

# Etude de sécurité des déplacements et de réorganisation des circulations motorisées

Commune de Still



**Rapport d'étude**

Avril 2024

Le Cerema est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires, présent partout en métropole et dans les Outre-mer grâce à ses 26 implantations et ses 2 400 agents. Détenteur d'une expertise nationale mutualisée, le Cerema accompagne l'État et les collectivités territoriales pour la transition écologique, l'adaptation au changement climatique et la cohésion des territoires par l'élaboration coopérative, le déploiement et l'évaluation de politiques publiques d'aménagement et de transport.

Doté d'un fort potentiel d'innovation et de recherche incarné notamment par son institut Carnot Clim'adapt, le Cerema agit dans 6 domaines d'activités : Expertise & ingénierie territoriale, Bâtiment, Mobilités, Infrastructures de transport, Environnement & Risques, Mer & Littoral.

Site web : [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr)

# Etude de sécurité des déplacements et de réorganisation des circulations motorisées

Commanditaire : Commune de Still

Auteur :

Responsables du rapport

**Audrey PIERRON** – Département TMI – Groupe MT

Tél. : +33(0) 3 87 20 45 30

Courrier : [audrey.pierron@cerema.fr](mailto:audrey.pierron@cerema.fr)

Cerema Est –Bâtiment C –Ile du Saulcy –CS 30855 – 57045 METZ cedex 1

**Nicolas SPEISSER** – Département TMI – Groupe MT

Tél. : +33(0) 3 87 20 45 23

Courrier : [nicolas.speisser@cerema.fr](mailto:nicolas.speisser@cerema.fr)

Cerema Est –Bâtiment C –Ile du Saulcy –CS 30855 – 57045 METZ cedex 1

## Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	12/23	Version initiale
2	04/2024	Compléments suite à la réunion du 23.02.2024

## Références

N° d'affaire : 23-ET-0180

Nom	Service	Rôle	Date	Visa
Audrey PIERRON	Cerema Est	Autrice principale	04/2024	
Nicolas SPEISSER	Cerema Est	Relecteur	04/2024	
Solenne CORTES	Cerema Est	Valideur	04/2024	

## Résumé de l'étude

Le Cerema et l'ANCT sont partenaires pour mobiliser l'expertise du Cerema en réponse aux besoins d'accompagnement sur mesure des projets de certaines collectivités. Dans ce cadre, le Cerema et l'ANCT financent à parts égales, pour la commune de Still, la réalisation d'une étude sur la sécurité des déplacements et la réorganisation des circulations motorisées.

L'objectif de cette étude est d'identifier les leviers permettant une circulation apaisée sur l'ensemble de l'agglomération, favorisant les déplacements des piétons et cyclistes. Un diagnostic a permis d'identifier les éléments clés du fonctionnement urbain de Still.

L'élaboration d'un nouveau schéma des circulations a nécessité la réalisation d'une hiérarchisation des rues du réseau viaire. Les travaux pour aboutir à une ville plus apaisée se concentreront principalement sur la RD118 ainsi qu'aux abords des établissements scolaires.

La généralisation du 30 km/h est proposée par le Cerema. Ce serait une première action à mettre en œuvre pour marquer la volonté municipale, et aboutir à l'apaisement des circulations et au développement des modes actifs.

## 5 à 10 mots clés à retenir de l'étude

Etude de circulation	Modes actifs
Zone 30	
Aménagements cyclables	
ANCT	
Circulation apaisée	

## Statut de communication de l'étude

Les études réalisées par le Cerema sur sa subvention pour charge de service public sont par défaut indexées et accessibles sur le portail documentaire du Cerema. Toutefois, certaines études à caractère spécifique peuvent être en accès restreint ou confidentiel. Il est demandé de préciser ci-dessous le statut de communication de l'étude.

- Accès libre : document accessible au public sur internet
- Accès restreint : document accessible uniquement aux agents du Cerema
- Accès confidentiel : document non accessible

Cette étude est capitalisée sur la plateforme documentaire [CeremaDoc](https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx), via le dépôt de document : <https://doc.cerema.fr/depot-rapport.aspx>

## Contexte et objet de l'étude

Le Cerema et l'ANCT sont partenaires pour mobiliser l'expertise du Cerema en réponse aux besoins d'accompagnement sur mesure des projets de certaines collectivités. Dans ce cadre, le Cerema et l'ANCT financent à parts égales, pour la commune de Still, la réalisation d'une étude sur la sécurité des déplacements et la réorganisation des circulations motorisées.

La commune de Still est située à environ 9 km à l'Ouest de Molsheim et compte environ 1 800 habitants. Elle est située dans le canton de Mutzig. Entourée de collines, elle est à l'écart des axes routiers principaux. La configuration de l'agglomération est la suivante : un centre ancien accolé à un axe de circulation rectiligne aux emprises réduites génère des difficultés de circulation tant pour le trafic motorisé que pour les déplacements des modes actifs, piétons et cyclistes. L'enjeu de sécurité des déplacements est particulièrement prégnant avec la présence de l'institut Adèle pour personnes handicapées et malvoyantes.

La commune de Still a souhaité réaliser une étude sur la sécurité des déplacements et les dysfonctionnements identifiés par la municipalité sont les suivants :

- des vitesses inappropriées dans un milieu urbain dense ;
- des problèmes de déplacement des piétons liés au stationnement anarchique ;
- sécurisation nécessaire des déplacements des piétons et des cyclistes et prise en compte des personnes handicapées ou malvoyantes ;
- des cheminements piétons non sécurisés : absence de trottoir ou quasi inexistant ;
- sécurisation nécessaire de la sortie de l'école maternelle / élémentaire et ainsi que le cheminement jusqu'au futur site du périscolaire avec une attention particulière concernant la rue de la Liberté.

L'étude aboutit à un plan de circulation qui concerne l'ensemble des rues de la commune de Still. L'étude précise :

- Le type d'aménagement à envisager : rue à 50 km/h, zone 30 ou zone de rencontre ;
- Les sens de circulations ;
- Les itinéraires cyclables ;
- La réorganisation du stationnement ;
- La sécurisation des déplacements piétons.

## Sommaire

<b>1</b>	<b>Présentation de la commune de still</b>	<b>7</b>
1.1	La situation de la commune de Still	7
1.2	La topographie	9
1.3	Les pôles générateurs	9
1.4	L'accidentologie et le trafic routier	10
1.5	Les piétons	11
1.6	Le réseau cyclable	16
1.7	Le réseau interne de voirie	16
1.7.1	La voirie primaire	18
1.7.2	Le réseau de voies secondaires ou de distribution	18
1.7.3	Les rues résidentielles	18
1.7.4	Carte des vitesses maximales autorisées actuellement	21
1.8	Le stationnement	22
1.8.1	Des emprises insuffisantes	22
1.8.2	Des stationnements anarchiques	23
1.8.3	Des places de stationnement à réorganiser	23
<b>2</b>	<b>Synthèse du diagnostic</b>	<b>24</b>
<b>3</b>	<b>Propositions d'actions</b>	<b>25</b>
3.1	Rappel des objectifs	25
3.2	Les enjeux	25
3.3	La hiérarchisation du réseau proposée	26
3.4	Aménagements à court terme	28
3.4.1	Route de Flexbourg	28
3.4.2	Rue des Vignes et rue des Vergers	30
3.4.3	Rue du Calvaire	31
3.4.4	Grand rue	32
3.4.5	Rue de la Liberté	34
3.5	Aménagements à long terme	37
3.5.1	Route de Flexbourg	37
3.5.2	Du carrefour rue du calvaire jusqu'au giratoire	41
3.5.3	Aménagement du Carrefour du Calvaire	42
3.6	Aménagement des zones de rencontre	43
3.7	Sécurisation des accès aux écoles et au périscolaire	44
3.7.1	Ecoles élémentaire et maternelle	44
3.7.2	Chemins piétons école - périscolaire	45
<b>4</b>	<b>Conclusion</b>	<b>49</b>

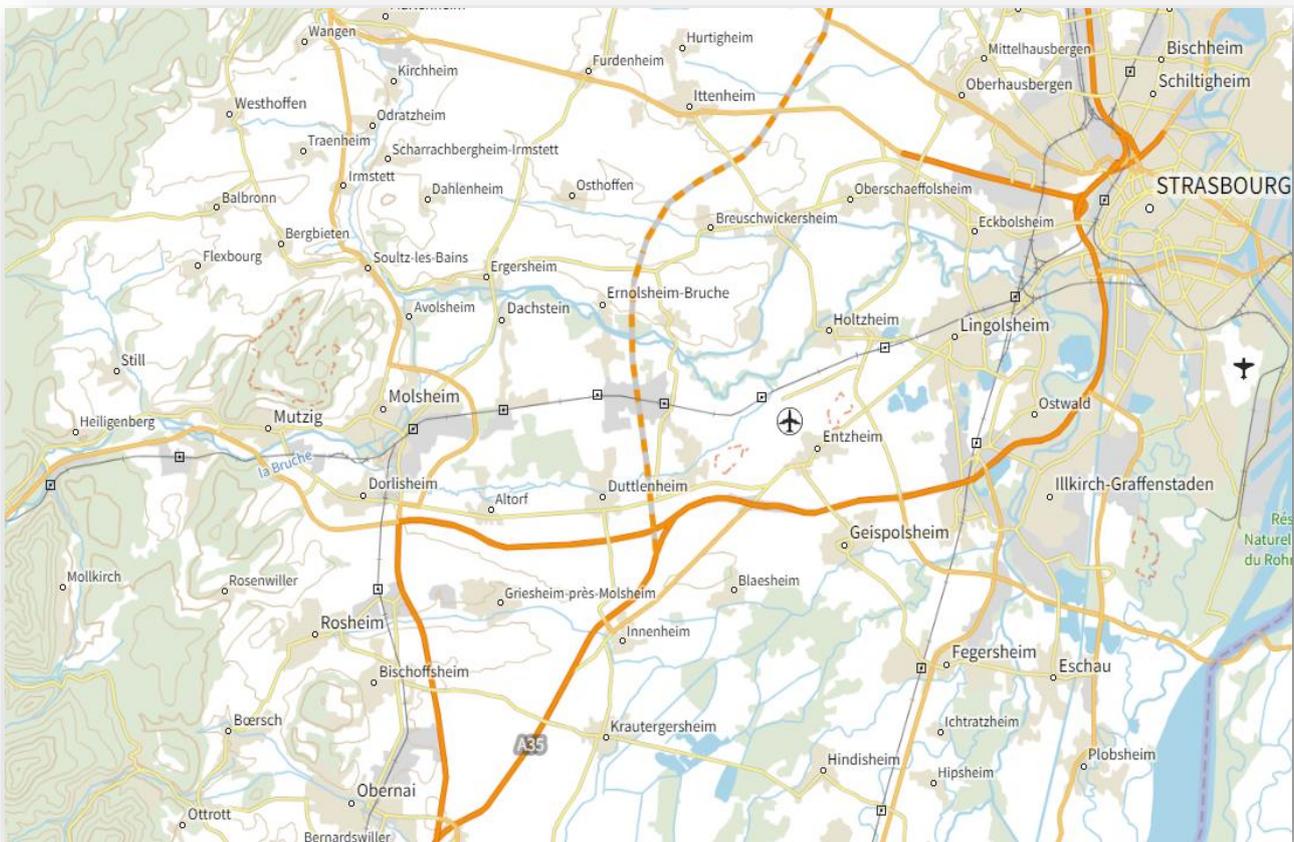
# 1 PRESENTATION DE LA COMMUNE DE STILL

## 1.1 La situation de la commune de Still

La commune de Still est éloignée des grands axes routiers, mais reste dans l'influence de l'aire urbaine de Strasbourg. Elle se situe à 30 km de Strasbourg et est desservie par l'autoroute A352, la RD1420 au sud et la RD118 qui traverse la commune.

La commune possède un établissement de santé pour personnes malvoyantes ainsi que deux écoles éloignées l'une de l'autre de 400 mètres environ, une caserne de pompier et quelques commerces de proximité (boulangerie, superette, restaurant, camping).

La particularité de cette commune est qu'elle possède un centre bourg très dense et la commune est très étendue avec le lotissement du Munchhof situé plus au nord. L'urbanisation s'est faite principalement tout le long de la RD118.



L'urbanisation est concentrée sur la partie sud de la commune, d'importants lotissements ainsi qu'un institut pour aveugles, ont été aménagés. Les logements sont principalement constitués de pavillons ou de petits collectifs.



