

**Strasbourg.eu**  
eurométropole

# Réaménagement du sentier de l'Aubépine à Strasbourg Robertsau

Réunion publique  
06.02.2024

1 - Situation

2 - Rappel des objectifs

3 - Projet esquisse

4 - Temps d'échanges



## Périmètre opérationnel : Réaménagement du sentier de l'Aubépine

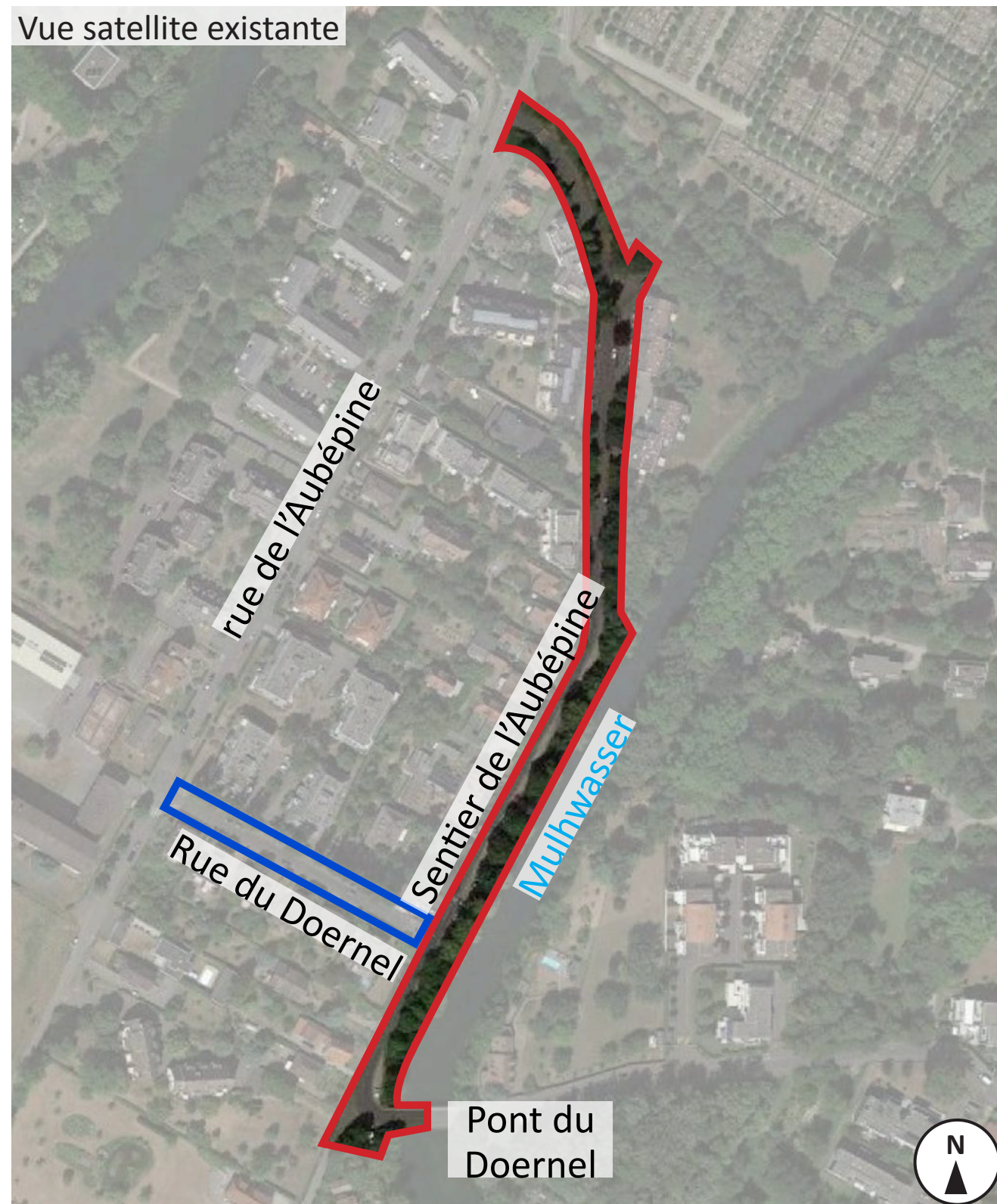
### Limites :



- du pont du Doernel à la rue de l'Aubépine, en prenant en compte le carrefour avec le pont du Doernel,
- la rue du Doernel: renouvellement de l'éclairage et signalisation

Sentier de l'Aubépine, février 2023



Sentier de l'Aubépine, novembre 2023



-  Périmètre de réaménagement
-  Périmètre renouvellement éclairage et réorganisation stationnement



## BILAN CONCERTATION

### Temps de concertation :

- novembre 2021,
- décembre 2021,
- septembre 2022

- > **À l'issue de la concertation, l'option retenue est la création d'une zone de rencontre avec un cheminement continu.**
- > **Étudier :**
  - un scénario sens unique
  - un scénario double sens

### Objectif :

- sécuriser les modes doux,
- apaiser la circulation (transit sud vers nord et vitesse),
- créer autant que possible de stationnement, rue du Doernel incluse.
- sécuriser le carrefour pont du Doernel
- préserver les berges avec une végétalisation des parties non revêtues.



## PRINCIPES DE LA ZONE DE RENCONTRE

La vitesse de tous les véhicules est limitée à 20 km/h

### PRIORITÉ AUX PIÉTONS



Dans cet espace, les piétons ont la priorité sur tous les autres modes, et ce, y compris sur la chaussée.

### LIBERTÉ DE CIRCULATION POUR LES CYCLISTES, MAIS AVEC PRUDENCE



Les cyclistes peuvent circuler dans les 2 sens de circulation en veillant à ne pas créer de gêne ou de danger pour les autres usagers.

### UNE CIRCULATION PLUS TRANQUILLE POUR LES CONDUCTEURS



Les véhicules à moteur y circulent à une vitesse réduite à 20 km/h. Le stationnement est autorisé uniquement sur les emplacements matérialisés.



## OBJECTIFS



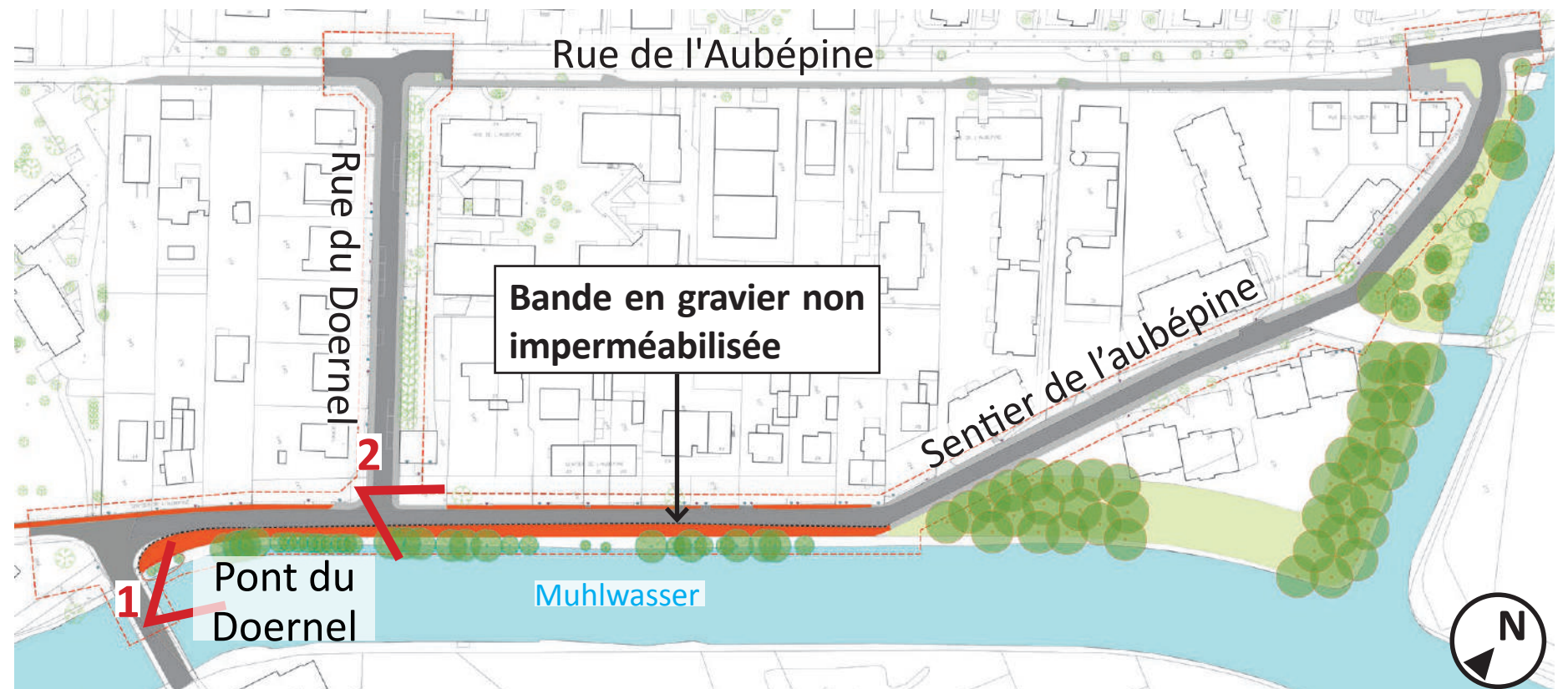
### Valoriser le caractère naturel du site

- Limiter les interventions sur la bande en gravier existante (ne pas créer de fondation près des arbres, favoriser les matériaux perméables, végétaliser),
- Améliorer la gestion des eaux pluviales (désimperméabiliser),
- Créer une promenade qui conforte l'itinéraire existant,
- Végétaliser avec des essences en cohérence avec l'esprit du site.

