



Commune de Chalampé



Organisation des déplacements



Sommaire

Introduction	p.3
Objectif et méthode	p.4
Éléments de diagnostic	p.6
Propositions	p.9
Conclusion	p.14

Introduction

La municipalité de Chalampé a passé un contrat avec une entreprise concernant la définition et la mise en place d'une nouvelle signalétique pour les commerces, les services et les bâtiments publics localisés sur le ban communal.

Souhaitant disposer d'éléments de connaissance sur la manière d'organiser le jalonnement, mais aussi d'éléments de réflexion sur l'aménagement des entrées de la commune (qui constituent des points d'information primordiaux), la municipalité a sollicité l'AURM pour une assistance technique sur ce dossier.

La disposition des éléments constitutifs du jalonnement étant en lien avec l'organisation des déplacements au sein de la commune, l'AURM a souhaité étendre son champ d'intervention et réaliser :

- un état actuel de l'organisation des déplacements et de la hiérarchisation de la voirie;
- un diagnostic urbain (axé sur l'interface organisation urbaine/organisation des déplacements) permettant de repérer les principaux dysfonctionnements.

Cette démarche a permis de soumettre à la collectivité :

- un schéma de localisation et de hiérarchisation des points d'information prenant en compte les différents degrés d'informations affichées;
- un schéma de hiérarchisation de la voirie et des propositions concernant le plan de circulation;
- des propositions de principes d'aménagement concernant les dysfonctionnements repérés lors du diagnostic.

Objectifs et méthode

L'objectif de cette étude est la mise en place d'une signalétique cohérente informant de la présence et localisant les commerces et les services sur le ban communal.

Ces indications sont destinées prioritairement à la population non-résidente (donc captée sur les voies départementales D.39 et D.52). Dès lors, les différentes entrées du territoire communal jouent un rôle de premier ordre, tant au niveau de l'information dispensée, que de leur visibilité et de leur qualité esthétique.

En outre, la mise en place d'un jalonnement suppose de définir les itinéraires les plus pertinents, sur les voies les plus appropriées, générant le moins de gênes pour les populations riveraines. Cette démarche implique de hiérarchiser le réseau de voirie, et ainsi de déterminer quelles sont les fonctions de chaque voie, et quelles physionomies en découlent.

Sur cet aspect, nous appliquerons une hiérarchisation à trois niveaux :

- ☛ voie primaire : voie supportant des flux de transit;
- ☛ voie secondaire : voie supportant des flux de distribution;
- ☛ voie tertiaire : voie supportant des flux de desserte.

Enfin, la mise en place d'un jalonnement suppose de déterminer les implantations les plus pertinentes, mais surtout le niveau d'information le plus approprié. En effet, il s'agit, à l'instar de la voirie, de hiérarchiser les points d'information, ceux-ci ne devant pas tous afficher la même densité de renseignements.

En outre, les points d'information ne se limitent pas aux renseignements exposés, mais impliquent, pour les plus importants, une dimension esthétique au niveau du traitement de l'espace public.

Ainsi, on retiendra une hiérarchisation à trois niveaux d'information :

- ☛ point d'information général : aménagement important de l'espace public, traitement paysager et jalonnement des équipements / commerces / services de la commune;
- ☛ point d'information détaillé : aménagement de l'espace public (moins important que pour les points précédents) et jalonnement commercial;
- ☛ point d'information sommaire : indication des itinéraires.

Cette réflexion s'appuie sur :

- ☛ un travail d'observation sur le terrain permettant de réaliser un diagnostic portant sur l'organisation urbaine et sur l'organisation des déplacements, et faisant ressortir le fonctionnement actuel de la commune et les principaux dysfonctionnements perçus;
- ☛ la définition de principes concernant :
 - ⇒ l'organisation des déplacements et les aménagements de voirie qui en découlent;
 - ⇒ l'organisation de la signalétique;
 - ⇒ l'aménagement des entrées;
 - ⇒ l'organisation urbaine;
- ☛ des contacts avec la municipalité pour entériner les principes prescrits;
- ☛ la finalisation d'un document.

