

# Strasbourg.eu

eurométropole



## Réaménagement de la Rue de la Ganzau

Réunion publique du 6 décembre 2021

## Sommaire

### Préambule

1. Constats partagés
2. Retours sur l'expérimentation
3. Les scénarios d'aménagement
4. Ambiances recherchées
5. Comparaison des variantes
6. Planning prévisionnel





## Préambule

- Un projet identifié depuis plusieurs années.
- Des voiries et trottoirs en mauvais état
- Une réunion publique en octobre 2019 qui a permis de définir les objectifs du cahier des charges



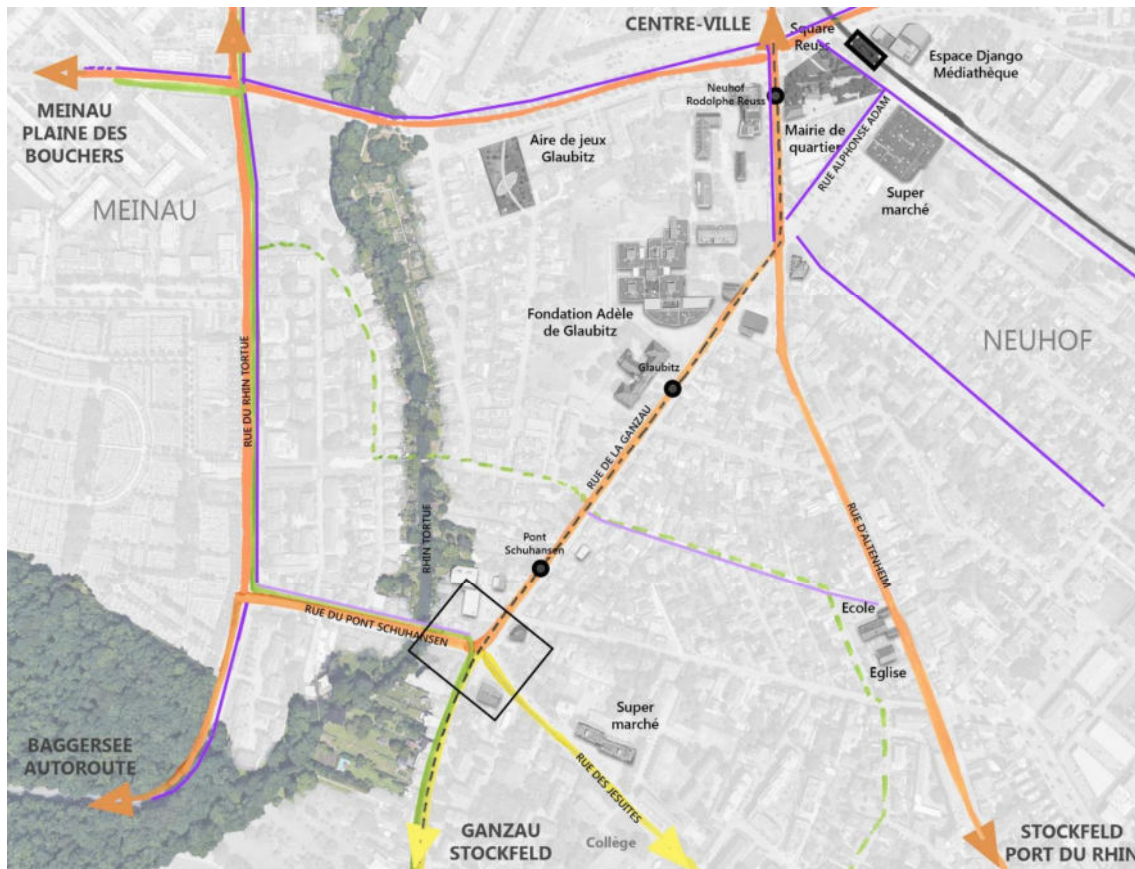
## Préambule

**Les objectifs d'aménagements sont les suivants :**

- Requalifier la rue pour réduire son aspect routier
- Apaiser la circulation et améliorer le fonctionnement des carrefours,
- Réaliser des trottoirs confortables et aux normes Personnes à Mobilité Réduite
- Intégrer des aménagements cyclables sur l'ensemble de la rue
- Maintenir du stationnement sur les tronçons qui le permettent
- Améliorer le fonctionnement des carrefours à feu
- Renouveler le réseau d'éclairage public.

## 1. Constats partagés

Une rue qui superpose les usages



Un axe d'irrigation du Neuhof par le sud :

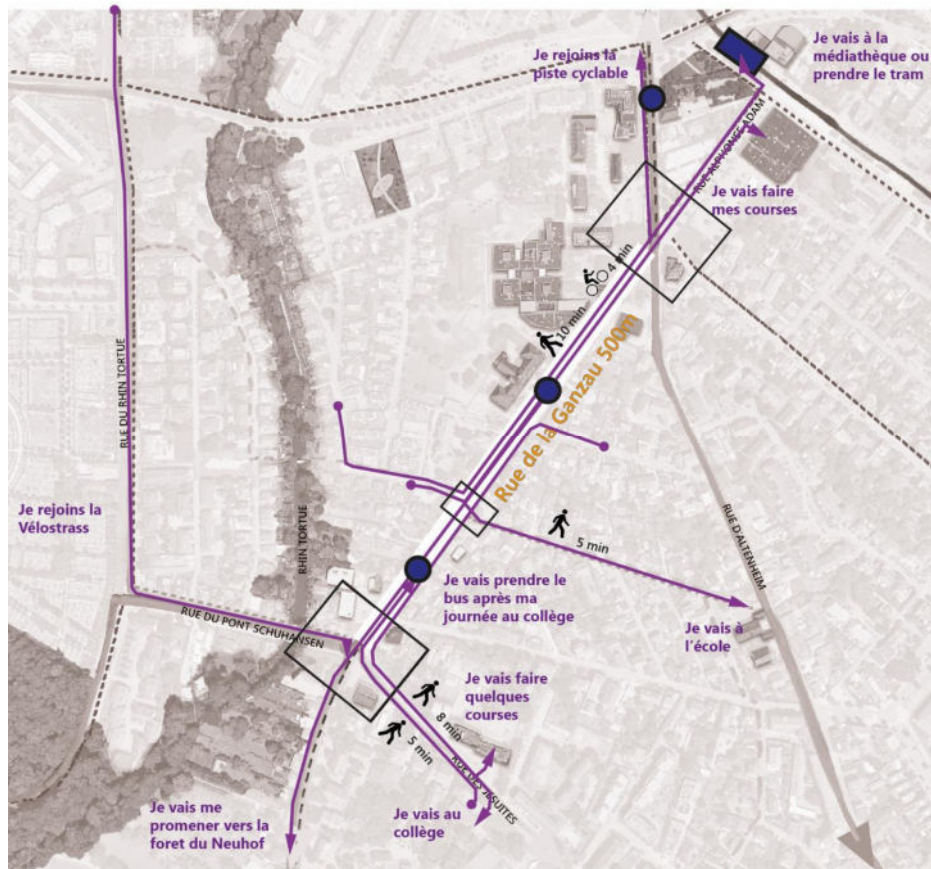
- Un carrefour rue de la Ganzau, rue du Pont Schuhansen qui permet de récupérer l'autoroute et la zone du Baggersee
- La rue de la Ganzau, une liaison entre l'avenue de Neuhof et l'autoroute

- Axe de desserte important
- Axe de distribution
- Carrefour d'entrée dans le quartier du Neuhof
- Vélo Stras IV
- - - Itinéraire jalonné Strasbourg vélo
- Tramway
- Ligne de bus 40
- Piste cyclable
- Bande cyclable
- Commerces et équipements



## 1. Constats partagés

### Une rue qui superpose les usages



### Un lieu habité :

- Des écoliers qui se rendent au collège qui récupèrent le bus
- Des piétons ou vélos qui veulent aller prendre le tram, faire leurs courses dans les commerces de proximité où profiter des équipements (école, médiathèque, square ...)
- Une ligne de bus 40 qui dessert du nord au sud le quartier