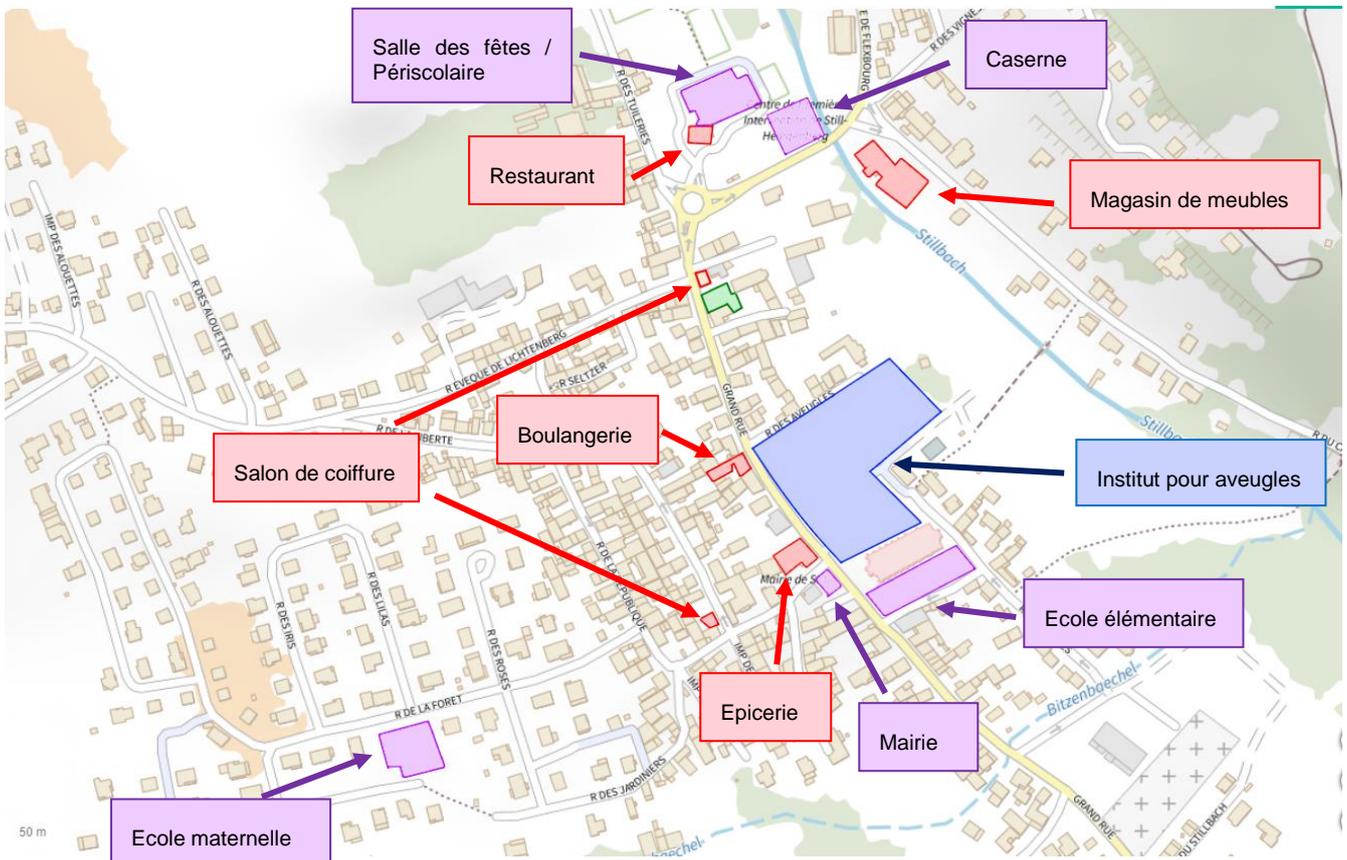
## 1.2 La topographie

La commune de Still se situe dans une zone au relief majoritairement plat de la vallée de la Bruche non loin de Molsheim à une altitude moyenne de 283 m (variant entre 180 m à 672 m). Ce relief relativement plat est un atout important pour un développement des déplacements à vélo.

## 1.3 Les pôles générateurs

Les pôles générateurs de flux sont les lieux où les déplacements tous modes sont les plus importants (cette liste n'est pas exhaustive). Sur la commune ces pôles peuvent être répartis en 3 catégories :

- Les services
  - La mairie : Grand rue
  - L'école élémentaire : Rue des Ecoles
  - L'école maternelle : Rue de la Forêt
  - Caserne des pompiers : Route de Flexbourg
  - Salle des fêtes – périscolaire : Grand rue
  
- Les commerces
  - La boulangerie : Grand rue
  - Le restaurant des Tuileries : Grand rue
  - Supermarché Proxi : Rue de la Liberté
  - Magasin de meubles : Rue du Calvaire
  - Salons de coiffure : Rue de la liberté et grand rue
  
- Institut et entreprises
  - Institut des aveugles : Grand rue



La localisation des pôles générateurs fait apparaître que les activités de commerces et les services se concentrent principalement sur la Grand rue.

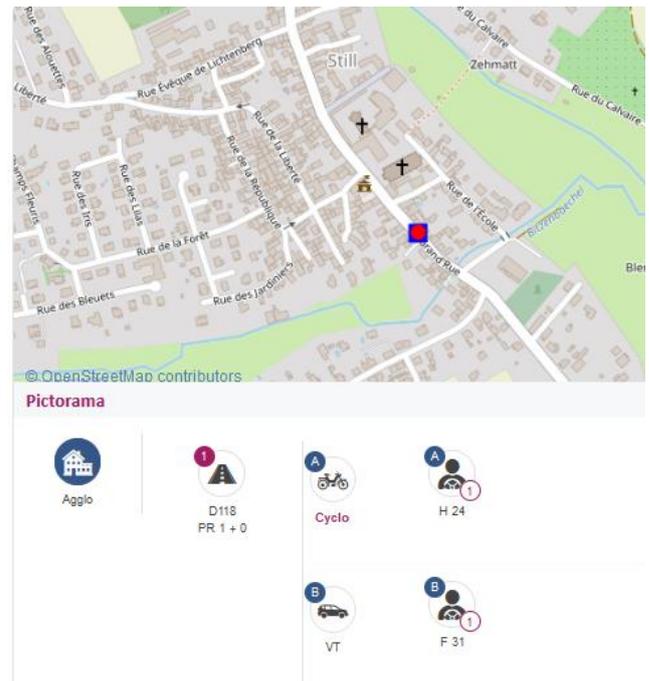
Concernant les déplacements des modes actifs piétons et vélos ainsi que les déplacements motorisés liés à la dépose des enfants à l'école, ils se concentrent aux abords des établissements scolaires.

Il existe également un petit camping d'une capacité d'environ 200 emplacements avec beaucoup de résidents à l'année. Il ne génère pas un gros trafic mais il est pris en compte dans la présente étude.

## 1.4 L'accidentologie et le trafic routier

Le relevé des fichiers de l'accidentologie à partir de la base de données nationale Traxy, fait apparaître sur la commune de Still, un seul accident corporel sur la période 2014 à 2022.

Cet accident est un accident léger et non mortel, situé hors intersection et en plein jour. Il implique un cyclomoteur circulant sur la RD118 (à environ 50 km/h) qui heurte un véhicule de tourisme – Bilan 1 blessé léger.



D'après les données de la mairie, le trafic routier qui traverse Still par la D118 est d'environ 4 320 véhicules par jour, deux sens confondus, dont 170 poids lourds.

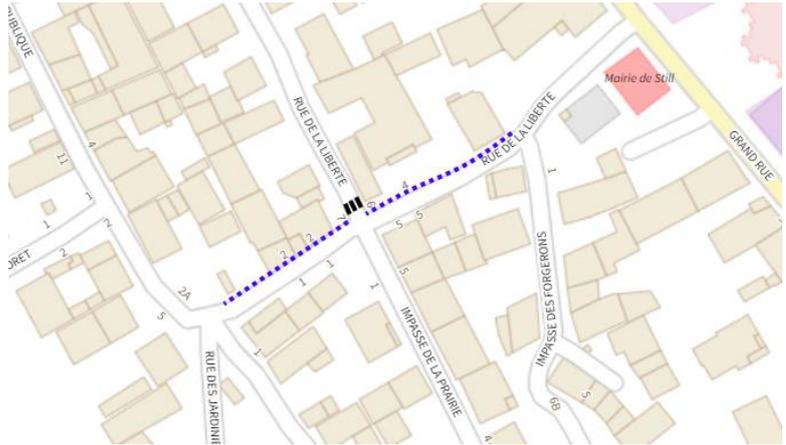
## 1.5 Les piétons

L'analyse de l'accidentologie a montré qu'il n'y avait pas de piéton impliqué dans un accident corporel sur les 5 dernières années.

Il existe un seul cheminement piéton bénéficiant d'une signalisation horizontale spécifique (rue de la liberté) permettant de relier la zone résidentielle à l'école élémentaire. Sur cet itinéraire piéton, très emprunté, nous avons pu constater que certains passages piétons ne sont pas implantés dans la continuité de l'itinéraire et, par conséquent, ne sont pas utilisés.



*Signalisation horizontale pour les piétons*



*Section comportant une signalisation horizontale pour les piétons*



*Fin de l'itinéraire*

Les visites terrain ont fait apparaître plusieurs dysfonctionnements :

- Les emprises sont ponctuellement étroites ;
- Certains passages pour piétons ne disposent pas de bande d'éveil de vigilance et d'autres sont mal implantés ;
- Le manque d'entretien des passages piétons : le contraste entre la chaussée et les bandes des passages piétons n'est pas suffisamment marqué surtout pour les personnes malvoyantes ;
- Le stationnement à cheval autorisé a tendance à empiéter largement sur les cheminements piétons ;
- Les pavés constituent un revêtement inconfortable pour les piétons ;
- Absence de cheminement accessible aux personnes à mobilité réduite permettant de relier les en toute sécurité les écoles aux zones résidentielles ;
- Le bouton d'appel vert piéton est quasi inaccessible sur le carrefour à feux entre la rue de la Chapelle et la route de Schirmeck et ce feu sonore ne répond pas à la réglementation en vigueur.



*Manque de contraste*



*Passage piéton mal implanté*



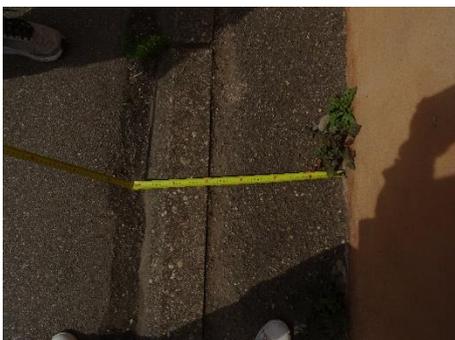
*Stationnement sur trottoir*



*stationnement à cheval autorisé*

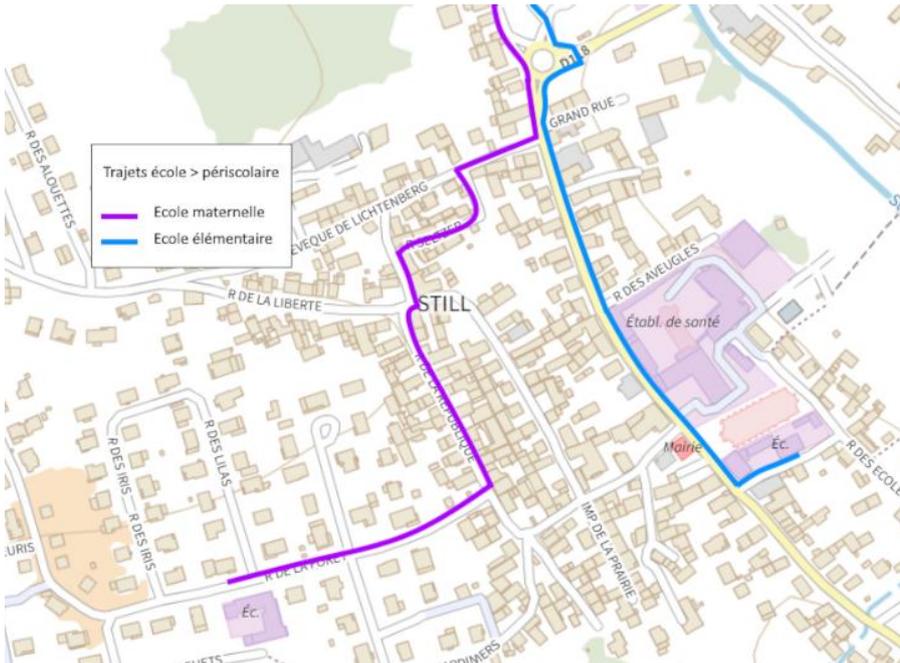


*Passage piéton en pavé*



*largeur de trottoir = 50 cm*

A ce jour, les enfants se rendent au périscolaire à pied et effectuent ce trajet 3 fois : à 11h30, 13h30 puis 16h00. Ce trajet s'effectue en longeant l'axe principal : la RD118.

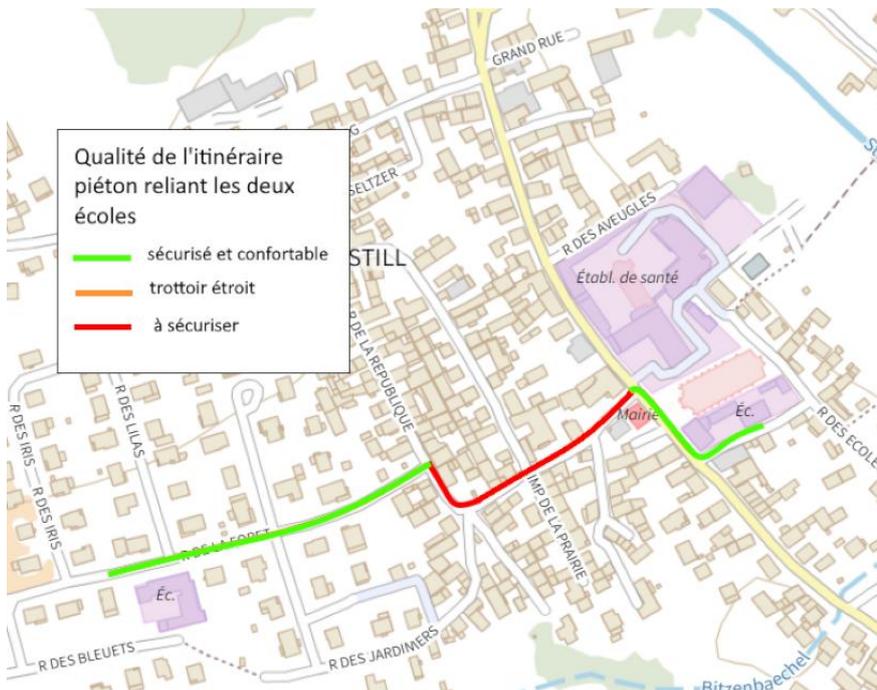


La carte ci-dessous indique le trajet effectué par les enfants des deux écoles. Ces itinéraires ont été classés en fonction de leur accessibilité et de leur sécurité.



