

Sommaire

1. Résumé de la présentation
2. Retour sur expérimentation
3. Les usages routiers
4. Apaisement de la voirie
4. Retour sur les scénarii
5. Conclusion

Résumé de la présentation

Les orientations d'aménagement:

Pour apaiser la circulation:

- Un gabarit de chaussée réduit à 6,50m pour intégrer les bus. Une démarche en cours pour réduire le gabarit à 6,20m
- L'aménagement d'une écluse

Pour sécuriser la circulation des modes doux:

- Des trottoirs aux normes PMR avec une largeur sans obstacles à 1,40m minimum
- Un barreau de liaison cyclable nord/sud et qui permet de rejoindre la Velostrass IV et l'avenue du Neuhof et à terme de la rue des Jésuites

Une réduction du stationnement

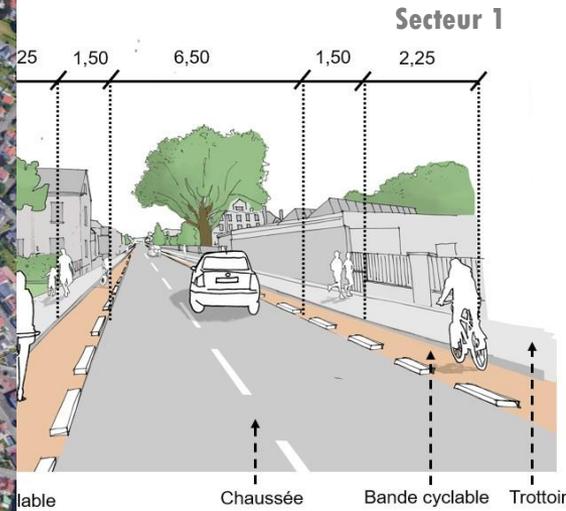
Une suppression de la voie tourne à gauche carrefour Sud suite à l'expérimentation

Résumé de la présentation

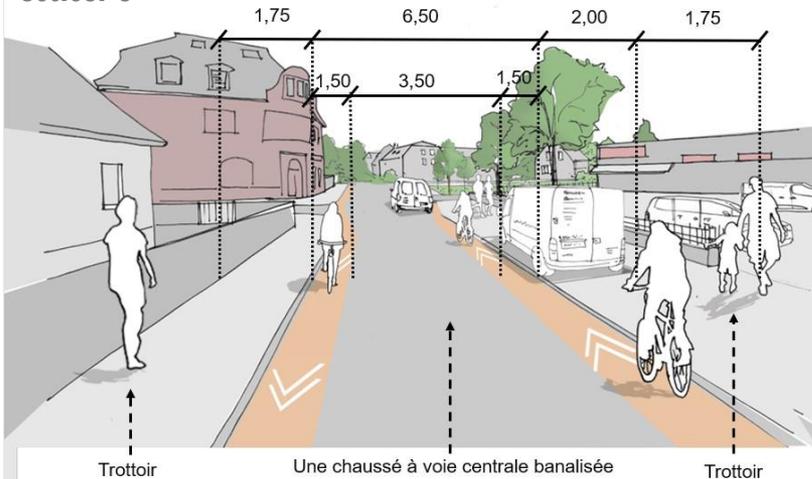
Scénario 1:

Une bande cyclable de part et d'autre de la chaussée en partie Nord puis une Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) en partie Sud

