

ORIENTATION D'AMÉNAGEMENT ET DE PROGRAMMATION : « DÉPLACEMENTS »



POURQUOI UNE OAP DÉPLACEMENTS ?

L'orientation d'aménagement et de programmation (OAP) Déplacements est la traduction réglementaire de certaines actions structurantes qui peuvent se décliner de façon territoriale. Quatre actions méritent d'être transcrites dans l'OAP. Par l'OAP, ces actions sont opposables aux autorisations d'urbanisme et permettent de fixer un cadre d'évaluation.

METTRE EN PLACE ET APPLIQUER LA HIÉRARCHISATION DU RÉSEAU VIAIRE SUR LE TERRITOIRE DE L'EUROMÉTROPOLE DE STRASBOURG

1. CONTEXTE ET METHODOLOGIE

La hiérarchisation du réseau viaire a été mise en place à l'échelle de Strasbourg dans le cadre du Code de la rue et déclinée à l'échelle de toute l'Eurométropole de Strasbourg (2010 Strasbourg - 2012 CUS dans le PDU). Elle permet une vision globale de l'organisation viaire et devient un outil d'aide à la décision dans le programme de réaménagement de voiries.

Par itération entre différents critères (Fonction privilégiée : transit, trafic intercommunal, entre communes proches, vitesse, niveau de trafic, gabarit de chaussée, stationnement, type de carrefours, niveau de desserte transports en commun, aménagements cyclables et piétons), une spatialisation de la hiérarchisation viaire est définie selon 4 niveaux :

- Hyperstructurant pour les autoroutes ;
- Structurant d'agglomération pour les communes éloignées et grosses artères strasbourgeoises (boulevards) ;
- Distribution entre communes proches ou quartiers ;

Desserte (irriguer les communes et quartiers : zones 30, zone de rencontre, aire piétonne).

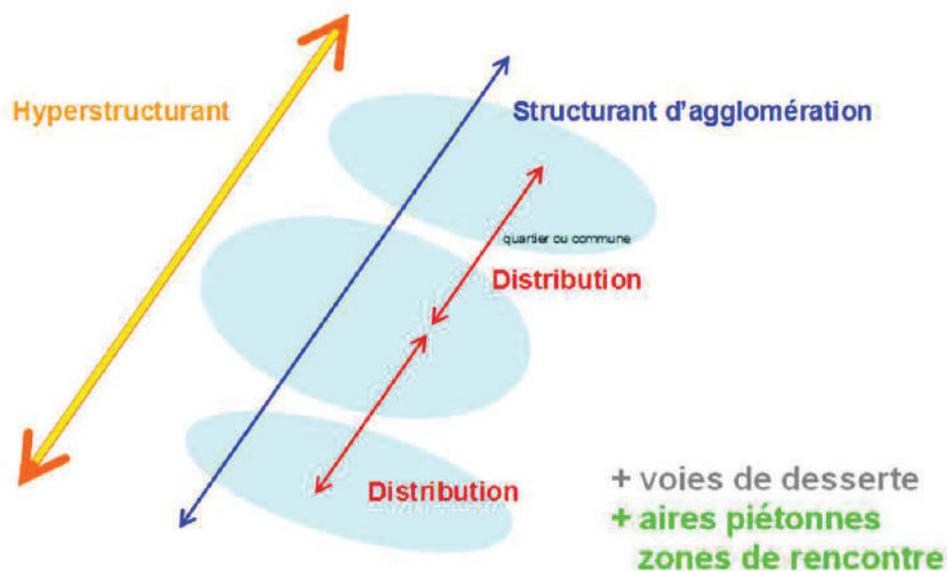


Schéma illustratif

2. RAPPEL DES ENJEUX DE LA MESURE

2.1. DES USAGES DU RÉSEAU VIAIRE DIVERS ET PARFOIS CONTRADICTOIRES

Le besoin de maintenir une accessibilité automobile efficace peut se heurter à un besoin d'apaiser le cadre de vie (modération du trafic en volume et en vitesse).

Dans ce contexte, la démarche de hiérarchisation a pour principal objet de préciser les usages préférentiels de chaque voie afin d'assurer la mise en cohérence de la forme des rues aux fonctions attendues : des axes adaptés à des flux de circulation importants, des axes apaisés dans les cœurs de quartier pour un meilleur cadre de vie et un usage favorisé des modes actifs (marche à pied, vélo).

2.2. DÉCLINER LE SCHÉMA DIRECTEUR VÉLO ET LES PRINCIPES DU RÉSEAU MAGISTRAL PIÉTON À L'ÉCHELLE DE L'EUROMETROPOLE

Elle permet aussi d'assurer la continuité des réseaux cyclables et des cheminements piétons à travers les aménagements de pistes ou bandes cyclables, d'accotements confortables et de zones de rencontre, zones 30 et aires piétonnes.