Éléments de diagnostic et projets

De l'observation sur le terrain, il ressort que :

- ☛ la partie du ban communal étudié est à dominante résidentielle, avec une majorité de maisons individuelles. Cet état de fait pose des problèmes en termes de lisibilité de l'organisation urbaine de la commune : pas de concentration de commerces au niveau de l'hypercentre, absence de points de repères visuels tel qu'une densité de bâti plus importante dans le centre, pas ou peu de traitement différencié de la voirie permettant de repérer les voies principales,
- ☛ les très (trop) nombreux accès aux centre bourg, dont une partie seulement est traitée en tant que telle, accentuent le manque de lisibilité du tissu urbain décrit précédemment;
- ☛ l'entrée située au niveau de la Place de la Paix présente une certaine dangerosité, notamment en Hiver, liée au dénivelé existant entre cette place et la D.52;
- ☛ la quasi totalité des voies du secteur étudié est classée en Zone 30 Km/h, mais une très faible part de celle-ci ont fait l'objet d'un aménagement adéquat. La multiplication des Zones 30 conjuguée à l'absence d'aména-

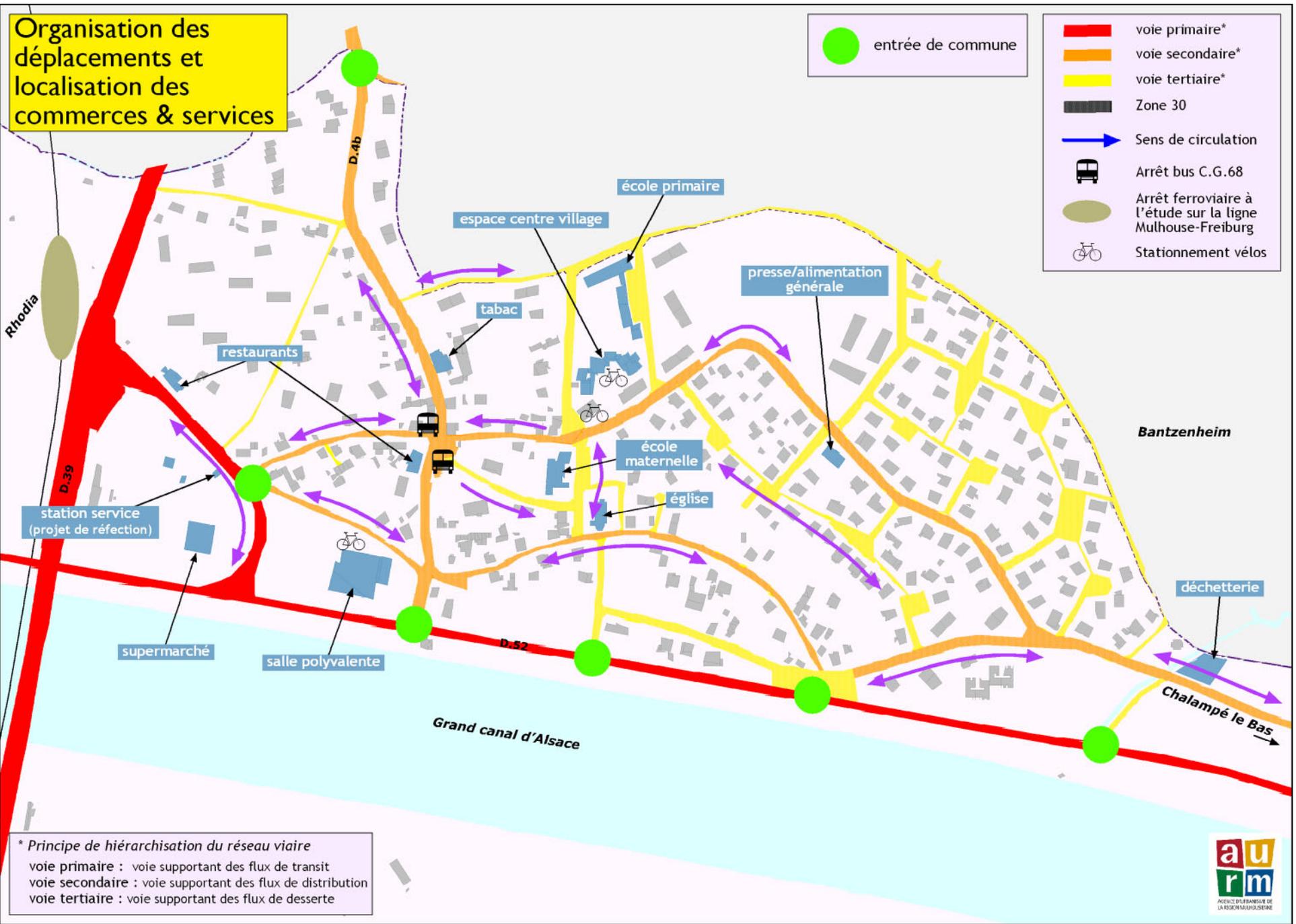
gement visant à apaiser la vitesse des véhicules motorisés tend à minorer l'impact attendu sur les vitesses de circulation;

