

ETAPE 3 – SYNTHÈSE DU SCHÉMA

Ville de Sierentz – Février 2022

Etude de circulation et de stationnement



Sommaire

Propos introductifs

Approfondissement des scénarios sectoriels

La requalification de la rue M. Foch

La requalification de la rue Poincaré

Le plan de circulation dans le secteur gare



Propos introductifs



Rappel : le contexte et les enjeux de l'étude

Une commune très bien desservie, victime de son bon raccordement aux infrastructures de transports

- Proximité directe avec la gare SNCF (liaison avec Mulhouse et Bâle) : un rabattement automobile important sur la gare SNCF ;
- Raccordement à l'A35 : un transit routier important,

→ **Des circulations motorisées importantes sur un réseau ponctuellement sous-dimensionné**

Une croissance forte de la commune

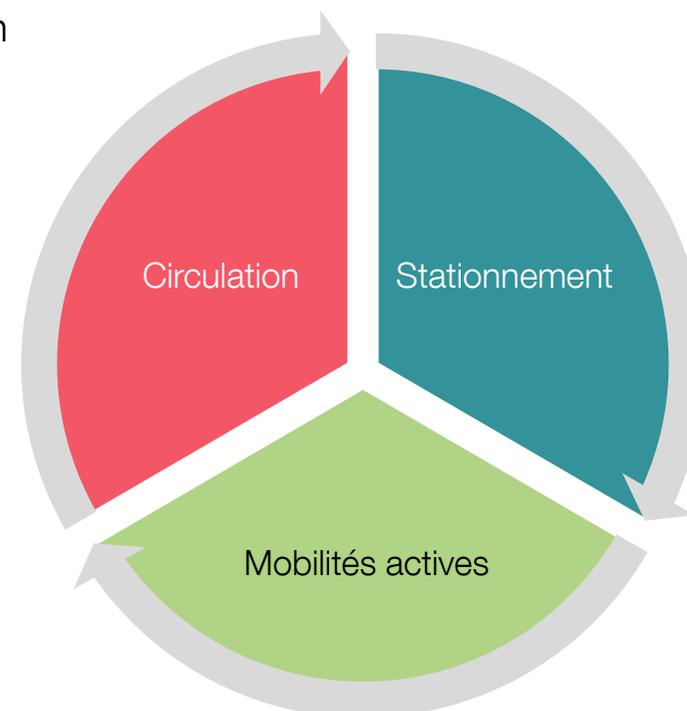
- Une croissance observée qui va probablement continuer ;
- Une anticipation nécessaire des besoins en mobilité ;

→ **Une valorisation des modes actifs nécessaire**

Une commune adaptée aux modes actifs

- Des dimensions modestes ;
- Une topographie conciliante ;
- Une structure linéaire limitant les besoins en aménagements cyclables

→ **Un essor qui nécessite un traitement de qualité des infrastructures**



Le planning d'étude

Phase 1 – Diagnostic partagé

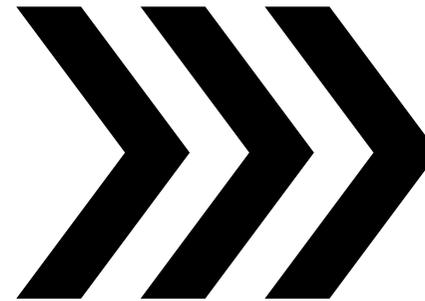
- Avril 2021 à Juin 2021
- Atelier n°1 : Avril 2021

Phase 2 – Diagnostic partagé

- Septembre 2021 à Décembre 2021
- Atelier 2 : Septembre 2021

Phase 3 – Synthèse du schéma

- Janvier 2022 à Mars 2022
- Atelier 3 : **10 février 2022**



Synthèse- enjeux diagnostic

- Des charges de trafic finalement relativement modérées, à l'exception de la rue Poincaré
 - ➔ un travail sur les aménagements qui doit être mené pour améliorer la cohabitation entre les modes (ralentisseurs, mises à sens unique...);

- Une occupation du stationnement plus élevée en journée que la nuit
 - ➔ une situation qui laisse des marges de manoeuvre quant à l'éventuelle suppression ponctuelle de places de stationnement sur M. Foch en vue d'aménagements cyclables ou de requalification de trottoirs – report spatial à prévoir, notamment dans les poches de stationnement ;

- Un report modal qui doit être encouragé via l'aménagement de continuités piétonnes et cyclables.

Approfondissement des scénarios sectoriels



Rappel : les thématiques des tables rondes du deuxième atelier

**Trois
« tables rondes »**

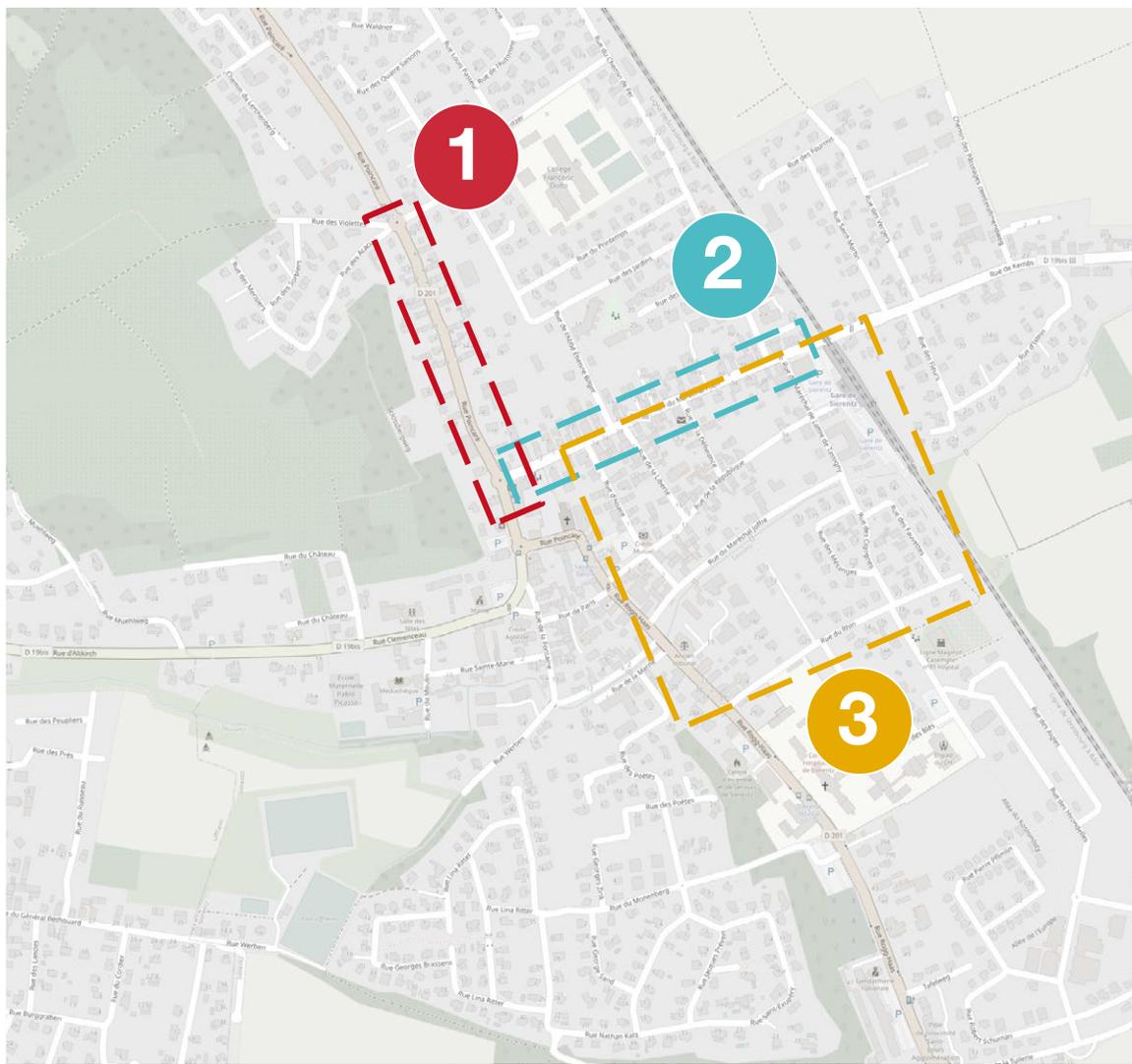
**Réflexions sur la répartition de
l'espace sur la rue M. Foch**

**Réflexions sur la répartition de
l'espace sur la rue Poincaré**

**Réflexions sur les notions de zone 30,
zone 20 et zone piétonne**

- Rue de la République
- Rues perpendiculaires à M. Foch
- Rue M. Joffre
- Secteur rue de la Fontaine

Trois thématiques étudiées en phase scénarios



1 → Requalification de la rue Poincaré

2 → Requalification de la rue Foch

3 → Plan de circulation du secteur gare

Conditions de cohabitation voiture/cycle

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Dérogation < envisageable
	> 4000		Piste ou bande cyclable	< Préconisé Piste cyclable
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		
	1500 À 6000		Piste ou bande cyclable	
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	Piste cyclable

Rappels des trafics journaliers – deux sens confondus :

