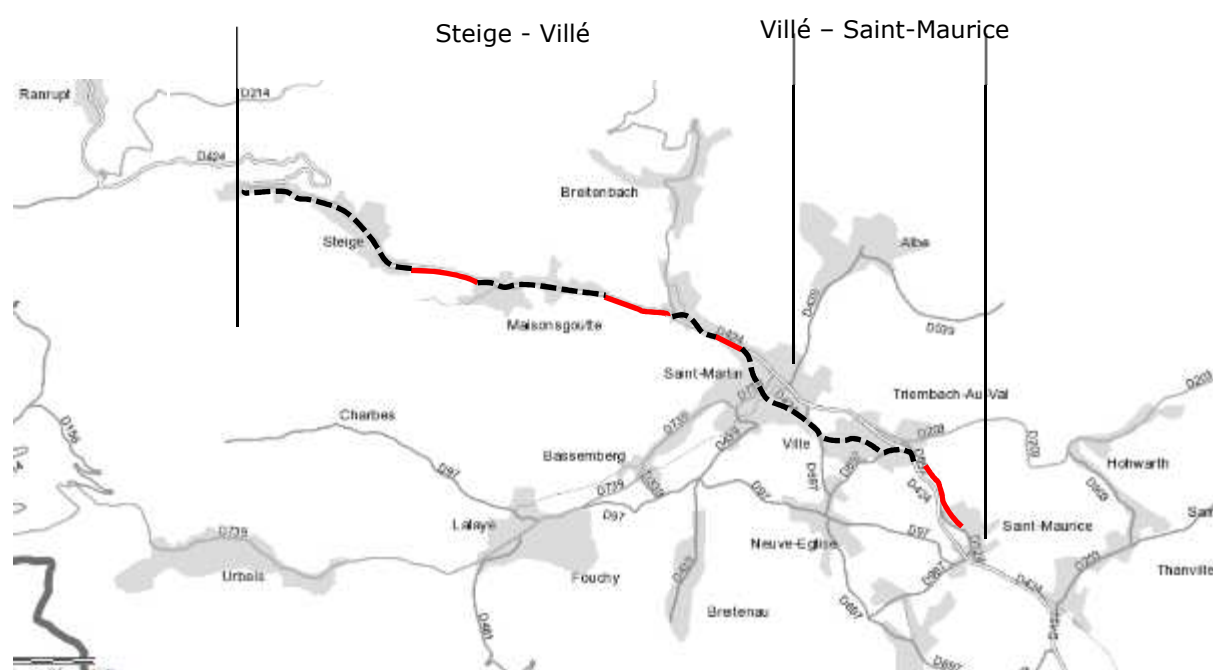


Aménagement d'un itinéraire cyclable entre Steige et Saint-Maurice



Demande d'examen au cas par cas

Annexe 1

Présentation générale du projet

Maître d'œuvre :

Collectivité européenne d'Alsace - Service Routier de Sélestat – Bureau d'études
35 Route d'Orschwiller – 67600 SELESTAT ☎ 03 69 06 72 20

Table des matières

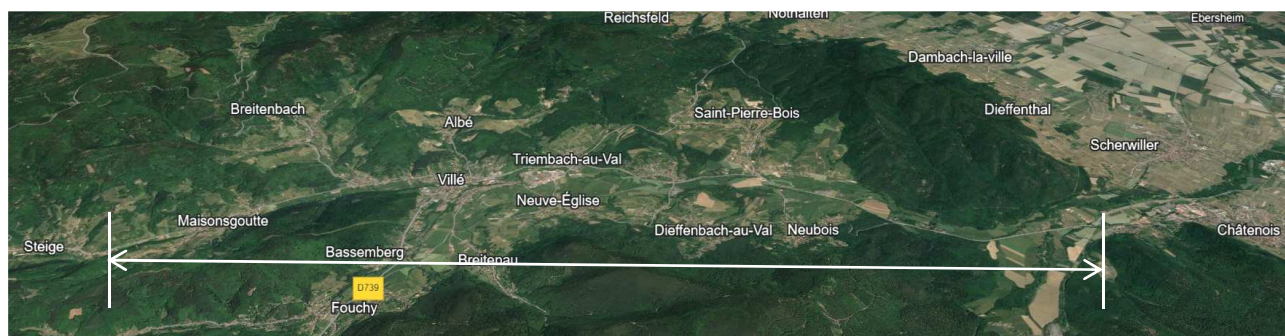
Préambule	3
1. Cadrage général du projet	3
2. Enjeux et objectifs	3
3. Contexte cyclable.....	4
4. Contexte routier – comptages.....	6
4.1. Châtenois - Thanvillé	7
4.2. Thanvillé - Saint-Maurice.....	8
4.3. Saint-Maurice - Villé	8
4.4. Villé - Steige.....	9
4.5. Résumé de l'état actuel du réseau cyclable.....	9
5. Principe d'aménagement	10
5.1. Rappel des trafics.....	10
5.2. Recommandation du CEREMA	11
5.3. Analyse des aménagements possibles.....	12
5.4. Principe d'aménagement proposé	13
6. Le projet cyclable alternatif de Maisongoutte.....	15
7. Concertation du projet.....	16
7.1. Historique	16
8. Procédures environnementales.....	17
8.1. Les études en cours et à venir	17
8.2. Historique	17
9. Estimation et foncier.....	18
9.1. Estimation financière du projet.....	18
9.2. Participation et aides financières	18
9.3. Foncier.....	18
10. Calendrier prévisionnel et ré-ajustable.....	19

Préambule

L'ensemble des annexes ont pour objectif d'accompagner la demande d'examen au cas par cas pour le projet d'aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre entre Steige et Saint-Maurice.

