

**Présentation du réaménagement
de la rue de la Ganzau
de l'Avenue du Neuhof à la rue
des Jésuites
à STRASBOURG-NEUHOF**

- Périmètre de l'opération
- Etat des lieux
- Synthèse des besoins recueillis
- Objectifs de l'opération
- Contraintes techniques et réglementaires
- Aménagement type
- Schémas d'intentions
- Chaussée à voie centrale banalisée
- Avis participants
- Planning et budget

L'opération de réaménagement de la rue de la Ganzau
(tronçon de l'Avenue du Neuhof à la rue des Jésuites)
à Strasbourg-Neuhof
est un projet identifié depuis les années 2000

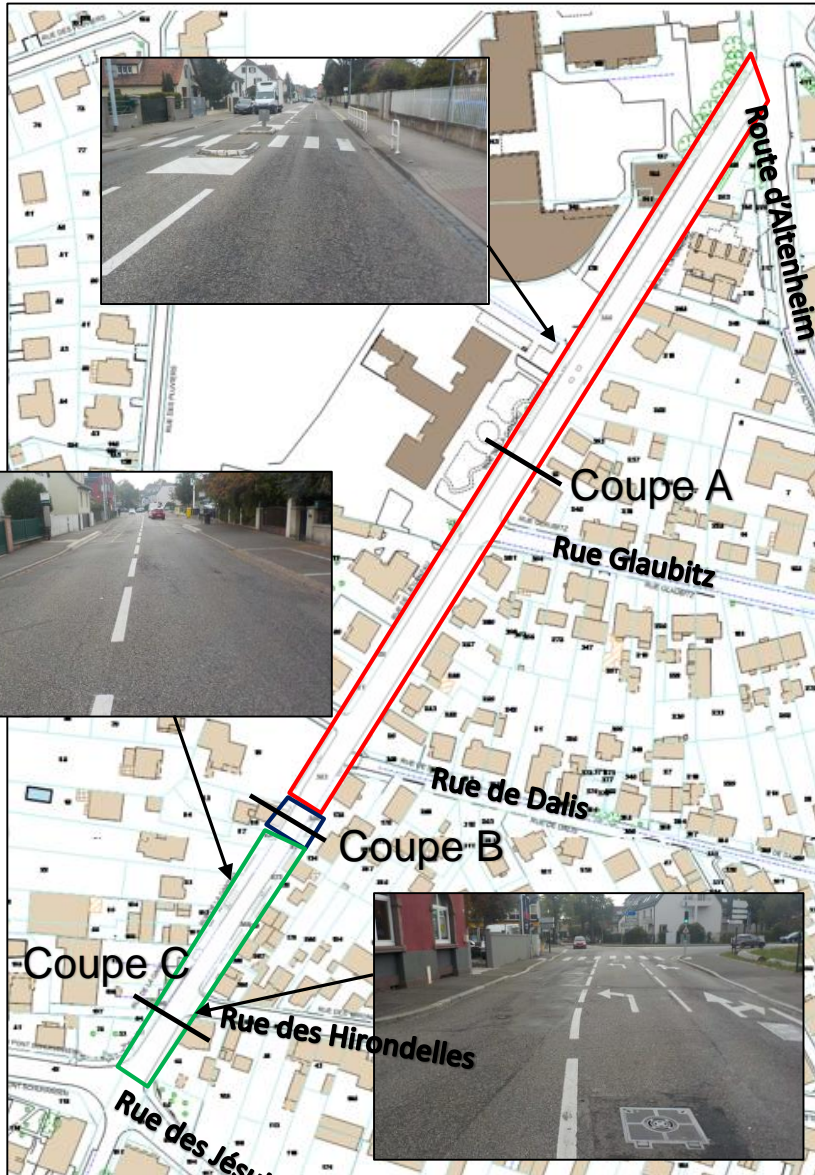
L'état des voiries et des trottoirs, qualifié de mauvais
nécessite le réaménagement complet de ce tronçon

Cette opération de réaménagement est aujourd'hui
réinscrite au programme de la Direction Mobilité,
Espaces Publics et Naturels.

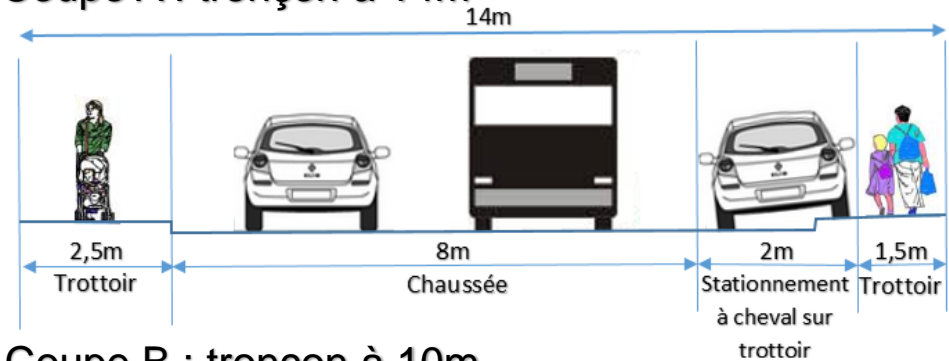
Les études de faisabilités sont réalisées en 2019 et les
travaux sont prévus en 2021



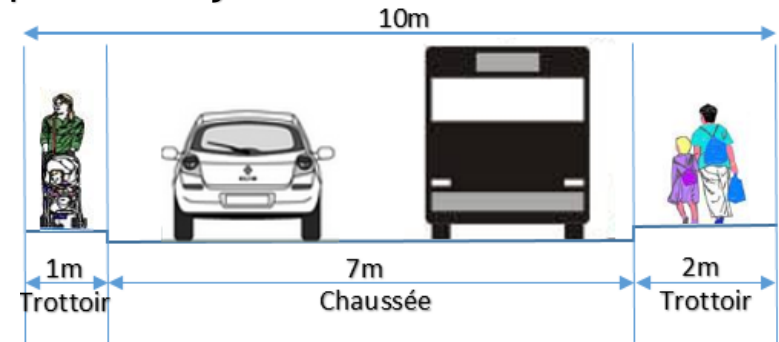
ETAT DES LIEUX AMENAGEMENT ACTUEL DE LA RUE



