



Vers une mobilité apaisée à PFASTATT

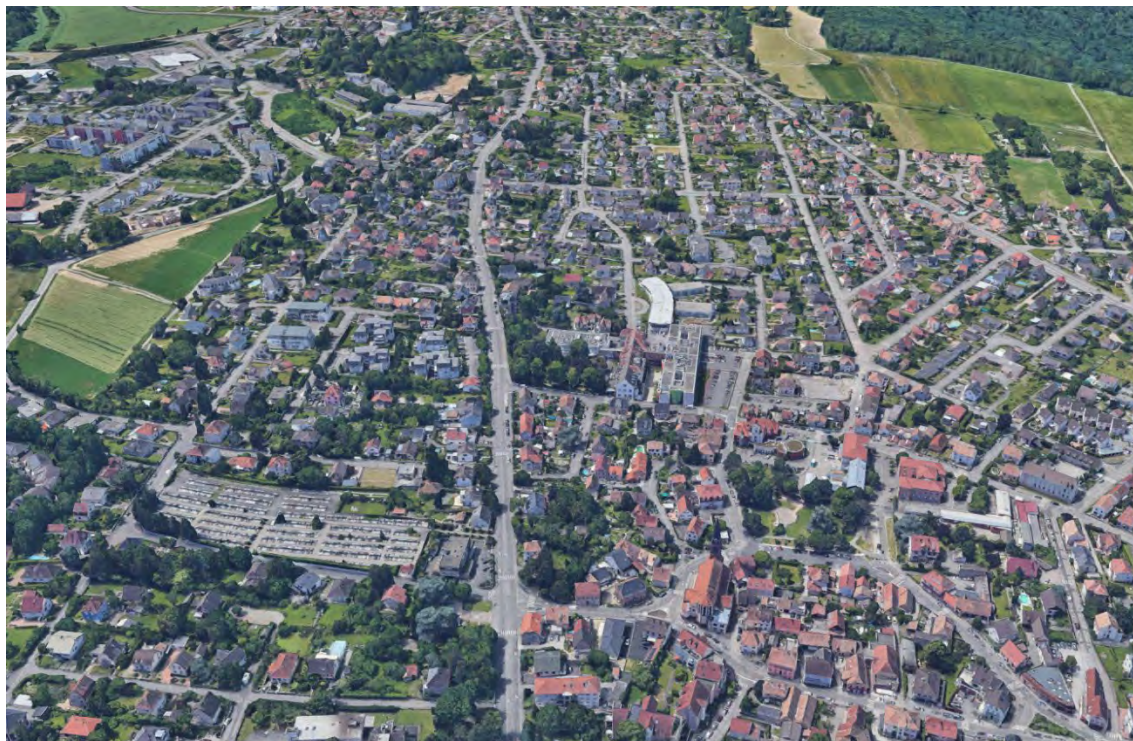


Schéma d'aménagement :
déplacements
et espaces publics

GLOSSAIRE

AURM
CA
CC
CEA
DREAL
EDF
EPCI
INSEE
m2A
PCAET
PDM
PL
RD
SCOT
SIG
SIRENE
SP
TC
TER
TVB

Agence d'**U**rbanisme de la **R**égion **M**ulhousienne (ancien nom de l'AFUT)
Communauté d'**A**gglomération
Communauté de **C**ommunes
Collectivité **E**uropéenne d'**A**lsace
Direction **R**égionale de l'**E**nvironnement, de l'**A**ménagement et du **L**ogement
Electricité **D**e **F**rance
Etablishement **P**ublic de **C**oopération **I**ntercommunale
Institut **N**ational de la **S**tatistique et des **E**tudes **E**conomiques
Mulhouse **A**lsace **A**gglomération
Plan **C**limat **A**ir **E**nergie **T**erritorial
Plan **D**e **M**obilité
Poids **L**ourd
Route **D**épartementale
Schémas de **C**ohérence **T**erritoriale
Système d'**I**nformation **G**éographique
Système d'**I**dentification du **R**épertoire des **E**tablishements
Super sans **P**lomb
Transports **C**ollectifs
Transport **E**xpress **R**égional
Trame **V**erte et **B**leue

Préambule	4
-----------	---

DIAGNOSTIC

01 ■ Territoire, paysages et développement urbain	5
• Géographie : une implantation stratégique	6
• Evolution de la population et de la tache urbaine	7
• Les entités paysagères – La Trame Verte et Bleue	8
• Nature en ville : le relais de la TVB	9
• Surchauffe urbaine	10
02 ■ Mobilités	11
• Une rupture des pratiques de mobilité	12
• Où se déplace-t-on pour aller travailler ?	13
• Pôles générateurs de trafic : services équipements et activités	14
• Le réseau et le trafic routier	15
• Transports collectifs : Soléa	16
• Voirie apaisée – Zones 30	17
• Vélo : aménagements cyclables existants	18
• Vélo : schéma directeur cyclables de m2A	19
• La place du piéton	20

PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT

03 ■ Sujets structurants à l'échelle communale	21
• 3.1 Apaisement de la circulation, un préalable : la zone 30	22
• 3.2 Quels itinéraires vers le centre-ville ?	24
• 3.3 Vélo : double sens cyclable et vélorue	26
04 ■ Zooms sur les secteurs à enjeux	25
• 4.1 Centre-ville	28
• 4.2 Quartier Espérance- Château	36
• 4.3 Abords du collège	44
• 4.4 Rue Schoff – rue de la Plaine	52
• 4.5 Quartier Fehlacker	61
• 4.6 Les Cotonnades	64

ANNEXES

• 1. La sécurisation des abords des écoles	68
• 2. Module pour matérialiser les écluses et chicanes	69
• 3. Différents niveaux de mise en œuvre et de financement	70
• 4. Méthode et cadrage de la mission	71

PRÉAMBULE

La commune de Pfastatt (10.000 habitants environ) est située dans le Haut-Rhin, dans la première couronne de l'agglomération mulhousienne. La ville a fait appel à l'Agence d'urbanisme dans le cadre d'une mission d'accompagnement pour la réalisation d'un schéma des déplacements et des espaces publics.

Comment faire évoluer l'espace public pour répondre à l'évolution des mobilités, pour donner sa place à chaque usager dans un cadre apaisé, sûr et convivial ? Comment anticiper les évolutions à venir ? La présente publication constitue une proposition de feuille de route, qui permettra aux élus d'arbitrer, de planifier, de phaser et de budgéter les actions à entreprendre au cours des années à venir.

Année et auteur non précisée - geneanet.org



2018 - Google Maps



Carte postale ancienne CIM



Vue Google Earth

A Pfastatt, comme dans beaucoup de communes, la population et les flux de circulation ont augmenté, ces dernières décennies. Pour autant, le profil des rues n'a pas changé !

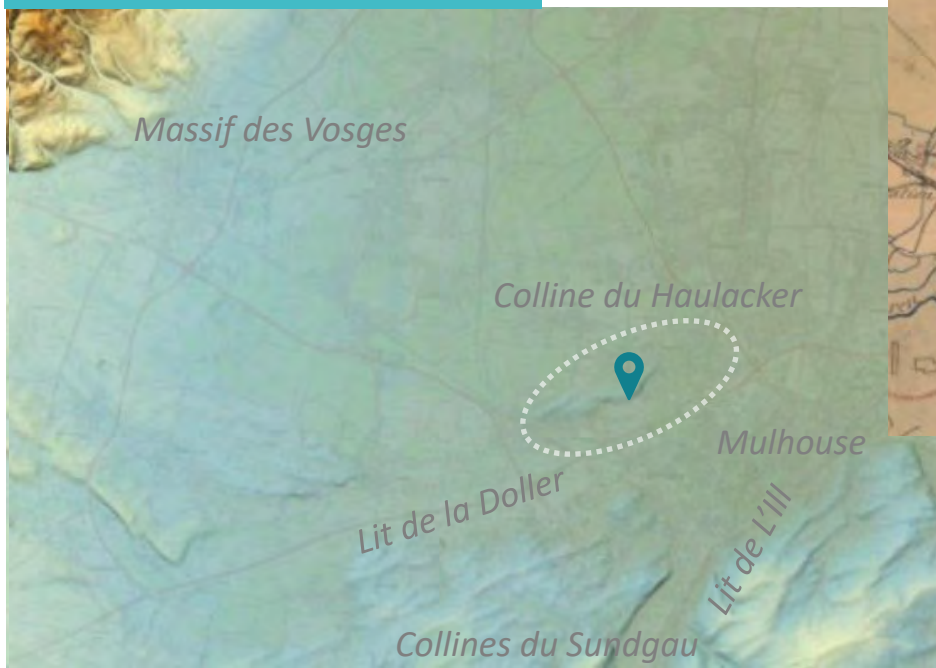


01 ■ DIAGNOSTIC

Territoire, paysages et développement urbain

GEOGRAPHIE : une implantation stratégique

Sur une colline qui s'avance dans la plaine d'Alsace ...



... à la croisée de deux voies anciennes

L'implantation ancienne est liée à la présence de la colline et du cours d'eau :

- Le léger relief, qui culmine à 265m d'altitude, permet une **bonne visibilité**
- La composition des sols assure **fertilité** (Loess) et ressource en **argile** (développement de tuileries)
- La présence de la rivière de la Doller a permis le développement autour de l'**industrie de blanchisserie textile**.

Ces deux pôles d'attraction expliquent la composition de la commune, avec sa partie haute et sa partie basse.

Le noyau villageois ancien de Pfastatt, autour de l'église actuelle, se situe au sommet de la colline et à la croisée de deux anciennes voies romaines :

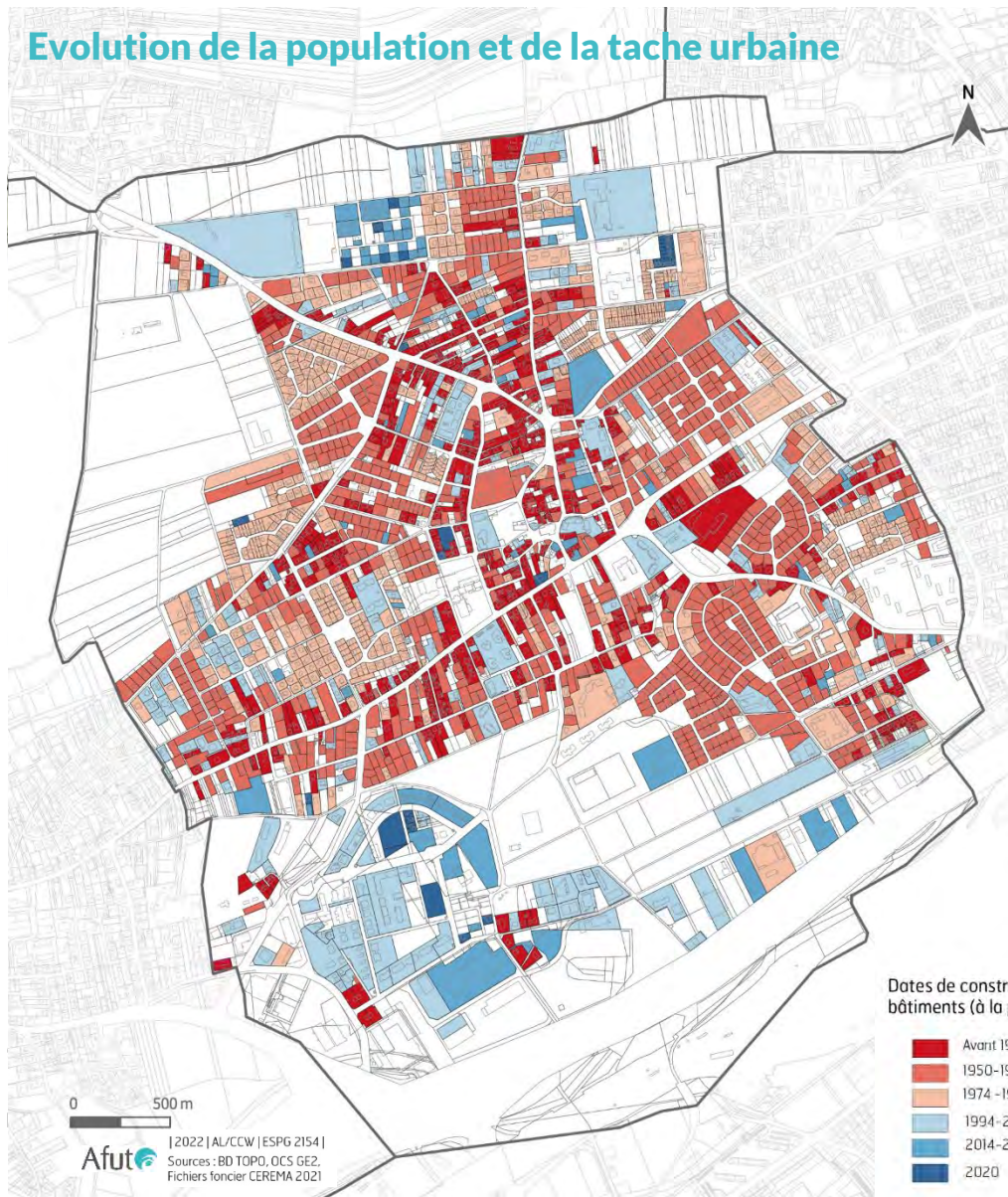
- de Illzach à Lutterbach (aujourd'hui rue de la République), celle-ci constituait la principale voie de communication vers la route des Vosges
- de Richwiller à Mulhouse (rue de Richwiller/des Gaulois/des Romains).

➔ Cette composition (deux pôles, croisée d'axes de circulation) explique en partie les problèmes de circulation actuels.

➔ La position géographique de la commune est cependant un avantage car elle apporte des points de vie diversifiés sur le paysage, des ouvertures visuelles, des arrières plans...



Evolution de la population et de la tache urbaine



Sources des données : INSEE RP 2020

- Une population de 10 054 habitants en 2020, qui a doublé depuis le milieu des années 50
- Environ 2400 emplois
- Il n'y a plus beaucoup d'espaces urbanisables au sein de la tache urbaine

➔ Une progression démographique dynamique ces dernières décennies, et une stabilisation qui devrait se confirmer

➔ La relative compacité de la tache urbaine implique des flux de circulation relativement importants. Cette forme urbaine « regroupée » comporte cependant des avantages en termes d'accessibilité aux services par les habitants.

Les entités paysagères communales



Extrait PLU Pfastatt – Adauhr - 2015

La colline : « colonne vertébrale » de la commune, la sépare en deux bassins paysagers

Le diagnostic du Plan Local d'Urbanisme de la commune (PLU) détaille la composition paysagère de la commune. Le bassin nord se ressent un peu comme un « plateau ». Les limites visuelles lointaines en sont la lisière du Nonnenbruch, le cortège végétal du Dollerbaechlin. Au sud : le « côteau » et les grandes pièces urbaines constituées par le quartier des Cotonnades et par la zone d'activité économique. La limite visuelle au sud est marquée par les boisements le long de la Doller, qui forment un arrière-plan masquant l'autoroute.

La Trame Verte et Bleue (TVB)



Les espèces ont besoin d'un réseau d'espaces naturels terrestres et aquatiques reliés entre eux pour se nourrir et s'abriter

> La TVB est un outil qui permet de préserver la biodiversité en maintenant ces continuités

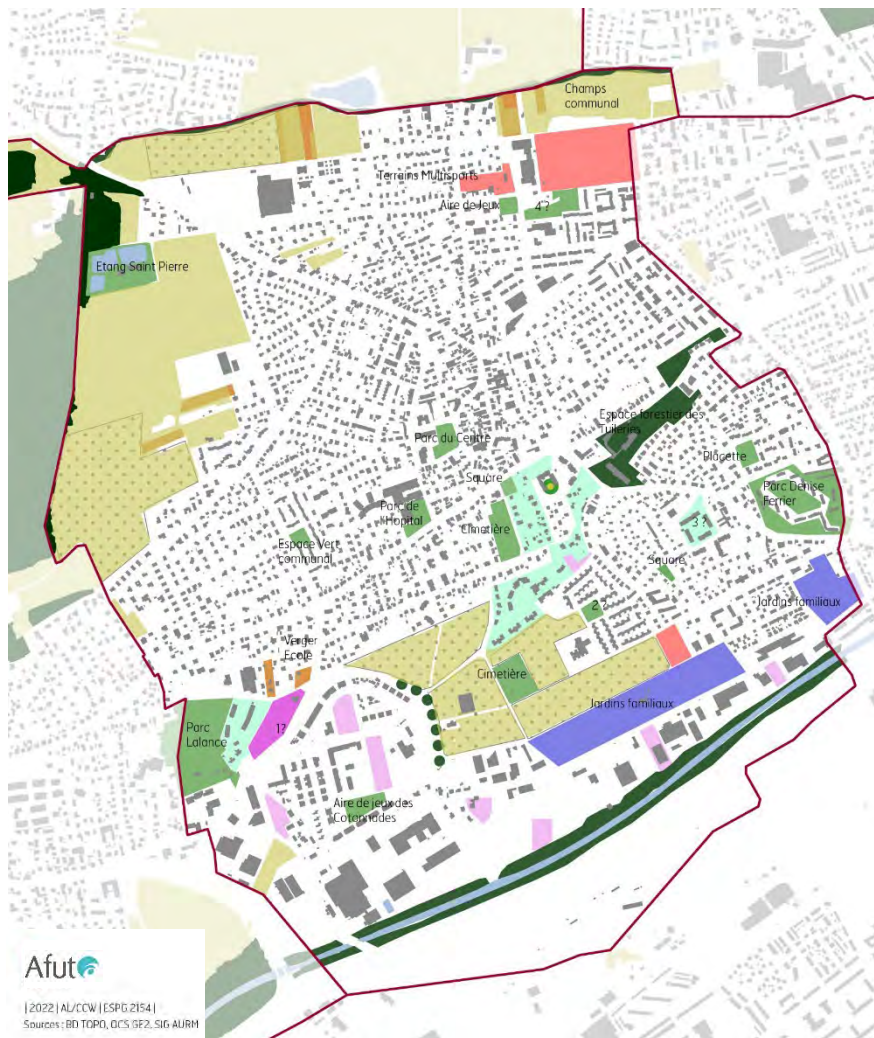
source : Cemagref, d'après Bennet 1991, réalisation :THEMA Environnement



La continuité des corridors écologiques est inscrite dans les documents d'urbanisme.

Le renforcement des continuités écologiques est un sujet qui dépasse le cadre de la mission qui fait l'objet de cette publication. Cette mise en contexte permet cependant d'éclairer l'importance de la végétalisation lors de projet d'aménagement au sein du tissu urbain, d'autant plus que les espaces urbanisés occupent la majeure partie du ban communal.

Nature en ville le relais de la TVB au sein de espaces urbains



Afut
| 2022 | AL/CCW | ESPG.2154 |
Sources : BD TOPO, OCS GE2, SIG AURM

Espaces verts publics : des continuités végétales se dessinent



Afut
| 2022 | AL/CCW | ESPG.2154 |
Sources : BD TOPO, OCS GE2, SIG AURM

La majeure partie de la couverture végétale (basse et arborée) se trouve sur le domaine privé.

Canopée : couverture arborée (> 3m de haut)
Végétation basse (> 3m)
dont terres agricoles

La nature en ville et les arbres en particulier rendent de nombreux «services gratuits» dans les domaines environnementaux, sociaux et économiques.



Pour en savoir plus :
[Lien vers la publication sur le site de l'AFUT Sud Alsace](#)

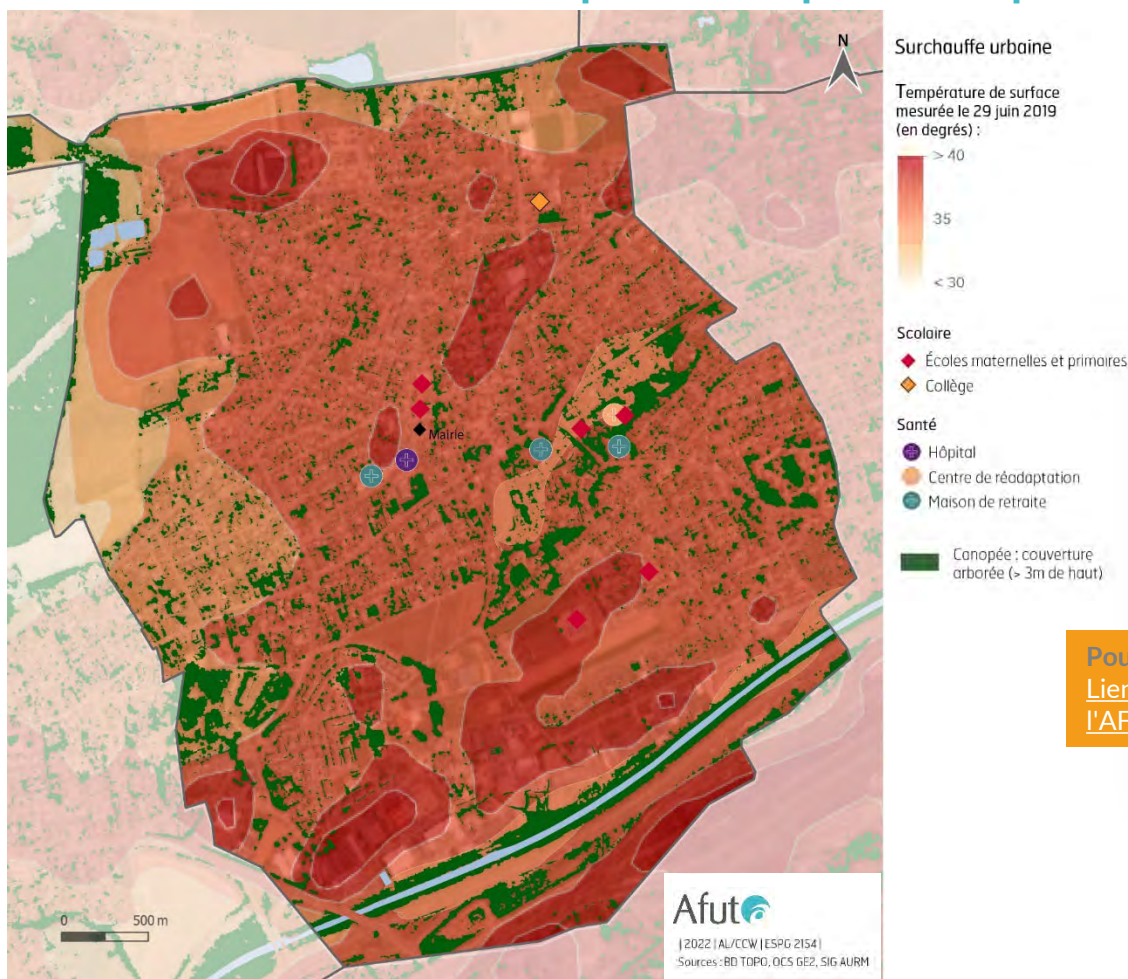
Espaces verts et naturels au sein du tissu urbain

- Parcs, squares et espaces verts
- Jardins familiaux
- Terrains de sport
- Friches végétalisées, espaces en transition
- Terres agricoles arables
- Prairies, surfaces en herbe
- Anciens pré-vergers et vergers
- Bois, Forêts, ripisylves
- Ensemble urbain arboré
- Alignement remarquable

La présence de nature en ville est un facteur important pour un cadre de vie de qualité. La composante végétale s'associe aux questions de mobilité douce comme éléments de la composition des espaces publics. Ensemble, ils contribuent à apaiser à relier les tissus urbains des quartiers de la ville.

