



# **Circulation stationnement et sécurité routière en centre ville**

*HUNINGUE le 9 avril 2018*

# Programme

- *Bilan de l'atelier participatif du 30 mai 2016*
- *Présentation de l'étude CITEC*
  - *Contexte et objectif*
  - *Diagnostic circulation*
  - *Diagnostic stationnement*
  - *Bilan*
  - *Proposition d'aménagement*
- *Présentation des actions à moyen et long terme*
- *Balade urbaine*

# Atelier participatif du 30 mai 2016

## HUNINGUE Urbanisme

# Consulter pour avancer

Des Huninguois ont participé, lundi soir à la Timonerie, au tout premier atelier participatif mis en place par la municipalité. Ils ont planché sur les problématiques de circulation et de stationnement en centre-ville. Et fait des propositions.

propositions sont affinées, discutées dans le groupe.

Les problématiques sont résolues à l'aide de post-it.

« Plus de places pour se garer »

La Timonerie. Deux ateliers. « Qu'est-ce que les participants proposent ? »

## HUNINGUE

# Sécurité routière : les habitants participent au mouvement

Les Huninguois se sentent impliqués dans le domaine de la sécurité routière. Pour preuve : l'importante affluence au premier atelier participatif qui a eu lieu lundi soir sous l'égide de la Ville. Plus de deux heures de travail constructif.

**Notes : Jean-Luc Koch**

« Nous sommes agréablement surpris qu'il y ait autant de personnes au premier atelier participatif de la Ville, dit le premier adjoint de Huningue, Martin Wélté, qui pour une raison bien précise (voir ci-dessous) a quitté avec son collègue adjoint Denis Andolfato la séance de ce début. La municipalité invitait une population à s'exprimer à travers un atelier participatif visant à travailler autour des questions de sécurité routière. Ses objectifs : faire ressortir, vitesse acquise, flux circulatoires, stationnement anarchique, autant de sujets d'actualité que de plus de deux heures, un domaine de deux spécialités dans la ville : Lucienne Orli et Natania Voltz, ingénieures au sein du cabinet stadois Roland Kubi et associés.

« Nous sommes agréablement surpris qu'il y ait autant de personnes au premier atelier participatif de la Ville, dit le premier adjoint de Huningue, Martin Wélté, qui pour une raison bien précise (voir ci-dessous) a quitté avec son collègue adjoint Denis Andolfato la séance de ce début. La municipalité invitait une population à s'exprimer à travers un atelier participatif visant à travailler autour des questions de sécurité routière. Ses objectifs : faire ressortir, vitesse acquise, flux circulatoires, stationnement anarchique, autant de sujets d'actualité que de plus de deux heures, un domaine de deux spécialités dans la ville : Lucienne Orli et Natania Voltz, ingénieures au sein du cabinet stadois Roland Kubi et associés.

**La vitesse angoissée des Huninguois**

Comme on pouvait s'en douter, c'est la vitesse qui était en tête des préoccupations. Les habitants sont

« Nous sommes agréablement surpris qu'il y ait autant de personnes au premier atelier participatif de la Ville, dit le premier adjoint de Huningue, Martin Wélté, qui pour une raison bien précise (voir ci-dessous) a quitté avec son collègue adjoint Denis Andolfato la séance de ce début. La municipalité invitait une population à s'exprimer à travers un atelier participatif visant à travailler autour des questions de sécurité routière. Ses objectifs : faire ressortir, vitesse acquise, flux circulatoires, stationnement anarchique, autant de sujets d'actualité que de plus de deux heures, un domaine de deux spécialités dans la ville : Lucienne Orli et Natania Voltz, ingénieures au sein du cabinet stadois Roland Kubi et associés.

**Parking Abbattucci et stationnement**

Le parking Abbattucci faisait également débat pour son accessibilité jugée difficile (surtout en fonction du gabarit du véhicule). Cette stationnement en ville, il est jugé

**Un atelier participatif démocratique**

« Faire avancer la ville en matière de sécurité routière avec votre échange direct, tel est notre objectif pour ce premier atelier participatif », commentait Martin Wélté le premier adjoint de Huningue. Pour arriver et rester dans la plus grande neutralité et débat, nous avons décidé de ne pas y assister. »

La municipalité voulait une réunion constructive et animée. L'objectif a été atteint.

Non seulement grâce aux 120 personnes qui ont répondu au préalable au questionnaire dans le bulletin municipal sur le thème de la sécurité routière, mais aussi grâce à la cinquantaine d'habitants

« Nous sommes agréablement surpris qu'il y ait autant de personnes au premier atelier participatif de la Ville, dit le premier adjoint de Huningue, Martin Wélté, qui pour une raison bien précise (voir ci-dessous) a quitté avec son collègue adjoint Denis Andolfato la séance de ce début. La municipalité invitait une population à s'exprimer à travers un atelier participatif visant à travailler autour des questions de sécurité routière. Ses objectifs : faire ressortir, vitesse acquise, flux circulatoires, stationnement anarchique, autant de sujets d'actualité que de plus de deux heures, un domaine de deux spécialités dans la ville : Lucienne Orli et Natania Voltz, ingénieures au sein du cabinet stadois Roland Kubi et associés.

**Piétons, cadre de vie**

Trottoirs trop étroits, intersections dangereuses, manque de visibilité des zones de stationnement dans les départs de la soirée... autant de problèmes que les habitants ont soulevés pendant la réunion. Et un Huninguois de rajouter que la Ville devrait acheter une détonnante pour mettre les voitures

**« Plus de places pour se garer »**

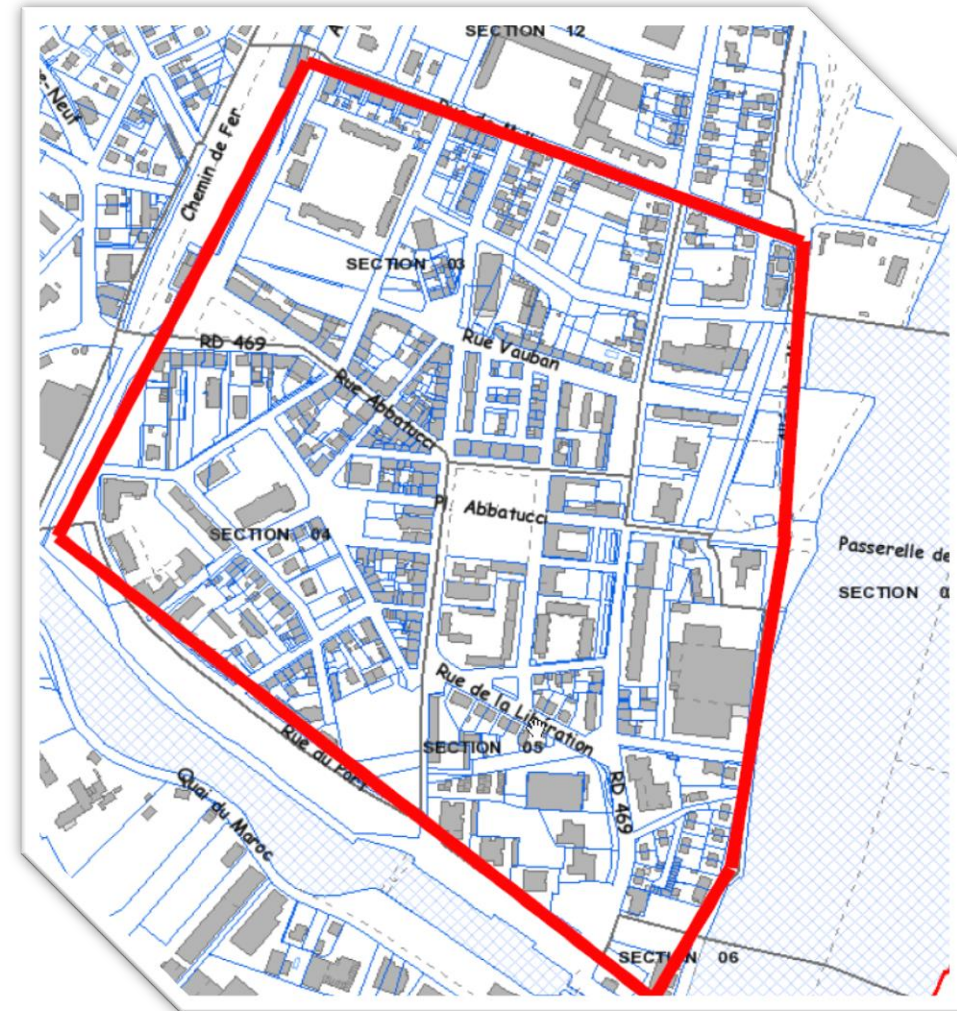
La Timonerie. Deux ateliers. « Qu'est-ce que les participants proposent ? »



