

Direction des Espaces Publics et Naturels

**Projet Velostras Sud : aménagements cyclables sur les axes avenue de Colmar/route de l'Hôpital
et rues Lazaret/Léon Dacheux/ Rathsamhausen/ Landsberg**

**Bilan de la concertation préalable au titre du code
Présentation aux riverains et usagers des grandes orientations du projet**

A. Contexte et cadre de la concertation

1. Présentation et objectifs du projet

Le projet Velostras sud a pour enjeu de créer un axe cyclable structurant pour l'agglomération permettant de relier les quartiers Baggersee, Meinau, Plaine des Bouchers, Neudorf, Esplanade et Hôpital Civil.

Les principaux objectifs du projet sont :

- mettre à niveau et sécuriser les aménagements cyclables existants,
- créer de nouvelles liaisons : Rathsamhausen tronçon Nord, Lazaret, Dacheux,
- soigner les traversées sur les carrefours importants : Landsberg et Baggersee.

En effet, l'avenue de Colmar présente des aménagements cyclables en bandes marquées sur chaussée et par moment sur trottoirs. Les bandes en chaussée sont peu sécurisantes pour les modes actifs d'autant qu'elles ne présentent pas la largeur recommandée. Plusieurs accidents impliquant des cyclistes ont eu lieu sur cet axe dont 2 accidents mortels en 2014 et 2015.

Le projet prévoit de créer une piste bidirectionnelle côte Est de l'Avenue de Colmar, continue et sécurisée, répondant aux standards Velostras (réseau vélo à haut niveau de service).

Le trafic cycliste attendu sur cet axe est d'environ 2500 vélos par jour.

Cet aménagement participera notamment aux modifications de l'accessibilité au stade de la Meinau, l'objectif étant d'inciter les spectateurs à utiliser les transports en commun ou les modes actifs plutôt que la voiture. Cela passe nécessairement par des aménagements qualitatifs et attractifs permettant de drainer les usagers sur de longues distances.

Il est également prévu un second aménagement cyclable structurant se raccordant à l'avenue de Colmar et permettant de rejoindre le quartier de l'Esplanade via les rues Lazaret/ Dacheux/ Rathsamhausen et Landsberg. Sur cet axe les aménagements cyclables sont quasiment inexistant hormis des pistes unidirectionnelles au droit de la place du Marché. Le carrefour Rathsamhausen/ Jaurès/ Landsberg est particulièrement peu lisible et inconfortable pour les modes actifs. Sur ce secteur, utilisé par près de 4000 cyclistes, la piste cyclable venant de l'Esplanade disparaît et la cohabitation piétons/ cyclistes devient de fait problématique.

Les 5 kilomètres de piste cyclable ainsi réaménagés ou créés permettront de traiter 220 tronçons prioritaires et 34 points noirs identifiés dans la dernière enquête de la FUB (Fédération des Usagers de la Bicyclette). Ce projet permettra également de développer le réseau cyclable du Neudorf, actuellement très peu pourvu et pour lequel les quelques aménagements existants se terminent souvent en impasse.

2. Cadre de la concertation

La concertation s'inscrit dans le cadre d'une concertation préalable au titre des articles L 103-2 et R103-1 du Code de l'urbanisme et L 121-15-1 du Code de l'environnement

Le démarrage de la concertation a fait l'objet d'une délibération du conseil de l'Eurométropole de Strasbourg en date du 12 mai 2023.

B. Modalités de la concertation

Le dispositif de recueil des observations du public a été le suivant :

- Une présentation en réunion publique le 29/06/2023 suivie d'ateliers par secteurs géographiques permettant aux participant·es de consulter les plans de principes plus en détail pour faire part de leurs remarques ou points d'attentions.
- La possibilité de faire part des avis et observations sur le site participer.strasbourg.eu entre le 25/06/2023 et le 30/06/2023- On comptabilise également une cinquantaine de participation sur le site.
- Une réunion spécifique avec l'association Strasbourg à Vélo, qui avait apporté beaucoup de contributions sur le site internet, le 14/12/2023.

