

Commune d'Ottmarsheim

# Problématique des déplacements

Septembre 2005 - Document de travail

1. Problématique

2. Contexte

3. Diagnostic

4. Enjeux

5. Objectifs

6. Propositions

# 1. Problématique

Des dysfonctionnements quant à l'organisation de la circulation et du stationnement ont été constatés par la commune d'Ottmarsheim concernant le quartier délimité par les rues du Vergers/Bleuets/Iris/Flours.

Ces problèmes concernent :

- ⇒ des flux de transit dans la rue du Muguet, induits par la modification du sens de circulation de la rue des Fleurs;
- ⇒ des vitesses de circulation excessives des véhicules automobiles sur certaines voies;
- ⇒ le stationnement, en termes d'organisation et de capacité offerte :
  - ↳ une partie des places de stationnement sur chaussée est organisée à cheval sur les trottoirs ce qui a pour effet de gêner considérablement l'évolution des piétons, voire même d'empêcher celle des PMR (Personnes à Mobilité Réduite);
  - ↳ le stationnement organisé sur la chaussée n'est pas respecté, les voitures stationnent malgré tout à cheval sur les trottoirs avec les effets induits du point précédent;
  - ↳ des véhicules stationnent sur la chaussée de manière illicite.

## 2. Contexte

Les voies concernées par la présente étude constituent le réseau viaire d'un quartier :

⇒ excentré par rapport au coeur de la commune;

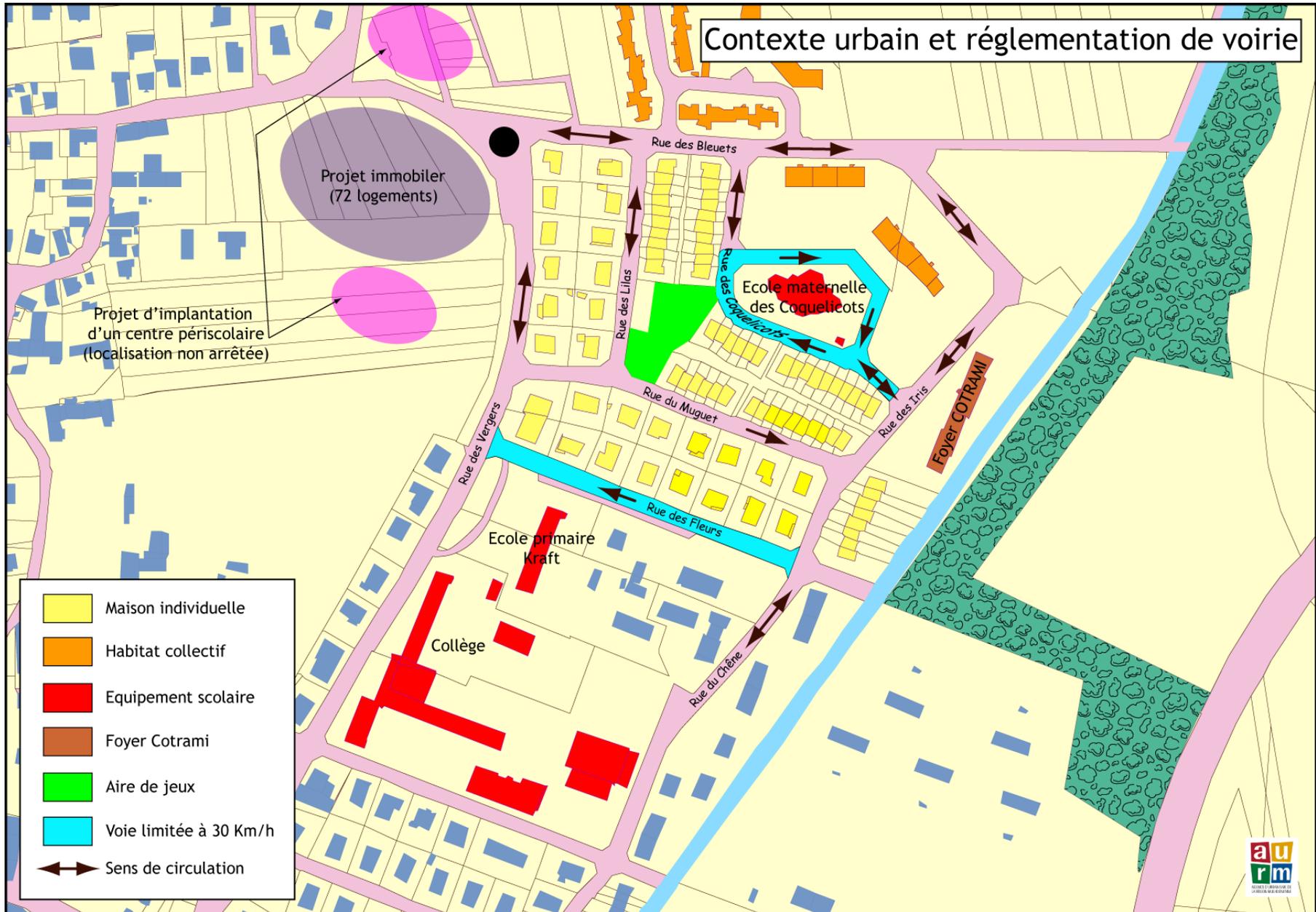
⇒ à dominante résidentielle, composé majoritairement de maisons individuelles;

⇒ dans lequel se localisent des pôles générateurs de trafic (école maternelle / primaire / collège) d'importance communale;

⇒ dont le réseau de voirie est composé essentiellement de voies de desserte;

⇒ à proximité duquel deux projets d'importance communale sont prévus : programme immobilier de 72 logements et centre périscolaire.

# Contexte urbain et réglementation de voirie



# 3. Diagnostic

## 3.1. Le stationnement : problèmes d'organisation et incivisme

L'observation sur le terrain des dysfonctionnements évoqués par la municipalité, en ce qui concerne le stationnement, a permis de dégager les éléments suivants :

► les espaces de stationnement sont nombreux et bien répartis à l'échelle du quartier, avec notamment la présence de 2 parkings ayant une capacité assez importante mais qui semblent peu utilisés car situés un peu à l'écart des habitations (et à proximité du Foyer Cotrami?);



► l'organisation des places de stationnement à cheval sur les trottoirs constitue un gêne considérable pour les cheminements piétons. Ce fait est amplifié les jours de ramassage des ordures



(voiture + poubelle sur trottoirs constituent des obstacles infranchissables);



► de nombreux résidents disposent de garage/place privées dans leur propriété qu'ils n'utilisent pas, réduisant de fait le nombre de places de stationnement offertes et renforçant ainsi la présence des véhicules automobiles sur l'espace public;

► la présence de quelques voitures « ventouses »;

► le stationnement illicite de certains véhicules peut constituer un danger pour la circulation générale (intersection Muguet - Iris par exemple);



► malgré le nombre important de places de stationnement offertes, des voitures stationnent de manière illicite sur la chaussée;



► le stationnement perpendiculaire à la voie dans la rue des Vergers est à proscrire, ce type de place n'étant pas adaptée à des voies supportant une circulation importante et sur lesquelles la vitesse est réglementée à 50Km/h.



## Cas particulier des rues desservant un équipement scolaire

Ces voies présentant un caractère spécifique lié à leur triple fonction (circulation/stationnement résident/accès aux équipements scolaires), elles devraient faire l'objet d'une attention particulière.

Ainsi, l'observation sur le terrain fait ressortir :

### ► La rue des Coquelicots :

↳ les places de stationnement localisées dans la rue des Coquelicots à proximité immédiate de l'entrée de l'école maternelle sont mal calibrées au niveau de la longueur (trop profondes);



↳ la place réservée aux personnes handicapées n'est pas respectée lors des phases de dépose/ramassage des élèves;



↳ malgré le nombre important de places mises à disposition dans cette rue, et à proximité immédiate dans la rue des Iris, des véhicules stationnent de manière illicite en face de l'entrée, à cheval sur les trottoirs;

↳ les places de stationnement disponibles à proximité immédiate sont disposées de manière perpendiculaire à la voie. Ce type de place impose des manœuvres de marche arrière des véhicules qui peuvent soit gêner l'écoulement de la circulation, soit se révéler dangereuses (problème de visibilité aux heures de pointe).

