

# Dannemarie : Schéma des mobilités actives



Source Afut avec BD ortho IGN/PixHere

Propositions  
programmatiques  
communales

# Dannemarie – Schéma communal des mobilités actives



Positionnement géographique de la commune

## OBJECTIFS DE LA MISSION

### Etablir un schéma communal des mobilités douces :

➡ Améliorer l'accessibilité des piétons et cyclistes en un réseau cohérent d'aménagement

➡ En tenant compte de la sécurité, de la qualité du cadre de vie et des enjeux de transition environnementale

⚠ *La présente publication réunit les réflexions programmatiques menées en commune et présentées aux habitants. Elle constitue un bilan d'étape. Le déploiement du schéma et de ses déclinaisons appelle des études techniques complémentaires.*

## SOMMAIRE

<b>■ DIAGNOSTIC</b>	<b>3</b>
• Un contexte géographique favorable aux modes doux	4
• Une proximité des pôles générateurs de déplacement	6
• Flux motorisés	8
• Voirie apaisée : un préalable au déploiement des modes doux	9
• Les itinéraires cyclables existants	10
• Les « raccourcis » facilitent les déplacements doux	11
• Les piétons à Dannemarie	12
• Une référence : Muttersholtz (67)	14
<b>■ PROPOSITIONS</b>	<b>15</b>
• Principes du schéma cyclable communal	16
1- Capitaliser et développer l'existant	16
2- Prendre le parti de faire « dé-coïncider » les itinéraires cyclables du carrefour central	17
3-Décliner une palette d'aménagements cyclables adaptés	18
4- Affirmer et rendre lisible la présence du vélo sur l'ensemble de la commune	19
• Projet de schéma cyclable communal	20
• Comment développer la pratique piétonne à Dannemarie ?	22
<b>■ DECLINAISONS</b>	<b>23</b>
• Entrée ouest – Rue de Belfort	24
• Autour du carrefour « de la Liberté »	25
• Entrée est – Rue de Bâle	26
• Entrée Nord – Rue de Cernay	27
• Rue du Bassin en direction de la halte fluviale	28
• Entrée sud rue de Delle	29
• Le bouclage sud	30
• La connexion au niveau du cimetière	31
• La mise en place de double sens cyclables	32
• Zoom sur la rue des Ecoles	33
• Le cœur de ville « reprend sa place »	34
• Espaces publics du cœur de ville et vitesse de circulation	35
• Une nouvelle place autour de l'église	36
• La place de l'Hôtel de ville mise en valeur	37
<b>■ ANNEXES</b>	<b>38</b>



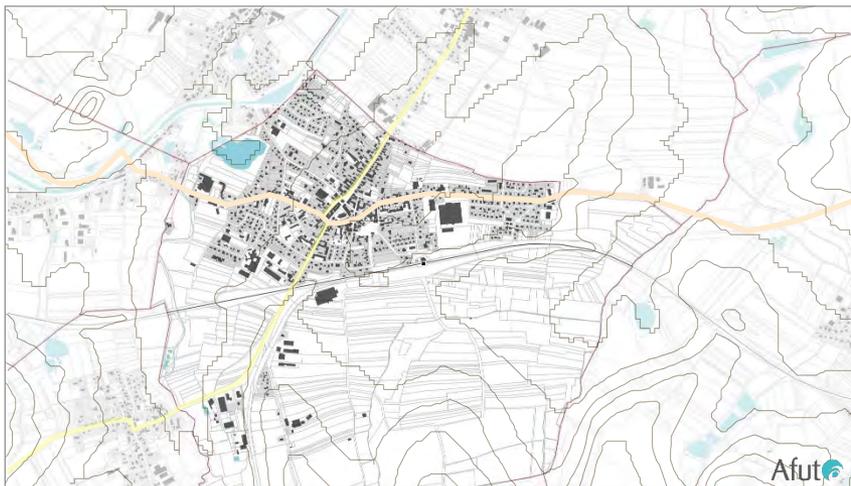


## DIAGNOSTIC

Contexte, réseaux existants et potentiel de développement des modes doux

# Un contexte géographique favorable aux modes doux

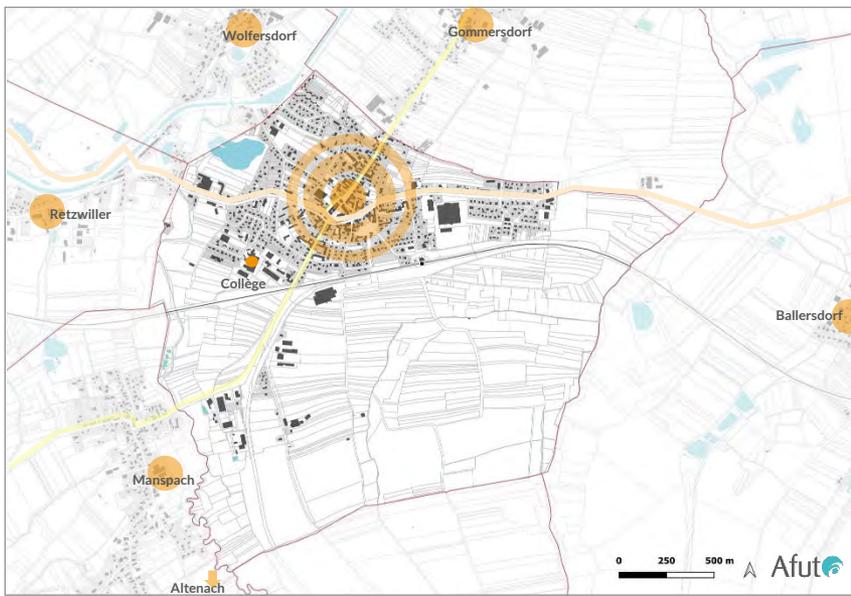
■ Un relief modéré



■ Un cadre paysager et arboré agréable



■ Un « archipel » de villages à quelques kilomètres et à moins de 15 minutes à vélo



Temps de parcours à vélo

Dannemarie Hôtel de Ville	
4/10 min	Manspach Mairie (route/voie verte)
10/11 min	Retzwiller Mairie (route/voie verte)
8/10 min	Gommersdorf Mairie (route/voie verte)
12/16 min	Ballersdorf Mairie (route/chemins)
7 min	Wolfersdorf Mairie (route)
12/14 min	Altenach Mairie (route/voie verte)

Calculés sur Google Maps, itinéraires empruntant les voies existantes

# Un contexte géographique favorable aux modes doux

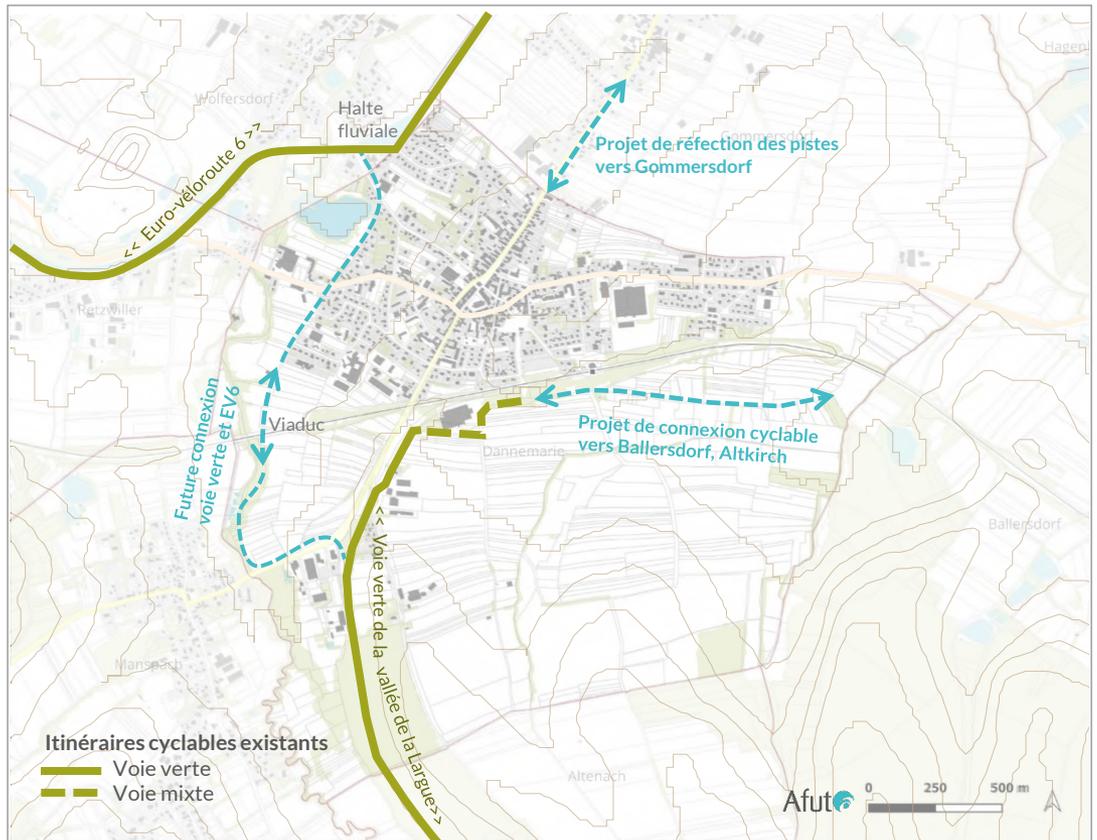
■ La proximité de grands itinéraires intercommunaux et des projets à moyen terme



L'EV6 au niveau de la halte fluviale



Le passage sous le viaduc qui sera emprunté par la future connexion cyclable.



Deux grands itinéraires cyclables intercommunaux en site propre joutent aujourd'hui la ville de Dannemarie : L'Eurovéloroute 6 (EV6) et la voie verte qui longe la vallée de la Largue vers le sud.

Le Pays du Sundgau dispose d'un schéma de développement cyclable intercommunal (SDC) qui prévoit le développement de ce réseau. Les projets de connexions vers Ballersdorf ainsi que entre l'EV6 et la voie verte, notamment, y sont inscrits. Depuis, les démarches de remembrement ont avancé et les itinéraires ont été précisés.

Ils divergent des itinéraires inscrits initialement au schéma et correspondent plus exactement à ceux indiqués sur le plan ci-dessus.

Le SDC prévoit également les connexions par la route vers Retzwiller (direction ouest) et Wolfersdorf (direction nord-ouest). Celles-ci n'ayant pas d'impact direct sur la réflexion du schéma communal, elles n'y ont pas été intégrées.

**Au sein de la zone urbanisée de Dannemarie, les itinéraires du SDC devront être mis à jour** au regard des réflexions communales, dont les grands axes sont retranscrits ci-après et qui seront précisés lors d'études techniques à venir.

