



**Réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés en agglomération  
Tranche opérationnelle 2021 – 2024 du Plan Vélo d'Obernai :  
Approbation de l'Avant-Projet-Détaillé  
Voté le 28 septembre 2021 par le Conseil Municipal**

Le Conseil Municipal a approuvé dans sa séance du 19 Octobre 2020 le **Plan Vélo de la ville d'Obernai**. Adossé au schéma directeur des aménagements cyclables figurant au sein du plan vélo, le Conseil Municipal a par ailleurs défini le calendrier de mise en œuvre du Plan, en définissant le périmètre des tranches opérationnelles 1 (2021-2024) et 2 (2024-2028).

Ainsi, ont été déclarés prioritaires les itinéraires suivants :

- les axes structurants de l'Est de la ville (Rue du Maréchal Juin / Contournante/ Rue du Général Gouraud),
- la rue du Général Leclerc,
- les voies vertes du Stade et de la Colline.

Ces axes viaires desservent les principaux équipements publics générateurs de déplacement de la ville et des sites d'activités économiques importants, où travaillent plus de 6 800 actifs. La première tranche concerne également les zones résidentielles où vivent près de 7 000 habitants.

Monsieur le Maire a été chargé d'engager les études de maîtrise d'œuvre, en vue de la mise en œuvre de la 1<sup>ère</sup> tranche selon le calendrier défini.

Après mise en concurrence, **un marché de maîtrise d'œuvre** (missions BASE+OPC) a été conclu en Juin 2021 avec le groupement de maîtrise d'œuvre composé du bureau d'ingénierie vrd SERUE (Schiltigheim) et du cabinet d'urbanisme et de paysage 120 GR (Strasbourg).

**Les études d'avant-projet détaillé** ont été remises le 13 Août 2021.

## 1. Consistance de la première tranche opérationnelle 2021-2024

Le projet comprend l'aménagement de **neuf sections** qui forment des itinéraires cyclables structurants, continus et reliés aux aménagements cyclables urbains existants, ainsi qu'aux itinéraires cyclables intercommunaux ou départementaux.

**Le projet comprend la création de 2640 MI de pistes cyclables en site propre, de deux voies vertes de 1020MI et de 760 MI d'itinéraires cyclables en zone mixte.**

SECTIONS	longueur de voirie (MI)	type d'aménagement	
1. RUE DU MARECHAL JUIN	900	pistes cyclables	<b>pistes cyclables</b>  <b>2640</b>
2. CONTOURNANTE	630	pistes cyclables	
3. RUE DU GEN. LECLERC (THAL-PULLY)	520	pistes cyclables	
4. RUE DU GEN. LECLERC (PULLY-GOESSLI)	470	pistes cyclables	
5. RUE DE L'ABBE OESTERLE	120	piste cyclable	
6. VOIE VERTE DU STADE	500	voie verte	<b>voies vertes</b>  <b>1020</b>
7. VOIE VERTE DE LA COLLINE	520	voie verte	
8. ZONE 30 LECLERC-FREPPPEL-GOURAUD	510	zone mixte	<b>zones mixtes</b>  <b>760</b>
9. RUE DU GENERAL GOURAUD	250	zone mixte	
<b>Total</b>	<b>4 420</b>		

Les études techniques préliminaires ont fait émerger **une logique homogène** dans le dimensionnement et le traitement des neuf sections, qui permettra de forger **le caractère unitaire du réseau cyclable de la ville**. Cette cohérence dans les aménagements soutiendra **une lisibilité accrue et une identification forte de la place du cycliste dans l'espace urbain**.

Le dimensionnement du réseau, satisfaisant pour chaque section traitée **jusqu'à un trafic journalier de 1 500 cyclistes par sens**, répondra durablement aux besoins en déplacements doux de la population, en intégrant les perspectives les plus optimistes d'évolutions de la démographie locale et de la pratique des mobilités actives des habitants.

