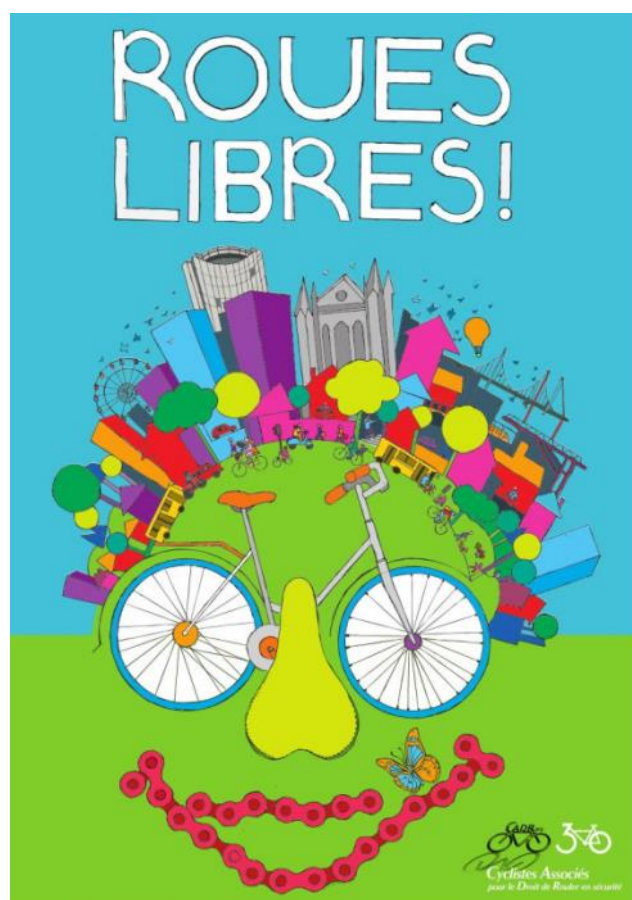




*Cyclistes Associés
pour le Droit de Rouler en Sécurité
- Mulhouse et agglomération -*

PROPOSITION D'AMENAGEMENTS CYCLABLES RUE ENGEL DOLLFUS - MULHOUSE



Version du 29.01.2021

Aménagements cyclables : Rue Engel Dollfus

Introduction - le contexte - proposition de base

La rue Engel Dollfus est située dans le périmètre central de la ville d'un quartier délimité par les axes routiers Franklin-Roosevelt-Kennedy et avenue de Colmar.

Le plan de circulation automobile actuel a canalisé le trafic entrant (Nord-Est) par le rue Schuman pour aboutir av. de Colmar. Afin de rejoindre le bd Roosevelt et les quartiers ouest et sud, il y a deux axes qui sont Dollfus et Franklin, aucune de ces rues n'a des aménagements cyclables de qualité.

La première partie de la rue Engel Dollfus jusqu'à la Place Franklin, dessert de nombreux commerces et sociétés de services (Assurances, opticiens, commerces alimentaires, etc. Ce n'est plus le cas après la place, où par contre il y a une maison de retraite (Ste Marie 1) et la Maison du Temps Libre (APALIB)

Dans le cadre des mesures de déconfinement, une section de la rue Engel Dollfus a été équipée d'une piste bidirectionnelle (du bd Roosevelt à la Place Franklin). Celle-ci prolongeait des aménagements qui venaient de l'avenue de Colmar principalement par une piste bidirectionnelle sur trottoir.

L'aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle en milieu urbain peut être intéressante pour la collectivité car peu onéreux, elle peut se concevoir si celle-ci est autonome. Dans le cas contraire elle ne répond pas à l'attente des cyclistes sur le terrain car les jonctions d'autres rues sont difficiles.

Comme nous le proposons depuis fort longtemps, nous souhaiterions que toute la rue Engel Dollfus (av. de Colmar jusqu'à Roosevelt) soit un axe primaire vélo digne de ce nom et qu'elle soit équipée d'aménagements cyclables sur la chaussée et non d'aménagements sur trottoir et/ou en bidirectionnel.

Dans le cas présent, il y a au total 7 rues transversales qui génèrent des jonctions difficiles pour les cyclistes. Tous les cyclistes n'empruntent pas obligatoirement la piste bidirectionnelle de bout en bout !

Nous sommes partis d'une base de maintien de cet axe de distribution de véhicules motorisés et y avons inclus une circulation cycliste sécurisée.