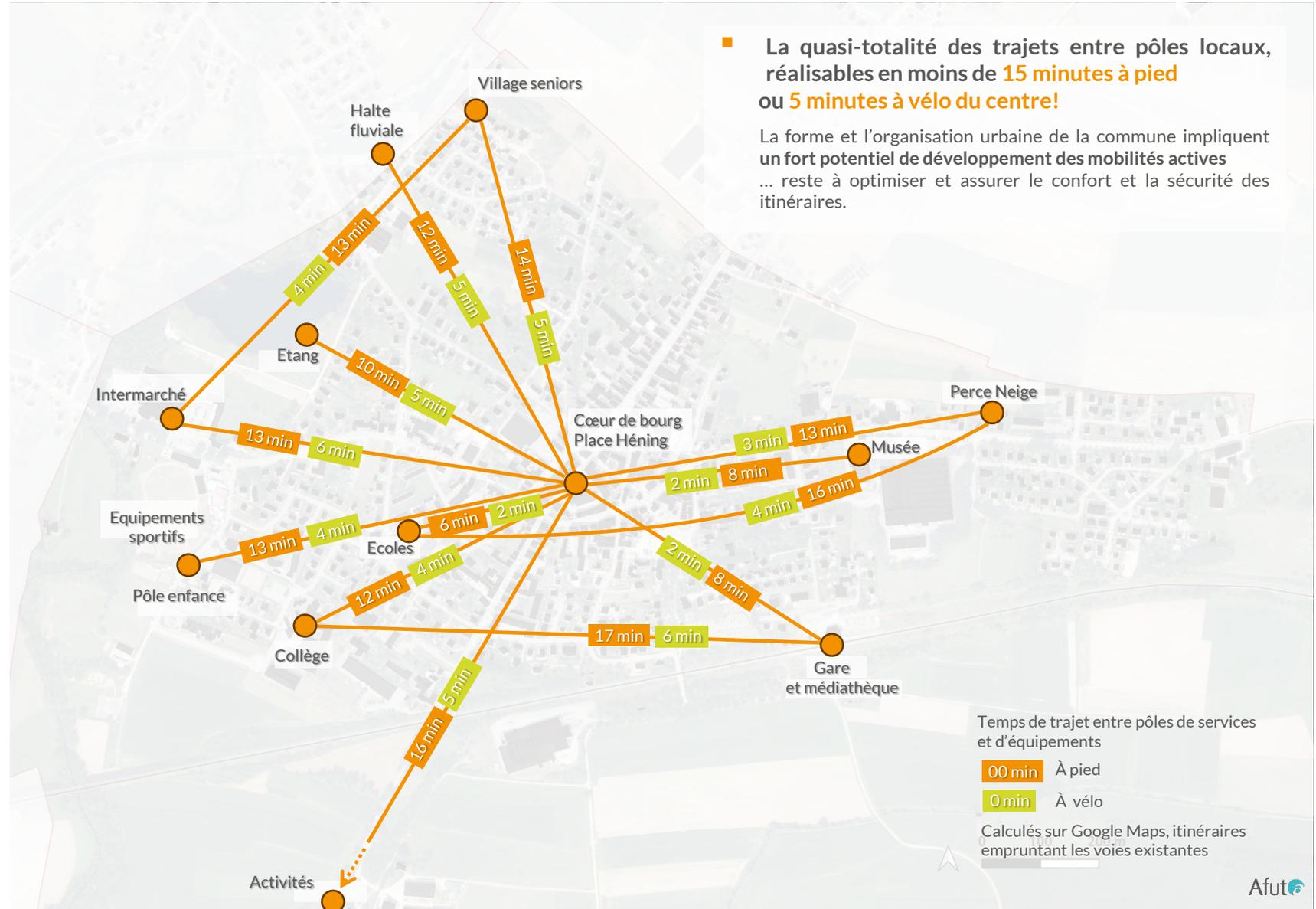
# Une proximité des pôles générateurs de déplacement



- Services, équipements, loisirs : des pôles proches les uns des autres, imbriqués avec les zones résidentielles, donc susceptibles d'être desservis aisément à pied ou à vélo.
- Des pôles « attracteurs » utilitaires mais aussi des points d'intérêt paysagers/ patrimoniaux/ de récréation



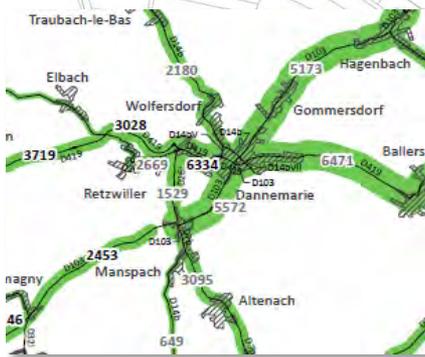
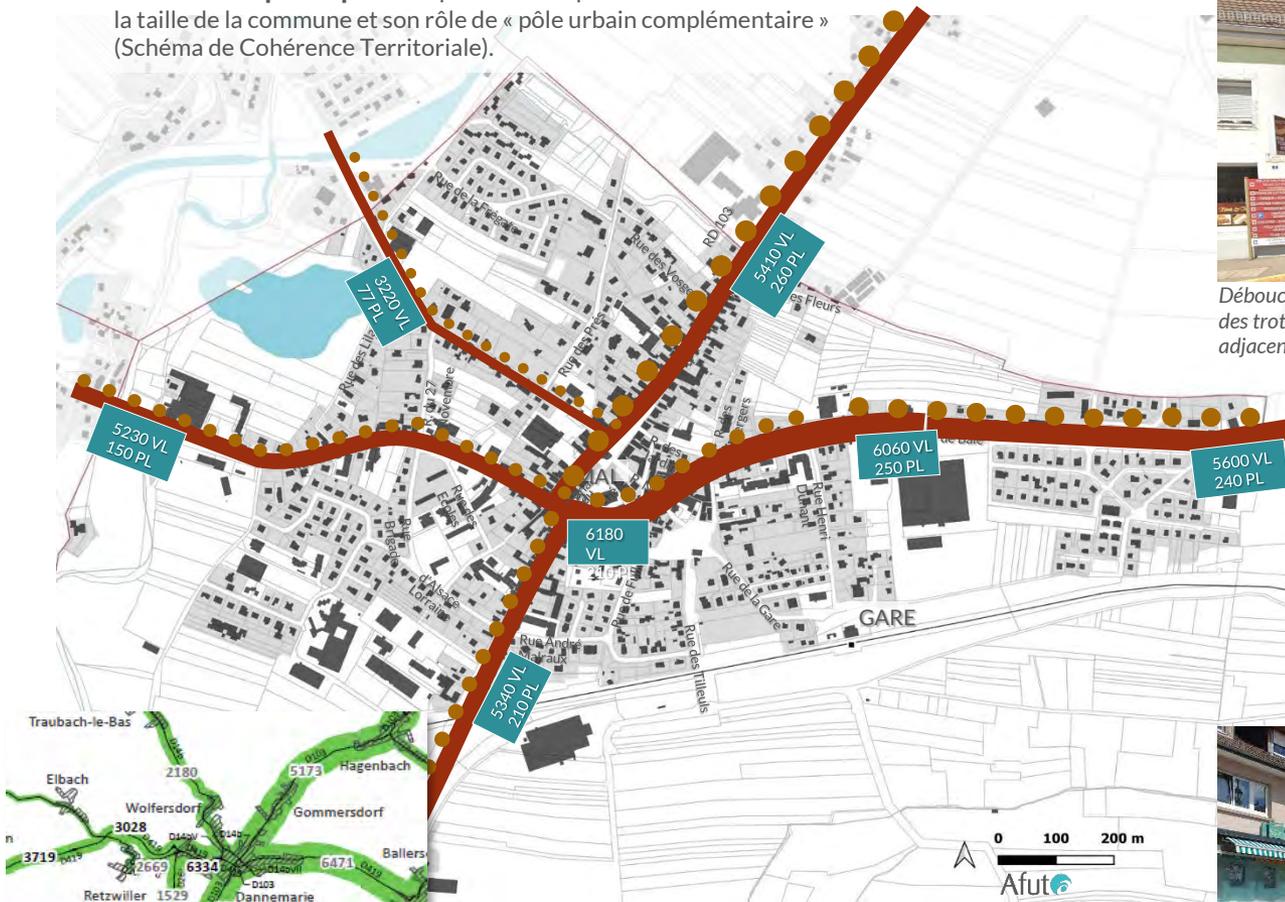
# Temps de trajets « modes doux » au sein de la commune



# Flux motorisés

- Des flux véhicules relativement importants sur les deux voies principales... qui restent cependant cohérents avec la taille de la commune et son rôle de « pôle urbain complémentaire » (Schéma de Cohérence Territoriale).

- Le carrefour réaménagé, à la croisée de deux grands axes



Trafic Tous Véhicules - Année 2016 - CeA - Moyennes journalières annuelles et estivales (2 sens de circulation cumulés)

Nombre approximatif de véhicules par jour dans les deux sens  
 — VL = Véhicules Légers ● PL = Poids Lourds  
 Source : Etude sécurité I.V.R. - Comptages effectués en 7 points, sur une semaine en mai 2021

NB : la DREAL du Haut Rhin indique un comptage d'environ **6500 véhicules** (moyenne tous jours, tous véhicules) à un point situé entre Dannemarie et Altkirch sur la RD 419.



Débouché de la rue du Marché- Travaux d'aménagement des trottoirs réalisés il y a quelques années sur les rues adjacentes au carrefour, côté centre-ville.

L'aménagement du carrefour, réalisé à l'été 2024, avait pour objet d'éviter l'engorgement des véhicules, grâce à l'installation de feux rouges et la mise en place de tourne-à-gauche. L'espace disponible n'a pas permis d'intégrer des aménagements cyclables séparatifs. C'est pourquoi une alternative sûre et confortable devra être proposée aux cyclistes dans le cadre du schéma communal.



Travaux de sécurisation du carrefour- Aout 2024

Photo Ville de Dannemarie

# Voirie apaisée : un préalable au déploiement des modes doux

## ■ Des zones 30 déjà bien déployées sur la commune

La majeure partie des voies des quartiers résidentiels ainsi que les abords des écoles sont déjà à vitesse réduite à 30km/h. Il conviendra d'élargir cette mesure aux itinéraires inscrits au schéma cyclable communal.

On peut envisager également de compléter quelques petites interruptions des zones 30. En effet, les changements de statut répétitifs contrarient la lisibilité et le respect des limitations.



### Une démarche à animer, à accompagner :

- **En amont** : Concertation, tests...
- **Lors de la mise en place** : Signalétique et marquage au sol, systématiques et rapidement installés
- **A faire vivre avec une sensibilisation continue** : communication, évènement festif...

*La ville de Floirac a associé sa population pour arriver à un consensus sur un schéma « ville 30 »*



## ■ Les panneaux ne suffisent pas !

Pour obtenir une baisse effective de la vitesse :

- **Rendre visible** : marquer l'entrée de zones (marquage au sol, totems, trottoirs traversant...)



*Le trottoir traversant inverse la perception de la cohabitation entre usagers de la route: ce ne sont plus les piétons qui traversent la voie mais les voitures qui traversent un espace destiné aux piétons.*

- **Réduire la largeur effective** ou la largeur perçue de la voie (chicanes, mobiliers, plantations, balisage...).
- Plus largement, **l'amélioration de la qualité des espaces publics** contribue à l'apaisement de la vitesse de circulation (on passe de la route à la rue).
- Donner les moyens de **l'auto-régulation** (radars pédagogiques...)
- **Voire...** procéder à des actions de **sanction** ciblées



# Les « raccourcis » facilitent les déplacements doux



# Les piétons à Dannemarie

« Le meilleur indicateur d'une ville où il fait bon vivre, c'est quand les gens choisissent de marcher »  
Walk 21



Les 5 qualités des espaces favorables aux piétons



Marcher c'est se déplacer, mais c'est aussi la pause ! La convivialité des espaces publics et la présence de bancs sont des composantes importantes dans l'expérience piétonne.



Le cadre paysager et l'ombrage qu'apportent la végétation en ville contribuent fortement à encourager la pratique piétonne.



Le déplacement piéton à Dannemarie tient tout autant du loisir (promenades du patrimoine, balades ludiques...) que du quotidien.

Il y a un potentiel de développement de la marche sur ces deux plans avec des actions ponctuellement un peu plus complexes à mettre en place pour les déplacements du quotidien (élargissement de trottoirs, réaménagement d'espaces publics...)



Le débouché de la rue du bassin sur la place de l'hôtel de ville : un point noir aussi bien cyclable que piéton.



# Les piétons à Dannemarie

Quelques points saillants à relever :

- Des secteurs où souligner les pratiques déjà en cours



Des trottoirs étroits en quartiers résidentiel mais un potentiel de fonctionnement en rue partagée/zone de rencontre + possibilité de marquer la présence des modes doux par des peintures au sol.

- La prise en compte des piétons dans les projets récents



Passage surélevé à la Gare de Dannemarie : une manière de souligner la prééminence du piéton sur le véhicule

- Le cœur de ville, un secteur stratégique pour améliorer l'expérience piétonne à Dannemarie

Un potentiel d'amélioration de l'aménagement et du lien entre la place de l'hôtel de ville et la place de l'Eglise.