Le parti d'aménagement des itinéraires cyclables développera de façon systématique les dispositions techniques suivantes :

- ✓ **Des largeurs en adéquation avec la fréquentation future**  
Pour les pistes cyclables unidirectionnelles : largeur de 2m, associée à une zone tampon avec la voie auto de 50cm  
Pour les pistes cyclables bidirectionnelles : largeur de 3m, associée à une zone tampon avec la voie auto de 50cm  
Pour les voies vertes : largeur 4,50 m.
- ✓ **Une séparation lisible sur trottoir des parcours piétons et cyclistes**  
La place du piéton et du cycliste sera marquée par un séparateur repérable et détectable : une file de pavés de type Straguide en séparation des pistes cyclables et des cheminements piétons permettra de bien délimiter les espaces. Les revêtements de

sol seront nettement différenciés : enrobé pour le cycliste, pavés béton de teinte claire pour le piéton.

✓ **Une réduction de la place de l'automobile dans l'espace urbain réaménagé contribuant à une image d'une ville plus verte et apaisée**

En concertation avec le service gestionnaire de la voirie départementale, la largeur de la voie automobile sera systématiquement ramenée à 6,00M pour les voies à double sens et à une largeur de 4,20M à 4,50M par sens pour les voies avec séparateur central. Les vitesses de circulation seront abaissées selon le cas à 40KM/H ou à 30KM/H. Chaque fois que possible, des plantations seront installées entre la chaussée et la piste cyclable (alignement d'arbres haute-tige, plantations arbustives ou couvre-sol). La refonte des espaces publics ainsi opérée à l'occasion de l'opération conduira ainsi à une évolution radicale de l'image des axes urbains vers une ville plus verte et apaisée.

✓ **Des carrefours entièrement repensés pour assurer la continuité des itinéraires cyclables en site propre et faciliter la connexion des cyclistes vers les voies adjacentes**

Les giratoires Roselières, Champs Verts, Bd d'Europe et De Lattre de Tassigny- SDIS seront dotés d'un ceinturage cyclable bidirectionnel en site propre : ce dernier disposera d'une largeur de 3,00M et sera associé à un espace vert tampon avec la voie. Le giratoire des Bonnes Gens sera transformé en carrefour en T, régulé par feux de circulation. Des sas cyclistes sont prévus sur les carrefours gérés par feux qui le nécessitent.

✓ **Une priorité donnée à la circulation des cyclistes sur l'automobile**

A l'exception des carrefours régulés par feux, le cycliste sera rendu systématiquement prioritaire sur le flux automobile dans les carrefours giratoires et dans les carrefours en T. Cette disposition s'accompagnera, au droit des traversées de voie, d'un revêtement de la piste cyclable différencié du revêtement de la voie automobile et de l'ensemble de la signalisation verticale et horizontale nécessaire. L'aménagement des carrefours ménagera des espaces d'attente des véhicules facilitant le cédez de passage hors du flux de circulation.

✓ **Une attention portée au cas par cas pour chaque point singulier des itinéraires**

Les entrées et sorties d'itinéraires cyclables seront traités de manière attentive pour éviter tout relief, raccord brutal ou avec un angle inapproprié, problème de croisement avec les piétons. Nous aurons pour les franchissements pour les vélos une vue de 0cm (voire +1cm en fonction du nivellement pour la gestion des eaux pluviales). Ce traitement des raccordements est particulièrement sensible pour les usagers d'engins de déplacement personnel motorisé, dont on constate le développement et qui emprunteront les aménagements cyclables comme le prévoit le code de la route.

Une vigilance particulière a été apportée aux points d'arrêt du réseau urbain Pass'O et du réseau interurbain Fluo, qui longent les itinéraires cyclables. Les arrêts seront systématiquement réaménagés afin d'éviter les conflits entre piétons et cyclistes.

## 2. Description technique détaillée des sections projetées (phase APD)

### 2.1. SECTION 1 : RUE DU MARECHAL JUIN

Linéaire itinéraire cyclable sécurisée : 900 ml

Trafic routier actuel : 16 350 V/J

Type d'aménagement : piste unidirectionnelle dans les 2 sens et ceinturage des giratoires en piste bidirectionnelle.

Largeurs : 2.20m de trottoir piétons, 2.00m de piste cyclable, 0.50m de zone tampon, 4.20m de chaussée par voie.

La rue du Maréchal Juin correspond à la principale entrée de ville, à partir des grandes infrastructures routières (A35, RD500). C'est l'épine dorsale de l'Est de la ville, assurant la desserte d'importantes zones résidentielles et d'équipements.