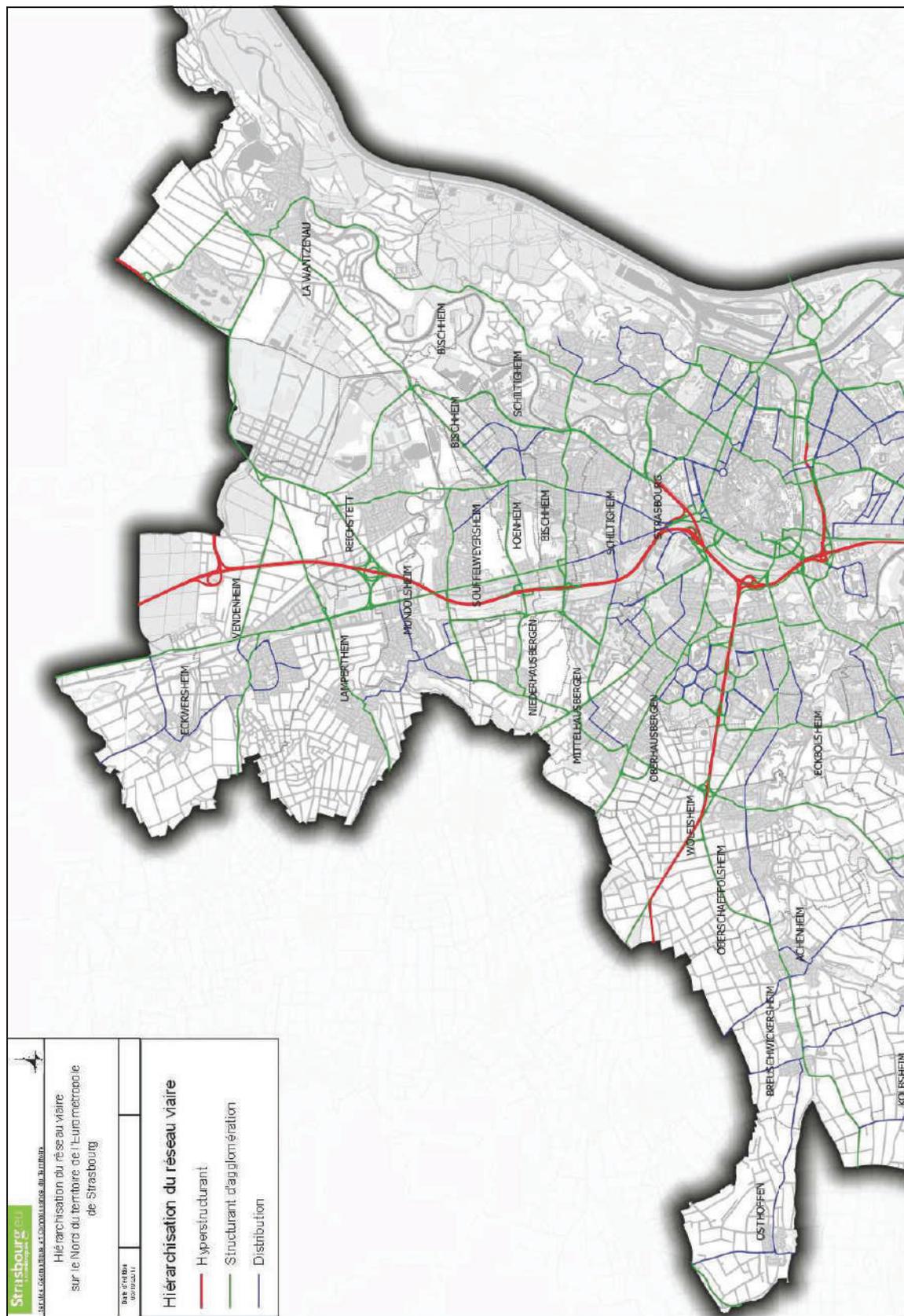
3. OBJECTIFS DE LA MESURE

- Apaiser la circulation automobile en ville tout en maintenant une accessibilité automobile sur des axes au profil adapté, ainsi qu'offrir un itinéraire privilégié aux lignes de transports en commun ;
- Identifier et adapter les voies structurantes dépourvues d'aménagements dédiés aux modes actifs ;
- Préciser la fonction des voies ainsi que les zones pouvant faire l'objet d'une pacification de la circulation ;
- Aménager des zones de circulation apaisées conformément à la hiérarchisation des voies