# Objectifs de l'atelier :

- Aider les habitants à identifier les problématiques de déplacement sur le centre ville
- Dégager les objectifs et les orientations d'un projet d'amélioration de la sécurité des déplacements et du stationnement

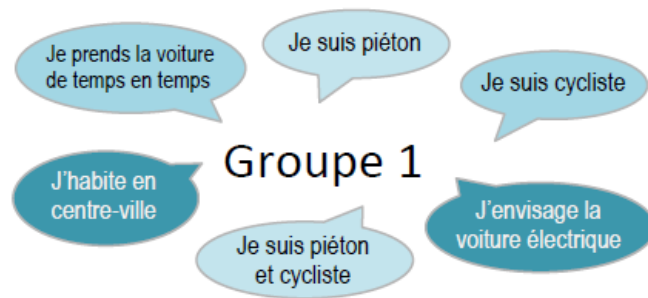
## Périmètre d'étude



# Compte rendu de l'atelier participatif

## Le TOP 5 des problèmes qui nous préoccupent

Deux groupes de travail ont été constitués de manière aléatoire en début de séance. Il est intéressant de constater que les deux groupes étaient composés de profils de déplacements plutôt différents, mais qui ont identifié des préoccupations similaires.



- 1- Les voitures roulent trop vite
- 2- Il est difficile de circuler à vélo
- 3- Le carrefour Abbattucci-Soustons est trop dangereux
- 4- Il y a trop de voitures en centre-ville
- 4- Les trottoirs sont trop étroits
- 4- Il y a trop de véhicules mal garés (pas seulement des voitures mais tous types de véhicules)
- 4- Il est dangereux de traverser la rue
- 5- L'accès au parking Abbattucci est difficile en voiture



- 1- Les voitures roulent trop vite
- 2- Il est dangereux de traverser la rue
- 3- Il est difficile de circuler à vélo
- 3- Les durées de stationnement ne correspondent pas aux besoins des visiteurs du centre-ville
- 4- Il y a trop de véhicules mal garés
- 4- Les trottoirs sont trop étroits
- 5- Il est difficile de trouver une place de stationnement
- 5- Il n'y a pas de dispositif particulier pour le stationnement des résidents

## Et aussi...

- Certaines chaussées sont en mauvais état
- Il manque des itinéraires cyclables en centre-ville
- Il manque des points de stationnement pour les vélos
- Plusieurs participants citent des problèmes de respect du code de la route (vitesse, respect des sens unique, respect des stops et des priorités, le stationnement sauvage)

# Compte rendu de l'atelier participatif

Parlons de solutions...

## Alors, qu'est-ce qu'on fait ?

Les objectifs d'un nouveau plan de circulation et de stationnement pourraient être :

- Faire respecter la limitation de vitesse
- Mieux partager la voirie : augmenter les espaces dédiés aux piétons et aux cyclistes
- Sécuriser les carrefours dangereux
- Revoir la réglementation du stationnement sur voirie

## Et aussi...

- La présence des agents de la police municipale sur la voie publique à but préventif et pédagogique
- Des campagnes de sensibilisation sur la sécurité routière et d'explication des aménagements en zones de rencontre
- Revoir l'ensemble du jalonnement (fléchage) sur la commune
- Instaurer un macaron pour le stationnement résidents
- Supprimer les places de stationnement aux abords des passages pour piétons





# Etude de circulation et de stationnement



Citec Ingénieurs Conseils

# **CONTEXTE ET OBJECTIFS**



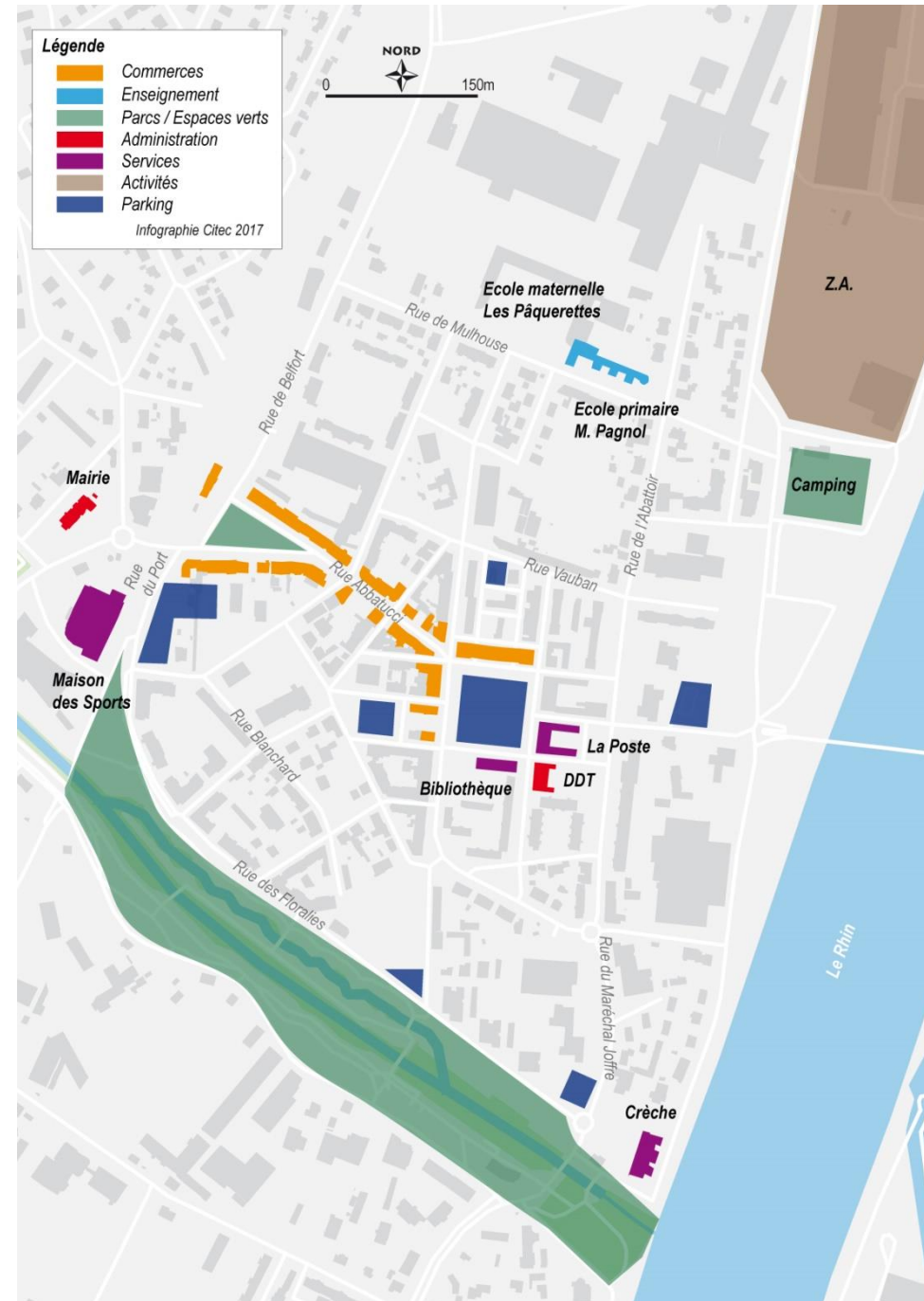


# **DIAGNOSTIC CIRCULATION**

# Générateurs de trafic

Le périmètre d'étude accueille de nombreux générateurs de trafic

- Commerces Enseignement Equipements sportifs
- Equipements publics
- Parcs





# Plan des voies

Le périmètre d'étude est facilement accessible depuis l'ouest par la rue Abbattucci, le sud par la rue Joffre et le nord par la rue de Belfort