La section 1 intègre en outre dans son périmètre un tronçon de la rue du Maréchal Koenig, afin de réaliser la connexion du nouvel itinéraire avec les aménagements en bandes cyclables existants au sein du quartier résidentiel voisin (Lotissement Europe Sud).

Le projet prévoit ici **une série d'adaptations du profil courant de la voie existante** afin d'intégrer une piste cyclable par sens de circulation, de part et d'autre de la chaussée.

Pour y parvenir, les chaussées, qui présentent actuellement des tronçons de largeurs très variables, seront ramenés de façon systématique à 4,20M (voie avec séparateur central) et à 6,00M (voie à double sens). Les créneaux de dépassement et les différentes sur-largeurs routières marquées en zébra seront supprimés. Ce redimensionnement a été défini en concertation avec les services de la Collectivité Européenne d'Alsace afin de préserver la fluidité du transit routier et de tenir compte de la circulation des véhicules poids lourds et des convois exceptionnels.

Sur le tronçon de la rue du Maréchal Koenig, la voie de circulation sera ramenée en position centrale en supprimant l'îlot séparateur.

Cette réduction des emprises affectées à l'automobile permet :

- **l'implantation latérale et continue de pistes cyclables sécurisées et correctement dimensionnées (2,00M de largeur et zone tampon de 50cm),**
- **le réaménagement de cheminements piétons confortables (2,00M et plus),** en particulier aux abords du groupe scolaire,
- **la création de fosses de plantations pour arbres à haute tige ou d'essences arbustives,** contribuant à compléter la végétalisation de l'entrée de ville, en particulier sur le tronçon actuellement très minéral situé entre le groupe scolaire Europe et le giratoire du Boulevard d'Europe,
- **le réaménagement en encoches des 5 arrêts de bus urbain (Pablo Picasso, Maréchal Koenig) et interurbain (Roselières-Collège Europe),** avec des quais voyageurs situés hors de la zone de circulation des cyclistes et satisfaisant à l'accessibilité pour tous. Les deux arrêts « Roselières-Collège Europe », dont la configuration actuelle est très consommatrice d'espace et peu adaptée à l'accueil simultané de 3 bus scolaires, seront intégralement remaniés, améliorant ainsi l'ensemble des flux de déplacement.

**Les carrefours giratoires** seront retraités selon le principe du **giratoire cyclable à îlots intra-annulaires** selon les recommandations du CEREMA :

- **Sur les giratoires « Roselières » et « Boulevard d'Europe »,** l'ajout d'un anneau cyclable bidirectionnelle sera réalisé en périphérie de l'ouvrage routier existant ; les emprises étant disponibles pour aménager celui-ci facilement.
- **Pour le giratoire « Maréchal Koenig – Champs Verts »,** l'ajout d'un anneau cyclable nécessitera une refonte intégrale de l'ouvrage routier afin de diminuer le diamètre

de l'anneau intérieur tout en satisfaisant aux girations minimales imparties par la circulation des véhicules PL notamment.

Les traversées des pistes bidirectionnelles au droit de chaque branche de giratoire seront rendues prioritaires sur le flux automobile. Afin de marquer ce changement majeur de régime de priorité, les anneaux cyclables et leurs traversées routières seront traités en enrobé de couleur afin de compléter la signalisation horizontale et verticale. Les traversées piétonnes et cyclables seront réimplantées de telle sorte à dissocier pour l'automobiliste le cédez-le-passage « piétons cycles » du cédez le passage sur le « flux giratoire » (espace de stockage d'un véhicule entre les 2 cédez le passage).

**Le giratoire « Boulevard d'Europe »** constituera le point de croisement majeur entre les sections « rue du Maréchal Juin », « contournante », « voie verte du stade » et les pistes cyclables du Boulevard d'Europe. L'intégration d'un anneau cyclable bidirectionnelle au giratoire contribuera ainsi particulièrement à faciliter la distribution vers les différents itinéraires cyclables existants et projetés.

