

# EUROMETROPOLE DE STRASBOURG ETUDE DE FAISABILITE

## APAISEMENT DE LA ROUTE DE BISCHWILLER

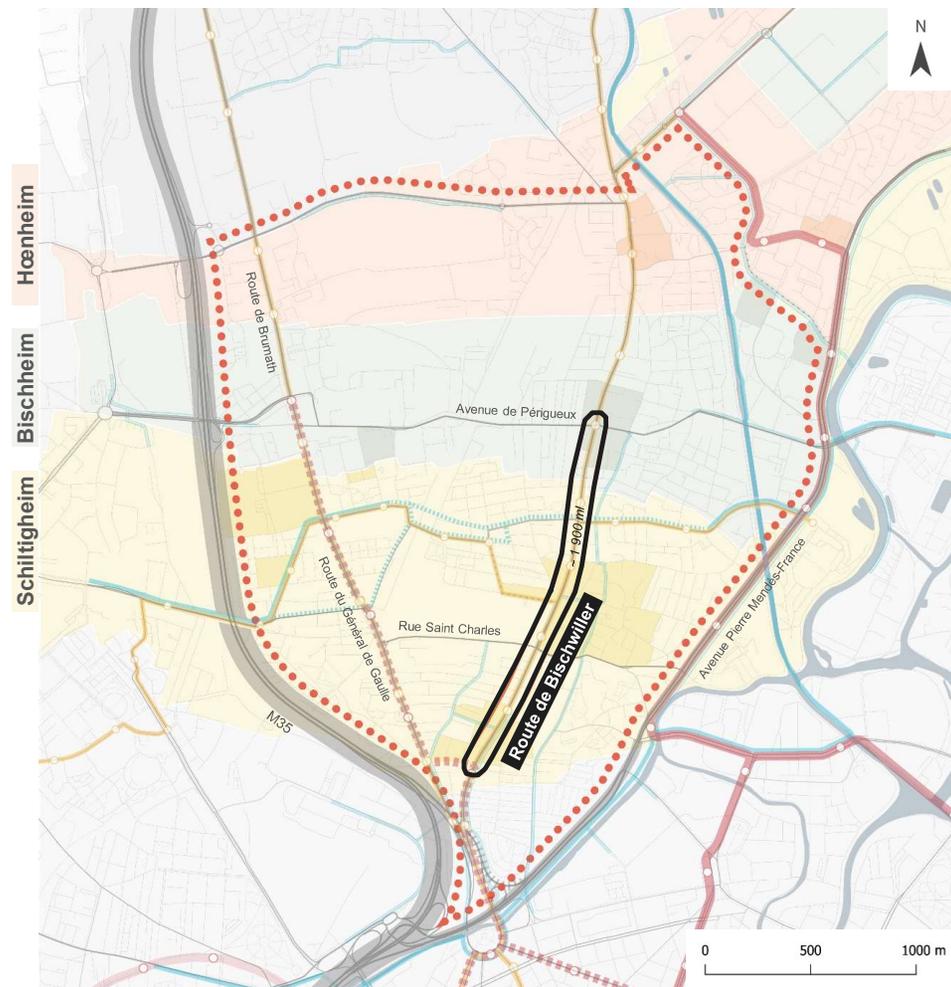
**Partage du diagnostic – 15 décembre 2022**



# 1. Périmètre

# 1. Périmètre – réflexions

## ➤ Périmètre de réflexions



## ➤ Les principales thématiques de réflexions

La présente étude s'inscrit en accompagnement du projet d'extension du tramway Nord prévu au sein de la Commune de Schiltigheim, rue du Général de Gaulle et route de Brumath.

Dans ce cadre, le réaménagement de la route de Bischwiller doit permettre de pouvoir répondre aux principaux objectifs qui suivent :

- **Apaiser la circulation**
- **Favoriser les modes alternatifs à la voiture particulière**  
→ transports en commun, vélo, marche, autopartage
- **Créer une vraie centralité dans la ville**
- **Evaluer les opportunités de dés-imperméabilisation**

→ Réinterroger la façon de se déplacer



## 2. Etat des lieux

*La route de Bischwiller,  
voie passante  
et/ou lieu de vie ?*

## 2. Etat des lieux

### Une emprise foncière variable et limitante

#### Largeur de façade à façade

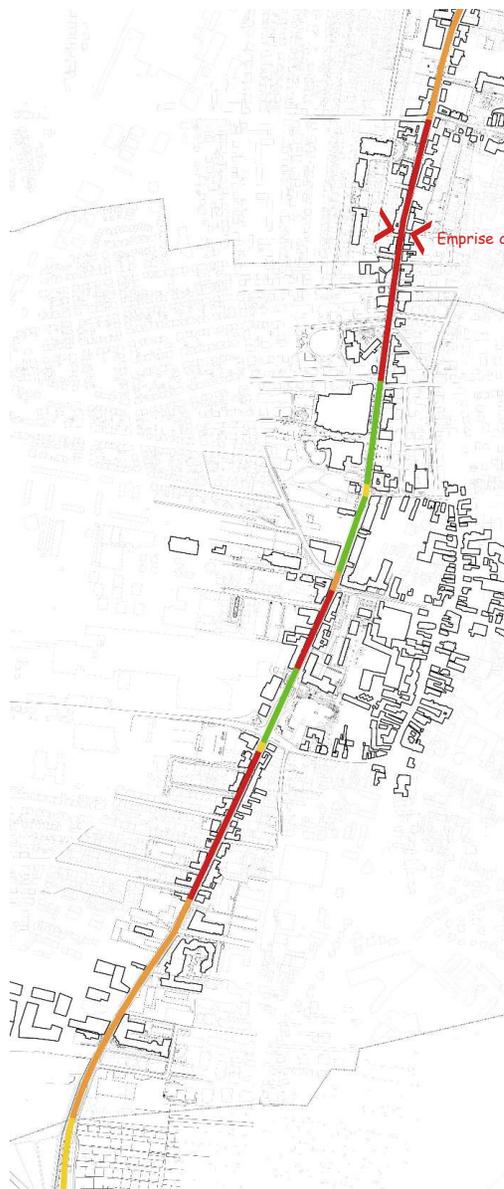
#### L'emprise publique varie entre 14 et plus de 20 mètres suivant l'âge des tissus bâtis traversés.

