

Strasbourg.eu
eurométropole

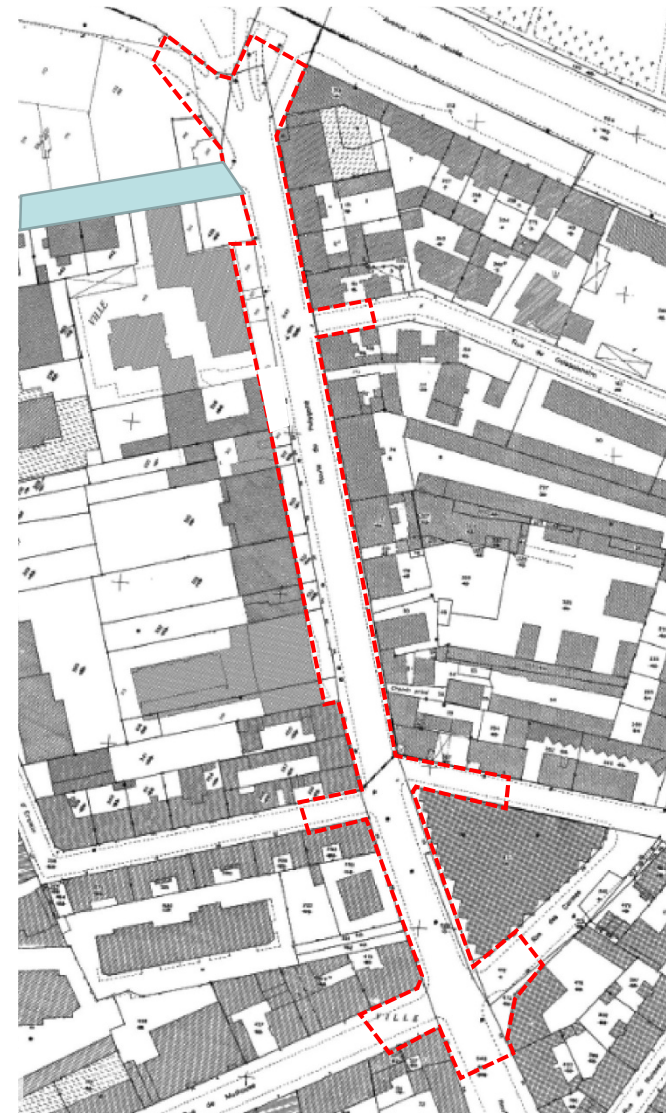
Compte rendu atelier de quartier - diagnostic

Lundi 04 juin 2018

Strasbourg-Neudorf
Réaménagement de la
route du POLYGONE
entre la rue de Mulhouse et
l'Avenue Jean Jaurès

- Marquer une des **entrées historiques du quartier** du Neudorf
- Assurer une continuité des **circulations piétons-cycles sécurisées**
- Poursuivre l'itinéraire de la **magistrale piétonne***
- S'articuler avec le tronçon Sud, après la rue de Mulhouse et proposer des **aménagement cohérents**
- **Pacifier la circulation**
- Améliorer la **vitesse commerciale des bus**
- Rénover l'éclairage public
- Organiser le **stationnement**
- Poursuivre les engagements de la ville concernant le **développement durable**

* Plan Piéton de la Ville de Strasbourg, approuvé le 23 janvier 2012. Cet axe test rejoint la gare centrale à la place du marché à Neudorf

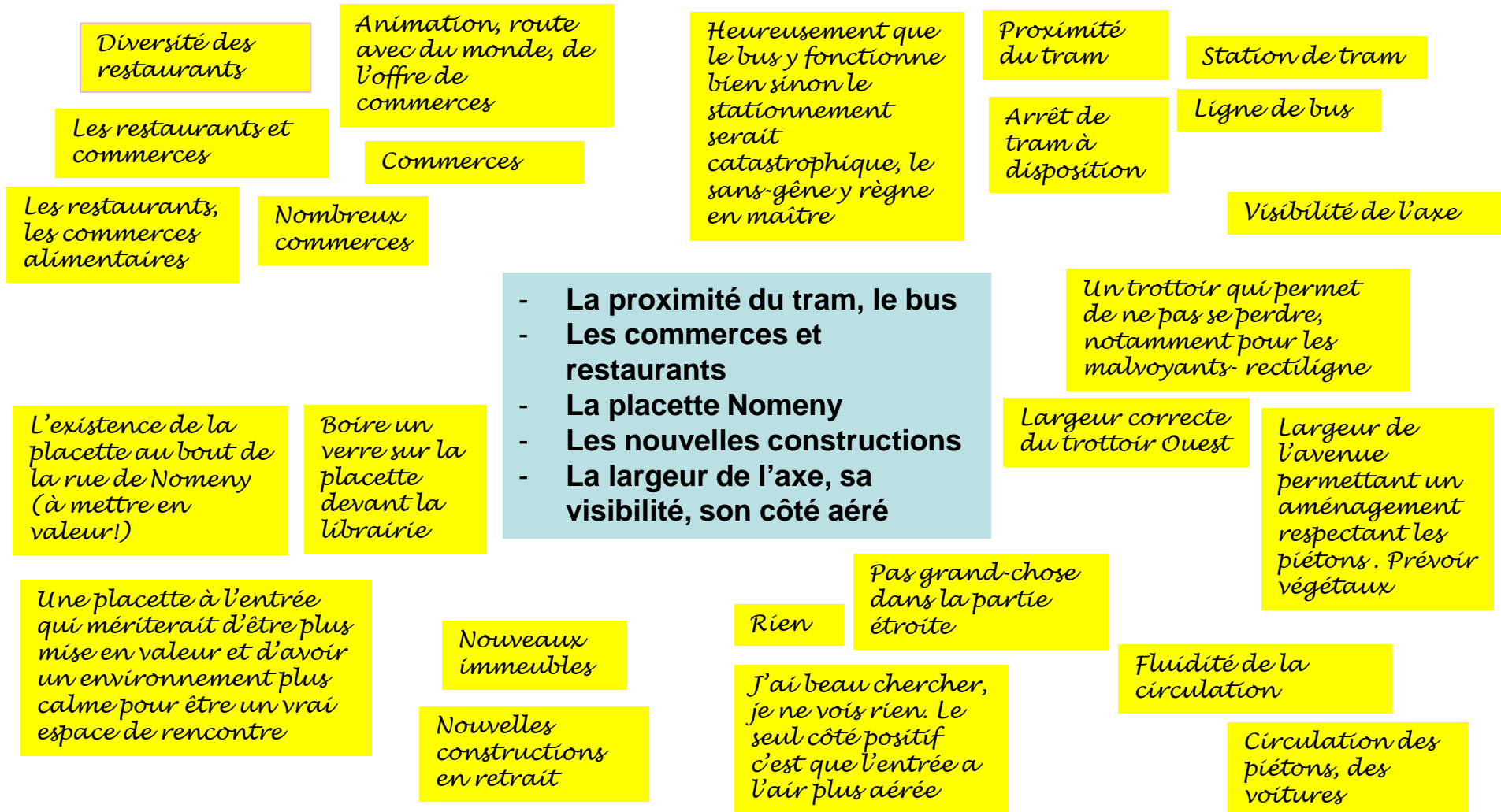


- 1-** Quelle utilisation de la route du Polygone (vécu) ? Quels usages pour vous et les autres (ressenti) ?
- 2-** Qu'est-ce qui fonctionne sur cette entrée de quartier? Qu'est-ce que vous trouvez bien ?
- 3-** Qu'est-ce qui ne fonctionne sur cette entrée de quartier? Qu'est-ce que vous ne trouvez pas bien ?
- 4-** Qu'est-ce qui fonctionne sur la partie centrale de l'axe déjà réaménagée ? Qu'est-ce que vous trouvez bien ?
- 5-** Qu'est-ce qui ne fonctionne pas sur la partie centrale de l'axe déjà réaménagée ? Qu'est-ce que vous ne trouvez pas bien ?

1- Quelle utilisation de l'entrée Nord de la route du Polygone (vécu) ? Quels usages pour vous et les autres (ressenti) ?



2- Qu'est-ce qui fonctionne sur cette entrée de quartier? Qu'est-ce que vous trouvez bien ?



3- Qu'est-ce qui ne fonctionne pas sur cette entrée de quartier? Qu'est-ce que vous ne trouvez pas bien ?

