

EMS-2025-08-09-Arrêté portant bilan de la concertation pour le projet d'aménagement cyclable route d'Oberhausbergen à Strasbourg

La présidente de l'Eurométropole de Strasbourg,

Vu le Code général des collectivités territoriales,

Vu le Code de l'urbanisme, notamment son article L. 103-6,

Vu l'arrêté du 09 mai 2024 précisant les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation relative au projet d'aménagement cyclable route d'Oberhausbergen à Strasbourg,

Vu les délibérations du 09 février 2024 et du 28 mars 2025 pour l'Eurométropole de Strasbourg et celles du 05 février 2024 et du 17 mars 2025 pour la ville de Strasbourg fixant le budget de l'opération d'amélioration cyclable route d'Oberhausbergen (2.5 M€ pour l'Eurométropole et 400 K€ pour la ville),

Vu le bilan de la concertation annexé au présent arrêté,

Considérant que le projet répond aux objectifs du projet d'aménagement cyclable de la route d'Oberhausbergen à Strasbourg cités dans l'arrêté du 09 mai 2024, à savoir :

- réorganiser l'espace afin de réduire la vitesse, de sécuriser les modes actifs, et de développer le plan canopée tout en conservant la ligne de bus structurante, notamment par la réalisation :
 - o d'aménagements cyclables continus en site propre, sécurisés, efficaces et attractifs, répondant aux normes Vélostras (réseau vélo à haut niveau de service) et aux recommandations du Cerema, et raccordés aux aménagements cyclables adjacents,
 - o de cheminements confortables et sécurisés pour les piétons, répondant aux orientations du Plan Piéton,
 - o de traversées sécurisées sur les carrefours importants,
 - o de plantations d'arbres
- adapter les aménagements en fonction de la configuration du site, qui peut être sectionné en 3 tronçons :
 - o secteur 1 : de l'avenue Racine au pont SNCF
 - o secteur 2 : du pont SNCF à la rue des Ducs
 - o secteur 3 : de la rue des Ducs à Rotonde
- améliorer les connexions avec les aménagements cyclables existants, identifiés au Schéma directeur vélo, adjacents à la route d'Oberhausbergen.

Considérant que la concertation préalable, mise en place du 21 septembre au 31 décembre 2024, s'est déroulée conformément aux dispositions prévues par l'arrêté du 09 mai 2024 précité, à savoir :

- **un stand d'information et recueil d'éléments de diagnostic lors de l'évènement « Sans voiture Simone »** dans le quartier de Cronembourg, le 22 septembre 2024,
- **un questionnaire sur la page internet** <https://stras.me/route-oberhausbergen>, aux sujets des usages actuels et des attentes du projet, du 21 septembre au 20 novembre 2024,
- **deux ateliers participatifs par secteur** permettant aux participants de faire des propositions d'aménagement :
 - o Atelier du 21 novembre 2024 : secteur Brasseries et secteur St Florent, Rotonde
 - o Atelier du 3 décembre 2024 : secteur St Antoine, quartier Cronembourg / quartier HautePierre

Considérant que les résultats de l'expérimentation de boitiers d'enquête, incluse par la suite dans la concertation, ont été pris en compte,

Considérant que les remarques des participants lors des différentes étapes du projet ont conforté l'opportunité du projet vu le diagnostic relevé dans le questionnaire ou les temps d'échange (insécurité constatée, trajet peu agréable pour les modes actifs, etc.),

Considérant que les propositions faites lors de la consultation peuvent alimenter le programme de l'opération même si certaines demandes doivent encore être étudiées et si d'autres excèdent le budget de l'opération,

Considérant qu'il appartient à la Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg d'arrêter le bilan de la concertation préalable,

ARRÊTE

Article 1er

La concertation organisée au titre de l'article L.103-2 du code de l'urbanisme est close.

Article 2

Le bilan de la concertation préalable au projet d'aménagement cyclable de la route d'Oberhausbergen à Strasbourg, joint au dossier annexes, est arrêté.

Article 3

Le présent arrêté sera publié sur le site internet de l'Eurométropole de Strasbourg et sera affiché au siège de l'Eurométropole de Strasbourg sise 1 Parc de l'Étoile, 67076 Strasbourg.

Le bilan de la concertation a été restitué en assemblée de quartier Cronenbourg le 3 juillet 2025.

Article 4

Une consultation de maîtrise d'œuvre sera lancée pour permettre la poursuite des études; intégrant les grands principes d'aménagement issus de la concertation à savoir :

- **Sur le secteur Hautepierre/ St Antoine :**
 - sécurisation des trajectoires cyclables au carrefour Marguertie Yourcenar
 - ralentisseurs et feux récompenses au droit du square Lazaret
 - sécurisation de la bande cyclable au niveau de la station-essence

- **Sur le secteur Brasseries**
 - aménagement des portions de pistes unidirectionnelles manquantes : à l'approche et sous le pont sncf et au carrefour jacob/ducs
 - ajout d'une traversée cyclable
 - ajout d'une traversée piétonne

- **Sur le secteur St Florent/Rotonde**
Cœur de quartier
 - aménagement d'une bande cyclable dans le sens vers Oberhausbergen
 - mise en sens unique et couloir bus en contre sens en entrée de rue côté rue des ducs pour éviter le trafic de transit
 - conservation de la ligne de bus 17 sur le cœur de quartier

- **Place Georg Simmel**
 - aménagement d'une piste cyclable bidirectionnelle
 - élargissement du trottoir côté place pour créer un mail planté
 - maintien d'une partie du stationnement sur la place Georg Simmel
 - conservation des sens de circulation sur la place Georg Simmel
 - conservation du couloir bus

Strasbourg, le 05/11/2025

**La Présidente de
l'Eurométropole de Strasbourg**

Pia IMBS

Publié le : 17/11/2025

Transmis à Monsieur le Préfet ainsi que ses annexes le : 12/11/2025

Direction des Espaces Publics et Naturels

Projet d'aménagement cyclable route d'Oberhausbergen à Strasbourg
Annexe 1 - Bilan de la concertation préalable au titre du code de l'urbanisme

A. Contexte et cadre de la concertation

1. Présentation et objectifs du projet

Le projet d'aménagement cyclable route d'Oberhausbergen a pour enjeu de créer un axe cyclable pour l'agglomération permettant de relier le secteur Ouest, la commune d'Oberhausbergen, les quartiers Hautepierre-Poteries, Cronembourg et Koenigshoffen et de rejoindre le centre-ville de Strasbourg.

En effet, une piste cyclable reliant Stutzheim-Offenheim et Oberhausbergen vient d'être inaugurée récemment, cette piste se prolonge ensuite sur la commune d'Oberhausbergen par une piste cyclable bidirectionnelle dont le dernier tronçon (au centre de la commune) a également été aménagé.

Cependant, à l'entrée dans Strasbourg, juste après le carrefour avec l'avenue Racine, cet aménagement en site propre s'interrompt et est remplacé par des bandes cyclables peu sécurisées et peu larges, régulièrement interrompues, qui sont peu lisibles et peu confortables pour les cyclistes. Dans le cœur de quartier de Cronembourg, entre la rue Jacob et Rotonde, il n'existe plus aucun aménagement cyclable, hormis une limitation à 30 km/h qui est peu respectée. L'aménagement en site propre reprend ensuite pour rejoindre le centre-ville.

Cette voie présente actuellement un profil très routier avec une chaussée large, du stationnement de part et d'autre qui empiète parfois sur les trottoirs, et un aspect très minéral avec peu de végétation. L'aménagement fait la part belle aux véhicules motorisés au détriment des modes actifs. On dénombre notamment une douzaine d'accidents entre 2019 et 2022 impliquant des piétons ou des cyclistes, dont un survenu en janvier 2023 qui a coûté la vie à une femme au droit d'un passage piéton et qui a suscité beaucoup d'émotions dans le quartier.

Le projet prévoit de créer des aménagements continus, sécurisés, efficaces et attractifs que ce soit pour les cyclistes ou pour les piétons sur la route d'Oberhausbergen. Il prévoit également de sécuriser les intersections actuelles les plus problématiques pour les modes actifs.

Les principaux objectifs du projet sont donc de :

- réorganiser l'espace afin de réduire la vitesse, de sécuriser les modes actifs, et de développer le plan canopée tout en conservant les lignes de bus structurantes,
- adapter les aménagements en fonction de la configuration du site, qui peut être sectionné en 3 tronçons :
 - Secteur 1 : de l'avenue Racine au pont SNCF - Sur ce secteur, des bandes cyclables existent en partie et des carrefours nécessitent d'être améliorés,

- Secteur 2 : du pont SNCF à la rue des Ducs - Sur ce secteur, des pistes cyclables unidirectionnelles existent en partie et certains aménagements actuels nécessitent d'être améliorés. En fonction de ce qui sera prévu sur les autres secteurs, il serait possible de modifier les aménagements existants ;
- Secteur 3 : de la rue des Ducs à Rotonde- Sur ce secteur, les emprises sont réduites entre la rue des Ducs et la rue des Pinsons, et il ne sera pas forcément possible de faire des aménagements en site propre. Un plan de circulation a été mis en place à titre expérimental au printemps 2024, la concertation a permis de vérifier l'intérêt de ce plan de circulation et de proposer des aménagements complémentaires pour les modes actifs. Au droit du parking du cimetière israélite, la continuité de la piste cyclable devra être assurée ;
- améliorer les connexions avec les aménagements cyclables existants, identifiés au Schéma directeur vélo, adjacents à la route d'Oberhausbergen.

2. Cadre de la concertation

La concertation s'inscrit dans le cadre d'une concertation préalable au titre des articles L 103-2, R103-1 et L. L.103-4 du Code de l'urbanisme.

Le démarrage de la concertation a fait l'objet de l'arrêté EMS-2024-09-05, précisant les objectifs poursuivis et les modalités de concertation relatives au projet, publié le 20 septembre 2024.

B. Mise en œuvre et respect des modalités de la concertation

Conformément à l'arrêté EMS-2024-09-05 publié le 20 septembre 2024, la concertation préalable a été organisée du 21 septembre au 31 décembre 2024, selon les actions suivantes :

- **une page dédiée sur le site internet participer.strasbourg.eu**, avec informations concernant le projet, ouverte à partir du 21 septembre 2024 et espace de dépôts de commentaires ouvert du 21 septembre au 20 novembre 2024,
- **un stand d'information et recueil d'éléments de diagnostic lors de l'évènement « Sans voiture Simone »** dans le quartier de Cronenbourg, le 22 septembre 2024,
- **un questionnaire sur la page internet <https://stras.me/route-oberhausbergen>**, aux sujets des usages actuels et des attentes du projet, du 21 septembre au 20 novembre 2024,
- **deux ateliers participatifs par secteur** permettant aux participants de faire des propositions d'aménagement :
 - Atelier du 21 novembre 2024 : secteur Brasseries et secteur St Florent, Rotonde
 - Atelier du 3 décembre 2024 : secteur St Antoine, quartier Cronenbourg / quartier Hautepierre

Il a également été inclus par la suite dans la concertation :

- **une expérimentation de boîtiers d'enquête** afin de recueillir les attentes des habitants et usagers de la route d'Oberhausbergen sur le projet et ceci, directement sur les lieux. Trois boîtiers d'enquête ont été implantés du 1^{er} au 23 octobre 2024 sur trois secteurs de la route d'Oberhausbergen : Saint-Antoine, quartier Cronenbourg / quartier Hautepierre ; Brasseries et Saint-Florent / Rotonde

Le bilan de la concertation a été présenté lors de l'assemblée de quartier Cronenbourg sud le 3 juillet 2025.