➔ Intégrer la dimension écosystémique dans tous les projets d'aménagement.

Surchauffe urbaine : des écarts de près de 10°C pour les températures des surfaces

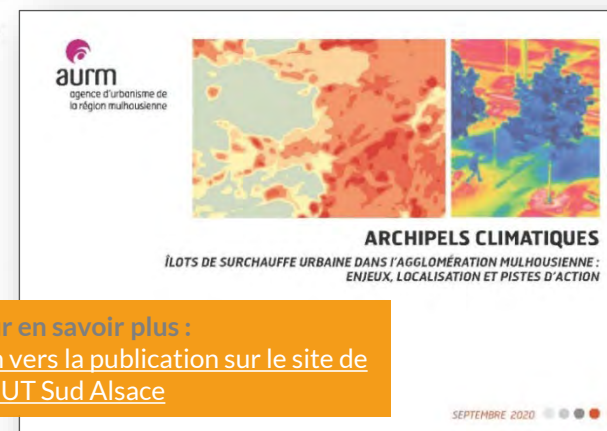


La température de surface mesuré un jour de forte chaleur.

Les zones de surchauffe se situent, sans surprise, dans la zone d'activités et du super U, mais aussi dans d'autres secteurs imperméabilisés comme autour de la rue de Kingersheim, sur le secteur des parkings de l'hôpital. Plus surprenant: dans les champs derrière la ferme équestre.

Comme dans toute commune périurbaine, Pfastatt doit relever le challenge de la lutte contre le phénomène d'îlot de chaleur urbain, notamment dans les secteurs imperméabilisés.

Des pistes d'adaptation passent par un choix de matériaux adaptés (clairs et poreux) ainsi que par l'utilisation de l'eau et du végétal dans les espaces publics



Pour en savoir plus :

[Lien vers la publication sur le site de l'AFUT Sud Alsace](#)

➔ Mettre en œuvre dans les nouveaux aménagements et constructions, les solutions de lutte contre la surchauffe urbaine : végétalisation, gestion de l'eau, formes urbaines et architecturales, matériaux de surface adaptés...



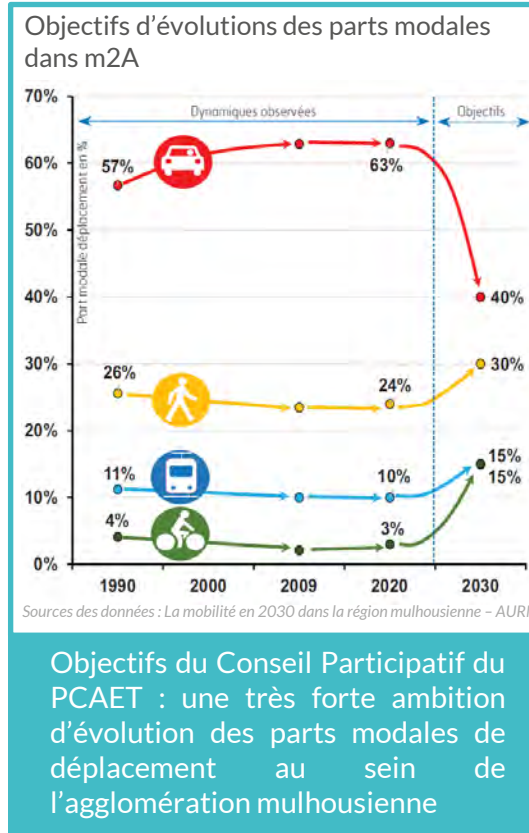
02 ■ DIAGNOSTIC

Mobilités et déplacements

Un contexte national et local qui appelle à une rupture des pratiques de mobilité

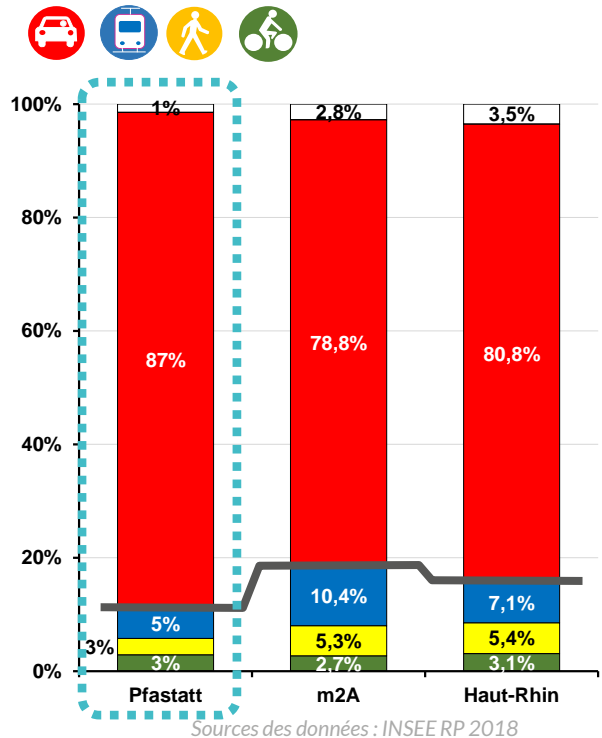
- **Les tendances** en termes de mobilités évoluent grandement depuis quelques années : essor de l'usage du vélo (et du vélo électrique), meilleure prise en compte des piétons, voiture électrique, crise énergétique...
- De plus **les lois** tendent à renforcer le processus : plan National Vélo (2018), Loi d'Orientation des Mobilités (2019: ferroviaire, covoiturage, réduction des émissions, de CO2...), Loi Climat et Résilience (2021 - ZFE : Zone à faible émissions Mobilités).
- **À l'échelle de l'agglomération mulhousienne**, le conseil participatif du Plan Climat de m2A a fixé des ambitions très élevées de parts modales à l'horizon 2030, avec notamment une baisse drastique de l'usage de la voiture (voir ci-contre).

Il ne s'agit pas simplement d'infléchir une courbe, mais d'accompagner une véritable rupture des pratiques, qui doit être rendue possible par des actions et des aménagements adéquats ...dans un délai de seulement 10 ans !



Aujourd'hui, comment se déplace-t-on pour aller travailler ?

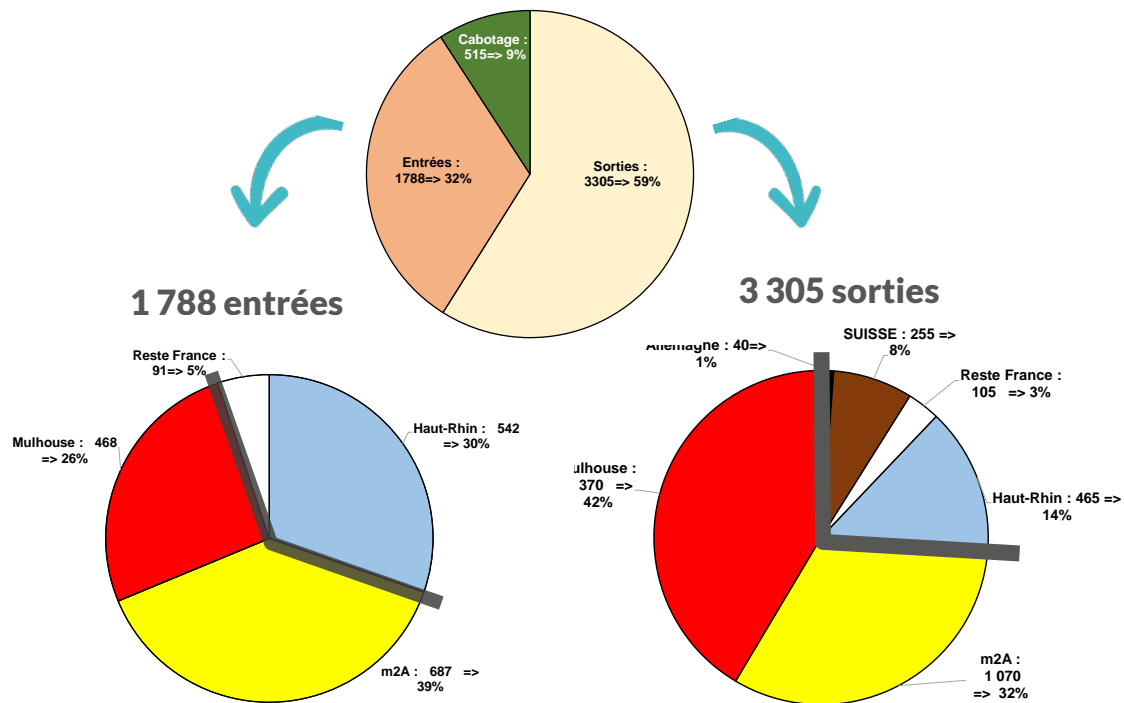
Avec une part modale de près de 87 % pour aller travailler, la voiture arrive très largement en tête. Les transports en commun (TC) arrivent en deuxième position avec 5 % des déplacements. Les pratiques de la marche et du vélo sont particulièrement ténues. En conclusion, la voiture est ultra-majoritaire.



Part modale des déplacements : 6% de modes actifs (doux)

Où se déplace-t-on pour aller travailler ?

5 608 navettes domicile-travail



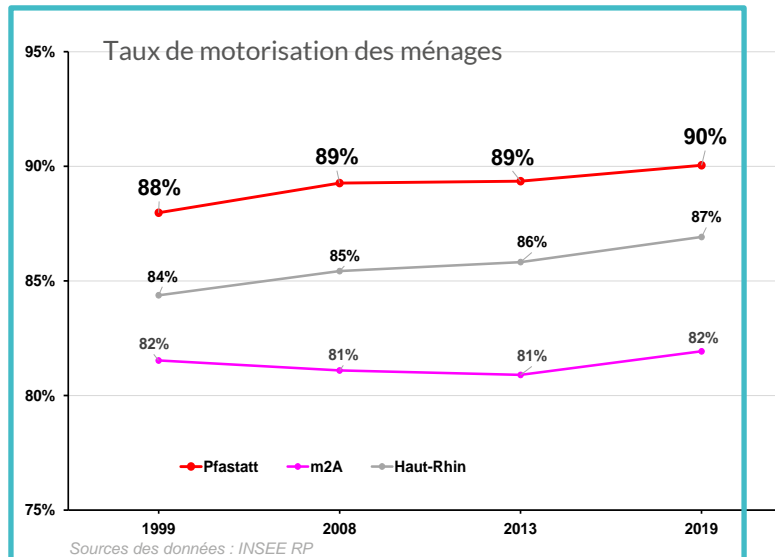
Sources des données : INSEE RP 2018

Pfastatt en lien surtout avec les autres communes de l'agglomération mulhousienne

- Des flux d'entrées assez importants : 32 % des navettes (74 % des flux provenant d'autres communes de m2A).
- Des flux de sortie très importants : 59 % des navettes (dont 65 % provenant des autres communes de m2A).
- Un cabotage faible : 9 % des navettes.

Motorisation des ménages

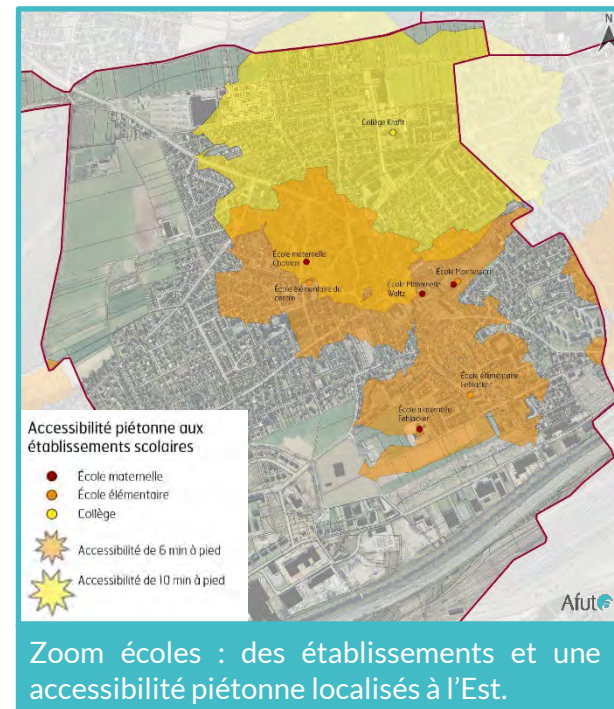
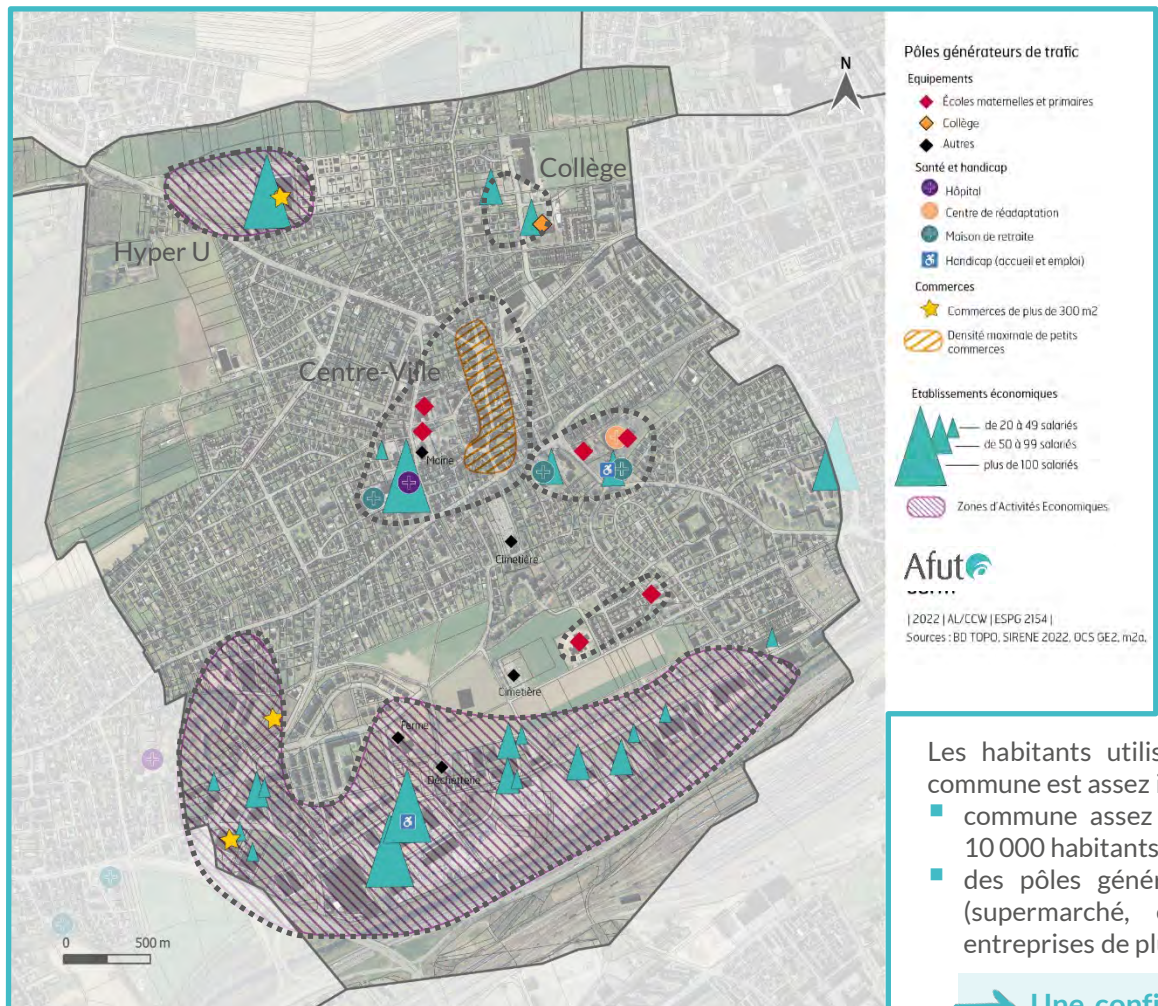
En 2019, 90 % des ménages disposent d'au moins une voiture à Pfastatt. Ce taux de motorisation est bien plus élevé que celui du Haut-Rhin et celui de m2A. L'évolution du taux de motorisation suit la même tendance que celle du Haut-Rhin.



De plus en plus de ménages disposent d'une voiture à Pfastatt

➔ La voiture est ultra-majoritaire, y compris pour des déplacements domicile-travail, qui se font en grande partie au sein de l'agglomération.

Mobilités – Pôles générateurs de trafic : les services, équipements et activités



6 pôles de déplacement (supermarchés, établissements scolaires, hôpitaux, ZA, grandes entreprises de plus de 20 salariés).

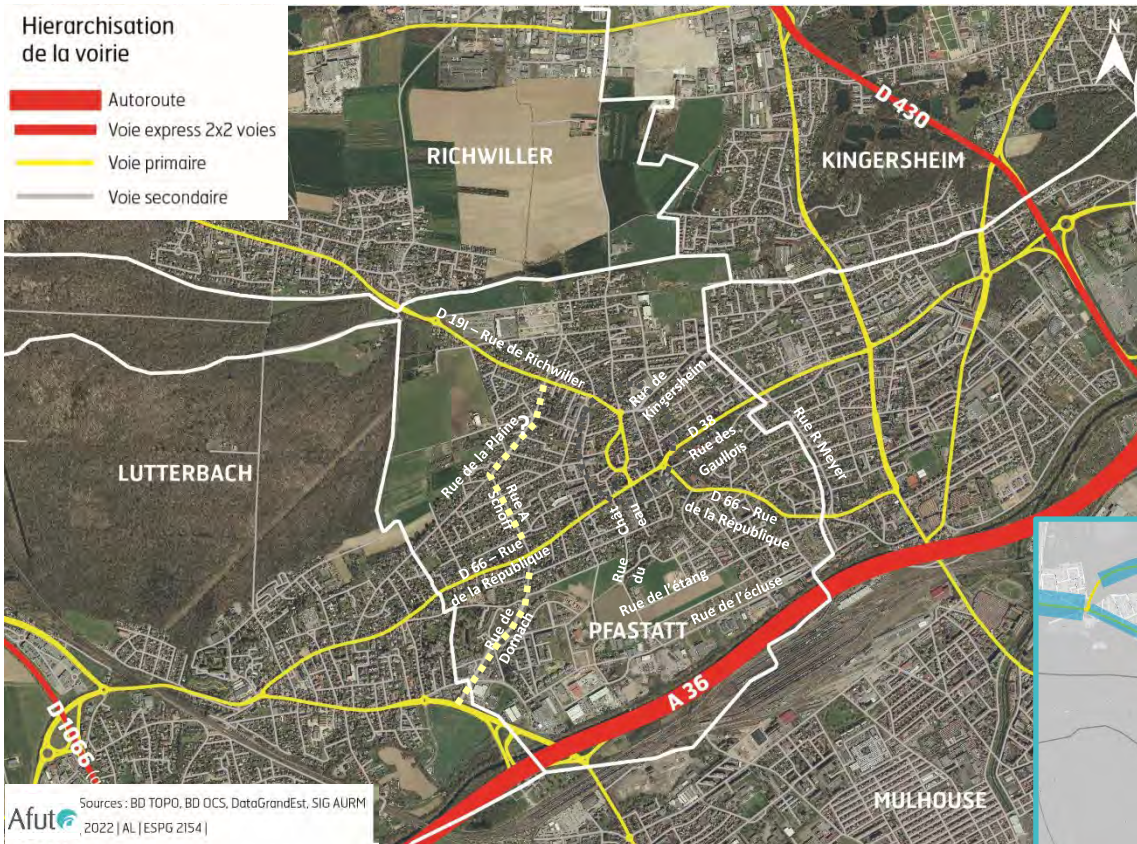
Les habitants utilisent beaucoup la voiture pour se déplacer. Or, la commune est assez idéale pour les déplacements à pied et à vélo :

- commune assez compacte : mesurant 2 x 2 km, dense, de près de 10 000 habitants
- des pôles générateurs de trafic peu éloignés les uns des autres (supermarché, établissements scolaires, hôpitaux, ZA, grandes entreprises de plus de 20 salariés).

- ➔ Une configuration urbaine favorable à la marche et au vélo car on a la compacité et la proximité.
- ➔ L'enjeu d'une accessibilité sécurisée et de cohabitation des modes aux abords des écoles



Le réseau et le trafic routier



Le trafic routier est relativement important rue de la République/des Gaulois, rue de Richwiller, et également rue Schoff.

Des ralentissements ont été identifiés à certaines heures via les données Google maps : rue de Dornach / République, bourg centre, rue de Richwiller.

Trafic moyen journalier annuel 2019



Les choix d'aménagement sont à faire en fonction du statut de la voie.
 Un fort trafic nécessite la séparation des modes.
 Primaire : séparation des usages (piétons, voitures, cyclable),
 Secondaire/résidentiel : mixité des usages voitures et cyclable.

La carte souligne deux questions :

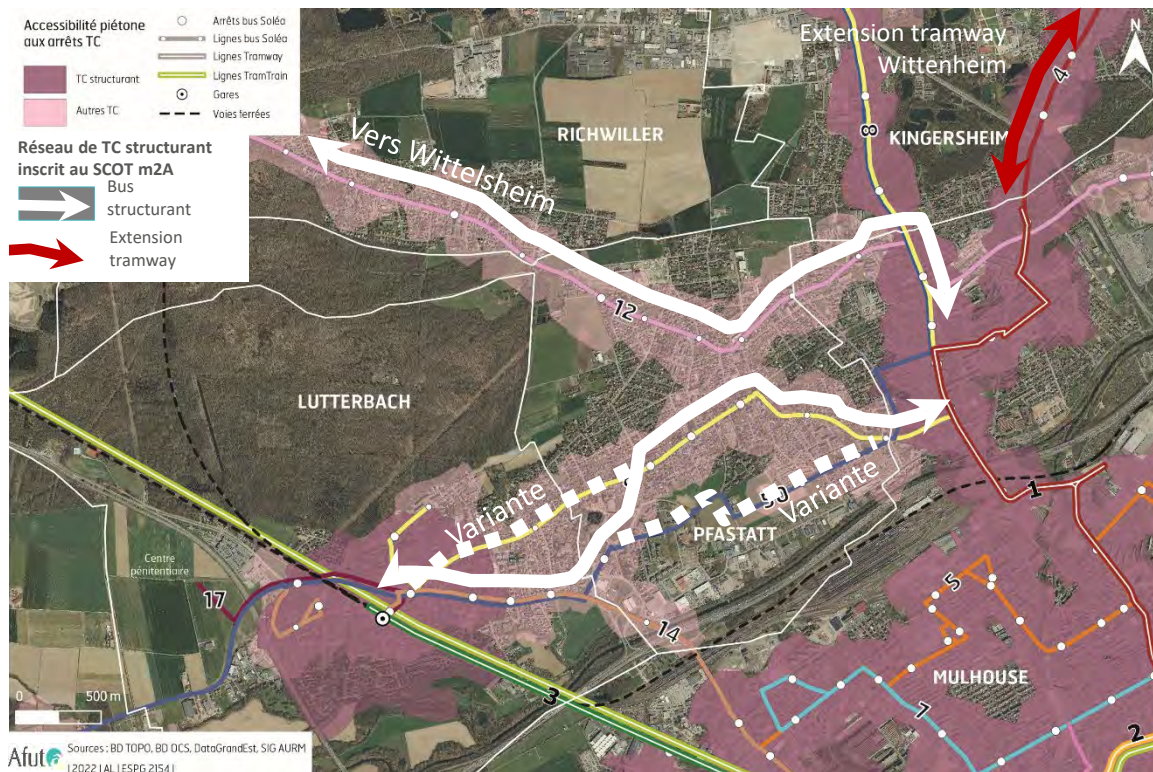
- fonction Rue Schoff / Rue de la Plaine (partie Est) => statut primaire ou secondaire ?
- enjeu pour la boucle du bourg , qui dessert de nombreux équipements et commerces

Les gros volumes de trafic sont concentrés sur les voies primaires. On observe quelques ralentissements récurrents.