Vitesse excessive des voitures - accélérations

Vitesse excessive à l'entrée Nord: difficultés pour traverser

Vitesse: difficultés pour traverser

Feu tricolore sortie Neudorf

Bouchons quotidiens direction ville ou autoroute à cause du tram

Alternance / durée des feux:

- On ne peut pas traverser en une fois (lien route Polygone /place Etoile)
- Les voitures tournent quand les piétons traversent

Respect de la vitesse des véhicules

Vitesse excessive des véhicules motorisés

Vitesse des voitures

Feu aux heures de pointe

Bouchons matin et soir avec tram prioritaire

Vélos bloqués au feu

Difficulté pour rouler à vélo: danger avec les autres utilisateurs

Route du Polygone dangereuse pour les cyclistes (on ne se sent pas en sécurité)

- Insécurité**
- Vitesse excessive
 - Insécurité cyclistes – absence de pistes cyclables
 - Traversées piétonnes
- Feux de signalisation**
- Bouchons
 - Synchronisation

Difficile de traverser en sécurité. Les voitures sont pressées et les feux piétons sont trop rapides

Piétons: pas assez de passages protégés

Route dangereuse à vélo, notamment avec les enfants

Un véritable entonnoir, la visibilité y est parfois exécrable pour les cyclistes

Goulet d'étranglement rue de Mulhouse: passage difficile pour piétons

Circulation des vélos non prise en compte

Pas de piste cyclable pour les enfants qui vont au collège

Traversées piétons - cyclistes entre le Parc de l'Etoile et la route du Polygone

Traversée route du Polygone

Vélos: insécurité

Cyclistes: déplacements sur trottoirs et déplacements sur chaussée

Circulation difficile pour les cyclistes

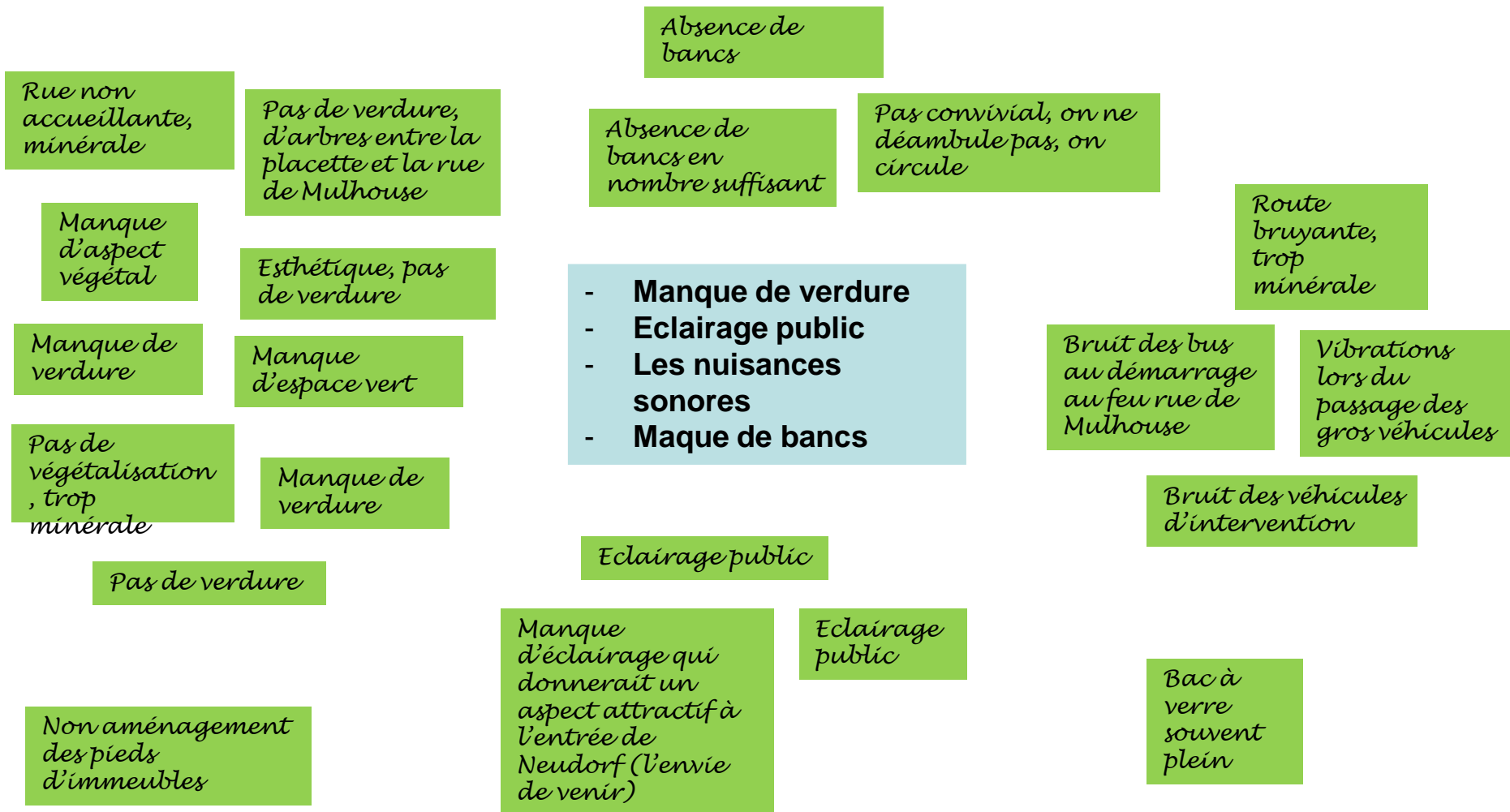
Chemins piétons et cyclistes

Aucun temps réservé aux piétons et aux cyclistes au feu de signalisation à proximité du Parc de l'Etoile

3- Qu'est-ce qui ne fonctionne pas sur cette entrée de quartier? Qu'est-ce que vous ne trouvez pas bien ?



3- Qu'est-ce qui ne fonctionne pas sur cette entrée de quartier? Qu'est-ce que vous ne trouvez pas bien ?



4- Qu'est-ce qui fonctionne sur la partie centrale de l'axe déjà réaménagée ? Qu'est-ce que vous trouvez bien ?



5 - Qu'est-ce qui ne fonctionne pas sur la partie centrale de l'axe déjà réaménagée ? Qu'est-ce que vous ne trouvez pas bien ?

Les vélos qui ne cohabitent pas et refusent la priorité aux piétons

La cohabitation piétons et piste cyclables

La proximité vélos-piétons

L'étranglement de la place du Marché, dangereux pour les vélos qui quittent la piste cyclable

Etranglement au niveau de la place du Marché: arrêt de bus, absence de piste cyclable

Piste cyclable trop près de l'entrée des immeubles

La cohabitation piétons -vélos ne fonctionne pas très bien

Partie qui borde la place du Marché: nombreux obstacles pour non voyants

La matérialisation non respectée des modes de déplacements (inconfortable pour le piéton)

- La cohabitation piétons-cyclistes
- Débordements terrasses
- Etranglement place du Marché
- Pistes cyclables étroites

Débordement des terrasses

Présence de terrasses ou d'embellissement des trottoirs (peu larges) par certains commerçants

Le partage vélo/piétons sans séparation claire

Problèmes pour savoir où se situe la piste cyclable pour les malvoyants

Terrasses: problème pour les malvoyants quand elles dépassent trop

La continuité de la piste cyclable au niveau de la placette Rathgeber

Il faudrait mieux matérialiser la différence entre piste cyclable et trottoir (avec couleur au sol par exemple)

Bande cyclable trop étroite

L'étroitesse du trottoir de la rue de Mulhouse vers la place du Marché côté fleuriste - bar PMU (piste cyclable / trottoir / sortie d'immeuble)

Les pistes cyclables monodirectionnelles

Piste cyclable vers Neuhof, près de la rue de Mulhouse, trop proche des piétons

5 - Qu'est-ce qui ne fonctionne pas sur la partie centrale de l'axe déjà réaménagée ? Qu'est-ce que vous ne trouvez pas bien ?

La traversée d'un côté à l'autre (densité de circulation, feux et alternance)

Les passages piétons / traversées de la route pour les piétons et cyclistes qui devraient être matérialisés différemment (pavés? Léger dos d'âne?)

Feu piétons en face du Monoprix (attente beaucoup trop longue pour les piétons)

Plus de passages piétons ou création d'une zone 30 tout du long

La place du Marché totalement réaménagée sans aucune verdure

Manque de stationnement

Problème pour se stationner - peut créer des incivilités

- **Les traversées piétonnes**
- **Le stationnement anarchique**
- **Le manque de places de stationnement**
- **L'éclairage**

Zone 30 km/h

La vitesse des voitures

La vitesse réduite des voitures du fait d'une chaussée moins large

Manque de places de stationnement et stationnement abusif de certains véhicules, surtout avec les commerces

Le stationnement qui se reporte (comme les flux de voitures) dans les rues adjacentes

Les voitures qui se garent sur les sorties de garages et circulent sur les trottoirs

La cohabitation auto-CTS

L'impatience des automobilistes qui doublent les bus se trouvant aux arrêts

La possibilité pour « certains » automobilistes de pouvoir stationner ou s'arrêter à certaines endroits dangereux pour les autres usagers

Stationnement anarchique sur trottoirs (aucune répression!)