- ☛ l'organisation actuelle de la signalétique est déficiente : absence de panneaux à des points stratégiques du réseau de voirie, positionnement des panneaux les rendant illisibles, ...
- ☛ l'absence d'un traitement homogène des voies ayant la même fonction circulaire (fonction de distribution, fonction de desserte), conjuguée à une signalétique déficiente et à l'existence de nombreuses entrées dans la commune entraînent une dispersion des flux sur l'ensemble du réseau viaire;
- ☛ l'état actuel de l'aire de stationnement pour poids-lourds localisée le long de la D.39 et de la voie contigüe (Avenue de la Gare) confère à cette zone une impression de délaissé;
- ☛ le bon niveau d'équipement en commerce et service de la commune;
- ☛ des aménagements de qualité de certains accès/entrées de commune, ainsi que de certaines voies (avenues du Général de Gaulle et Pierre-Emile Lucas par exemple).

Les projets en cours au niveau de la commune concernent :

- ⇒ la réfection des squares de la commune dont l'aménagement date d'une quarantaine d'année;
- ⇒ un projet de square à l'intersection entre la rue de la Réunion et l'avenue Lucas;
- ⇒ la mise en place d'une liaison cyclable entre Chalmampé et Bantzenheim;
- ⇒ un projet de rond-point, sous maîtrise d'ouvrage du Conseil Général 68, à l'intersection entre la D.52 et la rue de l'Industrie;
- ⇒ un projet d'aménagement du parking poids-lourds situés le long de la D.39.