C. Bilan de la concertation

1. Réunion publique du 29 juin 2023 : Synthèse des remarques émises par les participants

Elus présents :

M. Alain Jund - Vice-Président à l'Eurométropole en charge des Mobilités

Mme Sophie Dupressoir - Conseillère municipale déléguée en charge de la ville marchable et cyclable

M. Pierre Ozenne - Adjoint à la Maire de Strasbourg en charge des espaces publics partagés

M. Abdelkarim Ramdane - Élu référent du territoire de la Meinau

M. Antoine Dubois - Élu référent du territoire Neudorf- Musau

Environ 50 participants

1.1. Organisation de la réunion

Après une présentation générale des objectifs et des grandes lignes du projet (cf. document de présentation), les participants ont été invités à se répartir par atelier en fonction des différents secteurs de projet pour faire part de leurs remarques, points d'attention et interrogations.

1.2. Secteur Meinau- avenue de Colmar entre Baggersee et la rue de la Fédération

●Plusieurs questions ont porté sur le tronçon passant sous les voies ferrées entre la rue de la Fédération et la rue du Lazaret. Les personnes s'interrogeaient sur le nombre de voies motorisées et modes actifs.
Réponse : il est prévu la suppression d'une voie de circulation motorisée côté Est qui sera utilisée pour implanter la piste cyclable bidirectionnelle. L'ancien trottoir mixte existant sera entièrement dédié aux piétons permettant ainsi de bien séparer piétons et cyclistes. Il est précisé que ce tronçon sera traité dans le cadre du projet de réaménagement des abords du stade de la Meinau et non dans le projet de l'avenue de Colmar même si, bien entendu, les projets se feront en coordination et dans une temporalité relativement similaire.

●Plusieurs personnes étaient curieuses de savoir ce que les anciennes places de stationnement deviendraient.

Réponse : elles seront transformées en stationnements vélos et/ou en espaces verts.

●Une question portant sur la capacité de la voie restante côté Est à écouler le trafic motorisé qui se faisait avant sur deux voies.

Réponse : le report modal attendu ainsi que le phénomène d'évaporation de trafic seront suffisants pour y parvenir.

●Une question concernant l'avancement des travaux pour les parkings en silo prévus dans le secteur (rue Simonis).

Réponse : les études sont en cours

●Diverses appréciations positives ont également été émises, notamment un représentant du GEME (groupement des entreprises de la Meinau) qui s'est dit satisfait et enthousiaste concernant le projet, ainsi qu'une commerçante qui accueille favorablement la nouvelle et souhaitait d'ores et déjà faire une demande d'installation de terrasse.

●M. Jean-Philippe MAURER a eu plusieurs remarques. Une concernant l'implantation des panneaux à messages variables du SIRAC, jugés installés trop tardivement quand on va du carrefour Baggersee vers la M35. On y lit, qu'une fois engagé, que la M35 est saturée ; il faudrait revoir cette implantation plus en amont.

Réponse : nous faisons suivre cette demande au SIRAC.

●Une autre sur les reports de circulation liés au projet notamment sur les axes de la M35 ou du Rhin Tortu.

Réponse : nous nous sommes engagés à lui fournir les études de modélisation.

●Une remarque a été formulée sur le fait que la piste cyclable risque de se transformer en « autoroute à vélos ».

Réponse : l'objectif est bien de faire une piste cyclable structurante et efficace pour les cyclistes. Pour autant, cette piste sera positionnée sur chaussée et non au niveau du trottoir pour limiter les conflits piétons/ cyclistes et de nombreuses traversées piétonnes sont sécurisées par des feux, qui s'appliqueront également aux cyclistes.