Les véhicules garés sur les trottoirs

Le stationnement de voitures et camionnettes sur le trottoir et la piste cyclable

L'éclairage

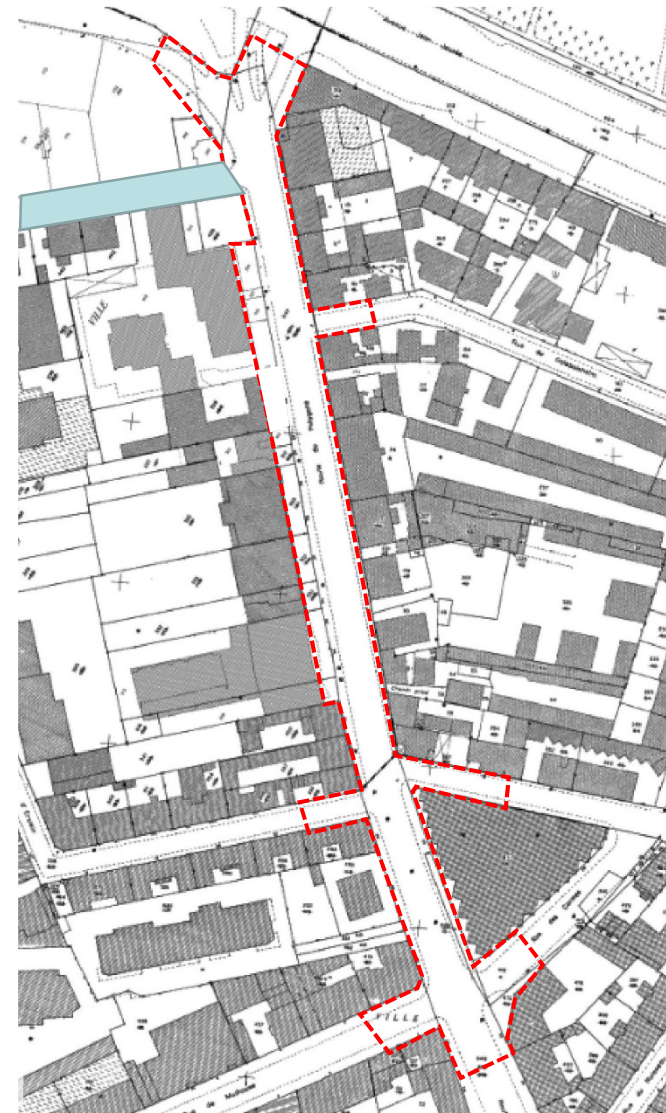
L'éclairage peu agréable. Serait bien de sur-éclairer les passages cloutés

Aménagements actuels:

- Double sens avec stationnement bilatéral alterné en cases sur chaussée ou en niches
- Chaussée très large et variable, en enrobé de qualité médiocre
- Trottoirs étroits en pavés béton ou enrobé
- Éclairage de type routier
- Arbres ou massifs espaces verts inexistant, présence de quelques bacs à fleurs
- Pas de piste cyclable
- Voirie ne répondant pas aux normes PMR

Usages existants:

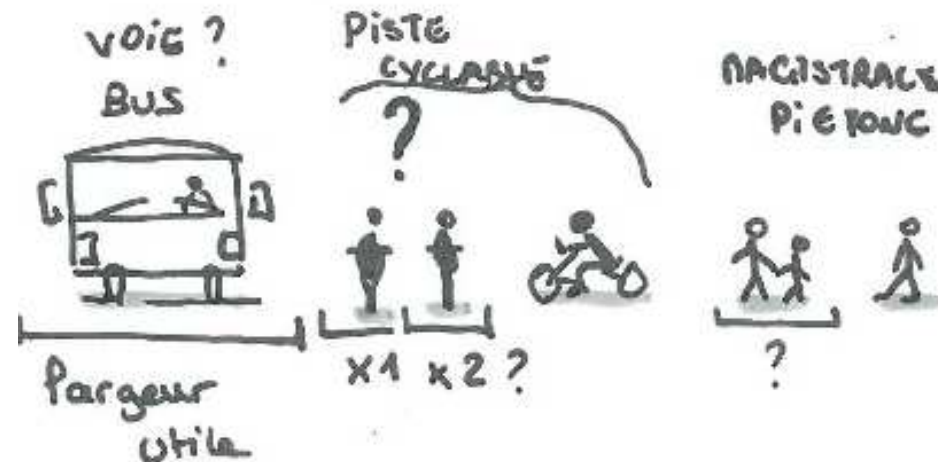
- Circulation cycles sur chaussée
- Vitesse commerciale des bus insatisfaisante
- Stationnement automobiles non réglementaire
- Déplacement piétons peu confortable.

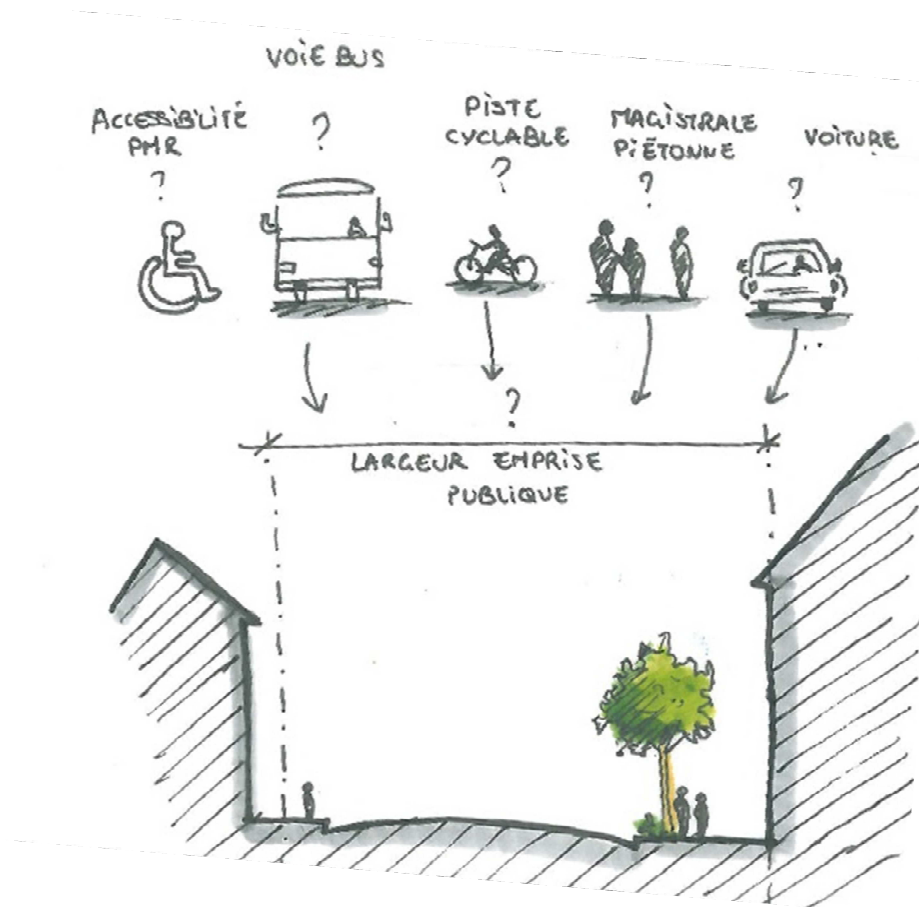


Dans un contexte bâti strict, est-il possible de concilier tous les usages ?

Dans le cadre de la réflexion sur le réaménagement, il est important de définir les priorités d'usage entre :

- Piétons : Réseau piéton magistral
- Cyclistes : Schéma directeur Vélo
- Bus : augmentation de la vitesse commerciale avec des couloirs de bus
- Sens de circulation (unique ou double)
- Stationnement automobile

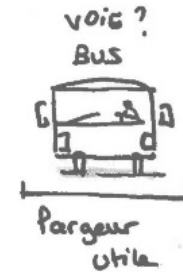




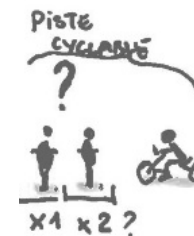
Largeur de la rue existante :
14m à 20m de largeur max (trottoirs
compris)



Chaussée véhicules :
6m50 pour double sens (voiture
et bus)
6m si voie bus à côté



Voie Bus :
3m25 de largeur utile
4m20 si Bus + cyclistes

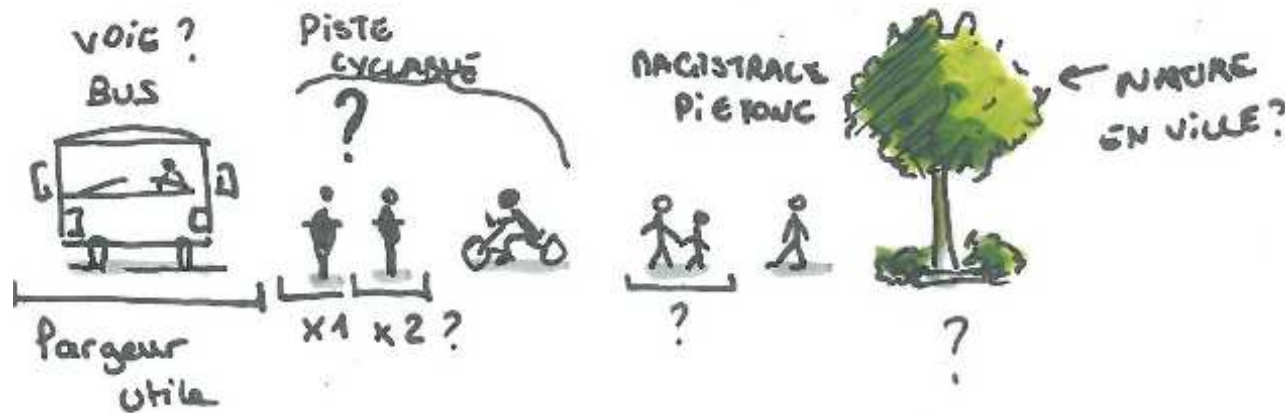


Piste cyclable :
Unidirectionnelle :
2m de largeur utile
Bidirectionnelle :
3m de largeur utile
Nécessité d'un chasse roue de
50cm entre piste cycle et
automobile