1. Cadrage général du projet

Le projet de liaison cyclable entre Steige et Châtenois est inscrit au plan vélo 2030 des itinéraires structurants de la CeA voté le 19 juin 2023.



Un Schéma directeur cyclable en parallèle lancé par la CCVV (Communauté de Communes de la Vallée de Villé).

2. Enjeux et objectifs

L'itinéraire cyclable structurant de la vallée de Villé permettra de répondre à de nombreux enjeux :



- Assurer une liaison cyclable à vocation utilitaire (écoles, collégiens, employés), notamment pour les usagers du pôle scolaire et périscolaire intercommunal en construction à Maisongoutte et vers le collège de Villé

- Assurer une liaison cyclable et piétonne sécurisée hors de la circulation routière,

- Assurer une connexion avec les différentes aires de covoiturages existantes ou projetées (Châtenois et Thanvillé),

- Répondre aux attentes des usagers de la vallée de Villé en matière de modes actifs de déplacement tels que le vélo et la marche,

- Répondre en partie à l'absence de transport en commun par voie ferrée,

- Répondre au manque de transport en commun entre Villé et Steige,

- Apporter une offre complémentaire à la ligne de transport en commun n°510 du réseau Fluo Grand Est reliant Sélestat à Villé.



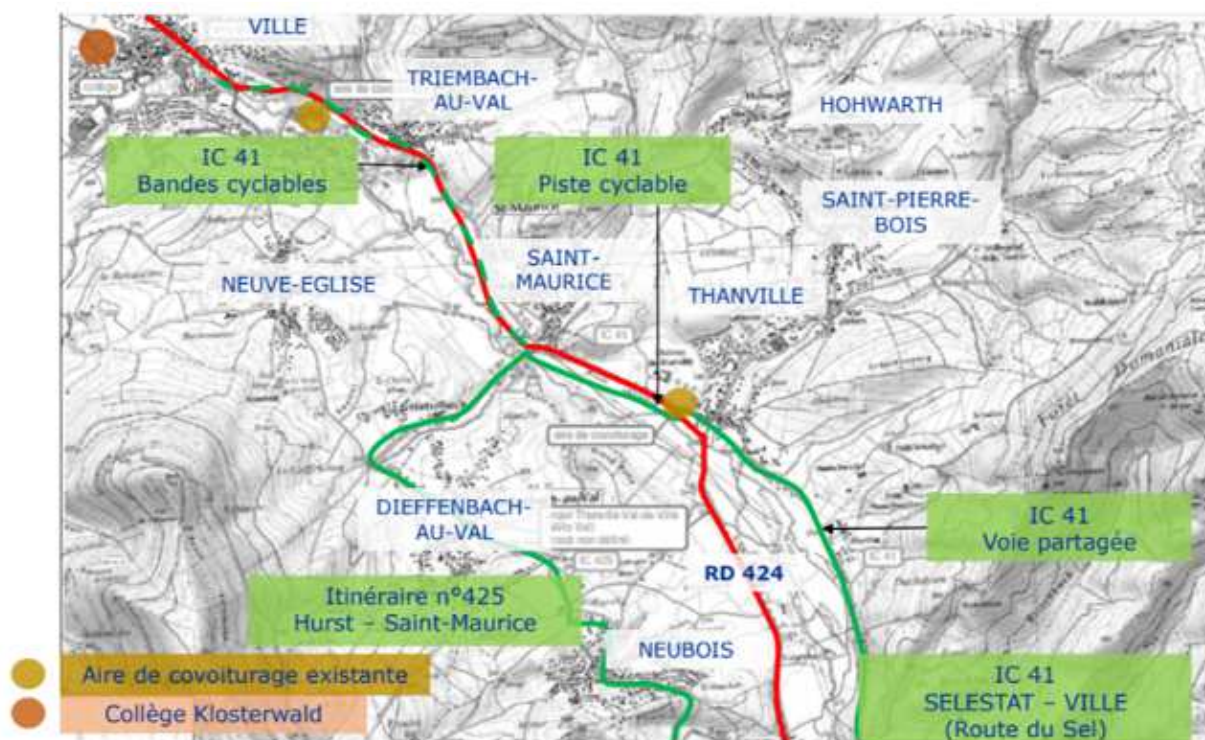
3. Contexte cyclable

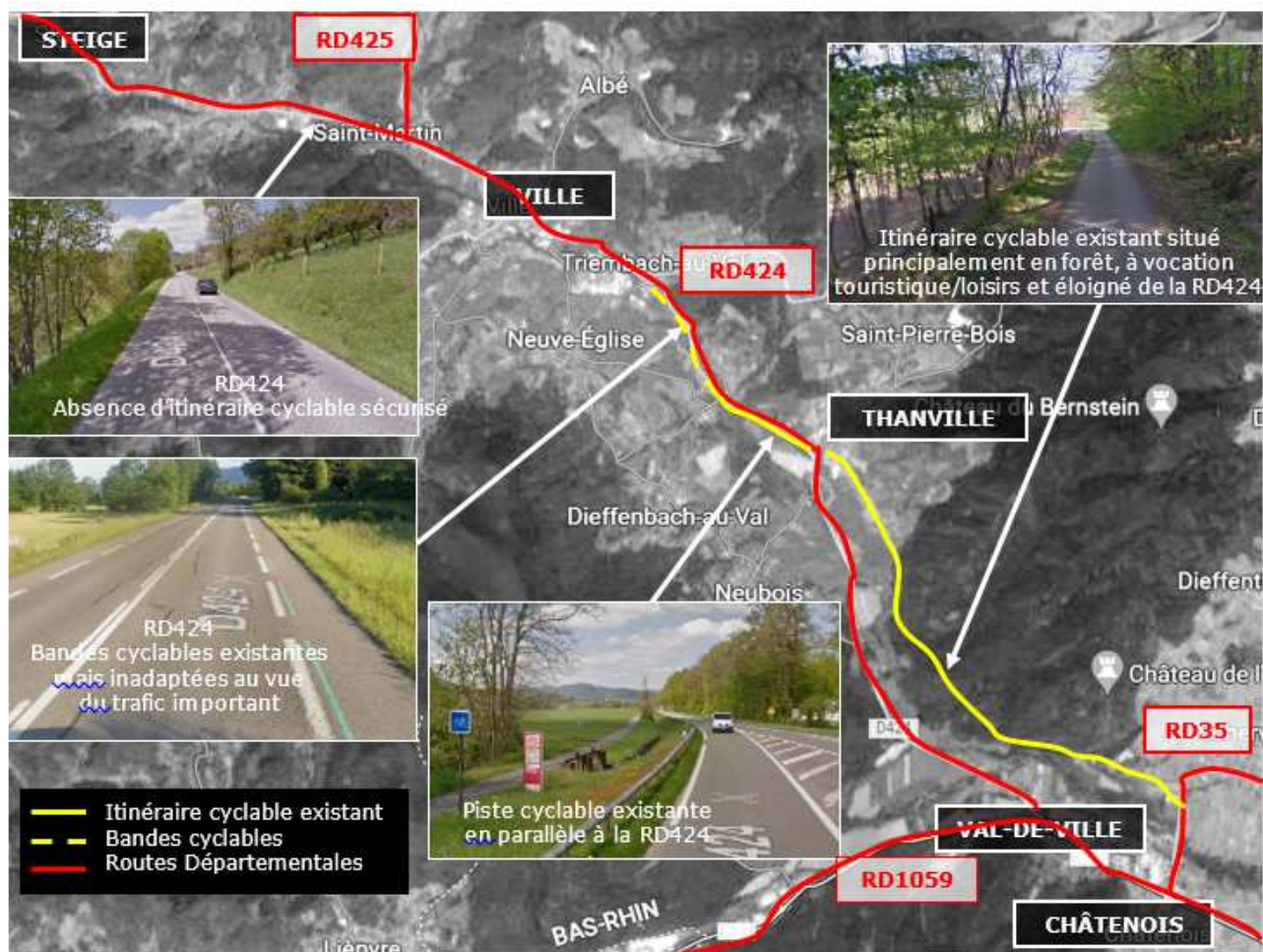
Les aménagements cyclables existants sont les suivants :

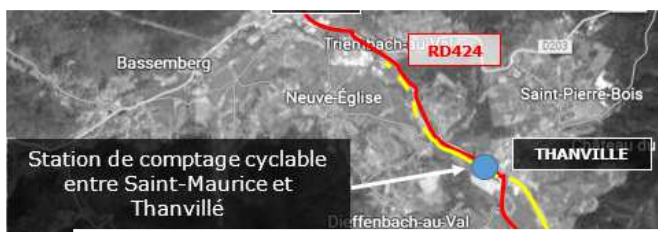
- N°41 : Sélestat – Villé,
- N°425 : Hurst – Saint-Maurice.

Des aires de covoiturage sont présentes le long des axes routiers de la RD424 et au collège :

- Parking de centre commercial Super U de Villé,
- Parking du collège Klosterwald à Villé,
- En bordure de la RD424 à Thanvillé.