Les points durs se trouvent au niveau des alignements bâtis du début XXème (*séquence commerciale au sud de la Mairie de Schiltigheim et centre de Bischheim*).

Du fait de l'emprise variable et souvent réduite, la cohabitation dans l'espace de tous les modes de déplacements (*voiture, bus, vélos, piétons*) ne pourra pas être résolue de façon homogène sur tout le tronçon.

**Nous considérerons par la suite des réflexions un gabarit de référence « contraint » de 14,30 m**, tout en gardant en tête un secteur critique inférieur à 12 m côté Bischheim.

→ L'emprise variable suggère un traitement par séquences de la route de Bischwiller



### Légende

	14.5 m > L > 12 m
	17 m > L > 14.5 m
	21 m > L > 17 m
	25 m > L > 21 m

0 100 500 m



## 2. Etat des lieux

### Une voie passante ? : transit à limiter

#### Répartition actuelle du trafic routier

Dans le diagnostic du plan local de déplacement du secteur Nord de Strasbourg établi en 2020, les axes suivants sont considérés comme étant en limite de capacité :

#### ▪ Route de Bischwiller

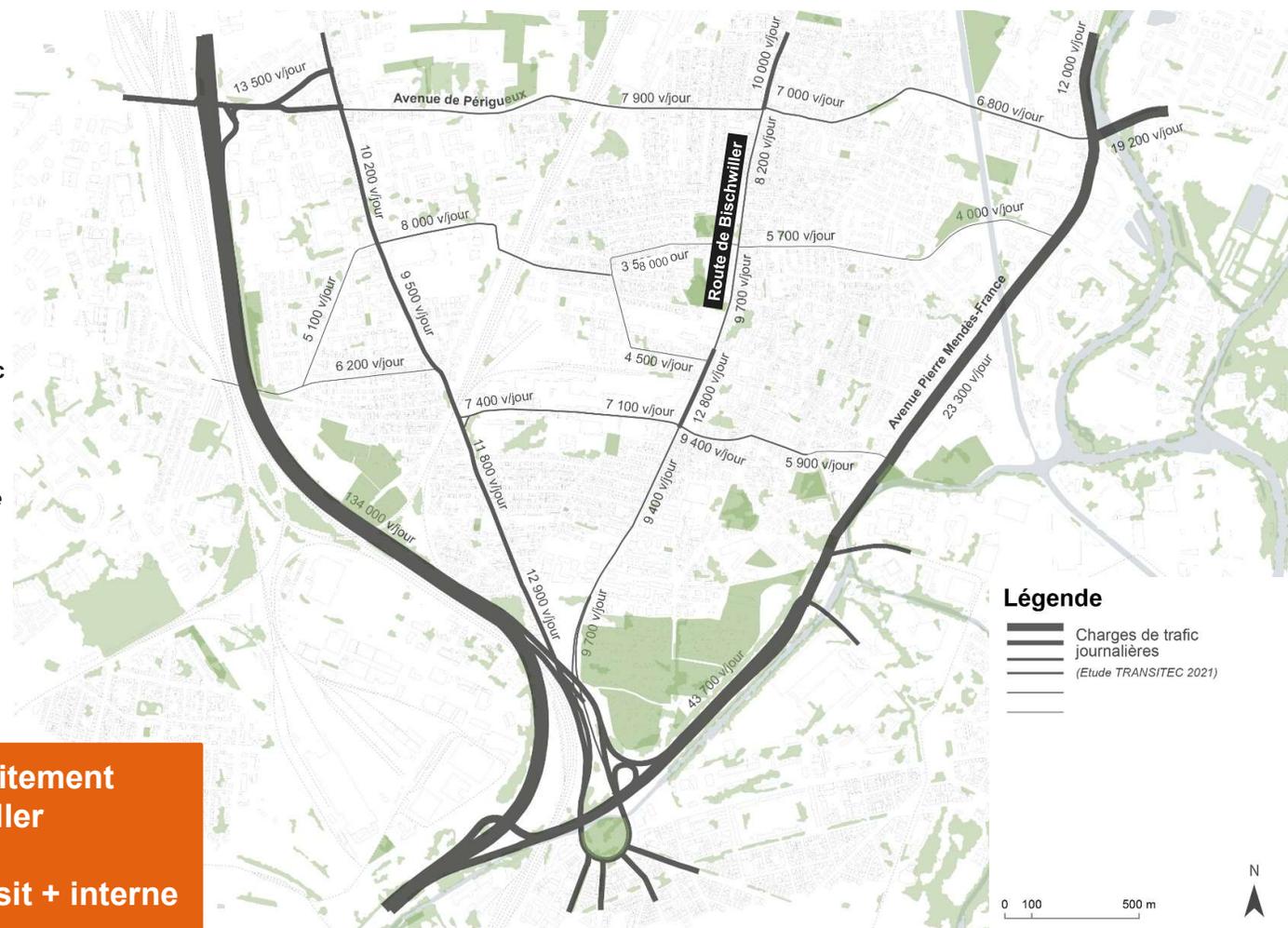
La route de Bischwiller joue un rôle de desserte métropolitaine et locale pour une partie des Communes Nord