1 Vue de la ripisylve depuis le pont du Doernel



2 Vue depuis le sentier de l'Aubépine



■ Bande en gravier existante



## OBJECTIFS



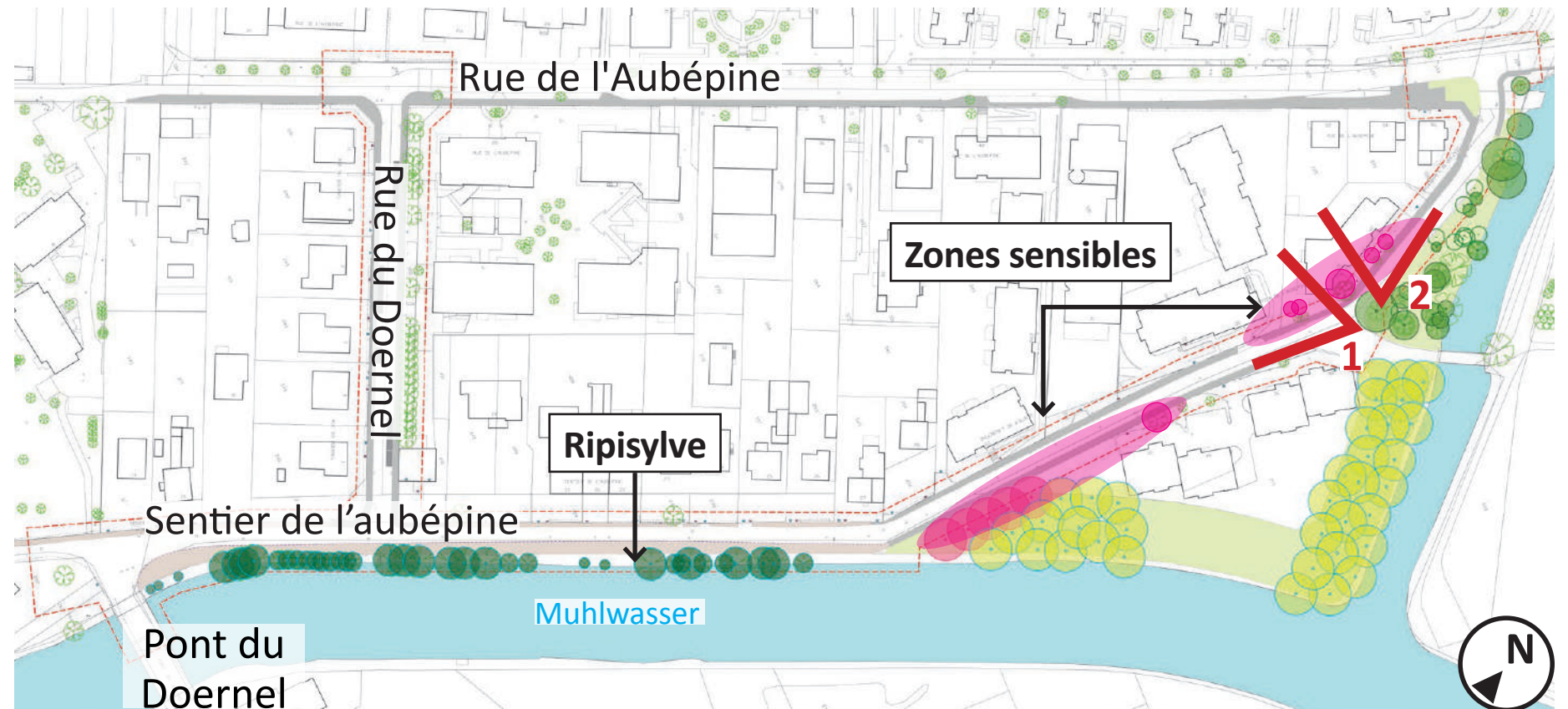
### Conserver les arbres existants

- Il s'agit de tout le patrimoine arboré : la ripisylve, le square, les arbres privés à proximité du domaine public.
- Plusieurs zones sensibles avec des racines affleurantes.
- Il ne sera pas possible de créer des trottoirs, chaussée, stationnements à proximité de ces zones (pas de fondations).

### 1 Racines affleurantes sur domaine public



### 2 Arbres sur domaine public





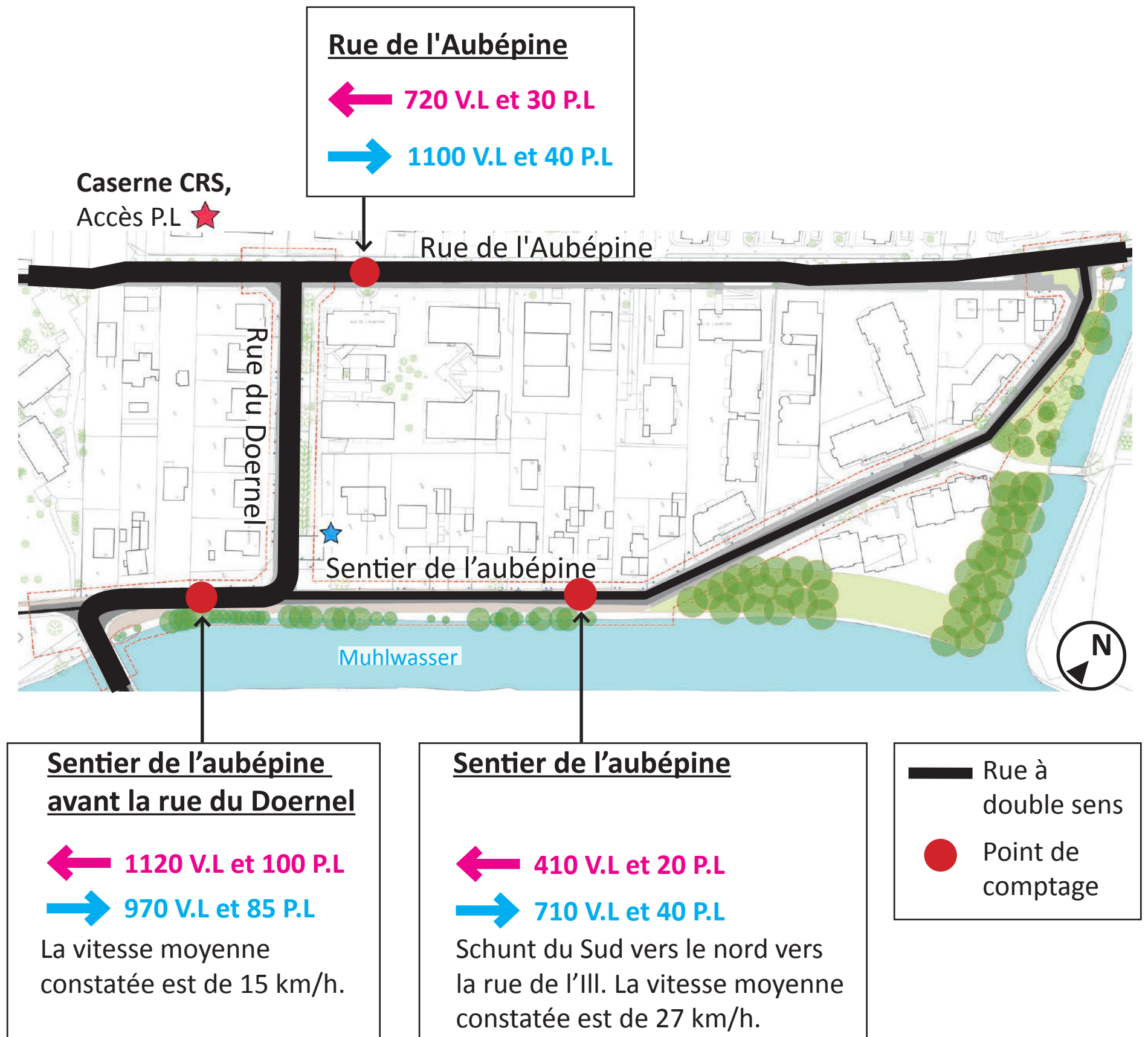
## OBJECTIFS



### Apaiser la circulation

- Trafic réparti entre : flux de transit sud vers nord, et flux de desserte riveraine (au moins 30%).
- 1<sup>ère</sup> séquence Sentier l'Aubépine jusqu'à la rue du Doernel : créer une zone 30 pour desserte du quartier et transit.
- 2<sup>ème</sup> séquence Sentier de l'Aubépine desserte riveraine : créer une zone de rencontre, pour limiter le trafic.
- limiter les prises de vitesses possibles (gabarit, changer l'image de la rue, effacer la linéarité).