Sources CeA et Google maps



Transports collectifs - Soléa



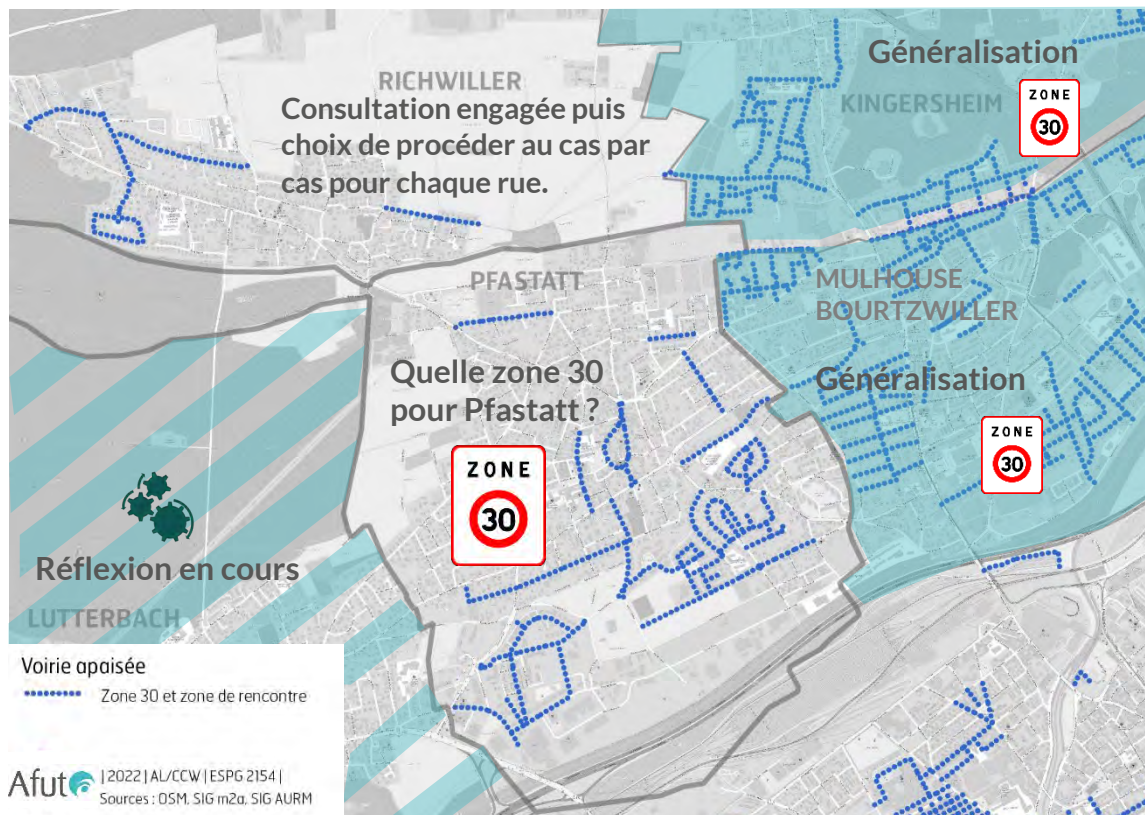
Une bonne desserte en apparence, mais une fréquence de passage encore trop faible. En blanc et en rouge : les orientations en termes de transports collectifs structurants, inscrites au Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'agglomération.

En termes de transports collectifs, la commune est desservie par :

- 3 lignes de bus Solea : 8, 12, 50.
- La ligne 12 et 8 présentent des fréquences assez élevées mais qui n'atteignent pas le niveau d'une ligne de bus structurante.
- Pour rejoindre le centre-ville de Mulhouse, il faut faire une correspondance à Châtaignier, rattachement ou en gare de Lutterbach, or, l'usager des TC n'apprécie pas les correspondances.
- La ligne 50 est une ligne du réseau Fluo et présente un niveau de desserte très faible.

➔ Les marges de progrès en termes de transports collectifs sont importantes à Pfafstatt. Le SCOT approuvé en mars 2019, prévoit de véritables lignes bus structurantes pour la commune.

Voirie apaisée - Zones 30



Des communes voisines généralisant leurs zones 30

A Pfafstatt, un certain nombre de rues (centre-ville, proximité des écoles et quelques rues résidentielles) sont déjà limitées à 30 km/h.

Les communes voisines qui ont fait le choix de la généralisation l'ont fait sur l'ensemble de la commune, à l'exception des grands axes.

➔ Il y a un enjeu de cohérence entre les approches des communes voisines :
quelles modalités pour Pfafstatt ?



Rue de l'Espérance
Panneau et marquage au sol

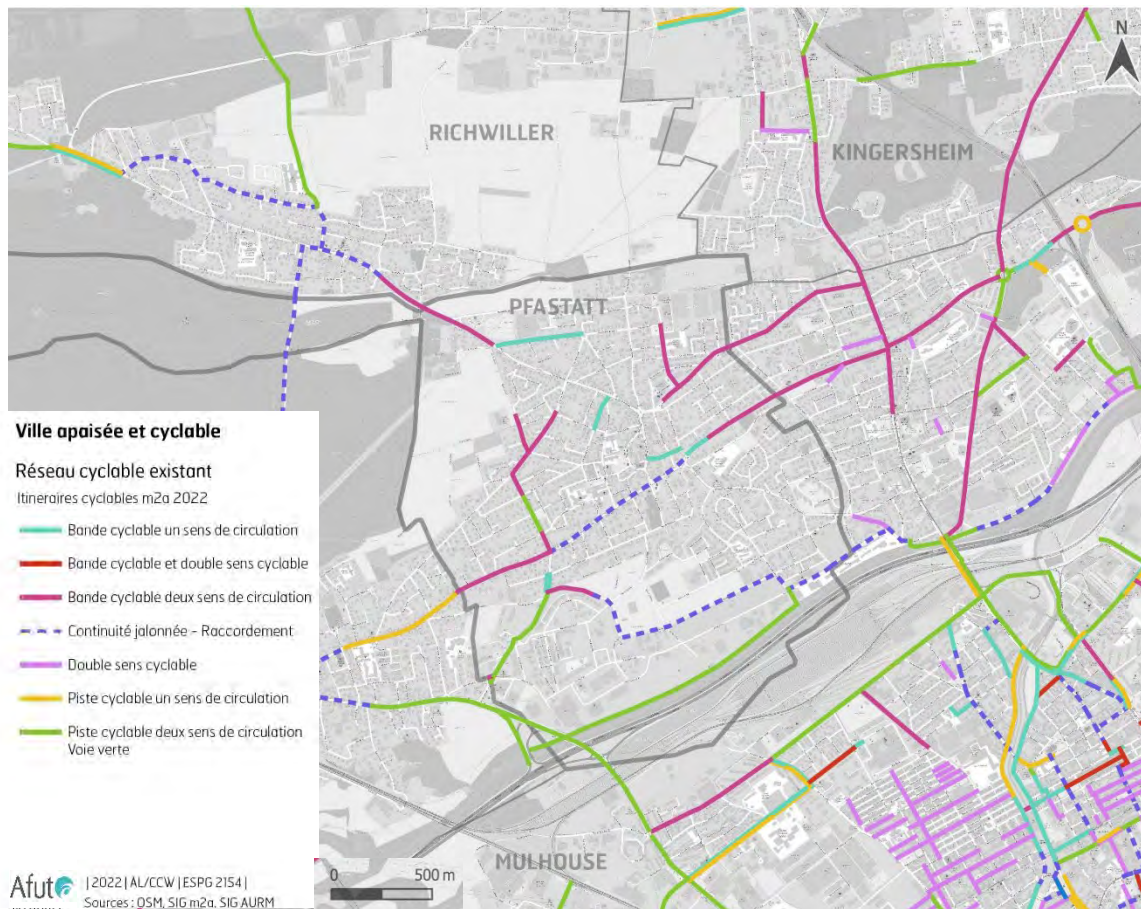
Google Street View

La rue apaisée vise à recenser les usages et à les faire cohabiter. Des principes d'aménagements simples doivent permettre un confort urbain pour tous les usagers. Ils doivent positionner la voiture à sa juste place.

The cover of the publication 'La voirie apaisée dans m2A...' features the logo of 'aurm' (agence d'urbanisme de la région mulhousienne) at the top. Below the logo is a photograph of a street scene with a 'ZONE 30' sign, a car, and a bicycle. The title 'La voirie apaisée dans m2A...' is prominently displayed. Below the title is the question 'Quels développements possibles ?'. At the bottom, it says 'Publication' and 'Mai 2018'.

Pour en savoir plus :
[Lien vers la publication sur le site de l'AFUT Sud Alsace](#)

Vélo - Aménagements cyclables existants



Comme dans de nombreuses communes, des aménagements cyclables peu nombreux.

La carte représente la situation des aménagements cyclables 2021 avec des pistes, des bandes cyclables. Une piste a été créé depuis, à proximité de la nouvelle école maternelle du Fehlacker. Les pointillés indiquent les itinéraires jalonnés mais ne faisant pas l'objet d'aménagements spécifiques. **Globalement, les aménagements sont encore insuffisants** pour sécuriser les déplacements des cyclistes car ils présentent **trop de discontinuités**.

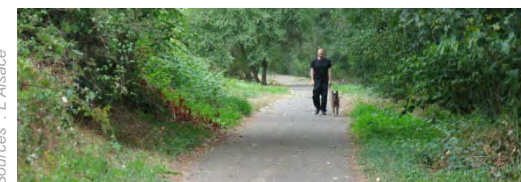
Les +



Rue du Moulin- Double sens cyclable



Rue des Héros - Bandes cyclables



Voie verte de la Doller

Les -

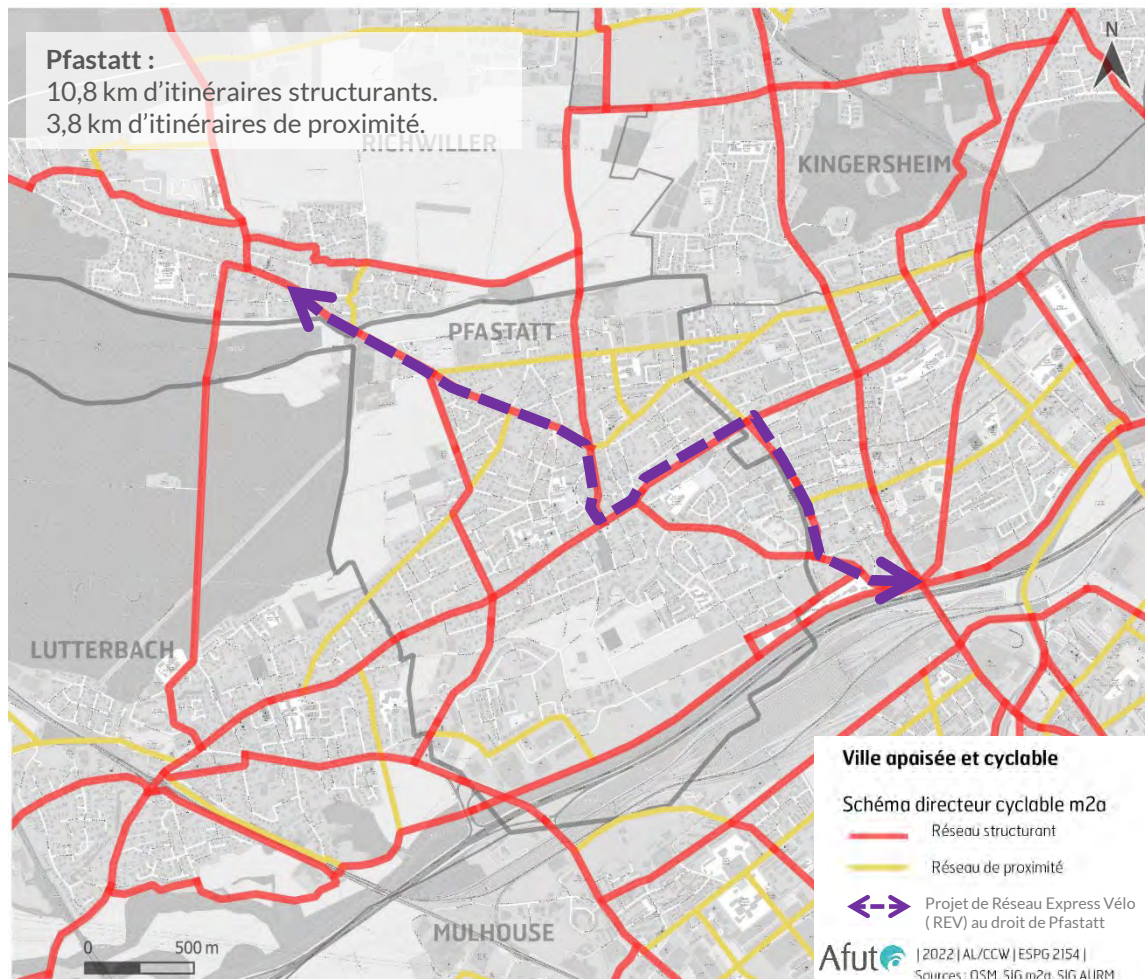


Rue Neuve - Absence de double sens cyclable



Rue de Richwiller - Absence d'aménagements

Vélo – Schéma directeur cyclable de m2A



Objectif : un maillage continu d'aménagements cyclables à l'échelle de l'agglomération

Ce que souhaitent les cyclistes

Les utilisateurs du vélo sont demandeurs d'itinéraires cyclables sécurisés, directs et sans coupures.

Seulement 12 % des personnes laisseraient leurs enfants aller à l'école en vélo.



La place du piéton

Les 



Rue de Kingersheim – Trottoir large



Ecole maternelle Felhacker – Parvis piéton



Rue de la plaine (chemin du Marais) – Itinéraire de loisir

Les piétons ont besoin de trottoirs larges, continus et confortables. Le revêtement de sol est important (pas de butées, pas de glissance...), les traversées de voirie sont à traiter avec le plus grand soin (abaissement de bordure, îlots, avancées de trottoir...). Le partage du trottoir avec les cycles est souvent source de gêne et mal vécu. La marche est à la fois déplacement et pause, elle est l'occasion de moments conviviaux : il faut prévoir des lieux de pause agréables (bancs, ombrage).

Les 



Rue de l'étang – Marquage au sol « sinueux »



Rue A. Schweitzer – Absence de trottoir



Rue de la Colline – Liaison fermée

Ce que souhaitent les personnes qui se déplacent à pied...

Perceptions et attentes des piétons :

- Le “piéton occasionnel” marche peu en raison de la peur de l'accident.
- Le “piéton du quotidien” est demandeur de larges trottoirs sécurisés et réservés à la marche et indique que les déplacements à pied des enfants (en particulier pour aller à l'école) sont dangereux.



aurm
agence d'urbanisme de
la région mulhousienne

Connaitre et faire progresser la marche à pied

Quels leviers d'action pour l'agglomération mulhousienne ?

Pour en savoir plus :
[Lien vers la publication sur le site de l'AFUT Sud Alsace](#)

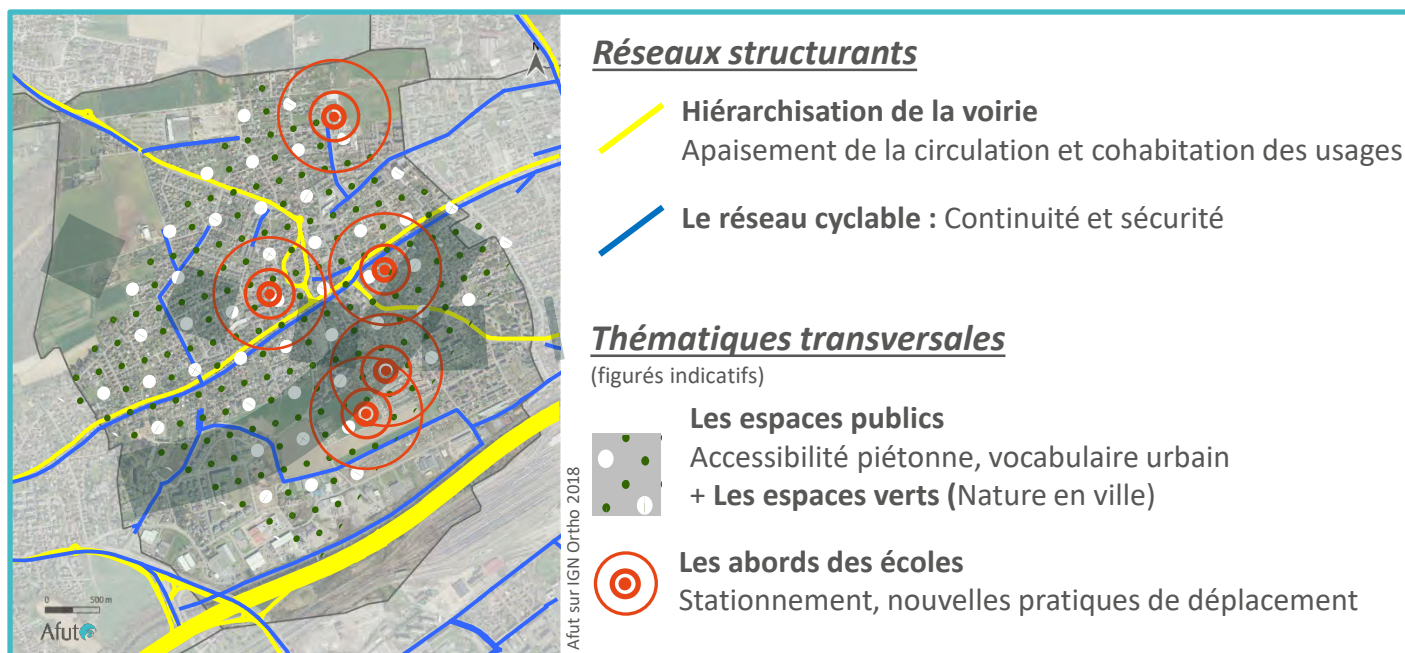
Publication Janvier 2022

Sujets structurants à l'échelle communale

Les propositions faites dans le cadre de cette mission mettent en résonance **deux échelles de réflexion et d'intervention** :

- Des sujets structurants qui doivent être abordés à l'échelle communale (ou intercommunale).
- Une déclinaison dans des zooms sur des secteurs à enjeux (traités au chapitre 4).

En retour les zooms peuvent alimenter à nouveau la réflexion transversale. **On procède par emboîtement, par un aller-retour entre ces deux échelles**, du ban communal à la bordure de trottoir.



3.1 APAISEMENT DE LA CIRCULATION, UN PRÉALABLE : LA ZONE 30

Pour une généralisation de la zone 30



- Zone 30 existante
- ◆ Ecoles Collège
- Généralisation à 30
- Voie maintenue à 50 km/h
- Voie primaire aménagée à 30km/h
- Entrée/sortie de zone 30



Pour en savoir plus
Les dossiers en ligne du CEREMA :

<https://www.cerema.fr/fr/actualites/rues-apaisees-recommandations-du-cerema>



Saint Étienne du Grès (13) – Journal La Farandole

Principes pour une mise en œuvre réussie :

- En amont : concertation, test...
- Lors de la mise en place : signalétique systématique et rapidement installée ... et un accompagnement par l'aménagement de l'espace public
- A faire vivre avec un suivi continu : communication, évènements festifs... voire verbalisation

Orientation retenue :

- ➔ Généralisation de la zone 30 sauf : rue de la République, rue des Gaulois, rue de Dornach / Schoff / Plaine Est, rue de Richwiller Nord / r.Kingersheim, rue de l'Ecluse
- ➔ Un déploiement en une seule étape

3.1 APAISEMENT DE LA CIRCULATION, UN PRÉALABLE : LA ZONE 30

Zone 30 : les panneaux ne suffisent pas

Même avec de la bonne volonté, il nous arrive à tous de conduire trop vite en zone 30, sans vraiment en avoir conscience.

Pour obtenir une baisse effective de la vitesse, il faut que l'automobiliste se déplace dans un environnement qui induise une conduite apaisée :

- Rendre visible : **marquer l'entrée de zones** (marquage au sol, totems, trottoirs traversants...)
- Réduire la largeur effective ou la largeur perçue de la voie (chicanes, mobiliers, plantations, balisage...)
- Donner les moyens de l'autorégulation (radars pédagogiques...)
- Voire... actions de sanction ciblées

Références :

Marquage :



Aménagement clair et simple à Bâle (Suisse)

Trottoirs traversants :



Source : tousapied.be

Ici, c'est la voiture qui traverse le trottoir et non pas le piéton qui traverse la rue.
À Bâle, Suisse (haut) - en Belgique (bas)

Marquages festifs et participatifs :



Chicanes et écluses :



Niffer : chicanes avec arbres



Hésingue : rue du 20 novembre, avant et après aménagement d'écluses.

Google Street View

Une alternative pour le REV ?

Le projet de « REV » (réseau Express Vélo) emprunte les itinéraires structurants à Pfastatt. Or, la configuration du centre-ville rend difficile l'implantation de pistes cyclables, notamment la descente de la rue de Richwiller vers l'Eglise (cercles rouges).

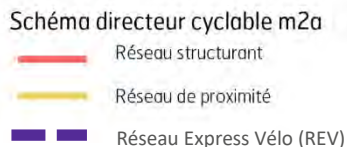
Ce point est à préciser avec les services de l'agglomération.

L'alternative consiste à passer par la rue Meyer, ce qui permet de contourner le dénivelé de la rue de la République. Le passage à proximité du centre-ville permet d'y faire facilement un arrêt.