- **Rue Foch : 2'510 + 1'920 = 4'430 véh/j**
- Rue Poincaré : 5'300 + 5'380 = 10'680 véh/j
- Rue de la République : 270 + 290 = 560 véh/j
- Toutes les autres voiries enquêtées : < 1'500 véh/j/2sens

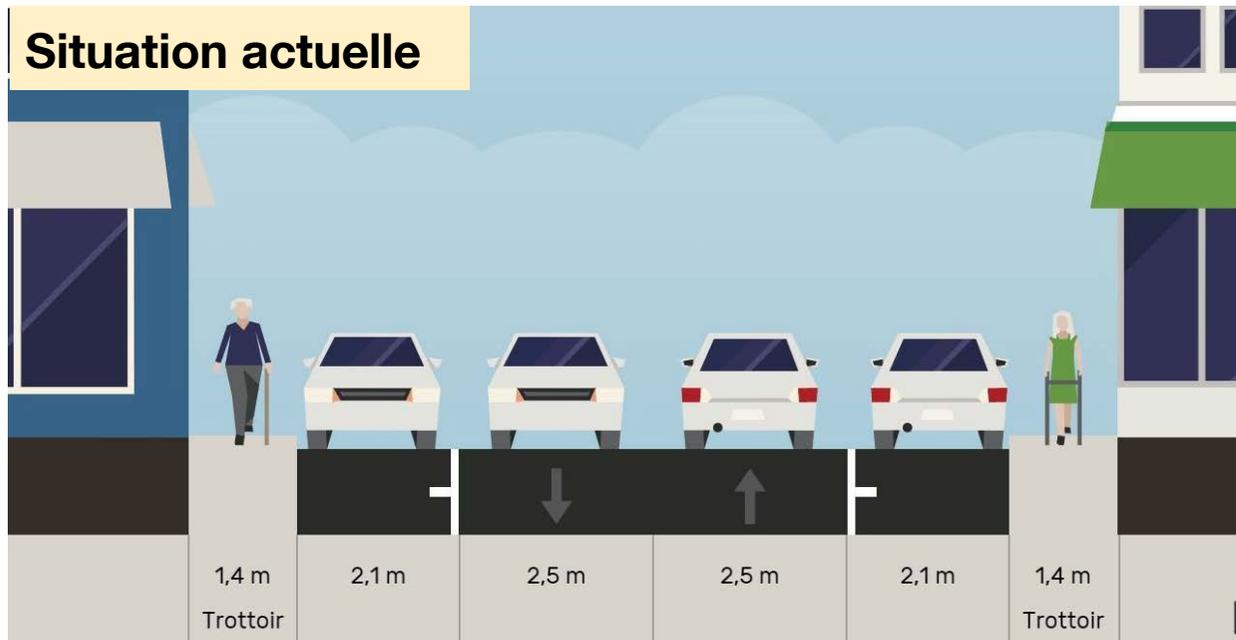
Source : Préconisations du CEREMA, 2021

Approfondissement des scénarios sectoriels

La requalification de la rue M. Foch



Répartition actuelle de la rue Foch



Principales caractéristiques

- Largeur moyenne de 12m ;
- Présence de deux voies de circulation étroites et non séparées par un marquage ;
- Présence de 2 voies de stationnement automobile ;
- Trottoirs non réglementaires.

Éléments fixes et variables à considérer pour la requalification

Éléments fixe

- Une largeur façade à façade de 12m ;
- Une mise aux normes PMR des trottoirs : a minima 1,4m hors mobilier urbain ;
- Une conservation du double sens de circulation motorisée ;
- L'aménagement d'aménagements cyclables.

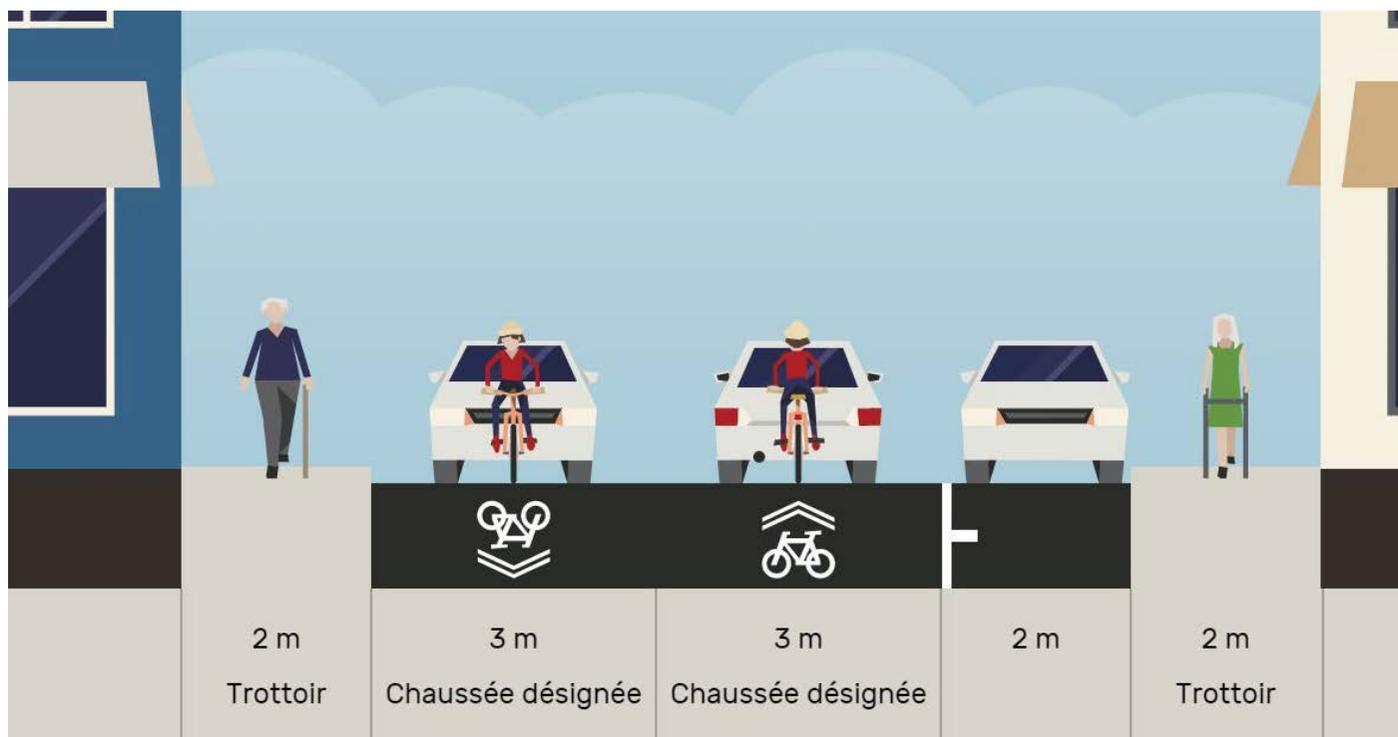
Éléments variables

- L'offre en stationnement conservée ;
- La largeur des voies circulées : 2,5 à 3,5m pour garantir la circulation des poids-lourds ;
- La largeur des trottoirs piétons (supérieure à 1,4m) ;
- Le type d'aménagements cyclables – site propre préconisé par le CEREMA, une dérogation ponctuelle envisageable

Les scénarios d'aménagement proposés (1/4)

Scénario 1 – suppression d'une voie de stationnement et deux voies partagées avec les vélos

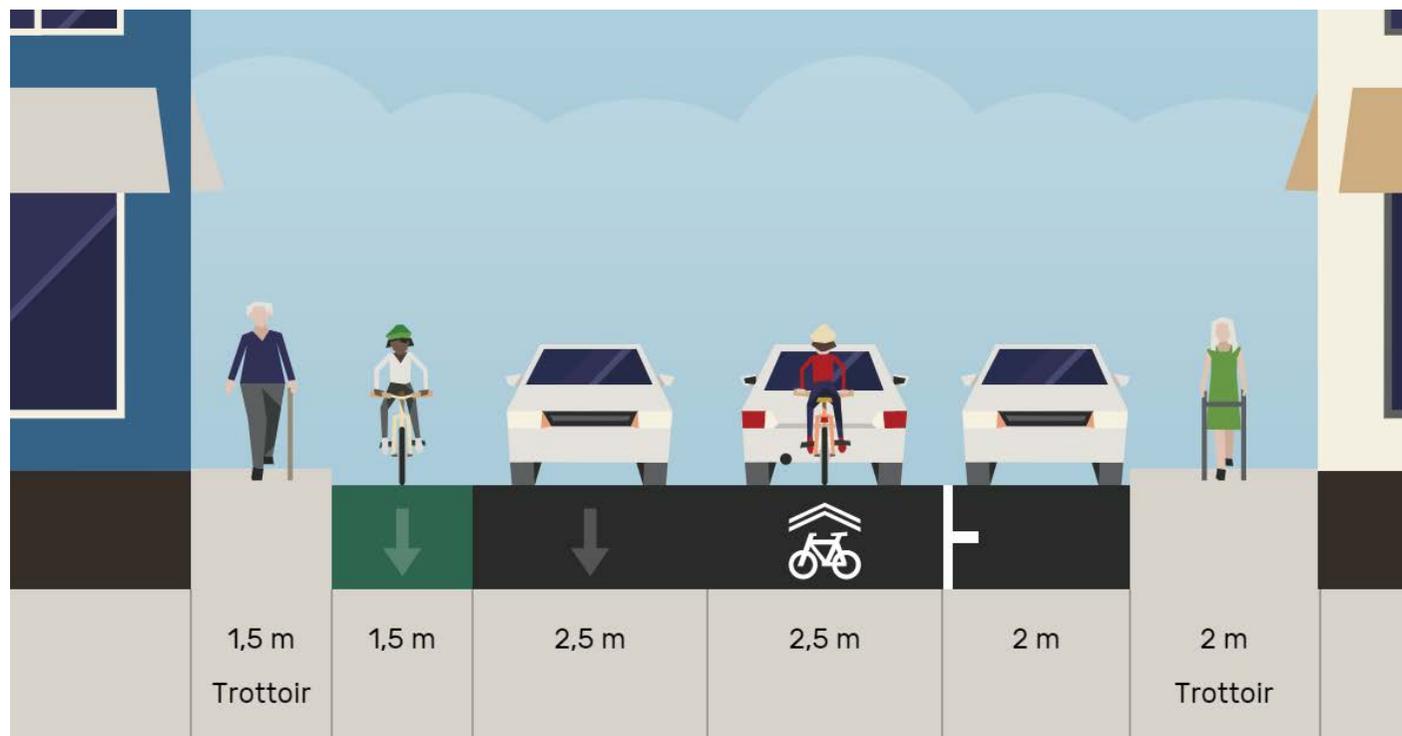
- Suppression de la bande nord de stationnement : - **28 places** ;
- Aménagement de deux voies de circulation mutualisées avec les cycles de 3 m ;
- Aménagement de 2 trottoirs de 2m.



