

# **Bilan de la concertation relative au projet de contournement de la Grande-Ile de Strasbourg (Ring vélo)**

## **Recueil des observations du public**

Annexe 1 -RING – Forum du 12 avril 2024 - Atelier 1	3
Annexe 2 - RING – Forum du 12 avril 2024 - Atelier 2	5
Annexe 3 - RING – Forum du 12 avril 2024 - Atelier 3	9
Annexe 4 - RING – Forum du 12 avril 2024 - Atelier 4	12
Annexe 5 - RING - Exposition - Permanences	14
Annexe 6 - RING – Exposition - Registre	15
Annexe 7 - Courrier et courrier réponse Madame Catherine TRAUTMANN	18
Annexe 8 - Courrier Monsieur Pierre JAKUBOWICZ	22
Annexe 9 - RING - Site Internet « <a href="http://participer.strasbourg.eu">participer.strasbourg.eu</a> »	25
Annexe 10 - Courrier et courrier réponse Madame Pernelle RICHARDOT	42

# Annexe 1 -RING – Forum du 12 avril 2024 - Atelier 1

## 1. Cadre général de l’atelier

### Description :

- Titre : **Le Ring, « finalement c’est quoi » ?**
- Objet : Rappel :
  - Des étapes de consultation du public 2022/2023
  - Des temps d’échange
  - Des décisions arrêtées
- Principe généraux du Ring :
  - Un tracé
  - Des typologies d’aménagement
  - Un plan de circulation
  - Des échéances

### Déroulé :

- 2 groupes
- 30’ avec chaque groupe
- Présentation sans remise en cause des orientations présentées

## 2. Groupe 1

- **Amélioration de la circulation des cyclistes**
  - Objectif d'inciter les cyclistes à utiliser un circuit vert
  - Voie cyclable de la Place de l'Étoile jusqu'à la gare déjà en place
  - Concertation préalable pour recueillir les avis du public
- **Plan d'aménagement urbain**
  - Identification des points durs du Ring à traiter
  - Besoin d'une solution complète pour assurer la continuité cyclable
  - Importance de respecter les patrimoines sans dénaturer
- **Gestion du trafic**
  - Besoin de gérer le trafic pour assurer la sécurité des usagers
  - Proposition d'ajouter des feux de circulation pour réguler le flux
  - Séparation claire entre la circulation des piétons et des véhicules
- **Travaux et aménagements à venir**
  - Travaux prévus sur le Ring en fin d'année
  - Aménagement d'une piste cyclable directionnelle
  - Prévision de places supplémentaires de stationnement pour les vélos

### **3. Groupe 2**

- **Communication sur la vitesse et le contrôle**
  - Discussion sur la communication concernant la vitesse des vélos,
  - Contrôle des vitesses et des véhicules, notamment des vélos électriques,
  - Question sur la possibilité de contrôler les vitesses comme pour les véhicules.
- **Respect du code de la route pour les cyclistes**
  - Importance de respecter le code de la route, malgré l'absence de plaques d'immatriculation pour les cyclistes,
  - Proposition d'avoir des agents rappelant les limitations de vitesse aux cyclistes.
- **Aménagement de pistes cyclables dédiées**
  - Objectif d'avoir des espaces dédiés aux cyclistes, séparés des autres voies,
  - Discussion sur l'accès et la circulation sur des pistes cyclables spécifiques.
- **Renommer l'anneau cyclable**
  - Proposition de renommer l'anneau cyclable pour une appellation plus appropriée et descriptive,
  - Suggestions d'appellation comme "anneau cycliste" ou "anneau cyclable".

### **4. Réflexions détaillées**

- Confusion autour des objectifs : interrogations par rapport à la vitesse de circulation qui sera autorisée pour les cyclistes par rapport à l'efficacité souhaitée du trajet pour les cyclistes. Il est souligné que l'amélioration des carrefours doit permettre un trajet plus rapide et plus sûr pour les cyclistes sans qu'ils soient incités à circuler trop rapidement
- Préoccupations concernant les vélos électriques : des questions sont soulevées concernant la régulation de leur vitesse, avec un exemple spécifique de vélo roulant à 43 km/h. Il est rappelé que les vélos assistés électriques ne délivrent pas d'assistance électrique au-delà de 25 km/h, au-delà le véhicule doit être immatriculé et il est considéré comme un cyclomoteur
- Cohabitation entre piétons et cyclistes : des inquiétudes sont exprimées concernant la sécurité des piétons face à des cyclistes roulant à grande vitesse, surtout en cas de conflits sur des espaces partagés. Il est précisé que sur le projet, les espaces de circulation dédiés aux cyclistes sont séparés de ceux dédiés aux piétons. Il est souligné que l'aménagement doit bien matérialiser cette séparation des espaces. La question de la gestion des intersections est également soulevée, avec la demande de bien marquer la priorité des piétons aux différents carrefours en traversée du Ring, voire d'implanter des feux de circulation
- Conception et nom du projet : le projet est comparé à une autoroute pour vélos, ce qui suscite des préoccupations. Il y a une suggestion de renommer le projet pour mieux refléter son utilité et sa fonction
- Respect de la réglementation, contrôles et verbalisations : discussions sur la nécessité de faire respecter les règles existantes pour les cyclistes, telles que les limitations de vitesse et les zones de circulation autorisées
- Propositions pour améliorer la surveillance et le respect des règles de circulation par les cyclistes, y compris la possibilité de mettre en place des amendes spécifiques pour les infractions commises
- Communication et participation publique : la nécessité d'une meilleure communication et d'une consultation publique pour discuter des préoccupations des résidents et ajuster les plans en conséquence est soulignée
- Stationnement vélo : le besoin de mettre en place des stationnements vélos au niveau de la future rocade vélo, est exprimé afin d'inciter les cyclistes à garer leur vélo en périphérie de la Grande Ile

# Annexe 2 - RING – Forum du 12 avril 2024 - Atelier 2

## 1. Cadre général de l'atelier

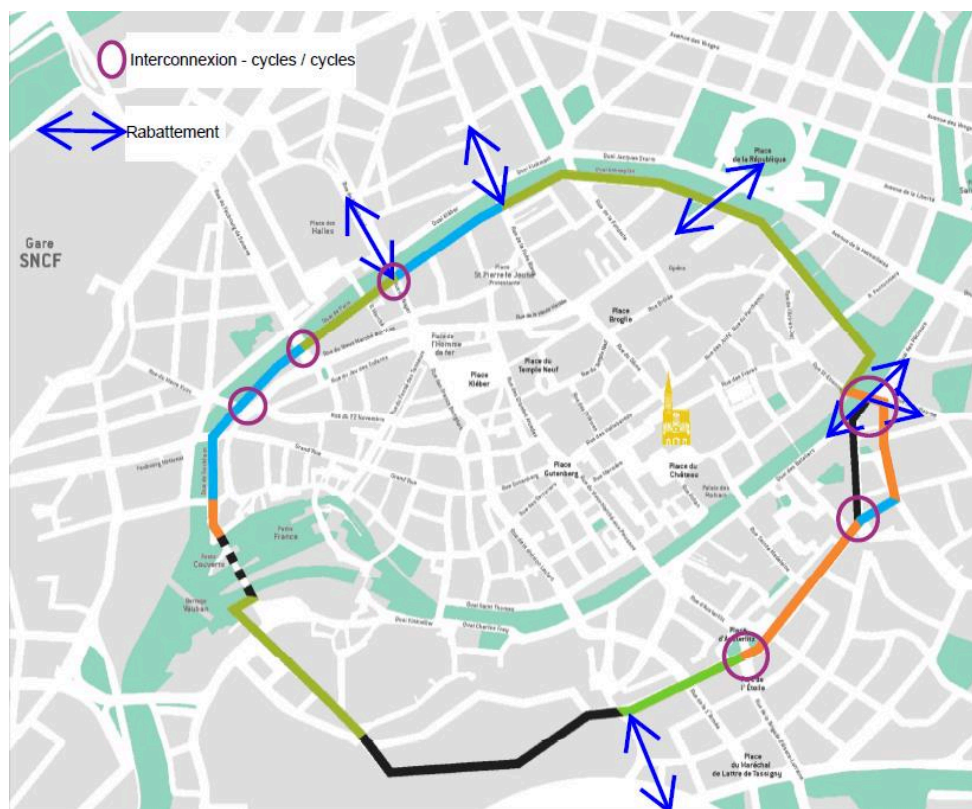
### Description :

- Titre : **Le Ring, « comment on y vient, comment on s'y croise ? »**
- Objet : Gestion des rabattements et interconnexions :
  - Comment **accéder au Ring**
  - Identification des principaux **secteurs à enjeux** quand le RING croise un flux important de vélos
- Question « Vous voyez ça où et pourquoi ? » puis « On pourrait proposer quoi ? »

### Déroulé :

- 2 groupes
- 30' avec chaque groupe
- 2 temps d'ateliers :
  - Identification des carrefours présentant un enjeu dans le travail de connexion (en entrant sur le Ring, sortant du Ring et/ou en intersection avec un autre axe structurant vélo notamment). Puis présentation des carrefours identifiés par l'administration et échange pour finaliser le choix des carrefours sensibles
  - Tirage au sort d'un carrefour et propositions de solution pratiques pour celui-ci

### Carrefours identifiés par l'administration :



- Interconnexions Cycles – Cycles
  - Pont Kuss / Quai Desaix
  - Pont de Saverne / Quai Desaix / Quai de Paris
  - Pont de Paris / Quai de Paris / Quai Kellermann
  - Pont St-Guillaume / Quai des Bateliers / Quai des Pêcheurs
  - Rue Ste-Catherine / Rue de Zurich
  - Rue de la Brigade Alsace – Lorraine / Place d’Austerlitz / Rue Sengenwald
  
- Rabattements
  - Rue de Sébastopol ⇔ Pont de Paris
  - Rue du Faubourg de Pierre ⇔ Pont du Faubourg de Pierre
  - Place de la République ⇔ Pont du Théâtre
  - Quai des Pêcheurs ⇔ Quai des Bateliers ⇔ Rue St-Guillaume
  - Vélostras Sud ⇔ Place Robert Waitz

## **2. Travail groupe 1**

### **Carrefours identifiés le groupe :**

- Interconnexions Cycles – Cycles
  - Pont Kuss / Quai Desaix
  - Pont de Saverne / Quai Desaix / Quai de Paris
  - Pont de Paris / Quai de Paris / Quai Kellermann
  - Pont de la Poste / Quai Lezay-Marnésia
  - Pont St-Guillaume / Quai des Bateliers / Quai des Pêcheurs
  - Rue de la Brigade Alsace – Lorraine / Place d’Austerlitz / Rue Sengenwald
  - HUS / Rue des Glacières
  - Rue du Cygne / Rue Finkwiller/ Rue des Glacières
  - Pont de l’Abattoir / Quai Turkheim
  
- Rabattement
  - Rue de Sébastopol ⇔ Pont de Paris
  - Place de la République ⇔ Pont du Théâtre
  - Quai des Pêcheurs ⇔ Quai des Bateliers ⇔ Rue St-Guillaume
  - **Vélostras Sud ⇔ HUS ⇔ Rue Paul Reiss ⇔ Porte de l’Hôpital**

### **Intersection tirée au sort :**

**Vélostras Sud ⇔ HUS ⇔ Rue Paul Reiss ⇔ Porte de l’Hôpital**

### **Propositions :**

- « Premier arrivé = premier servi »
- Cédez le passage
- Cohérence d’approche : pas de changement de comportement pas de cohérence d’approche. C’est-à-dire que le fonctionnement doit être lisible pour les usagers → prioritaire tout le long ?
- Feux rouges pour cyclistes

### **Réflexions divers :**

- Ring prioritaire : oui ou non ?