1.3. Secteur Neudorf- avenue de Colmar et route de l'Hôpital entre la rue du Lazaret et le quai Menachem Taffel

●Les principales interrogations ont porté sur le plan de circulation qui sera mis en place pour permettre l'aménagement cyclable ainsi que sur les modalités de contrôle d'accès pour les riverains sur la voie partagée entre la rue Jules Rathgeber et la place du Schulthfeld :

- Est-ce qu'il n'y a pas à craindre un report sur les voies du quartier du Neufeld notamment la rue St Erhardt ?

Réponse : le trafic de transit continuera de passer sur l'avenue de Colmar, côté Ouest du tram. L'accès par la rue St Erhardt ne sera que pour les riverains du secteur comme c'est le cas actuellement. Par ailleurs, l'accès à la rue Rathgeber restera également possible pour desservir le

quartier. Finalement le seul accès supprimé est celui au niveau de la rue de Mulhouse qui n'était possible qu'en venant du sud. Les usagers devront donc utiliser plutôt la rue Rathgeber.

- Actuellement un petit morceau de la rue Rathgeber est en double-sens, c'est parfois problématique pour les cyclistes. Est-ce que ce double-sens sera maintenu ?

Réponse : A priori, ça ne paraît pas indispensable de le maintenir, à vérifier en regardant plus finement le plan de circulation.

- Comment s'assurer que le trafic sur la piste cyclable restera limité ?

Réponse : il y a des entrées de garage et des commerces sur le côté Est de l'avenue de Colmar auxquels il faut bien évidemment maintenir un accès. Cependant, cette circulation doit être la plus limitée possible (uniquement pour ceux qui n'ont pas d'autres possibilités). Il est donc prévu de mettre en place des boucles de circulation en tête-bêche avec un seul accès à cet endroit via la rue de Mulhouse qui sera équipée d'une borne SIRAC permettant de limiter l'accès à son extrémité.

● Les autres remarques portaient également sur la prise en compte des cyclistes et leur sécurité au niveau des carrefours :

- Éviter les angles droits aux intersections qui sont compliqués pour les cyclistes et génèrent des conflits avec les piétons ;
- Prévoir un revêtement ou un marquage différent au niveau des intersections les plus compliquées pour que l'itinéraire cyclable soit le plus lisible possible ;
- Revoir le carrefour au niveau de la gare Krimeri qui n'est pas très lisible ;
- Attention à la traversée du tram au niveau de la place du Schulthfeld ;
- Revoir la traversée gérée par feu au carrefour avenue de Colmar/rue de St Dié/ rue de Mulhouse, le feu est trop court et ne permet pas aux piétons de traverser en sécurité (accès à la cantine du Schulthfeld pour les élèves du Neufeld notamment). Est-ce que les cyclistes pourront également traverser à ce niveau-là ?

Réponse : tous ces points devront effectivement être approfondis lors des études de maîtrise d'œuvre qui seront lancées à partir de 2024.

● Une autre question portait sur l'extrémité de la piste au niveau du quai Menachem Taffel et le raccordement aux aménagements existants notamment pour rejoindre le centre-ville. Actuellement les cyclistes sur l'avenue de Colmar passent par l'allée du Schluthfeld et se retrouvent devant le centre administratif où les aménagements ne sont pas très satisfaisants.

Réponse : en effet, l'objectif du projet est d'inciter les cyclistes à poursuivre plutôt sur la route de l'Hôpital que d'emprunter l'allée du Schluthfeld qui est très fréquentée et où il est constaté des conflits d'usage. A l'extrémité de la route de l'Hôpital, les cyclistes pourront soit rejoindre la Rocade 1 Velostras sur les quais pour continuer ensuite vers la Krutenau, soit continuer sur la rue de la Porte de l'Hôpital (où la piste cyclable doit effectivement être améliorée) pour rejoindre le Ring cyclable et le centre-ville.

● Enfin, les remarques plus générales sur ce secteur portaient sur les confort des modes actifs : point d'attention sur l'éclairage et nécessité de proposer de la végétation pour apporter de la fraîcheur, en particulier sur la partie route de l'Hôpital qui est totalement dépourvue d'arbres.