Les scénarios d'aménagement proposés (2/4)

Scénario 2 - suppression d'une bande de stationnement et aménagement d'un site propre unidirectionnel vélo

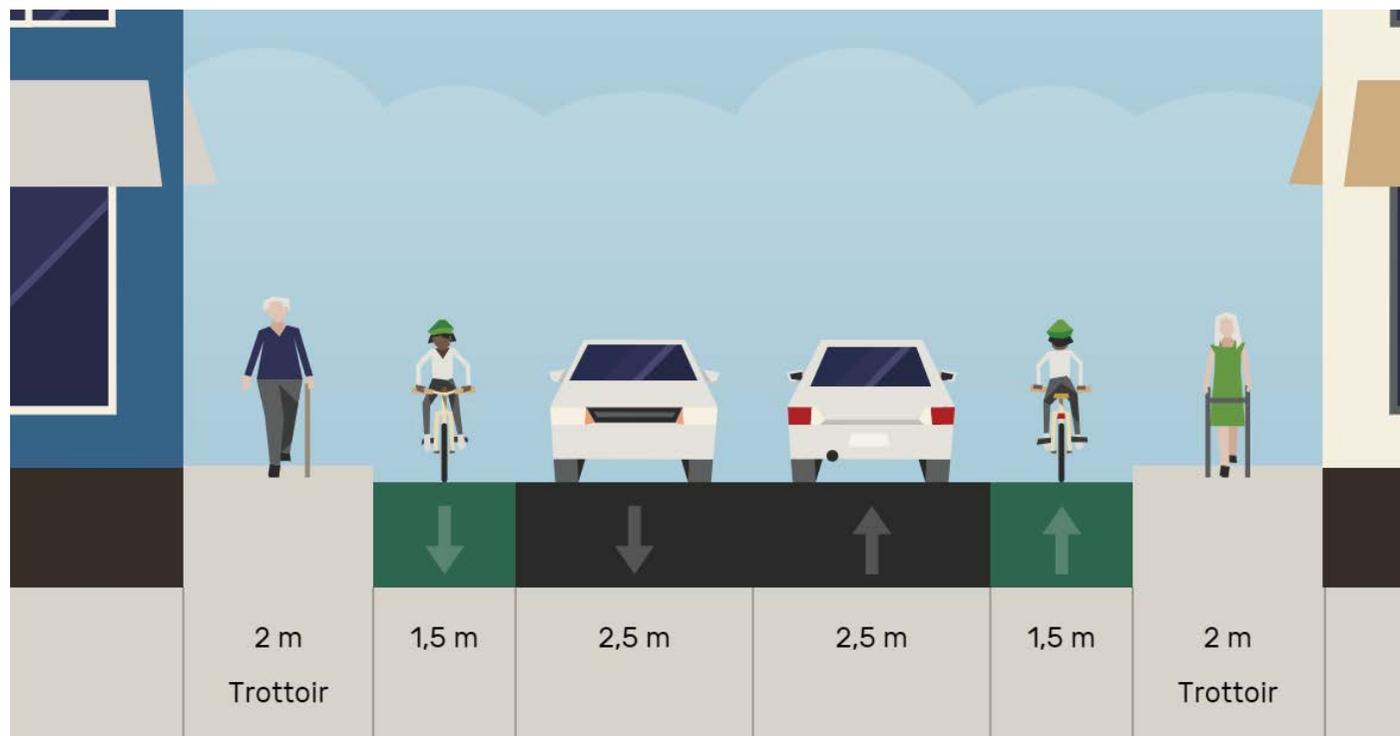
- Suppression de la bande nord de stationnement : - **28 places** ;
- Circulation des cycles en site propre dans un sens ;
- Aménagement d'une voie de circulation mutualisée avec les cycles de 2,5m (dépassements difficiles par les cycles) ;
- Aménagement de 2 trottoirs de 1,5 à 2 m.



Les scénarios d'aménagement proposés (3/4)

Scénario 3 – suppression des deux bandes de stationnement et aménagement de deux sites propres bidirectionnels cycles

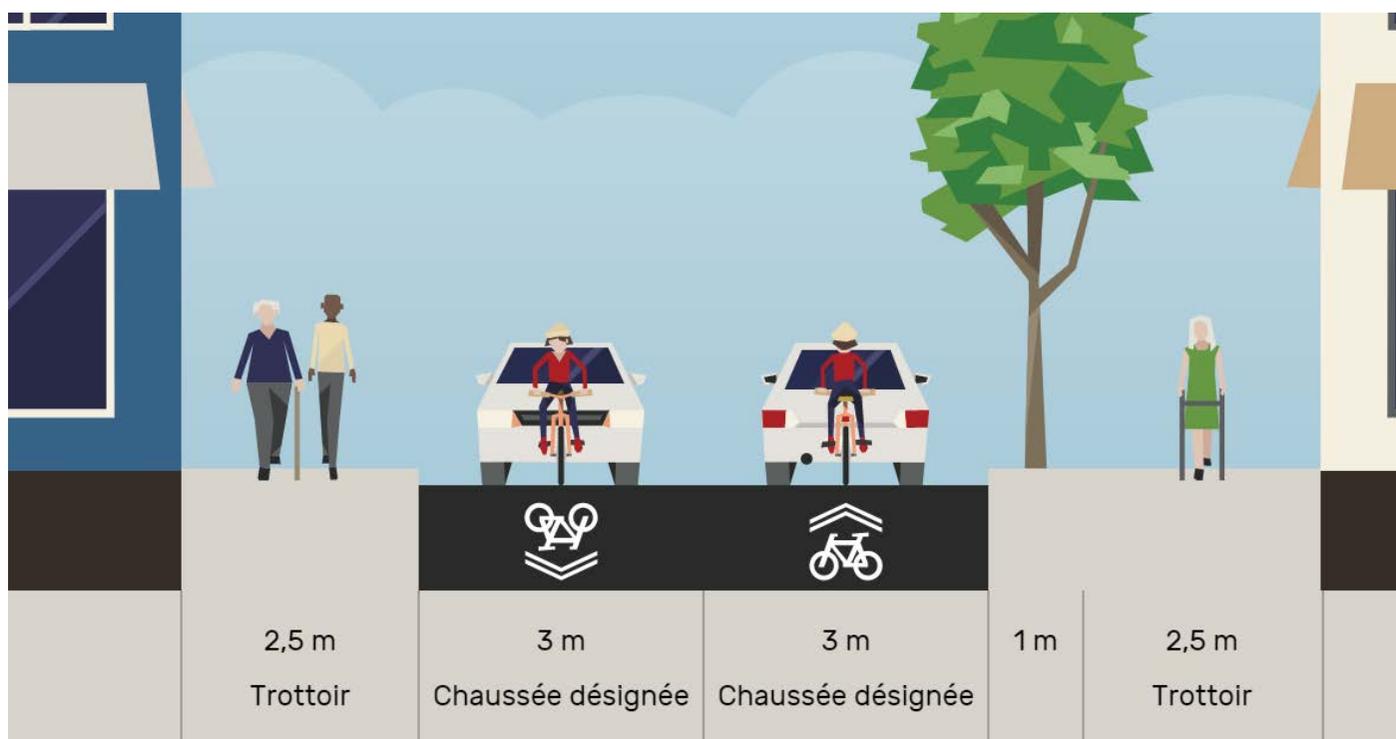
- Suppression des deux bandes de stationnement : - **66 places** ;
- Circulation bidirectionnelles des cycles en site propre ;
- Aménagement de deux voies de circulation de 2,5m ;
- Aménagement de 2 trottoirs de 2m.