**Un barreau important d'usages où les espaces sont essentiellement réservés aux véhicules.**

# 1. Constats partagés

## Un barreau de liaison cyclable manquant

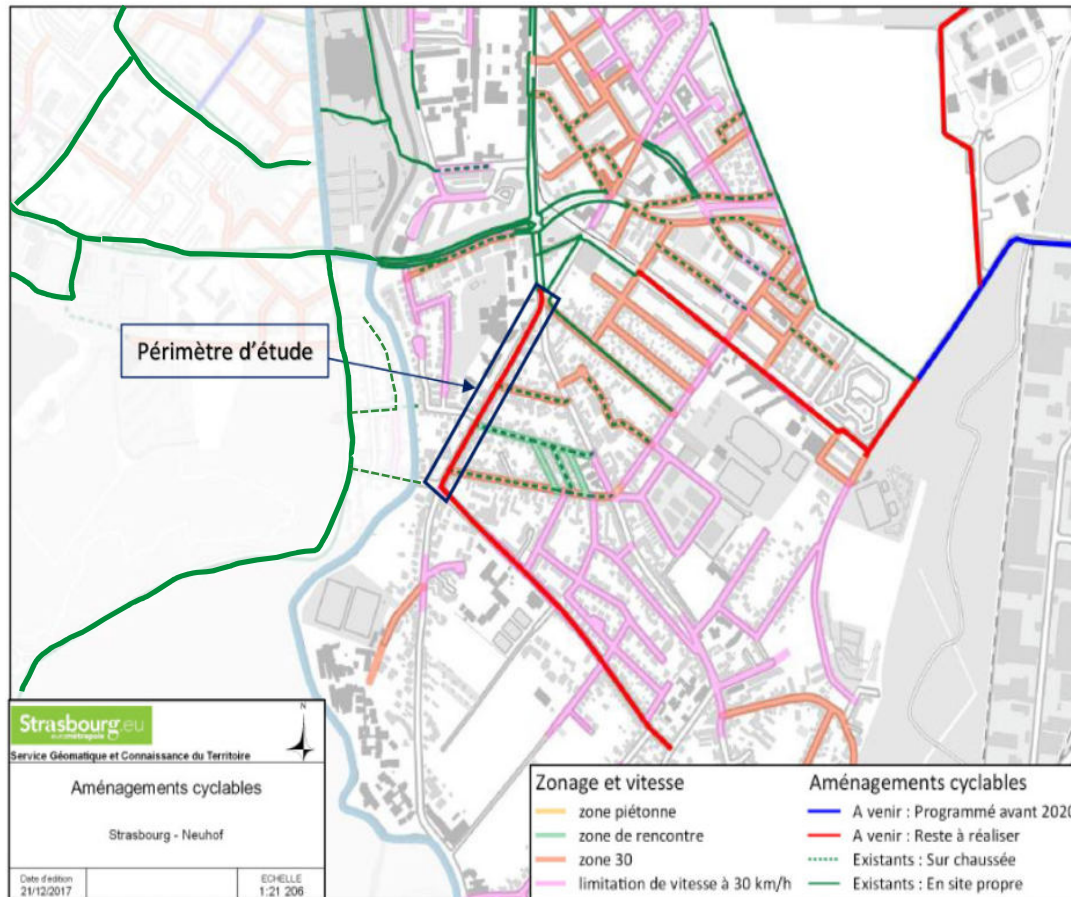


Figure 11 : Extrait du schéma directeur vélo

## Un barreau de liaison cyclable manquant

- Pour rejoindre la vélostrass par le pont Schuhansen, en venant du centre ville par l'avenue du Neuhof
- Un liaison cyclable qui fait partie du schéma directeur vélo



# 1. Constats partagés

## Des aménagements routiers



Des carrefours très routiers peu confortables pour les traversées piétonnes et cycles

Une rue rectiligne et très minérale (une large ligne droite de 500m de long avec une chaussée de 9,00m de large)

Des trottoirs étroits et encombrés



Des carrefours très routiers peu confortables pour les traversées piétonnes et cycles



# 1. Constats partagés

Un paysage de la rue très dépendant des espaces privés



Des éléments patrimoniaux qui font repères

Le restaurant à la Croix d'Or

L'institution Adèle de Gaublitz

Un secteur résidentiel à l'Est classé « ensemble d'intérêt urbain et paysager »

Café brasserie à La Bague d'Or





# 1. Constats partagés

Un paysage de la rue très dépendant des espaces privés



Des avants de parcelles jardinés qui font le paysage de la rue

Une séquence de la rue de la Ganzau sans alignement d'arbres mais avec des arbres repères dans des parcelles privées et des espaces plantés de jardins





## 1. Constats partagés



- Des panneaux publicitaires sur les espaces privés
- Sur les espaces publics, des mats d'éclairage et fils électriques très présents





## 1. Constats partagés

### Une pression sur le stationnement faible



- 3 poches de stationnements pour un total de 18 places
- Une occupation à 45% des places (relevé réalisé à différents moments de la journée)
- Un stationnement important dans les rues perpendiculaires





## 1. Constats partagés

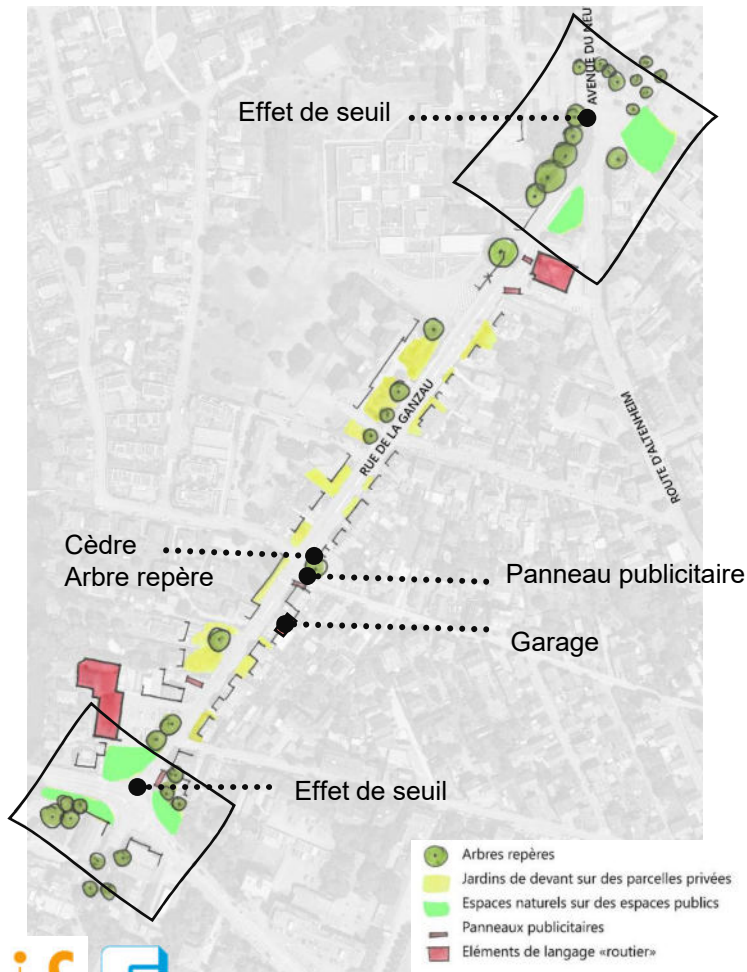
### Une pression sur le stationnement faible



- Un stationnement public au nord (≈60 places)
- Des stationnements pour les commerces (≈150 places)
- Des stationnements sur les parcelles privées : garages et places de stationnement

