

## Réunion de concertation – Zone 1

### *Relevé de notes (200 personnes)*

#### Habitante de la rue des Cigognes

Question sur le nombre de logements sur les terrains Burg et l'ouverture sur l'ancienne RN4.

*- M. Dupont rappelle les chiffres annoncés par les promoteurs et la résistance historique du quartier à une ouverture. C'est bien cette démarche de plan de circulation qui aidera à déterminer la circulation dans le secteur.*

#### Habitante de la rue des Jardins

Question sur la sortie prévue sur la RN4, annoncée en réunion il y a deux ans et sur la possibilité d'ouvrir un tel passage par la rue des Champs.

Rappel d'une demande d'essai de la rue des Perdrix en sens unique qui n'a jamais été fait.

Question sur ce qui a été fait pour la circulation des piétons et sur la possibilité de réaliser un marquage au sol au début de la rue de la Chênaie (sur le même modèle que celui réalisé rue des Perdrix).

*- M. Dupont confirme que l'ouverture de la rue des Perdrix a généré un trafic de transit, mais rappelle que les propositions des riverains sont nombreuses et contradictoires (sens interdit dans un sens, dans l'autre, circulation, interdite sauf riverains, etc.), et qu'il est très difficile de concilier tout le monde.*

*Quant à une ouverture possible rue des Champs, le devenir du secteur est lié à la VLIO et il rappelle qu'il est nécessaire, préalablement à toute ouverture nouvelle sur la route de Wasselonne, de décourager fermement le transit et d'apaiser les circulations internes. Il n'envisage donc pas d'ouverture nouvelle dans le cadre de la mise en œuvre de ce plan de circulation, tout en n'excluant pas qu'on puisse y réfléchir à nouveau dans quelques années, lorsque les préalables sur la circulation dans le quartier et la VLIO auront pris réalité.*

*Enfin, un marquage au sol rue de la Chênaie est possible mais il faut réfléchir à ses effets.*

#### Habitant de l'avenue du Général de Gaulle

Souligne les excès de vitesse et demande un rappel de la vitesse autorisée en ville.

Promesse pluri-décennale de la VLIO : pourquoi un tel retard et pourquoi essayer de résoudre en interne des problèmes interurbains, alors que la solution réside dans une voie extérieure.

*- M. Dupont précise qu'aujourd'hui le dossier est de retour et qu'en principe l'enquête publique devrait démarrer l'année prochaine.*

*Confirme que la situation est aussi liée aux problèmes interurbains de la zone et que la VLIO est une solution, comme le bus ou encore le tram (ligne A, F voire les deux).*

*Passé ce constat sur lesquels il n'est pas possible d'agir seuls, il y a aussi des problèmes dans la commune et le sens de la démarche est bien d'essayer de travailler à l'échelle de la commune, sur ce qui est possible à son niveau, ce qu'elle est en mesure de maîtriser.*

#### Directeur du CESR

Indique que le parking de son entreprise devrait avoir un accès direct sur la RN4.

*- M. Lobstein indique que la CUS ne fera pas de sortie directe, les carrefours avec feu rouge sont privilégiés.*

#### Habitant de la rue d'Oberhausbergen

Constat qu'éviter le transit dans les quartiers va augmenter le report sur la rue d'Oberhausbergen qui sature et question sur ce qui va être entrepris à ce niveau.

*- M. Dupont précise qu'au prochain réaménagement, le trottoir fera 1,4 m donc à terme la rue sera forcément à sens unique. Comme il n'est pas envisageable d'arracher un côté de la rue, l'objectif est bien le sens unique. Le schéma directeur 2 roues de la CUS prévoit par ailleurs un axe cycliste sur cette rue, ce qui la aussi ne peut se faire que par la mise en place d'un sens unique. Tout converge donc vers cette solution, mais reste l'obstacle et non des moindres de l'itinéraire pour convoi exceptionnel qui reste à examiner avec les services de l'Etat*

*Cela dit, rappel que la commune ne décide pas seule de la voirie, compétence CUS.*

#### Habitant de la rue d'Oberhausbergen

Question sur les convois exceptionnels qui passent dans la rue d'Oberhausbergen et l'impossibilité de les faire passer ailleurs.

Selon lui, seule la VLIO pourrait permettre de résoudre ce problème.

Interrogation également sur la largeur des trottoirs à 1,4m dans cette rue.

*- M. Dupont répond que deux options sont possibles en cas de rue à sens unique : soit trouver un autre trajet, soit bloquer exceptionnellement le temps du passage du convoi exceptionnel la rue par les forces de l'ordre, comme cela se fait ailleurs.*

*Reconnaît toutefois que ces convois exceptionnels constituent un des gros problèmes à résoudre pour la mise en sens unique, parce que relevant de l'Etat, à l'échelon national, et que la commune ne peut agir seule.*

#### Habitante de la rue d'Oberhausbergen

Question sur la possibilité d'un réaménagement proche de la rue d'Oberhausbergen puisqu'elle vient d'être refaite en partie.