Un soin particulier sera apporté aux **raccordements de la section « rue du Maréchal Juin » sur les pistes cyclables et sur les allées piétonnes existantes** :

- Vers le quartier résidentiel Europe Sud : raccordement direct à deux allées piétons/cyclistes et aux bandes cyclables de la rue du Maire Xavier Mosser via les aménagements cyclables de la rue du Maréchal Koenig.
- Vers l'éco-quartier des Roselières : raccordement direct aux 2 allées piétons/cyclistes du parc public et réintégration du flux cycliste sur la chaussée de l'Avenue des Roselières (Zone 30)
- Vers l'avenue des Champs verts : réintégration du flux cycliste sur la chaussée de l'Avenue des Champs verts (zone 30)
- Vers le boulevard d'Europe : raccordement direct aux pistes cyclables latérales existantes au droit du giratoire « Boulevard d'Europe »

## 2.2. SECTION 2 : CONTOURNANTE

Linéaire itinéraire cyclable sécurisée : 630 ml

Trafic routier actuel : 19 630 V/J

Type d'aménagement : piste unidirectionnelle dans les 2 sens et ceinturage des giratoires en piste bidirectionnelle, piste bidirectionnelle dans la Rue du Maréchal De Lattre de Tassigny

Largeurs : 2.20m de trottoir piétons, 2.00m de piste cyclable, 1.00m de zone tampon, 4.50m de chaussée par voie

La section « contournante » est un axe d'évitement du centre-ville, assurant la desserte des zones urbaines résidentielles et économiques périphériques. Elle forme également, en prolongement du Boulevard d'Europe, le grand axe viaire Nord-Sud de la ville.

Bien que ce tronçon soit situé en agglomération, son aménagement actuel est très marqué par son statut de route départementale et favorise peu la pratique du vélo.

Le périmètre de la section 2 « contournante » inclura en outre les aménagements cyclables de la rue de Lattre de Tassigny, afin d'assurer le raccordement avec les pistes cyclables existantes du secteur du Nouvel Hôpital d'Obernai (Avenue du Maire Gillmann).

L'itinéraire cyclable sécurisé « contournante » constituera un maillon essentiel des déplacements doux entre :

- le Boulevard d'Europe et la rue du Maréchal Juin à son extrémité Nord,
- la voie verte de l'Ehn en sa partie médiane
- le secteur du Nouvel hôpital à son extrémité Sud.

Les principes d'aménagement de la section « contournante » seront identiques à ceux développés sur le tronçon « rue du Maréchal Juin ». L'opération prévoit **une série d'adaptations du profil courant de la voirie existante, qui permettra une transformation importante des usages et de l'image de la rue :**

- ✓ Les 2 voies de circulation existantes, réparties de part et d'autre d'un terre-plein central paysager, seront réduites à une largeur de 4,50M. Le terre-plein central sera conservé et fera l'objet d'un réaménagement paysager unitaire sur l'ensemble de la section. De part et d'autre des voies automobiles, **des arbres d'alignement** seront plantés et leurs fosses de plantation feront office d'espace tampon entre les pistes latérales et les voies automobiles. Ces dispositions contribueront à transformer l'image routière de cette section en **boulevard urbain**, en prolongement des aménagements qualitatifs du Boulevard d'Europe.
- ✓ **Les pistes cyclables seront aménagées latéralement et se raccorderont directement à la voie verte de l'Ehn.** En leur point de croisement, les deux itinéraires cyclables bénéficieront d'une traversée routière mutualisée, traitée en plateau surélevé avec feux d'appel destinés aux piétons et cyclistes.
- ✓ Les voies de sorties et d'intégration, existantes au droit de la rue du Maréchal Koenig et du parking du Stade, seront supprimées. Les 2 intersections seront traitées en **carrefour en T avec trottoir-piste traversant et franchissement sur plateau, donnant la priorité aux cyclistes.**
- ✓ **Le carrefour giratoire « SDIS - rue de Lattre de Tassigny » sera doté d'un demi anneau cyclable bidirectionnel**, permettant la desserte vers la rue de Lattre de Tassigny et vers le parc d'activités Sud (rue des ateliers). Cette disposition induira un remaniement de la branche « rue des ateliers ». La réintégration des cyclistes sur la chaussée « rue des ateliers » sera sécurisée.

**Le profil de la rue de Lattre de Tassigny** sera modifié afin d'intégrer une piste bidirectionnelle de largeur 3,00M sur le côté Nord de la voie, le long du Stade Omnisport. Cette solution est apparue la plus adaptée afin de réduire les risques de conflit entre les cyclistes et les véhicules sortant du Centre d'incendie et de Secours implanté côté Sud de la rue.