La proposition consiste à supprimer une file de voitures pour allouer cet espace à une bande cyclable d'un côté et un double sens cyclable de l'autre. Ce serait un aménagement uniforme sur l'ensemble de la rue en supprimant ainsi également les aménagements vélo qui sont sur les trottoirs et qui pour certains ne sont pas conformes légalement.

On pourrait également remettre en cause cette hiérarchisation des voies en reprenant pour base le principe de la marguerite et d'évacuer ce transit par une ceinture de circulation plus éloignée. On pourrait aussi imaginer la suppression de tout trafic automobile avenue Kennedy et réaliser un aménagement uniquement vélo ce qui permettrait en outre une liaison vraiment sécurisée des élèves du lycée Kennedy ainsi qu'au centre ville.

De même, on pourrait imaginer une requalification de la Place Franklin qui ressemble en réalité plus à un « amas de voitures » car que vous vous placiez n'importe où autour de cette place, on ne voit que des voitures. Cette place manque cruellement d'espaces verts et nous semble un échec dans sa conception générale. Elle ne remplit aucune fonction sociale et ce ne sont pas les arbres et les grands pots de fleurs qui ceinturent celle-ci ainsi que le jet d'eau central (même si celui-ci est très bien et très utilisé en été) qui modifient cet état de fait. 80 % des français cherchent à emménager à proximité d'un espace vert !

Aménagements cyclables : Rue Engel Dollfus

Situation initiale/actuelle

Tronçon : av. de Colmar - rue des Orphelins

Les voitures venant soit de la rue d'Illzach, soit de la rue Robert Schuman peuvent bifurquer à gauche (une seule file) en venant de l'avenue de Colmar. Ils traversent un îlot central arboré de quelques mètres par une seule voie de circulation (3,40 m).

Ensuite, à partir du parking, cette section comporte 3 voies de véhicules motorisés d'une largeur totale de 9 m.



9 M

Aménagements cyclables : Rue Engel Dollfus

Situation initiale/actuelle

Tronçon : rue des Orphelins - bd Roosevelt



Espace piétons « disparaît (au niveau de la voirie)



Sur cette photo, on voit bien la difficulté pour bifurquer vers la rue Schlumberger



Place Franklin pas de séparation entre les piétons et les cyclistes qui pouvaient circuler dans les deux sens (avant l'implantation de l'aménagement actuel, mais qui ne délimite pas quel est l'espace dédié aux piétons et aux vélos !).



A noter l'absence d'autorisation de virer à gauche pour rejoindre l'aménagement quand on circule bd Roosevelt (sens vers Arsenal)

Aménagements cyclables : Rue Engel Dollfus

Situation initiale/actuelle

Dimensions des voies (Orphelins-Roosevelt)

□ Trottoir ■ Espaces verts ■ Véhicules motorisés

* Mesures au n° 38 (Bâtiment - Amicale de la Ville de Mulhouse)

Une emprise de circulation vm de 5,80 m. Cette voie centrale est bordée des deux côtés d'arbres. Les aménagements piétons et cycles sont au-delà de ces zones arborées et sont relativement conséquents. L'emprise totale entre les bâtiments est de 18 m.



* Mesures au n° 35 (Bains municipaux)

Une emprise de circulation vm de 5,50 m - trottoir côté « Bains » 1,30 m. Côté opposé piste bidirectionnelle avec espace piétons non matérialisé qui disparaît un peu plus loin avec une emprise totale de 3,30 m



* Mesures au n° 24 (Après la pâtisserie Carlos)

Une emprise de circulation vm de 5,50 m, mais trottoir de 2,50 m et côté opposé (place) espace entre les arbres et la chaussée de 1 m



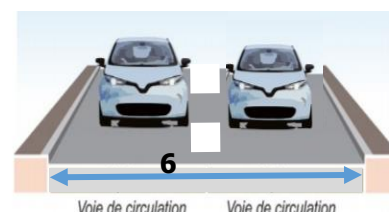
* Mesures au n° 22 (Avant le Carrefour City)

Une emprise de circulation vm limitée de 5,50 m, mais trottoir de 4 m (côté Carrefour City) et côté opposé (place) espace entre les arbres et la chaussée de 1 m