1.4. Secteur Neudorf- rues Lazaret/Léon Dacheux/ Rathsamhausen/ Landsberg

Le projet a été accueilli favorablement par plusieurs personnes, ceux-ci faisant le constat que la rue de Landsberg était peu sécuritaire du fait des nombreux conflits piétons/cycles présents ainsi que le carrefour Landsberg/Jean Jaurès qui est accidentogène pour les modes actifs.

● Il a été proposé de supprimer une voie rue de Landsberg afin de la réserver aux cyclistes.

Réponse : des réflexions sont en cours pour mettre en sens unique la rue du Landsberg afin de dégager de la place pour l'aménagement d'une piste bidirectionnelle.

● Une demande d'attention particulière a émergé quant à la prise en compte des cyclistes dans les carrefours, avec une création d'une zone tampon.

Réponse : les carrefours seront étudiés finement lors des études pour éviter les conflits.

•Plusieurs riverains se sont plaint du fait que trop de camions prennent la rue de Rathshausen et roulent trop vite. Il a été demandé de réduire les voies de circulation afin de limiter la vitesse.

Réponse : beaucoup de camions transitent par cette voie afin de livrer les commerces présents, par conséquent le projet ne prévoit pas leur interdiction, cependant des mesures pourront être étudiées pour limiter la vitesse. En particulier, le projet va effectivement réduire le nombre de voies et leur largeur afin de dégager de l'espace pour la piste cyclable ce qui contribuera à l'apaisement de la circulation.

•Un riverain a proposé de planter des arbres en séparation des voies de circulation et la piste le long de Rathshausen.

Réponse : la plantation d'arbres d'alignement sur les secteurs qui n'en sont pas pourvus (rue du Lazaret, rue de Rathshausen) sera étudiée.

•Il a été demandé de mettre des arceaux vélos un peu partout le long de cette piste cyclable :

Réponse : dans le cadre de ce projet des arceaux seront positionnés là où l'emprise le permet.

•Des interrogations ont portées sur les éventuels reports de trafic dans le quartier.

Réponse : des études de modélisation seront faites afin d'évaluer les impacts de cet aménagement sur le trafic.

•De nombreux riverains nous ont rendus attentifs à bien limiter, dans le futur projet, les conflits entre les piétons et les cycles.

Réponse : chaque mode aura son espace et la piste cyclable sera positionnée au niveau de la chaussée et non au niveau du trottoir comme c'est le cas généralement, cela limitera ainsi les conflits et l'intégration des modes doux au sein des carrefours sera étudiée finement.

•Plus globalement des inquiétudes ont émergé quant au futur manque de stationnement et quant au futur prix de l'abonnement stationnement.

•Une demande de développer plus les transports en commun a été formulé ainsi qu'un mécontentement par rapport à la hausse des tarifs.

2. Contributions sur le site internet : synthèse des points abordés

La mise en ligne du projet a généré 51 commentaires (avec parfois plusieurs commentaires pour une même personne) entre la date du 29 juin et le 30 septembre 2023, avec des pics de fréquentation au démarrage lors de la réunion publique et fin août/début septembre lors d'une relance sur les réseaux sociaux de la Ville et de l'Eurométropole.

Globalement, ce projet est accueilli avec satisfaction et même une certaine impatience par les participants. Cela se traduit d'ailleurs par les « pouces » permettant d'avoir une vision générale des retours avec 35 personnes qui approuvent le projet contre 6 qui désapprouvent.

Les commentaires rejoignent en grande partie ceux qui ont pu être exprimés lors de la réunion publique.