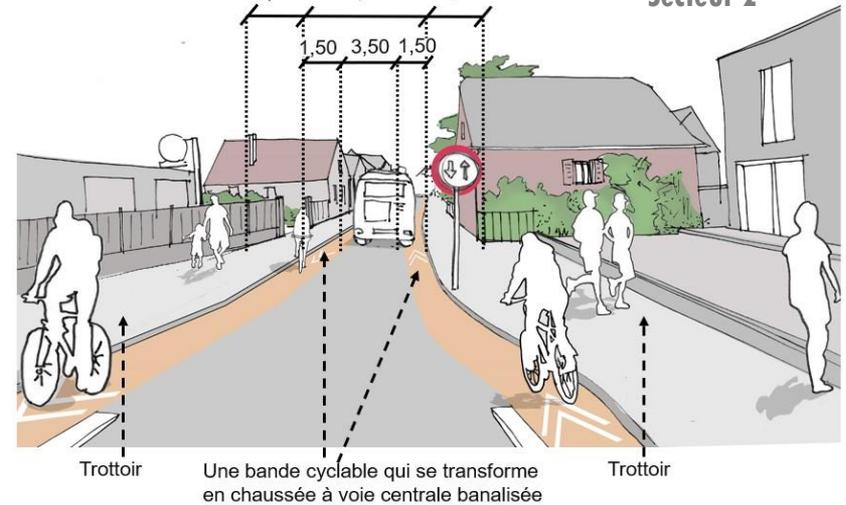
Un trottoir confortable et continu d'une largeur de 1,75 m



Secteur 3



Secteur 2

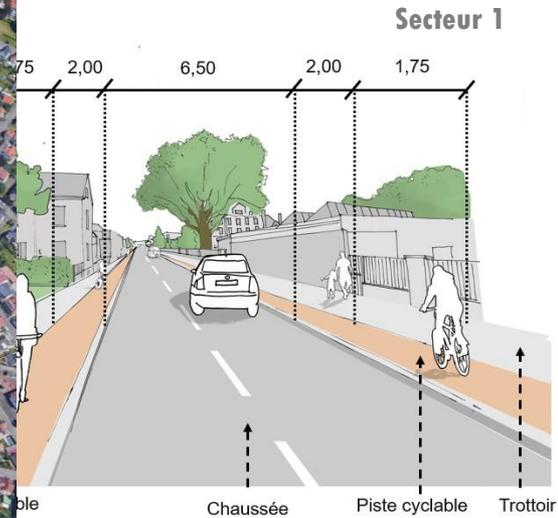


Résumé de la présentation

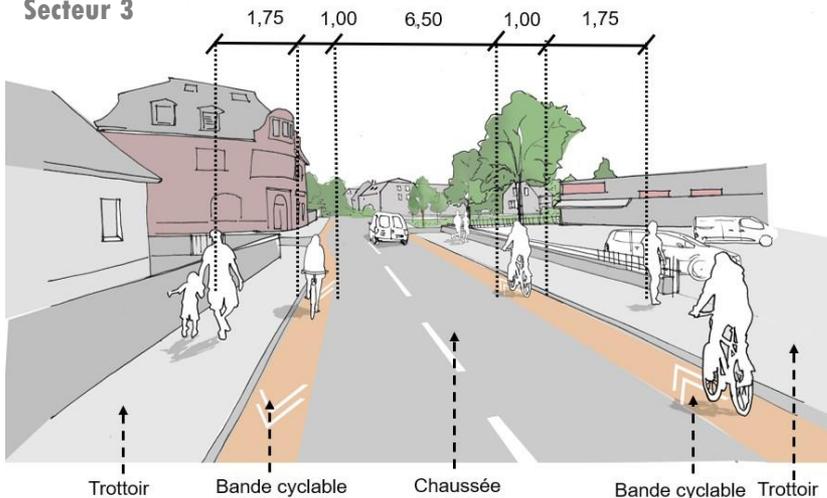
Scénario 2 :

Une piste cyclable de part et d'autre de la chaussée en partie Nord puis des bandes cyclables en partie Sud