→ **13 000 véhicules-jour** en plein cœur de ville avec une **asymétrie mesurée** : 8 000 véh/j dans le sens nord-sud contre 5 000 véh/j dans le sens sud-nord

→ **33% de flux de transit Nord > Sud** estimé par l'étude Transitec depuis le secteur d'Hœnheim (en période de pointe)

→ **20% de flux interne** estimé par l'étude Transitec

- Avenue de Périgueux
- Avenue Pierre Mendès-France



La limitation du transit suggère un traitement par séquences de la route de Bischwiller

→ favoriser le report modal : flux transit + interne

## 2. Etat des lieux

### Le transport en commun comme choix de mobilité

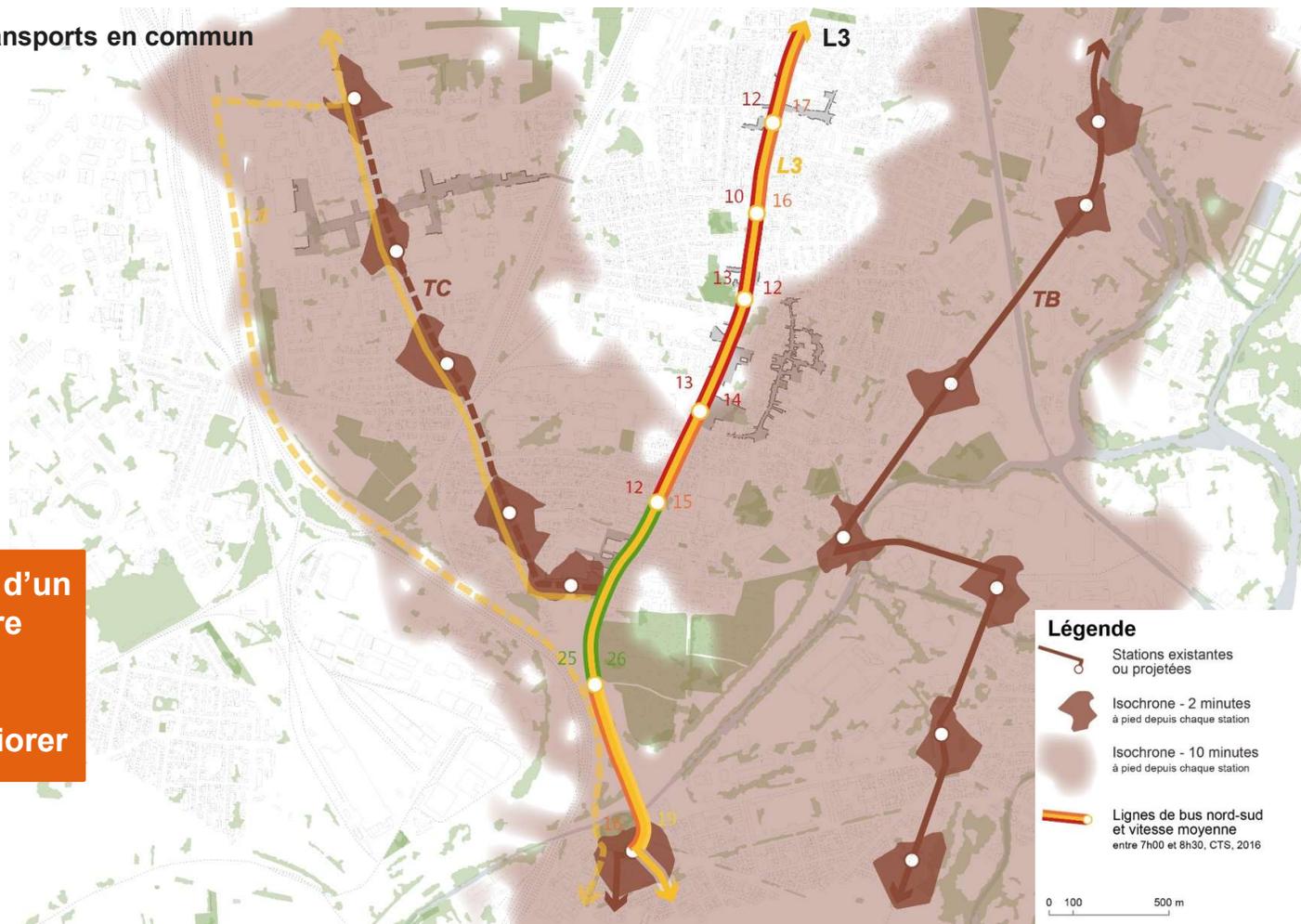
#### Des grands axes nord-sud confortés par les transports en commun

Le choix du tracé de l'extension nord du tramway a préféré l'avenue du Général de Gaulle à la route de Bischwiller. Couplée au tramway B existant, cette voie ne permet pas une desserte facile des quartiers de Schiltigheim et Bischheim situés le long de la route de Bischwiller.

