Véloroute V52

Paris-Strasbourg

Diagnostic utilisateurs
Collectivité européenne d'Alsace

Réalisé par l'association **Vélo et Mobilités Actives Grand Est**
Délégation Grand Est de l'Association Française pour le développement des Véloroutes et Voies Vertes
Délégation AF3V pour l'itinéraire V52

Février 2025 – V1

Véloroute V52
Paris-Strasbourg

Diagnostic utilisateurs

Collectivité européenne d'Alsace

Sommaire :

1. Situation février 2025
   1-1 De la limite départementale à Romanswiller
   1-2 De Romanswiller à Soultz les Bains
   1-3 De Soultz les Bains à Strasbourg

2. Analyse par critères
   2-1 Statut de la voie
   2-2 Revêtement
   2-3 Sécurité
   2-4 Signalisation
   2-5 Praticabilité
   2-6 Travaux

3. Services

Annexe :

1. Critères d'évaluation thématique
2. Signalisation en place (septembre 2024)

1 – Situation février 2025

Le parcours de la V52 dans la Collectivité européenne d'Alsace représente environ **59 km**, soit 10 % du linéaire total de la V52 entre Paris et Strasbourg.

La V52 emprunte dans un premier temps le chemin de halage du canal de la Marne au Rhin, ente la limite départementale avec la Moselle jusqu'à Saverne. Ensuite, suite aux accords intervenus entre collectivités, la V52 s'appuiera sur l'aménagement de l'ancienne voie ferrée Saverne-Molsheim. Cette voie est en cours d'aménagement entre Saverne et Singrist par la Communauté de Communes du Pays de Saverne. Elle est déjà aménagée entre Romanswiller et Soultz les Bains. Enfin, pour rejoindre Strasbourg, la V52 empruntera le chemin de halage du canal de la Bruche.

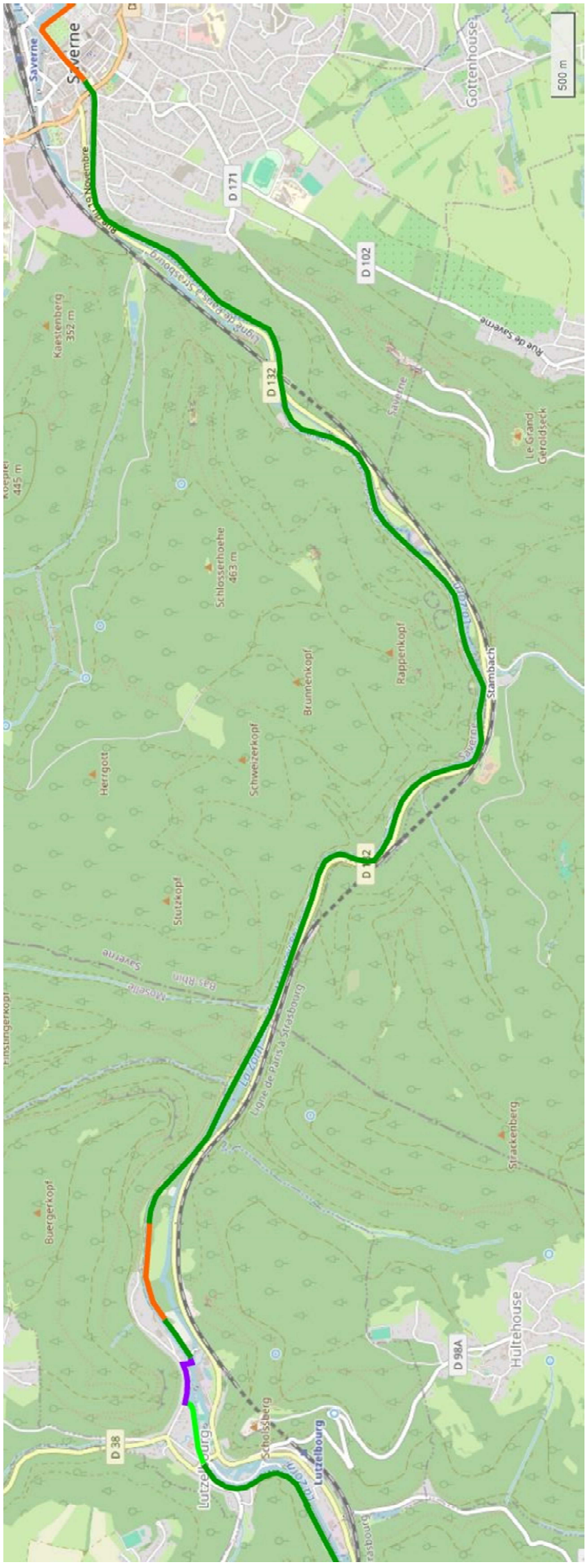
Aussi, dans la présentation qui suit, nous avons découpé le parcours en **3 parties** :

- De la limite départementale à Romanswiller 23 km
- De Romanswiller à Soultz les Bains 14 km
- De Soultz les Bains à Strasbourg 22 km

1-1 - De la limite départementale à Romanswiller

La V52 arrive en Alsace par le canal de la Marne au Rhin dans la vallée de la Zorn. Le chemin de halage est en enrobé de bonne qualité sur 7 km pour atteindre le centre-ville de Saverne. Des aires d'arrêt sont présentes sur différents sites, comme à la halte nautique de Stambach.

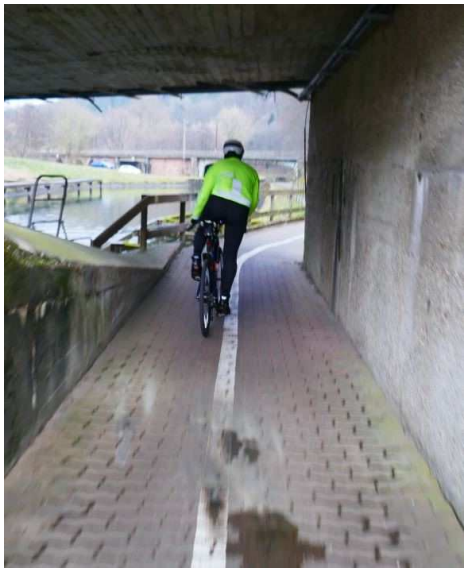
La largeur de la voie est un peu étroite par rapport aux flux d'usagers, piétons comme cyclistes, surtout lors des journées estivales, ce qui peut générer quelques tensions.



De la limite départementale à Saverne

Un passage est particulièrement délicat au niveau de l'écluse n° 29 avec le **passage très rétrécit sous la RD 132**.

D'autant qu'il y a certains cyclosportifs qui n'hésitent pas à doubler sous ce pont sans aucune visibilité sur ceux qui peuvent éventuellement arriver en face.



Il faudrait renforcer la vigilance en installant une signalisation verticale et surtout un **marquage au sol**. Les panneaux ne seront peut-être pas pris en compte car les cyclistes auront leur attention essentiellement mobilisée sur le rétrécissement qu'ils vont aborder. Par contre, le marquage au sol sera directement sur leur trajectoire et ils ne pourront pas le manquer.

Le passage qui suit est également étroit, avec quelques zones sans grande visibilité et d'autres sans protection contre les chutes au canal. Il n'y a pas trop de possibilité d'élargir la voie car on est directement à flanc de pente. La pose de garde-corps pourrait être une solution mais il faut en évaluer le bénéfice. Les garde-corps créent un « effet barrière » qui a tendance à éloigner les cyclistes du garde-corps par mesure de sécurité pour ne pas s'y accrocher au passage. Comme il y a aussi un mur de l'autre côté qui crée un peu le même effet, cela réduit de fait l'espace entre usagers pour se croiser.