Ils ont été classés par thématique ci-après :

2.1. Des craintes sur les conflits piétons/cycles

Questionnements des participants :

- Crainte de conflits cyclistes/piétons notamment route de l'Hôpital avec la piste bidirectionnelle du projet longeant le trottoir sans séparation (idées soumises : séparateur physique et enrobé de couleur pour séparer les flux)

- Des réglementations seront-ils mis en place concernant les cyclistes et usagers de trottinettes (respect des feux et contrôle de la vitesse) ?
- Y a-t-il une évaluation des bénéfices et risques d'une piste cyclable à double sens en cœur de quartier, comme en vigueur route du Polygone à Neudorf et comme envisagé avenue de Colmar dans ce projet-ci ? (quelle vitesse des cyclistes, quelle sécurité, quelles relations avec automobilistes qui traversent, quelles relations avec les piétons à côté, effets sur commerces, etc.)

Éléments de réponse : chaque mode aura son espace et la piste cyclable sera positionnée au niveau de la chaussée et non au niveau du trottoir comme c'est le cas généralement, cela limitera ainsi les conflits et l'intégration des modes doux au sein des carrefours sera étudiée finement.

Une évaluation du projet pourra être menée (impact sur les flux, ressentis des usagers, etc.).

2.2. Des attentes sur les aménagements paysagers et l'aménité sur cette avenue

Questionnements/remarques des participants :

Pourquoi ne pas réaménager la place du Schluthfeld en une place plus moderne ? (idée soumise : parc) Avenue peu agréable actuellement même pour les piétons, pensez à végétaliser et à mettre du mobilier permettant une meilleure appropriation de l'espace public pour tous.

Éléments de réponse :

Outre le projet cyclable, l'objectif de cet aménagement est effectivement de rendre plus agréables ces axes qui sont actuellement très routiers. Par ailleurs, le projet devra participer au Plan Canopée et des arbres sont prévus sur les zones qui en sont actuellement dépourvues.

Concernant la place du Schulthfeld, un enjeu de requalification de cet espace central pour le quartier a effectivement été identifié. Pour autant, un réaménagement de cette place n'est pas prévu dans le cadre de ce projet, à la fois pour une question de budget mais également pour conserver pour le moment cette poche de stationnement.

2.3. Des points d'attention sur certains carrefours ou tronçons particuliers

Questionnements des participants :

- Nécessité de ralentir les véhicules sur la route de l'Hôpital, notamment ceux provenant de l'autoroute
- En général sur le projet : une réflexion a-t-elle été engagée pour garantir la sécurité d'une avenue de Colmar comportant de nombreux carrefours sans feu ?
- Secteur Schluthfeld avec la voie partagée :
 - o Comment s'assurer que seuls les riverains utilisent la rue réservée aux riverains sur l'avenue de Colmar ? (idées soumises : borne rétractable et badges d'accès pour riverains)
 - o Comment garantir la sécurité des cyclistes tout en partageant l'espace avec des véhicules motorisés riverains ? Est-ce que la vitesse des véhicules motorisés sera rassurante pour les cyclistes ?
- Qu'est-il prévu en terme d'aménagements sur ces 2 intersections sans feu :
 - o Rue Rathsamhausen : sens nord sud, au niveau du tourne à gauche vers la rue de la Grossau les voitures coupent le virage et donc ne ralentissent pas, et parfois les voitures venant de la rue de la Grossau empruntent en cas de ralentissement la voie de gauche (à contre sens) pour tourner vers la rue de Rathsamhausen, direction marché Neudorf.
 - o Rue Rathsamhausen : sens sud nord, au niveau du tourner à gauche vers la rue Baldner, les voitures coupent le virage et roulent sur la piste cyclable quitte à se retrouver face à un cycliste venant de la rue Baldner.