Dans le cadre de l'opération, un **ouvrage de tourne-gauche** sera aménagé pour améliorer la desserte du parking du stade (parking de covoiturage) à partir du Sud de la ville.

### 2.3. SECTION 3 : RUE DU GENERAL LECLERC (THAL-PULLY)

Linéaire itinéraire cyclable sécurisée : 520 ml

Trafic routier actuel : 6 260 V/J

Type d'aménagement : piste bidirectionnelle

Largeurs (M) : 2.30m à 2.50m de trottoir piétons, 3.00m de piste cyclable, 0.50m de zone tampon, 3.00m de chaussée par voie

La rue du Général Leclerc est, en agglomération, une entrée de ville secondaire, en venant de Bischoffsheim et de Rosheim. Elle est classée en route départementale RD422.

Sur le tronçon compris entre la rue du Thal et la rue de Pully, elle irrigue plus particulièrement une zone urbaine à vocation économique constituée par le Parc d'Activités du Thal, le Parc d'Activités tertiaires de la Divinale et par des établissements industriels et tertiaires installés en front de rue. Le Quartier de la Loi et des Eglantines est limitrophe de la rue, côté Ouest.

Ce tronçon de la rue du Général Leclerc relève de la compétence économique de la Communauté de Communes du Pays de Sainte-Odile. En vue d'aménager l'itinéraire sécurisée, celle-ci a conclu en conséquence une convention de délégation de maîtrise d'ouvrage avec la Ville d'Obernai, qui réalisera les travaux pour le compte de l'EPCI.

**La création de l'itinéraire cyclable entraîne un projet global de restructuration de la voie.** Il est en effet nécessaire de renouveler partiellement les réseaux d'eau potable et d'assainissement (distribution principale et branchements); la Collectivité Européenne d'Alsace a programmé quant à elle un renouvellement du tapis d'enrobé de la chaussée départementale.

Les caractéristiques du tissu urbain et de la trame viaire le long de rue du Général Leclerc ont conduit à privilégier **l'organisation des flux cyclistes sous la forme d'une piste bidirectionnelle** implantée sur le côté Ouest de la rue. Cette solution présente ici de nombreux avantages :

- ✓ Parcours cyclistes plus directs vers les voies adjacentes, majoritairement situées côté Ouest.
- ✓ Carrefour à feux à l'extrémité Nord du tronçon cyclable, facilitant l'intégration des cyclistes dans le flux véhicules des voies perpendiculaires.
- ✓ Respect des recommandations dimensionnelles du CEREMA, malgré le faible gabarit disponible et maintien de circulations piétonnes confortables de chaque côté de la voie.
- ✓ Mise à distance du flux automobile par rapport au quartier de la Loi, limitrophe de la voie.

Les différents carrefours feront l'objet d'aménagements spécifiques, tenant compte de l'organisation en piste bidirectionnelle :

- ✓ Sur l'extrémité Nord de l'itinéraire : **le carrefour entre la rue du Thal, la Rue de la Divinale et la rue du Général Leclerc** sera organisé en carrefour à feux. Un anneau cyclable bidirectionnel est créé en périphérie du carrefour, selon un principe proche de celui du **carrefour à feux à îlots-amandes**. Cette solution facilitera ainsi la distribution des flux cyclistes vers les 2 parcs d'activités et l'intégration des cyclistes dans les voies internes.
- ✓ Les carrefours avec les rues de La Loi, du Génie, de Gegenbach et de Pully **seront traités en carrefour en T avec trottoir-piste traversant, donnant la priorité aux cyclistes.**

#### **2.4. SECTION 4 : RUE DU GENERAL LECLERC (PULLY-GOESSLI)**

Linéaire itinéraire cyclable sécurisée : 470 ml

Trafic routier actuel : 8 660 V/J

Type d'aménagement : piste bidirectionnelle

Largeurs (M) : 2.30 à 2.50m de trottoir piétons, 3.00m de piste cyclable, 0.50m de zone tampon, 3.00m de chaussée par voie

Le tronçon de la rue du Général Leclerc compris entre les rues de Pully et la rue Goessli irrigue un secteur de mixité urbaine associant activités commerciales, bureaux et habitat.

