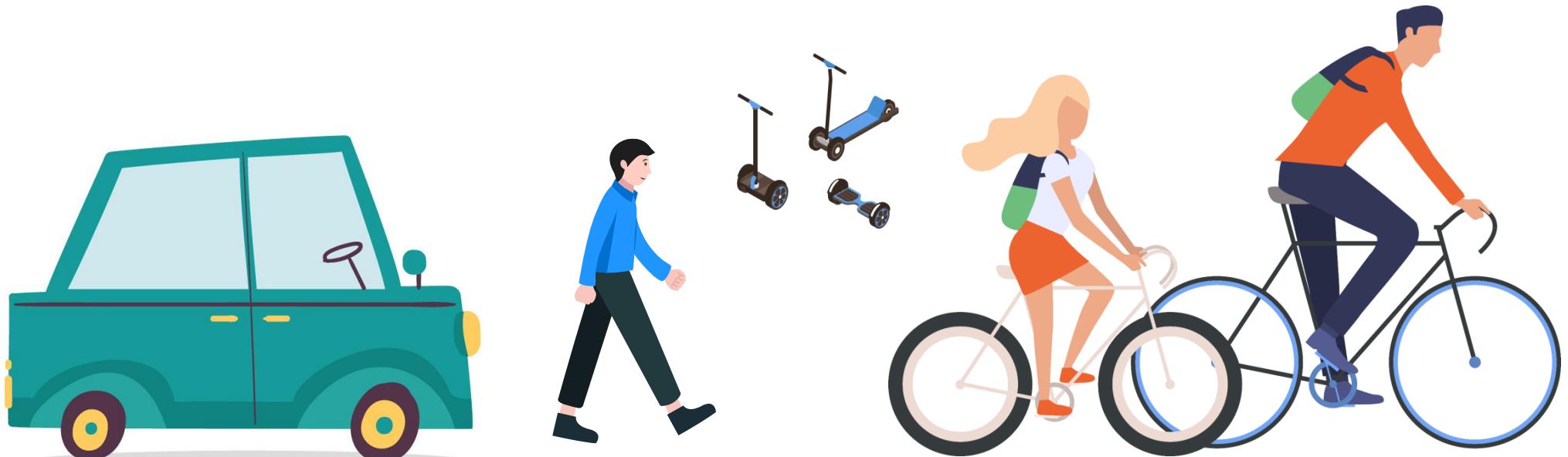


## REUNION PUBLIQUE

**Vers un partage de la voirie...  
Se déplacer sur la commune demain**



# **Vers un partage de la voirie... Se déplacer sur la commune demain**

## **Pourquoi repenser les déplacements de la commune ?**

- Pour promouvoir et de sécuriser davantage les modes doux (piétons, cycles, nouvelles mobilités).
- Répondre aux nouvelles réglementations ( accessibilité pour tous, aménagement cyclable, nouvelle mobilité...)

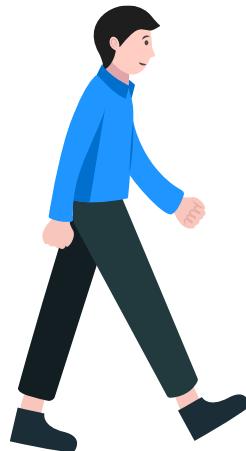
**La commune souhaite ainsi retravailler, réaménager les caractéristiques de certaines voiries afin d'avoir un maillage cohérent.**

**La stratégie est de rejoindre les pôles générateurs de flux, les commerces et établissement scolaire en toute sécurité.**

**Le maillage ne peut se faire du jour au lendemain , le concept d'itinéraire majeurs, permettra de définir les investissements prioritaires ou non en matière de réfection de voirie et de promotion des modes doux.**

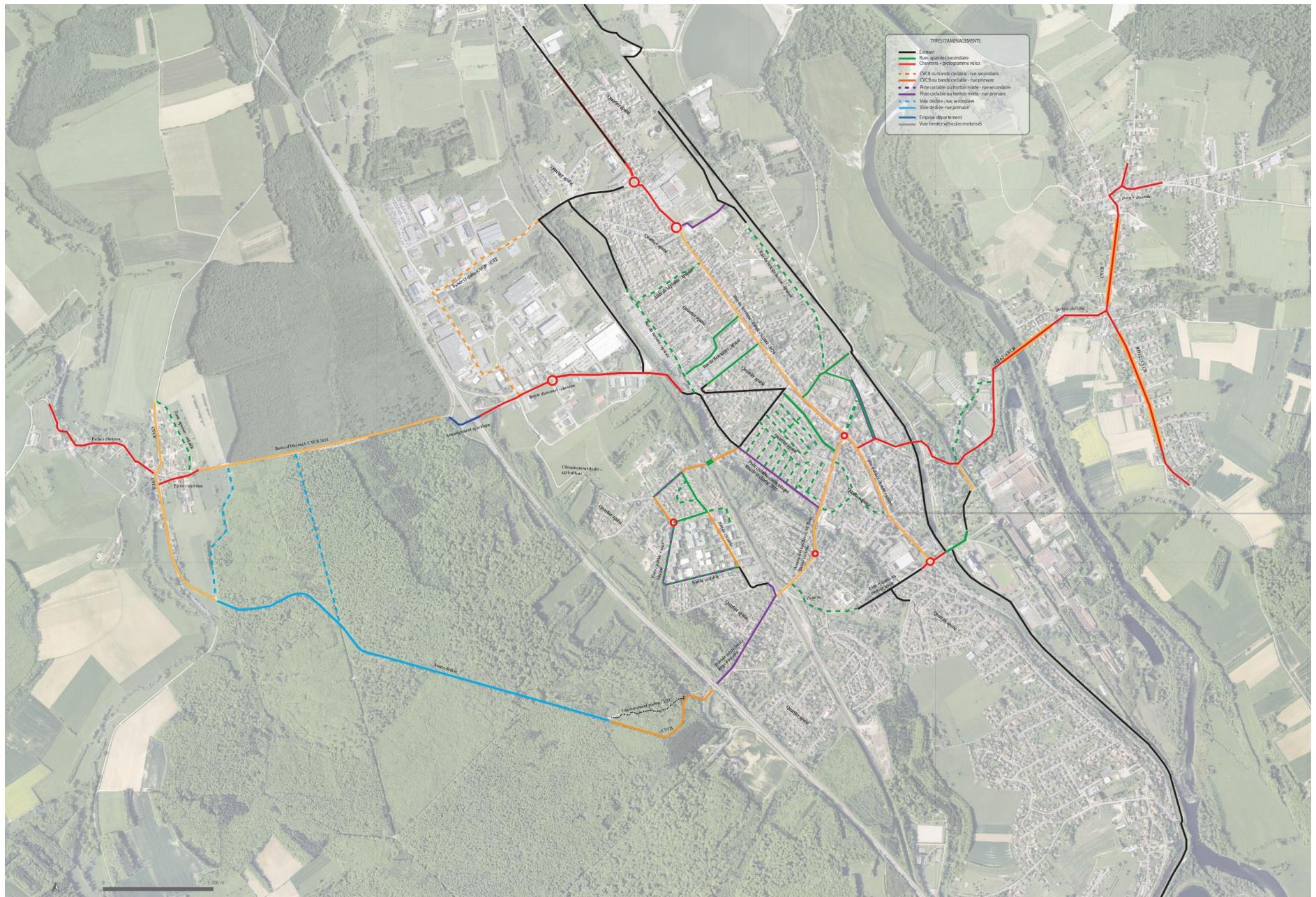
# Mot-clé

Modes doux :



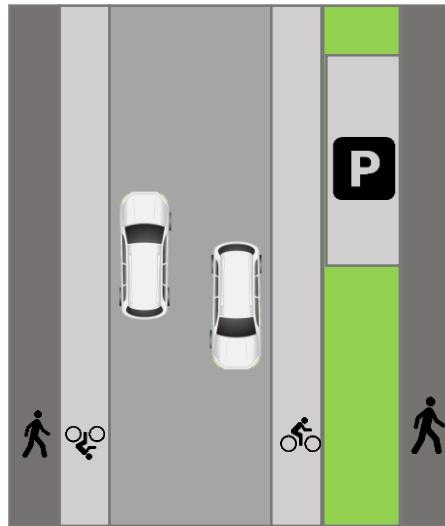
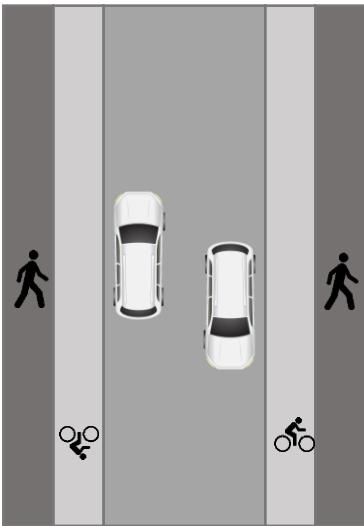
PMR : personnes à mobilité réduite

# Un maillage dépendant des infrastructures, du trafic et de la réglementation ... Une vision par secteur

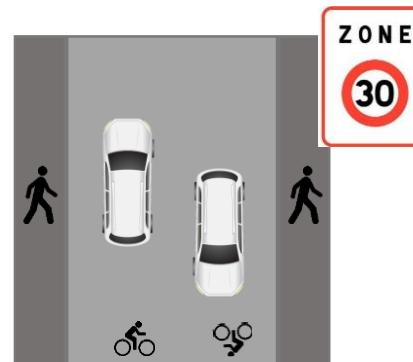
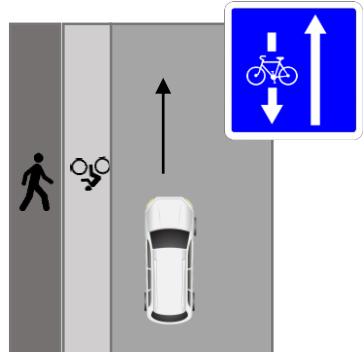
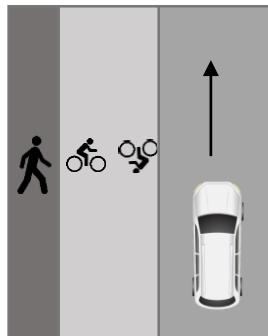


# LES PRINCIPES D'AMENAGEMENT DE VOIRIE

## LES PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT : Rue principale



## LES PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT : Rue secondaire



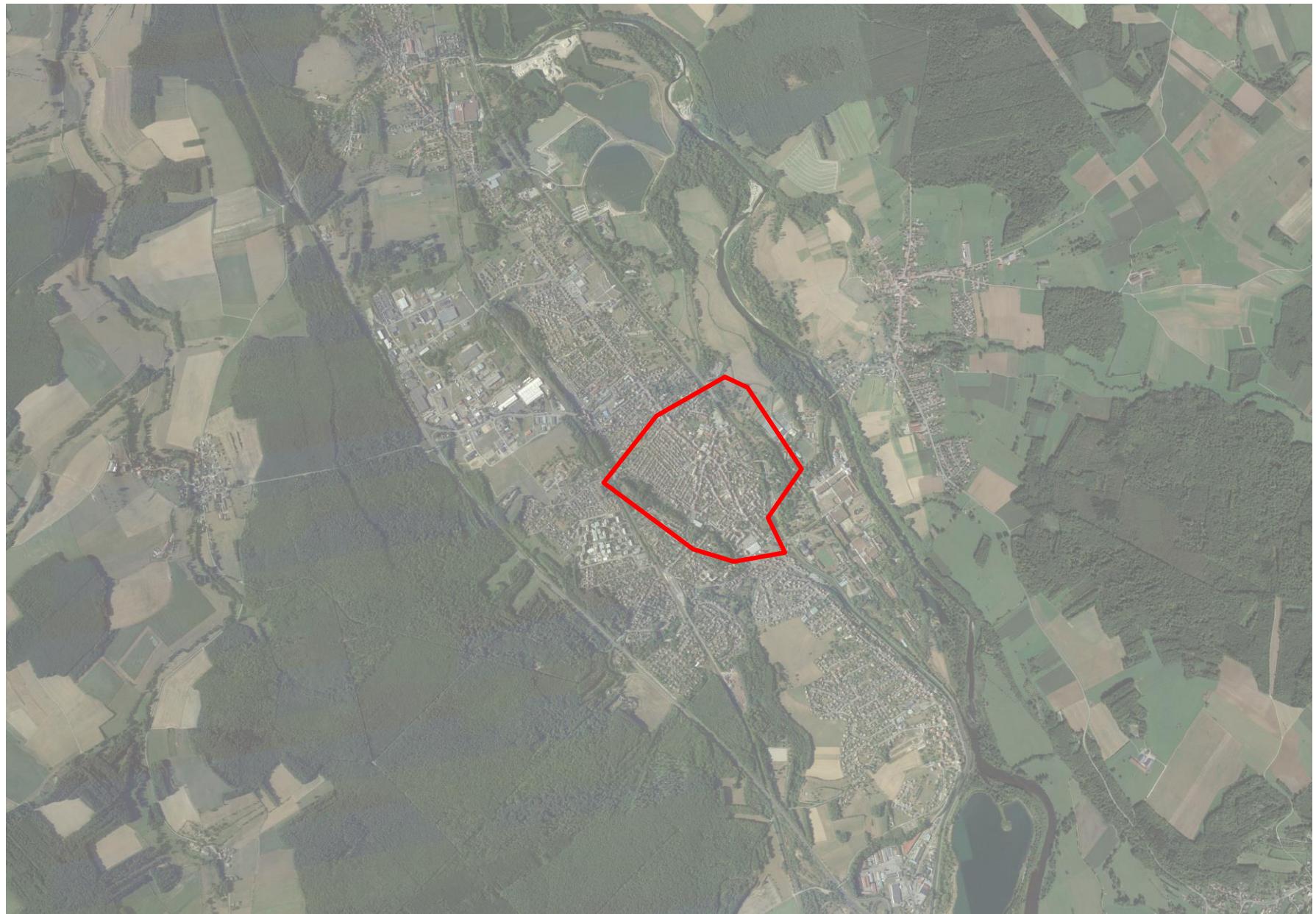
- Dépend de la largeur disponible
- Dépend du trafic

## LES PRINCIPES GENERAUX D'AMENAGEMENT : Lotissement & zone résidentielle

### RUES APAISEES



## Secteur 1 : Le cœur de ville



## Secteur 1 : Le cœur de ville



## Secteur 1 : cœur de ville

Rue d'Alsace/ Rue de lorraine (jusqu'à l'intersection Rue Kleber)



### Aujourd'hui :

- Circulation piéton : peu sécuritaire, trop étroite, non réglementaire (1)
- Rive de chaussée en pavé rouge → aménagement qui a vieilli, peu lisible, espace perdu (2)
- Stationnement sur trottoir ne laissant peu de place aux piétons (3)
- Stationnement PMR non conforme (largeur, longueur, ressaut) (4)
- Stationnement en bord de voirie : 111 places
- Taux d'occupation actuel des places entre 50 et 70% en fonction de la journée
- Poche de stationnement (rue du marché, place Jules Ferry, Parking Mairie..) à moins de 5 min à pied du cœur de ville



### Proposition:

- Stationnement en zone bleue sur un seul côté de rue.
- Zone 30 sur le cœur de ville



### Demain :

- Plus de place pour les piétons + respect des normes PMR et d'accessibilité
- Sécurisation des modes doux
- Mise en place de stationnement vélos sécurisé
- Conservation de places de stationnement à proximité des commerces
- La suppression de places de stationnement est envisageable du fait de l'occupation faible de ces places (50 à 70% maximum, avec un taux de rotation <1). En conservant la zone bleue mais en surveillant davantage la rotation, on arrive facilement à compenser la perte d'un côté.

