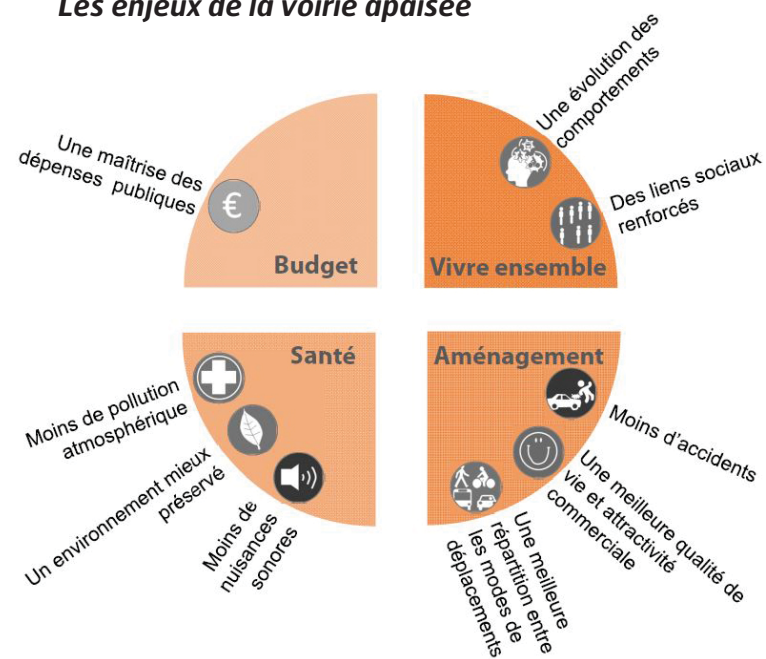




## Vers un plan des mobilités pour une voirie «apaisée» à Lutterbach ...

# PRÉAMBULE

## Les enjeux de la voirie apaisée



Les élus de Lutterbach ont la volonté de se doter d'un schéma d'organisation de la mobilité tous modes, ayant pour objectif « d'apaiser la voirie ». Cette démarche rentre dans les réflexions portées par le service des mobilités de m2A. La place de la voiture, le développement des circulations cyclables sont des sujets questionnés et font écho au Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération.

Le travail de l'AURM et ses partenaires s'inscrit dans ce cadre. Il doit servir à animer le débat interne et la concertation publique visant à cadrer, ordonnancer et argumenter les priorités d'actions de la collectivité.

### Comprendre les dynamiques de la commune

La commune de Lutterbach s'est développée autour d'axes structurants : deux voies routières nationale et départementale et une voie ferrée. Le centre a gardé sa spécificité et une dynamique commerciale participant à l'animation de la ville.

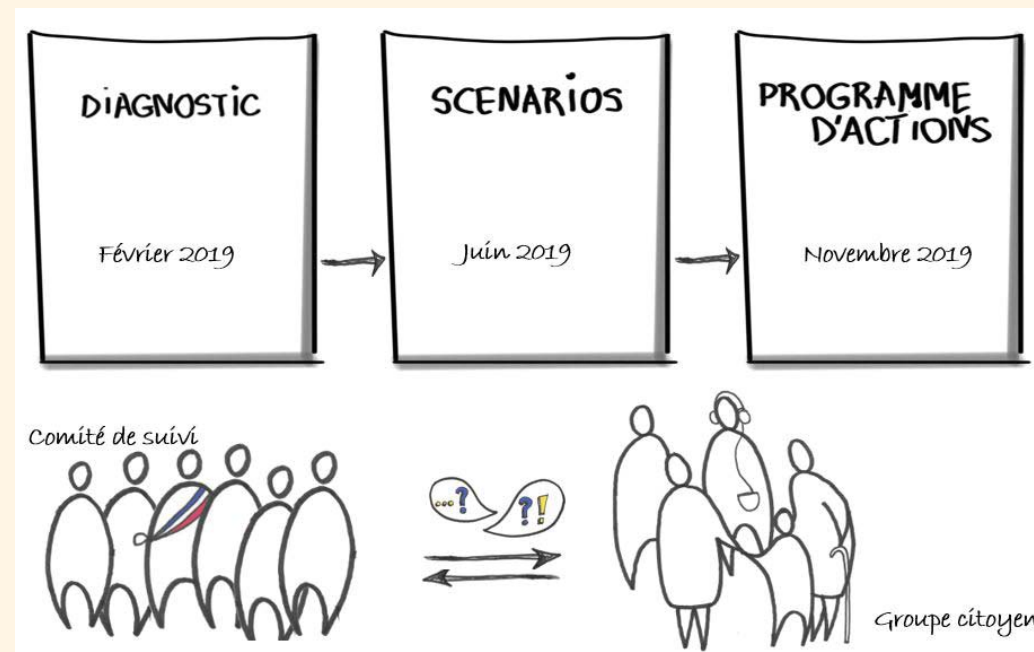
Aujourd'hui, l'espace urbain est contraint par sa configuration resserrée mais aussi par les infrastructures (viaire ou ferrée) qui le traversent. Des questions se posent ainsi sur l'organisation de l'ensemble des circulations et sur le confort et la sécurité des usagers.

### Appréhender une « voirie apaisée » avec les habitants

De quelle manière la circulation et les mobilités en ville doivent évoluer ? Le ressenti des habitants est-il en adéquation avec les observations et analyses opérées ? Les habitants de Lutterbach impliqués dans le devenir de leur quartier, ont été rassemblés dans un groupe citoyen, mobilisé à plusieurs reprises.

# La démarche de co construction citoyenne

La commune de Lutterbach a souhaité associer les habitants à la démarche. Ils ont été mobilisés lors d'ateliers pour **partager le diagnostic** et réfléchir ensemble aux **mobilités d'aujourd'hui et aux évolutions à venir**.



### Recueillir les ressentis des habitants sur leurs habitudes de déplacements

Ces rencontres ont permis d'échanger sur les problématiques majeures à Lutterbach et de faire émerger des pistes d'amélioration. Entre 15 et 30 personnes se sont réunies au cours des différents ateliers. Elles ont partagé leurs ressentis et affirmé leurs attentes tout en mettant à profit leur connaissance de la commune et de leur quartier.

#### 2 parcours dans la ville

Ces deux rendez-vous de randonnée urbaine, ont permis d'appréhender en groupe l'ambiance urbaine, les lieux problématiques, les points de conflits et les réels points noirs.

#### 2 ateliers pour définir les enjeux et pistes de travail

Suite au diagnostic, des enjeux ont été relevés sur lesquels un travail a été mené pour construire les bases des propositions. Les participants ont apporté leur point de vue et ont fait des propositions ( principes d'aménagements, actions à mettre en oeuvre, ...).

### 1 atelier pour choisir le niveau d'ambition des propositions

Reprenant les propositions, l'AURM a proposé plusieurs niveaux d'intervention et type d'actions. La commune et le groupe citoyen ont défini ensemble le niveau à retenir.

### Articulation de la concertation avec le diagnostic urbain et les propositions

Le diagnostic urbain mené se compose d'une analyse du contexte géographique et démographique ainsi une représentation des modes de déplacement et des voies routières. Il a été enrichi par les habitants qui représentent la maîtrise d'usage.

Les pistes de réflexions et/ou propositions prennent en compte les propositions émises par les habitants, après validation par la maîtrise d'Ouvrage, soit l'équipe municipale.

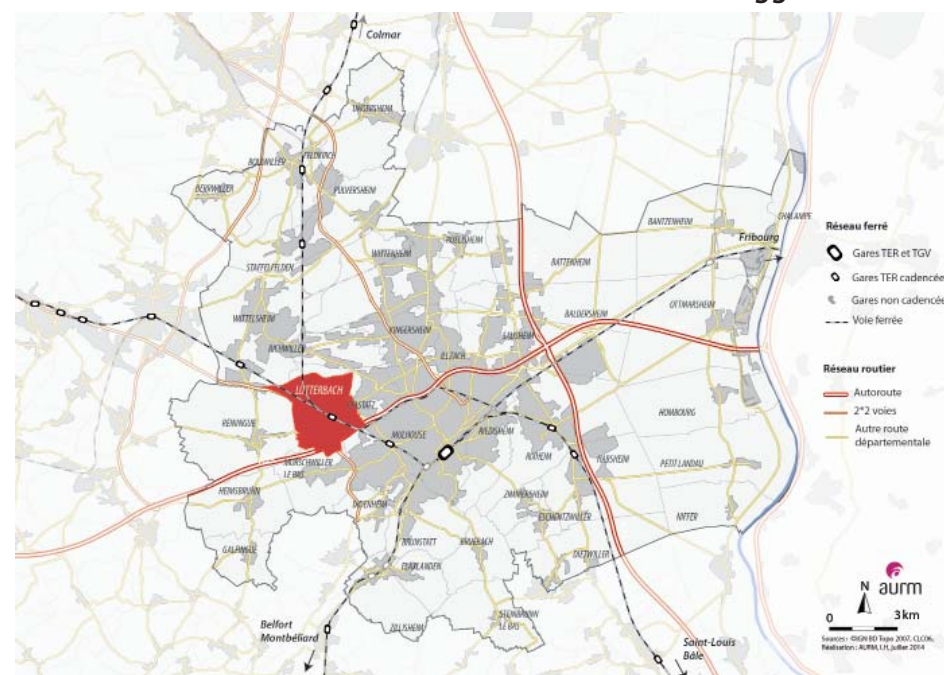
# SOMMAIRE

<b>PRÉAMBULE</b>	<b>2</b>
<b>DIAGNOSTIC</b>	<b>3</b>
1- Contexte géographique et démographique	3
2- Le cadre urbain	5
3- Panorama des modes de déplacement	6
4- Zoom sur des secteurs prioritaires	12
5- Les enjeux de mobilité	14
<b>INTENTIONS</b>	<b>15</b>
1- Plan des mobilités	15
2- Secteurs prioritaires à aménager	19
3- Communication	21
4- Feuille de route	22

## 1- CONTEXTE GEOGRAPHIQUE ET DEMOGRAPHIQUE

### 1-1 Lutterbach, entre ville et campagne

Positionnement de la commune de Lutterbach dans l'agglomération



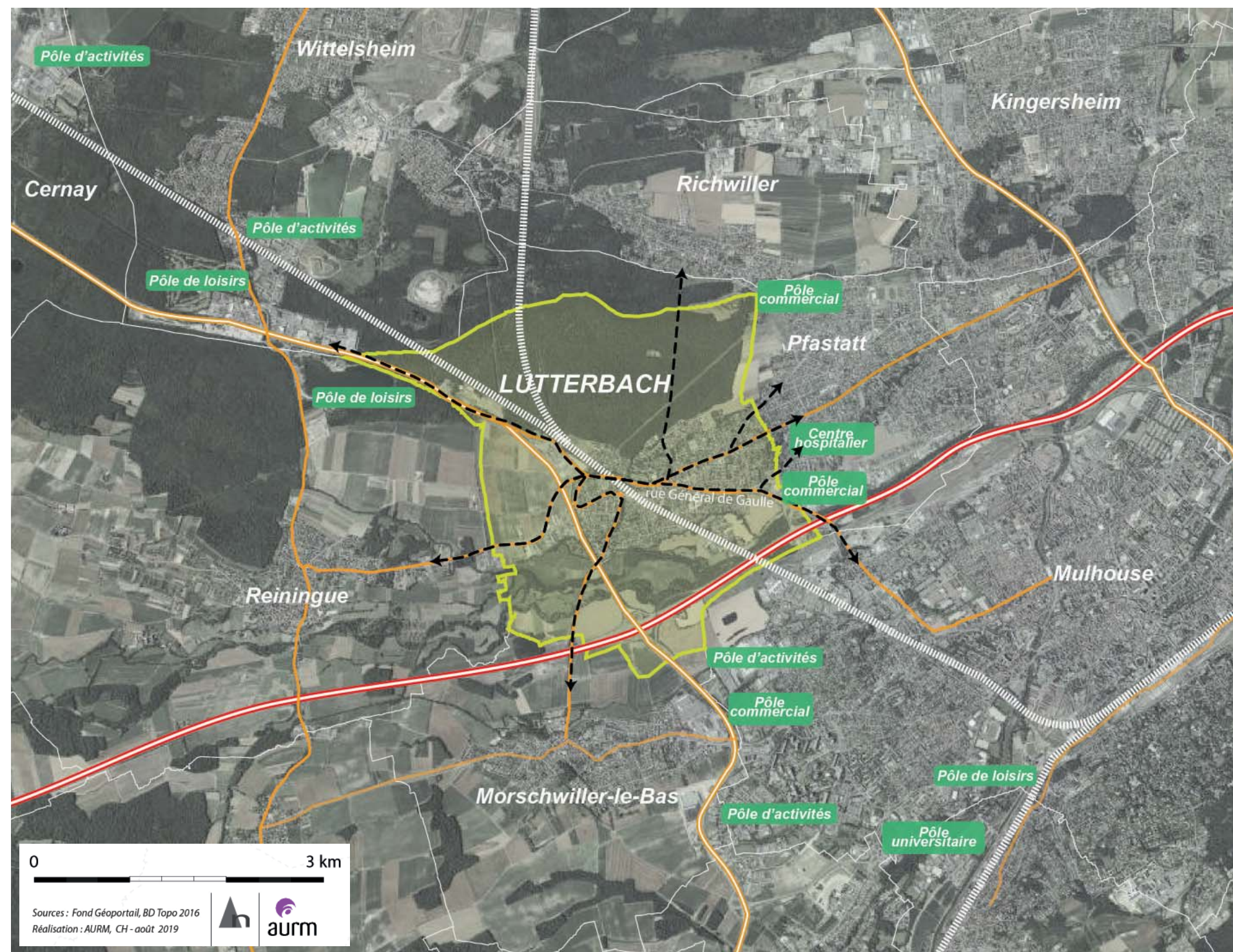
La commune de Lutterbach se situe dans la périphérie mulhousienne. Elle se trouve à 6 km au Nord-Ouest de Mulhouse, sur les points de jonction des chemins de fer de Strasbourg - Bâle et de Mulhouse - Kruth. Elle est traversée par des infrastructures routières structurantes : la route nationale 66, la route départementale 20 et l'autoroute A36.