4. MOYENS MIS EN ŒUVRE

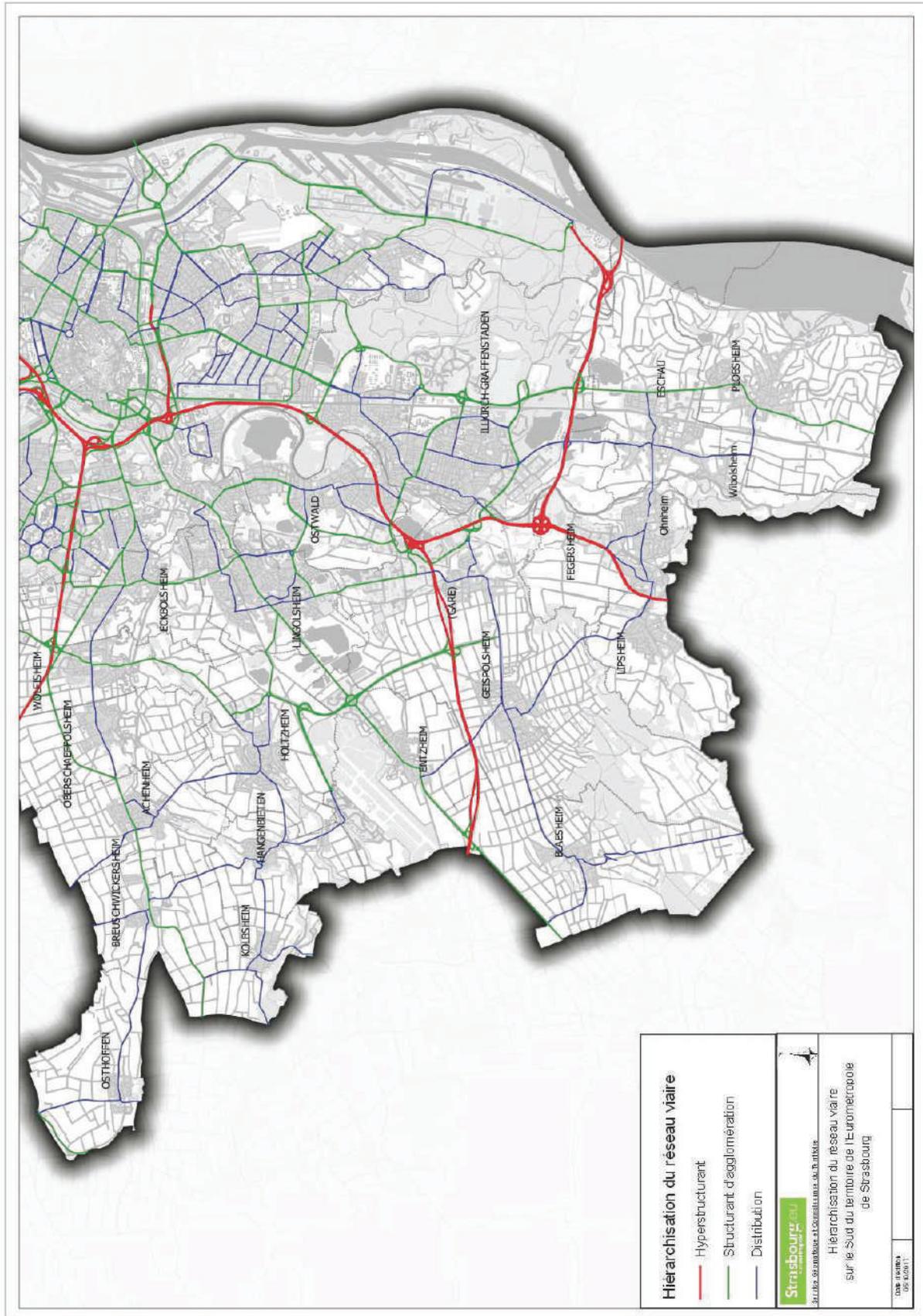
- Appliquer cette hiérarchisation lors de l'ensemble des travaux de réaménagement de voirie en se confortant au tableau descriptif ;
- Faire évoluer cette hiérarchisation (nouveaux projets urbains, projets de voirie, restructuration des lignes de transports en commun) par des réunions régulières avec les maires, élus ou leurs représentants ;
- Mettre en œuvre cette hiérarchisation à l'aide d'outils plus opérationnels comme la charte d'aménagement des espaces publics et des profils types par niveau de hiérarchisation.

