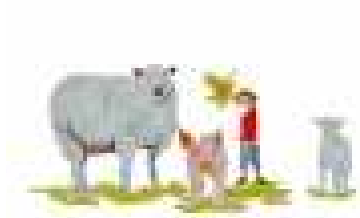
IMMERSION DANS LA NATURE : CROQUIS DE LA
FERME PÉDAGOGIQUE ET INTÉGRATION AVEC
LE ROSENMEER



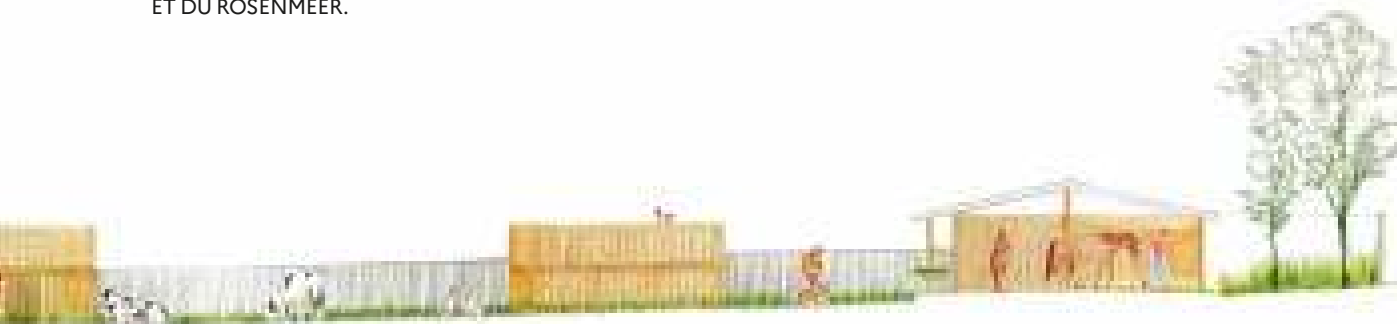
EXPLORATION DU PAYSAGE DU PARC:
DU ROSENMEER À LA FERME PÉDAGOGIQUE



VUE ACTUELLE DE LA FERME



DÉCOUVERTE DE LA FERME PÉDAGOGIQUE,
DE L'ESPACE SENSIBILISATION NATURE
ET DU ROSENMEER.



2 LE PATRIMOINE

Les remparts de la ville, bordant la partie nord du parc, sont des éléments historiques remarquables aujourd'hui dissimulés par diverses végétations et matériaux. Le dégagement du sol et l'ajout de mobilier offrent une nouvelle valeur à ce patrimoine, permettant aux visiteurs de contempler et de s'en approcher. De même, du côté de la rue de l'église les remparts sont dégagés et les places de parking sont déplacées dans le nouveau parking perméable de la salle de fêtes.

Deux nouveaux passages, intégrés avec soin, renforcent la liaison du parc avec des points importants tels que la médiathèque, l'école primaire, la salle des fêtes et le centre-ville.

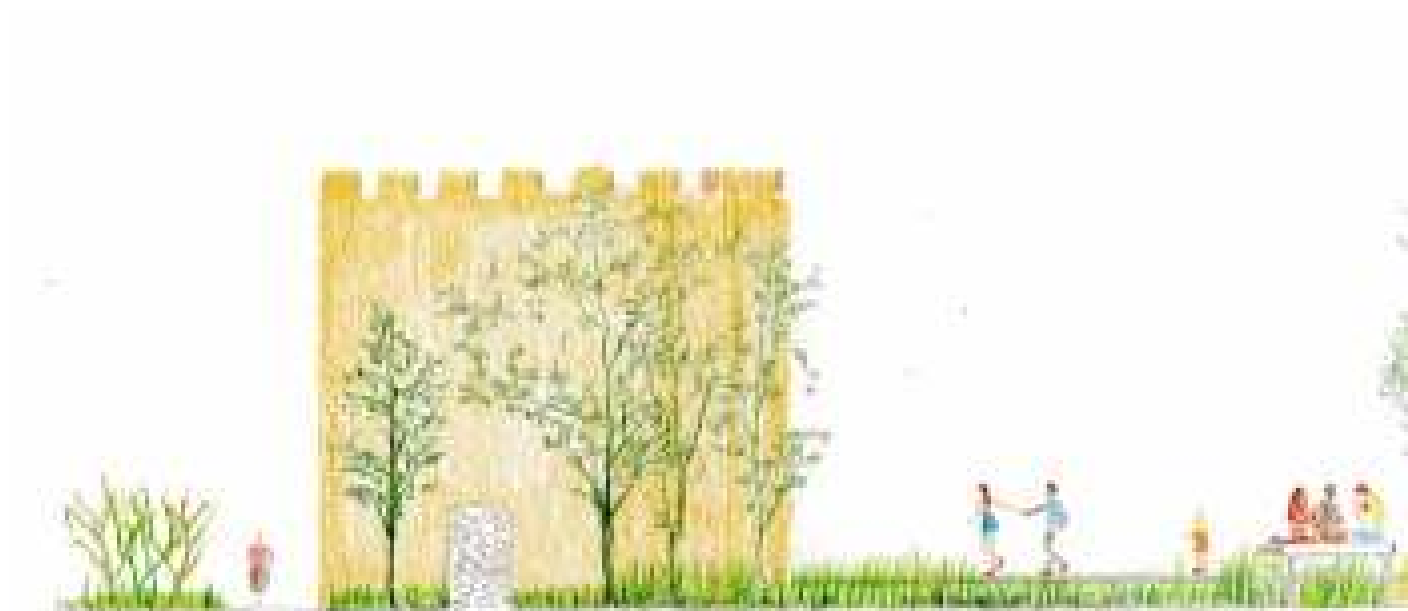
LA SALLE DE FÊTES

Aujourd'hui, le parking de la salle de fêtes n'est pas organisé et son sol de gravier compacté et ne permet plus l'infiltration des eaux de pluie. Nous viendrons donc, grâce à un pavage ouvert perméable, recouvrir le sol de cet espace de stationnement, permettant ainsi à l'eau de s'infiltrer, de limiter les ruissèlements et la stagnation de l'eau. De même la réorganisation de ce parking en fera un espace polyvalent et permettra le stationnement de 100 voitures utiles au quartier, à la salle de fêtes, mais aussi à l'organisation d'événements en plein air.



VUE ACTUELLE DE LA SALLE DES FÊTES ET DES REMPARTS

Pour ce qui est du bâtiment de la salle de fêtes. Nous avons remarqué que la façade arrière du bâtiment donnant sur les remparts et le nouveau parc urbain de Rosheim, est vieilli et peu qualitative et mériterait d'être restauré. Nous proposons a minima, une restauration de la façade arrière utilisant le bois, qui est déjà présent dans la façade avant. Pour ce qui est des façades latérales en béton, un nouveau cheminement et une bande végétale vient embellir la façade latérale aveugle qui sera habillé de





DÉTENTE DEVANT LES REMPARTS



SALLE DE FÊTES, PARKING PERMÉABLE, ET REMPARTS VALORISÉS DE ROSHEIM



3 ESPACES LUDIQUES ET NATURELS

À l'est du parc, l'actuelle prairie, est un vaste espace polyvalent, ouvert et libre à l'appropriation par les habitants, mais aussi à l'évolution des besoins de la ville et du quartier. La création d'un espace ludique lié à l'eau, en bordure des remparts et du rosenmeer, offrent des possibilités de divertissement et de détente tout en ayant un fort lien avec la nature. Cet espace devient un lieu de rafraîchissement estival et un terrain de jeu créatif en hiver, répondant ainsi aux besoins variés des habitants tout au long de l'année.



VUE ACTUELLE DE LA PRAIRIE



VUE ACTUELLE DE LA SALLE DES
FÊTES ET DES REMPARTS





VUE ACTUELLE DES REMPARTS DE LA PRAIRIE



VUE ACTUELLE DE LA PRAIRIE



REMPARTS RAVIVÉS ET ESPACE LUDIQUÉ AQUATIQUE





Maison de l'En

Église

Mairie Central de G...
Mairie Central de G...

Mairie

Rue de Bischoffshelm

Rue des Promettes

Gendarmerie




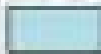
PARCOURS PATRIMONIAL DE ROSHEIM, DU CŒUR URBAIN À LA COURONNE RURALE

03

enfance

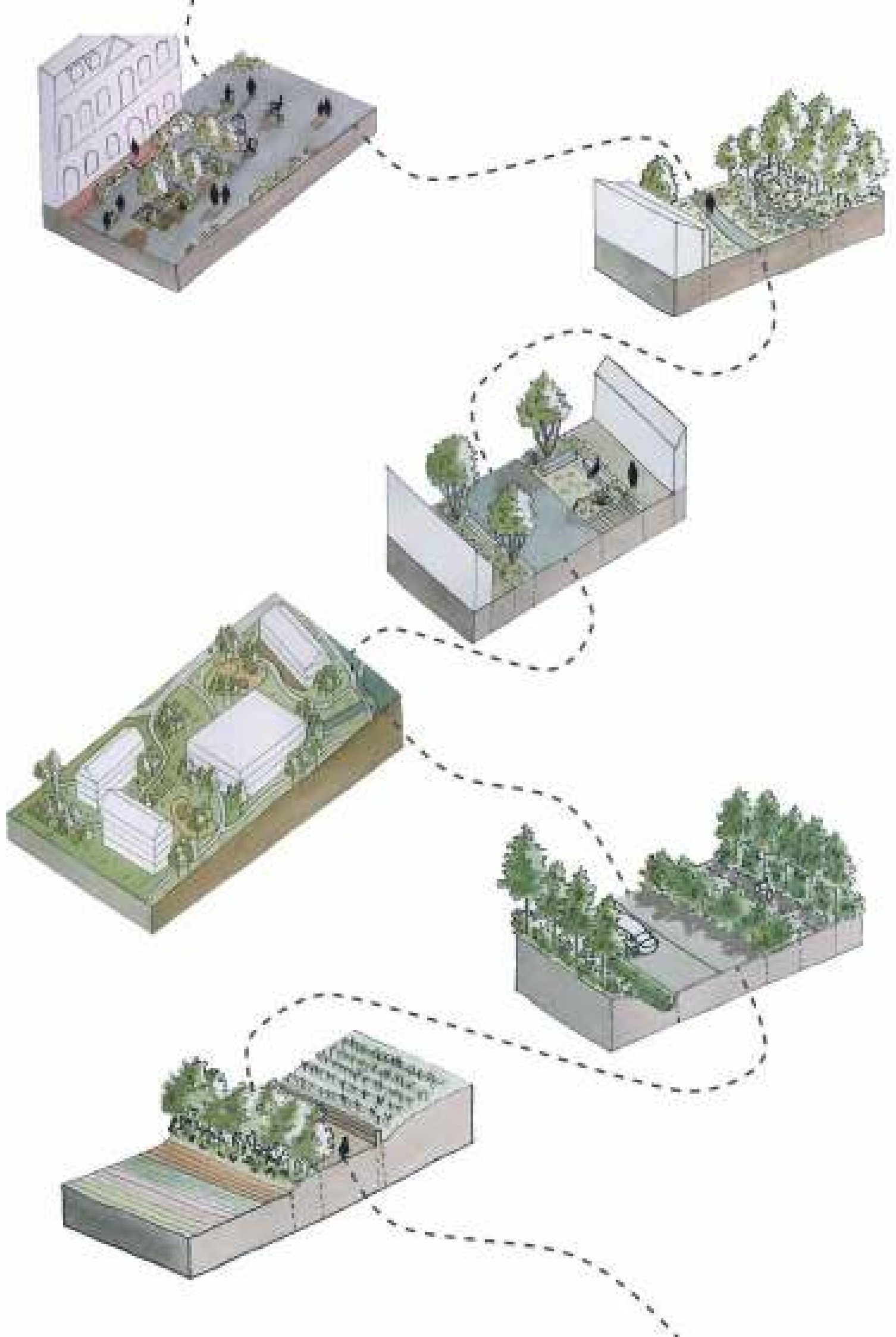
Chapelle du Bruderberg

Légende :

-  Réaménagement des espaces urbains
-  Réaménagement des espaces naturels
-  Proposition urbaine ultérieure
-  Rosenmoer

0 m 50 250





Ce secteur de projet se situe entre le centre-ville de Rosheim et Bischoffsheim, un site traversé d'ouest en est par le Rosenmeer.

