

Extension du tram F vers l'ouest. Une contribution cyclable du SticK Koenigshoffen

1. En préambule

Depuis 70 ans et encore aujourd'hui, nos villes sont modelées principalement en fonction des besoins exprimés par l'automobile.

En 2019 et malgré son statut de capitale du vélo, Strasbourg a raté l'occasion de réaliser des aménagements cyclables réussis le long de l'extension vers Koenigshoffen du tram F.

Plusieurs défaut majeurs nous sont apparus. Parmi les plus graves, **piétons et cyclistes se trouvent en conflit récurrent**, en raison de largeurs de passage très insuffisantes et d'absence de dénivellation marquée. Les cheminements se chevauchent sans arrêt. Certaines largeurs de passage sont à peine suffisantes pour un vélo droit, alors que l'usage du vélo cargo, alternative crédible à la voiture, est en pleine explosion

Notre association a mené un travail de revue de ces pistes cyclables (http://lestick.azqs.com/public/2020/tram/2020_diagnostic_tram.pdf), qui se veut, non pas une critique du travail des services aménageurs, mais plutôt **un guide, du point de vue d'usagers**, à la lumière duquel les aménagements à venir devront pensés.

L'extension du tram vers Eckbolsheim et Wolfisheim définira les déplacements cyclables de l'ouest strasbourgeois pour la cinquantaine d'années à venir. Nous devons garder à l'esprit cette date vertigineuse : penser et réaliser aujourd'hui, **des aménagements conçus pour les cyclistes jusqu'à l'horizon 2070**. Elle constitue l'occasion de réaliser des aménagements cyclables à la hauteur des défis qui nous attendent en matière de transport urbain et de l'ambition affichée par Strasbourg.

Nous ne rappellerons pas ici l'intérêt d'aménagements cyclables qualitatifs, qui constituent la clé du doublement de la part modale du vélo d'ici 2030 (objectif affiché du Plan d'Actions pour des Mobilités Actives de la ville de Strasbourg). Il s'agit de permettre de mettre en selle **les 60% de personnes attirées par le vélo, qui s'abstiennent de franchir le pas en raison de leur crainte légitime de circuler au milieu du trafic motorisé**.

Notre objectif premier, à l'occasion de cette restructuration profonde du quartier, est **de disposer d'un tracé cyclable ambitieux depuis la Porte Blanche jusqu'à Eckbolsheim, Wolfisheim et le P+R**, qui remplisse les critères d'attractivité suivants : sécurisé, direct et rapide.

Nous appelons de nos vœux ce réaménagement de la route des Romains, qui pourra être prévu quel que soit le tracé retenu.

Nous ne sommes pas aménageurs mais utilisateurs au quotidien des aménagements cyclables et, à ce titre, nous souhaiterions faire part de recommandations générales, puis, tracé par tracé.

2. Recommandations générales

Les conflits piétons - cyclistes sont une plaie récurrente à Strasbourg.

A tous les points de friction, se trouve généralement **un espace public mal conçu, ou réalisé il y a trop longtemps : trop étroits, mal séparés, voir enchevêtrés ou indistincts** (fausses "voies vertes", comme à l'entrée de Koenigshoffen). Les déplacements vertueux (silencieux et non polluants) ne doivent pas être mis en concurrence sur un espace commun, reliquat de ce qui n'a pas été consommé par la voiture. Un aménagement vélo réussi, c'est aussi un aménagement piéton réussi.

L'espace piétons est défini comme pouvant permettre l'usage par toutes et tous et notamment permettre de marcher à deux de front, et à deux poussettes ou usagers en fauteuil roulant de se croiser. Le standard actuel proposé par l'EMS est de 2m, non compris l'espace éventuellement utilisé par le mobilier urbain, boîtiers ES ou gaz, relais postaux. Un espace dédié hors trottoirs pourra opportunément être prévu pour la sortie des poubelles la veille de collecte, afin de ne pas réduire inutilement leur largeur

L'espace cyclable est défini comme pouvant permettre la circulation de tous types de vélo : vélo droits, vélo à assistance électrique (une piste efficace n'impose pas de rouler au pas mais **permet de pratiquer effectivement 25 km/h**) mais également **vélos cargos, deux roues et trois roues**. Idéalement, il permet à deux cyclistes droits de rouler de front, et à deux cyclistes d'allures différentes de se dépasser.

Les flux devront être séparés physiquement, entre trafic motorisé, cyclable et piétons. Piste et trottoir, s'ils sont juxtaposés, devront présenter un dénivelé suffisant pour exprimer leurs limites respectives. Les pavés podotactiles utilisés le long de l'extension de 2019 (2,5 cm de haut) ne matérialisent pas suffisamment cette limite. Notre recommandation est un dénivelé de 5 à 10 cm.

Les intersections cyclables, tout comme la chaussée, devront comporter **un rayon de giration**. Une piste tracée à la règle est irréaliste (carrefour Romains / Comtes par exemple).

L'homogénéité des aménagements devra autant que possible être assurée le long d'un même itinéraire.

Les cheminements, tout comme la chaussée motorisée qu'ils doublent, doivent être droits, directs. Pas de chicanes inutiles, notamment aux intersections.