# 1. Constats partagés

## Synthèse : paysage de la rue



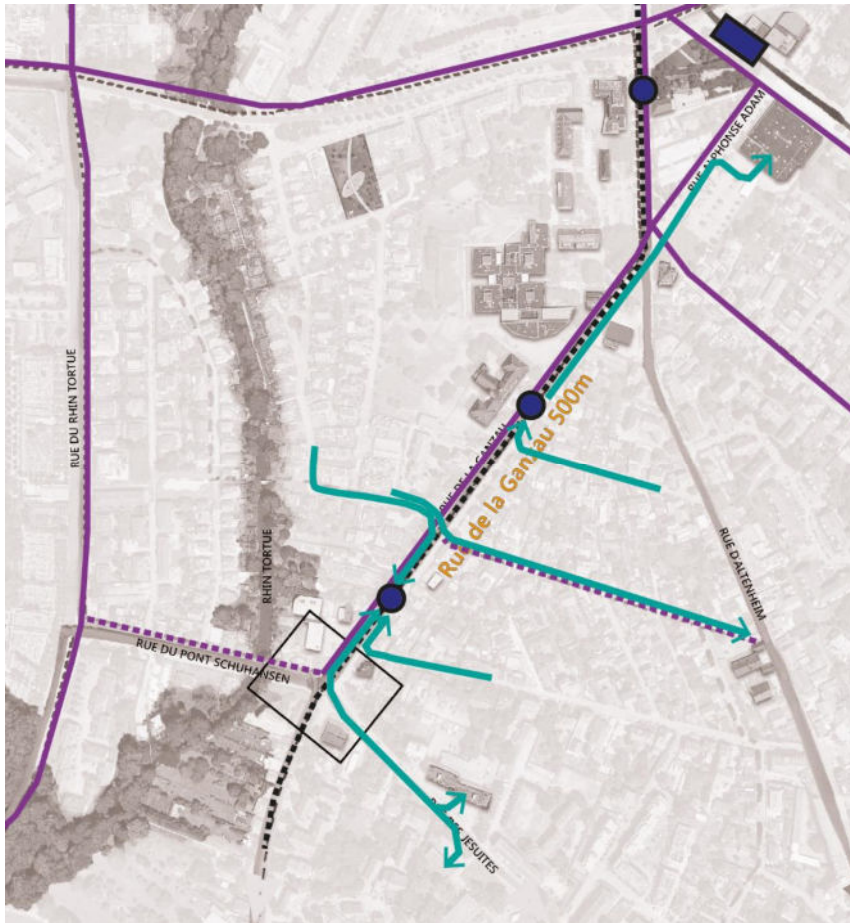
Quelle est l'identité de la rue de la Ganzau ?

- Un paysage de la rue conditionné par des jardins avants à préserver
- Des effets de seuil à marquer sur les deux carrefours
- Des éléments de langage routier
  - Largeur de la chaussée
  - Panneaux publicitaires
  - Mats d'éclairage et fil électrique



## 1. Constats partagés

### Synthèse des usages



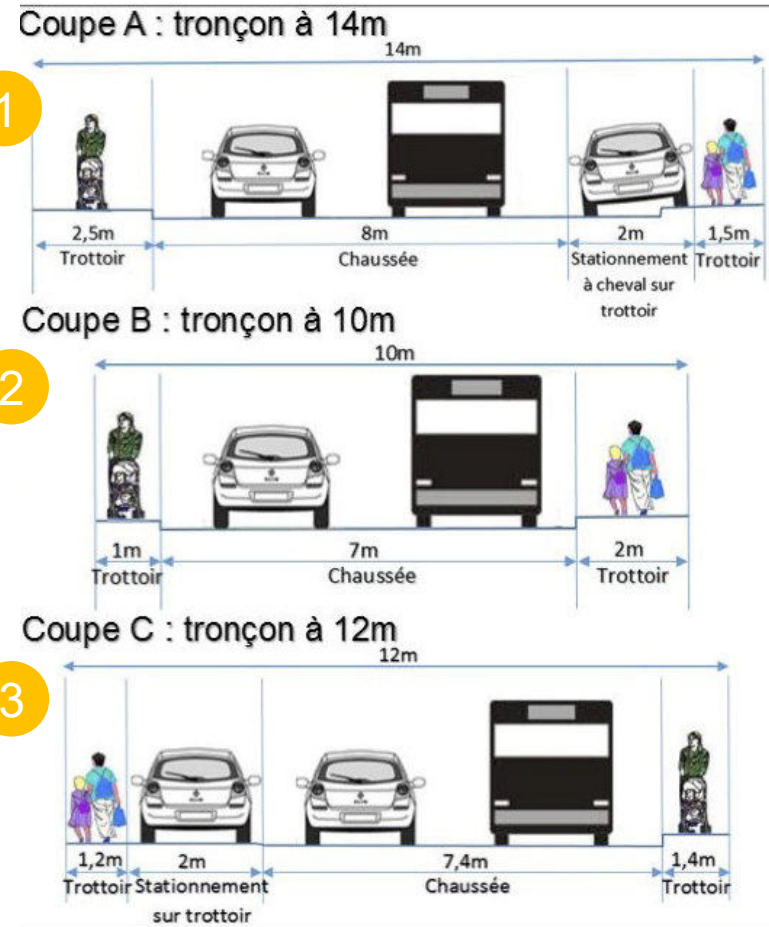
- **Une rue de la Ganzau barreau de liaison multimode**
  1. Desserte TC et voiture
  2. Une continuité vélo pour rejoindre le collège, la vélostrass, le tram ....
  3. Des parcours piétons
- **Une piste cyclable sécurisée qui s'avère nécessaire : continuité sur la rue**
- **Gestion des carrefours pour rendre confortables et rapides les traversées**
- **Un aménagement contraint par des gabarits :**
  - Une voie de TC avec bus et arrêt largeur de voirie nécessaire 6.50m
  - Une piste cyclable continue : compléter le barreau cyclable
  - Un trottoir confortable

# 1. Constats partagés

## Synthèse générale



La rue est séquencée en 3 tronçons. Une étude a été faite sur chaque tronçon afin de définir les différents scénarios d'aménagement.





## 2. Une expérimentation

### Objet de l'expérimentation

- Mise en place d'une écluse de 35m de long au niveau du numéro 22
  - Expérimentation du 11/10/2021 au 21/11/2021
  - Mesure de vitesse et de trafic
  - Circulation des bus



- Suppression du tourne à gauche au niveau du feu tricolore Sud rue de la Ganzau
  - Expérimentation du 05/10/2021 au 20/11/2021
  - Mesure de vitesse et de trafic

### OBJECTIFS DE L'OPERATION :

- Déterminer la pertinence de la voie de tourne à gauche.
- Vérifier la faisabilité d'une écluse permettant la sécurisation des déplacements cycles.

## 2. Une expérimentation

### Résultat de l'expérimentation

#### IMPACT SUR LA VITESSE

Vitesse moyenne sans écluse : 42,5 km/h

Vitesse moyenne avec écluse : 41 km/h

V85 sans écluse : **50,5 km/h**

V85 avec écluse : 49km/h

#### REMONTEE DE FILE - ECLUSE

Aux heures de pointe la remontée de file sens 1 et 2 confondu est de 10 véhicules.

La remontée de file moyenne en heure de pointe est de 6,2 véhicules pour le sens 2

#### REMONTEE DE FILE – Suppression TAG

En heure de pointe environ 27 véhicules tournent à gauche soit 1 toute les 2 minutes en venant de la rue de la Ganzau.

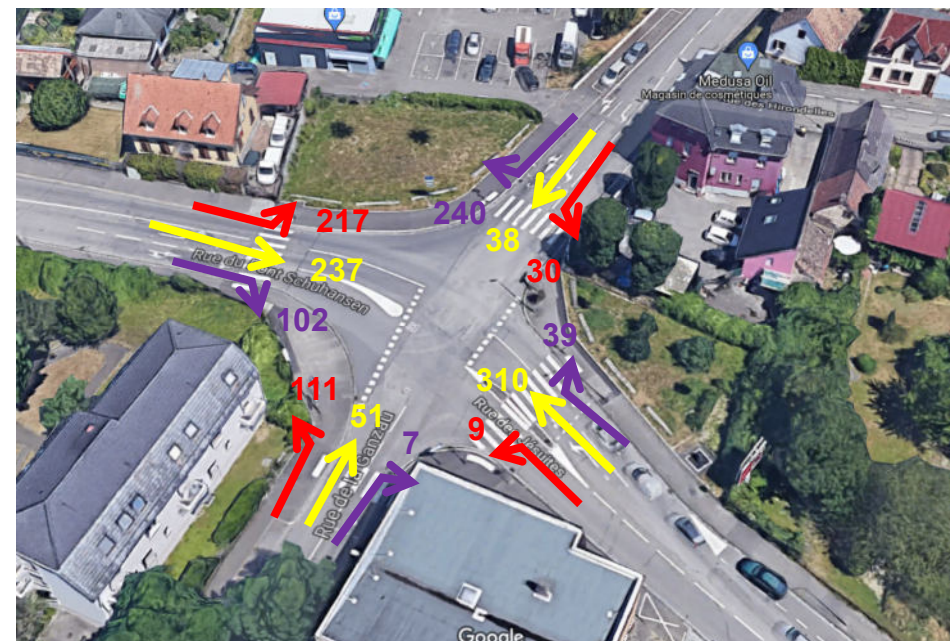
SENS 1 : Avenue du Neuhof => Rue des Jesuites