Les scénarios d'aménagement proposés (4/4)

Scénario 4 - suppression des deux bandes de stationnement et aménagement de trottoirs confortables

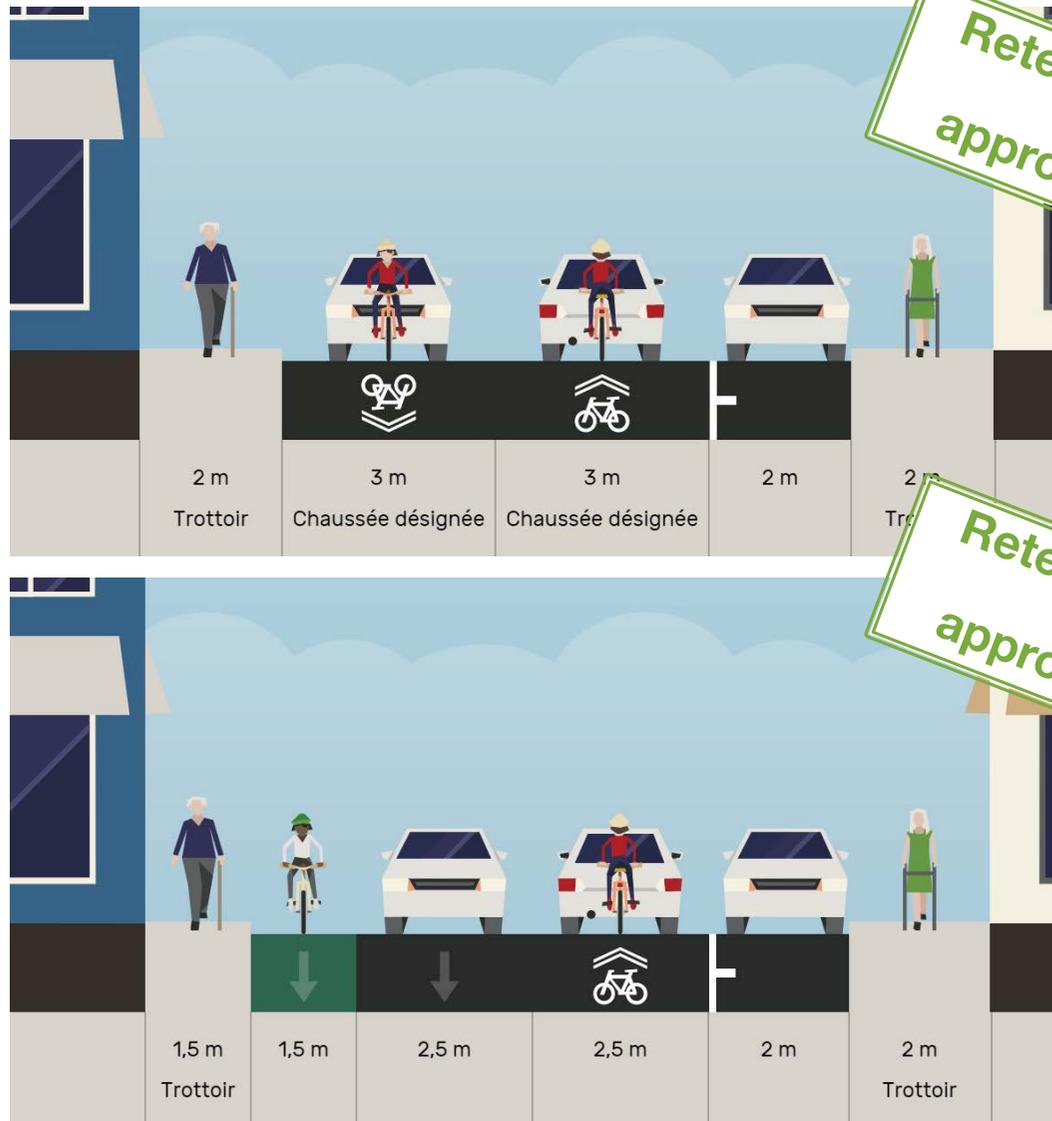
- Suppression de la bande nord de stationnement : - **66 places** ;
- Aménagement de deux voie de circulation mutualisées avec les cycles de 3m ;
- Aménagement de 2 trottoirs de 2,5 à 3.5m.



Deux scénarios à articuler avec le schéma cyclable global

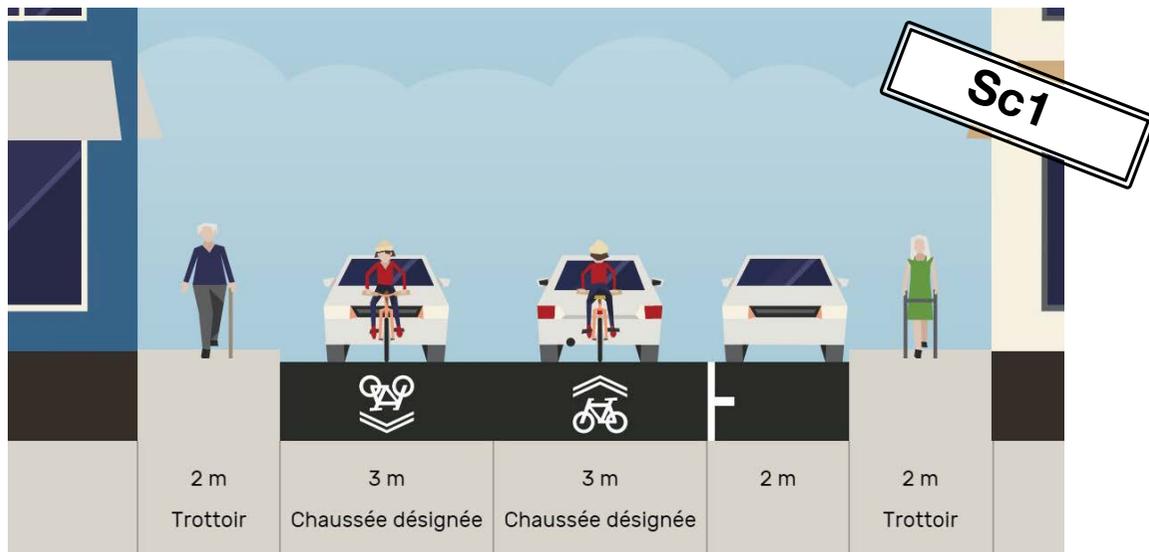
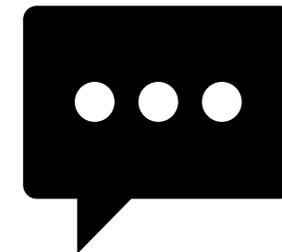
Retenu par la Ville pour approfondissement

Retenu par la Ville pour approfondissement



- Un choix entre deux scénarios qui dépendra de la possibilité d'organisation une circulation cycle performante sur des itinéraires alternatifs

A vous la parole !



En tant que résidents / commerçants / visiteurs de la rue Foch :

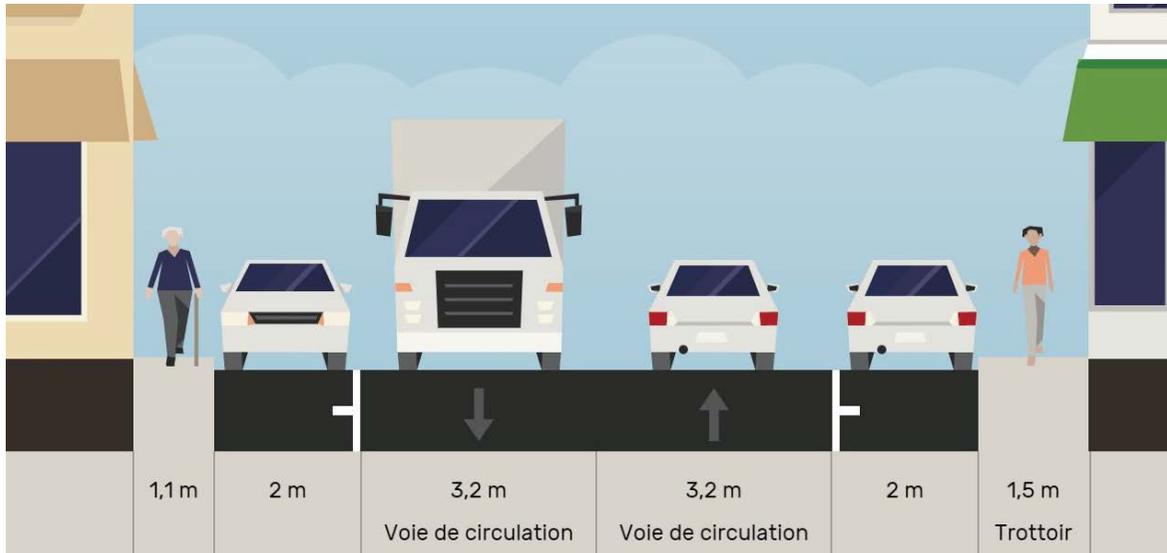
- Quelles réactions vis-à-vis des scénarios proposés ?
- Deux scénarios qui intègrent :
 - une diminution de l'offre en stationnement (selon schéma d'accessibilité cycle global) ;
 - Des trottoirs élargis de 1,5 à 2m ;
 - Une circulation vélo globalement mutualisée avec la circulation motorisée (un site propre unilatéral pour le scénario 2)
- ...