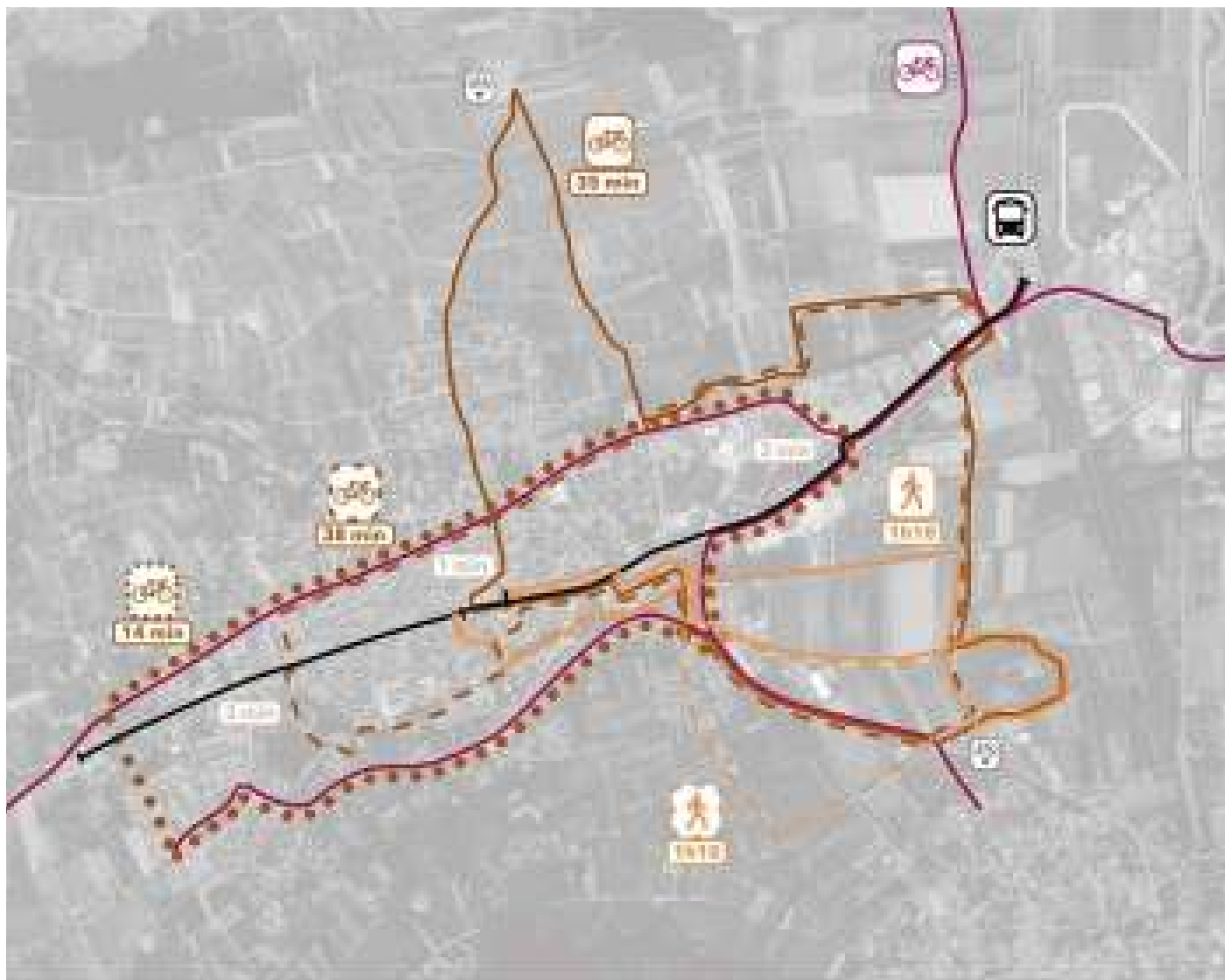
La ville de Rosheim est située en aval de Rosenwiller et de la forêt, plus à l'ouest. La topographie crée une légère cuvette qui atteint son point le plus bas au sud du centre-ville, au niveau du cours d'eau. Le relief est plus marqué à l'est de la ville, avec la chapelle du Bruderberg qui se trouve sur un point haut. Le secteur contient à la fois un tissu urbain dense, au centre de Rosheim, et un paysage ouvert de plaine et de cultures, dans la couronne rurale.

Plusieurs éléments du patrimoine sont visibles dans la ville de Rosheim : l'église St-Pierre-et-Paul, la mairie, les portes de Rosheim, les remparts au sud de la ville et la chapelle du Bruderberg au sud-est. Rosheim bénéficie d'un patrimoine naturel qui demande à être mis en valeur, notamment le long du Rosenmeer et aux lisières de la ville. Nous souhaitons requalifier ce patrimoine tout en apportant des solutions aux problématiques de gestion de l'eau. À cette fin, nous proposons également de reconsidérer les circulations dans

la ville et ses alentours : un travail qui permettra d'apporter en qualité de vie, à la fois en termes de déplacements locaux et régionaux, de climat urbain et d'espaces publics.

Pour prévenir les risques d'inondation, nous proposons de retenir au maximum les eaux de ruissellement en amont du centre-ville et de désimpermeabiliser les sols minéraux pour faciliter l'infiltration.

Ce livret présente le récit du projet, du centre urbain vers la couronne rurale de Rosheim.



PARCOURS PATRIMONIAL DE ROSHEIM

Rosheim est une ville en périphérie de Strasbourg, qui offre la qualité de vie de la campagne aux portes d'une métropole. Connectée par une ligne ferroviaire qui rejoint les deux villes en 22 minutes, elle est également reliée via l'autoroute A352 en 30 minutes environ. Le trajet est aussi accessible en vélo, avec un chemin le long du canal de la Bruche aménagé qui permet de se déplacer en moins de deux heures.

Une multitude de parcours patrimoniaux à travers la ville permettraient de connecter les espaces importants de Rosheim et ainsi, de raconter son histoire. La requalification et mise en valeur de ces parcours cyclistes et piétons, tournés vers le grand paysage, seront bénéfiques pour les locaux et les visiteurs. Le cadre de vie sera amélioré avec des circuits plus accessibles, et des aménagements tels que des espaces végétalisés, de repos ou de jeux pour enfants.

L'interconnexion entre Strasbourg et Rosheim est importante et nécessaire aux habitants. Bon nombre de Rosheimois font la navette chaque jour pour travailler en métropole. Il nous semblait donc important d'accentuer cette notion de parcours et de connexion, au sein même du territoire de Rosheim.

Rosheim possède un patrimoine riche et des vestiges de son histoire, rendant la ville attrayante pour un tourisme régional déjà très présent. Plusieurs lieux remarquables sont à noter : les portes d'entrée de Rosheim, les remparts qui longent le Rosenmeer, ainsi que la chapelle du Bruderberg

Liaison Strasbourg-Rosheim

Trajet cyclable



Trajet automobile



ligne ferroviaire



Parcours patrimoniaux au sein de Rosheim

Trajet cyclable existant



Trajets cyclables créés



Trajet navette



Trajets piétonniers créés



DE STÄDTZENTRUM

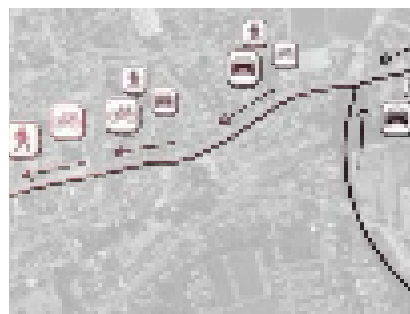
Le centre-ville

L'imperméabilisation des sols est le principal problème rencontré sur ce site en tissu dense pour faire face à la gestion de l'eau. En effet, un sol imperméable ne permet pas à l'eau de s'infiltrer pour rejoindre la nappe phréatique. L'eau ruisselle et s'accumule en aval, ce qui engendre un risque d'inondation.

Notre proposition pour ce secteur est de transformer et de désimperméabiliser les sols de trois espaces majeurs : la place

de l'église St-Pierre-et-Paul, la place de la mairie, ainsi que le petit parking parallèle à la rue principale. Cette intervention permet de ramener davantage de végétation, de fraîcheur et d'infiltrer les eaux de pluie. Dans ce but, nous proposons de repenser la circulation : les automobilistes seront reportés sur la boucle en périphérie du centre et la route principale sera réservée aux piétons, cyclistes et à la future navette. Tout cela allégera la circulation en centre-

ville, le rendra plus accessible et plus accueillant, et soutiendra les commerces de proximité grâce aux arrêts navette en face de l'église et de la mairie. Un accès en sens unique pourrait être conservé pour les riverains, les secours, ainsi que les usagers de la maison de santé. Une réflexion plus large, comprenant la couronne urbaine, faciliterait l'accès des cyclistes provenant de la gare pour rejoindre le centre de Rosheim.



REPENSER LES MOBILITÉS



RÉAMÉNAGEMENT DES ESPACES PUBLICS DU CENTRE-VILLE DE ROSHEIM



Légende :

	Pavés
	Herbacé
	Benches
	Plantes arborées

50 m²
de décaissement
église

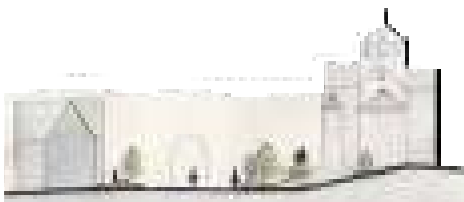
~35
places assises
créées

ZOOM SUR LA PLACE DE L'ÉGLISE

LA PLACE DE L'ÉGLISE

Afin de végétaliser l'espace et d'apporter de l'ombre aux usagers, des perforations ponctueront les marches de l'église, qui seront conservées dans le projet. Des bancs en bois placés sur les marches existantes permettront

de créer des zones d'attente pour la navette ainsi que des zones de rencontre en centre-ville. Une nouvelle fontaine rafraîchira la place, offrant des assises supplémentaires et un lien avec l'eau en centre urbain.