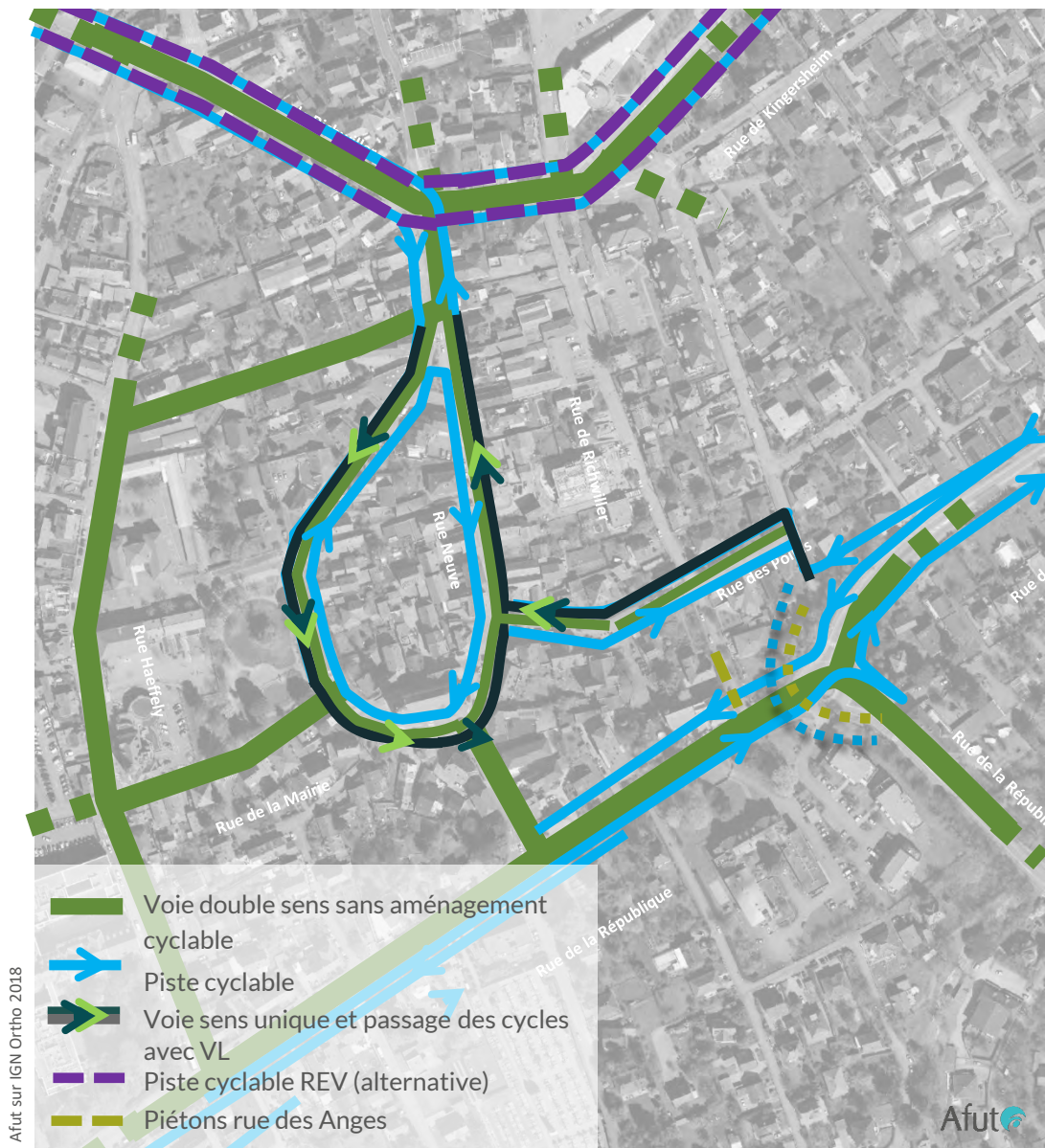
De là, il est possible d'emprunter :

- Soit la rue de Kingersheim.
- Soit la rue du Collège puis la rue des Prés du Moulin. Cette variante présente l'avantage d'éviter le rond-point du centre et la section de la rue de Richwiller qui est plus difficilement aménageable pour les cycles.

Un accès secondaire par la rue Haeffly offrirait un autre embranchement sur la rue de la République.



3.2 QUELS ITINÉRAIRES VERS LE CENTRE-VILLE ?



Proposition de desserte du centre-ville par le vélo

- Le passage rue des Anges est dédiée uniquement aux piétons (pente).
- Pas d'accès au centre par la descente vers l'église de la rue de la République
- Le schéma de circulation proposé maintient la boucle en sens unique, sans l'étendre toutefois (à part pour la petite portion de la rue des Poilus).

La solution proposée pour la desserte interne cyclable de la boucle à sens unique du centre-ville est de matérialiser le contresens cyclable par une piste (comme aujourd'hui, dans la portion ouest de la rue des Prés du Moulin). La solution est détaillée dans les zooms.

A noter : une solution d'intégration des stationnements devrait être étudiée dans la rue des Anges et rue de Champagne (sens unique, écluses ?).



Mise à profit du passage qui débouche rue de Champagne et du tunnel

Références :

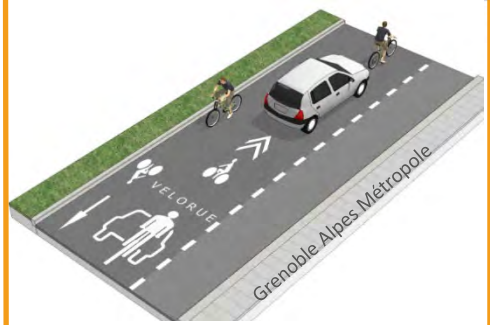
Panneau indiquant que vous entrez sur une voie à sens unique avec des vélos pouvant circuler en sens inverse.

Panneau placé à une intersection. Il indique que vous arrivez sur une voie à sens unique. La flèche du haut indique le sens de circulation et celle du bas indique que des vélos peuvent arriver en sens inverse.

www.stage.de.sensibilisation.fr



Différents types : pistes «à la danoise» et piste bi-directionnelle



Double sens cyclable matérialisé, vélorue (les voitures restent derrière les vélos)



Synthèse des propositions sur le réseau cyclable

- Propositions détaillées dans les zooms
- Aménagements restant à concevoir

Sens unique ou zone de rencontre rue Aegeter

Piste double-sens rue de Richwiller + rond-point

Matérialisation piste à contresens boucle du centre-ville

Piste double-sens rue de la République

Accès supplémentaire ?

Rue de l'Etang ou rue de l'Ecluse ?

Création voie verte rue du Gazon

Connecter rue de la plaine/rue de Richwiller

Création piste double-sens continue rue Schoff

Réseau cyclable existant
Itinéraires cyclables m2a 2022

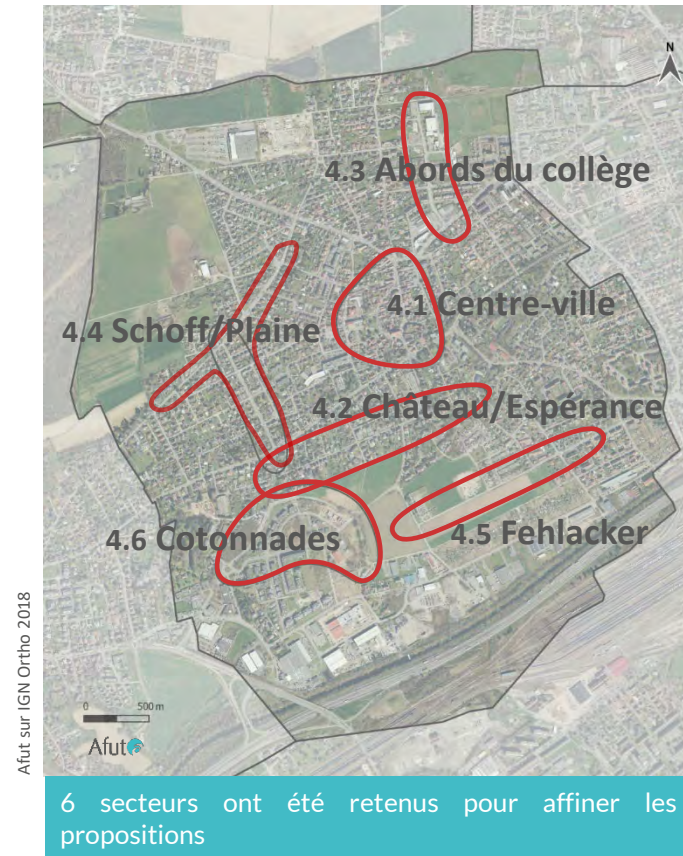
- Bande cyclable un sens de circulation
- Bande cyclable et double sens cyclable
- Bande cyclable deux sens de circulation
- Continuité jalonnée - Raccordement
- Double sens cyclable
- Piste cyclable un sens de circulation
- Piste cyclable deux sens de circulation
- Voie verte
- Réseau Express Vélo (REV)

NB : Un certain nombre de points divers ponctuels ont été évoqués par la Commission citoyenne et à traiter dans le cadre de la gestion continue communale.



04 ■ PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT

Zooms sur les secteurs à enjeux





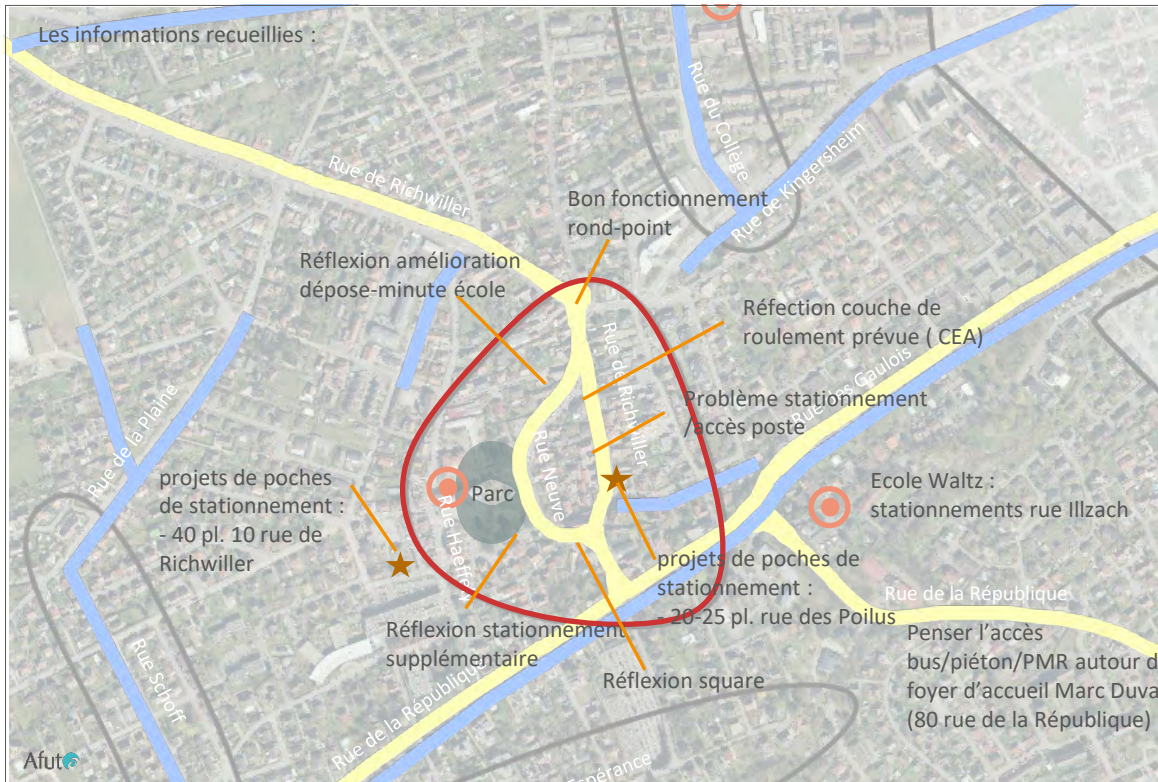
Diagnostic

- Le point nodal de la commune, peu lisible aujourd'hui
- Un parc central mais pas d'espace public majeur
- Pas de piste cyclable ni de double-sens cyclable
- Problèmes de stationnement et d'accès aux arrêts de bus

Enjeux

- Enjeu de requalification urbaine de la « boucle du centre »
- Gestion des stationnements : réflexion à l'échelle du quartier
- La place du piéton et du cycliste à conforter

➔ Une requalification profonde, pour un nouveau centre-ville, convivial et attractif



Niveaux d'enjeux du secteur :

Apaisement	● ● ●
Fluidité	● ● ○
Stationnement	● ● ●
Sécurité	● ● ○
Vitesse	● ○ ○
Piétons	● ● ●
Cyclable	● ● ●
Nature	● ● ●
Espaces publics	● ● ●

➔ Des interventions fortes, sur l'espace public, aux articulations entre les différents espaces.

Un espace à fort enjeu où la qualité des aménagements compte :

💡 Faire appel à une équipe de maîtrise d'œuvre paysagiste et urbaniste... lancer un concours

Proposition de programme :

Entamer une démarche de désimperméabilisation et de renaturation des cours d'école, en lien avec les équipes enseignantes

Retravailler l'articulation entre école et Parc

A défaut de place du centre-ville, le parc peut évoluer pour devenir le cœur de la commune

Améliorer le parvis de la mairie et les entrées des écoles

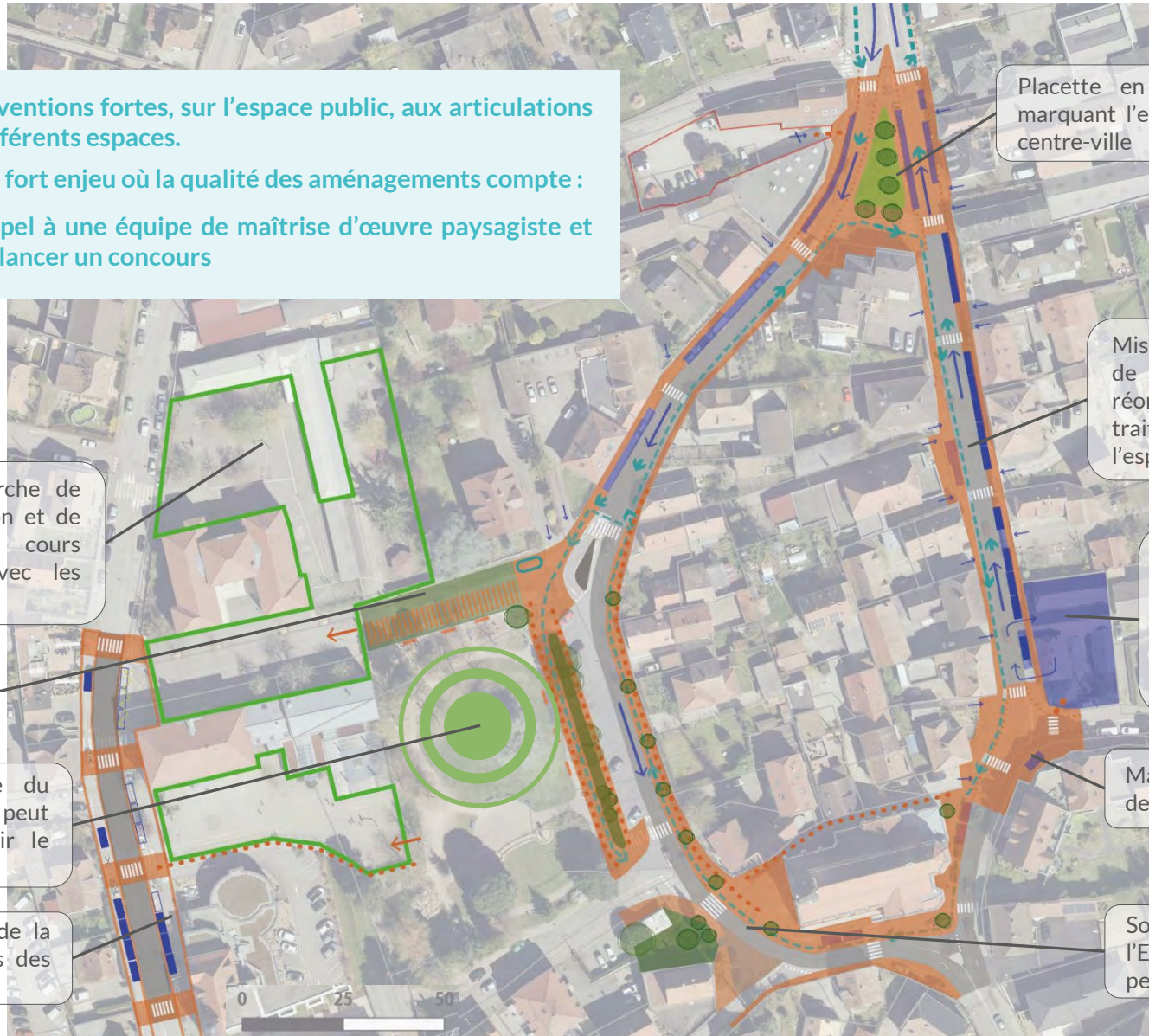
Placette en plateau marquant l'entrée du centre-ville

Mise en valeur de la rue de Richwiller par une réorganisation et un traitement qualitatif de l'espace public

Intégration d'un nouveau parc de stationnement avec revêtement perméable et plantations

Marquage de l'entrée de la rue commerçante

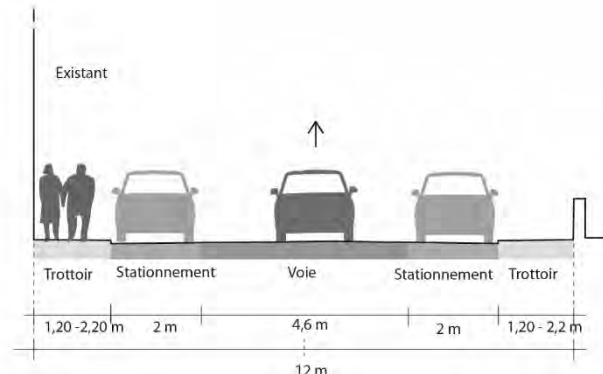
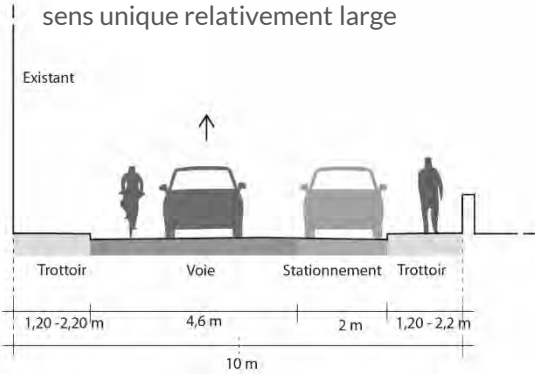
Souligner le parvis de l'Eglise et y associer le petit square



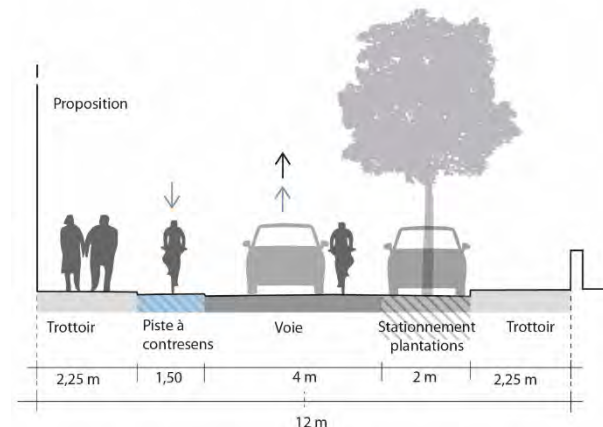
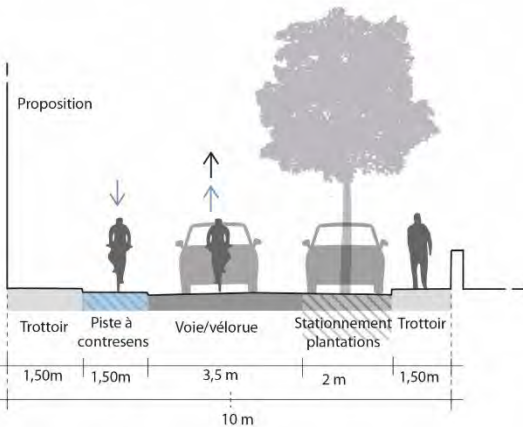
Boucle à sens unique : l'option contre-sens cyclable

➔ Amélioration de la qualité urbaine et paysagère des rues de la boucle du centre-ville, tout en maintenant ses fonctionnalités

Existant : Une largeur de rue entre 10 et 12 m – des largeurs de trottoirs irrégulières – une voie à sens unique relativement large



Proposition : réduction de la largeur de voie au profit des trottoirs et d'une piste cyclable unidirectionnelle à contresens. Les cycles en sens unique sont dans le flux des voitures (vélorue possible). Suppression du stationnement sur un côté de la rue, qui sera compensé par la création d'un îlot de stationnement à l'angle de la rue des Poilus.



Atut sur IGN Ortho 2018

- Des trottoirs plus larges et réguliers
- Relativement peu de stationnements impactés (nouvel îlot)
- Réfection de la bande de stationnement avec plantations ponctuelles



Boucle à sens unique : l'option « zone de rencontre »

Une zone de rencontre est un ensemble de voies en agglomération où les piétons ont priorité sur les véhicules, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée (sans y stationner). La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf exception.

Ces zones ne doivent pas se réduire à une signalisation mais doivent être assorties d'un aménagement qui impose de réduire la vitesse. Un coup de peinture peut aider, mais ne suffit généralement pas en zone dense

Références :



Source : FUB



Afut sur IGN Ortho 2018

→ La section de la rue de Richwiller où se trouvent commerces et Poste (voire l'ensemble de la boucle du centre-ville), pourraient être traitée en zone de rencontre.

- Une rue tout à niveau
- Des ilots de stationnement/plantations singularisés
- Pas de séparation des modes : piéton vélo et voitures se partagent l'espace de circulation dont le traitement différencié et qualitatif souligne que la priorité est au piéton.



Centre de Strasbourg



Source Ville de Paris



Centre de Cluny (71)

Placette Nord



Afut sur IGN Ortho 2018



Google street view

Vue sur l'îlot existant, en venant de la rue Neuve



Google street view

Carrefour avec la rue Ehrburger

La proposition consiste à supprimer la voie tourne à gauche pour les voitures. La circulation automobile passera par le rond-point.
 Le carrefour avec la rue Ehrburger est sécurisé, les places de stationnement sont conservées.
 On bénéficiera alors d'un espace public permettant d'accueillir piéton, vélos, terrasses de commerces, bancs, à l'ombrage de quelques arbres.

➔ **Création d'une véritable placette de centre-ville à la place du carrefour.**

Parvis de l'Église

→ L'option retenue pour le carrefour de l'Église est de supprimer la double voie sortante. Cela permet d'améliorer l'espace du parvis de l'Église ainsi que l'image de l'entrée du centre-ville.



Vue Google Earth

Du potentiel pour la création d'espace public

Abords de l'Église : un lien est créé entre le nouveau parvis et le petit square situé en face. Cette interface, sur une section définie, peut être traitée par un plateau à niveau (avec potelets).

Dans l'éventualité de la création d'une zone de rencontre au niveau de l'ensemble de la boucle du centre-ville, l'aménagement devra être adapté à la marge.