1. Information du public : affichage, publicité

L'arrêté fixant les modalités d'organisation de la concertation préalable a été affiché au siège de l'Eurométropole, 1 Parc de l'Étoile, 67076 Strasbourg pendant toute la durée de la concertation. Il a été également publié sur le site internet de l'Eurométropole de Strasbourg et sur la page dédiée à la concertation.

Pour informer sur le projet (QR code renvoyant sur la page internet dédiée) et notamment de la tenue d'un stand lors de l'évènement « Sans voiture Simone », des affiches ont été placées dans les commerces situées le long de la route d'Oberhausbergen (semaine 38, 2024). Au total, 80 affiches ont été distribuées.

Ensuite, pour informer sur le projet (QR code renvoyant sur la page internet dédiée) et notamment sur les dates des ateliers participatifs, des flyers et des affiches ont été distribués dans les commerces de la route d'Oberhausbergen mais également dans les boîtes aux lettres des immeubles et maisons individuelles d'un périmètre défini (cf. annexe 2) à proximité de la route d'Oberhausbergen (semaine 45, 2024). Au total, 2600 flyers et 70 affiches ont été distribués.

Une communication sur le projet a été également réalisée sur la page Facebook Participer.Strasbourg.

2. Articles de presse

Plusieurs articles sont parus à l'occasion de la consultation : des articles sur le projet, sur le lancement de la consultation du public et suite aux réunions publiques.

2 articles de presse en ont rendu compte, un dans les DNA, et un dans le Strasbourg Magazine.

Les Dernières Nouvelles d'Alsace :

- 23 novembre 2024 : Quand résoudre les problèmes de circulation à Strasbourg a tout du puzzle

Strasbourg Magazine :

- Novembre/Décembre 2024 : Consultation pour la route d'Oberhausbergen. Des boitiers ont été installés pour permettre aux usagers de donner leur avis.

C. Synthèse des avis exprimés pendant les différentes phases de la concertation

1. Contributions sur le site internet : synthèse des points abordés

La mise en ligne du projet a généré 12 commentaires entre la date du 23 septembre et le 30 septembre 2024.

Globalement, ce projet est accueilli avec satisfaction. Cela se traduit d'ailleurs par les « pouces » permettant d'avoir une vision générale des retours avec 16 personnes qui approuvent le projet contre 2 qui désapprouvent.

Les commentaires ont été classés par thématique ci-après :

1.1. Un diagnostic des aménagements actuels

Remarques des participants :

En général, les différents flux de circulation de la route d'Oberhausbergen manquent de lisibilité et de sécurité.

- **Secteur St Antoine, quartier Cronenbourg / quartier HautePierre :** les îlots refuges sont dangereux pour les cyclistes car les automobilistes ayant une vitesse relativement élevée passent proches de ces derniers.

- **Secteur Brasseries** : interruption dangereuse des pistes unidirectionnelles au niveau du pont SNCF et en amont de l'intersection rue des Ducs/rue Jacob générant des conflits piétons/cycles.
- **Secteur St Florent, Rotonde**, entre rue des Pinsons et rue Neuve : du stationnement sauvage gêne le passage des bus.
- **Secteur St Florent, Rotonde**, au niveau de la place Georg Simmel (parking du cimetière israélite) : absence d'aménagement cyclable engendrant des comportements de cyclistes accidentogènes et des conflits avec la sortie de l'école de la doctrine chrétienne.

1.2. Des propositions d'aménagement

Remarques des participants :

- **Secteur St Antoine, quartier Cronenbourg / quartier Hautepierre**
 - Aménager une piste bidirectionnelle côté nord avec des places de stationnement longitudinales des 2 côtés.
 - Mettre en place des ralentisseurs pour réduire la vitesse des automobilistes.
- **Secteur Brasseries**
 - Au niveau des interruptions des pistes unidirectionnelles, prévoir un marquage au sol sur trottoir pour un partage piétons/cycles.
- **Secteur St Florent, Rotonde**
 - Autoriser l'accès à la rue Grimling seulement pour les automobilistes riverains. Les automobilistes ont une vitesse excessive et la visibilité des cyclistes est mauvaise au niveau du virage.
 - Mettre en sens unique le tronçon entre la rue des Ducs et la route Marcel Proust afin de sécuriser les modes actifs. À noter qu'au moment de l'arrivée du tramway cette solution avait été étudiée et proposée, mais non retenue.
 - Maintenir les places de stationnement bleues existantes et en créer de nouvelles afin de faciliter l'accès aux commerces de proximité. La pharmacie de Cronenbourg et l'épicerie Rouge Tomate (48 route d'Oberhausbergen) ont affirmé ce besoin à côté de leurs commerces lors d'un échange avec la DT.
 - Supprimer le stationnement côté sud avant le carrefour route Marcel Proust afin de dégager un passage pour les cyclistes.

Il a également été proposé d'aménager les carrefours avec de l'enrobé coloré afin de bien marquer la trajectoire des cyclistes et ainsi leur priorité.

Un itinéraire alternatif pour les cyclistes est proposé par la route Marcel Proust puis l'avenue Molière, afin d'éviter le passage sur la route d'Oberhausbergen et ainsi son réaménagement.

1.3. Des interrogations et points de vigilance

Questionnements des participants et réponses associées :

- Pourquoi se charger de cette portion qui a déjà été réaménagée il y a quelques années (et plutôt bien aménagée entre la rue des Ducs et le pont SNCF) alors que de l'autre côté, sur le même tronçon Route de Mittelhausbergen il n'y a aucun aménagement cyclable ?
Réponse : la route de Mittelhausbergen ne fait pas partie du présent projet mais des aménagements tactiques cyclables ont été récemment réalisés et ce projet est inscrit au Plan vélo pour un aménagement à plus long terme. La rue de Berstett, rue transversale, a aussi bénéficié dernièrement d'un aménagement léger. Les aménagements existants à destination des modes actifs sur la route d'Oberhausbergen sont discontinus et incomplets. Le projet a pour objectif à terme d'améliorer ces aménagements afin de créer un axe cyclable structurant inclus

dans le réseau Vélostras J, qui relie le centre-ville de Strasbourg à la commune d'Oberhausbergen et au-delà à la communauté de communes du Kochersberg-Ackerland).

- Point de vigilance 1 / crainte : la mise en sens unique du tronçon entre la rue des Ducs et la route Marcel Proust, où se situe des commerces de proximité, engendrerait un allongement des circuits de circulation et une surfréquentation des rues transversales occasionnant des nuisances pour les riverains.
- Point de vigilance 2 : prendre en compte les nuisances de pollution et sonores que pourraient engendrer potentiellement une modification des sens de circulation.

2. Stand d'information et recueil lors de l'évènement « Sans Voiture Simone » : Synthèse des remarques émises par les participants

a) Secteur St Antoine, quartier Cronembourg / quartier Hautepierre

- Les places de stationnement en bordure des bandes cyclables sont accidentogènes pour les cyclistes à cause des ouvertures de portières.
- Les bandes cyclables sont trop étroites et génèrent une insécurité pour les cyclistes.
- Demande de création de P+R s'il y a suppression de place de stationnement sur la route d'Oberhausbergen dans le cadre de ce projet.

b) Secteur Brasseries

- Carrefour rue Jacob/rue des Ducs : la durée du feu piéton est trop courte pour traverser la rue des Ducs.
- Carrefour rue Jacob/rue des Ducs : la placette, parfois en friche, oblige les piétons à circuler sur la route.
- 59 route d'Oberhausbergen : un manque de visibilité en sortie de garage est causé par du stationnement sauvage devant et/ou des voitures stationnées trop proches de part et d'autre de la sortie.

c) Secteur St Florent, Rotonde

Cœur de quartier

- Difficulté d'accès PMR sur les trottoirs de ce secteur.
- Voitures en double file au niveau de la boulangerie Olland : pourquoi ne pas y faire des places dépose minute ?
- Rue du sable : absence de traversée piétonne.

Place Georg Simmel

- Cohabitation dangereuse entre les cyclistes et les automobilistes déposant les enfants aux heures de pointe.
- Revêtement à refaire au niveau de la piste bidirectionnelle existante allant vers Strasbourg Centre.

Plus généralement, les usagers de la route d'Oberhausbergen affirment qu'il y a de nombreuses incivilités sur l'axe ce qui explique pourquoi certains, notamment des familles, ne l'empruntent pas à vélo pour une question de sécurité. Une végétalisation de l'axe est attendue sur tout le linéaire de la route d'Oberhausbergen.

3. Questionnaire en ligne : Synthèse des résultats

Les résultats du questionnaire sont en annexe 3.

3.1. Profil des participants

Un questionnaire a été publié sur le site internet.participer.strasbourg.eu aux sujets des usages actuels et des attentes du projet, du 21 septembre au 20 novembre 2024.

420 réponses terminées ont été recensées.

Parmi les moyens de transport majoritaires utilisés par les répondants sur la route d'Oberhausbergen (ou en partie), 30% des répondants utilisent le vélo, 28% utilisent la voiture, 26% la marche à pied et 15% les transports en commun (et 1% autres).

42% des répondants sont des usagers des commerces et des services situés sur la route d'Oberhausbergen, 30% des riverains, 23% des passants sans arrêt, 3% de commerçants et 2% d'autres professionnels travaillant sur la route.

La tranche d'âge majoritaire des participants est entre 31 et 46 ans (55%), suivie par les tranches d'âge : 47-62 ans (26%), 16-30 ans (10%), 63 ans et plus (8%) et 15 et moins (0%).

3.2. Un diagnostic de l'existant par secteur

La question suivante a été posée aux cyclistes et piétons circulant sur la route d'Oberhausbergen : **Êtes-vous d'accord avec les affirmations suivantes :**

- vous vous sentez en sécurité
- la cohabitation avec les bus et les voitures se passe bien
- la cohabitation avec les cyclistes et les voitures se passe bien
- la cohabitation avec les piétons et les voitures se passe bien
- la cohabitation avec les cyclistes et les piétons se passe bien
- le trajet est direct ou rapide
- le trajet est agréable

a) Secteur St Antoine, quartier Cronembourg / quartier Hautepierre

La majorité des cyclistes et piétons sont d'accord (% plutôt d'accord + % tout à fait d'accord) pour affirmer que le trajet est direct et rapide sur ce secteur (71%), qu'il y a une bonne cohabitation entre mêmes types d'usagers (74%), une bonne cohabitation entre modes actifs (65%) et que les piétons ont un sentiment de sécurité (57%).