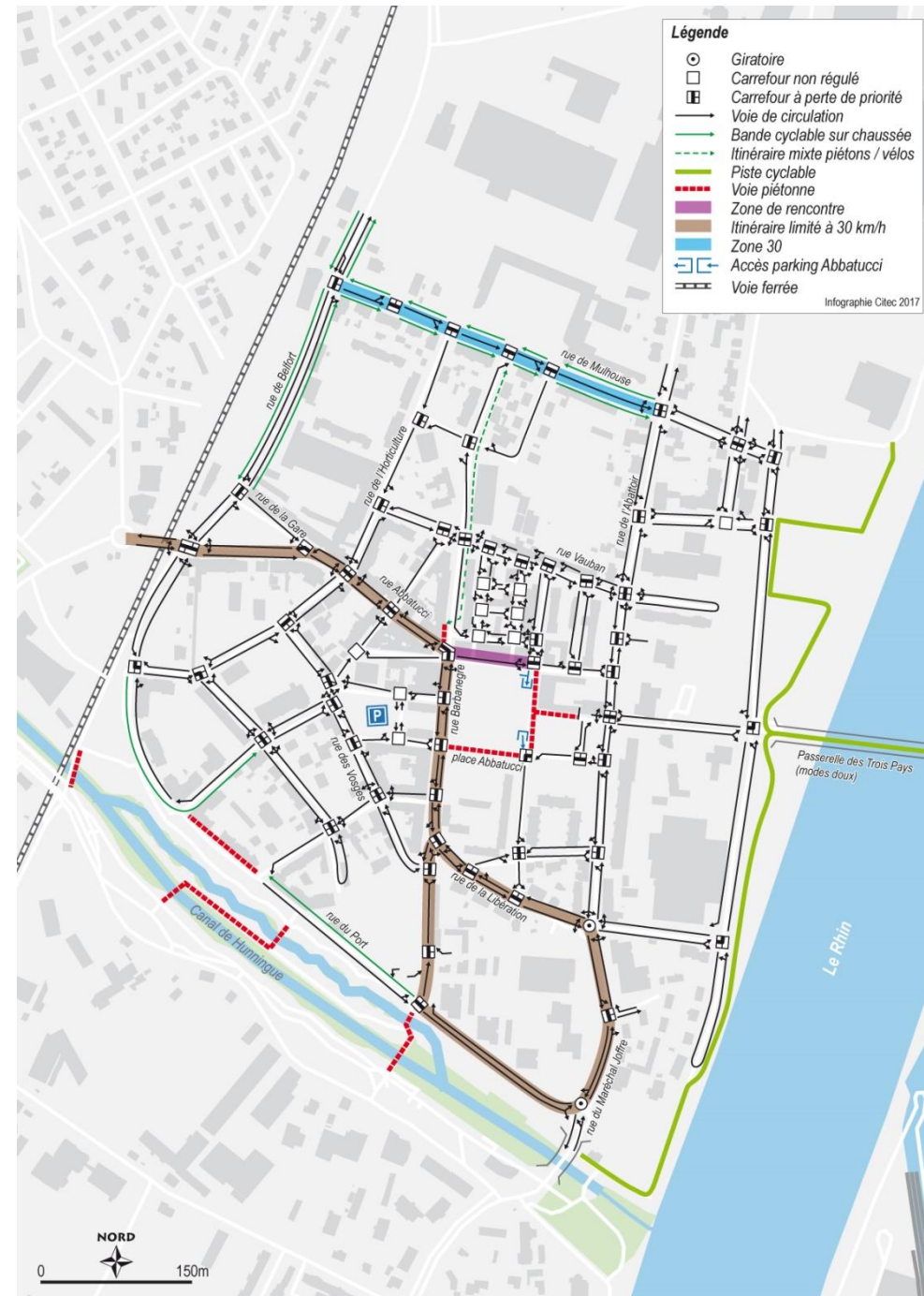
L'accès depuis l'est ne peut se faire que par modes doux via la passerelle des 3 pays qui relie la France et l'Allemagne, ainsi que la Suisse à proximité, sans prolongement vers l'Ouest pour les vélos

Plusieurs types de réglementation :

- Limitation à 30 km/h
- Zone 30
- Zone de rencontre
- Voie piétonne

Plusieurs voies à sens unique générant de petites boucles de circulation en lien avec l'axe de transit

Présence d'aménagements cyclables de type bandes ou voie mixte piéton et vélo sans réel maillage



# Hiérarchie des voies

Le périmètre d'étude est principalement desservi et maillé par des voies de desserte locale

Seul l'axe composé des rues Abbatucci, Barbanègre, Libération et Joffre a un niveau supérieur

*C'est l'axe de « transit » sur la commune mais surtout la collectrice des différentes voies transversales organisées pour la plupart en sens unique.*



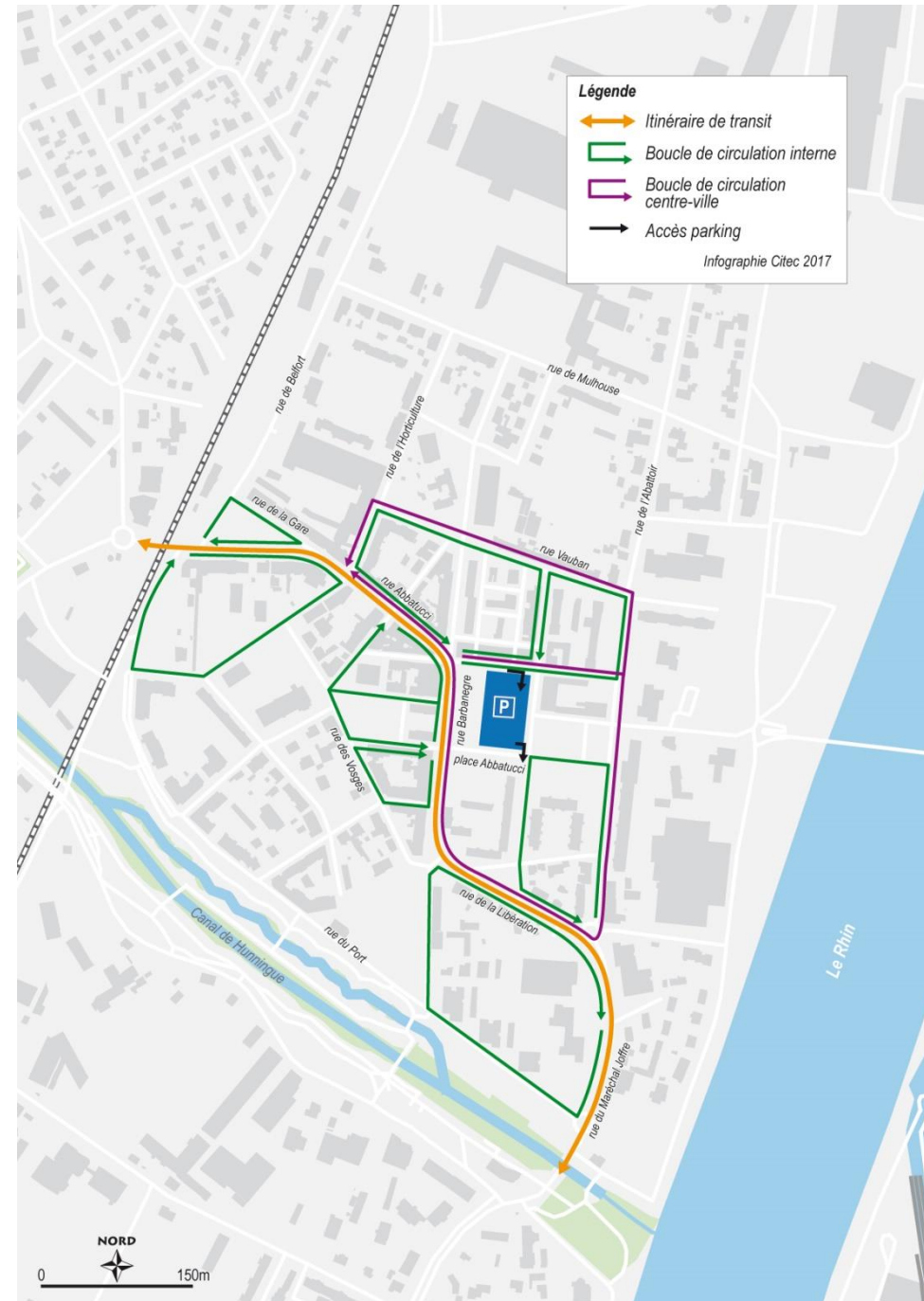
# Boucles de circulation

Les sens de circulation permettent à tout automobiliste d'utiliser de petites boucles pour retourner en arrière, de manière intuitive, sans risque de perturber les circulations locales

Ces boucles permettent également aux riverains de rejoindre rapidement un axe principal pour sortir du périmètre

Le jalonnement actuel vers le parking Abbatucci est pertinent avec des panneaux en entrée du centre-ville et un marquage au sol rues Barbanègre et Abbatucci