### ► La rue des Fleurs :

↳ malgré le nombre de places aménagées, certains véhicules stationnent directement sur la chaussée (partie nord de la voie);

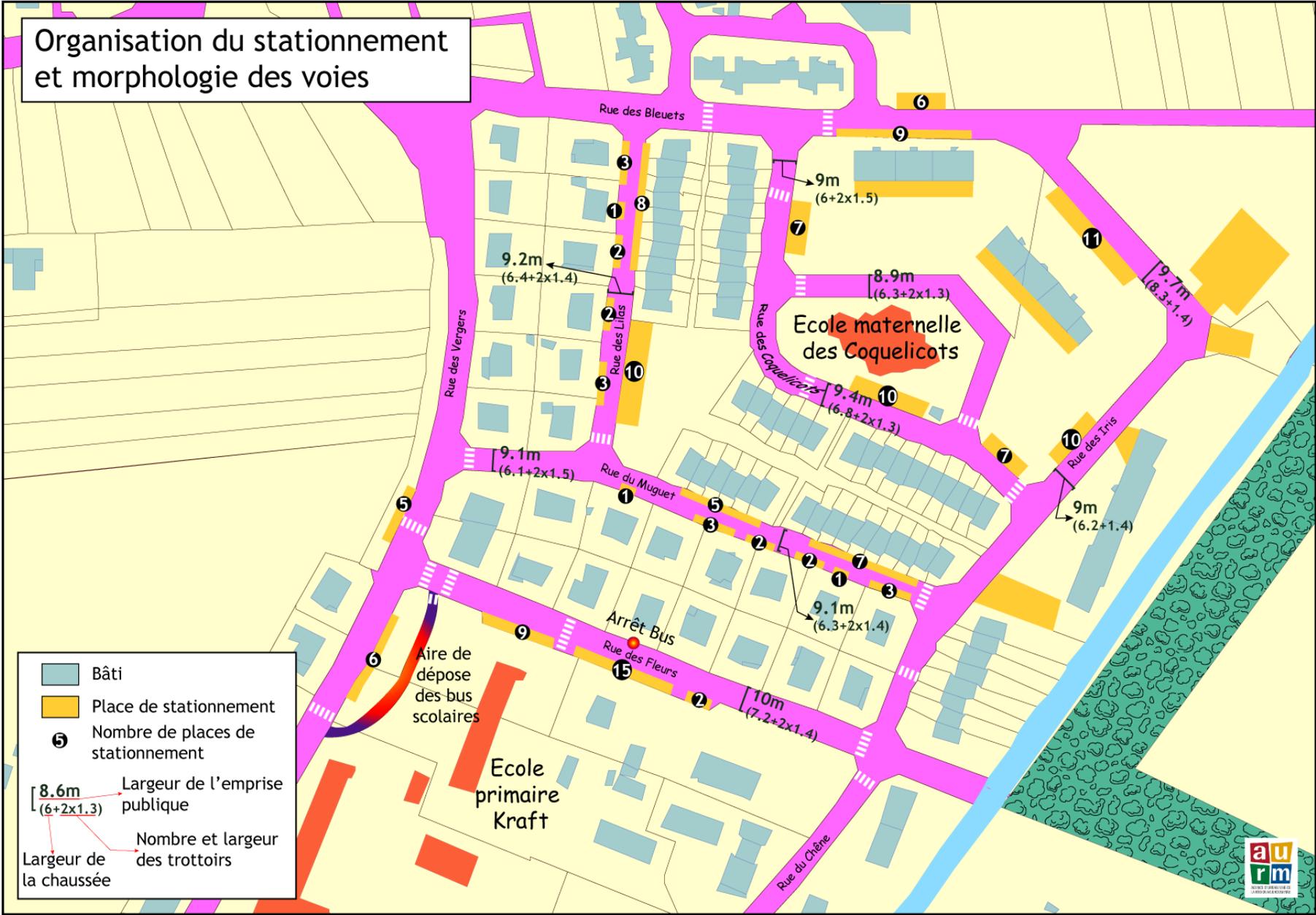
↳ l'organisation du stationnement n'est pas adaptée à la dépose minute. En effet, les places sont disposées soit perpendiculairement à la voie, soit en épis. La dépose des élèves se réalise donc sur la chaussée (sur l'espace de stationnement) et non pas directement sur un espace protégé de la circulation (trottoir ou parvis...). L'organisation actuelle ne favorise donc pas une rotation rapide des véhicules lors des phases de dépose/ramassage des élèves en VP.

*Toutefois, il est à noter que ce type de place présente des avantages non négligeables :*

⇒ peu de risques dans des voies peu fréquentées (liés aux manœuvres d'insertion dans la circulation)

⇒ nombre de places créées plus importante par rapport à un stationnement longitudinal

# Organisation du stationnement et morphologie des voies



## 3.2. Le réseau de voirie

### 3.2.1. Un partage modal favorable à la circulation et au stationnement automobile

Compte tenu de leur vocation de desserte d'un quartier à dominante résidentielle, toutes les voies se caractérisent par une largeur de chaussée disproportionnée (largeur de chaussée se situe entre 6 et 7m, voire plus sur certaines voies), même dans le cas de voie à sens unique.



Globalement, le découpage se réalise ainsi :

*Emprise publique* : 9.1m, dont

- ↳ Chaussée : 6.3m
- ↳ Trottoirs : 2x1.4m

*En terme de répartition* :

- ↳ Chaussée : 70%
- ↳ Trottoirs : 30%



### 3.2.2. L'organisation actuelle du stationnement pénalise l'usage de la marche à pied

La chaussée supporte, dans quasiment tous les cas, des espaces de stationnement qui sont, soit entièrement disposés sur la chaussée, soit à cheval sur le trottoir. Dans ce dernier cas, les véhicules grignotent à peu près 30cm de l'espace réservé aux piétons.



Mais la limite de ces places débordant sur le trottoir n'étant pas contraignante, les voitures ont toutes tendance à aller au-delà de cette limite (les gens pensent ainsi protéger leur voiture d'un possible accrochage). Au final, l'espace restant alors pour les cheminements piétons est fortement réduit (parfois moins de 60cm).



Le cheminement piéton sur trottoirs devient alors très difficile, voire même quasiment impossible pour les personnes à mobilité réduite qui sont forcées de descendre sur la chaussée pour avancer sans encombre. Ce problème s'aggrave les jours de ramassage des ordures, les poubelles condamnant définitivement le passage.

### 3.2.3. Le cas des établissements scolaires

#### L'école maternelle

Un cheminement piéton à destination de l'école maternelle a été mis en place, dont les «points de départ» se situent à l'angle de la rue des Coquelicots / rue des Iris et à l'angle de la rue des Coquelicots / rue des Bleuets.

*Le principe développé est bon mais sa réalisation est perfectible.*

En effet, le cheminement mis en place est, d'une part, très peu étendu (abords immédiats de l'équipement). D'autre part, il a été mis en place sans que les trottoirs qui le supportent n'aient fait l'objet d'un traitement particulier. Ainsi, la largeur est en moyenne de 1.3/1.5m ce qui est peu pour de jeunes enfants et pour des personnes à mobilité réduite (parent avec poussette).



En outre, des éléments de mobiliers urbains perturbent le cheminement, réduisant encore la taille de celui-ci. Il en est de même, lorsque le cheminement longe

l'établissement scolaire, avec les plantations débordant sur le trottoir et la face avant des véhicules en stationnement.



Par rapport à l'école maternelle, il est à noter qu'il n'existe aucun parvis/aire de respiration au droit de l'entrée sur l'espace public (absence d'aménagements spécifiques de l'entrée/absence de traitement assurant la lisibilité et la visibilité de l'accès à cet équipement). Les parents/enfants sortant de l'école débouchent ainsi directement sur la chaussée (la taille du trottoir étant la même aux abords qu'à l'entrée du site). Le problème se pose en terme de visibilité/lisibilité, de confort, mais surtout en terme de sécurité. La commune a d'ailleurs installé des barrières amovibles pour faire face à ce problème.



### ***L'école primaire et le collège***

La répartition modale de la rue des Fleurs est elle aussi très favorable à la circulation et au stationnement automobiles, alors que cette voie dessert deux équipements scolaires recueillant les élèves de toute la commune.

Hormis à ces deux extrémités, sur lesquelles des aménagements ont été réalisés (aménagements visant à réduire la taille de la chaussée et à « marquer » l'entrée sur une voie dont la vitesse est réglementée à 30Km/h), la chaussée roulable atteint 7m de large. Les véhicules des résidences contiguës stationnent le long du trottoir nord de manière non organisée, réduisant la largeur de la voie.

Al'inverse, et bien qu'il supportent les cheminements piétons à destination des équipements scolaires, les trottoirs sont étroits (un peu plus d'1m).



D'autre part, l'école primaire, à l'instar de l'école maternelle, ne dispose pas de parvis au débouché de l'entrée. Une aire de respiration permettant de sécuriser la sortie a d'ailleurs été mise en place à l'aide de barrières amovibles.



