

RÉUNIONS PUBLIQUES CONCERNANT LA MODIFICATION DES FLUX DE CIRCULATION DES ROUTES DE MITTELHAUSBERGEN ET D'OBERHAUSBERGEN A CRONENBOURG

LUNDI 20 NOVEMBRE ET MERCREDI 13 DÉCEMBRE 2023

COMPTE RENDU

		Présent
Guillaume LIBSIG	Élu référent du quartier Cronenbourg Sud	X
Pierre OZENNE	Adjoint à la Maire en charge des espaces publics partagés, des foires et des marchés	X
Sophie DUPRESSOIR	Adjointe à la Maire en charge de la ville cyclable et marchable	X
Aurore BELOUET	Directrice de territoire	X
Louis DESMARTIN	Chef de projet renouvellement urbain	X
Véronique JACOB-BOHN	Chargée de mission de quartier	X
Juliette HUBERT	Chargée d'animation de la participation citoyenne	X
Tatiana MATTERN	Correspondante de quartier	X
Michel SCHUPP	Chef de projet Gestion urbaine de proximité	X
Coline VASSEUR	Ingénieure études pré-opérationnelles	X
Julien HERVE	Chef de projet Planification et organisation de la mobilité	X
Philippe MARCOT	Technicien maîtrise d'ouvrage études pré-opérationnelles	X
Jean-Christophe WEINBUCH	Chargé d'études plan de circulation	X
Aurélien DESBOTTES	Chargé de mission commerce et développement local	X
Habitant-es		
Environ 100 personnes présentes		

Ordre du jour :

- Présentation des projets de réaménagements et des travaux en cours dans le quartier de Cronenbourg Sud
- Présentation des modifications des flux de circulation des routes de Mittelhausbergen et d'Oberhausbergen
- Questions/réponses

Par souci de clarté, le compte rendu ci-dessous restitue les questions posées et réponses apportées lors des réunions publiques du 20 novembre et du 13 décembre 2023, classées par thématiques.

- En bleu, les questions des commerçant-es,
- En brun, les questions des habitant-es.

Par souci de justesse, les questions posées sont des verbatim qui n'ont pas été reformulés.

1. Les premières étapes de concertation

Ces réunions s'inscrivent dans une dynamique de concertation au long cours.

Rappel des réunions précédentes :

- Rencontres habitant·es – élu·es – services sur site suite à des sollicitations de riverain·es (2020-2023)
- **Lundi 3 avril 2023** : Réunion publique « Espaces publics et stationnement » dans le cadre de la démarche « Ville à vivre », au foyer de l'Association Sportive de Strasbourg, rue Pierre Nuss, en présence de Guillaume LIBSIG et Pierre OZENNE. Plus d'infos sur la page : <https://stras.me/espaces-publics-mieux-partages>.
- **Mardi 20 juin 2023** : Assemblée de quartier en format stands en déambulation libre, au Centre social et culturel Victor Schœlcher, rue du Rieth. Stand sur le sujet des espaces publics, stationnement et mobilités, co-animé par des habitant·es du quartier (échanges à l'appui du plan du quartier, boîte à suggestion) et Pierre Ozenne. Plus d'infos et compte-rendu sur la page : <https://participer.strasbourg.eu/aq-cronenbourg-sud>
- **Samedi 16 septembre 2023** : Café avec la Maire au square Saint-Florent
- **Mardi 3 octobre et vendredi 10 novembre 2023** : Réunions avec un groupe d'habitant·es volontaires pour constituer un Atelier de quartier « mobilités ». Vous êtes invité·es à rejoindre ce groupe en vous manifestant auprès de Mme Hubert : juliette.hubert@strasbourg.eu.
- **Lundi 20 novembre 2023** : Réunion publique à destination des commerçant·es des routes d'Oberhausbergen et de Mittelhausbergen, au Cro-Work-In.
- **Mercredi 13 décembre 2023** : Réunion publique à destination des riverain·es, au gymnase Saint-Florent.

2. Le projet d'apaisement de la circulation au cœur de Cronenbourg

Un état des lieux est partagé en amont de la présentation grâce à des reportages qui ont été réalisés à Cronenbourg suite à l'accident mortel d'une piétonne survenu en janvier 2023. L'organisation actuelle de la circulation est problématique : la route de Mittelhausbergen et la route d'Oberhausbergen sont des axes structurants du quartier de Cronenbourg, qui permettent de relier le centre-ville de Strasbourg depuis les communes périphériques à l'ouest de l'Eurométropole.

D'après les comptages réalisés depuis 2021, jusqu'à 8000 véhicules empruntent ces routes quotidiennement, suivant une logique pendulaire : le flux de circulation est principalement concentré le matin et en fin de journée (trajets domicile-travail).

Ces rues concentrent la majorité des commerces du quartier, ce qui génère des stationnements gênants au moment des livraisons de marchandises. Le stationnement sur les trottoirs est extrêmement gênant dans ce secteur qui concentre les deux écoles du quartier.

Afin de répondre à la demande d'apaisement de la circulation, le plan de circulation est sur le point d'évoluer. Certains tronçons des routes de Mittelhausbergen et d'Oberhausbergen vont être mis à sens unique. Ces changements visent à dévier les véhicules qui traversent le secteur sans s'y arrêter et qui contribuent à la congestion de ces axes. Les personnes qui souhaitent rejoindre les commerces et leur garage avec leur véhicule pourront toujours le faire en empruntant un nouvel itinéraire.

➔ **Le plan de circulation modifié est annexé au compte-rendu.**

CONTENU DES REUNIONS

3. Introduction des deux réunions publiques par M Libsig

L'objectif de cette soirée est de concilier vos besoins et nos objectifs. Nous faisons face à de nombreuses interpellations par les habitant-es au sujet de la route de Mittelhausbergen et de la route d'Oberhausbergen. Il est important que les habitant-es puissent se rencontrer aussi pour entendre le point de vue de chacun-e.