Approfondissement des scénarios sectoriels

La requalification de la rue Poincaré



Répartition actuelle de la rue Poincaré



Principales caractéristiques

- Largeur moyenne de 13m ;
- Présence de deux voies de circulation de largeurs confortables ;
- Présence de 2 bandes de stationnement – ponctuellement marquées, ponctuellement organisées sur trottoir ;
- Trottoirs non réglementaires en cas de cohabitation avec le stationnement

Éléments fixes et variables à considérer pour la requalification

Éléments fixe

- Une largeur façade à façade de 13m ;
- Une mise aux normes PMR des trottoirs : a minima 1,4m hors mobilier urbain ;
- Une conservation du double sens de circulation motorisée ;
- Circulation des cycles en site propre (préconisations du CEREMA).

Éléments variables

- L'offre en stationnement conservée ;
- La largeur des voies circulées : 3 à 3,5m pour garantir la circulation des poids-lourds ;
- La largeur des trottoirs piétons (supérieure à 1,4m).

Un unique scénario envisageable



Principales caractéristiques

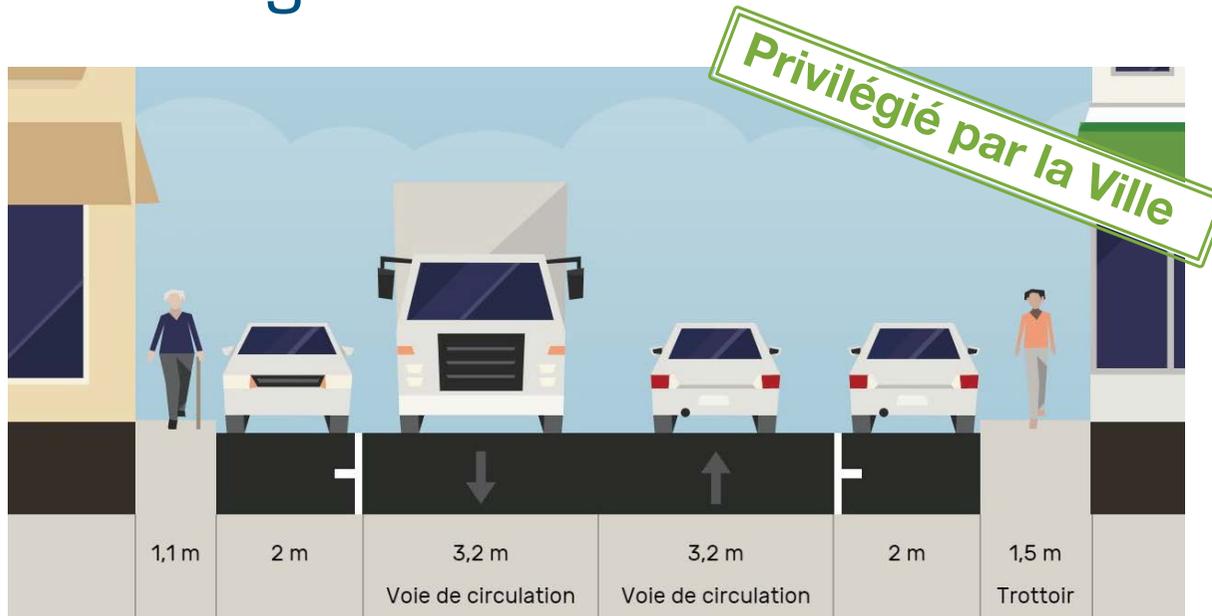
- Suppression de l'intégralité du stationnement : - 42 places (pour 35 places occupées) ;
- Aménagement de 2 voies de circulation de 3m ;
- Aménagement de 2 bandes cyclables bidirectionnelles ;
- Aménagement de 2 trottoirs de 2m.

Impacts sur le stationnement

- Une offre intégralement supprimée avec peu de report des véhicules possible au vu du tissu urbain ;

➔ **Un scénario envisageable qu'en cas de possibilité de créer plusieurs poches successives de stationnement le long de la rue Poincaré.**

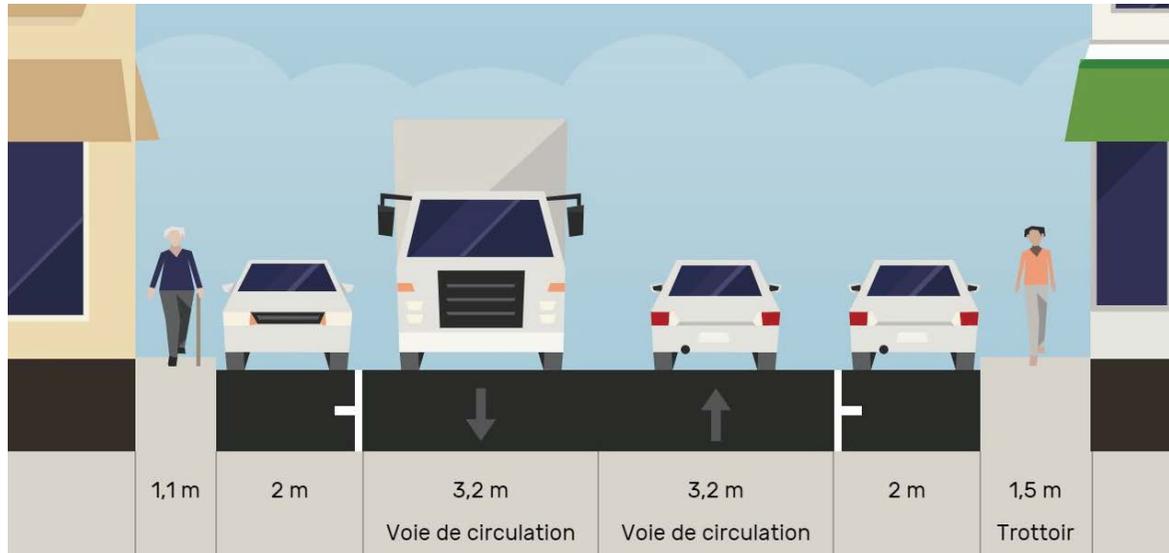
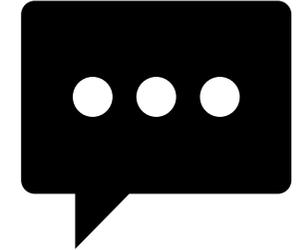
Une organisation actuelle conservée



Principales caractéristiques

- Largeur moyenne de 13m ;
- Présence de deux voies de circulation de largeurs confortables ;
- Présence de 2 bandes de stationnement – ponctuellement marquées, ponctuellement organisées sur trottoir ;
- Trottoirs non réglementaires en cas de cohabitation avec le stationnement

A vous la parole !



En tant que résidents / commerçants / visiteurs de la rue Poincaré :

- Quelles mesures d'optimisation du fonctionnement actuel possible pour améliorer la cohabitation ?
- Quelle approche sur la gestion du stationnement pour optimiser les circulations piétonnes ?
- ...