## Fonctionnement circulatoire satisfaisant







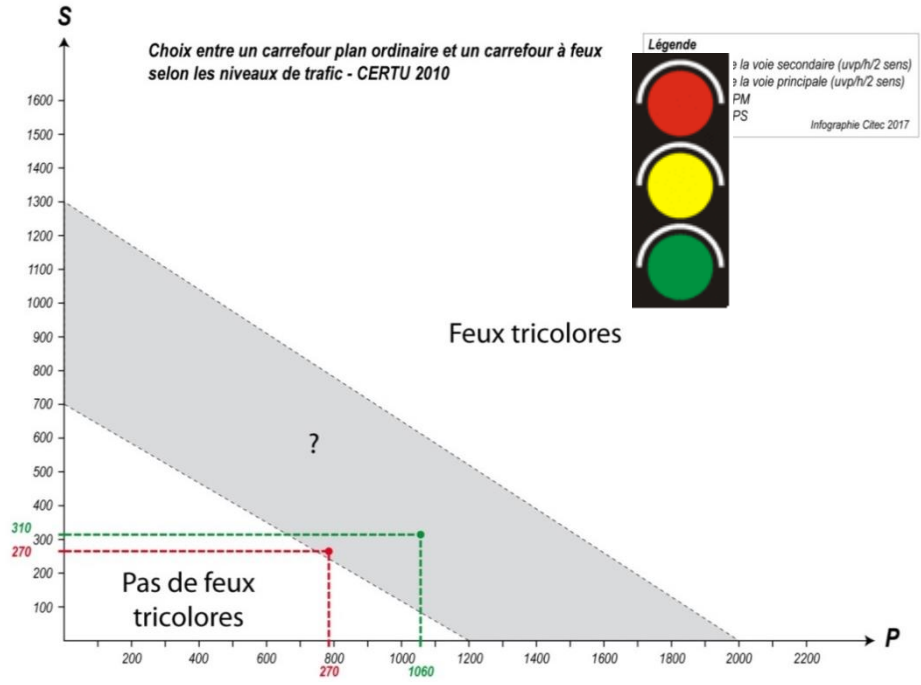
# Charges de trafic carrefour Soustons

## Des aménagements actuels pertinents

Somme des trafics entrants < 1'500 uvp/h : (1'065 à l'HPM et 1'365 à l'HPS sur le carrefour Port/Abbatucci)

Pas de nécessité de réguler les carrefours avec des feux tricolores ou un rond point

*Les temps d'attente moyens sur les transversales gérées par STOP ou Cédez le passage restent tout à fait acceptables pour l'utilisateur puisque inférieurs à 15'' aux heures de pointe*



Exemple sur le carrefour Soustons le plus chargé

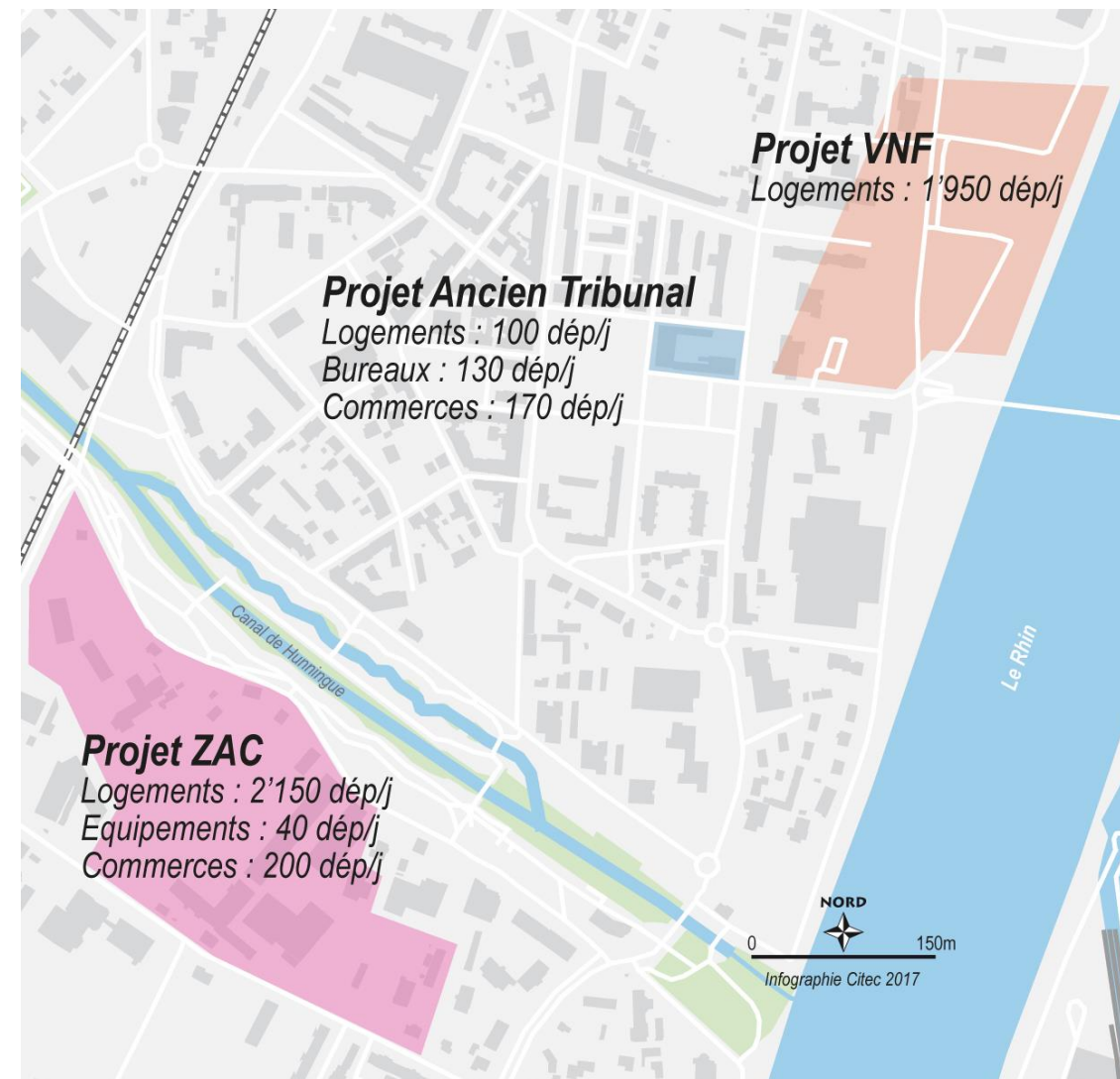
# Génération de trafic

Plusieurs projets actuellement à l'étude vont générer du trafic supplémentaire

**Projet ancien Tribunal** (logements, commerces et bureaux)

**Projet VNF** (logements)

**Projet de ZAC** (logements, commerces et équipements)





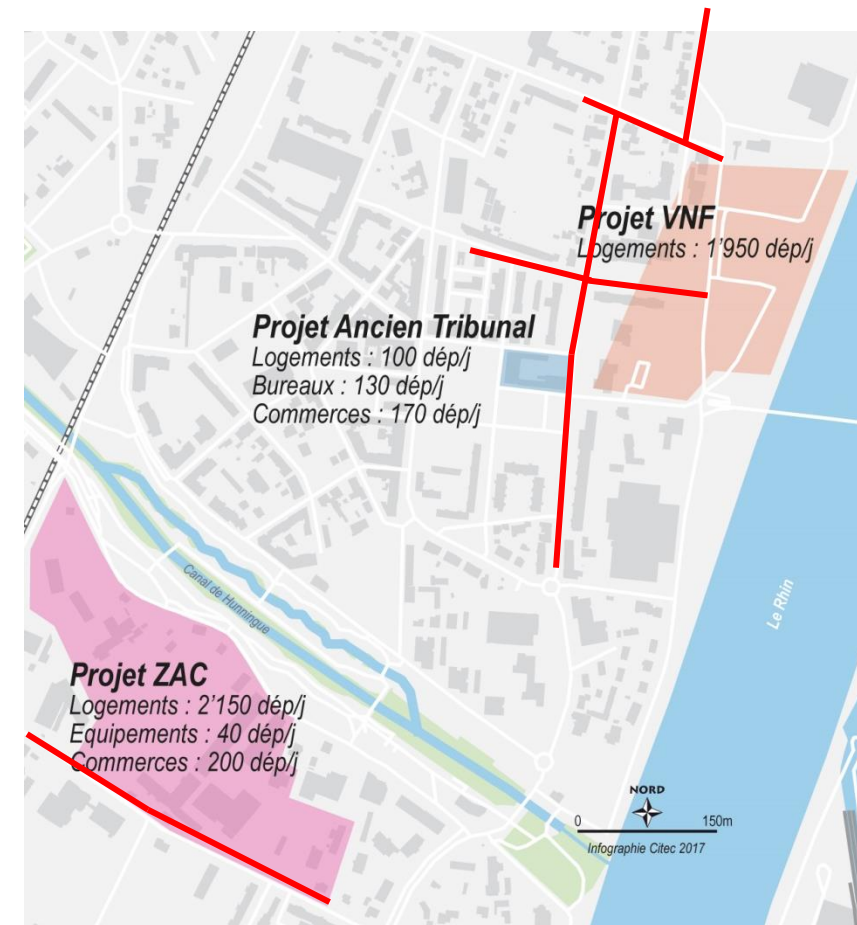
# Génération de trafic

Les charges de trafic générées par les différents projets vont augmenter le nombre de véhicules sur les voies suivantes :