## Trafic actuel, à la date du 25/04/2022



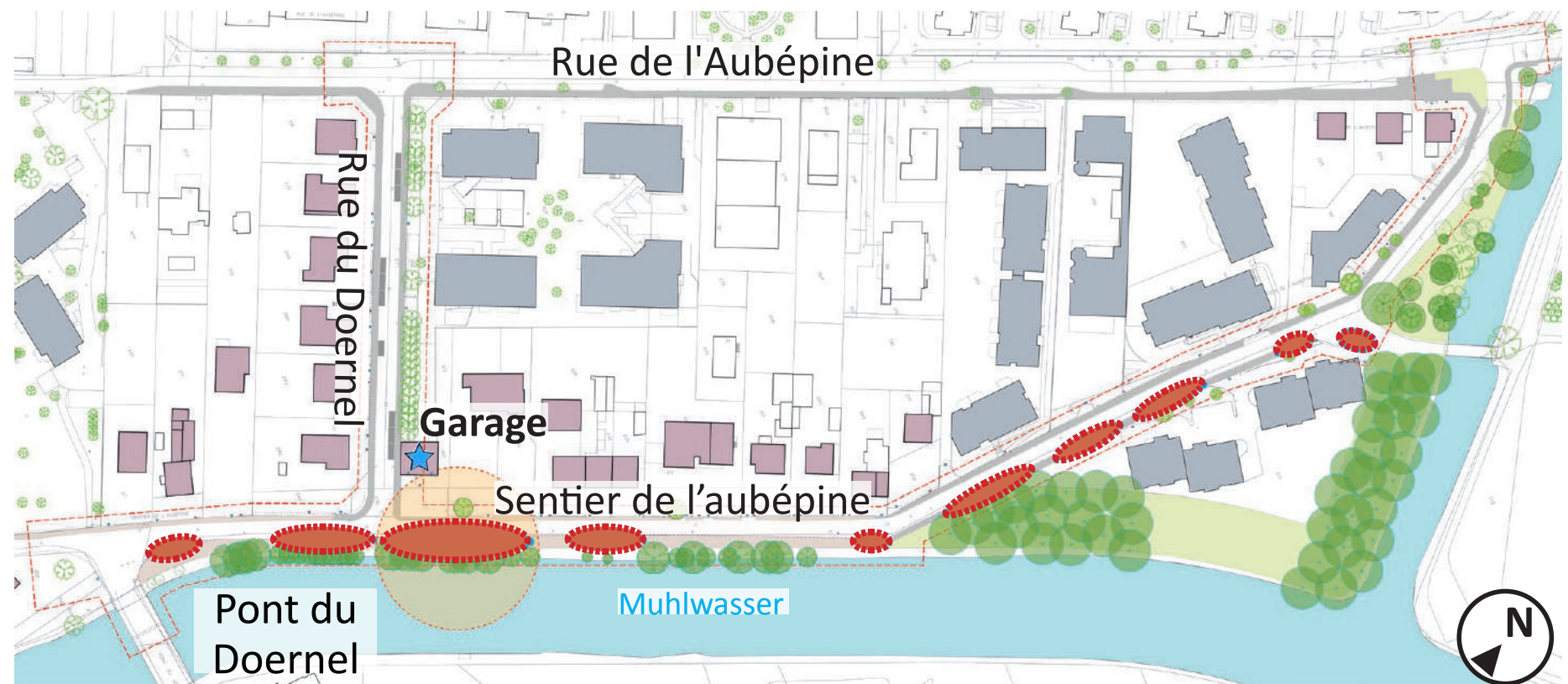


## OBJECTIFS



### Créer le plus de stationnements possible

- Le site comporte une cinquantaine de stationnements rue du Doernel incluse. Les stationnements sentier de l'Aubépine ne sont pas non réglementés.
- Une dizaine de ces stationnements est issue de l'activité du garage existant.
- Absence de stationnement dans la dernière séquence de la rue.
- Répartir l'offre de manière homogène, en fonction du tissu urbain.
- Les stationnements ne pourront pas être aménagés sur la bande en gravier existante.



- Habitat individuel
- Habitat collectif
- Stationnement





Sécuriser et reconnecter les flux piétons et cyclables

- pas de continuité sécurisée ou de manière très précaire,

- des zones dangereuses dans l'existant (absence de trottoir, stationnements qui poussent les piétons sur la chaussée).

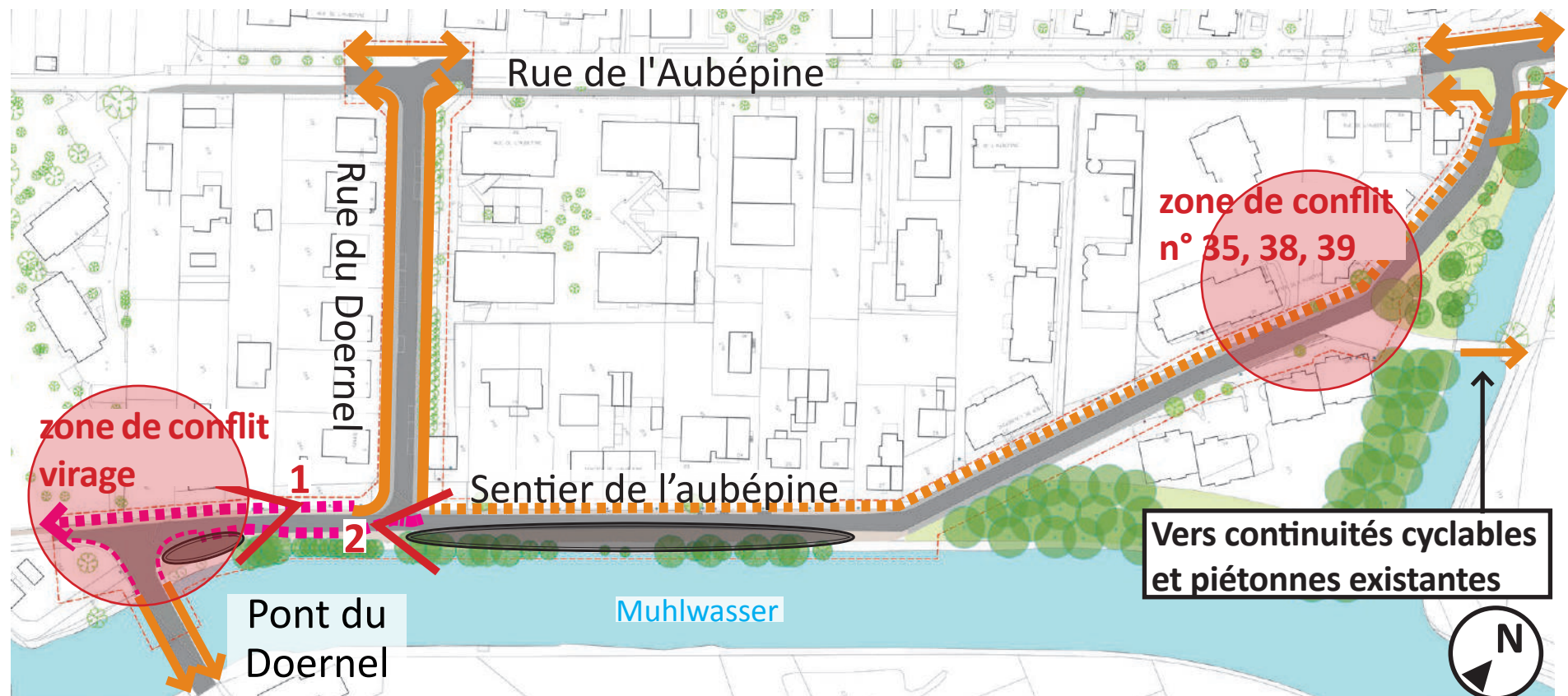
- créer un itinéraire sécurisé

- connecter les flux mobilités douces au réseau existant (vers le cimetière, vers la rue du Doernel, vers le pont du Doernel, vers la rue de l'Aubépine).

## 1 Absence de trottoir dans le virage près du pont du Doernel



## 2 Cheminement piéton sécurisé par des potelets temporaires



- Trottoir
- Continuité piétonne sécurisée
- Absence de continuité piétonne
- Stationnements



# CIRCULATION

Trois scénarios



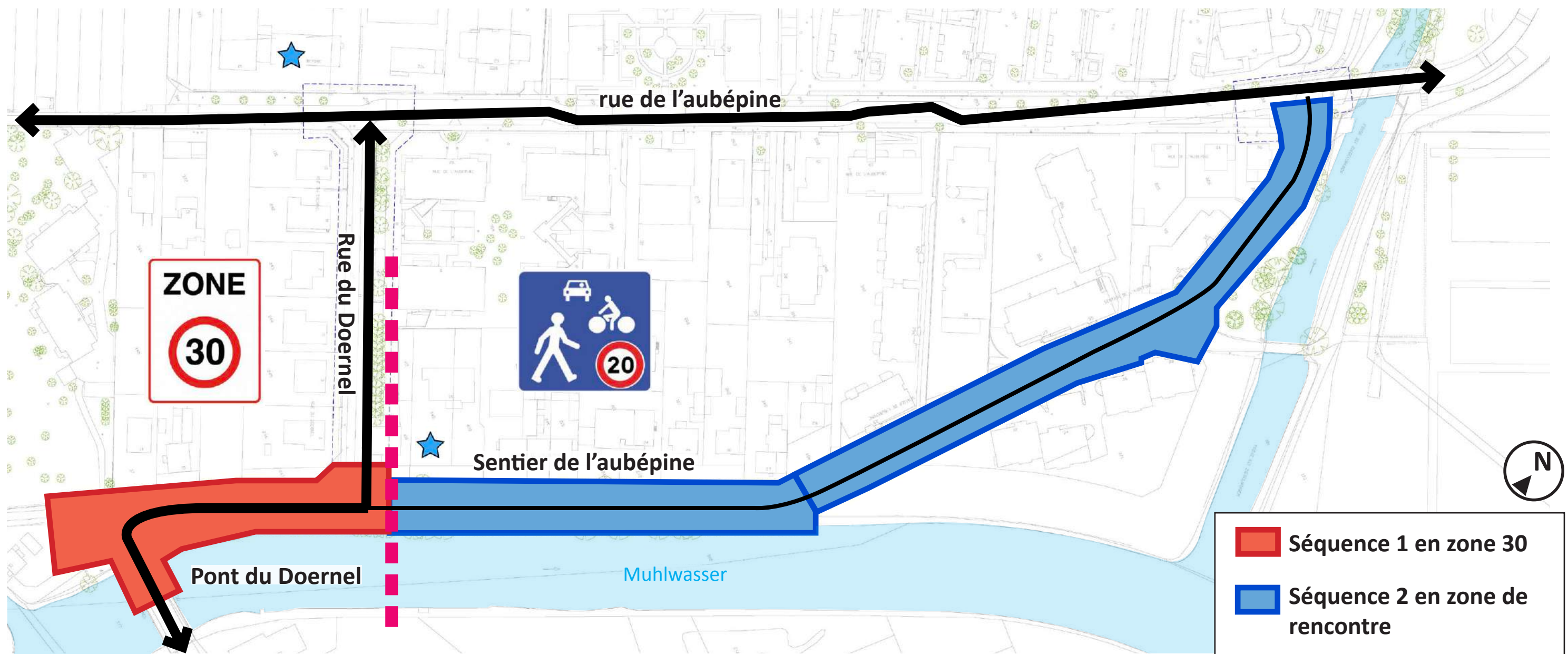
**Séquence 1 :** Sentier de l'Aubépine sud - rue du Doernel > **Projet zone 30, double sens**