Une station de comptage implantée sur la piste cyclable existante entre Saint-Maurice et Thanvillé affiche les données de comptages cyclables journaliers suivants :

Station de comptage cyclable entre Saint-Maurice et Thanvillé		
Année	Moyenne journalière (du lundi au dimanche)	Moyenne journalière (du samedi au dimanche)
2018	132	172
2019	119	146
2020	120	157
2021	126	166
2022	122	170
2023 jusqu'au 28.07.23	150	168

Sur cette période, plusieurs pointes importantes ont été enregistrées allant jusqu'à 676 vélos/jours le 21 mai 2020.

4. Contexte routier – comptages

Comptages spécifiques effectués en 2022 et 2023 :

→ Du 22 au 28 mars 2022 :

- RD424 entre Maisongoutte et Saint-Martin : 3 576 véhicules/jour dont 143 poids-lourds,

- RD424 entre Saint-Martin et Villé : 5 463 véhicules/jour dont 191 poids-lourds,

- RD425 entre Saint-Martin et Breitenbach : 2 160 véhicules/jour dont 110 poids-lourds.



→ Du 06 au 12 juillet 2023 :

- RD424 entre Steige et Maisongoutte : 2 461 véhicules/jour dont 246 poids-lourds.

→ Comptages données 2023 source Arcopole CeA

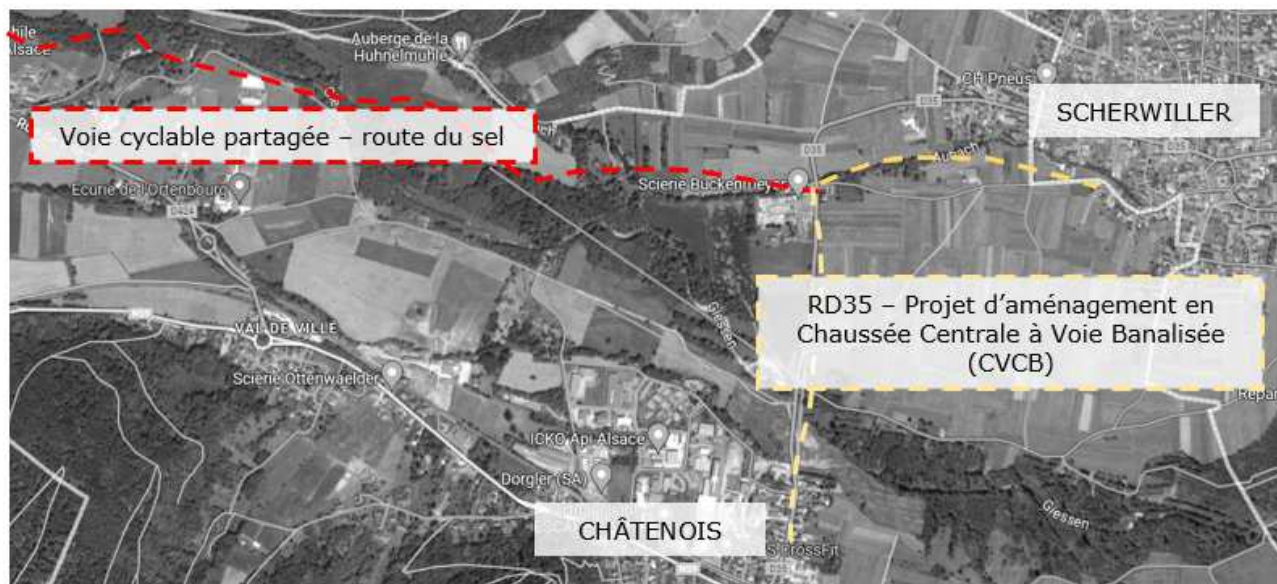
RD424 – 2 ^{ème} catégorie	Trafic Tous Véhicules / jour	Trafic Poids-Lourds / Jours Ouvrés
Val-de-Villé – Saint-Maurice	9 180	640
Saint-Maurice - Villé	6 780	400
Villé (entre RD897 et RD697)	7700	710
Villé – Saint-Martin	5 980	160
Saint-Martin – Col de Steige	1 260	60

Ces trafics sont inadaptés aux mobilités douces.

4.1. Châtenois - Thanvillé

Depuis Châtenois et Scherwiller, la RD35 permet la jonction avec la voie cyclable partagée dite route du sel jusqu'à Thanvillé.

Lors de la campagne d'entretien, la mise en œuvre d'un nouveau revêtement en enrobés prévus en 2025 prévoit le marquage de la chaussée en Chaussée Centrale à Voie Banalisée (CVCB).



La voie cyclable partagée emprunte une voie communale (rue du Holzweg, route du sel et rue des romains).



4.2. Thanvillé - Saint-Maurice

Une piste cyclable en site propre existe entre Thanvillé et Saint-Maurice, permettant ainsi de sécuriser les cyclistes au regard du trafic de 9 190 véhicules/jour comptés en 2019 sur cette section. Le linéaire est assez faible, de l'ordre d'un kilomètre, et de ce fait, tous les usagers ne l'utilisent pas systématiquement.