# Secteur 1 : cœur de ville

## Rue du centre : Alsace , Lorraine, Avenue des Fusillés

Le développement des modes doux dépend aussi du stationnement



alvéole

Subvention alvéole : subvention d'abris fermés ou couverts

Abris couvert et sécurisé au centre ville pour promouvoir davantage la pratique



### Proposition pour le stationnement vélos :

Mise en place d'arceau à la place des racks.

Prévoir une mise en place d'arceaux le long des rues commerçantes (rue de lorraine, rue d'alsace, avenue des fusillés).

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités modifie les abords des passages piétons.

#### • Arceaux vélos (de 500 à 1 000 € prix HT pour 4 arceaux)



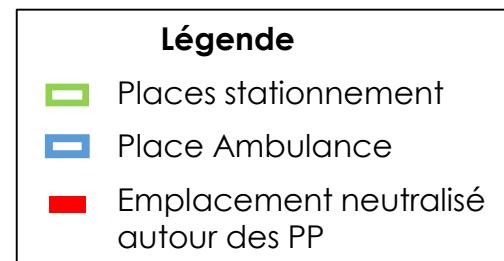
- espace **utilisable** (usage : stationnement vélo) ;
- physiquement **dissuasif** ;
- répond à la demande de stationnement des cyclistes ;
- penser à assurer l'entretien matériel (balayage, retrait périodique des vélos abandonnés) ;
- penser à mettre en place une signalisation d'emplacement réservé pour les cyclistes afin de dissuader les 2RM de stationner sur cet espace. Le marquage du mot « vélo » sera prochainement autorisé par la réglementation.

## Secteur 1 cœur de ville Rue de Lorraine et Alsace



### Rue d'Alsace

Exemple de proposition de répartition des emplacements de stationnement

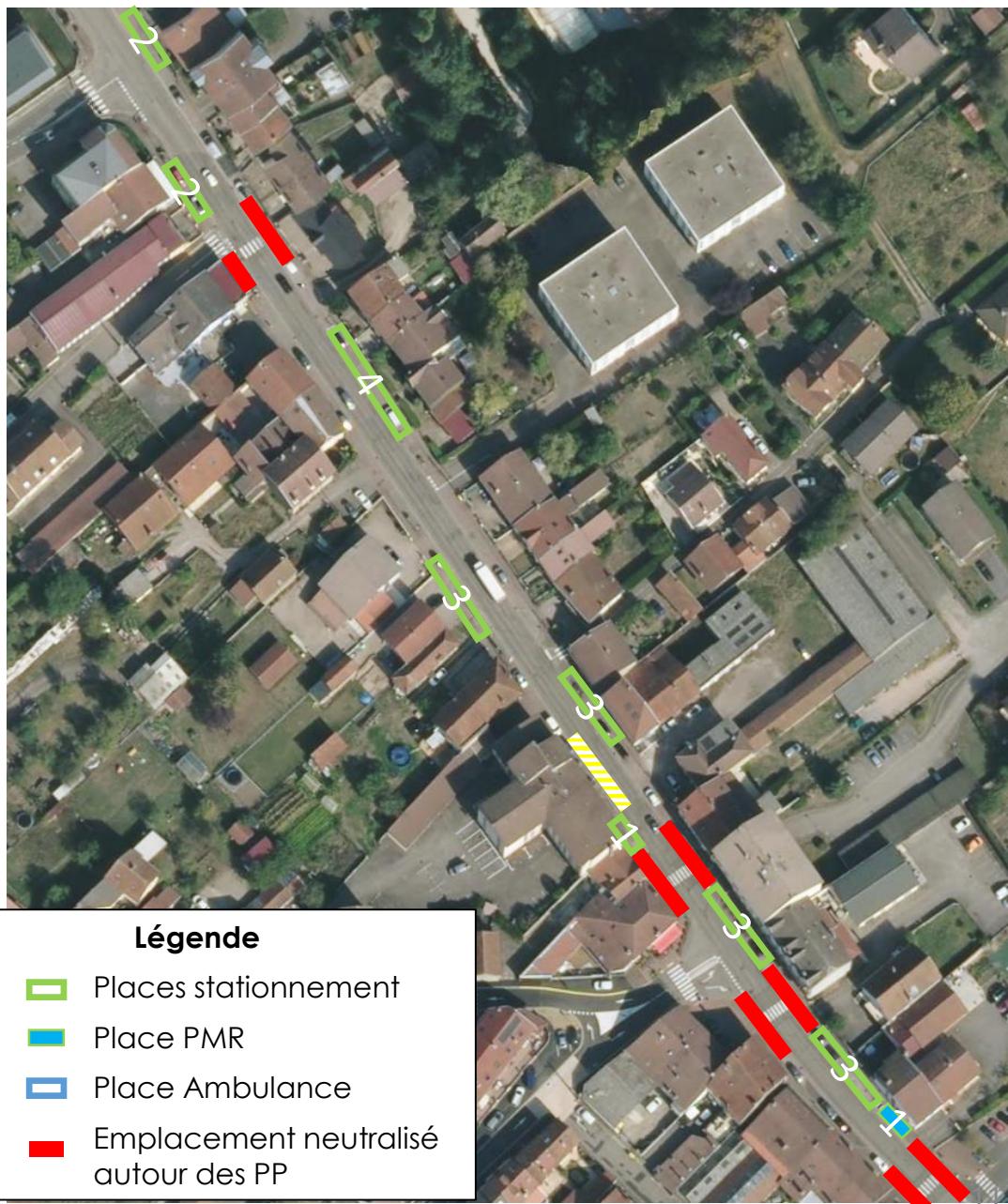
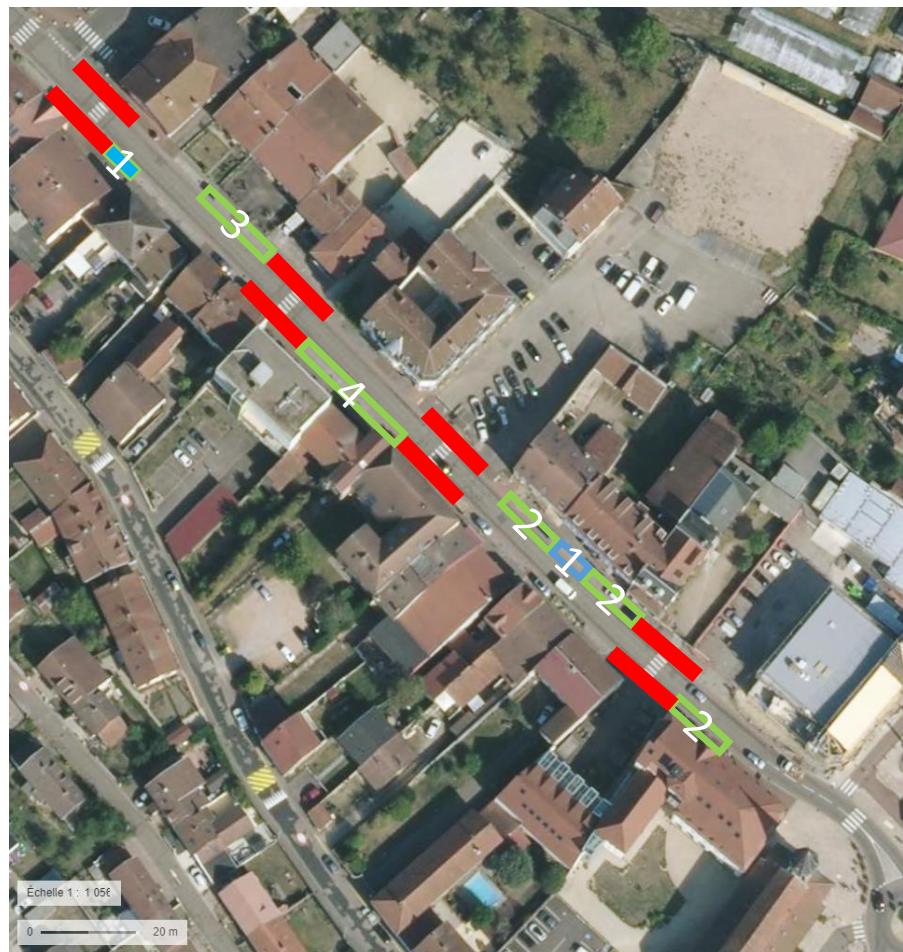


## Secteur 1 : cœur de ville

### Rue de Lorraine et Alsace

#### Rue de Lorraine

Exemple de proposition de répartition des emplacements de stationnement



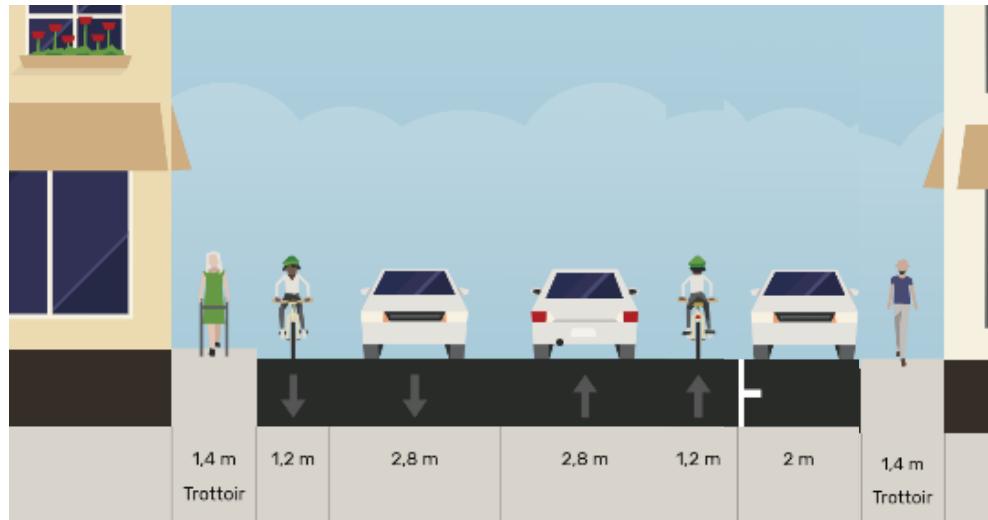
## Secteur 1 : cœur de ville

### Avenue des Fusillés – Même principe



### Aujourd'hui :

- Circulation cycliste peu sécuritaire (1)
- Stationnement sur trottoir ne laissant aucune place aux piétons (2)
- Trottoirs occupés majoritairement par du stationnement, le cheminement piétons est trop étroit;



### Proposition:

- Bande cyclable deux côtés
- Suppression d'un côté du stationnement,
- Elargissement du trottoir pour les piétons,

La suppression de places de stationnement est envisageable du fait de l'occupation faible de ces places (70% maximum, avec un taux de rotation <1). En conservant la zone bleue mais en surveillant davantage la rotation, on arrive facilement à compenser la perte d'un côté.

- = Passage de 65 places de stationnement à 30 places
- Zone 30 sur le cœur de ville



## Secteur 1 : cœur de ville

## Avenue des Fusillés – Même principe



## Exemple de proposition de répartition des emplacements de stationnement

On obtient environ 27 places de stationnement sur ce tronçon de voie, la réglementation en vigueur neutralisant 5m de part et d'autre des passages piétons.

Il est nécessaire d'ajouter un passage piétons au droit de la boucherie pour permettre le stationnement d'un côté et l'accès aux commerces de l'autre.

## Légende

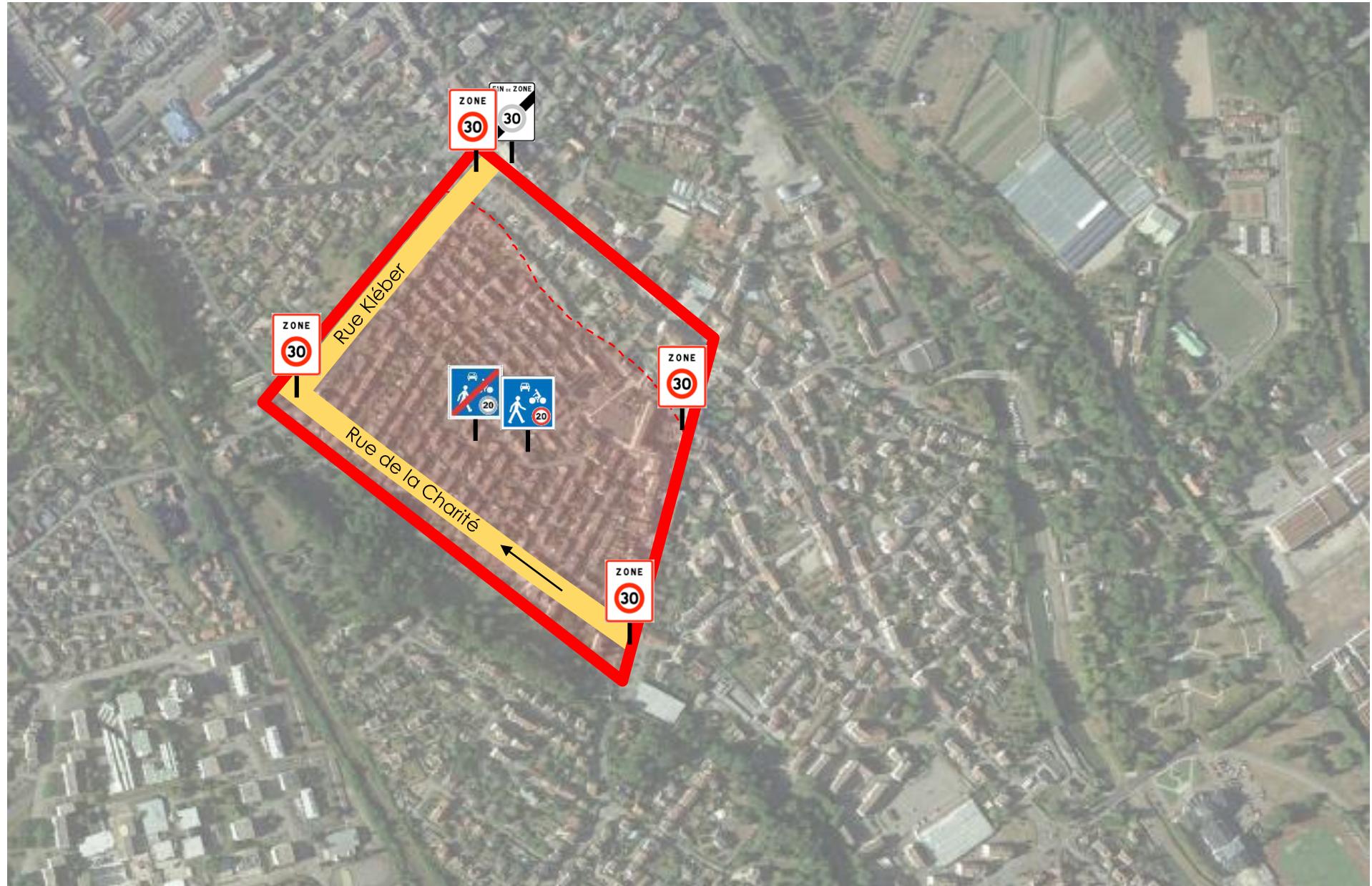
- Places stationnement
- Place PMR
- Emplacement neutralisé  
autour des PP