Cependant, la majorité des cyclistes et piétons ne sont pas d'accord (% pas vraiment d'accord + % pas du tout d'accord) pour affirmer que le trajet est agréable (63%). De plus, les cyclistes trouvent qu'il y a une mauvaise cohabitation entre cyclistes et voitures/bus (68%) et qu'un sentiment d'insécurité règne sur ce secteur (72%).

b) Secteur Brasseries

La majorité des cyclistes et piétons sont d'accord (% plutôt d'accord + % tout à fait d'accord) pour affirmer que le trajet est direct et rapide (78%), qu'il y a une bonne cohabitation entre mêmes types d'usagers (77%) et un sentiment de sécurité sur ce secteur (56%).

Cependant, la majorité des cyclistes ne sont pas d'accord (% pas vraiment d'accord + % pas du tout d'accord) pour affirmer qu'il y a une bonne cohabitation entre cyclistes et voiture/bus (68%).

c) Secteur St Florent, Rotonde

La majorité des cyclistes et piétons sont d'accord (% plutôt d'accord + % tout à fait d'accord) pour affirmer que le trajet est direct et rapide sur ce secteur (60%) et qu'il y a une bonne cohabitation entre mêmes types d'usagers (62%).

Cependant, la majorité des cyclistes et piétons ne sont pas d'accord (% pas vraiment d'accord + % pas du tout d'accord) pour affirmer que le trajet est agréable (64%). De plus, les cyclistes trouvent qu'il y a une mauvaise cohabitation entre cyclistes et voiture/bus (73%), qu'il y a un sentiment d'insécurité sur ce secteur (74%) et les piétons trouvent qu'il y a une mauvaise cohabitation entre cyclistes et piétons (51%).

Pour information, la moyenne des 2 pourcentages est donnée lorsque les 2 types d'usagers (piétons et cyclistes) sont concernés par une affirmation.

3.3. Des attentes sur le réaménagement de la route d'Oberhausbergen par secteur

La question suivante a été posée à tous les participants au questionnaire : **Quelles sont vos attentes pour ce futur réaménagement de la route d'Oberhausbergen ?**

Les résultats des réponses se trouvent ci-dessous, le pourcentage des réponses positives (% tout à fait important + % plutôt important) est indiqué.

- **Améliorer la sécurité routière :**

Limiter le nombre de places de parking sur la chaussée (75%)

Réduire la vitesse de la circulation automobile (73%)

Renforcer la signalisation et l'éclairage (68%)

Installer des chicanes et autres dispositifs de ralentissement (60%)

- **Développer des aménagements en faveur des modes actifs :**

Aménager des pistes cyclables séparées de la chaussée (90%)

Favoriser les traversées piétonnes sécurisées (85%)

Créer des trottoirs plus larges et confortables (66%)

- **Développer des espaces verts et des lieux de rencontres :**

Planter des arbres et des arbustes (97%)

Favoriser la biodiversité (87%)

Créer des places et des jardins publics (83%)

De plus, une question sur les intersections à retravailler en priorité a également été posée aux usagers pour l'entièreté de l'axe. Les 4 intersections majoritaires à retravailler pour les répondants sont les intersections suivantes : route Marcel Proust, rue des Ducs, rue de Stutzheim et rue Alfred de Vigny.

3.4. Des craintes exposées en commentaires

a) Secteur St Antoine, quartier Cronembourg / quartier Hautepierre

- Des bandes cyclables peu sécurisées pour les cyclistes et non respectées par les automobilistes : largeurs étroites, sans séparateur, stationnement sauvage sur les bandes et arrêt de bus qui interrompt les bandes.
- Stationnement « légal » de voitures sur trottoirs dangereux pour les cyclistes : des portières peuvent s'ouvrir côté chaussée alors que le cycliste circule sur la bande cyclable.
- Beaucoup d'incivilités causées par les automobilistes : stationnement sauvage, non-respect des feux de signalisation et vitesse excessive.
- Sortie/entrée de la station-essence : des automobilistes coupent la bande cyclable et le trottoir sans regarder.
- Restaurant en face de la station-essence : stationnement sauvage sur la bande cyclable.

- Durée trop courte du feu piéton à hauteur du 279 pour pouvoir traverser.

b) Secteur Brasseries

- Interruptions des pistes unidirectionnelles de part et d'autre du secteur : la portion sous le pont SNCF est dangereuse.
- Traversées piétonnes dangereuses, notamment aux arrêts de bus : il faut des ralentisseurs sur cette ligne droite et un dispositif empêchant les voitures de se déporter dans la voie d'en face afin de doubler les bus à l'arrêt Brasseurs.
- Stationnement sauvage de voitures et camionnettes sur les trottoirs ou sur la piste cyclable, notamment proche du Super U et côté brasserie. Les piétons doivent alors circuler sur la piste cyclable, ce qui engendre ainsi des conflits piétons/cycles (car trottoirs étroits et parfois présence de poubelles).
- La sortie par l'allée Cérès du parking du Super U débouchant sur la route d'Oberhausbergen est une vraie zone dangereuse.
- La rue Grimling sert d'évitement aux feux de la rue Jacob pour rejoindre la rue des Ducs/ ou la route Marcel Proust. Elle est souvent dangereuse car les voitures y roulent trop vite et coupent le virage.

c) Secteur St Florent, Rotonde

- Carrefour Proust/Oberhausbergen dangereux : pas de connexion cyclable entre le cœur de quartier et la piste place Georg Simmel, et insertion cyclistes très difficile depuis la cour Fernand Jaenger.
- Carrefour Proust/Oberhausbergen : revoir la chronologie des feux. Lorsque le feu routier à hauteur de la rue de l'anneau passe au rouge, le feu pour les piétons au droit de la rue des Pinsons passe au vert. Cependant, lors de cet espace-temps, il y a encore des voitures qui vont en direction de Hautepierre et qui franchissent le passage piéton même si le feu de ce dernier est passé au vert.

Cœur de quartier :

- Manque de piste cyclable en site propre, stationnement sauvage qui oblige les cyclistes à zigzaguer. Certains empruntent les trottoirs qui sont déjà très étroits.
- Manque de stationnement vélo.
- Trottoirs trop étroits pour croiser des poussettes ou pour marcher avec un enfant à la main or ce secteur draine beaucoup de piétons. Les trottoirs sont également difficiles à emprunter pour les personnes à mobilité réduite et les traversées piétonnes ne sont pas respectées par les automobilistes en raison de leur vitesse excessive. Les piétons ne se sentent pas en sécurité.
- Commerces difficiles d'accès en voiture au niveau du cœur de quartier : trafic important aux heures de pointe, vitesse excessive, places de stationnement toujours occupées, stationnement sauvage, arrêt en double file de voitures et camionnettes et peu de places bleues. Les automobilistes font parfois des demi-tours notamment au niveau de l'impasse à côté de la boulangerie Olland.
- Certains souhaiteraient une mise en sens unique du cœur de quartier sur la route d'Oberhausbergen, afin de sécuriser les modes actifs tandis que d'autres préféreraient un ralentissement de la vitesse des automobilistes uniquement, pour éviter de reporter le trafic sur les rues avoisinantes.

- Rue du cerf : les vélos qui remontent la rue du Cerf pour rejoindre la route d'Oberhausbergen ont un champ de visibilité réduit sur le trottoir.
- Rue du gazon/route d'Oberhausbergen : bordure de trottoir assez haute et dangereuse pour les cyclistes (itinéraire cyclable de contournement de la route d'Oberhausbergen vers la route Marcel Proust).

Place Georg Simmel :

- Places de stationnement du cimetière inutilisées la plupart du temps : pourquoi ne pas mettre toutes les places en dépose minute pour permettre de déposer les enfants en sécurité ?
- Conflits cyclistes/piétons et automobilistes déposant les enfants à l'école aux heures de pointe. Les voitures sortent de leur place de stationnement sans regarder. Les cyclistes ont également une vitesse excessive.
- Manque de sécurité au passage piéton situé face au Najiba, absence de refuge piétons entre la chaussée et la piste cyclable.

Enfin, les remarques plus générales sur la route d'Oberhausbergen portaient sur le confort des modes actifs : point d'attention sur l'éclairage et nécessité de proposer de la végétation pour apporter de la fraîcheur sur cet axe dépourvu d'arbres.

4. Boitiers d'enquête sur route d'Oberhausbergen

Les résultats des boitiers d'enquête sont en annexe 3.

4.1. Profil des participants

Trois boitiers d'enquête ont été implantés du 1^{er} au 23 octobre 2024 sur trois secteurs de la route d'Oberhausbergen : Saint-Antoine, quartier Cronembourg / quartier Hautepierre ; Brasseries et Saint-Florent/Rotonde. Le but de cette expérimentation est de recueillir les attentes des habitants et usagers de la route d'Oberhausbergen sur le projet et ceci, directement sur les lieux.

450 réponses terminées ont été recensées.

Parmi les moyens de transport majoritaires utilisés par les répondants sur la route d'Oberhausbergen (ou en partie), 45% des répondants utilisent la marche à pied, 35% utilisent le vélo, 14% la voiture et 3% les transports en commun (et 3% autres).

72% des répondants sont des riverains, 13% des usagers des commerces et des services situés sur la route d'Oberhausbergen, 8% des passants sans arrêt, sur la route d'Oberhausbergen. 7% de professionnels travaillant sur la route et 1% de commerçants travaillant sur la route.

Comme pour le questionnaire, la tranche d'âge majoritaire des participants est entre 31 et 46 ans (41%) mais suivie par les tranches d'âge : 16-30 ans (19%), 47-62 ans (18%), 63 ans et plus (16%) et 15 et moins (6%).

4.2. Des attentes sur le réaménagement de la route d'Oberhausbergen par secteur

a) Secteur St Florent, Rotonde

Améliorer la sécurité routière :

- 83% des répondants souhaitent renforcer la signalisation et l'éclairage sur ce secteur.
- 76% des répondants sont favorables à une réduction de la vitesse de la circulation automobile dans le cadre de ce projet.

Développer des aménagements en faveur des modes actifs :

- 91% des répondants souhaitent que le réaménagement de ce secteur favorise les traversées piétonnes sécurisées (% tout à fait important + % plutôt important).
- 82% des répondants veulent des pistes cyclables séparées de la chaussée.

Développer des espaces verts et des lieux de rencontre :

- Plus de 77 % des répondants souhaitent l'ensemble des attentes proposées (éviter de bétonner les sols, favoriser l'écoulement et le stockage, planter des arbres et des arbustes (93%), etc.).

b) Secteur Brasseries

Améliorer la sécurité routière :

- 79% des répondants souhaitent renforcer la signalisation et l'éclairage sur ce secteur.
- 73% des répondants sont favorables à la mise en place d'une zone 30km/h sur ce tronçon.

Développer des aménagements en faveur des modes actifs :

- 92% des répondants souhaitent que le réaménagement de ce secteur favorise les traversées piétonnes sécurisées (% tout à fait important + % plutôt important).
- 88% des répondants veulent des pistes cyclables séparées de la chaussée.

Développer des espaces verts et des lieux de rencontre :

- 91% des répondants souhaitent planter des arbres et arbustes pour ce projet.

c) Secteur St Antoine, quartier Cronenbourg / quartier Hautepierre

Améliorer la sécurité routière :

- 77% des répondants souhaitent renforcer la signalisation et l'éclairage sur ce secteur.

