

## RELEVÉ DE DÉCISIONS

Ville de Sierentz – 30 septembre 2021

# Atelier projet 2

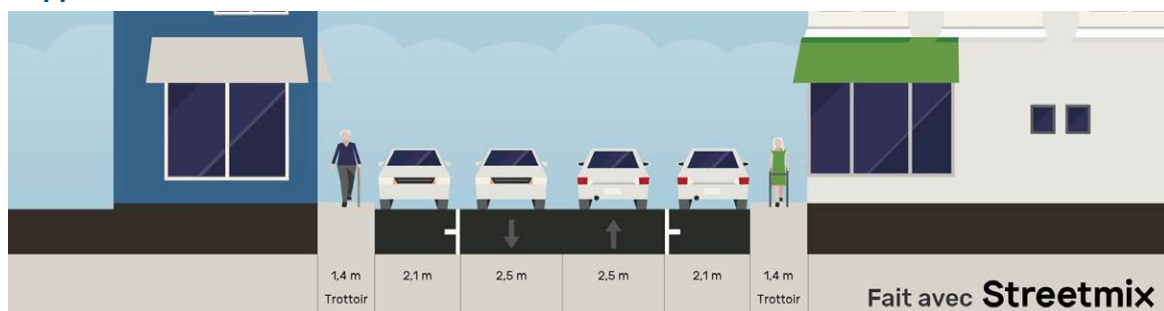
Rédigé par Elise Laforge le 20.12.2021

Le présent compte rendu partage les résultats des groupes de travail du second atelier projet. Les trois thématiques étudiées sont :

- L'organisation spatiale de la rue Foch ;
- L'organisation spatiale de la rue Poincaré ;
- La notion de zones 30, de rencontre et piétonne

# 1. L'organisation spatiale de la rue Foch

## Rappel de la situation actuelle

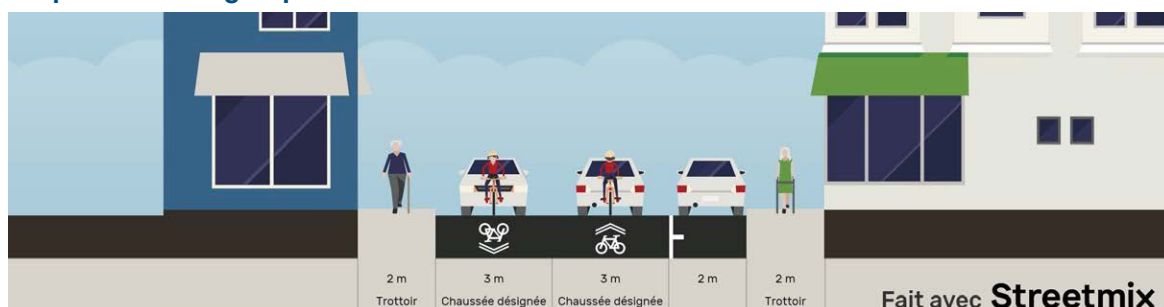


\*la largeur de 12m représente la largeur moyenne de la chaussée Rue Foch

- Des trottoirs en moyenne étroits des deux côtés de la chaussée ;
- Du stationnement des deux côtés de la chaussée ;
- Des voies de circulation non désignées.

➔ **globalement une chaussée plutôt attractive pour les voitures**

## Proposition 1 du groupe de travail

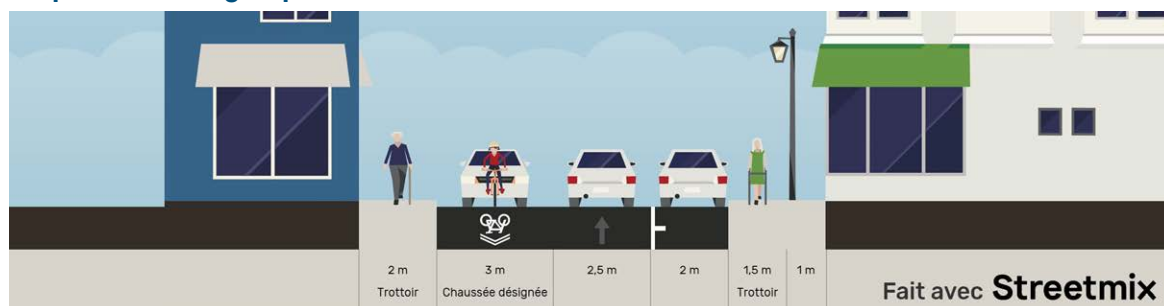


La suppression d'une colonne de stationnement et l'élargissement des voies de circulation permettent :

- l'ajout de chaussées désignées dans les deux sens de circulation donnant l'espace nécessaire pour la circulation des cycles ;
- l'élargissement des trottoirs afin de respecter la législation PMR (1.4m) et de les rendre plus confortables.