## 3. Travail groupe 2

### Carrefours identifiés le groupe :

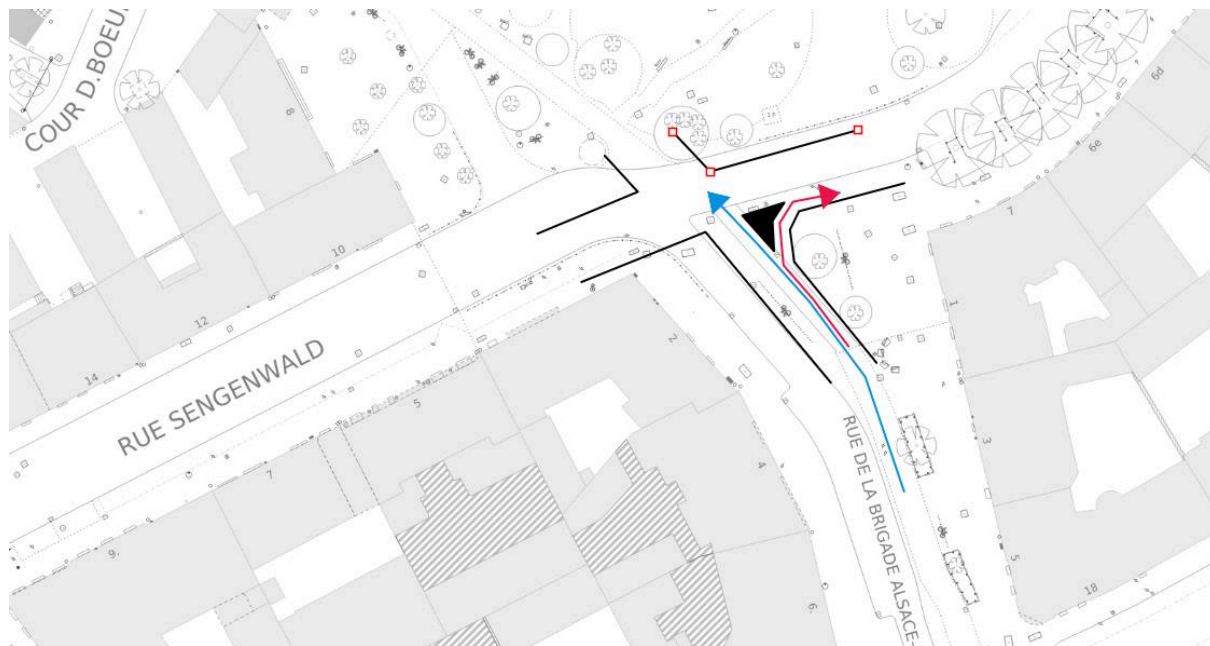
- Interconnexions Cycles – Cycles
  - Pont de Paris / Quai de Paris / Quai Kellermann
  - Pont St-Guillaume / Quai des Bateliers / Quai des Pêcheurs
  - Accès Nord de la Manufacture / rue de la Krutenau
  - Rue Ste-Catherine / Rue de Zurich
  - **Rue de la Brigade Alsace – Lorraine / Place d’Austerlitz / Rue Sengenwald**
  - Rue du Cygne / Rue Finkwiller/ Rue des Glacières
- Rabattement
  - Rue de Sébastopol ⇔ Pont de Paris
  - Tribunal ⇔ Pont de la Fonderie
  - Place de la République ⇔ Pont du Théâtre
  - Rue de la Brigade Alsace – Lorraine ⇔ Rue des Orphelins ⇔ Rue Sengenwald
  - Pont de l’Abattoir ⇔ Rue Seyboth

### Intersection tirée au sort :

**Rue de la Brigade Alsace – Lorraine / Place d’Austerlitz / Rue Sengenwald →**

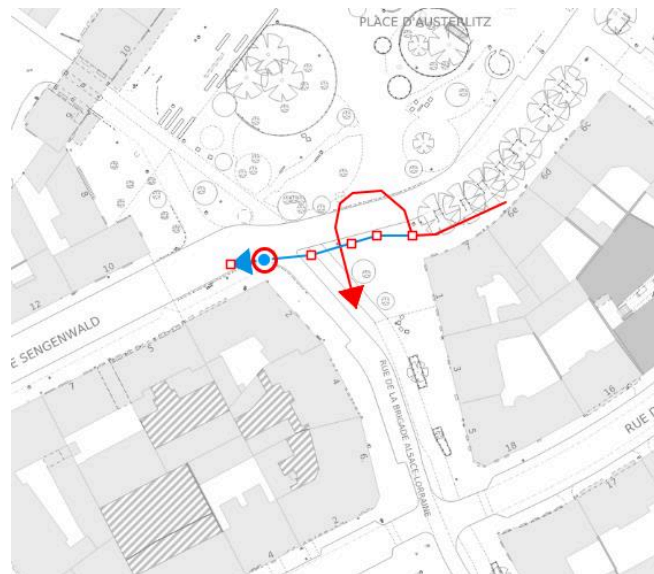
### Propositions :

- "Bretelle" de Tourne à droite dans le sens Sud vers Orphelin type échangeur



- Mettre des obstacles physiques pour atténuer la vitesse en approche (barrières ?)
- Adapter la nature des matériaux (pavés, bandes rugueuses, ....)
- Pas la même densité de flux en fonction du moment de la journée. Réfléchir à cela et adapter notamment si feux tricolores : phase entrant et sortant (idem axes structurants motorisés), congés scolaires, ... Clignotant sur certaines périodes ?
- Rendre l'accès au Ring prioritaire (cf. Périphérique parisien)

- Mouvement Orphelin → Brigade Alsace – Lorraine via un mouvement de tourne à droite puis une traversée Nord-Sud avec un STOP



### **Réflexions divers sur cette intersection :**

- Les flux estimés et utilisés dans les études prennent-ils déjà en compte les futur apporte liés aux transferts modaux ? A-t-on de la marge ?
- Le flux Nord – Sud sera-t-il toujours aussi important ? Si le Ring fonctionne bien, un nombre important d’usagers vont l’utiliser et donc la problématique va changer : on réfléchit sur le cisaillement d’un flux en "+" alors qu’il sera vraisemblablement plutôt de type "T".
- Prévoir un dispositif physique empêchant le franchissement du carrefour sir feu tricolores ("portillon" qui s’abaisse type border-cross)



# Annexe 3 - RING – Forum du 12 avril 2024 - Atelier 3

## 1. Cadre général de l’atelier

### Description :

- Titre : **Le Ring, « un aménagement structurant vélo mais pas au détriment des piétons ! »**
- Objet : Gestion de la cohabitation des piétons et des cyclistes :
  - Chacun trouve sa place quand « je longe le RING »
  - Identification des principaux **secteurs à enjeux** quand « je franchis le RING »
- Question « Vous voyez ça où et pourquoi ? » puis « On pourrait proposer quoi ? »

### Déroulé :

- 2 groupes
- 30' avec chaque groupe
- 2 temps d’ateliers :
  - 1er groupe : identification des secteurs sensibles présentant un enjeu dans le travail de sécurisation des cohabitations (en longeant ou franchissant le Ring,)
  - 2ème groupe : propositions de solution pratiques

### Secteurs sensibles identifiés par l’administration :



- Qui longent le RING :
  - Ponts Couverts
  - Place St-Guillaume
  
- Qui franchissent le RING :
  - Pont Kuss / Quai Desaix
  - Pont de Paris / Quais de Paris/Kellermann
  - Pont et rue du Marché / Quai de Paris
  - Pont du Théâtre / Quais Schoepflin/Lezay Marnesia
  - Passerelle des Juifs / Quai Lezay Marnesia
  - Place et pont St-Guillaume
  - Rue de la 1<sup>ère</sup> Armée / Rues Paul Reiss/Sengenwald

## **2. Travail groupe 1**

### **Secteurs sensibles qui longent le RING identifiés par le groupe :**

- Ponts Couverts
- Place St-Guillaume
- Place de Zurich

### **Secteurs sensibles Qui franchissent le RING identifiés par le groupe :**

- Pont Kuss / Quai Desaix
- Pont de Paris / Quais de Paris/Kellermann
- Pont et rue du Marché
- Pont et rue du Marché / Quai de Paris
- Place de Zurich
- Place et pont St-Guillaume

## **3. Travail groupe 2**

### **Propositions :**

- Réaliser des aménagements permettant aux usagers de pouvoir se repérer et utiliser les bons espaces qui leurs sont dédiés
- Questionner la priorité des cyclistes sur des zones accidentogènes
- Réduire la vitesse des cyclistes à l'approche de zones sensibles et dangereuses
- Attirer l'attention des cyclistes du Ring en les informant d'une zone sensible sur leur parcours
- Réquisitionner le tracé du Ring pour ne pas le faire passer par les Ponts Couverts mais plutôt par la rue et le pont des Frères Matthis ou par une passerelle qui pourrait être créée
- Modifier le revêtement central des ponts couverts pour que l'espace cyclable soit plus praticable et n'incite plus les cyclistes à rouler sur les bandes latérales piétonnes
- Mettre éventuellement des feux sur le Ring pour permettre des traversées piétonnes de masse (la place d'Austerlitz) sécurisées
- Mettre en place des séparateurs de type barrières pour délimiter un espace pouvant accueillir beaucoup de monde (le marché de la place de Zurich)
- Surveiller d'avantages les zones sensibles et verbaliser les cyclistes ayant des comportements dangereux (vitesse, non-respect des traversées, etc.)

## **Réflexions divers**

- Le cas existant de la rue d'Austerlitz dont la réglementation interdisant les cyclistes sur des plages horaires n'est pas respectée
- Le maintien de la circulation automobile sur certains tronçons du Ring ne rendant pas les déplacements des cyclistes sécurisés

# Annexe 4 - RING – Forum du 12 avril 2024 - Atelier 4

## 1. Cadre général de l'atelier

### Description :

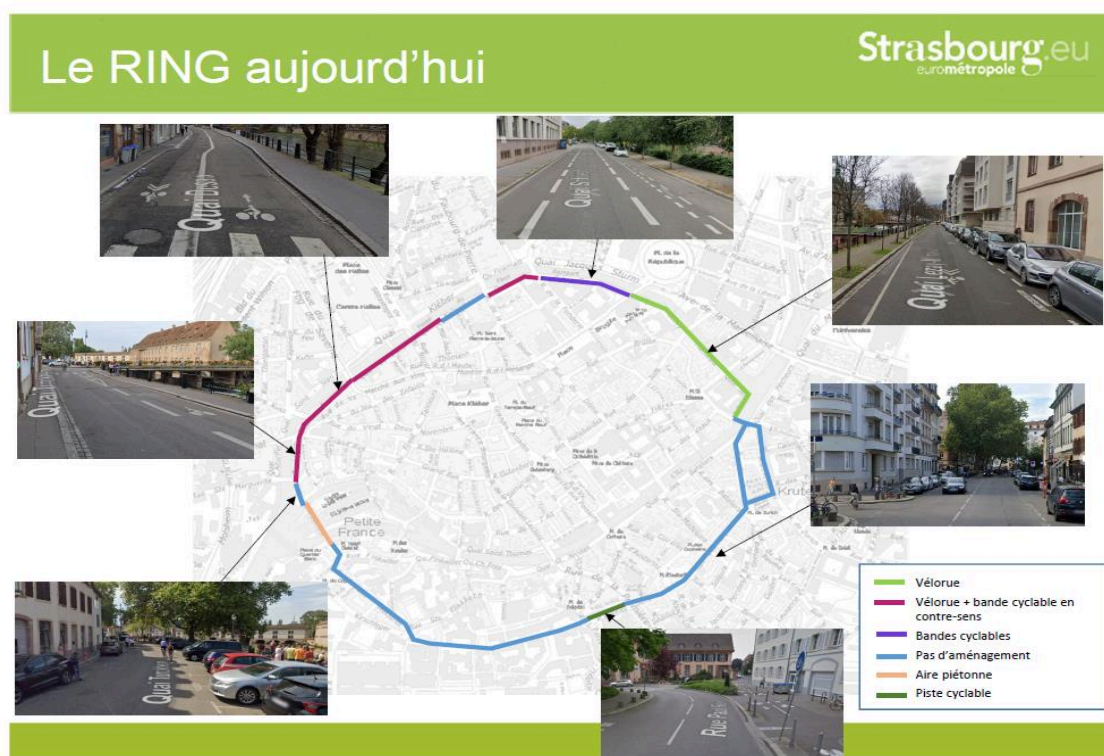
- Titre : **Le Ring aujourd'hui, comment ça va ?**
- Objet : Le Ring a été préfiguré par des « aménagements tactiques »
  - Quai de Paris
  - Quai Kellermann
  - Quai Schoepflin
  - Quai Lezay-Marnésia
  - Quai St-Attale
- Question : « Ça c'est bien ? », « Ça ce n'est pas bien ? », « Peut mieux faire »