Développer des aménagements en faveur des modes actifs :

- 86% des répondants souhaitent que le réaménagement de ce secteur favorise les traversées piétonnes sécurisées (% tout à fait important + % plutôt important).
- 86% des répondants veulent des pistes cyclables séparées de la chaussée.

Développer des espaces verts et des lieux de rencontre :

- 75% des répondants souhaitent planter des arbres et arbustes pour ce projet.

5. Deux ateliers participatifs par secteur des 21 novembre et 3 décembre 2024

Elus présents :

Mme Sophie Dupressoir - Conseillère municipale déléguée en charge de la ville marchable et cyclable
M. Guillaume Libsig - Adjoint à la Maire de Strasbourg en charge de la vie associative, les animations urbaines, la vie étudiante et la jeunesse et référent de quartier Cronenbourg Sud.

Environ 40 participants pour l'atelier du 21 novembre 2024

Environ 20 participants pour l'atelier du 3 décembre 2024

5.1. Organisation des ateliers

Après une présentation générale des objectifs et des grandes lignes du projet, un extrait de l'analyse des réponses du questionnaire et des boitiers d'enquête a été détaillé (cf. document de présentation des ateliers sur <https://stras.me/route-oberhausbergen>). Les participants ont ensuite été invités à se répartir par groupe de travail afin d'élaborer des propositions d'aménagement sur profils voirie puis d'identifier les besoins d'aménagement sur plans par secteur.

Le déroulé des 2 ateliers est identique.

5.2. Atelier participatif du 21 novembre 2024 : secteur Brasseries et secteur St Florent, Rotonde

5.1.2 Élaboration de propositions d'aménagement sur profil voirie

a) Profil place Georg Simmel (Secteur St Florent, Rotonde)

Plusieurs propositions assez contrastées ont été émises par les participants en fonction des groupes :

- Proposition de piste bidirectionnelle au sud, côté route. Aménagement d'une zone de rencontre en sens unique sur place Georg Simmel. Suppression du stationnement sur place Georg Simmel. Suppression du couloir bus.



- Proposition de piste bidirectionnelle au sud, côté place. Mise en sens unique de la place Georg Simmel et stationnement longitudinal en dépose-minute. Conservation du couloir bus. Maintien du stationnement côté nord.



- Proposition de pistes unidirectionnelles au sud, côté place et au nord. Stationnement longitudinal sur la place. Plantation d'un 2^e alignement d'arbre. Conservation du couloir bus.



- Proposition de piste bidirectionnelle au sud, côté place. Conservation de la piste unidirectionnelle côté nord. Mise en sens unique de la place. Suppression du parking. Plantation d'un 2^e alignement d'arbre. Conservation du couloir bus. Maintien du stationnement côté nord.



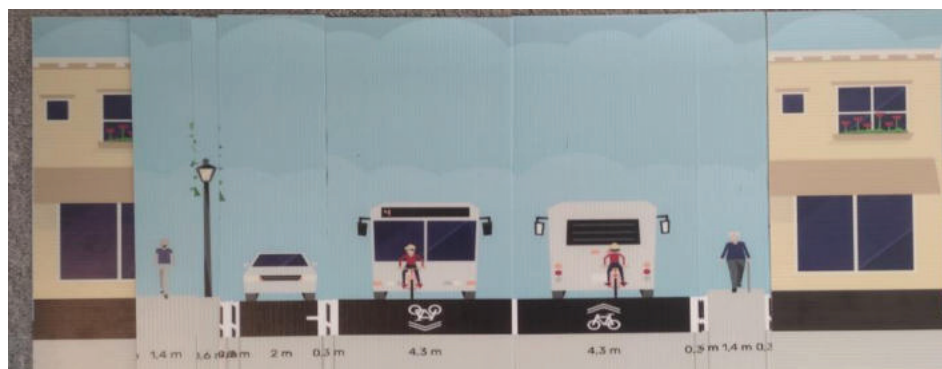
- Proposition de piste bidirectionnelle au sud, côté place. Suppression du stationnement sur place Georg Simmel, mise en sens unique de cette dernière. Plantation d'un 2^e alignement d'arbre. Conservation du couloir bus. Maintien du stationnement côté nord.



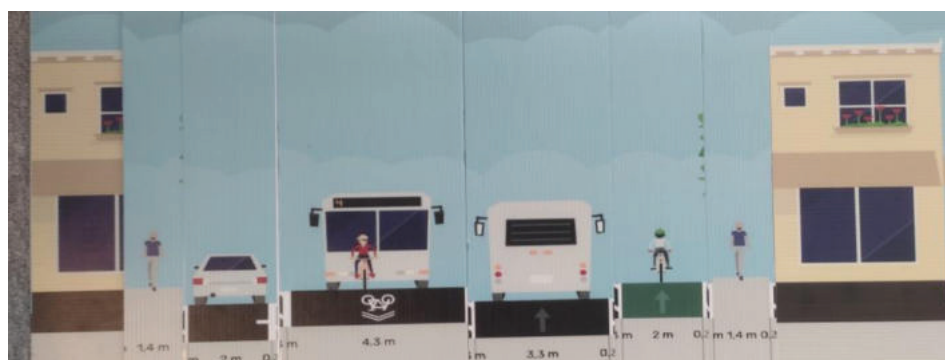
b) Profil cœur de quartier (Secteur St Florent, Rondelle)

Là aussi les propositions ont été assez différentes selon les participants :

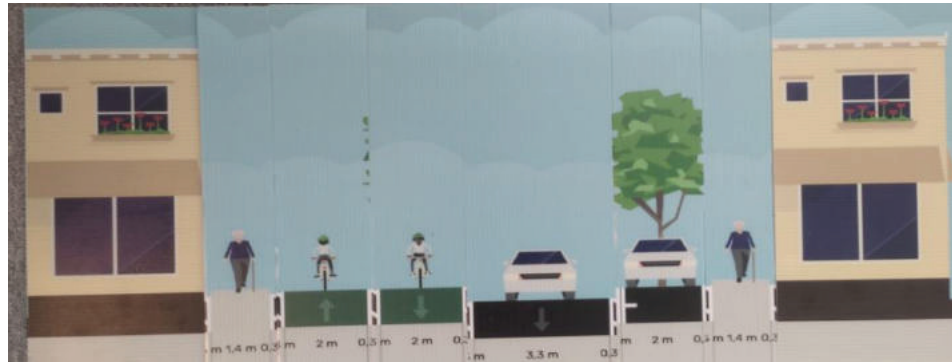
- Proposition de vélorues à double sens



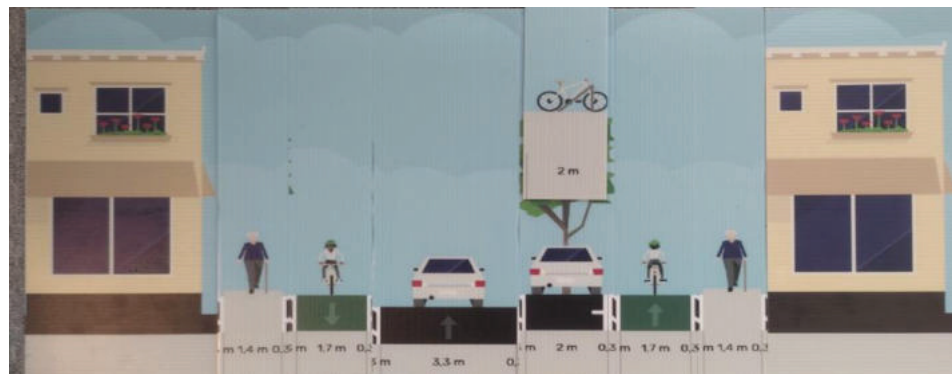
- Proposition de couloir mixte cyclistes/bus dans un sens et voie de circulation avec piste cyclable unidirectionnelle dans l'autre.



- Proposition de piste bidirectionnelle côté sud avec mise en sens unique dans le sens Est -> Ouest (inversé sur coupe)



- Proposition de pistes unidirectionnelles avec mise en sens unique dans le sens Est -> Ouest.



- Toutes les propositions ci-dessus réduisent les largeurs de trottoirs à 1.4 m par trottoir or la largeur existante est de 1.8m.
- Maintien d'un côté de stationnement au niveau des commerces, avec alternance places de stationnement / arbres.
- Ajout d'arceaux à vélo.
- Plantation d'alignement d'arbres, entre les places de stationnement.

5.2.2 Identification des besoins d'aménagement sur plans par secteur

a) Secteur Brasseries

- Souhait d'une traversée piétonne côté Est et traversée cyclable pour aller au Super U depuis la piste unidirectionnelle venant d'Oberhausbergen.

b) Secteur St Florent, Rotonde

- Demande d'arceaux à vélo au niveau de l'épicerie Tat Market.
- Sécuriser l'accès à l'école rue Neuve.
- Proposition de déplacement de l'arrêt de bus Jacob au niveau de la rue des Ducs (si mise en sens unique).

- Mise en place de dispositifs pour ralentir la vitesse des automobilistes (feux pédagogiques, coussins berlinois et chicanes...) et passage en zone 30 sur certaines portions.

5.3. Atelier participatif du 3 décembre 2024 : secteur St Antoine, quartier Cronenbourg / quartier Hautepierre

5.1.3 Élaboration de propositions d'aménagement sur profil voirie

a) Profil près de la pharmacie Ste Catherine

Sur ce tronçon les propositions ont fait consensus :

- Proposition commune d'une piste bidirectionnelle côté nord, permettant un raccord avec la piste bidirectionnelle existante côté Oberhausbergen.



- Conservation des 2 côtés de stationnement, avec alternance places de stationnement / arbres.
- Plantation d'alignement d'arbres, entre les places de stationnement.

5.2.3 Identification des besoins d'aménagement sur plans par secteur

a) Secteur St Antoine, quartier Cronenbourg / quartier Hautepierre

- Souhait d'une piste bidirectionnelle séparée de la chaussée, la majorité des participants souhaite que la piste soit au nord afin de la raccorder plus facilement à la piste bidirectionnelle allant vers Oberhausbergen, bien qu'une personne ait proposé côté sud, justifié par le fait que le côté nord de la route d'Oberhausbergen soit plus résidentiel.
- Faire passer la piste bidirectionnelle dans le square du Lazaret et valoriser cet espace.
- Mise en place de dispositifs pour ralentir la vitesse des automobilistes (feux pédagogiques, coussins berlinois et chicanes...) et passage en zone 30 sur certaines portions.
- Maintien du stationnement existant avec alternance de plantation d'arbres et d'arceaux à vélo.
- Demande d'arceaux à vélo au niveau du carrefour rue de Stutzheim/route d'Oberhausbergen.
- Élargissement du trottoir sud au niveau du 191 route d'Oberhausbergen.
- Intersection rue Marguerite Yourcenar/route d'Oberhausbergen à sécuriser pour les cyclistes : propositions de carrefour à feux ou mise à sens unique nord>sud de la rue Marguerite Yourcenar.