L'accident de janvier 2023 a donné lieu à la création d'un groupe de personnes qui souhaitent travailler sur l'apaisement de la circulation dans le quartier. Aujourd'hui, jusqu'à 8 000 véhicules empruntent ces axes quotidiennement. L'objectif du projet est de trouver un point d'équilibre pour que la circulation dans le quartier soit sécurisée, que le tout soit organisé.

4. Questions-réponses

a. Questions relatives à la circulation motorisée en cœur de quartier

➤ Les voitures ne pourront plus circuler route de Mittelhausbergen ?

M Libsig : Pour ceux et celles qui souhaitent aller sur la route de Mittelhausbergen cela sera toujours possible, mais moins direct.

➤ Il ne faudrait pas fermer la rue des deux côtés, mais mettre un sens unique pour créer une boucle, ça nous semble plus logique. Y a-t-il davantage de véhicules vers la campagne ou vers la ville ?

M Libsig : Les flux sont pendulaires, le matin vers Strasbourg, en fin de journée vers le Kochersberg.

(N.B. : pas de consensus parmi les participant-es sur le sens à privilégier : vers Strasbourg ou vers Mittelhausbergen)

➤ Il faudrait prévoir des aménagements pour réduire la vitesse.

➤ Concernant la vitesse ? Y-aura-t-il des radars ?

M Libsig :

- Actuellement la route de Mittelhausbergen est en zone 30 mais cela ne fonctionne pas. Les chicanes fonctionnent mieux, des mesures de vitesses sont réalisées ponctuellement.
- Sur la route d'Oberhausbergen, de Mittelhausbergen et la rue Dettwiller, les bus passent donc l'option des chicanes semble difficile à mettre en place.

M Ozenne :

- L'installation d'un radar dépend de la Préfecture. Vu le nombre de demandes en cours actuellement, les délais de traitement sont très longs.
- Vu le plan présenté, j'imagine qu'il y aura 10% du trafic actuel sur la route de Mittelhausbergen donc les commerçants vont perdre des clients car tout le monde passera rue de Dettwiller.

M Ozenne :

- Un grand nombre d'automobilistes circulant dans le vieux Cronenbourg a pour destination l'échangeur de la Porte de Cronenbourg pour accéder à la M35 (au niveau de la CTS).
- Un nouvel échangeur va être réalisé afin d'accéder à la M351 (tous les mouvements seront autorisés avec un échangeur qui sera complet). Vous pouvez trouver toutes les informations sur la page <https://stras.me/forges>.
- Le nouveau nœud multimodal des Forges participera au fait que les mesures qui vous sont présentées ce soir seront possibles, de même que l'extension du tram ouest, l'amélioration de la desserte par le réseau interurbain avec TSPO ou encore la création des nouveaux arrêts de cars interurbain.
- À Strasbourg, 40% des ménages n'ont pas d'automobile ; ceux qui en ont n'en possèdent qu'une seule, en moyenne.
- Enfin, il y a une grande disparité dans l'usage de l'automobile : à Cronenbourg il y a des transports en commun (2 lignes de tramways, une ligne de BHNS, trois lignes de bus urbains) et des pistes cyclables efficaces et on n'utilise pas sa voiture tous les jours.
- On essaie de faire en sorte que le cadre de vie s'améliore : quand une rue est agréable, elle donne envie d'y aller, et les commerces gagnent des clients.
- Habitant de la rue des Ormes : Est-il envisagé de faire des comptages de vitesse route de Mittelhausbergen et rue Jules Verne ? Les vitesses y sont excessives.

M Hervé :

- Pas de dépassement de limitation de vitesse majeur sur le gros du trafic sur ces axes.

NB : une synthèse des comptages de vitesse est en annexe du compte-rendu.

- **Habitant de la route d'Oberhausbergen :** Toutes les semaines, il y a des accidents liés aux voitures entre la boulangerie Olland et la pharmacie. Jour et nuit, c'est une ligne de pointe de vitesse par les voitures, il faudrait mettre des dos d'âne.
- **Le feu piéton route d'Oberhausbergen ne dure que 16 secondes, c'est trop court pour traverser, notamment avec des classes.**

M Libsig : Il y a actuellement des études sur la durée du feu. Nous pouvons réfléchir à des aménagements pour réduire la vitesse mais les dos d'âne ne sont pas toujours recommandés.

M Ozenne :

- Le bus crée des nuisances sonores, si on ajoute une bosse alors le tout sera encore plus bruyant. On compte 700 km de voirie à Strasbourg. Dans tous les quartiers, cette question de la vitesse, du bruit, des nuisances, de l'accessibilité sont communes. Il faut retravailler les moyens de locomotion. On est face à des injonctions paradoxales. Si l'ensemble des déplacements se font en voiture, il persistera les mêmes problématiques.
- Les rues de Cronembourg continueront d'être peu larges, avec les mêmes problématiques de livraison et le service public doit être assuré.
- Ce plan de circulation permettra de donner un signal fort montrant que Cronembourg n'est pas une zone de transit.
- D'autre part, le déplacement des personnes vulnérables doit être sécurisé, sur des trottoirs désencombrés.
- On essaye sur Cronembourg d'organiser le stationnement et la circulation pour régler ces problématiques.

- **Habitant de la route de Mittelhausbergen :** Concernant les changements de sens de circulation, y aurait-il autre chose que des panneaux ?

M Libsig : Concernant le plan de circulation, ce ne seront pas de gros travaux mais plutôt des petites interventions à des endroits stratégiques. Des aménagements ponctuels seront réalisés en complément des panneaux. Des travaux plus importants seront liés à l'extension du réseau de chaleur sur la route d'Oberhausbergen.

b. Questions relatives aux livraisons

- **Les deux rues écoles, qui sont dans le même sens de circulation, seront fermées 4 fois par jour. Donc si j'ai une livraison prévue, je dois demander au livreur de faire tout le tour.**

M Libsig :

- Ce sont des plans et nous sommes en phase d'étude, nous pouvons adapter les choses au regard des retours lors des étapes de concertation.
- Des tests seront faits, notamment sur l'impact de la circulation à l'issue de la mise en place de la rue école Rue Neuve. Si nécessaire, il sera possible de changer les arrêtés de circulation.

