

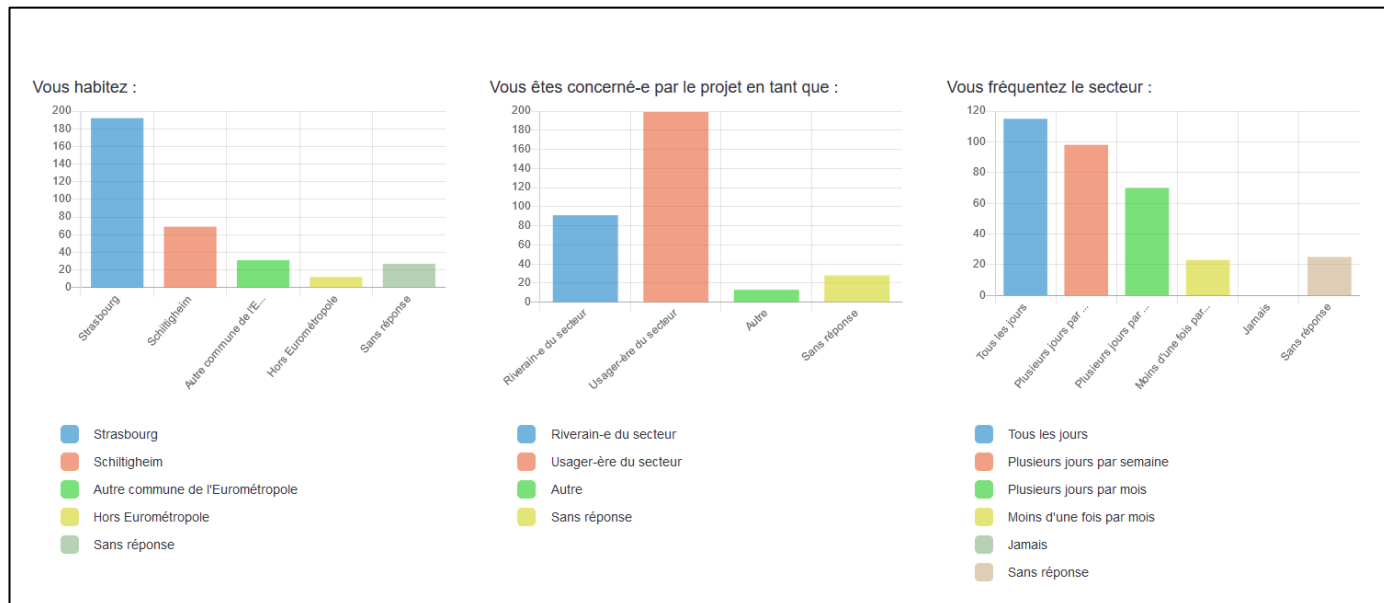
Quel aménagement privilégier pour les itinéraires piétons et vélos secteur du Wacken ?

Résultats de l'enquête mise en ligne entre le 23 avril et le 5 mai 2023

Expo + 2 permanences (Schiltigheim le 20/04 et Robertsau-Wacken le 21/04)

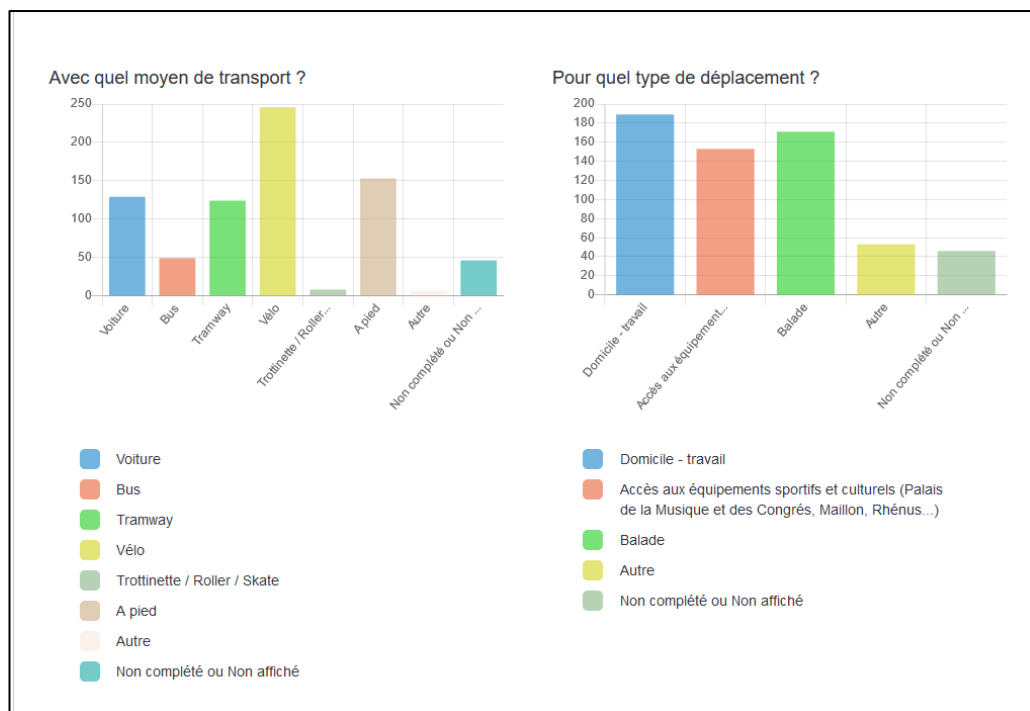
377 réponses à l'enquête sur participer.strasbourg.eu

QUI A REPONDU ?