Centre bourg : un traitement homogène de l'espace public (trottoirs) est préconisé par l'étude de redynamisation afin de formaliser le parcours marchand

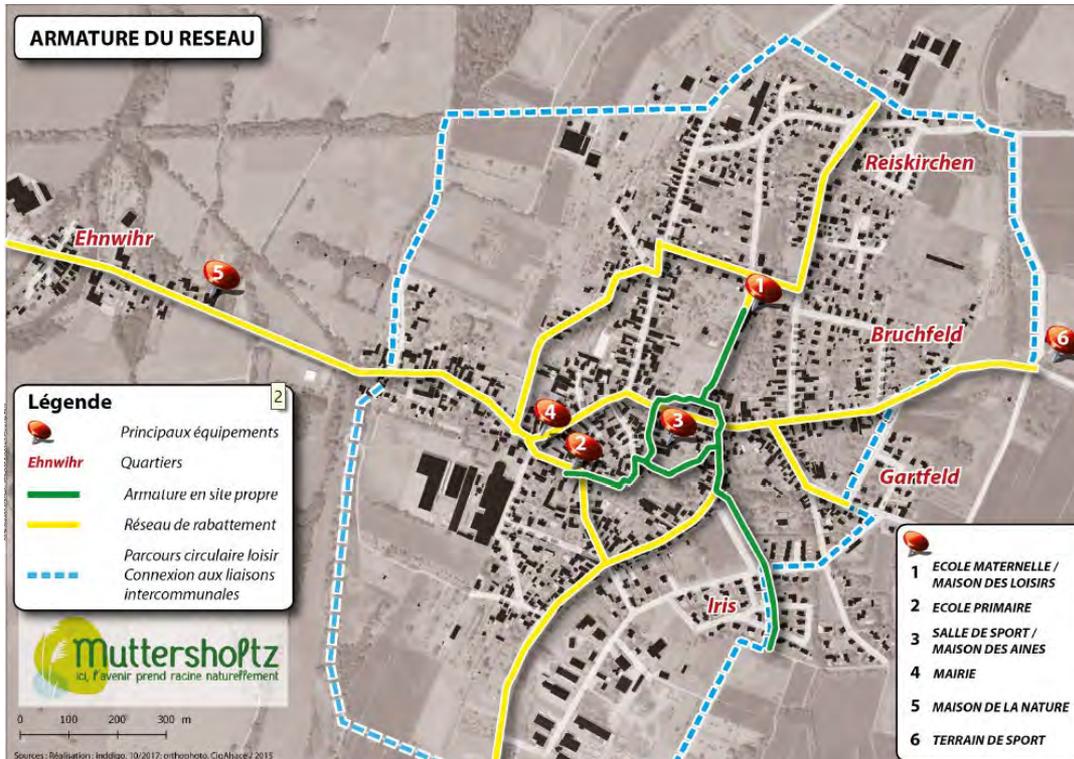
## Ce que souhaitent les piétons

- 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. Il indique que les déplacements à pied des enfants (en particulier pour aller à l'école) sont dangereux.



# Une référence : Muttersholtz (67)

Développer les alternatives à la voiture pour les déplacements à l'intérieur du village.



Une vision mise en place en **plusieurs étapes** :

- Actions pendant le premier mandat (zone 30, réduction largeur de voies, délimitation des stationnements, une zone de rencontre...)
- Schéma directeur des liaisons douces : 2017
- Travaux : 2018-2019 (priorité à la connexion entre les deux écoles)

**Aujourd'hui**, les principaux équipements publics de la commune sont reliés par des liaisons douces permettant le passage sécurisé des piétons et des cyclistes.

**Un résultat probant** : le nombre d'enfants se rendant à l'école autrement qu'en voiture est devenu majoritaire.

**Réalisée dans le cadre d'une politique globale de transition**, traitant à la fois :

- les mobilités douces,
- la qualité urbaine (nouveau cœur de village)
- La désimperméabilisation (cours d'école, voiries)
- L'extinction nocturne de l'éclairage public
- Les actions en faveur de la biodiversité (plan de gestion des espaces communaux, des particuliers et des agriculteurs, trame verte et bleue..) > Capitale de la biodiversité 2017



Photos : commune de Muttersholtz





## PROPOSITIONS

### ➤ Cyclable :

#### Mettre en place progressivement un schéma :

- Cohérent    ■ Sans discontinuité
- Avec des trajets les plus directs
- Reliant les pôles attracteurs

#### 4 principes

- 1 Capitaliser et développer l'existant
- 2 Prendre le parti de faire « dé-coïncider » les itinéraires cyclables du carrefour central
- 3 Décliner une palette d'aménagements cyclables adaptée
- 4 Affirmer et rendre lisible la présence du vélo sur l'ensemble de la commune

### ➤ Piétons :

#### Quelques pistes :

- Aménagements    ■ Signalétique
- Communication    ■ Confort de déplacement



## 2 Prendre le parti de faire « dé-coïncider » les itinéraires cyclables du carrefour central.

Le carrefour central reste dévolu à assurer une fluidité maîtrisée (et apaisée) du trafic motorisé. Le schéma offre une alternative sûre et confortable aux cyclistes en un bouclage au plus près du centre-ville.

Le cœur de ville, même s'il est en partie contourné, reste clairement accessible. Son réaménagement qualitatif est une pièce majeure du schéma communal des mobilités actives.

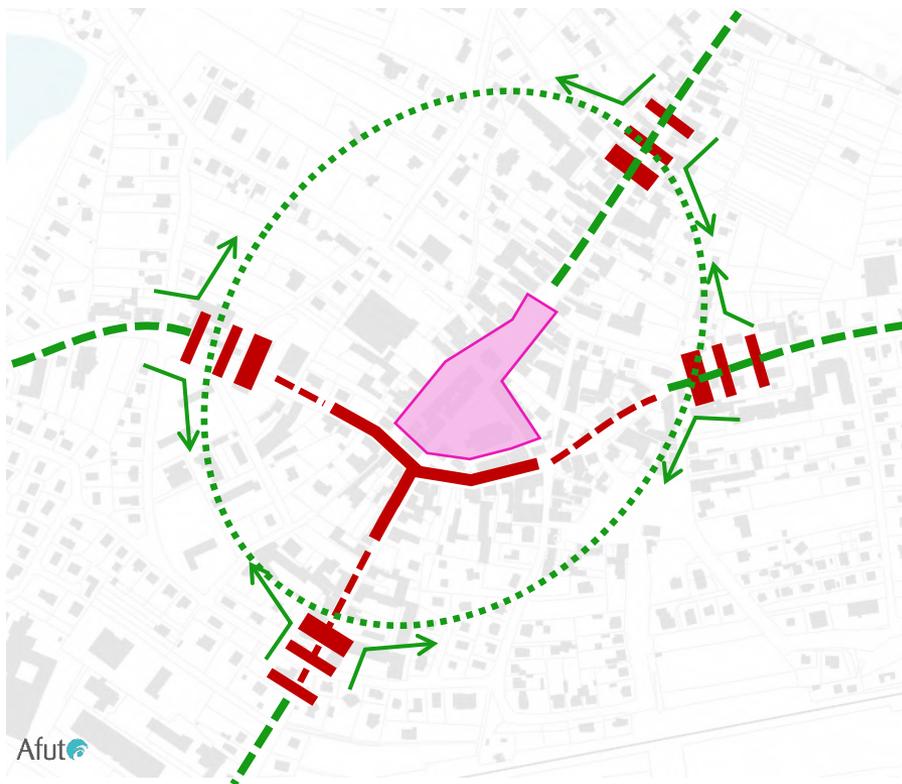


Photo Ville de Dannemarie

Le nouvel aménagement de voirie, réalisé à l'été 2024. Des sas vélo au niveau des feux permettent d'améliorer la sécurité et le confort de cyclistes qui choisiraient, malgré l'alternative proposée dans le schéma, de s'engager sur cet itinéraire en mixité avec le trafic des véhicules motorisés.

--- Aménagement séparatif sur les grands axes dès que possible

||| → A l'approche du carrefour central, redirection vers des alternatives cyclables

— Assurer toutefois la sécurité des cycles qui s'engagent malgré tout dans le flux véhicules au niveau du carrefour

Apaisement de la circulation de l'hyper-centre (Eglise-Mairie) aménagement espaces publics

### 3 Décliner une palette d'aménagements cyclables adaptés

... pour répondre au plus juste aux besoins, tout en tenant compte des contraintes

Itinéraires structurants :

- Aménagements **séparatifs** (pistes ou bandes cyclables) dès que la largeur le permet
- Sécurisation renforcée en situation de **mixité** : réduction de la vitesse, marquage au sol, panneauutage, sensibilisation,...

Sur \_\_\_\_\_ les \_\_\_\_\_ «branches complémentaires»:

en quartier résidentiel : souligner la présence des cycles (voire instauration d'une zone de rencontre...).

Créer de nouvelles liaisons sur les venelles (nouvelles voies modes doux mixtes ou uniquement piétonnes).

#### La bande cyclable

SÉPARATIF  
DREAL 25



#### La piste cyclable

FF cyclotourisme



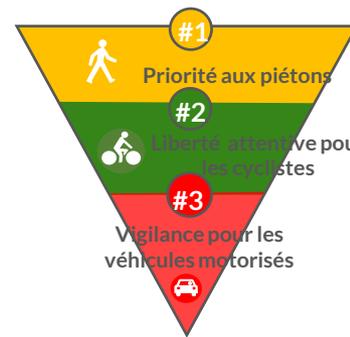
#### La piste bidirectionnelle



#### Zone de rencontre



Bar le Duc - L'Est Républicain



#### Marquage ludique



Métropole de Rennes

EN MIXITÉ

#### Double - chevrons

Ville de Sevran



#### Entrée de zone 30

Le Courier Picard - Compiègne



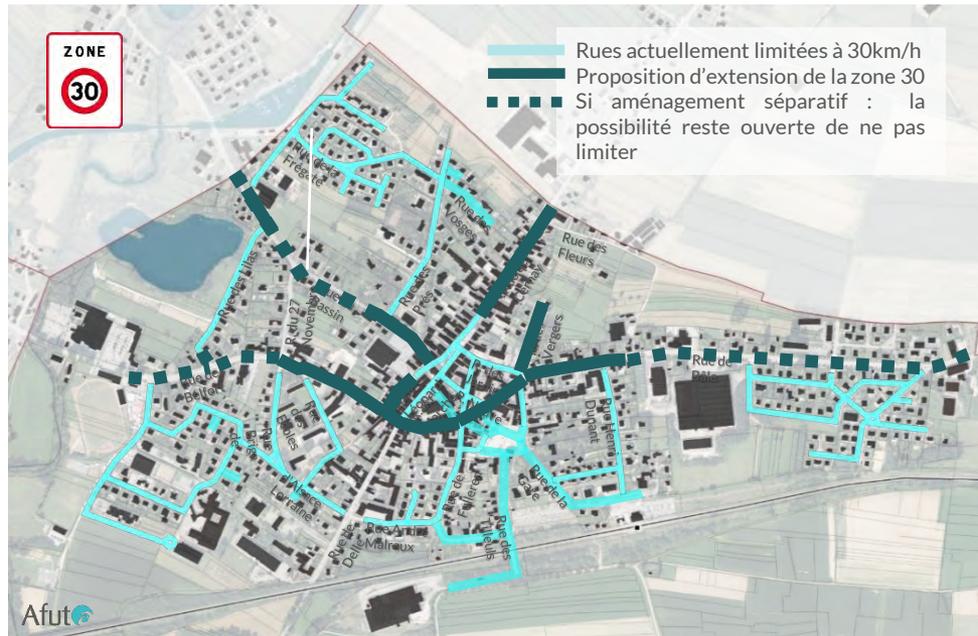
**Pour en savoir plus :**

Cahier de recommandations du CEREMA  
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/rendre-sa-voirie-cyclable>



## 4 Affirmer et rendre lisible la présence du vélo sur l'ensemble de la commune

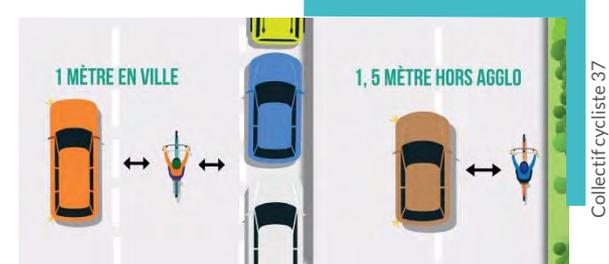
- Extension de la zone 30 à l'ensemble des itinéraires cyclables du schéma



- Renforcement du **marquage** (panneautage, peinture au sol zone 30, double chevrons...)
- Une attention particulière à porter à toutes les **traversées** /connexions/ suspensions des itinéraires
- Signalétique** directionnelle à développer, en lien avec la signalétique piétonne

### Pédagogie

Par exemple information sur les distances réglementaires à respecter pour dépasser un vélo (sinon : on reste derrière), règles de cohabitation.