Approfondissement des scénarios sectoriels

Le plan de circulation dans le secteur gare



La rue de la République – situation actuelle

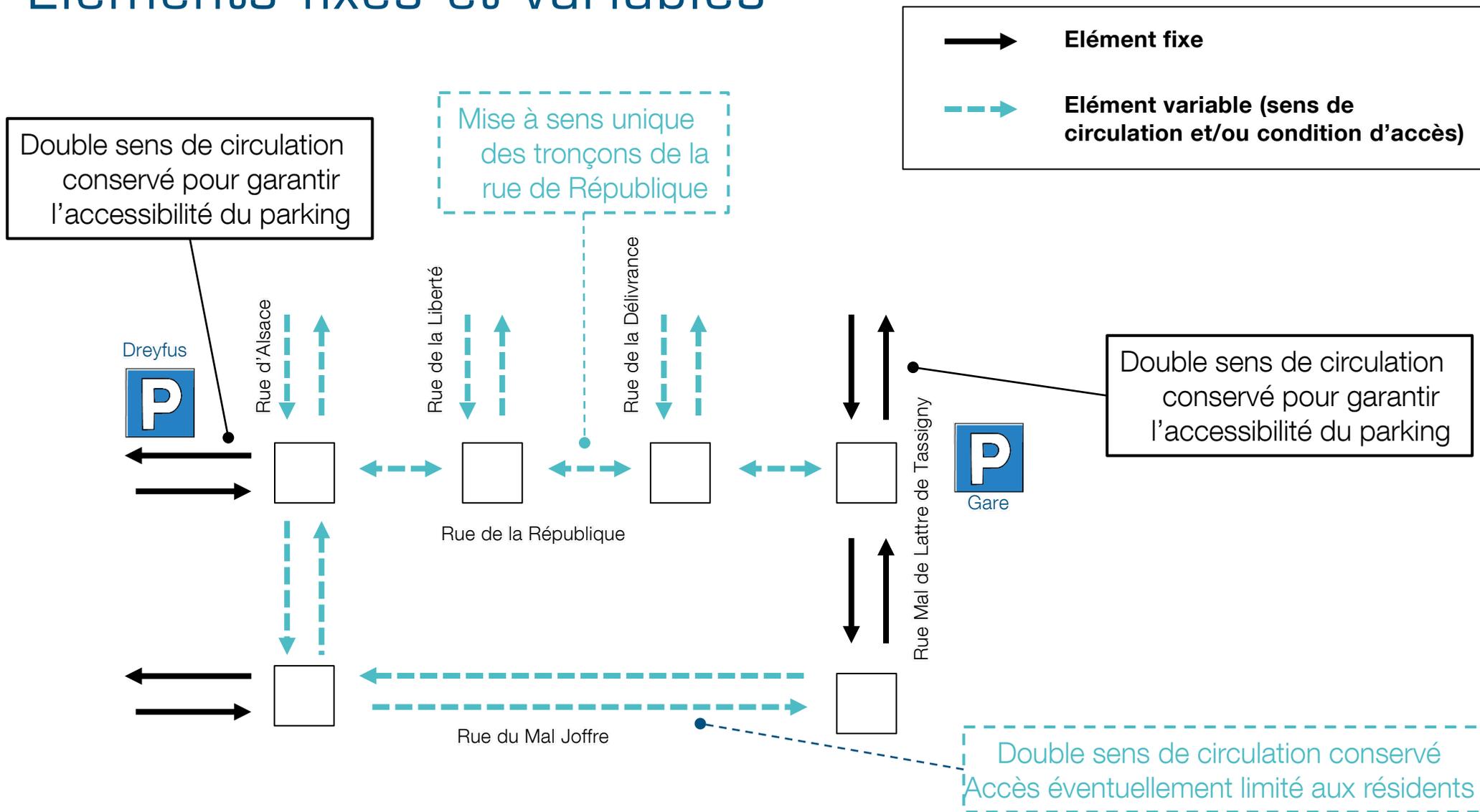


Principales caractéristiques

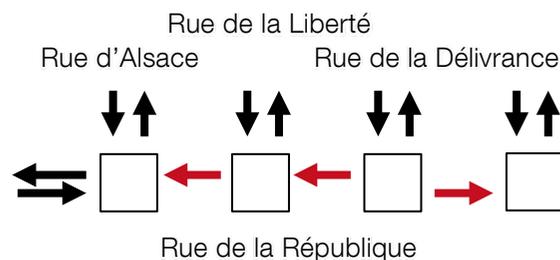
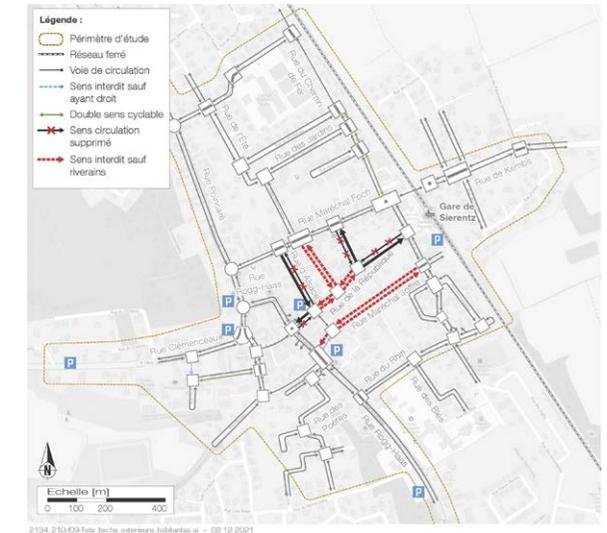
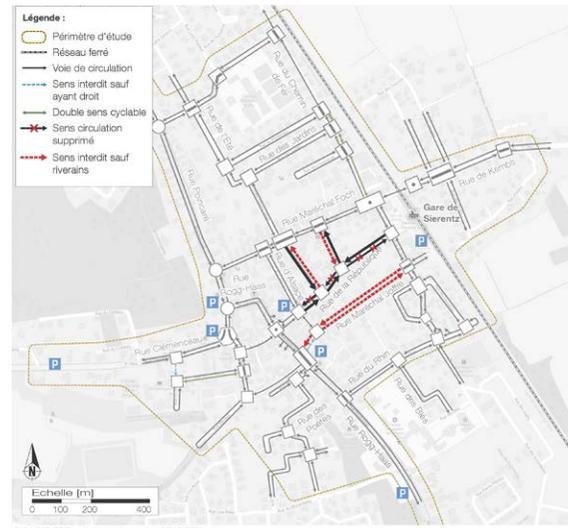
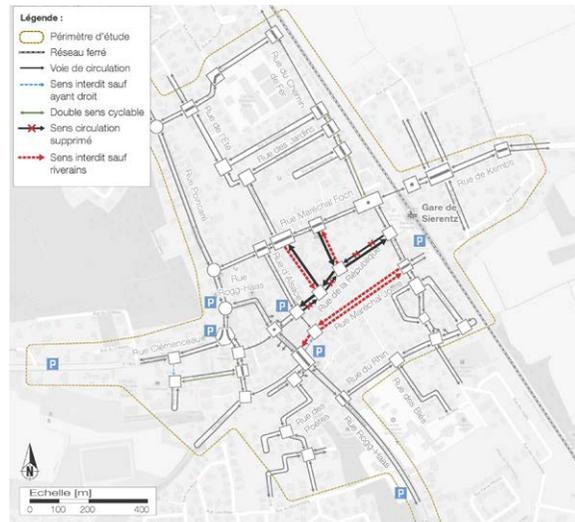
- Une voie très étroite – environ 5m de large ;
- Absence de trottoirs ;
- Quelques véhicules stationnés – sans marquage au sol ;
- Présence de chicane pour réduire la vitesse ;
- Un alternat de circulation dans les endroits les plus étroits.

- ➔ A double sens de circulation conservé, des aménagements supplémentaires de type plots ou stationnement ne suffisant à pas réduire significativement les vitesses et dissuader les véhicules d'emprunter cet itinéraire de shunt ;
- ➔ Une mise à sens unique ne suffisant pas au vu des flux pendulaires vers la gare ;
- ➔ Des scénarios intégrant la discontinuité du sens de circulation pour supprimer les flux de transit : 3 scénarios étudiés

Éléments fixes et variables

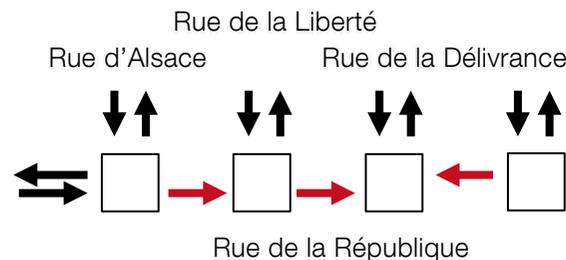


Trois scénarios étudiés



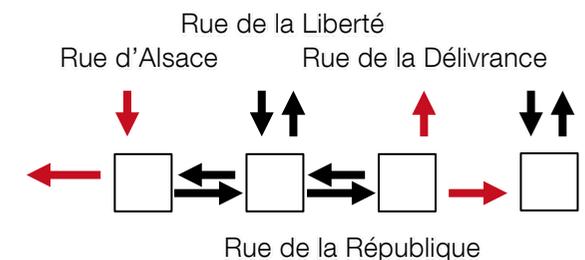
Scénario 1

- « Tête-bêche sortante » de la rue de République
- Conservation du double sens des rues transversales pour les riverains