Les abords de l'École et le parc

➔ Des aménagements intégrés au parc sur ses limites Nord et Est, sécurisation et organisation des accès aux écoles

➔ Voir annexe 1 : la sécurisation des abords des écoles

Kiss and Ride + BUS

Déposes minute

Cours végétalisés

Cours végétalisés

Placette désimperméabilisée intégrée au parc, avec accès pompier possible

Mise en valeur entrées des écoles par le parc

Quelques dépose minute

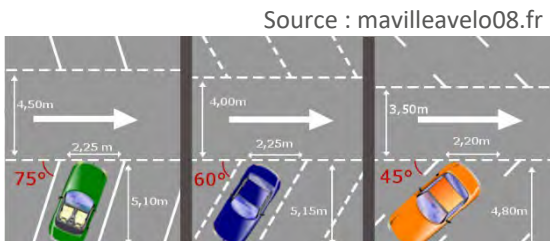
« Kiss and Ride »

Quelques dépose-minutes

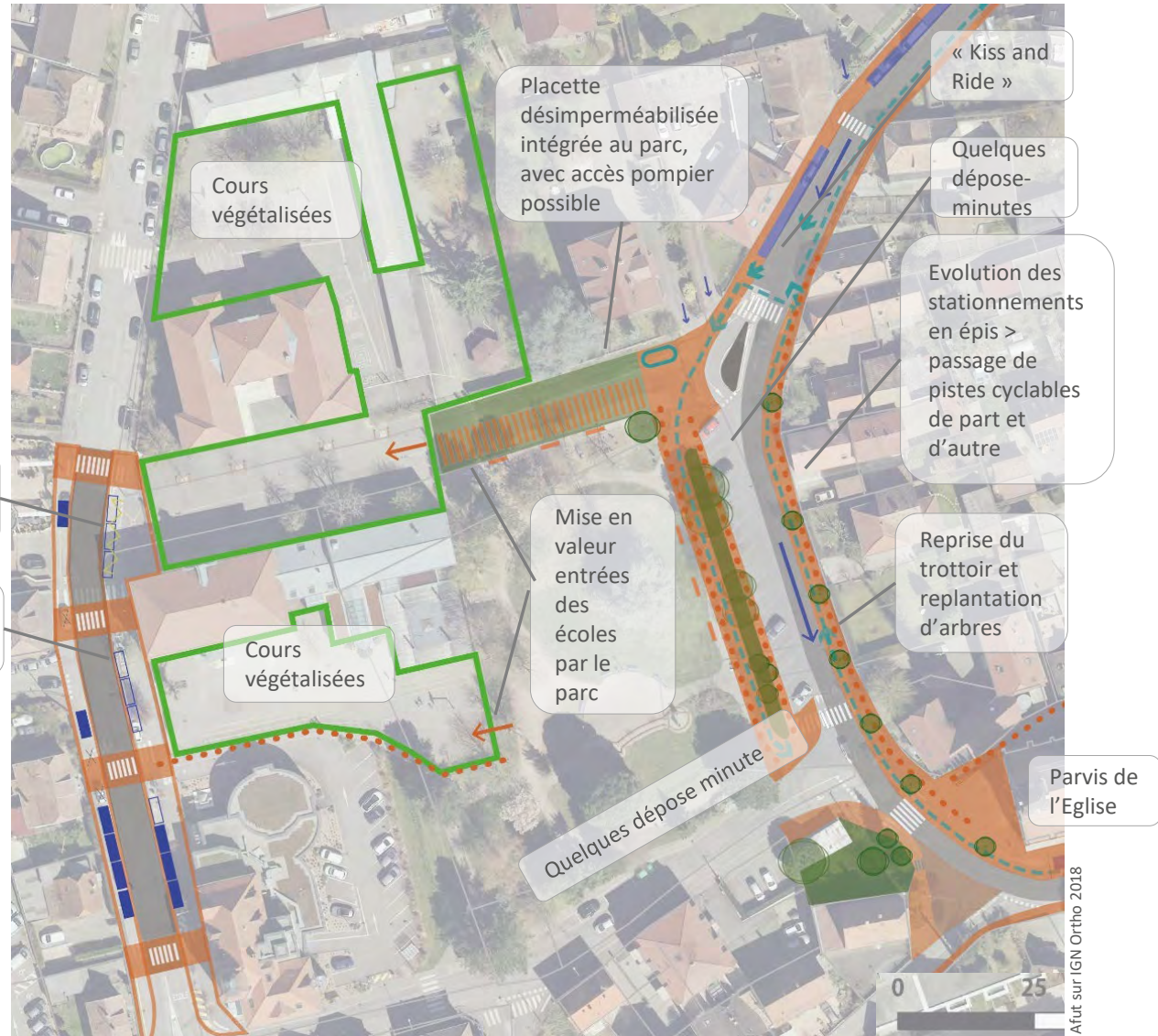
Evolution des stationnements en épis > passage de pistes cyclables de part et d'autre

Reprise du trottoir et replantation d'arbres

Parvis de l'Eglise



Si besoin, option possible de gagner sur la largeur de la rue neuve au droit du parc, en jouant sur l'angle des stationnements en épis.



Afut sur IGN Ortho 2018



La rue Neuve au niveau du parc



Afut sur IGN Ortho 2018

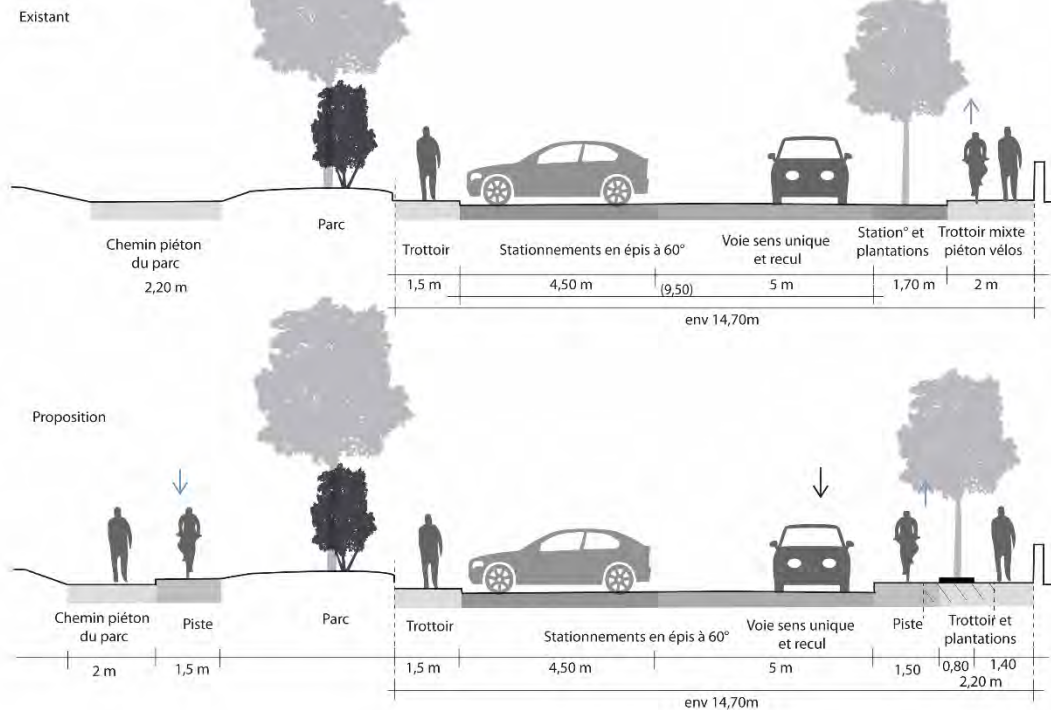
Trottoir Ouest : après examen de plusieurs options, le choix a porté sur le maintien de la zone de stationnement en épis et son petit trottoir de desserte. Les piétons peuvent également passer dans le parc. Un plus large espace est dégagé, permettant d'intégrer une piste unidirectionnelle.



Trottoir Est reconfiguré sous forme d'un large trottoir qui permet une meilleure cohabitation entre piste cyclable monodirectionnelle et espace piétons. Les quelques arbres existants sont remplacés (et installés dans des fosses plus de pleine terre plus vastes).



COUPES DE PRINCIPE
RUE NEUVE devant le PARC





4.2 QUARTIER ESPÉANCE/CHÂTEAU



Diagnostic

- Rue résidentielle avec une qualité paysagère
- Flux véhicules en transit d'évitement
- Sécurité du carrefour avec rue du Château

Enjeux

- apaisement à l'échelle du quartier
- Décourager les flux en transit
- Pour le transit local qui persistera : sécuriser et clarifier la hiérarchisation des voies

➔ **Affirmer un rôle de desserte locale et de quartier apaisé**



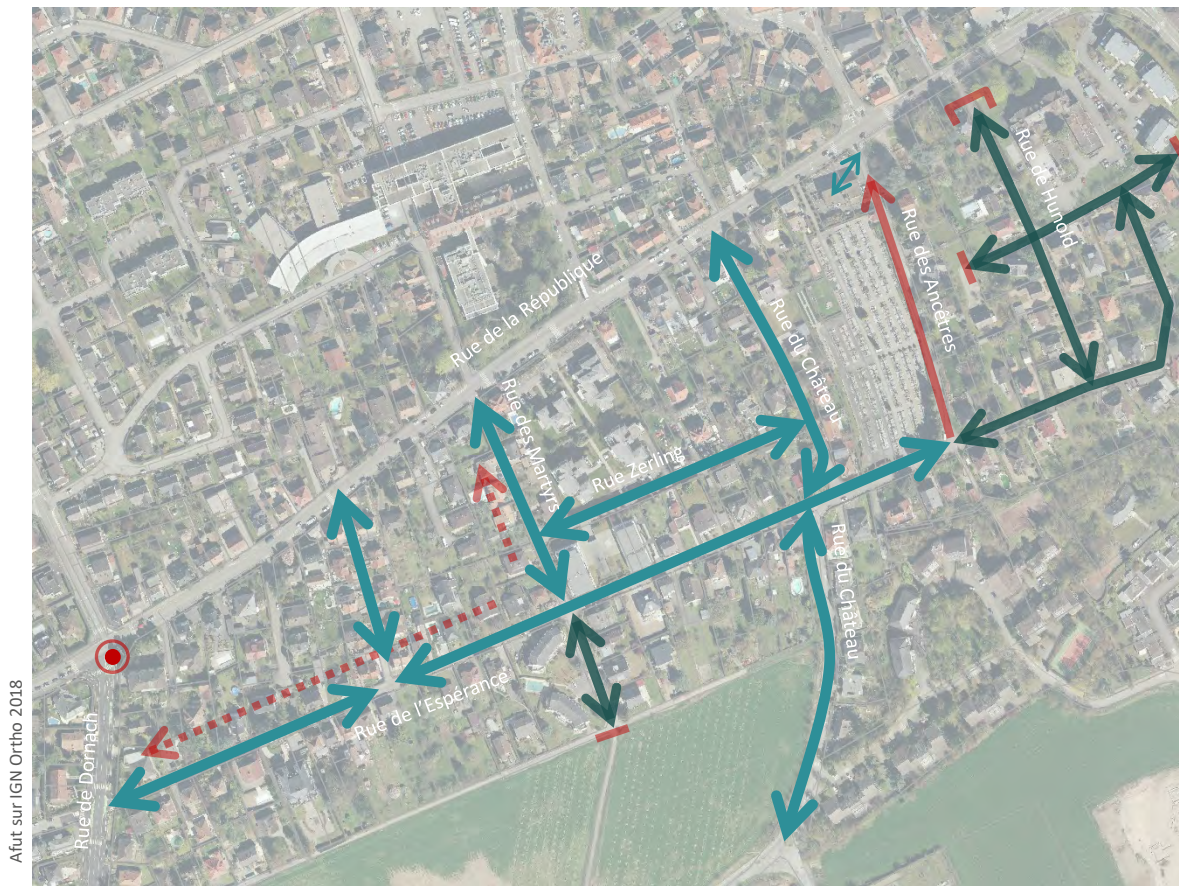
Afut sur IGN Ortho 2018

Niveaux d'enjeux du secteur :

Apaisement	● ● ●
Fluidité	○ ○ ○
Stationnement	○ ○ ○
Sécurité	● ● ●
Vitesse	● ● ●
Piétons	● ● ○
Cyclable	● ○ ○
Nature	○ ○ ○
Espaces publics	○ ○ ○



Point sur les sens de circulation du quartier



Afut sur IGN Ortho 2018

La réflexion sur l'apaisement de la circulation dans le quartier a porté sur **l'ensemble des rues du secteur**, avec un focus sur les rues de l'Espérance et du Château. La mise en sens unique est une des solutions possibles.

La rue de l'Espérance a un temps été utilisée comme voie d'évitement du feu du carrefour rue de Dornach/rue de la République.

La question de la mise en sens unique de la rue de l'Espérance a été discutée à plusieurs reprises, dans une recherche de réduction des nuisances pour les riverains. Aucun consensus n'avait pu cependant être trouvé.

Depuis, l'installation d'un feu à gestion d'attente a permis de réduire les dérives.

Il convient de noter que la mise en sens unique (pointillés rouge) ne pourrait se faire sans réaménagement visant à réduire la largeur de voie. Dans le cas contraire, on observerait une accélération de la vitesse des véhicules.

Les propositions d'aménagement de la rue de l'Espérance présentées dans les pages ci-après peuvent trouver une déclinaison quel que soit l'option (sens unique ou double sens).

A la clôture de la présente mission, le schéma ci-après a été arrêté et le maintien à double sens de la rue de l'Espérance semble emporter l'adhésion du plus grand nombre. **Les échanges ont vocation à continuer avec les riverains, afin d'affiner les options et solutions retenues.**

➔ Propositions retenues :

- Extrémité rue de Hunold en « impasse » et fonctionnement du secteur en rue apaisée (zone de rencontre)
- Rue du Château à double sens
- Rue des ancêtres en sens unique

➔ Options restant à préciser:

- Sens de circulation rue de l'Espérance - rue des Martyrs : concertation avec les riverains et mise en place d'une phase de test.



4.2 QUARTIER ESPÉRANCE/CHÂTEAU

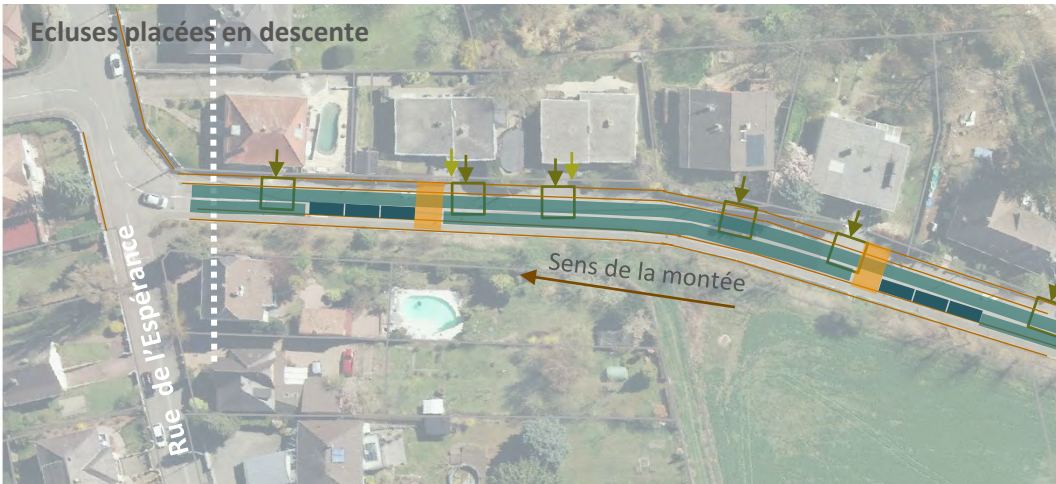
Sécuriser l'itinéraire rue du Château

- Marquage des entrées de zone aux deux extrémités de la rue (panneaux, avancées de trottoir, passage surélevé ou trottoir traversant)
- Installation d'écluses



➔ Voir annexe 2 :
Modules pour
matérialiser les
écluses et chicanes

Afut sur IGN Ortho 2018



Réduire la largeur du
carrefour surdimensionné

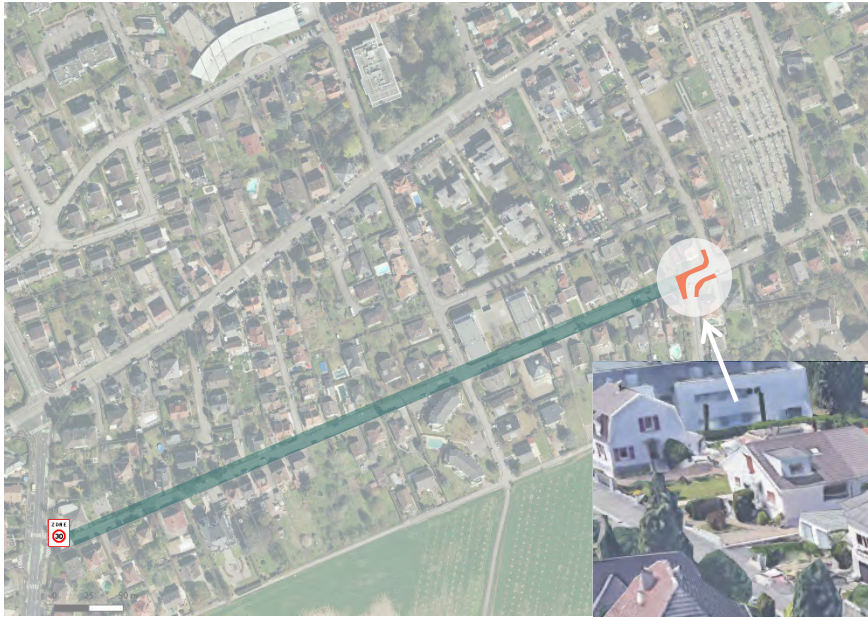
Afut sur Google Earth



Réaménager la rue de l'Espérance

Le carrefour rue du Château/rue de l'Espérance
Clarifier et sécuriser en rendant plus lisible la hiérarchisation des voies :
:Création d'un plateau

Afut sur IGN Ortho 2018



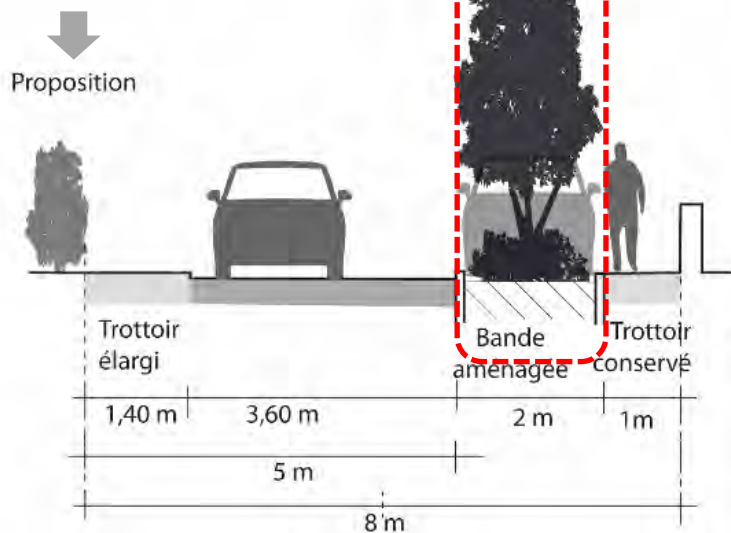
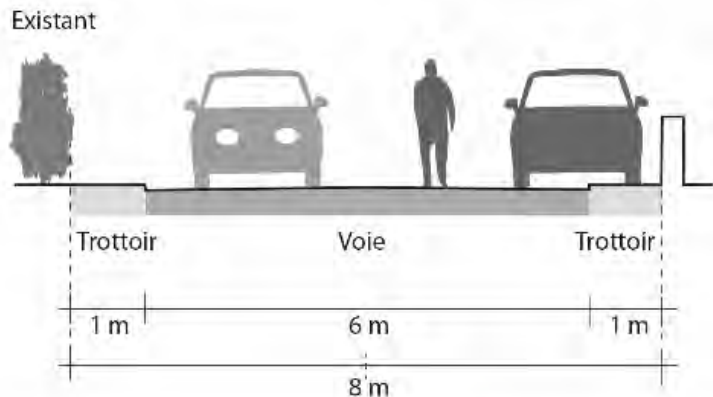
Afut sur vue Google Earth





Réaménager la rue de l'Espérance

Coupes de principe



TYPE 1 : PROFIL CLASSIQUE AVEC TROTTOIRS

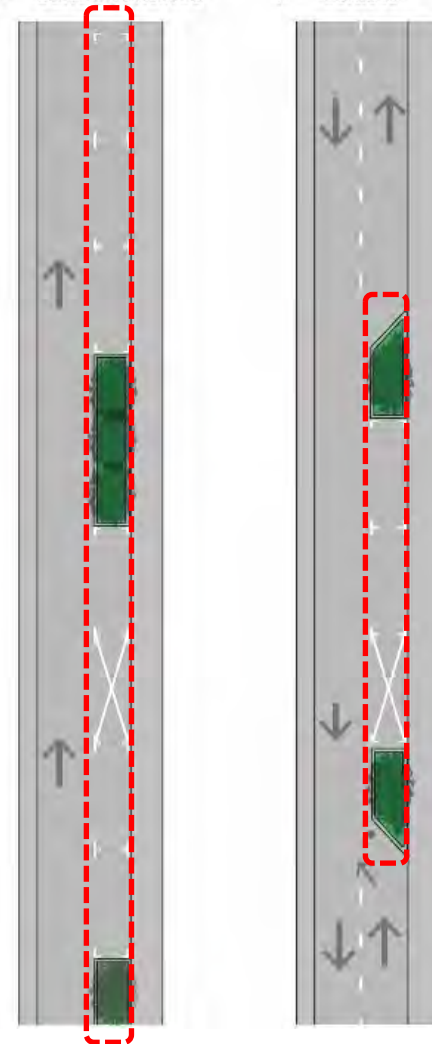
- La rue se situe dans un quartier résidentiel en zone 30. Il n'y a donc pas de nécessité d'aménagement cyclable spécifique. Il y a cependant la possibilité de rappeler la présence des cycle grâce à des logos peints au sol.
- La solution proposée peut être adaptée aux deux options (sens unique ou double sens) en utilisant un même système de modules « stationnement/plantations ». Ces modules sont simplement déployés en continu dans la version « sens unique » et en îlots ponctuels dans la version double sens (ce qui permet la création d'écluses).
- Le système s'adapte aux deux types de profil de la rue (classique et à caniveau central, cf. page suivante).