Une station de comptage installée sur cette section affiche les comptages suivants :

- 2019 : moyenne de 115 passages par jour,
- 2020 : moyenne de 117 passages par jour (toutefois en retirant les 2 périodes de confinement, le nombre de passages s'élève à 154, soit une augmentation de 33% par rapport à 2019.



4.3. Saint-Maurice - Villé

La plate-forme routière de la RD424 entre Saint-Maurice et Villé, passant par Triembach-au-Val, intègre une bande cyclable de chaque côté de la chaussée. Ces bandes cyclables ont été aménagées afin d'assurer une liaison cyclable jusqu'à Villé.



4.4. Villé - Steige

Il n'existe pas d'aménagement cyclable entre Villé et Steige.



Cette section ne permet pas d'assurer la sécurité des cyclistes qui empruntent la RD424 avec un nombre de 5 980 véhicules/jour entre Saint-Martin et Villé.

4.5. Résumé de l'état actuel du réseau cyclable

Les aménagements cyclables actuels et leur état en terme de sécurité :

Section	Type d'aménagement	Sécurisé (oui/non)
Châtenois/Scherwiller - Thanvillé	Voie cyclable partagée dite route du sel	Oui
Thanvillé – Saint-Maurice	En site propre	Oui
Saint-Maurice – Triembach-au-Val	Bandes cyclables	Non
Triembach-au-Val - Villé	Bandes cyclables	Non
Villé – Saint-Martin	Inexistant	Non
Saint-Martin - Maisongoutte	Inexistant	Non
Maisongoutte - Steige	Inexistant	Non

Les problèmes d'insécurité des cyclistes notamment des jeunes sont dus :

- Aux bandes cyclables non adaptées au regard du trafic important de la RD424 entre Saint-Maurice et Villé. Ces bandes cyclables n'incitent pas les usagers à les emprunter.
- Aux mauvaises conditions de sécurité de la traversée du carrefour de Saint-Maurice. La configuration géométrique du carrefour (largeur importante due à la présence d'une voie centrale de tourne-à-gauche, carrefour en virage avec manque de visibilité côté Saint-Maurice).

5. Principe d'aménagement

Au regard de l'existence d'une liaison cyclable entre Saint-Maurice et Châtenois, le projet prévoit de parfaire la connexion jusqu'à Steige en aménageant un itinéraire cyclable entre Steige et Saint-Maurice.



5.1. Rappel des trafics

Section	Contexte	Trafic TV/Jour RD424
Steige	Agglo	1 260
Steige - Maisongoutte	Hors agglo	
Maisongoutte	Agglo	
Maisongoutte – Saint-Martin	Hors agglo	3 600
Saint-Martin	Agglo	3 600
		5 980
Saint-Martin - Villé	Hors agglo	5 980

5.2. Recommandation du CEREMA

Le cahier du CEREMA « Rendre sa voie cyclable – les clés de la réussite » de mai 2021 indique le choix du parti d'aménagement cyclable pouvant être défini selon le tableau ci-dessous en fonction des vitesses, du trafic et du réseau cyclable attendu.

 VBS VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	 TRAFFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		 RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	 RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			
RÉGIME DE PRIORITÉ		À choisir selon le contexte		Prioritaire sur le trafic sécant

D'après ce tableau, une piste cyclable est à prioriser pour cette section :

- Pour les parties en agglomération, soit avec une vitesse limitée à 50 km/h, lorsque le trafic motorisé est supérieur à 6 000 véhicules/jour,
- Pour les parties hors agglomération, soit avec une vitesse limitée à 80 km/h, lorsque le trafic motorisé est supérieur à 4 000 véhicules/jour.

Le tableau suivant a servi de base à la proposition d'aménagement :

Trafic	Hors agglomération	En agglomération pour une vitesse limitée à 50km/heure
Trafic routier < 1500		Trafic mixte
1000 < Trafic routier < 4000	Piste cyclable Voie verte Bande cyclable Bande Dérasé de Droite	
Trafic routier > 4000	Piste cyclable	
1500 < Trafic routier < 6000		Piste cyclable Bande cyclable

5.3. Analyse des aménagements possibles

- Piste cyclable : la réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle nécessiterait une largeur de 4,40 m ; 3 m pour les cyclistes et 1,40 m pour les piétons.
- Bandes cyclables : ce principe nécessiterait l'élargissement de la plate-forme routière et probablement des acquisitions au Nord : proposition à écarter.
- Voie verte : ce statut envisagé pour l'itinéraire permet de réserver l'usage aux déplacements non motorisés, tant piétons que cyclistes, et des cavaliers, sur une emprise commune de largeur minimum de 3 m. En cas de faible fréquentation et sur de courtes distances allant de 5 à 20 m, un rétrécissement à 2,50 m reste acceptable.



- Chemin partagé : cette option est recherchée au regard des contraintes foncières et des enjeux environnementaux.

Dans l'état actuelle, certaines sections urbanisées se situent hors agglomération, comme notamment l'entrée de Villé.