**La ligne de bus L3** (vers les Halles, avec une fréquence moyenne d'un bus toutes les 8 minutes, en limite de capacité) conserve donc un rôle structurant, malgré des **difficultés de circulation durant les périodes de pointe tout le long de la route de Bischwiller, surtout dans le sens Bischheim – Strasbourg.**

**Route de Bischwiller : une nécessité d'un transport en commun complémentaire aux tramways**

→ attractivité ligne de Bus L3 à améliorer



## 2. Etat des lieux

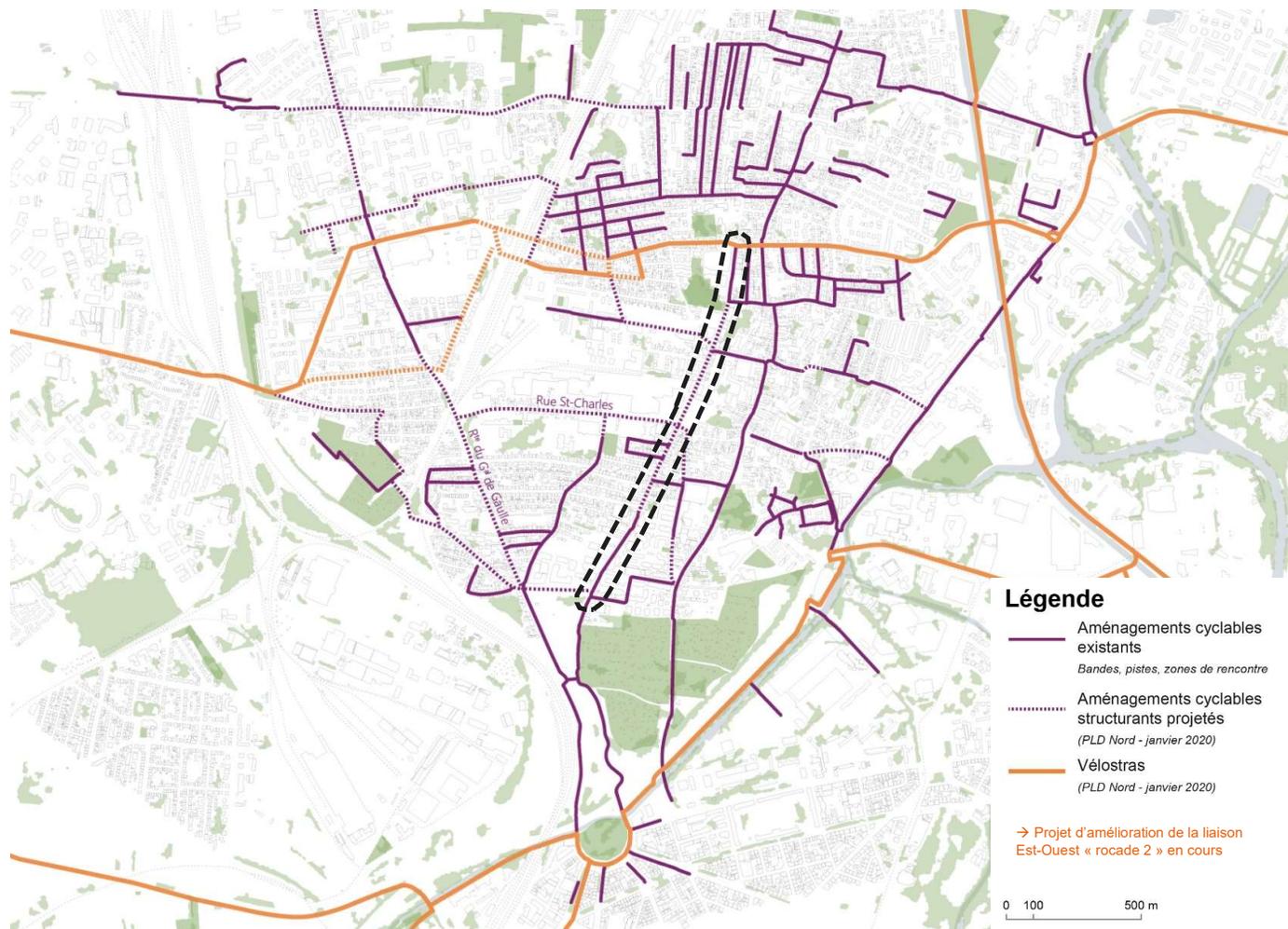
### Le vélo comme choix de mobilité

#### Le réseau cyclable existant

Le réseau cyclable souffre de grandes discontinuités d'aménagement à Schiltigheim et Bischheim, que ce soit pour les liaisons est-ouest par franchissement des voies ferrées, ou pour les liaisons nord-sud par absence de bande ou de piste cyclable le long des grands axes.

L'enquête mobilité réalisée à Schiltigheim en 2019 a fait ressortir les trois axes suivant comme les plus problématiques : **route de Bischwiller**, rue du général de Gaulle et rue Saint-Charles. La FUB a également cartographié les points durs cyclables dans la commune, et le tronçon du centre de Schiltigheim est apparu comme le plus problématique.