Scénario 2

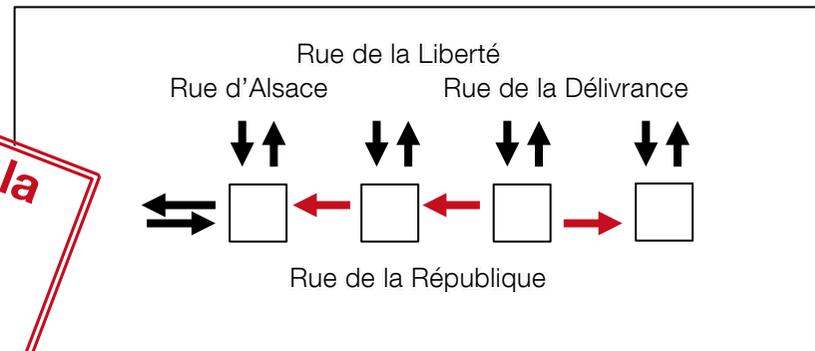
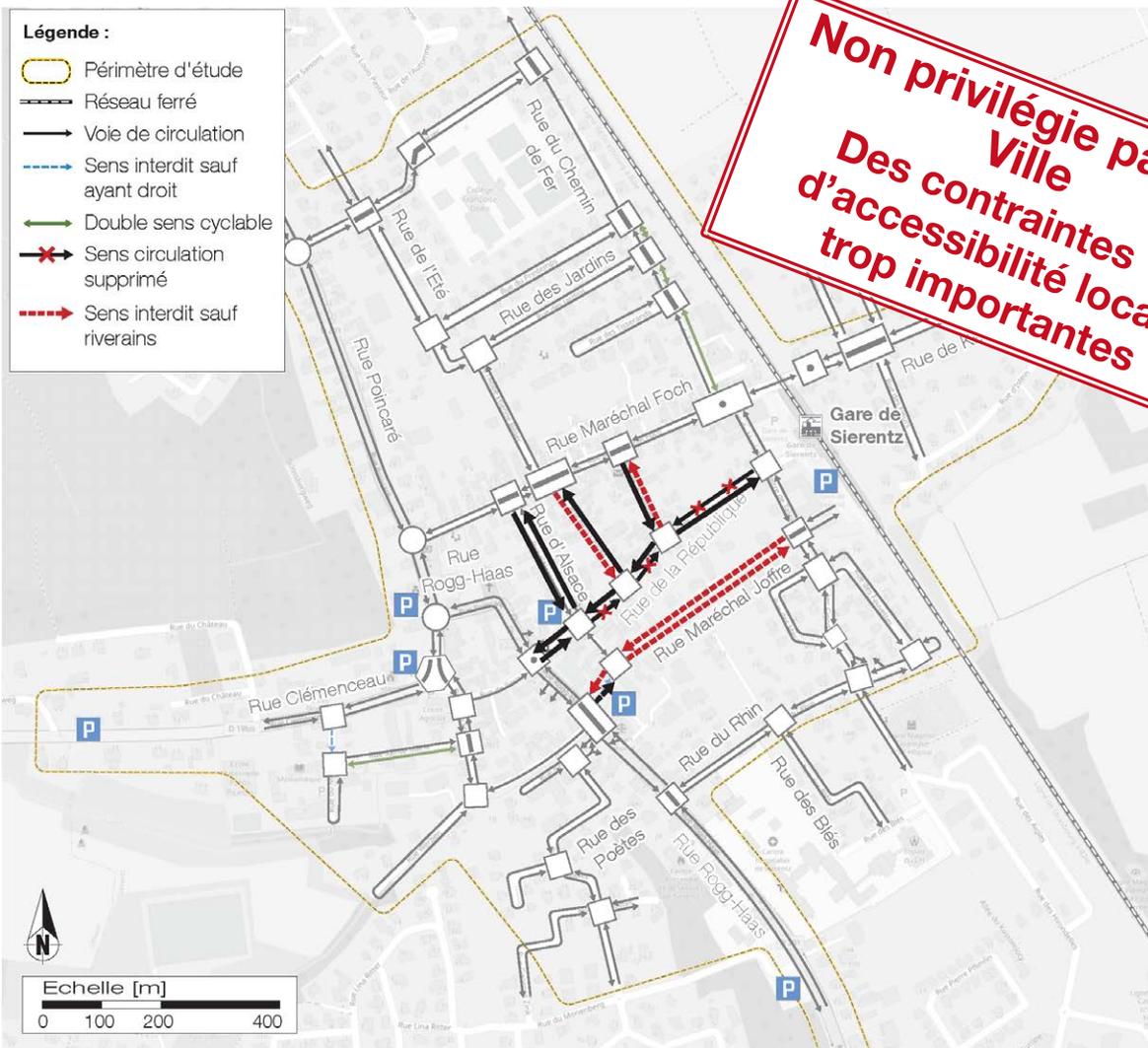
- « Tête-bêche entrante » de la rue de République
- Conservation du double sens des rues transversales pour les riverains



Scénario 3

- Double sens restreint aux tronçons centraux de la rue de République
- Mise à sens unique des rues d'Alsace et de la Délivrance

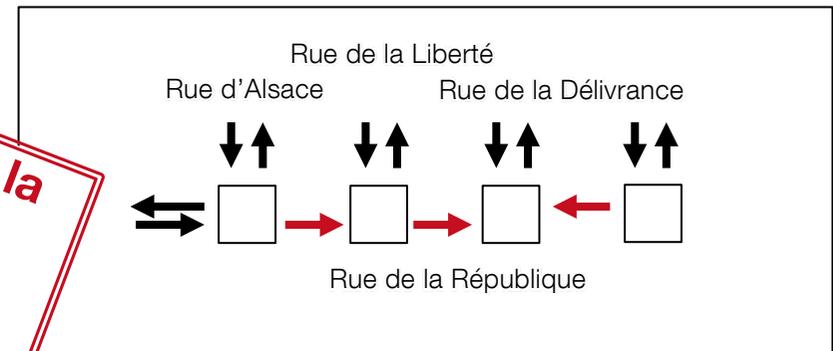
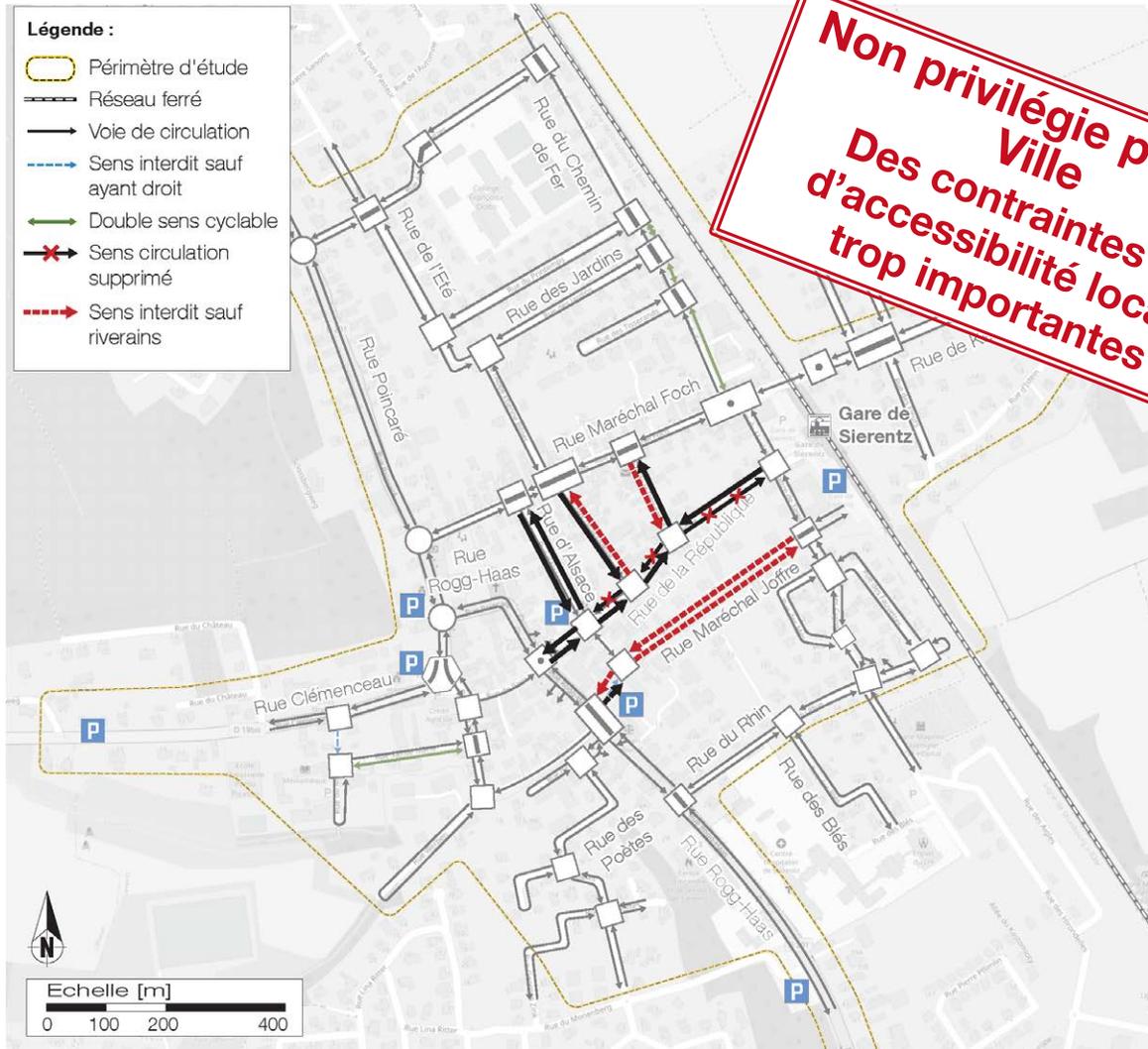
Scénario 1 « tête-bêche sortante »



- Un fonctionnement qui dissuade les flux de transit vers/depuis la gare ;
- Une pacification des rues de la Liberté et de la Délivrance qui peut s'organiser via la réservation d'un sens de circulation aux riverains :
 - Sens montant « riverains » sur la rue de la Délivrance ;
 - Sens descendant « riverains » sur la rue de la Liberté ;