→ Voir annexe 2 : Modules pour matérialiser les écluses et chicanes

Un système adaptable

Option sens unique
> bande continue

Option double sens
> écluses





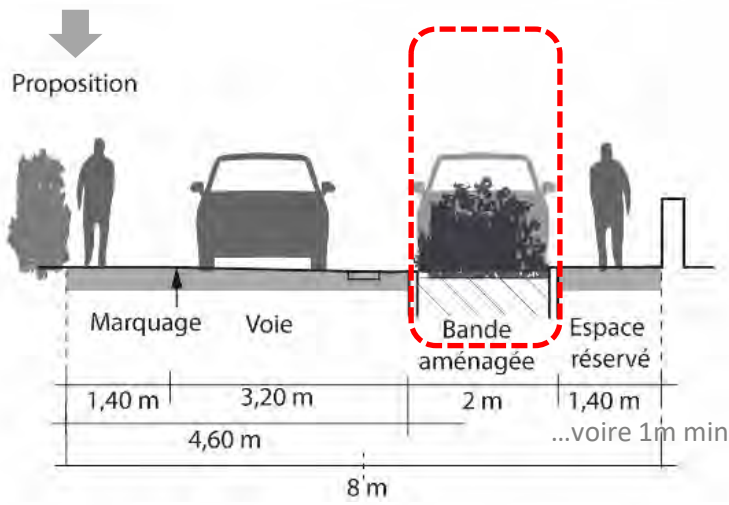
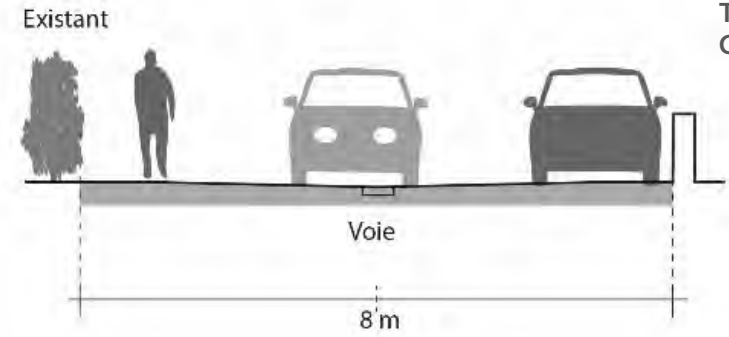
4.2 QUARTIER ESPÉRANCE/CHÂTEAU

Réaménager la rue de l'Espérance



Google Street View

TYPE 2 : RUE PARTAGÉE AVEC CANIVEAU CENTRAL

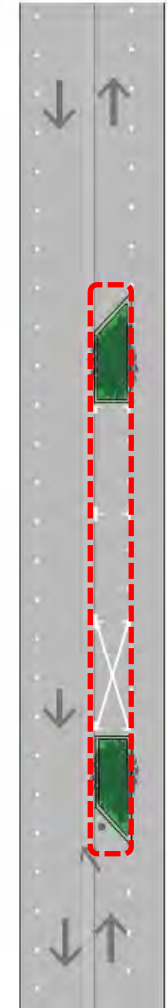
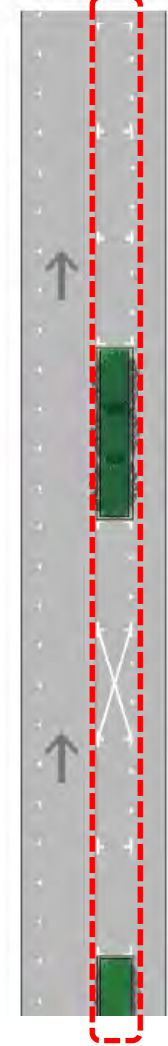


→ Voir annexe 2 : Modules pour matérialiser les écluses et chicanes

Un système adaptable

Option sens unique
> bande continue

Option double sens
> écluses



Réaménager la rue de l'Espérance

NB : propositions de base à moduler en accord avec les riverains (par exemple, des places de stationnement supplémentaires sont envisageables).

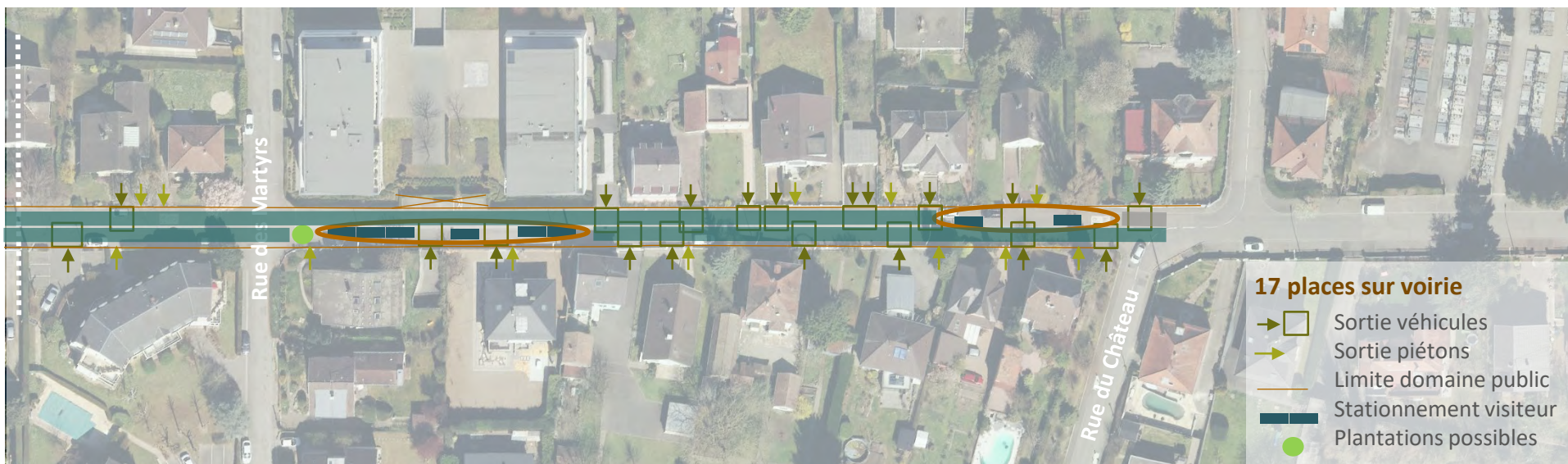


Afut sur IGN Ortho 2018



Réaménager la rue de l'Espérance

NB : propositions de base à moduler en accord avec les riverains (par exemple, des places de stationnement supplémentaires sont envisageables).



Afut sur IGN Ortho 2018



4.3 ABORDS DU COLLÈGE



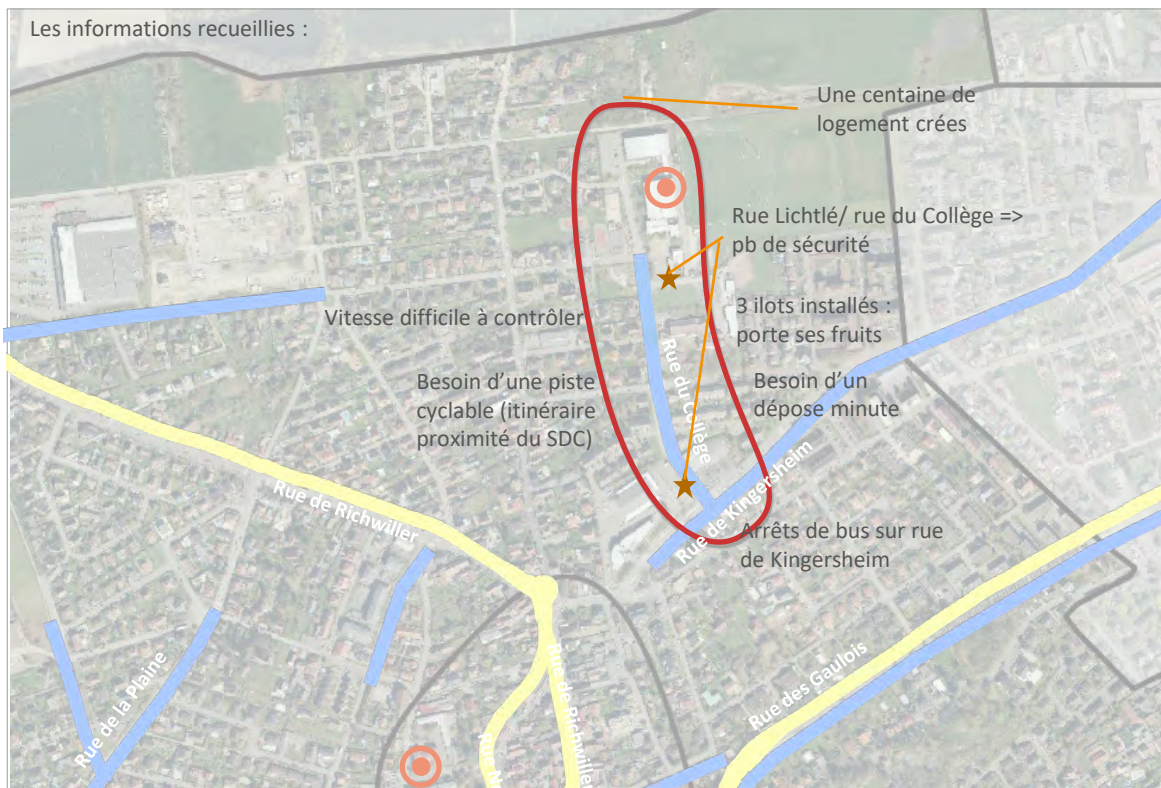
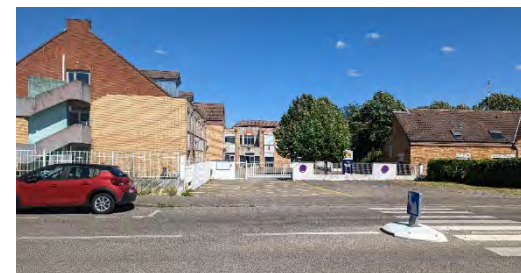
Diagnostic

- Une rue large et la présence d'équipements (scolaires, sport)
- Nouvelle opération d'habitat (augmentation des flux)

Enjeux

- Apaisement et prolongement des aménagements cyclables
- Gestion et sécurisation des flux piétons entre le Collège et les arrêts de bus

➔ **Cohabiter en toute sécurité**



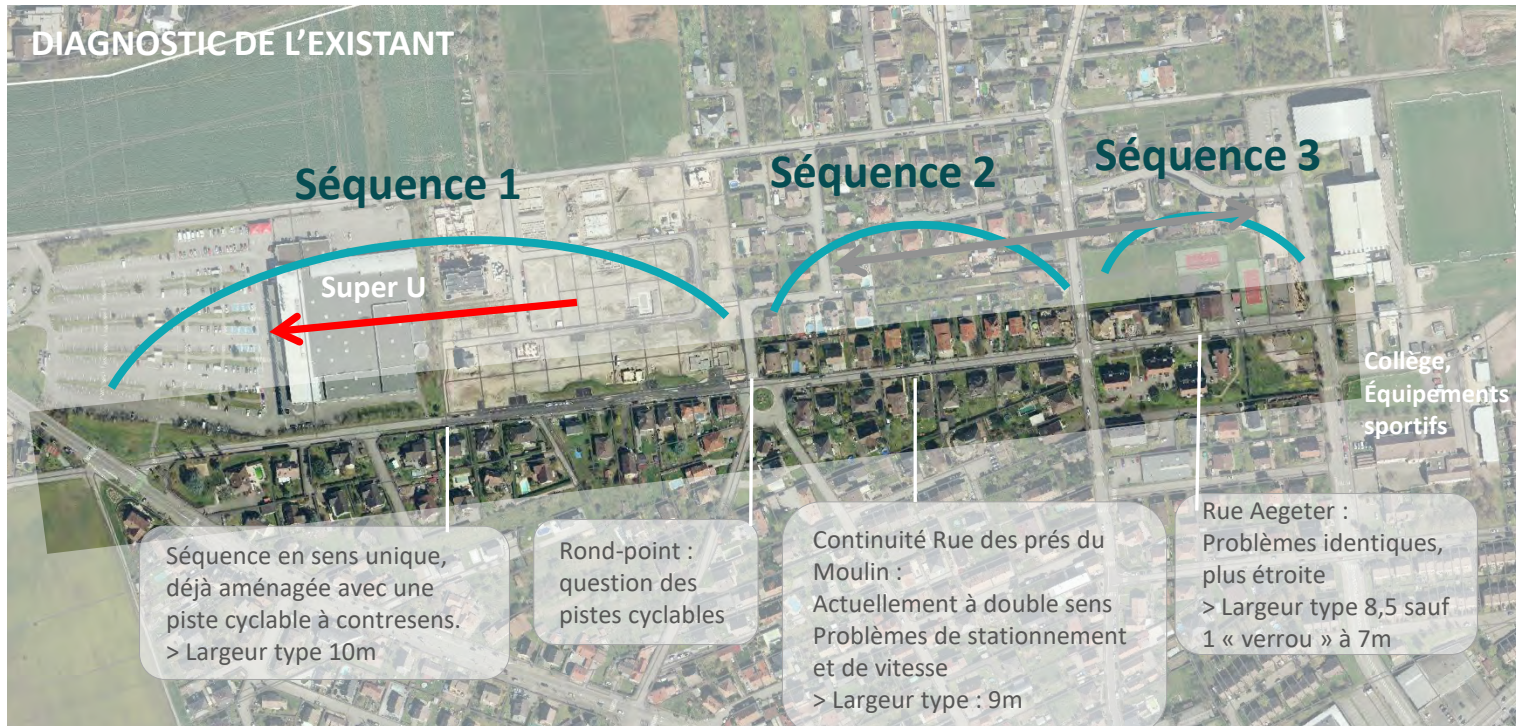
Niveaux d'enjeux du secteur :

Apaisement	● ● ●
Fluidité	● ○ ○
Stationnement	● ○ ○
Sécurité	● ● ●
Vitesse	● ● ○
Piétons	● ● ●
Cyclable	● ● ●
Nature	● ○ ○
Espaces publics	● ○ ○

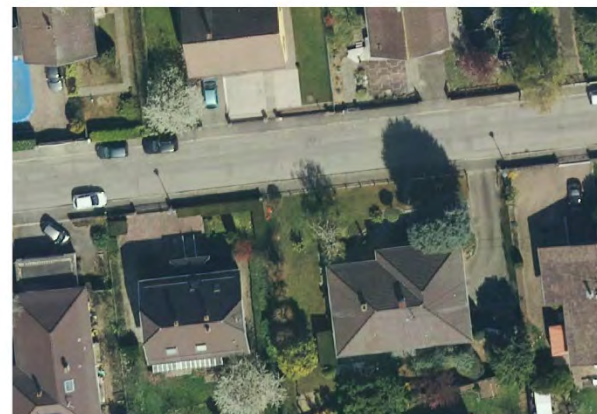
Afut sur IGN Ortho 2018



Donner une cohérence d'aménagement à la rue des Prés du Moulin/Aegeter

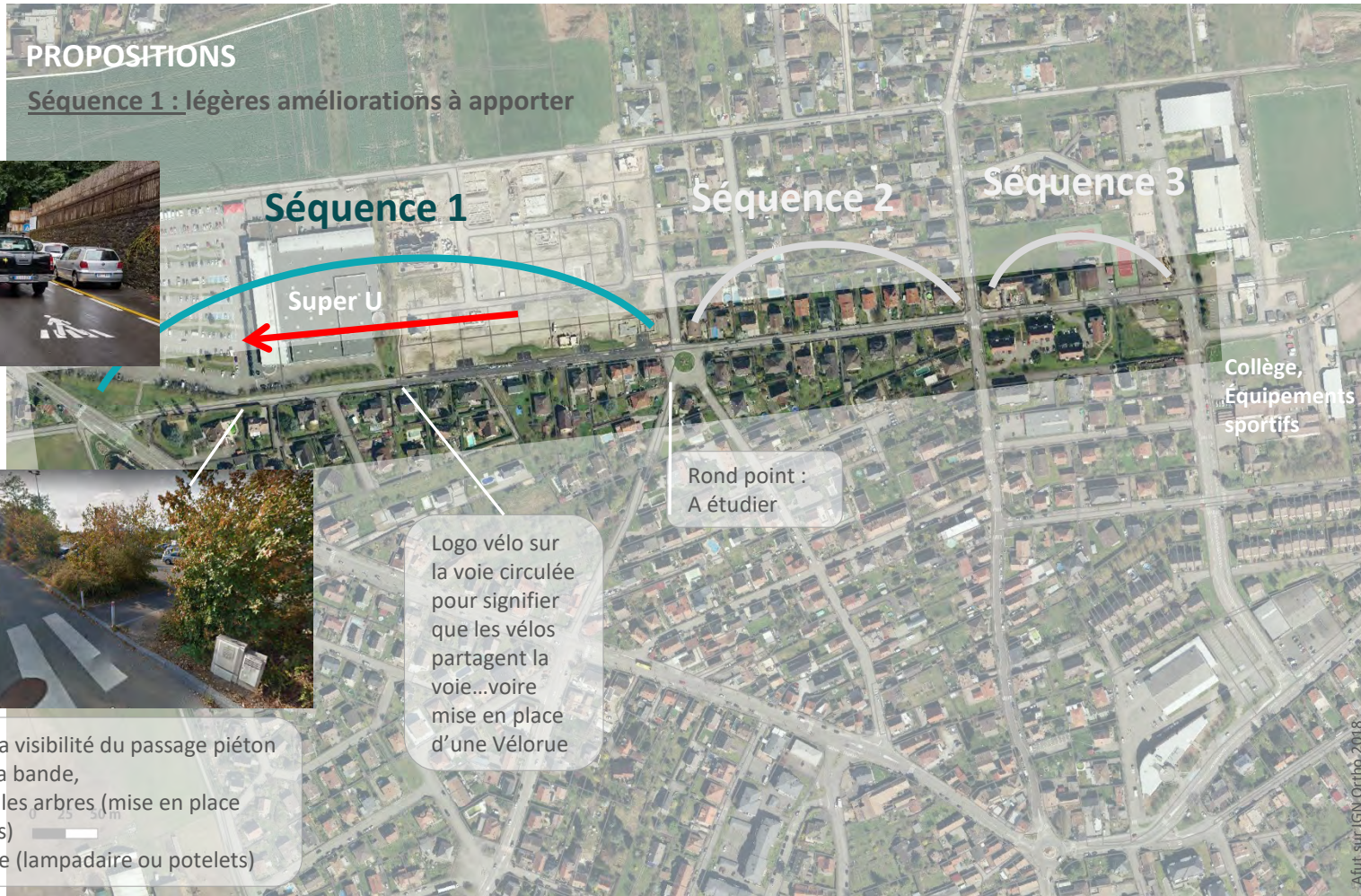


Afut sur IGN Ortho 2018



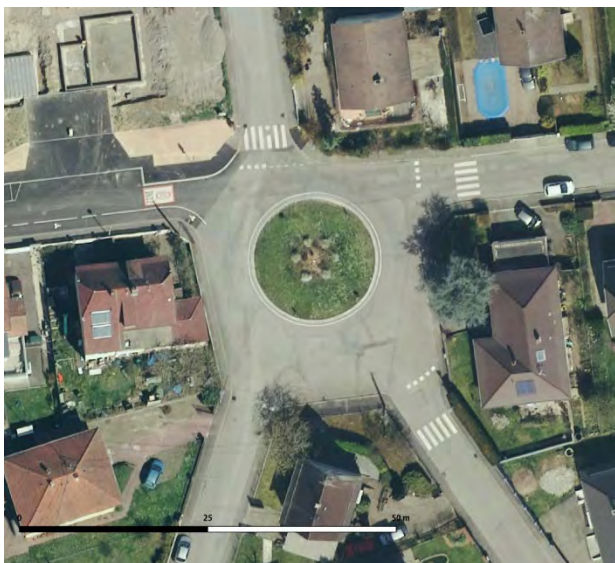
Google Maps

Donner une cohérence d'aménagement à la rue des Prés du Moulin/Aegeter



Focus sur le Rond-Point rue des prés du Moulin

Afut sur IGN Ortho 2018



Existant : un rond-point « flottant » et désaxé.



1. Proposition « minimaliste » : recadrer et conduire les trajectoires des véhicules par de la peinture et du mobilier urbain.

NB : principes de fonctionnement généraux à affiner par une étude technique de voirie



2. Transformation du rond-point

Dans les deux derniers cas :
Création d'une discontinuité de la rue des Prés du Moulin (ralentissement).
Possibilité d'utilisation de revêtements perméables ou dévers vers l'espace vert central et plantation d'arbres (déconnexion réseau eaux pluviales)



3. Re-création d'un carrefour « classique » avec placette

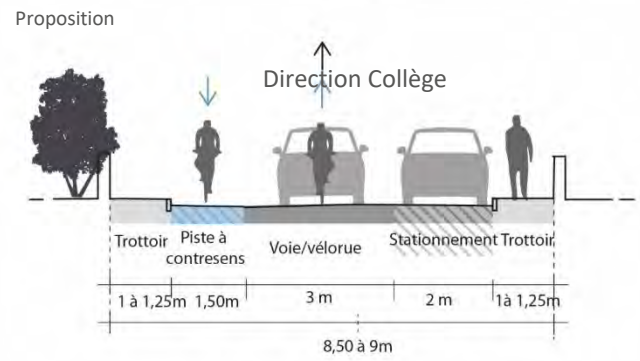
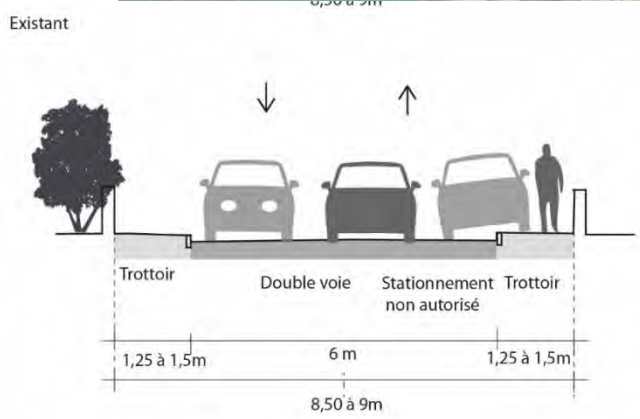


Proposition retenue
(à engager à plus long terme)



4.3 ABORDS DU COLLÈGE

Donner une cohérence d'aménagement à la rue des Prés du Moulin/Aegeter



Traitement similaire à la partie ouest de l'axe, mais adaptation liée à une largeur inférieure

Atlas sur IGN Ortho 2018

4.3 ABORDS DU COLLÈGE

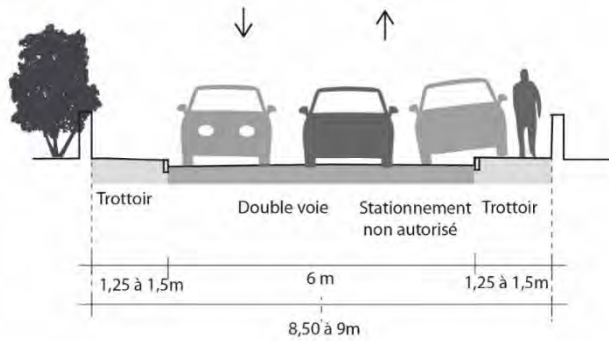
Donner une cohérence d'aménagement à la rue des Prés du Moulin/Aegeter



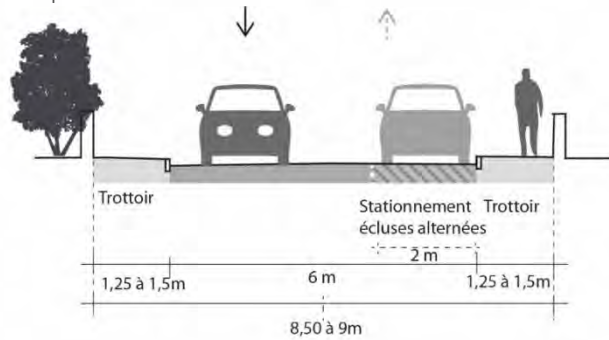
PROPOSITIONS

Séquences 2 et 3 : **OPTION 2** Maintien double sens et création zone de rencontre