* Mesures au n° 5

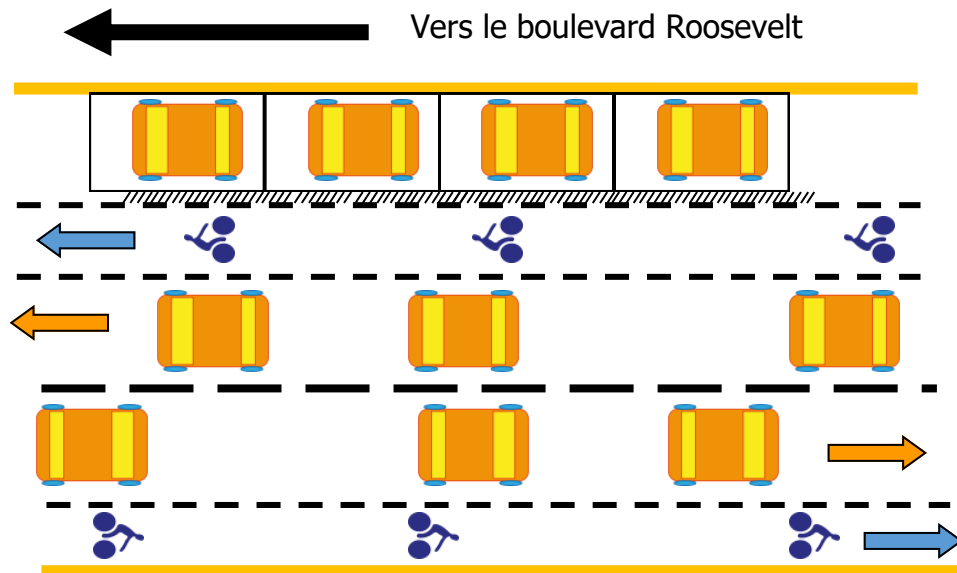
Une emprise de circulation vm de 6 m avec des trottoirs des deux côtés d'environ 1,40 m



Aménagements cyclables : Rue Engel Dollfus

Propositions - principe de base

Section : av. de Colmar - rue des Orphelins



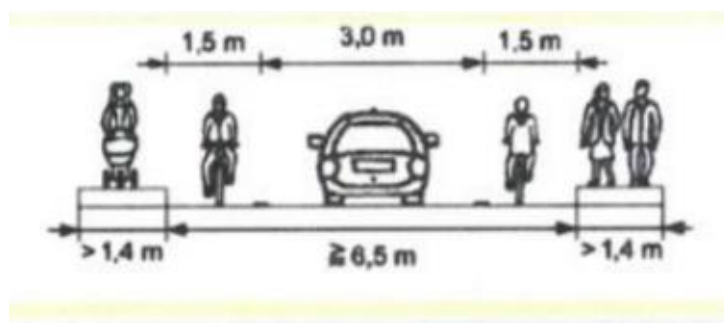
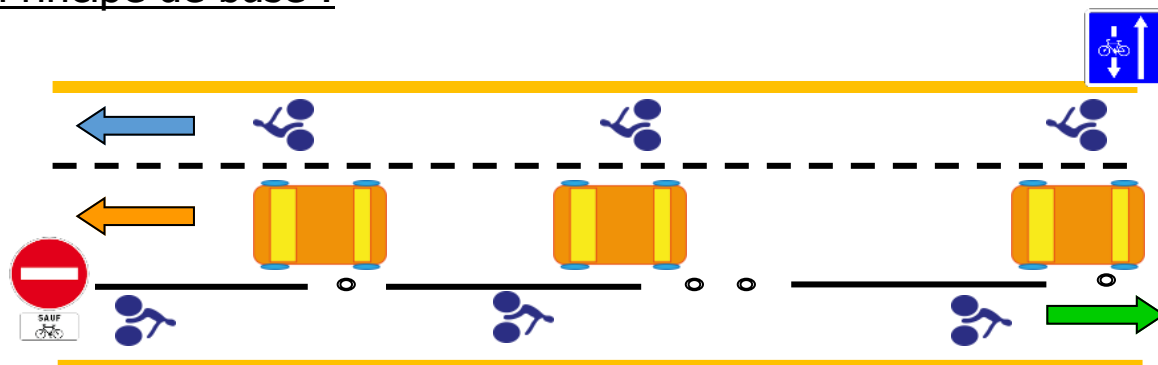
- Suppression d'une voie des véhicules motorisés (actuellement il y en a 3, sauf à l'emplacement de l'îlot arboré à l'entrée)
- Suppression des aménagements cyclables sur le trottoir (non conformes à la loi sur certaines sections)
- Intégration de deux bandes cyclables sur la chaussée
- Suppression de l'îlot à l'entrée de la rue Engel Dollfus ou réduire l'emprise du trottoir côté Grand Rex (déplacement d'un arbre), dans l'autre sens peu de véhicule (vers l'av. de Colmar), on peut ne pas réaliser d'aménagement spécifique vélo.