Aussi, ce passage devrait être **limité à 15 km/h** pour éviter les télescopages à trop grande vitesse. Cette vitesse ne sera sûrement pas respecter par tout le monde (comme sur la route) mais au moins cela contraindra le plus grand nombre à réduire leur vitesse. Cela donnera aussi des arguments aux usagers vis-à-vis de ceux qui roulent trop vite.

Un marquage au sol est essentiel pour être vraiment pris en compte par les usagers.

La véloroute arrive ensuite dans Saverne. La signalisation indiquant la direction de Marmoutier et Molsheim, quelques centaines de mètres avant le centre-ville, devra être modifiée pour se recaler sur la liaison vers la nouvelle voie verte réalisée sur l'ancienne voie ferrée Saverne-Molsheim. Cependant, cette signalisation pourra être maintenue pour l'itinéraire départemental n°30 indiqué sur la flèche.

Saverne offre tous les services souhaitables : Office de Tourisme, gare, commerces, hébergements, restaurants, lieux de visite. C'est une étape importante pour l'Eurovélo 5, et encore plus pour la V52. C'est en effet à partir de Saverne que l'itinéraire quitte le canal de la Marne au Rhin pour se diriger vers Marmoutier, Wasselonne, Marlenheim, pour emprunter ensuite le canal de la Bruche.

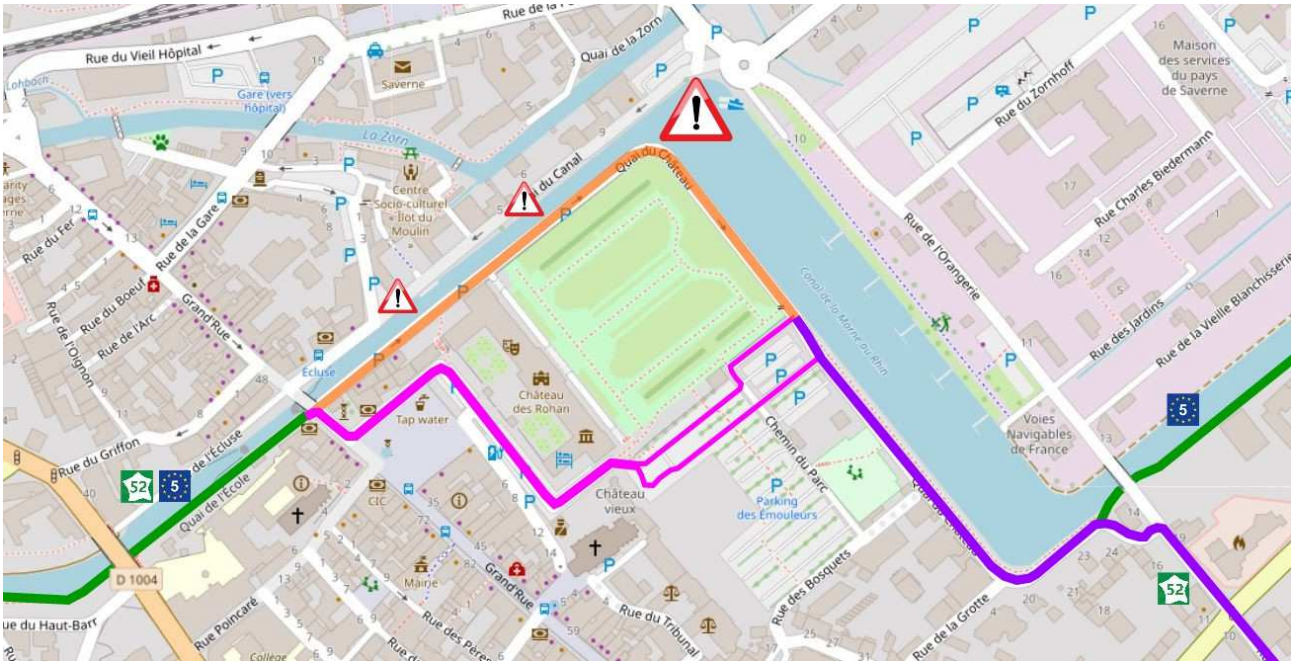
La signalisation directionnelle implantée au niveau de l'écluse du centre-ville indique déjà la direction de Paris, et même la distance (526 km).

Par contre, la traversée de Saverne n'est pas des plus fabuleuses. L'itinéraire de la V52, qui est aussi celui de l'Eurovelo 5, passe par le quai du Château. C'est un double-sens cyclable. En direction de Strasbourg, on est dans le sens de circulation des véhicules. Mais dans l'autre sens, on est sur une bande marquée au sol très étroite puis uniquement marqué par des pictogrammes cycliste. Le pire se situe dans le virage à angle droit sans visibilité. Il existait des plots (photo en 2019) qui n'ont pas survécus aux passages des véhicules. De plus, l'entretien de la bande cyclable est insuffisant.

2019

2024

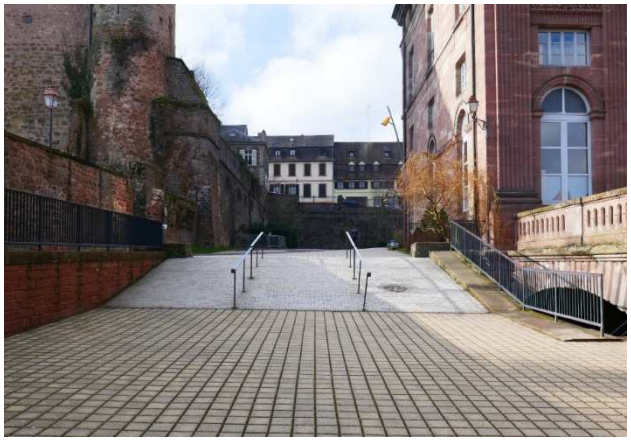
En temps normal, nous sommes très favorables à l'instauration de double-sens cyclable qui permettent de raccourcir les itinéraires pour les cyclistes ou d'éviter des rues à fort trafic. Dans le cas présent, et considérant la vocation des véloroutes à faire découvrir les territoires et en particulier son patrimoine, il nous semblerait nettement plus intéressant de faire passer l'Eurovelo 5 et la V52 par le centre historique de Saverne, en passant devant le château des Rohan et sous le château vieux et la tour Cagliostro (tracé rose).