D'une superficie de 866 ha, la commune de Lutterbach englobe 281 ha de la forêt du Nonnenbruch.

Le développement urbain de Lutterbach s'est opéré vers l'est du ban communal, à l'écart de la Doller et de ses inondations, rejoignant la commune de Pfastatt.

La commune fait partie de la Communauté d'Agglomération Mulhouse Alsace Agglomération.

Situation de la commune de Lutterbach



Un centre urbain proche de lieux de services et d'emplois, à quinze minutes en tramway du centre mulhousien

## 1-2 Une population majoritairement active



### La population à l'échelle communale

**6 331 habitants à Lutterbach**

soit 2 % de la population de Mulhouse Alsace Agglomération

#### Répartition par tranche d'âge

33 % moins de 30 ans  
40 % entre 30 et 60 ans  
27 % de plus de 60 ans

#### 56 % d'actifs

Les principales catégories socioprofessionnelles se répartissent comme suit :

**28 % de retraités**

**18 % d'employés**

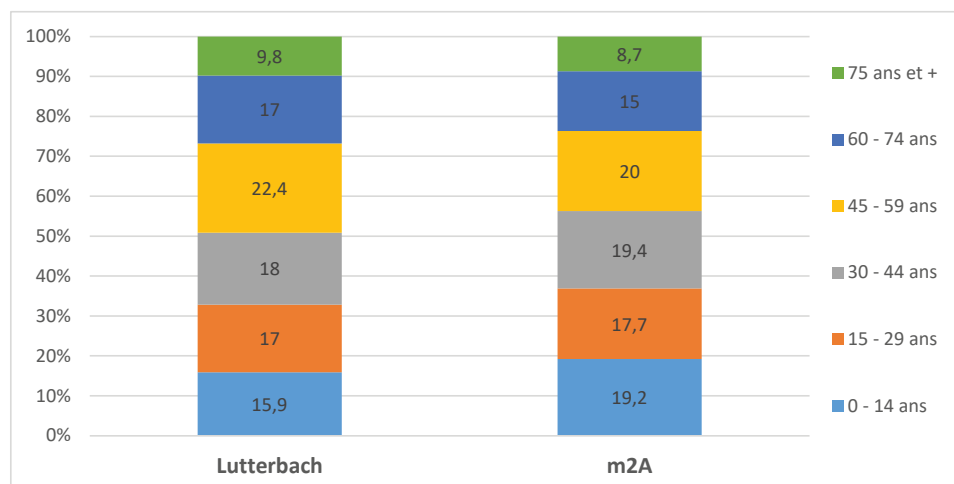
**15 % de professions intermédiaires**

**14 % d'ouvriers**

de la part de la population âgée de plus de 15 ans

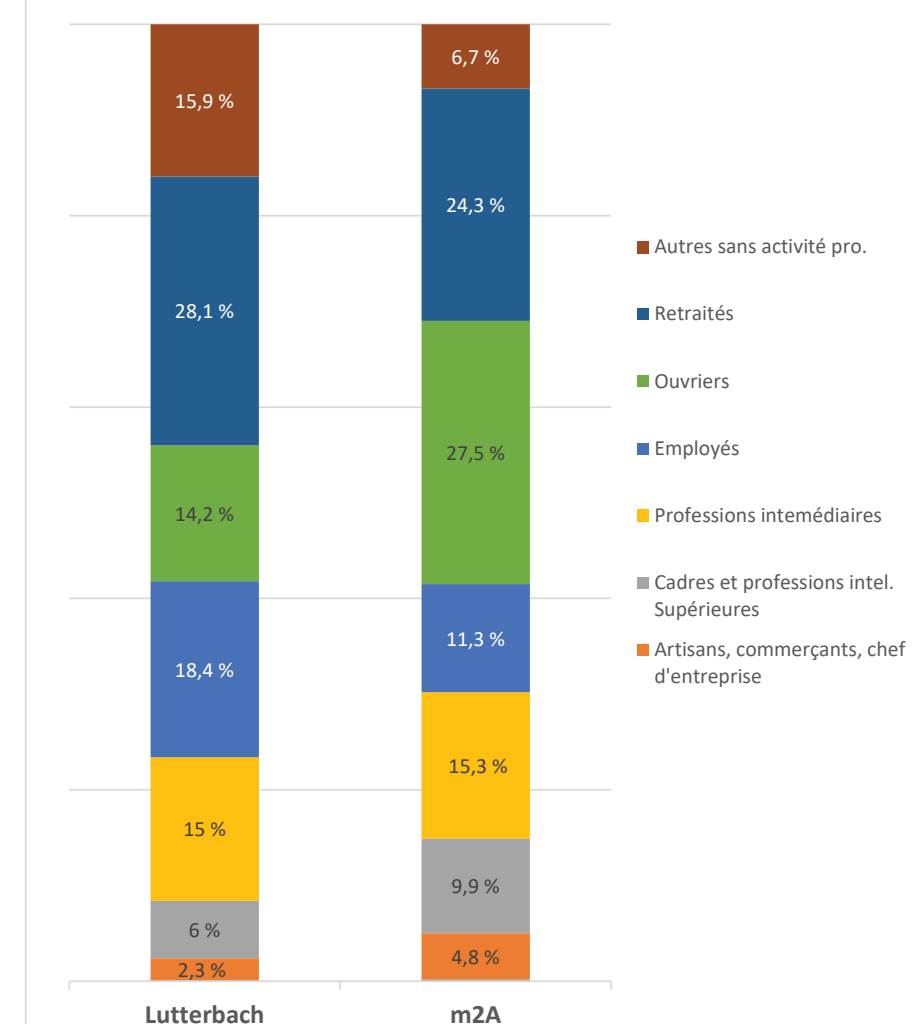
Source : RP INSEE 2015

Répartition par âge de la population en 2015



Plus de la moitié de la population a entre 30 et 60 ans - Source RP INSEE 2015

Répartition par catégorie socio professionnelle de la population > à 15 ans en 2015 (hors agriculture)



Les actifs sont majoritaires à Lutterbach, même si la part des retraités est la plus élevée - Source RP INSEE 2015

### Les habitants constituent 2 % de la population de l'agglomération mulhousienne

Plus de la moitié de la population se trouve dans la tranche active des 30-60 ans. Un quart des résidents de Lutterbach a plus de 60 ans, alors qu'ils représentent 23 % de la population mulhousienne.

Les générations plus nombreuses du baby boom atteignent aujourd'hui les 60 ans, ce qui explique cette situation qui n'est pas propre à la commune de Lutterbach. Dans l'agglomération, les personnes de plus de 60 ans représentent 23,7 % de la population totale, au niveau national, c'est un point de plus.

La population continue de vieillir sous l'effet de l'allongement de la durée de la vie et de l'avancée en âge des générations du baby-boom. Les retraités vivant à Lutterbach représentaient 25% en 2006. Ils grimpent à 28% de la population active en 2015...

#### Une proportion de professions intermédiaires en baisse, une part constante d'ouvriers

Entre 2011 et 2015, la part des personnes exerçant une profession intermédiaire et vivant à Lutterbach a diminué de 3 points passant ainsi de 18% de la population à 15%.

Les ouvriers sont quant à eux aussi nombreux : leur part passe de 14% en 2011 à 14,2% en 2015.

#### Les actifs vont travailler majoritairement dans l'agglomération mulhousienne

En 2014, plus de 65 % des actifs se rendent dans les communes de l'agglomération pour travailler, principalement à Mulhouse. Seuls 18 % travaillent dans la commune. Il est à noter que 60% actifs ayant un emploi à Lutterbach sans y habiter, viennent de l'agglomération mulhousienne

## 2- LE CADRE URBAIN

### Des formes d'habitat différenciées

#### Typologie du bâti



Typologie dominante du tissu bâti de Lutterbach - source fichier foncier 2011- extrait étude AURM : Etude de marché habitat Lutterbach- Site du Guthusermatten - Janvier 2015

#### Une commune principalement résidentielle ...

Le tissu urbain s'est développé plus au nord de la voie ferrée actuelle, s'éloignant du cours d'eau et de ses risques d'inondation.

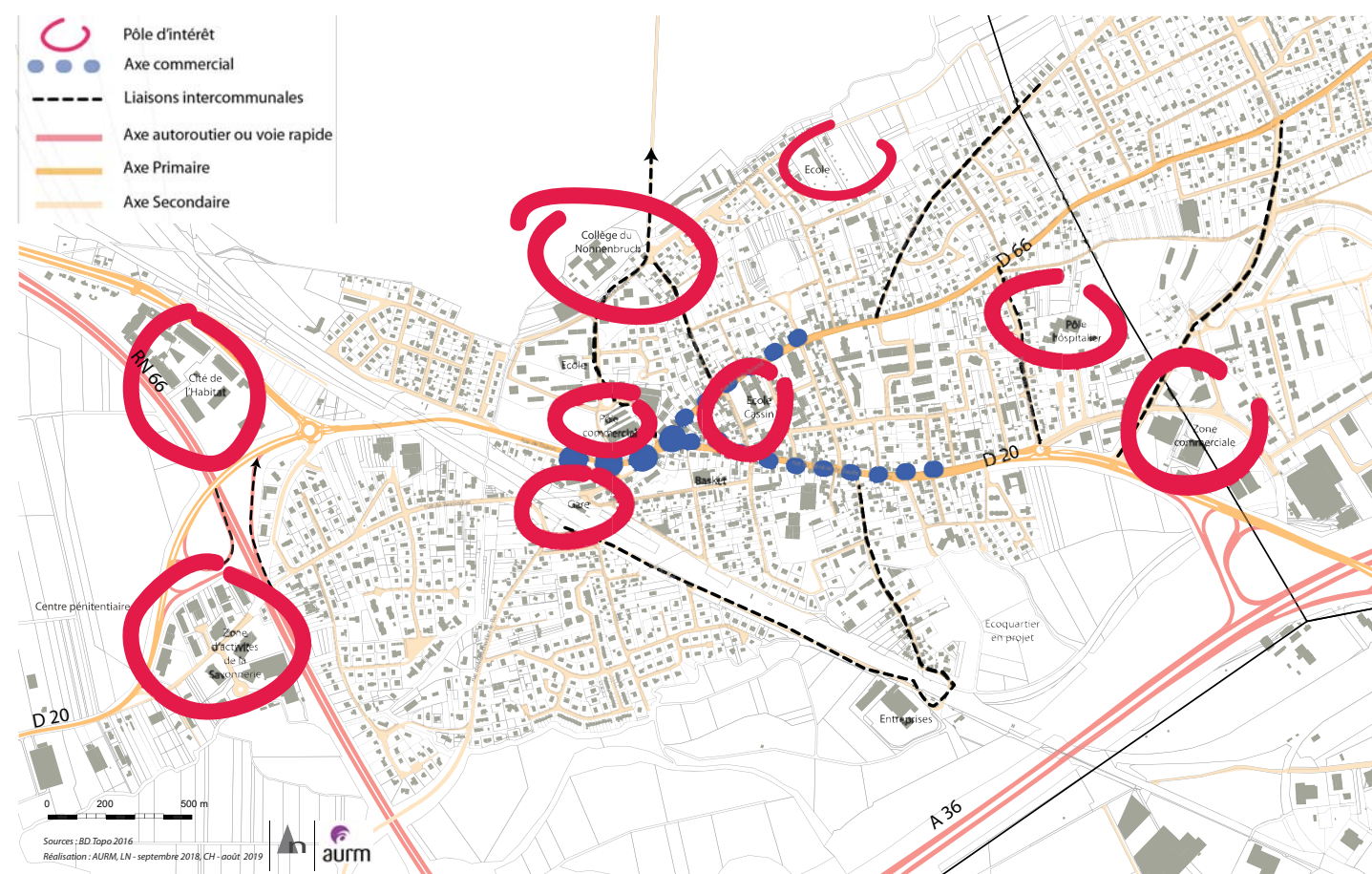
A la fin de la seconde guerre mondiale, Lutterbach a été détruite à 96 %. Il faudra de longues années pour la reconstruire. Avec l'essor de la voiture individuelle, le développement urbain dans les années 1960-1970 s'est beaucoup structuré autour d'un habitat individuel.

Les secteurs au sud de cette ligne ont accueilli au fur et à mesure celui-ci.

Aujourd'hui, l'habitat s'est beaucoup diversifié : on compte 44% de maisons individuelles et 56 % d'appartements au recensement de 2011.

Comme observé ailleurs dans la ville, les maisons individuelles sont occupées majoritairement par leurs propriétaires, et les logements collectifs sont plus dédiés à la location.