- Continuer à développer les équipements connexes, soutien à la pratique : **stationnements, services**



Ex : station de lavage, maintenance et gonflage

Créer une « culture du vélo » à Dannemarie, même pour ceux qui n'en font pas !



# Déclinaison du schéma cyclable

## Légende

- Principaux pôles attracteurs de mobilité internes
- Sur voirie existante :**
- Aménager des dispositifs séparatifs**
- Grands axes : pistes/bandes cyclables aménagées dès que la largeur le permet
- Piste/bande unidirectionnelle
- Gérer la mixité des modes**
- Des voies de desserte constitutives du réseau principal, à sécuriser pour les cycles (sans aménagement séparatif)
- - - Des « branches » vraies en quartier résidentiel, où souligner la présence des cycles
- Par exemple : par une zone de rencontre
- Création de nouvelles voies « modes doux » :**
- Des itinéraires cyclables en site propre (+ desserte riverains) pour irriguer la commune
- > itinéraires formalisables à court terme
- > itinéraires dont l'opportunité est à étudier
- > connexion uniquement piétonne



## Comment développer la pratique piétonne à Dannemarie ?

### Améliorer peu à peu le réseau piéton communal

- **Des travaux d'améliorations ponctuels** à apporter pas à pas sur l'existant, en régie. Des repérages complémentaires pourraient être réalisés pour noter:
  - Largueur des trottoirs insuffisantes, obstacles
  - Rupture de continuité
  - Traversées piétonnes manquantes ou à améliorer
- **Quelques principes à intégrer lors des nouveaux aménagements.** Voir nos travaux (lien p.13), ceux du CEREMA ou de l'ADMEME (<https://librairie.ademe.fr>)
- **Programmer un aménagement sur le centre bourg**  
> Voir le chapitre suivant.

### Travailler à une signalétique cohérente tous modes



Signalétique piétonne avec temps de parcours à Nîmes (Ville de Nîmes)

- Globale modes doux
- Spécifique piétons
- Spécifique Vélos

- **Une étude de mise en cohérence et de développement de la signalétique est à envisager**

### Communication et sensibilisation



Campagne de promotion de la marche (Bruxelles Mobilités)

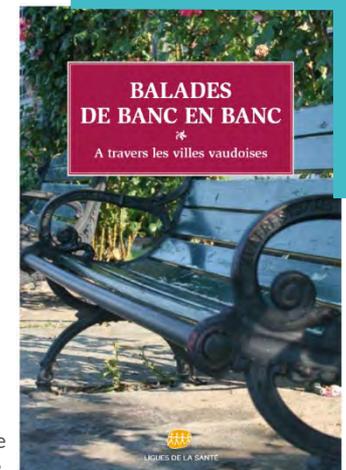
Les parcours loisirs et ludiques font partie des leviers d'incitation à la pratique quotidienne

- **Continuer à développer** ce qui se fait déjà à Dannemarie : **itinéraires patrimoine et de découverte** tous publics.

### L'importance du confort de déplacement .. et de la pause

La pratique de la marche, c'est se déplacer, mais c'est aussi la pause !

- **Prévoir un plan de déploiement des bancs et assises** (en concertation avec les riverains)
- **Travailler à l'accompagnement végétal des itinéraires** (qualité du cadre paysager et ombrage) : notamment lors de l'aménagement du réseau de venelles



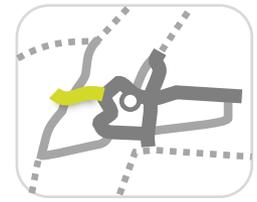
Guide d'itinéraires de promenade par la ligue de la santé suisse.





## DÉCLINAISONS

Propositions de déclinaison des principes du schéma dans les différents secteurs de la ville.



→ Piste bi directionnelle entre le niveau du stade et le rond-point de la Liberté

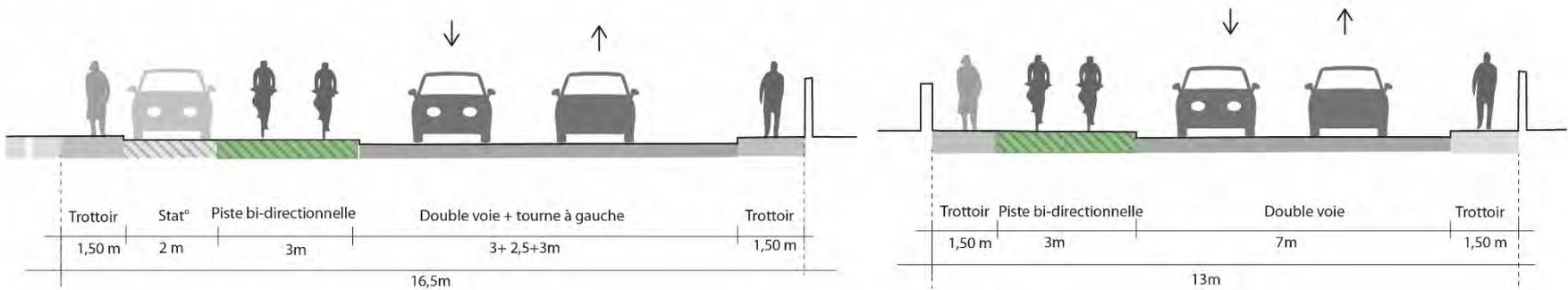


Google Street View

Propositions

Au droit de la maison funéraire (stationnements)

Profil type rue à 13/14m

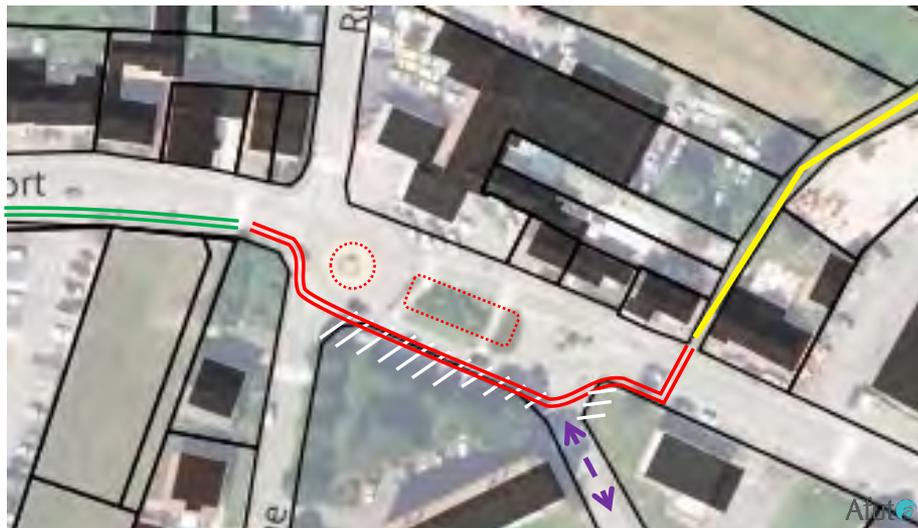
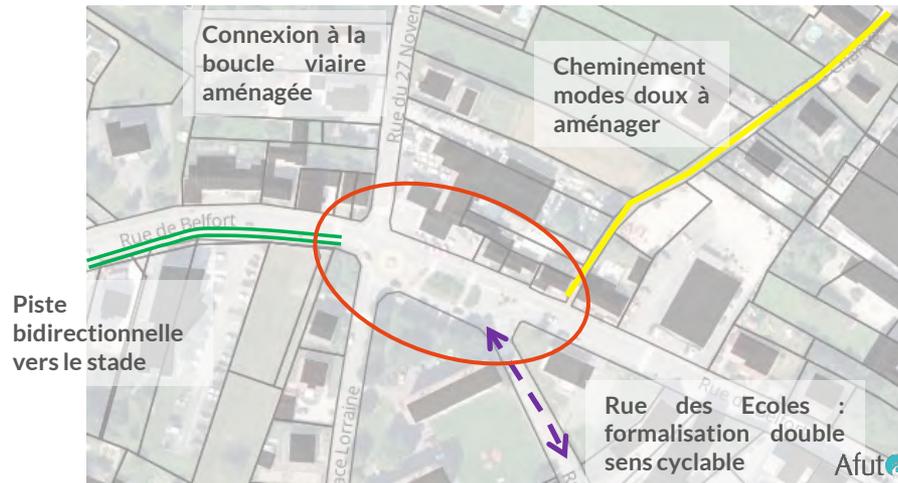
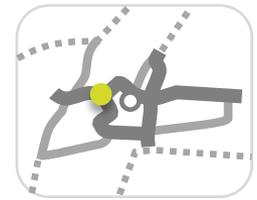


Coupes de principe



## Autour du carrefour « de la Liberté »

Un carrefour difficile à aménager pour les cycles



Google Street View

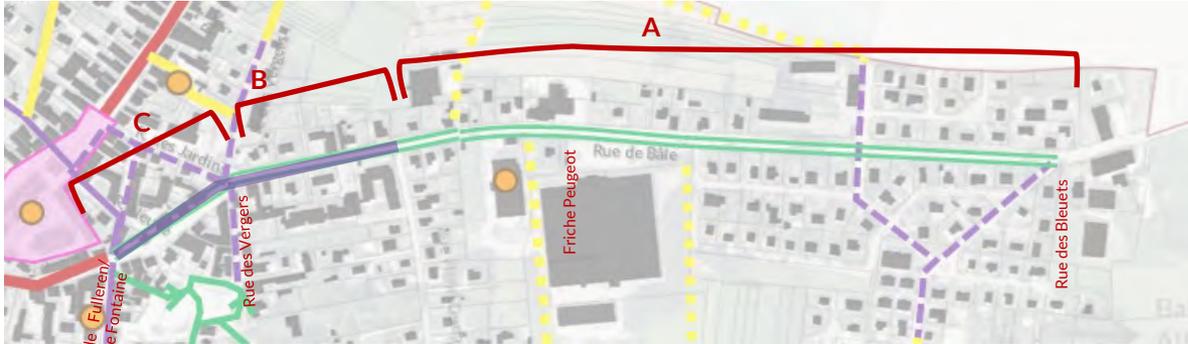
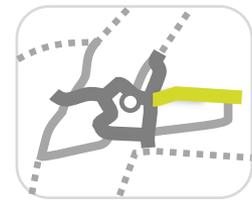


## → Une piste bidirectionnelle qui contourne le carrefour

Réaménagement du trottoir sud sans toucher à la géométrie du carrefour : intégration de bandes sur trottoir élargi + 3 traversées gérées par trottoir traversant ou passage piéton /vélo mixte. Solutions nécessitant des négociations parcellaires (à la marge) avec les propriétaires.

**A noter :** comme cela a été proposé lors de la réunion publique, il peut être envisagé de tester dans un premier temps le passage des vélos au sein du carrefour en renforçant le marquage et la sécurisation (panneaux, bandes, sas, chevrons...). Une attention devant être portée plus particulièrement au sens « montée » où les vélos sont plus lents. A voir si cette solution serait toutefois adaptée à de jeunes cyclistes qui déboucheraient de la rue des Ecoles.