Organisation des déplacements et localisation des commerces & services



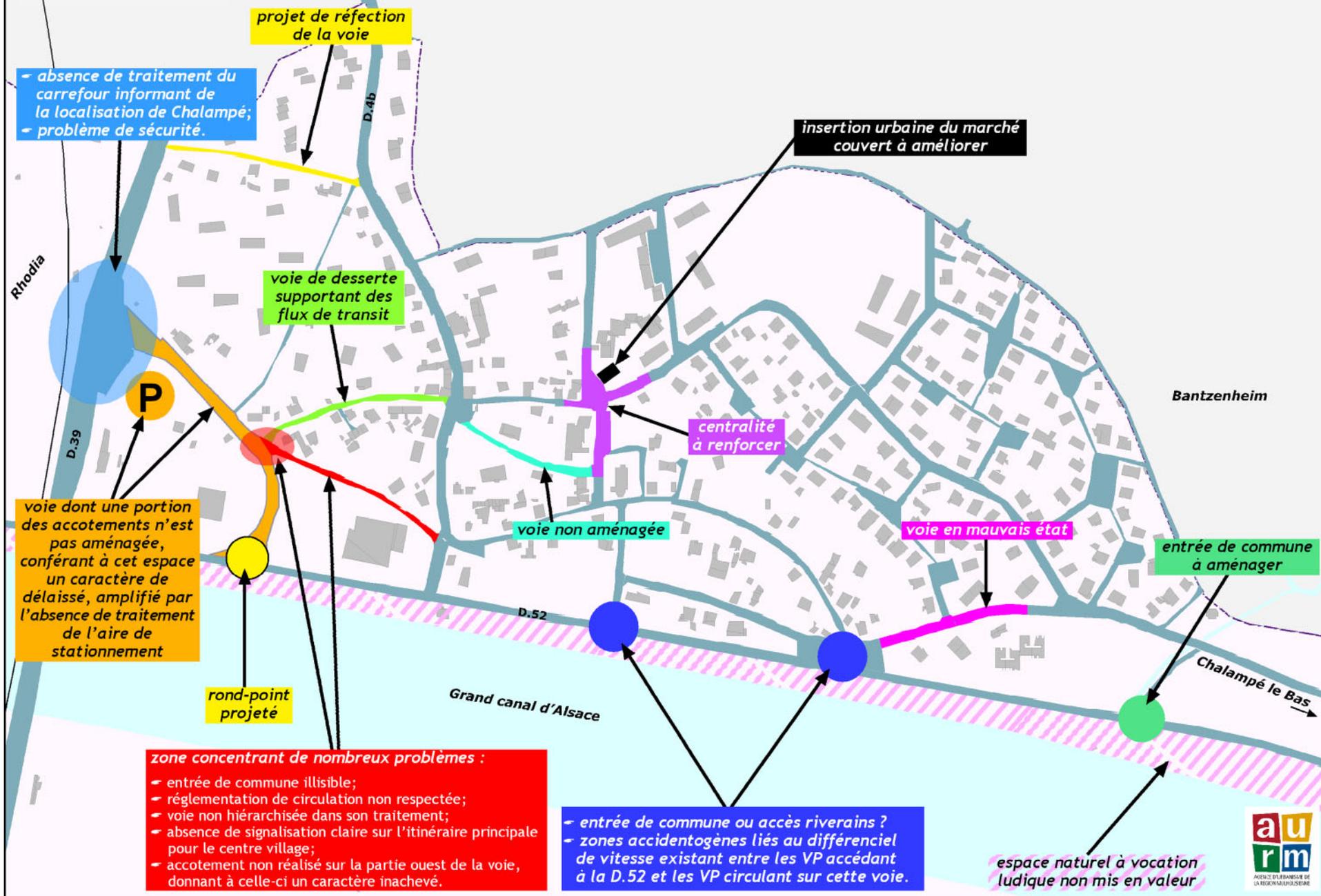
● entrée de commune

- voie primaire*
- voie secondaire*
- voie tertiaire*
- Zone 30
- Sens de circulation
- Arrêt bus C.G.68
- Arrêt ferroviaire à l'étude sur la ligne Mulhouse-Freiburg
- Stationnement vélos

* Principe de hiérarchisation du réseau viaire
 voie primaire : voie supportant des flux de transit
 voie secondaire : voie supportant des flux de distribution
 voie tertiaire : voie supportant des flux de desserte



Diagnostic urbain



Propositions

Les propositions suivantes concernent :