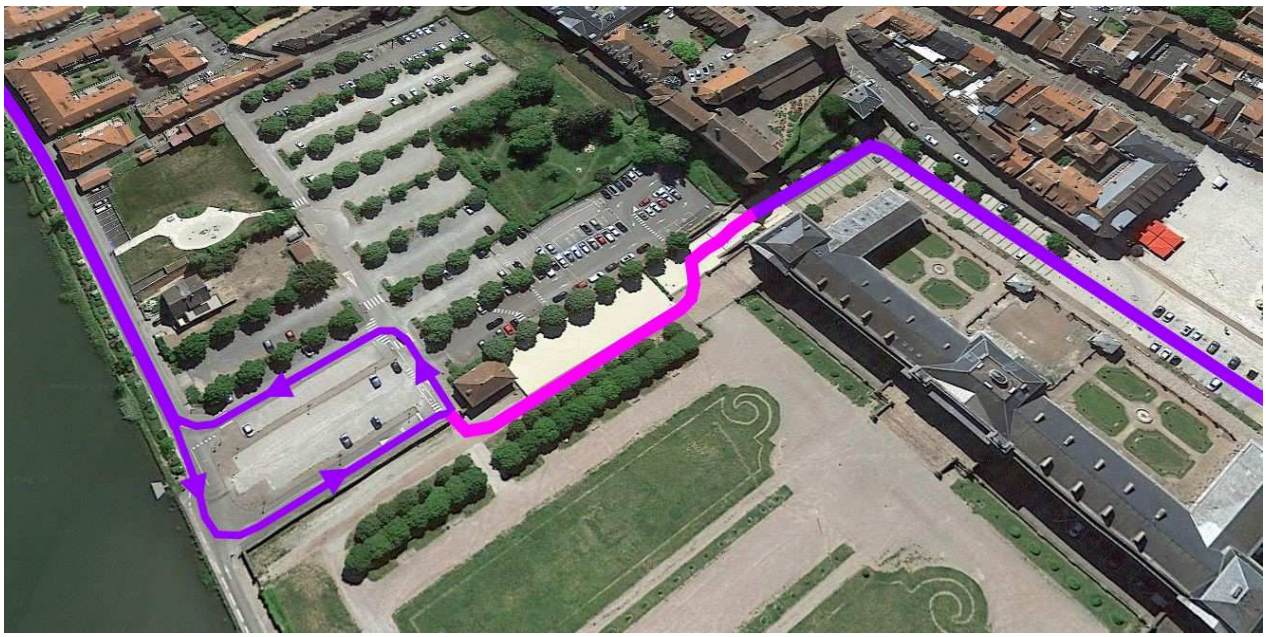


Cela permettrait également de passer devant l'auberge de jeunesse qui est un des rares hébergements de groupe à proximité des véloroutes dans le secteur.

Ce passage nécessiterait d'instaurer un double-sens cyclable au niveau du passage devant l'auberge de jeunesse vers les parkings des Emouleurs.

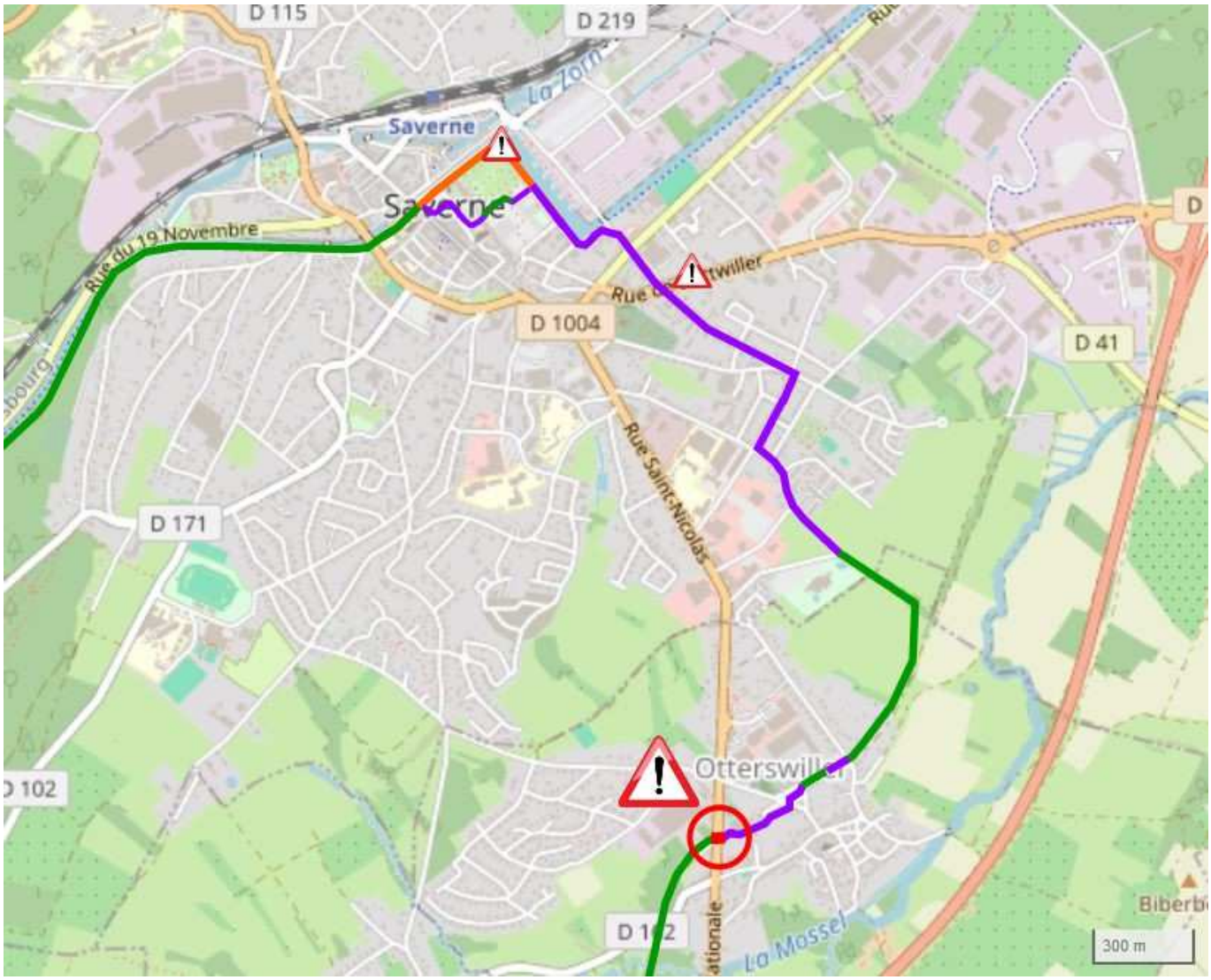
Si la solution de passer par les parkings ne pouvait être envisagée, il serait toujours possible de passer par la rampe à proximité de l'auberge de jeunesse et de prendre un cheminement en bordure du parc du château pour sortir au niveau du bâtiment de la Société d'Histoire et d'Archéologie de Saverne et Environs (SHASE) et de rejoindre ensuite le quai du Château. Cet itinéraire permettrait d'apprécier également la grande façade du château côté canal. De plus, il sortirait juste au niveau du bloc sanitaire implanté derrière le bâtiment de la SHASE.



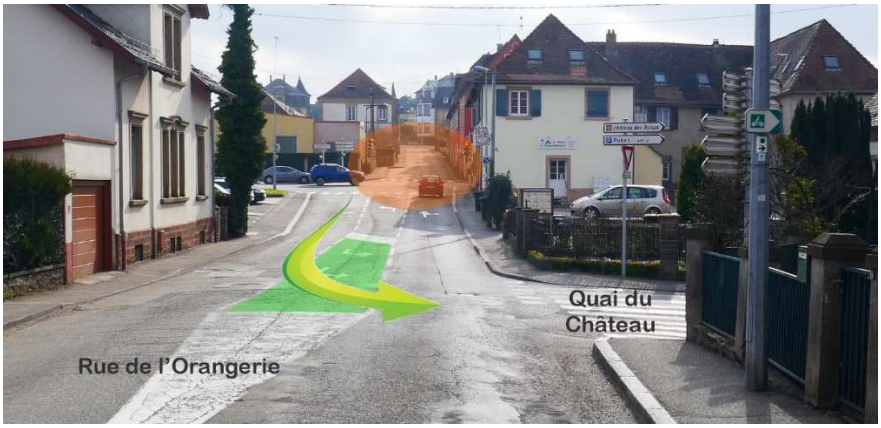


En continuant sur le quai du Château, l'itinéraire de l'EV5 reprend le chemin de halage du canal de la Marne au Rhin en direction de Strasbourg. D'ailleurs, la signalisation de l'EV5 n'est pas bien visible, positionnée de telle manière qu'elle est masquée par une haie.