**Séquence 2 :** Sentier de l'Aubépine et le carrefour avec la rue de l'Aubépine > **Projet zone de rencontre avec cheminement sécurisé**

**scénario 1 :** sens unique

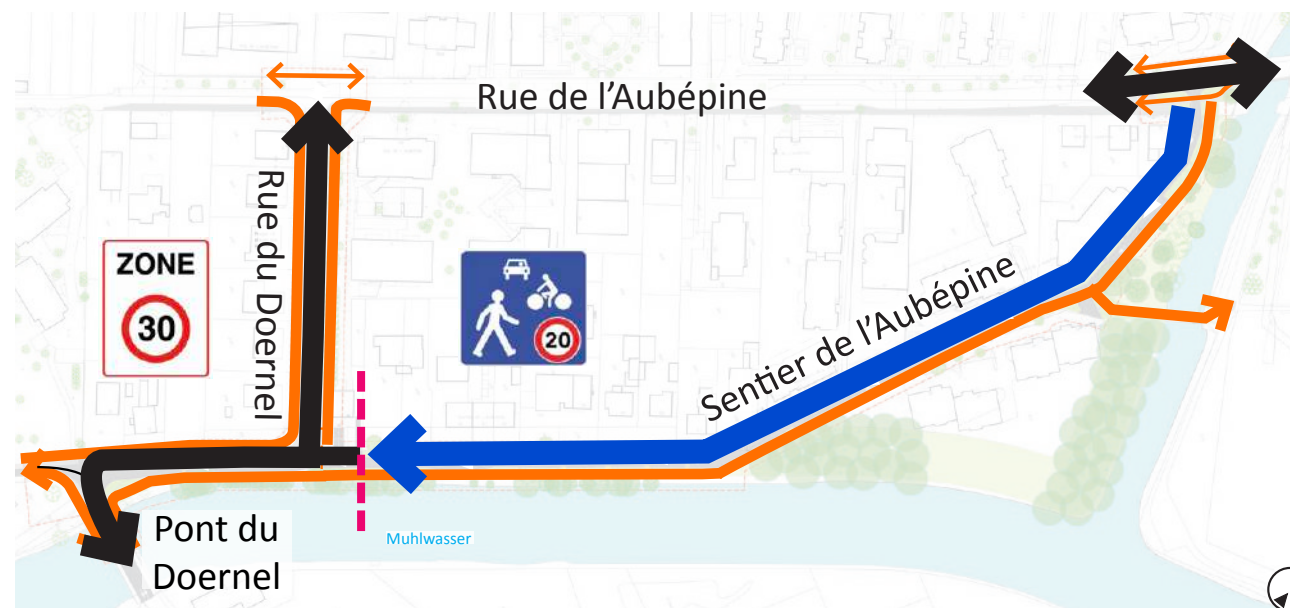
**scénario 2 :** double-sens

**scénario 3 :** mixte, tronçon en double sens, puis en sens unique





## SCÉNARIO 1 Sens unique

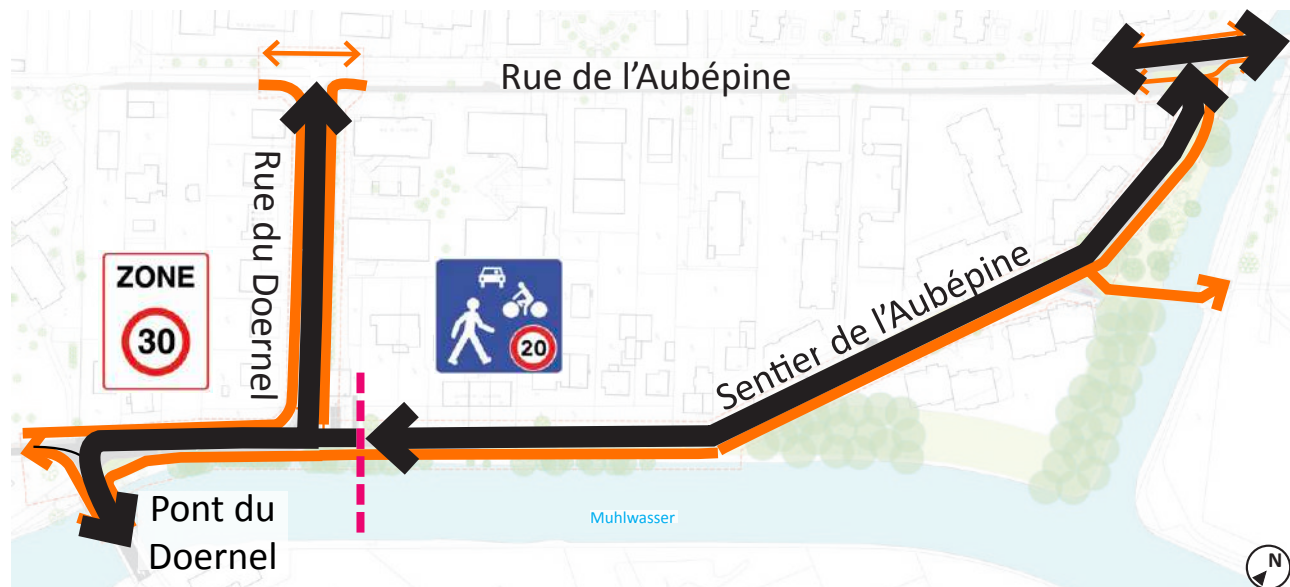


**Zone 30 double sens** : Création deux trottoirs

**Zone de rencontre sens unique** (nord vers sud )

Cheminement sécurisé sur une des rives de la chaussée

## SCÉNARIO 2 Double sens



**Zone 30 double sens** : Idem

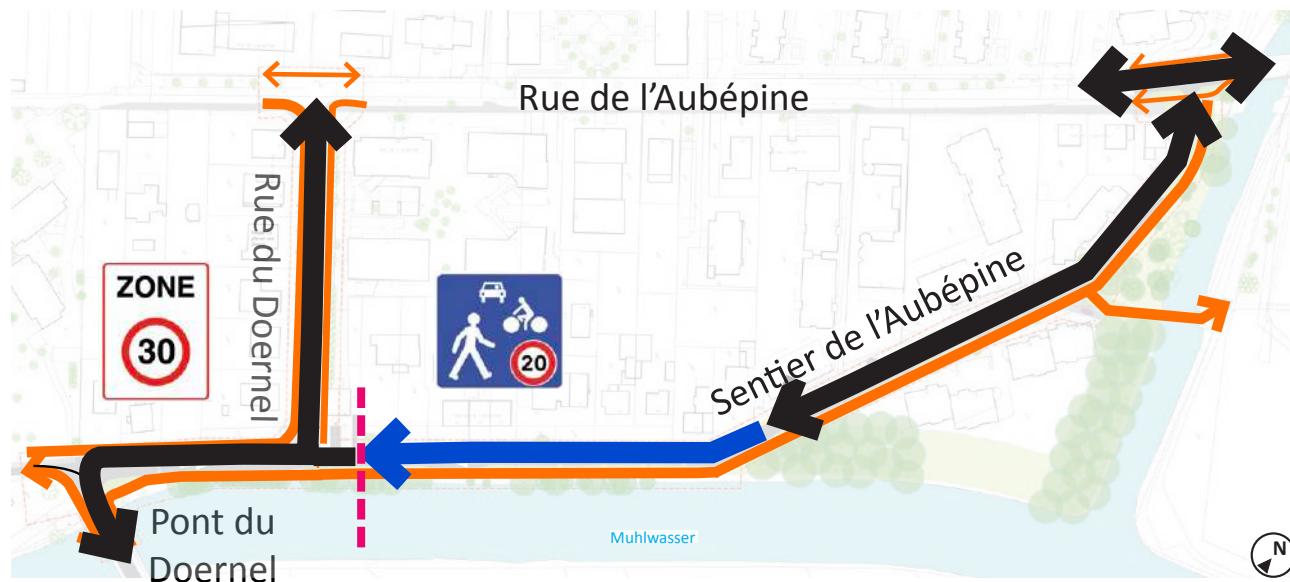
**Zone de rencontre double sens**

Stationnements sur chaussée passages en écluse.

