

**Développement du réseau de tramway entre Strasbourg,
Schiltigheim et Bischheim**
Apaisement de la route de Bischwiller

Atelier du 18 janvier 2023
Bischheim - Salle du Cheval Blanc

Participants : 100 personnes

Participants Eurométropole de Strasbourg :

- Gilles BROCHARD – Chef du service Aménagements Tramway (*atelier Bischheim*)
- Guillaume EMMERICH – Chef de projet – Service Aménagements Tramway (*atelier Fischer / linéaire commercial*)
- Nasim ROBATI – Cheffe de projet – Service Aménagements Tramway (*atelier Mairie / Médiathèque*)

Participants Bureaux d'études :

- Thomas RIOU – Urbaniste – IUPS
- Nathalie MARNE – Urbaniste – IUPS
- Guillaume BESSEAS – Chef de Projet Infrastructures – ARCADIS

Sujets évoqués :

➔ **Pour l'atelier secteur Bischheim**

1. Sécurité

- Sur un secteur particulièrement contraint en largeur, les participants ont posé comme préalable des attendus une nécessaire sécurisation de la rue pour que chaque usager puisse l'emprunter sereinement.
- La recherche d'un nouvel équilibre entre les différents modes de déplacement, permettant notamment de réduire la place trop prépondérante de la voiture, a été fortement soulignée.

2. Priorités

- Favoriser la vitesse commerciale du bus pour préserver, voire renforcer son attractivité.
- Dans l'hypothèse d'une mixité dans les différents modes, l'insertion des cyclistes dans un couloir bus est préférée à un partage avec la circulation générale (CVCB).
- Préférence pour des trottoirs larges et confortables au stationnement, qui doit trouver sa place autrement (dans des voies résidentielles à proximité ou sur des parkings).

3. Refus

- La voie totalement partagée entre tous les modes est totalement rejetée, notamment pour des raisons d'incivilité.

4. Vigilance

- La mise en place d'un plan de circulation visant à limiter le trafic de transit doit empêcher les itinéraires malins qui pourraient impacter les rues adjacentes.

5. Perspectives

- L'hypothèse d'introduire des sens uniques sur la route de Bischwiller est envisagée comme une solution intéressante à approfondir.

➔ Pour l'atelier secteur Fischer / linéaire commercial

1. D'ordre général sur le projet d'apaisement de la route de Bischwiller

- Les participants partagent le fait que le parking sur le linéaire de la route de Bischwiller est bien une variable d'ajustement. Toutefois, certains riverains s'interrogent sur le nombre de place nécessaire pour le stationnement des résidents et s'interroge sur l'opportunité de la création de poches de stationnement complémentaires ou de parking silo pour stocker les voitures.
- Importance du jalonnement des parkings existants afin d'utiliser tout le potentiel existant en la matière + importance du sujet de la tarification.
- Un véritable itinéraire continu et lisible en site propre pour les cyclistes est attendu au travers de ce projet.
- Les participants soulignent la nécessité d'avoir un aménagement qualitatif où chacun comprend sa place et n'empiète pas sur l'espace des autres modes de déplacements.
- Importance du phasage des travaux et de la gestion des déviations de chantier afin d'éviter une hausse du trafic sur la route de Bischwiller pendant les travaux du tram Nord.

2. Hypothèses 1 et 2

- Points forts : aménagement dédié au vélo / suppression du stationnement et des voitures ventouses,
- Points faibles : des pistes cyclables seraient préférables à des bandes cyclables sur cet itinéraire / problématique du stationnement « utile » (dépose minute, livraison, PMR,... / le bus reste dans la circulation et on n'améliore donc pas sa fiabilité.

3. Hypothèse 3

- Points forts : le bus gagne en efficacité et en fiabilité, opportunité d'alterner les places de stationnement avec de la végétation (seul scénario qui permet à ce stade des plantations)
- Points faibles : cohabitation non souhaitée entre les bus et les vélos

4. Hypothèse 4

- Points faibles : domination de la voiture si la baisse de trafic n'est pas considérable

→ Pour l'atelier secteur Mairie / Médiathèque

- Un mélange entre les hypothèses d'aménagements 2 et 3 est souhaité : sur l'hypothèse 3 enlever la bande d'espace vert à gauche et mettre une piste cyclable bidirectionnelle à droite au lieu d'une piste unidirectionnelle
- La voie réservée bus partagée avec les cyclistes n'est pas très sécurisante pour les cyclistes et en même temps cela réduit la vitesse commerciale des bus ; cette configuration n'est donc pas souhaitée.
- Éviter surtout les zones partagées qui ne fonctionnent pas avec le flux de véhicule sur la route de Bischwiller
- La piste bidirectionnelle peut devenir une autoroute à vélo et difficile de traverser pour les piétons
- Éviter la piste cyclable qui longe des places de stationnement : accidentogène
- En règle générale veiller à ce que l'aménagement cyclable soit homogène sur tout le linéaire de la route de Bischwiller
- Délimiter les pistes cyclables par des séparateurs physiques afin d'éviter la déportation des VP/bus sur la piste, et surtout le stationnement sauvage ou livraison sur les pistes bidirectionnelles
- Une proposition de CVCB partagé entre les bus et les cyclistes, en gardant le double sens VP (schéma ci-après)