Aménagements cyclables : Rue Engel Dollfus

Propositions - principe de base

Section : Rue des Orphelins - bd Roosevelt

Principe de base :



Circulation vélo bande cyclable sens av. de Colmar - Roosevelt. .

Circulation véhicules motorisés sur une seule voie

Circulation vélo sens Roosevelt - av. de Colmar par un DSC protégé (voir photos en annexe)

Toutefois, sur la section de la rue des Orphelins avant la rue Pierre Curie, il est difficile de reprendre de l'espace car nous sommes en présence des deux côtés d'espaces verts arborés. Nous préconisons, le DSC sur la chaussée et une piste cyclable autonome et conforme sur le trottoir, et la réintégrer sur la chaussée après les espaces verts et donc bien avant le feu tricolore. (Voir croquis page 11)

On pourrait également imaginer la suppression des feux tricolores en les remplaçant par des petits giratoires franchissables.

Important calibrage de la chaussée : « En présence d'une ligne de bus régulière, la largeur est d'au moins de 6 m (croisement possible à vitesse réduite). Par analogie, nous pouvons dire qu'une voie unidirectionnelle de 3 m est acceptable. (Sources CEREMA - Aménager des rues apaisées - 2020)

Aménagements cyclables : Rue Engel Dollfus

Propositions - compléments / points de détail

- * Mise en place de la signalisation adéquate et aménagement sécurisé des différents carrefours pour permettre les différents mouvements des cyclistes.
- Créer une véritable zone 30 englobant tout le périmètre défini ci-après
- Les carrefours équipés de feux :
 - ⇒ Les équiper de TAD (Tourne à droite)
 - ⇒ De sas pour les changements de direction
- Les traversées piétonnes :
 - ⇒ Neutralisation du stationnement des véhicules motorisés 10 m
- * **DSC sécurisé** au maximum avec des séparateurs physiques permanents ou fractionnés (voir également l'annexe ci-après)
- * Une attention particulière devra être portée à la section devant l'APALIB et la résidence Ste Marie I ainsi qu'aux stationnements près du grand Rex en créant un espace tampon pour rendre moins dangereuse pour les cyclistes l'ouverture inopinées des portières et les manœuvres des automobilistes.
- * Pertinence de maintenir les places de stationnement non handicapées alors que nous sommes à 30 mètres du parking de la place Franklin ? (situées près de l'établissement Ste Marie) ?