C'est à cet endroit que les itinéraires se séparent. La V52 va rejoindre le nouvel aménagement de l'ancienne voie ferrée Saverne-Molsheim en prenant des rues en voie partagée : rue de l'Orangerie, rue Person, rue de l'Ermitage, rues des Sablonnières ou de la Vedette (selon le sens de circulation), et route Romaine. La circulation dans ces rues est relativement modérée.



L'accès au quai du Château depuis la rue de l'Orangerie est sécurisée par une voie de « tourne-à-gauche ». La traversée de la RD 6 / rue de Bouxwiller, qui est un axe majeur de Saverne, est sécurisée par un carrefour à feux tricolores.



La traversée de la RD 421 / rue de Dettwiller, autre axe majeur, mériterait d'être un peu plus sécurisée. D'autant plus pour le sens montant car on doit redémarrer de la rue de l'Orangerie avec une légère pente. Un démarrage en pente est toujours plus difficile, et particulièrement pour les enfants qui ont plus de mal à trouver leur équilibre avant de s'engager, ce qui peut être dangereux s'ils tardent un peu. Les voitures qui descendent la rue de Dettwiller peuvent arriver vite. Il faudrait interdire le stationnement dans les angles des virages pour garantir une visibilité bien dégagée (bordure de trottoir peinte en jaune comme au début de la rue Person).

La nouvelle voie verte est aménagée au départ du centre nautique Océanide. Ce centre est placé à un point haut de la ville de Saverne. La redescente vers l'ancienne voie ferrée est donc assez pentue. La remontée l'est tout autant.

En bas de cette descente, à l'endroit où l'on récupère l'ancienne voie ferrée, le virage à angle droit est abrupt et un peu délicat à négocier. Il faudrait ralentir les usagers qui descendent, déjà pour qu'ils ne fassent pas un "tout droit", et pour éviter qu'ils prennent ce virage trop rapidement et se déportent éventuellement sur la gauche au moment où un autre usager arrive en face, ce dernier ayant lui aussi pris un peu d'élan pour attaquer ce petit raidillon.

Nous proposons que soient installées un système de demi-barrières. Il ne faut pas qu'elles freinent dans leur élan ceux qui vont monter. Ce serait une chicane pas trop serrée, avec un espacement suffisant pour que ceux qui descendent soient contraints de ralentir, et que ceux qui montent puissent passer sans trop de manœuvres et sans être ralentis. Un sens de priorité en faveur de ceux qui montent pourrait être instauré, comme sur le réseau routier avec des panneaux de petite taille. Pour ceux qui descendent, un marquage au sol « RALENTIR » sera peut-être nécessaire car les panneaux ne sont pas toujours vus, surtout quand l'attention peut être mobilisée sur le passage de ces barrières.

Lorsque nous sommes passés en février 2025, la voie verte était réalisée sur environ 7 km entre Saverne et Singrist. Quelques courtes sections sont en voie partagée, à Otterswiller et Marmoutier. C'est une réalisation avec un enrobé de très bonne qualité. Les travaux étaient encore en cours lors de notre passage. L'aménagement du tunnel de Singrist et de la section entre Singrist et Romanswiller est en attente d'une décision sur le passage du tunnel.

Une aire d'arrêt est implantée au départ de Saverne, en bas de la pente. Sur la première section de 500 m, de grands tas de bois en cours de séchage sont présents sur le côté de la voie verte. Il faut espérer que les véhicules, engins et remorques ne dégraderont pas l'enrobé lorsque ce bois sera dégagé.

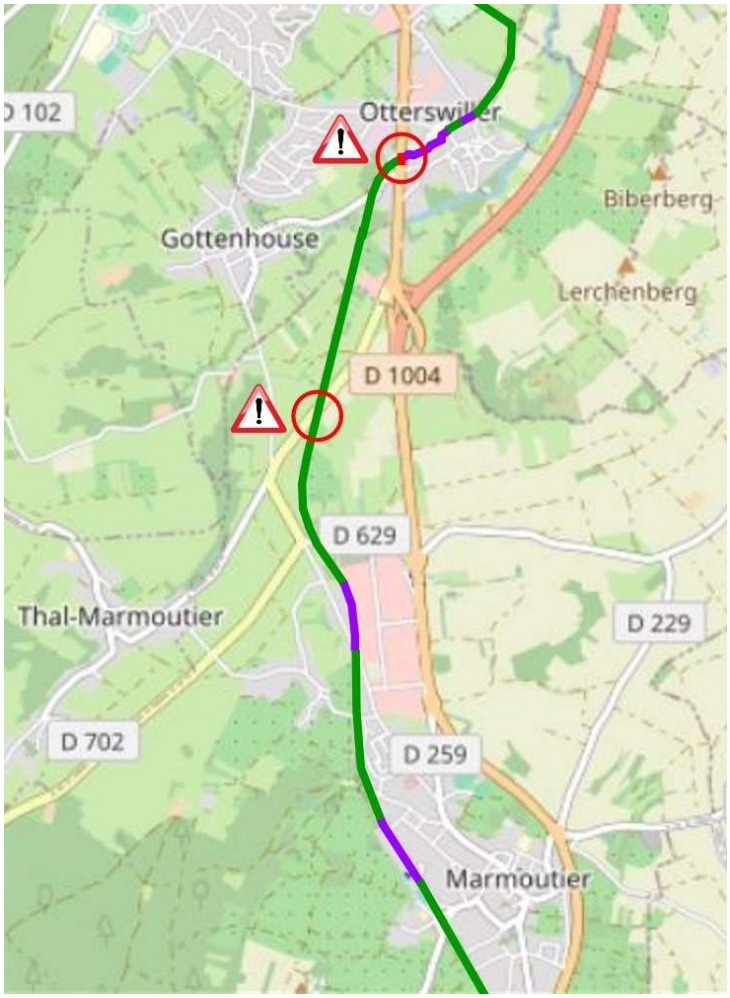
La voie traverse la rue de la Chapelle à Otterswiller, passe à côté d'un parking et d'une aire de jeux pour enfants, pour reprendre une petit portion en site propre sur une 100aine de mètres et atteindre la rue de la Gare. En passant à côté de l'ancienne gare et de la salle polyvalente, on arrive ensuite à la RD 1004.

La traversée de la RD 1004, à 150 m est un des points les plus dangereux du parcours de la V52 entre Saverne et Strasbourg. Axe routier principal pour accéder à Saverne, le trafic routier est important. Il nous semblerait intéressant d'**installer un système de feux à déclenchement par bouton d'appel, temporisé en fonction du fonctionnement du feu tricolore situé un peu plus haut sur la RD 1004** à l'intersection avec les rue du Niederbarr et de la Gare. Un tel système existe sur le canal de la Bruche à Wolfisheim et Eckbolsheim comme nous le verrons plus loin. La synchronisation du feu de la voie verte avec le feu routier permettrait de ne pas trop perturber la circulation principale de la RD 1004.

Si le feu routier de l'intersection avec la rue du Niederbarr ne fonctionne pas sur cycle continu mais par déclenchement en fonction de la présence de véhicule, l'absence de véhicule au feu routier pourrait ne pas déclencher le feu de la voie verte, même en ayant déclenché ce feu avec le bouton d'appel. Il faudrait donc qu'il y ait un déclenchement automatique du feu de la voie verte après une certaine durée, supérieure à celle d'un cycle du feu routier.

Le déclenchement du feu de la voie verte ne serait pas non plus une obligation pour traverser la RD 1004, notamment pour ceux qui ne souhaitent pas attendre, ou lorsqu'il n'y a pas de circulation sur la RD 1004. Il serait par contre bien utile pour les familles avec enfants ou pour des groupes.