### 3.3. Sens unique et voie réglementée à 30Km/h

Comme cela a été vu précédemment, toutes les voies de la zone étudiée se caractérisent par des largeurs de chaussée inadaptées compte tenu de leur fonction et de leur environnement.

Ceci est d'autant plus flagrant pour les voies à sens unique (rues des Coquelicots, du Muguet et des Fleurs) et pour les voies réglementées à 30Km/h (rues des Coquelicots et des Fleurs).

Il est communément admis que la largeur de la chaussée et le caractère linéaire d'une voie induisent des vitesses excessives de circulation automobile.

La rue des Fleurs combine ces deux aspects (voie large et caractère linéaire de la voie) alors que cette voie dessert la zone d'équipements scolaires de la commune. La vitesse réglementée à 30Km/h est annoncée à l'aide de 2 panneaux distants d'à peine 10m. Seul l'aménagement réalisé en entrée de voie (au croisement avec la rue du Chêne) indique à l'automobiliste qu'il pénètre dans une rue ayant un statut distinct des autres voies.

La physionomie de la rue des Coquelicots, ainsi que le régime de priorité à droite (par rapport à la voie qui fait le tour de l'école) minore ces risques de prise de vitesse. Le marquage de la réglementation à 30Km/h de la rue des Coquelicots se limite à un panneau réglementaire et à une couleur d'enrobé spéciale du passage piéton, ce qui semble être insuffisant.

La mise à sens unique de la rue du Muguet risque de poser les mêmes problèmes de vitesses excessives eu égard à la taille de la chaussée roulable (à peu près 3m) et au caractère linéaire de la voie.

### 3.4. Organisation de la circulation

La mise à sens unique de la rue des Fleurs a eu pour effet de reporter les flux de circulation se rendant aux groupes scolaires.

Ainsi, cette voie assure une fonction de desserte des habitations riveraines, mais subit en plus une circulation de transit aux heures d'ouverture et de fermeture des établissements scolaires.

La mise à sens unique de la rue du Muguet dans le sens ouest-est ne fera, à première vue, qu'augmenter cette circulation de transit (une portion de la boucle de desserte des équipements scolaires).

Compte tenu de la physionomie, du gabarit, de la fonction et de l'environnement urbain des voies concernées, une mise à sens unique **impose obligatoirement de réduire considérablement la surface roulable de la chaussée.**

*L'équation est la suivante :*

circulation importante aux heures de pointe  
(en partie transit lié aux établissements scolaires)

+

nombreux piétons avec enfants souhaitant accéder  
à ces établissements  
(devant évoluer sur la chaussée pour pouvoir avancer)

+

stationnement résidentiel gênant

=

conflits d'usages  
(entre les divers usagers de la voie)  
et situation présentant un danger pour les piétons

### 3.5. Cadre de vie

L'omniprésence de véhicules automobiles sur l'espace public, et tout particulièrement sur les espaces réservés aux piétons, altère la qualité de vie qui caractérise ce type de quartier à dominante résidentielle.

L'espace public est, actuellement, dévolu à la voiture. Alors que le réseau de voirie devrait être dans ce quartier le support de la vie locale (sociale, ludique, ...), il semble être actuellement une source de tensions entre les différents utilisateurs (circulation / stationnement, ...).

D'autre part, il est à noter qu'aucun aménagement cyclable ne dessert ce quartier qui regroupe pourtant l'ensemble des équipements scolaires de la commune.

## Synthèse du diagnostic

### Cheminement piéton pour les élèves de l'école maternelle :

- faible largeur du cheminement (pb de sécurité et de confort)
- nombreuses traversées de voie
- éléments encombrant le cheminement (mobilier urbain/végétation débordant sur le passage)
- marquage au sol se limitant aux entrées de la rue des Coquelicots (cheminement très peu étendu)
- passages piétons incluant le cheminement scolaire pas assez visibles

**Absence de parvis au droit de l'entrée de l'école :**  
pas de zone tampon entre l'entrée de l'établissement et la chaussée (élèves sortant de l'établissement se retrouvent quasiment sur la voie, avec une largeur de trottoir à peine supérieure à 1m)

**Stationnement à cheval sur trottoirs**  
entravant considérablement les cheminements piétons, voire même empêchant le cheminement des PMR

**Stationnement perpendiculaire à la chaussée à proscrire**  
sur des voies supportant des flux de transit et de distribution

**Dispositif de dépose des élèves inadapté :**  
(place de stationnement perpendiculaire à la voirie ou bien en épis) - absence de fluidité de la manoeuvre / dangerosité de la manoeuvre (recul des VP) / dépose des enfants sur la voie

Voie dont la taille et le partage modal n'est pas en adéquation avec la fonction (distribution et desserte) de celle-ci, ni avec l'environnement urbain (résidentiel ou établissement scolaire)

### Voie limitée à 30Km/h :

- voie large
- sens de circulation unique
- absence d'aménagements contraignants pour limiter la vitesse des véhicules
- manque de "lisibilité" de la réglementation

**stationnement dans le virage**  
présentant une certaine dangerosité

### Voie limitée à 30Km/h :

- voie large
- sens de circulation unique
- absence d'aménagements contraignants pour limiter la vitesse des véhicules
- manque de "lisibilité" de la réglementation de la vitesse
- traitement de la voie uniquement à ses extrémités
- trottoirs médiocres (largeur et revêtement)
- stationnement résidentiel non organisé

# 4. Enjeux

## ► *Cadre de vie / qualité de ville :*

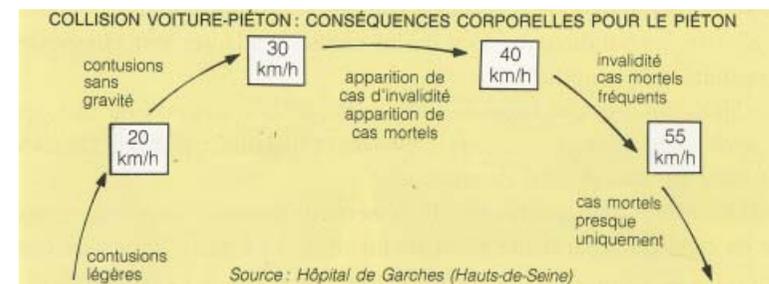
Il s'agit, dans les quartiers où l'habitat et la vie sociale dominant, de créer un environnement favorable à la vie locale en adaptant la circulation et l'espace public (concilier vie locale et déplacements).

## ► *Accessibilité multimodale aux équipements scolaires :*

Il s'agit de favoriser les modes de transports les plus sécurisants et les moins nuisibles dans les déplacements quotidiens et notamment «domicile-école», et tout particulièrement la marche et le vélo.

## ► *Sécurité des déplacements :*

Il s'agit d'améliorer la sécurité routière, et en priorité celle des usagers vulnérables, pour rendre plus attractifs la marche à pied et le vélo.



# 5. Objectifs

⇒ mettre en place un « quartier tranquille » :

- ↳ partage de l'espace public plus équilibré et surtout moins favorable aux véhicules automobiles (circulation et au stationnement) qu'à l'heure actuelle;
- ↳ canaliser les flux de transit;
- ↳ modérer la circulation automobile et ses nuisances;
- ↳ obtenir une meilleure adéquation entre l'offre de stationnement et la demande;

⇒ accessibilité aux équipements scolaires : organiser la circulation à l'échelle du quartier pour

- ↳ sécuriser les déplacements à destination des équipements scolaires, quel que soit le mode de transport utilisé;
- ↳ limiter les nuisances pour les riverains;
- ↳ faire passer les flux VP d'accès aux équipements scolaires sur les voies les plus appropriées.

⇒ favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture pour les déplacements locaux :

- ↳ amélioration, en termes de sécurité et de confort, des cheminements piétons;
- ↳ mise en place, lorsque cela répond à une demande, d'itinéraires cycles.

# 6. Propositions

## 6.1. Hiérarchisation de la voirie : fonction et physionomie des voies

Dans un premier temps, il paraît primordial de définir quelle fonction octroyer aux rues composant le réseau viaire du quartier :

- ⇒rue du Muguet
- ⇒rue des Lilas
- ⇒rue des Bleuets / rue des Iris
- ⇒rue des Coquelicots
- ⇒rue des Fleurs

La définition de la fonction de ces voies doit permettre de déterminer :

- ⇒leurs caractéristiques physiques;
- ⇒l'organisation du partage de l'espace public entre les différentes fonctions modales (quel aspect veut-on privilégier : circulation / stationnement / vie locale, ...);
- ⇒les règles de circulation devant s'appliquer.