→ Les conditions cyclables de la route de Bischwiller sont à améliorer



## 2. Etat des lieux

### Développement urbain

#### Centralités

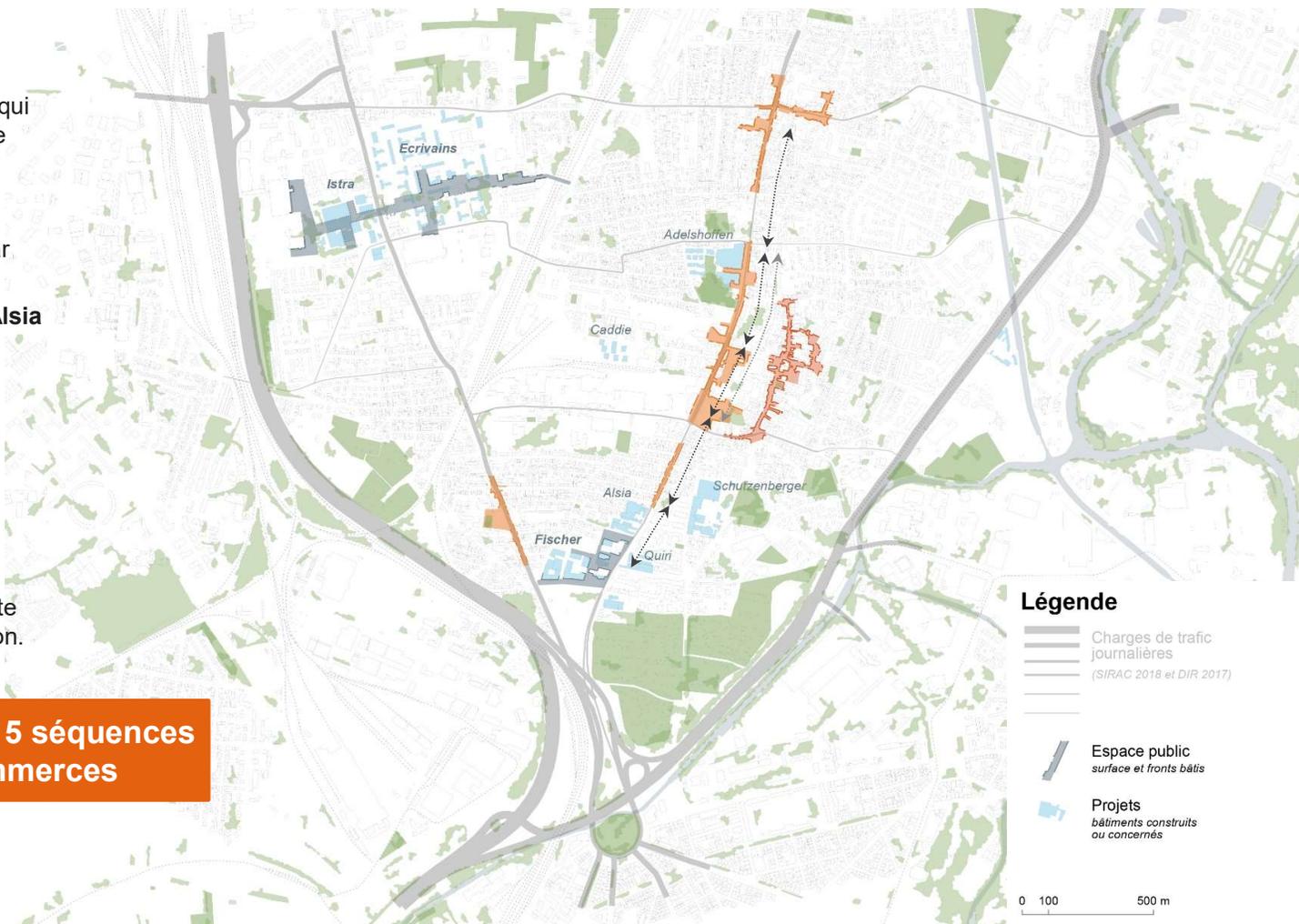
Définition difficile d'une « centralité » à Schiltigheim, qui plus est avec les opérations de renouvellement ou de réhabilitation urbaine.

Commerces, morphologie et développement urbain conduisent à faire l'hypothèse d'un aménagement par séquences, avec du sud au nord :

1. la séquence au droit des emprises Fischer et Alsia
2. la séquence de linéaire commercial
3. la séquence de la place de la Mairie
4. la séquence au droit du quartier Adelshoffen
5. la séquence du centre de Bischheim

Pour chacune, une lecture plus précise du contexte permet de supposer la nature de l'intervention sur la voirie possible, entre diminution du stationnement, site propre pour transport en commun, voire piétonnisation.

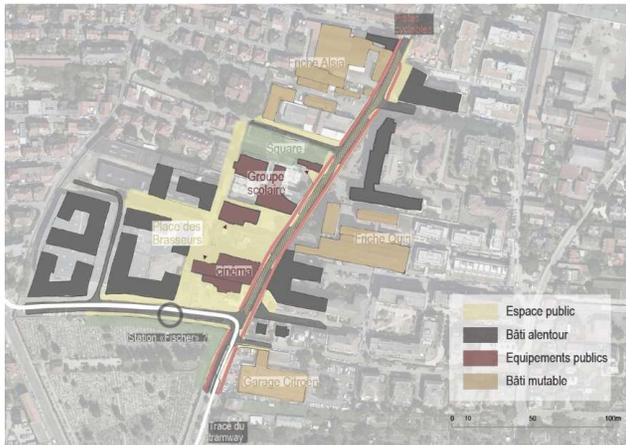
→ La route de Bischwiller présente 5 séquences en termes d'équipements et de commerces



## 2. Etat des lieux

La route de Bischwiller, un lien entre « lieux de vie » plus qu'un lieu de vie en tant que tel

### Profondeur de l'espace public



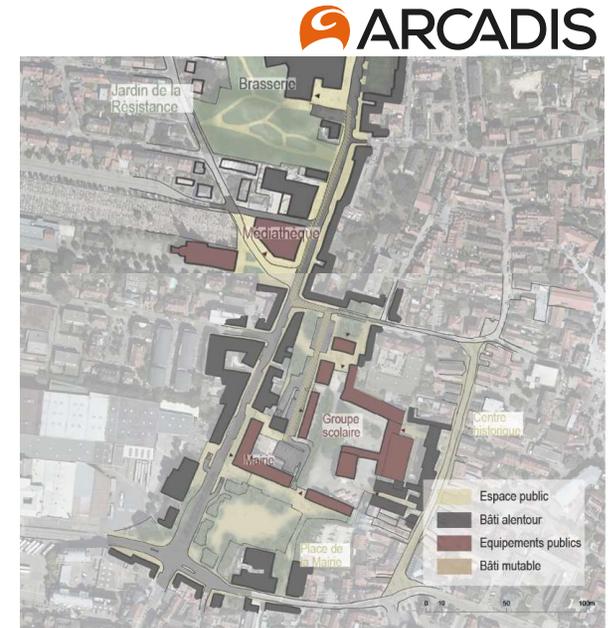
#### Fischer - Quiri - Alsia

La séquence se caractérise par des bâtiments en retrait, ou qui ne s'adressent pas à la rue, et peu d'activités donnant directement sur la voie. Les équipements et quartiers prévus poursuivent cette logique de desserte.