PROFIL DE LA PLACE DE L'ÉGLISE



.Arbre de Judée
.Herbacé

DÉTAIL VÉGÉTAL DES MARCHES



COLLAGE SENSIBLE DE LA RUE PRINCIPALE VUE DU PARVIS DE L'ÉGLISE

DE STÀDTZENTRUM

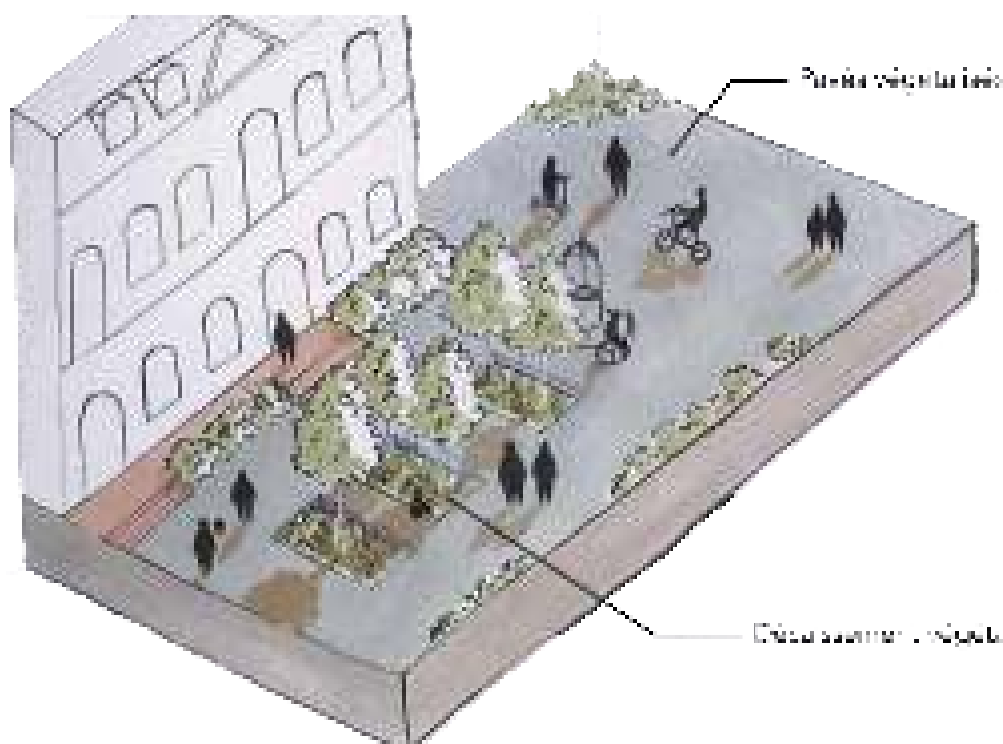
Le centre-ville

LA PLACE DE LA MAIRIE

L'aménagement de l'espace est pensé pour accueillir un marché, un rassemblement ou un évènement temporaire, tout en ramenant de la fraîcheur et du confort. Les pavés de la mairie seront remplacés par un pavage

végétalisé afin de perméabiliser davantage le sol. Côté rue principale, un aménagement public offrira un espace de rencontre avec des assises pour le passage de la navette.

Des décaissements végétalisés apporteront de la fraîcheur et de l'ombre sur la place, tout en permettant de retenir et d'infiltrer plus efficacement les pluies.

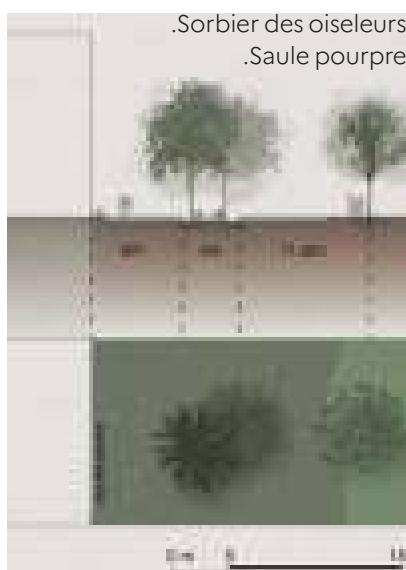


5 décaissements végétalisés

1290 m² de décaissement sur la place de la mairie

9 arbres plantés

BLOC DIAGRAMME DE LA PLACE DE LA MAIRIE



DÉTAIL VÉGÉTAL D'UN DÉCAISSEMENT



ZOOM DU RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE DE LA MAIRIE

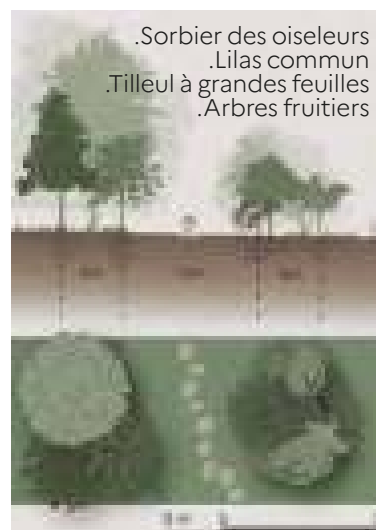


ZOOM DU RÉAMÉNAGEMENT DE LA PLACE DU 26 NOVEMBRE EN SQUARE ARBORÉ

DU PARKING AU SQUARE

Actuellement, deux parkings publics sont présents en centre-ville. Celui situé plus au nord possède une soixantaine de places et reste indispensable dans la logique d'un centre piéton où les automobilistes emprunteraient la boucle périphérique. L'entièreté de son sol pourrait être remplacée par des pavés végétalisés. Le plus petit parking adjacent, situé place du 26 Novembre, pourra être transformé en square et ainsi offrir un espace végétal qui manque aujourd'hui au centre de Rosheim.

L'accès en voiture pour les riverains de la zone restera possible grâce aux pavés végétalisés carrossables. Ce square arboré offrira des espaces de détente, de promenade et de jeux pour les enfants du quartier.



DÉTAIL DU TRAITEMENT VÉGÉTAL DU SQUARE



PHOTOGRAPHIE DE LA MAQUETTE DU SQUARE

VOM RÖSENMEERERBÄCH ZUEM RÖSE PARK

Du Rosenmeer au parc des roses

Le Rosenmeer a subi plusieurs dégradations. Premièrement, d'un point de vue hydrologique, il a été réduit à l'extrême et déborde régulièrement de son lit inondant les parcelles adjacentes ; des eaux usées y sont régulièrement déversées. Deuxièmement, en termes d'écologie, la ripisylve est discontinue et les berges sont en majeure partie minéralisées. Enfin, concernant le cadre de vie, le Rosenmeer est peu visible et accessible, tout comme les remparts.

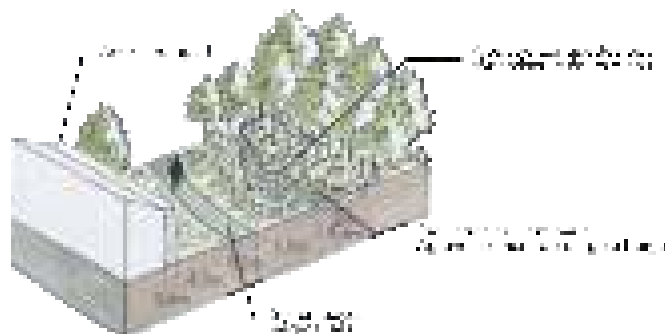
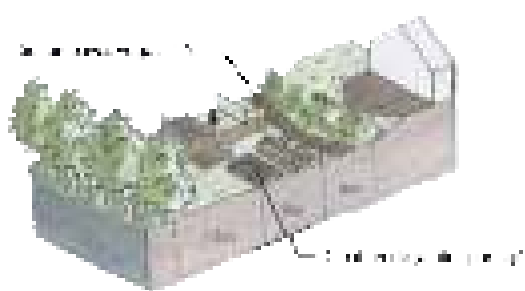
La décanalisation du ruisseau et la mise en place de banquettes permettent d'infiltrer davantage d'eau, de ralentir le cours d'eau et de laisser place à la biodiversité. Des zones boisées, des mares et une ripisylve accompagneraient à nouveau le ruisseau.

Le Rosenmeer et son petit chemin, qui le borde, deviendraient un lieu de promenade avec un parc et une roseraie, faisant écho à la ville de Rosheim, ville de la rose.

Un parcours patrimonial au sud des remparts pourrait être ainsi

créé et serait accompagné tout du long d'une exposition. La partie manquante du mur de fortification sera complétée par un mur minéral blanc, support d'œuvres de street art qui mettra en avant les irrégularités et l'histoire du rempart.

Ces aménagements impliquent de mobiliser les parcelles privées, une contrepartie nécessaire pour rendre le Rosenmeer et le rempart accessibles à tous. De nouveaux jardins pourront être aménagés au sud du cours d'eau.



BLOCS DIAGRAMMES SUR LE CHEMIN DU PARC



RENATURATION DU ROSENMEER ET AMÉNAGEMENT DE SES ABORDS EN RÖSE PARK



ZOOM SUR LA ROSERAIE



ZOOM SUR UNE AIRE DE JEUX



PROFIL DU ROSENMEER



.Érable sycomore
.Saule pourpre
.Saule blanc

DÉTAIL DE LA RIPISYLVE RESTAURÉE

Légende I

[Grey swatch]	Trottoirs
[Dark grey swatch]	Bitume des routes
[Dark grey swatch]	Asphalte des pistes cyclables
[Dark grey swatch]	Pavés
[Light grey swatch]	Gravier
[Brown swatch]	Jardins
[Blue swatch]	Rosennmeer
[Green swatch]	Prairies et herbes

217
banquettes

800 m
de restauration
du Rosenmeer



COLLAGE SENSIBLE DE LA ROSERAIE ET DE SON EXPOSITION

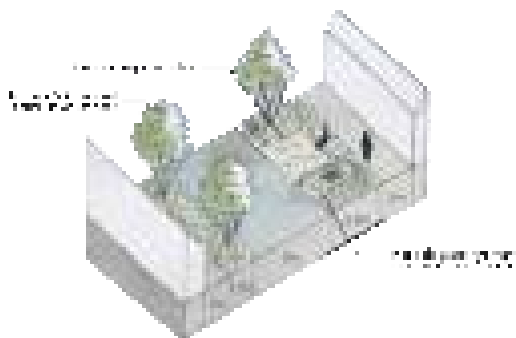
D'VERBINDUNG ZWESCHE STÄDTRÄND ÛN ZENTRUM

Liaison entre la couronne rurale et le centre urbain

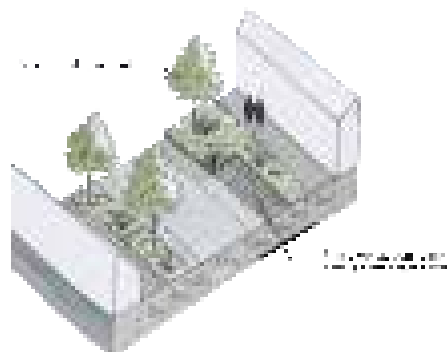
Le troisième volet d'intervention, est l'axe principal du centre-ville : la rue du Général de Gaulle et l'avenue du Général Leclerc. Ces deux axes très minéraux sont dominés par la voiture et ne laissent pas d'autres possibilités à l'eau de pluie que d'être récoltée par les caniveaux et déversée en partie dans le Rosenmeer. Cette configuration participe aux inondations de la rue de l'Abattoir, au niveau du pont. Il serait donc intéressant de limiter

le niveau du ruisseau et de prévenir les débordements en infiltrant une partie de l'eau en amont. Dans un premier temps, nous proposons de prolonger la piste cyclable provenant de la gare jusqu'au centre de Rosheim. Cette connexion permettrait de dynamiser le cœur de la ville en promouvant les mobilités douces. La piste cyclable complémentaire de la voie verte reliera de façon plus directe la gare et le centre ville tout en desservant les commerces

qui jalonnent cet axe. Dans un second temps, les arbres d'alignements pourraient être plus nombreux et accompagnés de végétation basse ponctués d'aménagements publics afin de réduire les surfaces imperméabilisées. Pour marquer le passage de la porte, les arbres en cépée succéderont aux arbres tiges. Un côté de la route conservera des espaces de stationnement sur pavés végétalisés.