### *Hiérarchisation possible et principes associés :*

*Voie supportant des flux de transit (infracommunal) et de distribution :*

- ⇒rue des Vergers

*Voie supportant des flux de distribution et de desserte :*

- ⇒rues des Bleuets, des Iris et du Chêne

*Voie supportant des flux de desserte :*

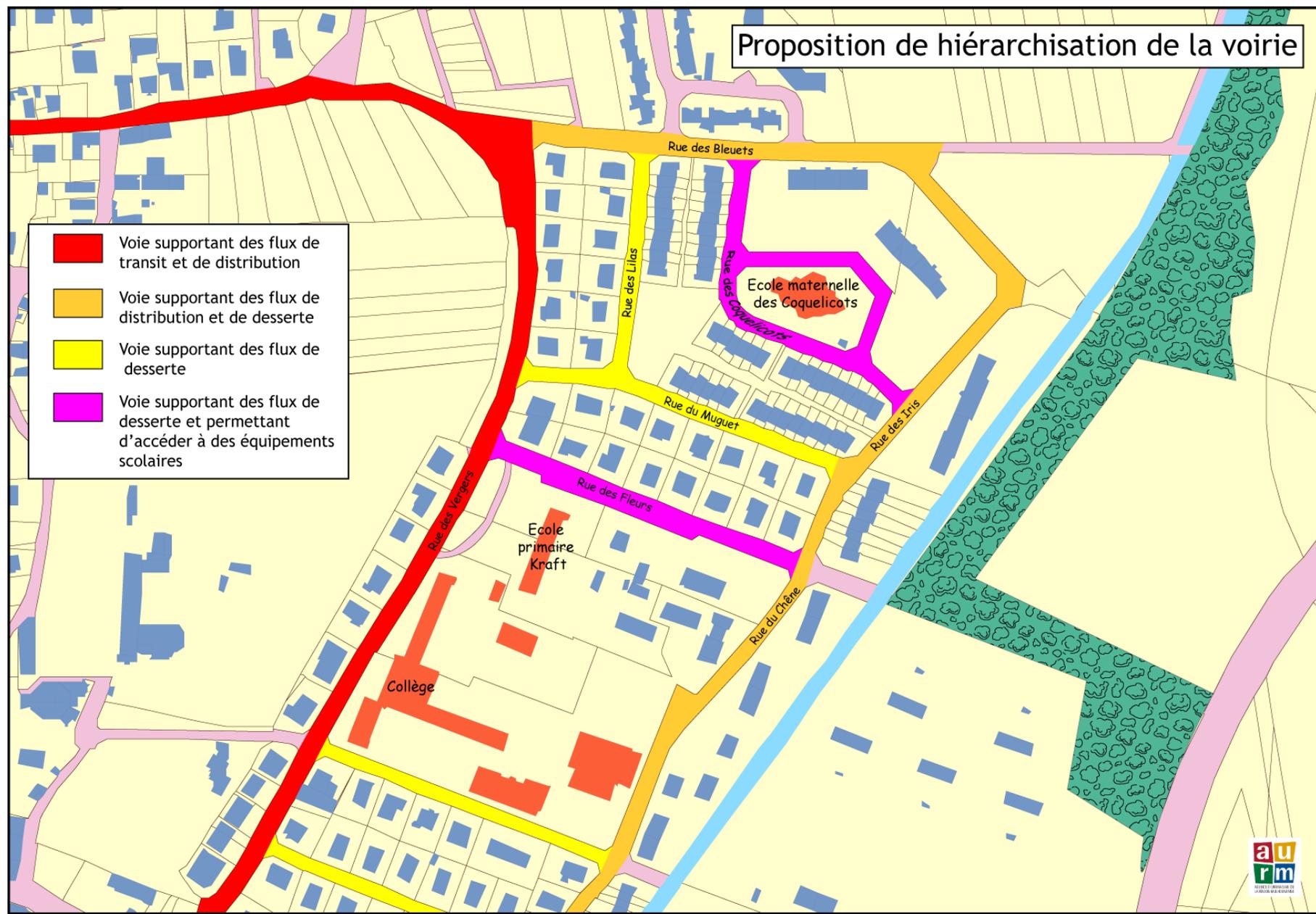
- ⇒rues des Lilas et du Muguet

*Voie supportant des flux de desserte, mais aussi permettant l'accès à un équipement collectif (établissements scolaires) :*

- ⇒rues des Coquelicots et des Fleurs

# Proposition de hiérarchisation de la voirie

-  Voie supportant des flux de transit et de distribution
-  Voie supportant des flux de distribution et de desserte
-  Voie supportant des flux de desserte
-  Voie supportant des flux de desserte et permettant d'accéder à des équipements scolaires



### 6.1.1. Voie supportant des flux de transit (infracommunal) et de distribution : Rue des Vergers

#### Principes d'aménagement :

- ⇒ vitesse réglementée à 50 Km/h;
- ⇒ stationnement perpendiculaire à la voie exclu;
- ⇒ 2x1 voies de circulation assez large pour permettre une circulation fluide :
  - chaussée de 6m pour évolution VP/PL/Bus;
  - voies de circulation de 2.5m;
  - marge de croisement des véhicules de 0.8m entre les voies pour permettre un croisement à 50Km/h;
- ⇒ trottoirs avec un minimum de 1.5m dégagé de tout obstacle (mobiliers urbains, stationnement sauvage, ...);
- ⇒ bandes cyclables sur la chaussée;
- ⇒ caractère linéaire des voies doit être cassé (par des aménagements adéquats) afin d'éviter toute prise de vitesse des véhicules motorisés;
- ⇒ renforcer la visibilité des traversées piétonnes (éclairage spécifique, traitement spécial au sol, ...).

### 6.1.2. Voie supportant des flux de distribution et de desserte : Rues des Bleuets, des Iris et du Chêne

#### Principes d'aménagement :

- ⇒ vitesse réglementée à 50 ou à 30Km/h;
- ⇒ 2x1 voies de circulation :
  - chaussée de 5.5 à 6m pour évolution VP/PL/Bus (variable selon réglementation de la vitesse);
  - voies de circulation de 2.5m (variable selon réglementation de la vitesse);
  - marge de croisement des véhicules de 0.3m entre les voies pour obliger à une réduction de la vitesse lors des phases de croisement;
- ⇒ stationnement perpendiculaire à la voie possible;
- ⇒ possibilité d'organiser un stationnement latéral sur chaussée pour limiter la taille de la surface roulable ou bien créer des chicanes;
- ⇒ trottoirs avec un minimum de 1.6m dégagé de tout obstacle (mobiliers urbains, stationnement sauvage, ...);
- ⇒ caractère linéaire des voies doit être cassé (par des aménagements adéquats) afin d'éviter toute prise de vitesse des véhicules motorisés;
- ⇒ renforcer la visibilité des traversées piétonnes (éclairage spécifique, traitement spécial au sol, ...);
- ⇒ régime de priorité à droite aux intersections (éviter la prise de vitesse des véhicules motorisés);
- ⇒ pas de nécessité de créer des aménagements cyclables.

### 6.1.3. Voie supportant des flux de desserte : rues des Lilas et du Muguet

#### Principes d'aménagement :

- ⇒ vitesse réglementée à 30 Km/h;
- ⇒ stationnement à cheval sur trottoirs exclus;
- ⇒ si 2x1 voies de circulation pour une emprise publique de 9.1m :
  - stationnement unilatéral de 1.9m ou bien unilatéral alterné permettant la création de chicanes;
  - 2 trottoirs de 1.8m (3.6m);
  - voie de circulation : 2 voies à 1.7m (3.4m) + 0.2m entre les files de circulation (contraignant une vitesse de croisement au pas);
- ⇒ si 1 voie de circulation pour une emprise publique de 9.1m :
  - stationnement bilatéral : 1.8m x 2 (3.6m);
  - 2 trottoirs de 1.65m (3.3m);
  - voie de circulation : 1 voie à 2.2m (pour passage camion poubelle / pompiers);
- ⇒ les traversées piétonnes : aux extrémités des voies (intersections), les trottoirs devant obligatoirement comporter des bateaux au droit de chaque traversée, celle-ci pouvant être traitée avec un

- revêtement au sol différencié (améliorer la visibilité des traversées pour les VP);
- ⇒ proscrire le stationnement des véhicules à proximité immédiate des traversées piétonnes (par des moyens physiques si nécessaire);
- ⇒ proscrire le stationnement des véhicules à proximité immédiate des intersections et dans les courbes (amélioration de la visibilité);
- ⇒ régime de priorité à droite à chaque intersection;
- ⇒ pas de marquages des files de circulation;

#### ***Autre possibilité d'aménagement : privilégier la vie locale***

- ⇒ *Emprise publique* : 1 plateau sans séparation des différents usagers de la voirie
- ⇒ *Condition* : uniquement des flux de desserte (plus de transit local)
- ⇒ vitesse limitée à 10km/h;
- ⇒ voie interdites aux véhicules de plus de 3.5t;
- ⇒ obligatoirement 2x1 voies de circulation;
- ⇒ suppression des trottoirs;
- ⇒ suppression des traversées piétonnes;
- ⇒ pas de marquages des files de circulation;
- ⇒ avec période d'expérimentation, marquage ou non des limites des places de stationnement;
- ⇒ un espace public regroupant tous les usagers;

- ⇒ des aménagements importants permettant de marquer l'entrée de cette zone (aux extrémités de la rue des Lilas et de la rue du Muguet / du type de ce qui a été réalisé dans la rue des Fleurs);
- ⇒ un plan de circulation rejetant le transit local à destination des équipements scolaires.