#### Structure urbaine de la commune



Lutterbach concentre des pôles d'intérêt tant d'activités que de services

#### ... aux multiples fonctions de services et commerciales

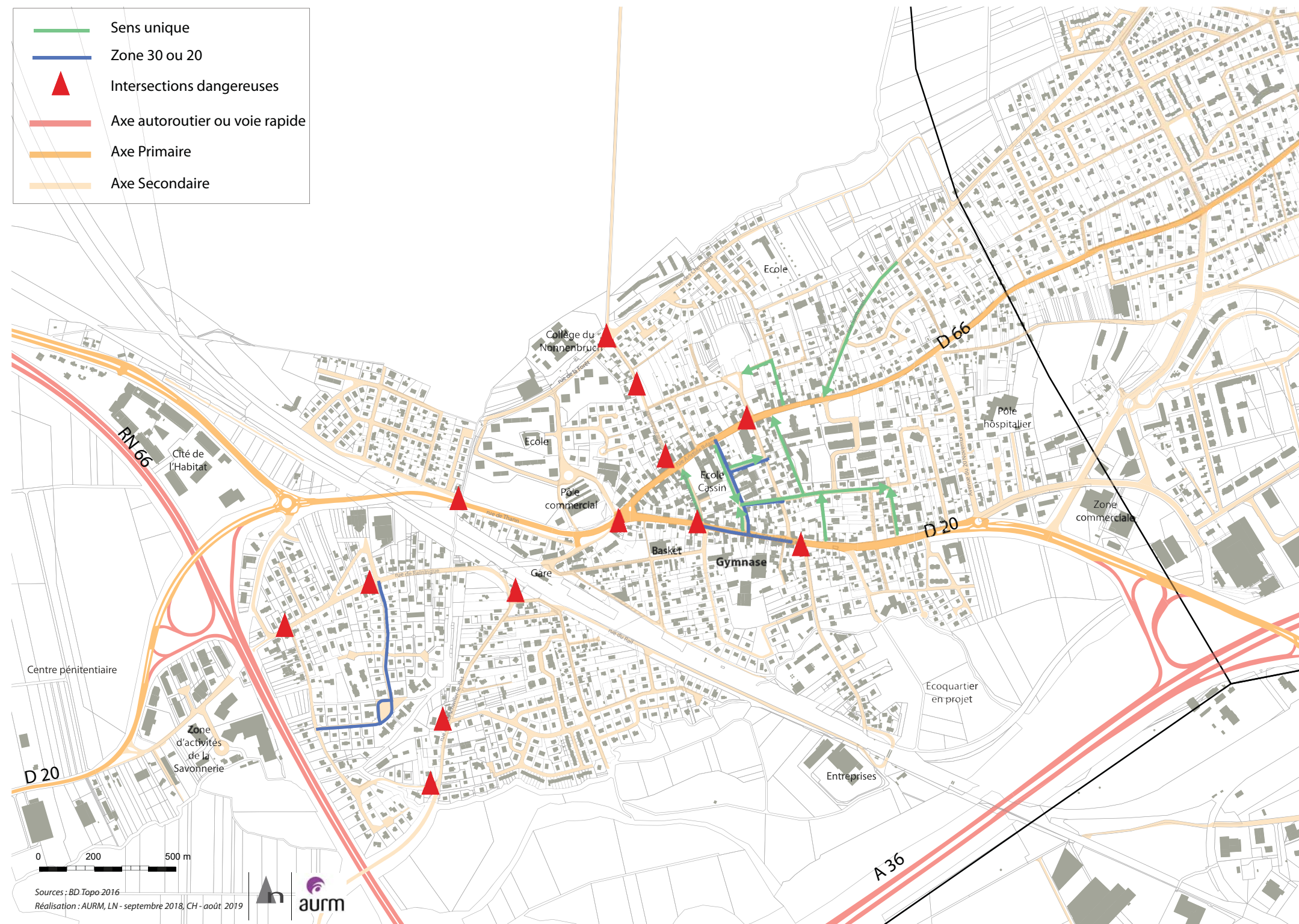
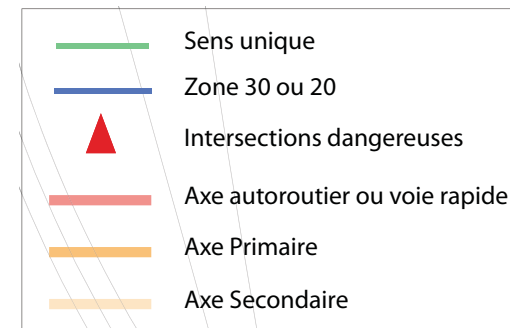
Sur les voies principales se concentrent une mixité de fonction : activités en rez-de-chaussée et logements à l'étage. La diversité et la pérennité des commerces sur ces axes rendent ce secteur dynamique et attractif.

D'autres pôles d'intérêt sont répartis sur la commune et génèrent des déplacements, principalement en voiture : la gare, le nouveau pôle commercial du centre, les zones d'activités, les écoles, le collège du Nonnenbruch et plus éloigné le centre hospitalier.

### 3- PANORAMA DES MODES DE DÉPLACEMENT

#### 3-1 Un réseau viaire développé autour de 2 axes structurants, qui sépare la commune en plusieurs quartier

**Le maillage routier**



**7,2 kilomètres de voiries primaires**  
**1,1 kilomètres de rues en zone de rencontre ou vitesse limitée à 30 km/h**

**Fonctionnement et circulation :**

Deux grandes infrastructures, l’A36 et la RN 66 sont fortement présentes sur le ban communal. Il est aussi traversé par deux voies primaires<sup>1</sup> :

- La RD 66 est l’axe principal qui relie la RN 66 vers Thann Cernay et Pfastatt;
- La RD 20 relie d’un côté Reiningue et les communes de la vallée de la Doller et de l’autre Mulhouse.

Les voies secondaires<sup>2</sup> sont des dessertes du quartier et permettent les liaisons internes.

Plusieurs intersections sont problématiques (triangles rouges sur la carte ci-contre). Le franchissement est difficile tant pour les voitures que les vélos et piétons.

Plusieurs voies présentent également des problèmes liés à la circulation, soit par des flux importants soit par la vitesse excessive des automobilistes.

<sup>1</sup> La **voie primaire** assure la liaison entre deux zones urbaines. Elle permet d’assurer une circulation rapide.  
<sup>2</sup> La **voie secondaire** représente la voie de base à l’intérieur d’une zone urbaine. Elle permet la desserte des services publics, des équipements collectifs, des commerces et des espaces habités.  
 Source «La ville franchisée» de D. Mangin 2004

**“ Paroles d’habitants**

- > **Plusieurs rues sont propices à une vitesse excessive, provoquant un sentiment d’insécurité pour les autres usagers de la route...**
- > **Le carrefour du platane est dangereux : manque de clarté au niveau des tronçons prioritaires principalement quand les feux sont clignotants...**

Sur l’ensemble du réseau routier de la commune, peu de voies sont en zone 30 km/h ou zone de rencontre.

## Typologie des voiries

Les voies présentent plusieurs profils, de très larges dans les espaces peu contraints à des rues plus étroites dans le tissu ancien.

Selon la largeur de la voie, des aménagements pour les cyclistes et les piétons sont aménagés. Ils permettent ainsi de sécuriser davantage leurs déplacements, cependant ils ne sont pas toujours «confortables».

Peu de voiries présentes un caractère paysager par des plantations le long des parcours.

La configuration linéaire de certaines rues incite à une vitesse de circulation excessive, créant un sentiment d'inconfort et d'insécurité selon les secteurs.

La rue de Thann présente ces caractéristiques. De plus, en direction de la RN 66, le passage sur le pont et de la sortie des zones d'habitation incite à prendre de la vitesse.

## Les axes principaux



Rue Aristide Briand



Rue du Général de Gaulle

## Les voiries secondaires



Rue Théodore Boch



Rue de Morschwiller-le-Bas

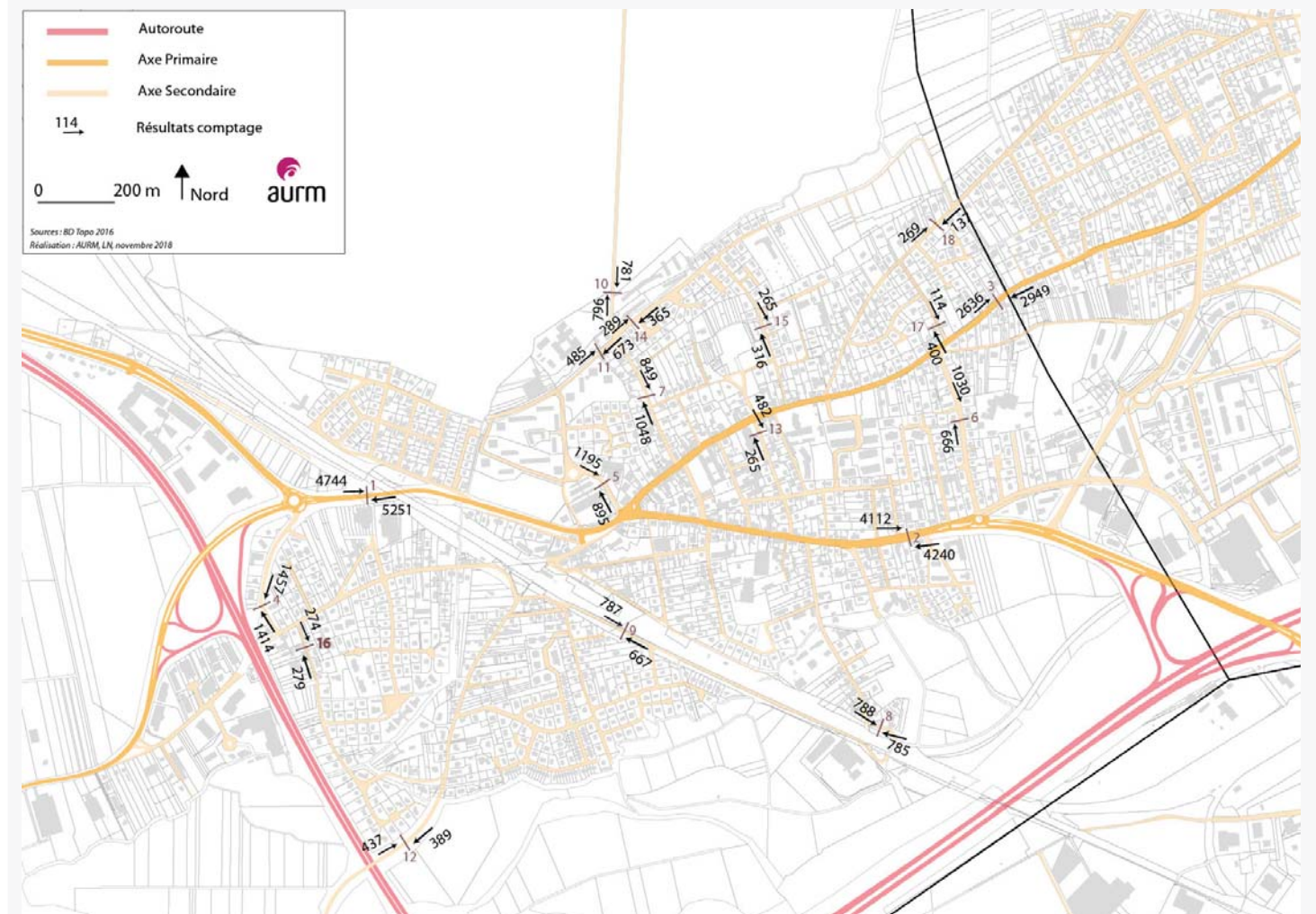
## Les dessertes locales



Rue de Richwiller

## Les enseignements de la campagne de comptage routier

### Le nombre moyen par jour de passage de véhicules sur les points de comptage



La campagne de comptage en novembre 2018 montre que le transit se fait bien sur les axes principaux particulièrement la D20, entre la rue de Thann et la rue du Général de Gaulle. Source : Vialis Novembre 2018

### Un réseau routier très fréquenté

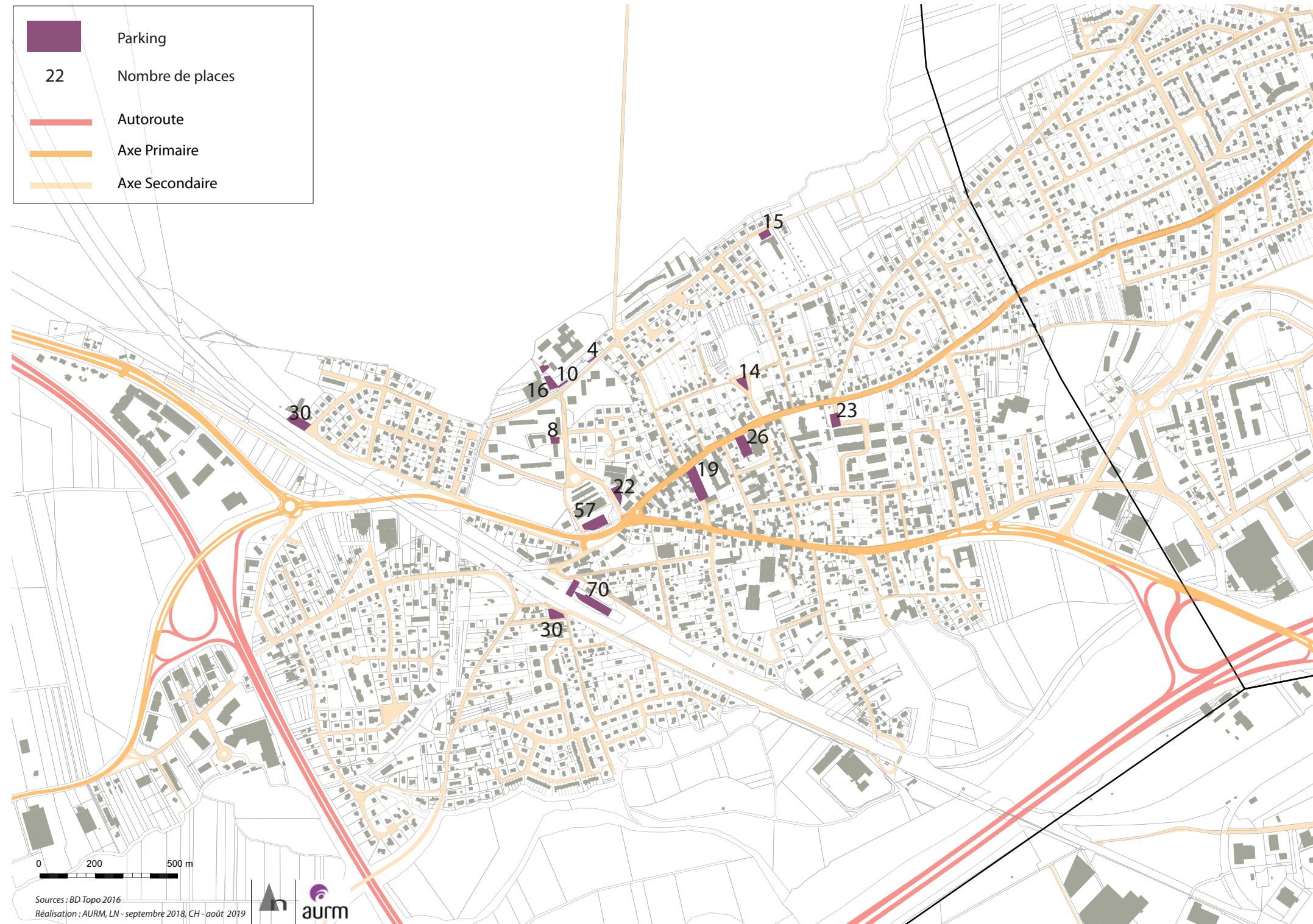
Parallèlement à la démarche «voirie apaisée», la commune a fait effectué des comptages routiers. Près de 20 stations de relevés ont été réparties sur les principales voies pendant plus d'une semaine. Ces comptages donnent un aperçu de la circulation «réelle» : le nombre moyen de véhicules par jour et par sens de circulation.