BLOC DIAGRAMME DE LA RUE DU GÉN. DE GAULLE



BLOC DIAGRAMME DE L'AVENUE DU GÉN. LECLERC



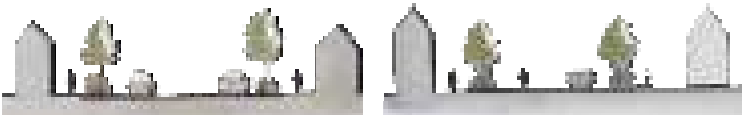
REQUALIFICATION DE L'ESPACE PUBLIC AVENUE DU GÉN. LECLERC ET RUE DU GÉN. DE GAULLE



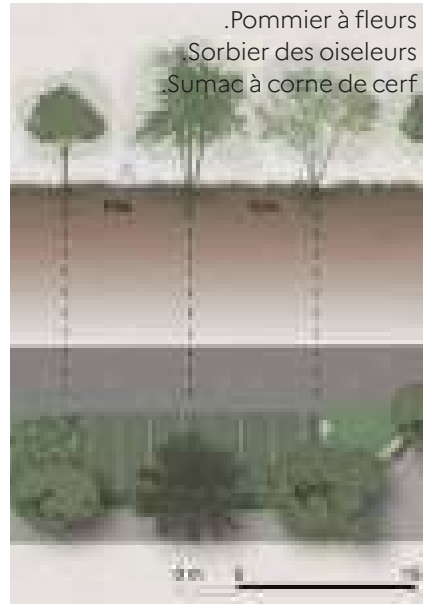
ZOOM SUR L'AVENUE DU GÉNÉRAL LECLERC



ZOOM SUR LA RUE DU GÉNÉRAL DE GAULLE



PROFIL DE L'AVENUE DU GÉN. LECLERC ET DE LA RUE DU GÉN. DE GAULLE



.Pommier à fleurs
Sorbier des oiseleurs
.Sumac à corne de cerf

DÉTAIL D'UN TRAITEMENT VÉGÉTAL D'UN ESPACE DE STATIONNEMENT

Légende:

	Trottoirs
	Éclaircie des trottoirs
	Routes
	Croisements
	Espaces verts

2140 m²
de décaissement

~55
arbres plantés



COLLAGE SENSIBLE DE L'AVENUE DU GÉNÉRAL LECLERC PROJÉTÉE

S'NEJE VIERTEL

Le nouveau quartier

À long terme, l'entrée sud-est de Rosheim pourrait connaître de nouveaux développements et se densifier. Cette proposition illustre une possibilité de densification et d'ajout de logements sur les terrains situés au croisement de la rue de l'Industrie et de la D207. Le site actuel comprend des entreprises au sud-est de la zone qui sont conservées dans la proposition. La réhabilitation d'une partie de l'entrepôt à l'entrée sud du quartier permet la création d'un parking silo, dans l'optique de donner priorité aux piétons et cyclistes.

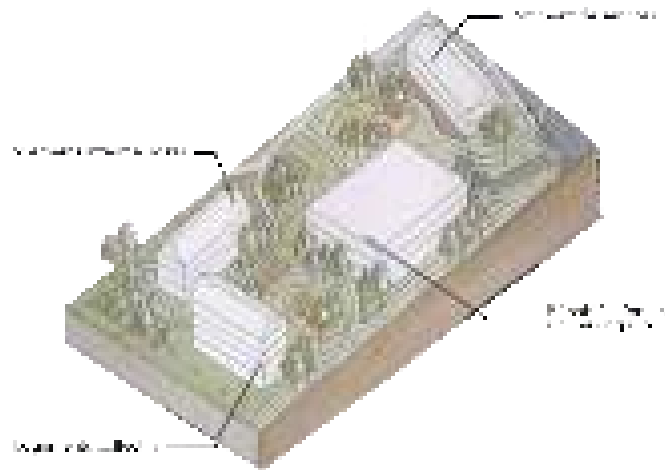
Au nord, des logements collectifs et intermédiaires en R+2 et R+3 pourraient être créés.

Cette nouvelle typologie n'entrerait pas en confrontation avec les maisons individuelles avoisinantes de part le relief important du site, entrecoupé par la D207. De plus, les toitures à deux pans viendraient faire écho à l'architecture locale.

Des jardins partagés seraient proposés dans les cœurs d'îlots arborés et plantés. La végétation permettrait de mettre à distance le parking des habitations et d'apporter de l'ornement et de l'ombre aux usagers. Un bâtiment de services offrirait des commodités (crèche, service médical, bar/restaurant ...) et animerait l'entrée du nouveau quartier.

En partie nord, le Rosenmeer serait méandré et la ripisylve densifiée pour réintroduire davantage de biodiversité. La création d'un tunnel pour les cyclistes et les piétons sous la D207 offrirait une connexion entre le quartier et le Røsepark ainsi qu'une continuité écologique du Rosenmeer.

En supplément du tunnel, un escalier aménagé sur le talus permettrait un accès direct au trottoir.



BLOC DIAGRAMME DU NOUVEAU QUARTIER



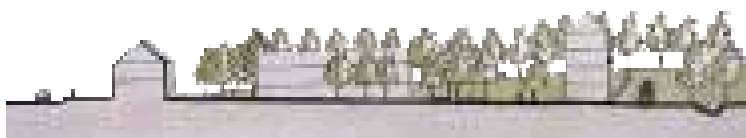
RECONVERSION D'UN ANCIEN SITE INDUSTRIEL EN NOUVEAU QUARTIER MULTIFONCTIONNEL



ZOOM SUR UN CŒUR D'ÎLOT



ZOOM SUR UNE AIRE DE JEUX



PROFIL DU NOUVEAU QUARTIER CÔTÉ EST



- .Sorbier des oiseleurs
- .Lilas commun
- .Tilleul à grandes feuilles
- .Arbres fruitiers
- .Sumac à corne de cerf

DÉTAIL DU TRAITEMENT VÉGÉTAL D'UN CŒUR D'ÎLOT

Légende:

	Pavés
	Jardins partagés
	Terris
	Herbier
	Espaces effluents
	Chaussés
	Terrils

~200
places de
parking

~95
logements



COLLAGE SENSIBLE DU NOUVEAU QUARTIER VU DEPUIS LA D207

DE STÀDTENGÀNG

L'entrée de ville

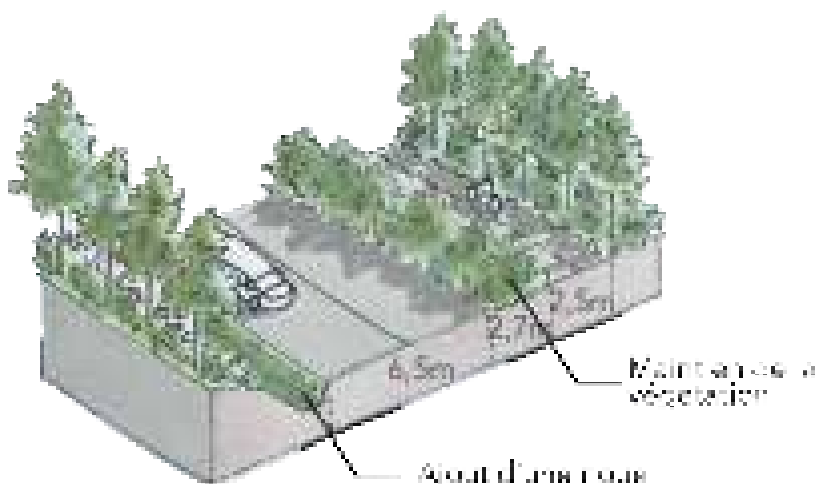
Dans un objectif de restructuration de l'entrée de ville et des continuités cyclables et piétonnes, nous proposons de réaménager la D207.

Sur ce site, l'un des enjeux majeurs est de reconnecter la partie est de Rosheim à son centre à travers la mise en place d'un accès piéton attendant à la piste cyclable préexistante. Afin d'améliorer l'infiltration des eaux pluviales, nous proposons deux noues et un renforcement de la végétation et des sols perméables pour les cheminements piétons.

À l'est de la route, une noue en contrebas de la D207 serait aménagée et permettrait de guider l'eau, pour éviter des inondations au niveau du nouveau quartier. Une seconde, plus au sud, viendrait être renforcée par un entretien plus régulier.

La densification des arbres d'alignement ainsi que le maintien d'une végétation basse sépareraient davantage la piste cyclable de la route.

La transformation de cet axe reliant Bischoffsheim à Rosheim consoliderait l'utilisation des mobilités douces.



BLOC DIAGRAMME DE LA D207



AMÉNAGEMENT DES ABORDS DE LA D207



ZOOM SUR L'INTERSECTION ENTRE LA D207 ET LA RUE DE BISCHOFFSHEIM



400 m²
de noue

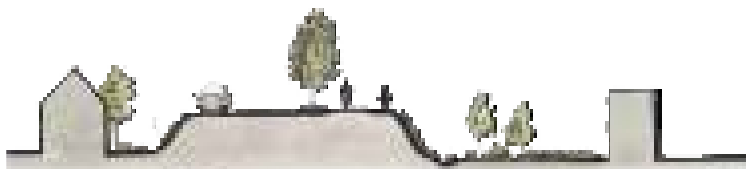
1000 m.l.
de noues
créées



PHOTOGRAPHIES DE LA MAQUETTE DE LA D207



DÉTAIL D'ARBRES D'ALIGNEMENT



PROFIL DE LA D207



PHOTOGRAPHIE DE LA MAQUETTE DU PROFIL DE LA D207

.Tilleul à grandes feuilles
.Frêne commun
.Alisier blanc

D'KÀPALL

La chapelle

La chapelle du Bruderberg fait partie du patrimoine de Rosheim mais son accès est difficile et ses abords peu accueillants.

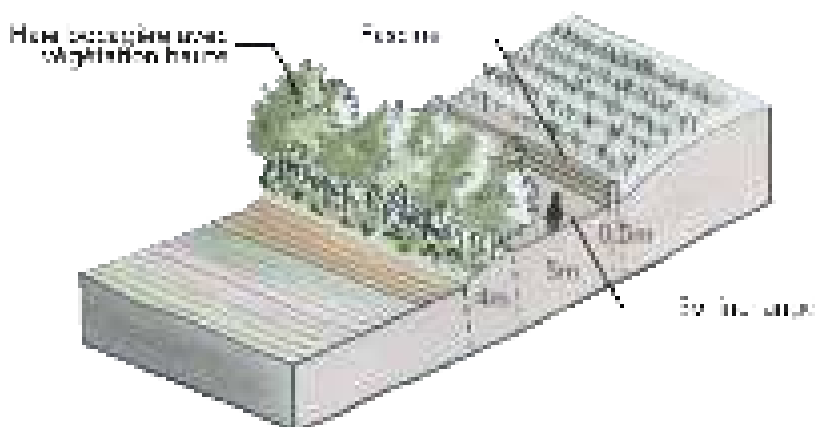
Puisque le relief marqué du lieu provoque des coulées de boue sur les champs submergeant les routes en aval, nous proposons des aménagements pour les protéger et permettre à l'eau de pluie de s'infiltrer en amont du Rosenmeer.

Pour faire écho au parcours patrimonial le long des remparts, nous suggérons d'aménager une piste cyclable séparée de la route principale par une noue, et ainsi créer une promenade menant jusqu'à la chapelle, qui la connecterait davantage au centre de Rosheim. L'aménagement de la noue permettrait de guider l'eau qui ruisselle de la colline et éviterait ainsi les inondations sur la route et les champs en contrebas.

Des installations ponctuelles de bancs et de coins de repos permettraient de profiter du point de vue sur la ville et la chapelle.

Pour accompagner le parcours patrimonial, la plantation de hauts arbres permettra de dégager la vue sur la ville. Ces arbres feront partie d'une haie bocagère qui sera réintroduite sur l'ensemble des parcelles agricoles, afin de

favoriser une biodiversité plus riche et protéger les cultures. Sur les routes parallèles à la pente, des fascines et une végétation basse seront mises en place pour limiter les coulées de boue, une solution économique et peu demandeuse en entretien.