Carte n°1 : Hiérarchisation du réseau viaire en 2017 sur le territoire du Nord de l'Eurométropole de Strasbourg



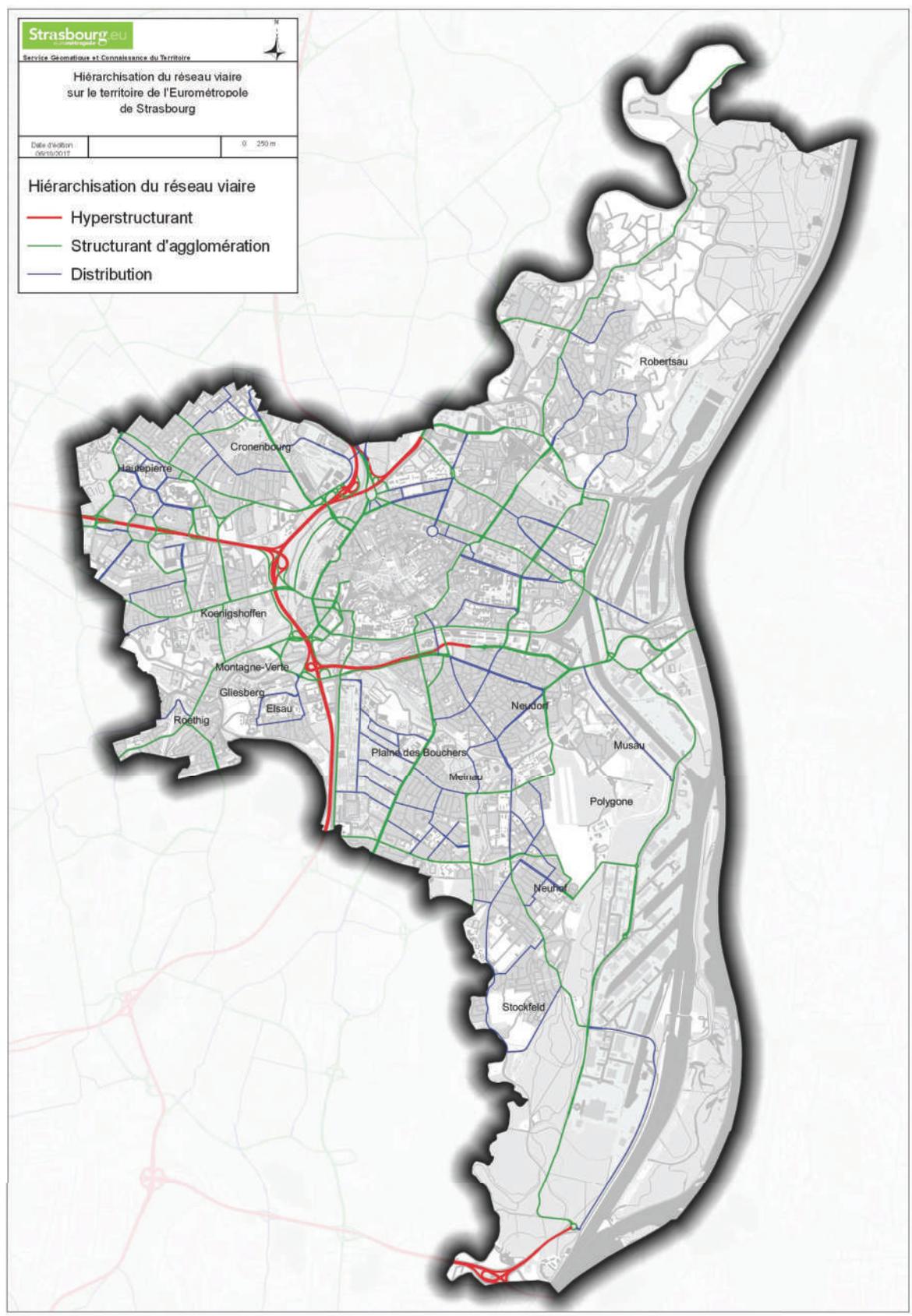
Source : Eurométropole de Strasbourg, Service géomatique et connaissance du territoire - 2017

Carte n°2 : Hiérarchisation du réseau viaire en 2017 sur le territoire du Sud de l'Eurométropole de Strasbourg



Source : Eurométropole de Strasbourg, Service géomatique et connaissance du territoire - 2017

Carte n°3 : Hiérarchisation du réseau viare en 2017 sur le territoire de la Ville de Strasbourg



Source : Eurométropole de Strasbourg, Service géomatique et connaissance du territoire - 2017