#### 6.1.4. Voie supportant des flux de desserte et permettant l'accès aux équipements scolaires : rues des Coquelicots et des Fleurs

##### Principes généraux d'aménagement :

- ⇒ mise en place de zone 30;
- ⇒ voie à sens unique (largeur de la chaussée roulable doit être comprise entre 2.5 et 3.5m pour permettre aux bus et aux PL poubelle ou pompiers de circuler);
- ⇒ voie interdite au PL de plus de 3.5t;
- ⇒ stationnement à cheval sur trottoirs exclu;
- ⇒ les traversées piétonnes : aux extrémités des voies (intersections), les trottoirs devant obligatoirement comporter des bateaux au droit de chaque traversée, celle-ci pouvant être traitée avec un

- revêtement au sol différencié (améliorer la visibilité des traversées pour les VP);
- ⇒ les trottoirs ont des tailles allant de 2m à 3m, libres de tout obstacle.

##### Principes spécifiques : la rue des Coquelicots

- ⇒ réduction très importante de la taille de la voie (max de 3.5m), liée au fait qu'il ne semble pas y avoir de besoins en place de stationnement longitudinal sur la chaussée;
- ⇒ mise en place d'une zone 30 :
  - marquage fort de l'entrée : construction d'une porte de la zone 30 avec réduction à 1.5 voies nécessitant de « grignoter » sur les places de stationnement existantes à cet endroit;
  - cette porte intègre le passage piéton et le cheminement vers l'école maternelle, qui pourrait être surélevé et traité avec une couleur différente, permettant de rendre visible l'entrée dans la zone 30, de casser la vitesse des véhicules en entrée de zone et d'améliorer la visibilité, et donc la sécurité, des enfants accédant à l'école;
- ⇒ mise en place d'un plateau piéton autour de l'école maternelle :
  - constitution d'un parvis au droit de l'entrée de l'école (permettant aussi de casser le caractère linéaire de la voie);
  - larges trottoirs sur la voie ceinturant l'école et supportant le cheminement piétons.

## 6.2. Organisation de la circulation : mise en place d'une boucle de desserte de l'école primaire et du collège

Compte tenu des objectifs de sécurisation des déplacements (quel que soit le mode de transport utilisé), de limitation des nuisances induites par les flux VP se dirigeant vers les équipements scolaires et de maintien des flux de transit sur les voies les plus appropriées, il semble intéressant d'élaborer des scénarii de « boucle » de desserte des équipements scolaires.

Chaque scénario intègre le principe d'exclure le stationnement latéral à cheval sur les trottoirs.

### 6.2.1. Scénario 1 : boucle composée de la rue du Muguet / rue des Fleurs (maintien double sens rue du Muguet)

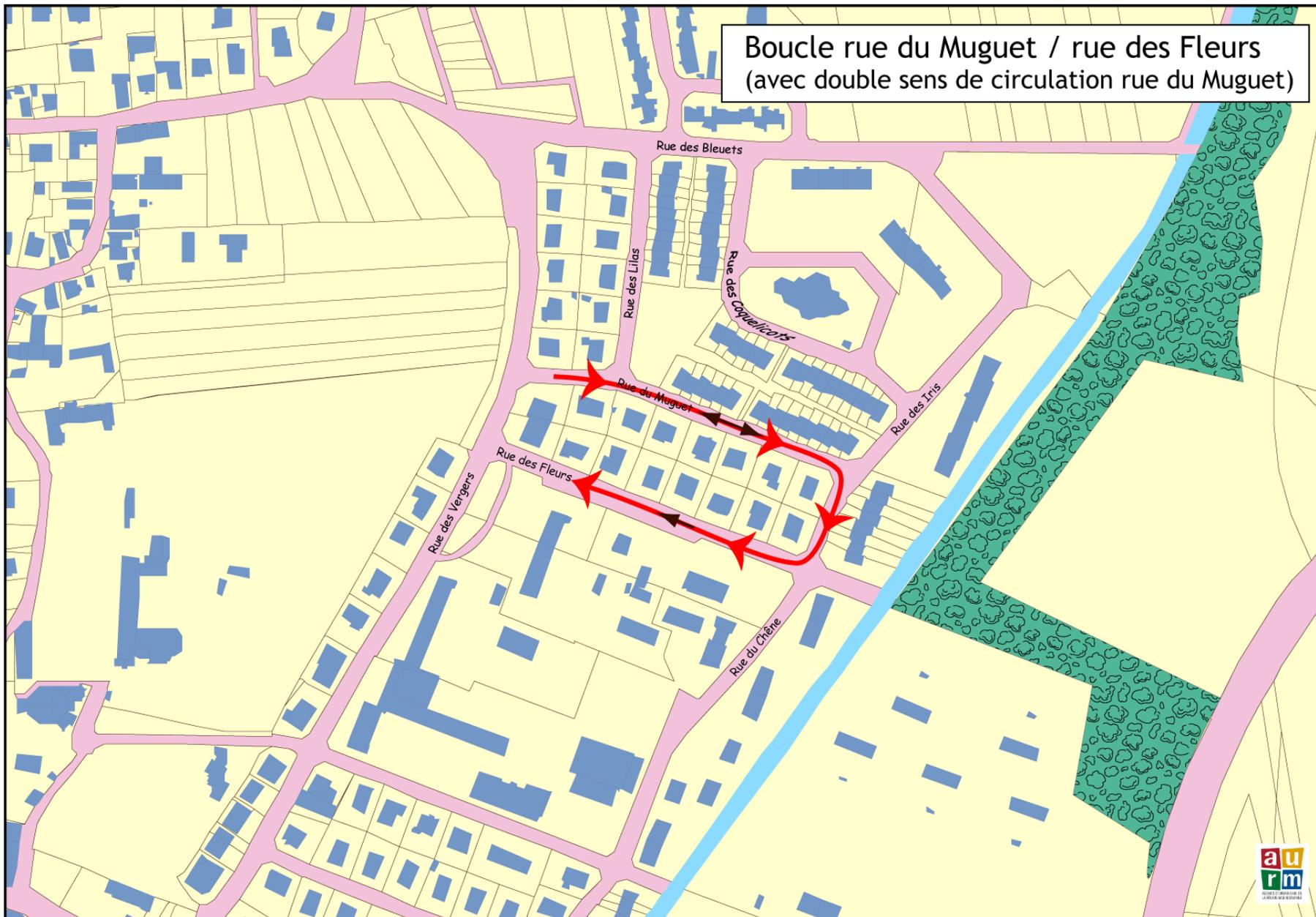
La mise en place de cette boucle nécessite :

⇒ un traitement adéquat de la rue du Muguet pour modérer la vitesse des véhicules en transit (création de chicanes avec l'organisation du stationnement, élargissement des cheminements piétons, proscrire le stationnement sur trottoir pour réduire la taille de la surface roulable, ...);

⇒ de supprimer le stationnement illicite à l'intersection entre la rue du Muguet et la rue de Iris.