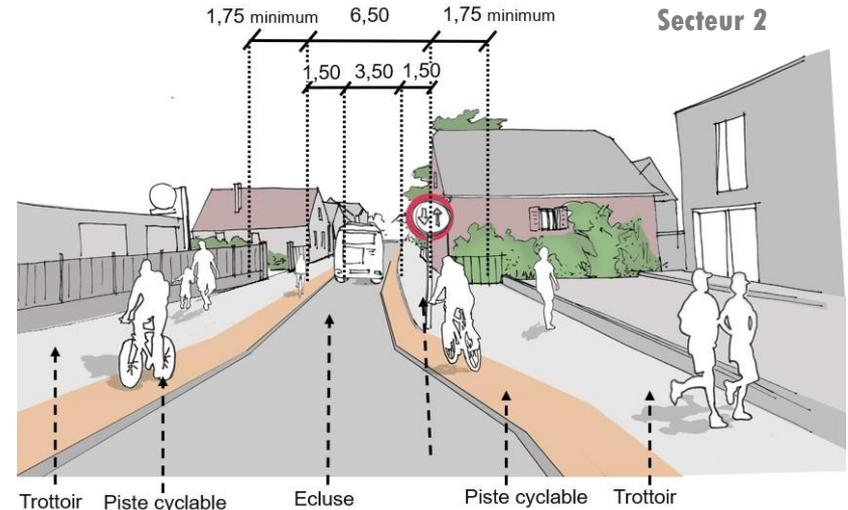
Un trottoir continu de 1,75m



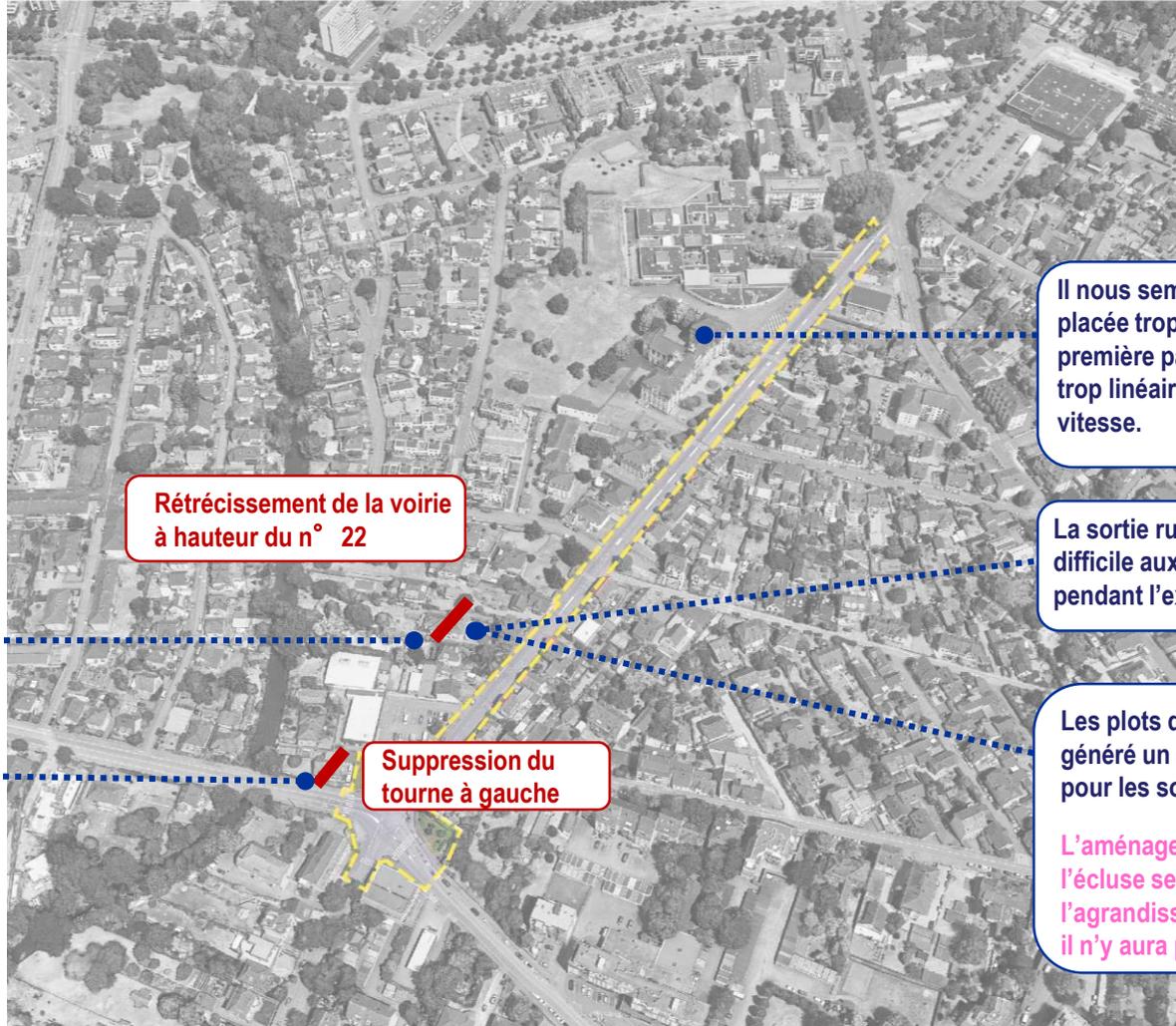
Secteur 3



Secteur 2



Retours sur expérimentation



Nous ne sommes pas convaincu des chiffres du comptage, est-il possible d'en faire un complémentaire?

Nous craignons que le resserrement au niveau de l'écluse crée des bouchons dans la rue

Le rétrécissement de la voirie provoque des conflits d'usages (deux accidents, non respect du sens de circulation).

Le rétrécissement de la voirie provoque une répercussions des flux automobiles sur la rue des Jésuites.

Rétrécissement de la voirie à hauteur du n° 22

Suppression du tourne à gauche

Il nous semble que l'écluse est placée trop loin dans la rue. La première partie de la rue reste trop linéaire et incite à la vitesse.

La sortie rue de Dalis est rendue difficile aux heures de pointe pendant l'expérimentation.

Les plots de l'écluse ont généré un obstacle physique pour les sorties de garage.

L'aménagement final de l'écluse sera constitué par l'agrandissement des trottoirs, il n'y aura pas de plots.