Ralentissement circulation nord vers sud

Cheminement sécurisé sur une des rives de la chaussée

## SCÉNARIO 3 Mixte



**Zone 30 double sens** : Idem

**Zone de rencontre**

**Tronçon Nord : Double sens**, desserte collectifs  
**puis sens unique**, desserte des habitats  
individuels, (nord vers sud)

Stationnements sur chaussée, passages en écluse,  
ralentissement circulation nord vers sud

Cheminement sécurisé sur une des rives de la chaussée



**CONCEPT :**  
**ZONE DE RENCONTRE AVEC CHEMINEMENT SÉCURISÉ**

**Changement d'image à l'entrée de la zone de rencontre**  
Cheminement sécurisé par végétal et arceaux vélo



Rue des Foulons à Strasbourg

**Perturber les repères des automobilistes**  
Chicane, tracé du caniveau central



Rue des Foulons à Strasbourg



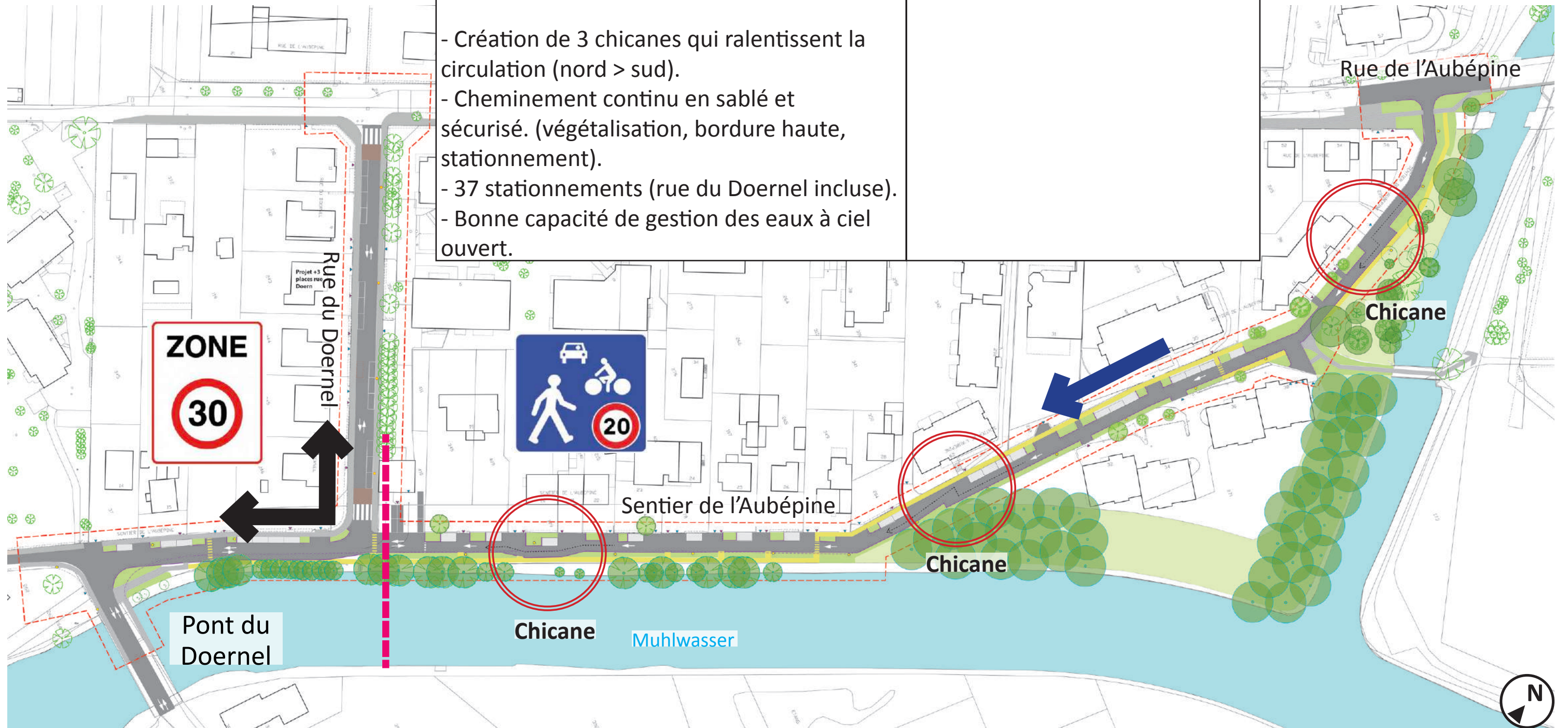
## SCÉNARIO 1 Sens unique

### AVANTAGES

- Pas d'usage de schunt possible.
- Changement d'image de l'entrée de la rue.
- Création de 3 chicanes qui ralentissent la circulation (nord > sud).
- Cheminement continu en sablé et sécurisé. (végétalisation, bordure haute, stationnement).
- 37 stationnements (rue du Doernel incluse).
- Bonne capacité de gestion des eaux à ciel ouvert.

### INCONVÉNIENTS

- Accès uniquement par la rue de l'Aubépine.



Plan masse



## SCÉNARIO 2 Double sens

### AVANTAGES

- Maintient du fonctionnement existant.
- Limitation de la prise de vitesse par la création de 2 chicanes (sud > nord) et des stationnements qui forment des écluses (nord > sud).
- Cheminement continu en sablé, sécurisé

### INCONVÉNIENTS

- Usage de schunt possible,
- si absence de véhicules stationnés, prise de vitesse possible,
- Changement d'image d'un seuls des deux accès de la rue.
- 35 places de stationnement (rue du Doernel incluse),
- Végétalisation plus limitée,
- Moins bonne capacité de gestion des eaux à ciel ouvert.



Plan masse



## SCÉNARIO 3 Mixte

### AVANTAGES

- Maintient du fonctionnement existant sur la séquence des collectifs.
- Changement d'image de l'accès de la rue.
- Limitation de la prise de vitesse par la création de 2 chicanes et des stationnements qui forment des écluses.
- Cheminement continu en sablé, sécurisé

### INCONVÉNIENTS

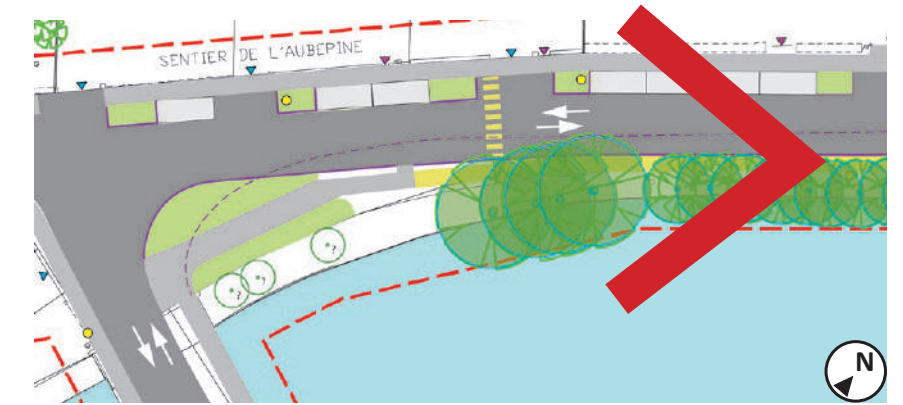
- Section sens unique très courte pouvant incitée à ne pas être respectée,
- si absence de véhicules stationnés sur section double-sens, prise de vitesse possible,
- 35 places de stationnement (rue du Doernel incluse),
- Végétalisation plus limitée,
- Moins bonne capacité de gestion des eaux à ciel ouvert.



Plan masse



**ZONE 30**  
**RUE DOUBLE-SENS**  
**SCÉNARIO 1, 2 ET 3**



Plan de repérage du cône de vue



Trottoir en pavé  
vers le pont du Doernel

Trottoir en pavé  
2 m de largeur  
Stationnement  
en pavé drainant

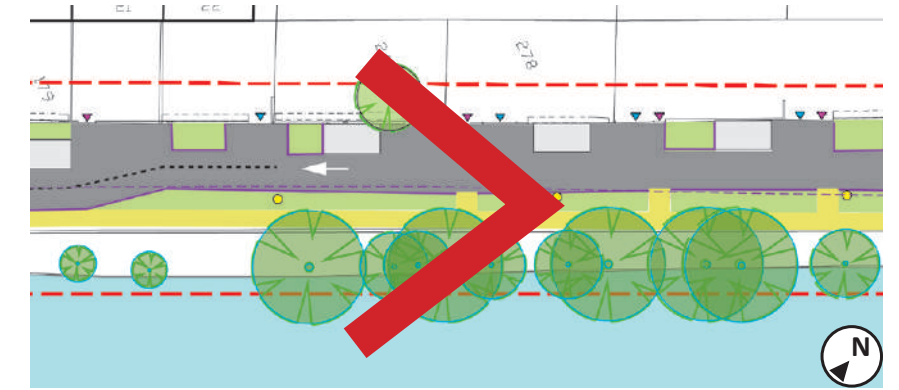
Berge avec végétation existante    Cheminement en sablé 1,40 m de largeur    Bordure haute, protection    Zone 30 chaussée double-sens 5,50m



## ZONE DE RENCONTRE

SCÉNARIO 1 ET 3 : SENS UNIQUE

SCÉNARIO 2 : DOUBLE SENS



Plan de repérage du cône de vue



Stationnement  
et espace vert  
Mise à distance entre  
chaussée et accès riverains

Zone de rencontre  
sens unique 3,50m  
ou  
double-sens 5 m écluses à  
3,50 m

Berge avec végétation  
existante

Cheminement en sablé  
1,40 m de largeur

Prairie

Bordure haute,  
protection



**ZONE DE RENCONTRE**

**SCÉNARIO 1 : SENS UNIQUE**  
**SCÉNARIO 2 ET 3 : DOUBLE SENS**



Plan de repérage du cône de vue



Berge avec végétation existante

Cheminement en sablé et extension de l'espace vert du square. Protection par bordure haute