N.B : Un autre commerçant indique que les livreurs prenaient déjà en compte les horaires de la fermeture de la rue scolaire dans leur mode de fonctionnement, en évitant de manière générale de venir dans le secteur aux heures de pointes.

- **Comment pourra-t-on se faire livrer avec des camions de plus de 3,5T ?**

M Libsig : Le passage est possible par la rue Saint-Florent.

N.B : Des tests de giration vont être réalisés avec des poids lourds. Des aménagements pourront être réalisés pour élargir le virage. Un dialogue au cas-par-cas sera engagé avec les commerces qui nécessitent les plus gros gabarits.

- **Il faudra réaménager la rue Saint-Florent car elle n'est pas adaptée. Les rues perpendiculaires à la route de Mittelhausbergen devront pouvoir accueillir le gabarit des véhicules de livraison.**

M Libsig : On tend vers la « Ville du quart d'heure » et de la logistique du dernier kilomètre. Il faudrait étudier des véhicules de livraison de moindre gabarit, avec le développement d'une logistique plus légère.

c. Questions relatives au report de circulation sur les rues adjacentes

- Nous avons des craintes sur le trafic futur dans la rue de Dettwiller avec le stationnement, les bus et maintenant les voitures déviées
- Habitant de la rue de Dettwiller : D'après votre présentation, je comprends que la rue de Dettwiller est un axe qui désengorgera la route de Mittelhausbergen. Or, actuellement, il y a déjà 3 lignes de bus, beaucoup de voitures, le tout dans une rue limitée à 50... Qu'allez-vous faire pour réduire la vitesse ?
- Habitant de la rue de Dettwiller : La rue du Gazon est en partie à sens unique. La route Marcel Proust est déjà surchargée, et même davantage avec les travaux de la rue des Ducs. Cela m'est déjà arrivé de ne pas pouvoir sortir de chez moi parce que cette rue est trop surchargée. Avec ce que vous nous présentez, je ne vois pas en quoi la problématique de la route Marcel Proust va pouvoir être arrangée.

M Libsig :

- Sur la route de Mittelhausbergen, il y a environ 5000 véhicules par jour. La question centrale c'est « d'où vient la voiture et où est-ce qu'elle va » ? Nous allons essayer d'avoir un à deux tiers de véhicules en moins sur la route de Mittelhausbergen.
- Entre le renouvellement démographique et les restructurations des bâtiments privés nous arrivons à un carrefour historique dans Cronembourg avec de nouveaux usages, de nouveaux besoins et nous tentons de nous adapter à des espaces très contraints et des plaintes toujours plus nombreuses d'habitants.
- Oui, il y aura du report de trafic de la route de Mittelhausbergen sur la rue de Dettwiller mais cette dernière est mieux dimensionnée pour recevoir ce flux. J'entends votre inquiétude et oui, il faudra réfléchir à une manière de sécuriser la rue de Dettwiller pour qu'il y ait moins de nuisances.

M Ozenne :

- Lorsque l'on regarde le vieux Cronembourg (rue de Dettwiller, route de Mittelhausbergen, route d'Oberhausbergen), une grande partie du trafic n'a pas vocation à desservir le quartier mais à prendre l'autoroute. C'est la raison pour laquelle nous allons aménager un nouvel échangeur en face de l'hôpital de HautePierre pour permettre aux automobilistes d'accéder à l'autoroute plus tôt afin d'éviter de transiter par Cronembourg.
- Ensuite, le TSPO va également réduire cette problématique car les habitants du Kochersberg auront une nouvelle alternative de transport, et donc faire baisser l'intensité du trafic. L'objectif c'est d'engager les travaux dans un délai d'un à deux ans.
- La question de la vitesse est un vaste sujet. Lorsque l'on habite dans une rue on aime que la vitesse soit peu élevée mais lorsqu'on sort de sa rue on n'aime pas vraiment être ralenti. Il faut faire en sorte que les vitesses soient les plus faibles possibles ; on pourrait même envisager une zone de rencontre où la limitation de vitesse est à 20km/h.
- Si je comprends bien, pour passer de la route d'Oberhausbergen à la route de Mittelhausbergen, il faudra passer par les petites rues perpendiculaires à ces deux rues ?
- Le plan de circulation que vous proposez va amener la circulation autour du square Saint-Florent qui est en train d'être réaménagé ?
- Habitant rue de Rosslauf : Le réaménagement route de Mittelhausbergen peut répondre au besoin d'apaisement mais il faudra revoir certains détails à l'usage. La rue des Renards et la rue Neuve sont des rues qui vont du nord au sud et aujourd'hui il n'y a plus aucune rue qui permette d'aller dans ce sens en heure de pointe (aux heures d'entrée et de sortie d'école). Avez-vous pensé à cela ?
- Habitant de la rue des Coquelicots : Je crains un report de la circulation rue des Ducs. Il faudrait envisager que le lotissement soit prioritaire sur le trafic futur rue des Ducs.
- Les 8 000 véhicules par jour vont passer par les petites rues perpendiculaires ?

M Libsig :

- Il n'y aura pas 8000 véhicules qui continueront de passer dans le quartier, si tout fonctionne bien, ce serait plutôt 2000 véhicules par jour. L'objectif n'est pas de supprimer la voiture mais de l'avoir au bon moment et au bon endroit. Il y a également tout un travail à faire sur les sens interdits. Certaines rues sont particulièrement étroites et il faut que l'on travaille avec les habitants à ce sujet.

- Les gens veulent se rendre à leur destination le plus vite possible donc ils/elles ne passeront pas par les endroits contraignants. Rien qu'avec ça, on sait qu'il y aura beaucoup de véhicules en moins. On souhaite trouver une situation d'équilibre.
 - Ceux/celles qui veulent aller au centre-ville emprunteront d'autres axes, par exemple la rue de Dettwiller. Ceux/celles qui souhaitent se rendre route de Mittelhausbergen pourront toujours y aller.
 - La rue de Dettwiller est dimensionnée pour accueillir les véhicules en transit, contrairement à la route de Mittelhausbergen.
- Concernant votre projet, je pense que pour être plus efficace il faudrait contraindre les automobilistes à prendre la rue du Rieth, quand ils sont sur la route de Mittelhausbergen, pour aller vers la rue d'Hochfelden. Je pense que cela dégagerait encore davantage le tronçon de la route de Mittelhausbergen.