Après la RD 1004, l'ancienne voie ferrée a été aménagée jusqu'à Marmoutier sur 2,4 km, en passant notamment sur le viaduc d'Otterswiller. Une nouvelle aire d'arrêt est implantée à proximité du viaduc.



La traversée de la RD 218 est un autre point délicat de la voie verte. Si la circulation est moins intense que sur la RD 1004, les vitesses sont par contre nettement plus importantes et la visibilité également réduite. La traversée se situe en effet dans une petite cuvette. Les véhicules ne sont pas bien visibles depuis les arrêts de la voie verte.

Le risque est aussi que des usagers coupent court entre le « Stop » côté Saverne et la voie d'accès aux parcelles agricoles pour ne pas avoir à prendre le virage à angle droit aménagé du côté de l'ancienne maison de garde-barrières. Et inversement pour ceux venant de Marmoutier.

200 m après cette intersection, une grande aire d'arrêt avec jeux pour enfants et animations ludiques est installée au bord de la voie verte.

La voie verte passe ensuite dans une grande tranchée très large pour arriver sur Marmoutier au niveau de l'impasse du Chemin de Fer. Cette partie sera nettement plus accueillante une fois que la végétation aura repris.

A l'intersection de la voie avec la rue Biegen (ancien passage à niveau), la visibilité est nulle vis-à-vis des véhicules venant de Saverne. Heureusement, un grand miroir convexe de bonne qualité permet de voir si des véhicules arrivent de cette direction. De l'autre côté, pour les véhicules venant de Marmoutier, il y a des coussins berlinois.

Comme la sortie des ateliers municipaux de Marmoutier se trouve à cette même intersection, on peut penser que la visibilité et l'état du miroir convexe recevront une attention permanente.

La voie verte se poursuit avec une petite montée et un passage dans un bois pour passer le secteur où l'emprise de l'ancienne voie ferrée a été reconquise par l'urbanisation.

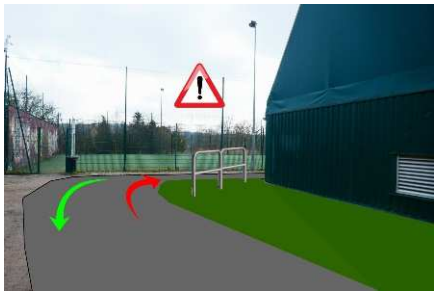
Au niveau de la rue du Sindelsberg, des containers de récupération du verre sont installés. Attention aux bris de verre qui pourraient causer des crevaisons. De l'autre côté de la rue, une nouvelle aire d'arrêt est installée. La voie continue en reprenant l'emprise de l'ancienne voie ferrée. En passant sur un ancien ouvrage, on aperçoit en contrebas dans un vallon une aire aménagée autour du lavoir du Fischhiesel, avec une gloriette et des tables en bordure d'un ruisseau. Il serait intéressant de pouvoir y accéder depuis la voie verte.

La voie verte arrive sur la rue de la Gare à Marmoutier. Si un Stop devrait être installé au niveau de l'embranchement, dans le sens inverse, en direction de Saverne, les usagers doivent effectuer un « tourne-à-gauche » sans visibilité sur les véhicules montant. Ceci étant, quand les véhicules montent, le moteur fait assez de bruit pour qu'on les entende venir. Comme la montée est raide, ils sont aussi assez vite à l'arrêt s'ils lèvent le pied de l'accélérateur en voyant un cycliste un peu mal engagé devant eux (sauf si le montant gauche de leur parebrise le masque).

La rue de la Gare est en voie partagée mais la circulation est très faible. L'aménagement de la voie verte à l'arrière de l'ancienne gare était en cours lors de notre passage. L'accès se fait entre des places de stationnement. Il faudra bien veiller à ce que cet accès reste libre et que la visibilité soit bonne de part et d'autre.

L'ancienne gare est un superbe bâtiment dans lequel il serait possible de proposer des services et/ou d'aménager un accueil ou un hébergement pour les itinérants. D'autant qu'elle est entourée d'un bel espace de verdure, avec une aire jeux pour enfants, et point particulier, un circuit d'initiation à la sécurité routière en forme de … bretzel !!

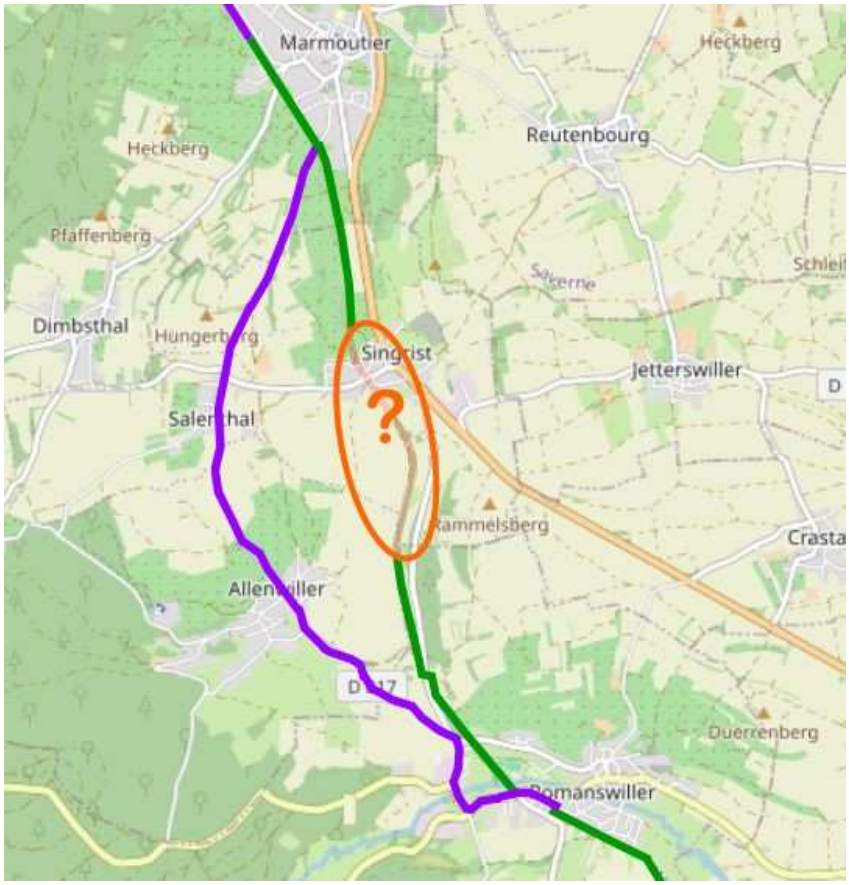
La voie verte se poursuit en direction des terrains de tennis. Comme les travaux étaient encore en cours, nous avons proposé une petite modification pour améliorer la visibilité dans le virage contournant les cours couverts.



La partie entre les terrains de tennis et le club canin était encore en travaux, avec une passerelle posée au dessus de la rue Quartier Saint Denis. Ce sera sans nul doute un passage de bonne qualité une fois réalisé.

La voie verte passe en voie partagée sur une 100aine de mètres entre le club canin et la montée vers le Hungerberg. Au niveau du club canin, il faudra veiller à ce que les sorties de stationnement des véhicules ne se fassent pas en marche arrière sur la voie verte juste au niveau de la paroi opaque (installée pour éviter que les cyclistes perturbent les séances d'éducation canine).