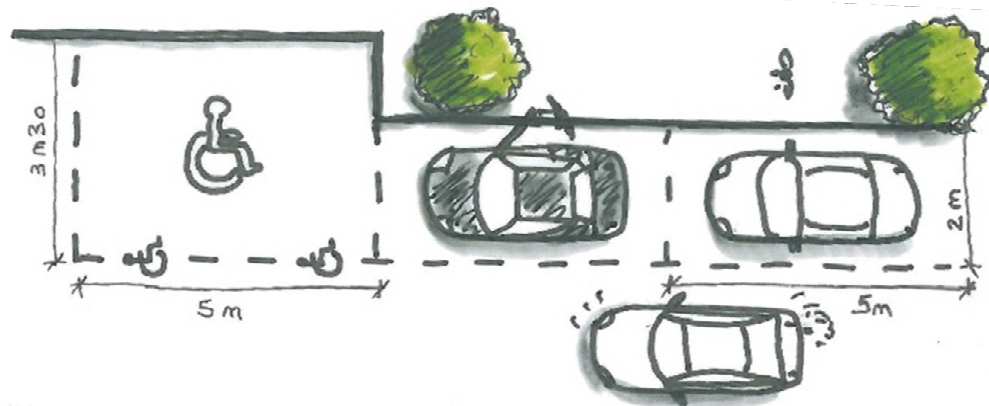


Magistrale piétonne :
2m à 4m de largeur utile

Stationnement :
2m/5m ou PMR : 3m30/5m



Types d'usages :
Voie bus ? Piste cyclable ? Circulation piétonne ? Végétation ?



Stationnement ?



Terrasses ?

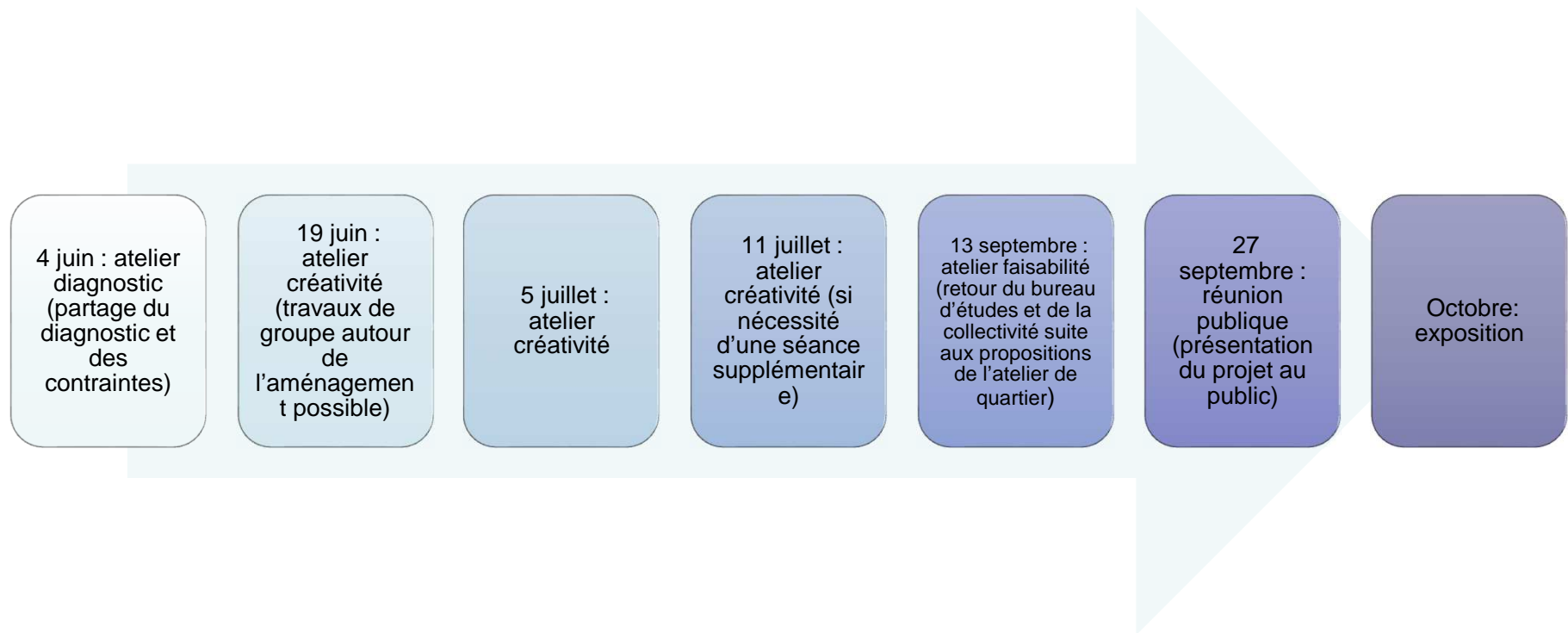
Ex - Voie Bus et vélo: Faubourg de Pierre



Ex - Voie Bus : Route de Schirmeck



Calendrier des réunions





Principes d'aménagement route du Polygone
et
Étude Déplacements – premiers rendus