Trottoir en pavé

Zone de rencontre changement d'image de la rue

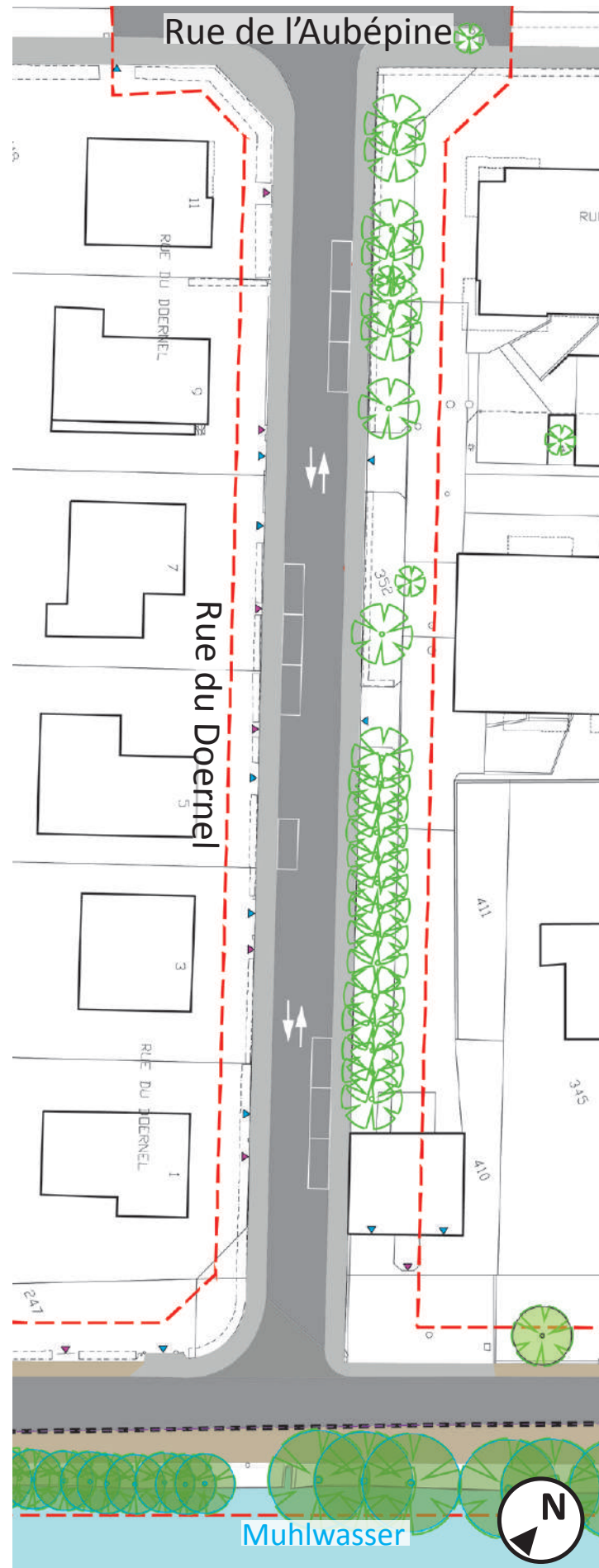
sens unique 3,50m  
ou  
double-sens 5 m avec  
écluses à 3,50 m

Prairie

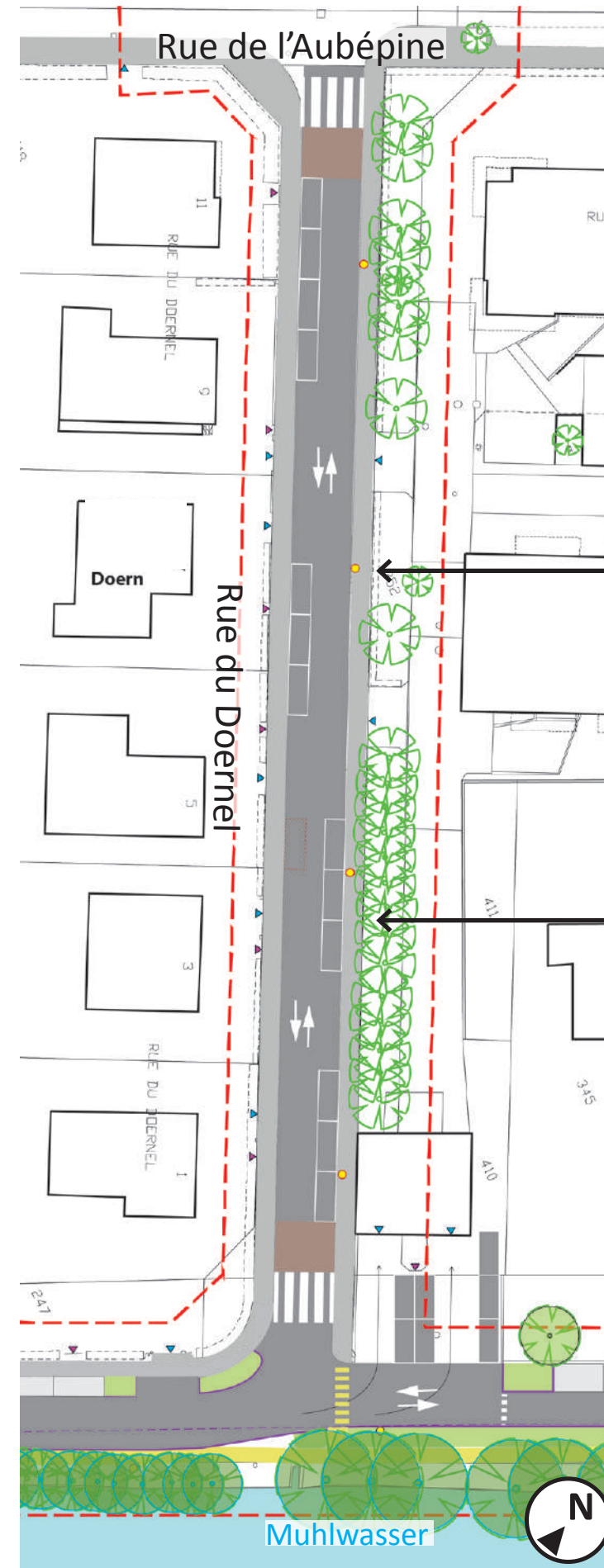


## RUE DU DOERNEL

EXISTANT



PROJET



Renouvellement des mâts d'éclairage - modèle LED

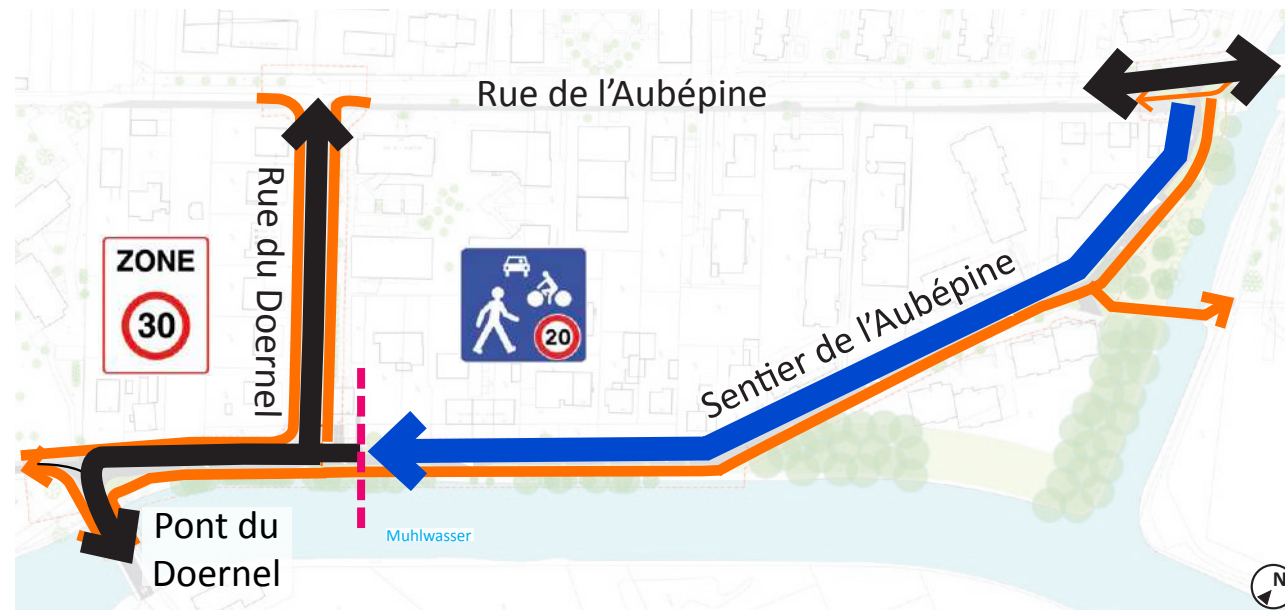
Reprise du marquage, création de 3 places supplémentaires rue du Doernel



# COMPARAISON DES SCÉNARIOS



## SCÉNARIO 1 Sens unique



**Zone 30 double sens** : Création deux trottoirs

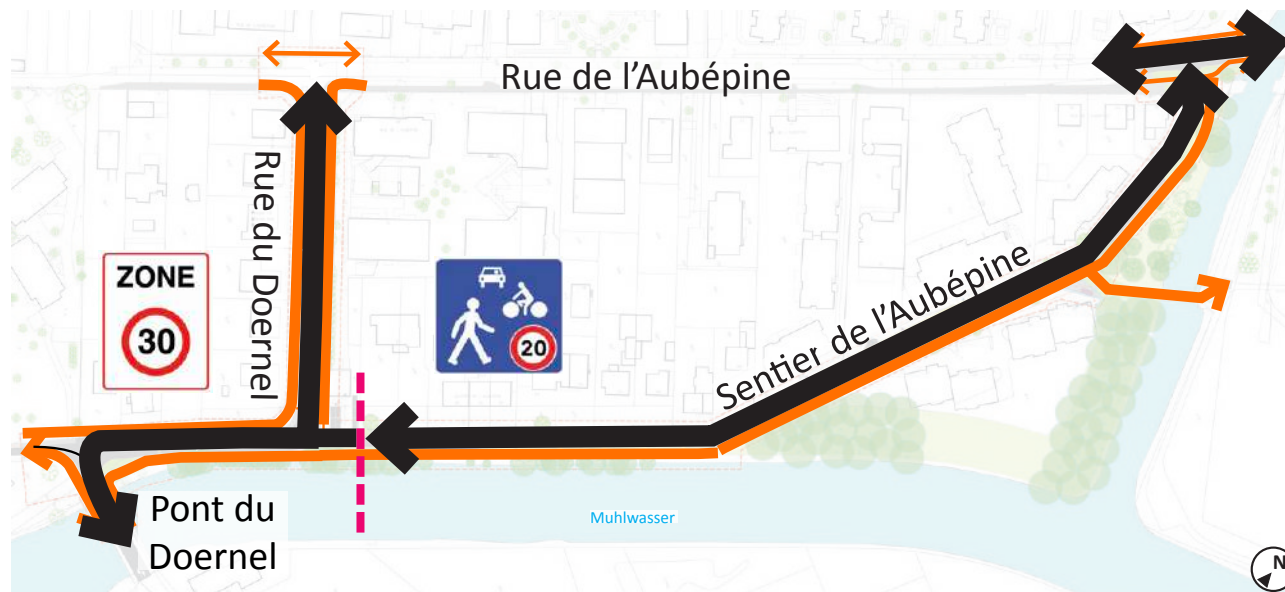
**Zone de rencontre sens unique** (nord vers sud )