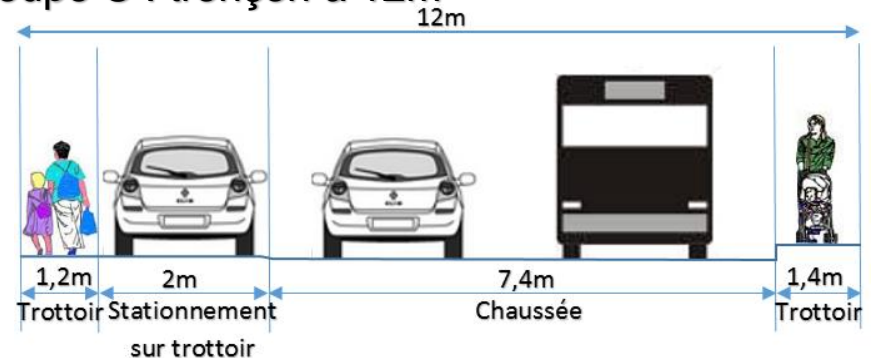
Coupe A : tronçon à 14m



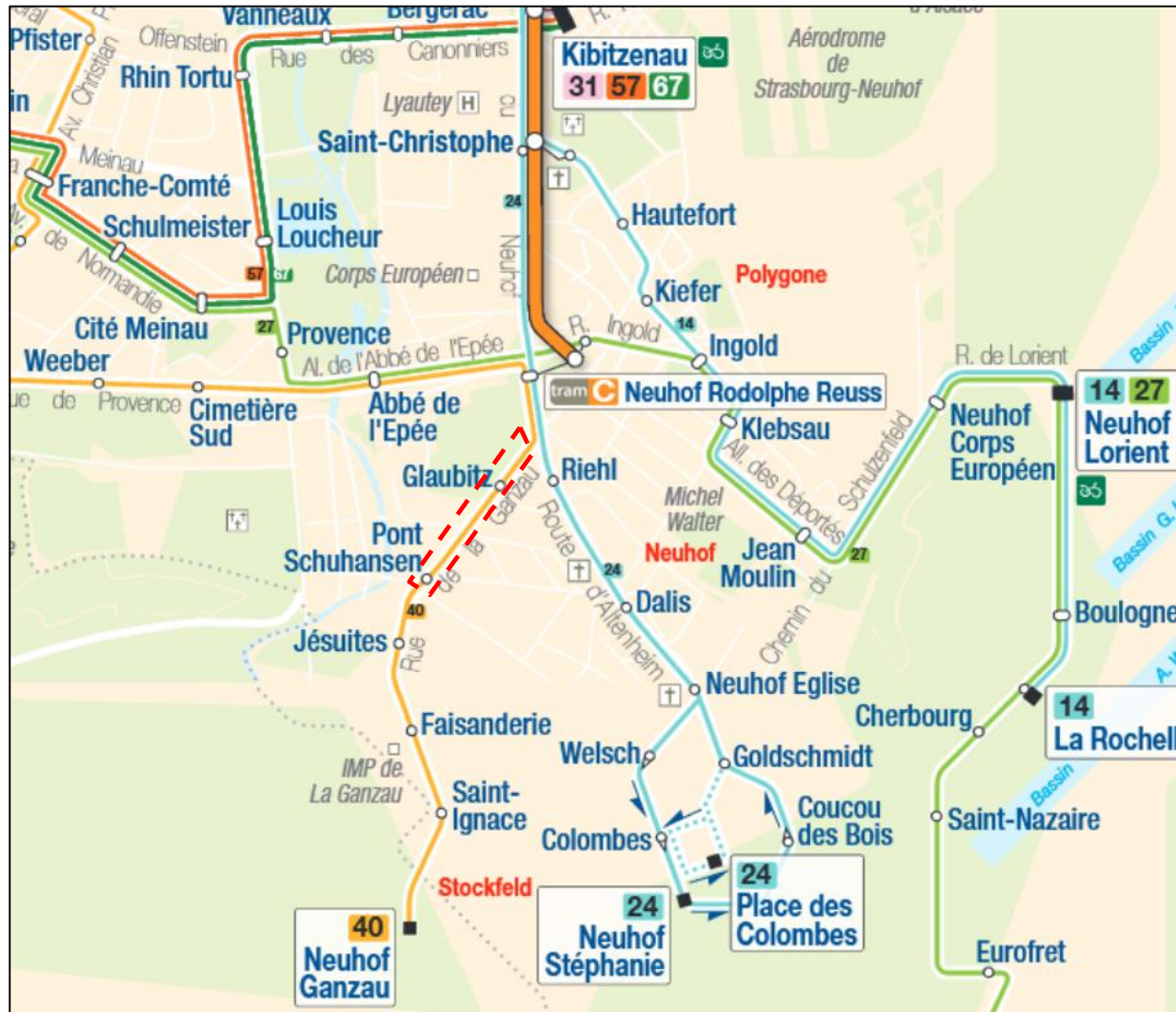
Coupe B : tronçon à 10m



Coupe C : tronçon à 12m

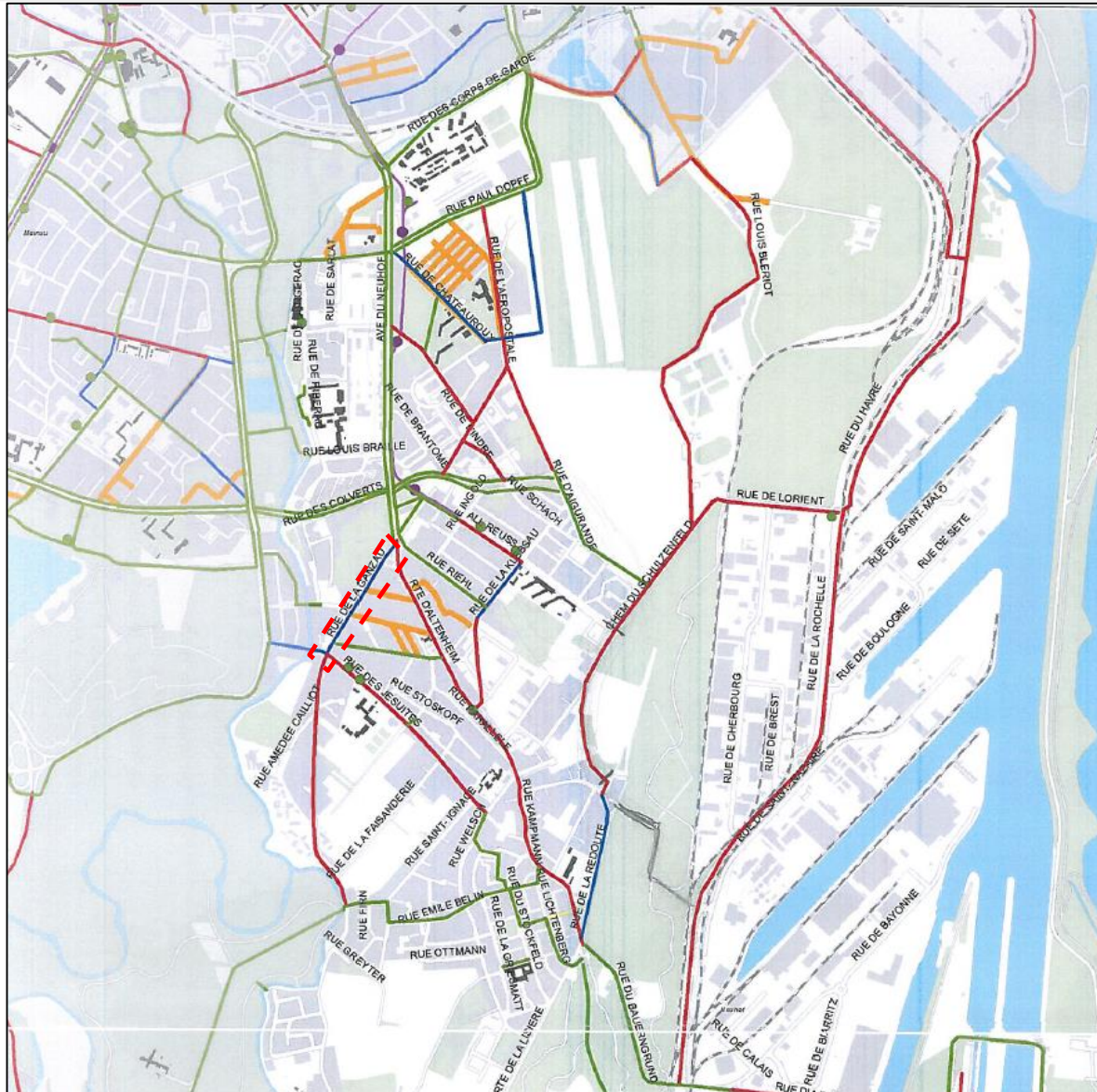


Ligne de bus 40 Neuhof Ganzau : Arrêts Glaubitz et Pont Schuhansen



ETAT DES LIEUX

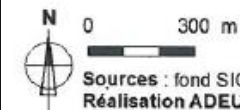
SCHEMA DIRECTEUR VELO



Strasbourg Quartier Neuhof

Réseau cyclable et propositions du schéma directeur

- aménagement existant
- programmé 2010-2015