Les axes à forte fréquentation confirment le statut de voie primaire de la D66 et plus particulièrement de la D20 qui relie l'autoroute A36 et la N66.

Les autres rues ont une fréquentation liée à leur statut de voie secondaire reliant une autre commune ou de voie dessertes inter quartier où la circulation est moins importante.

Les comptages ont permis de relativiser entre le ressenti des riverains et la fréquentation «réelle» de ces voies.

Des aires de stationnement réparties sur la commune avec une forte concentration vers le centre



Bien qu'un nombre important de places de stationnement soient à proximité des équipements, elles sont insuffisantes que ce soit près des écoles et collèges ou près de la salle de basket

## 350 places de stationnement public (hors voirie)

### Un manque de stationnement principalement à proximité des salles de sport

Les 344 places recensées sur les aires de stationnement publiques ne suffisent pas à répondre aux besoins selon les habitants.

Lors de manifestations ou compétitions sportives, les rues annexes à la salle de basket et à la salle de sports sont «envahies» de véhicules.

Le stationnement temporaire est également problématique aux abords de l'école Cassin et du collège du Nonnenbruch.

Aux heures de sortie de classes, le nombre de places dans les rues de desserte de ces équipements est insuffisant. Les voitures se garent sur les trottoirs, en double file ou dans les résidences privées près du collège.



Rue des Maréchaux à la sortie d'école, le stationnement devient «anarchique» et dangereux pour les piétons

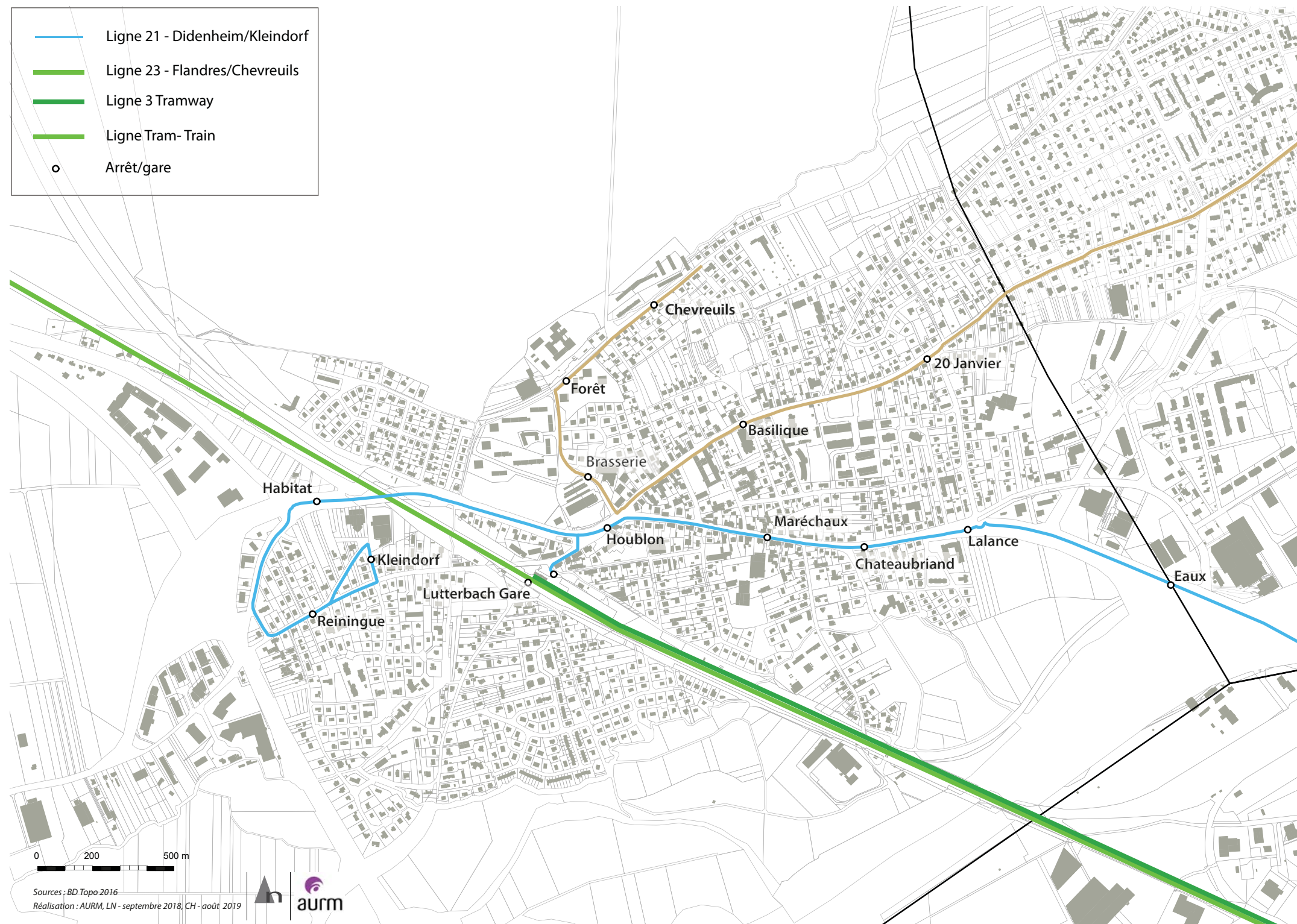
### “ Paroles d'habitants

- > En général, il n'y a pas assez de places de stationnement.
- > Il faudrait plus de places matérialisées dans les rues...



### 3-2 Une commune desservie par plusieurs lignes de transports collectifs (TC) structurantes

Le réseau des transports collectifs : un maillage de lignes SNCF, Tramway et bus



**1 gare de rabattement**  
**2 lignes de tramway**  
**2 lignes de bus**

La commune est desservie par plusieurs lignes de transports collectifs structurantes<sup>1</sup> dont l'une passe par la gare. C'est une des premières gares du territoire mulhousien. Elle accueille la ligne TER (Mulhouse-Kruth), le tram-train et est le terminus de la ligne 3 de tramway.

Les lignes tram-train et tramway mènent au centre de Mulhouse, elles sont très fréquentées ( plus de la moitié des montées de l'ensemble des arrêts). L'axe le long de la rue du général de Gaulle (ligne 21) est structurant avec au moins une fréquence de passage de bus toutes les 10 min.

Le transport à la demande Filéa complète le dispositif.

<sup>1</sup> Une ligne de TC est structurante si la fréquence de passage est au moins toutes les 10 min.

**Offre et fréquentation du réseau Soléa par arrêt ou station du quartier en 2013**

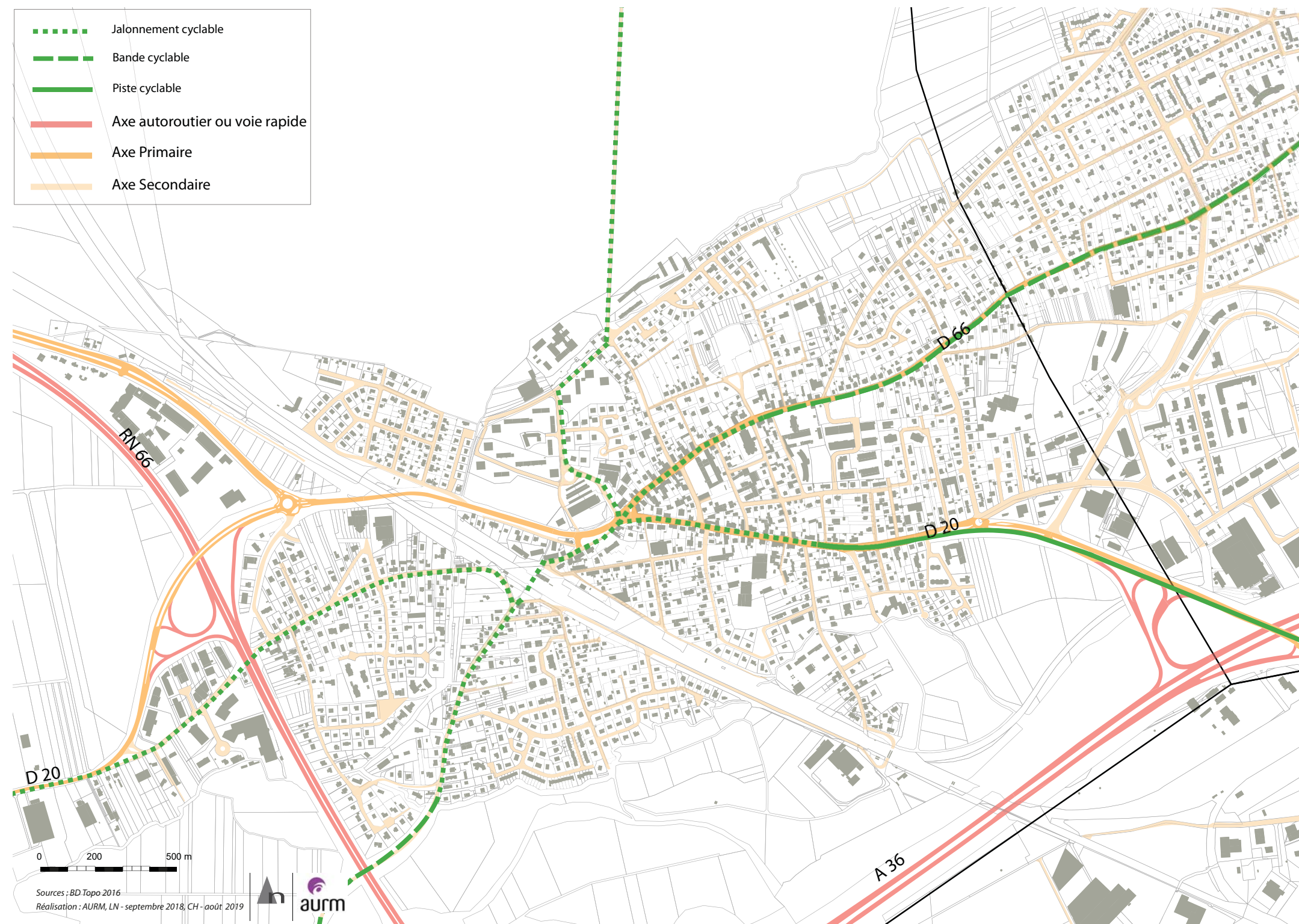
Source : Soléa

Arrêt / station	Lignes Soléa	Nombre moyen de montées	Nombre moyen de descentes
Lutterbach gare	TT/T3	661	702
	21	40	60
Kleindorf	21	45	17
Houblon	21	48	37
Maréchaux	21	25	21
Cha-teaubriand	21	48	82
Lalanne	21	152	101
Eaux	21	14	11
Chevreuils	23	81	44
Forêts	23	73	63
Brasserie	23	59	78
Basilique	23	43	35
20 janvier	23	18	33

Le réseau de transport collectif n'est pas négligeable, pourtant la part modale pour les déplacements domicile travail est faible

### 3-3 Des pistes ou bandes cyclables et des itinéraires piétons structurent le quartier

**Le maillage des itinéraires modes actifs : un dispositif d'aménagements avec des points de rupture à améliorer**



#### 2,5 kilomètres d'aménagements cyclables

Les axes structurants de la commune sont pourvus d'aménagements cyclables (bandes ou jalonement) plus ou moins continus.

Ils permettent de rejoindre le centre de Mulhouse mais aussi les communes voisines (Morschwiller-le-Bas, Reiningue, Richwiller et Pfastatt entre autres). Les liaisons internes au quartier restent à développer d'autant que peu de rues sont en zone 30 ou limitées à 30 km/h.

Pour faciliter la pratique du vélo et l'intermodalité<sup>1</sup>, il est important de pouvoir stationner le vélo à proximité des équipements publics, des commerces et des services. Quelques arceaux sont placés mais ne sont pas sécurisés.

Les aménagements propres aux piétons sont rares, il s'agit plus d'un itinéraire entre la rue de Richwiller et la rue des Vosges en passant par la butte.

Il est constaté que les trottoirs ne sont pas toujours valorisés : trop étroits, mal entretenus ou encore encombrés.

Le franchissement de la voie ferrée est facilité et plus sécurisé par les aménagements réalisés pour la voie de tramway. D'autres passages, sur ou sous la voie, sont aussi possibles.

<sup>1</sup> L'intermodalité est l'utilisation de plusieurs modes de transports au cours d'un même déplacement.