- Demande d'arceaux à vélo au niveau de la pharmacie Ste Catherine.
- Demande de mise en place de ralentisseurs sur la rue de Duntzenheim.
- Traversée piétonne pour accéder aux conteneurs à déchets, entre rue de Monswiller et rue de Birkenwald.
- Demande d'arceaux à vélo au niveau de la brasserie Chez Louise, de la boulangerie Cro Grain, du tabac presse et proche des arrêts de bus.
- Traversée cyclable route de Saverne/route d'Oberhausbergen à matérialiser davantage.
- Proposition de création, en entrée de ville, d'un parking afin de désencombrer l'axe des voitures (report modal) pour les personnes venant d'Oberhausbergen et souhaitant aller sur Strasbourg.
- Souhait de végétaliser la route d'Oberhausbergen sur ce secteur, entre les places de stationnement longitudinales.
- Point de vigilance : prendre en compte le gabarit des vélos cargos si mise en place de chicanes.

6. Autre contribution : pétition à la suite de la mise en place de la rue scolaire aux abords de la Doctrine chrétienne, Place Georg Simmel à Strasbourg

6.1. Contexte

Au vu des nombreux conflits d'usage sur la place Georg Simmel entre piétons, cyclistes et automobilistes, notamment aux horaires d'entrées et de sorties des élèves de l'école de la Doctrine Chrétienne, il a été mis en place un dispositif de « rue scolaire » aux abords de l'école.

Ainsi, depuis janvier 2025, seulement l'accès aux véhicules non motorisés et aux piétons est autorisé aux abords de l'école sur deux tranches horaires restreintes, communiquées par la Doctrine Chrétienne, à savoir : de 7h30 à 8h45 et de 15h30 à 16h30.

Les parents d'élèves souhaitant déposer leurs enfants avec un véhicule motorisé peuvent le faire en profitant de la dépose-minute de 30 minutes de stationnement gratuit au P+R Rotonde. Il leur suffit de présenter le ticket à la borne de sortie sans passer par la caisse pour quitter le parking.

À la suite de la présentation de l'aménagement de rue scolaire en décembre 2024, le collectif « La Rotonde : Ensemble pour une mobilité sereine et responsable », constitué de membres de l'Organisme de Gestion de l'école, de la direction de l'école Doctrine Chrétienne et des équipes éducatives, de l'association des parents d'élèves, de parents d'élèves, de riverains et citoyens de Cronembourg a été créé.

Ce collectif a lancé une pétition (295 signatures) pour présenter leurs arguments et des propositions alternatives à la rue scolaire. Il qualifie l'aménagement de rue scolaire « excessif et inadapté ». Pour ce collectif, le bâtiment de l'école ne donne pas directement sur une rue mais sur un parking avec parvis, contrairement aux rues fermées pour d'autres écoles. De plus, la suppression des places de stationnement n'est pas justifiée puisque l'offre de stationnement est déjà restreinte dans ce secteur (P+R souvent complet), ce qui accentue les problèmes (stationnement sauvage, etc.). La pétition ajoute que la problématique des cyclistes n'a pas été traitée (vitesse excessive).

6.2. Propositions

Le collectif affirme que « ce sont les incohérences signalétiques du parking qui sont à la source du désordre et des quelques premiers incidents et mécontentements ». Il propose de créer 3 zones distinctes par mode de transport (piétons/cyclistes/automobilistes).

Les propositions sont de :

- Permettre aux voitures d'entrer par un côté du parking, de se stationner en marche arrière, puis de ressortir en marche avant de l'autre côté (stationnement minute en épis).
- Mettre en place une zone de rencontre de l'arrêt de tram Saint Florent jusqu'au parvis de l'école.
- Permettre aux piétons de traverser sur des passages matérialisés au sol en utilisant le large trottoir qui longe le cimetière.
- Utiliser les pistes existantes de chaque côté de la route d'Oberhausbergen et mettre en place des dispositifs adaptés pour réduire la vitesse des cyclistes (ex : panneaux informant la présence d'une école).
- Mettre en place une écluse à vélo pour permettre aux piétons de traverser la piste cyclable au niveau du passage piéton en face du restaurant Le Najiba.

À noter que le dispositif de « rue scolaire » est mis en place provisoirement en attendant le projet de réaménagement de la route d'Oberhausbergen.

D. Justification des propositions écartées et liste des orientations retenues pour la suite des études

1.1. Propositions écartées

1.2.1 Secteur St Antoine, quartier Cronenbourg / quartier HautePierre

La demande de création de P+R pour compenser les places de stationnement qui seront potentiellement supprimées dans le cadre de ce projet ne fait pas parti de l'emprise. Par ailleurs deux P+R se situent déjà à proximité (Ducs et Rotonde).

La proposition de faire passer la nouvelle piste cyclable dans le square Lazaret ne sera pas étudiée puisque le square Lazaret ne se situe pas dans le périmètre du projet.

1.2.2 Secteur Brasseries

La demande de sécurisation de la rue Grimling pour réduire la vitesse des automobilistes ne peut être prise en compte car elle ne fait pas partie du périmètre du projet.

Il a également été relevé d'entretenir la placette au carrefour Jacob/Ducs afin d'éviter que les piétons circulent sur la chaussée. L'entretien a été depuis réalisé.

1.2.3 Secteur St Florent, Rotonde

Cœur de quartier :

La proposition de vélorues à double sens est écartée puisque, d'après les préconisations du Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement), celles-ci ne peuvent être fonctionnelles au vu du trafic actuel du cœur de quartier de Cronenbourg. En effet, le Cerema préconise de mettre en place une vélorue lorsque la vitesse est limitée à 30km/h et que le trafic motorisé est inférieur à 2000 unités de véhicule particulier par jour (dans les deux sens). Bien que la

vitesse soit limitée à 30km/h sur la route d'Oberhausbergen sur le tronçon cœur de quartier, le trafic motorisé est bien supérieur à 2000 uvp puisqu'il est de 8000 véhicules par jour (dans les deux sens).

Les propositions engendrant une mise en sens unique pour tous les véhicules motorisés du tronçon entre la rue des Ducs et la route Marcel Proust en direction d'Oberhausbergen, nécessitent des études complémentaires à long terme notamment sur le réseau de bus : reports de circulation, impacts sur la vitesse commerciale des bus (allongement du trajet), manque de lisibilité du trajet du bus, etc.

De plus, bien que l'objectif du projet soit de sécuriser les modes actifs avec des aménagements confortables, tous les scénarios proposés engendrent une réduction de largeur de trottoir par rapport à l'existant.

La demande de sécuriser la rue Neuve est écartée puisqu'une rue scolaire a été aménagée en décembre 2023 rue Neuve afin de sécuriser les entrées et sorties des élèves.

Place Georg Simmel :

La proposition de piste bidirectionnelle au sud, côté route avec un aménagement d'une zone de rencontre en sens unique sur la place Georg Simmel n'est pas retenue puisqu'elle celle-ci ne permet pas la conservation du couloir bus, qui doit être maintenu pour ne pas impacter la vitesse commerciale des bus aux heures de pointe.

La proposition de piste bidirectionnelle au sud, côté place avec la mise en sens unique de la place Georg Simmel, la mise en place de stationnement longitudinal en dépose-minute ainsi que la proposition de piste bidirectionnelle côté place et d'une plantation d'un 2e alignement d'arbre sont écartées en raison de leurs impacts potentiels sur les arbres existants.

Le scénario d'aménagement de pistes unidirectionnelles avec stationnement longitudinal sur la place n'est pas envisageable puisque la connexion serait compliquée entre la piste bidirectionnelle venant de Strasbourg centre et les futures pistes unidirectionnelles de part et d'autre de la chaussée.

L'aménagement d'une zone de rencontre de l'arrêt de tram Saint Florent jusqu'au parvis de l'école ne pourra être étudié puisqu'il nécessiterait de créer une entrée ou sortie du parking au niveau du carrefour Marcel Proust. Cette entrée/sortie engendrerait un feu de signalisation et donc un temps supplémentaire dans le cycle de feu. Le carrefour étant déjà saturé à l'heure actuelle, le SIRAC a émis un avis négatif.

Le renouvellement du revêtement de la piste bidirectionnelle existante allant vers Strasbourg Centre a été demandée. Cette proposition se trouve hors périmètre du projet mais pourra être prise en compte dans l'entretien des pistes.

Il a également été proposé d'aménager des places de stationnement en dépose minute au niveau des places du cimetière israélite au vu de leur faible fréquentation. Cette demande ne sera pas étudiée puisqu'il s'agit d'une parcelle privée appartenant au cimetière israélite et non à la ville et Eurométropole de Strasbourg.

1.2. Orientations retenues pour la suite des études

Pour la suite, une consultation de maîtrise d'œuvre sera lancée pour permettre la poursuite des études, intégrant les grands principes d'aménagement issus de la concertation.

Les propositions ont également été analysées au regard du budget disponible pour ce projet (2.5 M€ pour l'Eurométropole de Strasbourg et 400 K€ pour la Ville), qui ne permet pas de réaménager l'intégralité du périmètre de concertation. Ainsi, il a été favorisé les secteurs sur lesquels ce sont concentrés la plupart des attentes et les points noirs identifiés (notamment les carrefours).

Cette priorisation a pu être confirmée lors de l'atelier de quartier du 3 juillet 2025 avec les participants.

1.2.1 Secteur St Antoine, quartier Cronenbourg / quartier HautePierre

a) Principes d'aménagement

À l'horizon du projet (2027-2028), les points durs identifiés lors de la concertation seront traités : sécurisation des trajectoires cyclables au carrefour rue Marguerite Yourcenar, sécurisation de la bande cyclable au niveau de la station-essence et mise en place de ralentisseurs et feux récompenses au droit du square Lazaret.

Les 2 côtés de stationnement seront conservés sur ce tronçon.

À plus long terme, et sous réserve de l'inscription de crédits complémentaires lors du prochain mandat municipal, la proposition d'aménagement émise lors de l'atelier pourra être mise en œuvre, à savoir la mise en place d'une piste bidirectionnelle et la plantation d'arbres d'alignement tout en conservant le double-sens de circulation et du stationnement de part et d'autre.

b) Autres éléments ponctuels à intégrer dans le projet

Élargissement de trottoir :

- Élargissement du trottoir sud au niveau du 191 route d'Oberhausbergen.

Dispositifs de ralentissement :

- Mise en place de mesures pour ralentir la vitesse des automobilistes (feux pédagogiques, coussins berlinois, chicanes, etc.).
- Passage en zone 30 sur certaines portions pour ralentir la vitesse des automobilistes.
- Mise en place de ralentisseurs sur la rue de Duntzenheim.

Intersections :

- Traversée piétonne pour accéder aux conteneurs à déchets, entre rue de Monswiller et rue de Birkenwald.
- Traversée cyclable route de Saverne/route d'Oberhausbergen à matérialiser davantage.

Arceaux à vélo :

- Ajout d'arceaux à vélo au niveau du carrefour rue de Stutzheim/route d'Oberhausbergen.
- Ajout d'arceaux à vélo au niveau de la pharmacie Ste Catherine.
- Ajout d'arceaux à vélo au niveau de la brasserie Chez Louise, de la boulangerie Cro Grain, du tabac presse et proche des arrêts de bus.