- reste à réaliser
- carrefour dénivelé
- zone piétonne
- zone à 30km/h
- stationnement vélo
- établissement d'enseignement
- limite CUS
- limite communale
- voie ferrée
- gare
- voie de tramway



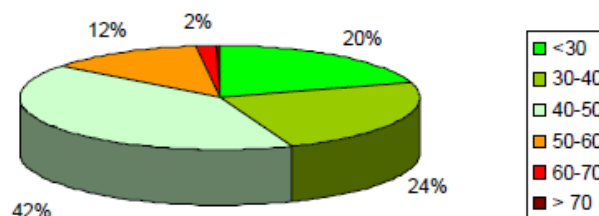
ADEUS

Sources : fond SIG-CUS 2009;
Réalisation ADEUS, mars 2011

La rue de la Ganzau est une voie de distribution limitée à 50km/h

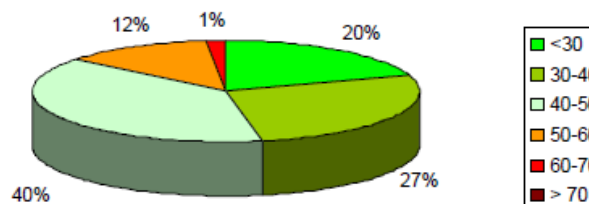
VERS L'AVENUE DU NEUHOF : 1962 véhicules/jours