SENS 2 : Rue des Jesuites => Avenue du Neuhof

SENS 1 Prioritaire

Trafic journalier sens 1 : 4035 véhicules

Trafic journalier sens 2 : 2614 véhicules





# 1. Scénarios

## Orientations paysagères

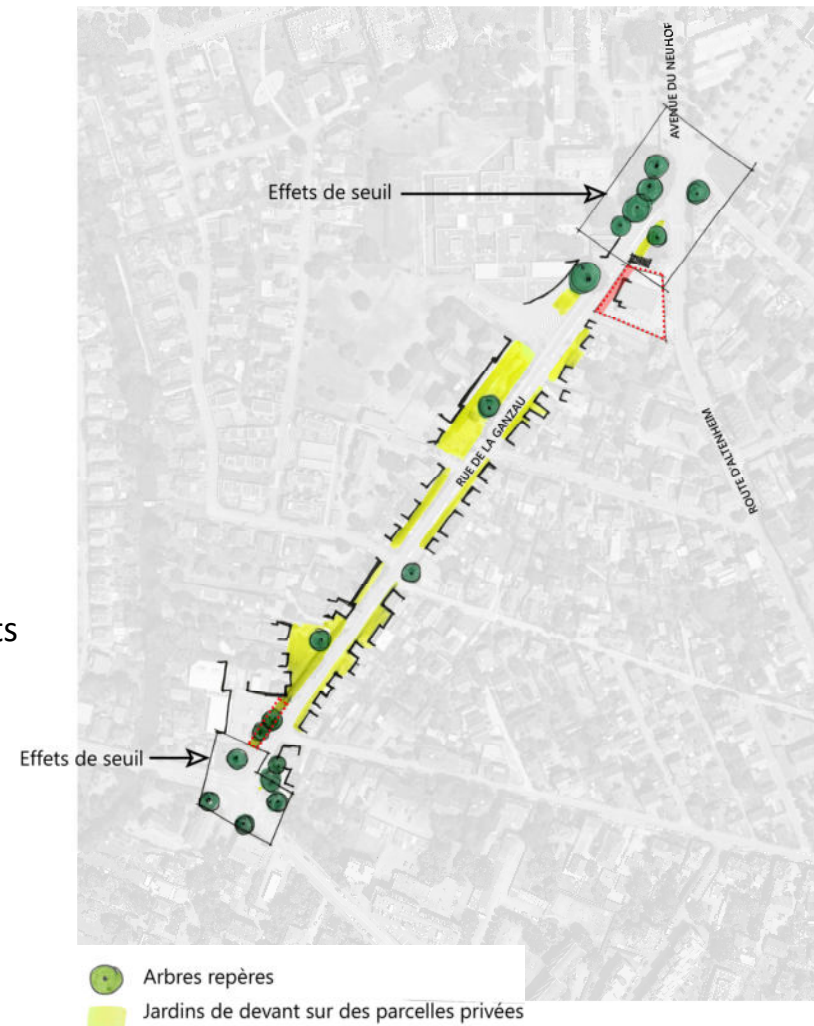
### Des carrefours à rendre plus confortables pour les modes doux

- Mettre en valeur l'entrée dans le quartier du Neuhof
- Aménager les carrefours

### Aménagement paysager du carrefour sud, seuil d'entrée dans le quartier du Neuhof

Un carrefour Sud qui fait porte d'entrée dans le quartier

- Un aménagement repère
- Un aménagement qui peut faire appel à l'histoire du Neuhof
- Des prairies humides, des parterres et cheminements rappelant les lanières agricoles



## 1. Scénarios

### Orientations aménagement de la rue de la Ganzau

- **Un gabarit de chaussée à 6,50m pour intégrer les bus. Une démarche en cours pour réduire le gabarit à 6,20m**
- **Des trottoirs aux normes PMR avec une largeur sans obstacles à 1,40m minimum**
- **Un barreau de liaison cyclable nord/sud et qui permet de rejoindre la Velostrass IV et l'avenue du Neuhof**
- **Une réduction du stationnement**
- **Une suppression de la voie tourne à gauche carrefour Sud suite à l'expérimentation**

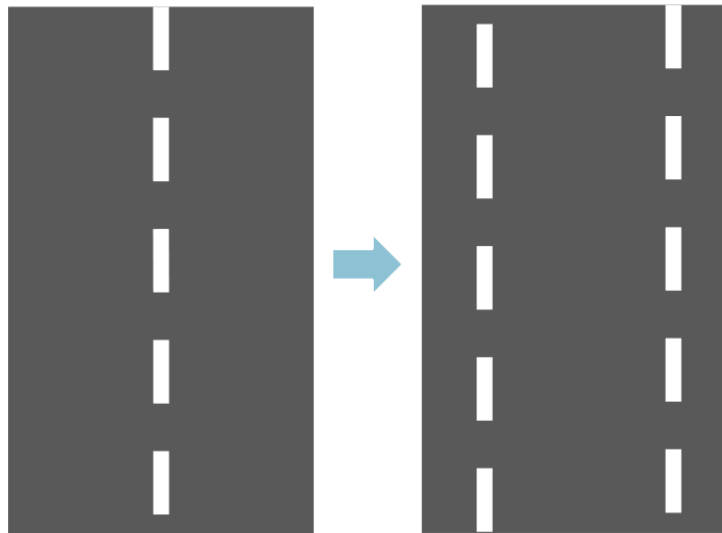


# 1. Scénarios

La CVCB c'est quoi ?

CVCB : Chaussée à voie centrale banalisée

- Suppression de la ligne axiale
- Marquage des lignes de rives
- Création de bandes cyclables en rive



Les véhicules roulent sur la bande centrale, en cas de croisement le véhicule se décale sur la bande cyclable. Quand un cycliste est présent le véhicule reste derrière le cycliste.