Création de trois chicanes

Ralentissement de la circulation

Cheminement sécurisé sur une des rives de la chaussée

## SCÉNARIO 2 Double sens



**Zone 30 double sens** : Idem

**Zone de rencontre double sens**

Création de deux chicanes

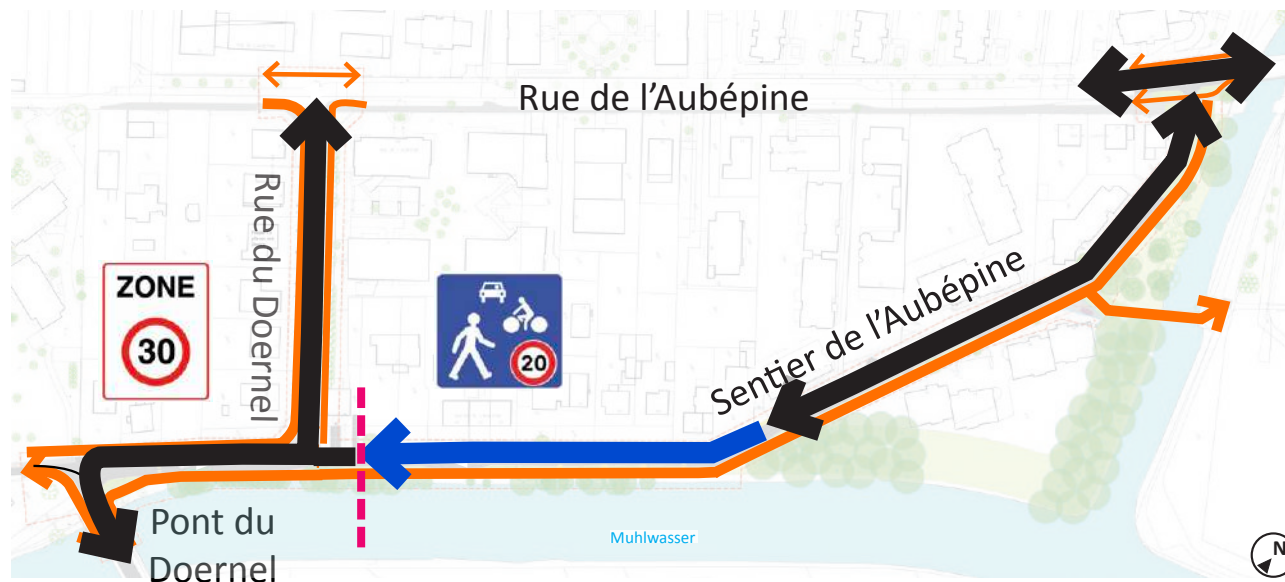
Ralentissement circulation sud vers nord

Stationnements sur chaussée passages en écluse.

Ralentissement circulation nord vers sud

Cheminement sécurisé sur une des rives de la chaussée

## SCÉNARIO 3 Mixte



**Zone 30 double sens** : Idem

**Zone de rencontre**

Tronçon Nord : Double sens, desserte collectifs  
puis sens unique, desserte des habitats  
individuels, (nord vers sud)

Création de deux chicanes

Ralentissement circulation sud vers nord

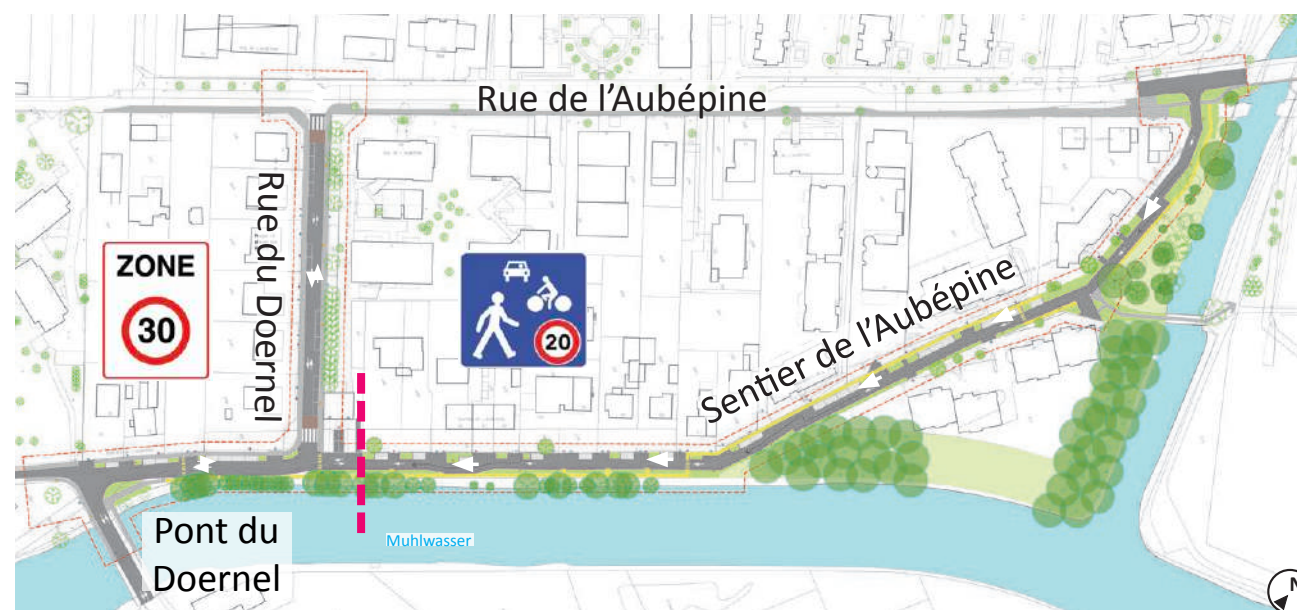
Stationnements sur chaussée, passages en écluse,

ralentissement circulation nord vers sud

Cheminement sécurisé sur une des rives de la chaussée



## SCÉNARIO 1 Sens unique



**Zone 30 double sens** : Création deux trottoirs

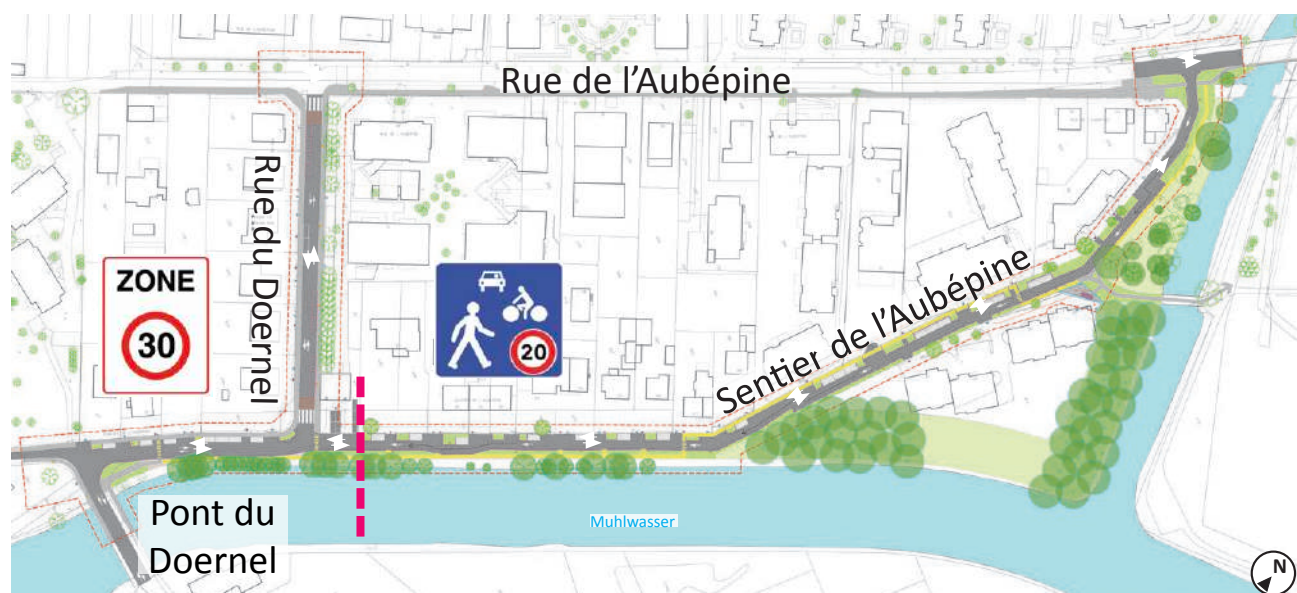
**Zone de rencontre sens unique** (nord vers sud )

Création de trois chicanes

Ralentissement de la circulation

Cheminement sécurisé sur une des rives de la chaussée

## SCÉNARIO 2 Double sens



**Zone 30 double sens** : Idem

**Zone de rencontre double sens**

Création de deux chicanes

Ralentissement circulation sud vers nord

Stationnements sur chaussée passages en écluse.