Aménagements cyclables : Rue Engel Dollfus

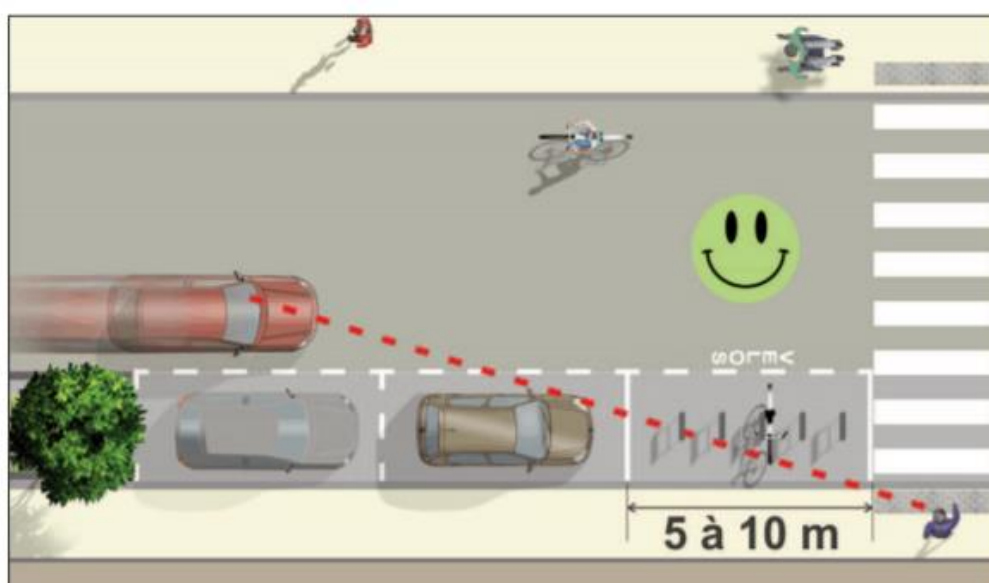
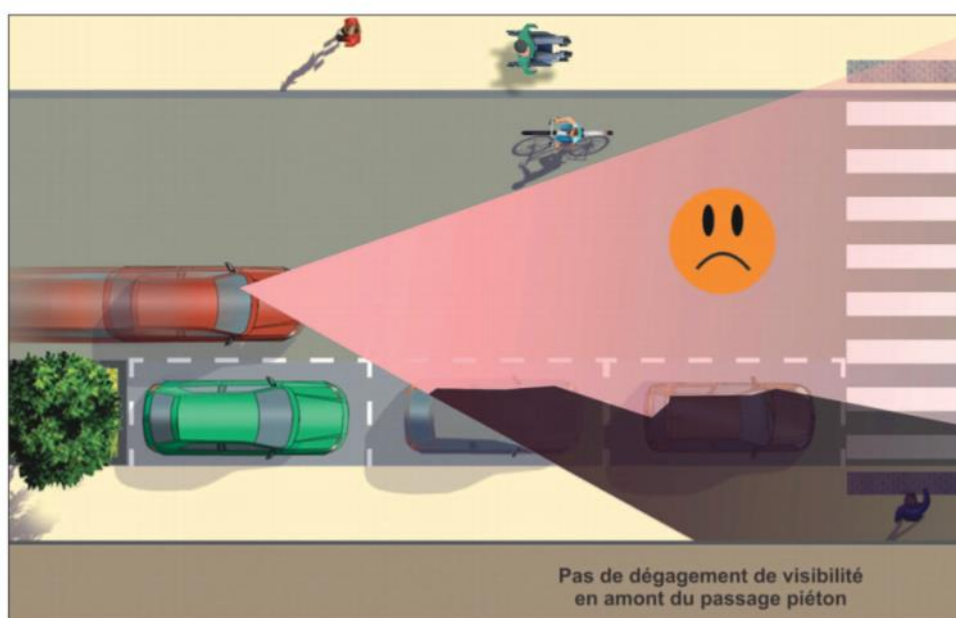
Propositions - compléments / points de détail

Les traversées piétonnes :

Neutralisation du stationnement des véhicules motorisés 10 m en amont des passages piétons (y installer éventuellement des arceaux de stationnement - prévoir dorénavant le stationnement de véhicules spéciaux ; triporteur, vélo-cargo)

La loi (Art. 52 de la LOM) impose ces modifications en cas de réhabilitation, réfection de chaussée et une mise en conformité de tous les passages piétons doivent être réalisée avant le 31.12.2026.

Sources et pour plus de détails voir la fiche CEREMA n° 10 - Recommandations de neutralisation du stationnement motorisé délimité, dans les 5 m à 10 m en amont du passage piéton.



Aménagements cyclables : Rue Engel Dollfus

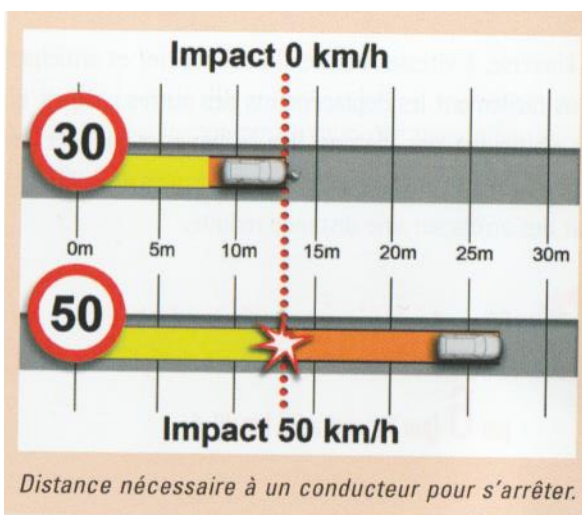
Propositions - compléments / points de détail

Créer une véritable zone 30

Nous demandons depuis de nombreuses années une généralisation du 30 km/h dans notre ville. En 1993, nous organisons une conférence sur ce thème en présence d'une représentante de l'École Polytechnique de Lausanne. Depuis, si des réalisations ont vu le jour, elles sont intimistes, manquent de cohérence et aucune méthode réelle n'a été appliquée pour étendre ce concept de modération du trafic à l'ensemble de la cité.