BLOC DIAGRAMME D'UNE ROUTE PARALLÈLE À LA PENTE



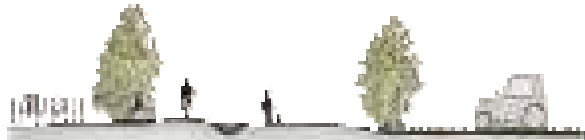
AMÉNAGEMENT DES CIRCUITS AUTOUR DE LA CHAPELLE



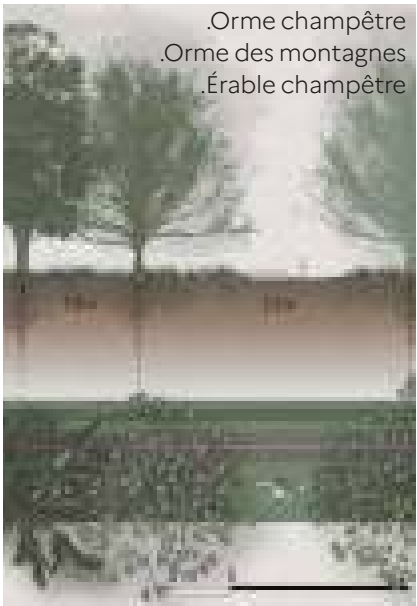
ZOOM SUR UN ESPACE DE REPOS AVEC POINT DE VUE



ZOOM SUR UNE INTERVENTION TYPE AU NIVEAU D'UNE INTERSECTION



PROFIL DE LA RUE MENANT À LA CHAPELLE



.Orme champêtre
.Orme des montagnes
.Érable champêtre

DÉTAIL D'UNE HAIE BOCAGÈRE

Légende

Asphalte à base granuleuse stabilisée
Gravier
Herbe
Végétation
Chemin
Herbe
Espaces verts

100 m³
de noue

312,5 m²
de haies
bocagères



COLLAGE SENSIBLE DU PARCOURS PATRIMONIAL MENANT À LA CHAPELLE

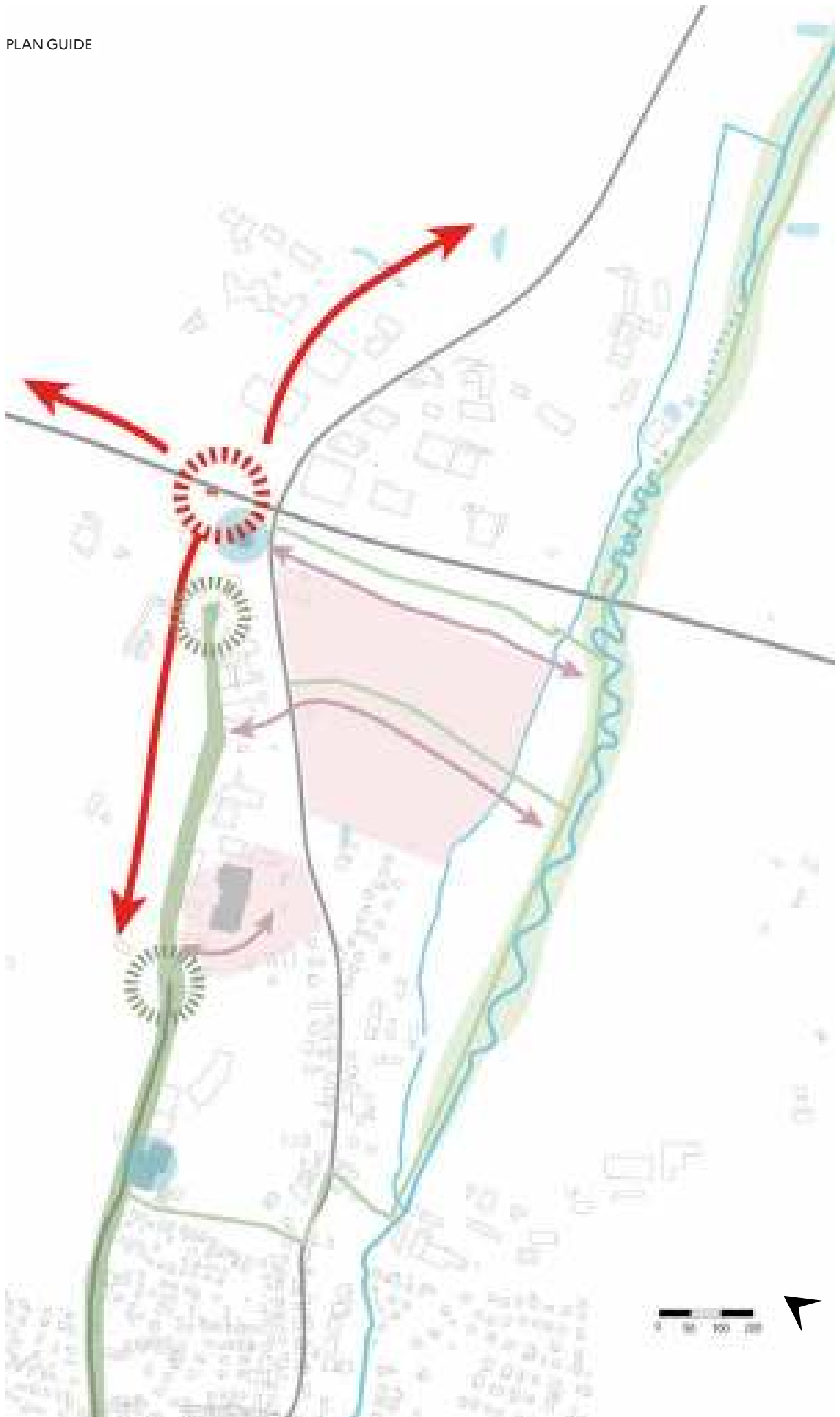


ENTRÉE DE ROSHEIM

04



PLAN GUIDE



ENTRÉE DE ROSHEIM

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

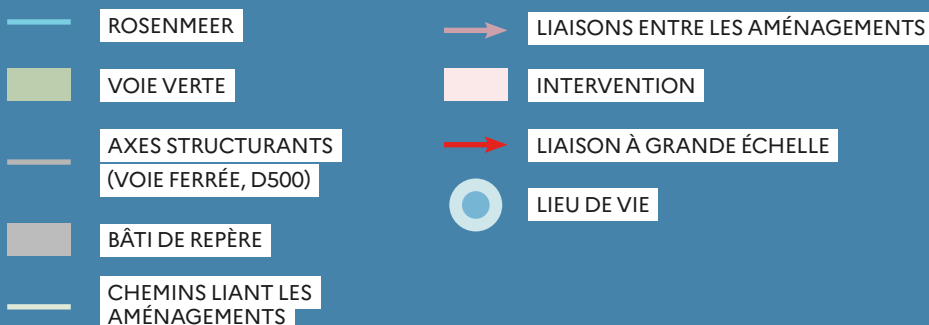
Ce territoire d'étude s'étend sur la partie Est de Rosheim, allant de la rue du Stade jusqu'à la limite de commune avec Grisheim-près-Molsheim. Il se situe donc dans le bassin versant et l'exutoire Est, en aval.

Sa situation présente plusieurs enjeux hydrologiques : des risques d'inondations sur Grisheim-près-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.

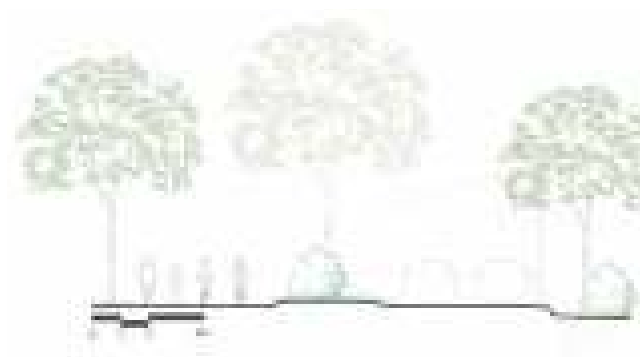
REQUALIFICATION DE LA VOIE

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

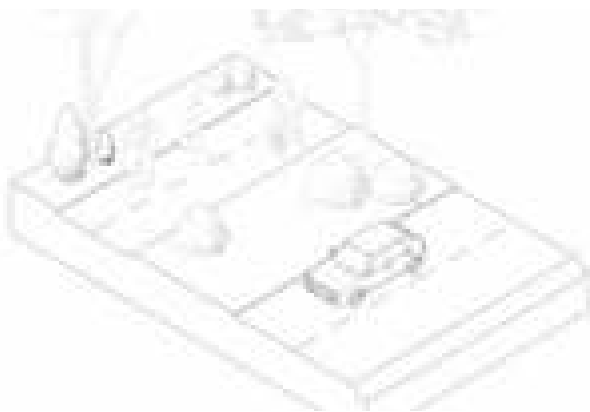
l'axe routier en allée piétonne et cycliste. Cette voie relie la gare vers le centre-ville et vers la voie verte, et devient la colonne vertébrale des futurs aménagements dans cette zone. Nous densifions la végétation pour souligner cet axe et le rendre plus agréable.

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

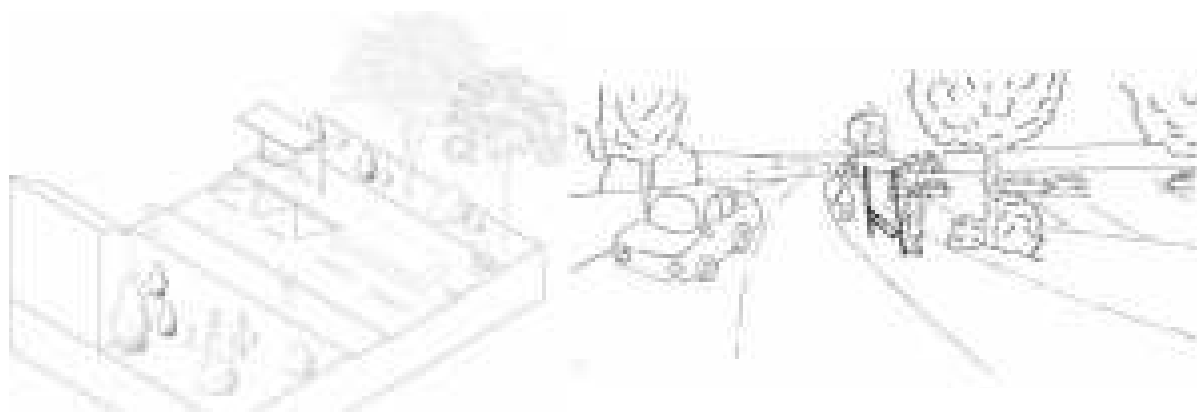
d'induire une baisse de vitesse chez les automobilistes à l'entrée de la ville, tout en laissant une largeur suffisante pour les camions et les bus. Nous souhaitons donc diversifier les modes de déplacements dans ce secteur pour les futurs habitants, en utilisant le vélo, la marche à pied ou encore le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

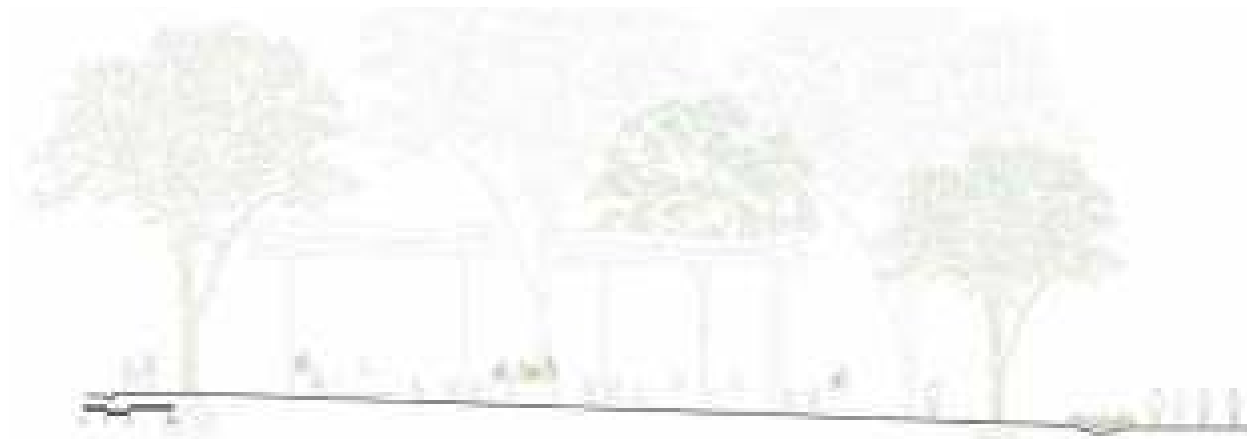
À moyen-long terme un espace public majeur pourrait s'installer au niveau du rond-point sur un espace actuellement totalement dédié aux voitures. La station de lavage et la station-service pourraient être délocalisées afin de créer un espace de rencontre pour les habitants de la ville et les usagers 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.