- Rue de l'Abattoir
- Rue Vauban
- Rue du Maréchal Joffre
- Rue de Mulhouse

**Mais suite aux simulations, le volume supplémentaire ne perturbera pas les conditions de circulation actuelles :**

- 200 véhicules supplémentaires maximum rue de l'Abattoir, moins sur les autres voiries
- Les carrefours ont des réserves de capacités suffisantes → pas de modification des carrefours
- Traiter qualitativement les aménagements modes doux accompagnant ces projets
  - passer la rue de France intégralement piétonne de la place Abbatucci à la passerelle des Trois Pays
- Favoriser le stationnement privé sur les futurs projets pour limiter l'offre publique sur voirie



# **DIAGNOSTIC STATIONNEMENT**

## Modalités de l'enquête stationnement

### **Enquête de rotation réalisée le mardi 16 mai 2017**

#### **→ Identifier les usages actuels du stationnement public en semaine :**

relevé partiel des plaques d'immatriculation des véhicules sur une journée

*(jour ouvrable moyen : fonctionnement normal des commerces et établissements scolaires et conditions météorologiques normales)*

#### **→ Objectif : déterminer quelle est la durée de stationnement** des différents véhicules et calculer :

**Le taux de rotation** *(nombre moyen de véhicules ayant stationné sur une même place durant la journée)*

**Le taux d'occupation** ou encore de congestion aux différentes périodes caractéristiques de la journée

**La part de stationnement illicite** *(spatiaux : sur passage piéton, trottoir, emplacement réservés sans autorisation et/ou temporels : absence de disque ou dépassement horaire)*



## Détail de l'offre de stationnement du périmètre d'enquête

- Stationnement gratuit non limité = 672 places
- Stationnement zone bleue limitée à 30 min = 45 places
- Stationnement zone bleue limitée à 1h30 = 176 places
- Stationnement réservé PMR = 32 places
- Stationnement réservé livraisons = 4 places
- Stationnement payant Parking Abbatucci = 100 places (+ 90 abonnés)
- Stationnement réservé = 11 places

**Total = 1'040 places au centre ville**

**Le périmètre d'étude offre 1'040 places publiques pour ~ 7'000 habitants, soit 1 place pour 6,7 habitants**

## Offre de stationnement conséquente

**Offre PMR largement dimensionnée avec 32 places offertes pour 23 règlementaires**

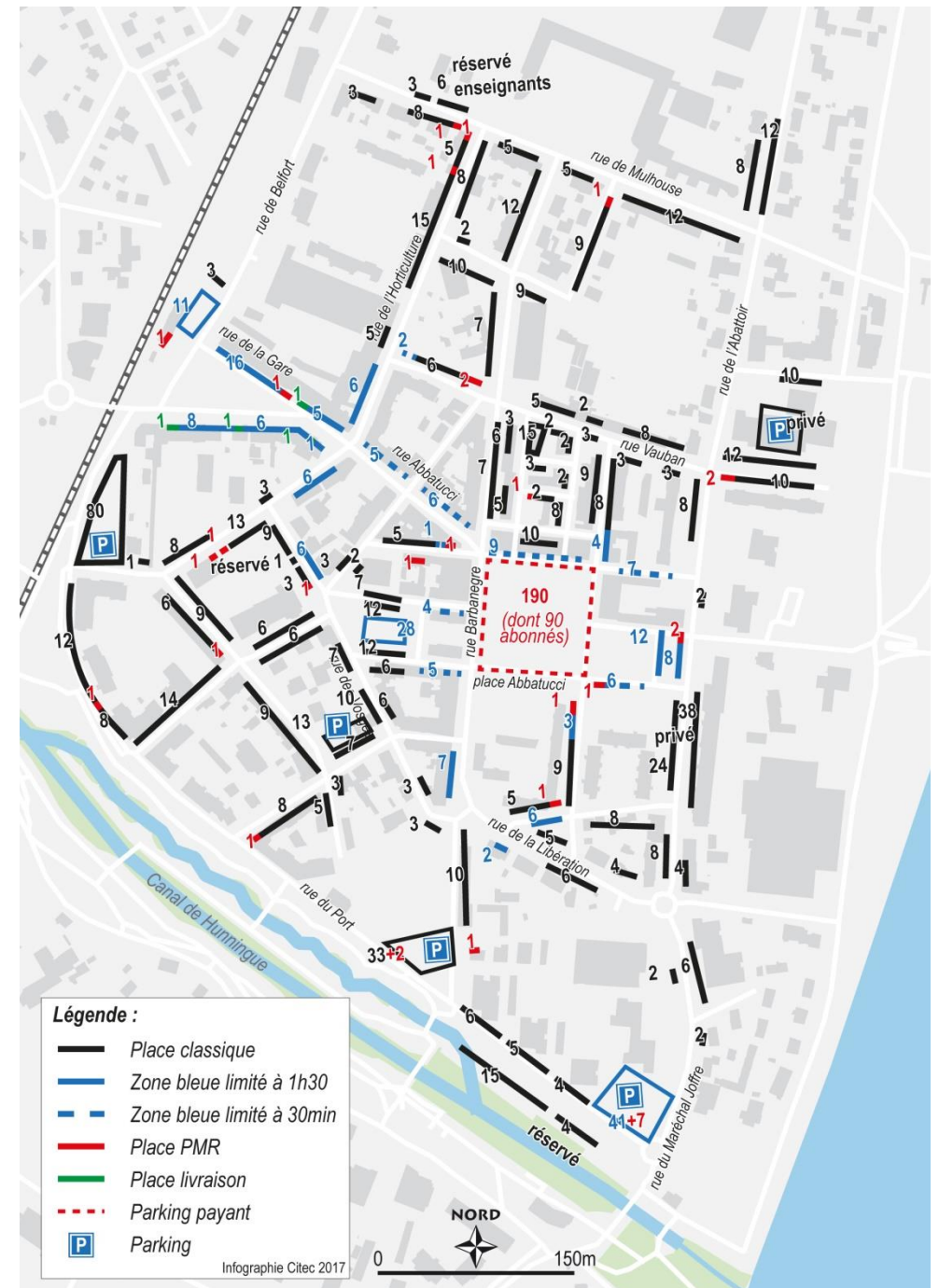
(Sur la base du ratio CEREMA de 1 places PMR pour 50 places classiques)

# Cartographie de l'offre de stationnement

L'offre publique de stationnement est répartie équitablement sur l'ensemble de l'espace public.

Aucun pôle n'est délaissé ; il est facile pour un usager de trouver une place de stationnement à proximité immédiate de son lieu de destination.

A l'exception du parking en ouvrage de la place Abbattucci (avec 100 places offertes + 90 abonnés), les linéaires de voiries et/ou poches de stationnement sont de tailles modestes mais partout présents autour des différents îlots bâtis.



# Occupation à 7h

**Le parking gratuit rue Chancel  
et le secteur centre-nord  
sont fortement occupés**







# Occupation à 19h

Le secteur centre-nord et le parking rue Chancel (gratuit et zone bleue 1h30) sont fortement occupés



**BILAN**

# Bilan du diagnostic

- La commune d'Huningue possède un plan de circulation cohérent compte-tenu des charges de trafic sur ses voiries
- Le stationnement sur la commune est satisfaisant avec une offre sur voirie conséquente et un potentiel d'accueil important du parking sous-terrain

STATIONNEMENT	CIRCULATION
Offre sur voirie élevée	Pas de congestion aux heures de pointe
Parking Abbatucci avec du potentiel de développement	Boucles de circulation cohérentes
Règlementation en majorité respectée	Vitesse est très majoritairement respectée
<b>FORT ENJEU</b>	<b>PEU D'ENJEU</b>

- Les aménagements cyclables sont bien présents mais doivent être renforcés et le maillage complété

# Éléments complémentaires

## Sentiment d'insécurité des usagers

Les observations faites sur site n'ont pas mis en avant de problème majeur d'insécurité