Il serait donc intéressant de profiter de la restructuration de cette rue pour englober un périmètre homogène complet délimité par la rue Franklin - Bd Roosevelt - Avenue Kennedy et l'avenue de Colmar. De ce fait, tout l'axe de la rue Engel Dollfus serait limité à 30 Km/h - dans toute la zone, aux entrées prévoir le marquage au sol et des aménagements complémentaires pour une bonne visibilité ! A noter que dans cette zone toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes (même si elles sont en sens interdit). Une démarche participative telle que décrite dans le recueil du CEREMA « Aménager des rues Apaisées » (09/2020) serait une bonne chose.

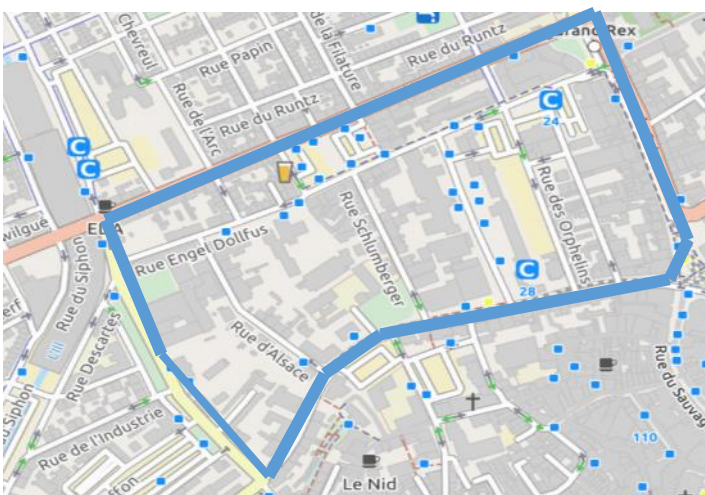
Petit rappel : pourquoi le 30 km/h : Plus de sécurité - une cohabitation renforcée
Plus de bien être en ville - une vie locale renforcée



La distance d'arrêt est la distance parcourue entre le moment où le conducteur voit un événement et décide de s'arrêter (temps de réaction) à cela s'ajoute le moment où le véhicule s'arrête réellement (temps de freinage). Cette distance d'arrêt est en lien avec la vitesse pratiquée par le conducteur.

A 50 km/h, un automobiliste qui voit un piéton s'engager à 13 m devant lui n'aura même pas le temps de commencer à freiner. Il le percutera à pleine vitesse. Dans le même contexte à 30 km/h : il a le temps de s'arrêter !

Sur le schéma ci-contre : en jaune la distance parcourue par le véhicule pendant le temps de réaction de son conducteur (fixé à 1 seconde) et en orange la distance de freinage du véhicule (sur chaussée sèche). (Sources CEREMA)



Signalisation d'entrée de zone 30 complétée par marquage

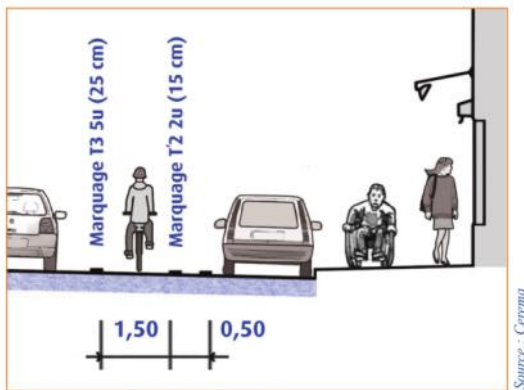
Aménagements cyclables : Rue Engel Dollfus

Propositions - compléments / points de détail

Signalisation au sol :

Stationnement longitudinal

Lorsque la bande cyclable longe des places de stationnement, il est conseillé de réserver une surlargeur de 0,50 m ou un espace tampon pour que l'ouverture des portières inopinées ou les manœuvres des automobilistes soient moins dangereuses pour les cyclistes