Les pistes ne devront comprendre **aucun dévers**, notamment au niveau des entrées carrossables, qui rendent inconfortable la conduite en tricycle ou triporteur (exemple du boulevard de Nancy).

Les intersections **pourront être de type plateau, afin de matérialiser la priorité à la piste** quand un véhicule motorisé est amené à tourner. La priorité de fait aux véhicules motorisés doit cesser.

La temporisation des feux ne peut se faire au seul avantage de la voirie motorisée (carrefour Romains / Comtes ou entrée de l'A35). Au besoin, les cyclistes doivent pouvoir réclamer un feu vert par bouton d'appel ou boucle magnétique. **La chaussée cyclable doit être d'une performance égale à celle de la chaussée ordinaire.**

Le respect des largeurs est impératif : si celles-ci ne peuvent être atteintes, il faudra supprimer en premier lieu le stationnement automobile, réfléchir à reporter le trafic automobile et, en dernier recours, renoncer à

faire passer le tram sur une section ne pouvant être aménagée correctement. Audacieux mais nécessaire.

Le SticK n'est pas opposé à l'aménagement en piste bidirectionnelle, qui est un peu moins consommatrice d'espaces que deux bandes monodirectionnelles, et permet de lutter contre l'emprunt des pistes à contre-sens, souvent constaté au début de la route des Romains. Les intersections avec les rues adjacentes seront cependant plus compliquées à réaliser. Là également, l'homogénéité est à prévoir : la bidirectionnelle doit être du même côté tout le long du tracé.

Enfin, un aménagement de services (outils en libre-service et à minima une pompe bien signalée) pourrait être installée, par exemple au niveau de la station de tram Comtes, afin de parfaire l'offre de service aux cyclistes. La route des Romains ne compte plus de station-service, dont les gonfleurs sont de toute façon inadaptés aux deux roues, en termes de valves et de pression d'air.

Remarques par variante

3. Variante 1 via Allée des Comtes

La vue en coupe de l'allée des comtes, présentée dans le diaporama, représente pour nous ce qu'il ne faut pas faire : on passe :

- d'un aménagement qualitatif (piste séparée du trafic, avec séparation végétale du stationnement, séparation végétale d'avec les piétons,
- à une bande cyclable, avec un stationnement automobile entre les arbres,, imposant le passage de voitures sur la voie vélo.

Le maintien à tout prix des arbres ne doit pas conditionner la typologie des aménagements. Au besoin, on coupe, on replante. Les arbres existants ont 20 ans à peine, les nouveaux auront 50 ans pour s'épanouir et prodiguer leur ombre.

Egalement, parmi les fonctions de la voirie, **si un aménagement cyclable ne peut être réalisé sur la largeur disponible, le stationnement automobile nous paraît être la première fonction à déplacer.**

4. Variante 2 via Engelbreit

Même remarque que pour l'allée des Comtes

Sur la route des Romains, un espace piéton suffisant devra être prévu, l'espace actuel étant déjà limité.

Le franchissement de la voie ferrée via une passerelle dédiée aux modes doux devra aussi séparer clairement ces deux modes.

5. Variante 3 sur la route des Romains

Seule la V3 **garantirait la réalisation d'aménagements cyclables directs de Porte blanche à Eckbolsheim**, et c'est un aspect séduisant.

Dans le cas où une bidirectionnelle est retenue, nous avons dans l'idée qu'avoir le tram d'un côté, les voitures de l'autre, facilite la traversée de l'avenue (une seule chaussée automobile à traverser)

Dans la mesure où l'extension du tram impactera plus ou moins le trafic routier en fonction de la variante retenue, il serait pertinent de proposer d'aménager des connexions entre les nouveaux aménagements

cyclables planifiés et la piste cyclable du canal de la Bruche. Notre association a fait des propositions en ce sens, via la rue Jean Mentelin et le projet immobilier dit « Chartreuse » lors d'une revue de projets cyclables fin 2020.

Cette solution permettrait une certaine dilution du trafic cyclable vers un itinéraire cyclable performant. Cet itinéraire existant est en effet une « autoroute cyclable » parfaitement adaptée, sécurisée, sans discontinuité et à notre sens, à privilégier pour des déplacements quotidiens et rapides.

Si ce souhait s'écarte du cadre de la présente consultation, nous exprimons notre espoir de voir cette piste efficiente bientôt élargie au standard Vélostras et avec des flux promeneurs et cyclistes séparés et apaisés

6. Tronçon commun V1-2-3

La bidirectionnelle, déjà existante en grande partie, est adaptée pour cet axe comportant peu d'intersections. Nous appelons à sa poursuite jusque Wolfisheim, l'aménagement actuel disparaissant brutalement à hauteur de la rue Emile Mathis.

Nous attirons à nouveau l'attention des aménageurs sur la nécessité de conserver cette bidirectionnelle sur le même côté tout le long de l'aménagement. Les changements de côté, tels qu'ils existent actuellement, ralentissent inutilement le trajet à vélo, notamment à cause de la temporisation des feux systématiquement défavorables aux piétons et cyclistes. Un aménagement piéton, actuellement absent, devra être prévu.