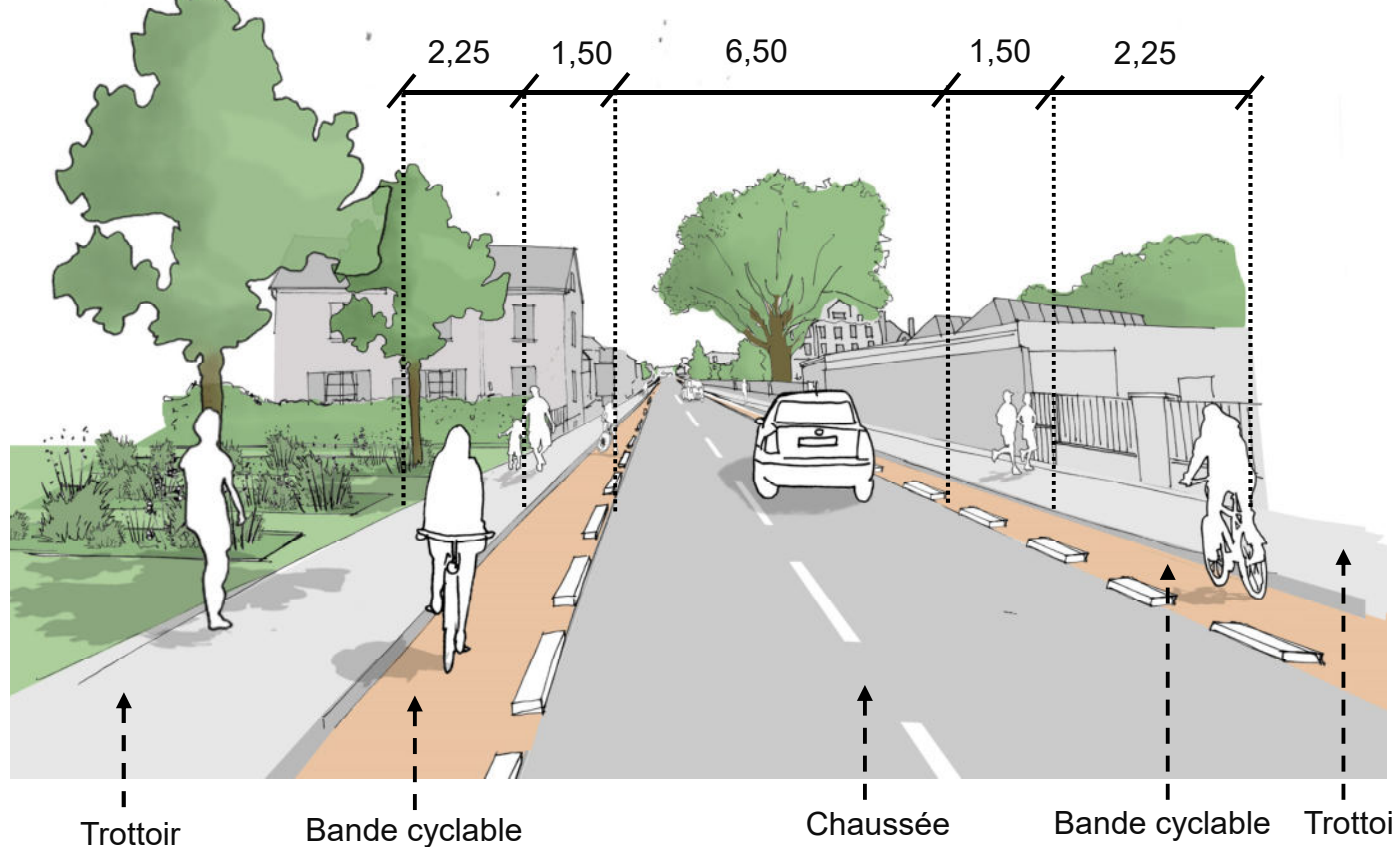
Une expérimentation à Strasbourg : Rue de la Vilette



### 3. Les scénarios

#### Scénario 1 secteur 1

Une bande cyclable de part et d'autre de la chaussée en partie Nord puis une Chaussée à voie centralisée

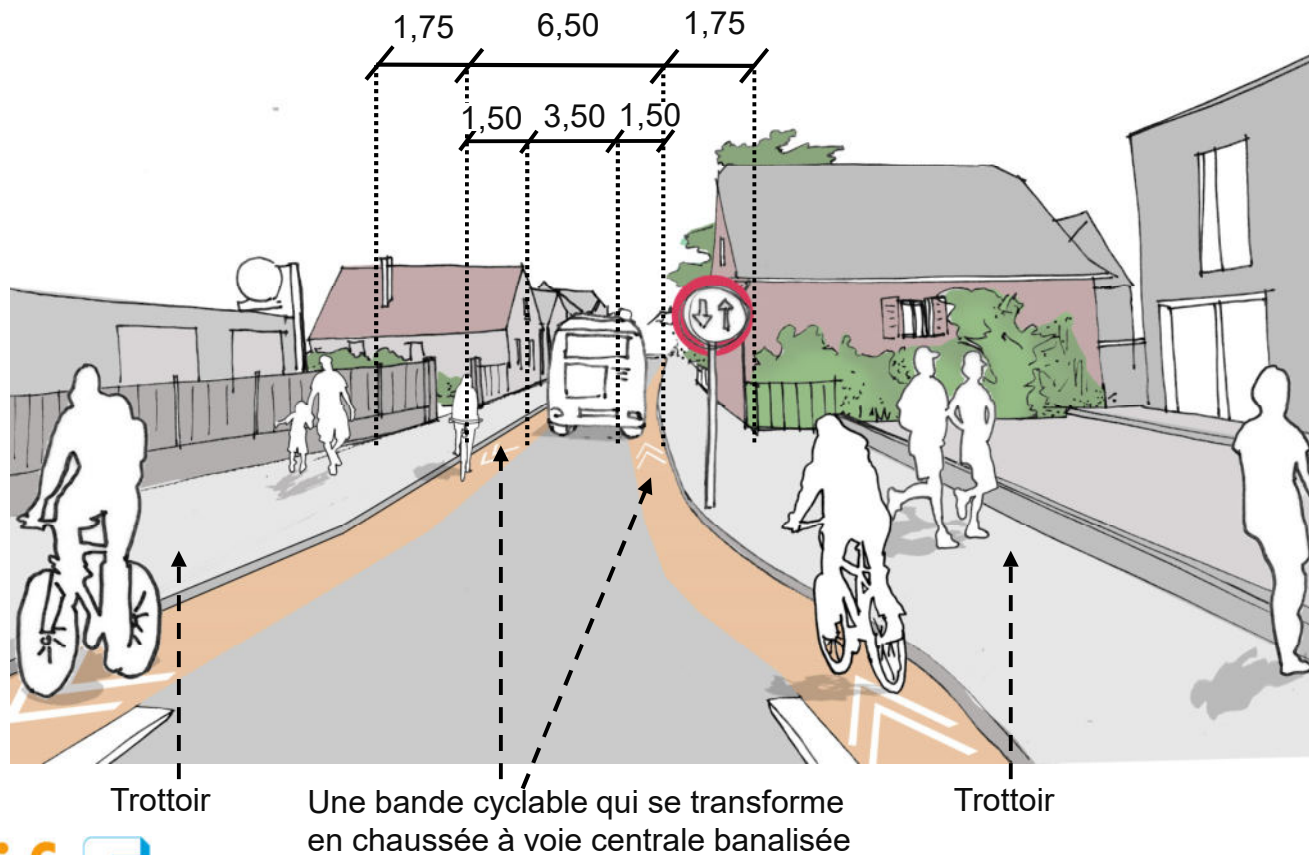




### 3. Les scénarios

#### Scénario 1 secteur 2

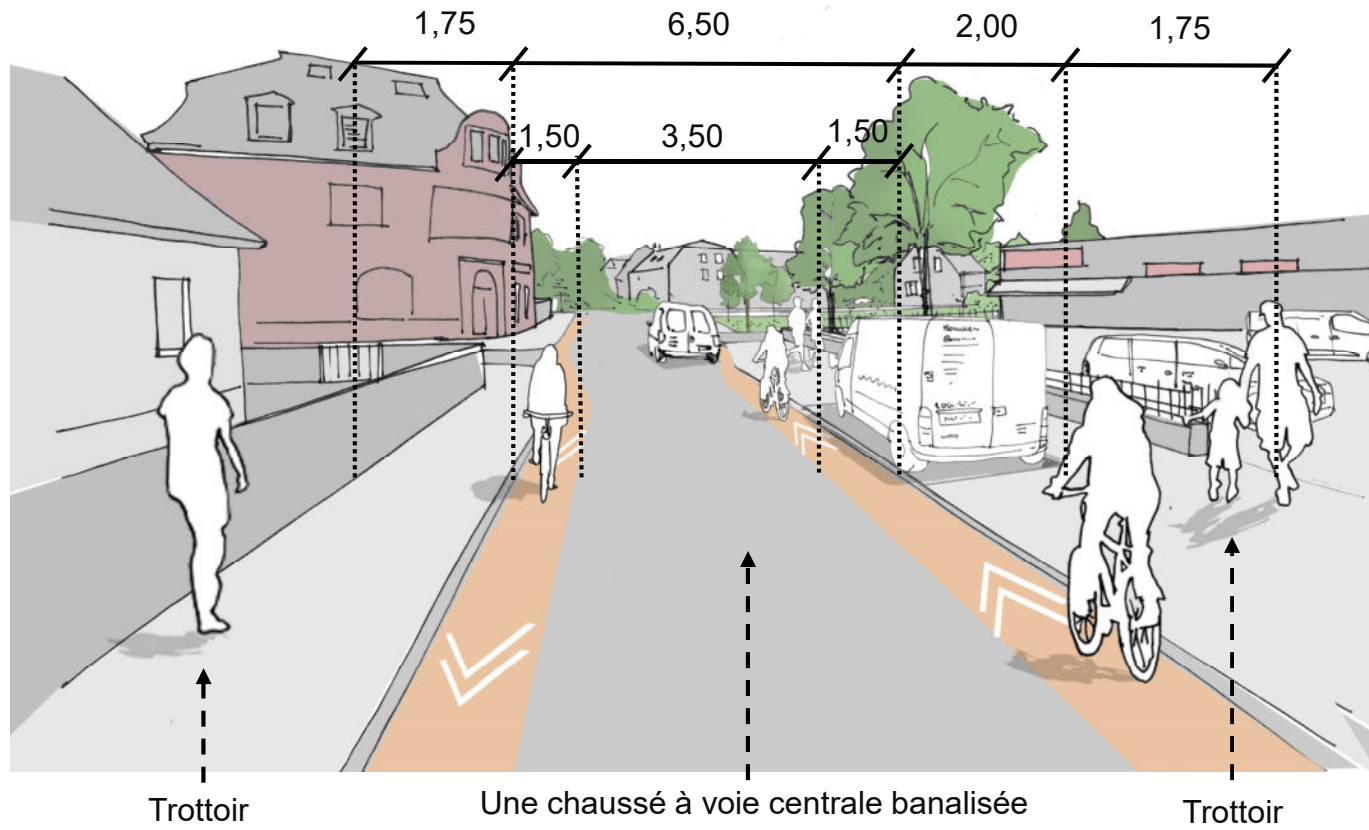
Une bande cyclable de part et d'autre de la chaussée en partie Nord puis une Chaussée à voie centralisée banalisée