### Déroulé :

- 2 groupes
- 30' avec chaque groupe

## 2. Groupe 1 et 2

### Présentation d'aménagements tactiques types



## **Perception du public sur les aménagements existants :**

- Quais nord (Ste Attale → Turkheim) :
  - Le stationnement présent rend le trajet dangereux pour les cyclistes (risque d'ouverture de portière, grosses voitures qui débordent du stationnement, etc)
  - La cohabitation avec les voitures n'est pas toujours facile notamment pour les familles avec enfants. Il faut même souvent attendre derrière les voitures. Le contre-sens est parfois plus facile car avec la bande cyclable, il y a un espace réservé
  - Les aménagements tactiques qui ont été faits ne sont pas toujours très lisibles/ visibles, certains participants n'avaient pas vu ces aménagements et ne voyaient pas trop la différence avec ce qu'il y avait avant
  - Par ailleurs, les contre-sens cyclables ne sont pas toujours visibles/ connus par les automobilistes. À contrario, certains cyclistes étaient étonnés de se retrouver face à des voitures
  - En particulier, les carrefours n'ont pas été traités (exemple quai Desaix, les voitures tournent vers le pont Kuss sans tenir compte des cyclistes qui arrivent en face), il faudrait a minima des chevrons
  - Sur le quai Ste Attale, un aménagement a été fait dans le virage ce qui est bien car il y avait un manque de visibilité mais ensuite c'est difficile de se réinsérer
  - Incohérence de certaines signalisations adaptées aux voitures mais pas aux cyclistes en contre-sens (exemple, obligation de tourne-à-droite au niveau du pont de Paris)
- Reste du tracé (sans aménagements tactiques identifiés par l'administration)
  - Grosses difficultés au niveau du carrefour St Guillaume : problème de visibilité des cyclistes, sur largeurs en pavés inconfortables et dangereuses pour les cyclistes (notamment par temps de pluie), cohabitation compliquée avec les piétons sur la place St Guillaume

## **Perception du public sur les perspectives d'aménagements :**

- Quelle cohabitation avec les trottinettes électriques sur le Ring ?
- Est-ce qu'il y a possibilité d'améliorer l'accessibilité aux quais bas en augmentant et aménageant des points d'accès ?
- Débat : est-ce que le Ring a un intérêt car ce sera toujours plus rapide de traverser la Grande Ile directement ? tous les participants n'étaient pas d'accord, beaucoup étaient prêts à faire le détour si les aménagements sont sécurisés et les carrefours bien traités
- Comment va se passer le Ring en période de marché de Noël ? est-ce que les check-point vont être déplacés après les ponts ? Sinon, ça oblige à passer un check-point pour rejoindre le Ring puis pour le quitter.
- Il faudrait faire du ménage dans les carrefours à feux, certains ne se justifient plus maintenant qu'il n'y a plus les bus.
- Le jalonnement sera un point important : à quel endroit j'ai intérêt à sortir du Ring pour rejoindre Schiltigheim, la Gare, le Neudorf, etc.
- Sur une partie des quais nord, les trottoirs sont assez étroits et peu confortables (pavés), il faudrait profiter de l'aménagement pour élargir au moins un des 2 trottoirs.

## **Réflexions divers**

Les aménagements cyclables qui existaient sur les quais extérieurs ont été supprimés alors que le Ring n'existe pas encore. Il n'y a du coup plus d'alternative sécurisée alors que ces pistes avaient le mérite d'exister. Par ailleurs, les cyclistes sont parfois renvoyés sur des zones en pavés, qui ne sont pas roulantes.

# Annexe 5 - RING - Exposition - Permanences

Lors de l'exposition, des permanences ont été tenues. Le sens des échanges est mentionné ci-dessous.

Personnes rencontrées : moyenne d'âge plutôt 60 et +

## 25/03/2024

3 riverains dont 1 membre présumé d'association en lien avec les mobilités actives.

- Connexion du Ring au droit du pont du Théâtre,
- Pris en compte des PMR notamment des traversées,
- Quid Ponts Couverts ?
- Ring = Interdiction future circulation cycles dans la Grande Ile ?

Projet plutôt bien accueilli (« on n'est pas contre mais on aimerait être rassuré / avoir des infos). Pas d'opposition au projet.

## 05/04/2024

8 riverains dont 2 membres d'une association de cyclistes.

- Quid Ponts Couverts ?
- Faire respecter la réglementation (prévention / verbalisation),
- Quid de l'éclairage du Ring H24 ?

Projet plutôt bien accueilli. Un couple sceptique sur le projet : « on refait avec les vélos l'erreur du tout voitures ».

## 17/04/2024

3 riverains direct du Ring quai aux Sables,  
1 commerçant donnant sur le Ring,  
2 potentiels utilisateurs,

- Arceaux à vélos (Jalonner les points de stationnement cyclables, implantation),
- Ne pas de rétrécir les trottoirs Quai de Paris,
- Gestion flux au sortir de l'école ⇒ plateau au débouché de la rue de l'Écrevisse sur le quai ?
- Accès à son garage,
- Quid Ponts Couverts,

Projet plutôt bien accueilli. Pas d'oppositions au projet.

# Annexe 6 - RING – Exposition - Registre

Un registre a été mis à disposition du public tout au long de l'exposition. Les observations recueillies ont été retranscrites ci-dessous.

## Commentaires :

**25/03/2024**

Dans le cadre du réaménagement, je souhaiterais que les traversées de rues soient plus accessibles et praticables en fauteuil roulant. (en particulier secteur de la Krutenau, rue des Orphelins, Peirottes,...). Si possible, prévoir aussi une signalisation qui donne accès et rappelle la présence des PMR sur la piste cyclable du RING.

**27/03/2024**

Bravo pour ce projet, c'est un rêve éveillé. Néanmoins, je souhaite des passerelles cyclables en bois, parallèle aux Ponts Couverts existants. Autrement, le RING perdrait de son dynamisme.

**27/03/2024**

Ce projet est très intéressant cependant concernant les arceaux il y a un gros risque de "vélos ventouses", qui est déjà très impressionnant dans certains secteurs (Halles, Gare, ...).

Il faudrait à certains secteurs comme la Krutenau des espaces couverts semi-sécurisés (VéloPark gratuit).

Zone du "Maire KUSS", les conflits d'usagers est omniprésent et le risque d'accident est élevé, il faut bien délimiter les zones de chaque usager.

Zone "Ponts Couverts", il faudra soit une nouvelle passerelle car le confort sera inexistant si nous devons passer sur la zone pavée.

Bon courage pour ce projet.

**03/04/2024**

Habitant Quai Finkwiller et me déplaçant très souvent à vélo, la problématique des Ponts Couverts doit être traitée.

Conflits d'usages entre les vélos et les piétons, inconfort / dangerosité du revêtement pavés, quelles solutions sont envisageables ???

Je suis surpris qu'un itinéraire présenté comme réfléchi préalablement face l'impasse sur ce point noir (identifié par des associations comme Strasbourg à Vélo !)

J'aurais aimé que l'on présente à l'occasion de cette consultation des axes d'amélioration, des propositions concrètes différentes permettant de formuler un avis.

Par conséquent je me félicite du projet qui est absolument nécessaire. Je suis contre une interdiction de circulation dans le centre historique suite à sa mise en fonction. L'usage doit être adapté à la fréquentation et l'heure de circulation et non pas réglementé et restreint. Et je m'interroge sur le traitement des points noirs du parcours ... le budget de 7 millions pourra-t-il inclure des réaménagements complets (quai Turckeim, Desaix, ...) j'en doute. On inclut dans le budget des opérations certes utiles : plantations d'arbres, mobiliers ... mais qui vont diminuer les fonds nécessaires au traitement des points noirs.

Tous mes vœux de réussite pour ce projet majeur de la municipalité écologiste de Strasbourg.

**04/04/2024**

Projet intéressant et nécessaire !!

Est-il possible de prévoir d'avantage d'arceaux à vélos :

- Place d'Austerlitz
- Place de la Bourse
- Place Gutenberg
- Place du Temple Neuf
- Place Kléber

**04/04/2024**

Question =

- Éclairage prévu sur le Ring après l'extinction de l'éclairage public à 01h00 (pour la sécurité des cycles).
- Trotinettes électriques (débridées) seront-elles autorisées sur le Ring ? Je suis contre.
- Carrefour complexe place d'Austerlitz = le feu tricolore me semble la seule solution avec verbalisation ++ car aucun respect par les cyclistes.
- D'ailleurs verbalisation insuffisante +++.
- "RING" = VÉLODROME pour moi, les utilisateurs vont penser qu'ils peuvent rouler sans s'arrêter = DANGER.

En dehors du Ring = gros problème d'éclairage de la piste cyclable quai Ménachem Taffel côté canal = dangereux la nuit.

Question sur l'extinction de l'éclairage public après 1 h → gros recul pour les femmes. Je ne me sens plus en sécurité quand je rentre chez moi (rue Saint Louis) après 1 h.

**07/04/2024**

Avis Ring :

- Ponts Couverts : l'itinéraire cyclable doit permettre aux cyclistes de circuler à 20 km/h, comme l'indique un des documents transmis lors de la concertation. Ces objectifs ne peuvent être atteints en maintenant le statut d'aire piétonne sur le pont, tout comme il ne peut être atteint en maintenant les pavés bombés inconfortables qui y figurent actuellement. Les remarques concernant l'afflux des piétons et à nuancer : la majeure partie de la journée et de l'année, les ponts sont tout à fait dimensionnés pour que la cohabitation entre cyclistes et piétons se fasse sans encombre (j'y passait tous les jours pendant plus de 3 ans). Avec une séparation, des modes claires et en remplaçant les pavés bombés par un revêtement roulant, cyclistes et piétons ne peuvent que mieux s'entendre
- Point d'attention: le carrefour pont du Théâtre / quai Lezay-Marnésia (près de la place de la République), comporte des feux qui peuvent faire patienter les cyclistes sur une durée qui peut atteindre les 4 mn (selon l'importance du flux tram). Une durée d'attente de 4 mn est inacceptable pour de très nombreux usagers et représente un confort médiocre. Il est impératif de simplifier le carrefour pour le rendre confortable et qu'il ne porte pas atteinte à la fluidité des déplacements sur le Ring. Supprimer le trafic motorisé et le reporter car la large rue de la Fonderie permettrait d'atteindre cet objectif.