*- Pour M. Dupont, la mise aux normes des trottoirs devra de toute façon se faire au prochain réaménagement, mais l'idée est de ne pas forcément d'attendre pour réfléchir à la question.*

#### Habitant de la rue des Cigognes

Demande pourquoi la rue d'Oberhausbergen n'a pas été refaite conformément aux normes légales établissant la largeur du trottoir à 1,4 m.

*- M. Ernwein répond qu'il ne s'agissait pas d'un réaménagement, mais d'une remise en l'état avec la réfection de l'enrobé pour réduire les nuisances immédiates.*

*- M. Lobstein précise que comme le devenir de la rue n'est pas encore défini, il s'agissait de crédits de réparation et non de crédits d'aménagement.*

#### Habitant de la rue des Perdrix

Evoque le stationnement rue des Jardins et rue des Perdrix : les poubelles encombrant le trottoir, mais il n'y a pas d'autre solution, contrairement au stationnement sauvage.

Stigmatise la vitesse excessive et rappelle qu'il demande la mise en place d'un panneau 30 dans la rue des Jardins depuis trois ans et propose d'en installer aussi rue Saint Thomas et rue des Jardins.

Pense qu'il y a des moyens d'action rapides (panneaux, passages piétons...).

*- L'encombrement des poubelles visait à illustrer et non à stigmatiser, faute d'autres solutions, la photo montrait ainsi ce qui se rajoutait au stationnement sauvage.*

*Les propositions présentées doivent être étudiées.*

#### Habitant de la rue de la Roseraie

D'accord pour reconnaître les problèmes de vitesse rue des Jardins, mais la situation est encore pire route de Wasselonne.

Souligne notamment le cas du feu clignotant au croisement avec l'avenue François Mitterrand, qui aurait pour effet le soir de faire accélérer certains automobilistes. Demande par conséquent s'il est possible de ne pas mettre ce feu au clignotant le soir, ou d'en repousser l'horaire, par exemple après 21h.

Pour la vitesse dans le quartier, demande ce qu'il en est d'installer des dos d'âne pour marquer l'arrivée dans le quartier de la Roseraie.

*- M. Dupont n'est pas forcément opposé aux dos d'ânes mais rappelle que cela occasionne de fortes nuisances pour les riverains immédiats.*

*L'attention n'avait jamais été portée au problème du feu clignotant et le SIRAC sera saisi.*

*M. Lobstein rappelle aussi qu'on ne peut pas multiplier comme ça les dos d'âne.*

#### Habitant de la route de Wasselonne

S'indigne des contre-vérités et des chiffres mensongers relatifs aux logements réalisés dans les projets privés (Burg et Delta).

Indique que pour la CUS la VLIO serait un boulevard urbain autour d'un quartier et dont l'objectif ne serait pas de désengorger la commune.

Regrette les « carrefours francs » impossible au CESR, alors qu'on en a fait rue des Pâquerettes, rue des Perdrix, etc.

*- Au-delà des chiffres, M. Dupont précise qu'au travers ce plan de circulation, il s'agit bien d'anticiper les développements à venir, et ne voit pas très bien où sont les contre-vérités dans la démarche de plan de circulation.*

*En ce qui concerne les carrefours francs, les normes et les pratiques évoluent, et c'est comme ça que la CUS les organise aujourd'hui. En outre, les rues sont publiques, là, il s'agirait d'une sortie privée à trafic non négligeable. Et comme pour les dos d'âne, les choses et les normes évoluent dans le temps.*

*Enfin, il lui semble difficile de ne pas comprendre que la VLIO ne puisse pas aider à désengorger les rues de la commune.*

#### Habitant de la rue Ernwein

S'inquiète de la vitesse excessive et demande quelles sont les suites de la pétition adressée à la mairie.

Indique qu'il faudrait supprimer les panneaux de fin de zone (ex : « Fin de zone 30 »), qui inciteraient les automobilistes à accélérer, pour multiplier les panneaux de zone 30.  
Fustige les automobilistes utilisant la rue en contre-sens malgré le sens-interdit.

*- M. Dupont précise que la rue Ernwein n'a pas été oubliée car elle sert aussi au trafic de transit. Les plus gros problèmes ont été mis en évidence dans les schémas du document de présentation, que la rue Ernwein ne soit pas mentionnée expressément dans le support de présentation ne signifie pas qu'il n'y ait pas de problème.*

*Pour les automobilistes remontant la rue en contre-sens, M. Dupont ne peut que regretter comme les riverains les comportements individuels inciviques ou illégaux.*

*Mais l'idée est de ne plus raisonner par rues, mais par secteur et l'objectif est bien de mettre en place une zone 30 à l'échelle du quartier, voire de zones 20 sur certaines rues.*

*- M. Lobstein attire l'attention sur la rue des Cigognes : elle reste privée en raison du refus de certains riverains de rétrocéder, et si elle était publique elle aiderait aussi à désengorger la rue Ernwein. Précise que la rue des Cigognes n'est pas la seule dans ce cas.*

#### Habitant(e) ?

Comme il y a quatre rues (Perdrix, Pigeons, Ernwein, Cigognes), il faudrait en mettre deux dans un sens et deux dans l'autre.

Souligne le problème de la (faible) fréquence du bus 70.