Ralentissement circulation nord vers sud

Cheminement sécurisé sur une des rives de la chaussée

## SCÉNARIO 3 Mixte



**Zone 30 double sens** : Idem

**Zone de rencontre**

**Tronçon Nord : Double sens**, desserte collectifs  
**puis sens unique**, desserte des habitats  
individuels, (nord vers sud)

Création de deux chicanes

Ralentissement circulation sud vers nord

Stationnements sur chaussée, passages en écluse,

ralentissement circulation nord vers sud

Cheminement sécurisé sur une des rives de la chaussée



## Planning prévisionnel

- Démarrage des travaux : à partir du printemps 2025
- Durée : environ 6 mois, y compris travaux réseaux.

## Budget de l'opération

- Ville : 200 000€ TTC
  - Eurométropole : 400 000€ TTC
- Soit un budget total de : 600 000€ TTC



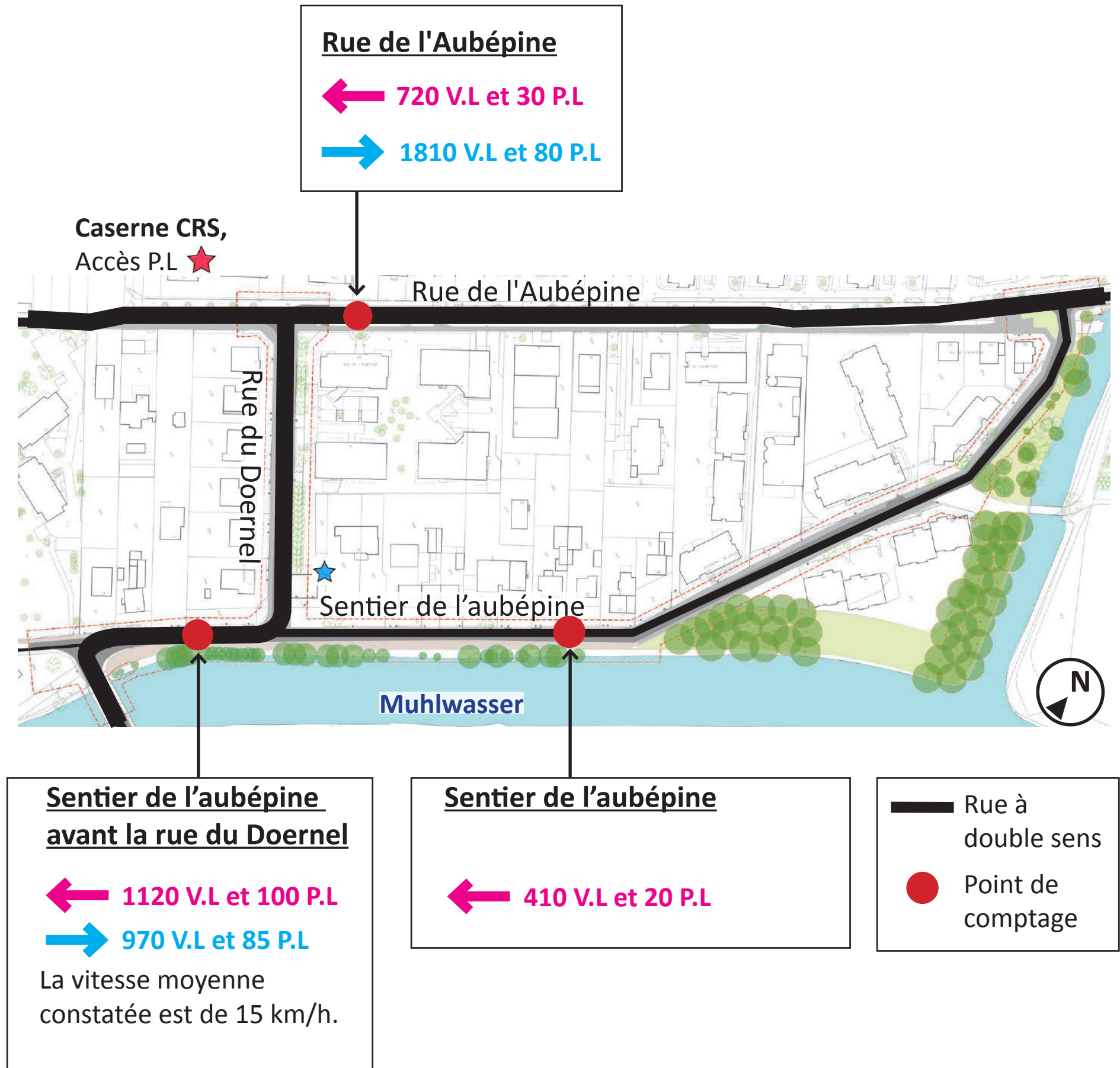
# ANNEXES



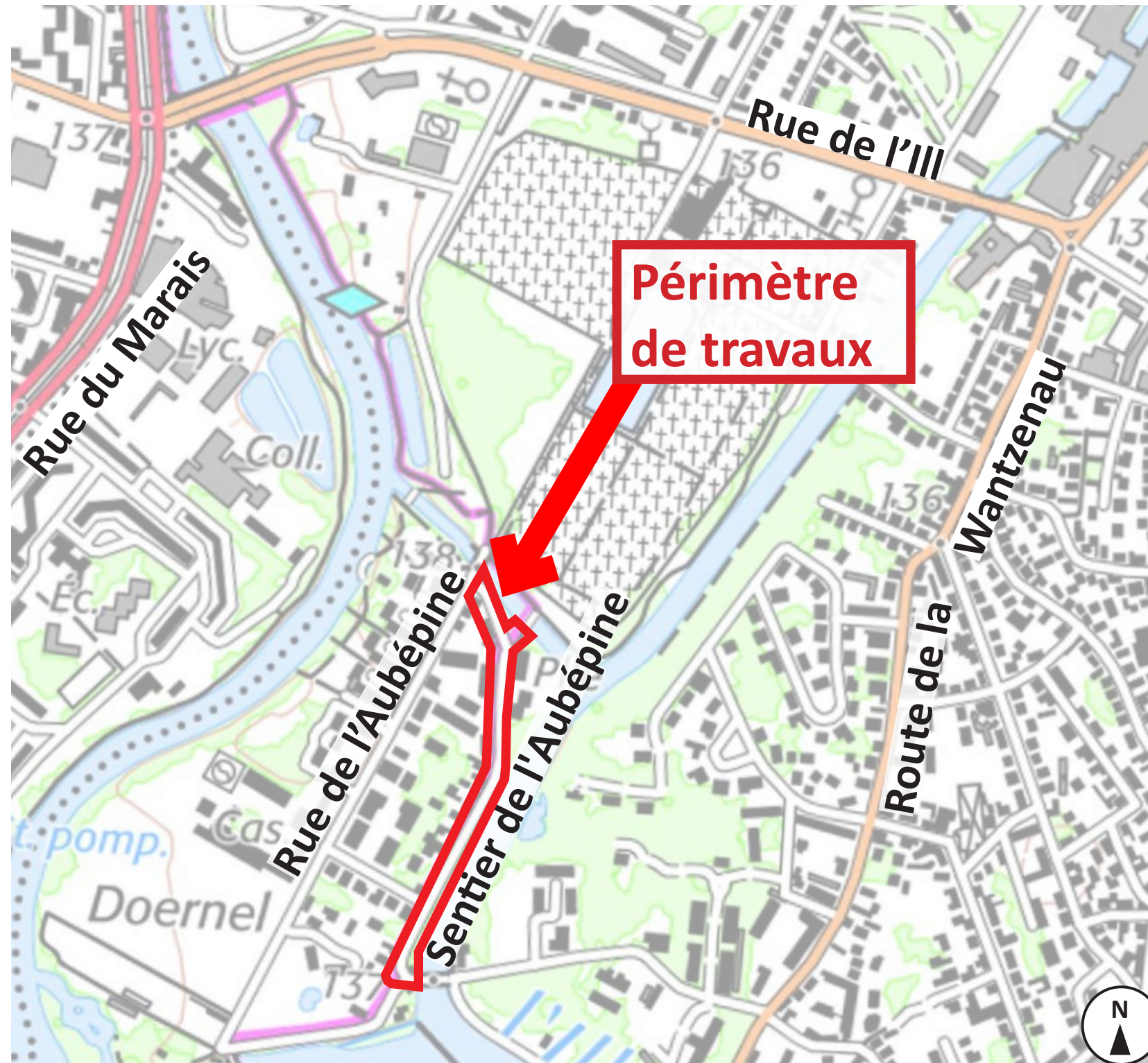
**PROJET**



Hypothèse d'un report de 100% du trafic sentier de l'Aubépine, sens sud vers nord sur la rue de l'Aubépine











La vitesse de tous les véhicules est limitée à 30 km/h, ce qui améliore la sécurité de l'ensemble des usagers.

## TRAVERSÉES FACILITÉES POUR LES PIÉTONS



Les piétons sont soumis aux mêmes règles de priorité que sur les axes limités à 50 km/h : ils sont ainsi tenus d'emprunter les trottoirs. La vitesse réduite des véhicules leur facilite néanmoins les traversées de chaussée.

## DÉPLACEMENTS SÉCURISANTS POUR LES CYCLISTES



Les cyclistes peuvent circuler dans les 2 sens de circulation même en sens unique, en veillant à ne pas créer de gêne ou de danger pour les autres usagers. Les vitesses limitées favorisent leur cohabitation avec les véhicules motorisés.

## MOINS DE TENSIONS POUR LES CONDUCTEURS



La vitesse réduite permet aux conducteurs de véhicules à moteur de bénéficier d'un champ de vision élargi, ce qui améliore la sécurité de tous les usagers.