### 3. Les scénarios

#### Scénario 1 secteur 3

Une bande cyclable de part et d'autre de la chaussée en partie Nord puis une Chaussée à voie centrale banalisée

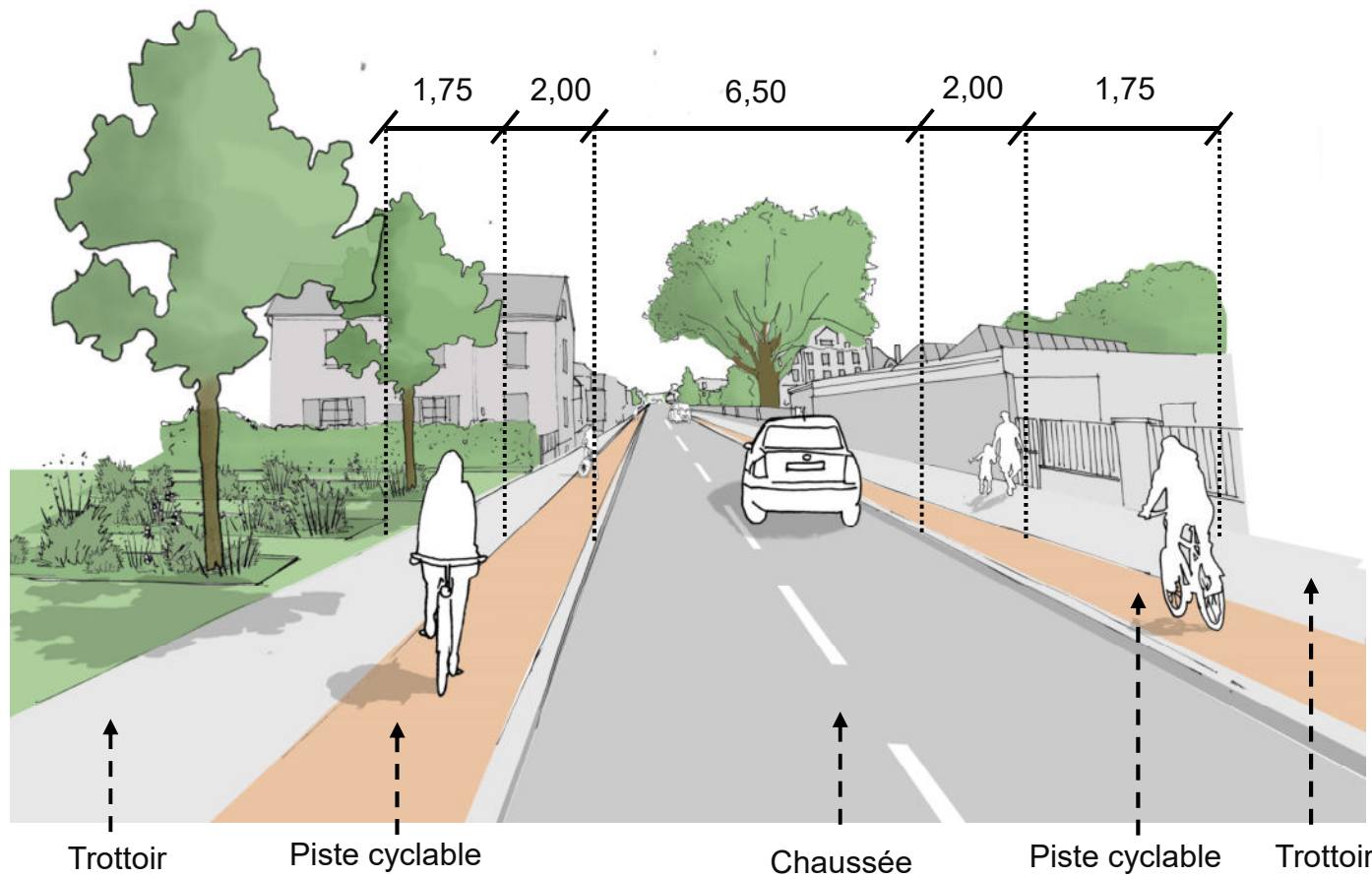




### 3. Les scénarios

#### Scénario 2 secteur 1

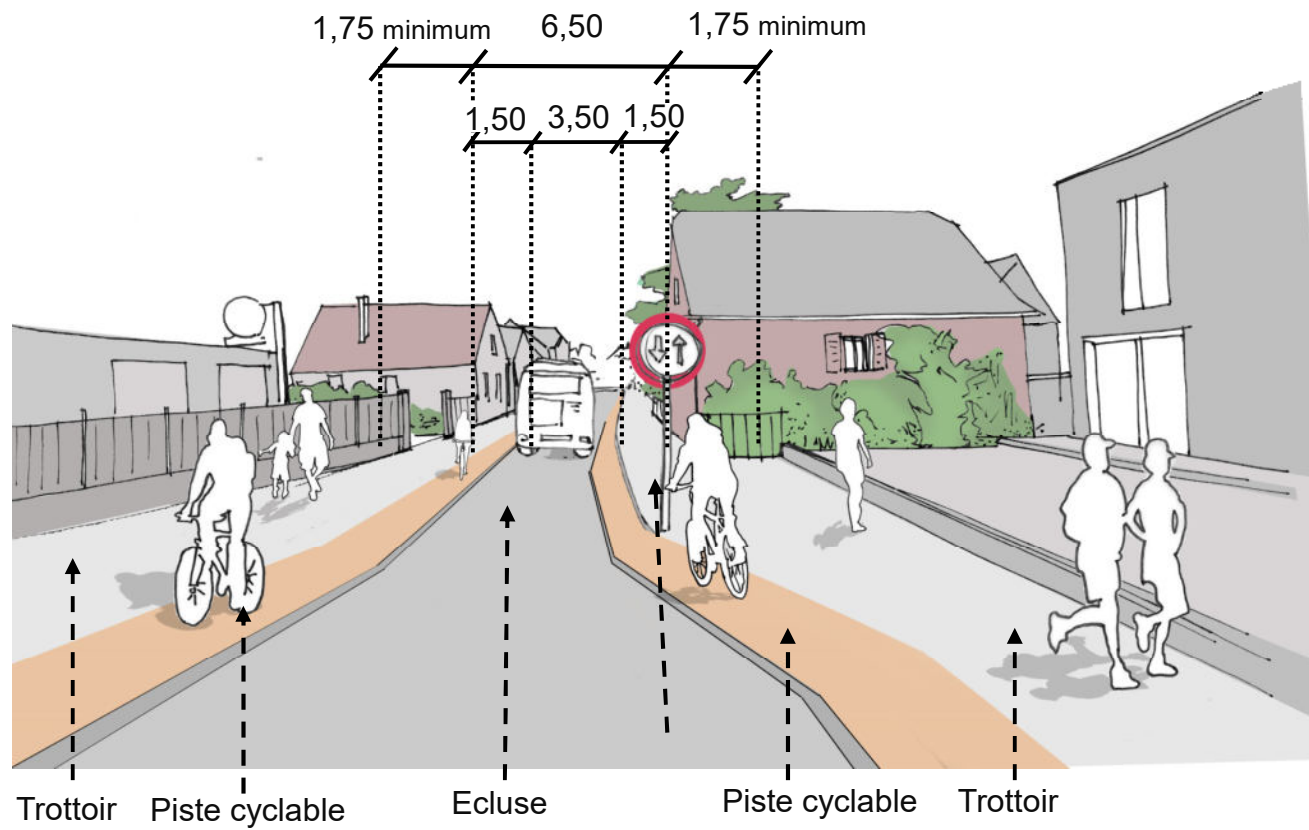
Une piste cyclable de part et d'autre de la chaussée en partie Nord puis des bandes cyclables