Trajet depuis les écoles maternelle et élémentaire

Il existe un troisième trajet piéton emprunté cette fois principalement par les parents/assistantes maternelles ayant des enfants dans les deux écoles. Ce trajet est représenté sur la carte ci-dessous :





Rue des écoles (1)



Grand Rue (2)



Grand Rue (3)



RD118 (4)



Rue de la Liberté (5)

Ainsi :

- la rue de l'école ainsi qu'une partie de la Grand Rue sont sécurisées de par la présence des barrières et les trottoirs sont plutôt confortables. Ces deux sections ne nécessitent pas de traitement particulier ;
- la rue de la Forêt et la RD118 restent à améliorer en matière de confort et de cheminement des piétons ;
- la rue de la Liberté ainsi que le second tronçon de la Grand Rue sont à reprendre afin de redonner de la place aux piétons et sécuriser davantage leur déplacement malgré la présence du cheminement piéton rue de la Liberté.

Il existe 2 axes principaux à sécuriser davantage, il s'agit :

- du tronçon depuis la rue de la République jusqu'au feu situé rue de la Liberté,
- et d'un tronçon de la Grand rue.

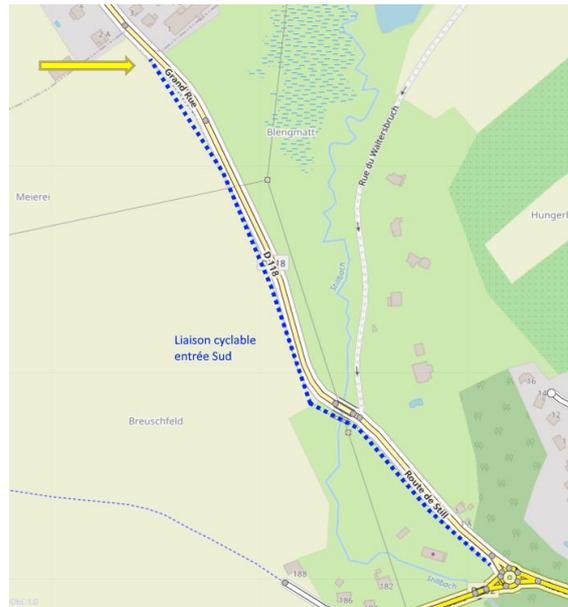
Bien que la rue de la Liberté soit munie d'un itinéraire piéton matérialisé au sol, cet itinéraire est trop étroit au regard du besoin et la circulation des véhicules se fait à proximité immédiate des enfants.

## 1.6 Le réseau cyclable

Bien que la plupart des lotissements soient passés en zone de rencontre (20 km/h) et donc propices aux déplacements à vélo, la commune de Still ne possède ni schéma, ni réseau cyclable.

Il existe un début d'itinéraire cyclable unidirectionnel en entrée d'agglomération en venant du Sud de la commune (depuis le giratoire à la sortie de la commune de Dinsheim-sur-Bruche).

Cet itinéraire prend fin à l'entrée de la commune.



## 1.7 Le réseau interne de voirie

La configuration du centre-bourg a évolué avec le temps ; beaucoup d'extension vers l'ouest et le long de l'axe principal : la RD118 au Nord.



La commune de Still dans les années 50



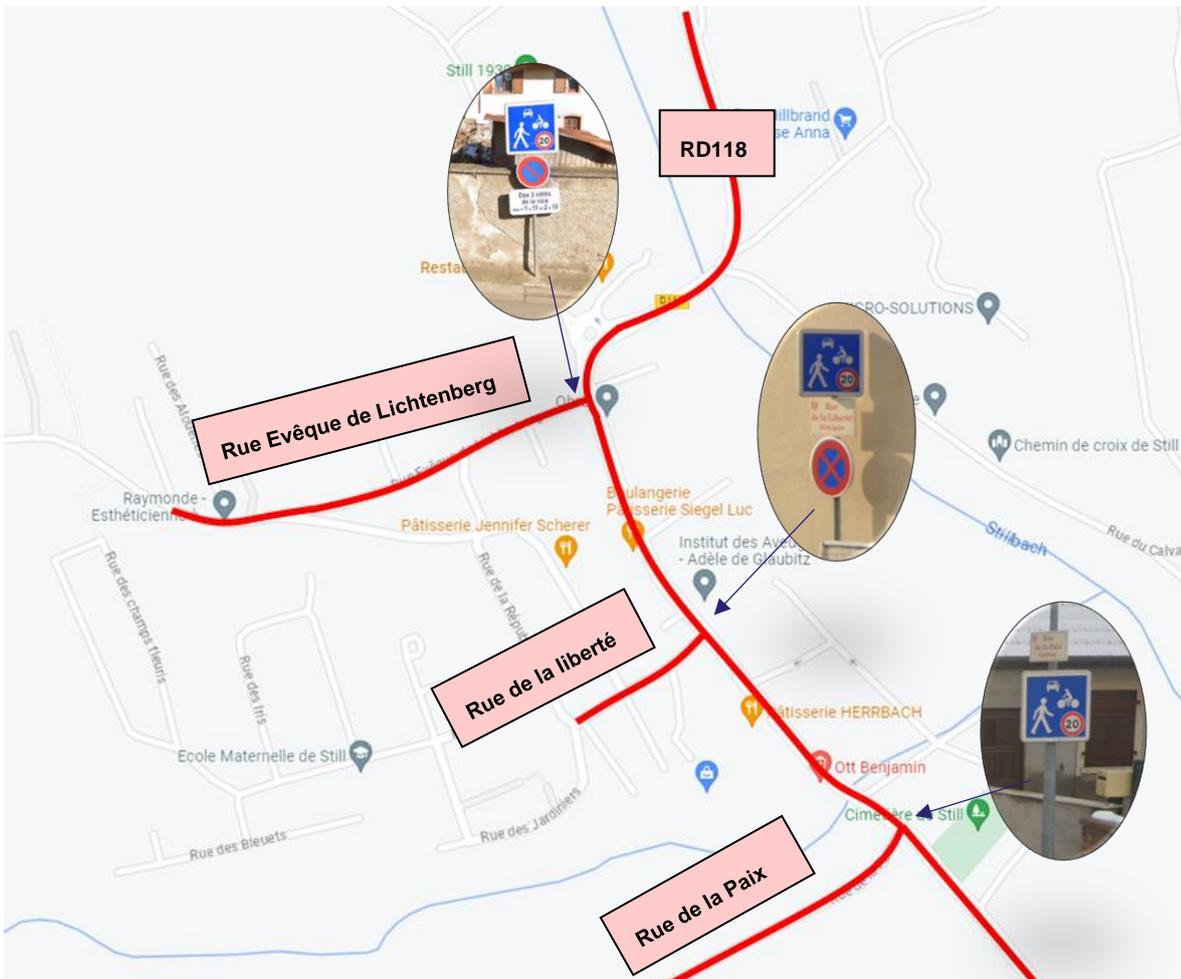
La commune aujourd'hui

Le réseau routier de Still s'articule principalement autour de la Grand rue.

Les habitations des lotissements à l'ouest sont toutes renvoyées vers l'axe principal depuis trois voies uniquement :

- la rue de l'Evêque de Lichtenberg à double sens de circulation et la largeur roulable est d'environ 5 m,
- la rue de la liberté, à double sens de circulation, dont la largeur roulable varie entre 2,40 m et 4,30 m,
- la rue de la Paix à double sens de circulation, dont la largeur roulable est d'environ 4,40 m.

Ces trois axes possèdent toutes le statut de zone de rencontre et ont des profils en travers très similaires : rues étroites, trottoir très étroit (mesuré à 60 cm par endroit), circulation dense aux heures de pointes.



La hiérarchisation des voiries urbaines est une étape indispensable qui permet de répondre à des objectifs comme la modération de la vitesse, le développement des modes actifs, la réduction des flux de circulation dans certains quartiers, la gestion globale du réseau de voiries, etc.

Cette stratégie prospective d'aménagement de la voirie à l'échelle d'un territoire vise prioritairement à :

- Assigner aux voiries des fonctions prioritaires dans l'esprit d'adapter le partage de l'espace public selon le contexte et les politiques locales ;
- Organiser le maillage des espaces publics pour rendre la ville « accessible et sûre » pour les modes actifs ;
- Améliorer la lisibilité globale du réseau.

Elle se fonde sur une réflexion portant sur les usages actuels et futurs de l'ensemble des voiries et sur l'organisation urbaine. Elle se traduit par des orientations d'aménagement et/ou des orientations sur les déplacements.

La phase de diagnostic a permis d'identifier les dysfonctionnements et les contraintes liés à la circulation automobile ainsi que les besoins pour une réorganisation de certaines rues à fortes contraintes.

La proposition d'une hiérarchisation du réseau de voirie permet de classer les rues en 3 catégories :

### **1.7.1 La voirie primaire**

La voirie primaire est constituée exclusivement d'un axe Nord-Sud : la RD118 traverse toute l'agglomération et assure les accès principaux à la commune de Still.

Elle supporte les trafics motorisés les plus importants. Ces trafics étant somme tout modestes, le statut de zone 30 peut être envisagé pour l'aménagement de cet axe de circulation.

### **1.7.2 Le réseau de voies secondaires ou de distribution**

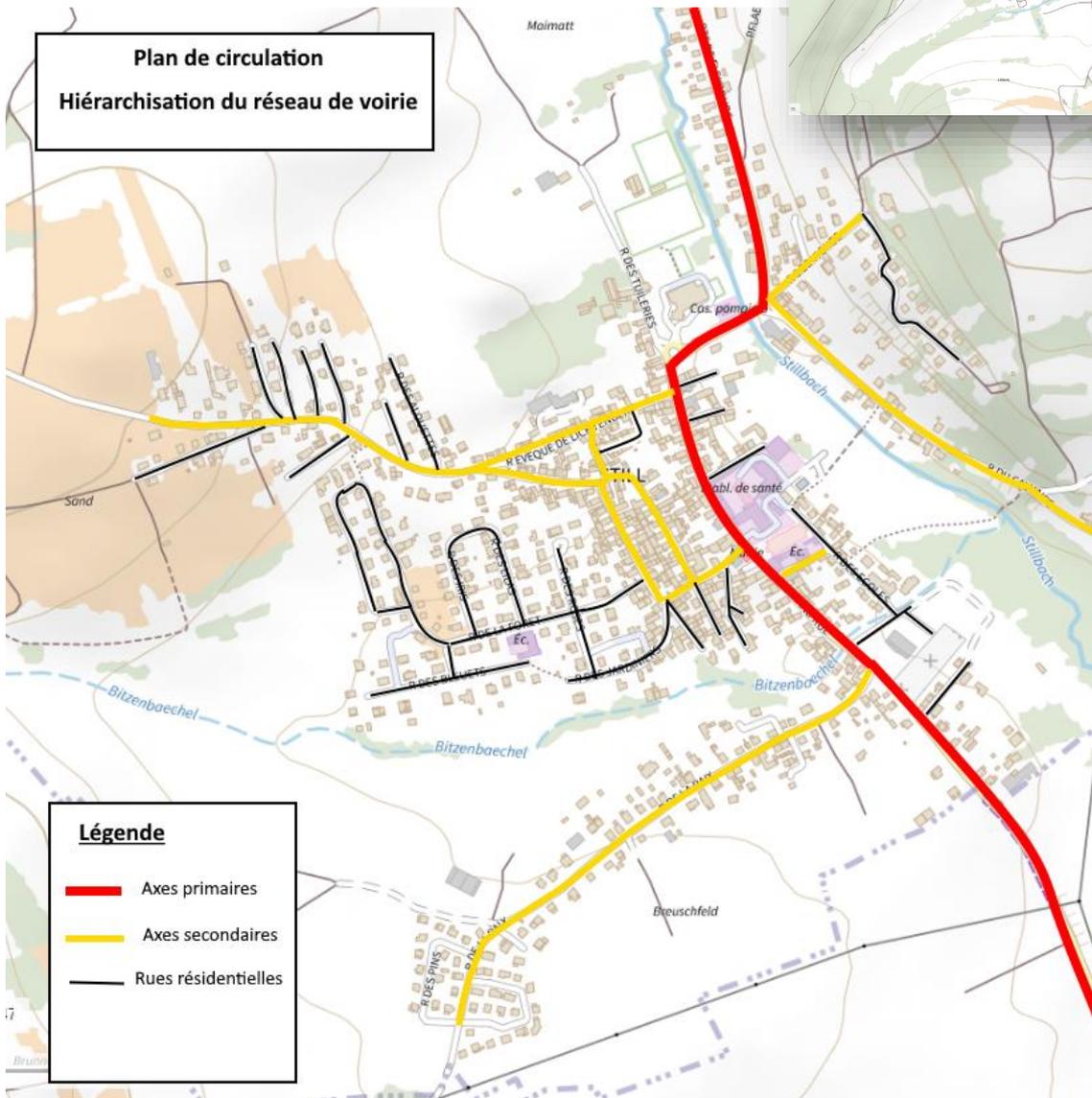
Le réseau de voies secondaires est constitué des rues qui assurent l'accès aux différents quartiers :

- Rue Evêque de Lichtenberg ;
- Rue de la liberté et rue de la République ;
- Rue de la Paix ;
- Rue des écoles ;
- Rue du Calvaire et rue des Vignes.