➔ **Plus de place et des aménagements de qualité pour les modes actifs en diminuant l'offre de stationnement**

## Proposition 2 du groupe de travail

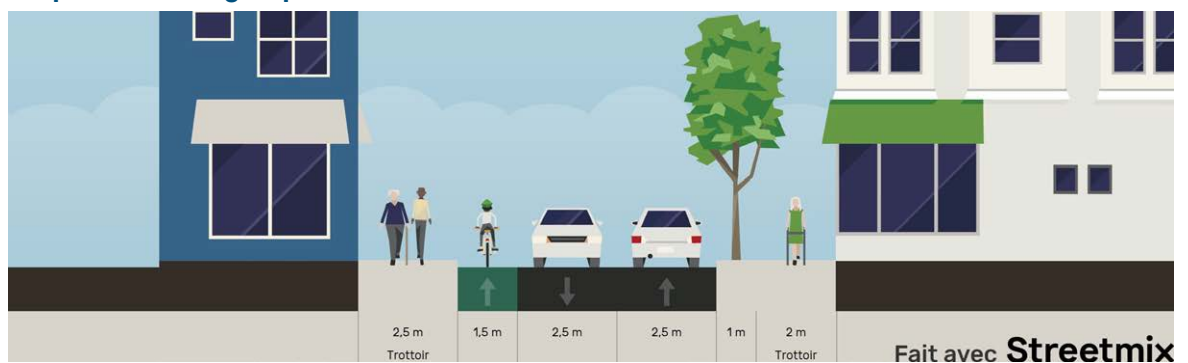


- La suppression d'une colonne de stationnement permet :

- l'agrandissement des trottoirs afin de respecter la législation PMR et de les rendre plus confortables ;
  - l'ajout d'une chaussée désignée plus large dans un sens, car le sens inverse pour les cycles se ferait sur une rue parallèle, leur donnant l'espace nécessaire pour circuler ;
  - l'ajout de mobilier urbain tout en respectant la largeur minimale PMR (1,4m).
- Un traitement différencié sur l'ensemble de la chaussée avec par exemple, des îlots de stationnement par endroit.

→ **Plus de place pour les modes actifs en réduisant l'offre en stationnement**

### Proposition 3 du groupe de travail



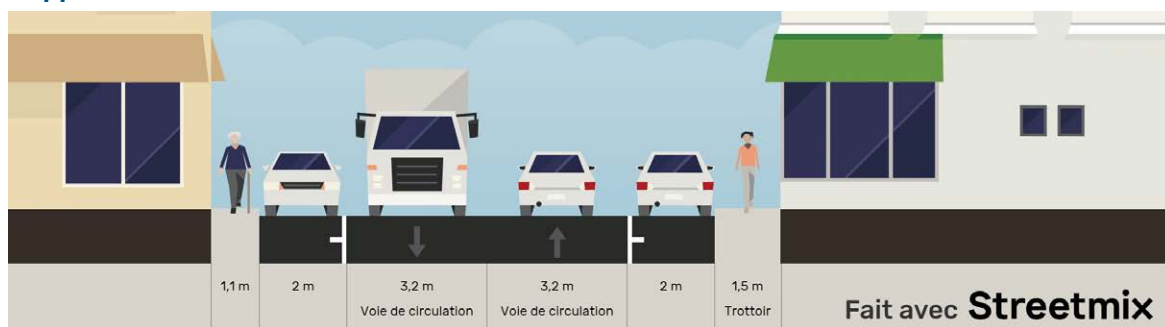
La suppression totale du stationnement permet :

- d'élargir les trottoirs afin de respecter la législation PMR (1.4m) et de les rendre plus confortables ;
- d'ajouter une piste cyclable dans un (ou deux) sens de circulation ;
- d'ajouter de mobilier urbain et/ou d'éléments végétaux tout en respectant la largeur minimale.

→ **Plus de place et des aménagements de qualité pour les modes actifs en reportant le stationnement dans les poches de stationnement à proximité**

## 2. L'organisation spatiale de la rue Poincaré

### Rappel de la situation actuelle

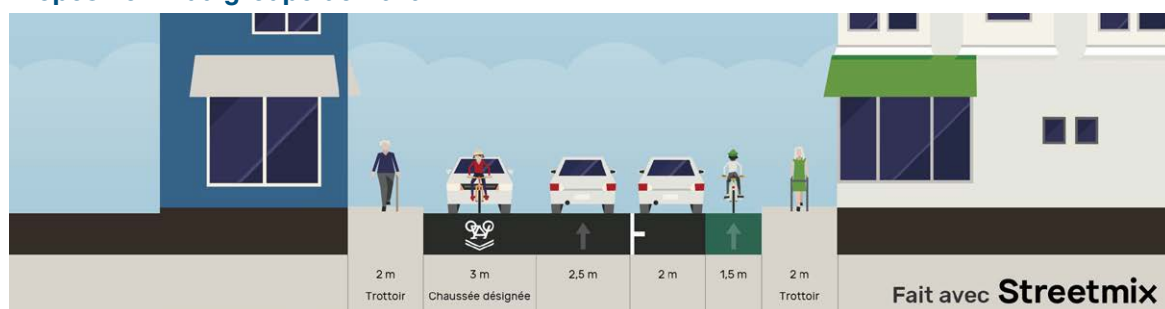


\* la largeur de 13m représente la largeur moyenne de la chaussée, calculée sur une portion sud de la rue Poincaré (entre le rond-point Rue Rogg Haas et rond-point Rue M. Foch).