La voie verte a été aménagé ensuite jusqu'au bas du village de Singrist, avant le passage du tunnel, qui reste encore à valider. La solution pour l'instant est de rester sur le parcours de l'itinéraire entre Saverne et Wasselonne, en passant par le Hungerberg (avec une belle montée … ou une bonne descente), Salenthal, puis Allenwiller par la RD 817, pour rejoindre Romanswiller au niveau de la rue de la Gare.



La nouvelle voie verte aménagée en direction de Singrist serpente entre les arbres, ce qui donne un peu de variété à une section qui sinon aurait été un peu trop rectiligne.

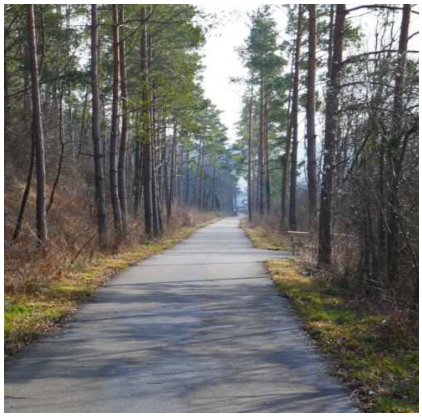
En arrivant sur Singrist, un gros ouvrage est implanté sur l'ancienne voie ferrée qui devra être contourné pour accéder à l'entrée Nord du tunnel. Du côté de l'entrée Sud du tunnel, d'importants travaux de terrassements avaient été engagés en 2023 et ont été arrêtés dans l'attente d'une validation du passage par le tunnel.

Côté Nord

Côté Sud

De son côté, la Communauté de Communes Mossig et Vignoble a déjà réalisé l'aménagement de l'ancienne voie ferrée jusqu'à la limite du ban communal de Romanswiller. La traversée de troupeaux est mentionnée par des panneaux. Un aménagement avec des passages canadiens et portillons pour piétons pourrait être installé à cet endroit.

La voie verte rejoint ensuite la RD 917. Une aire d'arrêt est également déjà en place.



La traversée de la RD 917 est un point délicat de la véloroute. Avec une belle ligne droite, les voitures descendent vite en venant de Singrist. Cependant, la visibilité est bonne pour les usagers de la voie verte. Pour l'autre côté, les véhicules venant de Romanswiller arrivent dans une courbe et sont moins visibles. Des bandes peintes au sol et une limitation à 70 km/h sont censés normalement les ralentir. Avec la force de l'habitude et les usagers étant quand même peu fréquents, les automobilistes finiront par ne plus prêter attention à ces panneaux. Un dispositif complémentaire pourrait être installé, détectant l'arrivée de cyclistes (ou de piétons) et déclenchant un signal lumineux clignotant de type « Traversée de piétons et cyclistes ».

Les potelets métalliques installés pour interdire l'accès aux véhicules sont dangereux. Surtout celui du côté de Singrist, peu visible en contrejour (soleil au Sud). D'autant qu'avec l'espace à côté, un véhicule peut largement passer. Du côté Romanswiller, le potelet est tout aussi dangereux, même s'il est un peu plus visible. Il y a eu des accidents graves avec ces dispositifs. Notamment lorsqu'on arrive en groupe, les premiers le voient, l'annoncent éventuellement aux suivants, mais les suivants ne le voient pas nécessairement. Une demi-barrière positionnée à une 20aine de mètres de l'intersection, avec un marquage au sol, serait plus sécurisant et tout autant de nature à interdire l'accès des véhicules.

La voie verte continue en direction de Romanswiller sur 1 km en passant sur les viaducs de la vallée de la Mossig, pour arriver sur la RD 224 en face de la rue de la Gare.

1-2 – De Romanswiller à Soultz les Bains

A partir de Romanswiller, l'ancienne voie ferrée est aménagée en voie verte jusqu'au giratoire du Kronthal à Marlenheim sur 6,7 km. Elle est aussi appelée « piste cyclable des coteaux de la Mossig ».

Pour la traversée de la RD 224, il n'y a pas de signalisation de continuité de la voie verte vers la rue de la Gare. Dans l'autre sens, même s'il parait évident que l'on va continuer sur la voie verte située en face, le panneau directionnel n'est pas totalement évident. Doit–on continuer par la route ou par la voie verte ? Tant que le passage du tunnel de Singrist n'est pas réalisé, il est vrai qu'il faut prendre par la RD 224 en direction d'Allenwiller et Salenthal. Cependant, dès la réalisation du passage dans le tunnel, il faudra revoir la signalisation au niveau de cette intersection.

Après 300 m dans la rue de la Gare, on arrive à l'ancienne gare de Romanswiller pour prendre le début de la voie verte. La signalisation n'est pas bien visible pour quelqu'un qui ne connait pas et peut facilement passer à côté du panonceau Dv et continuer tout droit. Un parc public avec tables, bancs et jeux d'enfants, se trouve juste en face de l'ancienne gare.

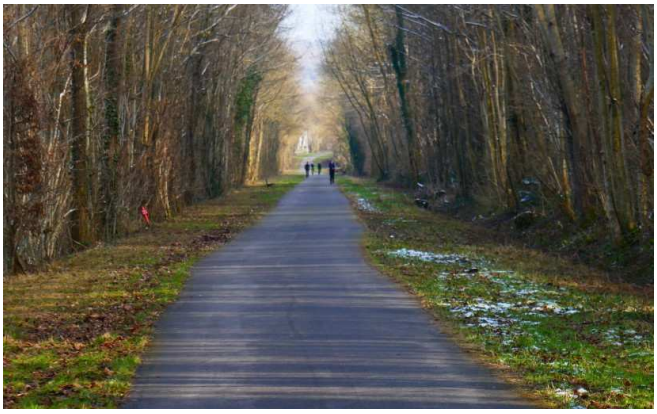
Le virage de la voie verte autour de l'ancienne gare, bien clôturée, manque totalement de visibilité. Le marquage au sol est presque totalement effacé. Si un marquage au sol est repeint, il faudrait le décaler légèrement de l'axe central vers l'extérieur du virage. Car, avec une paroi dans l'intérieur du virage, et sachant qu'un cycliste à tendance à se pencher dans un virage, celui qui arrivera de Marlenheim ne sera pas nécessairement pile dans sa « demi voie » mais plutôt bien au centre. Il faudrait donc

lui laisser un peu plus de place. Celui qui viendra de Saverne aura une demi-voie un peu plus réduite. La ligne continue aura tendance à le faire se déporter un peu plus vers l'extérieur du virage. Cela permettrait d'éviter des collisions potentielles.

La voie est ensuite bordée d'un bel espace avec une superbe vue sur les environs. Il n'y a qu'une seule table et quelques bancs. Cet espace serait idéal pour accueillir plus d'équipements et une belle aire d'arrêt. La voie verte se poursuit ensuite en direction de Wasselonne. Elle est limitée à 20 km/h. Elle a souvent la priorité sur les petites voies et les chemins qui la coupent.