2134_210409-Tete_becche_exterieures.ai - 02 12 2021

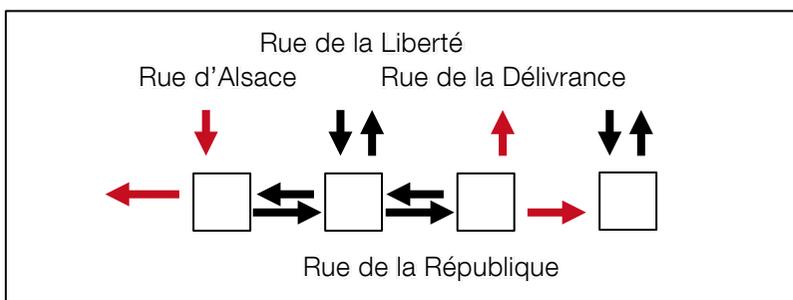
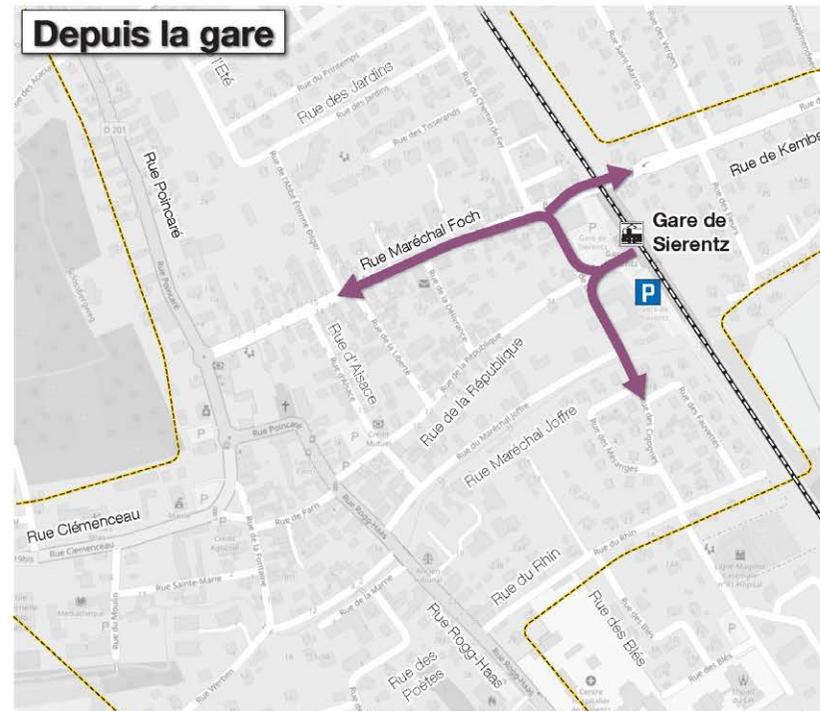
Scénario 2 « tête-bêche entrante »



- Un fonctionnement qui dissuade les flux de transit vers/depuis la gare ;
- Une pacification des rues de la Liberté et de la Délivrance qui peut s'organiser via la réservation d'un sens de circulation aux riverains :
 - Sens montant « riverains » sur la rue de la Délivrance ;
 - Sens descendant « riverains » sur la rue de la Liberté ;

Scénario 3 – les itinéraires d'accès à la gare

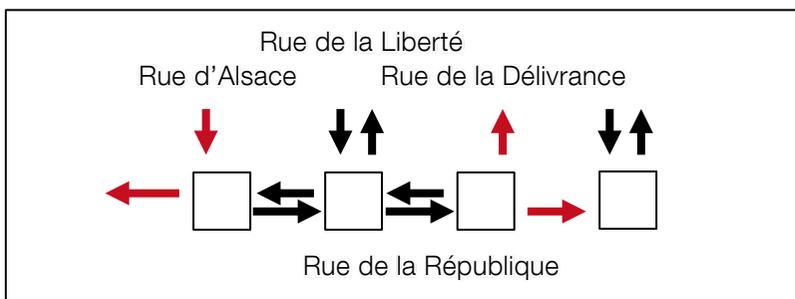
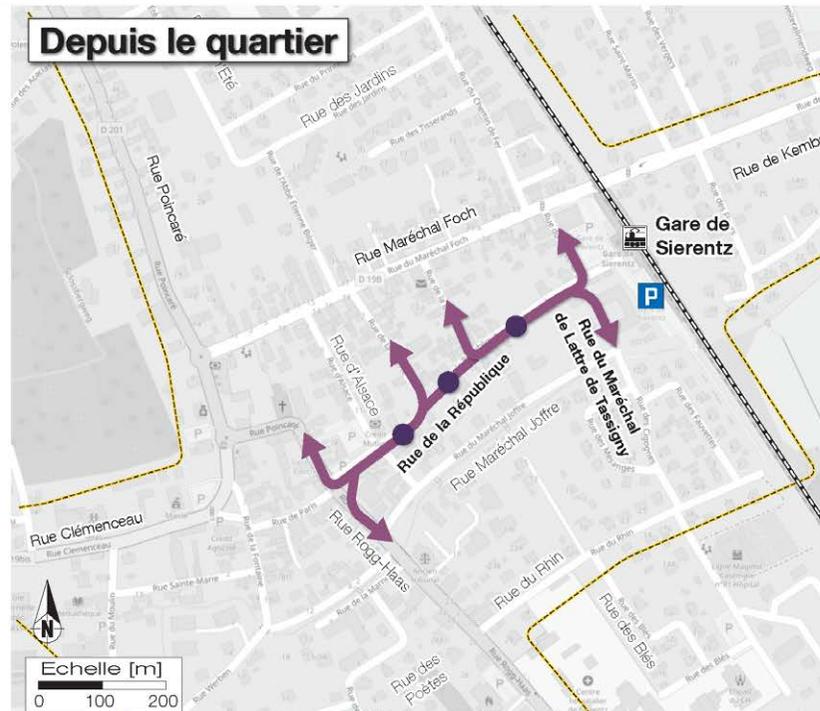
ITINERAIRE D'ACCES FLUX PENDULAIRES



- Un flux de transit par la rue de la République complètement supprimé ;
- Des itinéraires intégralement reportés sur les rues du Maréchal Foch et du Maréchal de Tassigny ; ;
- La rue Maréchal Joffre préservée par la contrainte « sens interdit sauf riverains »

Scénario 3 – les itinéraires d'accès au quartier

ITINERAIRE D'ACCESSIBILITE LOCALE

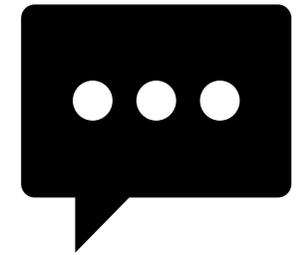


■ **Vers le quartier :**

- Des itinéraires depuis le Nord via les rues d'Alsace et de la Liberté ;
- Des itinéraires depuis le Sud via la rue de Lorraine.

■ **Depuis le quartier :** une accessibilité non contrainte

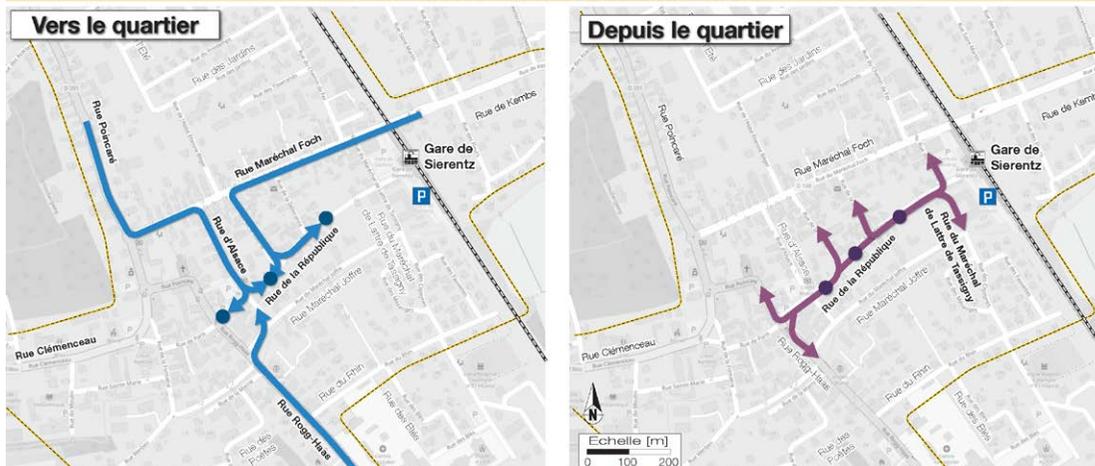
A vous la parole !



ITINERAIRE D'ACCES FLUX PENDULAIRES

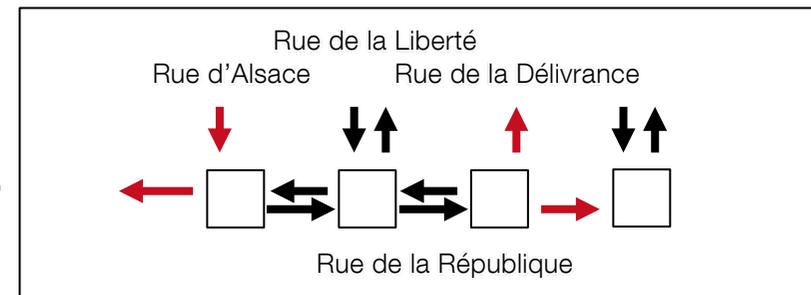


ITINERAIRE D'ACCESSIBILITE LOCALE



En tant que résidents / commerçants / visiteurs du secteur :

- Quels avis quant à la conservation du double sens de circulation sur le tronçon central ?
- Quels avis quant à la valorisation de la rue du Rhin et la rue Foch pour accéder à la gare ?
- ...



Merci pour votre attention.



Elise Laforge et Pauline Helmstetter

TRANSITEC Ingénieurs-Conseils

28, rue Sainte Foy · F-75002 PARIS

T +33 (0)1 43 48 36 59 · F +33 (0)4 72 37 88 59

paris@transitec.net · www.transitec.net