#### Linéaire commercial

La séquence présente le linéaire commercial le plus constitué tout en ayant peu ou pas d'espaces connexes, et très peu de végétation. La rue-corridor parfois ponctuée par des courtes qui animent, faute de quoi, les terrasses vont sur les poches de stationnement.



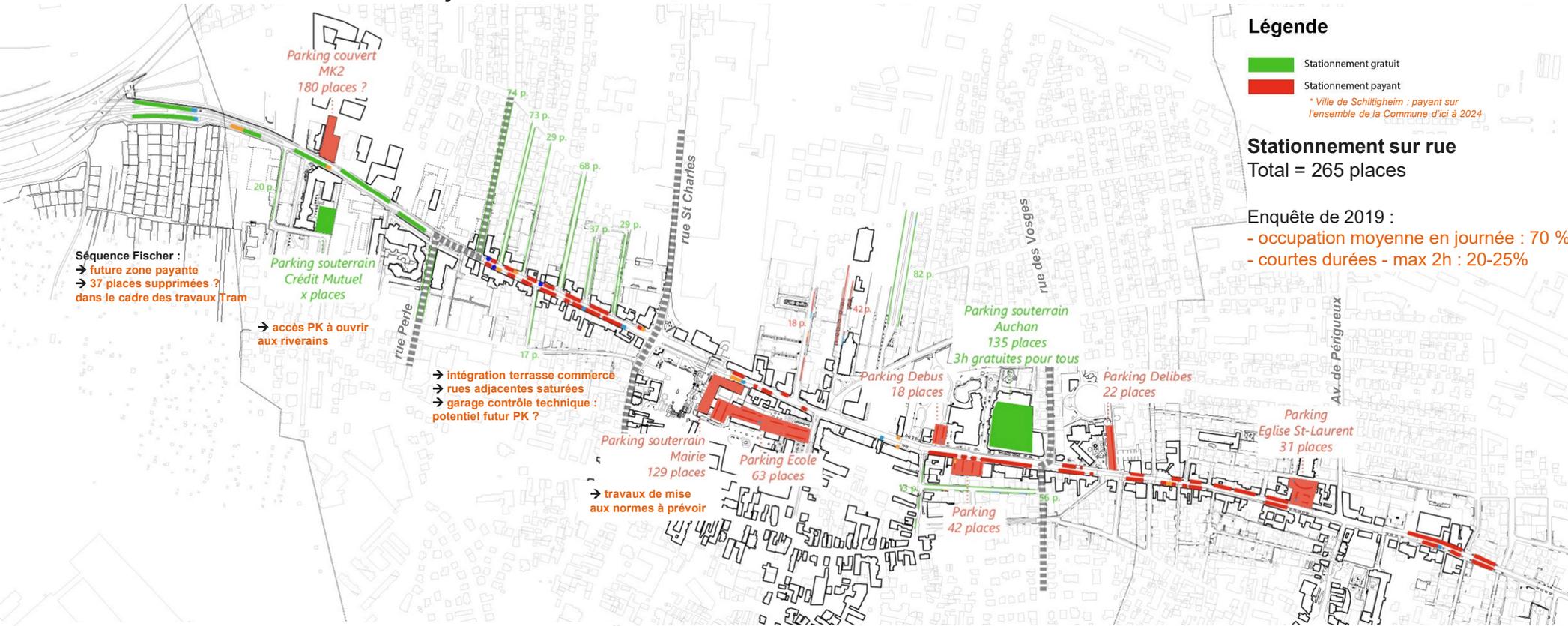
#### Îlot Mairie > Adelshoffen

Les équipements s'organisent autour d'un réseau d'espaces connexes (place de la mairie, desserte du groupe scolaire) à distance de la rue. Dans cette séquence, l'épaisseur de l'îlot l'emporterait sur la route en tant que tel, surtout que cette épaisseur débouche sur la ville historique, qui restera toujours plus attractive pour se poser dehors : moins de trafic, et un cadre bâti plus pittoresque.

→ La route de Bischwiller, des liens à définir entre les différents « lieux de vie »

# 2. Etat des lieux

## Le stationnement comme variable d'ajustement



### Légende

- █ Stationnement gratuit
- █ Stationnement payant
- \* Ville de Schiltigheim : payant sur l'ensemble de la Commune d'ici à 2024

**Stationnement sur rue**  
Total = 265 places

Enquête de 2019 :  
- occupation moyenne en journée : 70 %  
- courtes durées - max 2h : 20-25%

### Séquence « rue Perle - rue St-Charles »

- 70 places sur rue
- réduction ponctuelle possible : report parking Fischer ? Mairie ?