Ces sections présentent des accès à des propriétés bâties.

L'aménagement d'un itinéraire cyclable nécessiterait la mise en place d'une séparation physique de sécurité (béton, métal, etc...) entre la chaussée et l'aménagement cyclable. Cet aménagement présente de nombreuses contraintes :

- Emprise insuffisante ; acquisitions nécessaires tout le long de la section,
- Difficulté de gestion des accès riverains par l'interruption des dispositifs avec mise en œuvre d'extrémités de file type absorbeur de choc.

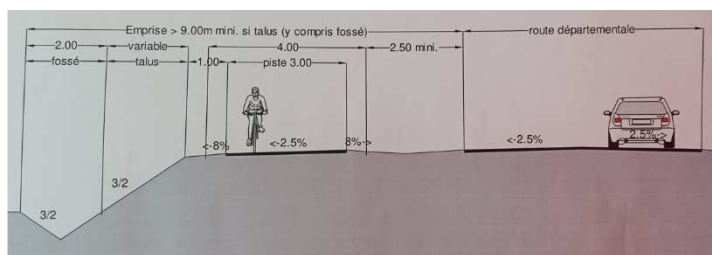
Afin de gérer les accès et d'assurer un cheminement cyclable, il est proposé d'intégrer ces sections en agglomération permettant la sécurisation des déplacements par :

- L'apaisement des vitesses,
- L'intégration des cyclistes sur la chaussée par l'aménagement d'un plateau ralentisseur ou de coussin berlinois permettant les traversées cyclables (entrée de Steige),
- La réduction ou le maintien de la largeur de chaussée à 6 m,
- L'aménagement d'un itinéraire cyclable bidirectionnelle en bordure de chaussée avec la mise en œuvre de bordure T3 (entrées de Saint-Martin et entrée Ouest de Villé).

5.4. Principe d'aménagement proposé

Le linéaire total à aménager entre Steige et Saint-Maurice est de 3,3 km.

→ En agglomération, la conception du projet est en cours d'étude. Des échanges sont organisés avec chacune des communes sur les adaptations de voirie à mettre en œuvre.



→ Hors agglomération, le projet d'aménagement cyclable repose sur le principe d'une voie verte (en partie partagée pour les accès aux véhicules agricoles) en site propre et à proximité de la RD424.



Pour assurer l'accessibilité aux exploitants agricoles, des sections seront traitées en chemins partagés.



Pour permettre l'usage aux maximum de personnes, des sections seront traitées en voie verte.

Les types d'aménagement proposés pour chacune des sections hors agglomération et en agglomération sont les suivants :

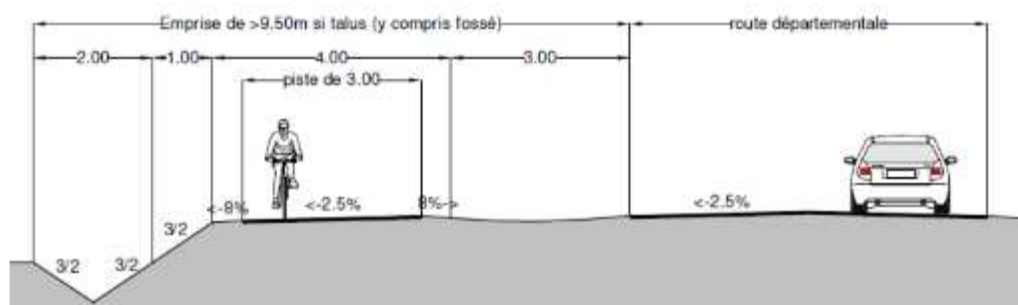
<u>HORS AGGLOMERATION</u> avec V85 = 70/80 km/h	Trafic VL	Type d'aménagement proposé pour un trafic cyclistes <750 cyclistes par jour
Steige – Maisongoutte	1 260	Chemin en site propre partagé (exploitation agricole)
Maisongoutte – Saint-Martin	3 600	
Saint-Martin - Villé	5 980	Voie verte
Villé – Triembach-au-Val	7 700	Zone d'activités de Villé et voies communales
Triembach-au-Val - Saint-Maurice	6 780	Voie verte et chemin partagé

<u>EN AGGLOMERATION</u>		Type d'aménagement proposé pour un trafic cyclistes <750 cyclistes par jour	
	Trafic VL	avec V85 = 50 km/h	avec V85 = 30 km/h
Steige	1 260	Trafic mixte – intégré dans le flux routier	
Maisongoutte	1 260 et 3 600	Bande cyclable ou Chaussée à Voie Centrale Banalisée	Trafic mixte – intégré dans le flux routier
Saint-Martin	3 600 et 5 980	Voie verte en bordure de chaussée et voies communales	
Villé	7 700		
Saint-Maurice	6 780	Voie communale	

Le linéaire total à aménager hors agglomération entre Steige et Saint-Maurice est de 3,27 km détaillé comme suit :

Aménagement	Longueur totale à aménager (m) hors agglomération	Longueur à aménager en agglomération (m)	Longueur totale (m)
Steige – Maisongoutte	700	95	795
Maisongoutte – Saint-Martin	1 100	80	1180
Saint-Martin - Villé	620	230	850
Triembach-au-Val – Saint-Maurice	850	0	850
TOTAL	3 270	405	3675

Hors agglomération, la largeur revêtue de l'aménagement cyclable est de 3,00 m pouvant être réduite à 2,50 mètres afin de réduire l'impact des certaines zones à enjeux environnementaux.