M Libsig :

- La rue du Rieth est bordée par le CSC, un stade, une église, le collège, une école ; c'est tout de même très chargé en terme d'équipements publics mais je note la proposition.

d. Questions relatives au stationnement

- Il ne faudra pas mettre trop de mobilier (fleurs, terre-plein) car cela prend trop de places de stationnement. C'est joli mais on perd en stationnement.
- La zone bleue a amélioré un peu les choses, les clients se plaignent moins de ne pas pouvoir se garer.
- Y aura-t-il du stationnement payant sur le quartier ? Sur la rue de Mittelhausbergen ?
- Le vieux Cronenbourg, surtout rue Jacob, n'a pas de possibilité de garage sur le domaine privé. Les travaux et aménagements suppriment des places de stationnement, quelle est votre solution pour offrir des places aux résidents ?
- Le vieux Cronenbourg, surtout la rue Jacob, n'offre pas la possibilité de se garer sur le domaine privé. Les travaux et aménagements suppriment des places de stationnement : quelle est votre solution pour offrir des places aux résidents ? Les garages des vieilles maisons ne sont pas adaptés aux nouvelles voitures.

M Ozenne :

- Au sujet du stationnement, en effet il y a beaucoup de secteurs à Strasbourg où le stationnement gratuit est utilisé à la place du stationnement relais (payant).
 - Le stationnement payant n'est pas d'actualité à Cronenbourg, même si c'est le cas à l'Orangerie ou au Neudorf. Ça se fait étape par étape. À Cronenbourg, on préfère pour le moment mettre en place des zones bleues et décourager les personnes à venir se stationner dans le quartier.
 - À Cronenbourg, il y a déjà deux parkings relais (Ducs d'Alsace avec 600 places et Rotonde) qui ne sont pas assez utilisés. Le parking Ducs est peu utilisé, en dehors du marché de Noël. L'objectif est de faire en sorte que les personnes utilisent les parkings relais.
 - La zone bleue est, je pense, un outil efficace à Cronenbourg pour le stationnement de courte durée ; pour le stationnement de longue durée, il faut privilégier son parking privé ou un parking relais.
- Comptez-vous à terme laisser la route de Mittelhausbergen en double sens ? La mise en sens unique permettrait de gagner de la largeur sur la chaussée, par exemple pour les cyclistes ou pour maintenir du stationnement.
- Il faudrait créer plus de stationnement-minute, pour que les voitures qui ne circulent pas n'encombrent pas les places de stationnement.

M Libsig :

- La logique, c'est une logique de verrou, on permet le stationnement des riverain·es et la circulation à double sens. Nous sommes en phase d'étude, avec un plan sur lequel on peut encore discuter.
- Je me fais régulièrement interpellé par des habitant·es qui voient leurs places de stationnement utilisées par des usager·ères qui ne vivent pas dans le quartier, notamment du fait de la proximité de la gare, « ubérisation » des voitures de location, etc.
- Les habitant·es ont des difficultés pour se stationner et une grande réunion a eu lieu il y a 4 mois au sujet du stationnement. La question du stationnement payant est au cœur des attentions ; à terme, la solution est de mettre du stationnement payant avec un tarif résident mais ce ne sera pas dans ce mandat.

N.B. : Les commerçants sont inquiets que le projet de végétalisation (Budget participatif) supprime tout le stationnement.

- Habitant de la rue de Dossenheim : Je suis étonnée que vous n'ayez pas pris en compte la difficulté concernant le croisement des voitures. Les voitures ont du mal à se croiser dans la rue, si une camionnette est à l'arrêt cela ne passe pas.

- La rue de Dossenheim est une rue où les gens se garent pour prendre le tram, à défaut de se garer dans les lieux payants. Donc nous avons une problématique de stationnement lié au tram et ce projet risque de créer un appel de stationnement...

M Libsig :

- En effet, dans le quartier, on a beaucoup de véhicules garés dans l'espace public car les automobilistes ne souhaitent pas payer le stationnement pour aller à la gare ou à l'aéroport.
 - Depuis le début du mandat, nous avons mené beaucoup de réunions par secteur et une réunion plus globale sur le stationnement.
 - On est sur du report de stationnement avec du stationnement sauvage. La seule manière de réguler cette problématique c'est d'apporter une contrainte supplémentaire, comme par exemple le stationnement payant et le tarif résident.
- Habitant de la rue Jules Verne : Je constate qu'il y a beaucoup de véhicules ventouses, notamment du fait de la présence de quelques garagistes dans le quartier.

M Libsig :

- Concernant les garagistes, il y en a quelques-uns dans le quartier qui garent des voitures à l'extérieur. On arrive à discuter avec certains, d'autres sont plus véhéments. Selon moi, la problématique est principalement dans rue de la Libération. Il faut également prendre en compte que beaucoup d'immeubles sont construits dans le quartier, ce qui amène logiquement du stationnement supplémentaire, nous en sommes conscients.

e. Questions relatives à la cyclabilité

- Habitant de la route de Mittelhausbergen : La continuité cyclable sera-t-elle améliorée ?
- Les bandes cyclables sont pas assez sécurisées. Peut-il y avoir des aménagements plus conséquents ? Par ailleurs, j'habite dans l'écoquartier et les bornes sont très souvent abaissées des potelets manquent rue Hatt.
- Habitant de la route d'Oberhausbergen : Le parking à côté de la Doctrine Chrétienne est très mal fichu. Il y a quelque chose à faire, rien qu'en s'insérant sur le parking l'automobiliste est un danger pour les autres. Les parents d'élèves ne se posent pas de question au sujet de la dépose minute, ils ne voient pas le problème. Il faut travailler sur ce secteur.