- Quel est le projet pour la rue du Landsberg qui est dans la continuité des axes présentés ici ? (pas d'info sur la présentation du projet, nécessité d'une piste en site propre, trottoir trop étroit pour les piétons et cyclistes)
- 223 avenue de Colmar : feu de piéton très court au niveau du passage piéton, impossible de traverser à pied en une seule fois
- 249 avenue de Colmar : passage piéton devant une sortie de garage

Éléments de réponse :

- La plupart des questions nécessitent des études complémentaires pour pouvoir y répondre. En effet, nous n'en sommes encore actuellement qu'au stade des principes d'aménagement. Ces points d'attention ont été notés dans le cahier des charges transmis au maître d'œuvre pour qu'ils fassent l'objet d'une vigilance particulière.
- Concernant le tronçon de l'avenue de Colmar entre la rue du Lazaret et la place du Schluthfeld, il y a des entrées de garage et des commerces sur le côté Est de l'avenue de Colmar auxquels il faut bien évidemment maintenir un accès par la future piste cyclable. Cependant, cette circulation doit être la plus limitée possible (uniquement pour ceux qui n'ont pas d'autres possibilités). Il est donc prévu de mettre en place des boucles de circulation en tête-bêche avec un seul accès à cet endroit via la rue de Mulhouse qui sera équipée d'une borne SIRAC permettant de limiter l'accès à son extrémité.
- Sur la rue du Landsberg, les études doivent encore être approfondies, les emprises disponibles ne permettant pas un aménagement cyclable en site propre de manière évidente. Une mise en sens unique est envisagée, en lien avec l'évolution à venir de l'avenue du Rhin.

2.4. Des craintes sur l'impact du projet sur la circulation automobile et le stationnement

Questionnements des participants :

- Où pourront se garer habitants/ travailleurs/ clients des commerces locaux/ supporters du Racing sur l'avenue de Colmar ?
- Quel impact aura ce projet sur les commerçants du côté incriminé ?
- Comment les embouteillages de l'avenue de Colmar seront-ils gérés sur l'unique voie de circulation ?
- Comment l'accès secours sera géré sur l'unique voie de circulation ?
- Comment les commerçants et particuliers pourront être livrés ?
- Problématique au niveau de la zone industrielle près de l'avenue de Colmar : crainte que les automobilistes riverains satureront le trafic rues du Doubs et Plaine des Bouchers et qu'ils viennent se garer devant les entreprises.
- Que deviendra l'accès à la Plaine des Bouchers pour les poids lourds venant du Baggersee ?
- Comment et où se fera le report de la circulation sur cet axe majeur ?
- Des comptages ont-ils été réalisés au niveau de l'avenue de Colmar et la desserte de la zone d'activité de la Plaine des bouchers ?

Éléments de réponse :

- Concernant les aspects circulation, des modélisations de trafic ont été réalisées par un bureau d'études externe. Ces études ont mis en évidence, d'une part un allongement des temps de parcours à l'heure de pointe de 2 à 3 minutes (en heures creuses, le trafic reste fluide), d'autre part une diminution globale du trafic sur l'avenue de Colmar, due à la fois à des reports sur d'autres modes de déplacement plus efficaces (vélos, tram) et à des reports sur l'autoroute M35. Ainsi, la fluidité reste satisfaisante sur l'avenue et l'accès à la Plaine des Bouchers n'est pas affecté. Les services de secours ont la possibilité de circuler sur la piste cyclable si nécessaire.
- Concernant le stationnement, il y aura effectivement une suppression d'une partie du stationnement cependant le stationnement privé des commerçants est conservé. De même les places de livraison pourront être reportées sur les rues adjacentes.

2.5. Des propositions/ adaptations sur les principes d'aménagement présentés

Questionnements/remarques des participants :