**12/04/2024**

Avis sur l'itinéraire:

- Le passage sur les Ponts Couverts NE FONCTIONNE PAS.
  - Pas seulement à cause des pavés "classés" (il faudrait que les Architectes des Bâtiments de France puissent apporter la preuve que ce pont était aménagé avec des pavés de ce type ...)
  - La cohabitation cyclistes / touristes me semble impossible à gérer



- Le passage par la rue Munch n'a aucun sens, les cyclistes "utilitaires" ne feront pas le détour et emprunteront la rue de Zurich.

Avis sur les aménagements :

- Les aménagements "légers" type vélorue me semblent devoir être privilégiés (idem qu'est quai Lezay-Marnésia).
  - Investissement limité
  - Bonne séparation cyclistes / piétons.
- L'aménagement "complet" (présenté sur la 2ème panneau) reproduit les erreurs du quai des Bateliers et promet de nombreux conflits cyclistes / piéton
  - Un simple marquage au sol n'empêche ni les cyclistes, ni les piétons d'empiéter sur les espaces où ils n'ont pas leur place
  - Une véritable bordure de trottoir (ht ≈ 10 cm) est indispensable pour séparer les flux

**15/04/2024**

Courrier de Madame Catherine TRAUTMANN (cf. en fin du chapitre « Exposition - Registre »)

**24/04/2024**

Points importants à vérifier

- Fluidité du Ring et notamment aux intersections avec feux (notamment sur la partie entre Barrage Vauban et République). Travail avec le SIRAC sur les cycles de feux, bouton d'appel pour les cycliste, zones vertes, ...
- Aménagements en durs pour contrer les mobilités (le marquage au sol est souvent insuffisants)
- La lisibilité et clarté des marquages et de la signalisation pour un meilleur respect

**26/04/2024**

Courrier réponse pour Madame Catherine TRAUTMANN (cf. en fin du chapitre « Exposition - Registre »)

**31/05/2024**

Courrier de Monsieur Pierre JAKUBOWICZ (cf. en fin du chapitre « Exposition - Registre »)

# Annexe 7 - Courrier et courrier réponse

## Madame Catherine TRAUTMANN

Strasbourg, le 15 avril 2024

MADAME LA PRESIDENTE  
DE L'EUROMETROPOLE  
PIA.IMBS  
1 PARC DE L'ETOILE  
67076 STRASBOURG CEDEX

Madame la Présidente,

Nous avons pris connaissance, non sans une profonde perplexité, de l'arrêté "Ring Vélo" en date du 15 mars 2024 qui est subitement apparu le 08 avril 2024 tant sur le tableau d'affichage de l'EMS que sur le site (<https://www.strasbourg.eu/actes-administratifs>), soit deux semaines après l'ouverture de la concertation publique relative au réaménagement des voiries concernées par l'implantation d'un Ring Vélo en bordure de l'hypercentre strasbourgeois.

Cet arrêté a, à l'évidence, été préparé dans la précipitation dans la mesure où :

- il évoque tantôt le Président de l'Eurométropole, tantôt sa Présidente !
- il ne comporte aucun numéro d'ordre et ne précise pas le nom du - ou de la -, signataire qui endossera la responsabilité de cet acte administratif, bien qu'il semble s'agir de votre signature.
- - trois délibérations EMS sont citées avec uniquement l'indication de leur date, sans l'index de référence qui permettrait de les identifier sans ambiguïté. S'il s'agissait respectivement des délibérations E-1838 du 17-12-2021, E-1278 du 16-12-2022 et E-61 du 09-02-2024, elles ne seraient évidemment pas de nature à servir de référence pour apporter une quelconque explication / justification pour un acte décisionnel de lancement d'une concertation dans la mesure où ces 3 délibérations définissent une programmation financière de travaux de voirie sur l'ensemble du territoire de l'agglomération.

Tout juste aurez-vous démontré que cette concertation "préalable" relative à des aménagements visant à mettre en place le ring vélo est (enfin !) lancée alors que la programmation des travaux est déjà votée et que cette concertation n'est qu'un faux semblant.

Nous considérons que ce projet de réaménagement d'ampleur des quais intérieurs Nord et d'un certain nombre de voiries - dont le coût est estimé à quelques 7 M€ et qui affectera de façon substantielle le cadre de vie, l'environnement urbain, l'accessibilité "tous modes" et l'activité économique riveraine -, relève bien évidemment, du champ d'application de la réglementation en vigueur en matière de concertation publique obligatoire. Et la décision de sa mise en œuvre de même que la définition de ses modalités relèvent sans conteste des prérogatives du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg (après avis du Conseil municipal de Strasbourg).

Nous vous demandons en conséquence de respecter ce mode procédural, en conformité avec la législation et la réglementation en vigueur.

Dans cette attente, et pour nous permettre d'apprécier dans les meilleures conditions les objectifs et les composantes de cet ambitieux projet, nous vous saurions gré de nous communiquer sans délai les documents suivants référencés dans ledit arrêté :

- le bilan de la « concertation non-réglementaire menée à l'été et à l'automne 2022 dans le cadre de "la ville à vivre", portant notamment sur le projet de réaménagement du pourtour de la Grande Île ».
- le rapport des "études pré-opérationnelles" réalisées par le bureau d'études R. Ribl, en 2021 (en indiquant leur coût) ;
- le bilan de la « concertation informelle présentée lors de la clôture du forum de " la ville à vivre" » du 02 novembre 2022 ;
- le « dossier de concertation préalable » qui selon l'article 4 de l'arrêté est censé être à disposition du public - et bien évidemment des élus-, depuis le 25 mars dernier. Un dossier qui n'est pas disponible sur le lieu de l'exposition, en support papier, ni en format numérique sur le site ....
- nous indiquer la date de transmission et le moyen de transmission de l'arrêté à l'autorité préfectorale et le justificatif de cette transmission ;
- Nous communiquer le fac-similé de la publicité de cet arrêté dans un média.

Nous relevons également que si l'arrêté précise les objectifs fonctionnels (de principe) des réaménagements envisagés il ne comporte pas la moindre indication des caractéristiques techniques futures des voiries - notamment des profils en travers -, à l'issue des travaux, ni de variantes éventuelles qui pourraient être débattues.

Ne sont pas davantage évoqués :

- les impacts de ce projet tant sur la circulation et le stationnement automobiles que sur le réseau bus urbain,
- et les mesures de réorganisation proposées du plan de circulation automobile et du réseau de transport collectif.

Je vous saurais gré de m'apporter également les précisions utiles sur ces deux sujets stratégiques pour le fonctionnement des mobilités et services de transports publics.

Veillez croire, Madame la Présidente, à l'expression de mes sincères salutations.



Catherine TRAUTMANN

**Présidente du groupe**

**« Pour une Eurométropole des solidarités, juste et durable »**

**Elu.e.s socialistes et républicains**

**La Présidente**

Strasbourg, le **26 AVR. 2024**

Madame la Présidente de Groupe,

Je fais suite à votre correspondance du 15 avril dernier relative à la concertation organisée autour du projet de Ring vélo et aux modalités d'information et d'affichage de cette concertation.

Les services ont relevé des erreurs matérielles dans l'arrêté venant préciser les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation. Cela m'a amené à signer un nouvel arrêté, conformément aux dispositions de l'article L. 103-3 du code de l'urbanisme, qui est accessible sur le site <https://strasbourg.eu/actes-administratifs>.

Il prévoit une dernière phase de concertation préalable du Ring vélo, qui va se dérouler du 2 mai au 3 juin, et permettra au public de continuer à s'exprimer sur le projet.

Concernant votre demande d'accès aux études nécessaires à la compréhension du projet, les documents disponibles sont accessibles sur le site <https://participer.strasbourg.eu>

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente de Groupe, l'expression de mes salutations les meilleures.



Pia IMBS

MADAME CATHERINE TRAUTMANN  
PRESIDENTE DU GROUPE  
ELUES SOCIALISTES ET REPUBLICAINS

Votre contact : Colette LEYGNAC – 03 68 98 66 84  
Référence :

# Annexe 8 - Courrier Monsieur Pierre JAKUBOWICZ

Strasbourg.eu  
eurométropole

Capitale  
européenne

**Pierre JAKUBOWICZ**  
Conseiller municipal de Strasbourg  
Co-Président du Groupe Centristes et Progressistes

**Pia IMBS**  
Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg

Strasbourg, le 31 mai 2024

Objet : Contribution à la concertation sur le Ring Vélo

Madame la Présidente,

Par la présente, j'ai l'honneur de vous faire part de ma contribution à la concertation relative au projet de Ring Vélo sur la Grande Ile de Strasbourg :

1/ L'arrêté signé le 23 avril 2024 par vos soins comporte une longue liste, assez inhabituelle, de « considérants » qui n'apportent pas grand-chose à la justification et à la définition de cette procédure réglementaire, ni à l'information des élus et du public.

Par ailleurs, il est d'usage depuis des décennies, au sein de la CUS puis de l'EMS, que les procédures de concertation soient lancées par voie de délibération de l'organe délibérant et non pas par un très discret arrêté.

2/ En ce qui concerne certains considérants :

- Page 2 : l'évocation d'une « concertation non réglementaire menée à l'été et à l'automne 2022 dans le cadre de " La Ville à Vivre " » est totalement inopérante pour justifier le lancement d'une procédure de concertation réglementaire.

- Page 2 : il est fort justement rappelé que la réalisation du projet de Ring Vélo est soumise à concertation préalable en tant qu'investissement routier d'un montant supérieur à 1,9 M€, en application des articles L103-2 et R103-1 / 2e du Code de l'Urbanisme. Mais l'indication du coût estimatif de ce projet ne figure dans aucun article de cet arrêté.

- Pages 3 à 5 : Dans la mesure où le présent Arrêté retire - en son article 1er -, l'Arrêté du 15 mars 2024 qui lançait une concertation réglementaire du 25 mars au 26 avril 2024, il n'y a aucune raison particulière de consacrer 2 pages et demi du présent Arrêté à cette première approche, considérée comme nulle et non-avenue.

.../...

3/ En ce qui concerne les articles de l'Arrêté :

- Pages 5 et 6 : l'article 2 "objectifs du projet de Ring Vélo" n'expose que des principes généraux, peu contestables a priori. Par contre il n'est fourni aucune description des caractéristiques des réaménagements de voirie projetés concrètement pour aboutir à la mise en œuvre effective de ces principes fonctionnels. Il n'est d'ailleurs fait état d'aucune étude de définition qui aurait proposé de tels aménagements et de variantes éventuelles (au moyen de plans, de coupes en travers et de descriptifs).

Les impacts de ces aménagements sur les autres modes de déplacements utilisant antérieurement au projet (état initial) les voiries concernées ne sont pas présentés, notamment les effets sur la circulation automobile et celle des autobus, les effets sur l'accessibilité et la desserte locale, le stationnement et les livraisons, ainsi que sur le cadre de vie et le fonctionnement local, etc...

- Page 7 : l'article 5 "modalités de la concertation" pose à l'évidence problème. En effet il n'a été prévu aucune information du public au travers d'un article de presse circonstancié (DNA par exemple) ou dans la presse institutionnelle (Eurométropole Magazine ou Stras'Mag) décrivant les caractéristiques des réaménagements prévus et leurs effets, positifs ou négatifs.

Les panneaux de l'exposition correspondante ne présentent pas davantage les caractéristiques de ces réaménagements, se contentant de schémas de principe très généraux.

Quant au « dossier de concertation » soit disant « mis à la disposition du public » force est de constater que du 02 mai au 03 juin 2024, aucune plaquette de concertation n'était mise à disposition du public sur le lieu de l'exposition, pas plus qu'au niveau des agents de l'accueil du Centre Administratif. Il n'y a par ailleurs jamais eu de mention de la prolongation de la période de concertation sur les supports présents sur place.