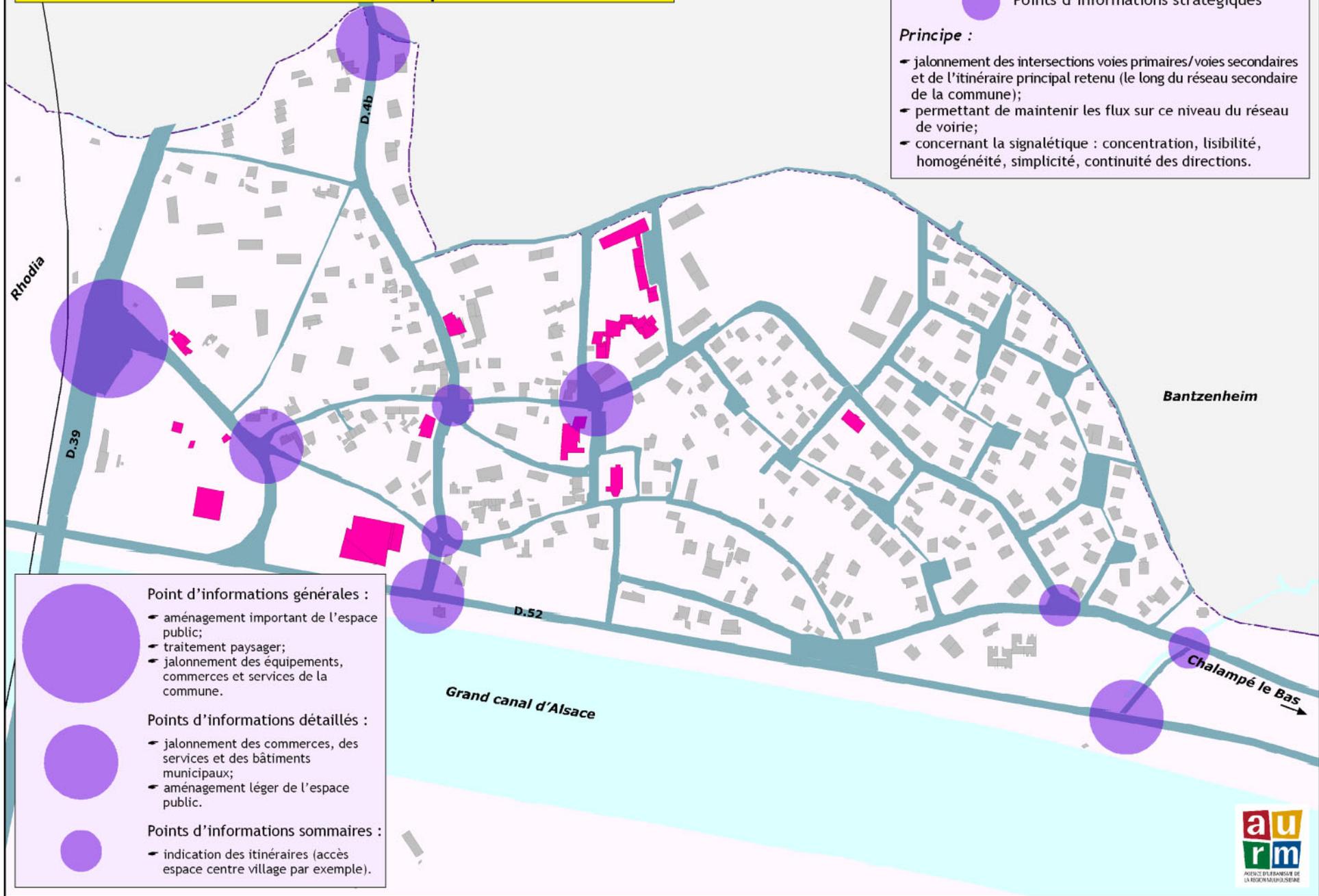
- ⇒ la localisation et la hiérarchisation des points d'information;
- ⇒ la hiérarchisation de la voirie et la circulation des véhicules motorisés;
- ⇒ des principes d'aménagement de voirie et des accès au centre-bourg, l'organisation urbaine et l'aménagement d'espaces actuellement délaissés.

Localisation et hiérarchisation des points d'information

● Points d'informations stratégiques

Principe :