#### Habitant de la rue de Wolfisheim

Contre la VLIO, il propose sa VIP et demande que les critiques éventuelles lui soient adressées.

*- M. Dupont précise que créer un contournement est une solution du passé qui ne serait qu'un appel d'air à plus de circulation, qu'un tracé dans les champs au-delà des zones urbanisées n'apporterait pas de réponse au trafic dans la commune.*

*Par ailleurs, il lui est difficile de laisser dire qu'il n'y a jamais eu réponses contradictoires au projet de la VIP, celle-ci a été examinée tant lors de la première DUP que lors de l'enquête publique du SCOTERS*

*Les techniciens du Conseil général et de la CUS travaillent sur la VLIO, la VIP répondant à des intérêts privés de riverains proches du tracé proposé.*

#### Habitant de la rue de la Chênaie

Les panneaux de limitation à 30 km/h ne sont pas respectés et ne servent donc à rien.

La rue de la Chênaie compte plusieurs cabinets médicaux et de kinés, que faire pour le stationnement des clients ?

Demande que faire des voitures des nouveaux propriétaires à venir sur les terrains Burg et qui se rajouteront à la situation existante.

*- Pour M. Dupont le problème des panneaux est une bonne illustration : seuls, ils ne suffisent pas, il faut donc bien une vue d'ensemble.*

*Il est difficile d'interdire aux cabinets d'exercer, il faut donc encourager les clients à ne pas utiliser la voiture. Un stationnement bien organisé, par exemple avec un sens unique, libère aussi de l'espace.*

*En ce qui concerne les projets Burg, des places sous-terraines sont prévues.*

*Rappel des chiffres : sur la CUS, la moyenne est inférieure à deux véhicules par foyer.*

*Enfin, il faut bien une politique d'ensemble, allant jusqu'à la collaboration de la police qui procède à des contrôles et des sanctions.*

#### Habitant de la rue d'Oberhausbergen

Souhaite connaître le nombre de véhicules utilisant la rue et le record de (l'excès de) vitesse. Un panneau 30 ne sert à rien, il faut agir avant qu'il y ait un mort.

*- M. Lobstein raconte que le record rue Leclerc a été établi à 140 km/h au milieu de la nuit !  
- M. Dupont répond qu'il n'a pas les chiffres mais que le panneau limiteur de vitesse a été installé pour compter le nombre de véhicules et que les chiffres du comptage seront récupérés pour les ateliers.*

*Les derniers comptages chiffreraient à 15-18 000 véhicules par jour.*

#### Habitant de l'avenue du Général de Gaulle

« On veut... on devrait... on pourrait... » et pourtant personne ne veut voir sa taxe augmenter. Pense que chacun devrait commencer par se regarder dans une glace et faire un effort.

« Il faut voir ce que chacun peut apporter à la commune, et pas seulement ce que la commune peut apporter à chacun ».

#### Habitant de la rue de la Chênaie

Observe que si une rue est mise en sens unique, cela occasionne un détour, donc plus de pollution, plus de bruit, et la création de nouveaux itinéraires qui n'étaient pas empruntés auparavant.

S'interroge sur la pertinence des dos d'âne, car pour les riverains la nuisance est pire qu'une voiture.

S'inquiète de la disparition des possibilités de stationnement (« il faudra bientôt aller se garer à Wolfisheim ! »).

Prend l'exemple de l'aménagement à Dachstein : réduction de la rue avec mise en place de plots en pierre. Mais c'est dangereux et risqué pour les véhicules donc mettre les voitures dans la rue n'est pas forcément la bonne solution.

*- M. Dupont répond qu'en effet le sens unique ne doit pas forcément être systématisé partout. Allonger les trajets, peut-être, mais l'objectif est bien la lutte contre le trafic de transit et que les extérieurs ne traversent plus le quartier.*

*L'idée n'est pas de faire la chasse au stationnement, mais de le réorganiser, de sortir les places de stationnement du trottoir qu'elles encombrent pour les mettre dans la rue.*

#### Habitante de l'avenue du Général de Gaulle, en face de la rue Schott

Le réaménagement du 1<sup>er</sup> tronçon est très beau, même si le bus cause des nuisances.

Mais le trottoir est divisé en deux, pour les piétons et les cyclistes, et il y a en plus un poteau devant son entrée : crainte et risque de heurter les cyclistes, rollers.

Demande s'il n'est pas possible d'installer des miroirs.

*- M. Lobstein précise que la CUS est contre les miroirs et qu'on n'en installe plus. Ils déforment la perception et se sont avérés parfois dangereux, donc contre-productifs en matière de sécurité.*

Habitant(e) ?

Pense que la desserte en transports en commun est très mauvaise : elle met 40 mn pour se rendre en ville avec le bus n° 4 et demande s'il serait possible de supprimer les arrêts à Koenigshoffen.

Regrette aussi la disparition du « rapide de midi ».

*- M. Lobstein rappelle que la CTS est soumise à des impératifs de rentabilité, et que moins de 100 personnes montent dans le bus à Eckbolsheim.*

*Il conviendra toutefois de se renseigner sur la disparition du « rapide de midi ».*