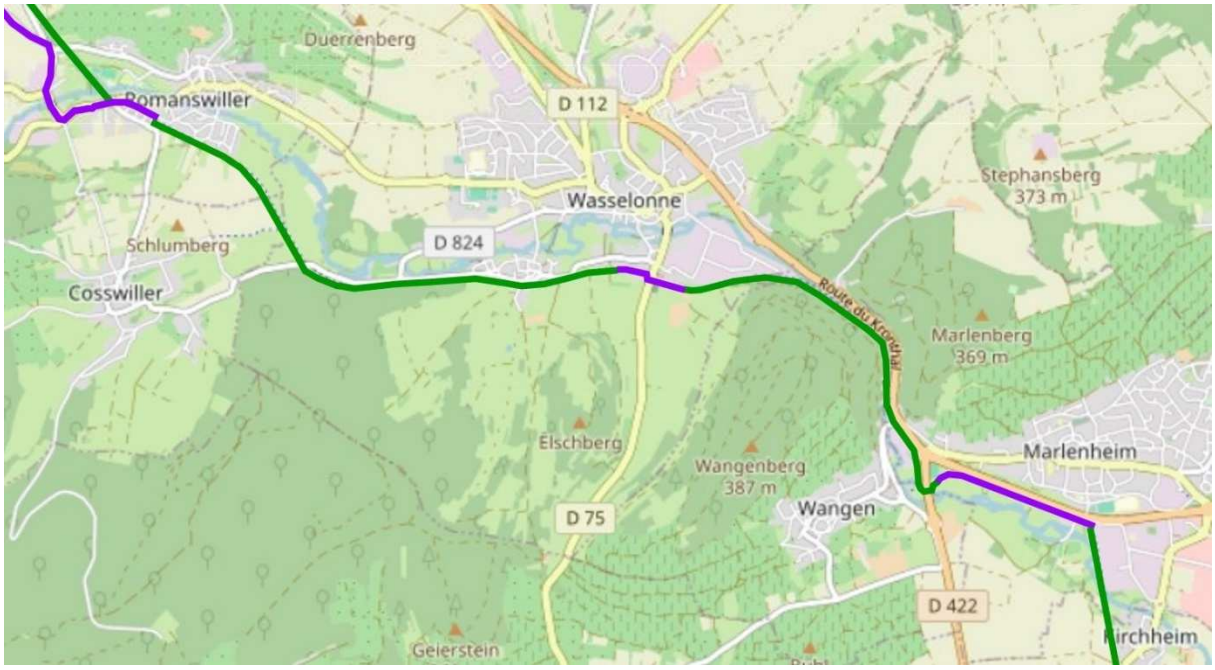
L'intersection avec la RD 824 est à nouveau un point délicat. L'aménagement est cependant suffisamment contraignant pour que les usagers comprennent qu'il y a un danger potentiel et soient incités à le respecter. Même si certains ne prendront pas les petits virages balisés mais couperont tout droit pour continuer en face.

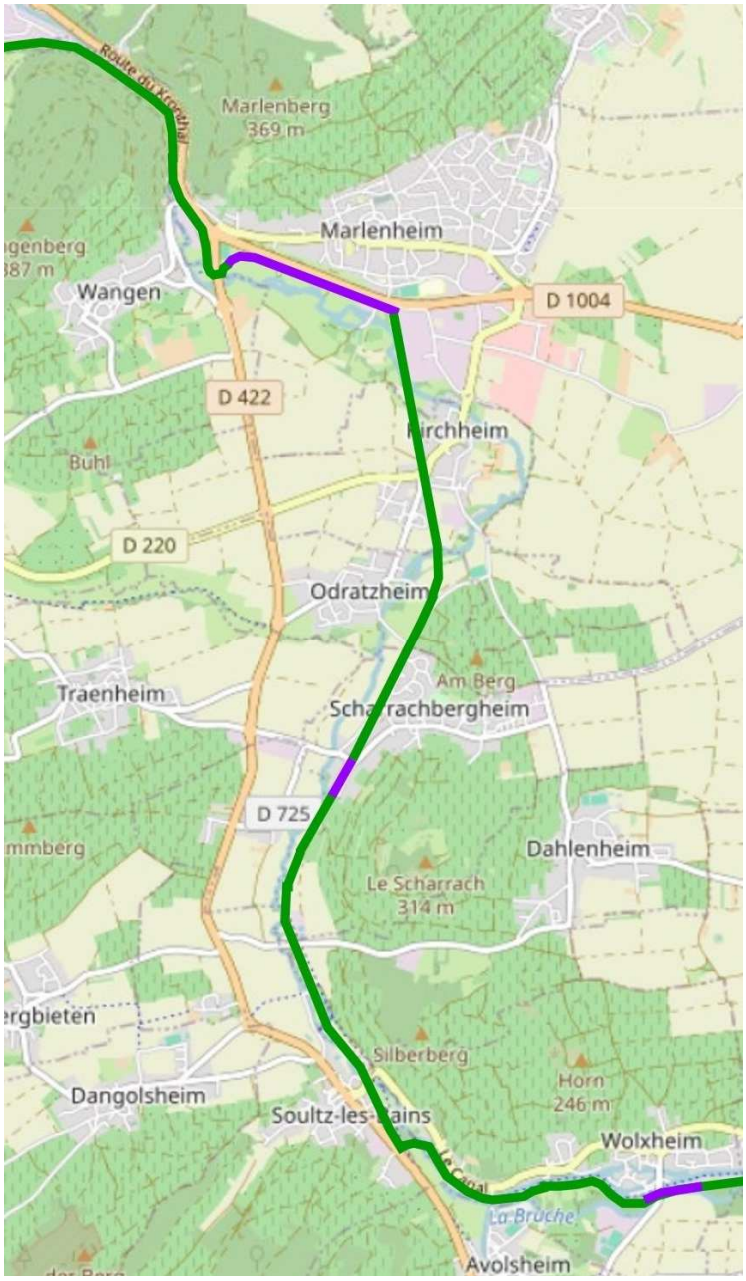
La voie verte se poursuit ensuite sur 2 km jusqu'à la rue du Chemin de Fer à Wasselonne, en passant à côté de l'ancienne gare de Papiermuehle, de plusieurs aires d'arrêt à Brechlingn. Certaines intersections sont prioritaires pour la voie verte.



Le **marquage au sol avec la figurine cycliste** laisse à penser qu'il s'agit d'une **piste cyclable**. Cela donne de la légitimité aux cyclistes qui roulent vite (cyclosportifs) alors que cette voie est une **voie verte (panneau C115)**. Le partage de la voie est la règle, après priorité aux plus lents, piétons notamment. La vitesse est à 20km/h, ce qui est déjà une bonne chose, notamment vis-à-vis des cyclosportifs ou des personnes en VAE (assistance bridée à 25 km/h). Cependant, il faut veiller à ce que cette signalisation contradictoire ne génère pas des conflits entre usagers.

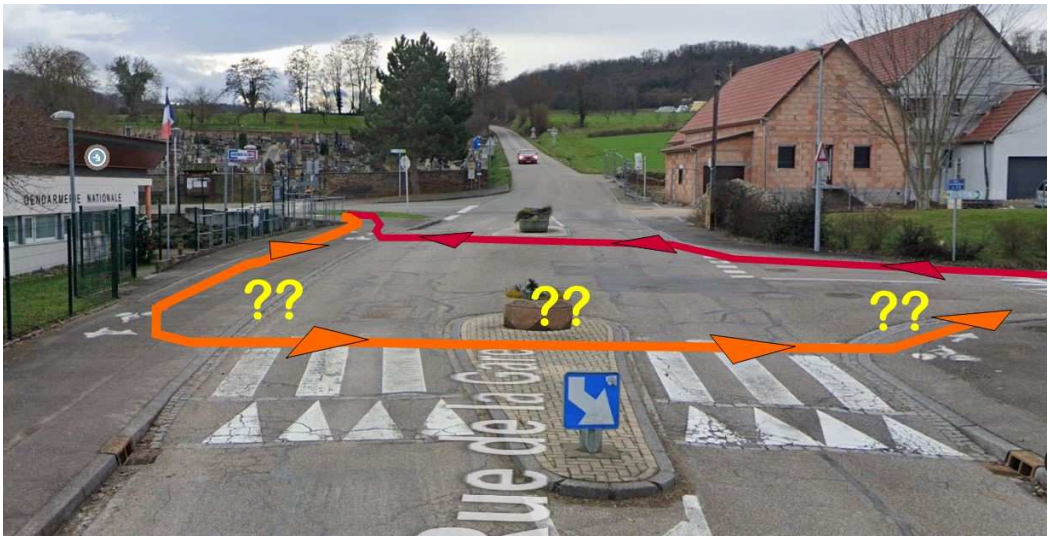
Est-ce une piste cyclable ou une voie verte ?


