



COMMUNE D'EICHHOFFEN

**REAMENAGEMENT DE LA ROUTE DES
VOSGES (RD 35)**

**CONCERTATION PREALABLE A LA
DEFINITION DU PROGRAMME
D'AMENAGEMENT**

**DIAGNOSTICS ET PROPOSITIONS ISSUES DES
REUNIONS DE CONCERTATION ET DE L'ETUDE
DE L'ATIP**

[Réunion du 30 mars 2019](#)

Secteur 1 : de l'entrée nord au carrefour avec la rue de la gare

Diagnostic

- La limitation de vitesse à 30 est indiquée mais son positionnement entre les ponts affaiblit son impact visuel (attention du conducteur portée sur le franchissement d'un obstacle avec une chaussée réduite)
- L'îlot ne joue qu'un rôle paysager d'entrée de ville, l'effet de chicane étant trop faible (surtout dans le sens N-S) et la largeur des voies trop importante (4 mètres) pour inciter à une réduction de la vitesse)
- Le tracé de la rue, large et rectiligne, avec des trottoirs larges, est sécurisant pour l'automobiliste et incite à la vitesse. Le traitement des bordures (basses et biseautées) accentue cet effet
- L'aménagement des places de stationnement est peu cohérent : la largeur des emplacements n'est pas conforme (à peine suffisante pour un petit véhicule) et laisse une circulation piétonne insuffisante, notamment dans le cas où un véhicule plus large est stationné.

Propositions issues du groupe de travail	Propositions de l'ATIP
<p>1- Signaler la priorité à droite du débouché de la voie au lavoir.</p> <p>2- Réaliser des passages piétons sur des plateformes longues (avis divergents)</p> <p>3- Rallonger le terre-plein central et lui donner plus de hauteur</p> <p>4- Créer des parkings formant des chicanes avec passage d'un seul véhicule</p> <p>5- Remplacer le trottoir côté droit (droit sens nord-sud) par une piste cyclable. La circulation piétonne se fait sur le trottoir d'en face. ou</p> <p>6- Remplacer le trottoir côté droit (droit sens nord-sud) par des places de parking. La circulation piétonne se fait sur le trottoir d'en face. ou</p> <p>7- élargir le trottoir et supprimer les places parking</p> <p>8- Elargir le trottoir entre les deux passages piétons.</p>	<p>Phase 1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vitesse limitée à 50 km/h - Mettre en place un radar pédagogique avant la rue de la Gare - Améliorer l'efficacité de l'îlot d'entrée en doublant le tracé des limites par une bande blanche - Revoir les passages piétons <p>Phase 2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sécuriser les cheminements piétons et cycles en revoyant l'emplacement des passages piétons et la largeur des trottoirs - Réinterroger le besoin de stationnement - Proposer des solutions de réduction de la vitesse automobile par un traitement de voirie plus adapté (bordures, largeur de chaussée) ou des dispositifs ponctuels ; à ce titre on pourrait envisager un traitement en chicane intégrant 2/3 places de stationnement côté est en bas du tronçon et 1/2 places à l'ouest côté carrefour pour répondre aux besoins de courte durée du commerce <p>Coût estimé phase 2 ATIP : 193 336,00 € HT</p>