4/ En conclusion

Il apparaît donc clairement que cette procédure de concertation n'a été mise en œuvre que pour la forme par l'Eurométropole. Une situation que nous ne pouvons que déplorer, car dans de telles conditions comment le bilan d'une concertation pourrait-il aboutir à la définition d'éléments de programme précis pour les études d'avant-projet à venir des réaménagements des voiries concernées par le Ring Vélo (études qui serviront de base à la future étude d'impact de cette opération). Nous nous interrogeons également sur les étapes suivantes de la démarche procédurale que l'Eurométropole entend mettre en œuvre, à laquelle nous serons particulièrement attentifs vu les enjeux multiples qu'elle recouvre.

Le premier panneau d'exposition présente, schématiquement « l'articulation du projet Ring Vélo par rapport aux différents autres projets » à caractère structurant sur le secteur Gare - Halles, à savoir l'infrastructure Tram Nord et le réaménagement des espaces publics du secteur Halles, en lien avec la restructuration des transports publics tant urbains qu'interurbains. La délibération EMS No 15 du 10 novembre 2023 (Réf. E-2023-1076) soulignait elle aussi (§2.4) que ce projet Ring Vélo est « en interface avec le projet de Hub multimodal Halles - Gare et avec l'infrastructure Tram Nord sur le boulevard Wilson, dans des temporalités proches ».

Autrement dit, le projet Ring Vélo peut donc être considéré comme un projet connexe du projet Tram Nord, au même titre que l'opération de réaménagement des espaces publics du secteur Halles - Gare (laquelle constitue l'opération TO/07 du marché de maîtrise d'œuvre du Tram Nord).

Ces trois projets qui constituent une unité fonctionnelle et dont les travaux seront réalisés dans des temporalités proches, relèvent donc des articles L122-1 / II et L122-3 / IV du Code de l'Environnement relatifs aux programmes de travaux ou d'aménagements, qui fixent les modalités de conception des dossiers d'enquêtes publiques / études d'impacts de tels projets en interfaces.

Je vous prie de recevoir, Madame la Présidente, l'expression de ma haute considération.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'P' followed by a horizontal line and a smaller, more complex flourish below it.

**Pierre JAKUBOWICZ**



## Annexe 9 - RING - Site Internet

### « participer.strasbourg.eu »



**Rémi D.** *Citoyen habitant Strasbourg*

publié le 26 mars 2024

👍 4 💬 1

Un Ring vélo, c'est très bien. Qu'il exclut le passage par le quai des bateliers, le plus direct et adapté pour contourner la grande île sur son côté Est, c'est juste... COMPLÈTEMENT INSENSÉ! On nous parle de "concertation", mais les décisions sont déjà prises isolément par les aménageurs et en dépit du bon sens sans aucune concertation du public depuis le début. Sur quels aspects les avis des participants à cette consultation seront-ils pris en compte? La couleur des panneaux, peut-être?

*Message édité le 26 mars 2024 à 14:24:03*



**Louis C.** *Cycliste*

publié le 26 mars 2024

👍 1 💬 0

Peux t'on trouver quelque part un plan d'aménagement, qui permettrait de formuler un avis argumenté ?



**Louis C.** *Cycliste*

publié le 26 mars 2024

👍 1 💬 1

Au vu de la vidéo, forcément succincte et qui paraît être le seul document mis à disposition du public, je formulerai ces quelques avis : - La séparation de flux entre cyclistes et piétons doit être marquée par un élément concret et flagrant : une bordure de trottoir d'au moins 10cm de haut me semble nécessaire pour éviter que les cyclistes n'empiètent sur les trottoirs, et que les piétons concentrés sur leur smartphone ne déambulent au hasard sur la piste cyclable... Un simple marquage au sol, sans dénivelé sensible ne pourra pas remplir cette fonction. - Cette séparation ne semble absolument pas réalisable au passage des ponts couverts : à cet endroit la majorité des piétons sont des touristes qui, bien logiquement, admirent les lieux et les points de vue, traversent et retraversent entre

vue vers la terrasse Vauban et vue vers la Petite France... il me semble totalement illusoire d'envisager de les "canaliser" pour laisser un passage cycliste autre qu'une zone de rencontre... zone de rencontre totalement incompatible avec la fonction du "Ring"... (sans parler des pavés...) - Il est bien évident que l'aménagement du quai des Bateliers en "zone de rencontre" a été une énorme erreur puisque le Ring aurait du passer par là ... sans autre commentaire, puisque j'imagine qu'il va être difficile de revenir sur cet aménagement dans un avenir proche. Mais cela impacte pourtant les deux points suivants : - Le passage du Ring par les rues Munch - Krutenau - Sainte Catherine ne semble pas du tout adapté : détour compliqué, il rend également plus dangereux le croisement avec le quai des Pécheurs : on parie que la plupart des cyclistes continueront d'emprunter la rue de Zurich ? - De même je ne pense pas que le Ring sera utilisé dans son large détour par l'hôpital civil (sauf par les usagers de l'hôpital). Pour circuler d'Ouest en Est (vers l'université ou l'allée de la Robertsau par exemple) un passage par le quai Finkwiller restera toujours plus attractif, avec la tentation évidente d'emprunter le quai des Bateliers... - Pour finir, la question des priorités des usagers du Ring sur ceux des transversales devrait être particulièrement étudiée, en évitant surtout la multiplication des feux de signalisation !

**Rémi D. réponse** du 26 mars 2024



Il existe beaucoup d'endroits à Strasbourg où la séparation flux piétons et cyclistes est faite par un simple marquage et où cela se passe très bien. La condition essentielle est la largeur disponible pour supporter chacun des flux. Sur "pont couvert", elle est suffisante. Autant que sur le quai des bateliers. Même l'aménagement actuel peut être adapté. Le plus simplement du monde, en déplaçant le mobilier en pierre, qui en fait n'est même pas scellé. C'est juste la volonté politique qui manque, en fait. Ou plus précisément: la volonté politique délibérée de créer un conflit permanent entre cyclistes et piétons sur le quai des bateliers et la grande île qui est en trop.

*Message édité le 26 mars 2024 à 17:16:18*



**Jean-louis G.** *cyclophobe en devenir*  
publié le 27 mars 2024

👍 1 💬 1

bonjour, J'aimerais beaucoup savoir combien de cyclistes souhaitent "contourner" le centre-ville et combien souhaitent s'y rendre. A mon avis les seconds l'emportent largement et les premiers n'ont aucune envie de faire des kilomètres en plus le jours de pluie. La politique qui vise à tout permettre aux cyclistes et à stigmatiser les voitures est inique. La

ville est à tout le monde, partageons la. Et donc les mêmes règles doivent s'appliquer à tous. - respect du code de la route. Combien de cyclistes s'arrêtent au feu rouge et laissent traverser les piétons? Ne parlons pas des trottoirs qui servent de vélodrome à des malpolis qui font en plus retentir leur sonnette si on ne bouge pas assez vite. Si la ville veut faire quelque chose, c'est bien au niveau de l'éducation des cyclistes. - pourquoi les véhicules à moteur doivent-ils payer pour TOUT et les autres véhicules pour rien? Les vélos électriques et autres trottinettes sont AUSSI des véhicules à moteur. A quand une immatriculation, une assurance, un contrôle technique, une vignette Crit'air (même si ma voiture est classée 1, je dois payer. Pourquoi pas les cyclistes??) Les cyclistes utilisent l'espace public, pourquoi on ne leur ferait pas payer tous ces beaux arceaux qu'on installe à mes frais ? Je conduis et fais du vélo depuis plus de 50 ans. J'ai eu deux accidents : les deux fois, c'était un cycliste qui roulait comme un dingue sur le trottoir qui m'a renversé. Cherchez l'erreur. Les automobilistes ont effectivement eu longtemps des comportements inacceptables. Ils ont évolué. Malheureusement on assiste au développement d'une génération de cyclistes arrogants qui vont nous faire regretter les chauffards. En fait je les regrette déjà....

**Guillaume L. réponse** du 27 mars 2024



Bonjour, Les cyclophobes comme vous proposent souvent de faire payer le stationnement aux cyclistes. Mais quel serait l'effet d'une politique de stationnement payant pour les vélos ? Un des intérêts du vélo est justement la gratuité du stationnement. Si le stationnement vélo était payant, de nombreux cyclistes abandonneraient certainement le vélo au profit de la voiture, et cela ne ferait qu'augmenter la pression sur le stationnement en centre-ville. Donc le stationnement payant pour les cyclistes pénaliserait finalement... les automobilistes !

**Baptiste Charles Aristide P. réponse** du 07 mai 2024



En ce qui concerne les frais générés par les voitures: une bétonisation outrancière de l'espace urbain, un renouvellement des routes fréquents à cause de l'usure , un espace pris par la voiture plus que conséquent (70% de l'espace au sol sur l'axe de la forêt noire par exemple, avec route plus stationnement) et encore on ne compte même pas les frais de santé engendrés à la fois par la pollution sonore (plus de stress) , la pollution de l'air (maladies respiratoires) les soins/frais de décès pour les accidents (une voiture à 30 km/h c'est 15 000 Newton.Secondes un vélo à 30 kmh c'est 600 N.s autant te dire que tu voles avec le premier et pas le deuxième) et les maladies liées à l'inactivité physique (obésité,

problèmes ,cardio-vasculaire,daibète, etc) Donc qui coute le plus à la société, c'est les cyclistes bah ouais!!!!



**Guillaume L.** *Utilisateur du Ring*

publié le 27 mars 2024

👍 2 🗨️ 0

Bonjour, Le Ring vise à inciter les cyclistes à contourner la Grande Île plutôt qu'à la traverser. Or, cela constitue un détour. L'enjeu est donc de garantir un temps de parcours attractif, avec le moins de temps d'arrêt possible. Il faut essayer de rendre le Ring prioritaire sur les autres rues. L'idéal serait de n'avoir à s'arrêter que pour les piétons et à quelques intersections importantes. Sur le Ring Nord, le long du Canal du Faux Rempart, la situation a déjà été améliorée grâce à la modification du plan de circulation. Il ne reste qu'un trafic automobile résiduel et plusieurs feux sont équipés de M12. Il reste cependant quatre feux rouges aux intersections avec le tram, qui pénalisent beaucoup le temps de parcours. Si l'on respecte les feux, le temps d'arrêt est probablement supérieur au temps de roulage. Hors périodes de forte affluence piétonne, la traversée de la Grande Île reste plus rapide. Pont Kuss, Pont de Saverne, Pont de Paris, Pont du Théâtre : actuellement des carrefours tramway gérés par feu. Proposition : ajout de panneaux M12 (toutes directions) permettant d'améliorer le temps de parcours des cyclistes tout en maintenant la priorité absolue du tramway. Pont du Faubourg de Pierre, Pont de la Fonderie : actuellement des carrefours à feux équipés de panneaux M12. Les M12 permettent d'améliorer le temps de parcours des cyclistes, mais la géométrie de ces intersections est très routière. Les voies sont très larges et incitent plus les automobilistes à rouler à 50km/h qu'à 20km/h (zone de rencontre théoriquement). Proposition : priorité Ring en mode piste et trottoir traversant, les rues sécantes ont des cédez le passage et dos d'âne. Réduction de la largeur des voies sécantes pour inciter à la réduction de vitesse. Pont de l'Abattoir, Pont National, Pont de la Poste, Pont Saint-Étienne, Pont Saint-Guillaume : actuellement divers régimes de priorité, souvent priorité à droite. Proposition : priorité Ring en mode piste et trottoir traversant, les rues sécantes ont des cédez le passage et dos d'âne. Réduction de la largeur des voies sécantes pour inciter à la réduction de vitesse. Pont du Marché, Passerelle des Juifs, Passerelle du Faux Rempart : actuellement situation variable. Proposition : création d'un passage piéton surélevé, sur le modèle de la Passerelle des Juifs, qui marquera mieux la priorité piétonne. Pour toutes les intersections hors tram, il faut réduire la largeur des voies sécantes pour marquer la priorité du Ring et inciter les automobilistes à ralentir pour le traverser. Il faudrait aussi réduire la largeur du Ring au niveau des intersections et des traversées piétonnes, pour faciliter la traversée du Ring par les piétons et inciter les usagers à ralentir. Le Ring Sud est moins homogène que