Existant



Proposition



- Maintien du profil existant
- Matérialiser les stationnements par des écluses

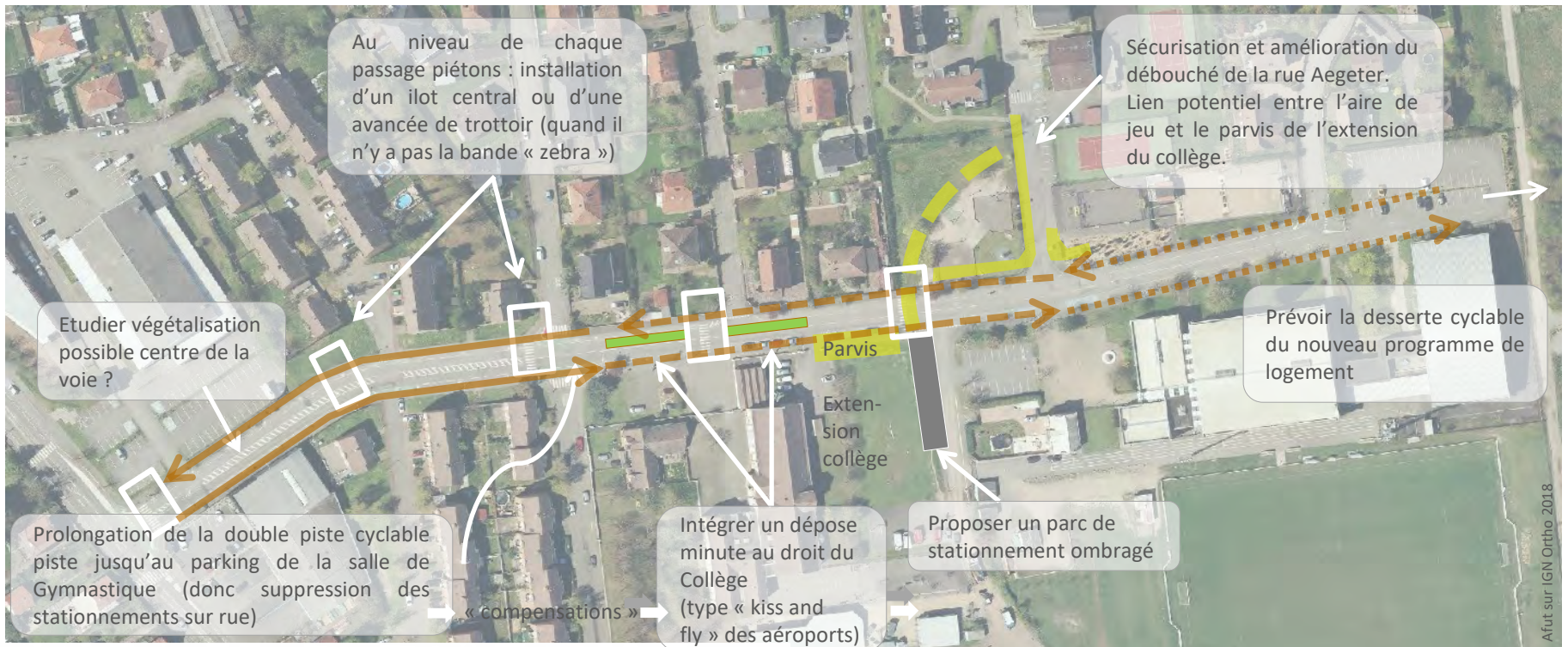


Aur sur IGN Ortho 2018

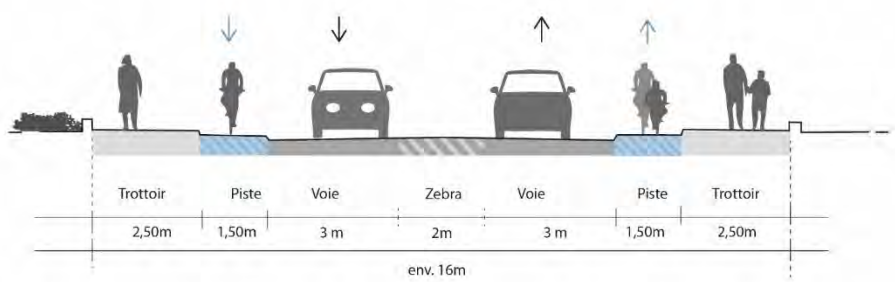


4.3 ABORDS DU COLLÈGE

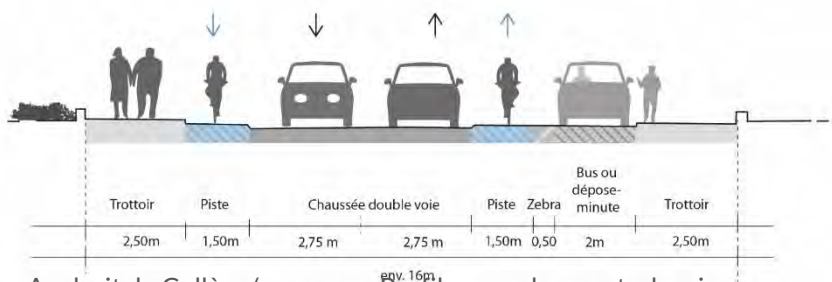
Sécuriser la rue du Collège



Afut sur IGN Ortho 2018



Profil similaire à la portion de rue déjà aménagée : (zebra central)



Au droit du Collège/gymnase : Profil sans zebra central mais avec espace stationnement pour les bus ou dépose-minute

NB : la coupe figure un système de piste cyclable « à la danoise », il est également possible de conserver le profil existant des trottoirs (moins couteux : piste au niveau de la voie)



4.3 ABORDS DU COLLÈGE

Améliorer la végétalisation de l'entrée de la rue du Collège

(sous réserve étude des réseaux)



Afut sur Google Earth

Différentes composantes possibles :

- Désimperméabilisation des zébrés et plantations (arbres à port fastigié ou arbustes) : à associer avec la déconnexion eaux pluviales
- Reprise des plantations sur trottoir ouest (arbres dans un espace de pleine terre plus conséquent et continu, installation de butte-roues)
- Compléter le mail arboré sur les espaces des résidences



4.4 RUE SCHOFF/RUE DE LA PLAINE



Diagnostic

- Vitesse et flux
- La rue Schoff et rue de la Plaine/nord : itinéraire d'évitement du centre-ville, sans alternative satisfaisante
- Aspect « route » dans un quartier résidentiel

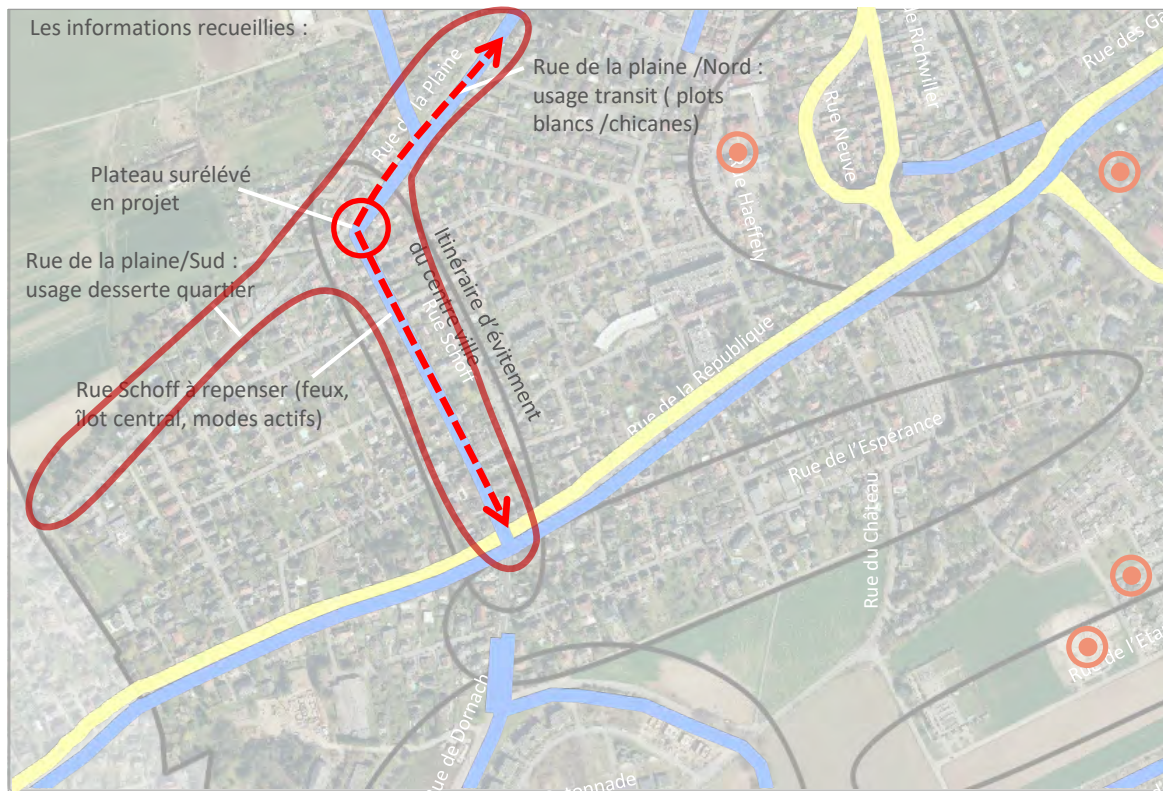
Enjeux

- Une fonction de transit à assumer pour la rue Schoff, tout en assurant un traitement pour apaiser la circulation

➔ **Quel rôle et quelle image pour la rue Schoff ?
Bien marquer la différence de fonction entre les deux parties de la rue de la Plaine**



Google Street View



Afuit sur IGN Ortho 2018

Niveaux d'enjeux du secteur :

Apaisement	● ● ○
Fluidité	● ● ○
Stationnement	● ○ ○
Sécurité	● ● ○
Vitesse	● ● ●
Piétons	● ○ ○
Cyclable	● ● ○
Nature	● ● ○
Espaces publics	○ ○ ○

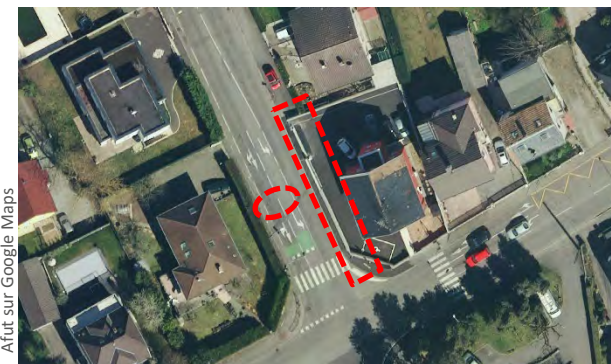


Rue Schoff - Section étroite à 11,5m

A l'extrémité de la rue Schoff, au croisement avec la rue de la République, la parcelle du bâtiment rouge, crée un « verrou » (avancée par rapport à l'alignement). Il empêche la continuité d'aménagement cyclable satisfaisant et nécessite une adaptation de celui-ci.

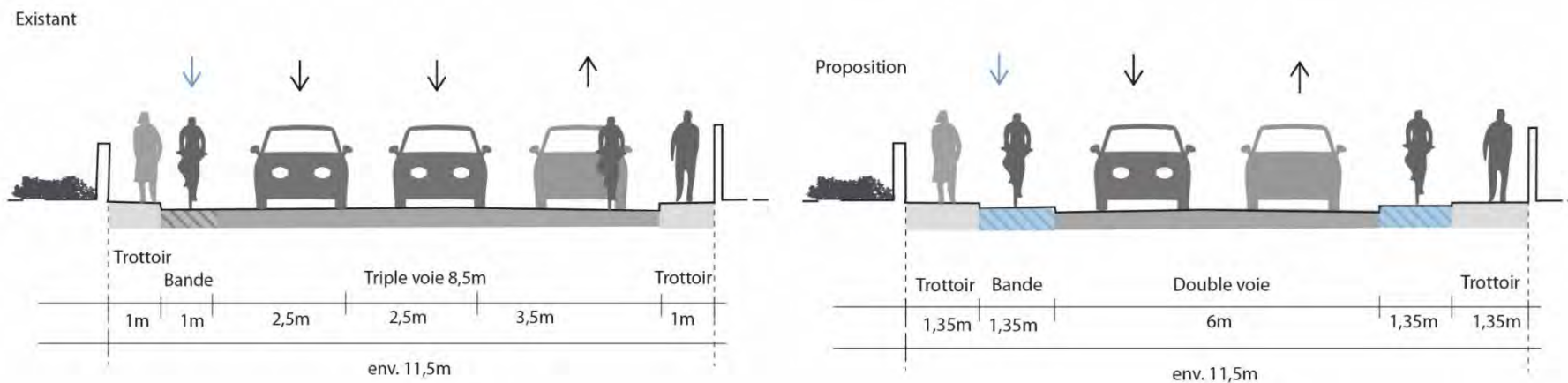


Google Street View



Afut sur Google Maps

➔ Proposition retenue : reprofilage, élargissement des trottoirs et intégration de pistes cyclables unidirectionnelles en supprimant une voie sortante





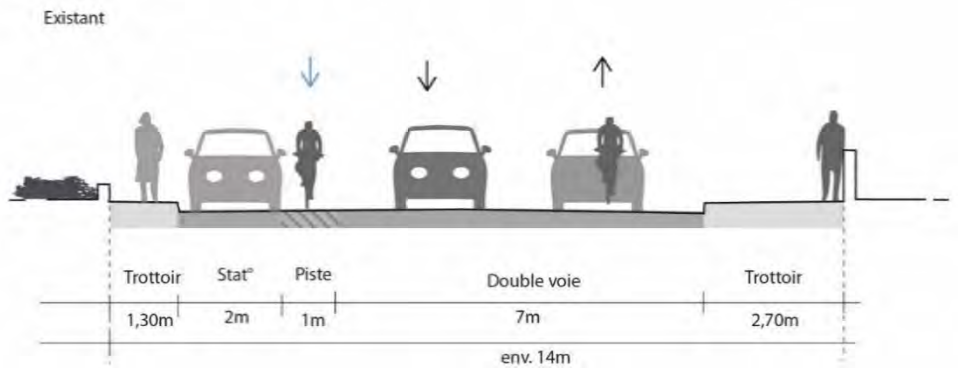
4.4 RUE SCHOFF/RUE DE LA PLAINE

Rue Schoff - Section courante à 14m

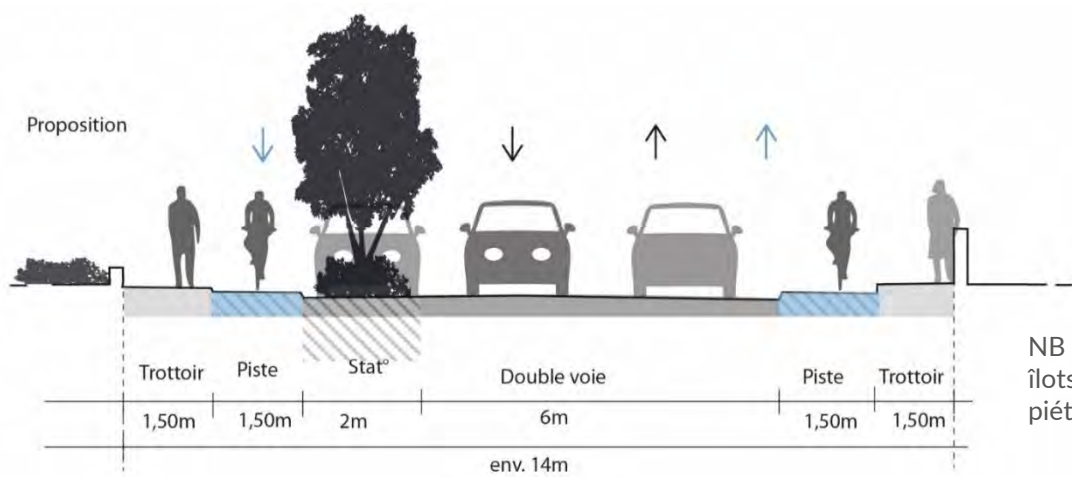
Google Street View



COUPES DE PRINCIPE
Rue SCHOFF



➔ Proposition retenue : intégration de pistes cyclables et d'une bande de stationnement perméable et avec espaces de plantation.



NB : Pérennisation des îlots aux traversées piétonnes



Rue Schoff - Section courante à 14m



- Réduction de la largeur des voies véhicules
- Pistes cyclables séparatives,
- Bande de stationnement perméable et accueillant des plantations (notamment d'arbres à moyen développement).

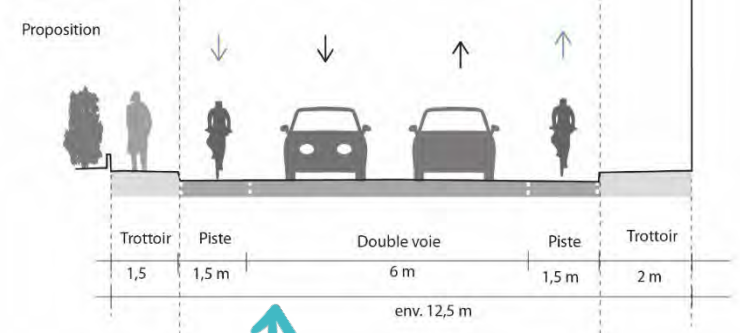
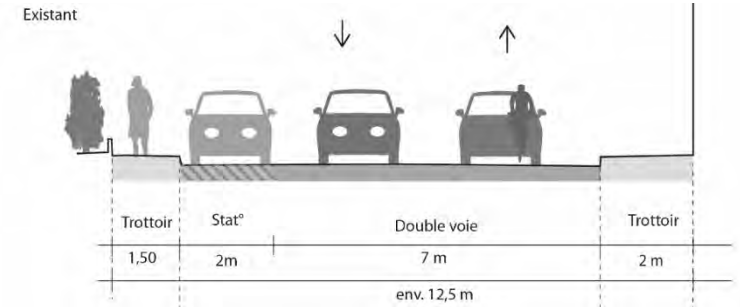
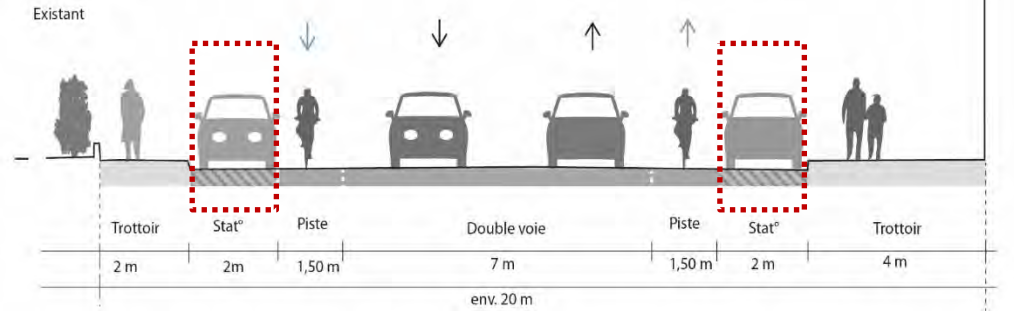
Afut sur Google Street View



4.4 RUE SCHOFF/RUE DE LA PLAINE

Rue de la Plaine Est - dans la continuité de la rue Schoff

COUPES DE PRINCIPE
Rue de la Plaine Est



Afut sur IGN Ortho 2018



Rue de la Plaine Est - Carrefour au niveau de la rue de la Concorde



Vue Google Earth



Afut sur IGN Ortho 2018

NB : principes de fonctionnement généraux à affiner par une étude technique de voirie (rayon extérieur 12m)

— Possibilité ultérieure de faire passer des pistes cyclables (sur trottoir large).



Rue de la Plaine - Ouest



Des écluses qui sont plutôt des chicanes

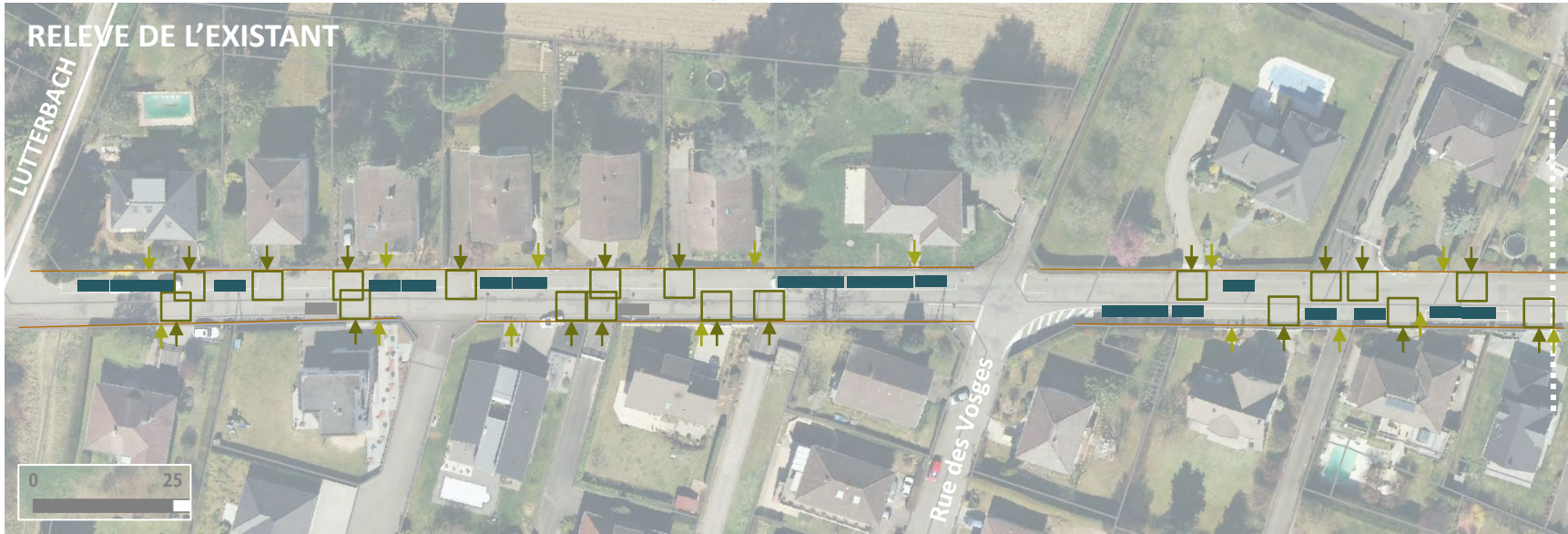
Contrairement à la rue Saint Jean (à Lutterbach), qui est plus étroite, les installations de la rue de la Plaine ne jouent pas tout à fait le rôle d'écluses. En effet, la rue étant plus large, la circulation reste possible à double sens même lorsqu'il y a des stationnements. Quand il y a peu de circulation et que les écluses sont vides, l'espace visuel de la rue présente toujours une grande largeur. Ceci n'induit pas à la réduction de vitesse.