### 3. Les scénarios

#### Scénario 2 secteur 2

Une piste cyclable de part et d'autre de la chaussée en partie Nord puis des bandes cyclables

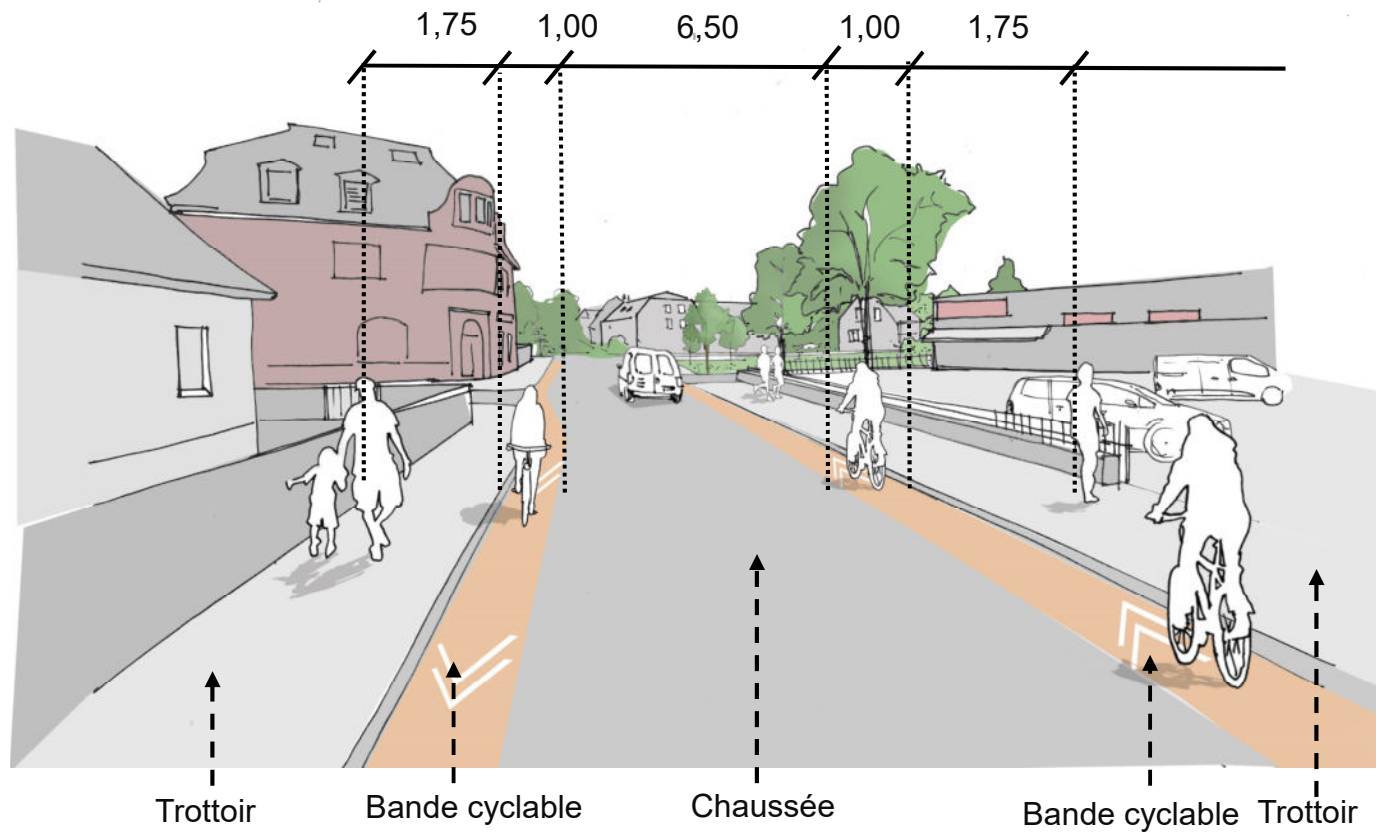




### 3. Les scénarios

#### Scénario 2 secteur 3

Une piste cyclable de part et d'autre de la chaussée en partie Nord puis des bandes cyclables



### 3. Les scénarios

#### Le carrefour Sud



#### Objectifs :

- Raccourcir les distances de traversées des modes doux
- Un changement de paysage pour entrer dans le quartier

Des parterres rappelant les lanières agricoles et une zone plus extensive prairies humides  
Utilisation possible en noues

Un plateau ou changement de revêtement de sol pour matérialiser l'entrée dans le quartier du Neuhof