le Ring Nord, en raison du tracé choisi qui s'éloigne des quais de l'Ill pour passer par la Krutenau et l'Hôpital Civil. Voici des propositions carrefour par carrefour. Pont Saint-Guillaume/Quai des Pêcheurs : actuellement cédez le passage pour le Ring et présence d'un feu piéton avec bouton poussoir. C'est l'un des seuls feux à bouton qui passe immédiatement au vert si on appuie dessus, mais paradoxalement il pénalise énormément les piétons, car la plupart des piétons attendent sagement que le feu passe au vert sans appuyer sur le bouton. Sauf que le feu ne passe au vert que si l'on appuie sur le bouton... Ils finissent par traverser au rouge une fois qu'il n'y a plus de voitures. Proposition : priorité Ring en mode piste et trottoir traversant les rues sécantes ont des cédez le passage et dos d'âne. Suppression du feu rouge avec bouton poussoir. Rue Munch et rue de la Krutenau : pas de propositions car travaux déjà en cours. Rue Sainte-Catherine/rue de Zurich : actuellement la rue de Zurich est prioritaire. Proposition : inversion du sens de priorité, priorité Ring en mode piste et trottoir traversant les rues sécantes ont des cédez le passage et dos d'âne. Rue des Orphelins : la création de pistes cyclables est prévue. S'agira-t-il d'une piste bidirectionnelle ou de pistes unidirectionnelles ? Dans le cas d'une bidirectionnelle, il faudrait la positionner du côté Nord, car cela facilitera la connexion avec l'Hôpital Civil. Dans tous les cas, il faut assurer la priorité du Ring sur les rues sécantes en mode piste et trottoir traversant les rues sécantes ont des cédez le passage et dos d'âne. Les traversées piétonnes doivent être surélevées, et les chaussées et pistes cyclables doivent être rétrécies au niveau des traversées piétonnes. Intersection avec la piste cyclable de la Rue de la Brigade Alsace-Lorraine : actuellement la piste est prioritaire réglementairement et la rue des Orphelins a un cédez le passage. Or, visuellement, le sentiment de priorité est inversé. En effet, les caniveaux longent la chaussée et interrompent la piste, ce qui ne favorise pas le respect du cédez le passage. Proposition : priorité au Ring et à la rue des Orphelins, en cohérence avec l'impression visuelle de priorité. Intersection Rue Sengenwald/Rue de la Première armée : actuellement carrefour à feu avec un M12 droite dans le sens Est-Ouest, pas de M12 dans le sens Ouest-Est. Proposition : Dans le sens Est-Ouest, un M12 trois directions serait probablement possible. Dans le Sens Ouest-Est, peut-être simplement un M12 à droite, car la présence des voies de tram empêche de s'avancer en bordure de chaussée et la visibilité est moins bonne. Rue Paul Reis : actuellement une piste cyclable unidirectionnelle dans le sens Ouest-Est. Dans le sens Est-Ouest, les cyclistes circulent dans le flux motorisé assez important qui se dirige vers l'autoroute. Proposition : dans le cas de la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle, il faudrait privilégier le côté nord, ce qui permettrait une meilleure connexion avec l'Hôpital Civil, en lien avec la piste existante. Cela évitera aux cyclistes circulant dans le sens Ouest-Est de devoir traverser pour rejoindre la piste cyclable unidirectionnelle existante. Porte de l'hôpital : la rue qui débouche sous la porte de l'hôpital cède actuellement la priorité à la piste cyclable. La visibilité est très réduite, en

raison de l'angle de la maison à gauche. Décaler la chaussée de quelques mètres vers l'ouest permettra d'améliorer la visibilité. Hôpital Civil : actuellement la situation existante est satisfaisante, car il n'y a presque pas de trafic routier. En effet, l'accès à l'hôpital est contrôlé par des barrières. Il faut surtout améliorer les entrées, car dans la situation existante c'est un peu le slalom au niveau des barrières situées côté Rue des Glacières. Les intersections au sein du site peuvent être améliorées sur le même principe que les autres intersections : priorité Ring en mode piste et trottoir traversants les rues sécantes ont des cédez le passage et dos d'âne. Rue des Glacières : transfert de la circulation routière Rue Kirschleger qui passe en double sens. Même principe que pour les autres intersections : priorité Ring en mode piste et trottoir traversants les rues sécantes ont des cédez le passage et dos d'âne. Intersection Rue des Glacières/Rue du Cygne : actuellement cette intersection est gérée par feu, pour permettre la sortie de l'Hôpital Civil. L'intersection avec la rue Kirschleger n'est pas gérée par feu. Proposition : inversion entre ces deux carrefours. Le feu au débouché de la Rue des Glacières ne sera plus nécessaire, il sera transféré au débouché de la rue Kirschleger. Priorité Ring en mode piste et trottoir traversants les rues sécantes ont des cédez le passage et dos d'âne. Réduction de la taille du carrefour, actuellement très routier, en lien avec le réaménagement de la rue Finkwiller. Ponts Couverts : il faut absolument trouver un moyen de raboter les pavés pour que le centre de la chaussée soit circulaire à vélo tout en satisfaisant les ABF. Même si ce n'est pas totalement lisse ce sera toujours mieux que l'existant. Actuellement c'est pire que le Paris-Roubaix, même en VTT c'est désagréable de rouler dessus. C'est le plus beau pont de Strasbourg, mais les conditions de circulation y sont déplorables pour les piétons et pour les cyclistes ! C'est le conflit d'usage permanent à cause de ces pavés. Deuxièmement, il faudrait créer des trottoirs pour marquer la séparation piéton/cycliste, en particulier dans cette zone touristique. Peut-être réduire la largeur de la chaussée, pour faciliter les traversées piétonnes. En espérant que mes propositions soient utiles.



**Philippe P.** *Cycliste strasbourgeois*

publié le 30 mars 2024

👍 0 🗨️ 1

Il est incompréhensible que les ponts couverts restent en l'état. C'est horrible actuellement et ce sera encore pire si rien n'est fait. Est-ce que l'ABF sera là quand des accidents se seront produits ? Sa responsabilité sera-t-elle engagée ? Il faut savoir ignorer l'ABF quand son avis est aussi déconnecté de la réalité. La seule utilité de l'ABF, se serait d'aider à choisir un nouveau revêtement parmi une sélection de revêtements validés techniquement.



**Céline Marine R.** *Cycliste, habitante, piétonne, automobiliste.*

publié le 01 avr. 2024

👍 2 🗨️ 0

Bonjour. Il serait pratique qu'on puisse rouler sur le Ring à la vitesse qu'on veut (je ne parle de 20 km/h et ni de vélo électrique) non au pas et sans avoir à poser pied à terre comme sur les pistes qui sont sur les trottoirs et donc avec des piétons (Route des Romains par exemple). Quand on fait au moins une dizaine de km en vélo, devoir marcher et/ou rouler à 6 km/h c'est lent et ça prend beaucoup plus temps. Une piste cyclable est faite pour rouler. Est-ce que le Ring suppose la suppression de places de stationnement ? Ex : rue des Glacières, on se gare des 2 côtés de la rue et beaucoup de résidents s'y garent. Si les places sont supprimées ce sera difficile pour des familles avec enfants en bas âge, des personnes à mobilité réduite et/ou malades de se garer et même pour les résidents ou les livreurs qui ont besoin de se garer ponctuellement. D'autant plus que beaucoup de pistes cyclables sont bloquées par des véhicules qui s'y garent soit pour livrer, déposer des bagages, soit pour faire une course (ex : rue de Molsheim, Route des Romains). Qu'en est-il de la circulation des bus ? Est-ce qu'il Même si le Ring existe, il faut tout de même pouvoir se rendre dans la Grand-Île en vélo (RV, rapporter les courses, matériel à transporter...), ce serait bien d'y maintenir des arceaux à vélos. Qu'en est-il de la circulation des bus sur les quais ? Il faut maintenir ces arrêts mais que ce ne soit pas dangereux pour les cyclistes, ni difficiles pour les chauffeurs de bus.



**Roland M.** *Je suis pour le nouveau Ring et plus de fluidité*

publié le 02 avr. 2024

👍 1 🗨️ 0

Je profite de cet espace pour signaler un problème sur la nouvelle piste cyclable Bd de Lyon . La nouvelle piste est un bon exemple de ce que sera le futur Ring de Strasbourg et depuis la fin des travaux j'ai fait le choix de l'utiliser à la place de celle de la rue du bande-la-roche qui est impraticable les nuits de grandes fréquentations à la Laiterie ou du Molodoï . La piste cyclable étant transformée en parking de voitures et également en lieu de discussions autour des voitures mal garées . Toutefois je constate un nouveau problème Boulevard de Lyon au niveau de l'arrêt de bus "Laiterie" . En l'absence de barres à vélo , des résidents utilisent la barrière de l'arrêt de bus pour y cadenasser leurs vélos sur une des deux voies de la piste cyclable qui la rends inutilisable et dangereuse . Il suffit qu'un

vélo cadennassé se renverse la nuit , la piste cyclable faisant une courbe à cause de l'arrêt d'autobus , il m'est arrivé d'avoir des soucis avec des vélos qui venaient d'en face du fait de ma vitesse de 25 Kms heures (vélo électrique) . Je suis contraint de rouler au pas. Il y a bien la solution d'installer des nouvelles barres à vélo mais à cet endroit il n'y a pas beaucoup de place pour les installer ,toutefois il serait judicieux d'installer une plaque pour rendre les barrières de l'arrêt de bus inutilisables aux cadenas . Je vous remercie d'avance d'étudier une solution , le problème étant récurrent risque de s'aggraver si le nombre de vélo augmente ( je pense que ces vélos sont la propriété des habitants de l'immeuble voisin ). Cordialement

*Message édité le 02 avril 2024 à 10:10:57*



**Antoine P.** *Citoyen concerné, membre de collectifs pour la qualité de l'air*  
publié le 04 avr. 2024

👍 1 🗨️ 0

Il ne faut pas empêcher le passage des vélos par le centre-ville, mais ce dernier étant piéton et déambulatoire, les vélos doivent s'adapter aux piétons, en particulier avec des vitesses basses, et non pas le contraire. Les voitures doivent être reléguées en dernière priorité. De ce fait, le vélo étant devenu un outil de déplacement indispensable, le Ring est effectivement indispensable pour les déplacements cyclistes, et doit mener à des temps de trajets moyens inférieurs à ceux passant par le centre-ville pour qu'il soit effectivement utilisé. Cela passe non seulement par des aménagements du sol de la voirie, mais aussi par des croisements adaptés. En effet, les feux rouges/verts sont nécessaires pour l'automobile du fait de leurs distances de freinage importantes et mauvaises visibilitées, mais moins pour les vélos. Il faut donc repenser ces croisements pour fluidifier le passage des cyclistes



**Maurice B.**  
Publié le 05 avr. 2024

👍 0 🗨️ 0

Bonjour, Grande inquiétude sur la cohabitation "Piétons/Cyclistes" sur les Ponts Couverts en particulier... Les Cyclistes n'aiment pas les pavés et font le forcing pour emprunter les deux bandes de part et d'autre réservées aux Piétons... Sachant que les Ponts sont très fréquentés par les Piétons qui se rendent aux Hôpitaux, aux Établissements scolaires, à la CEA Place du Quartier Blanc... Ainsi que par les nombreux Visiteurs dans leurs périples

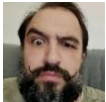


"Petite France" que comptez-vous mettre en place pour faire respecter les espaces de chacun... "Cyclistes au pas" n'est pas du tout respecté. Quid du carrefour Turckheim/Seyboth/Pont Abattoir.