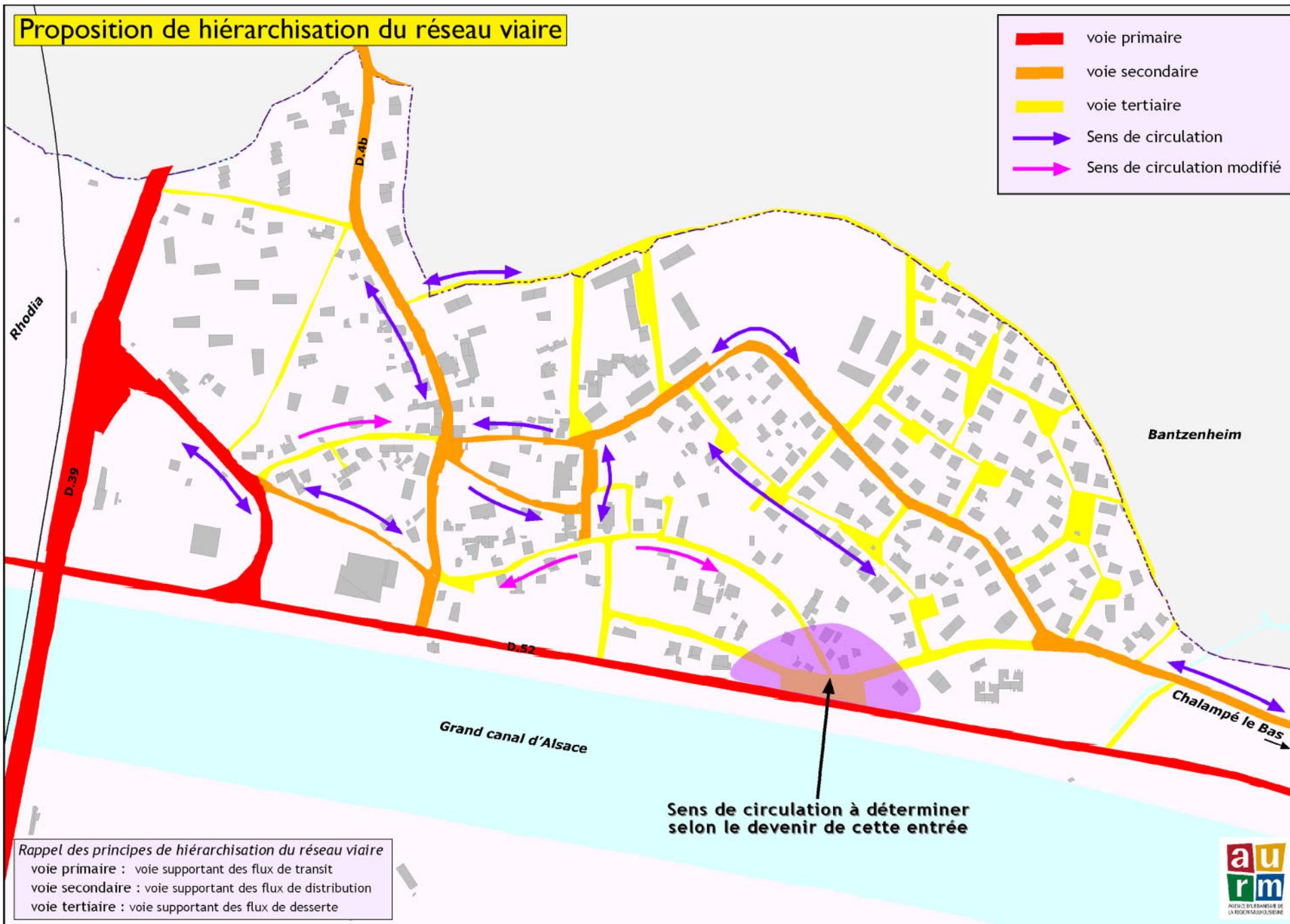
- jalonnement des intersections voies primaires/voies secondaires et de l'itinéraire principal retenu (le long du réseau secondaire de la commune);
- permettant de maintenir les flux sur ce niveau du réseau de voirie;
- concernant la signalétique : concentration, lisibilité, homogénéité, simplicité, continuité des directions.



- Point d'informations générales :**
 - aménagement important de l'espace public;
 - traitement paysager;
 - jalonnement des équipements, commerces et services de la commune.
- Points d'informations détaillés :**
 - jalonnement des commerces, des services et des bâtiments municipaux;
 - aménagement léger de l'espace public.
- Points d'informations sommaires :**
 - indication des itinéraires (accès espace centre village par exemple).



Proposition de hiérarchisation du réseau viaire



Voirie

Renforcement du caractère urbain de la voie

Principe d'aménagements :

- ☛ achever l'aménagement des abords de la voie, dans le cadre du projet d'aménagement de l'aire de stationnement, permettant de constituer un cheminement piéton sûr et confortable;
- ☛ et permettant d'informer les VP et PL qu'ils traversent un espace urbanisé.