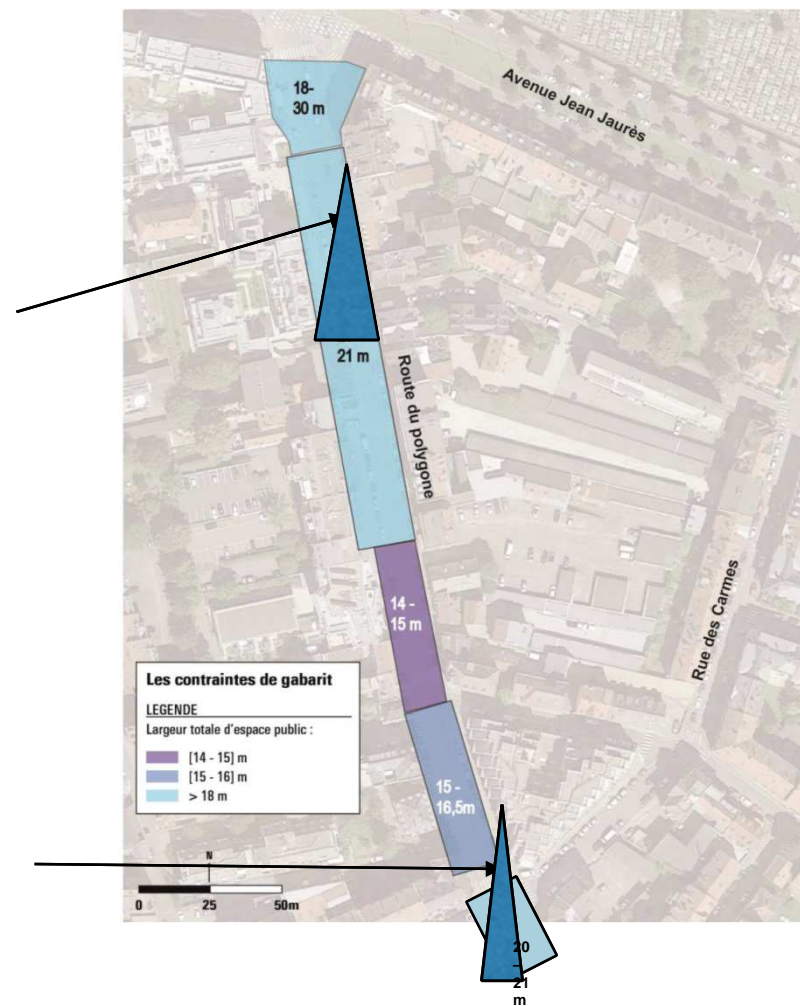
Route du Polygone



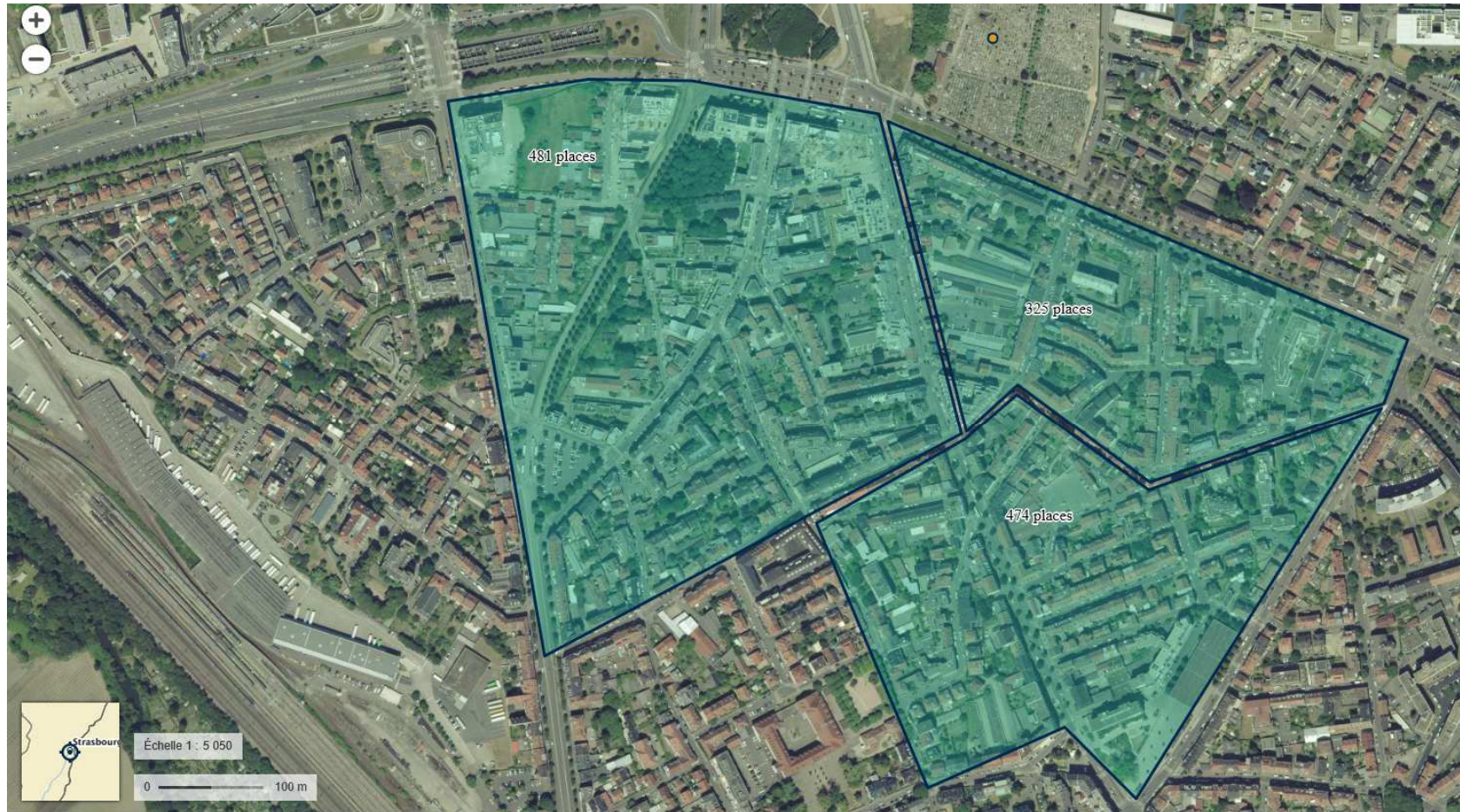
Vue vers le sud à hauteur du 15 route du Polygone



Vue vers le sud à hauteur du 59 route du polygone

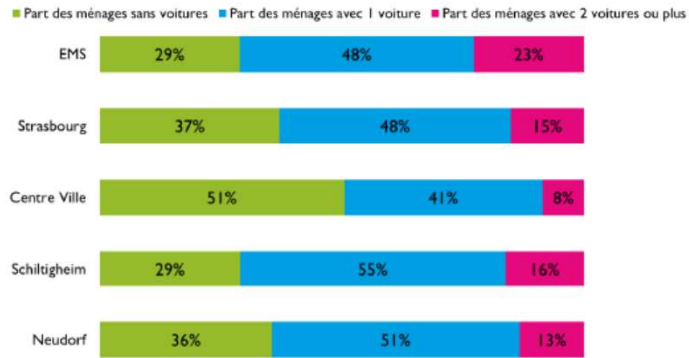


2. Stationnement sur le quartier

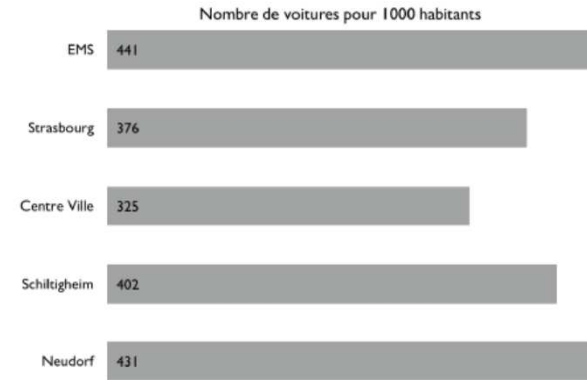


38.000 habitants (avec une densité de 9400 personnes par km²) et 18.000 emplois
7783 places de stationnement autorisées, environ 8500 véhicules recensés sur voirie
Dans le secteur route du polygone nord, 1280 places de stationnement.

Taux de motorisation des ménages



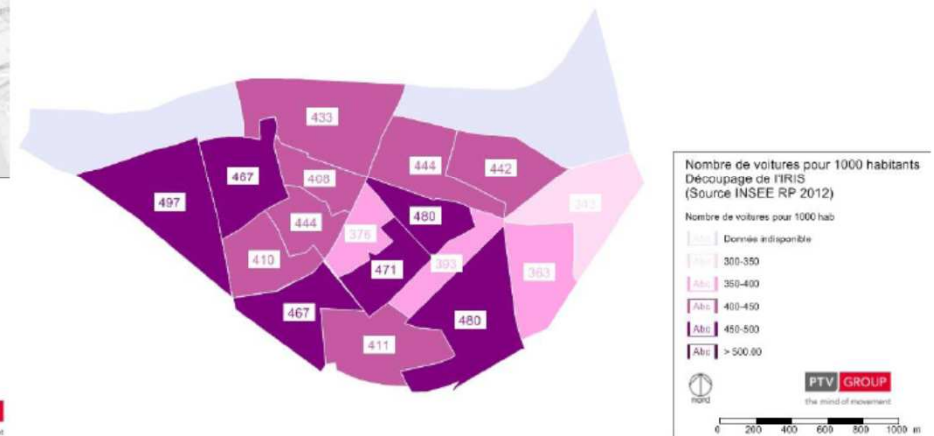
Motorisation des ménages (RP 2012, INSEE)



Nombre de voitures pour 1000 habitants (RP 2012, INSEE)



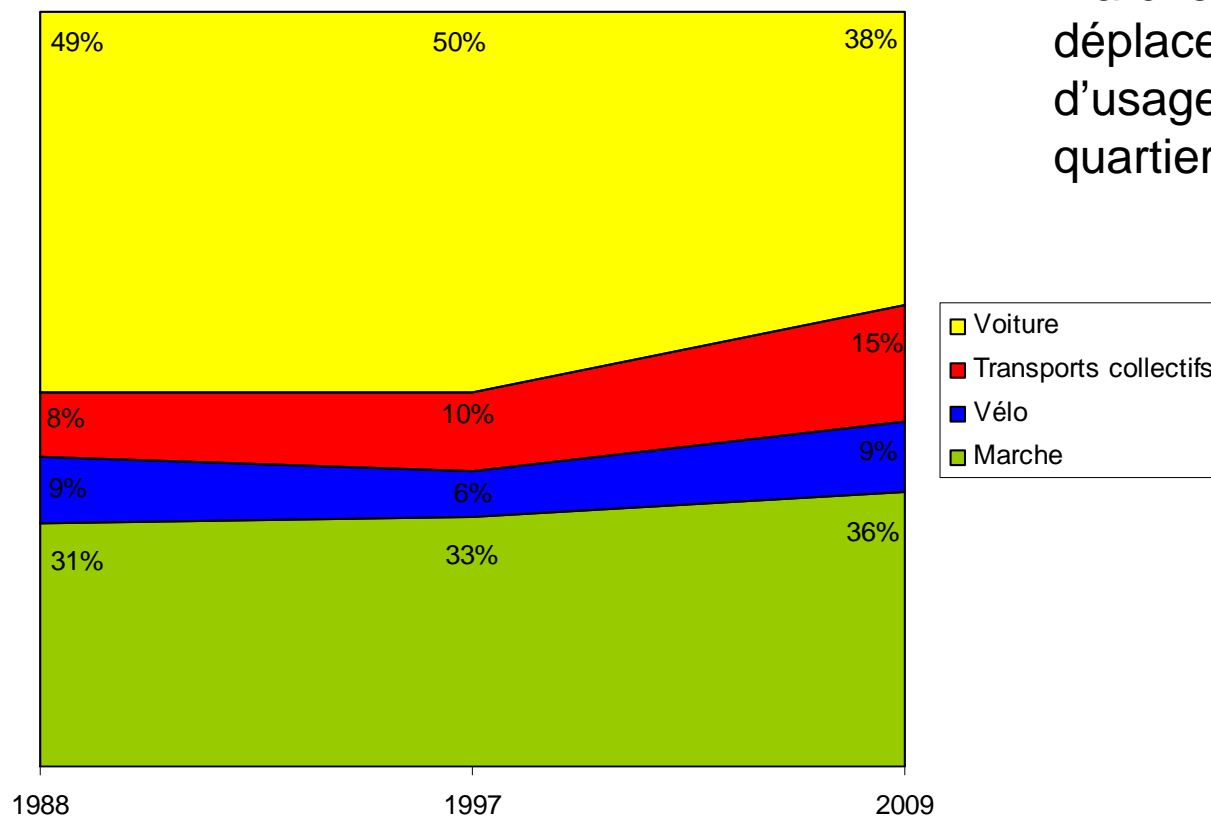
Motorisation des ménages (RP 2012, INSEE)