Niveau de réseau	Caractéristiques fonctionnelles en section courante				Carrefours			Modes alternatifs à l'automobile		
	Fonction privilégiée	Vitesse maximale autorisée	Gabarit de chaussée en section courante	Stationnement sur chaussée	Types de points d'échanges	Accès VP directs riverains	Prise en compte de la vitesse commerciale TC	Art L228-2 du CE	Type d'aménagement	Piétons
1 Hyper-structurant	Trafic d'échange avec l'extérieur	  	2x2 ou plus	Non	Carrefours d'axes sauf exception	Non	Possibilité d'affectation de voie bus + covoiturage		Absence d'obligation	Absence d'obligation
2 Structurant d'agglomération	Trafic avec quartiers ou communes éloignés	 sauf exceptions (1) (2)	2x1 ou 2x2	Possible	Axe prioritaire Gestion par feux préconisée	limiter le nombre d'accès : En les greffant sur les voies adjacentes de niveau inférieur, quand c'est possible En limitant le nombre à 1 nouvel accès	Insertion de sites propres TC quand nécessaire	itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe	Pistes cyclables ou couloir bus mixte Voie verte (4)	Cheminement piéton sur trottoir confortable. Traversées selon contexte et aux carrefours principaux
3 Distribution	Trafic entre quartiers ou communes contigus	 sauf exceptions (1) (3)	2x1 ou sens unique	Possible	Axe prioritaire Gestion par feu possible	Oui en agglomération	Possibilité d'insertion de sites propres TC		Pistes ou bandes cyclables couloir bus mixte Voie verte (4)	Trottoirs Traversées en continuité aux carrefours
4 Desserte	Desserte locale	    	2x1 ou sens unique	Possible Adapté aux besoins	Carrefours sans feux ni giratoire sauf exception, priorité à droite privilégiée	Oui	Aménagements spécifiques TC ponctuels		Pistes ou bandes cyclables ou aménagement de type zone 30 Zone de rencontre Aire piétonne Voie verte (2)	Trottoirs hors aires piétonnes et zones de rencontre. Traversées admises n'importe où dans les zones apaisées ou sur les passages piétons si présence

(1) Une limitation à 30 pourra être mise en place pour sécuriser ponctuellement un espace en faveur des modes actifs (Virage dangereux, Sortie d'écoles, Traversée difficile, Place publique...).

(2) 50, 70 ou 90 km/h hors agglomération.

(3) 50 ou 70 km/h hors agglomération.

(4) Ou tout autre aménagement conforme aux recommandations et réglementations en vigueur.

Lors des travaux de requalification de voie ou de création de nouvelles voies, les critères suivants s'appliquent :

VÉLOSTRAS

1. CONTEXTE

Avec plus de 580 km d'aménagements, le réseau cyclable de l'Eurométropole est dense et maillé. A l'instar du réseau viaire, une hiérarchisation du réseau cyclable devient nécessaire afin de lui assurer une meilleure lisibilité. Vélostras est appelé à devenir le réseau cyclable structurant de l'agglomération. Il se compose de neuf itinéraires radiaux reliant la seconde couronne au centre de Strasbourg et de trois itinéraires de rocades favorisant le contournement de l'ellipse, du centre ville ou les relations entre les communes de la première couronne (voir carte en annexe).

Vélostras totalise 130 km et se compose de nombreux tronçons déjà existants et satisfaisants, d'autres à créer car manquants et certains à réaménager car ne répondant pas aux cinq niveaux de services demandés pour Vélostras :

- Efficacité (tous les points du réseau à un maximum de 30 minutes du centre-ville) ;
- Fiabilité (éclairage, déneigement, entretien régulier...) ;
- Sécurité (traitement des principaux points accidentogènes...) ;
- Convivialité (largeur minimum, aménagements paysagers...) ;
- Lisibilité (identité propre, marketing...).

Vélostras fait partie d'un ensemble d'actions en faveur du vélo. Ces actions doivent garantir une "cyclabilité" parfaite et par tous temps afin d'accroître fortement l'usage du vélo, mais aussi innover pour attirer de nouveaux usagers et réduire les freins psychologiques.

2. ENJEUX DE LA MESURE : FAIRE DU VÉLO UN MODE A PART ENTIÈRE

- Parvenir à faire du vélo un outil crédible d'interconnexion des quartiers et communes par l'amélioration notamment du " niveau de service " des infrastructures cyclables, y compris au-delà de 3 km ;
- Continuer à innover dans le développement du vélo (communication, expérimentations, infrastructures...) à travers la mise en œuvre de ce réseau à haut niveau de service ;
- Améliorer les interfaces entre vélo et transports en commun ;
- Développer (et entretenir) les aménagements cyclables Vélostras ;
- Développer les autres services (plans, jalonnement, PDE, vélobus...) ;
- Diminuer l'accidentologie ;
- Appliquer les cinq critères du réseau à haut niveau de service.