Classes de vitesse



VERS LA RUE DE LA FAISANDERIE : 2076 véhicules/jours

Classes de vitesse

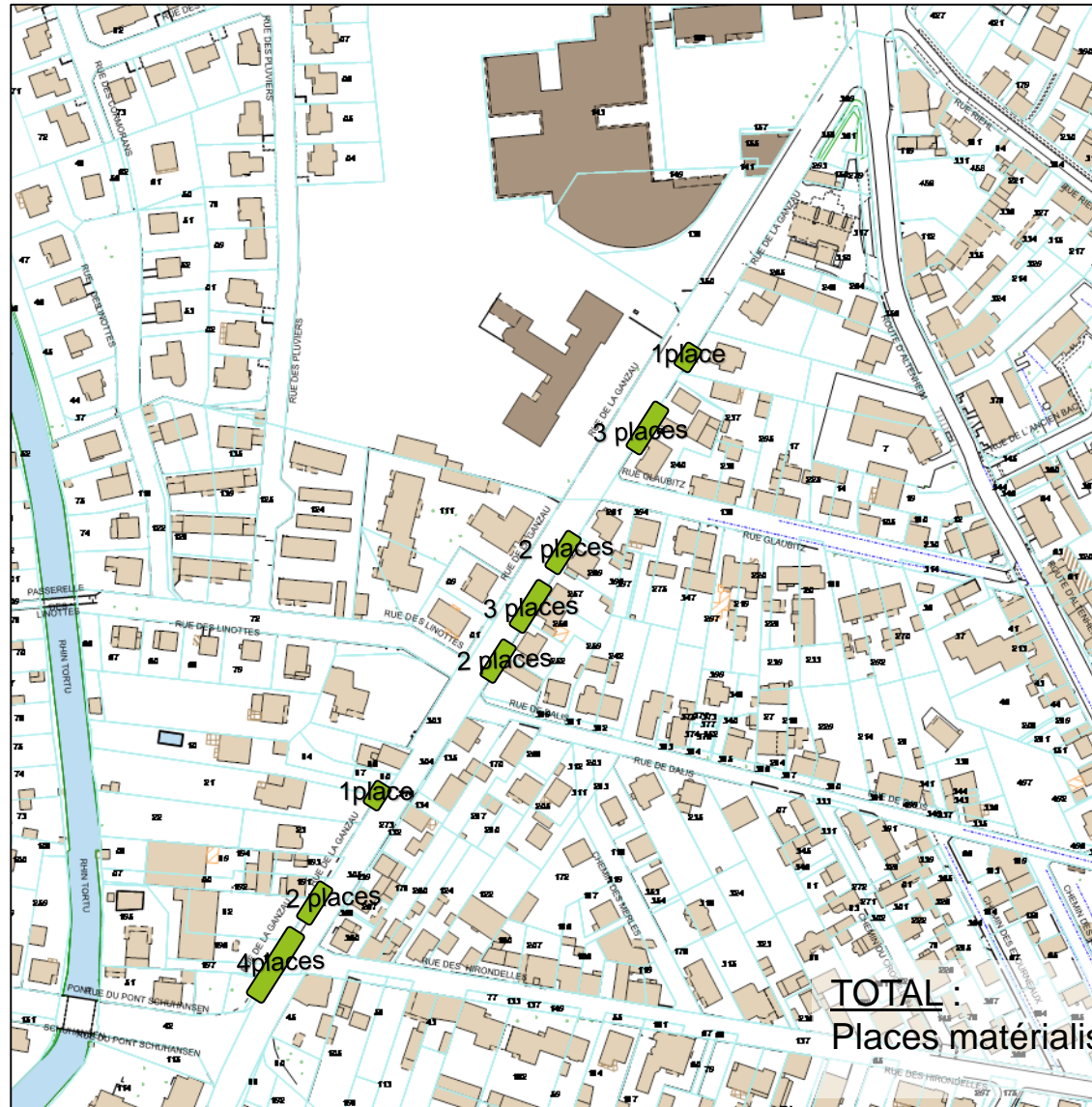


TOTAL : 4038 véhicules/jours

La rue de la Ganzau à un trafic modéré < 5000 véhicules/jours

13 à 14% des usagers dépassent la vitesse autorisée

ETAT DES LIEUX STATIONNEMENT ACTUEL

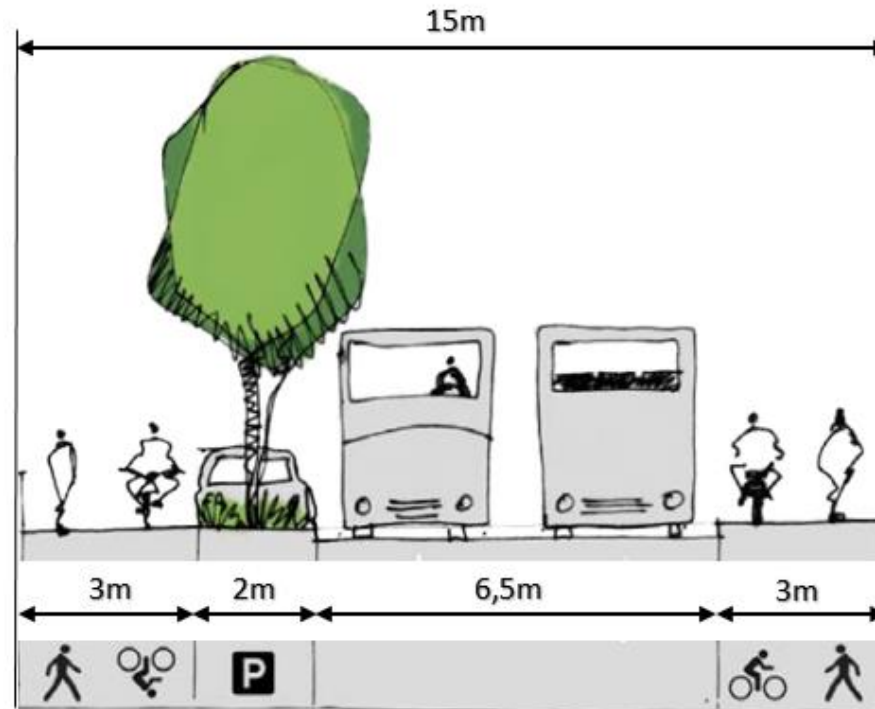


- La présence de réseaux (eaux, électricité, assainissement...) qui peuvent contraindre les plantations
- La circulation du bus qui impose la largeur minimale de la chaussée (6m50)
- La largeur de la rue qui n'est pas uniforme et varie entre 14m et 12m avec un point dur à 10m
- L'emprise n'est pas suffisante sur tout le linéaire, pour mettre du stationnement et des aménagements cyclables
- Le schéma directeur vélo impose des aménagements cyclables sur tout le linéaire
- Laisser les commerces accessibles (durant les travaux)