Les aménagements futurs doivent garantir le respect de la vitesse limite autorisée et de favoriser les modes actifs en repartageant les emprises. Elles ont vocation à rester en zone de rencontre.

### **1.7.3 Les rues résidentielles**

Elles regroupent toutes les rues qui assurent l'accès aux habitations dans les zones résidentielles. Elles supportent des trafics faibles uniquement liés aux déplacements des riverains. Elles ont vocation à rester en zone de rencontre.



Dans la commune et en entrée d'agglomération, on observe :

- Au sud, la mise en place d'une écluse à l'aide de panneau B15-C18. Cet alternat permet la réduction de vitesse ;
- Au nord, la présence d'un ralentisseur mais pas immédiatement en entrée d'agglomération.



*Ecluse au sud de la commune*



*Ralentisseur au nord de la commune*

Bien qu'en zone de rencontre, certaines rues du centre-ancien ont fait l'objet de quelques aménagements notamment au niveau du stationnement.



*En 2008*



*En 2022*

Mais la plupart des rues présentent des profils contraints avec des emprises étroites, de nombreux accès riverains, une offre de stationnement réduite ou inexistante.



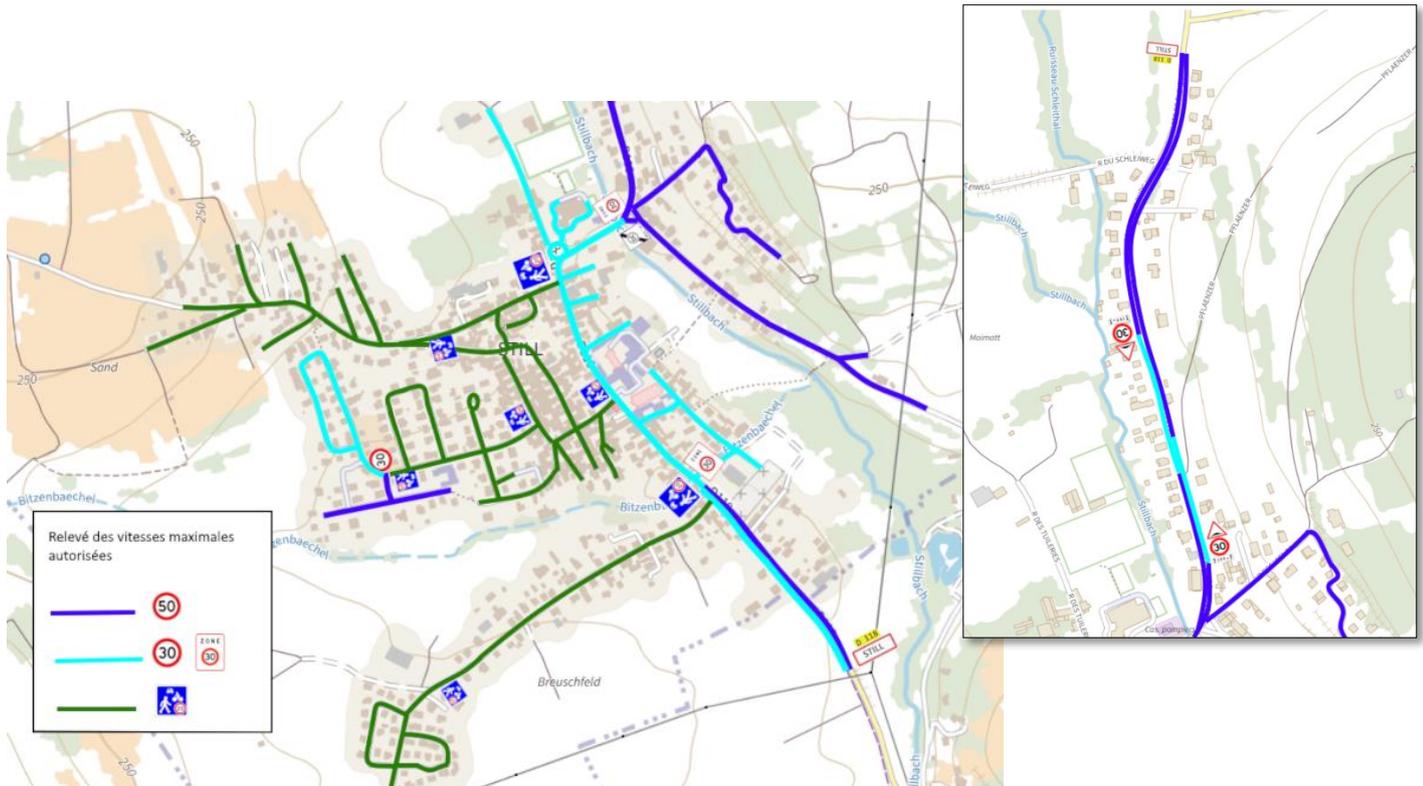
*Rue étroite*



*Pas d'offre de stationnement*

### 1.7.4 Carte des vitesses maximales autorisées actuellement

Il existe une diversité de vitesses et quelques incohérences au sein de la commune. Les cartes ci-dessous recensent les limites de vitesse rencontrées dans la commune.



Une proposition de mise en cohérence est faite dans la 3ème partie de la présente étude.

## 1.8 Le stationnement

Sur l'axe principal, dans le centre-bourg le stationnement est organisé longitudinalement sur les trottoirs et les places de stationnement ont une largeur variant entre 1,50 m et 2,00 m.

En entrée Nord, rue de Flexbourg, l'offre de stationnement est importante et pourtant peu utilisée. La plupart des habitants se garant sur leur propriété.

La caractéristique principale du stationnement sur la commune est qu'il provient essentiellement de demandes des riverains. Mais les difficultés de stationnement relevées ont des causes différentes :

- Des emprises insuffisantes qui génèrent du stationnement gênant sur chaussée ou sur trottoir ;
- Un stationnement anarchique à proximité des commerces et des écoles.

Il existe également 2 zones de stationnement : une première depuis l'entrée Nord de la commune aux abords de la salle des fêtes et une seconde depuis l'entrée sud.



Environ 30 places matérialisée + zone gravillonnée



13 places matérialisées

### 1.8.1 Des emprises insuffisantes

Dans certaines rues étroites, les riverains ne disposent pas de place de stationnement sur leur propriété. Ils stationnent leurs véhicules soit sur la chaussée soit sur le trottoir ou encore à cheval sur le trottoir et la chaussée.

Ces pratiques se font souvent au détriment des espaces dédiés aux piétons et garés sur la chaussée, ces véhicules créent également des difficultés à la circulation motorisée. Cette configuration est souvent utilisée pour réduire les vitesses des véhicules. Cependant dans des emprises étroites cette situation peut rendre difficile la circulation des engins de grande largeur comme des engins agricoles. Ces dysfonctionnements sont toujours sources de plaintes, de blocages, voire de conflits.

Ces situations sont observées dans presque toute la commune.



*Emprises insuffisantes*

### 1.8.2 Des stationnements anarchiques

Ces situations sont observées à proximité des commerces et en particulier au niveau de la boulangerie située Grand rue et de l'épicerie, située rue de la liberté.

Bien que quelques places de stationnement soient réservées aux clients de la boulangerie, le stationnement sur le trottoir pose un souci de circulation et d'espace pour les autres usagers.

Il existe également une place de stationnement réservé à la livraison de l'épicerie, mais cette règle n'est pas respectée et la place est utilisée pour d'autres usages.



*rue de la liberté*



*rue de la liberté (place de livraison)*

### 1.8.3 Des places de stationnement à réorganiser

Les zones résidentielles sont fortement développées à l'Ouest du centre ancien. Les rues sont étroites et les habitants garent leurs véhicules à proximité immédiate de chez eux et sur les trottoirs lorsqu'ils existent.

Dans certaines rues, le stationnement a été organisé à l'aide d'un marquage et de balises J11. Dans ces zones on observe un respect des zones de stationnement mais malgré cette organisation, cela reste insuffisant au regard de la demande croissante de places de stationnement.



*Respect des zones des stationnement (rue de la liberté)*



*Pas de gestion du stationnement (rue de la liberté)*

## 2 SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

L'analyse de la situation actuelle permet de faire les constatations suivantes :

En termes de partage de l'espace public, notamment pour les modes actifs :

- Il existe un petit cheminement piéton bénéficiant d'un marquage au sol spécifique (rue de la Liberté et rue de la République) d'une largeur d'environ 1,10 m, qui doit être sécurisé et mis aux normes d'accessibilité, en priorité ;
- La plupart des cheminements piétons sont peu confortables (largeur insuffisante) et les trottoirs sont généralement encombrés par le stationnement ;
- La commune ne dispose d'aucun aménagement cyclable ;
- La circulation piétonne des enfants pour se rendre au périscolaire est à sécuriser ;
- Sur l'axe traversant, la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h et certains lotissements sont, quant à eux, soumis au statut de la zone de rencontre.

En termes de fonctionnement urbain :

- Il existe quelques commerces de proximité : boulangerie, restaurant, coiffeurs, la poste et la mairie qui génèrent des trafics composés essentiellement de locaux ou de clients ;
- Le nombre de déplacement à vélo est très faible, peut-être lié au fait qu'il n'existe pas d'aménagement cyclable ;
- Les déposes d'enfants à l'école se font donc principalement en véhicule motorisé ou à pied.

En termes d'organisation viaire, circulation et trafic :

- Les radars pédagogiques implantés Grand rue, indique que 90 % des véhicules ont une vitesse inférieure à 35 km/h. Les vitesses pratiquées sont respectueuses de la limitation, on peut noter toutefois, qu'en entrée Nord depuis la RD118, la largeur de voie très confortable peut être propice à la prise de vitesse ;
- L'organisation viaire s'articule autour de la Grand rue (axe majeur) et deux points particuliers : les carrefours avec la rue de la liberté et la rue de l'Evêque de Lichtenberg ;
- La configuration des rues en centre ancien ou dans les zones résidentielles ne se prête pas à la pratique de vitesses excessives ;
- Les établissements scolaires génèrent des trafics de poses et de déposes d'enfants avec une importante circulation piétonne aux heures d'ouverture et de fermeture de l'école.

En termes de stationnement :

- Still ne dispose pas d'une gestion du stationnement satisfaisante ;
- Les rues des lotissements dont les emprises sont étroites et dans lesquelles le stationnement n'est pas organisé, présentent des difficultés de stationnement. Il engendre des gênes à la circulation des piétons, mais également des véhicules ainsi que des poids lourds et des engins agricoles ;
- A proximité de la boulangerie, les clients se garent au plus proche sur des emplacements marqués à cheval sur le trottoir. Le stationnement de courte durée empiète sur les cheminements des piétons.

## 3 PROPOSITIONS D' ACTIONS

### 3.1 Rappel des objectifs

L'équipe municipale souhaite redonner une image plus attractive et moins circulée au centre bourg avec les objectifs suivants :

- Apaiser la circulation sur toute la traverse de l'agglomération et notamment dans les rues : de Flexbourg, de la Liberté, du Calvaire ;
- Sécuriser les déplacements des piétons et des cyclistes et prendre en compte les personnes handicapées ou malvoyantes ;
- Sécuriser la sortie de l'école maternelle / élémentaire et ainsi que le cheminement jusqu'au site du périscolaire (rue des Ecoles, Grand rue et rue de la Forêt).
- Réorganiser le stationnement lorsque cela est possible.

### 3.2 Les enjeux

Le respect des objectifs retenus nécessite des actions fortes. Repenser l'aménagement de la Grand rue, réorganiser les fonctionnements et le stationnement sur les rues de la Libération, de la République, de la Forêt, de l'Evêque de Lichtenberg et Seltzer et favoriser les modes actifs seront les actions majeures dans la démarche de la commune.

Les enjeux seront donc :

- Sécuriser les déplacements des piétons ;
- Dégager des emprises au profit des modes actifs ;
- Affirmer une hiérarchie sur le réseau de voirie ;
- Rationaliser les espaces de stationnement.

### 3.3 La hiérarchisation du réseau proposée

La généralisation du 30 km/h sur l'agglomération peut être le catalyseur de toutes les initiatives pour aboutir à une ville plus sûre et plus apaisée. Elle peut être le cadre du concept général d'apaisement et de sécurisation des déplacements pour le traduire via un panel d'aménagements simples et/ou de restructurations lourdes de la voirie.