L'organisation du tissu urbain et le gabarit de la voie demeurent toutefois identiques au tronçon situé en section 3 dont il est le prolongement. Ce tronçon sera en conséquence aménagé selon les mêmes principes. L'implantation **d'une piste bidirectionnelle** côté ouest de la rue reste la solution la plus appropriée pour la bonne connexion du flux cyclable principal avec les voies et le bâti environnant.

La réalisation des aménagements cyclables sera ici placée sous la seule maîtrise d'ouvrage de la ville d'Obernai.

**Le carrefour giratoire existant entre la rue du Général Leclerc et la rue des Bonnes Gens** sera transformé en **carrefour en T géré par feux de circulation**. Le giratoire existant, de faibles dimensions, est inapproprié à l'aménagement de pistes cyclables sécurisées. Cette évolution importante permet d'assurer la parfaite continuité de l'itinéraire cyclable « rue du Général Leclerc » tout en sécurisant les entrées/sorties des cyclistes provenant ou en direction de la rue des Bonnes Gens. La gestion du carrefour « Rue des Bonnes Gens » intègre également celle du carrefour avec la rue du Foyer, immédiatement voisin. Le carrefour projeté, moins consommateur en emprise que le giratoire actuel, libère une emprise importante permettant la création d'un espace vert qui mettra en valeur l'entrée dans la partie la plus dense et urbaine de la rue du Général Leclerc.

**Le carrefour avec la rue de la Victoire sera traité en carrefour en T avec trottoir-piste traversant, donnant la priorité aux cyclistes.**

**A l'extrémité Sud de l'itinéraire, le carrefour avec la rue Goessli** marquera la fin de la piste bidirectionnelle projetée sur près de 1KM et l'entrée du cycliste dans la partie traitée en zone 30 (hors périmètre de l'appel à projet). **Le carrefour en T sera géré par feux de circulation. Son réaménagement intégrera les dispositifs d'intégration cyclables sécurisés.**

## 2.5. SECTION 5 : RUE DE L'ABBE OESTERLE

Linéaire itinéraire cyclable sécurisée : 120 ml

Trafic routier actuel : 3 000 V/J

Type d'aménagement : piste unidirectionnelle sur un côté et en contre-sens de circulation

Largeurs (M) : 2.30m de trottoir piétons, 2.00m de piste cyclable, 0.40m de zone tampon, 4.20m de chaussée

La rue de l'Abbé Oesterlé dessert sur son extrémité Sud le plus grand parking d'approche du centre-ville, le parking des remparts, et le lycée d'enseignement général Freppel. Elle y croise en particulier la voie verte de l'Ehn, qui conduit directement au centre-ville. Sur son extrémité Nord, la rue de l'Abbé Oesterlé aboutit rue du Général Gouraud, à moins de 200 mètres de la Gare TER.

En raison des largeurs disponibles, la voie est en sens unique de circulation, dans le sens Nord-Sud. Cette voie est très fréquentée par les piétons et les cyclistes.

Le projet prévoit la création d'une **piste cyclable latérale** permettant **la remontée cyclable vers la Gare depuis la voie verte de l'Ehn**.

Considérant l'importance de ce maillon dans les mobilités actives, il est en effet apparu indispensable, face aux problématiques récurrentes de stationnement gênant sur cette voie, de réaliser en site propre le contre-sens cyclable et d'organiser de façon sécurisée l'intégration des cycles sur la rue du Général Gouraud.



## 2.6. SECTION 6 : VOIE VERTE DU STADE

Linéaire itinéraire cyclable sécurisée : 500 ml

Type d'aménagement : Voie verte

Largeurs (M) : 4.50m de Voie verte

La voie verte du Stade se développera entre le giratoire du Boulevard d'Europe et la rue de Lattre de Tassigny. Sa création a pour objectifs :

- ✓ **d'assurer la desserte piétonne et cycliste sécurisée de la vaste zone d'équipements publics** comprenant le collège Freppel, le Stade Omnisports, les salles de sports du COSEC, l'équipement aquatique intercommunal L'O et le Nouvel Hôpital d'Obernai.
- ✓ **de raccorder de façon plus directe les itinéraires cyclables « rue du Maréchal Juin » et « Boulevard d'Europe » à la voie verte de l'Ehn, qui conduit au cœur du centre historique.** Cette solution est apparue comme une alternative particulièrement intéressante à la circulation sur la rue du Général Gouraud dont le gabarit disponible rend l'aménagement des pistes ou de bandes cyclables impossibles.