#### Paroles d'habitants

- > **Insécurité des cyclistes;**
- > **Manque de continuité et cohérence dans les aménagements;**
- > **Avoir des abris à vélo sécurisés pourrait inciter à une plus grande utilisation du vélo.**

Les pistes cyclables sont peu nombreuses sur l'ensemble des aménagements réalisés sur la commune

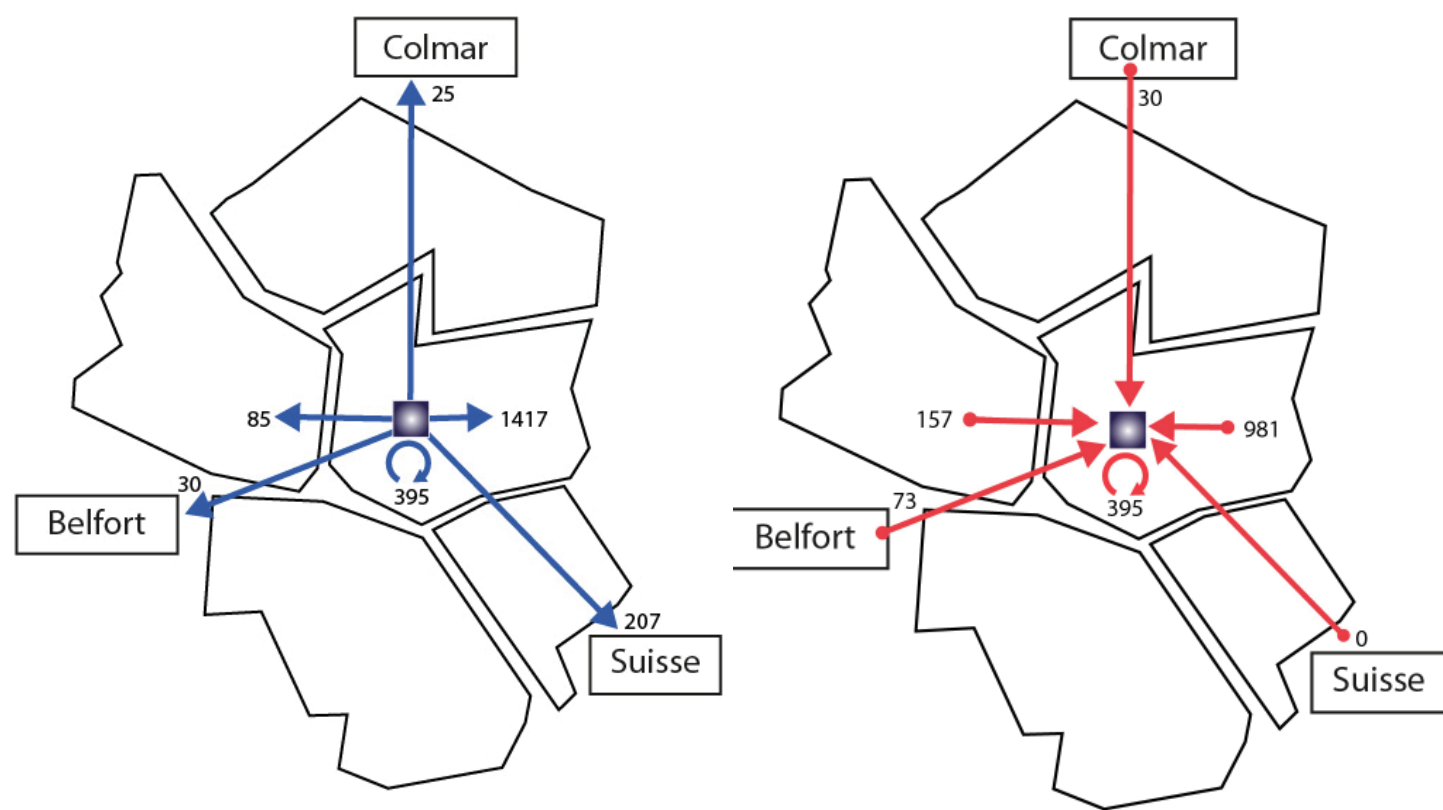
## 3-4 La voiture toujours première part modale pour l'ensemble des déplacements

### La voiture reste le premier moyen de déplacement au sein de la commune

L'analyse des données INSEE 2015 des navettes domicile travail montre que la voiture reste le moyen de déplacement privilégié.

Que ce soit pour aller travailler dans la commune ou à Mulhouse, la part modale de la voiture dépasse les 50%. Elle passe à 89 % pour ceux qui se redent à Pfastatt. C'est l'inverse dans l'autre sens. Les cyclistes représentent 22% des modes de déplacement mais ne sont pas majoritaires.

Représentation graphique des navettes domicile travail depuis (flèche bleue) et vers Lutterbach (flèche rouge)



Les trois principaux moyens de déplacements des actifs dans Lutterbach, vers et depuis Pfastatt et vers et depuis Mulhouse

**Part modale Intra Lutterbach**  
 Voiture : 54 %  
 Marche à pied : 29 %  
 Cycles : 5 %

**Part modale Pfastatt vers Lutterbach**  
 Voiture : 50 %  
 Marche à pied : 22 %  
 Cycles : 22 %

**Part modale Lutterbach vers Mulhouse**  
 Voiture : 79 %  
 TC : 16 %  
 Cycles : 5 %

**Part modale Lutterbach vers Pfastatt**  
 Voiture : 89 %  
 TC : 5 %  
 Cycles : 5 %

**Part modale Mulhouse vers Lutterbach**  
 Voiture : 70 %  
 TC : 21 %  
 Cycles : 5 %

Source : RP INSEE 2015

Lutterbach : démarche voirie apaisée

### Les enseignements d'une cartographie des temps de parcours à partir de la mairie et du collège du Nonnenbruch

**La mairie et le collège sont à moins de 10 min à pied de la gare ...**

La carte des isochrones réels<sup>1</sup> montre que les deux équipements pris en exemple sont relativement proche de la gare.

Le collège est un peu plus éloigné des quartiers résidentiels notamment du quartier ouest.

<sup>1</sup> L'isochrone réel prend en compte les cheminements et voies possibles entre un point et un autre.

La distance parcourue à pied depuis la mairie en 2, 5 ou 10 min (du plus clair au plus foncé)



La distance parcourue à pied depuis le collège en 2, 5 ou 10 min (du plus clair au plus foncé)



**... en vélo l'ensemble de la commune est à accessible en moins de 10 min**

Sur un même temps la distance parcourue est plus longue. Ainsi, l'ensemble de la commune peut être traversée en plus ou moins 20 min entre deux points extrêmes.

Les déplacements en vélo peuvent se mesurer aux temps de parcours en voiture où il faut compter le temps de trouver une place de stationnement.

La distance parcourue en vélo depuis la mairie en 2, 5 ou 10 min (du plus clair au plus foncé)



La distance parcourue en vélo depuis le collège en 2, 5 ou 10 min (du plus clair au plus foncé)



## 4- ZOOM SUR DES SECTEURS PRIORITAIRES

### 3 secteurs où les enjeux se croisent et sont une priorité partagée

Le constat sur les trois secteurs identifiés sont peu près identiques même si chacun à ses propres caractéristiques.

Les points relevés les plus conflictuels sont :

- Une emprise importante de la voiture laissant peu de places aux autres modes de déplacement: vitesse de circulation, stationnement gênant, ...
- Des espaces contraints par leur géométrie (emprise publique limitée, voirie étroite, ...);
- Des besoins en stationnement journalier mais temporaire important en lien avec la fonction du lieu.

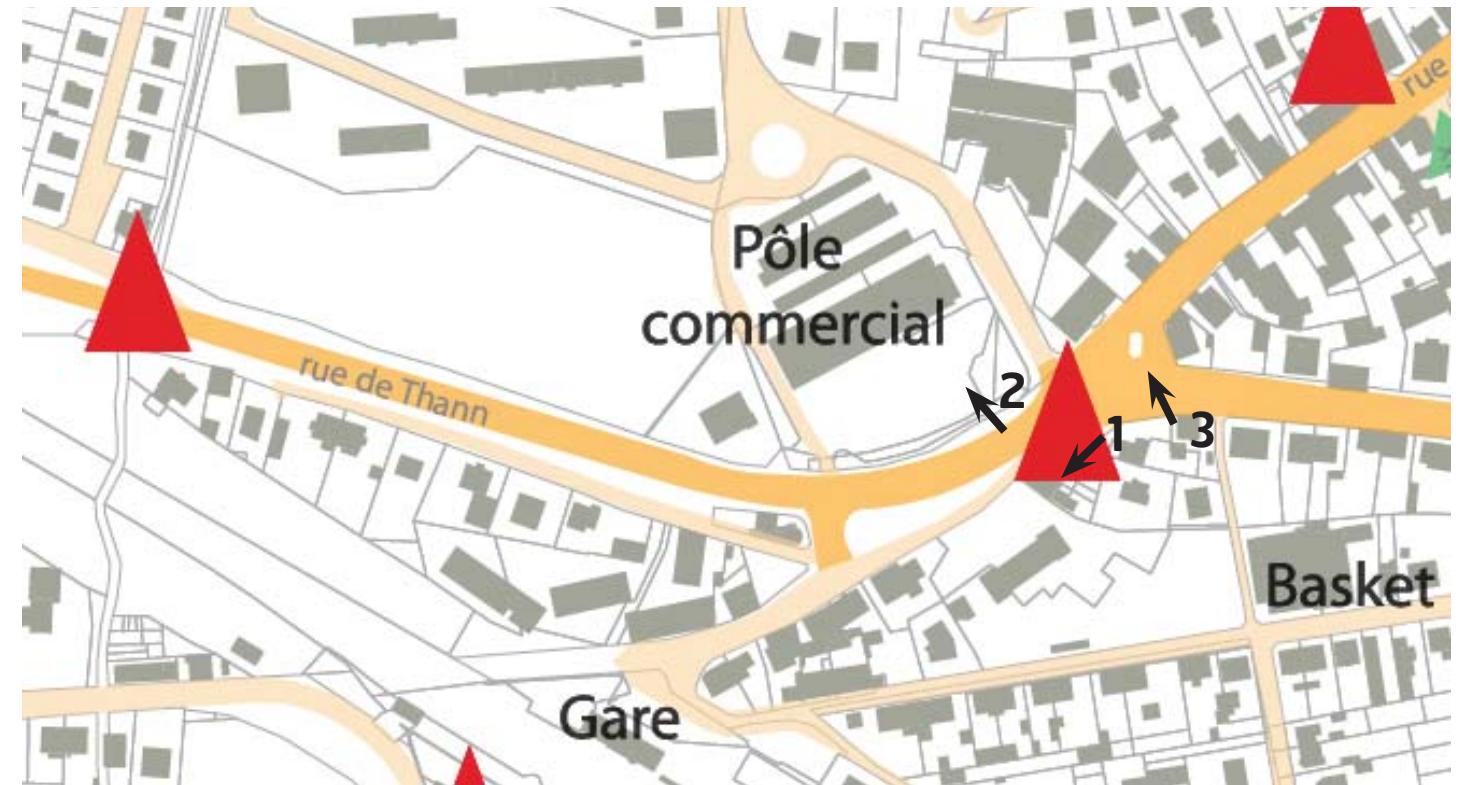
#### Carrefour du Platane

##### Les +

- Aménagement récent autour du centre commercial;
- Un lieu de rencontre au pied du platane;
- Un parc aménagé de proximité.

##### A améliorer

- La priorité de la rue A. Briand sur la rue Général de Gaulle – manque de lisibilité dans l’aménagement;
- Le cheminement piéton au débouché de la rue de la gare;
- Le lieu de rencontre en lien avec le parc;
- Une meilleure cohérence d’aménagement.



Le carrefour du Platane est le coeur du centre bourg où se croisent différents flux : les véhicules sur les axes primaires, les piétons et cyclistes venant de la gare et/ou du collège, les usagers du pôle commercial

# DIAGNOSTIC

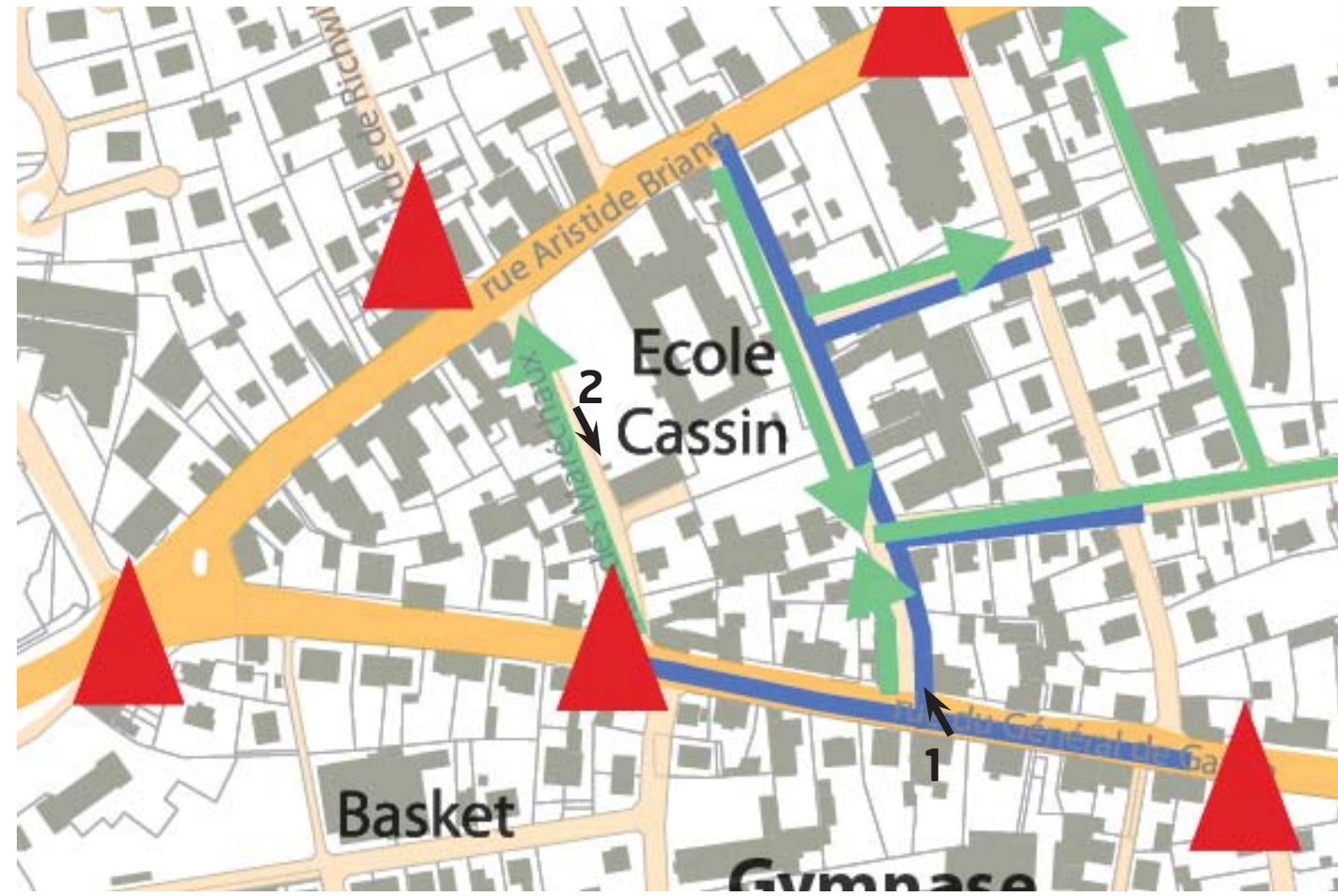
## Ecole Cassin - Mairie

### Les +

- Plusieurs accès à l'école;
- Voie à sens unique ( rue des Maréchaux);
- Une place arborée entre mairie, école et espace associatif > lieu de rencontre.