# Entrée est- Rue de Bâle



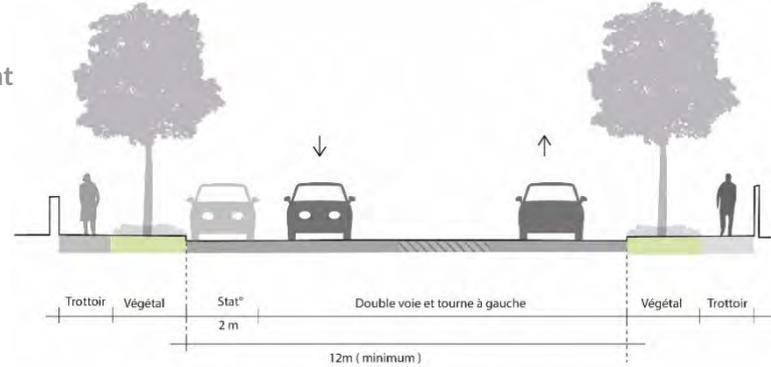
→ Deux pistes unidirectionnelles peuvent être aménagées sur la séquence A à la place des stationnements. Le contexte urbain des séquences B et C ou les stationnements rendent l'option moins viable par rapport aux besoins de stationnement.

Google Street View



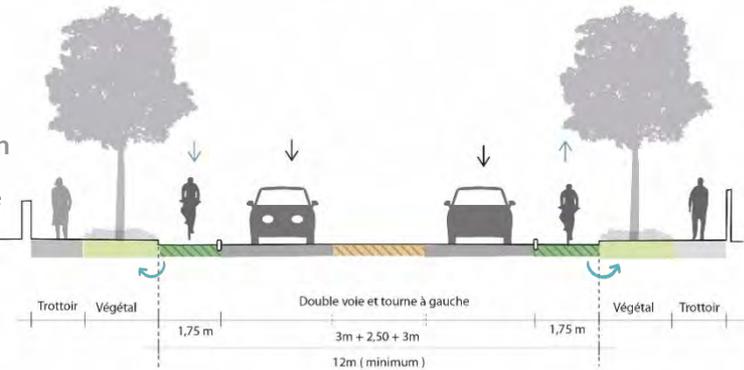
Existant

Proposition d'aménagement d'une piste cyclable sur la séquence A



Proposition

Coupes de principe

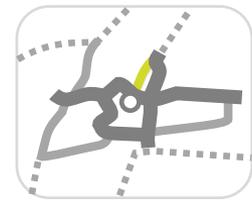


Piste cyclable de part et d'autre de la voie. Réserve d'une bande centrale permettant de réduire visuellement la largeur de la voie véhicule et d'intégrer quand nécessaire un tourne-à gauche.

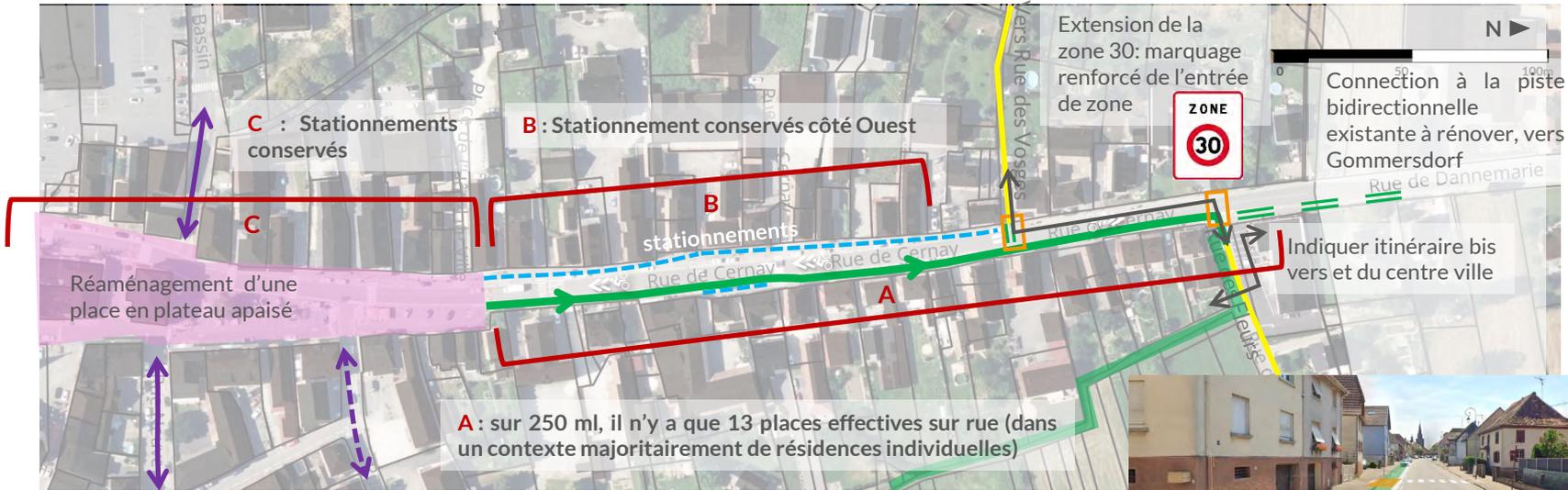
↳ Séquence A : le réaménagement peut être l'occasion de traiter les pistes cyclables ou les rives avec du revêtements perméables ou de modifier les bordures afin de permettre le rejet des eaux pluviales dans les espaces verts (déconnexion des réseaux d'EP). Des aides de l'Agence de l'Eau sont possibles.



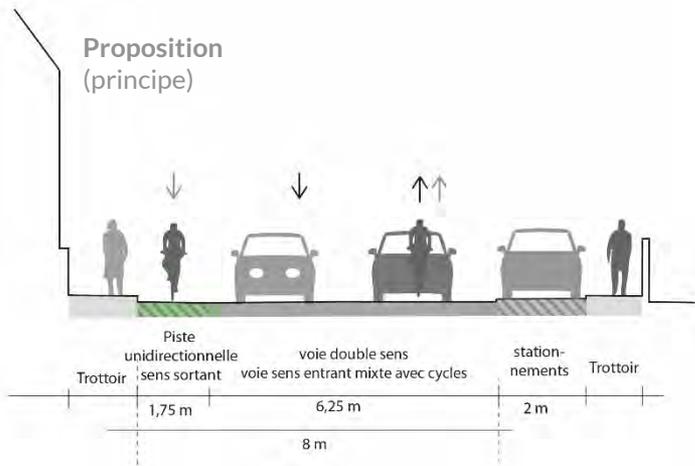
# Entrée nord - Rue de Cernay



Une entrée vers le cœur de bourg, à mettre en scène



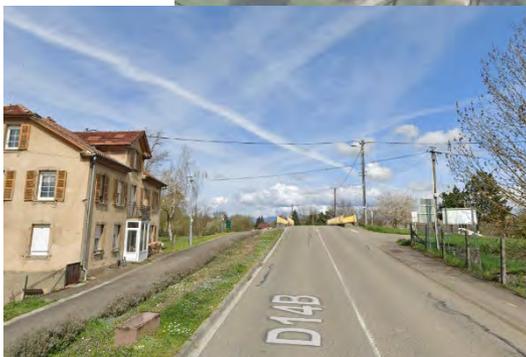
→ Piste cyclable unidirectionnelle sens sortant côté Est - Vélos insérés dans la voie de circulation sens entrant.



Google Street View



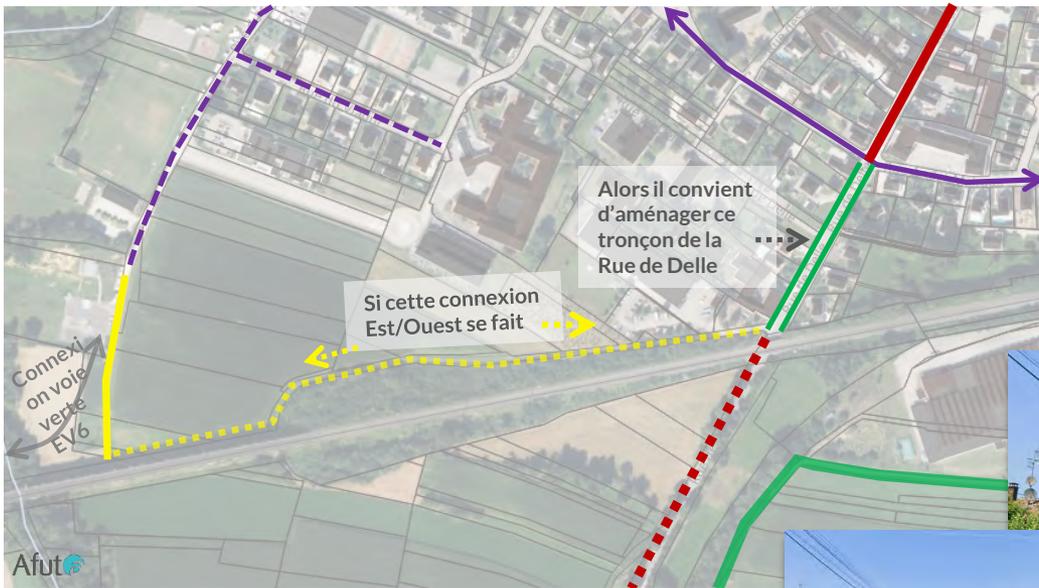
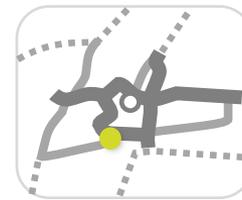
# Rue du Bassin en direction de la halte fluviale



→ Organiser la connexion vers l'EV6 à partir du réseau routier par un bouclage

→ Relier la rue du Canal et la rue des Lilas par la rue du Bassin : piste bidirectionnelle sur un côté de la voie, à étudier avec les propriétaires. L'itinéraire rejoint ensuite l'Eurovéloroute 6 (EV6) par la rue du Canal





→ La largeur de la voie sur ce tronçon permet d'envisager l'installation de deux bandes/pistes unidirectionnelles.

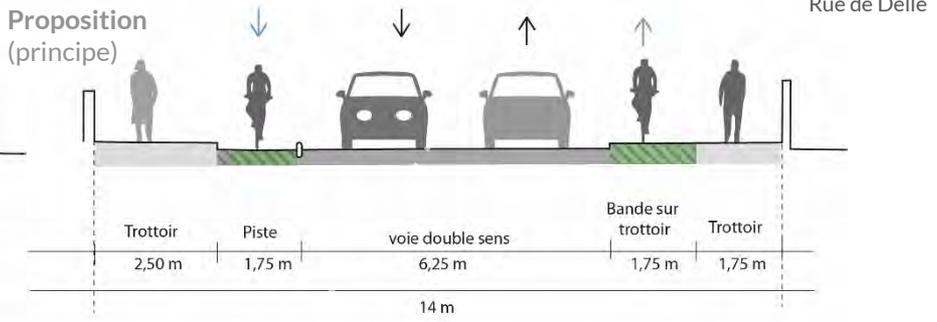
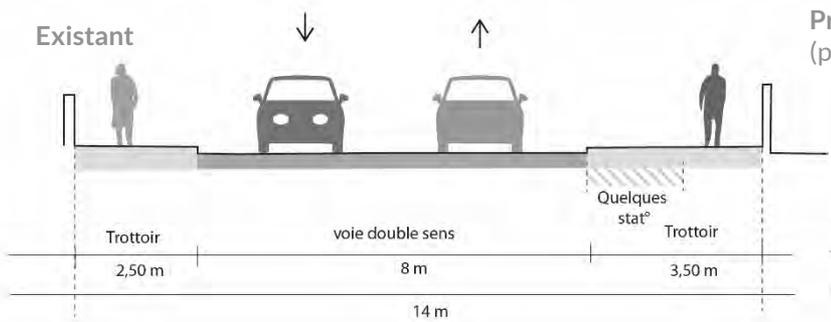
En théorie un aménagement léger est possible en créant une bande sur trottoir, d'un côté et une piste sur voie, de l'autre.