Le réseau viaire de Still possède déjà de nombreuses caractéristiques favorables à cette démarche :

- Un périmètre aggloméré bien délimité ;
- Un nombre d'entrée limité ;
- Des vitesses globalement en cohérence avec le concept de la zone 30 sauf pour l'extrémité Nord de la commune ;
- Des trafics automobiles faibles avec peu de poids lourds ;
- Des configurations de voirie en majorité très urbaine : centre-bourg historique, zones résidentielles.

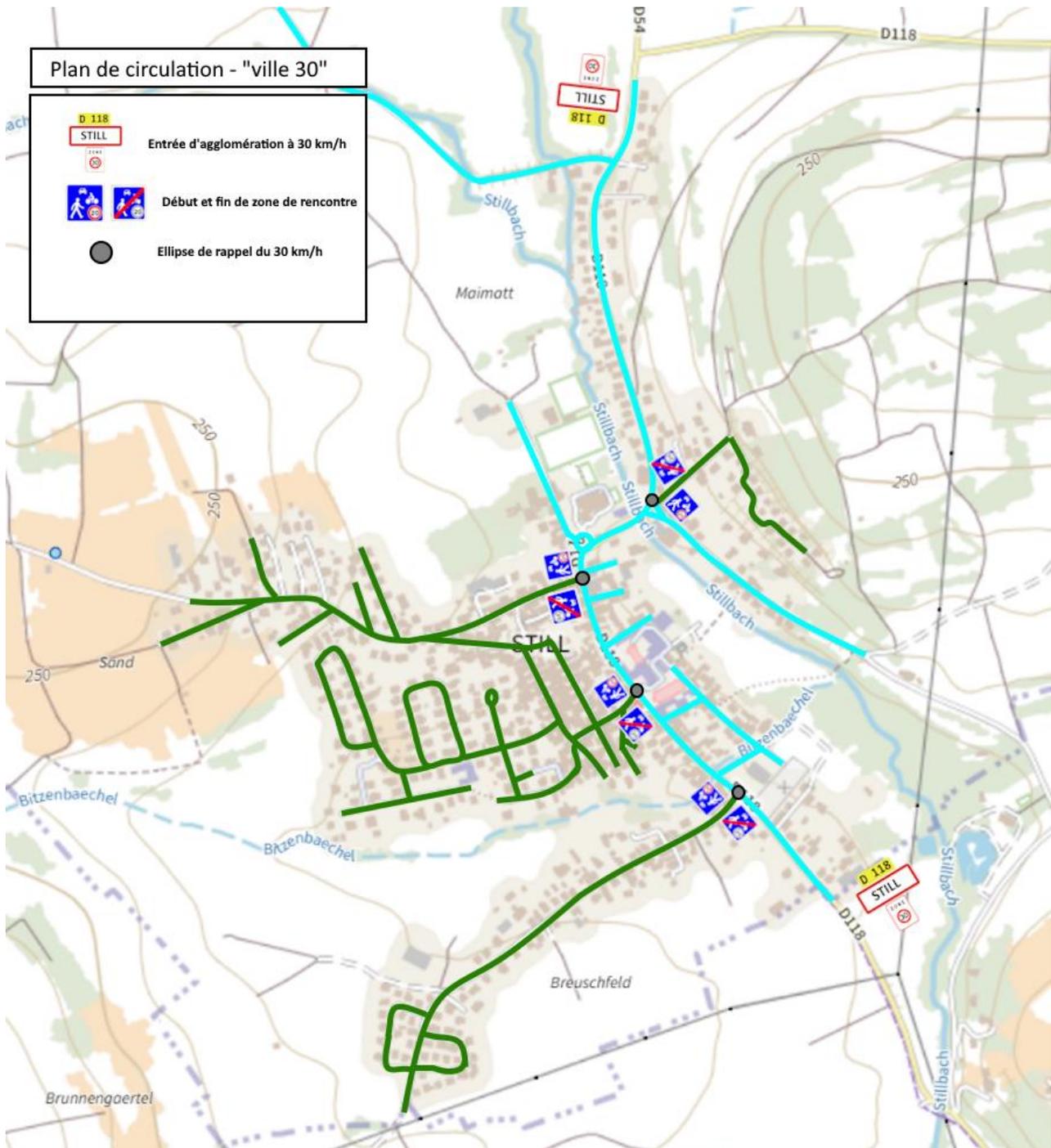
Cette généralisation du 30 km/h s'accompagne d'une réglementation spécifique concernant la signalisation de police. Ainsi sur chaque entrée d'agglomération le panneau zonal « Zone 30 » (B30) doit être fixé sur le même mat que le panneau d'entrée d'agglomération (EB10). Le rappel de la vitesse de 30 km/h peut également être marqué au sol par une ellipse 30.

Cette mise en place se déroule selon plusieurs étapes :

- Identification des entrées à équiper par les panneaux d'entrée d'agglomération (EB 10) associés aux panneaux zone 30 (B30) ;
- Identification des zones 30 et des zones de rencontre ainsi que les marquages des ellipses 30 aux endroits stratégiques du réseau ;

Un arrêté municipal spécifique devra être pris, il précisera toutes les restrictions de vitesse.

Le plan ci-après est une proposition sommaire de la localisation des panneaux.



Cette proposition s'accompagne de la mise en œuvre d'une signalisation adaptée et pas trop abondante afin d'être lisible pour l'ensemble des habitants. A noter toutefois que les panneaux de fin d'agglomération doivent être implantés à droite dans le sens de la circulation et non à gauche. Cette mise en œuvre est obligatoire et revêt un caractère réglementaire.

L'étude présente ci-après quelques préconisations d'aménagements en cohérence avec la zone 30 proposée.

Les aménagements à envisager peuvent être différents selon les projets de la commune mais également selon leurs coûts. Ainsi la présente étude propose deux catégories d'aménagements : les aménagements à court terme (moins onéreux) et les aménagements à plus long terme, qui peuvent être réalisés lors de reprise de voirie par exemple.

## 3.4 Aménagements à court terme

### 3.4.1 Route de Flexbourg

#### 3.4.1.1 Entrée d'agglomération

Depuis le Nord, l'entrée de l'agglomération n'est pas marquée.

La configuration de l'entrée de l'agglomération a un impact sur le comportement de l'utilisateur. L'entrée et la sortie de l'agglomération sont à marquer par des transitions franches. Pour ce faire il existe différents outils d'aménagements : les portes, les trottoirs, les bordures, les ilots, les chicanes, etc.



La visite terrain a mis en avant la présence d'une ancienne écluse qui a été supprimée.

Pour cette entrée d'agglomération il est proposé de remettre une écluse prenant en compte le passage des cyclistes. Une implantation juste après le panneau d'entrée d'agglomération semble opportune car elle marque rapidement l'entrée dans la commune sans occasionner de gêne pour les habitations (sortie de garage notamment).

La mise en œuvre est détaillée ci-dessous :



#### Caractéristiques géométriques

Caractéristiques	Valeurs recommandées
Interdistance <b>D</b>	Idéalement 17 m
Largeur des voies de rétrécissement <b>Le</b>	Demie largeur de la chaussée
Déport géométrique <b>Dg</b>	$Dg \geq Le$ Sans descendre en dessous de 2 m



Exemple d'aménagement de double écluse dans le Bas-Rhin. La signalisation d'alternat d'une écluse n'est pas obligatoire. Toutefois, si elle est implantée d'un côté de l'aménagement, elle doit l'être également de l'autre côté.

(Source : Guide Cerema « [chicanes et écluses sur voiries urbaines](#) »)

Nous proposons l'aménagement d'une écluse double, mais il existe d'autres aménagements, qui peuvent être mis en œuvre dans la commune de Still. Quelques exemples sont cités ci-après.

Exemples d'aménagements en entrée d'agglomérations

L'ensemble de ces outils et bien d'autres se trouve dans les différents guides : « [coussins et plateaux](#) », « [chicanes et écluses sur voiries urbaines](#) » et « [aménagement d'une traversée d'agglomération](#) » disponibles gratuitement sur le site du Cerema.

 <p><i>Une porte : qui constitue un changement visuel fort</i></p>	 <p><i>Un trottoir : qui est un signe fort d'entrée en agglomération</i></p>	 <p><i>Des bordures : qui guident et resserrent les usagers</i></p>
 <p><i>Une chicane : qui marque la rupture au moyen d'une inflexion de la trajectoire</i></p>	 <p><i>Un îlot : pour réduire la largeur de la voie circulée</i></p>	

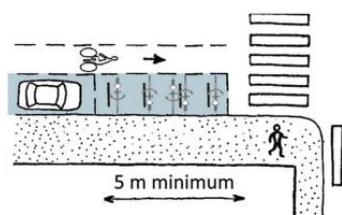
3.4.1.2 Aménagement central

Sur cette route il existe un aménagement central végétalisé qui permet de réduire la largeur de la voirie circulée.

Au droit de cet aménagement chaque voie de circulation mesure 3,30 m et la largeur totale de la rue est d'environ 9,00 m. Afin de mettre à profit cet aménagement, il est proposé de réaliser un passage piéton **surélevé** « dans » l'îlot central afin d'éviter une reprise de vitesse. Les arbres pouvant masquer un piéton il convient de les remplacer par un massif de fleurs et/ou de végétation peu haut.

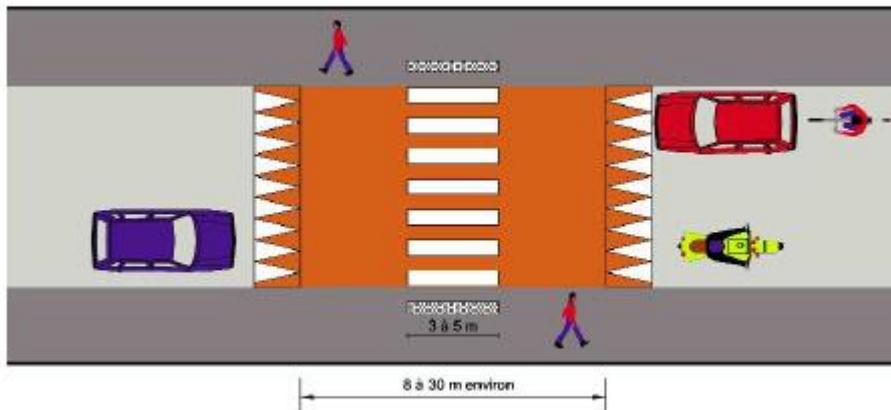


La mise en place d'un passage piéton devra être accompagnée d'un recul de 5 m du stationnement pour éviter les masques à la visibilité



### 3.4.1.3 Passage piéton en milieu de rue

Enfin, pour que les usagers gardent une vitesse adaptée à la zone 30 il est proposé de surélever le passage piéton existant à l'aide d'un plateau.



### 3.4.2 Rue des Vignes et rue des Vergers

A la demande de la mairie, ces deux rues passent en zone de rencontre sans aménagement particulier. L'aménagement actuel est adapté à cette vitesse modérée.

### 3.4.3 Rue du Calvaire

Le profil en travers de cette rue est variable, les différentes mesures sont représentées sur la carte ci-dessous.



Afin de diminuer la vitesse dans cette rue, il est proposé :

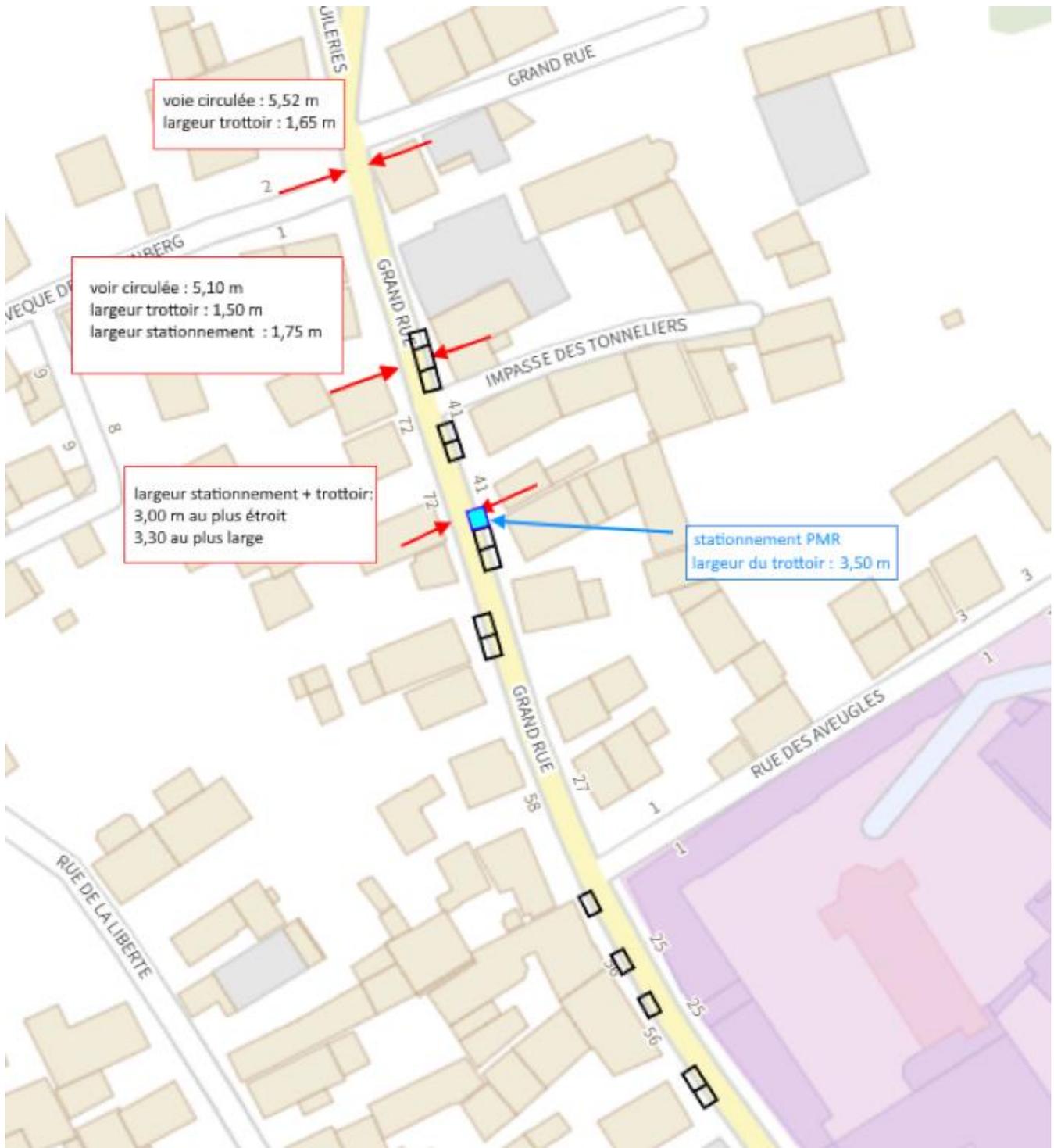
- Soit de réaliser des bordures de trottoirs sur la partie la plus large de la rue et de mettre en place un ralentisseur après le magasin de meuble ;
- Soit de mettre en œuvre des ralentisseurs de type coussin berlinois, ce qui a l'avantage de ne pas nécessiter la reprise des bordures de trottoir.