La structure sera constituée de la façon suivante :

- Couche de roulement d'épaisseur 6 cm en matériaux bitumineux sur une largeur variant de 2,50 m à 3,00 m,
- Couche de base d'épaisseur 20 cm en GNT3 0/20 sur une largeur variant de 3,00 m à 3,50 m,
- Couche de fondation d'épaisseur 40 cm en GNT1 0/63 sur une largeur variant de 3,50 m à 4 m.
-

6. Le projet cyclable alternatif de Maisongoutte

Le projet cyclable structurant de la Collectivité européenne d'Alsace s'inscrit dans le schéma d'aménagement des itinéraires cyclables. Ce projet permettra de relier les communes entre elles avec des objectifs touristiques et utilitaires entre Steige et Saint-Maurice.

En parallèle, la commune de Maisongoutte mène des études techniques et environnementales pour créer un itinéraire alternatif. Cette option vise à contourner Maisongoutte et répond davantage à un objectif de connexions intra-muros ou de loisirs.

Pour la traversée de Maisongoutte, le projet d'aménagement cyclable de la CeA prévoit d'insérer les usagers dans le flux routier. Cette section limitée à 50 km/heure affiche un faible trafic et permet la présence des cyclistes sur la chaussée.

Pour la CeA, les deux projets (CeA et commune de Maisongoutte) sont deux projets distincts.

Ainsi, le projet d'itinéraire structurant n'intègre pas le tracé contournant Maisongoutte.

Le projet cyclable communal sert de desserte interne de la commune et notamment les déplacements vers l'école intercommunale et le périscolaire nouvellement créé, et peut aussi constituer une alternative au cheminement sur la RD, sans être considéré comme une variante ou option. Le choix de la CeA d'emprunter la RD424 en traverse d'agglomération de Maisongoutte a été dicté notamment pour des raisons environnementales, foncières et de trafic moins élevé.

7. Concertation du projet

Le projet s'articule autour une concertation en continu et à l'ensemble des acteurs.

7.1. Historique

- 17.02.21 – Commission Transport CCVV – Etat des lieux – Etude de faisabilité sur tracé Thanvillé – Val-de-Villé et priorisation des sections
- 13.12.21 – Réunion à Saint-Martin
- 09.02.22 – Réunion CeA/collectif Véloloval/Villé/CCVV
- 21.06.22 – Réunion technique foncier CeA/CCVV
- 25.07.22 – Réunion à Maisongoutte
- 26.07.22 – Réunion interne entre experts Sécurité Routière
- 24.11.22 – Réunion entre Villé et M. JEHL (définition du retrait du portail en vue des acquisitions)
- 21.02.23 – Réunion à Steige – point d'étape
- 03.03.23 – Conseil communautaire – point d'étape avec information du démarrage des études environnementales
- 31.03.23 – Mail à la commune de Maisongoutte informant de la dissociation des deux projets (CeA/Commune de Maisongoutte), confirmation de la DREAL le 28.11.23 par mail
- 18.04 et 25.04.23 – Réunion à Steige concernant la scierie HOUTMANN
- 21.04.23 – Réunion interne entre experts Sécurité Routière
- 13.09.23 – Présentation du projet à l'instance de validation interne CeA
- 06.10.23 – Commission Transport CCVV – point d'étape sur le projet cyclable
- 07.08.24 – Réunion avec le SDEA et la CCVV, enjeux environnementaux également identifiés et demande de la CCVV pour activer une procédure d'alignement pour les acquisitions foncières au regard des quelques blocages fonciers
- 21.08.24 – Point d'étape avec Amanda BRESCHBUHL Directrice du Pôle Travaux Neufs – Financement, planning études, foncier, procédures
- 14.11.24 – Réunion d'échanges avec la Communauté de communes de la vallée de Villé sur la nouvelle orientation du projet au regard des enjeux (variante de tracé au Nord de la RD424 entre Triembach-au-Val et Saint-Maurice, définition du projet globale : Steige – Saint-Maurice, financements, foncier et éventuelles zones en vue des compensations ZH)

8. Procédures environnementales

8.1. Les études en cours et à venir

Les études effectuées à ce jour portant sur des zones d'études immédiates et éloignées sont les suivantes :

- Diagnostic écologique et environnemental sur une années (4 saisons) en 2024,
- Diagnostic Zones Humides en 2024.