### A améliorer

- La circulation voiture autour de l'école > faut-il la maintenir ? À certaines heures ?
- Le stationnement à proximité immédiate de l'école – Faut-il le maintenir ?



Une des sorties de l'école côté rue Foch caractérisée par une zone de rencontre ...



... côté rue des Maréchaux, la sortie se fait au milieu des voitures

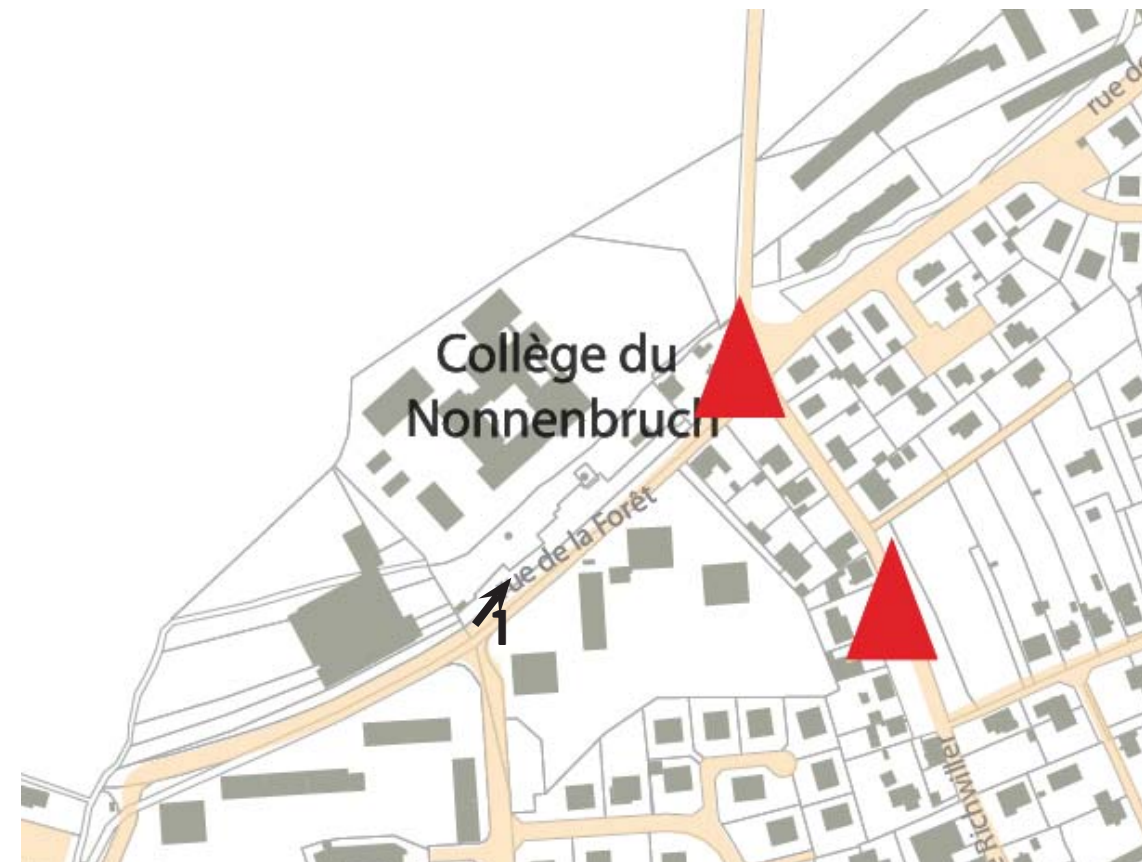
## Autour du collège du Nonnenbruch

### Les +

- Un espace tampon entre la desserte bus et l'entrée au collège;
- La proximité de la salle de sports.

### A améliorer

- Les liaisons cyclables et piétonnes avec le collège depuis les différents quartiers > cheminements balisés ?
- Une meilleure organisation du stationnement le long de la voirie.



L'ensemble des flux piétons, voitures et bus se retrouvent sur une même voirie à la sortie du collège. La montée dans le bus est sécurisée par leur espace réservé

## 5- LES ENJEUX DE MOBILITE SUR LA COMMUNE

### Les éléments marquants du diagnostic

L'analyse socio-démographique et urbaine a permis de dégager les atouts de la commune selon différents items :

- Sa **localisation** : en limite d'agglomération et à proximité de zones d'emplois, de commerces, et de loisirs;
- Sa **desserte** par au moins une ligne de tramway;
- Ses **équipements d'enseignement**, pour les enfants de Lutterbach et des communes voisines;
- Le **«tissu commercial»** qui apporte attractivité et dynamisme en coeur de bourg.

Le diagnostic du fonctionnement urbain relève les enjeux suivant :

- Des **espaces publics qui donnent une juste place** à chaque mode de déplacement;
- L'apaisement de la circulation : **vitesse réduite et sécurisation des déplacements cyclistes et piétons**;
- Une **organisation cohérente** et rationnelle du **stationnement**

### Quel programme d'actions ?

#### → Sur le plan de l'aménagement

- Zone 30 km/h généralisée aux quartiers résidentiels;
- Zone de rencontre aux abords des écoles et du collège;
- Réflexion sur les sens de circulation de la commune par secteur;
- Identification de secteurs à réaménager pour réduire la vitesse de circulation;
- Identification de cheminements piétons et cyclables plus sécurisés;
- Organisation du stationnement – type parking relais en dehors des secteurs contraints;
- ...

Ces actions devront intégrer les impacts du trafic supplémentaire induit par les projets et mutations urbaines.

#### → Sur le plan de la communication

- Plaquette d'information pédagogique sur le plan de « mobilité apaisée »;
- Plan des déplacements vélos et piétons à destination des plus jeunes;
- Journée « Slow up » sur la commune;
- Informations régulières dans le bulletin municipal.

### “ Paroles d'habitants

- > **La place du stationnement en centre ville;**
- > **La lutte contre le stationnement sur trottoir;**
- > **Les intersections dangereuses pour les voitures, cyclistes et piétons;**
- > **La sécurité des piétons et cyclistes principalement au niveau de l'école Cassin et du collège;**
- > **La réduction de la vitesse de circulation par différents aménagements;**
- > **La cohérence des sens de circulation et de la signalisation.**

### Un programme d'actions à 3 niveaux d'interventions

Il a été proposé plusieurs niveaux d'ambition pour chaque orientation et action. Les propositions décrites ci-après sont celles retenues en concertation avec le groupe citoyen.

Elles se déclinent selon les 3 niveaux d'intervention c'est-à-dire :

	OBJECTIFS	ORIENTATIONS
<b>PLAN DE MOBILITES</b>	<b>Définir de nouvelles règles de mobilité sur le ban communal</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Apaiser la circulation</li> <li>⇒ Donner une juste place à chaque mode de déplacement</li> <li>⇒ Organiser un stationnement cohérent et rationnel</li> </ul>
<b>AMENAGEMENT DE SECTEUR</b>	<b>Répondre aux enjeux d'aménagement sur des lieux prioritaires</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Amélioration de la lisibilité et sécurité du carrefour du « Platane »</li> <li>⇒ Sécurisation des parcours piétons et cyclistes près de l'Ecole Cassin et du collège</li> </ul>
<b>COMMUNICATION</b>	<b>Que chaque habitant s'approprie les nouvelles règles de circulation et aménagements</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>⇒ Concerter, informer et sensibiliser</li> </ul>

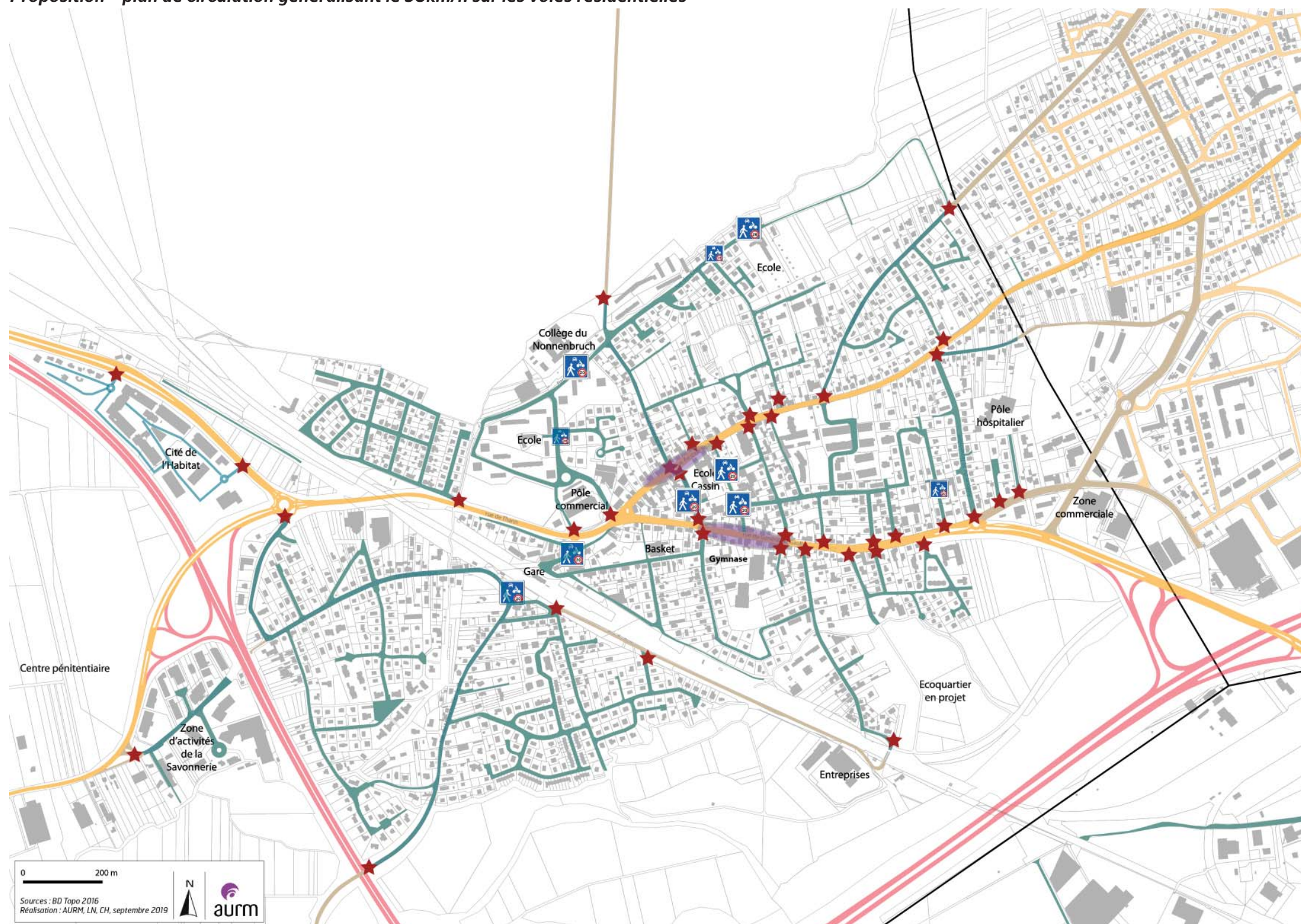
Une feuille de route complète les propositions. Elle décrit plus précisément les orientations, les actions et moyens à déployer pour atteindre les objectifs.

## 1- PLAN DE MOBILITES

### Agir sur la vitesse en généralisant une zone 30km/h sur les voies de desserte de quartier

Lutterbach devient une ville apaisée en baissant la vitesse de circulation sur l'ensemble des voies de desserte. Les axes principaux conservent la limitation de vitesse à 45 km/h. Des aménagements spécifiques seront nécessaires ainsi qu'une nouvelle signalétique (traitement des intersections, chicanes, rétrécissement partiel de voie de la circulation, passage à priorité à droite, ...) Au niveau des écoles et du collège ainsi qu'à la gare, il est proposé de passer en zone de rencontre ( 20km/h) pour sécuriser davantage les piétons et cyclistes.