Avantages	Inconvénients
le croisement de véhicules sur un espace restreint oblige les conducteurs à abaisser leur vitesse de circulation	compte tenu de sa physionomie, de l'organisation actuelle de l'espace public et de son environnement urbain, la rue du Muguet ne semble pas être la voie la plus appropriée pour supporter des flux de transit (flux de transit dans des voies de desserte internes au lotissement)
boucle la plus rapide en terme de distance à parcourir pour accéder à la rue des Fleurs	si bande de stationnement unilatéral rue du Muguet : perte de capacité de stationnement
	nuisances induites par des flux circulant dans la rue du Muguet l'espace public reste fortement dévolu à la voiture

Boucle rue du Muguet / rue des Fleurs  
(avec double sens de circulation rue du Muguet)



6.2.2. Scénario 2 : boucle composée de la rue du Muguet / rue des Fleurs (mise à sens unique de la rue du Muguet dans le sens ouest-est)

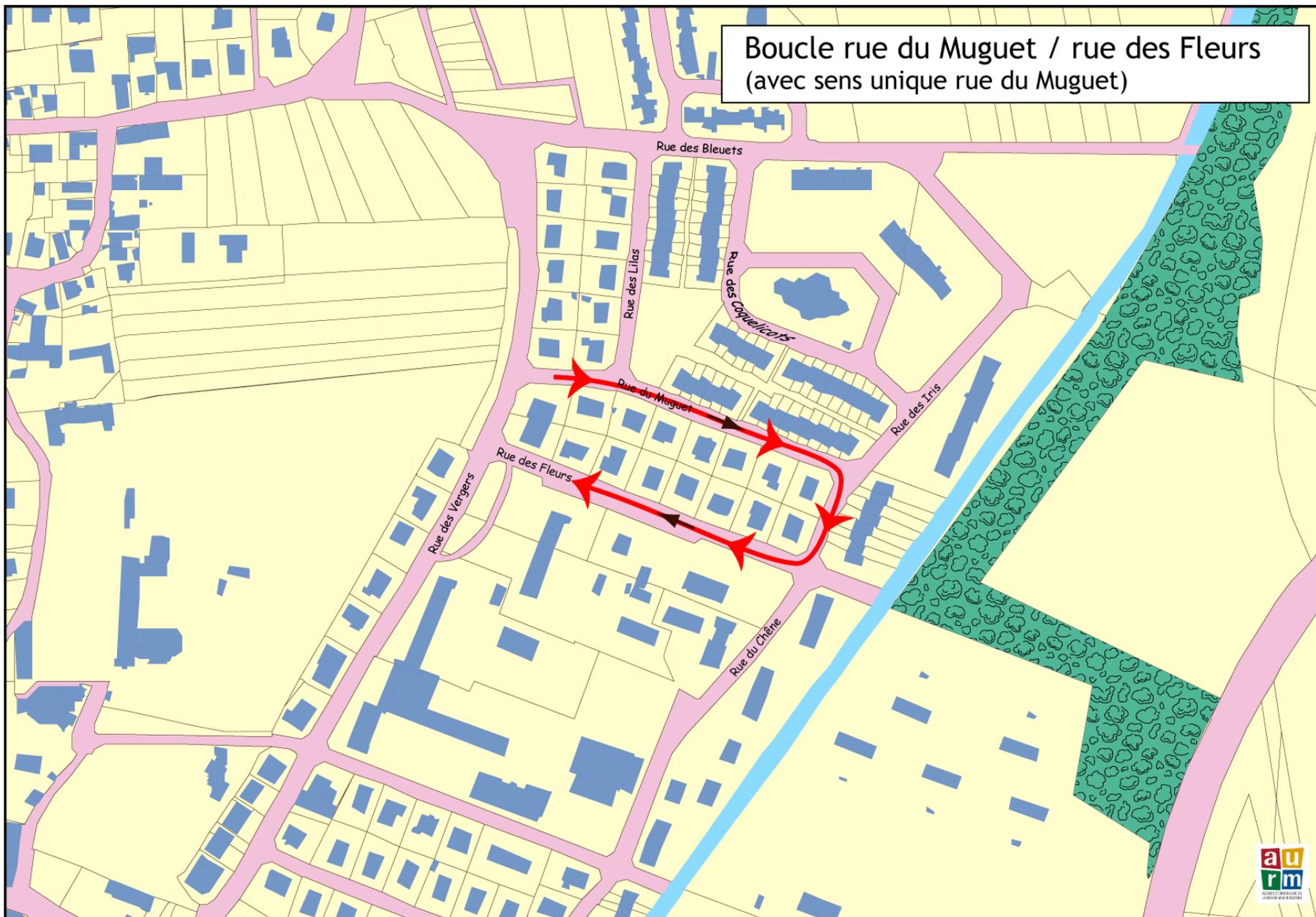
La mise en place de cette boucle impose :

⇒ un traitement adéquat de la rue du Muguet pour modérer la vitesse des véhicules en transit (création de chicanes avec l'organisation du stationnement, élargissement des cheminements piétons, proscrire le stationnement sur trottoir pour réduire la taille de la surface roulable, ...);

⇒ de supprimer le stationnement illicite à l'intersection entre la rue du Muguet et la rue des Iris.

Avantages	Inconvénients
mise à sens unique avec chaussée roulable large : écoulement des flux	compte tenu de sa physionomie, de l'organisation actuelle de l'espace public et de son environnement urbain, la rue du Muguet ne semble pas être la voie la plus appropriée pour supporter des flux de transit (flux de transit dans des voies de desserte internes au lotissement)
boucle la plus rapide en terme de distance à parcourir pour accéder à la rue des Fleurs	risque de vitesse excessive sur la rue du Muguet si aucune modification n'est apportée à l'espace public par rapport à l'état actuel (surface roulable très large, caractère linéaire de la voie, absence d'obstacles physique ou visuels, espace important entre voiture circulant et voiture en stationnement)
	nuisances induites par des flux circulant dans la rue du Muguet
	point de conflit possible intersection Muguet / Iris
	risque de conflits au niveau de l'utilisation de l'espace public entre les résidents (voiture / piétons, ..) et les véhicules en transit à destination des équipements scolaires (flux se concentrent aux mêmes heures de pointe)

Boucle rue du Muguet / rue des Fleurs  
(avec sens unique rue du Muguet)



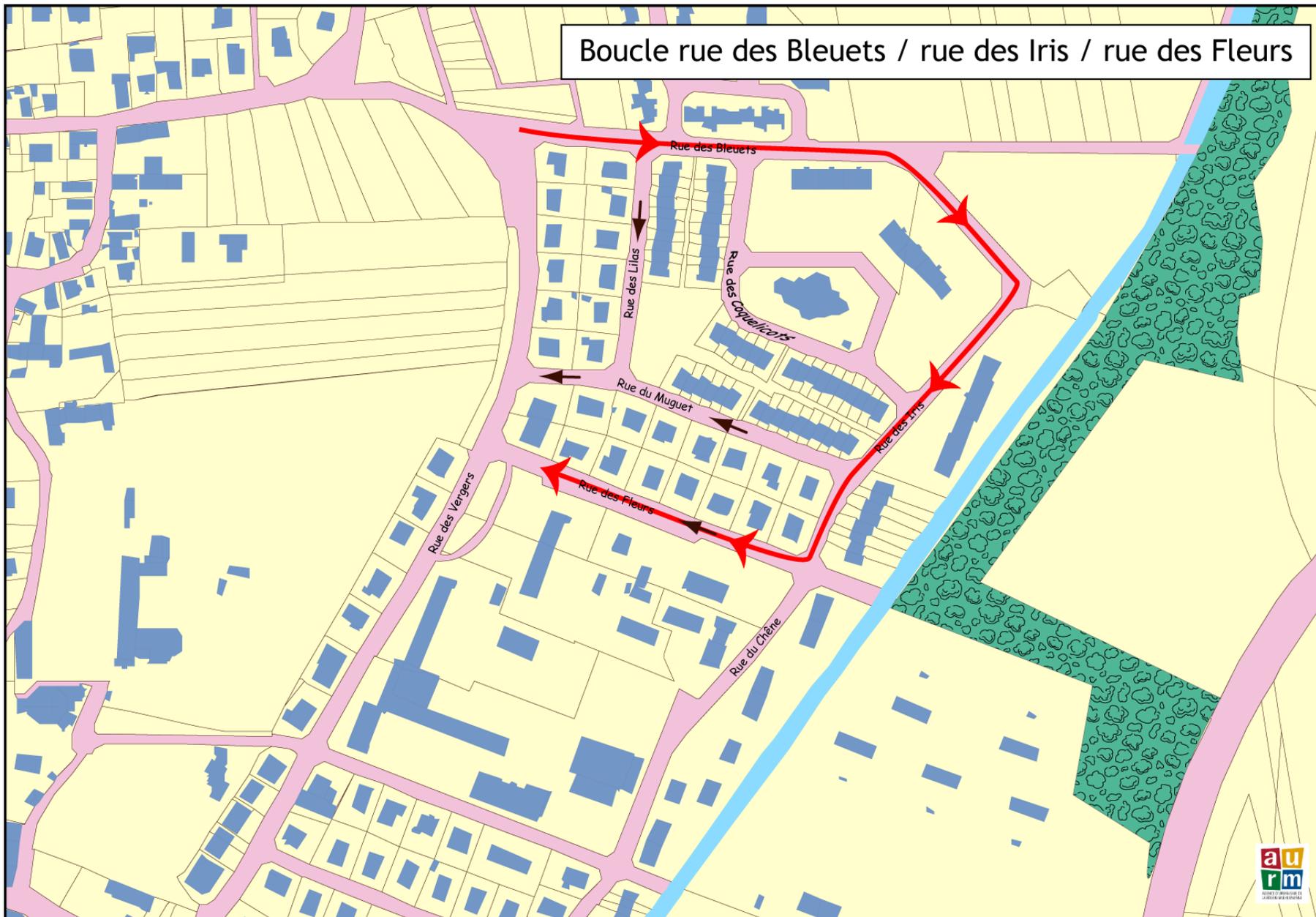
### 6.2.3. Scénario 3 : boucle composée de la rue des Bleuets / rue des Iris / rue des Fleurs