## Secteur 2 :La corvée



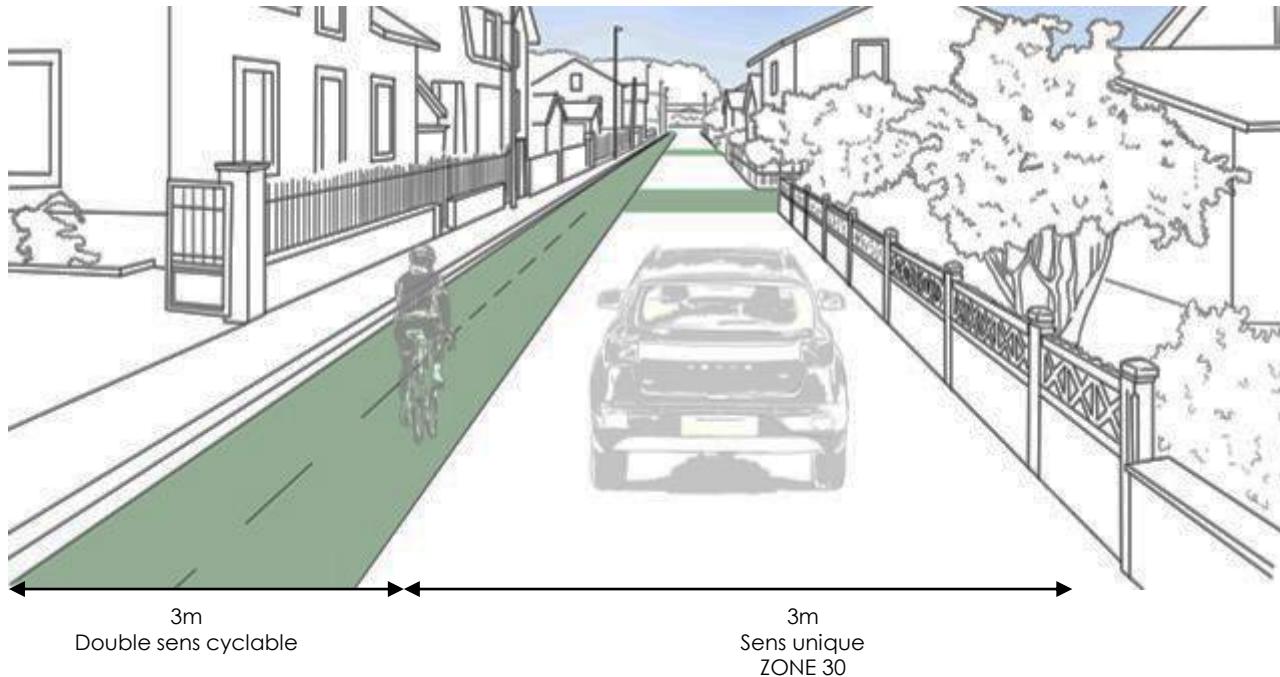
## Secteur 2 : La corvée

Quartier apaisée – ZONE 30 et de Rencontre



## Secteur 2 : La corvée

### Rue de la Charité – Sens Unique + Zone 30



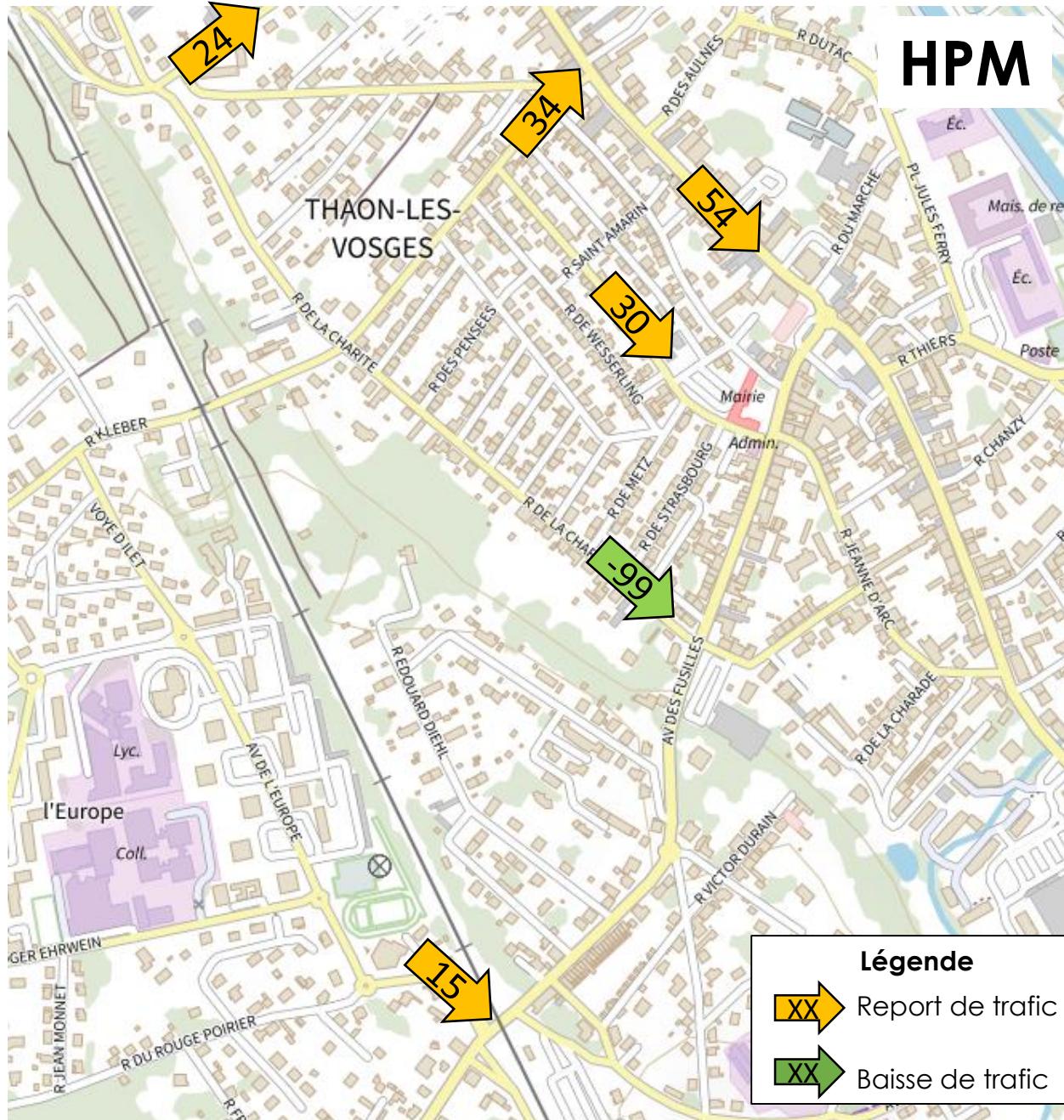
#### Aujourd'hui :

- Priorité à droite au débouché de toutes les petites rues, sans aucune visibilité préalable de part en d'autre (1)
- Aucun recul entre la chaussée et la limite des parcelles → danger en sortie privée pour les véhicules comme pour les piétons (2)
- 1 seul trottoir, souvent occupé par des véhicules (riverains?) La peinture jaune sur la bordure au droit des intersections donne un mauvais signal (3)

#### Proposition:

- Intersection petites rues maintenue en priorité à droite + marquage au sol
- Maintien des ralentisseurs à chaque intersection / PP
- Mise en sens unique de la rue dans le sens Fusillés → Kléber
- Stationnement interdit sur toute la longueur du trottoir
- Ajouter des passages piétons et amorce de piste cyclable à chaque intersection
- Double sens cyclable

## Etude du sens unique



### Impact de la mise en sens unique sur les trafics le matin

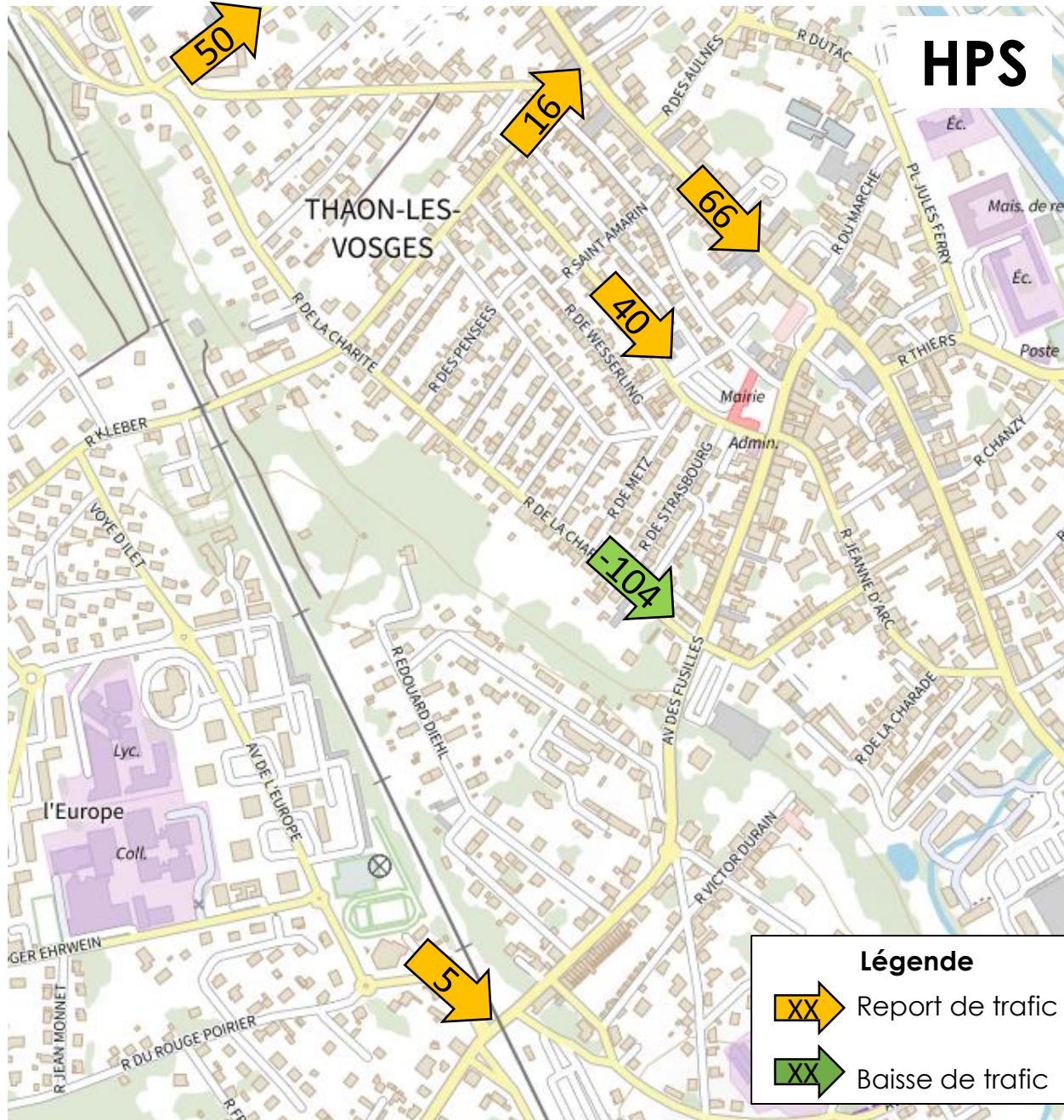
La mise en sens unique de la rue de la Charité se traduit par le report de trafic :

- Pour moitié sur la rue de Lorraine via la rue Kléber ou la rue de la 2<sup>ème</sup> DB
- Une partie sur la rue de Rothau pour des destinations à proximité
- Une dernière partie plus faible via l'avenue de l'Europe pour les flux à destination de quartiers comme le Gohypré ou vers Golbey ou Epinal.

L'impact de cette mise en sens unique représente des flux assez faibles sur les voiries impactées. Cela représente toutefois une augmentation de :

- 10% sur la rue du Rouge Poirier
- 20% sur la rue de la 2<sup>ème</sup> DB,
- 45% sur la rue Kléber
- 70% sur la rue de Rothau

## Etude du sens unique



### Impact de la mise en sens unique sur les trafics le soir

La mise en sens unique de la rue de la Charité se traduit par le report de trafic :

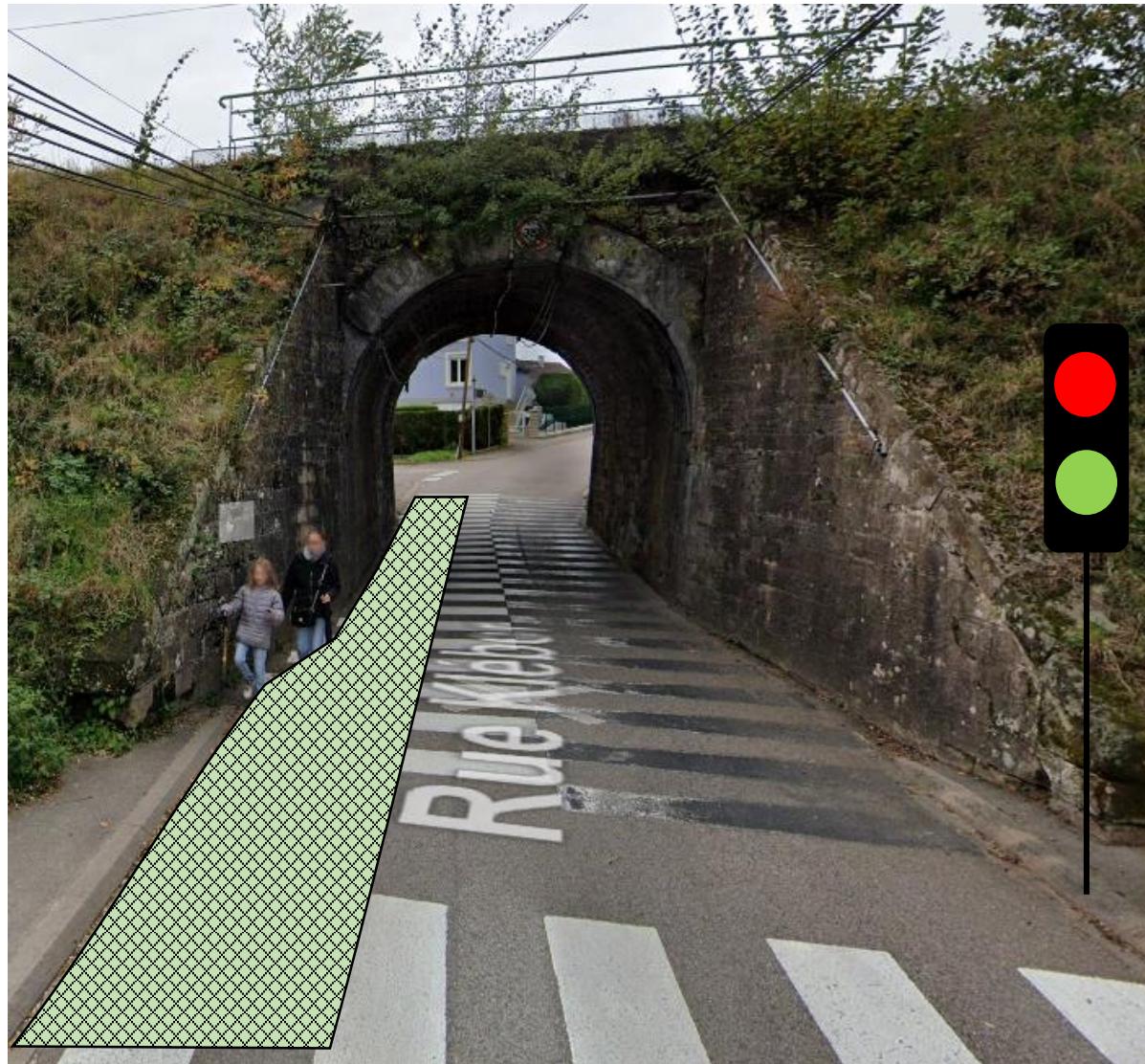
- Pour 2/3 sur la rue de Lorraine via la rue Kléber ou la rue de la 2<sup>ème</sup> DB
- Une partie sur la rue de Rothau pour des destinations à proximité (LIDL notamment)
- Une dernière partie bien plus faible via l'avenue de l'Europe pour les flux à destination de quartiers comme le Gohypré ou vers Golbey ou Epinal.