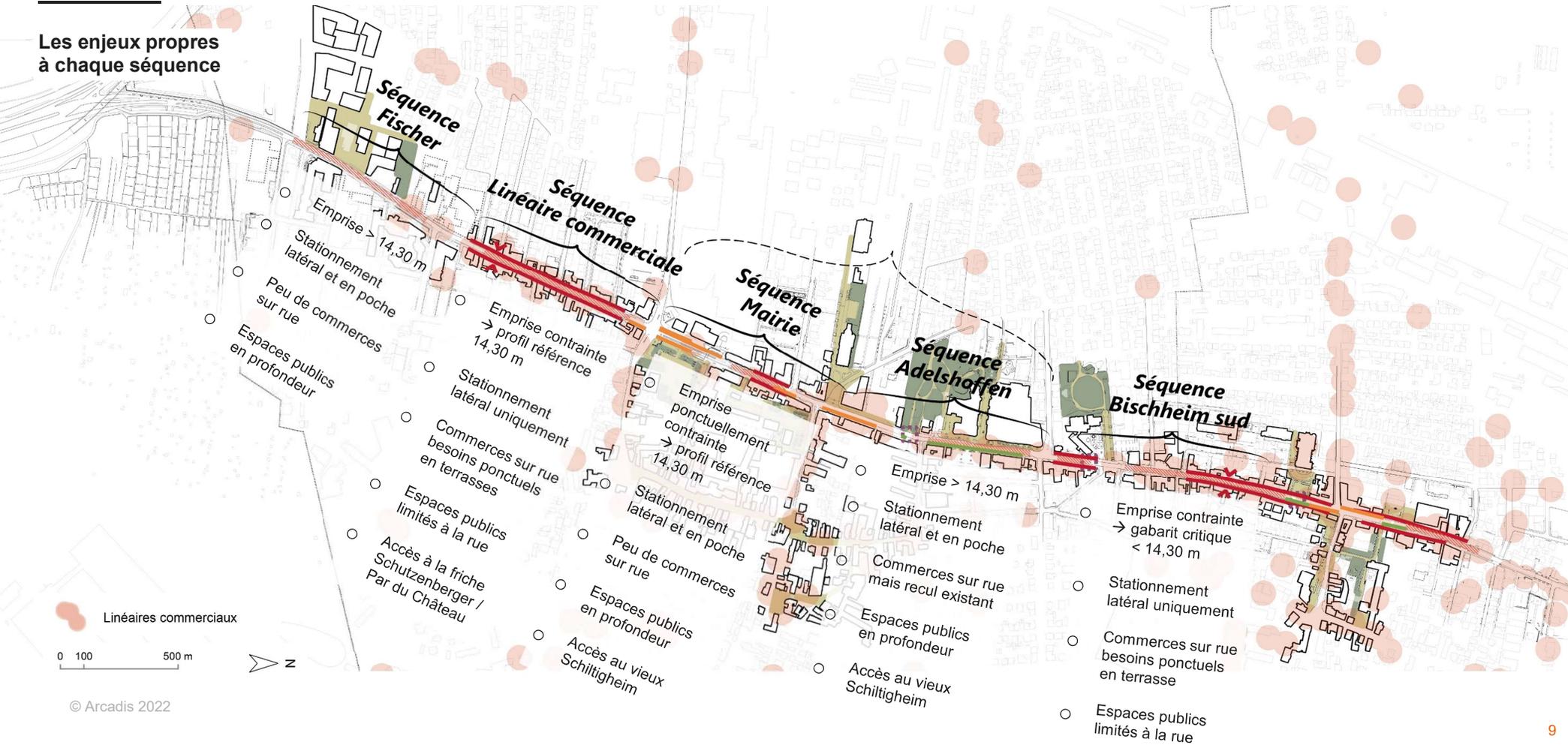
### Séquence « rue St-Charles - rue des Vosges »

- 42 places sur rue
- suppression possible (maintien places PMR et réservées) : intégration aux parkings connexes / report

# 2. Etat des lieux

## SYNTHESE

Les enjeux propres à chaque séquence



# 2. Etat des lieux

## SYNTHESE

Une emprise contrainte

pour

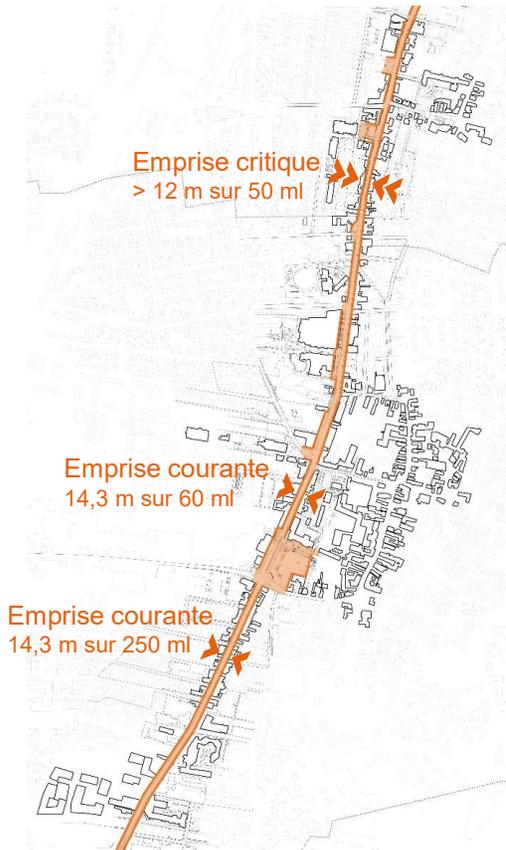
une voie passante

et

un lieu de vie

avec

le stationnement comme variable d'ajustement



## 2. Etat des lieux

### SYNTHESE

### Une emprise limitée qui demande de hiérarchiser les priorités

**Piétons, vélos, transport en commun**, voiture et stationnement ne rentreront pas dans 14,30 m d'emprise courante.

Les scénarios devront donc explorer différentes hiérarchies.