La mise en place de cette boucle implique de :

- ⇒ proscrire le stationnement longitudinal sur les rues des Bleuets et des Iris;
- ⇒ recomposer l'espace public des rues des Lilas et du Muguet (réduire la taille de la chaussée roulable, création de chicanes avec la réorganisation du stationnement, amélioration des cheminements piétons,...);
- ⇒ réaménager l'intersection entre la rue du Muguet et la rue des Vergers;
- ⇒ interdire le stationnement sur voirie pour les PL (+3.5t);
- ⇒ traiter fortement les traversées piétonnes (sur passages surélevés, couleur différente, éclairage public, ...) dans le cas où la circulation augmenterait fortement sur les rues des Bleuets et des Iris.

Avantages	Inconvénients
écarte la circulation des voies de desserte internes au lotissement (rue des Lilas/rue du Muguet : voies « pacifiées » de la circulation de transit)	on déplace le problème : risque d'être mal perçu par les habitants des collectifs de la rue des Bleuets et des Iris
reporte la circulation sur des voies plus larges (car quasi absence de véhicules en stationnement longitudinal non organisé) et sur lesquelles l'urbanisation s'est développée en retrait par rapport à la voie (minore les nuisances induites)	pour que cette organisation fonctionne, il faut enlever toute possibilité de transiter par la rue du Muguet : mise à sens unique de la rue du Muguet dans le sens Est-Ouest, et par extension mettre aussi la rue des Lilas à sens unique dans le sens Nord-Sud (plus aucune raison de laisser cette voie à double sens)
	trajet plus long que l'actuel (via la rue du Muguet)
	les habitants de la rue du Muguet devront eux aussi, pour accéder à leurs lieux de résidence, emprunter cette boucle (rallongement des distances, ...) <i>Organisation de la circulation très contraignante pour les habitants de la rue du Muguet et pour les personnes réalisant la dépose/ramassage de leurs enfants dans les établissements scolaires en VP</i>

# Boucle rue des Bleuets / rue des Iris / rue des Fleurs



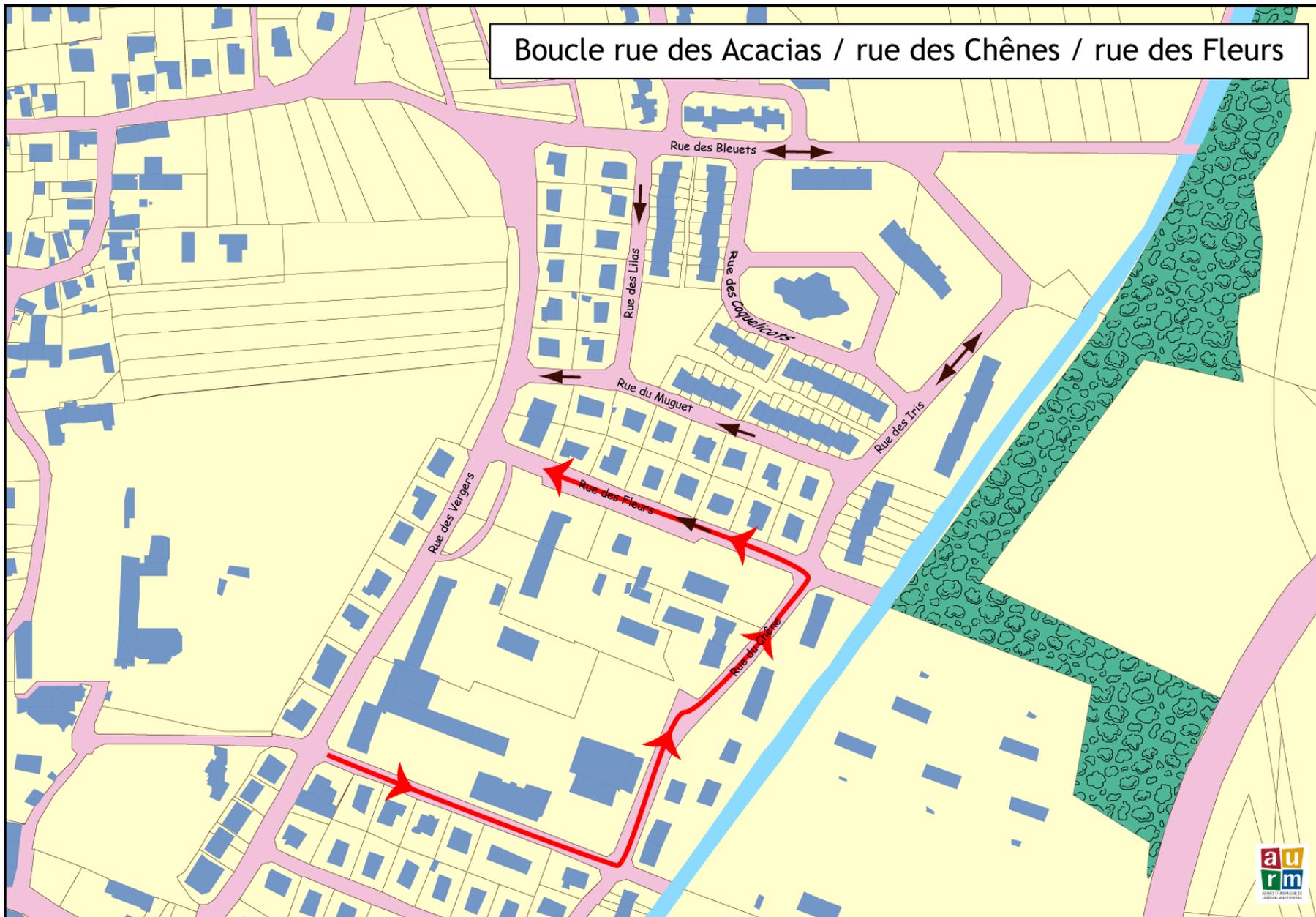
6.2.4. Scénario 4 : boucle composée autour de l'Îlot sur lequel se localisent les équipements scolaires (rue des Acacias / rue des Chênes / rue des Fleurs)

Cette organisation implique de :

- ⇒ mettre à sens unique la rue du Muguet dans le sens rue des Iris ← rue des Vergers;
- ⇒ aménager les rues des Bleuets et des Iris pour rendre le transit par ces voies le moins intéressant possible (stationnement organisé sur la chaussée, multiplication des chicanes, réduction de la chaussée roulable, dispositif matériel de modération de la vitesse);
- ⇒ ou bien possibilité de mettre en place des plots amovibles aux extrémités de la rue du Muguet (mais problème lié aux coûts d'investissement et d'entretien);
- ⇒ revoir les intersections rue des Vergers / rue des Acacias et rue des Acacias / rue du Chêne.

Avantages	Inconvénients
concentre la circulation liée à la dépose/ramassage des élèves autour de l'îlot où se localisent les équipements scolaires	boucle plus longue que les précédentes et tout particulièrement pour les personnes venant du nord/nord-ouest du ban communal
minore les nuisances induites par la circulation sur le tissu résidentiel contigu (pas de traversées internes à un lotissement)	mise à sens unique de la rue des Acacias et aménagements induits (particulièrement stationnement longitudinal)
une partie importante de la boucle se réalise sur des voies plus larges (sans ou avec peu de stationnement longitudinal non organisé) -- rue des Vergers et rue du Chêne	risque que les parents d'élèves ne jouent pas le jeu reporte les nuisances sur la rue des Acacias

Boucle rue des Acacias / rue des Chênes / rue des Fleurs



## 6.3. Organisation du stationnement

### 6.3.1. Rappel des problématiques

Les dysfonctionnements mis en évidence sur le thème du stationnement concernent :

- ⇒ l'organisation du stationnement : l'encombrement des véhicules en stationnement à cheval sur les trottoirs et les effets très négatifs voire même dangereux pour les piétons et spécialement pour les enfants et les PMR;
- ⇒ l'offre de stationnement : Y a-t-il réellement un problème de capacité de stationnement ou bien s'agit-il uniquement de la règle à faire respecter ?