Insécurité ressentie par les usagers	Constat Citec
Vitesses élevées	Les relevés montrent des vitesses peu élevées (V moy = 35 km/h ; V85 = 40 km/h)
	L'implantation de plateaux surélevés pour identifier l'entrée du centre-ville à passer en zone 30 renforcerait la vigilance des automobilistes
	Possibilité de réduire les largeurs des voies de circulation pour diminuer davantage les vitesses (élargissement de trottoir, implantation d'itinéraires cyclables marqués, neutralisation d'une partie du stationnement, TPC (terre plein central))
Stationnement	réorganiser l'offre pour améliorer la qualité des espaces publics
	Éliminer toutes les poches à caractère accidentogène (défaut de visibilité...)
	Par la réglementation, inciter les usagers à utiliser leur stationnement privé --> libère les places sur l'espace public

## Attractivité des commerces

Demandes des commerçants	Propositions Citec	Objectifs
Plus de passage devant les commerces	Maintenir la circulation à double sens rue Abbaticci	Favoriser le trafic dans la rue principale de Huningue
	Garantir une largeur de trottoir minimum pour les piétons	Développer l'attractivité du centre pour les modes doux
	Mailler le réseau cyclable vers le centre	Développer l'attractivité du centre pour les modes doux
	Déployer le stationnement vélo (arceaux)	Développer l'attractivité du centre pour les modes doux
	Favoriser l'installation de terrasse	Aménager la place Abatucci
Plus de stationnement au droit des commerces	Intensifier le contrôle	Éviter le stationnement longue durée sur les secteurs commerçants
	Élargissement de la zone bleue à tout le centre	Développer l'offre de stationnement courte durée pour améliorer la rotation des véhicules
Stationnement pour les commerçants	Abonnements dans le parking Abatucci	Proposer un abonnement dans le parking pour ne pas pénaliser l'offre sur voirie
Faciliter les livraisons	Implanter des aires de livraison	Réserver des espaces dédiés pour améliorer la sécurité et la qualité



# Axes de travail et objectifs

- **Apaiser la circulation au centre ville**
- **Offrir plus de sites aménagés aux cyclistes** (renforcer le maillage cyclable, espaces de stationnement des cycles, ...)
- **Sécuriser les usagers** (trottoirs plus larges, réduction de la vitesse....)
- **Améliorer l'accès aux commerces** (terrasses, adapter l'offre du stationnement ...)
- **Marquer l'entrée du centre ville par des aménagements améliorés et accueillants**

# **PROPOSITIONS D'AMÉNAGEMENT POUR LA COMMUNE**

# **AMÉNAGEMENTS CYCLABLES**



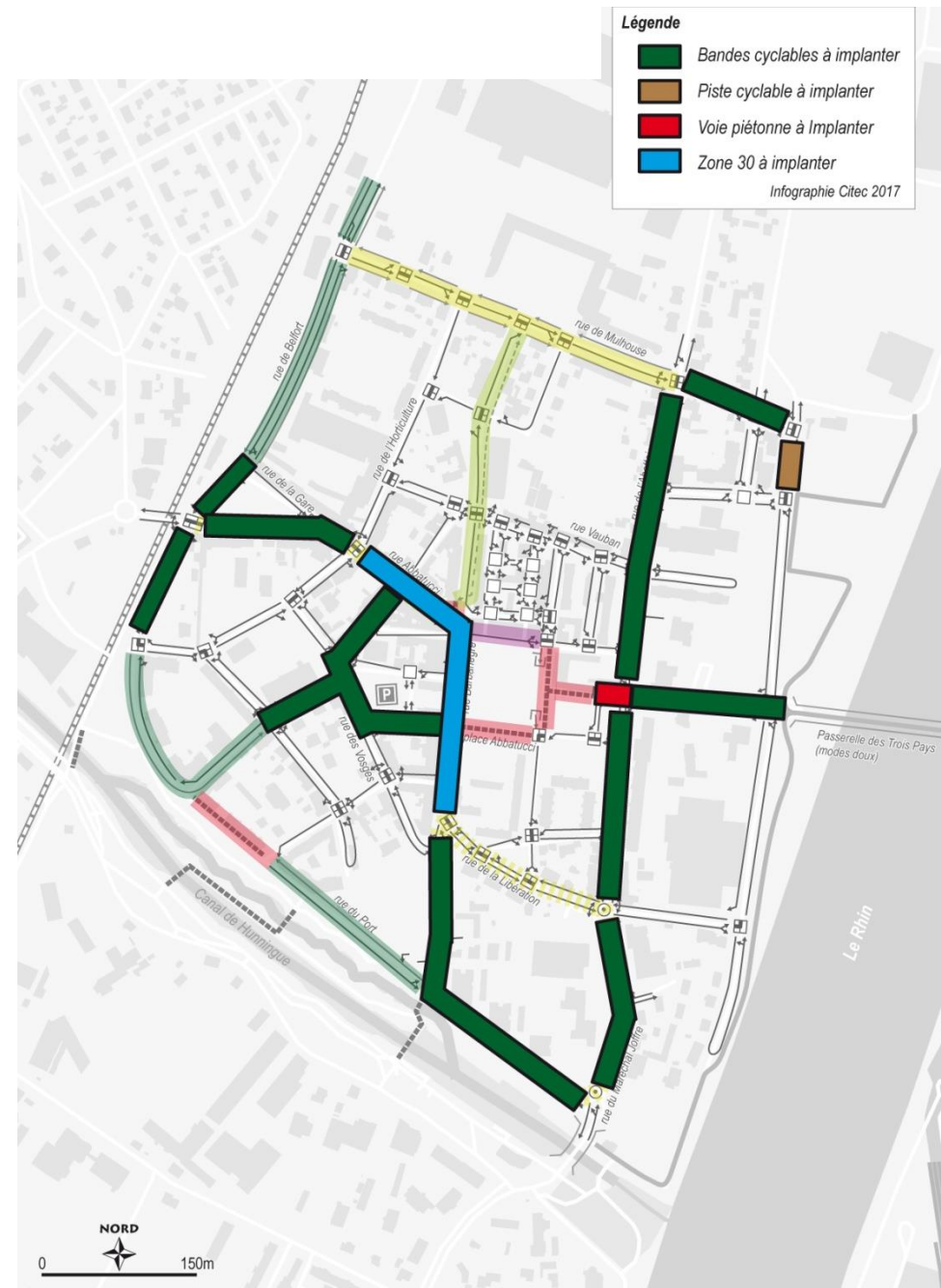


# Compléter le maillage cyclable en cœur de ville

*Réalisation en plusieurs phases successives*

## Compléter le maillage cyclable pour sécuriser et faciliter la circulation et le stationnement des cycles au centre ville

- Prévoir un aménagement qui permet l'implantation de bandes cyclables et le stationnement des cycles
- Réaménagement des carrefours Abbatucci/Horticulture et Libération/Barbanègre et affirmation «entrée de ville»
- Zone 30 rues Abbatucci et Barbanègre à marquer plus clairement pour les usagers