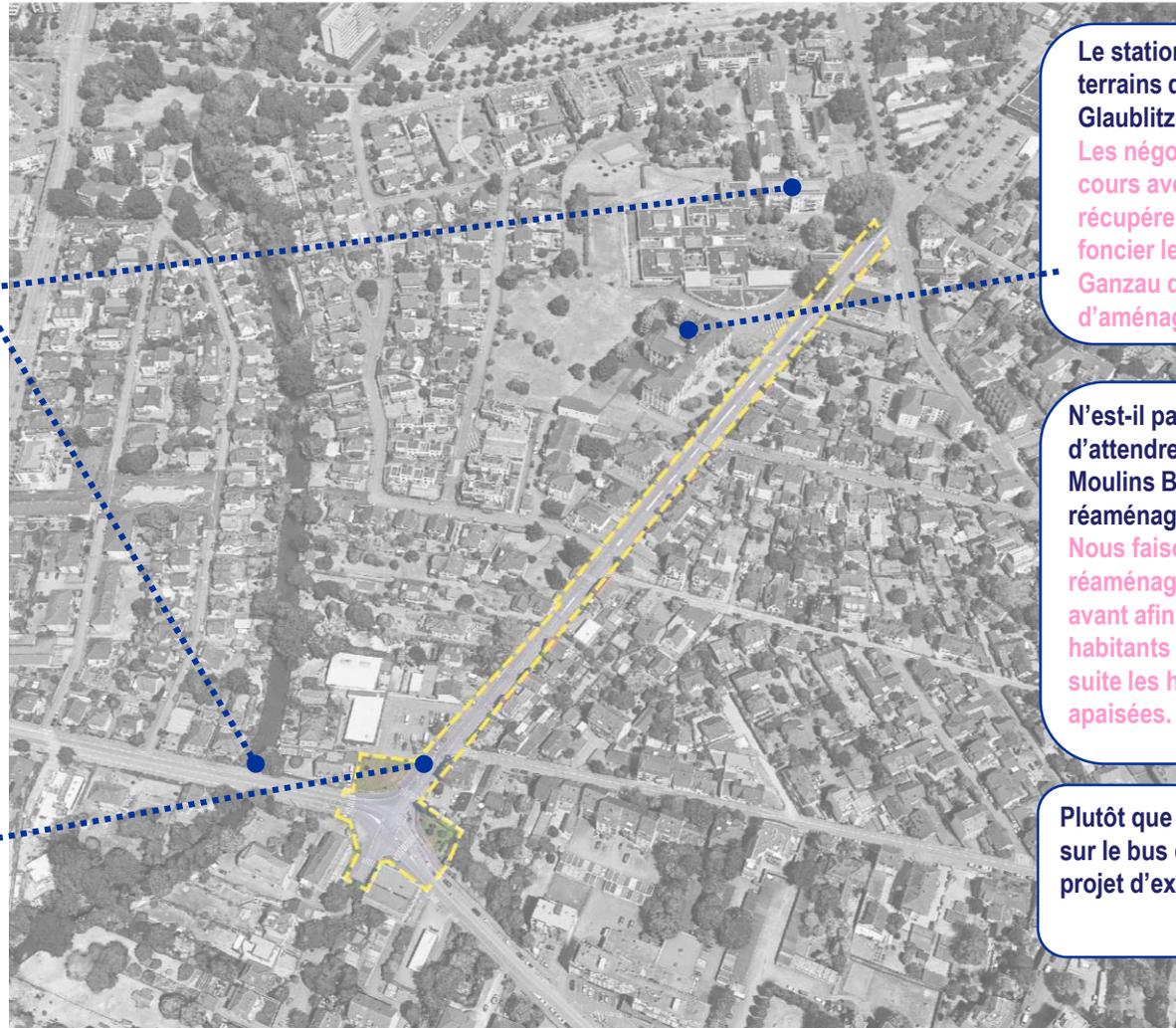
Usages routiers

Le passage des poids lourds malgré son interdiction provoque un danger et des gênes.

Est-il possible de rétablir le socle en béton pour éviter le passage des camions et rehausser les trottoirs dans les carrefours?

Ces détails d'aménagements seront travaillés et étudiés dans la suite de l'étude.

Comment allons nous entrer et sortir des rues perpendiculaires? Le plan de circulation du quartier ne changera pas. Les temps de feu seront étudiés pour éviter que des files de voitures trop importantes se créent afin de faciliter les entrées et sorties sur les rues perpendiculaires.



Le stationnement sur les terrains de la fondation Adèle Glaublitz sera-t-il possible? Les négociations sont en cours avec la fondation pour récupérer une bande de foncier le long de la rue de la Ganzau qui permettrait d'aménager quelques places.

N'est-il pas préférable d'attendre la fin du projet des Moulins Becker pour débiter le réaménagement de la rue? Nous faisons le choix de réaménager la rue de la Ganzau avant afin que les nouveaux habitants prennent tout de suite les habitudes d'une rue apaisées.

Plutôt que de mettre l'accent sur le bus quand est-il du projet d'extension du tram?

Apaisement de la voirie

Comment dissuader les voitures de rouler trop vite?

L'aménagement de l'écluse a pour but de ralentir la circulation. Le feux-vert récompense peut être une solution à étudier. Nous étudierons également la possibilité du désaxement de la voirie.

Est-il possible d'installer des dos d'ânes?

Oui cependant les dos d'ânes ne réduisent que ponctuellement la vitesse. Ils peuvent provoquer des nuisances sonores (ralentissements et freinages) et compliquent le passage des bus.

Le quartier va se densifier (opération Moulins Becker), comment allez vous gérer l'augmentation du flux des voitures?

Est-il possible d'étudier un désaxement de la voirie?