Nombre de voiture pour 1000 habitants (RP 2012, INSEE)

Comportements de déplacements

Evolution des parts modales des quartiers
Sud de Strasbourg

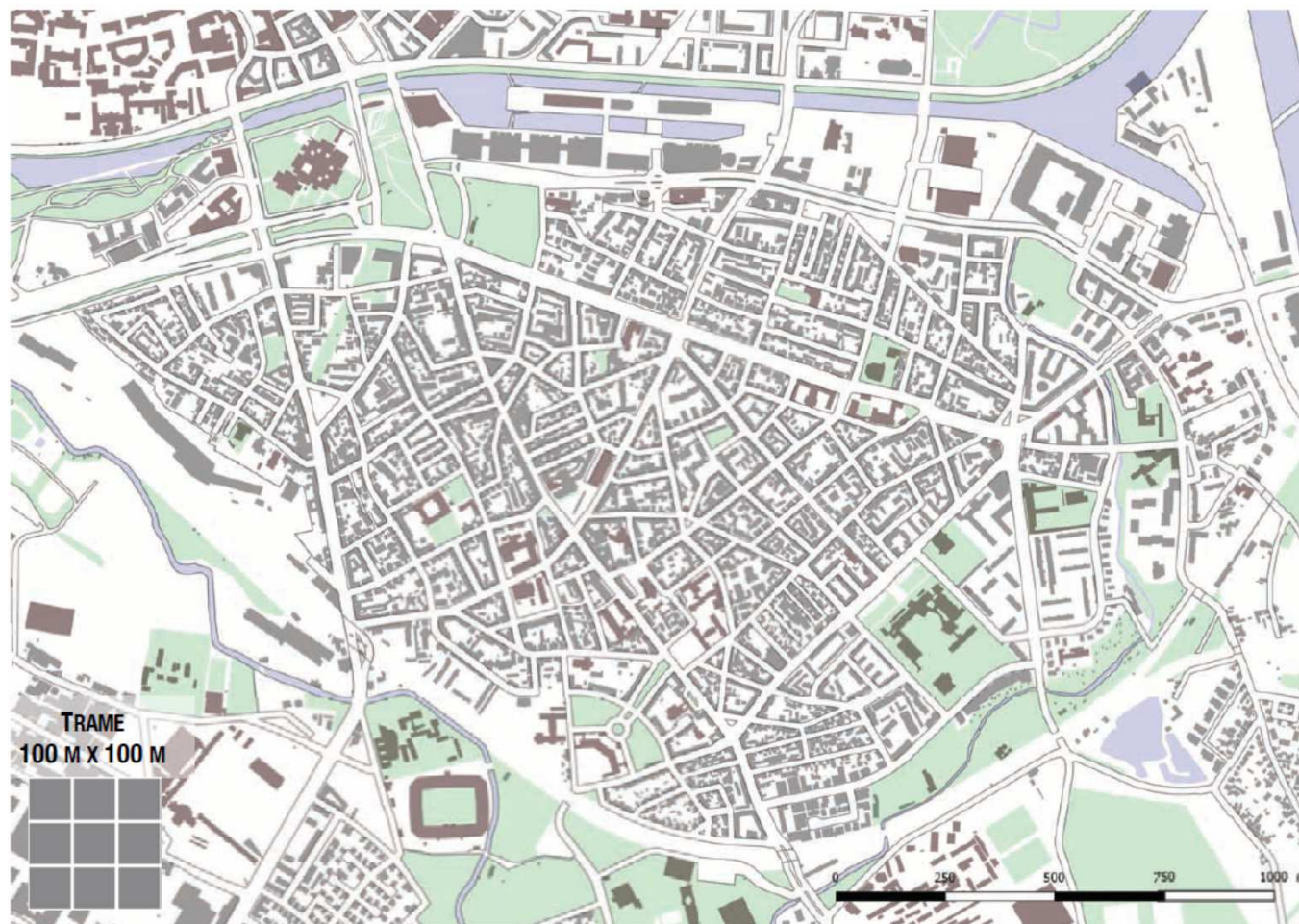


Les habitudes de déplacements sont comparables à celles du centre-ville de Strasbourg : forte utilisation de la marche, vélo utilisé pour les déplacements inter-quartiers, peu d'usage de la voiture au sein du quartier.

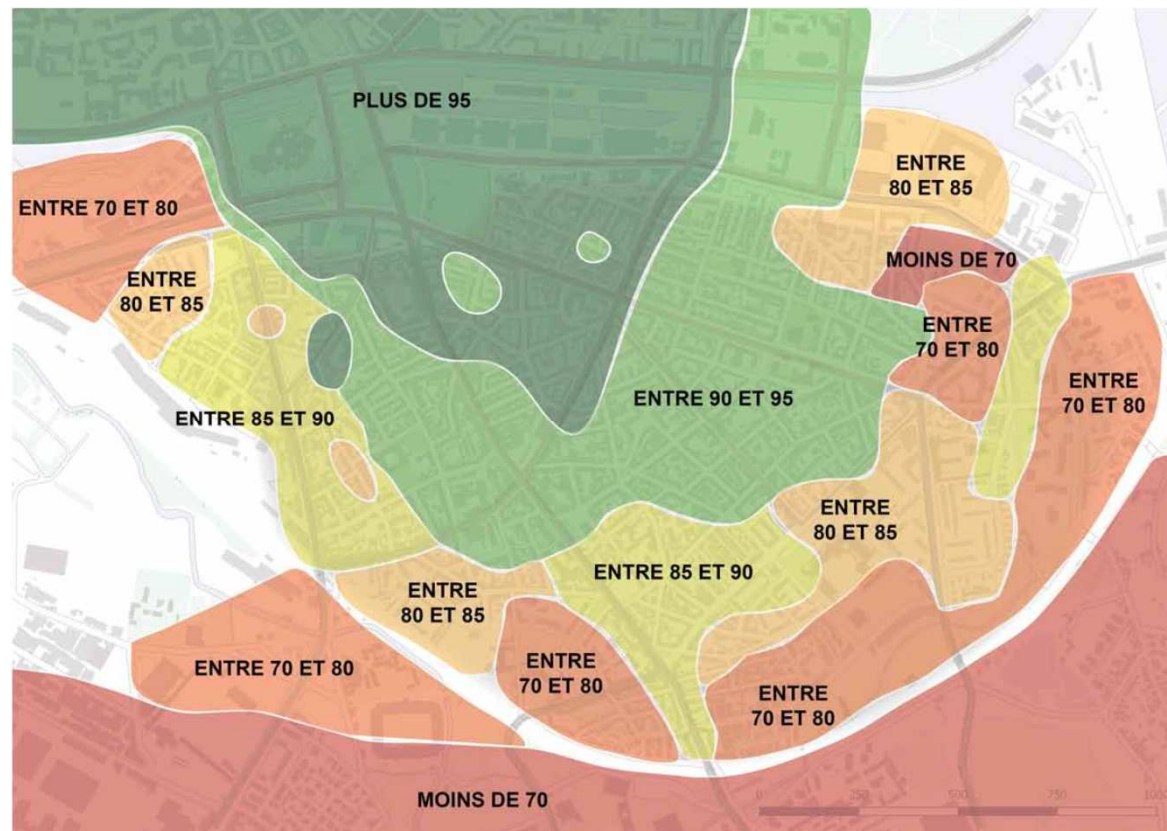
L'évolution des comportements de mobilités va dans le sens d'une diminution de l'importance du véhicule particulier au profit de la marche, des TC et du vélo.

Un quartier marchable

Une trame urbaine propice à la marche



Un quartier marchable



Un “Walk Score” (ou indice de marchabilité) est un service en mesure d’évaluer la facilité à laquelle les résidents peuvent accomplir leurs courses quotidiennes à pied. Plus un logement est à proximité des services tels que les épiceries, les pharmacies, les banques, les restaurants, les parcs et les loisirs, plus ce chiffre est élevé.

Le score est un nombre qui varie entre 0 et 100. Un score entre 70 et 85 est considéré comme relativement pratique à pied. Si le chiffre est compris entre 85 et 100, le logement est situé dans un environnement très pratique, où presque toutes les courses peuvent être réalisées sans voiture.