Le guide « [coussins et plateaux](#) » du Cerema est une aide au choix du type de plateau souhaité par la municipalité.

### 3.4.4 Grand rue

Dans cette rue la problématique est le stationnement et la place dédiée aux piétons. Les différents profils en travers mesurés lors de notre visite ainsi que les places de stationnement sont représentés sur la cartographie ci-dessous :



Avec un profil aussi contraint les possibilités d'aménagement sont relativement faibles toutefois il est proposé de :

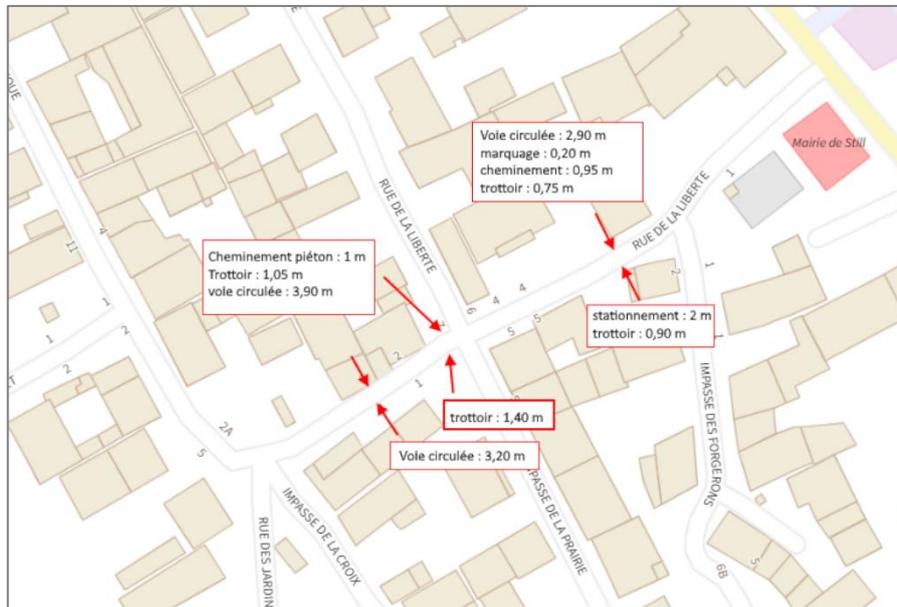
- Réaliser un trottoir traversant au droit de l'intersection entre la Grand rue et « Grand rue (vers 51-53) ». Pour des raisons d'homogénéité, il pourra être fait en pavé rose comme cela est le cas à d'autres endroits dans la commune ;
- Modifier le stationnement :
  - Soit en supprimant les deux premières places de stationnement à gauche en entrant dans la rue depuis le giratoire ;
  - Soit en matérialisant ce stationnement à cheval entre la rue et le trottoir afin d'élargir le trottoir.
- Déplacer la place de stationnement handicapé ; celle-ci n'étant pas aux normes actuellement, il est proposé de la matérialiser sur la partie la plus large du trottoir à savoir au droit de l'intersection avec l'impasse des Tonneliers.



A noter que la suppression du stationnement dans cette rue améliorerait la circulation des piétons.

### 3.4.5 Rue de la Liberté

Dans cette rue la problématique est le cheminement des piétons. Les différents profils en travers mesurés lors de notre visite ainsi que les places de stationnement sont représentés sur la cartographie ci-dessous :



Aujourd’hui, il existe un cheminement piéton rue de la Liberté. Ce cheminement est très étroit (environ 1 m) du fait du stationnement et de la circulation à double sens dans la rue.

Seul un tronçon de la rue de la Liberté est à sens unique et une écluse a été mise en place afin d’organiser le passage des véhicules dans la rue de la Liberté vers et depuis le feu de circulation, mais les difficultés de circulation demeurent.

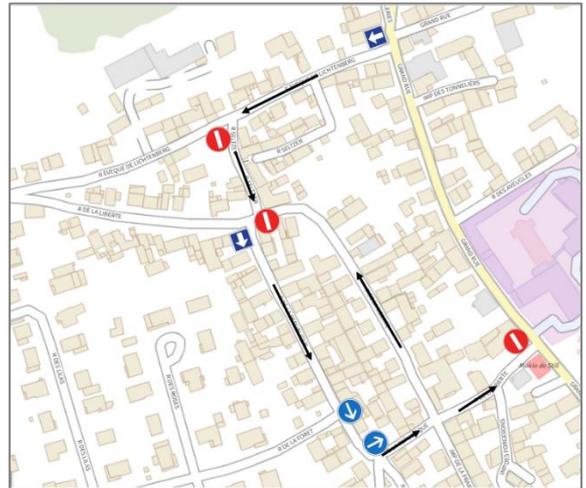


Dans cette rue il est proposé deux variantes, la première qui consiste à modifier le plan de circulation et la seconde qui maintient la situation actuelle avec quelques modifications au profit des piétons.

### 3.4.5.1 Variante 1 : modification du plan de circulation

Afin d'améliorer la circulation dans tout ce périmètre, il est proposé :

- d'étendre le sens unique à plusieurs rues afin d'organiser la circulation et surtout de permettre aux piétons de circuler sans difficulté et sans risque,
- de remplacer le cheminement piéton marqué au sol par un trottoir réglementaire et confortable pour les piétons ;
- d'organiser un stationnement en chicane dans toutes les rues concernées par le sens unique de circulation,
- de modifier la signalisation dans les rues concernées.



Sur la rue Seltzer, la largeur de la voie au plus étroit a été mesurée à 4,20 m de façade à façade, pour une circulation autorisée dans les deux sens des véhicules et des piétons.

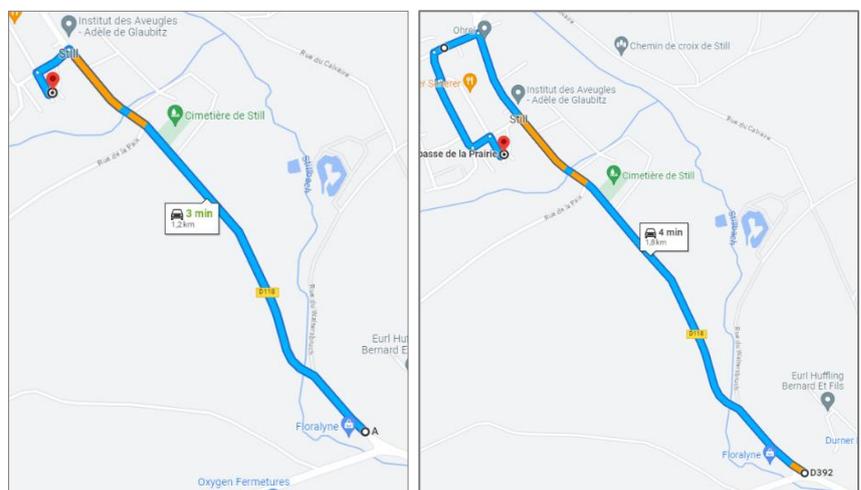
En modifiant le plan de circulation, la circulation se retrouve simplifiée pour tous les usagers :

- les piétons retrouvent plus d'espace rue de la Liberté,
- la suppression des écluses successives améliore la visibilité pour les véhicules et donc la prise d'information de leur environnement ;
- La Rue Seltzer est en pente et le passage à sens unique de cette rue permet de sécuriser davantage le cheminement des piétons et la circulation des véhicules ;
- le sens unique rue de l'Evêque de Lichtenberg améliore la circulation piétonne.

Cette proposition de modification impacte le trajet des habitants et leur temps de parcours. Toutefois cet impact est minime au regard du temps et de la distance.

A titre d'exemple, depuis l'entrée sud de la commune (carrefour avec la RD392), une personne habitant au 10 impasse de la Prairie parcourt aujourd'hui 1,2 km en 3 minutes en passant par la rue de la liberté.

Cette même personne mettra 4 minutes avec un allongement de parcours d'environ 600 m avec le nouveau plan de circulation, soit une perte de temps d'une minute (*Itinéraire et temps de parcours réalisés avec Google Maps*).



### 3.4.5.2 Variante 2 : maintien des écluses actuelles

Si le choix de la municipalité porte sur le maintien du plan de circulation actuel, dans ce cas quelques aménagements sont à prévoir :

- Sur l'écluse située rue de la République il est proposé de maintenir une voie de circulation à 3,00 m et de remplacer le cheminement piéton au profit d'un trottoir plus large d'environ 2,00m,
- De réaliser une traversée piétonne surélevée en lieu et place de la traversée actuelle (rue de la Liberté) et dans la continuité du cheminement (et non en décalé comme actuellement),
- Pour l'écluse située rue de la Liberté il est proposé de remplacer le cheminement piéton au profit d'un trottoir plus large d'environ 2,00m.

La rue fonctionne aujourd'hui en alternat, il n'est donc pas judicieux de maintenir une voie routière surdimensionnée de 3,90m, une largeur de 3m est suffisante ce qui permet d'élargir le trottoir.

Ce réaménagement permet de conserver le fonctionnement actuel pour la circulation générale, à savoir une circulation à double sens gérée par alternat à l'aide de panneaux, et de sécuriser le déplacement des piétons sur cet itinéraire. Cette variante a aussi l'avantage de ne pas supprimer de places de stationnement. L'emprise permet de dégager un trottoir d'environ 1m80, supérieur au minimum réglementaire de 1m40.



## 3.5 Aménagements à long terme

### 3.5.1 Route de Flexbourg

Cette rue possède un profil en travers très hétérogène, c'est pourquoi il est proposé de la couper en 4 tronçons, étudiés ci-dessous :

#### 3.5.1.1 Entrée d'agglomération jusqu'au carrefour Chemin du Schleiweg

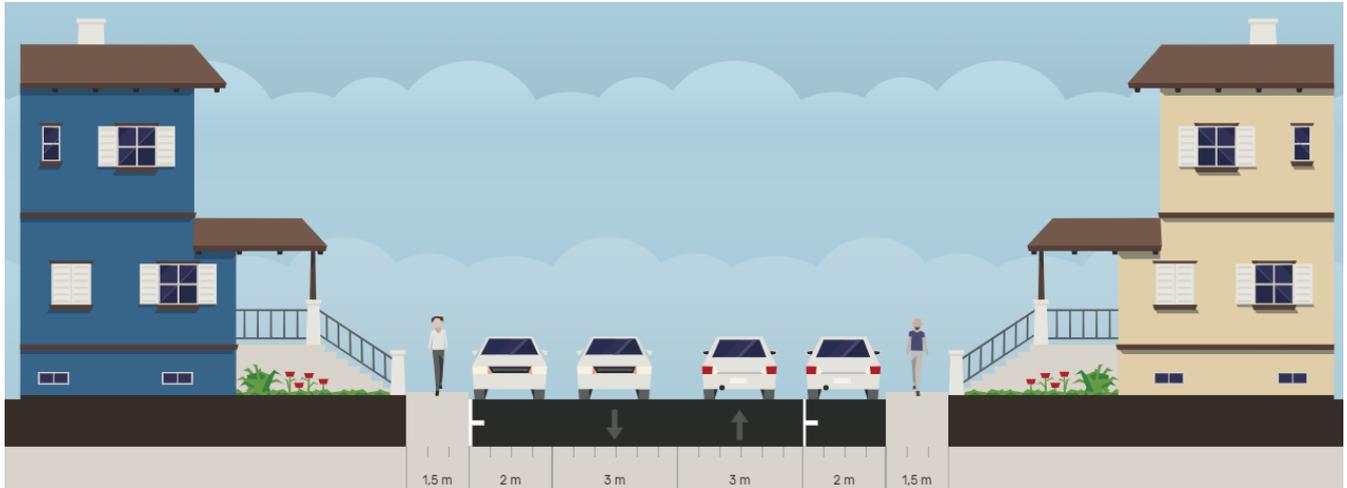
En aménageant 2,00 m sur la partie enherbée il est possible de créer une piste cyclable unidirectionnelle sans dégrader le niveau de service actuel des piétons.