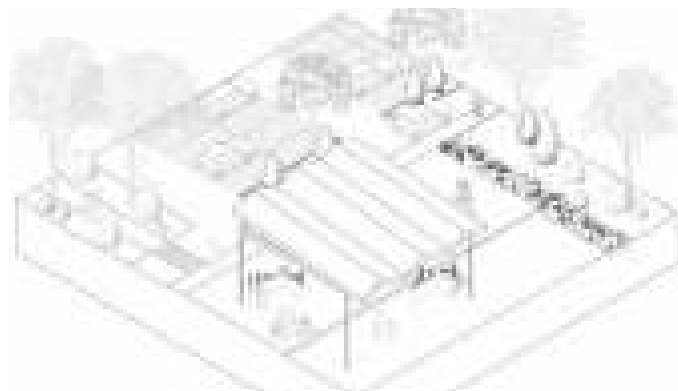
La récolte de l'eau de pluie sur la toiture de la place alimente directement les bacs à plantes placés sous la structure. Des noues sont également placées le long de cette placette et le long de la piste cyclable et piétonne pour permettre l'infiltration de l'eau de pluie. Le parking est lui

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



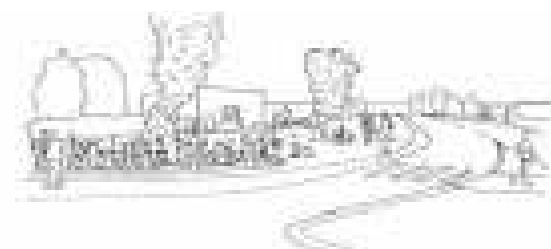
AXONOMÉTRIE DE LA PLACE ET DES PARKINGS PERMÉABLE



CROQUIS DES PARKINGS PERMÉABLE



AXONOMÉTRIE DE LA PETITE PLACETTE



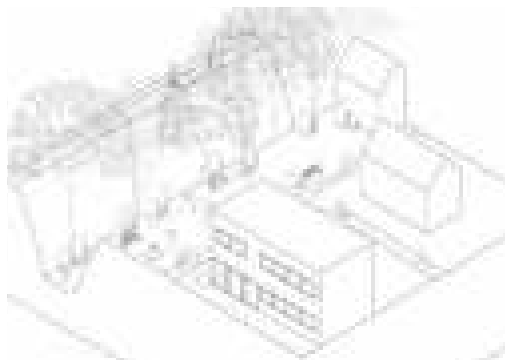
CROQUIS DE LA PETITE PLACETTE

LA RÉHABILITATION DU BÂTI INDUSTRIEL

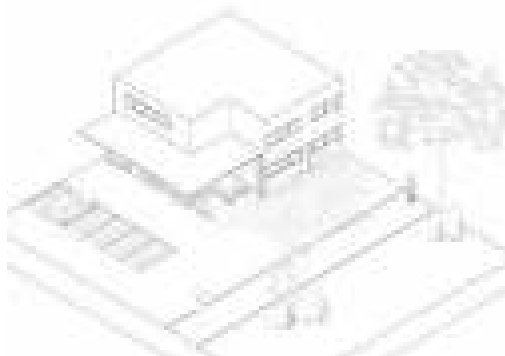


AMÉNAGEMENT À MOYEN LONG TERME

- 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

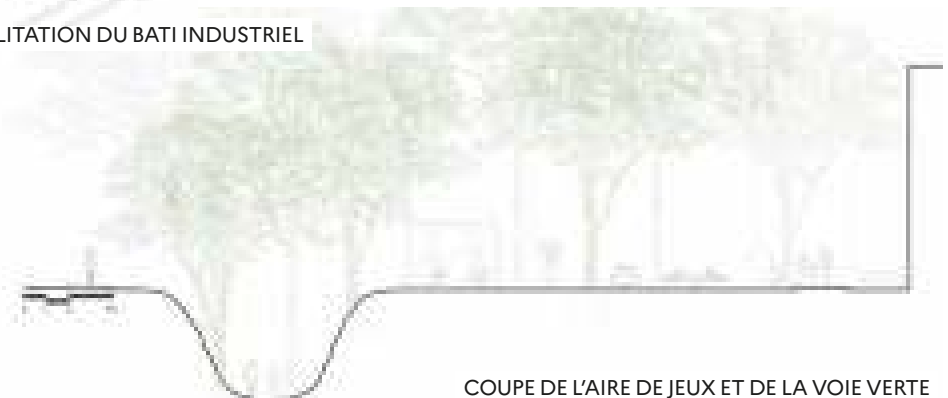


AXONOMETRIE DE LA REHABILITATION DU BÂTI INDUSTRIEL

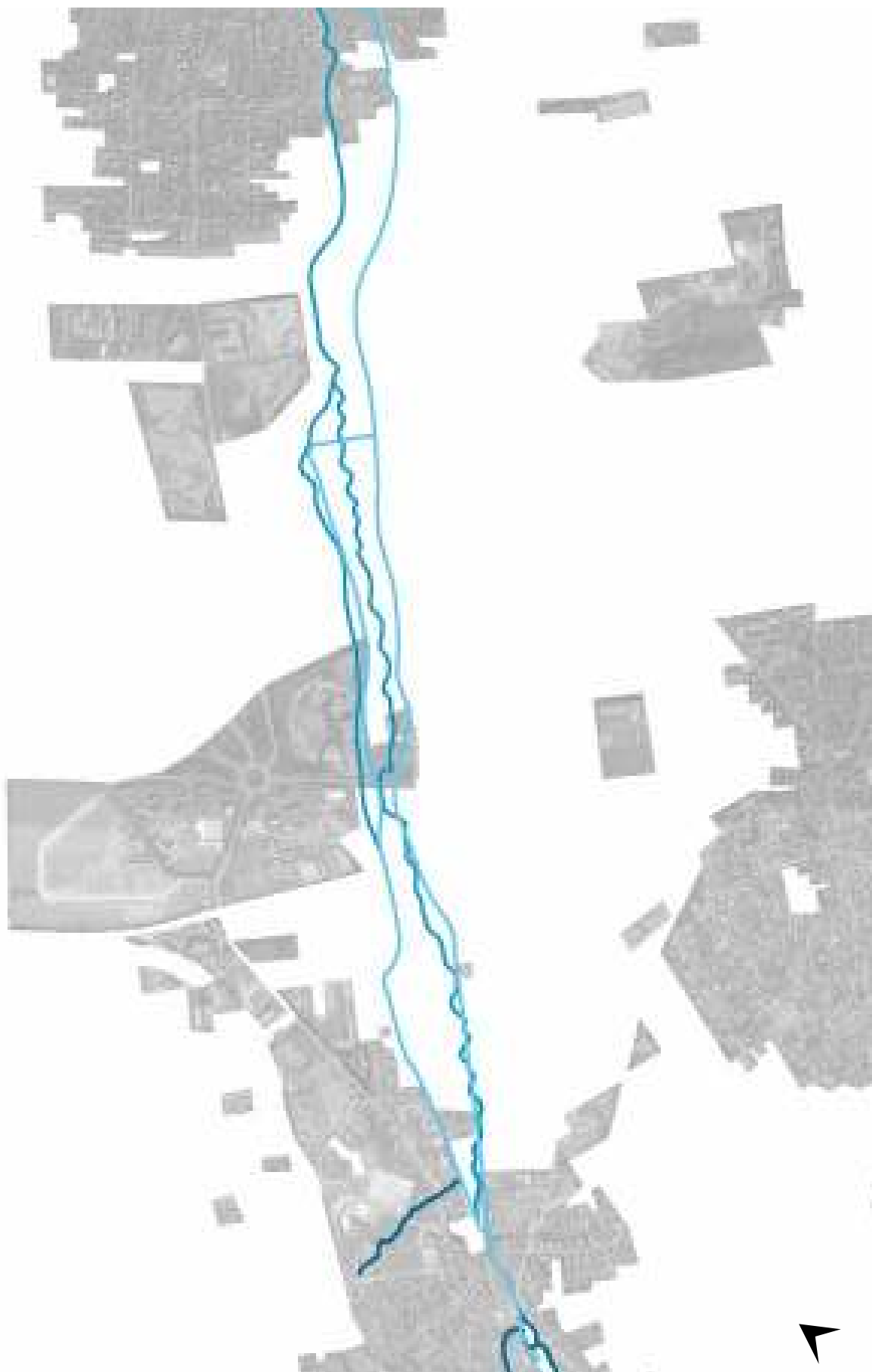
Pour finir, nous avons imaginé à plus long terme que les industries autour de la grande surface se délocaliseront, ce qui permet d'installer des programmes plus divers au sein du nouveau quartier, associant les espaces de logements, de commerces, de loisirs et de rencontre. Les bâtiments délaissés par 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.

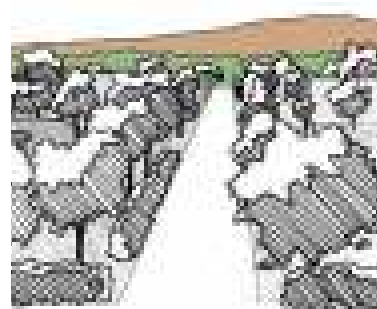


PLAN D'INTERVENTION GÉNÉRAL

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

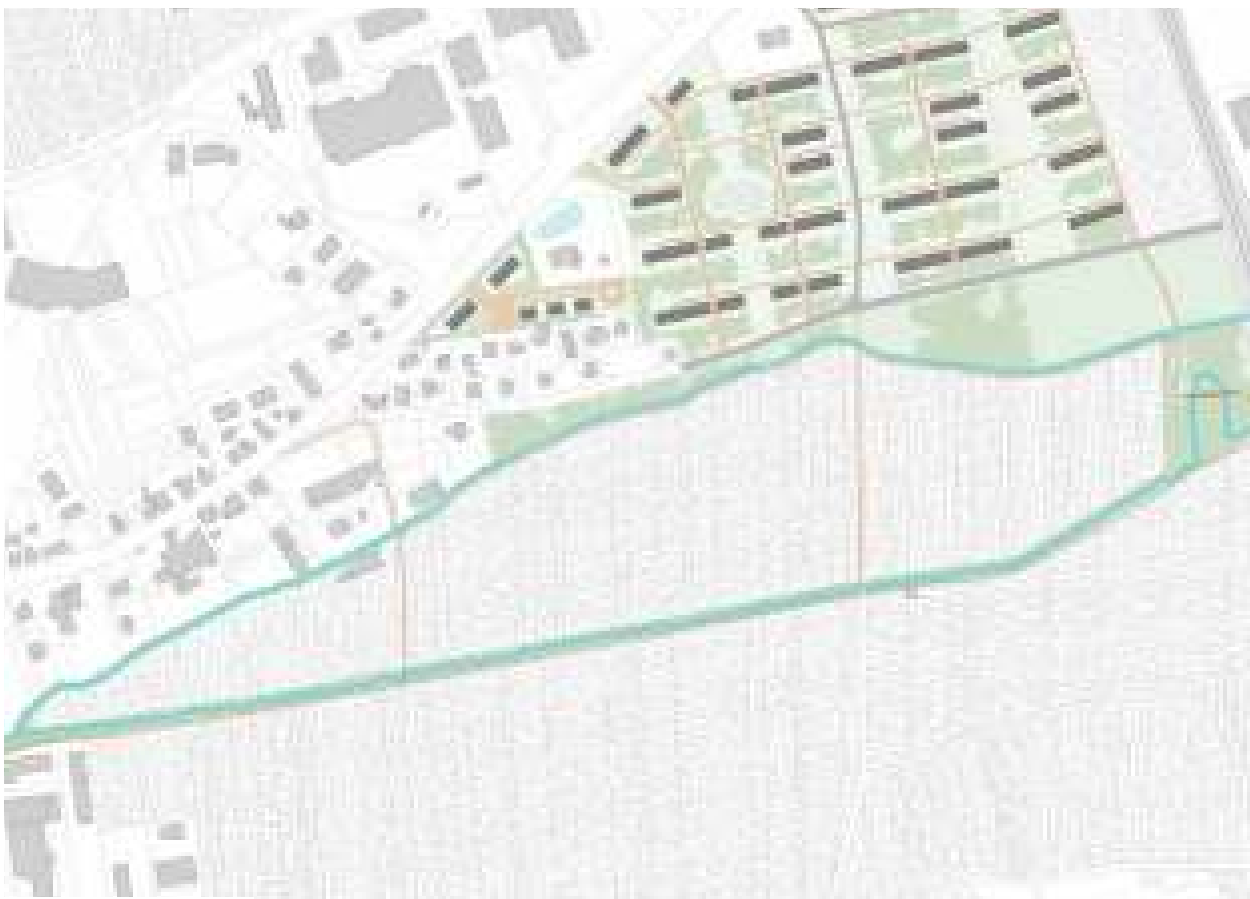
En 2020 et 2021, la LPO (Ligue pour la Protection des Oiseaux) a effectué une étude du Rosenmeer et a dressé un inventaire de la faune et la flore présentes à proximité du cours d'eau. L'étude a relevé la richesse et le potentiel écologique que le Rosenmeer possède sur le secteur agricole. Parmi les 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