Mme Dupressoir :

- Explique la notion de vélo-rue, qu'il serait compliqué à mettre en place au vu du nombre de véhicules qui passent par la route de Mittelhausbergen aujourd'hui (maximum 1000 véhicules/jour et par sens de circulation) : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/concevoir-sa-velorue-cyclistes-nombre-circulation-apaisee>
- Sur la route de Mittelhausbergen, une étude est prévue fin 2024 pour définir la forme exacte qu'auront les futurs aménagements cyclables (piste cyclable bidirectionnelle ou unidirectionnelle), l'objectif étant de créer une continuité cyclable.
- Le plan vélo comprend 100 millions d'euros de budget pour l'Eurométropole, qui servent notamment à relier les villes et villages alentours. Un réseau cyclable n'est intéressant que lorsqu'il est maillé. Actuellement, nous menons également des études pour des pistes cyclables rue du Rieth et rue de Berstett.

f. Autres sujets abordés par les habitants

- Plusieurs remarques de mécontentement sur le délai de boitage.

M Libsig :

- Pour les délais concernant le boitage, vu l'ampleur de la réunion, il a fallu partir sur un gymnase mais pour utiliser un gymnase il faut des autorisations et cela a tardé. De plus notre prestataire a malheureusement souvent des loupés. Mais il y aura d'autres moments de partage autour de ce sujet.
- Est-ce qu'une borne sera posée rue Neuve, comme ça a été fait rue des Renards ? ➔ Oui, à l'issue de la phase d'expérimentation.

Signalements de problématiques de gestion urbaine de proximité :

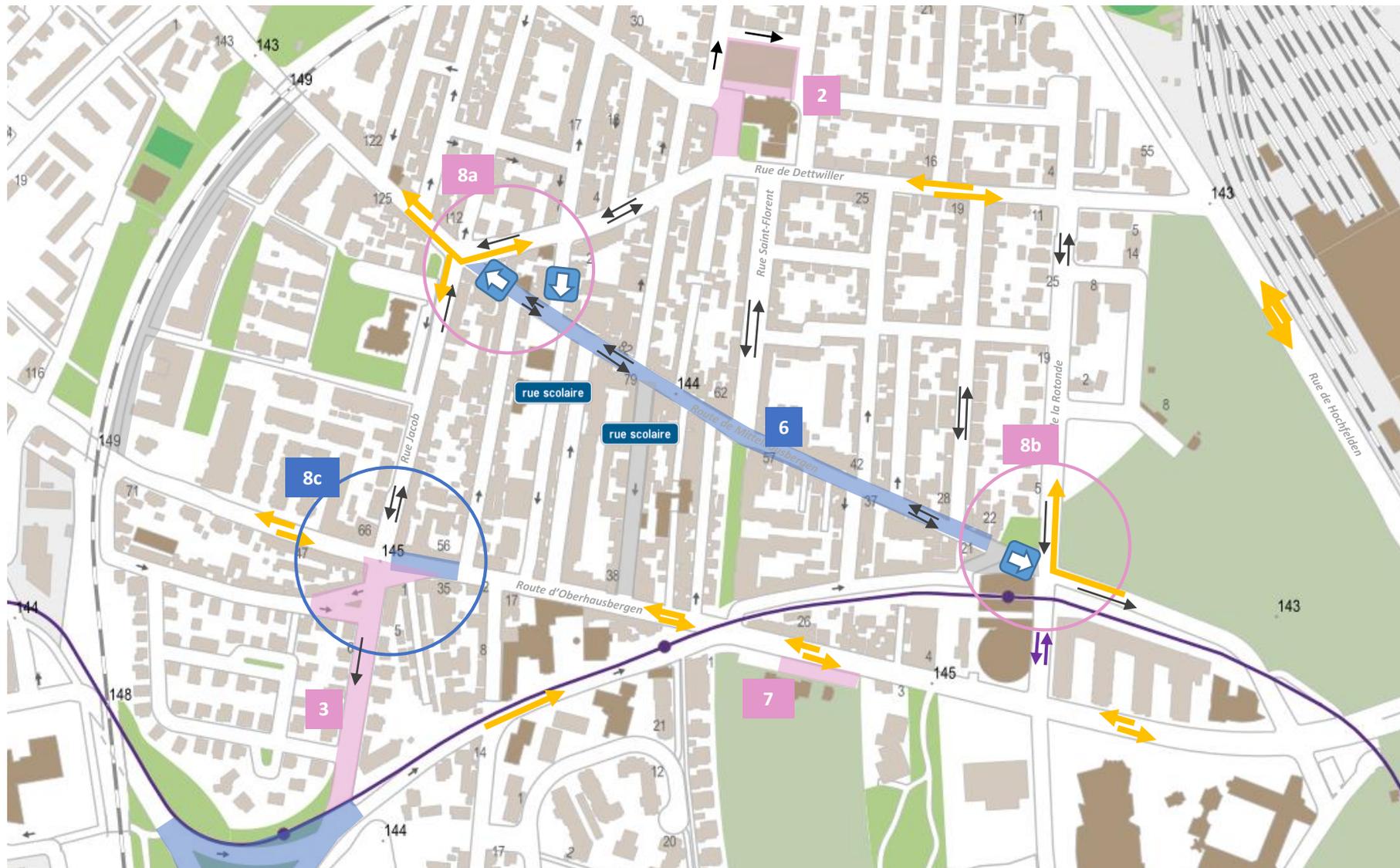
- Absence de trottoir dans certaines rues (Pinsons)
- Manque d'éclairage (Pinsons)
- Stationnement sur le trottoir (Rue Jacob)
- Absence de verbalisation du stationnement sauvage (parking route d'Oberhausbergen – Doctrine Chrétienne, rue du Gazon partie Nord)
- Comportement dangereux des cyclistes et absence de verbalisation, vitesse des vélos électriques
- Stationnement sauvage (place Matthieu Zell)
- Sécurisation des piétons (rue du Gazon) – stationnement sauvage et livraisons liées à la maison de retraite Bethléem
- Plots au niveau de la terrasse du restaurant rue de Heidenberg
- Les lampadaires sur les trottoirs les rendent encore plus étroits
- Rue des Rempart très étroite, demande de réaménagement piéton et cycliste