Les études suivantes se poursuivent avec :

- une prestation complémentaire au diagnostic écologique et environnemental pour une recherche approfondie des azurés (papillons) qui n'avaient été clairement identifiées ou dénombrés en 2024.
- une demande au cas par cas (présent document) réactualisée selon les nouvelles orientations.

Se poursuivront ensuite les missions suivantes :

- Réalisation d'une étude d'impacts à la biodiversité,
- Réalisation d'une étude d'impacts aux zones humides,
- Réalisation d'une étude d'incidences Natura 2000,
- Recherche de mesures ERCA avec application des méthodes d'équivalence surfaciques et fonctionnelles.

8.2. Historique

- 16.03.23 – Notification du marché accord cadre pour la mission de réalisation des études environnementales préliminaires (diagnostic environnemental)
- 04.08.23 – Envoi d'une demande d'examen au cas par cas avec éléments des 3 sections (1ère entre Steige et Villé, 2ème entre Villé et Saint-Maurice, 3ème entre Thanvillé et Val-de-Villé (Châtenois))
- 21.08.23 – Retour DREAL : projet ne pouvant pas être dissocié, demande d'éléments et des sensibilités environnementales
- 24.11.23 – Envoi compléments à DREAL sur la section Villé-Saint-Maurice en indiquant des variantes Nord et Sud RD424
- 28.11.23 – Retour DREAL : section 2 Villé-Saint-Maurice non finalisée et enjeux de la 3ème section entre Thanvillé et Val-de-Villé non mentionnés, à noter que la DREAL (Laurent BERTHOUX) confirme que le projet de la commune de Maisongoutte est bien un autre projet différent de celui de la CeA.
- 08.07.24 – Rendu final du diagnostic environnemental
- 28.11.24 – **Réunion conjointe CCVB/SDEA/Elus/DDT (Tom COMBAL)** - Projet d'Itinéraire cyclable Steige - Saint-Maurice - Présentation du projet et échanges sur les modalités et procédures environnementales
- 31.03.25 – **Réunion conjointe CCVB/SDEA/Elus/DREAL (Philippe HEY)** - Présentation du projet et échanges sur les modalités et procédures environnementales et échanges préalables aux travaux envisagés par le SDEA dans l'emprise de l'IC.

9. Estimation et foncier

9.1. Estimation financière du projet

		Euros HT	Euros TTC
FONCIER	Acquisitions en cours par la CCVV	125 000	150 000
	Surface des compensations estimée à 225 ares à 400 €/are	75 000	90 000
ETUDES	En cours	30 800	36 960
	A venir	45 000	54 000
TRAVAUX	Section Steige – Villé (2 500 ml)	750 000	900 000
	Section Triembach-au-Val – Saint-Maurice (800 ml)	300 000	360 000
	Compensations ZH et plantations	450 000	540 000

RECAPITULATIF	Euros HT	Euros TTC
FONCIER	200 000	240 000
ETUDES	75 800	90 960
TRAVAUX	1 500 000	1 800 000
TOTAUX	1 775 800	2 130 960

→ Montant arrondi à 2 200 000 € TTC

9.2. Participation et aides financières

Participation financière : 20% par le bloc local et 80% par la CeA

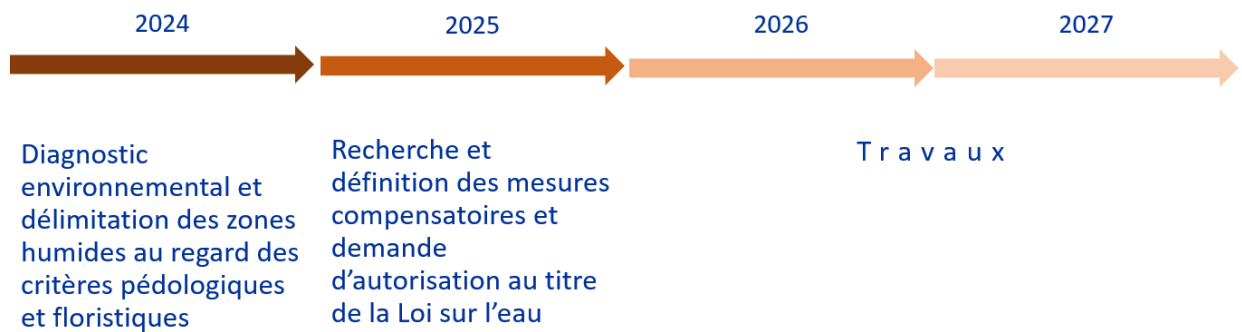
Des aides financières seront sollicitées :

- DSID - Dotation de soutien à l'investissement des départements,
- Fonds verts éventuellement.

9.3. Foncier

90 parties de parcelles sont à acquérir en contre-bas du talus routier RD424; à ce jour, la quasi-totalité des parcelles sont acquises ou bénéficient de promesses de vente. Estimation des acquisitions : entre 100 000 et 150 000 €.

10. Calendrier prévisionnel et ré-ajustable



Etabli le 19 mars 2025
Bureau d'étude du Service Routier de Sélestat

Jean-Philippe MATHIS