Secteur 2 : Carrefour route des Vosges-rue de la Gare

Diagnostic

- Signalisation parfois peu cohérente : en venant du Nord, la limitation de vitesse à 30 est indiquée mais associée au carrefour et à un rétrécissement de chaussée, alors qu'elle est déjà en vigueur sur la rue. Pas de panneau « rappel » :
- Le panneau d'intersection annonce-t-il le carrefour de la rue de la Gare ou celui de la rue des Acacias 50 mètres plus loin (qui, lui, impose une priorité à droite dans ce sens) ? - Dans l'autre sens, le panneau indique la vitesse aux véhicules venant de la rue de la Gare.
- Le rétrécissement du trottoir présente un danger pour les piétons (largeur non conforme et insuffisante), d'autant plus qu'ils sont dos aux voitures.
- Le virage limite la visibilité des automobilistes montant mais l'élargissement de la chaussée au droit du carrefour n'incite pas à la réduction de la vitesse, sauf en cas de présence de piéton ou de cyclistes, avec freinage souvent brutal.
- Depuis le Sud, l'abord de la rue de la gare est contradictoire :
 - La large ouverture du carrefour facilite la visibilité sur les véhicules débouchant de droite et limite l'effet de ralentisseur de la priorité à droite s'il n'y a pas de véhicule
 - Les automobilistes ralentissent peu pour prendre la rue de la Gare, et ce malgré le rétrécissement de chaussée, en raison du tracé très large du virage. La priorité de passage n'incite pas à ralentir (le panneau n'est pas mis en évidence)
 - En venant de la rue de la Gare, le rétrécissement de la chaussée à l'abord du carrefour est visible (suppression trottoir) et accompagné du panneau de priorité en face mais la sortie sur la route des Vosges n'est pas claire : la priorité n'a pas été rappelée, l'insertion dans le carrefour pour tourner à gauche coupe l'ilot matérialisé par une bande continue de pavés blanc, qui peut être perçue comme une bande infranchissable

Propositions issues du groupe de travail	Propositions de l'ATIP
1- Passage piéton « auberge Mönchberg » : Déplacer le passage piéton vers le nord pour améliorer la visibilité. Surélever le passage sur un plateau (avis divergents) 2- Suppression de l'ilot pour rétrécir le carrefour et gagner de la largeur de trottoir. 3- Trottoirs étroits : élargir et/ou barrières protégeant de la route. 4- Miroirs pour améliorer la visibilité des sorties de propriété. 5- Inverser la priorité dans le rétrécissement, donner la priorité aux véhicules arrivant de la rue de la gare (avis divergents). 6- Circulation alternée en voie unique (avis divergents)	Phase 1 : <ul style="list-style-type: none"> - limitation à 30 km/h en ciblant le tronçon central (de l'écluse à la rue de la gare). - Clarifier la signalétique routière (repositionnement des panneaux, notamment pour clarifier les priorités - Supprimer le traitement de l'ilot central en pavés blancs sur la rue de la Gare et mettre en œuvre un marquage au sol approprié (par ex. bande blanche discontinue) tout en veillant au maintien d'un rayon large dans le virage pour assurer le maintien des conditions de circulation des poids lourds Phase 2 : <ul style="list-style-type: none"> - Sécuriser les circulations piétonnes et automobiles en réduisant la chaussée au profit des trottoirs, avec une bordure marquée ou <ul style="list-style-type: none"> - réaliser un plateau surélevé englobant la surface comprise entre les deux passages piétons, associés à une limitation de vitesse spécifique de zone, pour permettre à tous les usagers d'identifier cette zone comme soumise à une interaction modale forte, tout en assurant un ralentissement des véhicules. <p>Coût estimé phase 2 ATIP : 85 167 €</p>

Secteur 3 : caserne pompiers-mairie

Diagnostic

- La traversée au droit de la place de la mairie présente des incohérences d'aménagement, qui affectent la lisibilité fonctionnelle et urbaine :
 - 2 rues aboutissent sur la RD35 : la rue des Peupliers et la rue des Acacias, sans que les priorités soient indiquées,
 - Soit par manque de panneau (Acacias),
 - Soit par une signalétique contradictoire (Peupliers : panneau sur RD ≠ marquage au sol en bout de rue)
 - Le traitement au sol et la configuration urbaine favorise l'accélération des véhicules :
 - Elargissement de la chaussée,
 - Elargissement de la perception urbaine par une implantation des bâtiments ouverte ou en retrait (y compris la fontaine)
 - Suppression des bordures, remplacées par un fil pavé à l'Ouest et un caniveau à l'Est
 - Continuité du revêtement enrobé sur la chaussée, au détriment du traitement de sol pavé de la place, indiquant une utilisation mixte – pour mémoire, le traitement pavé sur la chaussée, qui existait auparavant, a été remplacé par un enrobé en raison des problèmes d'entretien qu'il génèraient
- Les arrêts bus sont matérialisés à cheval sur la chaussée et l'espace piéton
- La largeur des trottoirs présente un danger pour les piétons (largeur non conforme et insuffisante).
- On peut s'interroger sur la pertinence de deux passages piétons proches
- Les modes de déplacement doux sont desservis par une configuration de voirie mal adaptée (notamment les vélos qui partagent la chaussée avec les automobiles, trafic routier important, flux croisés)