Des commerces accessibles

Modes de transport des clients enquêtés des commerces de la Route du Polygone (2011)

Pratiques

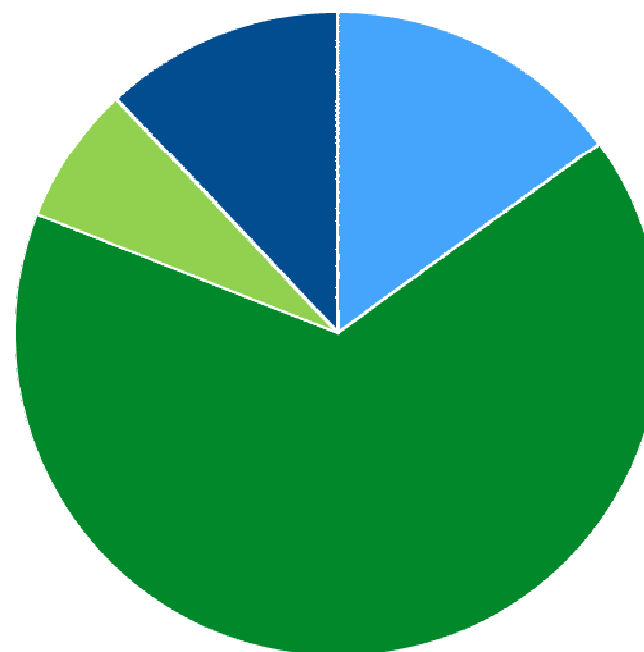
15% VP

66% A pied

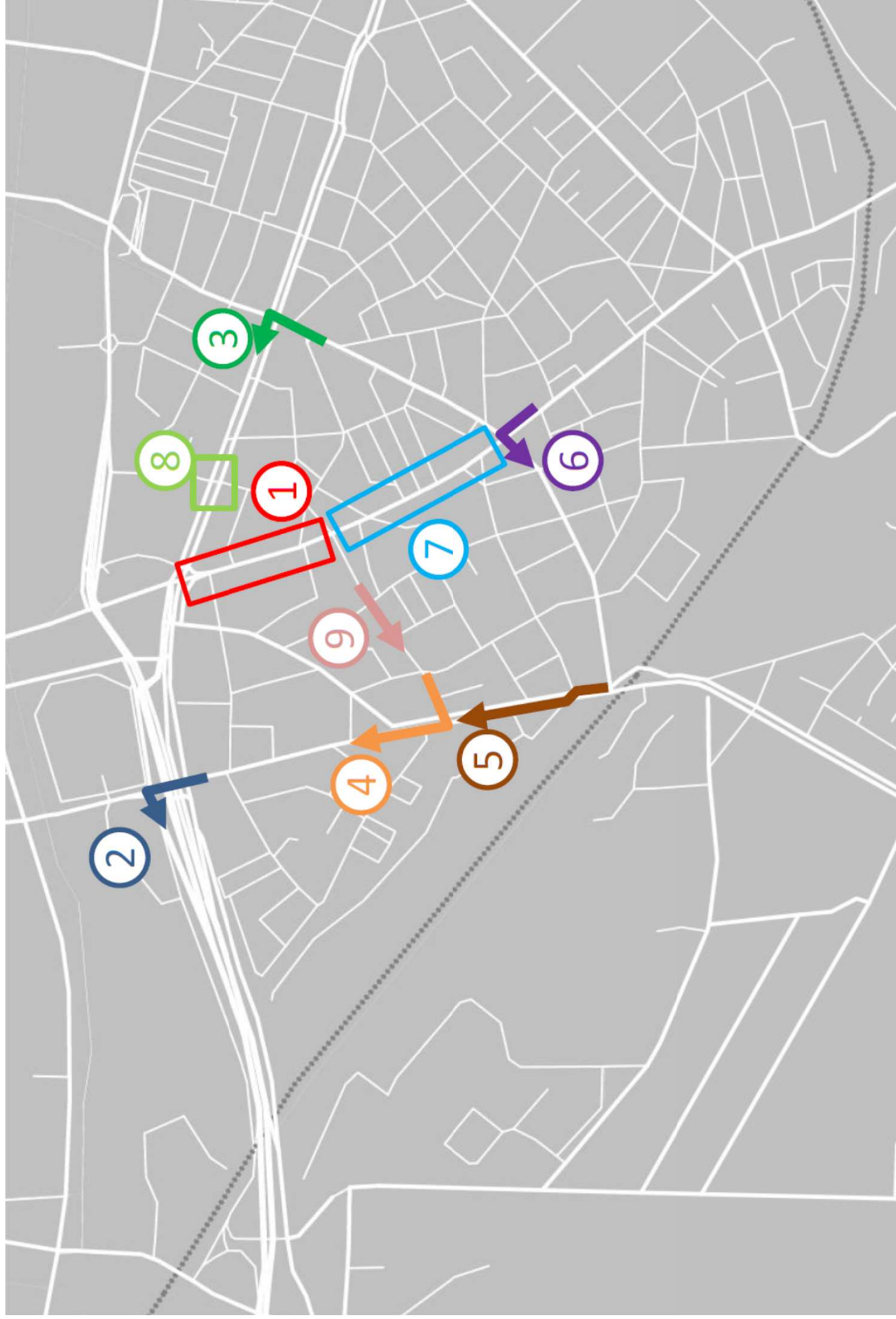
7% A vélo

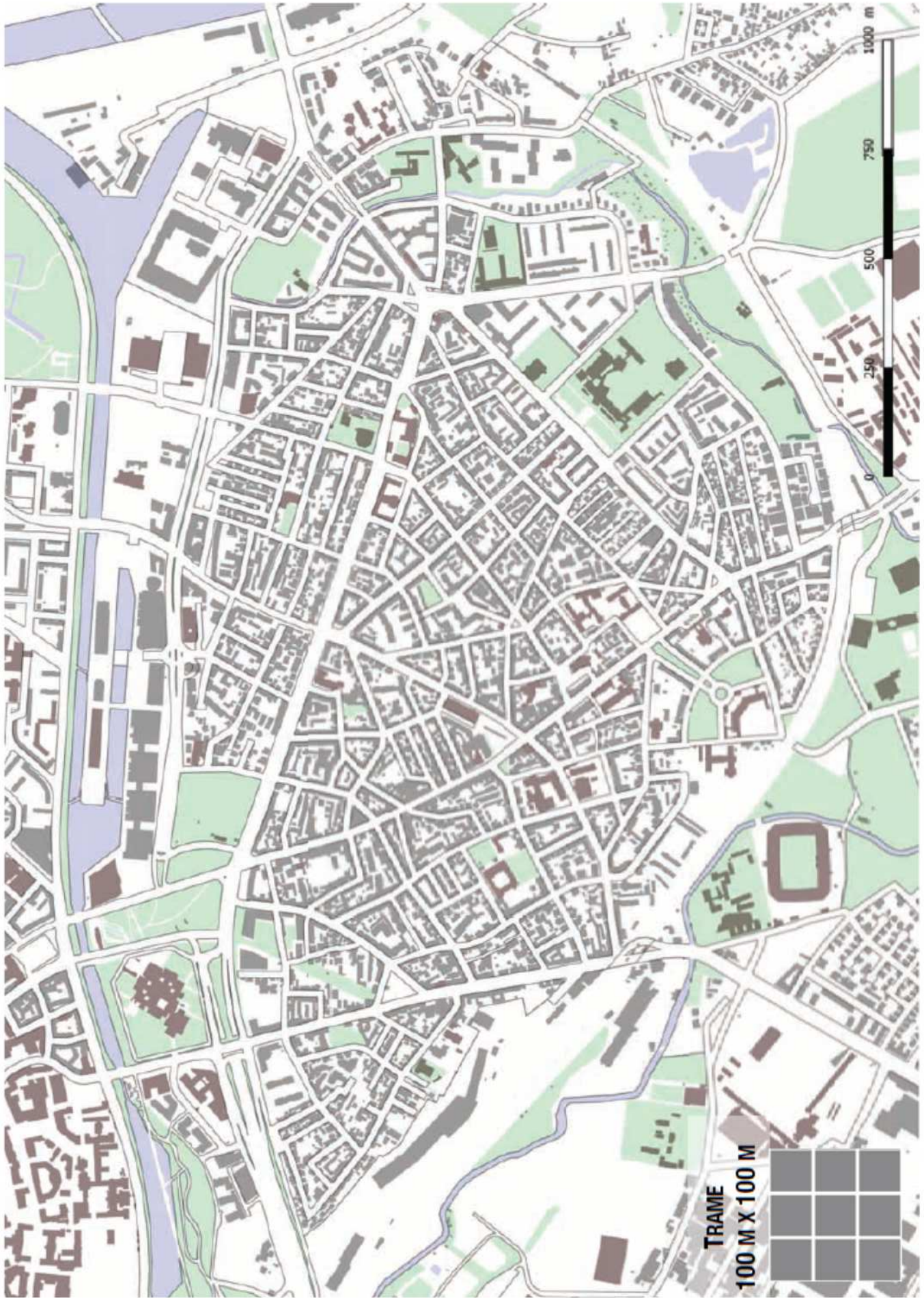
12% TC

Part modale

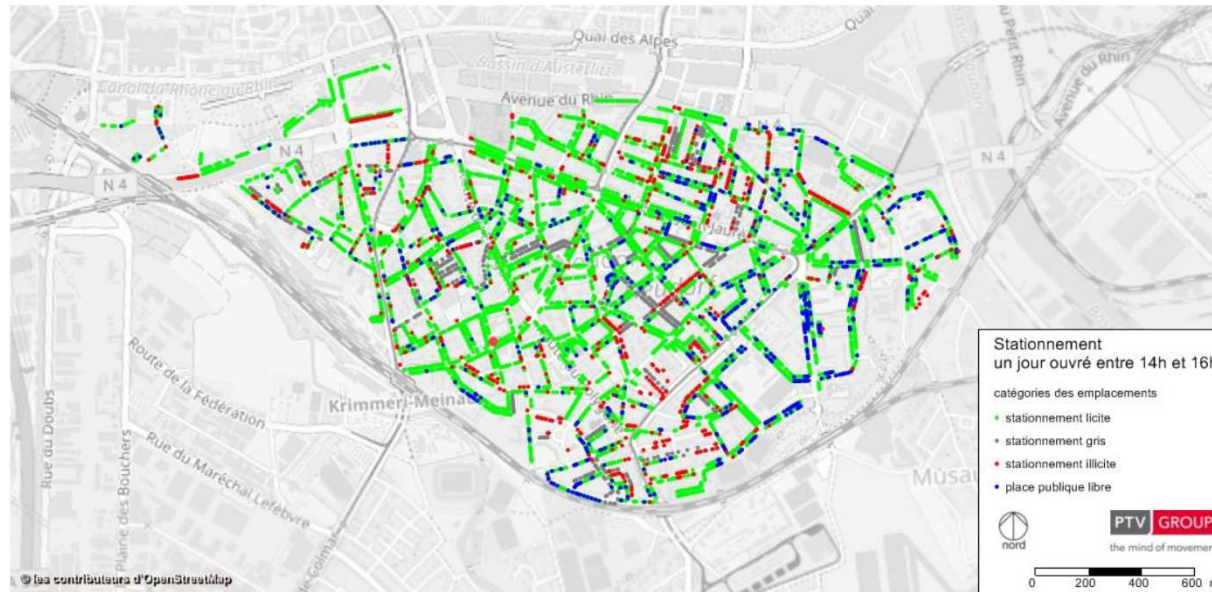


■ VP ■ A pied ■ A vélo ■ TC





Stationnement sur le quartier (suite)



Taux de rotation :

82% à 48h

72% à 24h

28% à 2h30

Taux d'occupation

:
Après-midi : 97%

Nuit : 100%



Occupation de l'espace par les voitures

Répartition
en nombre
de véhicules

Répartition
en temps passé
de stationnement

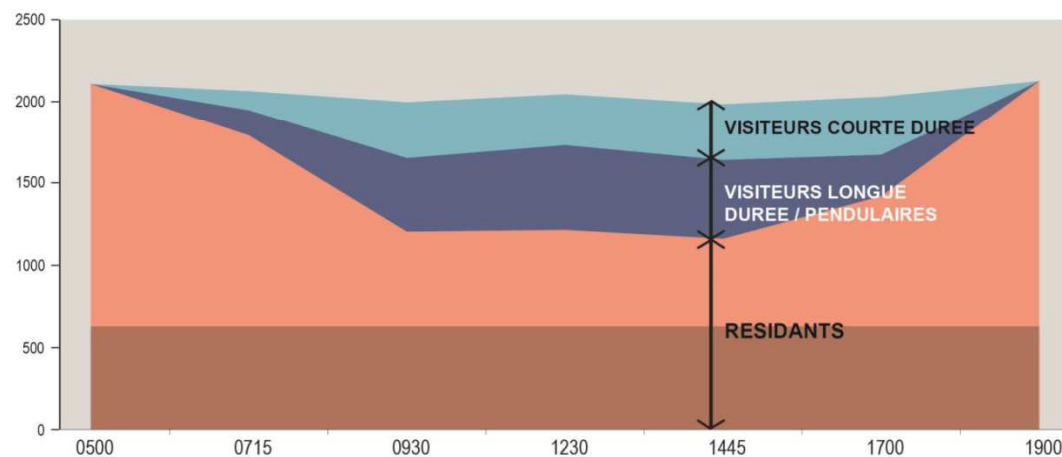


Lors de cette enquête, les plaques minéralogiques sont relevées pour chaque véhicule stationné, à l'occasion de 9 passages sur une période de 3 jours. Les passages ont eu lieu aux heures suivantes :

- Jour 1 : un passage (9h30 ou 14h45)
- Jour 2 : 7 passages (5h00, 7h15, 9h30, 12h30, 14h45, 17h00, 19h15)
- Jour 3 : un passage (9h30 ou 14h45)