1.2.2 Secteur Brasseries

a) Principes d'aménagement

À l'horizon du projet, les points durs identifiés lors de la concertation, engendrant des conflits d'usage, seront traités. Les portions de pistes unidirectionnelles manquantes à l'approche et sous le pont SNCF et au carrefour rue Jacob/rue des Ducs seront créées. Une traversée cyclable et piétonne sera également aménagée.

À plus long terme, et sous réserve de l'inscription de crédits complémentaires, cette portion pourrait être reprise pour prolonger la piste bidirectionnelle du secteur St Antoine, sans pour autant que cet aménagement ait été identifié comme prioritaire par les participants à la concertation.

b) Autres éléments ponctuels à intégrer dans le projet

- Suppression de la place de stationnement proche du 59 route d'Oberhausbergen car manque de visibilité en sortie de garage.
- Mise en place de dispositifs pour ralentir la vitesse des automobilistes (feux pédagogiques, coussins berlinois et chicanes...) et passage en zone 30 sur certaines portions pour ralentir la vitesse des automobilistes.
- Sécurisation de l'entrée/sortie de l'allée Cérès pour les cyclistes et piétons.

1.2.3 Secteur St Florent - Cœur de quartier

a) Principes d'aménagement

La collectivité souhaite pouvoir observer les évolutions générées par les nombreux projets en cours ou à venir sur ce secteur (échangeur des Forges, poursuite du TSPO, tram Ouest, urbanisation du secteur des Ducs, etc.) qui vont avoir des impacts sur les conditions de circulation et l'utilisation des différents modes de transport, avant de décider d'éventuelles adaptations du réseau de transport en commun sur le secteur.

Ainsi, le projet devra tenir compte du passage de la ligne 17 du réseau CTS dans les 2 sens sur la route d'Oberhausbergen (ce point ayant dans tous les cas été présenté comme un invariant dans la concertation). Afin de tout de même sécuriser les modes actifs sur le tronçon cœur de quartier de la Route d'Oberhausbergen, des mesures relativement légères sont proposées :

- Un plan de circulation pour réduire le trafic sur le cœur de quartier : verrou au carrefour rue Jacob/rue des Ducs dans le sens vers Strasbourg afin de permettre l'accès à la route d'Oberhausbergen seulement aux bus et cyclistes. Le passage de la ligne de bus 17 est conservé. Les riverains des rues perpendiculaires à la route d'Oberhausbergen pourront s'insérer ensuite dans le sens vers Strasbourg. Ce verrou permet de limiter l'accès direct des automobilistes au cœur de quartier via le carrefour rue Jacob/rue des Ducs (côté ouest). Le nombre de véhicules dans le sens vers Strasbourg sera donc réduit et par conséquent, les flux cyclistes seront sécurisés même sans aménagement en site propre.
- Un aménagement léger de bande cyclable dans le sens vers Oberhausbergen, dans le but de sécuriser les flux cyclables dans les 2 sens (le plan de circulation ne sécurise qu'un seul sens).
- Conservation des trottoirs actuels et d'une partie du stationnement.

b) Autres éléments ponctuels à intégrer dans le projet

- Mise en accessibilité PMR des trottoirs de ce secteur
- Aménagement de places de stationnement en dépose minute
- Sécurisation du carrefour Proust/Oberhausbergen
- Ajout d'arceaux à vélo

1.2.4 Secteur St Florent - Place Georg Simmel

a) Principes d'aménagement

Dans le cadre du projet, un réaménagement complet du tronçon sera réalisé, permettant la création d'une piste bidirectionnelle sécurisée côté route. Elle sera positionnée au niveau de la chaussée et séparée du flux automobile par une bordure. Le couloir bus sera conservé afin de maintenir la vitesse commerciale des bus.

Sur la place Georg Simmel, les sens de circulation ainsi qu'une partie des places de stationnement seront conservés. Le trottoir existant sera agrandi afin de créer un mail planté.

Ce nouvel aménagement permettra donc de réduire les conflits d'usage entre automobilistes, piétons et cyclistes puisque chaque mode de transport aura son espace.

1.2.5 Généralités

Pour l'ensemble de la route d'Oberhausbergen, les carrefours et traversées seront étudiés finement lors des études pour éviter les conflits et sécuriser les modes doux (chronologie des feux, marquage, etc.). La proposition d'utilisation de charge minérale rosée au niveau des carrefours pour marquer la trajectoire des cyclistes sera étudiée. En effet, ce matériau est de plus en plus utilisé dans les projets cyclables à Strasbourg (exemples : place du foin, route du Polygone).

La mise en place d'arceaux à vélo sera également étudiée sur l'ensemble de la route d'Oberhausbergen.

E. Suite à donner à la concertation préalable

Pour la suite du projet, la collectivité reviendra de manière volontaire et informelle auprès des usagers pour présenter l'avancement des études et les scénarios d'aménagement envisagés.

Différentes réunions publiques pourront être organisées en fonction de l'avancement du projet, une prochaine réunion étant envisagée mi-2026 pour présenter le résultat des études préliminaires.

La date de ces réunions publiques et toutes les informations concernant l'avancement du projet seront communiqués sur la page dédiée <https://stras.me/route-oberhausbergen>

Les travaux sont envisagés à partir de fin 2027/ début 2028.

Direction des Espaces Publics et Naturels

Projet d'aménagement cyclable route d'Oberhausbergen à Strasbourg
Annexe 2 – Périmètre du boitage communication



Réaménagement de la Route d'Oberhausbergen

ANNEXES

Analyse des réponses du questionnaire et des boitiers





Annexes

Rappel des dates

Du 21 septembre au 20 novembre 2024 : Questionnaire en ligne sur Participer.strasbourg.eu, pour identifier les usages actuels et les difficultés sur la route d'Oberhausbergen ainsi que de connaître les attentes sur le projet.

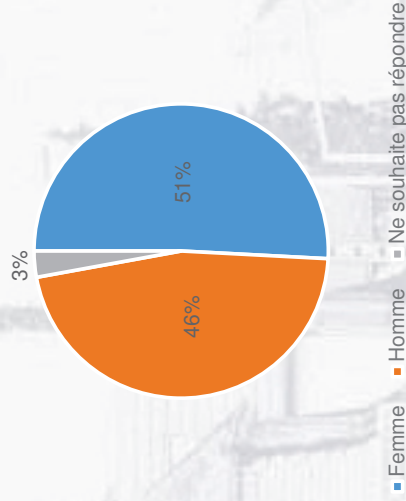
Du 1er octobre au 23 octobre 2024 : Implantation de 3 boîtiers d'enquête (expérimentation) sur les 3 secteurs de la route d'Oberhausbergen permettant aux usagers de la route d'Oberhausbergen de donner leurs attentes sur le projet de réaménagement :

- Près de la pharmacie Ste Catherine puis proche de l'intersection avec rue de Monswiller
- En face de l'entrée du supermarché U Express
- Près de l'arrêt de tram St Florent

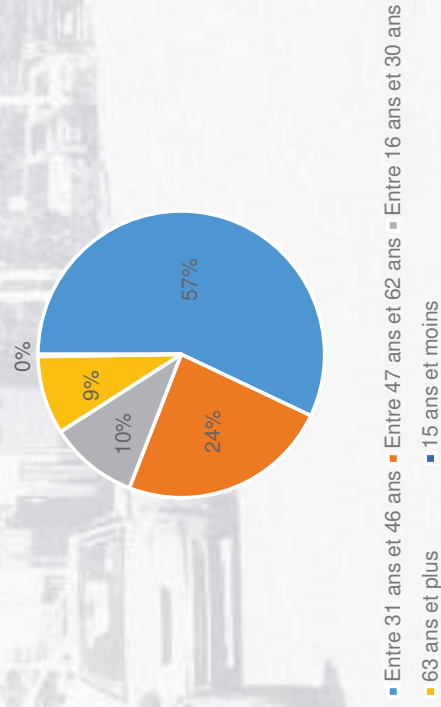
Annexes

Résultats questionnaire - Profils

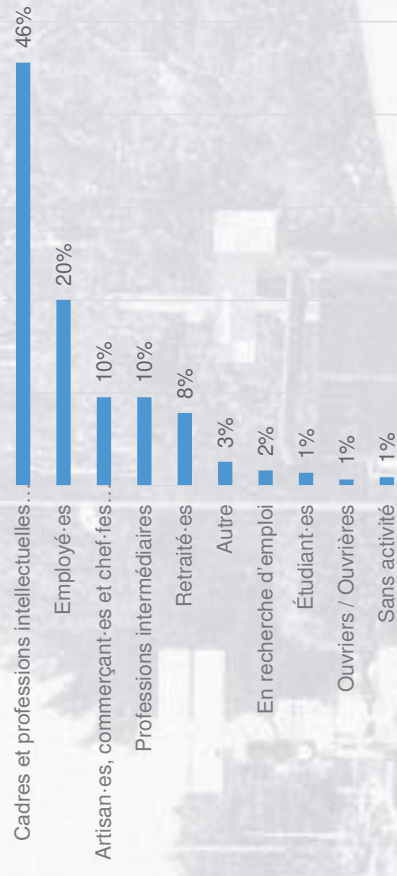
Genre des répondants



Age des répondants



Catégorie socio-professionnelle des répondants

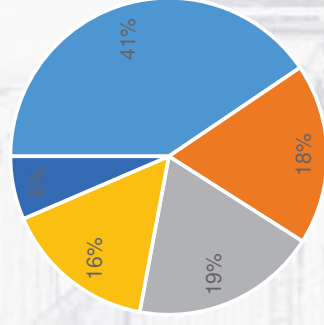


% en fonction du nombre de répondants ayant répondu à toutes les questions

● ● ● ● ● Annexes

Résultats boitiers - Profils

Age des répondants



■ 31 - 46 ans ■ 47 - 62 ans ■ 16 - 30 ans ■ 63 ans + ■ 15ans -

% en fonction du nombre de répondants total des 3 boitiers

Annexes

Améliorer la sécurité routière (tous modes confondus)



Développer des espaces verts et des lieux de rencontre (tous modes confondus)