### 3.5.1.2 Chemin du Schleiweg jusqu'au n°12 route de Flexbourg

Sur ce tronçon, la largeur de la voie est très variable. Lors de notre visite nous avons pu observer que le stationnement est assez peu utilisé, les habitants privilégient le stationnement sur leur parcelle.

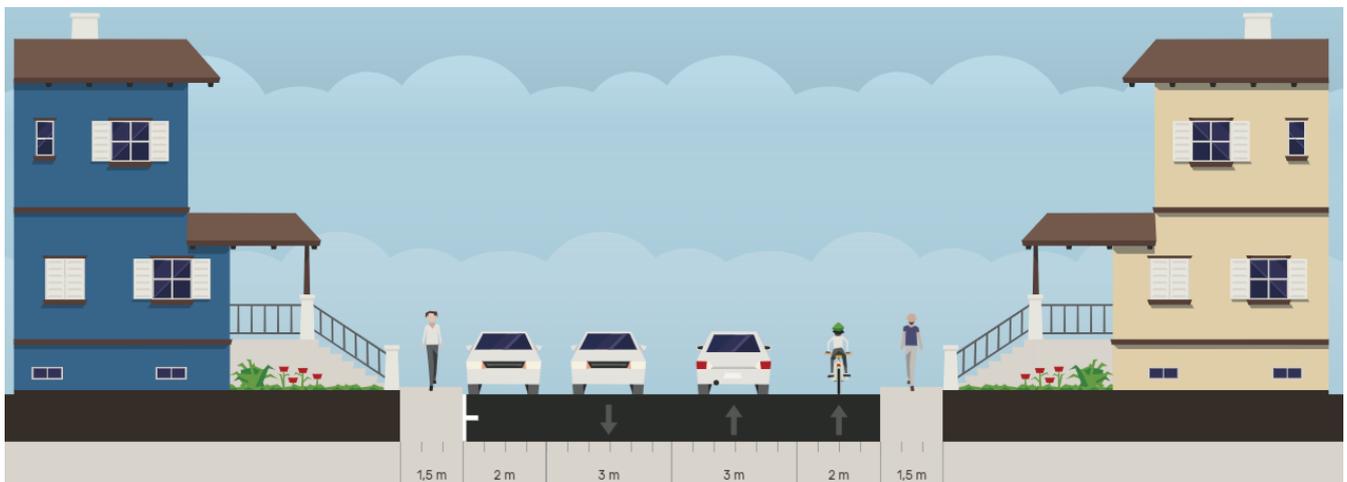
Le profil en travers ci-dessous représente la partie la plus étroite du tronçon de rue.



Situation existante

Il est proposé de supprimer l'offre de stationnement dans un seul sens de circulation, au profit d'une continuité cyclable unidirectionnel proposée sur le tronçon précédent.

L'aménagement axial situé dans la courbe est supprimé au profit de l'aménagement cyclable.



Situation projetée

### 3.5.1.3 Depuis le n°12 route de Flexbourg jusqu'à la fin du stationnement à droite

Comme sur le tronçon précédent, le stationnement est assez peu utilisé. Il est proposé de supprimer le stationnement au profit d'un aménagement piéton plus confortable et de la création d'un aménagement cyclable unidirectionnel.



Situation existante



Situation projetée

### 3.5.1.4 Depuis fin du stationnement à droite jusqu'au carrefour rue du Calvaire

Sur ce tronçon la configuration est assez similaire au tronçon précédent, c'est pourquoi il est proposé la même configuration, à savoir la suppression du stationnement et des largeurs de trottoir plus confortables.

Comme la largeur globale du profil en travers varie cette section, nous faisons apparaître ici un schéma de principe avec la largeur globale la plus faible, c'est à dire environ 10 mètres.



Situation existante

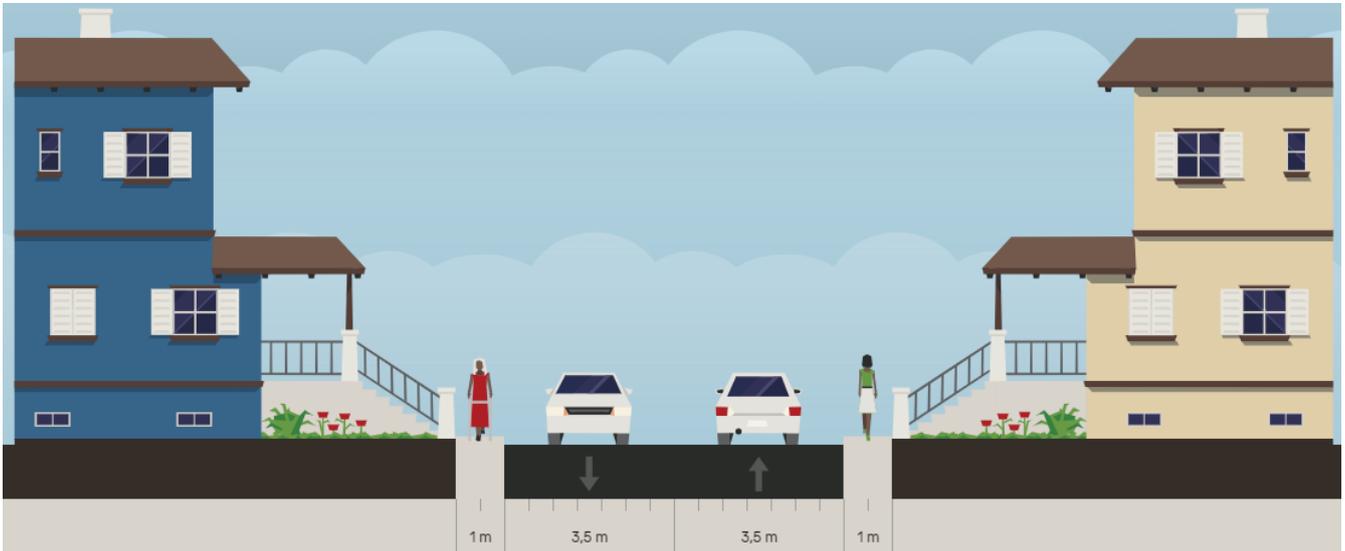


Situation projetée

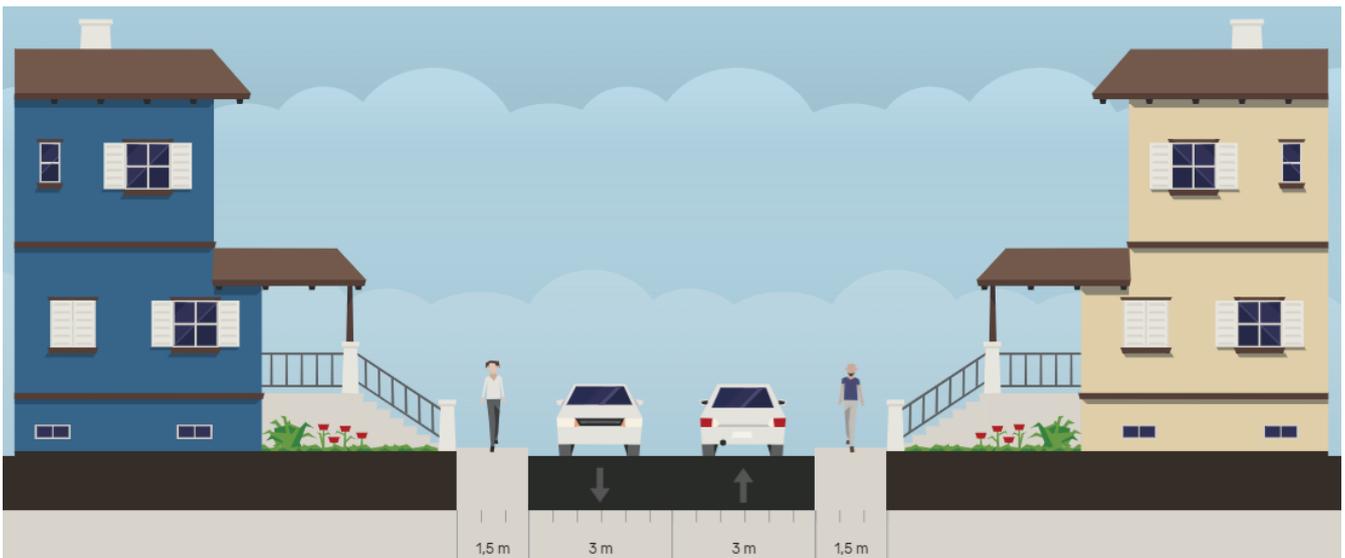
### 3.5.2 Du carrefour rue du calvaire jusqu'au giratoire

Le profil en travers projetée est le même que la situation existante à la différence près que les voies de circulation ont été réduites au profit d'une largeur de trottoir plus confortable.

Sur ce tronçon la proposition d'aménagement se fait sur le profil le plus contraint à savoir le franchissement de l'ouvrage d'art.



Situation existante



Situation projetée

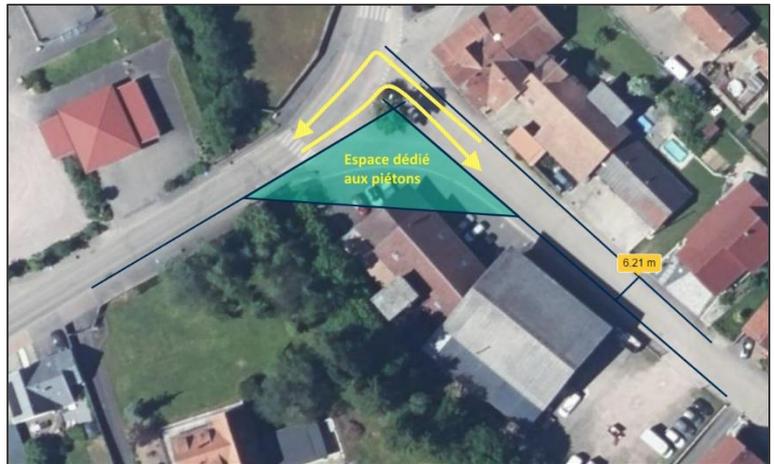
### 3.5.3 Aménagement du Carrefour du Calvaire

La particularité de ce carrefour est qu'il est très large et donc propice à la prise de vitesse. Il se situe dans un environnement contraint avec la présence de l'ouvrage d'art qui franchit le Stillbach et les piétons sont contraints de devoir circuler dans un environnement assez confus : absence de trottoir, présence de pavés colorés délimitant légèrement la voie.

Il est proposé de diminuer l'emprise routière avec une reprise du carrefour. Pour ce faire, l'intersection entre la rue du Calvaire et la RD118 doit être la plus orthogonale possible, les mouvements tournants se feront derrière le calvaire.

Cette géométrie du carrefour a pour effet de :

- Diminuer la vitesse car les mouvements tournants sont plus contraints ;
- Redonner de la place aux piétons au droit de l'ouvrage d'art en prolongeant le trottoir depuis la RD118 jusqu'à l'entrée de la rue du Calvaire ;
- De créer un espace de végétalisé et/ou de repos (Cf. photo ci-dessous) ;
- De conserver une largeur roulable suffisante pour permettre aux PL de livrer le magasin de meubles.



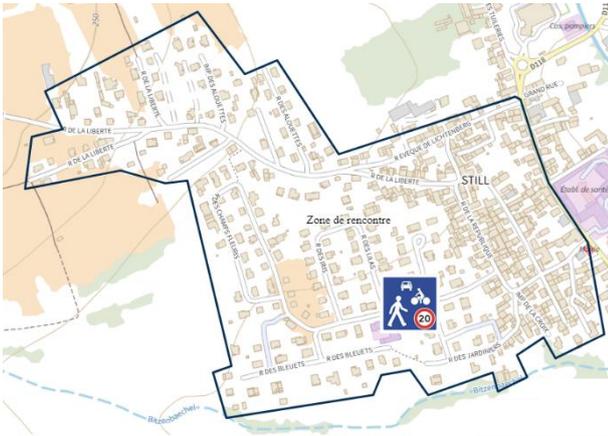
Cette première variante est la plus ambitieuse, la plus confortable pour les piétons, et la plus contraignant pour les poids-lourds. Une deuxième variante peut également être imaginée, en conservant la circulation de part et d'autre du calvaire, mais en conservant le principe d'orthogonalisation, de réduction de la largeur de la voirie routière et d'espace dédié aux piétons.