Carrefour à traiter

Principe d'aménagements :

- ☛ traitement paysager du carrefour permettant de positionner Chalampé comme porte d'entrée/de sortie entre la France et l'Allemagne sur la D.39;
- ☛ possibilité d'aménager un rond point (comme sur la D.52) franchissable par les convois exceptionnels permettant d'atténuer le caractère routier de cet espace (critères de financement par le C.G.68 : problèmes de sécurité ou de lisibilité de l'aménagement).

Voies principales de la commune

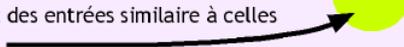
Principe d'aménagements : aménagement de ces voies de manière identique à ce qui a été réalisé sur la rue de Chalampé à Soultz et sur l'av. de la République, permettant d'aboutir à une hiérarchisation de la voirie de fait (voie secondaire traitée/voie de desserte laissée en l'état) et ainsi de rendre lisible l'itinéraire principal de la commune (aménagement de la voie constitue un fil d'ariane, en plus de la signalétique);

 ☛ aménagements portent sur la rue de l'église, l'av. de la Digue, la rue des anciens combattants et la rue du Ruisseau avec la mise en place de trottoirs sûrs et confortables permettant de constituer un réseau de cheminements piétons attractifs.

Entrées/accès

Aménagement des entrées

Principe d'aménagements :

- ☛ aménagement des entrées similaire à celles déjà traitées; 
- ☛ permettant une meilleure lisibilité des entrées de la commune.

Traitement des accès

Principe d'aménagements :

- ☛ traitement de ces entrées en tant qu'accès riverains et non en tant qu'entrée de la commune (aménagements légers : traitement des abords de la D.52, paysagement des accès, ...);
- ☛ ou suppression de ces deux accès, permettant de reporter les flux sur le réseau de voirie secondaire et en même temps de neutraliser deux zones potentiellement accidentogènes.

Mise à sens unique des voies

Principe d'aménagements :

- ☛ éviter que ces voies ne supportent des flux de transit inadéquats compte tenu de leur fonction de desserte;
- ☛ maintenir les flux entrants dans la commune sur le réseau de voirie principale traversant le centre de la commune (principalement pour la rue de la Victoire);
- ☛ traitement de la rue en tant que voie de desserte (1 voie de circulation, aménagement de stationnements riverains sur un des côtés si besoins réels, mise en place de contresens vélo, aménagements paysagers, ...).

Aménagement

Constitution d'un espace ludique

- ☛ aménagement des berges (cheminement piéton) du Grand canal d'Alsace peut permettre de constituer un espace attractif à vocation ludique.



Restructuration de la zone de stationnement poids-lourds

Principe d'aménagements :