Propositions issues du groupe de travail	Propositions de l'ATIP
1- Elargir le trottoir et/ou sécuriser avec des barrières 2- Voie unique de circulation régulée par un feu (avis divergents) 3- Marquer la priorité à droite du débouché de la Place de la Mairie par un panneau clignotant 4- Passage piéton sur plateau surélevé (avis divergents) 5- Radar flashant (avis divergents)	Phase 1 : <ul style="list-style-type: none"> - limitation à 30 km/h en ciblant le tronçon central (de l'écluse à la rue de la gare). - Clarifier la signalétique routière (repositionnement des panneaux, notamment pour clarifier les priorités) Phase 2 : <ul style="list-style-type: none"> - Sécuriser les circulations piétonnes et automobiles en réduisant la chaussée au profit des trottoirs, avec une bordure marquée ou <ul style="list-style-type: none"> - réaliser un plateau surélevé englobant la surface comprise entre les deux passages piétons, associés à une limitation de vitesse spécifique de zone, pour permettre à tous les usagers d'identifier cette zone comme soumise à une interaction modale forte, tout en assurant un ralentissement des véhicules. Coût estimé phase 2 ATIP : 40 659 €

Secteur 4 + 5 : place de la Mairie - Ecluse

Diagnostic

- La largeur de la chaussée dans le virage favorise les automobiles, sécurisées malgré la faible visibilité dans le sens S-N, et ce au détriment des piétons
- Les circulations piétonnes sont non conformes et dangereuses :
 - Trottoirs trop étroits dans le virage (<1,40 mètre) et même, ponctuellement, suppression du trottoir (angle de la maison bleue avant l'église) qui pose un réel problème de sécurité
 - Dans l'écluse, l'élargissement des circulations piétonnes par constitution de l'écluse revêt un caractère provisoire ; seuls les poteaux séparent les circulations, mais l'espace piéton, à cheval sur trottoir et chaussée n'est pas aisément praticable pour des personnes valides et inutilisables pour des PMR ou poussettes en raison des nombreux obstacles verticaux (poteaux divers) et horizontaux (bordure et caniveau)
- Le traitement très ouvert du croisement avec la rue du vignoble incite les voitures qui l'empruntent à s'y engager sans réduire leur vitesse ; son réaménagement pourrait avoir un double impact : réduire la vitesse en entrée de rue des Vignobles et matérialiser la zone d'attente des véhicules avant l'écluse.
- La signalétique routière devra être adaptée (au minimum rappel sous panneau de limitation de vitesse à 30) et une signalétique directionnelle mise en place
- Priorité sur l'écluse à réinterroger au vu de l'évolution du trafic et des contraintes de circulation (visibilité) : les véhicules entrant dans la ville, prioritaires, ne sont pas incités à réduire leur vitesse, et ce d'autant plus que la route est descendante dans le sens S-N ; l'élargissement de la route après l'écluse jusqu'à la mairie incite au maintien d'une vitesse supérieure aux limites autorisées, tel que relevé par les comptages routiers.
- Historiquement, l'implantation d'une écluse à ce point de rétrécissement de l'espace urbain avait pour but de préserver le bâti. En soi, le rétrécissement permet le ralentissement naturel des véhicules, même en double sens ; il y aurait lieu de définir alors le côté sur lequel la circulation des piétons serait sécurisée et les traversées en amont et aval.