Plantations pour suggérer l'alignement jusqu'au carrefour



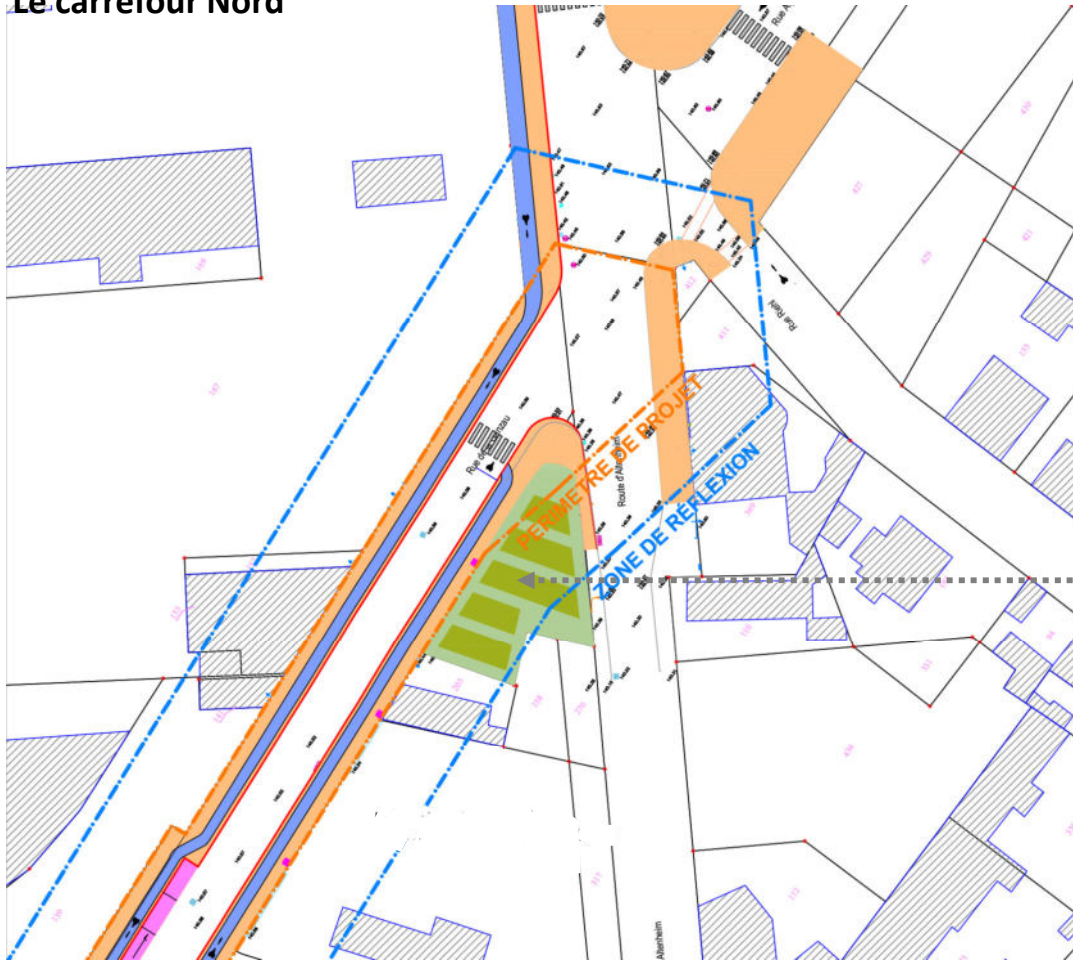
### 3. Les scénarios

#### Le carrefour Sud



### 3. Les scénarios

#### Le carrefour Nord



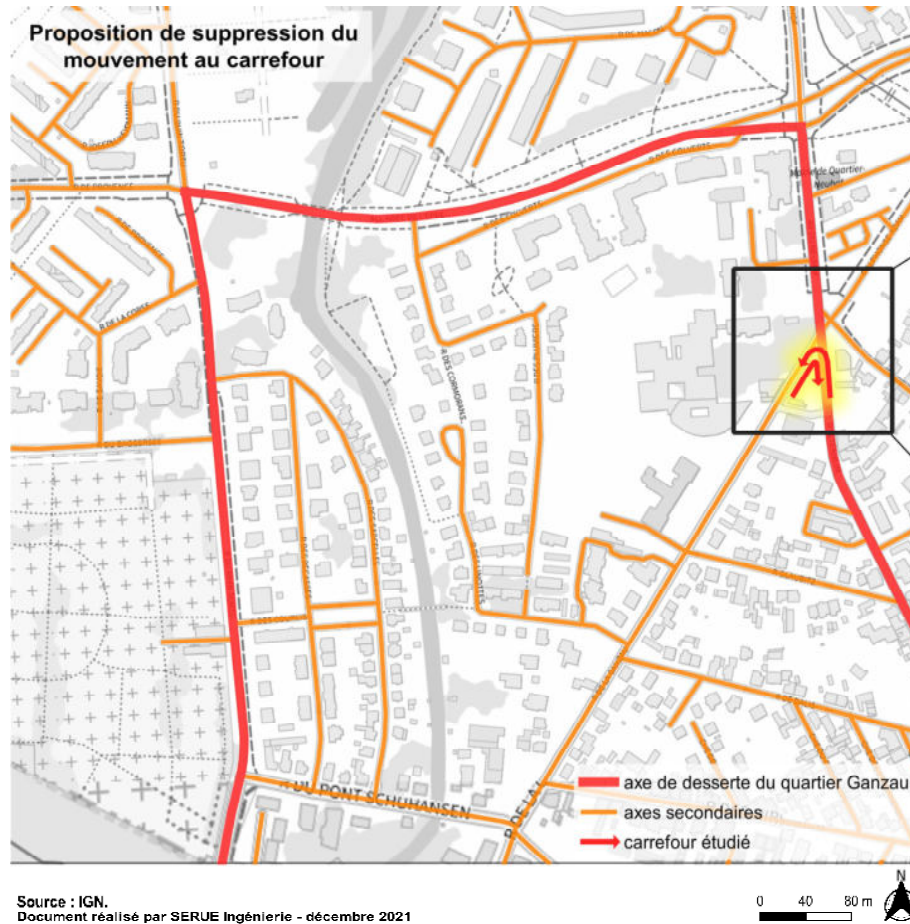
Des arbustes et espaces en creux pour infiltrer les eaux pluviales

Un aménagement qui met à distance la maison et la station essence



### 3. Les scénarios

#### Le carrefour Nord : Une piste de réflexion



#### Modification des flux au niveau du carrefour Rue de la Ganzau – Rue d'Altenheim

#### Suppression de la giration entre les 2 rues



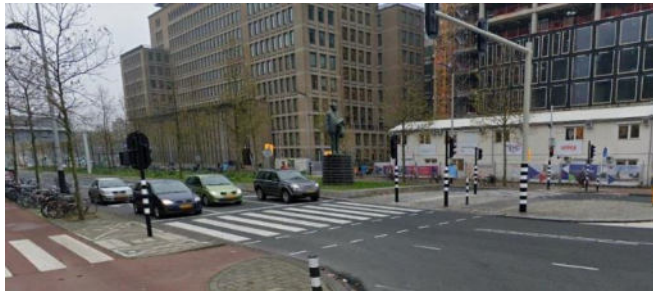
#### Différents objectifs :

- Réduction de la largeur de la rue d'Altenheim au droit du carrefour
- Réduction du trafic sur la rue de la Ganzau
- Report du transit sur l'Allée de l'Abbé de l'Épée

## 4. Les ambiances recherchées

### Rue de la Ganzau

Carrefours, changement de revêtement, gestion des traversées



### Aménagements cycles



### Marquages, signalétique au sol





## 4. Les ambiances recherchées

Les aménagements paysagers des abords des carrefours



## 5. Comparaison des variantes

### Statut des voies et réduction de la vitesse

#### Existant



Voie de desserte structurante du Neuhof



La rue est rectiligne, on constate des vitesses importantes le soir

#### Scénario 1 : Une bande cyclable de part et d'autre de la chaussée en partie Nord puis une CVCB



Le statut de la voie est conservé. Gabarit de 6.50m permettant le passage des bus de transport en commun.

Aménagement possibles de coussin berlinois

#### Scénario 2 : Une piste cyclable de part et d'autre de la chaussée en partie Nord puis des bandes cyclables



Le statut de la voie est conservé. Gabarit de 6.50m permettant le passage des bus de transport en commun.

Aménagement possibles de coussin berlinois



Une écluse vers le sud de la rue permettra une réduction de la vitesse.



## 5. Comparaison des variantes

### Sécurité des vélos et piétons

#### Existant



Deux trottoirs, mais des réductions ponctuelles



Pas de piste cyclable en site propre

#### Scénario 1 : Une bande cyclable de part et d'autre de la chaussée en partie Nord puis une CVCB



Deux trottoirs d'une largeur de 1.70m cependant de nombreuses émergences réseaux réduisent ponctuellement la largeur. (poteaux télécom, coffret électriques)



Une bande cyclable en partie Nord permettant de séparer les vélos de la circulation, une CVCB en partie centrale et tronçon Sud.

#### Scénario 2 : Une piste cyclable de part et d'autre de la chaussée en partie Nord puis des bandes cyclables



Deux trottoirs d'une largeur de 1.70m cependant de nombreuses émergences réseaux réduisent ponctuellement la largeur. (poteaux télécom, coffret électriques)



Une piste cyclable en partie Nord permettant de sécuriser les déplacements des vélos de la circulation, une bande cyclable en partie centrale et une bande cyclable réduite à 1.00m tronçon Sud.

## 5. Comparaison des variantes

### Aménagement des carrefours

#### Existant



Deux placettes au carrefour Sud plantée d'arbres et arbustes



Un espace sur le carrefour Nord non utilisé

#### Scénario 1 : Une bande cyclable de part et d'autre de la chaussée en partie Nord puis une CVCB

##### Carrefour Sud :

Un aménagement du carrefour avec :



- Plantation de 7 arbres
- Des parterres rappelant les lanières agricoles et une zone plus extensive prairies humides Utilisation possible en noues
- Un plateau ou changement de revêtement de sol pour matérialiser l'entrée dans le quartier du Neuhof



##### Carrefour Nord:

Plantation le long de la rue de la Ganzau, un aménagement de la façade de la station essence avec prolongement des aménagements paysagers (en partie sur parcelle privée)

#### Scénario 2 : Une piste cyclable de part et d'autre de la chaussée en partie Nord puis des bandes cyclables



Identique scénario 1



Identique scénario 1



## 6. Planning prévisionnel

- Études préliminaires : Décembre 2020 à novembre 2021
- Concertation : Réunion publique le 6 décembre 2021
- Poursuite des études : Décembre 2021 à mars 2022
- Consultation des entreprises : Été 2022
- Travaux : Automne 2022 au printemps 2023

## Fin de la présentation

Merci de votre attention.