3. OBJECTIFS DE LA MESURE

- Augmenter significativement la part modale du vélo dans la première et seconde couronne strasbourgeoise là où actuellement elle est la plus faible (de 3 à 8 %) ;
- Rendre crédible le vélo à l'échelle de l'ensemble de l'agglomération : " le centre de Strasbourg à moins de 30 minutes à vélo " et augmenter la part du vélo sur les déplacements de plus de 3 km ;
- Augmenter la distance des déplacements vélos et permettre de lier les communes des première et seconde couronnes par des itinéraires aménagés confortables et sécurisés ;
- Réaliser un réseau cyclable à haut niveau de service (VéloStras), reliant le centre aux périphéries, caractérisé par sa lisibilité, son efficacité, sa convivialité, sa sécurité et son confort ;
- Dévier les cyclistes du centre-ville en leur offrant un itinéraire qualitatif et permettre de pacifier le centre-ville.

4. MOYENS MIS EN ŒUVRE

- Identifier les tronçons qui ne sont pas aménagés et ceux aménagés mais ne répondant pas aux critères Vélostras :
- Identifier les emprises nécessaires pour réaménager le réseau Vélostras : 2 m sur les pistes unidirectionnelles, 4m sur les pistes bidirectionnelles ;
- Agir de façon différenciée selon l'état des axes cyclables :
 - tronçons correspondant aux critères Vélostras (largeur minimum, éclairé et avec des bonnes connexions au réseau cyclable local) ;
 - tronçons à réaménagés (faible largeur, absence d'éclairage, carrefour dangereux...) ;
 - tronçons non aménagés (traversées de communes) ;
 - tronçons à créer en lien avec les projets d'urbanisations et/ou de voiries ;
- Aménager des stations services sur le réseau proposant pompes, petit outillage, eau, informations... ;
- Acter les différents niveaux d'aménagement des tronçons Vélostras à l'horizon 2030.