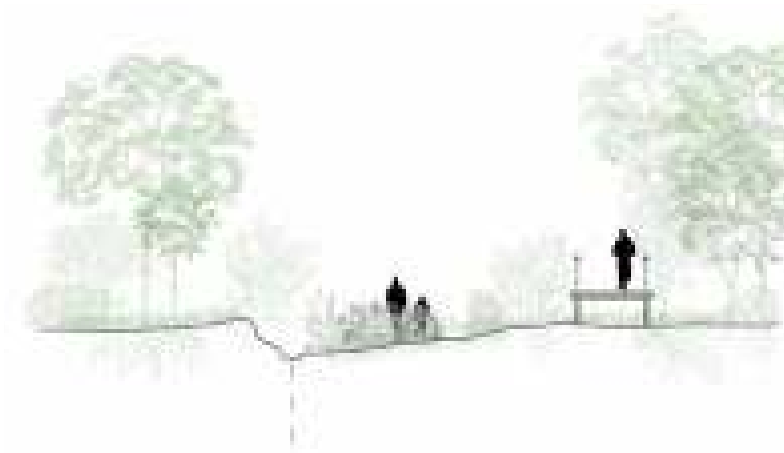
Dans le premier secteur, le Rosenmeer a été divisé en deux bras et coule à travers l'espace agricole. Le tracé sinueux existant jusqu'au milieu du XXe siècle a été modifié au profit d'un tracé rectiligne. Retrouver la forme historique du cours d'eau permettrait de restaurer ses fonctions hydrauliques 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

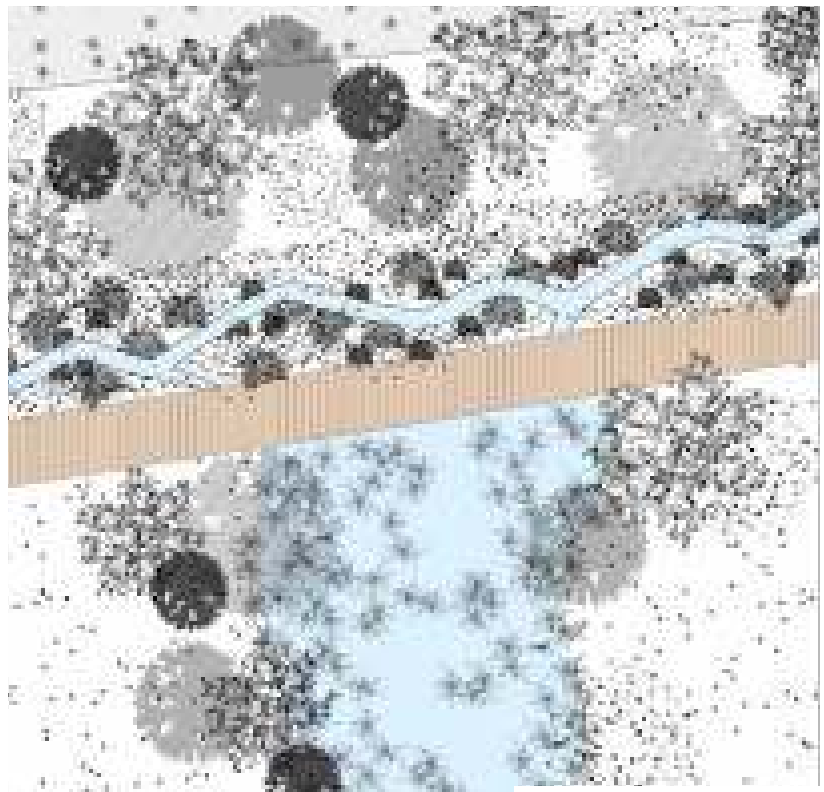


COUPE DU RAPPORT A L'EAU

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

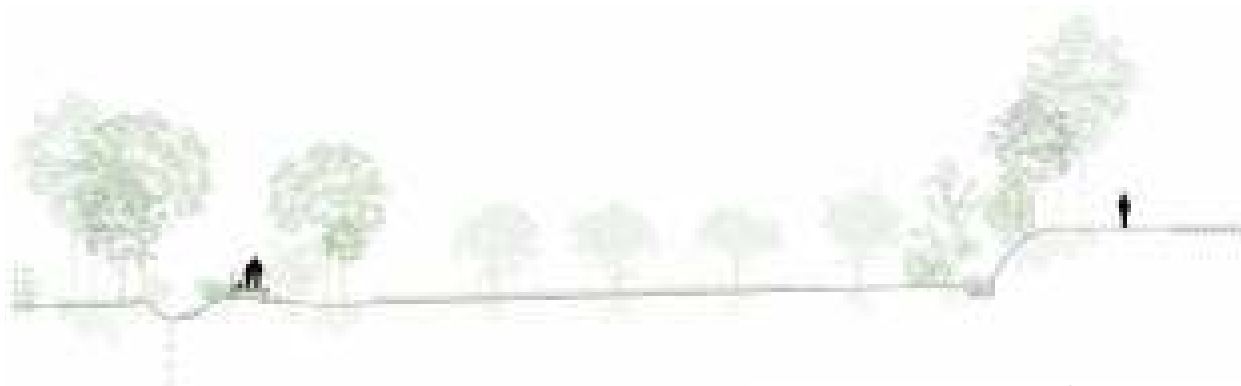
LE CORRIDOR NATUREL VERS GRIESHEIM

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'III 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

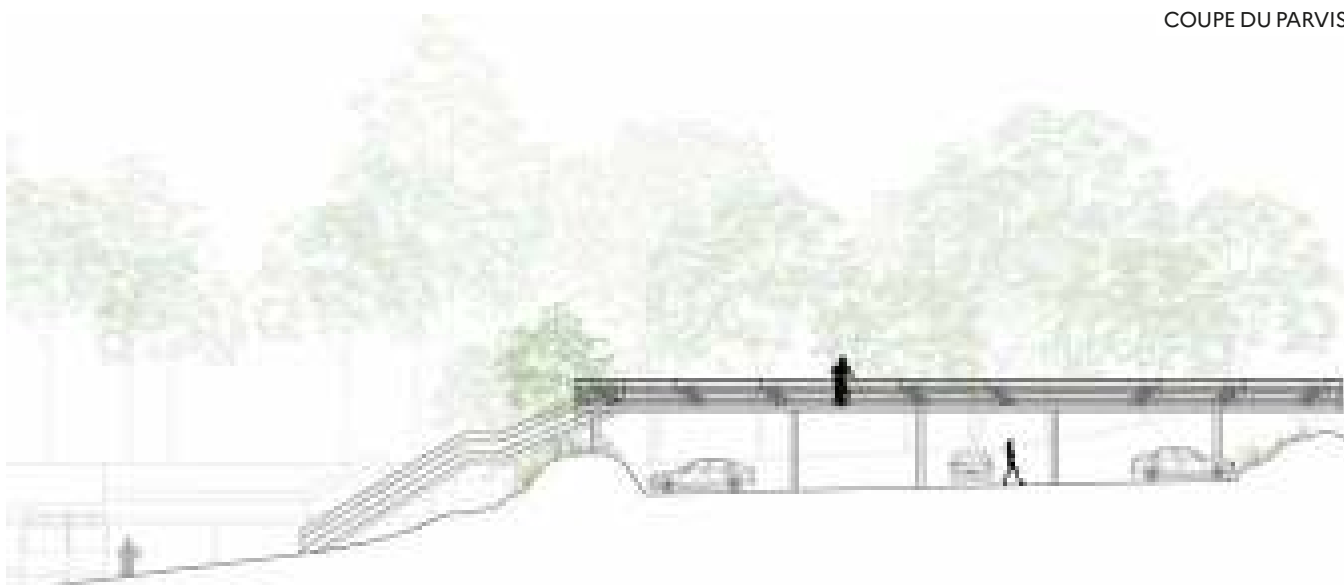
traversée se fait à niveau. Face à la croissance de la population de Rosheim et à l'augmentation des déplacements, comment offrir à l'avenir une meilleure connectivité pour les transports collectifs et mobilités douces. Comment tirer parti d'une gare qui met Strasbourg à vingt minutes de Rosheim ? Comment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

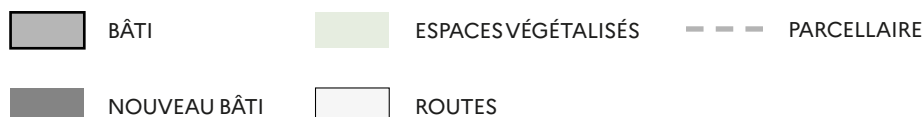
Cet espace serait accessible depuis la rue de Dorlisheim à l'Ouest et à l'Est depuis la rue Baruch. La situation proche des rails offre une grande visibilité pour du bâti commercial. Alors, un quartier d'intérêt touristique et commercial pourrait se constituer et mettre en avant les produits de Rosheim,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



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 ».

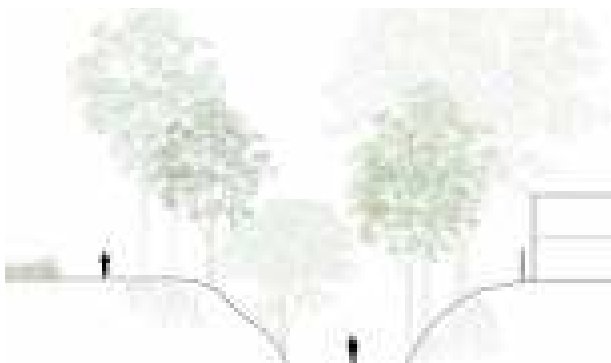
Afin de poursuivre l'existant et de relier le cœur de la ville à sa gare, une extension de la voie verte est proposée. En effet, les rails, ligne directrice de la voie verte existante, se poursuivent jusqu'à la rue de Dorlisheim. De plus, la situation offerte par cette extension est avantageuse et déjà 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.