Résultats questionnaire - Attentes

Développer des aménagements en faveur des modes actifs

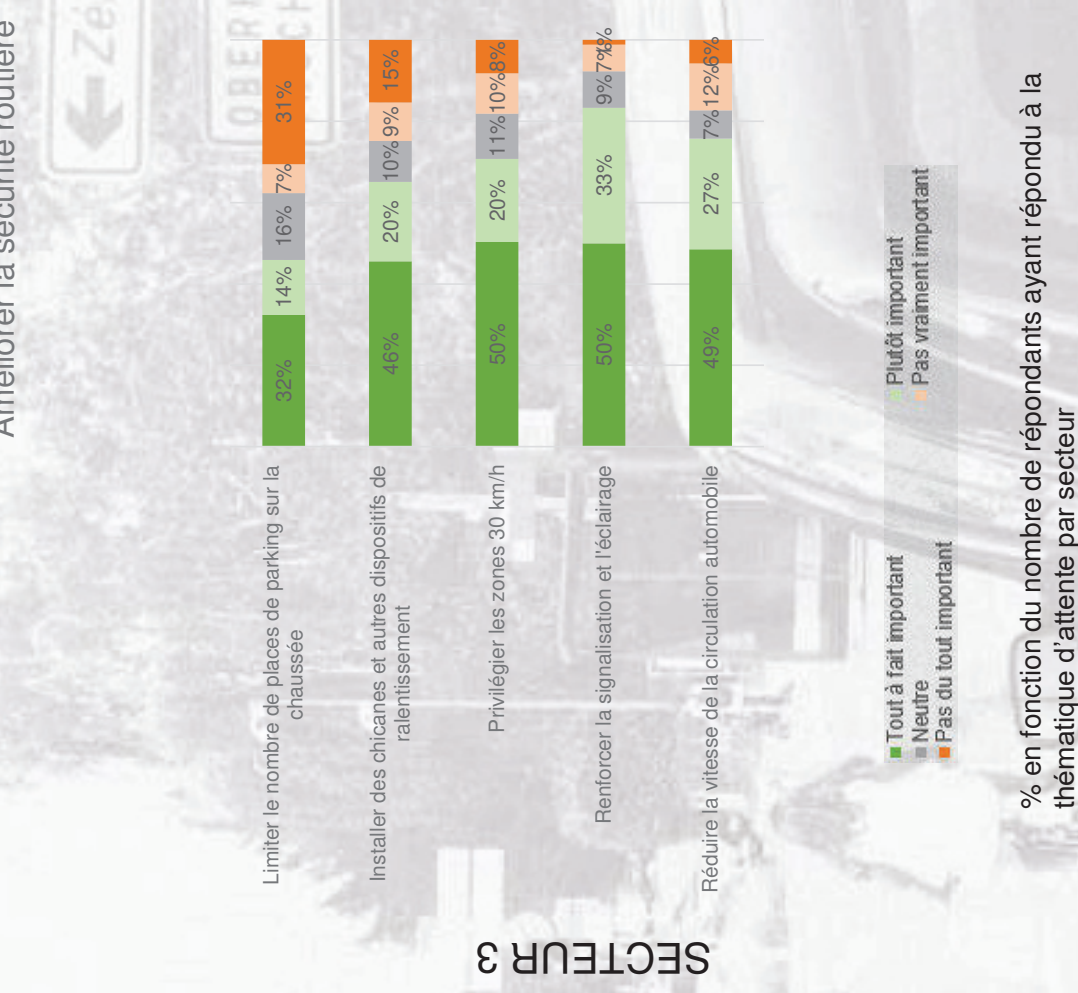
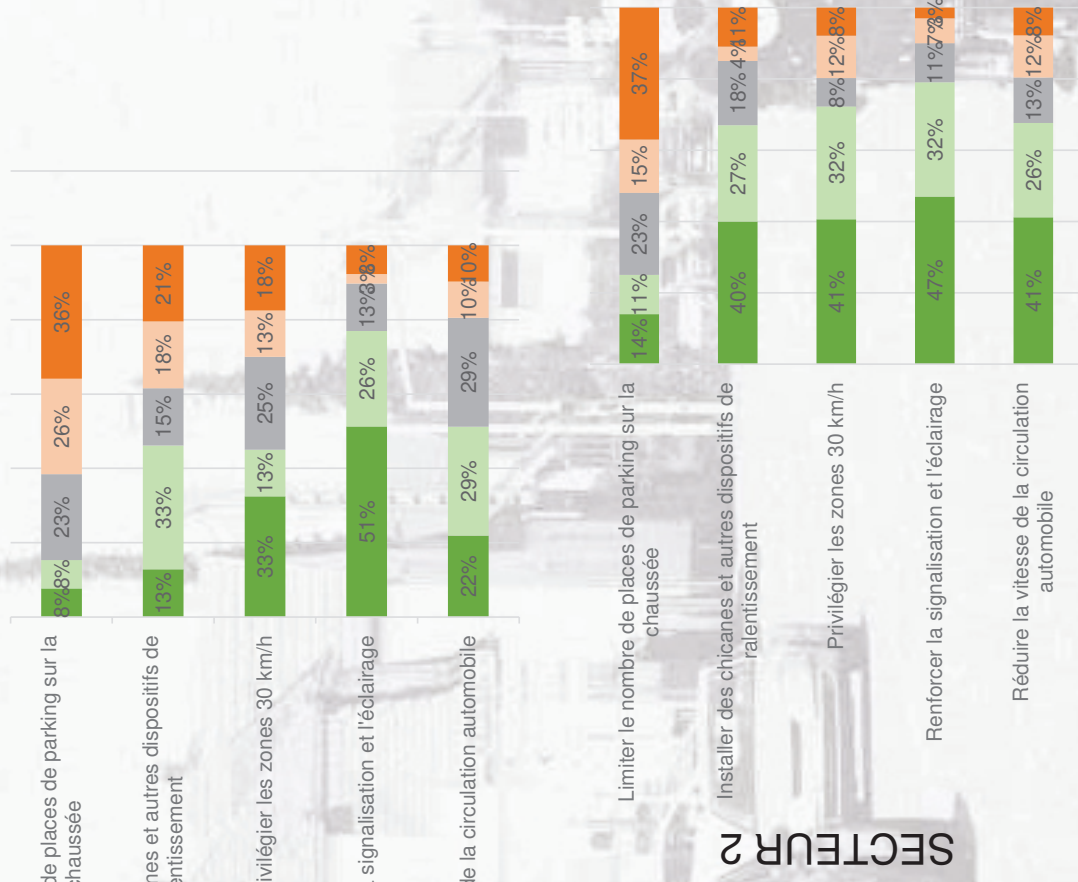
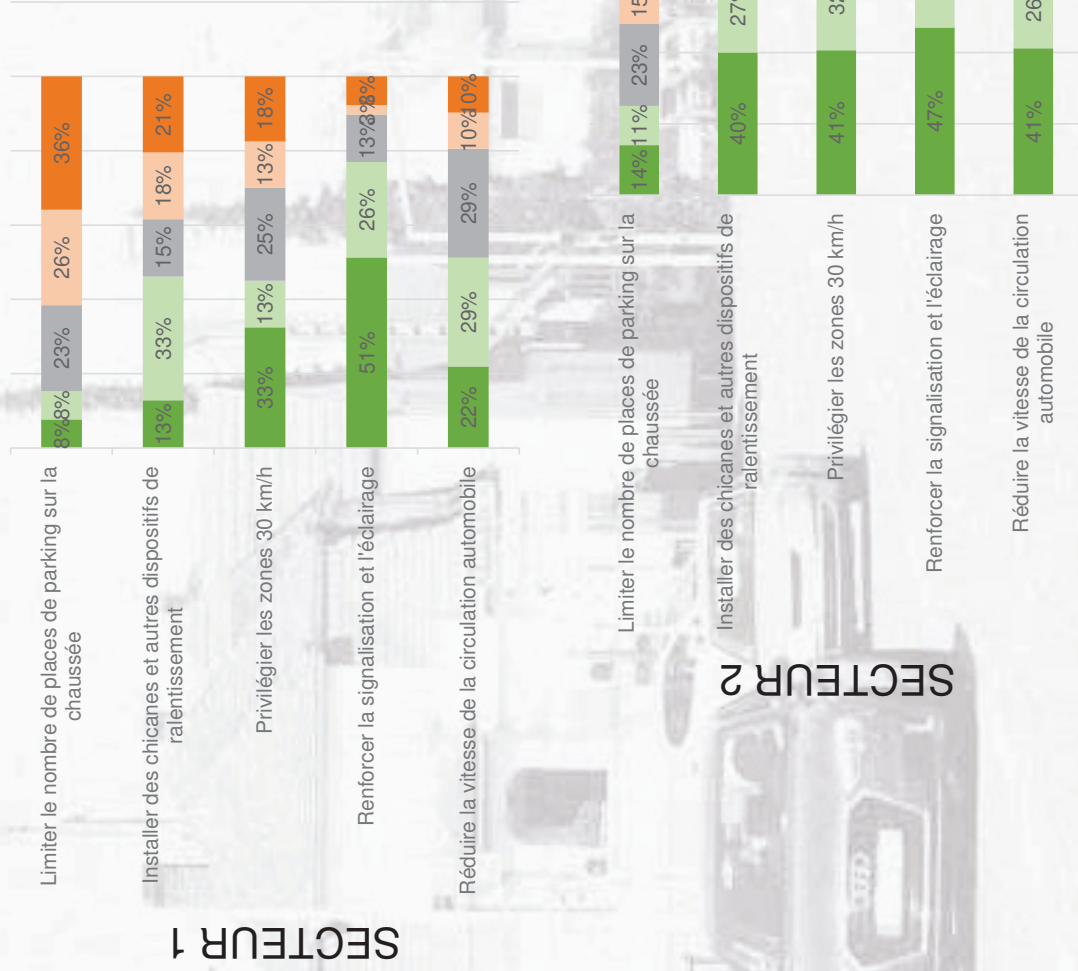


% en fonction du nombre de répondants ayant répondu à la thématique d'attente

Annexes

Résultats boitiers - Attentes

Améliorer la sécurité routière



% en fonction du nombre de répondants ayant répondu à la thématique d'attente par secteur

Annexes

Résultats boitiers - Attentes

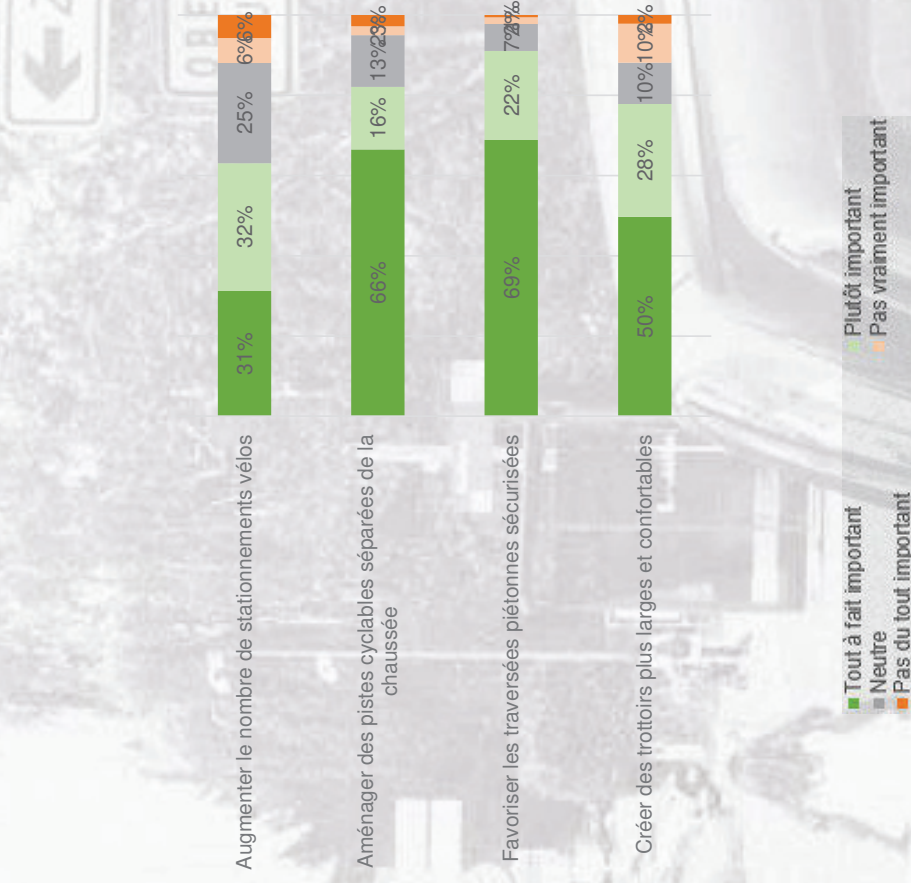
Développer des aménagements en faveur des modes actifs