Le soir, l'impact de cette mise en sens unique représente des flux assez faibles sur les voiries impactées. Cela représente toutefois une augmentation de :

- 5% sur la rue du Rouge Poirier
- 25% sur la rue de la 2<sup>ème</sup> DB,
- 20% sur la rue Kléber
- 80% sur la rue de Rothau

## Secteur 2 : La corvée

### Sécurisation des modes doux rue Kléber, au niveau du pont SNCF



Aujourd'hui : Insécurité + pas de place pour les piétons

#### DEMAIN:

- mise en place de revêtement contrasté
- ZONE 30
- mise en œuvre d'un feu d'alternat micro régulés de part et d'autre du pont, qui détecterait :
  - Les piétons désirant passer sous le pont, entraînant les feux rouges des 2 côtés du pont ;
  - Les véhicules à l'approche, ainsi que leur vitesse



## Secteur 3 : Jeanne d'arc



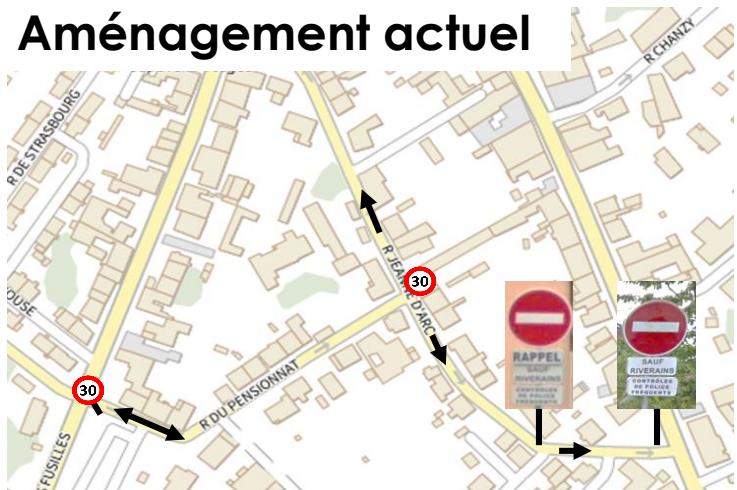
## Secteur 3 : Jeanne d'arc



# Secteur 3 : Derrière la ville

## Rue Jeanne d'Arc / rue du pensionnat

### Aménagement actuel



Aujourd'hui:

- Rue Jeanne d'Arc et du Pensionnat sont en sens unique.

Toutefois, la rue Jeanne d'Arc est en sens unique sauf riverains, **ce qui n'est pas réglementaire**.

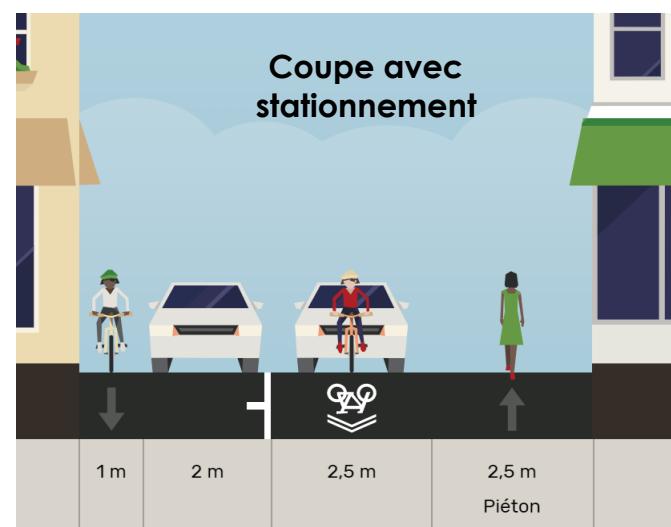
- Prise en compte l'accessibilité, les aménagements cycles, et le stationnement des riverains



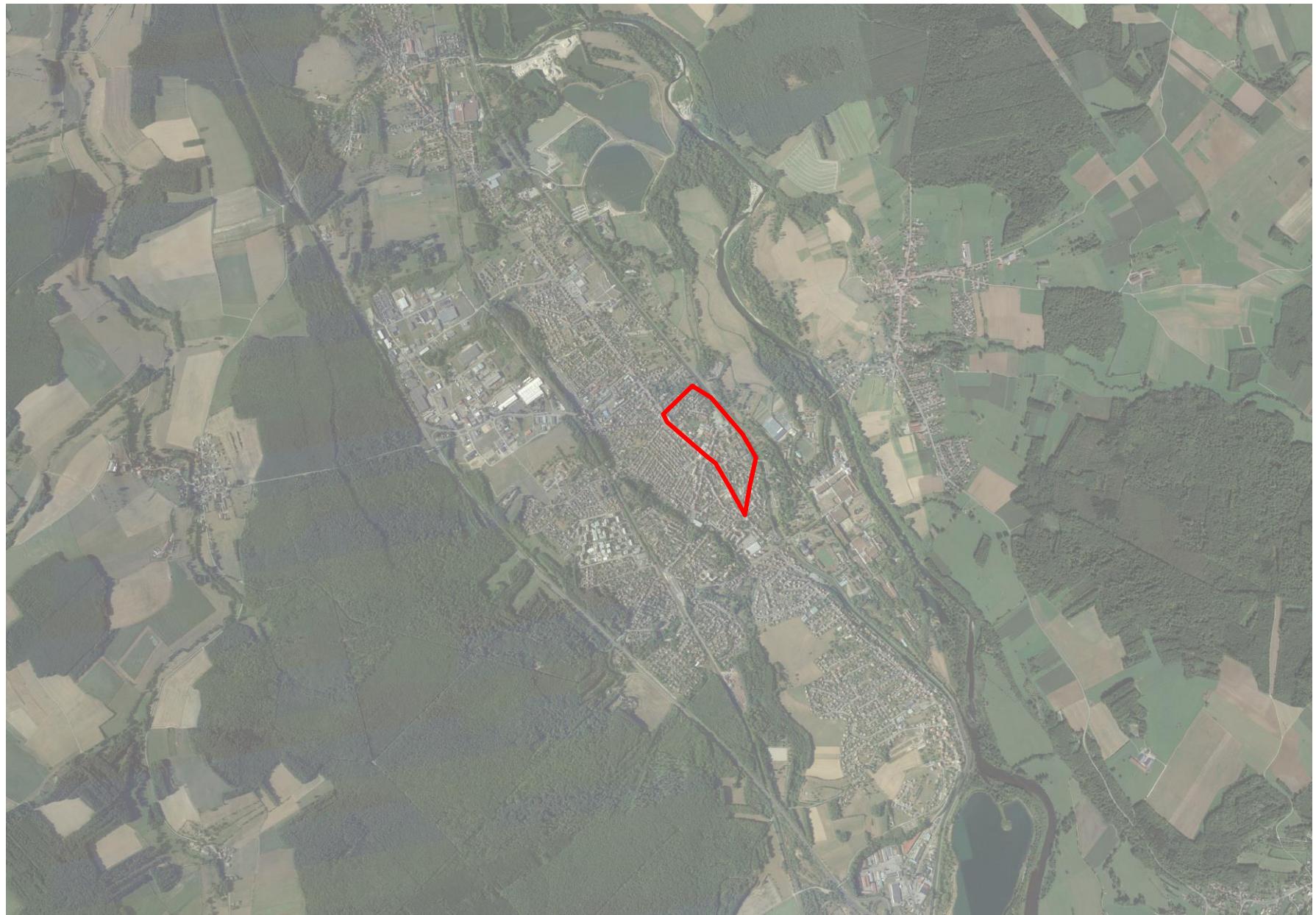
**Emprise disponible = 8 m**

DEMAIN :

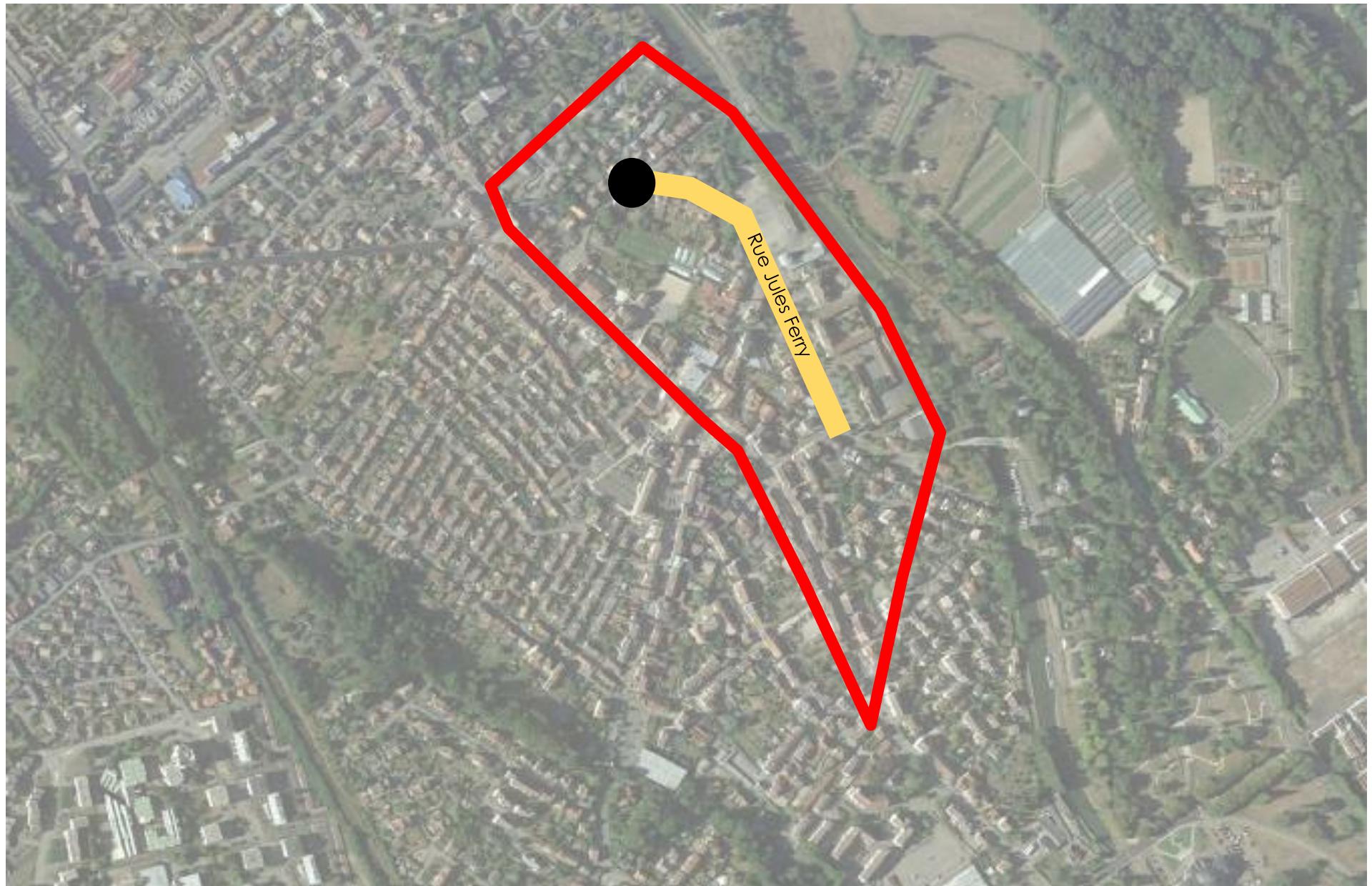
- Mise en place d'un sens unique rue Jeanne d'Arc, en laissant l'accès au parking de la pharmacie
- Mise en place d'une zone de rencontre sur cette voie et rue du Pensionnat, avec cheminement piétons, vélos et véhicules à niveau / PLUS DE TROTTOIR
- Matérialisation de places de stationnements sur des zones, de part et d'autre de la rue :



## Secteur 4 : Jules Ferry

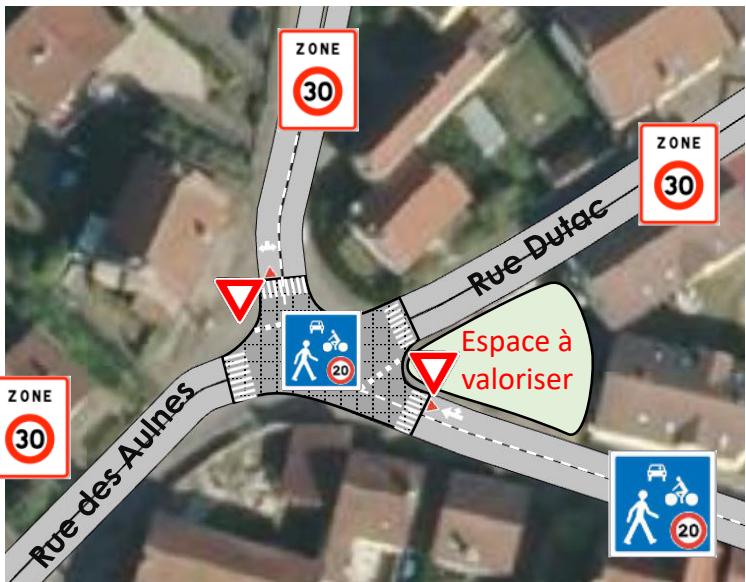


## Secteur 4 : Jules Ferry



## Secteur 4 : Jules Ferry

Enjeu niveau 1 : Accès place Jules Ferry depuis le Sud



### Simplification du carrefour Aulnes/Dutac/Void de la Rose

Proposition :

- Mise en place d'une gestion par cédez-le-passage avec priorité sur la rue des Aulnes,
- Zone 30 sur tout le secteur.
- Mise en place d'un plateau sur le carrefour pour garantir les vitesses à 30 km/h
- trottoir à élargir sur toute l'emprise libérée par la chaussée
- Mise en place de l'intersection en zone de rencontre



Exemple de plateau:



## Secteur 4 : Jules Ferry

Accès place Jules Ferry depuis le Sud



Exemple de zone de rencontre:



## Accès depuis le Nord par la rue Dutac

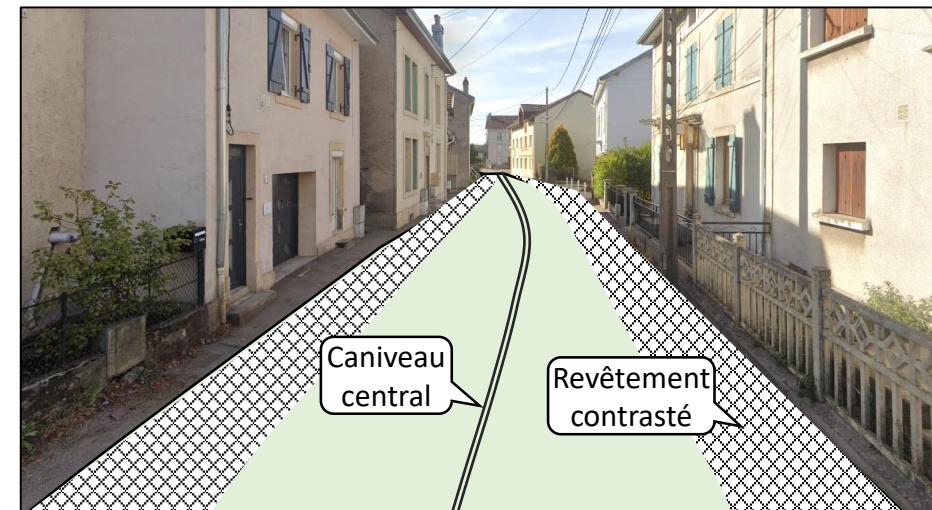
Aujourd'hui :

- Peu de place
- Insécurité



DEMAIN :

- Zone de rencontre
- Chaussée du même niveau, ce qui rend l'accessibilité pour les PMR simplifiée.
- Les parties latérales pourront être contrastées en couleur ou texture pour une meilleure compréhension de l'aménagement et pour amener les automobilistes à rouler au centre de la voie.