Son emprise sera prélevée sur des propriétés communales. La topographie générale reste globalement plane, sans aucune rupture altimétrique.

La liaison piétonne et cyclable, d'une largeur de circulation de 4,50M, sera dotée d'un éclairage public afin de sécuriser les liaisons nocturnes vers le centre-ville et vers les équipements publics.

La plantation d'arbres d'alignement accompagnera la voie verte, rendant la circulation agréable et son tracé lisible dans l'espace urbain.

## 2.7. SECTION 7 : VOIE VERTE DE LA COLLINE

Linéaire itinéraire cyclable sécurisée : 520 ml

Type d'aménagement : Voie verte

Largeurs (M) : 4.50m de Voie verte

La voie verte de la Colline sera réalisée entre la rue du Coteau et la rue du Génie, sur les emprises d'un sentier existant étroit mais très fréquenté par les piétons et les cyclistes, se rendant depuis les zones résidentielles et économiques limitrophes vers le centre-ville. La topographie générale est globalement plane, sans aucune rupture altimétrique.

L'aménagement de la voie verte nécessitera **la réalisation d'acquisitions foncières** auprès des propriétaires riverains afin de parfaire l'emprise du sentier existant. Les démarches ont été engagées en Août 2020 et les travaux seront programmés dès l'aboutissement des tractations foncières.

La création de la voie verte s'accompagnera d'aménagements paysagers préservant la qualité environnementale du lieu-dit « la Haul ». Cet aménagement préfigurera la coulée verte inscrite au Plan local d'Urbanisme et contribuera à la mise en valeur d'un poumon vert autour des zones urbaines ou à urbaniser du lieu-dit « la Haul ».

La liaison piétonne et cyclable, d'une largeur de circulation de 4,50M, sera dotée d'un éclairage public afin de sécuriser les liaisons nocturnes entre le centre-ville et les quartiers résidentiels de la rue de la Loi et de la rue de Pully.

La future voie verte sera raccordée :

- ✓ Au nord avec le quartier résidentiel de la Loi, le parc d'activités économiques du Thal et l'itinéraire cyclable intercommunale de la rue de la Montagne,
- ✓ En sa partie médiane, à la rue du Foyer (Maison de retraite Foyer Hohenbourg) et à la rue de Pully dont les pistes cyclables récentes assureront le maillage avec l'itinéraire des sections 3 et 4 « rue du Général Leclerc »,
- ✓ Au Sud, à la voie de ceinture nord du centre-ville dénommée rue de la Victoire (zone 30) et menant au cœur de la ville historique.

## 2.8. SECTION 8 : ZONE 30 « LECLERC – FREPPEL – GOURAUD »

Linéaire de l'itinéraire mixte : 510 Ml

Type d'aménagement : zone 30

Largeurs (M) : 6.00m de chaussée

**Le secteur constitué par le croisement des axes « Leclerc », « Gouraud » et « Parvis Freppel », aux abords de la Gare, sera réaménagé en zone 30** compte tenu des contraintes urbaines liées à ce quartier entre la Gare et le Cœur de Ville.

Les simulations réalisées sur ce secteur ont malheureusement démontré l'impossibilité d'organiser la circulation des vélos en site propre, le gabarit viaire disponible étant particulièrement réduit (<13 m). En outre, ces rues accueillent des fonctions urbaines essentielles qui doivent être prises en compte : arrêts de bus urbains « Freppel » et « Paul-Emile Victor », arrêt devant l'église protestante et le groupe scolaire Freppel, dépose-minute et aire de livraison à proximité des commerces et d'un restaurant, places PMR, etc....

C'est en conséquence un profil particulier qui sera mis en œuvre.

Les voies seront réaménagées en zone apaisée, avec un partage de la chaussée entre cyclistes et automobilistes, sur le principe d'un aménagement d'espace public de centre-ville. La chaussée sera revêtue de pavés béton, afin d'affirmer le statut de **voie apaisée**. Les cyclistes seront intégrés sur chaussée à partir d'aménagements sécurisés spécifiques, au droit du carrefour « Leclerc/Goessli » (section 4), au droit du carrefour « Leclerc/Abbé Oesterle » (section 5) et au droit du carrefour « avenue de Gail / Gouraud ».