# **PROPOSITION D'AMENAGEMENT PAYSAGER**

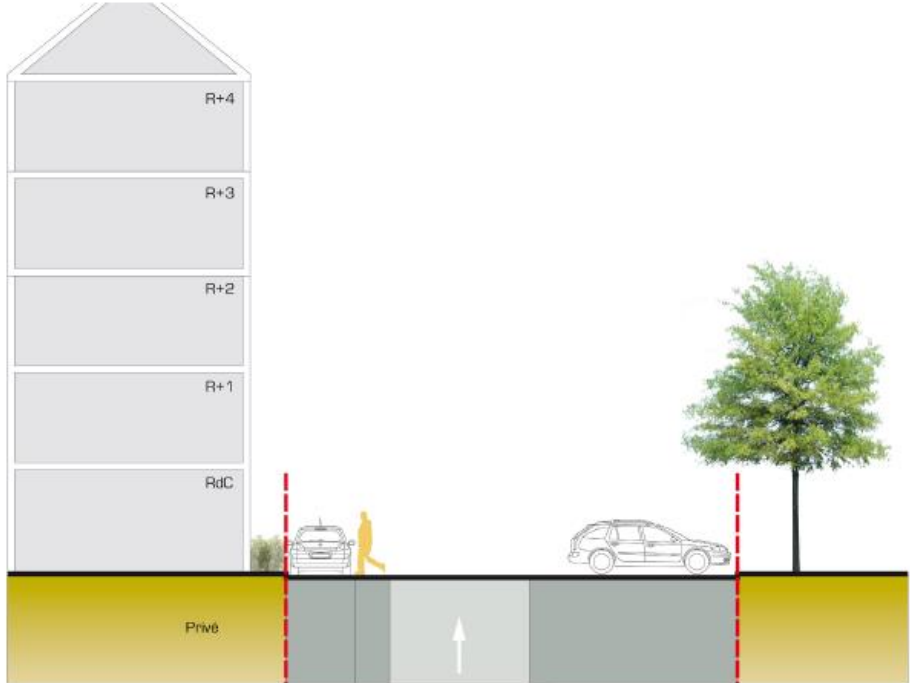
*ESQUISSE PROPOSÉE PAR CITEC ET AMAR*

# DES AMBIANCES DIFFÉRENTES DANS LES AMÉNAGEMENTS

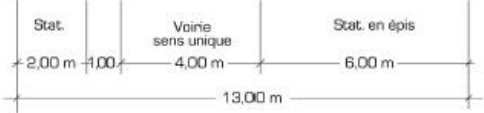




# Eliminer les poches présentant un caractère dangereux

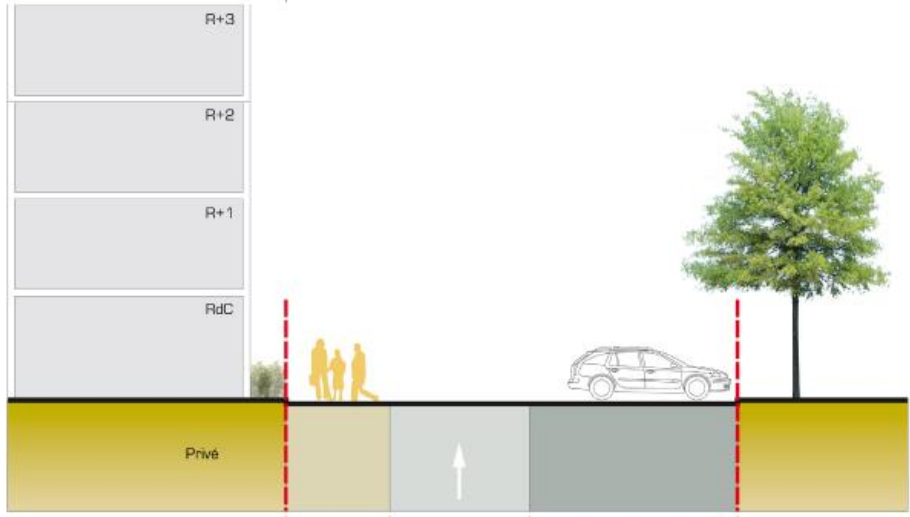
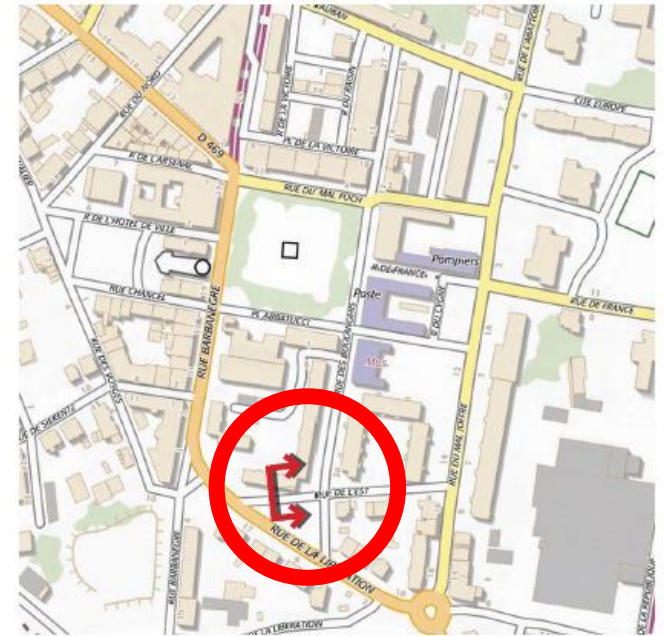


**Existant**

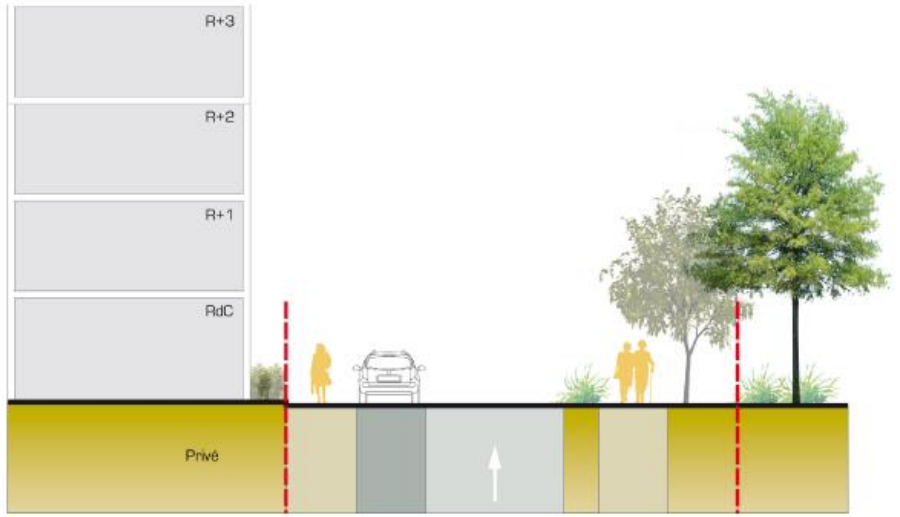
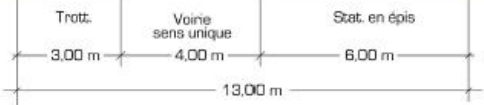


## Exemple rue de l'est

- Aménagement d'un trottoir de 2 mètres
- Stationnement en long, 2 mètres
- Voinie sens unique, 4 mètres
- Aménagement paysager avec cheminement piéton, 5 mètres



**Proposition minimale**

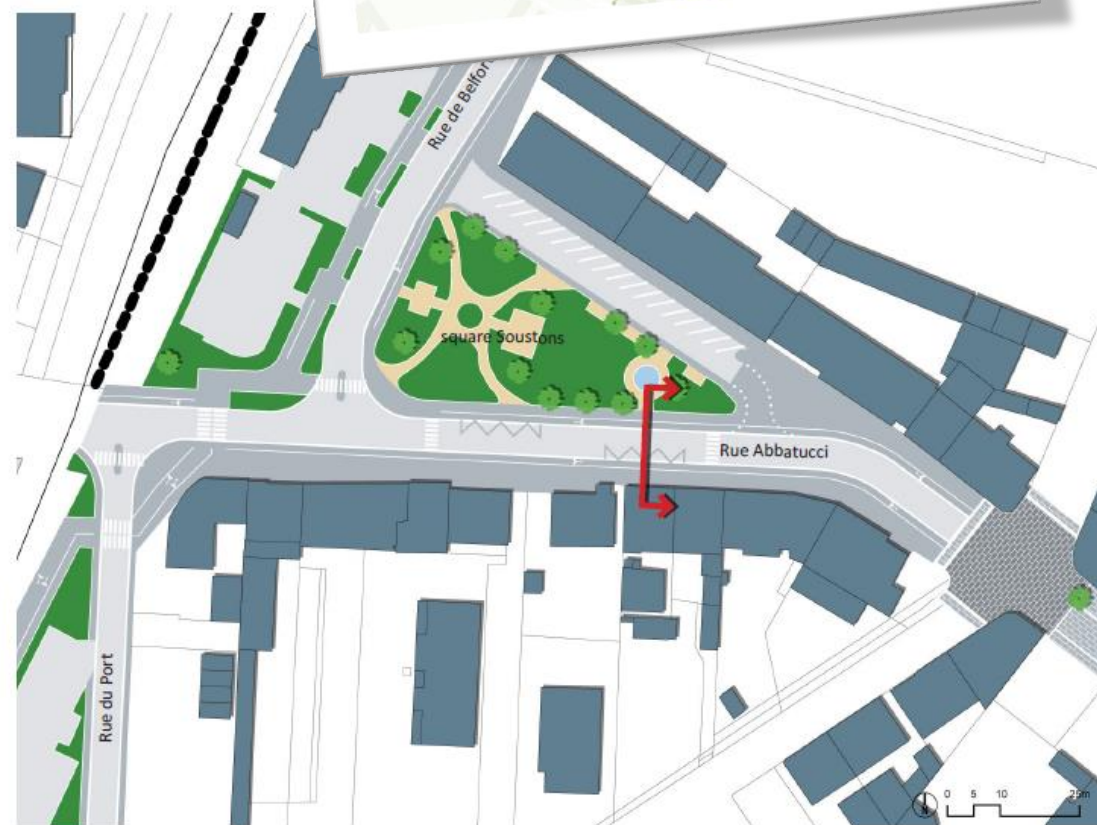
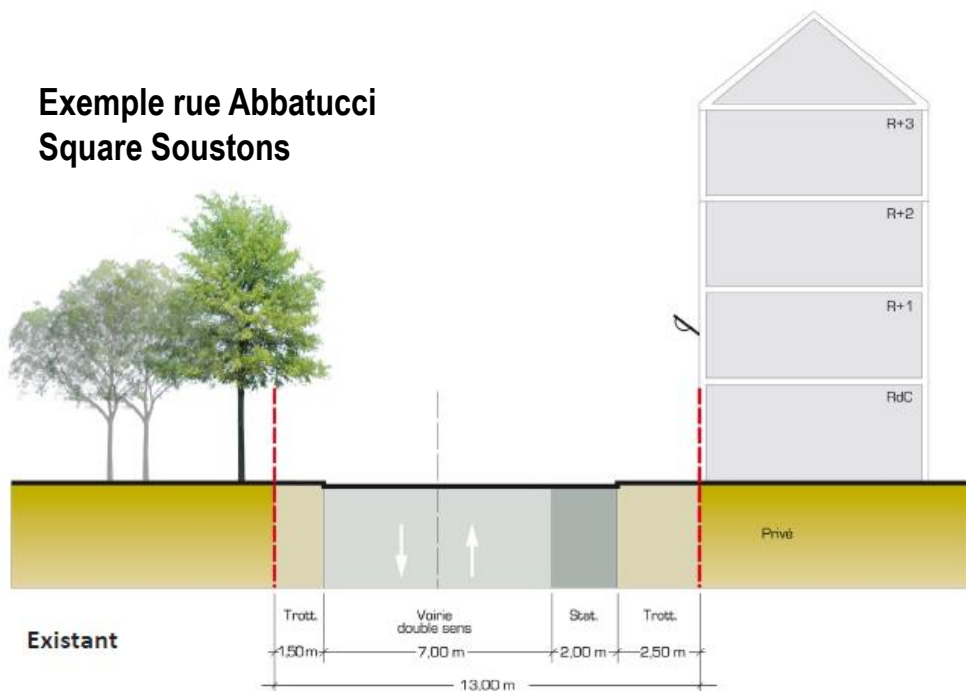