## Secteur 4 : Jules Ferry

### Accès place Jules Ferry depuis le Sud

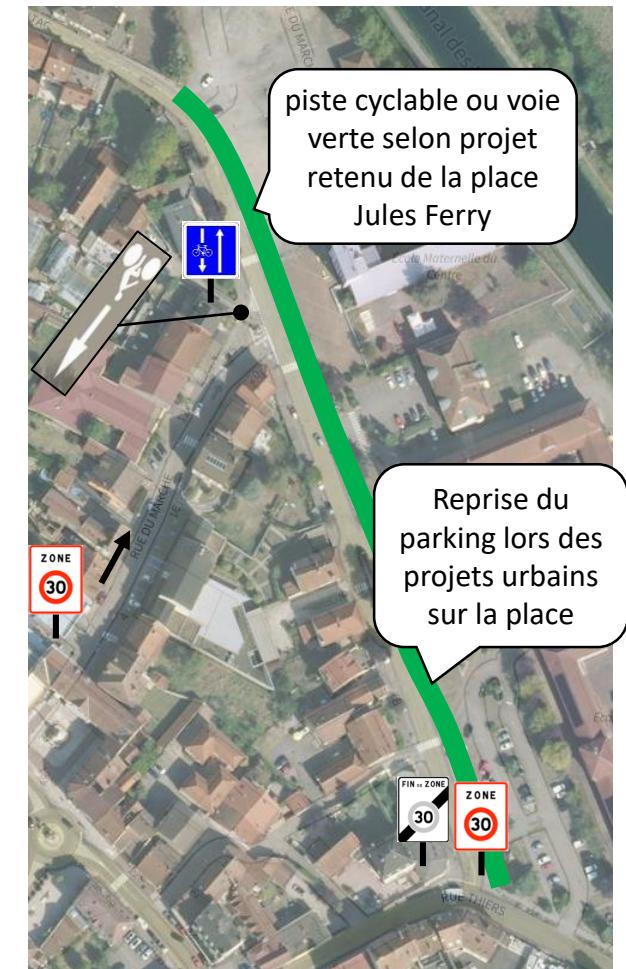


#### Aujourd'hui :

- Absence de réseau cyclable pour accéder à la place (1);
- L'insécurité est renforcée par la possibilité d'accéder directement aux places de parking sans passer par l'entrée (2).
- Des escaliers de quelques marches en façade réduisent encore l'emprise, du fait des constructions un peu au dessus du niveau du sol (on est situé près du lit de la Moselle). (3)
- Absence de cheminement piétons sécurisé (0 à 1m) (4)

#### DEMAIN :

- La largeur de la voie réduite mais beaucoup de place à côté : piste bidirectionnelle à prévoir lors des futurs projets
- Zone 30



## Secteur 4 : Jules Ferry

Priorisation de la piste cyclable régionale – RUE des Aulnes / V50



Proposition :

Mise en place d'une résine pour matérialiser le passage de la piste cyclable sur le pont.

Pas de changement de priorité

Assure une meilleure visibilité des cycles arrivant de la piste rue des Aulnes



Exemple de résine

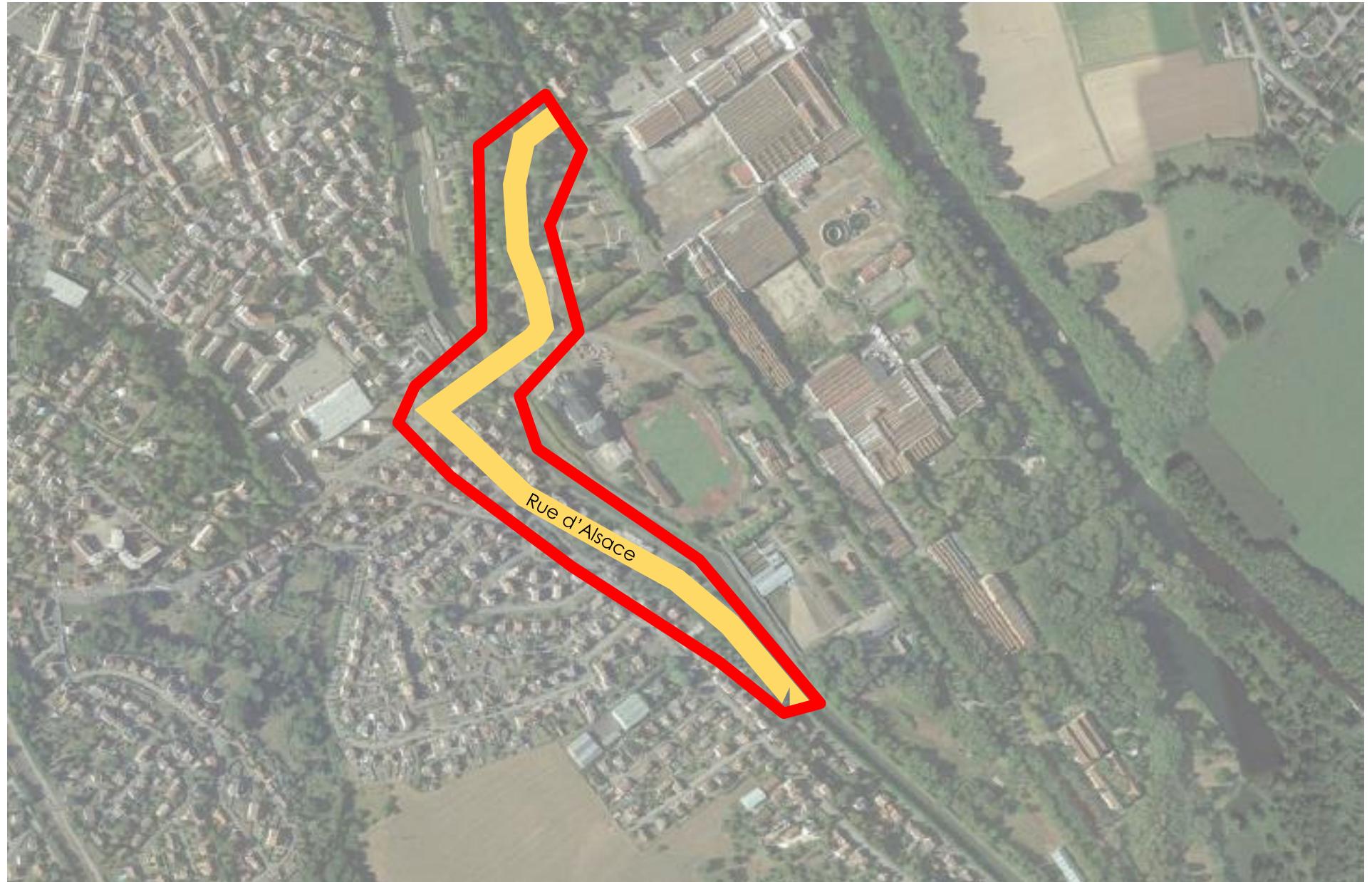


PANNEAU DE DANGER A21 : DÉBOUCHÉ DE CYCLISTES

## Secteur 5 : Rotonde / Rue d'alsace (jusque chavelot)



## Secteur 5 : Rotonde / Rue d'alsace (jusque chavelot)

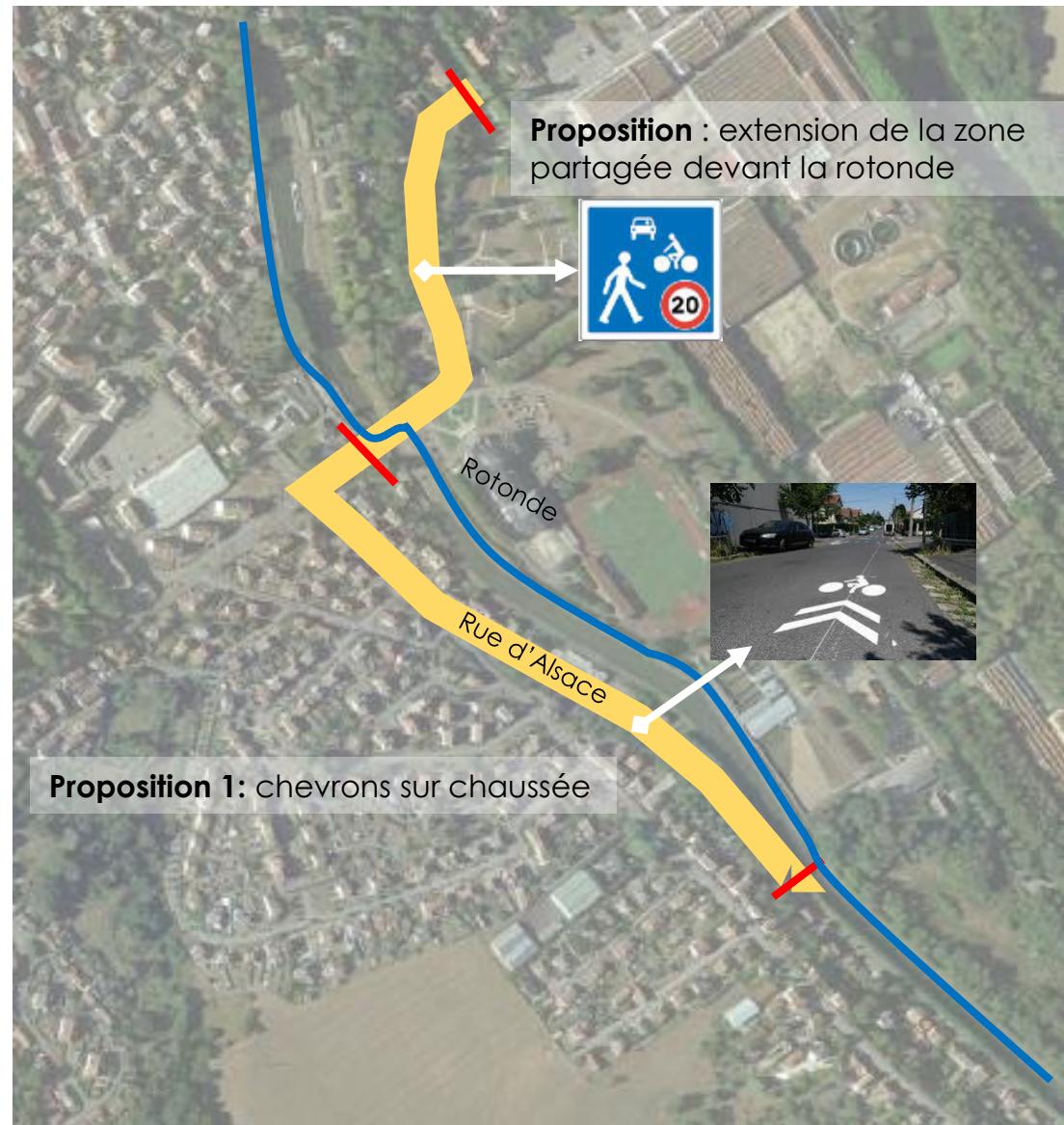


# Secteur 5 : Rotonde / Rue d'alsace (jusque chavelot)

AUJOURD'HUI :



DEMAIN :



## Secteur 5 : Rue d'alsace jusque Chavelot



### Proposition 2 :

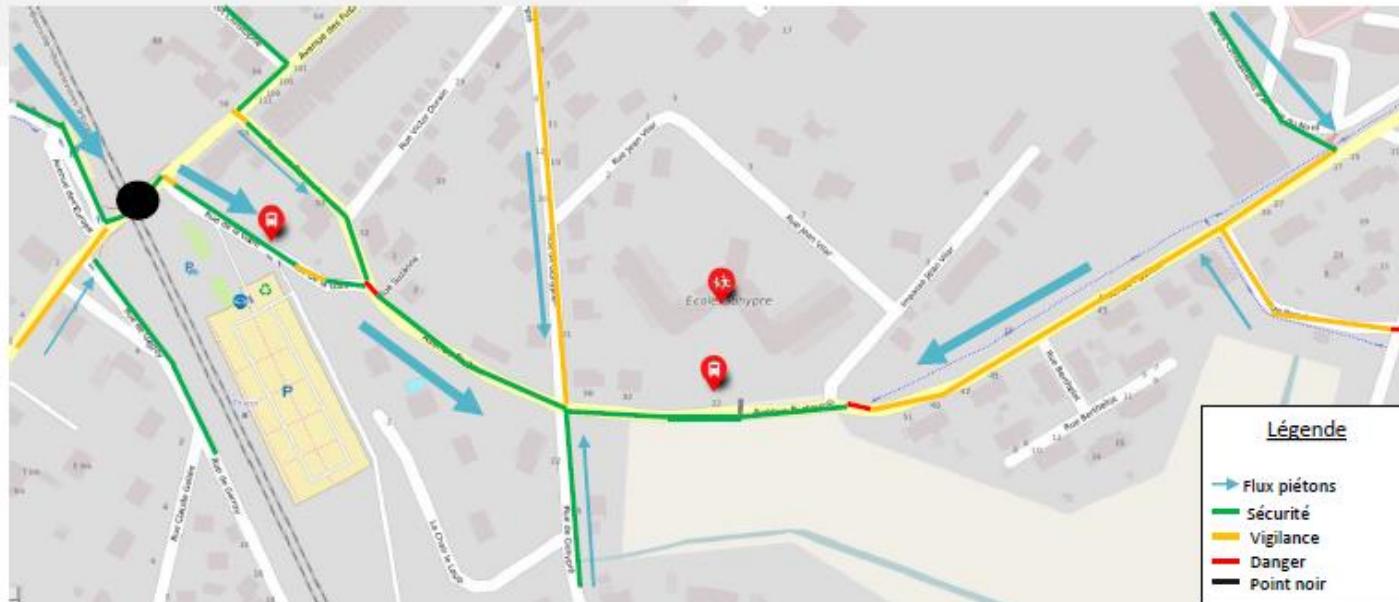
- Suppression d'une bande de stationnement pour créer un trottoir aux normes PMR et une bande cyclable pour les cyclistes

Séparation physique entre la bande et le trottoir

# FOCUS : Ecole Gohypré / Avenue Pasteur

A pied

Des points noirs à résorber  
pour permettre une meilleure  
accessibilité piétonne de l'école



## Avenue Pasteur

Transformation de l'ancienne piste cyclable en trottoir

Mise en œuvre d'une CVCB



## Programme MOBY

L'école de Gohypré est concernée par le programme MOBY. Le but de ce programme est de faciliter l'accès aux modes de déplacements alternatifs et actifs vers l'école

Un aménagement test est en cours pour apaiser la circulation devant l'école

# Secteur 6 : Bouxières – Rue de Lorraine Nord



## Secteur 6 : Bouxières – Rue de Lorraine Nord



## Secteur 6 : Bouxières – Rue de Lorraine Nord

Rue de lorraine (intersection Rue Kleber-rond point boulangerie/commerces )



### Aujourd'hui :

- Largeur de voirie conséquente (1)
- Rive de chaussée abimée, non confortable : bouches d'égouts sur la bande cyclable actuelle
- Stationnement PMR non conforme (largeur, longueur, ressaut) (3)

### Proposition:

En fonction de l'emprise disponible, on maintient ou non une bande de stationnement (en zone bleue) sur un côté de rue.