Le jour 2, journée principale, est soit un mardi ou un jeudi. Les conditions météorologiques sont difficiles (pluie, nombreuse averses et orages) surtout en début de semaine.

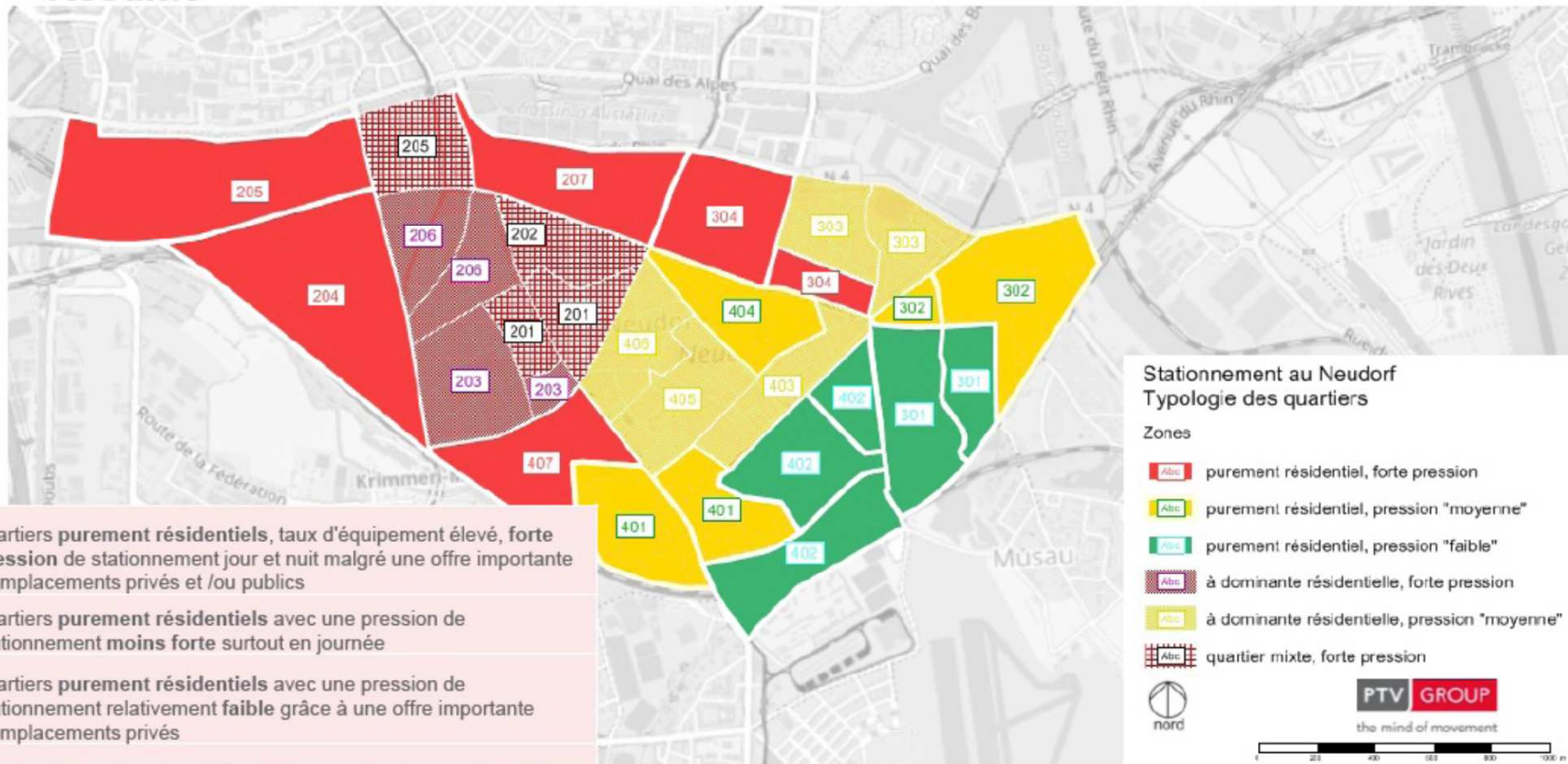
L'enquête a lieu tout au long de la semaine du 13 juin 2016.



Typologie des secteurs

TYPLOGIE DES QUARTIERS

Résumé



quartiers purement résidentiels, taux d'équipement élevé, forte pression de stationnement jour et nuit malgré une offre importante d'emplacements privés et /ou publics

quartiers purement résidentiels avec une pression de stationnement moins forte surtout en journée

quartiers purement résidentiels avec une pression de stationnement relativement faible grâce à une offre importante d'emplacements privés

quartiers à dominante résidentielle, taux d'équipement dans la moyenne, forte pression de stationnement jour et nuit suite à une offre limitée en emplacements privés et publics

quartiers à dominante résidentielle avec une pression de stationnement moins forte surtout en journée

quartiers mixtes, forte pression de stationnement