La question mérite d'être posée compte tenu du fait que :

- ⇒ la majorité des emplacements existants dans le domaine privé des résidences contiguës aux voies étudiées ne sont pas utilisées;
- ⇒ la motorisation des ménages semble importante (faut-il la favoriser en augmentant le nombre de places de stationnements ?)
- ⇒ l'espace public est actuellement occupé par les véhicules -- faut-il renforcer cet état de fait ?
- ⇒ le courrier de Mr Dojat datant du 8 février 2005 fait référence au parking rue des Lilas qui est rarement utilisé - qu'en est-il réellement ?

⇒ des emprises importantes dévolues au stationnement existent le long de la rue des Bleuets mais semblent peu ou pas utilisées

### 6.3.2. Scénarii proposés

**Principe** : il est primordial de proscrire le stationnement à cheval sur trottoir dans les rues des Lilas et du Muguet.

#### a. Scénario 1 : forte augmentation de l'offre de stationnement

- ⇒ supprime l'aire de jeux pour enfants;
- ⇒ maintien juste un passage modes doux entre la rue des Lilas et la rue des Coquelicots (accès à l'école maternelle);
- ⇒ constitution d'un parking avec un accès unique à l'angle de la rue des Lilas / Muguet;
- ⇒ reconstitution de l'aire de jeux pour enfants sur les espaces verts situés le long de la rue des Bleuets;
- ⇒ constitution de places de stationnement supplémentaires le long de la rue des Vergers (longitudinale).

Ce scénario renforce l'occupation de l'espace public par la voiture et à l'inverse dessert la vie locale.

### **b. Scénario 2 : privilégier l'espace public**

- ⇒ hormis le stationnement dans les espaces privatifs et dans les places organisées perpendiculairement à la voie, le stationnement sur voirie est proscrit;
- ⇒ mise en place d'un vaste espace dévolu au stationnement localisé à la place des espaces verts le long de la rue des Bleuets, et dont la capacité permet de couvrir les besoins en stationnement de la rue des Lilas et du Muguet;
- ⇒ le stationnement sur voirie est autorisé uniquement dans le cadre de chargement/déchargement de véhicule;
- ⇒ réflexion sur des actions de communication / prévention / sanction auprès des habitants;
- ⇒ scénario impose de traiter fortement les rues des Lilas et du Muguet : une voie dégagée de tout obstacle risque de favoriser des vitesses excessives de la part des automobilistes.

### **c. Scénario 3 : augmentation mesurée de l'offre de stationnement**

Les problèmes de capacité de stationnement ne semblant concerner que les rues des Lilas et des Bleuets, il paraît possible de « grignoter » une partie de l'aire de jeux pour enfants :

- ⇒ vu l'espace disponible, une aire de stationnement de 5 places tout au plus pourrait être créée, semblable à celle organisée perpendiculairement à la voie dans rue des Lilas;

- ⇒ des places de stationnement pourraient en outre être créées le long de la rue des Vergers sur des espaces actuellement végétalisés;
- ⇒ la mise à sens unique de la rue du Muguet peut permettre de créer quelques places supplémentaires dans la première portion de celle-ci (entre rue des Vergers et rue des Lilas).

D'autre part, il paraît primordial de solutionner le problème de la sous-utilisation des espaces de stationnement localisés le long des rues des Bleuets/Iris.

Dans tous les cas, il semble nécessaire de « rétablir l'ordre » (de mauvaises habitudes ayant été prises) en ce qui concerne le stationnement par divers moyens :

- ⇒ actions de communications / sensibilisation auprès des résidents (communiquer sur les principes de fonctionnement / l'organisation mise en place / rappel des droits et devoirs en ce qui concerne le domaine public);
- ⇒ sanction (respect de la règle).

### 6.3.3. Résolution du problème de stationnement illicite à l'intersection Muguet/Iris

Le stationnement de véhicules sur la chaussée dans la rue des Iris à proximité du débouché de la rue du Muguet présente un caractère dangereux. En effet, les automobilistes venant de la rue du Muguet et souhaitant s'engager dans la rue des Iris voient leur champ de vision réduit par ces véhicules en stationnement. Il doivent ainsi, pour accroître leur visibilité, s'avancer dans le carrefour, ce qui accroît le risque de conflit avec les autres véhicules.

Les éléments de réponse à ce problème peuvent être de l'ordre de :

#### ► Simple respect de la règle :

- ⇒ rappel de la loi auprès des personnes concernées;
- ⇒ sanction si nécessaire.

#### ► L'organisation de la circulation :

- ⇒ la mise en place des boucles de desserte des équipements scolaires telles qu'elles ont été abordées dans le 6.2.3. et 6.2.4. (mise à sens unique de la rue du Muguet dans le sens Est → Ouest) résoudra évidemment ce problème;
- ⇒ dans ce cas, et si un besoin existe réellement, il est possible de

créer quelques places de stationnement sur chaussée au droit des maisons rue des Iris. Cela permettra en outre de réduire la taille de la chaussée de la rue des Iris.

#### ► L'aménagement du carrefour :

- ⇒ dans le cas où la rue du Muguet reste en double sens ou bien que le sens unique Ouest → Est est maintenu, il est possible de changer la physionomie du carrefour sans engager des travaux lourds de voirie;
- ⇒ mise en place d'oreilles de «Mickey» des deux côtés du débouché de la rue du Muguet sur la rue des Iris;
- ⇒ cet aménagement se réalise en déplaçant les bordures et en procédant à un raccord;
- ⇒ les oreilles de «Mickey» permettent de dégager la visibilité au carrefour (les véhicules venant de la rue du Muguet s'avancant en toute sécurité dans le carrefour) en neutralisant les espaces en aval de l'intersection (amélioration de la visibilité réciproque);
- ⇒ cet aménagement permet en outre de neutraliser le stationnement aux abords de l'intersection (avec l'aide de bornes ou de mobilier urbain tel que des bacs à fleurs);
- ⇒ les oreilles de «Mickey» peuvent participer aux objectifs de réduction de la taille de la chaussée.



#### 6.4. Anticipation des projets (immobilier et centre périscolaire) sur les déplacements

La construction d'un ensemble immobilier et d'un centre périscolaire dans l'environnement immédiat du quartier étudié appelle quelques remarques :

- il semble opportun de transformer l'accotement ouest de la rue des Vergers (qui longe le projet immobilier) afin de conférer à cette voie un caractère plus urbain :
  - ↳ trottoir large supportant le cheminement modes doux entre le projet et les équipements scolaires;
  - ↳ création de places de stationnement dans le prolongement de celles qui existent à la sortie du rond-point;
  - ↳ maintien de la végétalisation de cet espace.
  
- il paraît primordial d'engager une réflexion sur les cheminements modes doux entre l'ensemble immobilier et les équipements scolaires, et entre le centre périscolaire et les équipements scolaires, afin que ceux-ci soient :
  - ↳ sécurisés;
  - ↳ confortables;
  - ↳ lisibles;
  - ↳ le plus directs possibles.

➤ existe-t-il une possibilité d'aménager un cheminement modes doux traversant le projet immobilier et se raccordant à la rue du Couvent (projet immobilier conçu comme un espace ouvert ou à l'inverse inaccessible) permettant de :

- ↳ favoriser l'utilisation des modes doux dans les déplacements infracommunaux;
- ↳ construire un lien fort entre le quartier étudié et le centre bourg;
- ↳ améliorer et sécuriser l'accessibilité modes doux de équipements scolaires.

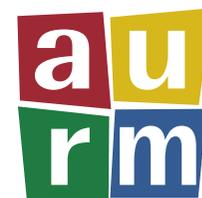


# Poursuite de l'étude

Cette première approche des dysfonctionnements constatés sur le réseau de voirie du quartier nord-est de la commune nécessite une validation des principes émis afin d'affiner les scénarii susceptibles d'être présentés à la population concernée.

A ce titre, ce document constitue :

- ↳ une base de travail pour mener la réflexion au sein de la municipalité;
- ↳ un premier recueil de scénario pour conduire ultérieurement la concertation auprès des riverains.



AGENCE D'URBANISME DE  
LA REGION MULHOUSIENNE

---

**33, Grand' rue**  
**68 100 MULHOUSE**  
Tél. 03 89 45 90 00  
Fax. 03 89 46 21 51  
E-mail : [aurm@aurm.org](mailto:aurm@aurm.org)