On conserve pour chaque profil :

- Une chaussée limitée à 6 m de large
- 2 bandes cyclables de part et d'autre de la chaussée,
- Un ou les 2 trottoirs à 1,5 m de largeur minimum
- Ajouter du mobilier qui participe à l'aménagement souhaité
- Trottoir conforme à l'accessibilité
- Ajouter de la végétation pour rompre la linéarité de la rue

## Secteur 6 : Bouxières – Rue de Lorraine Nord

Rue de lorraine (rond point boulangerie/commerces aux rond point gendarmerie)



Aujourd'hui :

- Largeur de trottoir (confortable 3m) (1)
- Largeur de voirie 3m par voie (2)
- Terre-plein central entre les deux voies (3)

Proposition:

- Possibilité d'avoir un trottoir mixte de type voie verte car les trottoirs sont de 3m de large. Objectif : Sécurisation des « jeunes cyclistes », les trottinettes et les piétons
- Pour les usagers de modes doux plus agérés localisation de position du vélo sur la chaussée via des pictogrammes vélos et des chevrons sur la route.

## Secteur 6 : Bouxières – Rue de Lorraine Nord

Rue de lorraine (rond point gendarmerie à l'entrée d'Igney )



-Reprise du marquage qui est vieillissant

- Ajout de pictogramme vélo

# Secteur 6 : Bouxières – Rue de Lorraine Nord

## Sécurisation / amélioration carrefour Oncourt/Noyeux/2<sup>ème</sup> DB/Charité



### Aujourd'hui :

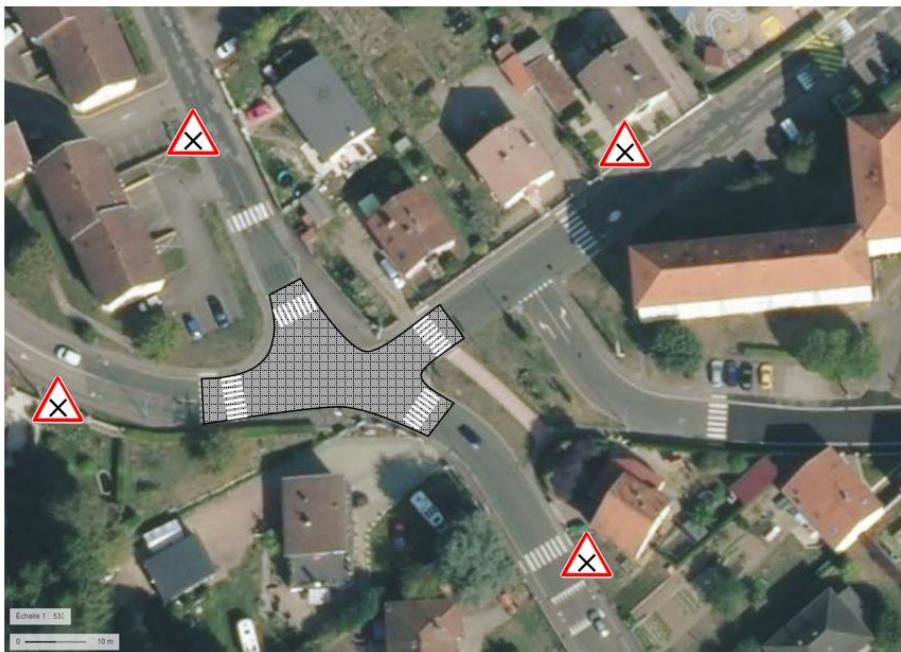
. Ce carrefour présente des défauts de lisibilité, de visibilité surtout, faiblement améliorée par la présence d'un miroir pour la rue de la 2<sup>ème</sup> DB mais rien pour la rue d'Oncourt Ouest.

- La priorité donnée à l'axe Nord-Sud par rapport à l'axe Est-Ouest est contestable par rapport au trafic et à la configuration des lieux.

### Constat :

Toutefois, en inversant les priorités, il y a un risque de vitesse excessive de la part des véhicules arrivant en pente assez forte depuis la rue d'Oncourt Ouest et une très faible visibilité de la part des usagers arrivant de la rue des Noyeux.

Au final, le carrefour plan en stop est peu adapté à ce carrefour.



### Proposition :

- Mise en place d'un plateau surélevé au droit du carrefour,
- Mise en place de passages piétons au plus près du carrefour,
- Gestion des priorités par défaut : priorité à droite, obligeant tous les usagers à ralentir.
- Pour faciliter les girations des véhicules, des aménagements d'îlots franchissables peuvent être envisagés au centre du carrefour. Ici, ce type d'aménagement semble difficile étant donné la géométrie du carrefour, un îlot commun aux 4 branches ne pouvant pas être dessiné.

### Exemple de plateau:



Les autres propositions misent de côtés :



Carrefour à feux

La mise en place de feux de circulation, sans changer la géométrie actuelle.

- Solution non retenue car :

- les trafics en présence sont trop modestes



2 giratoires urbains

La deuxième solution est de réaliser, comme cela est préconisé dans le cas d'une intersection en baïonnette, un double giratoire.

Ces 2 giratoires ont un rayon extérieur de 13 m, nécessaire et suffisant pour les girations des PL et bus.

L'emprise nécessaire pour la réalisation de ces carrefours nécessiterait de toucher une partie du parking de la parcelle de l'immeuble rue des Noyeux.



Stop sur la rue Noyeux et sens unique sur la rue de la Charité

Pour répondre aux problèmes de visibilité sur le carrefour :

- Mise en place d'un stop sur la rue du Noyeux (pour le défaut de visibilité depuis la rue de la 2<sup>ème</sup> DB)
- Mise en place d'un sens unique sur la rue de la Charité (pour le défaut de visibilité depuis la rue d'Oncourt Ouest)

Cette solution permet de limiter fortement le transit sur la rue de la Charité, puisque le tronçon Sud de cette rue sera en sens unique montant. En revanche, ces flux (env 900 véh/j) se reporteront intégralement sur la rue de la 2<sup>ème</sup> DB, (générant une augmentation de 70% sur cette rue qui borde l'école Bouxières).

## Secteur 6 : Bouxières – Rue de Lorraine Nord

### Accès à l'école de Bouxières rue de la 2<sup>ème</sup> DB

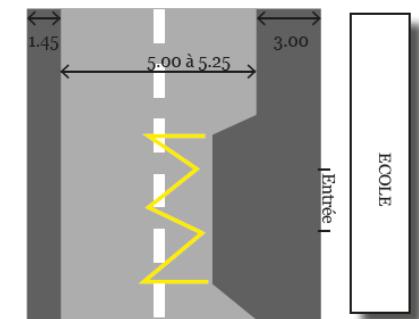


#### Propositions :

- Élargissement du trottoir côté école
- Création d'une surlargeur du trottoir au droit de l'entrée pour créer une chicane, en intégrant un passage piétons
- Passage de l'ensemble de la rue de la 2<sup>ème</sup> DB en zone 30.

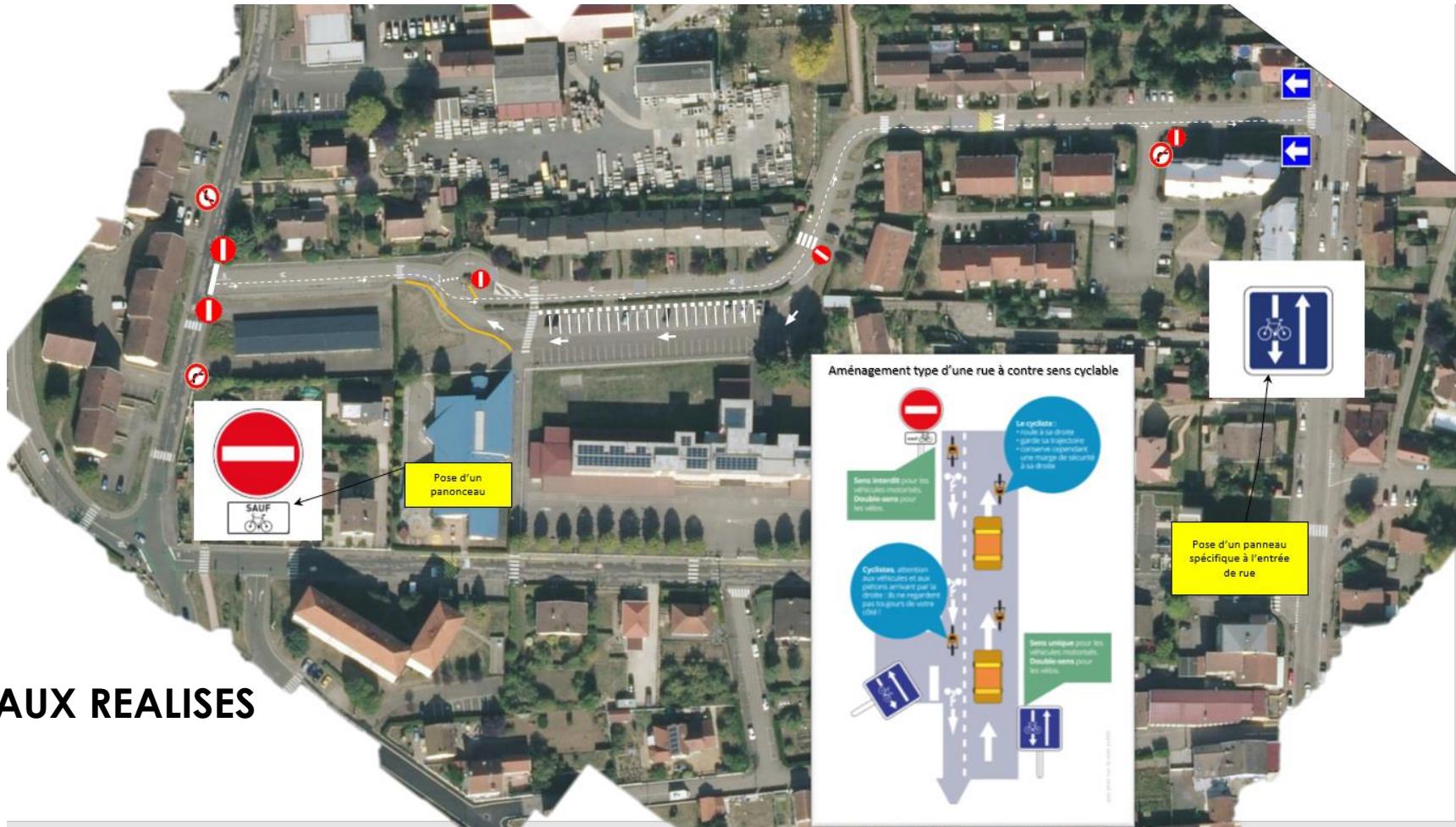
Les vélos ont la possibilité de rouler sur la chaussée, du fait de la zone 30 et du trafic routier modéré. Pour les enfants se rendant à vélo à l'école, la largeur de 3m du trottoir permet d'envisager une circulation mixte, sachant que les enfants sont autorisés à prendre les trottoirs à vélo jusqu'à 8 ans.

La cour de l'école a été retenue pour un projet de végétalisation. Il n'est donc pas nécessaire d'en prévoir sur cette rue.



## Secteur 6 : Bouxières – Rue de Lorraine Nord

### Accès à l'école de Bouxières rue de Bouxières



## TRAVAUX REALISES

- Mise en sens unique de la rue de Bouxières, dans le sens rue de Lorraine → rue de Noyeux
- Déplacement du passage piétons au droit de l'entrée du parking plus en amont de la rue, pour éviter les conflits piétons/véhicules dans le parking. On peut ainsi avoir un cheminement sécurisé sans interaction avec le fonctionnement du parking ; il faudra mettre un ralentisseur au droit du PP déplacé.
- L'entrée du parking est déplacée sur la sortie existante.
- **Dans un second temps, on pourra mettre une piste cyclable en double sens pour favoriser les déplacements en vélo sur la voie libérée**

# Secteur 7: Europe



# Secteur 7: Europe



## Secteur 7: Europe

### Enjeu niveau 1 : rue Roger Ehrwein



Aujourd'hui :

Cette rue a fait l'objet d'une modification récente de la réglementation au Nord avec la mise en sens unique après la halle des sports du lycée Emile Gallé.

### Proposition :

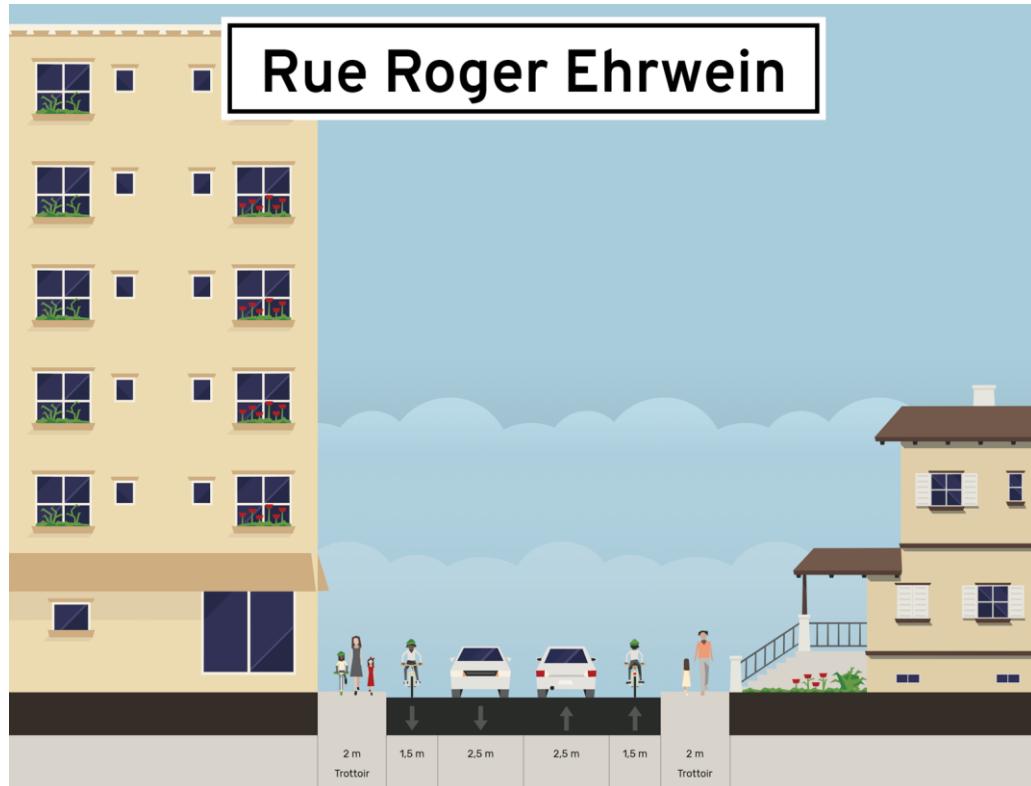
- Conservation du sens unique dans la partie haute de la rue, puis passage en double sens en partie basse.
- Suppression des places de stationnement longitudinal car le nouvel aménagement devant le collège propose du stationnement suffisant.
- Un trottoir de largeur confortable pour accueillir plusieurs personnes de front (2 m au moins).

L'objectif de la reprise de la voie est de limiter sa largeur à 3 m de chaussée pour ne pas encourager les vitesses élevées.



## Secteur 7: Europe

### Rue Roger Ehrwein



#### Aujourd'hui :

La rue Ehrwein présente une largeur entre les 2 limites de parcelles comprise entre 11,50 m et 12,0 m.