**Maurice B. réponse** du 05 avr. 2024



Oups ! Signature Maurice B. Secrétariat Association Petite France



**Christophe Jean-Nicolas L.** *Citoyen*

Publié le 07 avr. 2024

👍 1 🗨️ 0

Ça aurait été sympa de pouvoir consulter le plan. Sans cela s'est compliqué de comprendre quoi que ce soit.

**Petra J. réponse** du 10 avr. 2024



Pour consulter le plan, comme indiqué au-dessus les commentaires: Exposition sur le projet au 1er étage du Centre Administratif (1 parc de l'Étoile à Strasbourg) Des permanences au 1er étage du Centre Administratif aux dates et horaires suivants : Lundi 25 mars de 14h à 17h Vendredi 5 avril de 11h à 16h Mercredi 17 avril de 14h à 17h Mercredi 24 avril de 9h à 12h Retrouvez également l'exposition en ligne --> accessible directement !



**Damien Marie Joseph D.** *Habitants*

Publié le 10 avr. 2024

👍 1 🗨️ 0

Bonjour, D'une façon générale, il est constaté une carence du marquage au sol des pistes cyclables et des voies piétonnes. Par ailleurs, certains carrefours comme celui "quai des Alpes rue Michelet" ou "quai Koenig/cité de la danse" sont très mal aménagés. Rue de Rome, la piste venant de l'Esplanade s'interrompt sans marquage informatif, donc les cycles poursuivent sur le trottoir rue du Mal Juin. La jonction avec le Ring depuis la rue de

Zurich et rue de la Krutenau reste à préciser. Les pistes à bande verte permettant de circuler au centre restent très mal balisées



**Michel Emile R.**

Publié le 11 avr. 2024

👍 1 💬 0

Bonjour, en prenant connaissance des contributions critiques qui précèdent, nous arrivons à la conclusion que le choix des communicants d'intituler ce projet « le Ring » est à l'origine de nombreux malentendus. En alsacien, un Ring est une bague et parfois une alliance. En allemand cela peut être un anneau paisible à l'image du « Ring » à Vienne ou d'un anneau bruyant pour voiture de vitesse tel le NurburgRing. Alors qu'en français, selon le dictionnaire Larousse « un Ring est une enceinte carrée entourée de 3 rangs de cordes, dans laquelle se disputent les combats de boxe et de catch ». Cet intitulé est par conséquent porteur d'une ambiguïté, ne serait-ce que linguistique. Pour aider les initiateurs du projet à sortir de leurs ambiguïtés et nous les citoyens de nos malentendus, nous osons la question suivante: En plus d'une interdiction d'accès de la voiture à la grande île, le moment n'est-il pas venu de réserver au tram l'exclusivité du transport des personnes circulant à pied dans le centre-ville ? Ce choix éminemment écologique, mais non sans précédent dans d'autres grandes agglomérations, permettrait de transformer les aménagements envisagés en « rond-point », que le Larousse définit de la manière suivante: « Carrefour où aboutissent plusieurs routes ». Il conviendrait de soumettre cet espace de circulation, sécurisé et prioritaire pour les cyclistes, aux règles de circulation spécifiques au rond-point. Ces aménagements devront évidemment tenir compte des exigences liées à la marche, le premier et le plus sobre des moyens de circulation dont la nature a doté le vivant humain.



**Paul Jacques Henri L.**

Publié le 13 avr. 2024

👍 2 💬 0

Le concept de vélorue avec des cyclistes qui seraient théoriquement prioritaires sur les automobilistes n'est pas explicites. Cet aménagement n'est pas satisfaisant. Il est nécessaire à minima, d'avoir des rues à sens unique avec des conte-sens cyclables assez larges. Le mieux étant d'avoir des pistes cyclables sécurisées dès lors qu'il y a une interaction avec des voitures. Sans cette sécurité, le concept de Ring cyclable ne pourra

pas trouver tout son sens car les cyclistes devront arbitrer entre le conflit d'usage avec les piétons ou avec les automobilistes. Ils/Elles choisiront systématiquement le conflit avec les piétons car beaucoup moins dangereux. Pour gérer les conflits d'usage, des voies bien identifiées et des feux coordonnés permettent aux usager.es de déterminer facilement qui a la priorité. Charge à chacun et chacune de respecter les indications du code de la route...



**JMichel R.** *habitant de strasbourg, proche du fameux anneau*

Publié le 15 avr. 2024

👍 0 🗨️ 2

Encore une dépense inutile ; en effet Strasbourg perd de plus en plus de voiture (et de gens dans la ville ?!?) donc, à quoi cela sert-il de faire un anneau de circulation, alors qu'il y a de moins en moins de gens qui viennent dans la ville. Ne serait-il pas, en période d'inflation, ou les comptes publiques sont en permanence dans le rouge, temps de faire des économies, et de faire rentrer l'argent, que de dépenser ce que l'on a pas, et de s'endetter ?



**Sylvain S.** *Piéton pour les derniers mètres, cycliste la plupart du temps et automobiliste pour quitter la ville.*

publié le 15 avr. 2024

👍 0 🗨️ 0

Pour connecter Koenigshoffen au Ring, il faudrait aménager le pont Mathis, actuellement vraiment pas rassurant à vélo. Ça aurait peut-être comme mérite secondaire de diminuer le trafic sur les Ponts Couverts.



**Michel W.**

publié le 16 avr. 2024

👍 0 🗨️ 2

Trop de velos tue le velo. Regardez tous les cadavres qui traînent. Cela devient l'anarchie.



**Marc Pierre Paul L.** *Cycliste et piéton au quotidien*

publié le 17 avr. 2024

👍 1 🗨️ 0

Bonjour, je suis favorable à ce projet, mais je m'interroge sur l'impossibilité d'améliorer le revêtement (pavés des Ponts-Couverts qui est classé) ; pas du tout évident d'y circuler à vélo et comme identifié, des risques de conflits avec les piétons qui marchent sur la partie non pavée. Sinon je suggère de compléter le dispositif par des itinéraires malins jalonnés permettant de traverser l'île



**Thomas Damien L.** *Cycliste, utilisateur du Ring, et résident/piéton de l'île*  
publié le 22 avr. 2024

👍 3 💬 0

Bonjour, Je comprends l'intérêt du projet et souscrit à la plupart de ses objectifs. Cependant, il est très important d'avoir des aménagements de qualité et sécurisés pour que les infrastructures attirent les cyclistes, si ce n'est pas le cas, ils resteront sur les itinéraires qu'ils connaissent. Ainsi je souhaiterais insister sur plusieurs points: - Il est nécessaire de faire quelque chose pour aplanir le revêtement central des ponts couverts. En effet, les piétons se positionnent naturellement sur l'équivalent des trottoirs du pont. Il s'agit aussi de la zone privilégiée par les cyclistes car celle-ci est plane. Si il y a une hausse dès la circulation des cyclistes sans prise en compte de cela, il y aura une forte hausse des conflits piéton/vélo - Si je comprends bien, le projet est de rentrer dans l'hôpital civil par la rue Paul Reiss. Il est à noter que l'intersection entre la rue Paul Reiss, et la prolongation de la Rue d'Or offre très peu de visibilité. Il sera nécessaire de modifier les aménagements pour offrir plus de visibilité. Je me permets une remarque supplémentaire concernant l'offre en arceau vélo. Suites aux travaux devant la manufacture, les arceaux de la place ont été supprimés (temporairement?), ainsi que ceux devant le centre MGEN. Il y a maintenant une carence en arceau dans le coin, notamment au niveau de la rue de Zurich qui est assez peu doté d'arceaux (même si ils peuvent être présents aux extrémités de la rue)



**Petra J.** *citoyenne se déplaçant principalement à vélo*  
publié le 24 avr. 2024

👍 1 💬 0

Merci pour les commentaires constructifs, apportant des suggestions qui ont du sens et du concret. Bien évidemment, le Ring cyclable a toute sa raison d'être. Aujourd'hui, en ville, il est grand temps de re-distribuer l'espace et de revoir les priorités. Même en faisant un petit détour, se rendant d'un point à l'autre bout de la ville, suivre le Ring permettra un

voyage plus fluide et paisible (sans forcément cycliser plus vite), évitant des complications, voir des ennuis de partage de route avec d'autres usagers dans le centre. Pourvu qu'une meilleure fluidité soit garantie (cf suggestions déjà proposées). J'ai d'ailleurs pu constater que sur le Ring nord, les feux verts sont déjà mieux coordonnés (« vague verte »). Personnellement, j'emprunte ce chemin « instinctivement », même si le trajet n'est pas encore au point. Habitant l'est de la ville, proche du croisement bd de la Marne / bd d'Anvers, je me rends plusieurs fois par semaine dans le quartier derrière le musée d'Art Moderne. D'habitude, je prends le Ring nord, qqs fois, je passe par le terrain de l'Hôpital Civil, direction rue des Orphelins (passage encore un peu compliqué) et puis, je parcours le Krutenau. Assez logique. Et si, sur mon parcours ou non, j'ai besoin de me rendre en centre-ville, je choisis des rues moins fréquentées par piétons ou voitures, ou je dépose mon vélo à un arceau (il en manque encore !) et continue à pied. C'est clair qu'aux rues piétonnes de la Grande Île, les cyclistes devraient s'adapter et être très vigilants. Les panneaux M12 (qui permettent aux feux aux cyclistes de suivre leur chemin) sont très utiles, mais pas encore toujours compris par les automobilistes... Quant aux personnes qui critiquent « les » cyclistes : il y a indéniablement des cyclistes qui ne respectent pas complètement les règles, mais nombre d'automobilistes ne le font pas non plus ! (tourner sans indiquer ; pas donner la priorité car ils pensent l'avoir dans toute circonstance ; ne pas laissant +/- 50 cm de libre entre voiture et trottoir pour que les cyclistes puissent passer tandis que les voitures sont à l'arrêt ; laissant tourner le moteur inutilement, etc.). Ni les piétons d'ailleurs (traversant sans regarder, même aux passages avec feux). On peut pourtant accepter que les cyclistes se permettent parfois certaines libertés, qui ne dérangent pas du tout, et qui ne mettent certainement personne en danger. Remarques concernant l'aménagement : - sur le trottoir du Quai Desaix, au niveau du pont Kuss, se trouvent 2 conteneurs à verre : pas très arrangeant pour les vélos qui passent (débris de verre) ! - le passage au niveau du pont National est assez pénible à cause des grandes irrégularités et rails dans le sol... - pour limiter les conflits entre cyclistes et flux de piétons au niveau des Halles et pont Kuss : signalement visuel par terre plus clair et peut-être qqc de sonore ? Sur les aménagements tactiques déjà en place : - circulation à sens unique avec contre sens cyclable (quai Schoepflin) : fonctionne bien (mais demande donc le sacrifice d'une voie pour les automobilistes, qui n'est pas forcément handicapant) - aménagement avec deux vélorues : permet aux voitures de circuler, mais à une vitesse adaptée et tenant activement compte de cyclistes qui sont prioritaires (quai Lezay-Marnésia) = solution très raisonnable pour automobiles et cyclistes (pourvu que les automobilistes le respectent). - aménagement d'une vélorue et d'un contre-sens cyclable sécurisé (quai Saint-Attale) : est-il possible de sécuriser par une ligne « rehaussée » et marquée au lieu des poteaux plastiques ?