**Proposition**

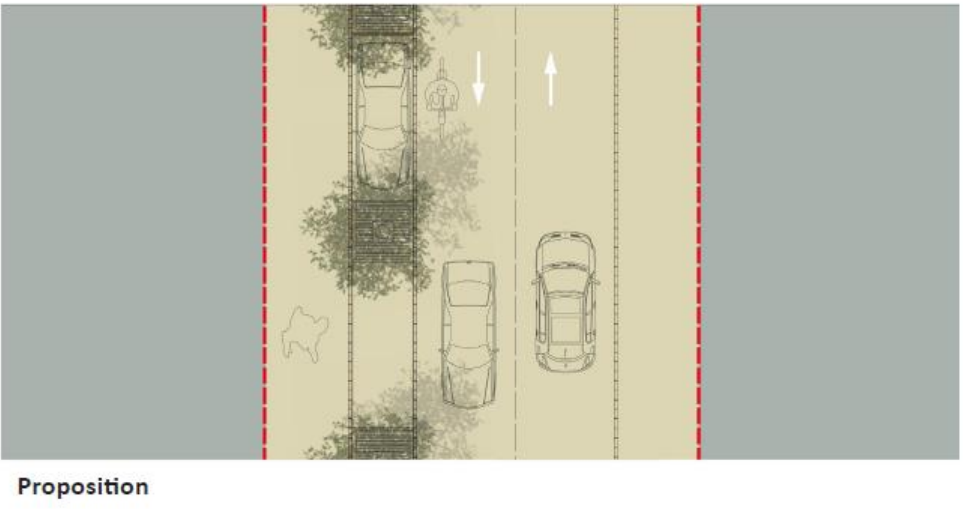
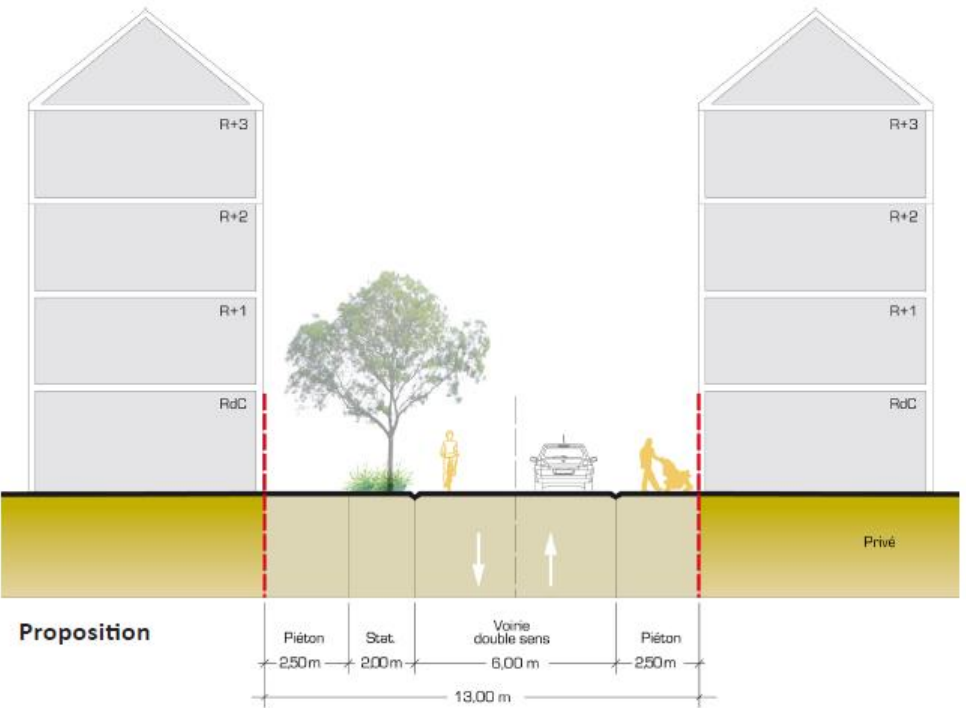




## Exemple rue Abbattucci Square Soustons



# Une zone de rencontre rue Abbattucci



## ✓ Principes

Identifier les entrées du centre-ville par des plateaux surélevés et le passage en Zone 30  
Aménager un espace de rencontre circulé, sans délimitation des usages : renforce de la vigilance des automobilistes et favorise les déplacements piéton, cyclistes et les accès aux commerces

## ✓ Rue Abbattucci

Gabarit de 13 mètres

### Proposition :

Aménagement d'un plateau surélevé  
Espace de rencontre (piétons, cyclistes, automobilistes) avec une bande de stationnement de 2 mètres et un alignement d'arbres





**ESPACE DE RENCONTRE, ZONE 30 EN CENTRE-VILLE  
RUE ABBATUCCI / RUE BARBANEGRE**

**Esquisse de proposition  
d'aménagement**



Existant



# Chronologie des actions

Interrogations 2016	constat(s) du bureau d'étude	Action(s) possible(s) à court terme	Action(s) possible(s) à long terme
Plus d'espaces pour les piétons	Les chaussées sont généreuses sur certains tronçons au détriment des trottoirs		<b>Aménager des espaces de rencontre</b>
Casser la vitesse	85% des véhicules ont une vitesse < 40km/hrs rue Abbattucci	<b>Achat d'un radar mobile</b>	<b>Requalifier la chaussée</b> en zone 30 / zone de rencontre et renforcer les aménagements
Créer des continuités cyclables	Réseau existant mais manque de liaisons au centre-ville et de stationnement pour les vélos		<b>Compléter le maillage existant</b> Aménagement des espaces de stationnement pour vélos confortables
Sécuriser les carrefours	Carrefour Soustons surdimensionné et un aménagement non adapté au trafic	Mise en place d'un <b>aménagement provisoire square SOUSTONS</b> sur plusieurs mois	Réaliser un aménagement définitif du carrefour
Rue Abbattucci en sens unique	Pénalise le trafic au centre-ville Pas de nécessaire		
Créer des places de stationnement	Dans le secteur centre 1 place pour 6,7 hab	<b>Homogénéiser la durée des zones bleues (1h30)</b>	
Créer un dispositif permettant aux résidents de stationner gratuitement	Cela pénalise la rotation des véhicules à proximité des commerces Ne garanti pas une place attirée	Etudier la question plus finement et de manière globale dans le centre ville	Offrir des espaces de stationnement en location pour les résidents à proximité du centre Principe déjà en place dans le parking Abbattucci et derrière le tribunal
Problème du comportement des gens	La sensibilisation est importante	Communiquer sur les futurs aménagements (zone 30 – espaces de rencontre ...)	





Merci pour votre attention

*HUNINGUE le 9 avril 2018*