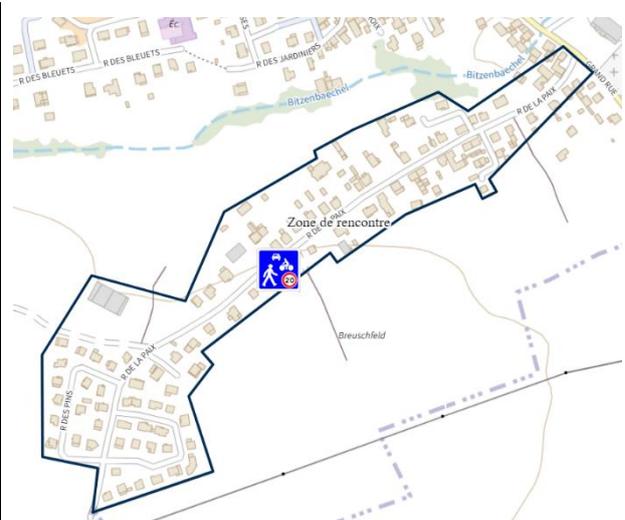
Le traitement de la place du Calvaire est examiné dans le cadre d'une étude spécifique commandé par la municipalité auprès d'un bureau d'études.

### 3.6 Aménagement des zones de rencontre

Il existe 2 zones de rencontre dans la commune (tous les périmètres sont donnés à titre indicatif) :

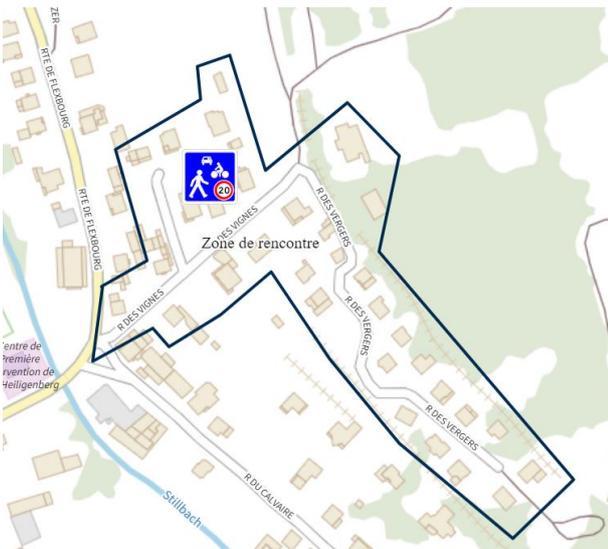


Zone de rencontre – centre bourg

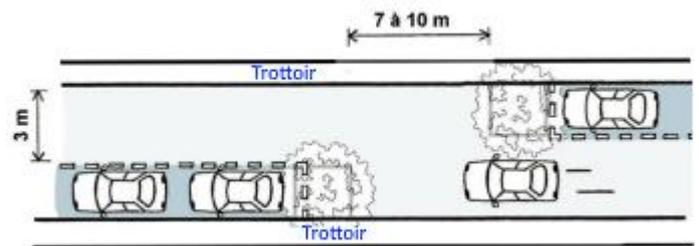


Zone de rencontre – rue de la paix

A la demande de la municipalité, une zone de rencontre supplémentaire a été ajoutée ; elle se compose de la rue des Vignes et de la rue des Vergers



Pour ces trois zones de rencontre, il est proposé, à chaque fois que cela est possible, de matérialiser le stationnement pour créer des écluses et diminuer la vitesse. Pour cela il peut être envisagé une organisation du stationnement en chicane avec des aménagements végétaux. Cette solution impacte la libération des trottoirs et la modulation de la vitesse.



## 3.7 Sécurisation des accès aux écoles et au périscolaire

### 3.7.1 Ecoles élémentaire et maternelle

#### 3.7.1.1 Ecole élémentaire

Dans la rue des Ecoles, la problématique réside dans le fait que cette rue est particulièrement circulée aux heures d'ouverture et de fermeture de l'école.

La circulation autour de l'école élémentaire se fait à sens unique. La rue des Ecoles possède un profil en travers d'environ 3,20 m dans laquelle il existe du stationnement longitudinal.

Le trottoir le long de l'école offre une largeur confortable : entre 2 et 4 m.



Le point à améliorer à proximité de l'école est l'angle que forme l'intersection entre la Grand Rue et la rue de l'Ecole. Bien que le trottoir soit confortable, il est proposé de revenir à un angle de 90° entre ces deux rues, afin de réduire les vitesses, donner plus d'espaces aux piétons et réduire la longueur de la traversée piétonne.



#### 3.7.1.2 Ecole maternelle

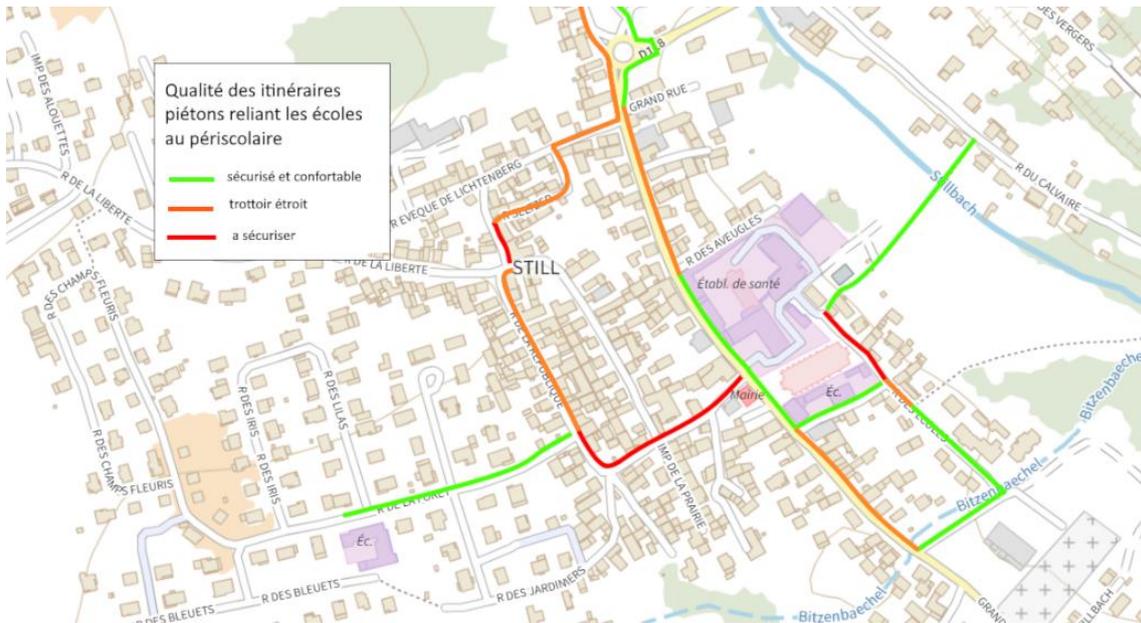
L'école maternelle est située en zone de rencontre dans la rue de la Forêt. La rue de la Forêt est à double sens de circulation et la largeur de la partie roulable est d'environ 6,00 m. Le stationnement est organisé et les trottoirs sont assez confortables pour y circuler.

Au droit de cette école, il n'est pas proposé d'aménagement particulier.

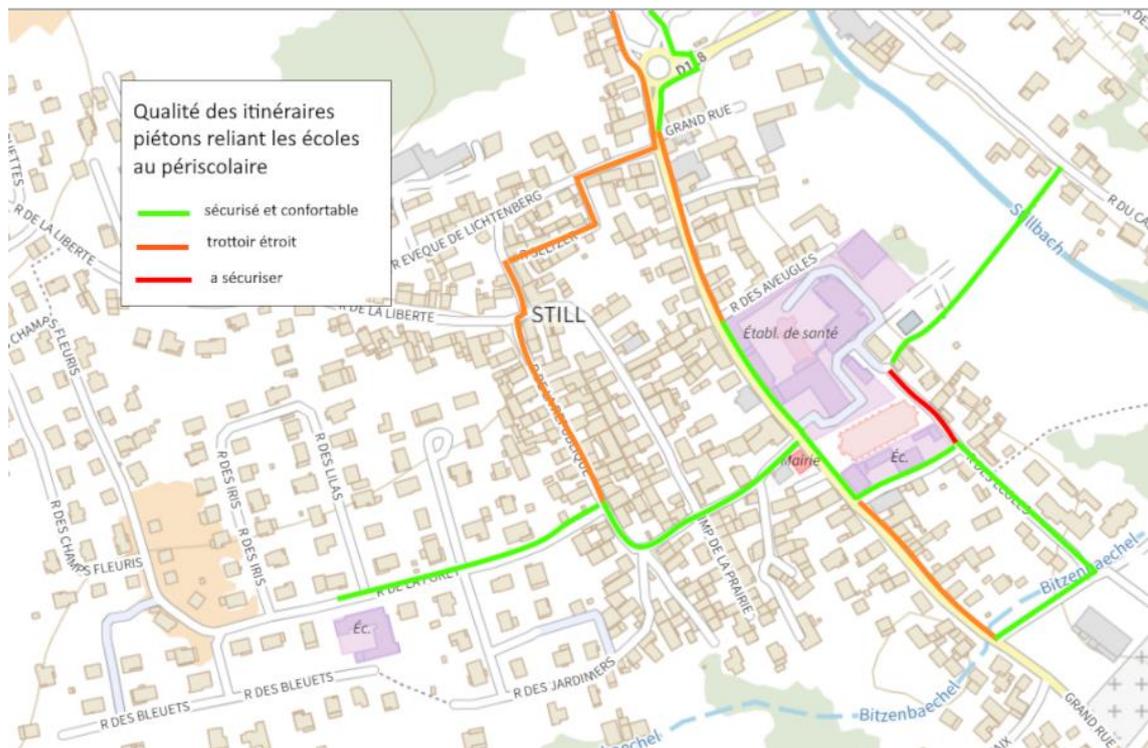
### 3.7.2 Cheminements piétons école - périscolaire

Afin d'améliorer certains itinéraires plusieurs pistes d'action sont proposées ci-dessous :

- Avec la proposition de modification du plan de circulation et la suppression du stationnement rue de la Liberté, les rues de l'Evêque Lichtenberg, Seltzer et de la Liberté deviennent alors propices aux déplacements piétons (Cf. [chapitre 3.4.5](#)) ;
- Sur le trajet école maternelle – périscolaire il est proposé de :
  - Reculer l'espace de stationnement afin d'augmenter la taille du trottoir d'au moins 1 m afin de faciliter la circulation piétonne, notamment en présence de poussettes ou d'un éventuel fauteuil roulant (Cf. reportage photo ci-dessous) ;
  - Supprimer également la place de stationnement devant le 18 rue de la République. La barrière métallique empiète sur l'espace piéton et empêche la circulation des enfants (Cf. reportage photo ci-dessous) ;
  - Matérialiser le trajet à l'aide de figurine piéton blanche au sol surtout dans la rue Seltzer et la rue de l'Evêque Lichtenberg (marquage existant vétuste) (Cf. reportage photo ci-dessous) ;
  - Ajouter une traversée piétonne en face du 7 rue des Tuileries (Cf. reportage photo ci-dessous) ;
  - Créer un cheminement afin que les enfants puissent accéder au périscolaire facilement (chemin de terre probablement boueux en cas de mauvaise temps).
- Il est proposé de prolonger le trottoir existant dans la rue des Ecoles (à l'arrière de l'église) jusqu'à l'intersection. Le second tronçon (jusqu'au centre pour aveugles) est particulièrement étroit (emprise totale d'environ 2,50 m) et les poids lourds y circulent afin de livrer le centre pour aveugles. Avec une largeur de voirie d'environ 2,50 m, la rue des écoles ne peut pas être aménagée dans les bonnes conditions de sécurité pour les enfants. La création d'un itinéraire piéton n'est pas envisageable dans ces conditions.



Situation avant



Situation après aménagements

Reportage photo du trajet des enfants



Trottoir et présence d'écluse (rue de la Forêt)



Cheminement identifié (rue de la Forêt)



Espace piéton disponible trop étroit – Place de stationnement à décaler d'environ 1 m (Rue de la Forêt)



Place de stationnement à supprimer et trottoir à reprendre (rue de la République)



Pas de traversée piétonne et cheminement piéton non identifié.



Pas de cheminement piéton identifié (passage perpendiculaire à la rue Seltzer)



Traversée piétonne à créer

### 3.7.2.1 Proposition 2 : créer une continuité piétonne et une zone de stationnement

Cette proposition reprend les aménagements de la proposition n°1 à laquelle il est proposé d'ajouter deux zones de stationnement.

L'objectif est d'éviter la présence de voiture devant l'école aux heures d'ouverture et de permettre aux parents de se garer 300 m en amont de l'école et de finir le trajet à pied.

Pour ce faire, 2 options peuvent être envisagées : créer un parking sur la zone gravillonnée et/ou mutualiser le parking du cimetière



## 4 CONCLUSION

Cette étude a permis d'établir un diagnostic complet concernant tous les modes de déplacement, avec une attention particulière portée aux piétons, à la circulation automobile et au stationnement. Ce diagnostic a permis de mettre en lumière les rues méritant un réaménagement ou une redistribution de l'espace public en faveur des modes les plus vulnérables.

Ce diagnostic a ensuite permis d'élaborer un grand nombre de propositions techniques concrètes, détaillées entre les parties 3.4 à 3.7 du présent document, portant notamment sur la sécurisation des déplacements des piétons aux abords des écoles et du périscolaire, sur la modération des vitesses et sur la gestion du stationnement dans les rues de Still. Ces propositions techniques concernent à la fois des aménagements réalisables à court terme, ainsi que des aménagements de plus grande ampleur réalisables à moyen ou long terme.