**Virginie H.** *Parents d'élèves de l'école Schoepflin / usager quotidien du vélo*

publié le 25 avr. 2024

👍 1 💬 0

Bonjour, Plusieurs questions/remarques concernant l'aménagement du Ring : - difficultés pour traverser à pieds le quai Schoepflin au niveau de l'école Schoepflin le matin pour accéder à cette dernière (feu rouge au carrefour entre le quai Schoepflin et la rue de la fonderie, bandes blanches au niveau de la rue de l'écrevisse) pour les parents et les enfants avec des arrêts assez aléatoires des vélos et le passage régulier de véhicules motorisés non autorisés. Serait-il possible à minima d'ajouter une signalisation routière (dans les deux sens) plus « percutante » pour prévenir de l'approche d'une école ? - accès non pleinement sécurisant pour accéder à l'école Schoepflin à vélo via le Ring le matin en partant de la rue des Pontonniers. Le trajet se fait au milieu des voitures qui ne connaissent pas ou ne tiennent pas forcément compte du mode de fonctionnement des vélos rues auquel s'ajoutent un angle mort dangereux au niveau du quai Schoepflin et de la rue des Clarisses. -la création du Ring a bien entendu du sens mais est-ce que cela doit se faire au détriment des équipements cyclables déjà en place sur les quais extérieurs (ex. Piste cyclable sur le trottoir côté eau). - qu'est ce qui est prévu pour la gestion de la circulation au niveau du quai Schoepflin au moment du marché de Noel lorsque certains jours toute la circulation de la rue de la nuée bleue se déverse quai Schoepflin ? Merci pour votre lecture !



**Sylvain G.** *Habitant et cycliste à Strasbourg depuis + de 20 ans*

publié le 30 avr. 2024

👍 2 💬 0

Je soutiens pleinement l'initiative du Ring vélo, pour autant que les aménagements soient clairement définis et efficaces. En définitive, l'objectif est que l'utilisation du Ring soit à la fois plus rapide et sécurisée que la traversée du centre, indépendamment du point de départ ou d'arrivée, même si cela implique un trajet légèrement plus long. Cependant il est impératif que ces aménagements soient réalisés avec intelligence. Pourquoi ne pas capitaliser sur les infrastructures existantes lorsqu'elles sont pertinentes ? Je reste perplexe quant aux récents travaux à Quai Finkmatt et Quai Kléber. Pourquoi contraindre les cyclistes à partager la voie avec les bus et les voitures alors qu'une piste cyclable préexistante était disponible ? Bien que je soutienne avec conviction le développement

des infrastructures cyclables à Strasbourg, ces derniers aménagements soulèvent des interrogations. Ont-ils été précédés d'une analyse approfondie ? Ont-ils été élaborés en concertation avec les usagers ? Ces questions méritent d'être examinées, d'autant plus que les retours que j'ai pu recueillir auprès des personnes concernées par ce trajet semblent également teinter d'incertitude.

*Message édité le 30 avril 2024 à 11:30:47*



**Baptiste Charles Aristide P.** *Critique constructive du projet*

publié le 07 mai 2024

👍 1 🗨️ 0

je suis d'accord avec le projet du Ring, dans le sens faire un périphérique cyclable, mais il ne faudrait pas oublier non plus les cyclistes qui feront l'axe nord sud (pour aller vers les zones d'activités de la plaine des boucher) et ceux qui feront l'axe est ouest pour aller à la gare ou à l'université. Ce sera les axes principaux d'utilisations. J'ai peur que le Ring soit boudée par les cycliste parce que il ne correspond pas à leurs besoins. En fonction de l'axe choisi, entre passer par le centre et faire le tour on peut rajouter de 150m à 1km en plus pour traverser la ville . (en particulier pour faire Austerlitz les halles ) De plus ceux qui veulent rester à l'extérieur du Ring, ceux qui serait le plus à même de l'utiliser passeraient par le Ring extérieur ( pour éviter de faire un détour pour prendre un pont ) pour faire contades gare, plaine des boucher-gare, ou plaine des bouchers-université Cependant, c'est un bon projet pour ceux qui veulent faire hopital-gare, neustadt-gare , hopital-université neustadt-université.

*Message édité le 07 mai 2024 à 20:05:27*



**Charles D.**

publié le 11 mai 2024

👍 0 🗨️ 0

Très sceptique mais pas expert quant à la nécessité de construire un Ring autour de la presqu'île. Ceux qui veulent la contourner peuvent déjà le faire, ceux qui veulent la traverser continueront à le faire. Investir dans des panneaux expliquant le principe d'une zone mixte à chaque entrée paraîtrait bien plus pertinent. Piéton prioritaire quoiqu'il arrive, Vélos adaptent leur vitesse et restent prioritaires sur les voitures qui prennent leur mal en patience sur tout le reste. Or actuellement, la peinture au sol ne fonctionne pas. Les

panneaux zones de rencontre ne sont pas du tout explicites. Personne ne semble connaître le fonctionnement. Pas même les flics.



**Valentin P.** *Citoyen principalement cycliste ou piéton*  
publié le 12 mai 2024

👍 0 💬 0

En plus de ce qui a été dit (notamment dans le message bien complet de Cécile J.) sur les infrastructures de la grande ile à éclaircir afin de ne pas totalement la fermer aux cyclistes, j'ai remarqué dans la dernière page de l'exposition en ligne que tous les nouveaux arceaux prévus seraient exclusivement situés le long du Ring, ce qui accentue la volonté perçue d'en exclure les cyclistes. Or c'est souvent aussi sur la grande ile qu'il manque des arceaux à vélos.



**Malik O.**  
publié le 23 mai 2024

👍 0 💬 1

Quelle alternative a ceux qui travaillent tôt le matin qui non pas de transport en commun a 4h du matin et qui doivent prendre leur vélo par -10°C ou par temps de pluie, parce qu'il ne peut pas prendre leur voiture en centre-ville.

**André Charles R. réponse** du 26 mai 2024



Il reste tout à fait possible de quitter et de rentrer au centre-ville avec sa voiture lorsqu'on y est contraint. Le froid et la pluie ne posent pas de problème aux cyclistes équipés. En revanche, la neige et le verglas (heureusement ou malheureusement de plus en plus rares) peuvent être problématiques quand il n'y a pas d'alternative de bus/tram à 4h du matin.



**Horst S.** *Habitant de Strasbourg*  
publié le 24 mai 2024

👍 0 💬 0



Merci



**Pierre Michel J.** *Particulier*

publié le 03 juin 2024

👍 0 🗨️ 0

Les principes du projet sont positifs pour favoriser les circulations cyclables mises à mal par la difficulté des connexions entre axes principaux de circulation. La jonction cyclable entre itinéraires traités ici et ceux réalisés dans le cadre d'opérations majeures apparaît souvent comme un impensé, de faible linéaire mais coûteux et surtout préjudiciable aux circulations cyclables comme par exemple la connexion cyclable de la rue du Travail vers la place des Halles à Strasbourg qui n'est pas pensée depuis le nord où 30 m de piste sont manquants. Par ailleurs, le rétablissement d'itinéraires coupés récemment serait apprécié : la piste cyclable à Schiltigheim la route de Bischwiller vers Strasbourg est par exemple encombrée de blocs de pierres depuis des années devant l'ancienne brasserie Fischer, l'itinéraire le long du fossé des remparts depuis la place de Haguenau nécessite pour les cyclistes de mettre pied à terre depuis son rétablissement provisoire. Enfin, des pistes de largeur suffisante, aux normes, sont indispensables, celle récente de la route des Romains à Koenigshoffen, dans le sens est-ouest est insuffisamment large pour y circuler en vélo cargo.



**André Charles R.** *Administrateur Piétons 67*

publié le 03 juin 2024

👍 0 🗨️ 0

L'association Piétons 67 salue ce projet de Ring en espérant qu'il puisse offrir à de nombreux cyclistes une alternative à l'utilisation des ruelles et aires piétonnes de la grande île. - Les traversées piétonnes régulées par des feux devront être aménagées afin de devenir "respectables" par piétons et cyclistes. - Un accord devra être trouvé avec les Bâtiments de France pour ne pas transformer les Ponts Couverts en point noir. - Parallèlement au développement des aménagements, une politique de sensibilisation à la vigilance et au respect mutuel devra être menée pour une cohabitation piétons/cyclistes apaisée.

# Annexe 10 - Courrier et courrier réponse

## Madame Pernelle RICHARDOT

Strasbourg, le 2 avril 2024

MADAME LA PRESIDENTE  
DE L'EUROMETROPOLE  
PIA IMBS  
1 PARC DE L'ETOILE  
67076 STRASBOURG CEDEX

Madame la Présidente,

À l'occasion du Conseil de l'Eurométropole du 28 mars 2024 j'ai posé une « Question d'actualité » concernant la concertation préalable du 25 mars au 26 avril 2024 concernant « Le Ring – Un projet Ville à Vivre ».

Dans la réponse formulée par votre vice-présidente, celle-ci a bien précisé qu'il s'agit d'une consultation réglementaire préalable.

Votre exécutif précise dans cette réponse, que bien que généralement à l'Eurométropole de Strasbourg il est d'usage de passer par une délibération de notre assemblée pour ouvrir ce type de concertation, votre choix a été celui de faire usage d'un acte administratif, « en l'occurrence un arrêté daté du 15 mars 2024 ».

J'ai donc consulté le site de l'Eurométropole de Strasbourg ( <https://www.strasbourg.eu/actes-administratifs> ) où depuis le 1er juillet 2022, les actes administratifs de la Ville et de l'Eurométropole sont désormais publiés en ligne, conformément à l'ordonnance du 7 octobre 2021 portant réforme des règles de publicité. Mais celui-ci ne figure pas sur le site.

J'ai donc pris le temps de consulter les panneaux d'affichages devant le centre administratif et là encore je n'ai pas trouvé le dit arrêté.

Je vous prie donc de bien vouloir me transmettre cet arrêté daté du 15 mars 2024 selon les propos de votre Vice-présidente, avec mention de la date de publication et de transmission aux services de la préfecture.

Veillez croire, Madame la Présidente, à l'expression de mes sincères salutations.



**Pernelle RICHARDOT**  
Conseillère Municipale de Strasbourg  
Conseillère Eurométropolitaine

La Présidente

Strasbourg, le 26 AVR. 2024

Madame la Conseillère municipale,

Je fais suite à votre correspondance du 02 avril dernier relative à la concertation organisée autour du projet de Ring vélo et aux modalités d'information et d'affichage de cette concertation.

À cet égard, les services ont relevé des erreurs matérielles dans l'arrêté venant préciser les objectifs poursuivis et les modalités de la concertation. Cela m'a amené à signer un nouvel arrêté, accessible sur le site <https://strasbourg.eu/actes-administratifs>.

Il prévoit une dernière phase de concertation préalable du Ring vélo, qui va se dérouler du 2 mai au 3 juin, et permettra au public de continuer à s'exprimer sur le projet.

Je vous prie d'agréer, Madame la Conseillère municipale, l'expression de mes salutations les meilleures.



Pia IMBS

MADAME PERNELLE RICHARDOT  
CONSEILLERE MUNICIPALE DE STRASBOURG  
CONSEILLERE EUROMETROPOLITAINE