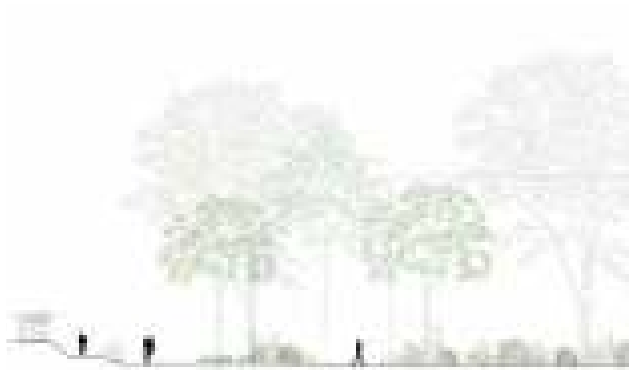
Pour anticiper l'augmentation du trafic de vélos et vélos électriques, il nous semble nécessaire de dissocier flux piétons et flux cyclistes sur le dernier tronçon de la voie verte. Cette séparation est possible en utilisant le chemin rural qui longe la voie, qui pourrait accueillir les vélos afin de 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

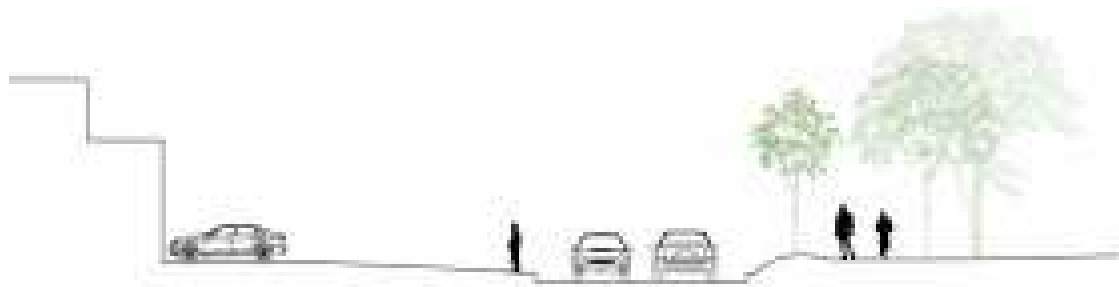
Le mélange des flux cyclistes et piétons sur la voie verte génère une insécurité pour ces derniers, une situation problématique près du collège Herrade de Landsberg. La rue de la Liberté a été aménagée récemment dans sa partie Ouest pour installer une bande de stationnement et un mince trottoir. En résulte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





CRÉDITS

Travaux réalisés en 2023-2024 par les étudiants de l'atelier de projet Eau, Ville, Paysage :
Yasmin BARROS, Romain CHASSERÉ, Camille COLLIGNON, Camille DUVOT, Clara FRAMPTON, Camille GALTIER, Joanne JOSSO, Julien LÉONHART, Hugo LÉOPOLD, Mélanie MORITZ, Charlotte SAUNIER, Florian SCHLOESSLEN (ENSAS)
Louis BENECH, Jules DIVERD, Hugo HERVÉ, Robin TERRIER (ENGEES)

Conception et direction : Frédéric ROSSANO
Encadrement : Frédéric ROSSANO, Marie ANTONI (ENSAS) et Loïc MAURER (ENGEES)
Une collaboration ENSAS, École Nationale Supérieure d'Architecture de Strasbourg et ENGEES, École du Génie de l'Eau et de l'Environnement de Strasbourg

Atelier organisé avec le soutien de la Communauté de Communes des Portes de Rosheim,
Présenté dans l'exposition organisée à partir du 31 janvier 2024 à la médiathèque de Rosheim :
"DES COTEAUX À LA PLAINE EN PASSANT PAR LA VILLE, L'EAU REDESSINE LE PAYS DE ROSHEIM"



Commune de Rosheim



Communauté de Communes des Portes de Rosheim



Syndicat des Eaux et de l'Assainissement Alsace - Moselle

Avec nos sincères remerciements à la Communauté de Communes des Portes de Rosheim, et plus particulièrement, pour leur présence, leurs remarques et leurs encouragements durant le déroulement de l'atelier, à :

Philippe WANTZ, Maire de Rosenwiller, premier vice-président de la Communauté de Communes des Portes de Rosheim.

Emmanuel HEYDLER, Maire adjoint ville de Rosheim, chargé de l'environnement, du développement durable, de la forêt, du domaine rural et de la vie locale.

Jean-François STAERCK, technicien rivière SDEA Alsace-Moselle.

Esther FOULON, chargée de mission trame verte et bleue Communauté de Communes des Portes de Rosheim.

Publication réalisée par les étudiants participants à l'atelier, © ENSAS 2024

GLOSSAIRE

NATURE ET HYDROLOGIE

Affluent : cours d'eau qui se déverse dans un autre

Biodiversité : Diversité des espèces vivantes (micro-organismes, végétaux, animaux) présentes dans un milieu.

Banquette : apport sédimentaire ou granulométrique (cailloux de tailles variables) déposé dans le lit mineur, en pied de berge d'un cours d'eau élargi et/ou rectifié afin de le faire méandrer et de redynamiser le cours d'eau (SEMEA).

Bassin de rétention : Ouvrage d'ingénierie visant à stocker de manière temporaire les eaux de ruissellement afin de limiter les impacts qualitatifs (pollution) et quantitatifs (volume d'eau lors d'inondations) lors d'événements pluvieux intenses

Bras mort : Méandre isolé d'un cours d'un cours d'eau dans lequel l'eau ne coule plus ou peu

Continuité hydrologique : indique la circulation continue et libre d'obstacles de l'eau.

Crue : Accroissement rapide du volume des eaux sous l'effet de la fonte des neiges ou de pluies abondantes

Désimperméabilisation : Solutions qui visent à remplacer les surfaces imperméables (asphalte, enrobés) par des surfaces plus perméables afin de retrouver les fonctions majeures du sol : capacité d'infiltration de l'eau, échange sol-atmosphère, stockage du carbone, biodiversité, etc.

Digue : Ouvrage d'ingénierie visant à faire obstacle aux eaux pour régulariser un cours d'eau et protéger ses rives. Arrière-digue : digue secondaire en arrière de la digue principale permettant de définir un second degré de protection, par exemple dans l'aménagement de champs d'inondation contrôlée

Étiage : Niveau annuel moyen des basses eaux d'un cours d'eau

Fascine : structure composée de branchages enchevêtrés et assemblés de manière à former un barrage, en amont duquel les matériaux fins s'accumulent

Fossé de retenue et d'infiltration : structure linéaire creusée de manière profonde et large, ayant le même rôle que la noue, accueillant un plus grand volume d'eau

Haie bocagère : lieux de refuge pour la faune sauvage (oiseaux, insectes et mammifères). Elles fournissent également une variété d'habitats pour les espèces végétales. Ces haies jouent un rôle primordial dans la continuité écologique et le maintien des écosystèmes naturels.

Haie vive : Clôture formée d'arbustes en pleine végétation servant à limiter ou à protéger un champ, un jardin

Infiltration : Processus par lequel une substance liquide va pénétrer dans un milieu poreux. Dans le cas de fossés, noues ou bassins : capacité à infiltrer les eaux retenues dans le sol

Jardin de pluie : dépression peu profonde et plantée, utilisée en gestion intégrée des eaux pluviales comme technique de traitement et de stockage. Il s'agit donc d'un ouvrage hybride entre une bande filtrante et une noue ou un bassin sec.

Lisière : Une lisière est une limite, brutale ou progressive, entre deux milieux, permettant de passer d'une formation végétale dans une autre. Ce terme du langage courant s'applique surtout aux bordures de milieu forestier fermé marquant une transition vers des espaces plus ouverts.

Lit majeur : Partie adjacente au chenal, inondée en cas de crue

Lit mineur : Lit occupé en permanence, délimité par les berges

Lixiviat : liquide résiduel engendré par la percolation de l'eau et des liquides à travers une zone de stockage de déchets, de produits chimiques ou un sol contaminé par des polluants

Mare saisonnière : accumulation saisonnière à la fin de l'hiver ou au printemps de l'eau de pluie ou de la fonte des neiges

Nappe phréatique : réserve d'eau naturelle souterraine, alimentée par l'infiltration des eaux

Noue de retenue et d'infiltration : structure linéaire creusée de manière peu profonde et large, végétalisée, qui stocke provisoirement de l'eau de ruissellement. Elle régule les débits et volumes d'eaux pour l'évacuer, l'évaporer et/ou l'infiltrer sur place dans la nappe phréatique

Ouvrage écreteur : barrage construit en travers de la rivière percé d'un orifice à sa base (pertuis) qui laisse naturellement s'écouler le cours d'eau.

Pierrier : Amas naturel de pierres, versant recouvert de pierres, éboulis.

Reméandrage : Le reméandrage consiste à remettre le cours d'eau dans ses anciens méandres ou à créer un nouveau tracé avec des profils en travers variés pour redonner au cours d'eau une morphologie sinueuse se rapprochant de son style fluvial naturel.

Renaturation : Opération permettant à un milieu modifié et dénaturé par l'homme de retrouver un état proche de son état naturel initial

Ripisylve : formation boisée, buissonnante et herbacée normalement présente sur les berges d'une rivière

Stockage : Action visant à accumuler de l'eau dans un réservoir

Talweg : ligne formée par les points ayant la plus basse altitude, soit dans une vallée, soit dans le lit d'un cours d'eau.

URBANISME ET MOBILITÉ

Artificialisation : Transformation d'un sol à caractère agricole, naturel ou forestier par des actions d'aménagement, pouvant entraîner son imperméabilisation totale ou partielle

Chaucidou : La chaussée à voie centrale banalisée, aussi nommée "chaucidou" (Chaussée pour les Circulations Douces), est un type de voie permettant de redéfinir le partage de la chaussée entre les différents usagers de la route, en privilégiant la circulation des cyclistes grâce à un marquage au sol spécifique.

Chaussée drainante : Chaussée dont au moins une couche du corps de chaussée est constituée d'un matériau poreux ou drainant dont le taux de vides communicants est supérieur à 15%, l'épaisseur de cette couche étant supérieure à 10 cm.

Mobilité douce : Ensemble des moyens de déplacement non motorisés comme la marche à pied, le vélo, le roller et tout autre transport respectueux de l'environnement

Multiscalaire : A plusieurs échelles

OAP : Orientations d'Aménagement du PLU, ensemble de règles qui définissent une stratégie d'aménagement pour un espace

Parking relais : Lieu aménagé à proximité d'un arrêt de transport public, destiné à inciter un automobiliste à garer son véhicule pour emprunter ensuite un moyen de transport en commun

Patrimoine : Définition. e patrimoine culturel désigne les artefacts, les monuments, les groupes de bâtiments et sites, les musées qui se distinguent par leurs valeurs diverses, y compris leurs significations symboliques, historiques, artistiques, esthétiques, ethnologiques ou anthropologiques, scientifiques et sociales.

PLU(i) : Plan Local d'Urbanisme (Intercommunal). Document d'urbanisme édictant les règles d'urbanisme et d'utilisation des sols d'une commune ou d'une communauté de communes

Revitalisation : Faire revivre, donner un nouveau souffle à un territoire, une commune, un quartier

Voie centrale banalisée : réduction de la largeur globale de la voirie pour apaiser la circulation entre véhicules motorisés et cyclistes, et ainsi permettre l'introduction de bandes latérales cyclables

Voie verte : Voie de circulation réservée aux déplacements non motorisés, tels que les piétons et les vélos. Les voies vertes sont développées dans un souci d'aménagement intégré valorisant l'environnement, le patrimoine, la qualité de vie et la convivialité

ZAU : Zone À Urbaniser, zone définie par le zonage du PLU comme à urbaniser/construire



L'EAU REDESSINE LE PAYS DE ROSHEIM

Des côteaux à la plaine
en passant par la ville

**ÉCOLE NATIONALE
SUPÉRIEURE D'ARCHITECTURE
DE STRASBOURG [ENSAS]**

6-8 boulevard du président Wilson
BP 10037
67068 STRASBOURG CEDEX | FRANCE

TÉL. +33 (0)3 88 32 25 35
FAX. +33 (0)3 88 32 82 41

WWW.STRASBOURG.ARCHI.FR
FACEBOOK.COM/ENSASTRASBOURG
INSTAGRAM.COM/ENSASTRASBOURG