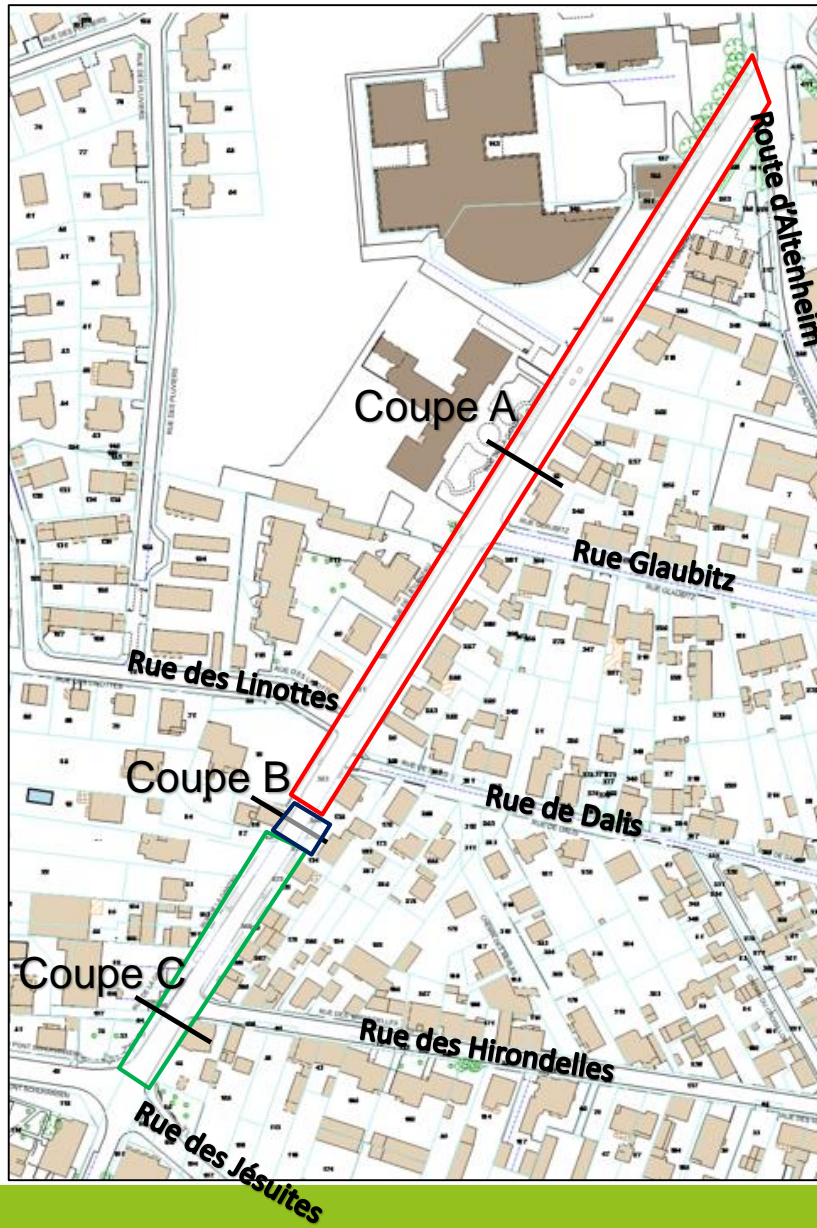
L'objectif est de réaménager la voirie et les trottoirs en mauvais état et de :

- Requalifier la rue pour lui donner un aspect moins routier
- Réaliser des trottoirs confortables
- Intégrer des aménagements cyclables sur l'ensemble de la rue
- Maintenir du stationnement réglementé sur chaussée, sur les tronçons qui le permettent
- Apaiser la circulation
- Renouveler le mobilier d'éclairage vétuste

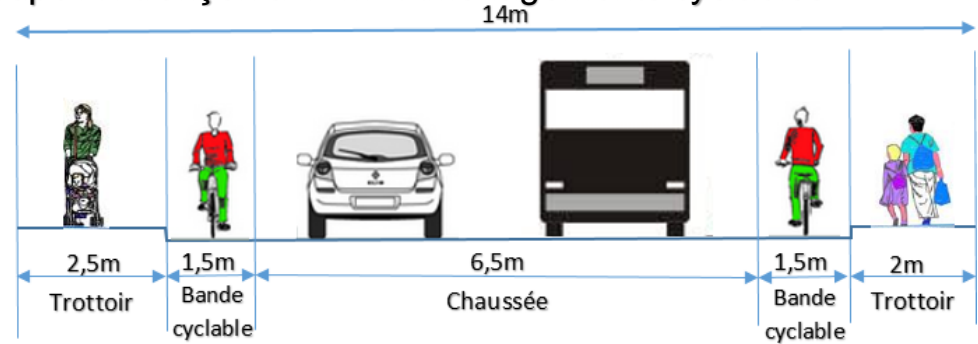
Une emprise de 15m minimum est nécessaire pour avoir tous les usages (piétons, cycles, stationnement...).



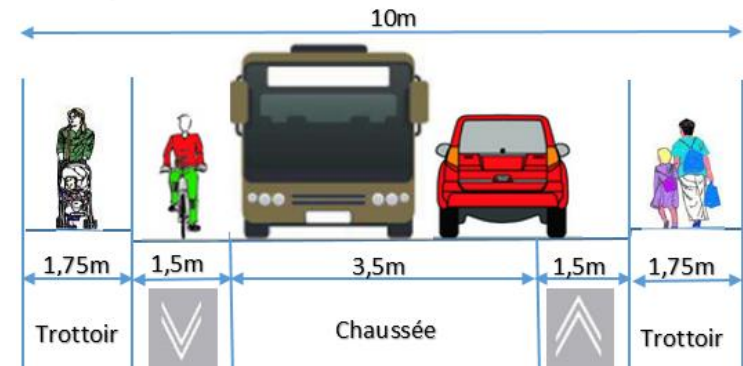
La largeur du tronçon variant de 14m à 12m avec un passage à 10m, cela ne permet pas d'y mettre du stationnement et des aménagements cyclables.