Propositions issues du groupe de travail	Propositions de l'ATIP
6- Mettre la rue du Vignoble à double sens (avis divergents) 7- Elargir l'entrée du parking et optimiser le nombre de places Le signaler par un marquage au sol. 8- Interdit la rue du Vignoble à la circulation (sauf riverain). 9- Modifier le sens de priorité dans l'écluse (priorité aux véhicules venant du nord). 10- Supprimer les plots dans l'écluse et surélever le trottoir, élargir le trottoir d'un côté	Phase 1 : <ul style="list-style-type: none"> - limitation à 30 km/h en ciblant le tronçon central (de l'écluse à la rue de la gare). - Clarifier la signalétique routière (repositionnement des panneaux, notamment pour clarifier les priorités - Renforcer la perception de l'écluse par la mise en peinture au sol du tracé des limites (bande blanche, zébra) Phase 2 : <ul style="list-style-type: none"> • Aménager durablement l'Ecluse en assurant des espaces praticables aux piétons et vélos, a minima d'un côté de la route (Est) en mettant en cohérence les passages piétons • Redéfinir le cas échéant le sens de priorité des véhicules, • Réaménager le carrefour de la rue du Vignoble en réduisant l'ouverture pour <ul style="list-style-type: none"> ○ Sécuriser la traversée piétonne ○ Ralentir la vitesse des véhicules entrants ○ Mettre en cohérence le tracé de voirie avec le fonctionnement de l'écluse ○ Matérialiser la proximité des équipements scolaires • Adapter la signalétique routière et directionnelle aux nouveaux besoins (repositionnement et précisions concernant les priorités) • Définir un aménagement ou des dispositifs qualitatifs de nature à valoriser et sécuriser le centre du village, nœud de circulations entre les différentes zones d'habitat et les équipements où se concentrent plusieurs problématiques urbaines : <p>Coût estimé phase 2 ATIP : 99 936 € + 41 384 € écluse</p>

Secteur 6 : de l'écluse à l'entrée sud

Diagnostic

- La largeur de la chaussée et la nature des bordures entraînent un sentiment de sécurité pour les automobilistes qui autorise une vitesse excessive par rapport à la limitation souhaitée (et correctement indiquée sur ce tronçon)
- Les circulations piétonnes sont conformes et homogènes, mais la présence de bacs à fleurs gêne ponctuellement la circulation sur trottoirs
- Les vélos partagent la route avec les véhicules
- A noter ponctuellement la présence de véhicules en stationnement sur le trottoir, essentiellement avant l'écluse en venant du Sud.
- Le traitement très ouvert du croisement avec la rue des Tilleuls assure une bonne visibilité mais incite moins les véhicules venant du Nord à ralentir. De plus, la traversée piétonne en est rallongée.
- La signalétique routière ne nécessite pas d'adaptation majeure dans cette configuration
- La réglementation de la vitesse à 30 dès l'entrée dans le village, notamment sur ce tronçon relativement sécurisant pour les différents usagers atténue l'impact de la limitation sur les zones réellement sensibles pour la sécurité et le confort des usagers (de l'écluse à la rue de la Gare)

Propositions issues du groupe de travail	Propositions de l'ATIP
<p>Ecluse :</p> <p>1- Elargir le trottoir ou</p> <p>2- Créer une piste cyclable ou</p> <p>3- Supprimer le trottoir et rétablir la circulation sur 2 voies (avis divergents)</p> <p>4- Inverser le sens de priorité (priorité aux véhicules venant du centre du village).</p> <p>5- Passage piéton sur plateau surélevé</p> <p>6- Barrières ou poteaux avec jardinière pour matérialiser le trottoir quand il est peu large</p> <p>7- ligne blanche continue tout le long de la route</p> <p>8- Panneau rappelant la priorité à droite</p> <p>9- Plateau surélevé pour tout le carrefour avec la rue des tilleuls</p> <p>10- Chicane permettant le passage d'un seul véhicule à l'entrée du village</p> <p>11- Radar pédagogique</p>	<p>Phase 1 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vitesse limitée à 50 km/h - Mettre en place un radar pédagogique entre la rue des tilleuls et l'écluse - Améliorer l'efficacité de l'îlot d'entrée en doublant le tracé des limites par une bande blanche - Revoir les passages piétons <p>Phase 2 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - redéfinir le tracé de la voirie pour libérer les trottoirs des mobiliers qui gênent la circulation des piétons : - réduire la vitesse des véhicules par réduction de la largeur de chaussée - Mise en œuvre de chicanes en quinconce, par exemple au moyen de poutres bois constituant des bacs, directement ancrés dans la chaussée, sans création d'aménagement maçonnés ; ce système présente l'avantage de pouvoir être démonté ou adapté au regard du fonctionnement constaté à l'usage ; <ul style="list-style-type: none"> o intégrer ainsi les modalités de fleurissement o prévoir 1 ou 2 places de stationnement pour les besoins temporaires ou visiteurs <p>Coût estimé phase 2 ATIP : 169 519 €</p>