#### Proposition :

- Bande cyclable des deux côtés de la route
- trottoir supérieur à 1m40 de chaque côté

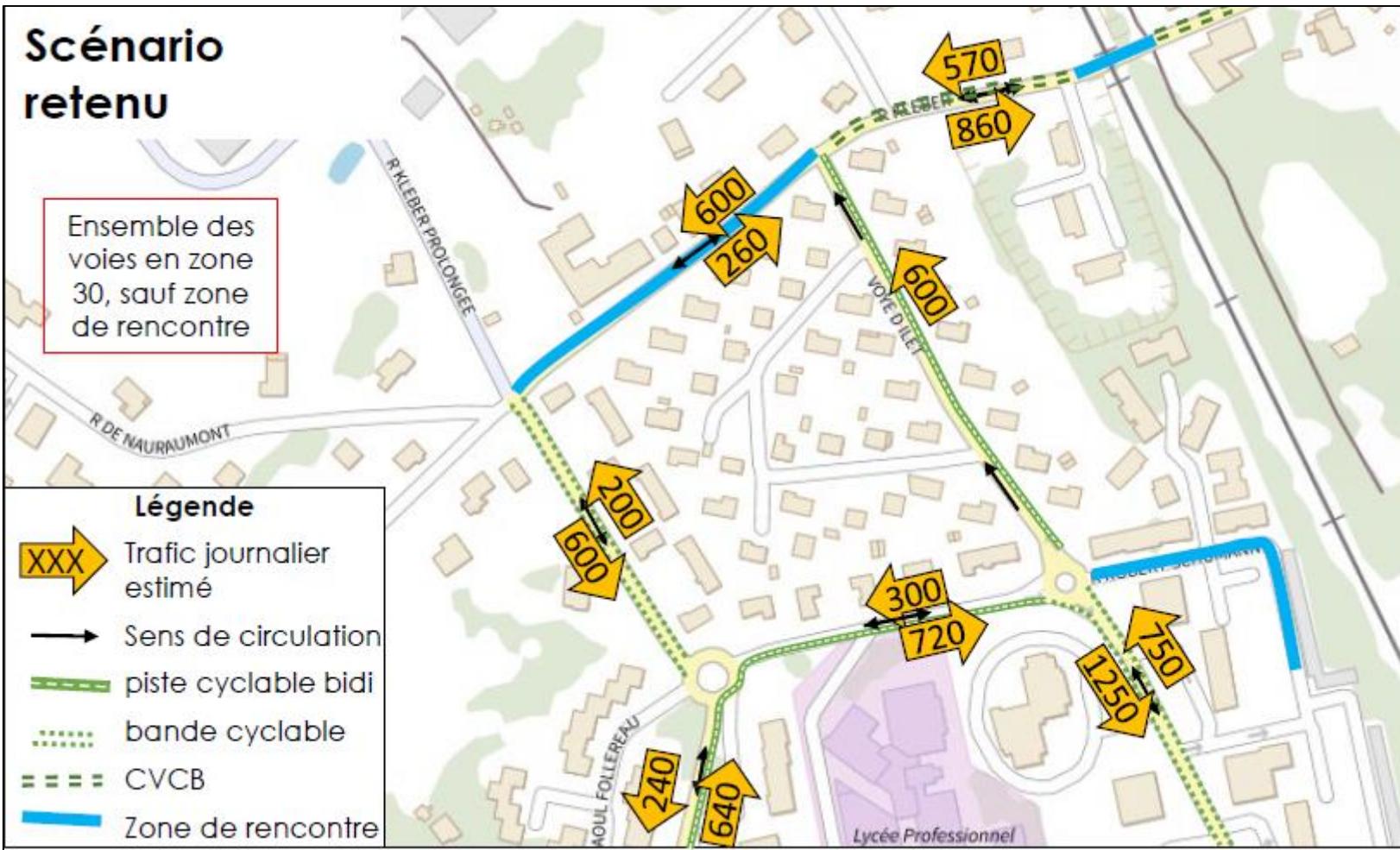
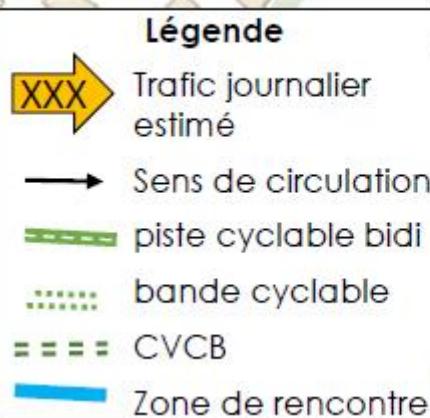


## Secteur 7 : Europe

### Rue Kléber / voie d'Ilet

#### Scénario retenu

Ensemble des voies en zone 30, sauf zone de rencontre



Le Nord du quartier Europe présente des voiries dont les caractéristiques sont assez proches, exceptée la rue Auguste Dedecker, à savoir :

- Rue résidentielle étroite,
- Présence d'un ou 2 trottoirs étroit, voire très étroit,
- Un trafic routier plus ou moins élevé selon sa position dans le plan de circulation.
- La voie d'Ilet est la voie la plus circulée avec près de 1000 véh/jour. Elle est étroite, ne possède qu'un seul trottoir occupé fréquemment par du stationnement.

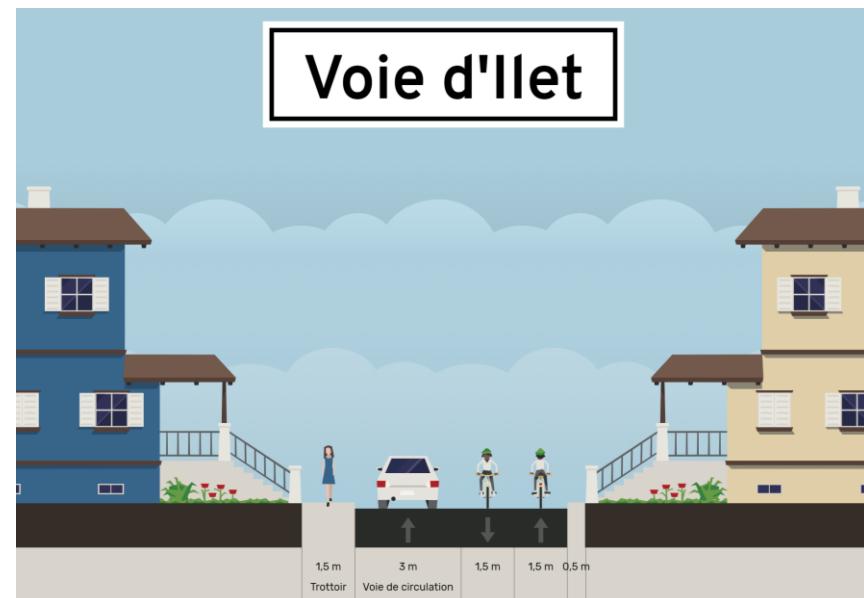
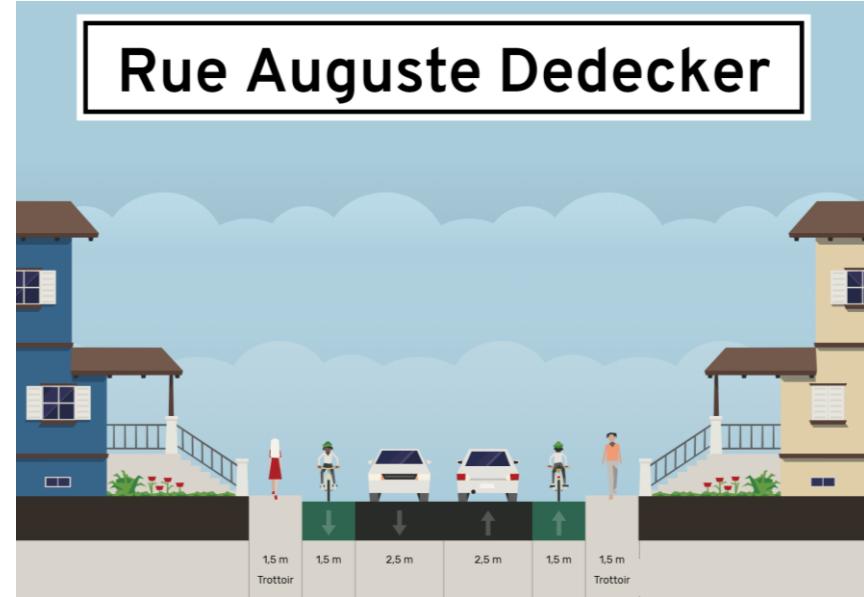
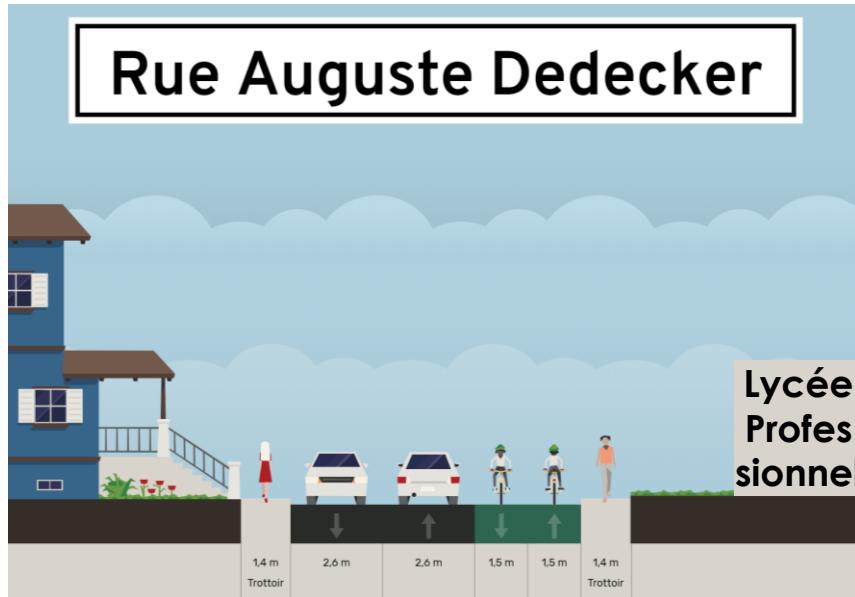
Il n'existe pas d'aménagement cyclable sur ce secteur, qui présente cependant un lycée professionnel et un collège au Sud.

L'enjeu majeur de ce secteur est de mettre en place une accessibilité pour les vélos depuis le Nord et le Sud de la commune avec des itinéraires sécurisés au maximum.

Secteur 7 : Europe  
Rue Kléber / voie d'Ilet



## Profil des rues impactées



## Secteur 7 : Europe

### Enjeu niveau 2 : avenue de l'Europe



L'avenue de l'Europe est en zone 30 mais la configuration de sa voie n'incite pas à la modération des vitesses.

La largeur de la chaussée est d'environ 8 m et peut être réduite à 5,5 m sans problème au vue des trafics supportés.



Bandes cyclables bien contrastées en couleur, nous pouvons réduire l'impression de surlargeur initiale.

# Secteur 8: Zone INOVA 3000



## Secteur 8: Zone INOVA 3000



## Secteur 8 : Zone Inova 3000 et route d'Oncourt



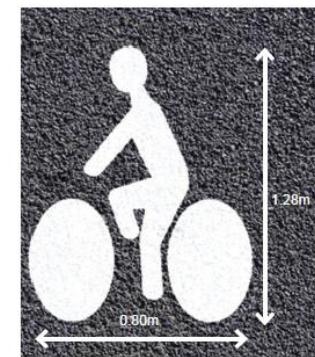
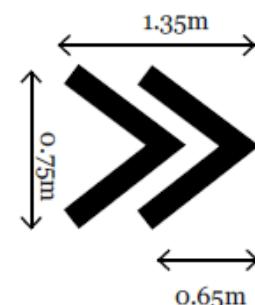
Aujourd'hui :

- La zone Inova a des emprises de voiries variable.
- Présence de nombreux VL et PL

### Proposition :

Vu la fréquentation du site et la présence de PL, il est possible de :

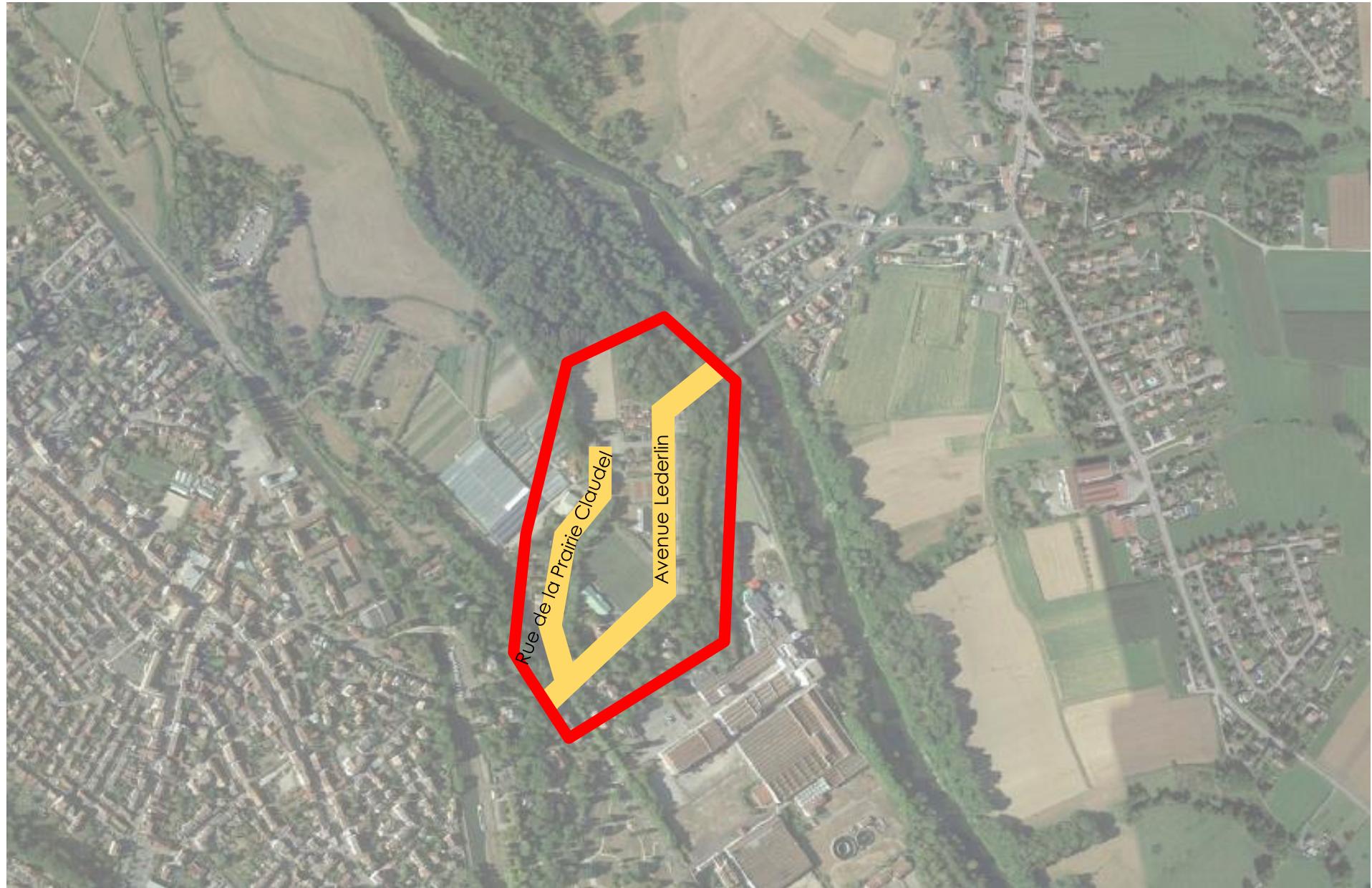
- Pour améliorer le maillage de la commune d'une extrémité à l'autre, la route d'Oncourt pourrait recevoir un traitement particulier mais l'espace disponible est restreint, seul la mise en place de chevron et de pictogramme vélo est possible avec la configuration actuelle
- Le jour où des travaux sont engagé sur cette voie, il serait intéressant de repartir différemment la voirie. (trottoir mixte 3m d'un côté et voirie de la largeur actuelle).



