

COMPTE-RENDU ATELIER PUBLIC

Ville de Sierentz / Juin 2021

Etude de circulation et de stationnement

Atelier public du 9 juin 2021 – Volet Modes Actifs



Contact : Elise LAFORGE

Transitec Ingénieurs-Conseils
28, rue Sainte Foy · FR-75002 Paris
T +33 (0)1 43 48 39 48 · F +33 (0)4 72 37 88 59
elise.laforge@transitec.net · www.transitec.net



Ce compte-rendu a pour objectif de restituer les principaux propos exprimés par les participants de l'atelier projet du 9 juin 2021 sur le sujet de la circulation. Ces éléments alimenteront la phase de diagnostic de l'étude de circulation et de stationnement.

Mode actif : RESEAU CYCLABLE

1.1 Utilisation du vélo

La majorité des participants fait usage de son vélo 1 fois par mois pour se déplacer dans ou hors de la commune. Une grande partie utilise leur vélo soit moins d'une fois par mois, soit une fois par semaine. Dans tous les cas, le vélo n'est pas considéré comme le mode de transport quotidien et ceci notamment pour les raisons exprimées ci-dessous.

1.2 Etat et qualité du réseau cyclable

Au niveau des cheminements piétons, la majorité des participants considère le réseau en « plutôt mauvais » état, voire en « très mauvais » état dans le centre de Sierentz, notamment sur les rues du Maréchal Foch, Poincaré et Rogg Haas.

1.3 Principaux dysfonctionnements

Le dysfonctionnement principal est le manque de pistes et de bandes cyclables, ce qui accroît le sentiment d'insécurité, relevé par la majorité. Il s'agirait donc, dans un premier temps, de créer ou d'améliorer les pistes et bandes cyclables.

Dans un deuxième temps, une meilleure maîtrise du trafic motorisé serait de rigueur, en pacifiant certains axes en termes de volume de flux et de vitesse. Ceci permettrait, entre autres, d'augmenter le sentiment de sécurité à vélo. Les axes routiers permettent aux véhicules motorisés de circuler sans difficulté, ce qui rend le vélo peu attractif.

Finalement, et dans une moindre mesure, le respect des aménagements cyclables ainsi que l'augmentation de l'offre de stationnement pour les cycles seraient judicieux.

Il a été relevé qu'aucune continuité cyclable n'est présente en continu entre le nord et le sud ou d'est en ouest de la commune. Ceci rend le tracé pour les cycles peu évident. Les espaces réservés ou aménagés pour les cycles mériteraient d'être mieux marqués et indiqués.

Le revêtement ainsi que la qualité de ce dernier ont été signalés par endroit comme problématiques, rendant la chaussée glissante, discontinue et peu aisée. Quelques exemples :

- Ronds-points glissants ;
- Rigoles et chaussées scabreuses (bouches d'égout, rigoles, seuils, etc.) ;
- Stationnement (permis ou interdit) excessif le long des voies de circulation.

Il est difficile de stationner son vélo de manière sûre et à l'abri des intempéries.

Les cyclistes devraient également être plus attentifs à la signalisation en vigueur (feux, sens interdit, etc.) en respectant les règles de conduite.

2. Mode actif : RESEAU PIETON

2.1 Etat et qualité du réseau piéton

La majorité est d'accord sur le fait que les cheminements piétons sont « plutôt en mauvais » état. Ceci est notamment corrélé à la qualité des trottoirs, l'emplacement des traversées piétonnes et le sentiment d'insécurité.

2.2 Principales améliorations

Selon les participants, les principales améliorations peuvent être faites en agrandissant la largeur des trottoirs et créant de nouvelles voies piétonnes sûres et attractives.

Plusieurs rues et ruelles se trouvent sans trottoir actuellement. Les voitures circulent sans difficulté sur la majorité des axes, et ce dans les deux sens.

Certains passages piétons semblent mal placés. Il s'agirait notamment des traversées proches des ronds-points sur les rues Poincaré et Rogg Haas. La visibilité des piétons vis-à-vis des automobilistes n'est pas optimale.

Le sentiment d'insécurité est surtout dû au manque et à la qualité des infrastructures offertes, ainsi qu'au volume et à la vitesse des véhicules motorisés.

Une ballade pourrait être imaginée le long du Saurunz.

3. Conclusion

En somme, les problématiques relevées pour le vélo et les piétons se rejoignent et se situent majoritairement aux mêmes endroits.

Certains points ponctuels faisant l'unanimité en termes de difficultés pour les modes actifs ont été relevés. Il s'agit :

- De la traversée de la ligne de chemin de fer entre la rue du Maréchal Foch et la rue de Kembs :
 - Le passage bidirectionnel est étroit et inadapté au partage des modes actifs ;
- L'entrée normalement réservée aux riverains du quartier des Hirondelles, le long de la rue du Rhin, n'est pas respectée :
 - Beaucoup d'automobilistes passent par cette rue alors qu'ils n'en ont pas l'autorisation ;
- Le rond-point entre les rues Poincaré et du Maréchal Foch est souvent saturé ;
- Les intersections entre la rue Rogg Hass et les ruelles perpendiculaires (rues de la République, du Rhin, du Maréchal Joffre et de la Marne) ;
- Le secteur au cœur de Sierentz :
 - Le volume et la vitesse des véhicules sont passablement importants, notamment aux heures de pointe du matin et du soir. Les rues de la République, du Maréchal de Lattre de Tassigny ainsi que des Cigognes sont très empruntées par les véhicules pendulaires se rendant à la gare ou voulant atteindre le passage sous voies ;
 - Aucun trottoir et aucune bande cyclable ne sont présents dans ces rues, ce qui rend la pratique des modes actifs peu attractive ;
- Le quartier des Hirondelles :
 - Les participants ont relevé à plusieurs reprises la vitesse trop élevée dans ce secteur.

D'une manière générale, les rues les plus problématiques pour les modes actifs sont les rues Poincaré, Rogg Hass, du Maréchal Foch/Kembs et Clémenceau.

Les participants souhaitent des continuités piétonnes et cyclables sûres et attractives notamment pour rejoindre les différents centres scolaires (collège, école primaire, périscolaire, etc.) et les commerces en centre-ville.

Il faudrait aménager des itinéraires lisibles et sécuritaires pour les cycles, sécuriser les aménagements piétons existants et en créer des nouveaux lorsqu'ils sont manquants.