#### Proposition - plan de circulation généralisant le 30km/h sur les voies résidentielles



#### Moyens

- Marquage des entrées : différentes formes selon niveau souhaité et traitement de voiries selon les besoins
- Inversion des priorités sur certaines intersections (donner la priorité à la voie de droite)
- Étude opérationnelle pour déterminer les aménagements spécifiques sur les rues à forte fréquentation > formaliser un programme de travaux et d'intervention



Exemple de campagne d'information sur le changement de priorité

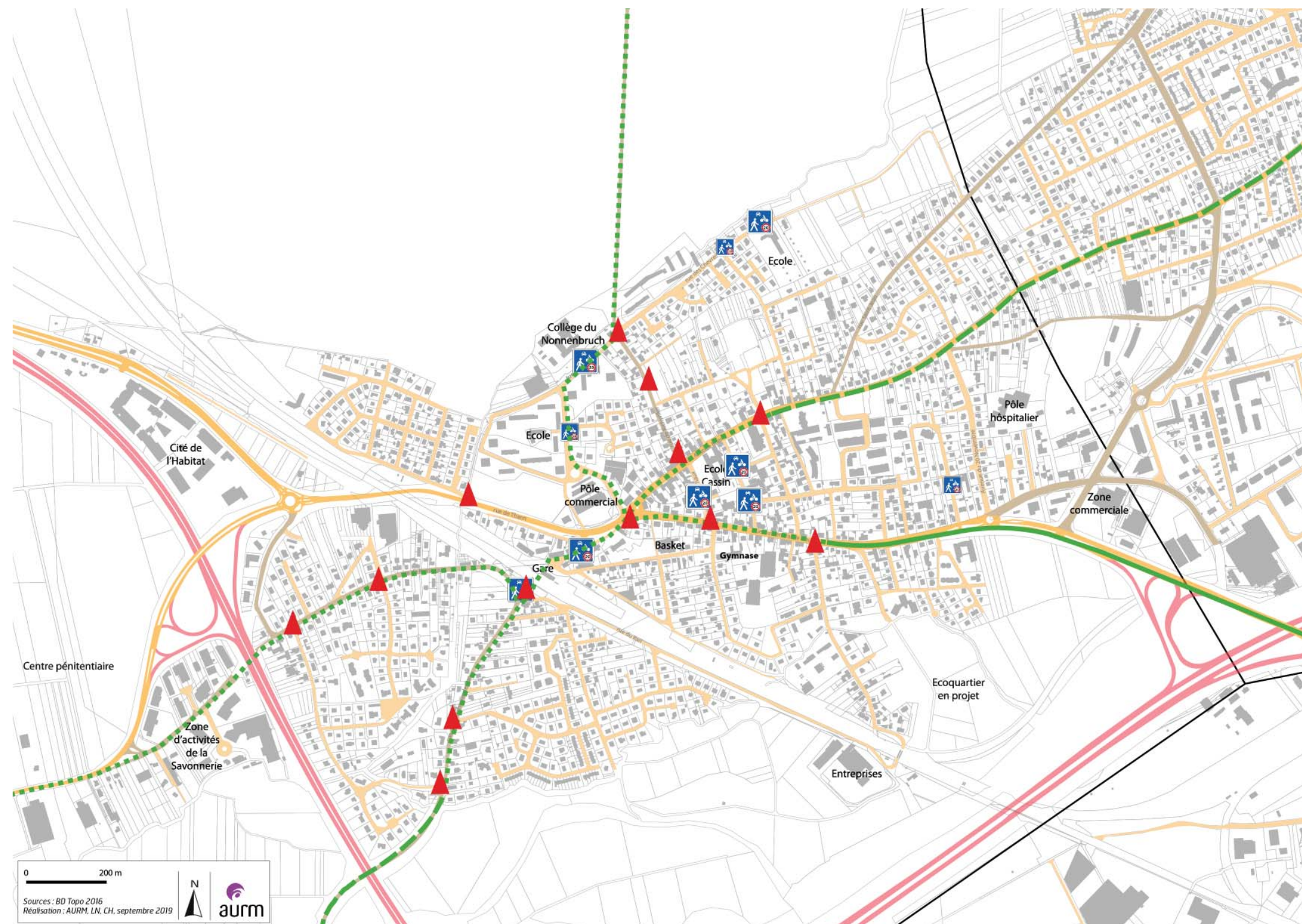
Source : extrait présentation de Gilles Blanchard (CEREMA) La priorité à droite Outil de la ville apaisée (2017)

- CREATION D'UNE «ZONE 30»
- CREATION DE ZONE DE RENCONTRE
- PLATEAU A 30 KM/H
- ★ MATERIALIZATION ENTREES EN ZONE 30

## Encourager les déplacements cyclistes par des aménagements spécifiques

Sécuriser les traversées ou parcours dangereux pour les cyclistes par des aménagements spécifiques (sas de sécurité au niveau des carrefours, nouvelle géométrie du carrefour, traversée repérée par une couleur au sol, ...)

### Proposition - plan des aménagements et itinéraires cyclables



### Moyens

- Programme de travaux de mise en sécurité des intersections repérées comme dangereuses
- Mise en place de signalétiques
- Étude opérationnelle pour déterminer les aménagements spécifiques sur les rues à forte fréquentation



Marquage au sol et panneau de signalisation pour un partage de la voirie en faveur du vélo - Bruxelles

#### AMENAGEMENT CYCLABLE EXISTANT

- Jalonnement
- Bande
- Piste

- ▲ SECURISATION DES TRAVERSEES ET DES PARCOURS A RENFORCER



# Sécuriser et valoriser l'espace piéton : parcours piétons et zone de rencontre

Au niveau des écoles et collège ainsi qu'à la gare, il est proposé de passer en zone de rencontre ( 20km/h) pour sécuriser davantage les piétons et cyclistes. Un langage urbain sera à déployer pour identifier ces zones, les rendre compréhensibles pour chaque usager. Des cheminements piétons sont à conforter par un trottoir ou tout autre aménagement.

**Proposition - plan des aménagements spécifiques à la circulation piétonne**



## Moyens

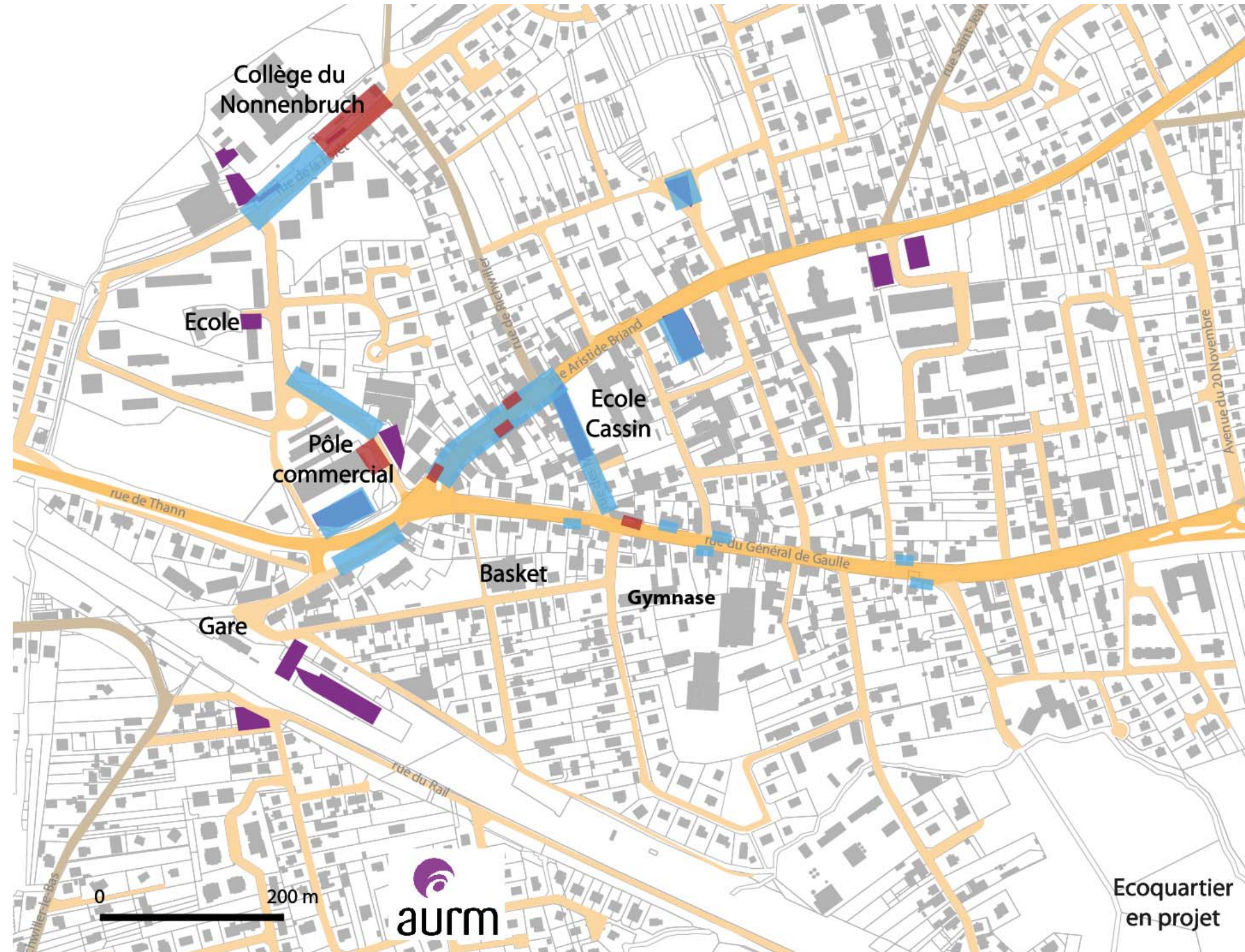
- Mise en place de zones de rencontres
- Programme de travaux de mise en sécurité des parcours prioritaires et intersections repérées comme dangereuses
- Étude opérationnelle pour déterminer les aménagements spécifiques sur les rues à forte fréquentation

- CREATION DE ZONE DE RENCONTRE
- VOIE A AMENAGER EN PRIORITE
- SECURISATION DES TRAVERSEES A RENFORCER

# Optimiser le stationnement dans le centre bourg : zone rouge et bleue, délimitation de places sur voirie




Les zones de stationnement seront différenciées selon la durée autorisée : une zone rouge limitée à 20 min, une zone bleue limitée à 4h.  
 Pour réduire le stationnement anarchique, les places sur voiries seront délimitées. Elles permettront aussi de créer des chicanes pour ralentir la vitesse de circulation.

## Proposition - plan d'optimisation des aires de stationnement



### Moyens

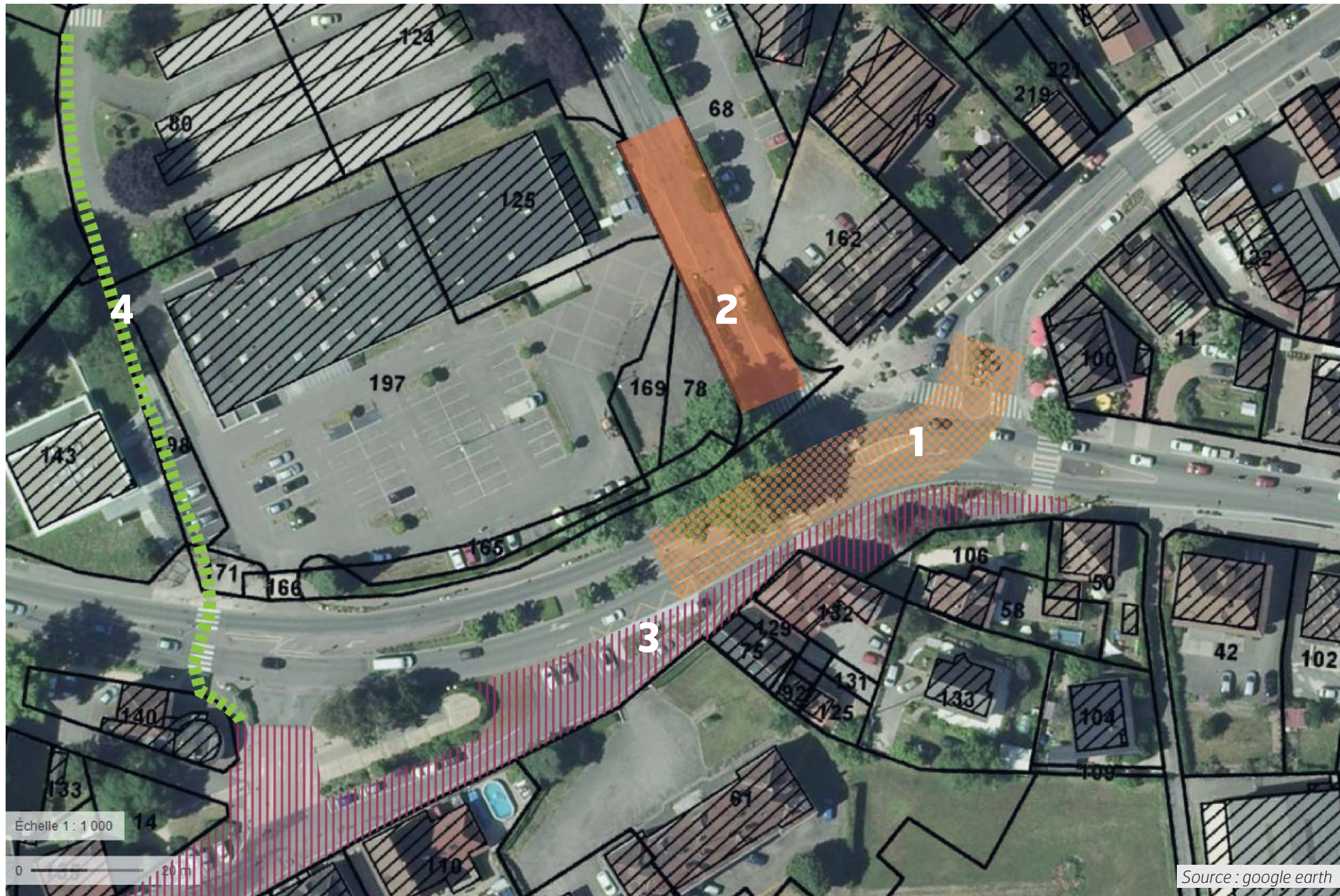
- Mise en place de zones rouges à durée limitée à 20 mn et de zones bleues (durée limitée à 4h) sur les espaces de stationnement au centre bourg

-  STATIONNEMENT PUBLIC EXISTANT
- CREATION DE :
-  ZONE ROUGE DUREE LIMITEE A 20 MIN
-  ZONE BLEUE DUREE LIMITEE A 4 H

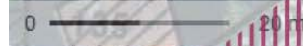
## 2- SECTEURS PRIORITAIRES A AMENAGER

### Le carrefour du Platane

Proposition - Principes d'aménagement du carrefour



Échelle 1 : 1 000



Source : google earth

#### ACTIONS

- Amélioration de la lisibilité et sécurité du carrefour
- Sécurisation des parcours piétons et cyclables

#### Principes d'aménagement

1. Créer un effet visuel avec un hachuré mettant en avant la route prioritaire installer des panneaux avec visualisation de l'axe prioritaire



2. Sécuriser les traversées piétonnes
3. Créer une zone de rencontre
4. Conforter un cheminement piétons et cycles rejoignant la gare au collège en passant par le centre commercial.



Exemple de traitement par peinture au sol, ici pour marquer la continuité de la piste cyclable dans le carrefour - Grenoble

- ROUTE PRIORITAIRE A MARQUER
- ESPACE ET TRAVERSEE PIETON A CONFORTER
- ZONE DE RENCONTRE A CREER
- CHEMINEMENT PIETON ET CYCLISTE A CONFORTER

Le carrefour du Platane au centre bourg concentre des problèmes de sécurité tant pour les automobilistes que pour les autres modes de déplacements.