5. ECHÉANCIER

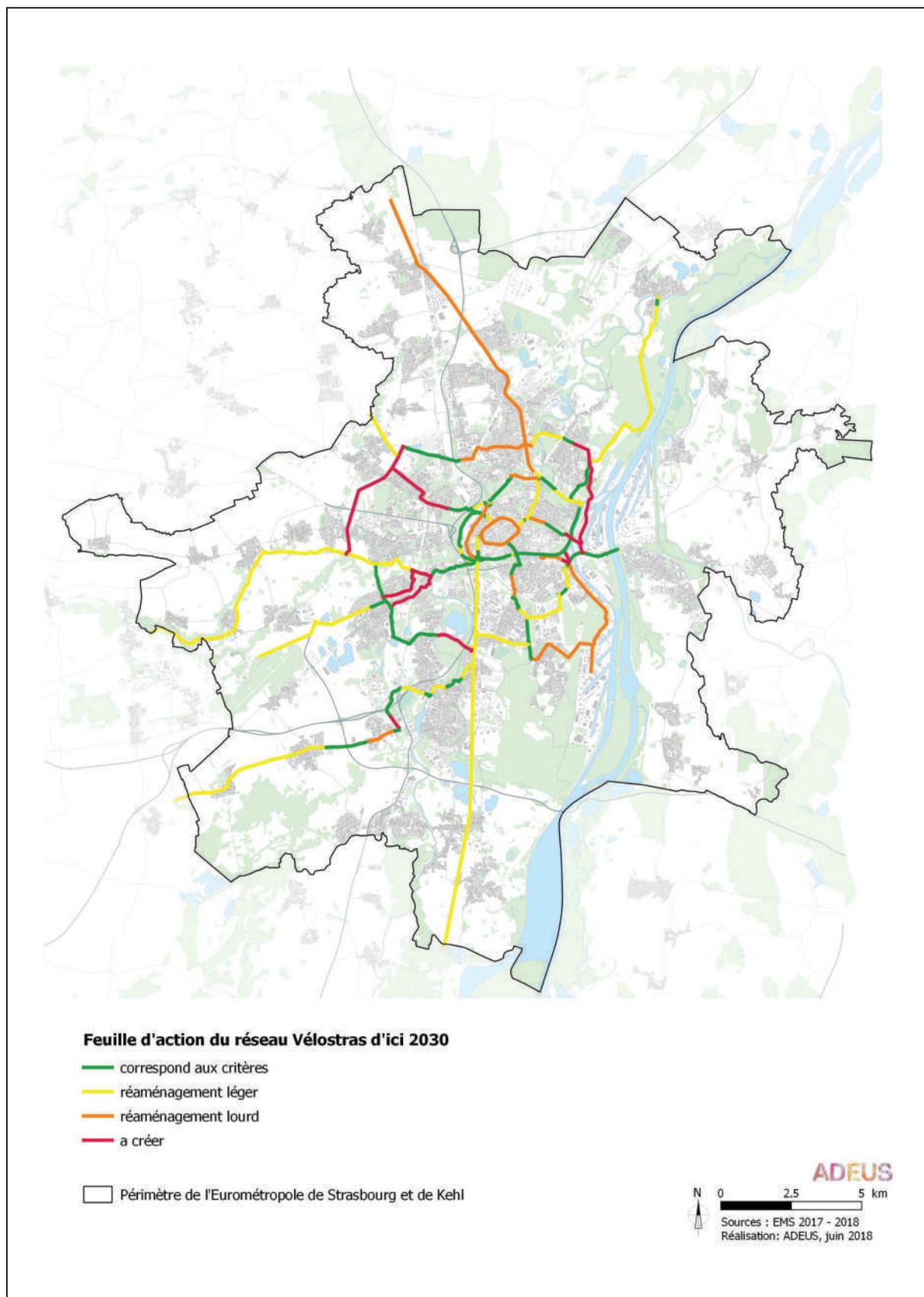
5.1. COURT TERME

Réaménagement de l'itinéraire cyclable du canal de la Marne au Rhin (élargissement à 4 m, éclairage, meilleures connexions avec le réseau cyclable local...).

5.2. A LONG TERME (2030)

Finalisation de l'ensemble du réseau.

Carte n°4 : Feuille d'action du réseau Vélostras d'ici 2030



PRINCIPES D'ORGANISATION DE LA VOIRIE DANS LES NOUVELLES EXTENSIONS

1. LES PRINCIPES D'ORGANISATION DE LA VOIRIE ROUTIERE POUR LES EXTENSIONS DE PLUS DE 5 HA

Dans les zones d'extension urbaine, les principes suivant s'appliquent :

- Les voies à l'intérieur de l'extension sont hiérarchisées, veillant notamment à ne pas traiter de manière identique les voies de diffusion dans le quartier et celles de desserte ;
- Les emprises de chaque voie sont dimensionnées en rapport à la fonction de cette voie à terme ;
- Le stationnement sur voirie à vocation à être organisé, notamment sur les axes les plus structurants du quartier ;
- A l'exception des extensions urbaines déjà desservies par le réseau de transports en commun urbain, le réseau de voirie structurant est dimensionné pour accueillir des transports en commun. Une attention particulière est portée aux entrées et sorties de la zone, ainsi qu'aux éventuels tournants ;
- Les différentes possibilités offertes par la réglementation sont utilisées dans leur périmètre de pertinence :
 - Zone de rencontre : soit dans des centralités d'échelle plus réduite, soit pour des voies avec un très faible trafic automobile et d'emprise réduite (type venelle). Son contact est à éviter avec une voie structurante. En règle générale, le stationnement n'y est pas autorisé,
 - Zone 30 : plutôt à l'intérieur d'un quartier dans une optique de desserte,
 - Voie structurante : indispensable dans un quartier pour recueillir les flux générés par les nouvelles constructions. En général, le stationnement sur voirie est autorisé ;

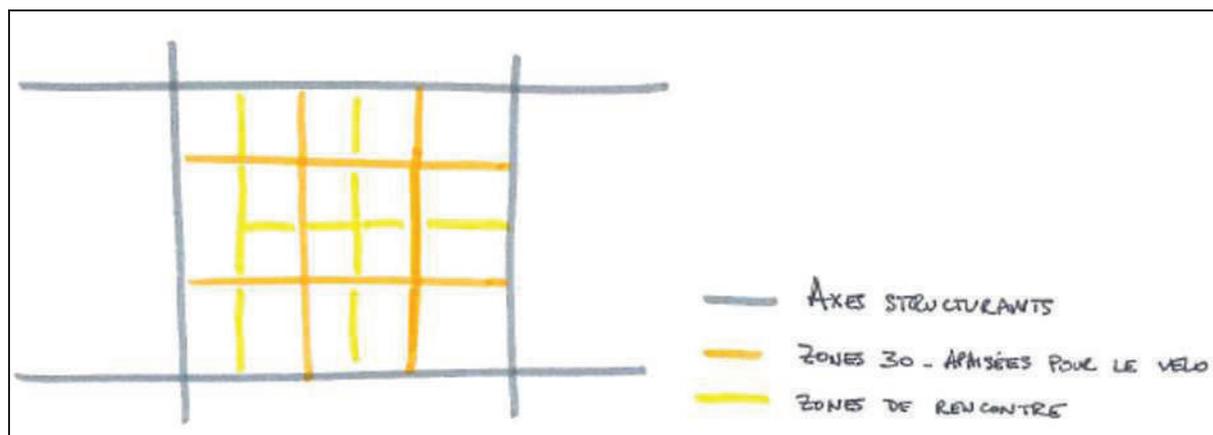


Schéma illustratif

- Sauf exception, dans les extensions urbaines, et hors zones 30, une part maximale de 50 % du domaine public est réservée aux modes motorisés :
- Le maillage est organisé en lien avec le tissu urbain existant, en particulier :
 - il s'appuie et prolonge le maillage existant (viaire, piétons, cycles) afin de permettre la traversée, le désenclavement, l'accès au nouveau quartier ;
 - il valorise les perméabilités visuelles en lien avec l'élément caractéristique du tissu urbain existant (maintien et création de perspectives vers le grand paysage, mais aussi vers les éléments majeurs du patrimoine urbain) ;
 - il limite autant que possible les fonctionnements en impasse, tout particulièrement pour les modes actifs.