ANNEXES

Résultat des comptages de véhicules réalisés entre 2021 et 2023 :

	Date du comptage	Nombre total de véhicules sur 24h	Vitesse moyenne
Route de Mittelhausbergen	Octobre 2021	Environ 4300	20 km/h
Route d'Oberhausbergen	Mars 2021	Environ 7500	32 km/h
Rue Marcel Proust	Septembre 2023	Environ 3200	29km/h
Rue de Dettwiller	Novembre 2023	Environ 4700	40 km/h
Rue Saint-Florent	Décembre 2023	Environ 1000	

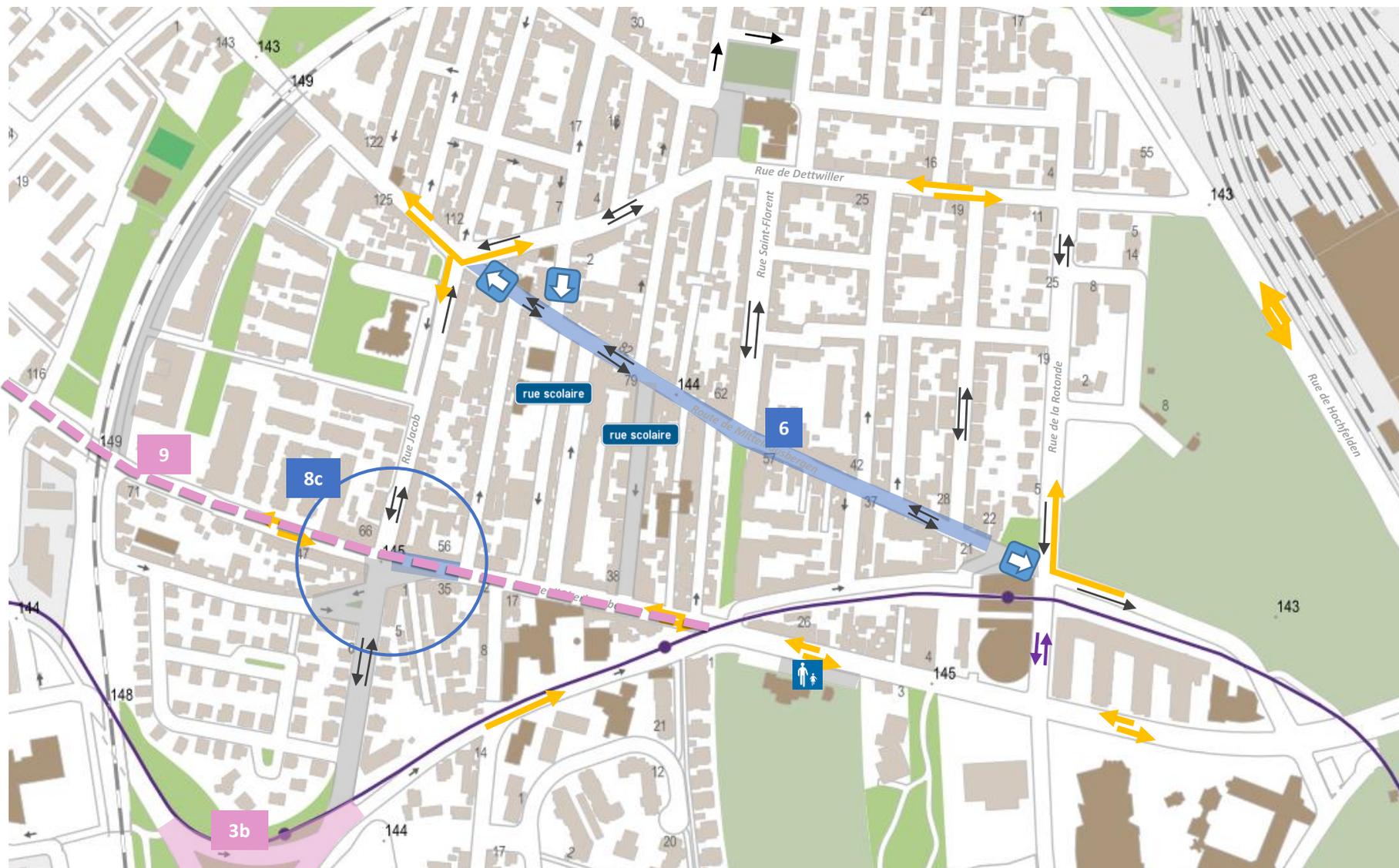
Phasage 1^{er} trimestre 2024



-  Tronçons en sens unique
-  Tronçons réservés aux bus
-  Circulation inter-quartiers
-  Études engagées
-  Travaux en cours
-  Travaux achevés

- 2 : Réaménagement du square Saint-Florent
- 3 : Réaménagement de la rue des Ducs
- 6 : Budget participatif route de Mittelhausbergen
- 7 : Fermeture tactique du parking
- 8 a,b,c : Déviation de la circulation inter-quartiers