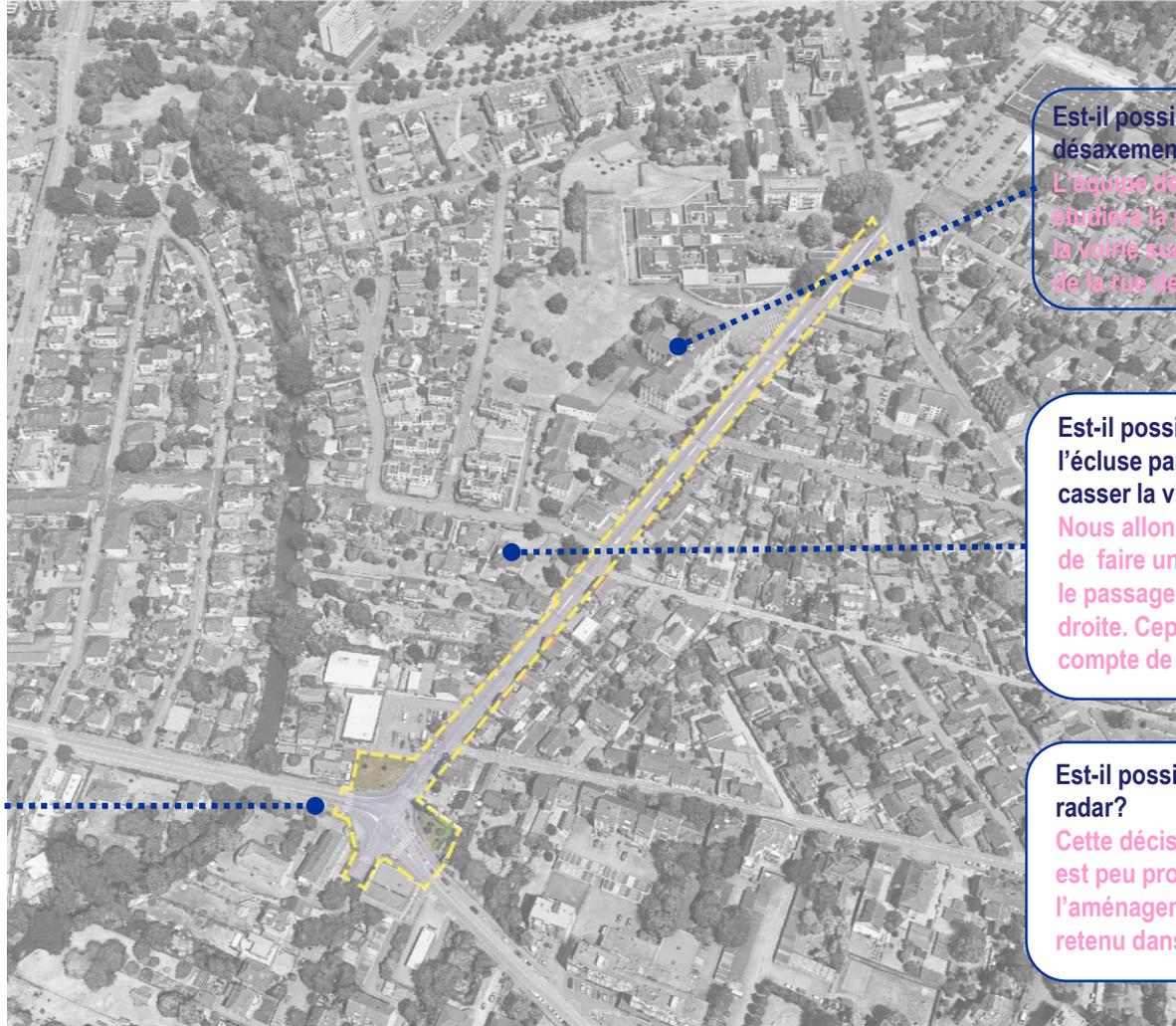
L'équipe de maîtrise d'œuvre étudiera la possibilité de désaxer la voirie sur le premier tronçon de la rue de la Ganzau.

Est-il possible de remplacer l'écluse par des stops pour casser la vitesse?

Nous allons étudier la possibilité de faire un test avec des « céder le passage » ou des priorités à droite. Cependant il faudra tenir compte de l'avis de la CTS.

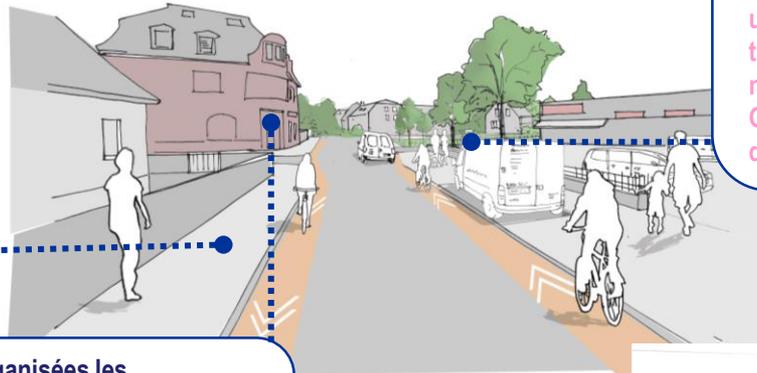
Est-il possible d'installer un radar?