SECTEUR 1



SECTEUR 2

SECTEUR 3

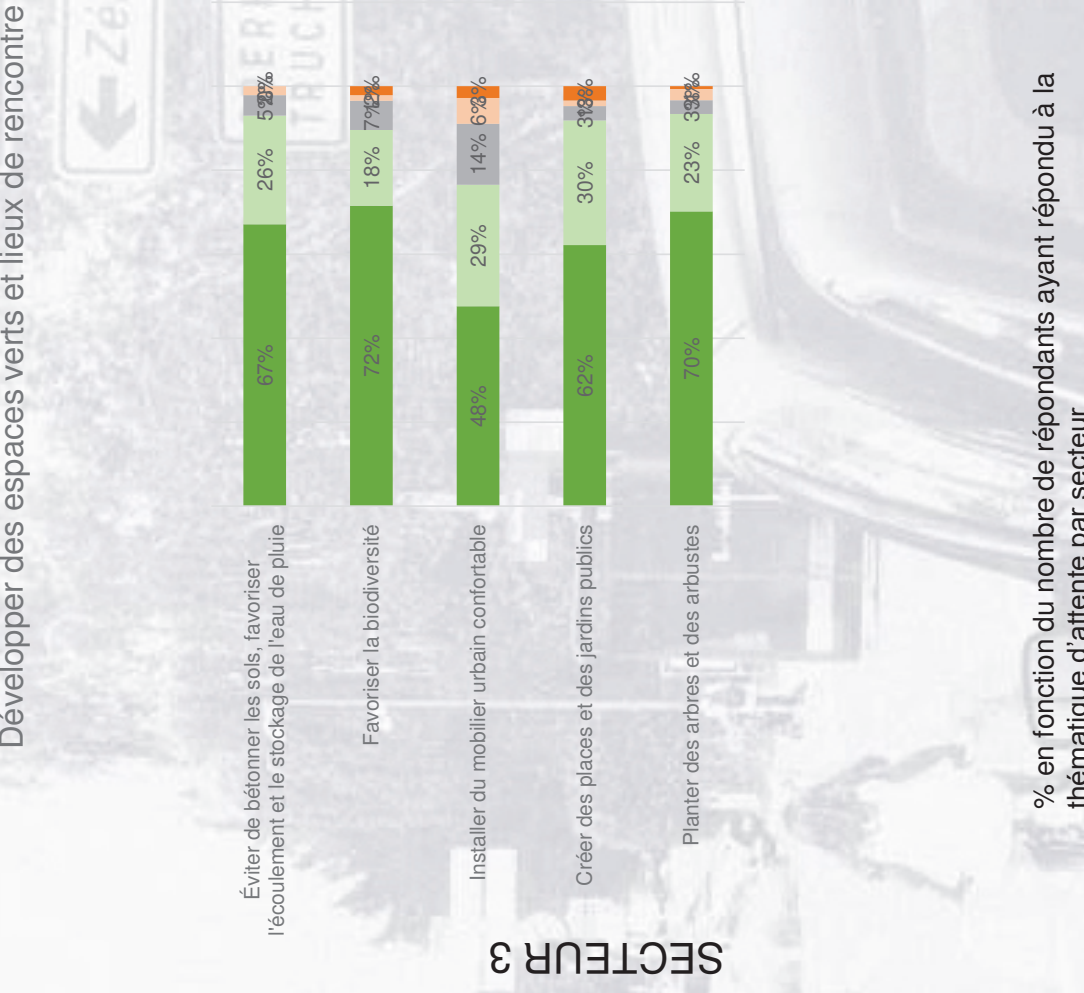
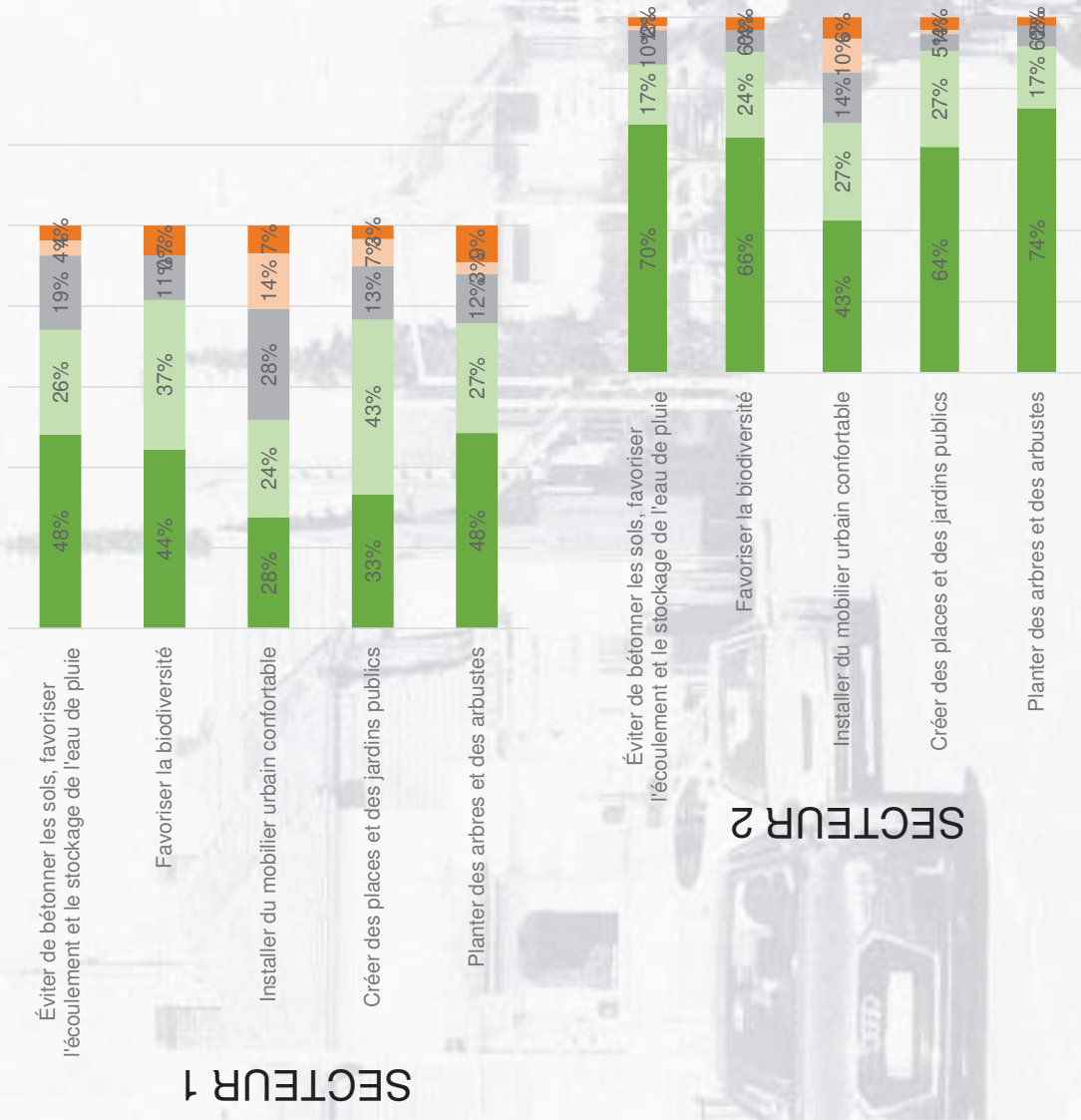


% en fonction du nombre de répondants ayant répondu à la thématique d'attente par secteur

Annexes

Résultats boitiers - Attentes

Développer des espaces verts et lieux de rencontre

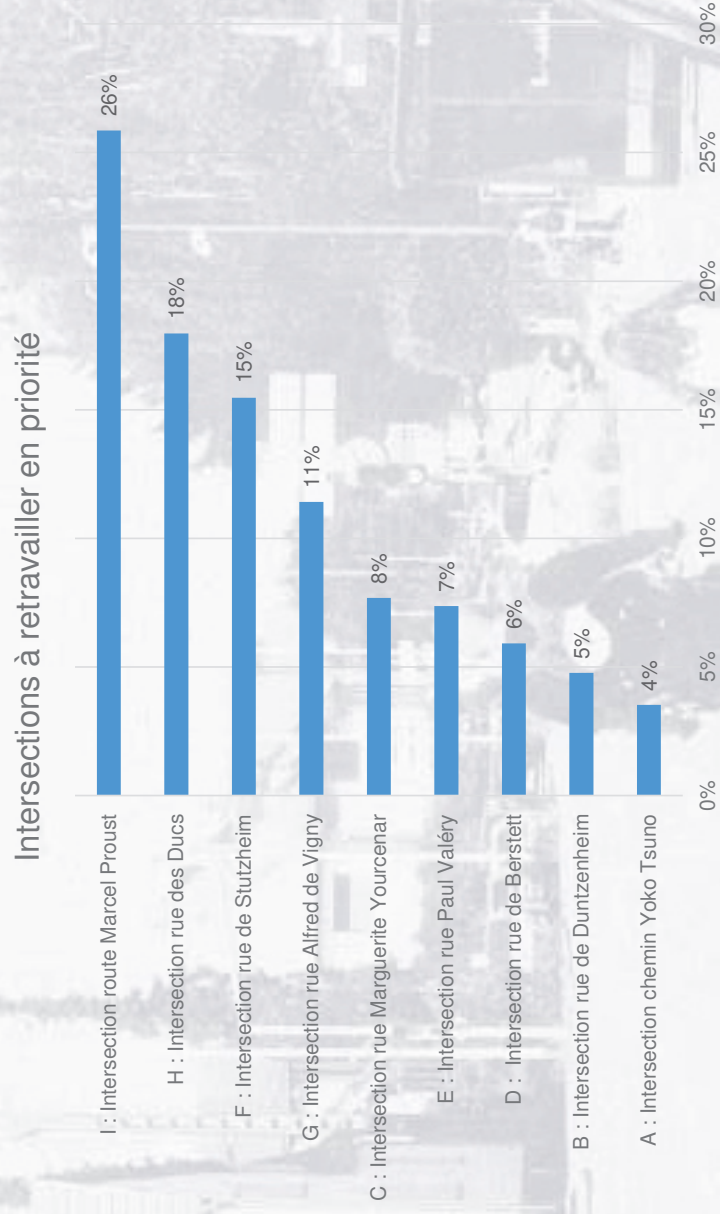


% en fonction du nombre de répondants ayant répondu à la thématique d'attente par secteur



Annexes

Résultats questionnaire – Attentes intersections



% en fonction du nombre total de réponses pour cette question