Les trottoirs seront dimensionnés confortablement avec des largeurs comprises entre 2,00M et 3,20M selon le cas.

Sur le parvis Freppel, le cheminement des piétons entre la Gare et le Centre-ville sera rendu plus direct et lisible, tout en préservant un parvis d'attente devant l'entrée de l'école maternelle Freppel.

Pour soutenir une cohabitation optimale entre les véhicules motorisés et les cyclistes, l'aménagement en zone 30 sera accompagné par :

- **la transformation du giratoire Freppel en carrefour en T**, régulé par feux en coordination avec l'ouverture/fermeture du passage à niveau ferroviaire voisin : les simulations dynamiques réalisées en phase études ont montré en effet que la régulation par feux de circulation était la plus appropriée pour garantir une fluidité optimale de la circulation, en particulier lors des heures de pointe ;

- **l'élargissement de la plateforme de traversée du passage à niveau**, permettant de doubler la largeur des circulations des piétons et cyclistes,

- le réaménagement du carrefour « Avenue de Gail / Rue du Général Gouraud » en plateau surélevé traversant, revêtu de pavés béton,

Les arrêts de bus Pass'O (arrêt Freppel) et FluO (arrêts «Paul-Emile Victor») seront intégralement restructurés. L'arrêt Paul Emile Victor (dans le sens Mont-Sainte-Odile / Strasbourg) sera transféré sur le parvis Freppel, afin de permettre le stationnement simultané de 2 autocars, sans entraver l'écoulement du trafic (arrêt avec encoche bus) et répondre aux obligations en matière d'accessibilité voyageurs.

**La végétalisation importante du secteur** contribuera à la qualité d'entrée du centre-ville :

- ✓ Sur la rue du Général Leclerc, un alignement de 11 arbres sera installé coté Est de la voie. Environ 12 places de stationnement seront intégrées entre les plantations. Une bande d'espaces verts (plantations ornementales de type vivaces) sera rétablie côté Ouest, évitant ainsi le stationnement gênant au droit des accès des riverains.
- ✓ Le parvis Freppel sera planté d'un alignement continu de 14 arbres entre la rue de l'Abbé Oesterle et le Rempart Foch. 11 places de stationnement en dépose minute seront intercalées entre les plantations. Le parvis sera agrémenté de massifs de vivaces, selon le principe des aménagements réalisés Place des Fines Herbes (à l'angle des rues Dietrich et Baegert). Le mail de plantanes, situé entre la rue Oesterle et le parvis Freppel, sera complété.

## **2.9. SECTION 9 : RUE DU GENERAL GOURAUD**

Linéaire de l'itinéraire mixte : 250 Ml

Type d'aménagement : zone 30 ou 40

Largeurs (M) : 6.00m de chaussée

L'aménagement du tronçon de la rue du Général Gouraud compris entre l'avenue de Gail et le Giratoire du Boulevard d'Europe reprend les principes développés sur le tronçon 8 : voie de circulation réduite à 6,00M ; trottoirs confortables d'une largeur d'environ 2,00M, bande de plantations de part et d'autre de la chaussée et plantation d'arbres au droit du carrefour avec la rue du Stade. Le réaménagement de ce carrefour avec plateau surélevé traversant prend en compte le flux piéton de traversée entre le collège Freppel et la Halle Bugeaud. La chaussée sera traitée en enrobé.

## Planning et durée prévisionnelle de réalisation

	2021	2022	2023	2024	2025
1. RUE DU MARECHAL JUIN		6 mois			
2. CONTOURNANTE					
3. RUE DU GEN. LECLERC (THAL-PULLY)		4 mois			
4. RUE DU GEN. LECLERC (PULLY-GOESSLI)			4 mois		
5. RUE DE L'ABBE OESTERLE				2 mois	
6. VOIE VERTE DU STADE			3 mois		
7. VOIE VERTE DE LA COLLINE				3 mois	
8. ZONE 30 LECLERC – GOURAUD – PARVIS FREPPEL				6 mois	
9. RUE GAL GOURAUD					5 mois
ETUDES / SUIVI	x	x	x	x	x