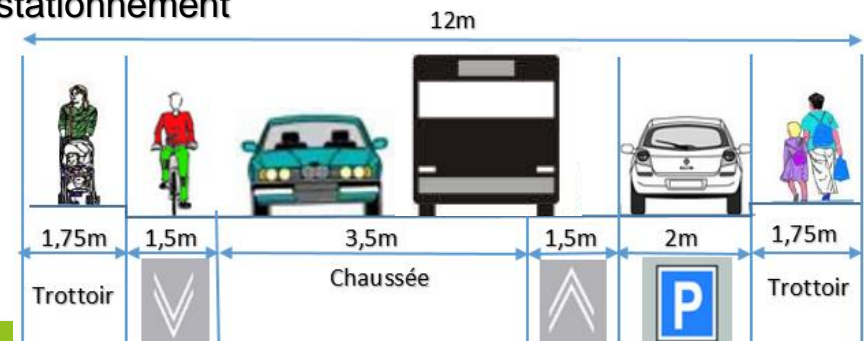
Coupe A : tronçon à 14m - Aménagements cyclables



Coupe B : tronçon à 10m – Chaussée à voie centrale banalisée

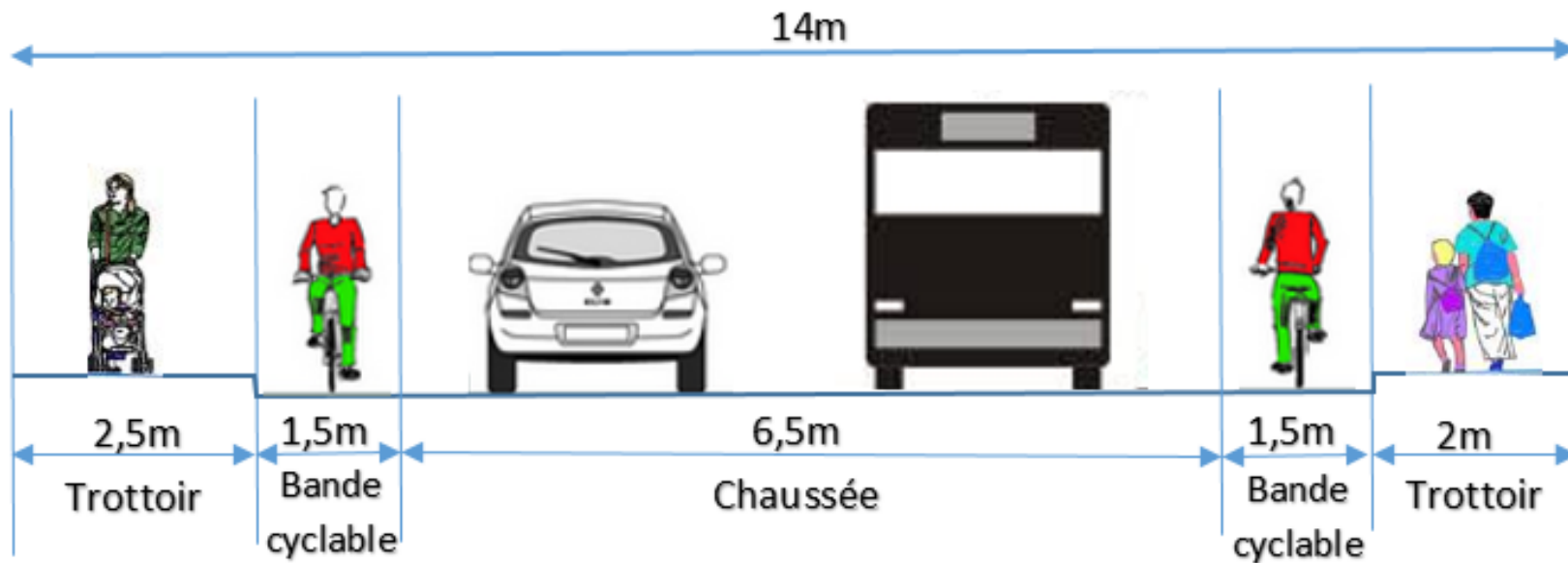


Coupe C : tronçon à 12m – Chaussée à voie centrale banalisée avec stationnement



Aménagement emprise à 14m

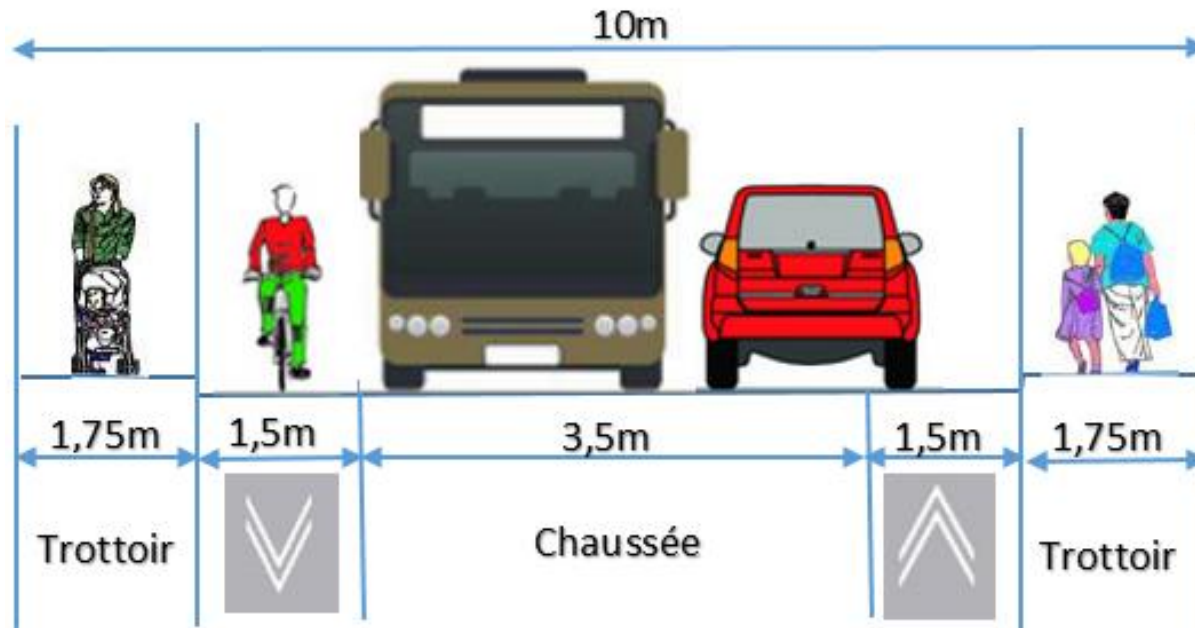
Aménagements cyclables



L'emprise de la voie permet d'intégrer des aménagements cyclables dédiés et d'avoir des trottoirs confortables. Le stationnement ne peut être conservé et entraîne la suppression d'une dizaine de places.