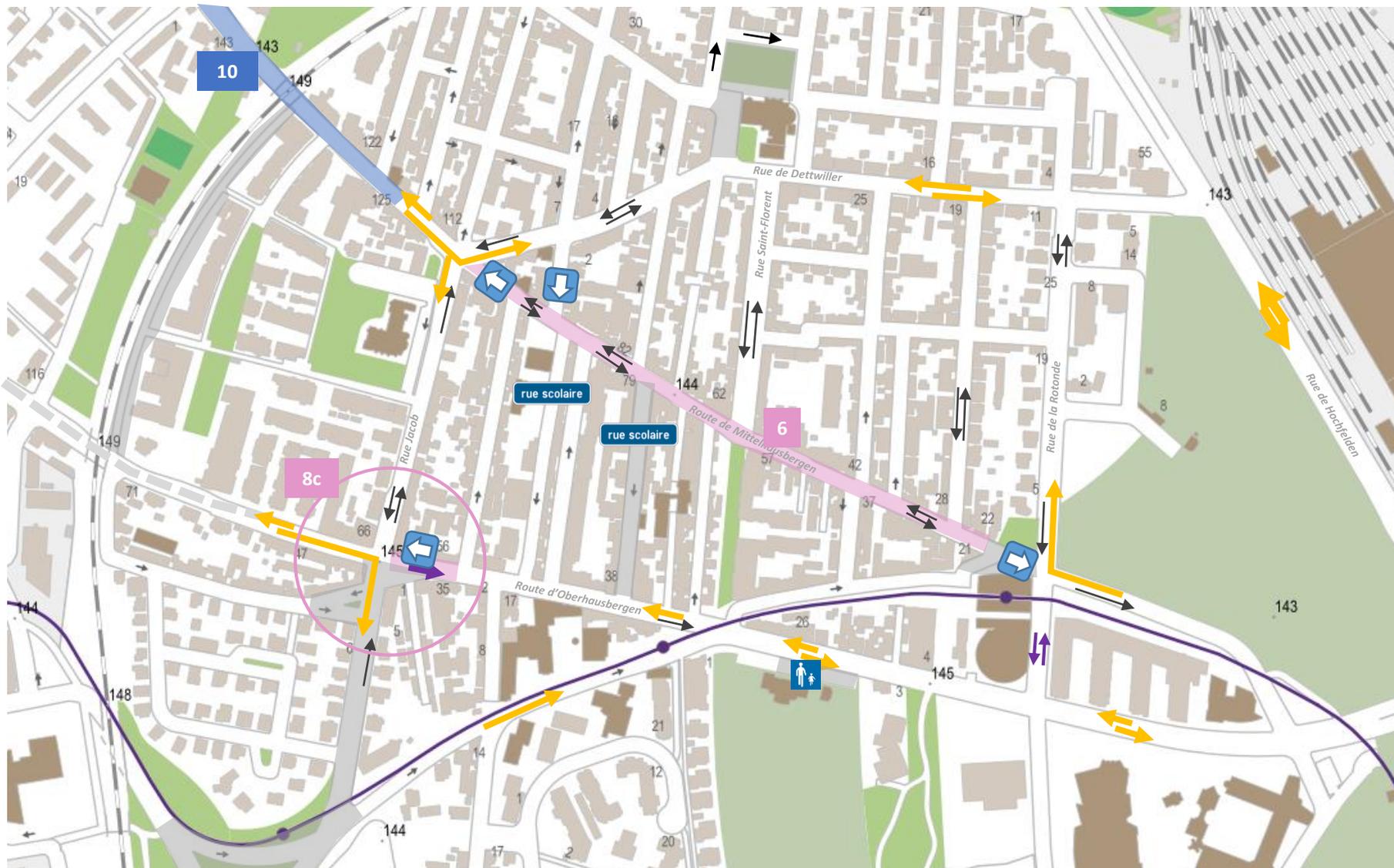
Phasage 2^e trimestre 2024



- | | | | |
|---|-----------------------------|---|------------------|
|  | Tronçons en sens unique |  | Études engagées |
|  | Tronçons réservés aux bus |  | Travaux en cours |
|  | Circulation inter-quartiers |  | Travaux achevés |

3b : Réaménagement de la rue des Ducs (phase 2)
 6 : Budget participatif route de Mittelhausbergen
 8c : Déviation de la circulation inter-quartiers
 9 : Extension du réseau de chaleur urbain