La CeA\* préconise une solution en séparant la piste du trottoir piéton afin d'éviter les conflits d'usage. Cette option nécessitant la reprise du profil de voirie serait à retenir pour un aménagement pérenne.

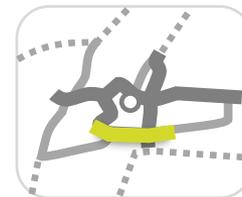
\*Collectivité Européenne d'Alsace



Google Street View



Rue de Delle



Grand Chambéry



Guirlande à l'entrée d'une rue résidentielle à Riehen près de Bâle (CH)



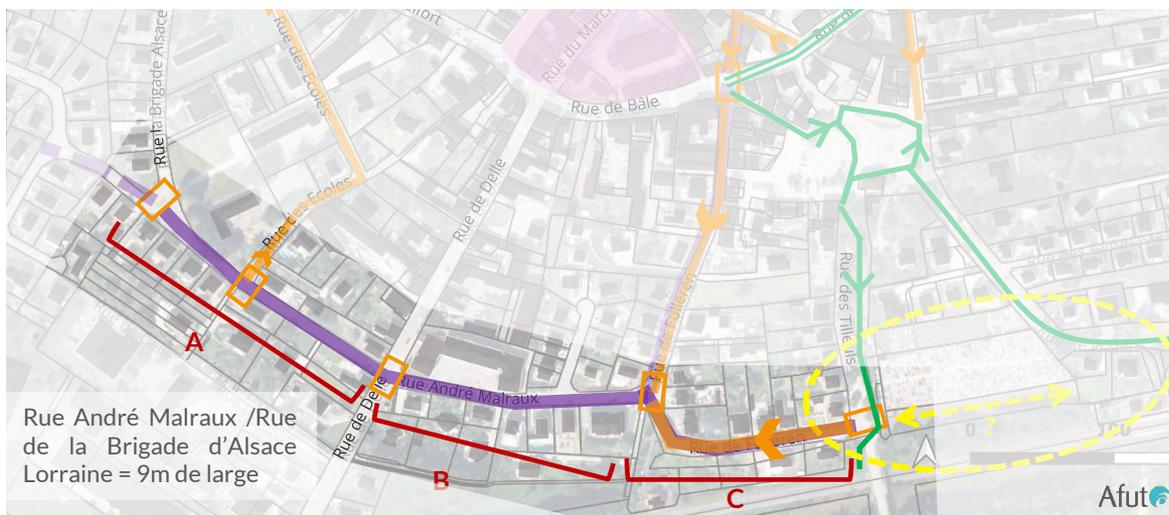
Rennes - source « 20 minutes »

➤ Pas de possibilité d'aménagement séparatif mais sécuriser les cycles en apaisant la voie et soulignant leur présence

- Marquage en entrée de rue : rappel zone 30 et annonce statut de la rue « itinéraire vélo »
- Marquage accentué des traversées piétonnes en incluant la traversée vélo, notamment au niveau de l'embranchement vers la rue des Ecoles (exemple d'aménagement ci-contre).
- **Rue des Ecoles** : un clin d'œil au vocabulaire ludique utiles place de l'Hôtel de Ville, avec des fanions, contribuerait à lui donner un statut particulier
- Rappel continu de la présence du vélo grâce à des chevrons peints sur voie



Google Street View



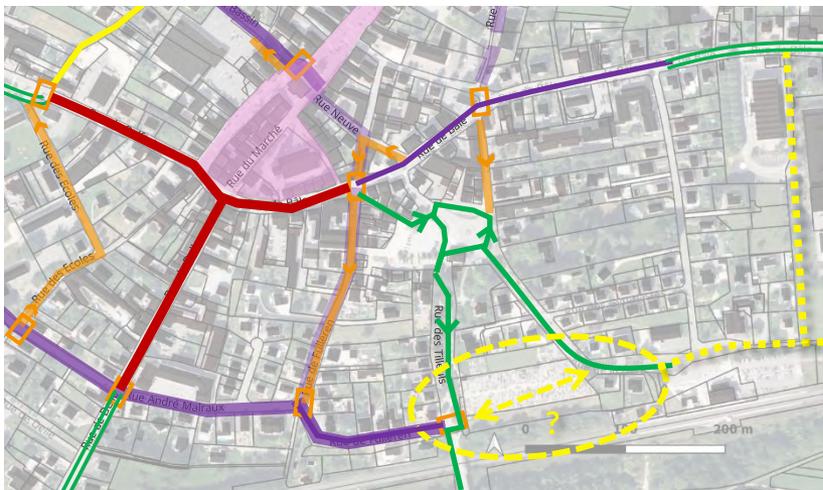
➤ A tester : un sens unique sur la séquence C

>> Le gain de place permettrait d'aménager deux bandes cyclables unidirectionnelles (se justifie d'autant plus au regard du dénivelé)



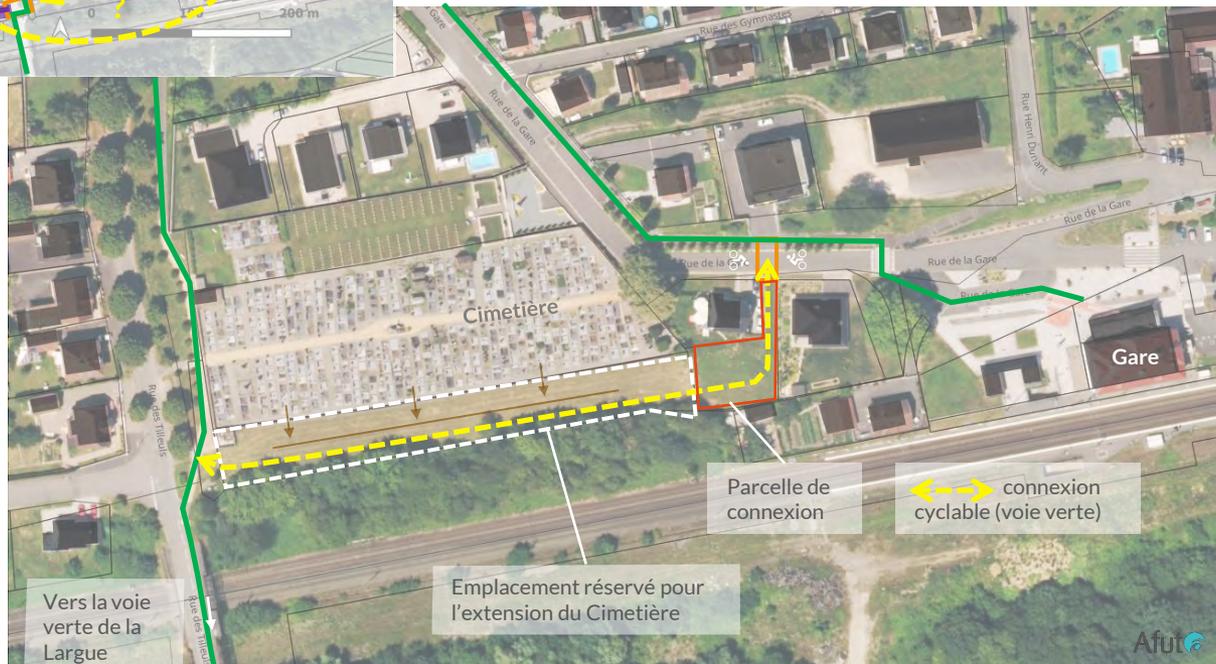
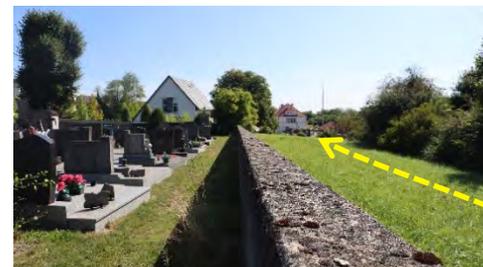
# La connexion au niveau du cimetière

→ Un chaînon manquant au maillage cyclable : une liaison directe voir verte de la Largue >> Gare



La traversée piétonne peut se faire lorsque le cimetière est ouvert, mais une mixité interne avec les cycles n'est pas souhaitable

La nouvelle connexion (type voie verte) pourra se faire le long du boisement existant, dont la lisière est à traiter : à élaguer et compléter pour assurer un ombrage et une transition paysagère intéressants et favorables à la biodiversité. Un revêtement perméable peut être utilisé.



Vers la voie verte de la Largue

Emplacement réservé pour l'extension du Cimetière

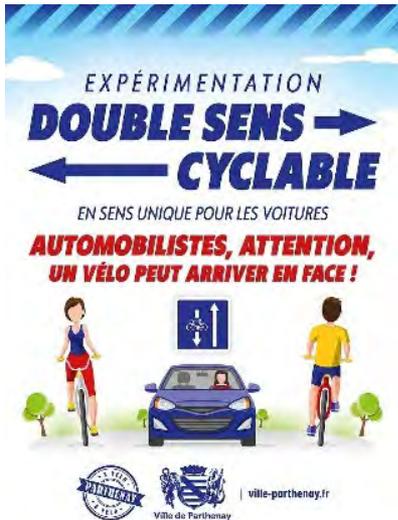
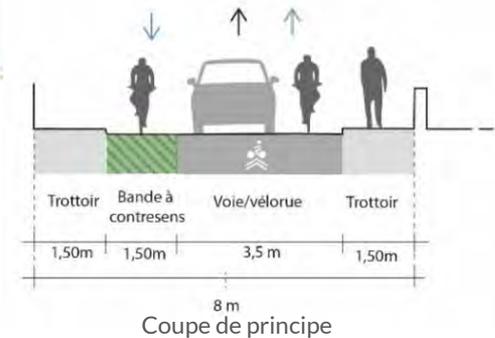
Parcelle de connexion

connexion cyclable (voie verte)



# La mise en place de double sens cyclables

Suite à l'évolution du Code de la route, le double sens cyclable est la règle générale dans les rues à sens unique aménagées en zone 30, en zone de rencontre et sur les voies limitées à 30 km/h (sauf arrêté contraire). Une signalisation et une formalisation de cet état de fait sont souhaitables car souvent mal connu ou non respectée par les automobilistes.

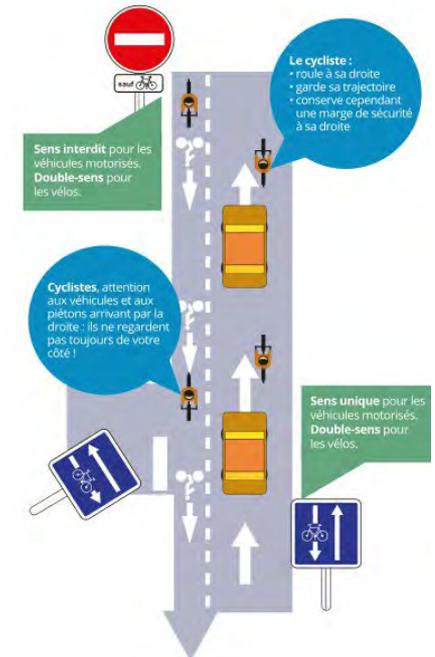


Ville de Parthenay



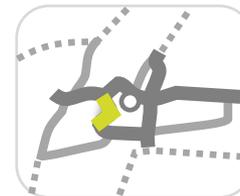
CEREMA

Rendre visible et « officielle » cette possibilité d'usage par les cycles en marquant la bande à contresens et en marquant les doubles chevrons dans le sens des véhicules, voire en séparant visuellement cette voie par une limite physique (obstacle, potelets...)