Aménagement emprise à 10m

Chaussée à voie centrale banalisée

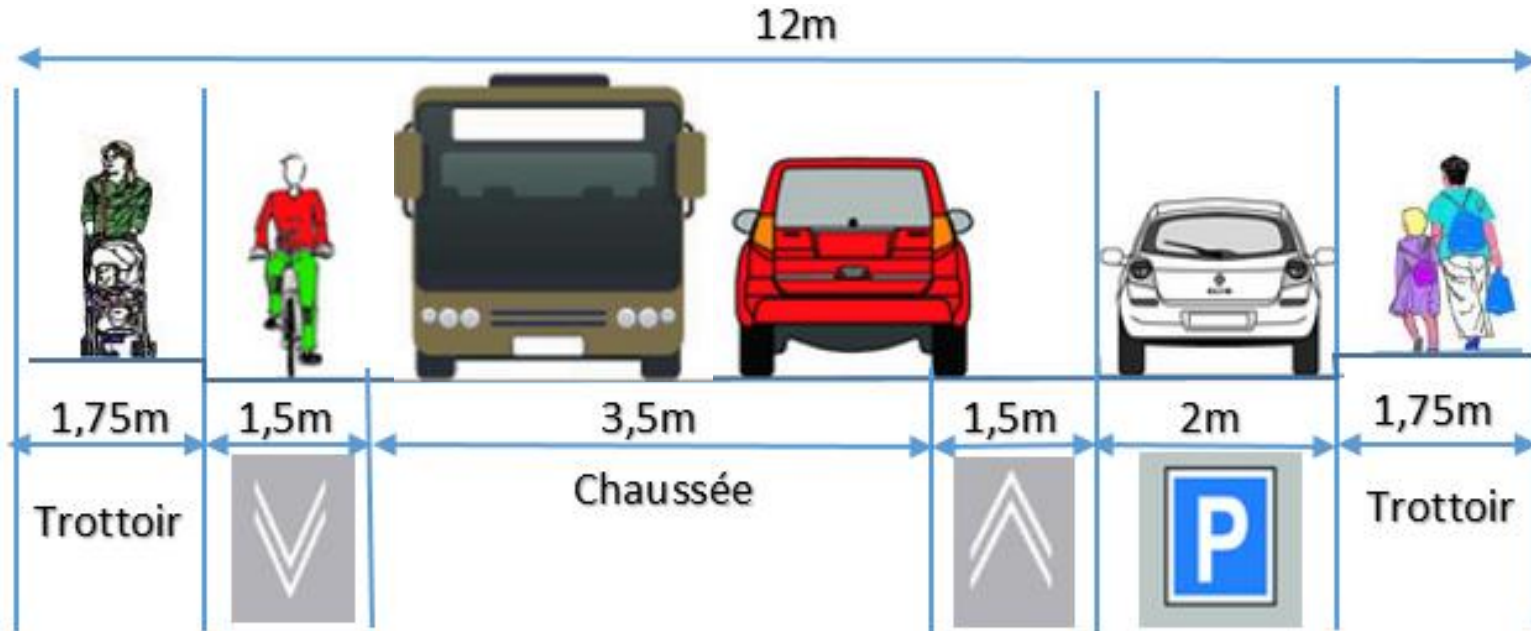


L'emprise de la voie n'est pas suffisante pour intégrer des aménagements cyclables dédiés, ni pour intégrer du stationnement.

La chaussée à voie centrale banalisée permet de réaliser des trottoirs aux normes et de permettre aux cyclistes de circuler en sécurité sur la chaussée.

Aménagement emprise à 12m

Chaussée à voie centrale banalisée avec stationnement



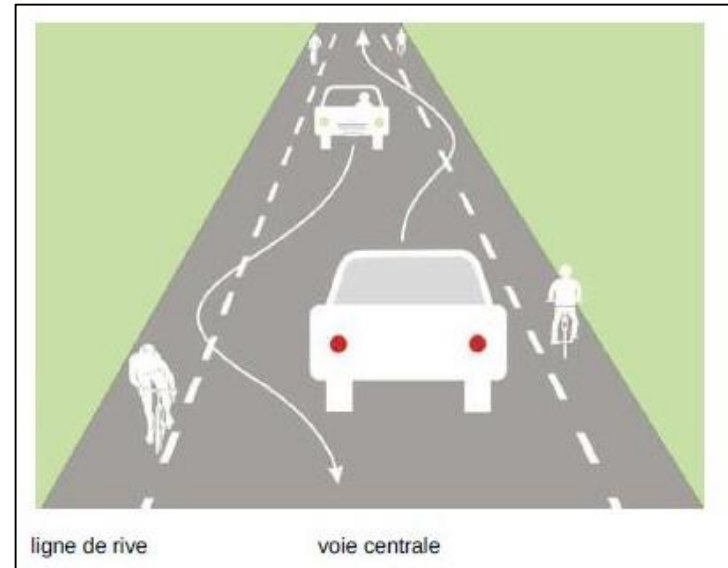
L'emprise de la voie n'est pas suffisante pour intégrer des aménagements cyclables dédiés.

La chaussée à voie centrale banalisée permet de réaliser des trottoirs confortables, de permettre aux cyclistes de circuler en sécurité sur la chaussée et d'avoir du stationnement devant les commerces.