Cette décision revient à l'état et il est peu probable que l'aménagement d'un radar soit retenu dans la rue de la Ganzau.



Usages mobilités douces

Scénario 1



La CVCB ne semble pas assez sécurisée pour les vélos et risque de les pousser à rouler sur le trottoir.

La CVCB est un compromis entre continuité du parcours cyclable et emprise disponible.

Comment vont être organisées les traversées piétonnes?

Elles ne sont pas détaillées aujourd'hui dans les scénarios. Elles seront localisées et aménagées en fonctions des usages (arrêt de bus, débouchés de rue).

Nous avons le sentiment que personne ne pratique la rue de la Ganzau à pied et à vélo, pourquoi leur accorder tant de place dans le projet?

Aujourd'hui la rue de la Ganzau ne dispose pas d'aménagement pour les cycles, les piétons et les PMR. Les usagers empruntent donc d'autres parcours plus confortables. Il est essentiel de sécuriser et de faciliter leur parcours (collège, arrêt de tram et bus, Centre A. de Gaublitz) sur la rue de la Ganzau.

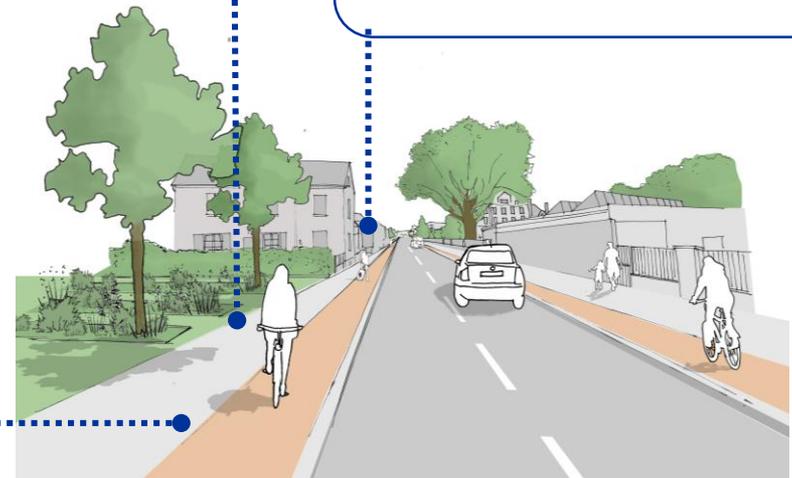
Il n'y a pas ou peu de stationnement dans les scénarii, cela ne correspond pas aux usages de la rue aujourd'hui.

Le gabarit contraint de la rue pousse à hiérarchiser les usages (bus, voiture, piétons et vélos) et ne permet pas toujours d'avoir la place pour le stationnement. Une négociation est en cours avec le centre Adèle de Gaublitz pour récupérer de l'emprise afin d'aménager des places de stationnement.

Les sorties de garages rue de la Ganzau vont rentrer en conflit avec les cycles qui ne pourront plus passer.

L'élargissement du trottoir permettra des manœuvres plus faciles

Scénario 2



Conclusion

Aucun des deux scénarii ne s'est distingué suite à la réunion publique, cependant le retour sur les expérimentation et les remarques faites sur les scénarii nous ont permis de formuler des constats :

- Les écluses n'ont pas permis de véritablement « casser la vitesse », elles n'impactent pas la linéarité de la rue, il faudrait revoir la position du resserrement dans la rue et en revoir le sens prioritaire, voir une priorisation par feu.
- Les habitants craignent que les sorties depuis les rues adjacentes ne se compliquent aux heures de pointes et des vitesses excessives. Une étude du changement de priorité par rapport aux rues adjacentes a été demandé.
- La CVCB ne semble pas être une solution assez sécurisante pour les cycles et les piétons. Elle a été écartée définitivement.