- Des trottoirs étroits en moyenne des deux côtés de la chaussée ;
- Du stationnement des deux côtés de la chaussée ;
- Des voies de circulation non désignées.

➔ **Globalement une chaussée plutôt attractive pour les voitures**

### Proposition 1 du groupe de travail



La suppression d'une colonne de stationnement et la réduction des voies de circulation permettent :

- l'élargissement des trottoirs afin de respecter la législation PMR (min 1.4m) et de les rendre plus confortables ;
- l'ajout d'une piste cyclable ;
- l'ajout d'une chaussée désignée donnant, dans le sens opposé à la piste cyclable, l'espace nécessaire pour la circulation des cycles.

➔ **Plus de place pour les modes actifs en limitant les possibilités de stationnement**

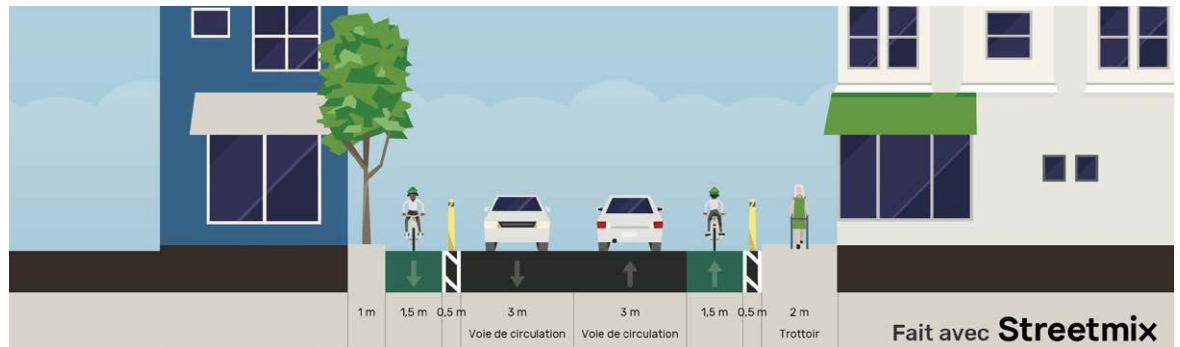
### Proposition 2 du groupe de travail



- Idem proposition 1
- La volonté non seulement de délimiter l'espace réservé aux piétons et celui réservé aux autres modes, mais aussi de limiter le stationnement non désiré sur le trottoir de manière physique (ici via des poteaux)

➔ **Plus de place pour les modes actifs en réduisant le stationnement**

### Proposition 3 du groupe de travail



La suppression totale du stationnement permet :

- la séparation des modes :
  - les piétons canalisés d'un côté de la chaussée sur un trottoir confortable, à minima aux normes PMR ;
  - les vélos en ajoutant une piste cyclable dans les deux sens de circulation ;
  - les voitures sur des voies de circulation confortables.
- l'ajout de mobilier urbain et/ou d'éléments végétal tout en respectant la largeur minimale PMR (1,4m) ;
- l'ajout d'éléments sécurisants tels que poteaux, bornes, etc.

➔ **Plus de place et des aménagements de qualité pour tous les modes en reportant le stationnement dans les poches dédiées**

### 3. Zones 30, de rencontre et piétonnes

Sur la base de la figure suivante, le groupe de travail a proposé les aménagements/traitements/organisations suivants :

	<b>Zone piétonne</b>	<b>Zone de rencontre</b>	<b>Zone 30</b>
<b>Aménagement</b> 	Pas de bordure	Pas de bordure ou bordure basse	Trottoir
<b>Voiture</b> 	Desserte interne à la zone uniquement	Aménagement modérateur de vitesse sur certains secteurs si besoin	
<b>Piéton</b> 	Pas de matérialisation des itinéraires et des traversées piétonnes		Traversée en plateau recommandée sur certains secteurs si besoin
<b>Vélo</b> 	Pas de matérialisation des itinéraires	Contre-sens vélo possible • pictogramme uniquement • ou pictogramme + séparation	

02-Schema\_Zone.ai - 09 06 2017

- Passage en zone piétonne de la rue du Maréchal Joffre – circulation motorisée uniquement pour les résidents ;
- Passage en zone de rencontre des rues d’Alsace, de la Liberté et de la Délivrance ;
- Passage en zone de rencontre ou en zone 30 de la rue de la République ;
- Passage en zone 30 des rues de Paris, Sainte-Marie et de la Marne, avec proposition de modification des sens de circulation afin de limiter l’appel d’air de la rue de la République pour les flux pendulaires en lien avec la gare SNCF :
  - Éventuelle modification du sens de circulation de la rue de Paris ;
  - En cas de conservation du sens de circulation actuel, modification du plan de feux au carrefour avec la rue Rogg-Hass afin de contraindre l’attractivité de l’itinéraire ;
  - Réorganisation des sens de circulation sur le carrefour Rue de la Fontaine / Rue Clemenceau afin de favoriser les flux de circulation vers le carrefour Rue Poincaré / Rue Rogg Haas.