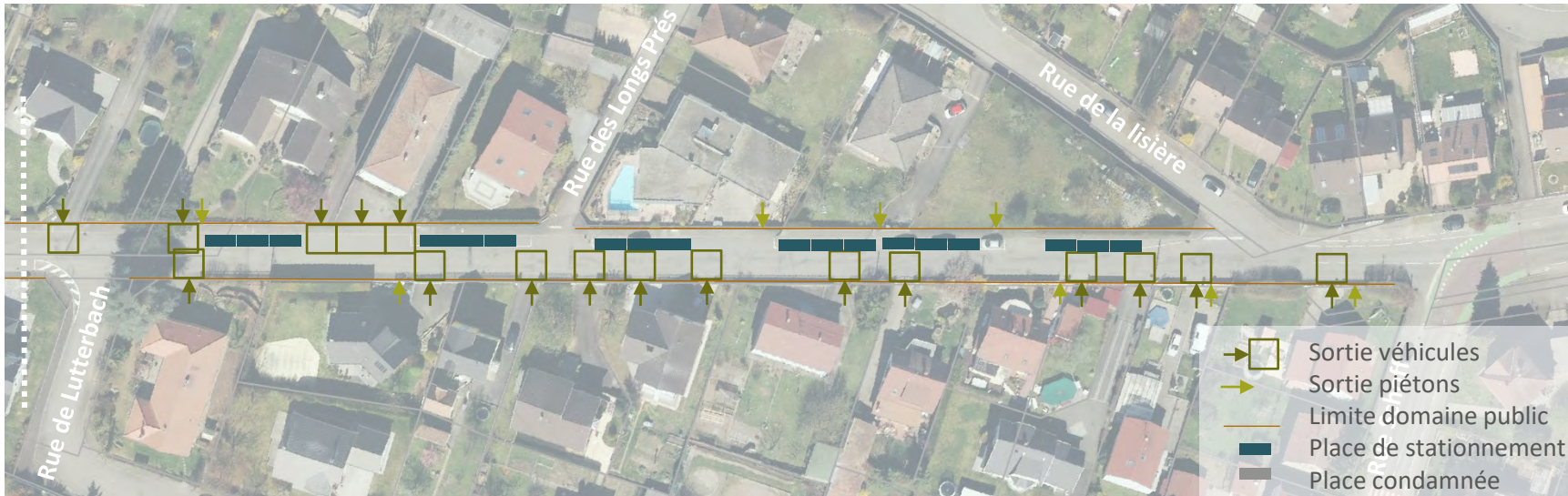
Cependant, les aménagements déjà réalisés vont dans le bon sens. De plus, une mise en œuvre progressive, comme celle qui a été entamée, est une démarche qui permet de trouver le bon niveau d'intervention. En effet, rendre la circulation trop contrainte peut être contre-productive.

➔ Renforcer les aménagements existants, créer de réelles écluses et/ou réduire la largeur de la voie de circulation.

Rue de la Plaine Ouest – Renforcer les aménagements réalisés



Afut sur IGN Ortho 2018





Rue de la Plaine Ouest – Renforcer les aménagements réalisés

Réduction de la bande de roulement:

- par élargissement visuel de l'espace stationnement et plantations
- par le renforcement des écluses, voire création d'écluses déportées



Rennes Métropole - Photo C. Simonato

Exemple de réaménagement « lourd » (ici, dans une rue plus large)



➔ Voir annexe 2 : Modules pour matérialiser les écluses et chicanes

Google Street View



4.5 QUARTIER FEHLACKER



Diagnostic

- Une voie en limite de quartier, entre paysages agricole et nouvel équipement
- Accessibilité VL école ok - manque trottoir et piste cyclable

Enjeux:

- Aménager la rue de l'Étang
- Affirmer le caractère « champêtre » par un travail paysager
- Inciter au bouclage par les rues parallèles ?

➔ **Faire de la rue de l'Étang une « promenade » bien connectée**



Niveaux d'enjeux du secteur :

Apaisement	● ● ○
Fluidité	● ● ○
Stationnement	● ○ ○
Sécurité	● ● ○
Vitesse	● ● ●
Piétons	● ● ●
Cyclable	● ● ●
Nature	● ● ●
Espaces publics	○ ○ ○

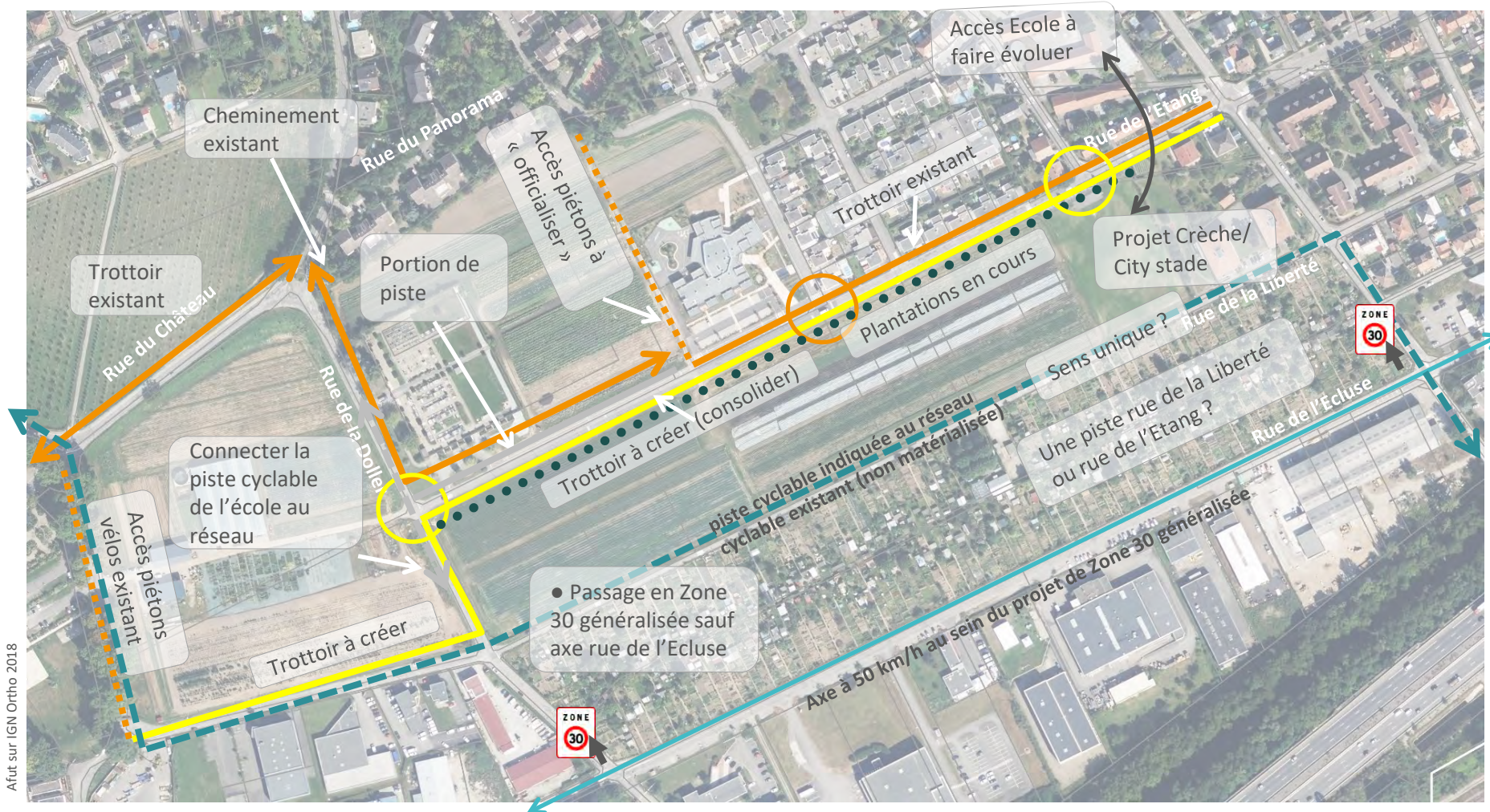
Afut sur IGN Ortho 2018



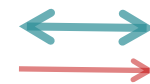
Organisation des déplacements doux

- Cheminement piéton existant
- Continuité piétonne à créer (trottoir)
- Itinéraire cyclable existant
- Piste cyclable à projeter ?
- Plateaux aux carrefours

Voir annexe 1 : la sécurisation des abords des écoles



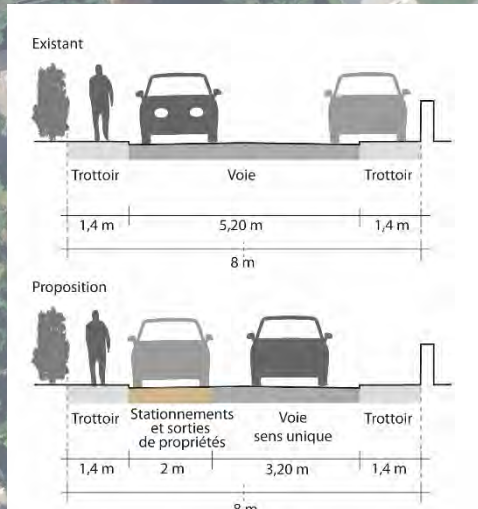
Afut sur IGN Ortho 2018



Double sens
Sens unique

Organiser et pacifier les accès aux écoles du quartier :

PROPOSITION A DISCUTER AVEC LES RIVERAINS



4.6 LES COTONNADES



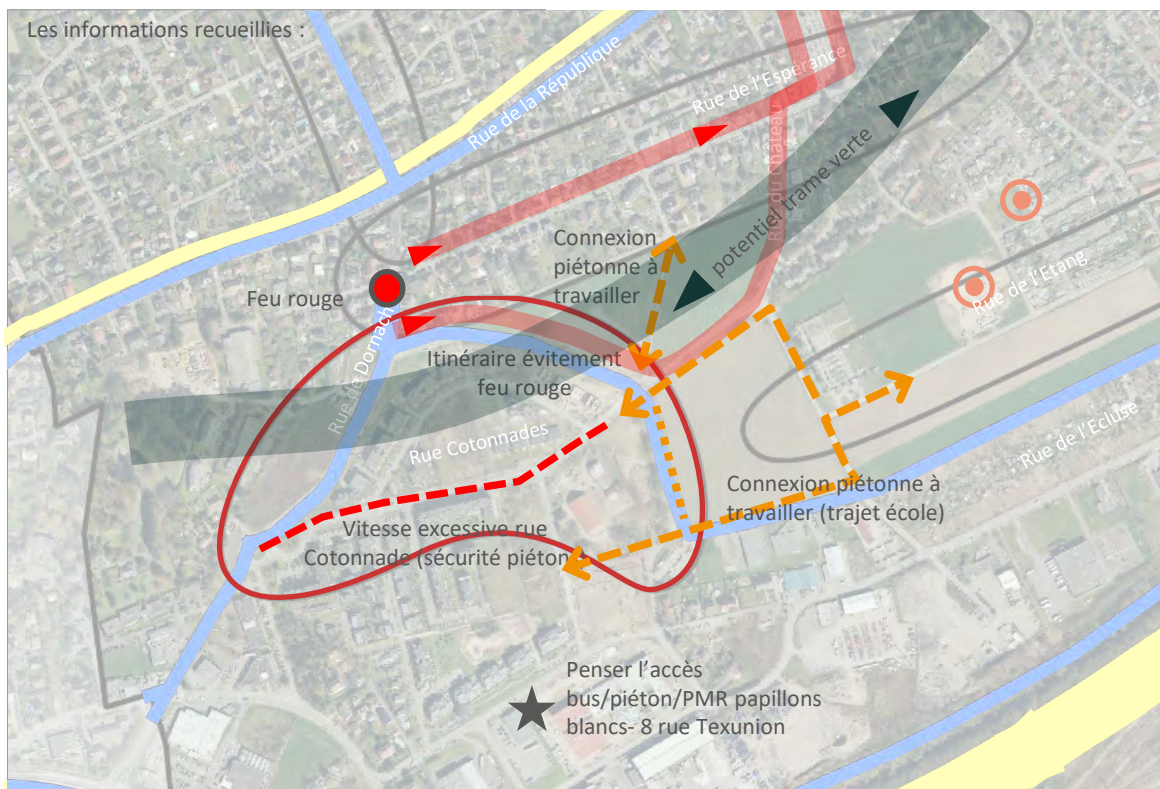
Diagnostic

- Vitesse excessive rue Cotonnades
- Un transit d'évitement
- Des connexions modes doux bien présentes au sein du quartier mais un manque de connexion inter-quartiers

Enjeux

- Réduction de la vitesse et éviter le transit
- Désenclavement modes doux
- Travail avec la Ferme sur les itinéraires piétons et la trame verte

➔ **De meilleures connexions « modes doux » avec les quartiers voisins et le centre-ville**



Afut sur IGN Ortho 2018

Niveaux d'enjeux du secteur :

Apaisement	● ● ○
Fluidité	○ ○ ○
Stationnement	○ ○ ○
Sécurité	● ● ○
Vitesse	● ● ●
Piétons	● ● ●
Cyclable	● ● ●
Nature	● ● ●
Espaces publics	○ ○ ○



Réduire la vitesse rue des Cottonnades

Vitesse excessive rue des Cottonnades.
Une explication : une voie à 8m de large !



NB: La largeur de la voirie ne peut être réduite à moins de 6,50m de large (croisement des bus Solea) mais un « zebra » peut contribuer à réduire un peu plus la perception de la largeur de voie.



- ➔ Décaler la bande de stationnement sur voirie. L'espace entre les arbres peut être désimperméabilisé et planté.
- ➔ Insérer une piste ou bande cyclable bidirectionnelle sur le trottoir où se trouvent les stationnements en long.





Trajet Papillons blancs > arrêt de bus

Afut sur IGN Ortho 2018



La continuité piétonne est assurée entre le centre des Papillons Blancs et l'arrêt de bus. Éventuellement, une amélioration de la traversée piétonne rue Texunion pourrait être opérée (avancée de trottoir, îlot central...). C'est surtout au niveau de l'arrêt de bus que la situation devrait être améliorée.



Google Street View



➔ **Retravailler le carrefour sous forme de placette urbaine avec intégration de l'arrêt de bus.**

ANNEXES

1. LA SÉCURISATION DES ABORDS DES ÉCOLES

Références :



● Chemin des écoliers et pédibus à Pulversheim

- Réorganisation de l'accès : stationnement sur le parking de la salle polyvalente et marche le long d'un cheminement confortable et sécurisé, balisé par un marquage au sol et disposant d'un éclairage.
- Mise en place d'un Pédibus (appel à volontaires)

● « Rues scolaires » à Puteaux, à Rixheim

Rues piétonnisées aux heures d'entrée et de sortie scolaires (avec ou sans dispositif de fermeture).

Ville de Puteaux – Les Echos



Un aménagement minimal avec zone de rencontre – Ville de Puteaux - sept 2021



Rixheim : circulation interdite aux heures d'entrée et de sortie d'école.

● A Dijon, des aménagements et une communication cohérents

Source www.infos-dijon.com



Une démarche globale et systématique aux abords de l'ensemble des équipements scolaires.

2. MODULES POUR MATÉRIALISER LES ÉCLUSES ET CHICANES

Références :



Suisse - Augst : zone 30



Suisse - Bâle ville :
marquage entrée zone de rencontre



Kingersheim : exemple d'îlot planté

→ Créer un module qui puisse se placer aux extrémités des écluses et chicanes dans les différents secteurs concernés de la commune.

Il permettra :

- d'assurer la **présence d'un obstacle permanent** (mais non dangereux) permettant le ralentissement de la circulation même en l'absence de voitures stationnées.
- d'être un **support de signalétique** (zone 30...) + visibilité de l'obstacle lors des manœuvres
- de présenter une **identité visuelle** spécifique à Pfastatt, facilement reconnaissable et identifiable

Le module sera **stable et ancré au sol**, mais il devrait être **envisageable de le déplacer** sans affouillement important, en cas de besoin d'adaptation.

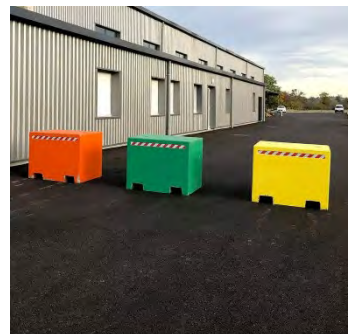
Selon les configurations :

- il pourra être situé à **une ou aux deux extrémités** de l'îlot de stationnement
- il pourra être associé à un espace de **plantation** (NB: la pleine terre est préférable aux bacs de plantation).

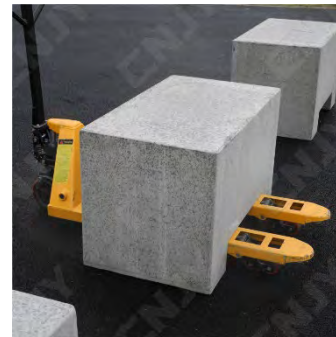
Le design précis pourra être **confié aux ateliers techniques**, ou bien être intégré à une **commande de maîtrise d'œuvre** (designer urbain, paysagiste).

Si plusieurs options sont retenues, le choix pourrait être soumis à un **vote des habitants**.

💡 Possibilité de se baser sur un modèle de bloc de sécurité ou massifs anti-intrusion associés à une protection contre les chocs, des catadioptres et un panneau d'information.



<https://prozon.com>



www.cnjy-led.fr



www.chameleon-decor.com

3. DIFFÉRENTS NIVEAUX DE MISE EN ŒUVRE... ET DE FINANCEMENT

Références :

Aménagements « lourds »

Reprise du profil de voirie, bordures, pavages, plantations, mobilier...



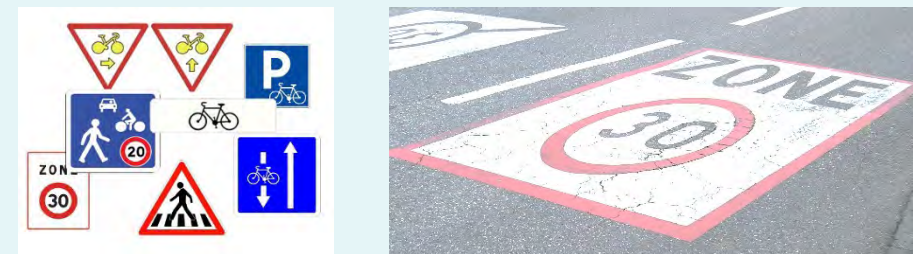
Aménagements « intermédiaires »

Palette large : du module démontable au trottoir traversant ou à la chicane



Aménagements « minimaux »

Signalétique, marquage au sol...



Les propositions présentées dans ce document ne sont pas chiffrées.

Le contexte économique inflationniste actuel rend difficile une évaluation des coûts de travaux à ce stade. **Seules des études techniques plus poussées permettront de déterminer un coût prévisionnel** (notamment avec un plan de géomètre et une connaissance des réseaux souterrains).

Il est possible de donner quelques **fourchettes et ratios généraux** de coûts de travaux. Il convient malgré tout de prendre ces éléments avec prudence.

L'enveloppe dépend principalement du niveau d'intervention par rapport au profil de la voie et de la nature des revêtements choisis.

Pour un aménagement conséquent d'espace urbain et de voirie, on peut compter entre 120 à 250€HT par m².

C'est-à-dire que pour une rue qui ferait une dizaine de mètres de large le coût peut atteindre entre 1,2 et 2,5 millions d'euros au kilomètre.

Pour référence, la distance entre l'église et la boulangerie à Pfastatt (portion rue de Richwiller) fait 200 mètres linéaires.

- Des aménagements « minimaux » devraient être possibles à moins de 5 000 €HT pour 100ml
- Des aménagements intermédiaires oscilleraient entre 5 000 € et 20 000 €HT pour 100ml
- Enfin, les aménagement « lourds » pourraient se situer autour de 200 000 €HT pour 100ml.

4. METHODE ET CADRAGE DE LA MISSION

Elaborer une feuille de route

L'objectif du schéma est double :

- Contribuer à la réflexion sur l'amélioration de la circulation tous modes au sein de la commune, en partant du principe de favoriser les modes actifs (marche à pied, vélo) dans des secteurs propices et ciblés
- Proposer des orientations d'aménagement des espaces publics à même d'améliorer le cadre de vie et l'attractivité de Pfastatt (convivialité, qualité esthétique, fonctionnalité, enjeux climatiques et de santé...).

Il s'agit de proposer une **feuille de route**, qui permettra **aux élus d'arbitrer, de planifier, de phaser et de budgéter les actions à entreprendre au cours des années à venir.**

A l'issu de cette mission, les éléments retenus ont vocation à être transmis aux bureaux d'études techniques qui réaliseront les plans techniques et évalueront finement les coûts.

Périmètres de travail :

- Une réflexion globale à l'échelle du ban communal
- Des secteurs à enjeux à définir avec la commune, qui feront l'objet de propositions plus précises.

Pilotage et concertation

La démarche a été l'occasion d'associer les habitants afin qu'ils apportent leur connaissance de terrain, leurs ressentis et leurs idées au regard de leur pratique quotidienne de la ville, et afin d'arriver au consensus le plus satisfaisant

A chaque étape du déroulé les éléments ont été présentés aux **deux instances de travail :**

Instance d'orientation et de validation :

Le comité de pilotage (COPIL) composé du Maire et des élus de la thématique concernée.

Les techniciens de la ville et la police municipale ont apporté leur éclairage.

Instance de concertation :

- Elus en comité élargi
- Commission Consultative Citoyenne (CCC)

La CCC a été formée en amont de la démarche, elle est composée de représentants des différents quartiers de la commune.

Le Conseil des Sages a également été convié. Une présentation a été faite auprès du Conseil des Jeunes suivie d'un échange.

L'association des usagers du vélo, le CADRe, a été rencontrée.

Tout au long du processus, la réflexion a été alimentée par les différents participants sous forme de courriels à la commune. Les éléments ont été intégrés, certains nécessitant toutefois d'être approfondis pour qu'une option puisse être choisie. D'autres éléments, plus ponctuels, feront l'objet d'un traitement par la commune dans le cadre de son programme de gestion et d'entretien des espaces.

Par ailleurs, la démarche a été faite en lien avec les services de l'Agglomération et contribue à la mise en œuvre du Plan-Climat-Air-Energie de m2a.

Un déroulé en trois étapes

PHASE 1 - Diagnostic / enjeux

Réunion démarrage
Recueil des données et entretiens
Diagnostic - Enjeux

PHASE 2 - Orientations d'aménagements

Principes et scénarios
Validation orientations, choix des priorités

PHASE 3 - Propositions d'aménagements

Mise en forme scénario approfondi
Ajustements finaux et validation
Restitution des travaux

Calendrier :

La mission a débuté en juin 2022 et a duré un an.



agence de fabrique
urbaine et territoriale
SUD-ALSACE

CONTACT

Afut Sud-Alsace

33 avenue de Colmar
68200 MULHOUSE

www.afut-sudalsace.org

Direction de la publication
Viviane BEGOC

Conception et rédaction
Cécile CALIFANO WALCH
Stéphane DREYER

03 69 77 60 78
cecile.califano-walch@afut-sudalsace.org

Cartographie SIG : Anne LICHTLE
Statistiques : Marion SHAEFFER

Toute reproduction autorisée avec mention précise de la
source et référence exacte.
Crédits photos AFUT sauf mention contraire