2. UN RESEAU PIETON/CYCLE EXISTANT ET LISIBLE

Dans les zones d'extensions urbaines, les principes suivants s'appliquent :

- Des cheminements directs (notamment en modes actifs) sont créés vers la centralité des pôles de mobilité (notamment arrêts de transports en commun ou pistes cyclables structurants) :
 - soit avec des trottoirs confortables, piste cyclable, zone 30 ou de rencontre, si le réseau routier est orienté de manière directe et rapide vers la centralité,
 - soit avec des cheminements piétons/cycles lorsque le réseau routier est indirectement relié à la centralité (à partir d'un écart de l'ordre de 1,5 entre distance à vol d'oiseau et distance réseau).

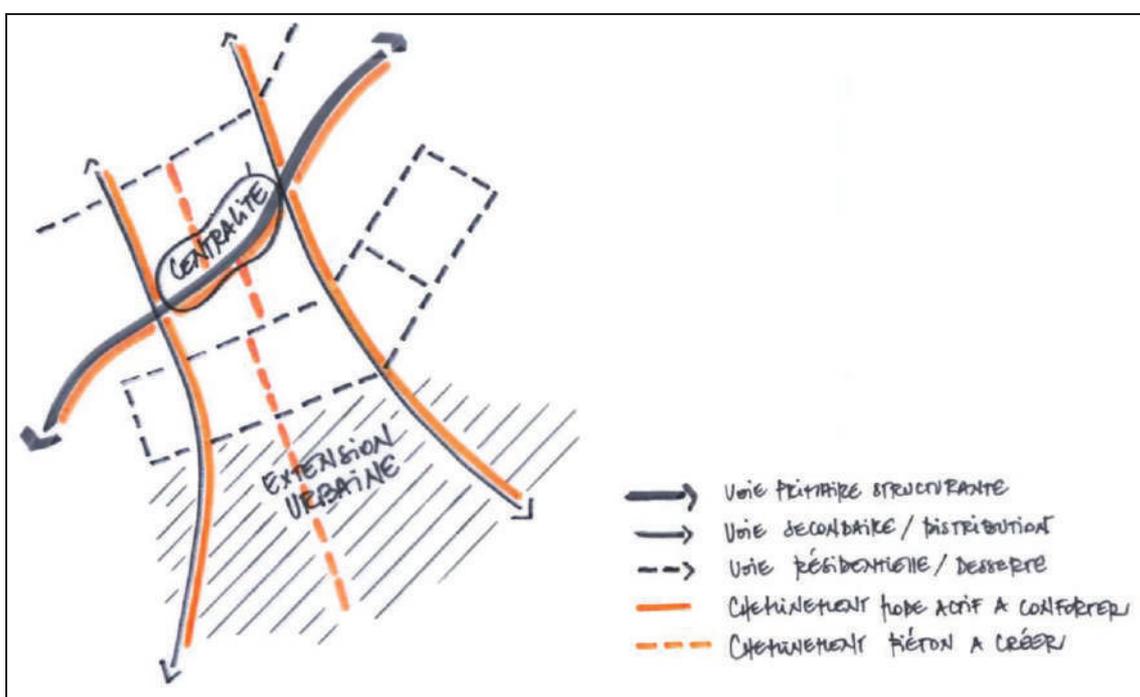


Schéma illustratif

- Un soin particulier est apporté à rendre les cheminements lisibles piétons/cycles, particulièrement :
 - en garantissant la continuité de ce réseau de mode actif,
 - en utilisant un jalonnement spécifique,
 - en créant des continuités physiques support de ce réseau (végétales, minérales...),
 - en créant ou utilisant les perspectives des cheminements (notamment vers la centralité), permettant de "voir où l'on va" ;
- Une offre de stationnements vélos est mise en place :
 - une offre de stationnement vélo est proposée sur l'espace public. Dans les extensions urbaines, les espaces publics sont conçus pour accueillir à terme des stationnements vélo,
 - les emplacements de stationnement des vélos sont distincts du trottoir,
 - des stationnements vélos sont systématiquement installés à proximité immédiate des centralités et des générateurs de déplacements (services).