### Trois préalables aux scénarios

- **Améliorer le confort des modes de déplacement alternatifs à la voiture**
- **Limiter le transit automobile sur la route de Bischwiller**
- **Considérer le parking comme une variable d'ajustement**, du fait des données récoltées montrant un taux d'occupation moyen du stationnement sur rue ne dépassant pas 70% en journée (saturation considérée à partir de 80% - turnover)

### La rue comme lieu de vie ?

La présence de nombreuses destinations à l'échelle de la commune, et même de plus loin pour les équipements à venir (cinéma, médiathèque) animent la rue. Mais tous possèdent ou posséderont leur propre espace de desserte ou de prolongement extérieur distinct de l'emprise de la voie.

Ce constat nous amène à réfléchir à un **aménagement de la rue à adapter aux usages par séquences** plutôt qu'un aménagement unique et linéaire sur l'ensemble de celle-ci.

Cette dimension urbaine vient ainsi contrebalancer les considérations portant sur les seuls déplacements.

# 3. Ateliers – réflexions – 1 heure

## Apaisement de la Route de Bischwiller Entre Fischer et la mairie, un linéaire de commerces

### ESQUISSE DE RÉFLEXION sur le partage et l'usage de l'espace public

La séquence présente le linéaire commercial le plus constitué de la rue tout en ayant peu ou pas d'espaces connexes et très peu de végétation.

Elle est la plus homogène dans les types et la forme des bâtiments qui la borde, prenant la forme d'une rue-corridor parfois ponctuée par des courtes qui animent l'espace et participent au fonctionnement des rez-de-chaussée commerciaux attenants. En leur absence, les terrasses vont sur les poches de stationnement.



**Profil existant**

Prioritaire — Ordre de priorité — Défavorisé

**HYPOTHESE DE PROJET 1 : Aménagement cyclable encadrant la chaussée**

Exemple - Munich

Prioritaire — Ordre de priorité — Défavorisé

**HYPOTHESE DE PROJET 2 : Piste cyclable double sens en parallèle de la chaussée**

Exemple - Paris, Rue du Ménil

Prioritaire — Ordre de priorité — Défavorisé

**HYPOTHESE DE PROJET 3 : Voie partagée bus - vélos et passage à sens unique**

Exemple - Strasbourg, Quai Schœner

Prioritaire — Ordre de priorité — Défavorisé

**HYPOTHESE DE PROJET 4 : Passage en zone 30 et voie partagée**

Exemple - Vienne, Harenbergasse

Prioritaire — Ordre de priorité — Défavorisé

## Apaisement de la Route de Bischwiller Au coeur de Schiltigheim, un espace public d'envergure

### ESQUISSE DE RÉFLEXION sur le partage et l'usage de l'espace public

La séquence du centre de Schiltigheim présente un réseau d'espaces piétons (place de la mairie, desserte du groupe scolaire, futur parking de la Médiathèque) à distance de la rue. Cette dernière pourrait ne plus se cantonner au rôle de lien entre ces espaces piétons, mais participer à l'attrait du centre de Schiltigheim.

La ville historique à proximité restera néanmoins toujours plus attractive pour passer du temps dehors : moins de trafic, un cadre bâti plus pittoresque.



**Profil existant**

Prioritaire — Ordre de priorité — Défavorisé

**HYPOTHESE DE PROJET 1 : Aménagement cyclable encadrant la chaussée**

Exemple - Strasbourg, Rue du Faubourg de Pierre

Prioritaire — Ordre de priorité — Défavorisé

**HYPOTHESE DE PROJET 2 : Piste cyclable double sens en parallèle de la chaussée**

Exemple - Paris, Avenue de Clichy

Prioritaire — Ordre de priorité — Défavorisé

**HYPOTHESE DE PROJET 3 : Voie partagée bus - vélos et passage à sens unique**

Exemple - Paris, Rue du Faubourg St-Antoine

Prioritaire — Ordre de priorité — Défavorisé

**HYPOTHESE DE PROJET 4 : Passage en zone 30 et voie partagée**

Exemple - Vienne, Maria Hilfer Strasse

Prioritaire — Ordre de priorité — Défavorisé

## Apaisement de la Route de Bischwiller Vers Bischheim, une rue de faible largeur

### ESQUISSE DE RÉFLEXION sur le partage et l'usage de l'espace public

Sur le ban communal de Bischheim, la route de Bischwiller revient dans un cadre bâti plus ancien, très frontal. Plus qu'ailleurs, la rue souffre du manque d'espace sur trottoir et chaussée.

Peu après la limite communale entre Schiltigheim et Bischheim, la rue passe en-dessous des 12 mètres de largeur, constituant le point dur de tout futur aménagement.



**Profil existant**

Prioritaire — Ordre de priorité — Défavorisé

**HYPOTHESE DE PROJET 1 : Aménagement cyclable encadrant la chaussée**

Exemple - St-Omer, Boulevard de Strasbourg

Prioritaire — Ordre de priorité — Défavorisé

**HYPOTHESE DE PROJET 2 : Piste cyclable double sens en parallèle de la chaussée**

Exemple - Montreuil, Rue Etienne Marcel

Prioritaire — Ordre de priorité — Défavorisé

**HYPOTHESE DE PROJET 3 : Voie partagée bus - vélos et passage à sens unique**

Exemple - Strasbourg, Quai St-Jean

Prioritaire — Ordre de priorité — Défavorisé

**HYPOTHESE DE PROJET 4 : Passage en zone 30 et voie partagée**

Exemple - Vienne, Harenbergasse

Prioritaire — Ordre de priorité — Défavorisé