# Secteur 9: Prairie Claudel

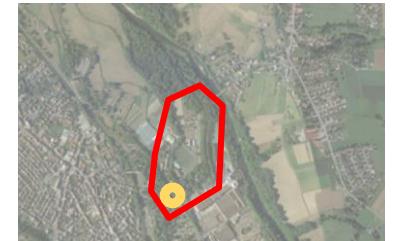


# Secteur 9: Prairie Claudel



## Secteur 9: Prairie Claudel

Av Lederlin-RD62

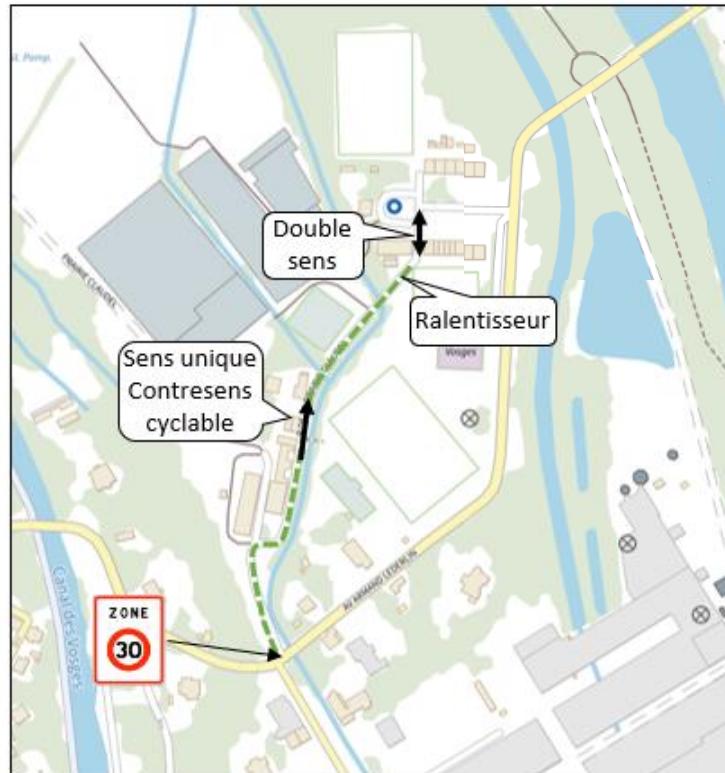


- Mise en œuvre d'une zone 30 sur l'avenue Lederlin (réduire à 30 km/h la vitesse d'approche sur ce carrefour pour être conforme au triangle de visibilité de 20 m à cette vitesse).
- Mise en place de pictogramme et de chevrons
- Mise en place d'un panneau cheminement préconisé pour les cyclistes par la rue de la prairie claudel



## Secteur 9: Prairie Claudel

### Rue de la Prairie Claudel



Aujourd'hui :

- Cette voie résidentielle, desservant quelques maisons et une activité de maraîchage présente une faible largeur dans la majorité de son linéaire et aucun aménagement pour les vélos.

Propositions :

- Sens unique permet de sécuriser le cheminement piétons et vélos
- Simplifier le carrefour du débouché de la rue avec l'avenue Armand Lederlin et la rue Pierre de Coubertin.
- La mise en sens unique intéresserait la partie Sud de la rue uniquement, l'accès par le Nord serait maintenu pour les riverains pour lesquels un sens unique complet serait trop pénalisant et peu adapté aux enjeux de cette voie.
- Cette rue serait à mettre en zone 30 avec un contresens cyclable sur son linéaire en sens unique.
- Le report de trafic sur le carrefour amont serait faible, 10 véh le matin et 12 le soir. Le giratoire nouvellement créé serait largement en mesure d'absorber ce flux supplémentaire.
- Un ralentisseur de type plateau serait installé au droit du passage piéton devant le chalet des tennis.



Limité à 30 km/h uniquement  
au droit du PP



Voirie étroite sans  
aménagement cyclable



Passage sur le pont sans  
cheminement piétons

## Secteur 9: Prairie Claudel

### Sécurisation / amélioration carrefour Lederlin/Prairie Claudel/Coubertin



Aujourd'hui :

Ce carrefour présente des défauts de visibilité, pour les branches Nord (Prairie Claudel) et Sud (Coubertin), du fait de la présence d'une courbe sur la route principale côté Thaon, ainsi que la présence d'arbres masquant en partie la route côté Girmont. Le triangle de visibilité de 45 m exigé par le guide des carrefour urbain du CEREMA n'est pas respecté.

On note en outre l'absence totale de passage piétons pour 3 branches et la présence d'un seul, mais éloigné du carrefour, malgré la présence de trottoirs continus sur l'ensemble des bords des voies. D'un point de vue accessibilité, il n'y a donc aucun abaisse de trottoir, BEV ou autres équipements accompagnant habituellement une traversée sécurisée.



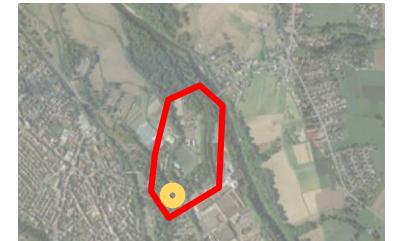
Visibilité sur le stop côté Girmont

Visibilité sur le stop côté Thaon



## Secteur 9: Prairie Claudel

Sécurisation/ amélioration carrefour Lederlin/Prairie Claudel/Coubertin



Proposition :

- Mise en place de passages piétons tout autour du carrefour, en retrait de 2 à 3 m de la ligne de stop,
- Resserrement des branches du carrefour pour éviter des passages piétons trop larges et réduire la vitesse de giration pour les TAD,
- Mise en œuvre d'une zone 30 sur l'avenue Lederlin (réduire à 30 km/h la vitesse d'approche sur ce carrefour pour être conforme au triangle de visibilité de 20 m à cette vitesse).

- Le projet de mise en sens unique de la rue de la Prairie Claudel (vers le Nord) va simplifier le carrefour en supprimant une branche d'entrée (voir page précédente).

# Secteur 10 : Lotissement et zone résidentielle



## THAON LES VOSGES

- Voix résidentiels des quartiers:
- Jolibois, Domèvre, Gohypré, La marseille, Europe, Cuvières, Sauces Vaney, Charmilles, Plaine, Bouxières, Gambetta,

## GIRMONT

- Lotissement de la 2ème DB, Sauvel

## Les solutions possibles pour les rues des lotissements:

- 1/ Mettre en zone de rencontre toutes les rues avec une mise en place de système de ralentissement
- 2/ Réfection de voirie : réalisation d'une bande «mixte» de type voie verte de trois mètres de large
- 3/ Mise en place d'une zone 30 sur toutes les rues



# Secteur 11: Oncourt



# Secteur 11: Oncourt

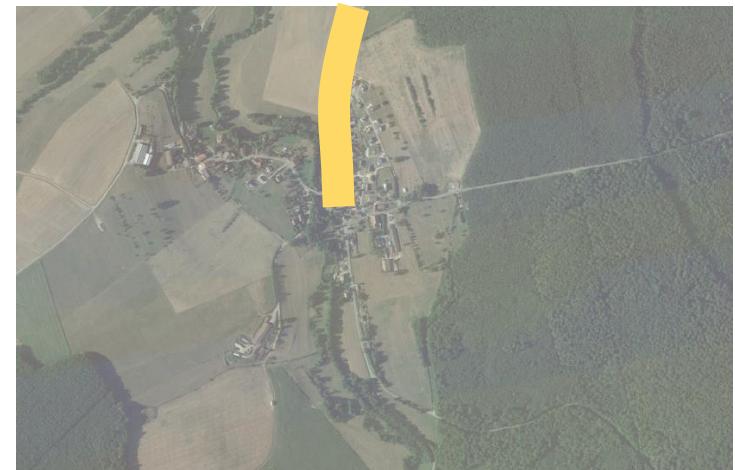


# Secteur 11 : Oncourt

## Route d'Igney

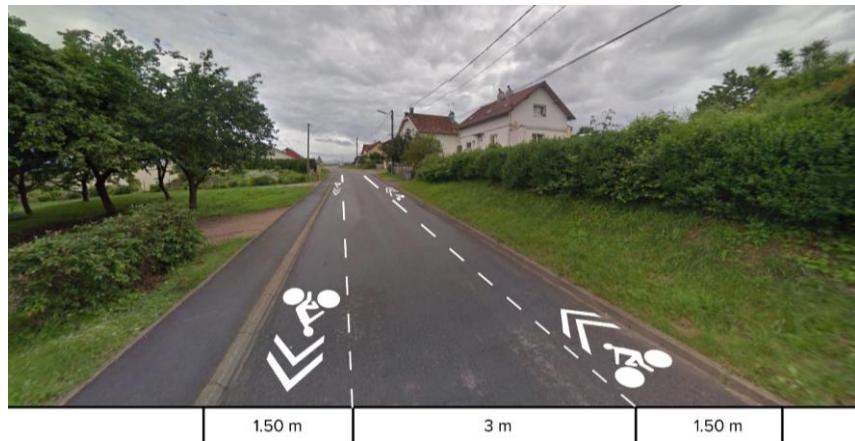
Aujourd'hui :

- Aucune information trafic
- Section de 1050m
- Aujourd'hui morphologie de voirie variable
- Route en agglomération : 50km/h

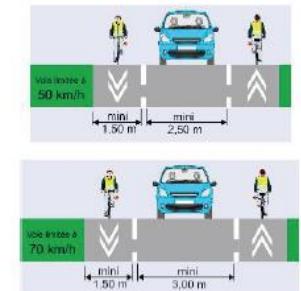


Proposition :

- Mise en place d'une CVCB jusqu'à la sortie de la commune hormis dans les virages où on met des chevrons
- Mise en zone 30 d'Oncourt



**CVCB (Chaussée à Voie Centrale Banalisée)** : Chaussée étroite sans marquage axial dont les lignes de rive sont rapprochées de son axe. Les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale bidirectionnelle et les cyclistes sur la partie revêtue de l'accotement appelée rive.



# Secteur 11 : Oncourt

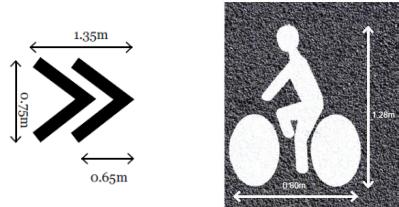
## Route d'Igney

Aujourd'hui :

- Aucune information trafic
- Aujourd'hui morphologie de voirie variable
- Route en agglomération : 50km/h

Proposition :

- Mise en place de pictogramme et de chevrons pour indiquer la position du cycliste sur la chaussée



## Secteur 11 : Oncourt

### Rue de Domèvre



Aujourd'hui :

- Aucune information trafic
- Section de 800m
- Aujourd'hui morphologie de voirie variable
- Route en agglomération : 50km/h

Proposition :

- Création d'un trottoir pour sécuriser les piétons
- Mise en place d'une CVCB jusqu'à la sortie de la commune

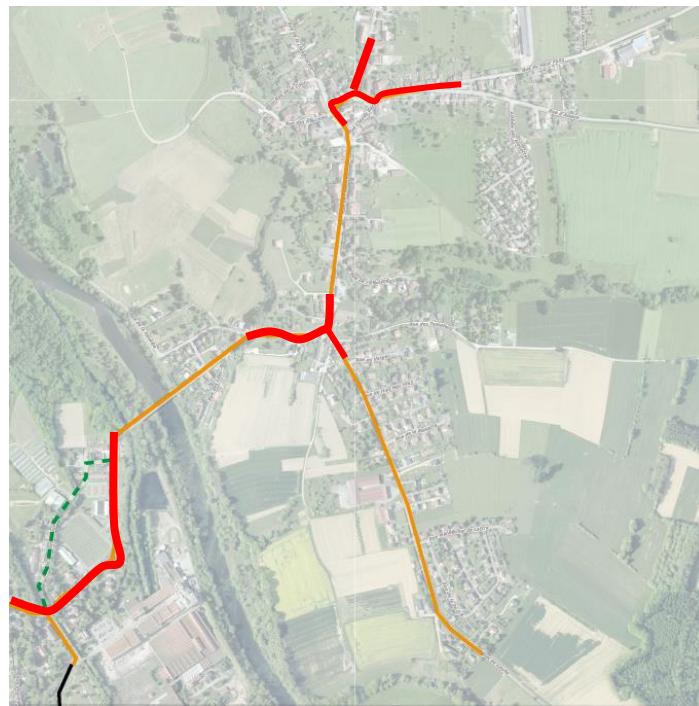
# Secteur 12: Girmont



# Secteur 12: Girmont



## Secteur 12 : Girmont

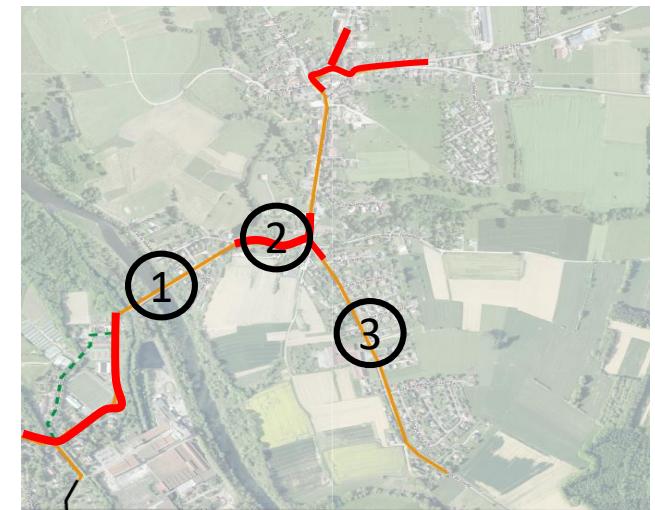


- Chevrons + pictogramme vélos
- CVCB
- Voie dédiée
- Rue apaisée

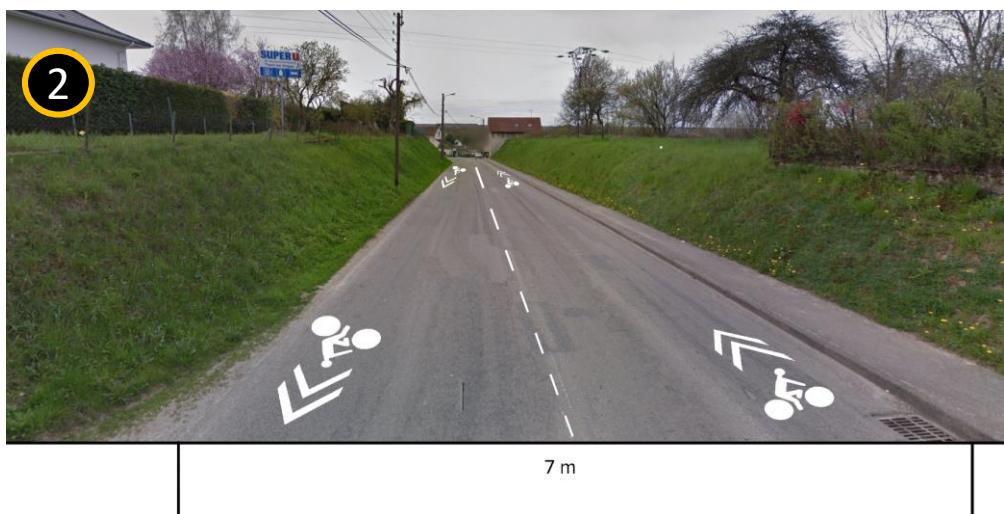
# Secteur 12: Girmont

Proposition :

- CVCB sur le pont et les lignes droites
- Pictogrammes et chevrons pour les secteurs en courbe



- Chevrons + pictogramme vélos
- CVCB
- Voie dédiée
- Rue apaisée



# Questions / Réponses