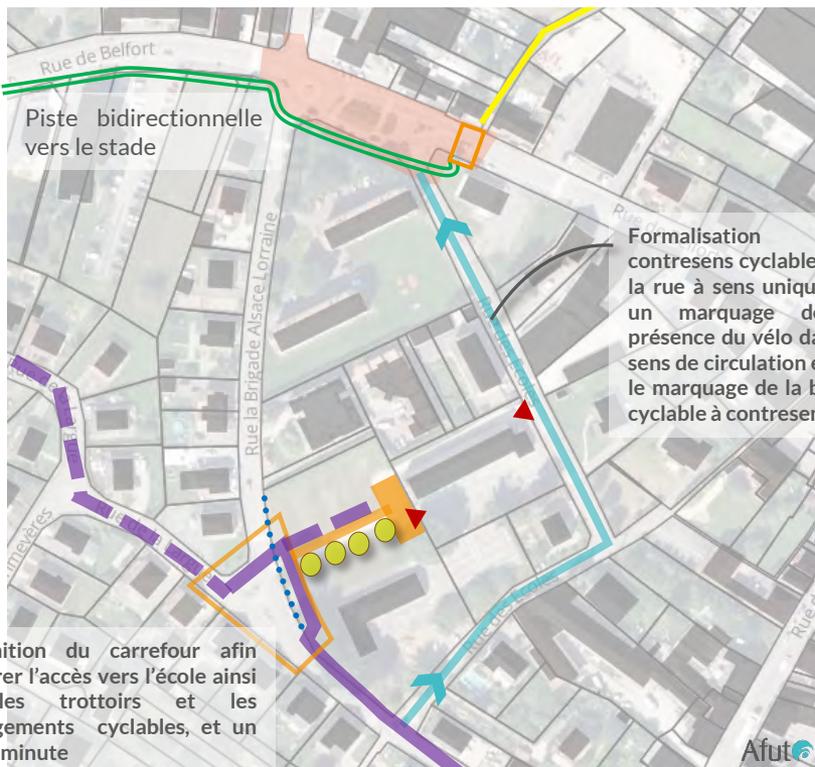


Collectif cycliste 37





## Renforcer l'aménagement du double sens cyclable : l'exemple de la rue des Ecoles



Redéfinition du carrefour afin d'intégrer l'accès vers l'école ainsi que les trottoirs et les aménagements cyclables, et un dépose minute

Formalisation du contresens cyclable dans la rue à sens unique par un marquage de la présence du vélo dans le sens de circulation et par le marquage de la bande cyclable à contresens.

**Réorganisation de l'accès à l'école primaire :** outre le travail de formalisation du double sens cyclable sur la rue des Ecoles (pièce intégrante du schéma communal), il est envisageable de complètement réorganiser l'accès à l'école en utilisant la parcelle donnant sur la rue de la Brigade d'Alsace Lorraine. Ceci implique certainement une gestion différente des entrées à l'établissement mais a l'avantage d'ouvrir différentes possibilités : stationnements vélo, dépose-minute pour les parents (maintien possible de stationnements pour les enseignants et accès livraison). On a dans les faits une véritable portion de « rue aux écoliers » avec une fin de parcours en site propre pour ceux-ci.

Ces propositions sont à étudier en lien avec les usagers et enseignants.

En fonction de l'option retenue, la connexion vers le carrefour de la liberté par la rue de la Brigade d'Alsace Lorraine est à envisager.

Rendre visible le double sens cyclable : des interventions artistiques ou l'utilisation d'un mobilier classique : une large gamme de possibilités s'offre aux communes.



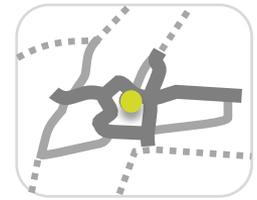
Ville de Blois



Chartres - Chartravélo

Plus esthétiques que les potelets amovibles classiques (illustration ci-dessus), il existe également des potelets fins et souples à mémoire de forme, ceux-ci peuvent être mis en place une fois la phase de test passée.

# Le cœur de ville « reprend sa place »



La place hier



Collection A. Berbett

La place aujourd'hui



La place demain ?



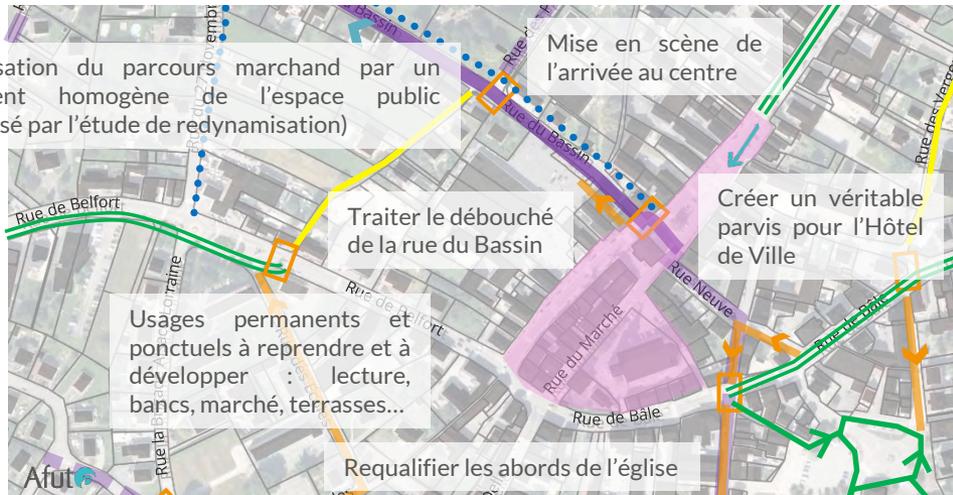
Lancer un concours de conception pour l'aménagement de l'ensemble du secteur

L'espace public entre l'Hôtel de ville et l'église est le lieu d'une véritable articulation des circulations tous modes. Il constitue une pièce majeure du schéma communal des mobilités actives. Cette situation stratégique appelle une reconfiguration globale à même d'améliorer la qualité et la convivialité du cœur de ville.



Creully sur Seulx - (Source - Ville de Caen)

Formalisation du parcours marchand par un traitement homogène de l'espace public (préconisé par l'étude de redynamisation)



Rue Principale de Murg - Allemagne (Google Street View)

## Urbanisme tactique et concertation : un préalable possible à l'aménagement « en dur »

Une option de mise en œuvre est d'envisager des actions temporaires (préfiguration) pour recueillir les attentes des usagers et donner à voir.

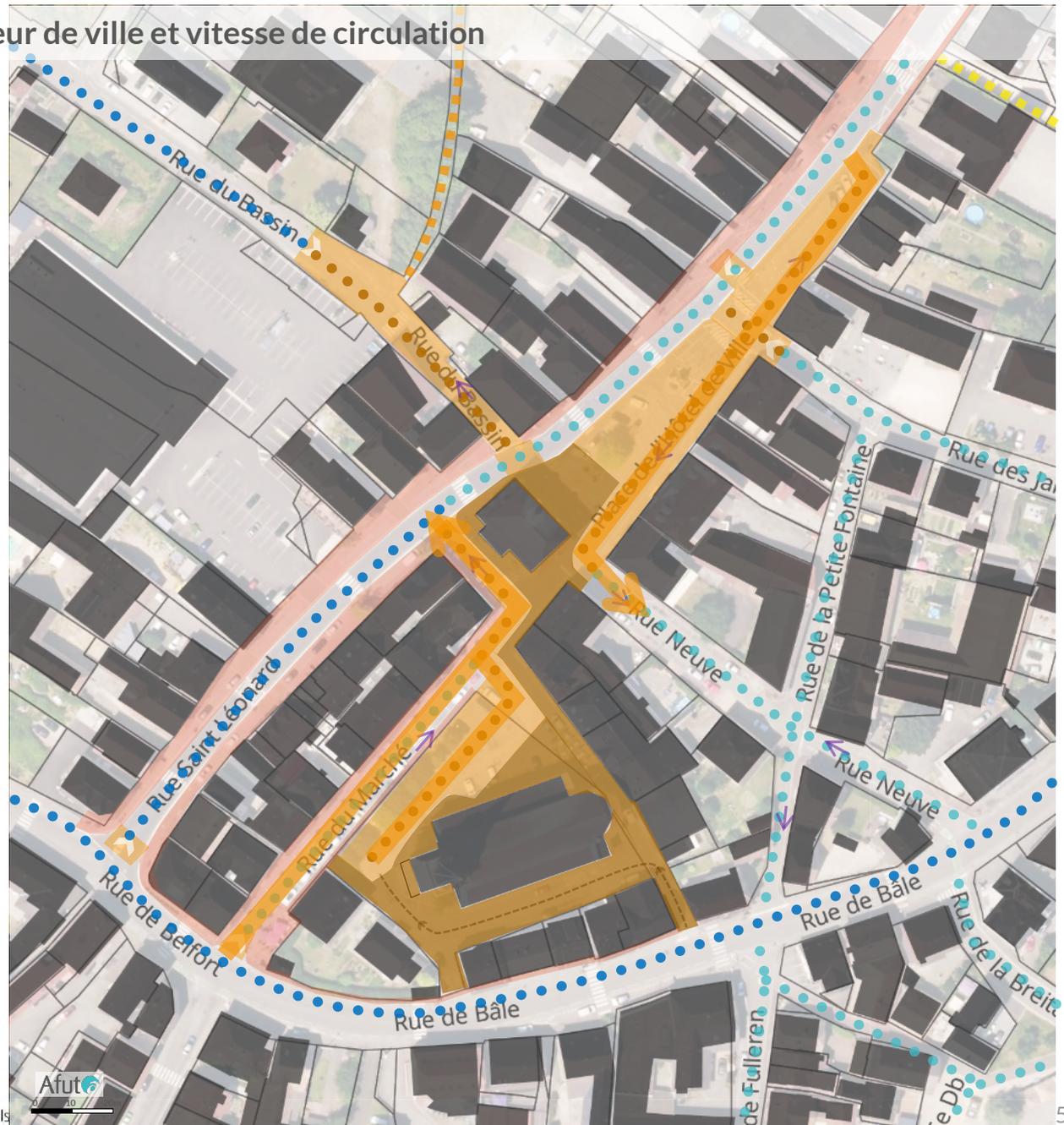


Chalampé - Région Muhousienne



## Evolution de l'organisation de la circulation :

- Extension de la zone 30 rue du Bassin, Rue Saint Léonard et rue de Bâle
- Transformation de la zone 30 autour Mairie et Eglise (parkings et desserte riverains) en zone de rencontre : présente un réel intérêt si un aménagement ad'hoc est réalisé.



- Zone 30 existante
- Extension de la zone 30
- Circulation en zone de rencontre
- ▭ Traiter l'insertion du vélo dans les traversées et carrefours
- ▬ Aménagements cyclables sur les grands axes
- Nouvelle connexion modes doux
- Nouvelle connexion piétonne
- ▬ Trottoirs existants aménagement conservé
- ▬ Zone de rencontre
- ▬ Piétonnisation avec accès riverains
- Sens uniques existants

# Une nouvelle place autour de l'église



La place aujourd'hui : un vaste espace en enrobé, une topographie légèrement en pente des voitures « collées » au monument : il manque un « socle » à l'église et une structuration à l'espace public.



Schéma indicatif permettant d'orienter le programme. A préciser et faire évoluer lors des études techniques par un concepteur, sur la base d'un plan de géomètre.