## Ecole Cassin - mairie

Proposition - Principes d'aménagement



- ZONE DE RENCONTRE A CREER
- CHEMINEMENT PIETON ET CYCLISTE A CONFORTER
- STATIONNEMENT EXISTANT

### ACTIONS

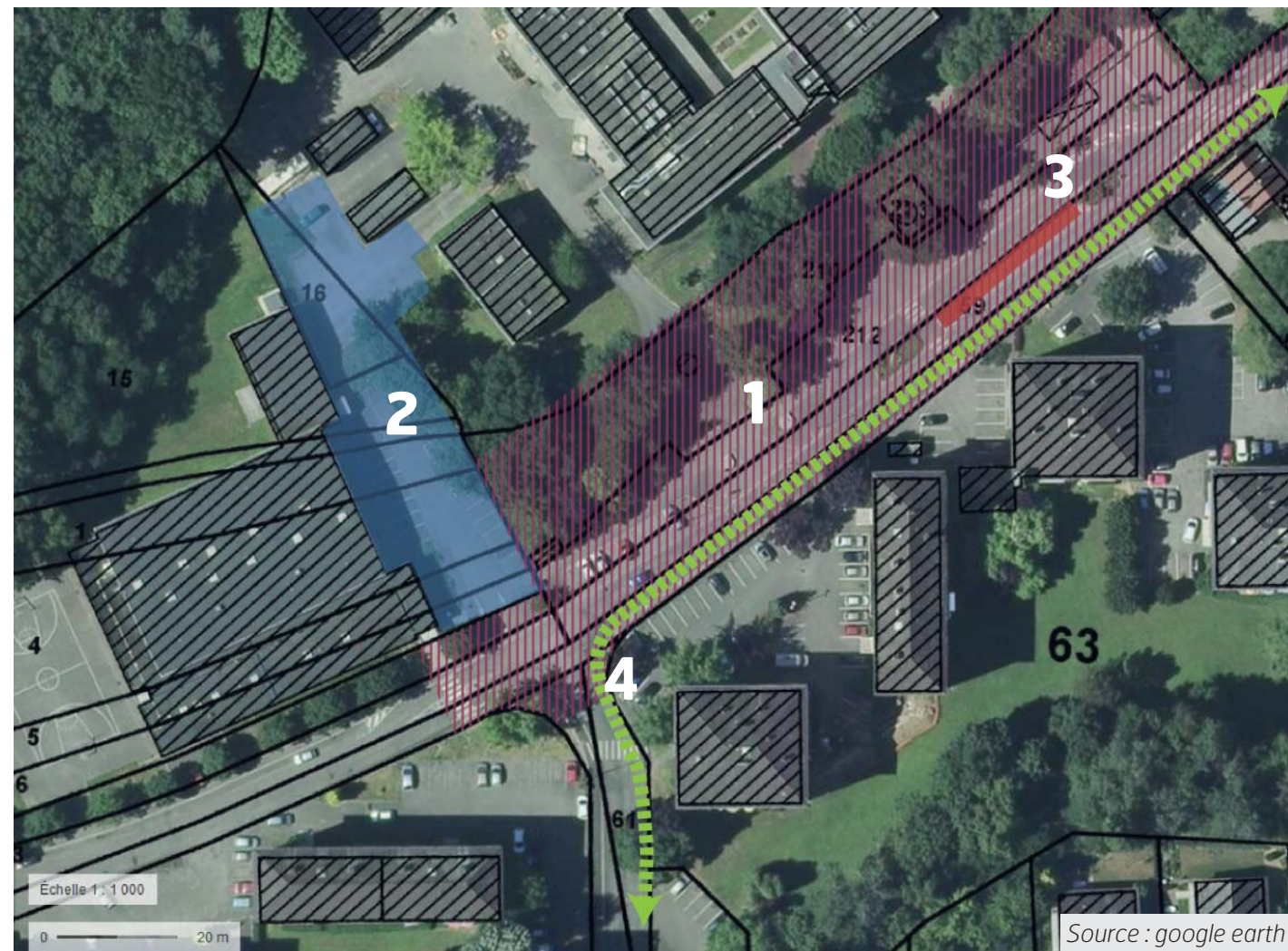
→ Sécurisation des parcours piétons et cyclables

Principes d'aménagement

1. Création d'une zone de rencontre rue des maréchaux et aux deux extrémités de la rue Foch, ainsi que la rue Ackermann. Mise à niveau des trottoirs et chaussée pour créer un espace plus homogène
2. Matérialisation d'un cheminement cyclable à contre sens dans la rue des Maréchaux
3. Stationnement maintenu en zone bleue sauf côté Welterlin

## Autour du collège du Nonnenbruch

Proposition - Principes d'aménagement



- ZONE DE RENCONTRE A CREER
- CHEMINEMENT PIETON ET CYCLISTE A CONFORTER
- STATIONNEMENT EXISTANT
- STATIONNEMENT DEPOSE MINUTE

### ACTIONS

→ Sécurisation des parcours piétons et cyclables

Principes d'aménagement

1. Création d'une zone de rencontre permettant de ralentir la circulation aux abords du collège et une meilleure répartition des usages. Le stationnement sera limité dans le temps
2. Optimisation du stationnement à l'intérieur de l'espace collège et salle de sports
3. Stationnement de courte durée
4. Cheminement piétons et cycles à renforcer

## 3- COMMUNICATION

La réussite de la mise en place d'un plan de mobilités réside dans son appropriation par les usagers. Les moyens de communication sont importants et doivent être à plusieurs niveaux.

Entre concertation, information et sensibilisation, les outils seront adaptés.

### Les orientations ou étapes de communication

#### → Concerner pour la mise en place de la zone 30km/h et du plan des mobilités

Une consultation devra être organisée pour les habitants et riverains. Elle abordera deux sujets : le passage à une zone 30 généralisée et l'organisation du stationnement en plage horaire limitée.

Celui-ci concerne particulièrement les commerçants et les riverains du centre bourg.

Une période test est à envisager pour voir de quelle manière les nouveaux principes sont acceptés, respectés, ....

#### → Informer sur les étapes de la démarche et sur les résultats

Les réunions publiques par quartier permettent d'informer sur l'état d'avancement de la démarche.

Une information en continu devra néanmoins être diffusée par les différents supports de communication de la commune : gazette communale, panneau publicitaire, panneau lumineux

#### → Sensibiliser sur les bienfaits du changement

La communication concerne aussi les avantages et bienfaits d'un plan de mobilité.

Plusieurs expressions sont à envisager : guide, site internet, journée événementielle,...



Angers devient une ville à 30 km/h, les panneaux d'information sont aussi porteurs de message



Information sur panneau publicitaire pour annoncer le changement à Villepreux

### Sur quoi et comment communiquer ?

#### Les bienfaits du plan de mobilités pour une voirie apaisée

##### En terme d'aménagement

- Une baisse le nombre d'accidents et leur gravité;
- Un sentiment de sécurité renforcé qui incite à se déplacer à vélo, à pied;
- Une meilleure qualité de vie au centre bourg.

##### En terme de santé

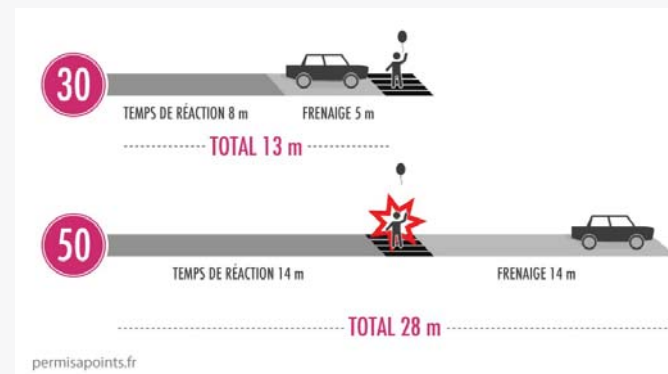
- marcher ou prendre son vélo augmente l'espérance de vie;
- Moins de pollution atmosphérique;
- Moins de bruit.

##### En terme de vivre ensemble

- Une évolution des comportements et des liens sociaux renforcés.

##### En terme de budget communal

- Des aménagements de rues moins coûteux.



La distance de freinage est raccourcie lorsque l'on roule à 30km/h, l'accident peut être évité



La pratique du vélo est bénéfique pour la santé

Source : <http://www.journeesansvoiture-marrakech.com/sites/default/files/santefr.jpg>



Exemple de publication qui donne des aménagements type en mettant en avant l'usager



Depuis 2015, la loi autorise les maires à généraliser le 30 km/h en zone agglomérée, et permet aussi d'autres avancées favorables à la circulation et à la sécurité des piétons et des vélos :

- Les cyclistes peuvent circuler en s'écartant du bord droit de la chaussée pour éviter un obstacle latéral (portière...).
- Il est interdit de s'arrêter ou de stationner à moins de 5 m en amont d'une traversée piétonne.
- Le stationnement d'une voiture sur trottoir, piste cyclable ou passage piéton est désormais classé comme « très gênant » et peut donner lieu à une amende de 135 €.

Le Code de la rue définit les règles et les principes à l'attention de l'ensemble des usagers afin de garantir une ville plus sûre et plus agréable à vivre. La rue est un lieu de vie et un espace de circulation qu'il faut partager :

- Sur les artères, boulevards et autres voies à fort trafic (où le 50 est indiqué), chaque usager doit trouver un espace dédié, afin d'assurer la continuité des circulations et la sécurité pour tous.
- Dans toutes les rues de quartier ou voie de desserte, la vitesse maximale est de 30 km/h. L'objectif est de revitaliser les commerces de proximité et de conforter des lieux de vie plus conviviaux.

Les nouveaux aménagements dans l'espace public invitent au bon comportement des usagers. Le respect des règles du Code de la rue est, en effet, essentiel pour protéger les plus vulnérables, comme les enfants, les personnes âgées ou encore les personnes en situation de handicap.

Grenoble a édité un code de la rue pour communiquer sur la généralisation des zones 30

# FEUILLE DE ROUTE A COURT ET MOYEN TERME : DES ORIENTATIONS AUX MOYENS ...

**NIVEAUX D'INTERVENTION** .....➤ **ORIENTATIONS** .....➤ **ACTIONS** .....➤ **MOYENS**

## PLAN DE MOBILITES

Il définit de nouvelles règles de mobilité sur le ban communal. Des aménagements particuliers seront à réaliser pour accompagner et conforter les règles.

### → Apaiser la circulation

→ Agir sur la vitesse de circulation en instituant une zone 30km/h généralisée sur les voies de desserte de quartier.\*

\* une consultation auprès de la population permettra de définir le niveau d'ambition peut être plus élevé en mettant toute la commune en zone 30km/h.

● Prendre les dispositions réglementaires pour éviter de mettre des panneaux à chaque intersection.

> Une étude opérationnelle est nécessaire pour déterminer les aménagements spécifiques sur les rues à forte fréquentation.

- Marquage des entrées : différentes formes selon niveau souhaité et traitement de voiries selon les besoins
- Inversion des priorités sur certaines intersections (donner la priorité à la voie de droite)

### → Donner une juste place à chaque mode de déplacement

→ Encourager les déplacements cyclistes par des aménagements spécifiques

→ Sécuriser et valoriser l'espace piéton : parcours piétons, zone de rencontre, ...

> Une étude opérationnelle est nécessaire pour déterminer les aménagements spécifiques

- Programme de travaux de mise en sécurité des intersections repérées comme dangereuses
- Mise en place de signalétiques
- Mise en place de zones de rencontres
- Programme de travaux de mise en sécurité des parcours prioritaires et intersections repérées comme dangereuses

### → Organiser un stationnement cohérent et rationnel

→ Optimiser le stationnement dans le centre bourg: zone bleue, marquage sur voirie, ...

● Mise en place de zones rouges à durée limitée à 20 mn et de zones bleues (durée limitée à 4h) sur les espaces de stationnement au centre bourg

## AMENAGEMENT DE SECTEUR

Trois lieux sont prioritaires en termes d'aménagement :

- le carrefour du platane,
- autour de l'école Cassin,
- aux abords du collège.

### → Aménager les secteurs prioritaires pour renforcer la sécurité des usagers

→ Améliorer la lisibilité et la sécurité du carrefour

→ Sécuriser les parcours piétons et cyclistes

#### Carrefour du platane

- Créer un effet visuel avec une peinture au sol marquant la continuité de la voie prioritaire
- Mettre en place des panneaux indiquant les voies prioritaires
- Mettre en place une zone 20km/h de la gare jusqu'à la gendarmerie et le cabinet médical
- Renforcer les passages piétons rue du houblon et entre l'ancien local de la BP et du Crédit Mutuel

#### Ecole Cassin - mairie

- Mettre en place une zone 20km/h rue des Maréchaux et aux deux extrémités de la rue Foch ainsi que la rue Ackermann
- Matérialiser une bande cyclable rue des maréchaux à contre-sens
- Supprimer le stationnement côté Welterlin

#### Collège du Nonnenbruch

- Mettre en place une zone 20km/h de la rue de Richwiller à la rue Théodore Boch
- Renforcer les cheminements piétons et cyclistes vers le collège\*

\* une étude opérationnelle complémentaire est à mener pour le réaménagement de la rue de Richwiller (création d'un trottoir plus confortable)

## NIVEAUX D'INTERVENTION



## ORIENTATIONS



## ACTIONS



## MOYENS

### COMMUNICATION

Il est essentiel de faire adhérer l'ensemble de la population au plan de mobilités qui va changer les habitudes.

L'appropriation du projet passe par de la concertation, de la sensibilisation et de l'information.

→ **Concerter pour la mise en place de la zone 30km/h et du plan des mobilités**

→ Consulter la population sur l'étendue de la zone 30km/h soit uniquement sur les voies de desserte de quartier, soit sur l'ensemble des voies.

● Réunions de quartier et/ou réunions thématiques

→ Consultation des riverains et commerçants pour l'aménagement du stationnement de courte durée

● Réunions avec les riverains et commerçants des secteurs concernés

→ **Informier sur les étapes de la démarche et sur les résultats**

→ Diffusion des éléments de la démarche

● Documents mis à disposition sur le site internet de l'AURM et de la commune

→ Réunions publiques

● Présentation du programme d'actions

● Encart dans le journal municipal

→ **Sensibiliser sur les bienfaits du changement**

→ Editer un code de la rue en concertation avec le groupe citoyen et peut-être les collégiens

● Plaquette d'information