Les personnes ayant répondu à l'enquête habitent en majorité Strasbourg et fréquentent le secteur en tant que simples usagers. Un peu moins de 1/3 sont des riverains.

2/3 des personnes ayant répondu déclarent fréquenter le secteur plusieurs fois par semaine.



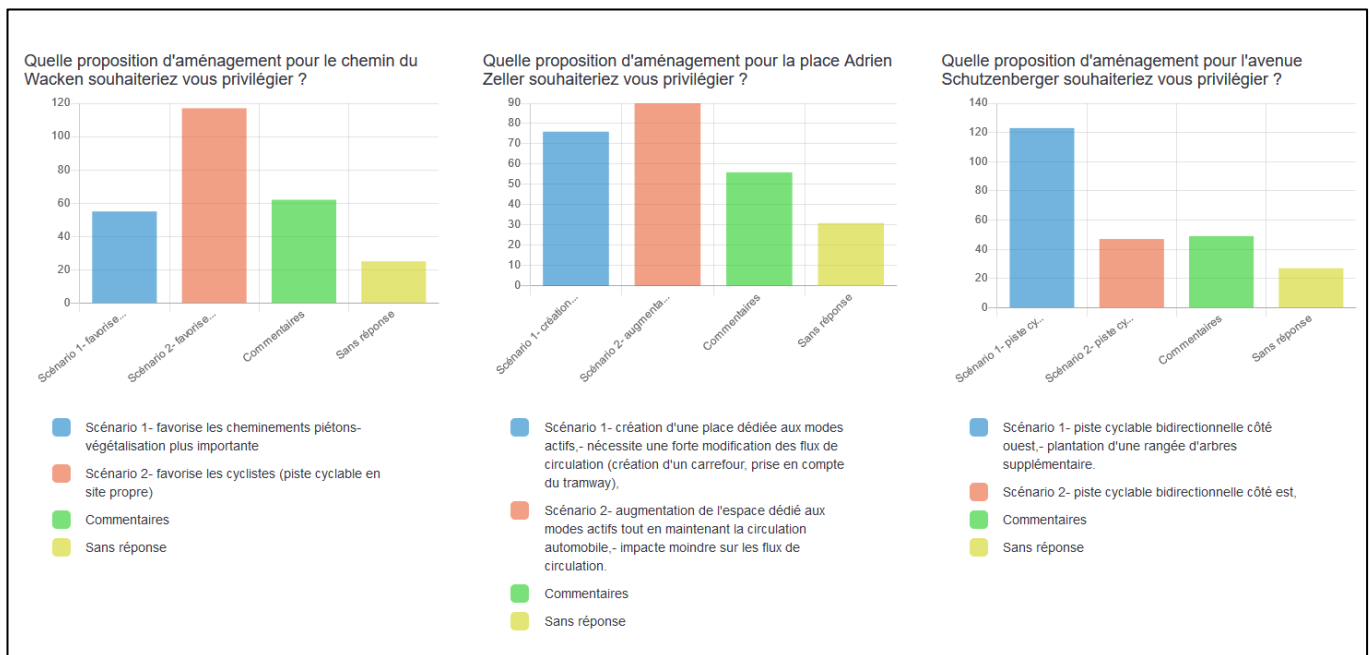
Les cyclistes représentent la part modale qui s'est le plus manifesté.

On constate par contre une variété dans les motifs de déplacement des personnes qui fréquentent ce secteur.

QUEL PROJET ?

Quelles remarques souhaitez-vous formuler concernant la passerelle sur l'Aar ?

- La notion de vélo « tolérés » n'est pas comprise
- Le « principe » de passerelle est cependant souhaité et attendu
- Offrir un aménagement qui évite les conflits piéton-cycles (partager les flux)
- Prévoir une largeur suffisante pour la cohabitation des 2 usages (minimum 4 m, idéalement 6 m)
- Revêtement non glissant, préférence pour de l'enrobé



Les réponses vont dans leur grande majorité dans le sens de laisser un maximum d'espace aux modes actifs, avec un souhait de séparer les flux piétons et cycles quand cela est possible.

Des attentes en terme de dimensionnement ont également été formulées avec comme repère les préconisations du CEREMA et poussent vers des largeurs de piste de 3,50 m minimum (4 mètres dans la mesure du possible).

Les personnes ayant répondu tendaient majoritairement vers la réalisation de pistes cyclables :

- en site propre sur le chemin du maillon,
- côté ouest (avec alignement d'arbre) sur l'avenue Schutzenberger

Les avis sont moins tranchés sur l'aménagement du carrefour boulevard de Dresde. Si le projet de piétonisation maximal (scénario 1) est accueilli positivement, la crainte d'une contrainte trop forte vis-à-vis des flux automobiles et le tracé de l'itinéraire cyclable plaident pour le scénario 2.