- Pourquoi ne pas prolonger les aménagements cyclistes sur l'avenue de Colmar jusqu'à la place de l'Etoile ? Axe très fréquenté par les cyclistes et souvent présence de trafic routier aux heures de pointe. Idée soumise : autoriser seulement la circulation automobile aux riverains sur cette portion car cet accès à sens unique dessert aujourd'hui les mêmes voies que la route de l'Hôpital et la route du Polygone.
- Pourquoi conserver un sens unique cycliste d'un côté alors que le projet prévoit un double sens cycliste de l'autre ?
- Pourquoi ne pas envisager en sortie de rue de Mulhouse un franchissement de la voie du tramway pour accéder à l'avenue de Colmar et éviter de rouler sur la piste cyclable ?
- Pourquoi ne pas réduire à 2x1 voie de circulation automobile afin que piétons et cyclistes circulent en sécurité. Ainsi, Trottoir / Voie de circulation / Voie de circulation et dans l'autre sens : Tram / Large piste cyclable bidirectionnelle / Trottoir élargi et végétalisé.
- Volonté de mettre de l'enrobé de couleur pour différencier les flux cyclables
- Pourquoi ne pas réaménager la piste cyclable le long du canal, qui se trouve proche de l'avenue de Colmar ?
- Demande d'avoir des pistes unidirectionnelles de chaque côté de la route plutôt qu'une piste bidirectionnelle : la gestion des intersections serait plus simple et plus claire pour les cyclistes (cette proposition venant principalement de l'association Strasbourg à Vélo)
- Souhait de créer des espaces de stockage pour pouvoir attendre le franchissement du tramway sans gêner les autres cyclistes circulant sur la bidirectionnelle
- L'angle de franchissement de la voie de tram par les cyclistes doit être supérieur à 60°, sauf impossibilité technique réelle (et justifiée), comme le recommande le CEREMA

Éléments de réponse :

- Certaines propositions seront analysées dans la suite des études (enrobé coloré à certains endroits, franchissement tram, etc.)
- L'aménagement de l'avenue de Colmar entre la place du Schluthfeld et la place de l'Etoile ne fait pas partie du projet mais des aménagements tactiques pourraient effectivement être envisagés en complément.
- La piste cyclable le long du canal est principalement utilisée pour les liaisons longues distance, tandis que le présent projet vise à améliorer les dessertes cyclables des quartiers et à proposer des liaisons inter-quartier sécurisées.
- La création d'une nouvelle traversée du tramway au niveau de la rue de Mulhouse avait été envisagée mais abandonnée au vu de son impact trop important sur le fonctionnement du tram (impact sur la vitesse commerciale, problèmes de sécurité, nécessité de procédures supplémentaires,...)
- L'aménagement de deux pistes uni-directionnelles de part et d'autre de la route avait également été évoqué au démarrage des études mais écarté car ayant un impact plus important sur la circulation mais surtout sur le stationnement. L'association Strasbourg à Vélo qui avait formulé cette proposition a été rencontrée pour leur donner plus d'explications (cf. paragraphe ci-après).

3. Compte-rendu de la réunion avec l'association Strasbourg à Vélo du 14/12/2023

Suite aux remarques formulées sur le site de la collectivité et aux propositions faites sur leur propre site internet, l'association SAV a été rencontrée pour préciser en détail le projet. Des points d'incompréhension ont été identifiés, tels que le statut de la voie au Nord de l'avenue de Colmar ou le fait que le stationnement le long de la piste bidirectionnelle ne serait pas maintenu. Rassurée par ces éléments, l'association s'est déclarée vigilante pour la suite, notamment concernant le traitement des

carrefours et le confort de la piste bidirectionnelle. Par ailleurs, elle a maintenu sa demande de traiter les deux côtés de l'avenue en bidirectionnelle si possible.

Le traitement des deux côtés de l'avenue aurait un impact budgétaire, calendaire et sur le stationnement conséquent. La collectivité souhaite sécuriser le projet dans le périmètre de la convention avec l'État et limiter l'impact du stationnement à un seul côté. Le choix de réaliser un aménagement bidirectionnel à l'EST se justifie pour la circulation des cycles en raison de la présence d'un aménagement cyclable le long du canal, qui pourrait être plus intéressant pour de nombreuses entreprises de la plaine des bouchers. L'aménagement est compatible avec un traitement de l'Ouest de la rue à plus long terme.