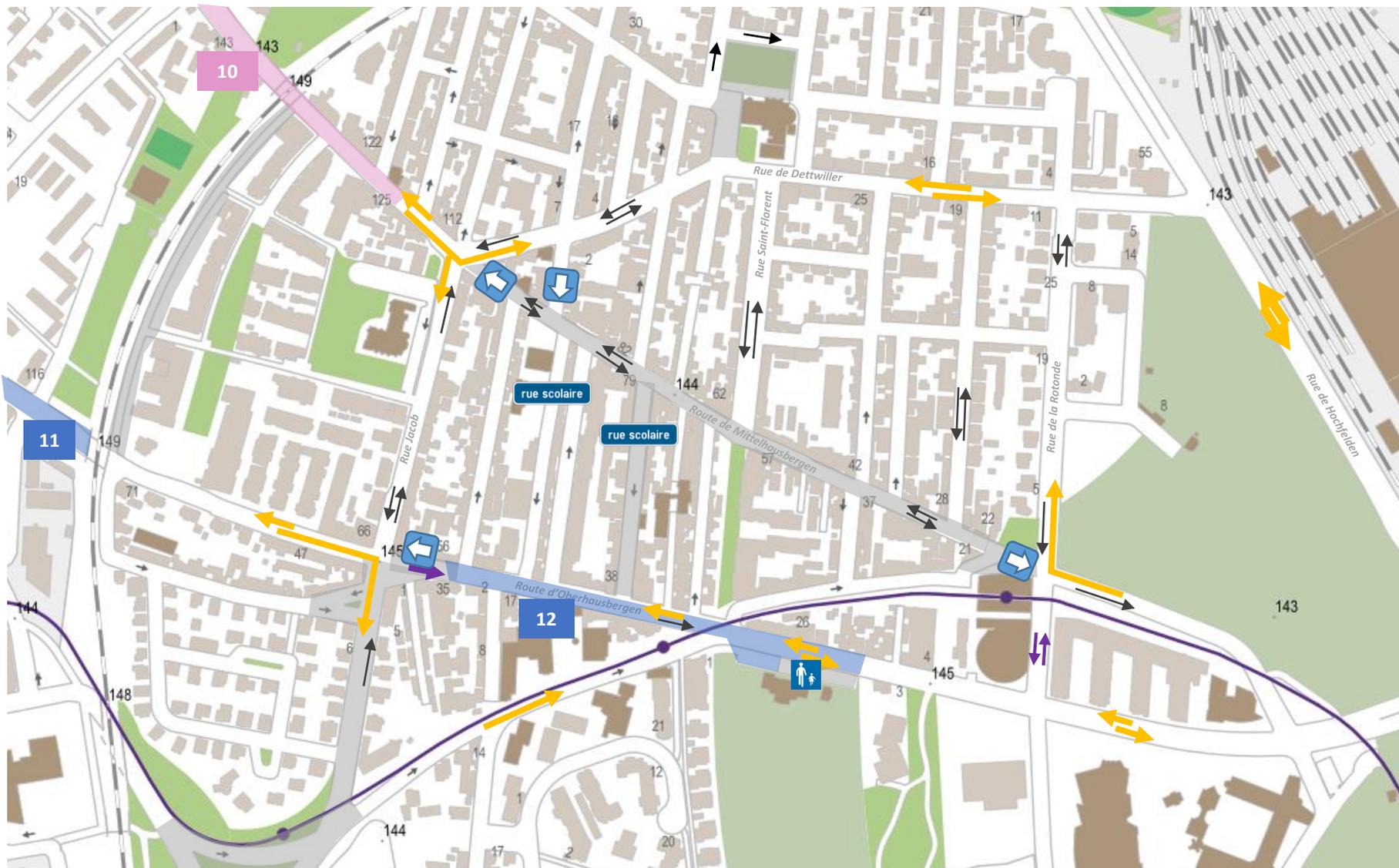
Phasage 3^e trimestre 2024



- | | | | |
|---|-----------------------------|---|------------------|
|  | Tronçons en sens unique |  | Études engagées |
|  | Tronçons réservés aux bus |  | Travaux en cours |
|  | Circulation inter-quartiers |  | Travaux achevés |

6 : Budget participatif route de Mittelhausbergen
 8c : déviation de la circulation inter-quartiers
 10 : Mesures favorables aux modes actifs sur la route de Mittelhausbergen Nord

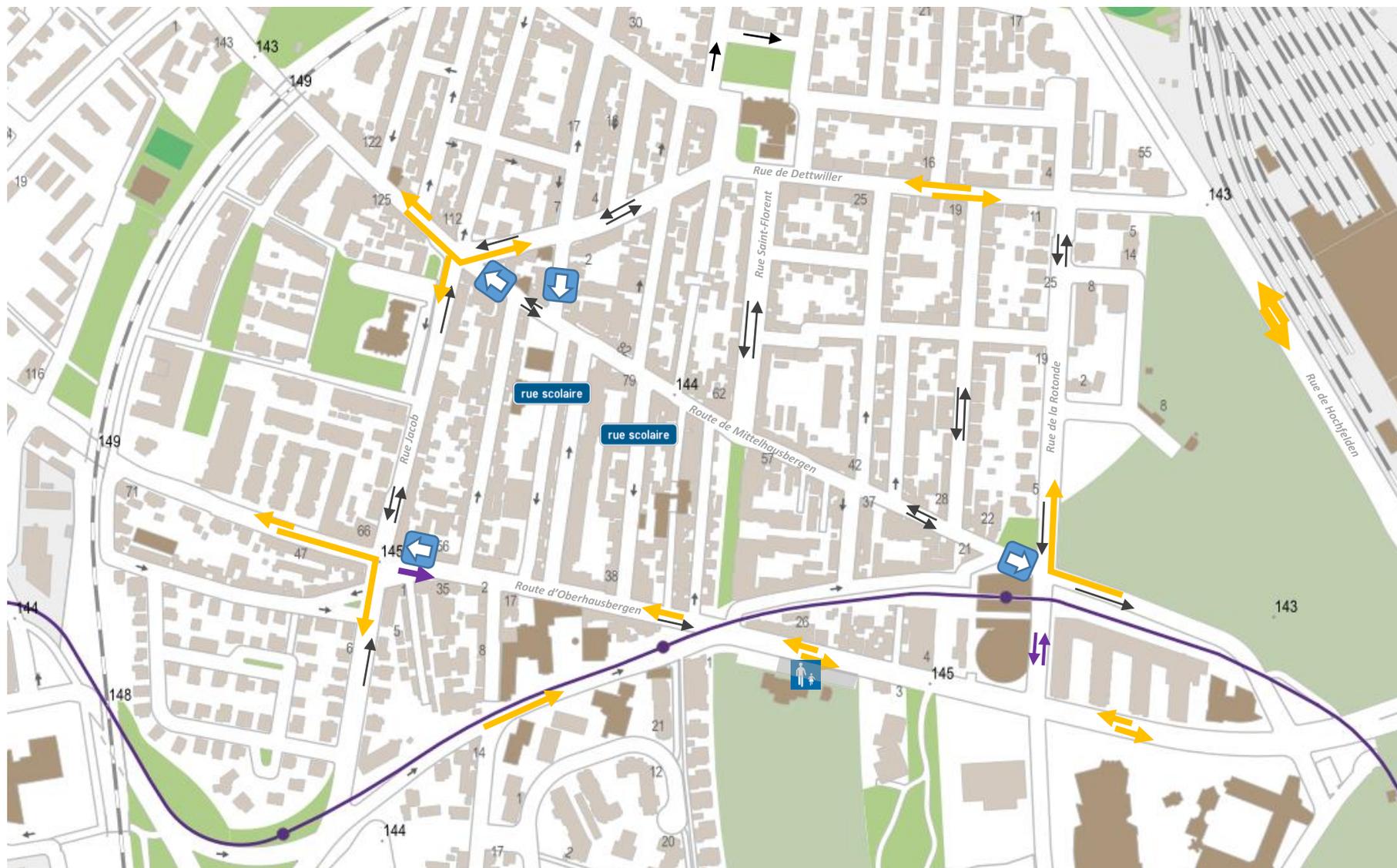
Phasage 4^e trimestre 2024



- | | | | |
|---|-----------------------------|---|------------------|
|  | Tronçons en sens unique |  | Études engagées |
|  | Tronçons réservés aux bus |  | Travaux en cours |
|  | Circulation inter-quartiers |  | Travaux achevés |

10 : Mesures favorables aux modes actifs sur la route de Mittelhausbergen Nord
 11 et 12 : Mesures favorables aux modes actifs sur la route d'Oberhausbergen

Plan de circulation



-  Tronçons en sens unique
-  Tronçons réservés aux bus
-  Circulation inter-quartiers