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB)



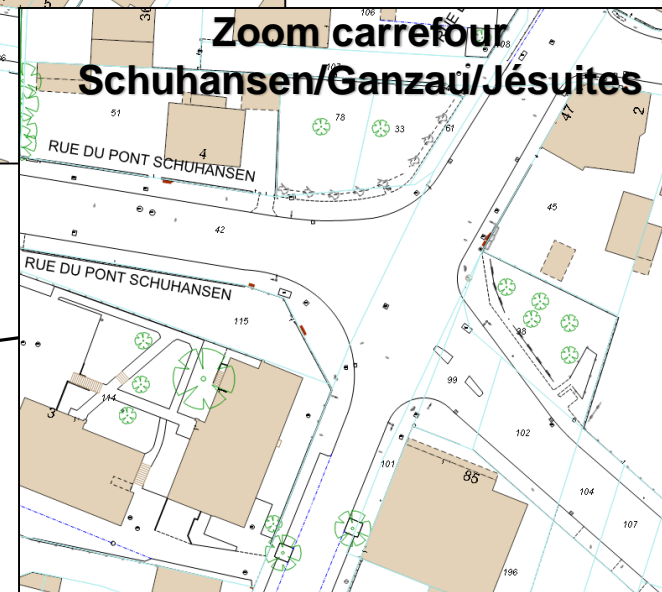
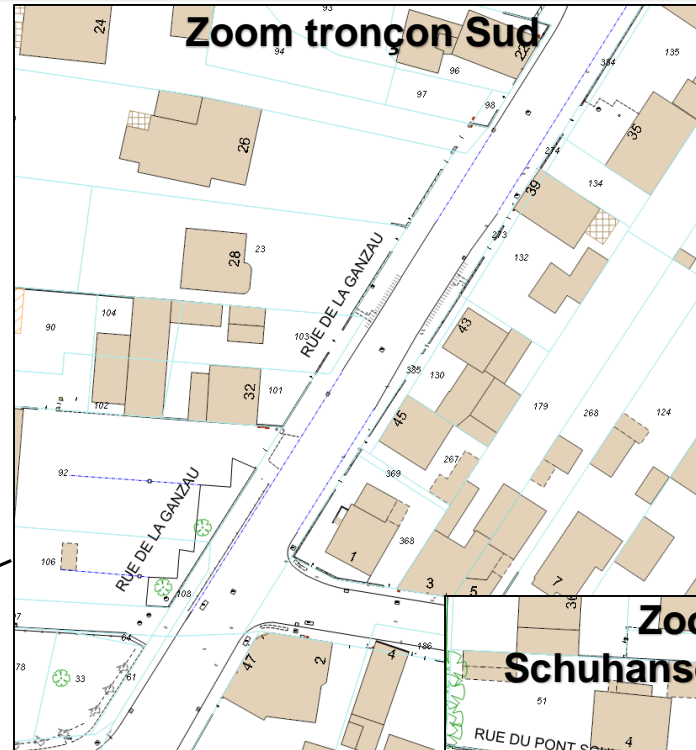
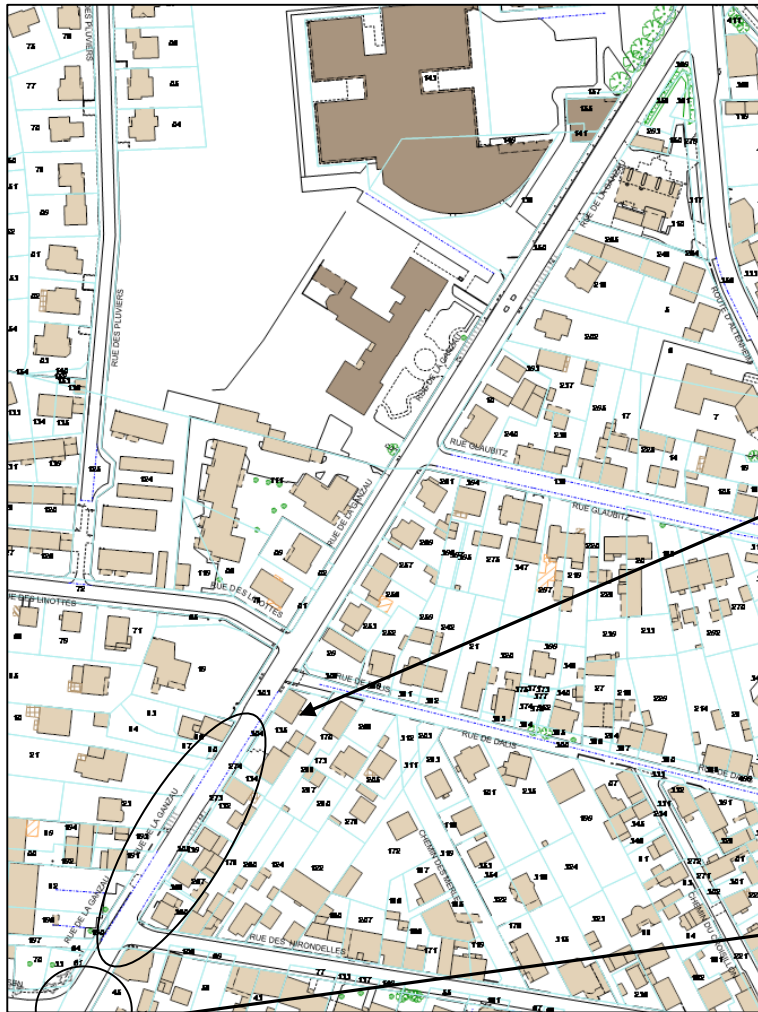
Mureaux (78)



Loudéac (22)



Saint Pierre du Mont (40)



- Mars à Juin : Finalisation du cahier des charges et consultation du maître d'œuvre
- Juillet à Décembre 2019 : Réalisation des études préliminaires
- Fin mars 2020 : présentation des propositions d'aménagements
- Avril à Mai 2020 : Finalisation des études
- Juin à septembre 2020 : Consultation des entreprises
- Printemps 2021 : Réalisation des travaux

BUDGET : 1 200 000€ TTC et 300 000€ TTC pour la rénovation de l'éclairage