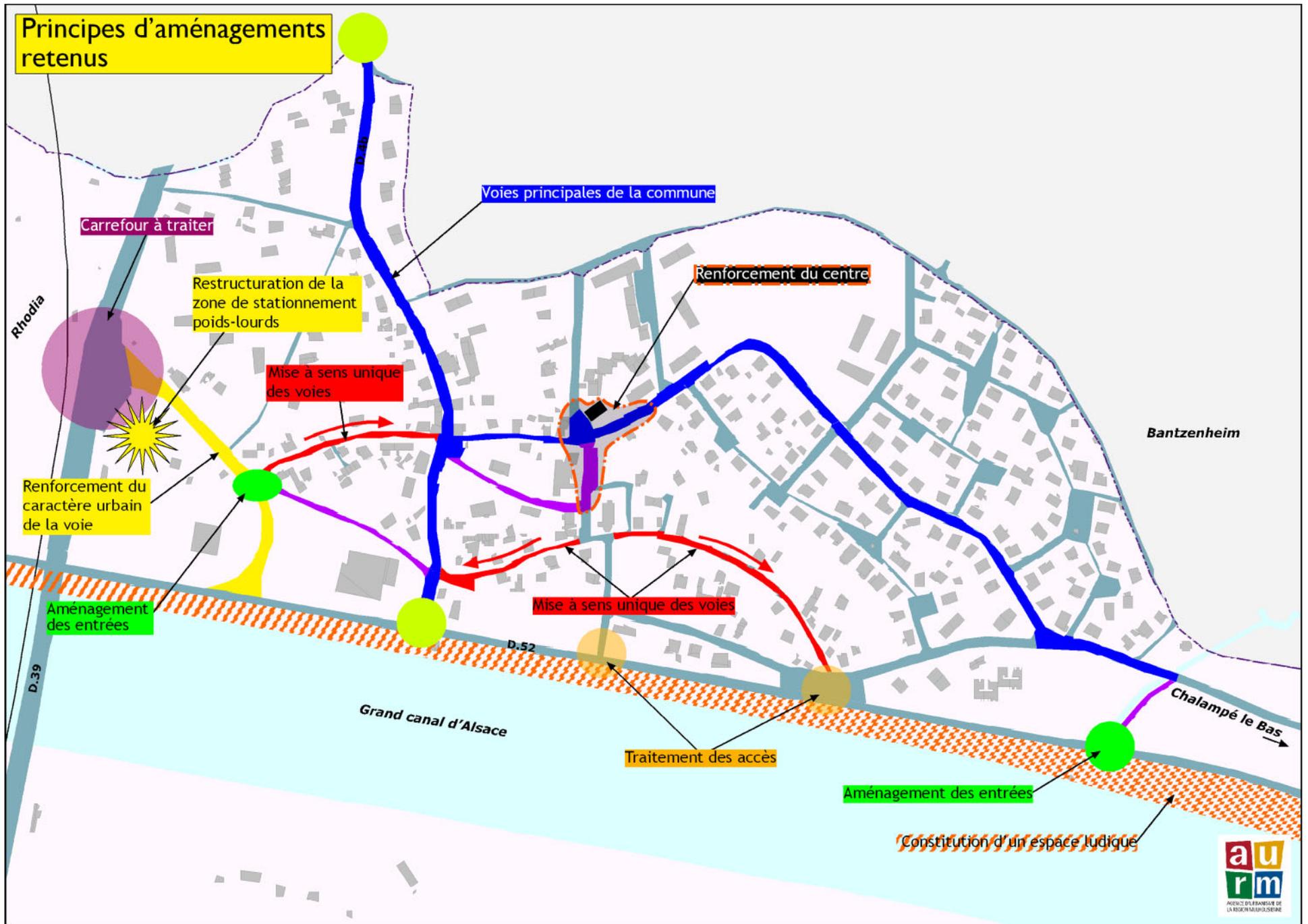
- ☛ restructuration et aménagement paysager du parking poids-lourds, en corrélation avec les aménagements à réaliser sur l'avenue de la gare, permettant de réduire l'impact visuel négatif de cet espace, et ainsi d'améliorer l'aspect d'une des principales entrées de la commune.

Organisation urbaine

Renforcement du centre

Principe d'aménagements :

- ☛ **renforcement de la centralité de la commune** par des aménagements tels qu'un traitement différencié de la voirie (espace pavé surélevé), mise en valeur de l'espace situé devant le marché couvert (comme point de rencontre de tous les cheminements piétons de la commune / plantations d'arbres de hautes tiges en relation avec la hauteur des bâtiments contigus), ...;
- ☛ **meilleure insertion urbaine du marché couvert :** intervention possible sur l'habillage du bâtiment (renforcement de la végétalisation), requalification du bâtiment avec restructuration de la place (création d'un cheminement contraint pour accéder à l'espace centre village, avec possibilité de créer un espace d'expositions, ...).



Conclusion

Poursuite de l'étude

Ce travail constitue une première approche de l'organisation urbaine et des déplacements de la commune de Chalampé.

Ces propositions forment une base de travail pour la collectivité qui pourra servir, dans un premier temps, dans le cadre de l'étude sur l'organisation de la signalétique, et dans un second temps, à mener une réflexion au sein de la municipalité sur les dysfonctionnements et les propositions d'aménagement prescrites.



La municipalité a d'ores et déjà sollicité l'AURM pour approfondir certains points de cette réflexion, et notamment établir des esquisses d'aménagement de certains accès au centre-bourg depuis la D.52 (rue du Cimetière, et entrée située à hauteur de la Place de la Paix).