Exemple de signalisation de l'espace tampon

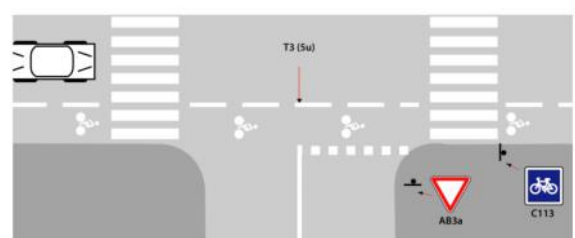
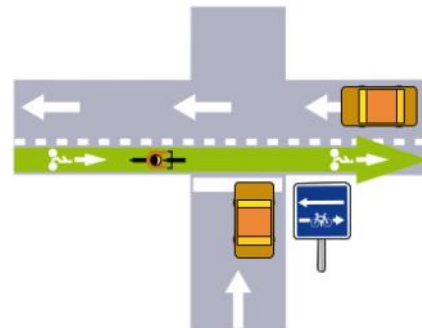


Aménagements aux carrefours non équipés de feux :



Exemple local à ne pas reproduire !

Rue de la Patrouille — Mulhouse : l'aménagement cyclable longe un axe prioritaire et devrait conserver le même statut et la ligne d'arrêt des véhicules est en plein sur l'aménagement vélo.



Que ce soit la bande unidirectionnelle ou le DSC bien prolonger le marquage des logos vélo dans les intersections.

Aménagements cyclables : Rue Engel Dollfus

Propositions - compléments / points de détail

Les éléments séparateurs sur la chaussée



Comme vous pouvez le constater, la bordure est haute et très saillante. Le cycliste dans ce cas de figure est en descente et il y a un virage, la présence des gravillons peut augmenter la possibilité d'une perte d'équilibre et entraîner une chute !



Aménagements cyclables : Rue Engel Dollfus

Propositions - compléments / points de détail

Mixité piétons - cyclistes : quelques règles législatives et principes :



Le cycliste est en descente arrive sur un carrefour avec une mixité avec les piétons, aucune visibilité et danger car la traversée se fait avec les piétons. Peu de visibilité pour les véhicules qui tournent à droite !



Peu de visibilité pour les cyclistes qui doivent s'engager sur un trottoir mixte avec les piétons (dimensions réduites sur un espace très fréquenté, établissement scolaire à proximité !)

Du point de vue réglementaire, les trottoirs mixtes sont des aménagements non-conformes. En effet, un cycliste de plus de 8 ans ne peut pas rouler sur le trottoir. Le différentiel de vitesse entre le piéton et le cycliste fait qu'ils ne peuvent cohabiter sur un trottoir et engendre une insécurité pour les piétons !

- ◇ Le Tribunal Administratif de Strasbourg dans son jugement du 23.01.2013 a considéré qu'aux termes de l'article L 411-1 du code de la route des zones spécialement réservées aux cycles peuvent être créés sur les trottoirs à condition qu'elles soient délimitées et séparées de l'espace réservé aux piétons qui doit rester normalement praticables par eux.
- ◇ Pour rappel également selon la législation en vigueur: En cheminement courant, la largeur minimale du cheminement est de 1,40 mètre libre de mobilier ou de tout autre obstacle éventuel. Cette largeur peut toutefois être réduite à 1,20 mètre en l'absence de mur ou d'obstacle de part et d'autre du cheminement.



Mixité inadaptée, pas de place, pas de visibilité. Petit détail également, on peut voir le panneau qui nous précise que nous étions sur une « voie verte ». Or le code de la route (Art. R110-2) définit celle-ci comme étant une route exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers éventuellement si cela est précisé.

La notion de « route » confirme d'ores et déjà que la voie verte doit être considérée comme une emprise indépendante en site propre et non comme une dépendance d'une voie existante : par exemple, un trottoir ne peut pas être considéré comme une voie verte (CERTU fiche 2013/7)

Aménagements cyclables : Rue Engel Dollfus

Propositions - compléments / points de détail

Mixité piétons - cyclistes : des exemples « acceptables »

La règle consensuelle pour les aménagements cyclables au niveau trottoir sans dénivellation* :

«les espaces dévolus aux piétons et les dévolus aux cyclistes doivent être séparés de façon repérable et détectable c'est-à-dire visible pour les voyants, et sensible pour les non-voyants »

(Eléments d'appréciation : différence de couleur et de texture du revêtement, séparation repérable par une canne de mal voyant et la rugosité au pied)

Une des meilleures solutions demeurant la piste mi-hauteur

Sources : Jacques Robin (Ingénieur routier - Expert en accidentologie – Formateur)