Exemple de zone de rencontre. Une solution avec la majorité des surfaces en enrobé permet de réduire le coût tout en soulignant façades et axe de circulation par un traitement plus qualitatif en pavés. Source image Mairie de Figeac (46)



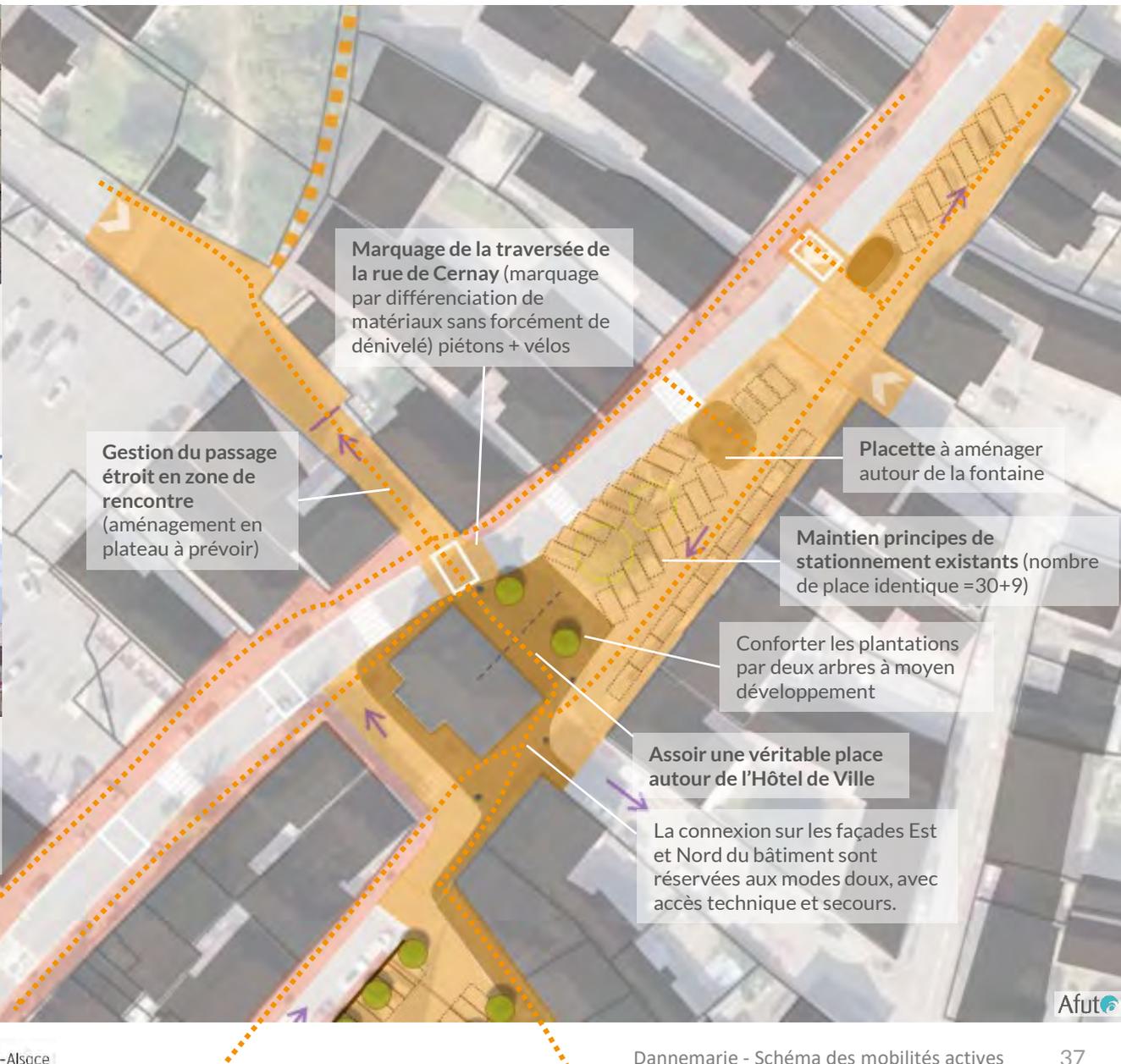


Absence de trottoir le long de la façade Est de l'Hôtel de Ville : ce tronçon est stratégique pour relier la place de l'Hôtel de Ville à celle de l'Eglise, dont l'ensemble pourrait former un nouvel espace public de qualité pour le cœur de ville.



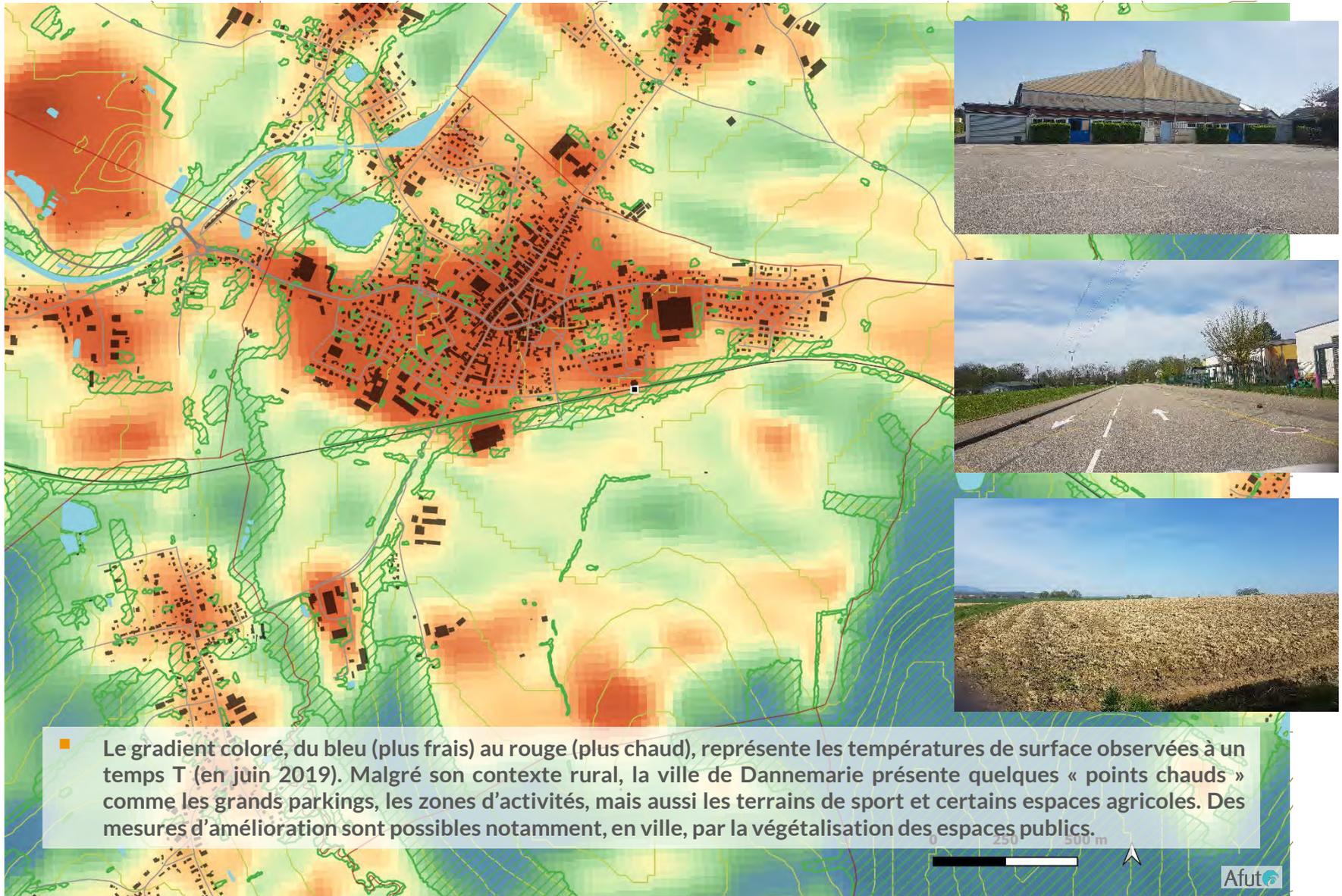
Maintenir voire faire évoluer l'« animation aérienne » par les fanions : signale l'entrée du cœur de ville et soulignerait un futur aménagement d'espace public.  
>> un travail sur l'éclairage également

Schéma indicatif permettant d'orienter le programme. A préciser et faire évoluer lors des études techniques par un concepteur, sur la base d'un plan de géomètre.



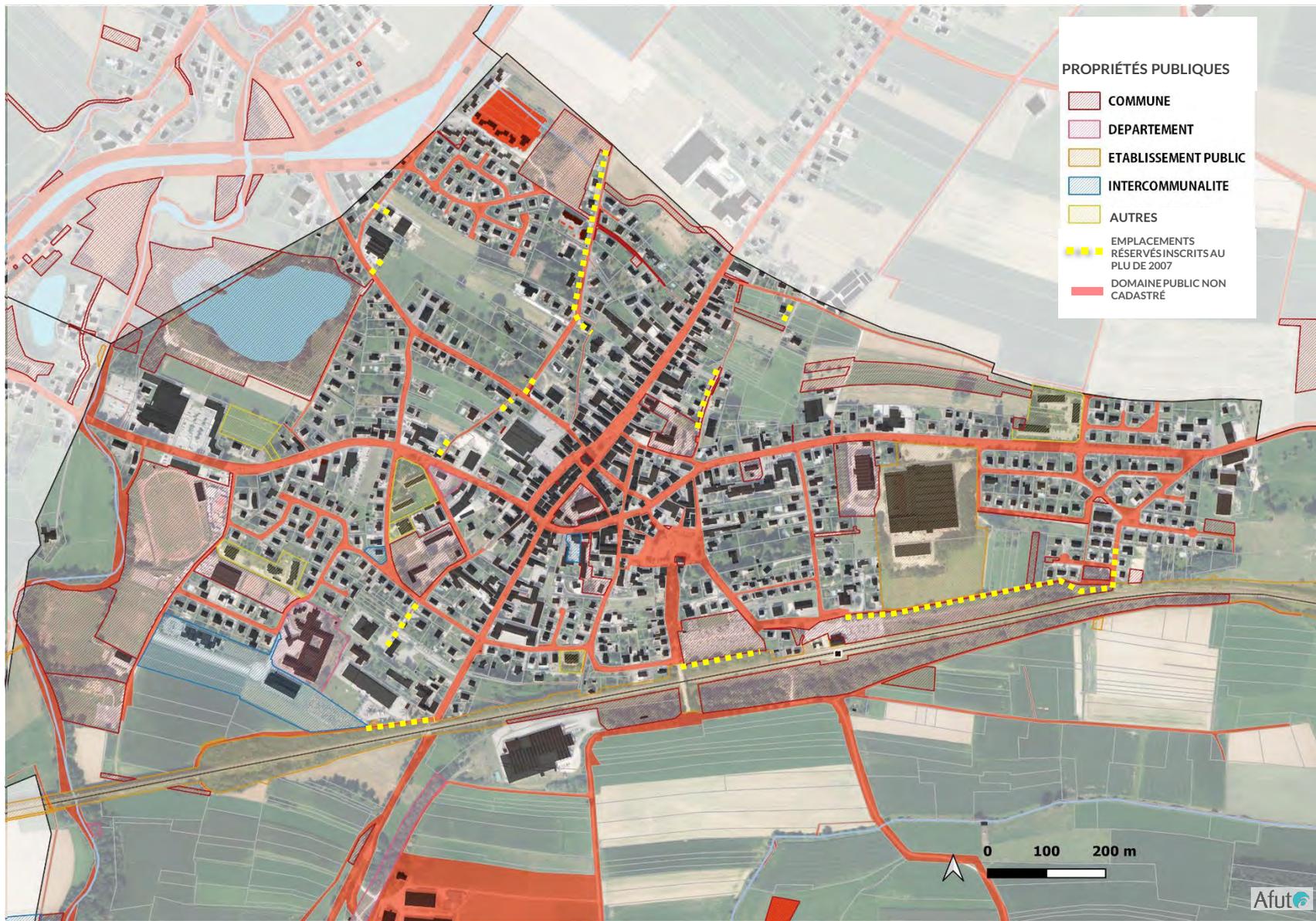
## ANNEXES







# Foncier : Propriétés publiques





VILLE DE DANNEMARIE



**Afut Sud-Alsace**

33 avenue de Colmar  
68200 MULHOUSE

[www.afut-sudalsace.org](http://www.afut-sudalsace.org)

Direction de la publication

Viviane BEGOC

Conception et rédaction

Cécile CALIFANO WALCH

03 69 77 60 78

[cecile.califano-walch@afut-sudalsace.org](mailto:cecile.califano-walch@afut-sudalsace.org)

Cartographie SIG : Anne LICHTLE

Sources des cartes : BD Topo IGN, BD OCS GE2, AFUT  
Toute reproduction autorisée avec mention précise de la  
source et référence exacte.

Crédits photos AFUT sauf mention contraire