Duerrenberg
Romanswiller
D 112
Wasselonne
Stephansberg
373 m
Schlumberg
D 824
Cosswiller
Route du Kreuzthal
Marlenberg
369 m
Elschberg
Wangenberg
387 m
Marlenheim
D 75
Wangen
D 422
Geierstein


Route du Kreuzthal
Marlenberg
369 m
Marlenheim
Wangen
D 1004
D 422
Kirchheim
Bühl
D 220
Odratzheim
Am Berg
Traenheim
D 725
Dahlenheim
Le Scharrach
314 m
Silberberg
Horn
246 m
Dangolsheim
Wolxheim
La Bruche
Avolsheim

La voie verte s'interrompt au niveau de la rue du Chemin de Fer, avec un « Cédez-le-passage », ce qui est étonnant car il s'agit d'une impasse et d'un parking ou d'une place de retournement. La voie se serait interrompue 100 m avant pour devenir la rue en voie partagée, ce parking n'aurait pas été prioritaire sur la circulation de la rue.

La signalisation au sol du carrefour de la rue du Chemin de Fer avec la RD 75 devrait être reprise car elle n'est plus trop compréhensible. Les panneaux ne sont pas tous bien placés et le marquage au sol est effacé. Il ne nous semble pas nécessaire de refaire le marquage au sol tel qu'initialement réalisé. La présence du plateau ralentisseur, la limitation à 30 km/h, les ilots de protection de la zone centrale font que les cyclistes peuvent s'engager une fois que la voie est libre pour franchir les deux voies en une seule traversée ininterrompue.



Après 300 m dans la rue du Wangenberg et l'accès aux jardins familiaux, la voie verte se poursuit sur 2,3 km en passant par le Kronthal.

À l'arrivée sur Marlenheim, **le passage du grand giratoire du Kronthal est assez dangereux**. Quand on a roulé pendant autant de kilomètres en site propre, sans se soucier de la circulation, sans trop s'arrêter aux intersections, on ne s'attend pas à avoir une intersection où **le « Stop » est absolument imposé**. D'ailleurs **les lignes d'effet des « Stop » ont passablement disparues**.

Si en venant du Sud, on a une bonne vue de la situation, en venant de Wasselonne, les véhicules nous arrivent par le trois-quart arrière. Et certains véhicules sortent assez rapidement du giratoire juste devant ce « Stop ». Certains automobilistes hésitent à freiner ou à s'arrêter par crainte de se faire rentrer dedans par un autre véhicule venant du giratoire et qui ne s'attend pas et ne comprend pas pourquoi le véhicule devant eux s'arrête (ils ne voient pas nécessairement les cyclistes).

Il faudrait **repeindre les lignes des « Stop »** et éventuellement **installer deux demi-barrières en chicane suffisamment espacées** pour faciliter le passage de tous types d'usagers (trike, tandem, remorque, …) mais de nature à leur faire prendre conscience d'un contexte différent. Un **marquage au sol indiquant « Carrefour dangereux »** ne serait pas inutile non plus. Ces demi-barrières seraient à placer même avant le passage des piétons venant de la traversée piétonne du giratoire (itinéraire piéton arrêt de car / aire de covoiturage-abri vélos).

L'itinéraire se poursuit en contrebas de la RD 422 avant de passer sous le pont, sans grande visibilité, en entrée comme en sortie du passage sous le pont. La voie est large mais il serait bien de matérialiser quand même une ligne de séparation. Comme pour la gare de Romanswiller, du fait de l'effet paroi de la culée du pont, cette ligne devrait être un peu excentrée vers l'extérieur des virages

Peu après ce passage sous le pont, la voie verte s'arrête pour devenir une voie partagée très large, avec très peu de trafic, jusqu'à l'intersection de la déchetterie.

A partir de la déchetterie de Marlenheim, l'itinéraire est une voie verte qui nous mène jusqu'à Soultz les Bains à 7 km. Marlenheim est également le point de départ de la véloroute du vignoble d'Alsace qui rejoint la ville de Thann 140 km plus au Sud en longeant le piémont alsacien des Vosges.

Quelques intersections sont quand même un peu dangereuses, comme à Kirchheim ou avec la RD 118 au niveau de la station d'épuration de la Basse Mossig.

A Kirchheim, en venant de Marlenhaim, la traversée de la rue de Westhoffen (RD 220) se fait juste en sortie d'un virage. Dans ce village, les véhicules roulent « normalement » à 40 km/h. Mais, même avec ce virage, certains véhicules arrivent vite. Il **faudrait limiter la vitesse à 30 km/h** au niveau de cette intersection avec la voie verte.

De l'autre côté de la rue, c'est un muret et une imposante haie (bien taillée) qui masque la visibilité.

La voie verte se poursuit en direction de Scharrachbergheim. Dans ce village, il est intéressant de remarquer comment la présence de deux chicanes encadrant une section de 300 m suffit à détourner les cyclosportifs vers la rue de la Féodalité. Cela peut être un moyen pour réguler la présence de cyclistes trop rapides sur des sections de voie verte trop étroites ou très fréquentées par les piétons.

A Scharrachbergheim, l'itinéraire emprunte la rue des Jardins qui dessert l'école. Cette rue est classée en zone de rencontre et interdite à la circulation aux horaires d'entrée et de sortie d'école, sauf pour les vélos.

200 m après la sortie du village, on trouve un abri avec des tables en bord de Mossig.

La traversée de la RD 118 devrait être nettement plus sécurisée. Les véhicules qui descendent de la grande ligne droite en venant de Dahlenheim arrivent très vite. Les légères courbures de la voie verte, encadrées de lisses en bois, sont censés alertés les usagers de la voie verte qu'ils abordent une situation particulière. Du côté Sud, il y a un grand marquage au sol « STOP ». Cependant, ce n'est pas suffisamment explicite par rapport au danger de la traversée de cette route qui impose de vraiment marquer le « Stop ». Il faudrait rajouter des demi-barrières en chicane, relativement espacées, pour ralentir les cyclistes. Des panneaux indiquant une traversée dangereuse serait utile. Et enfin, un **dispositif détectant la venue d'un cycliste** pourrait actionner un signal clignotant alertant les automobilistes :

« Cyclistes en approche » ou **« Attention traversée de piétons et cyclistes »**.

On retrouve un peu plus loin le même type d'aménagement d'intersection pour le passage de la RD 745 à l'entrée de Soultz les Bains. A cet endroit, la route fait un virage à 90° et donc les voitures ralentissent fortement. Les risques sont moindres. Aussi, il n'y a pas de différenciation marquée entre une intersection véritablement dangereuse et une autre qui l'est bien moins. Du coup, les usagers n'associent pas un aménagement de ce type à un réel danger.

On arrive ensuite à Soultz les Bains au carrefour des véloroutes. On retrouve l'Eurovelo 5 qui vient de Strasbourg et se poursuit vers le Sud par le Piémont alsacien et la véloroute du vignoble d'Alsace. Il est à noter que la V52 est déjà mentionnée sur les panneaux directionnels.

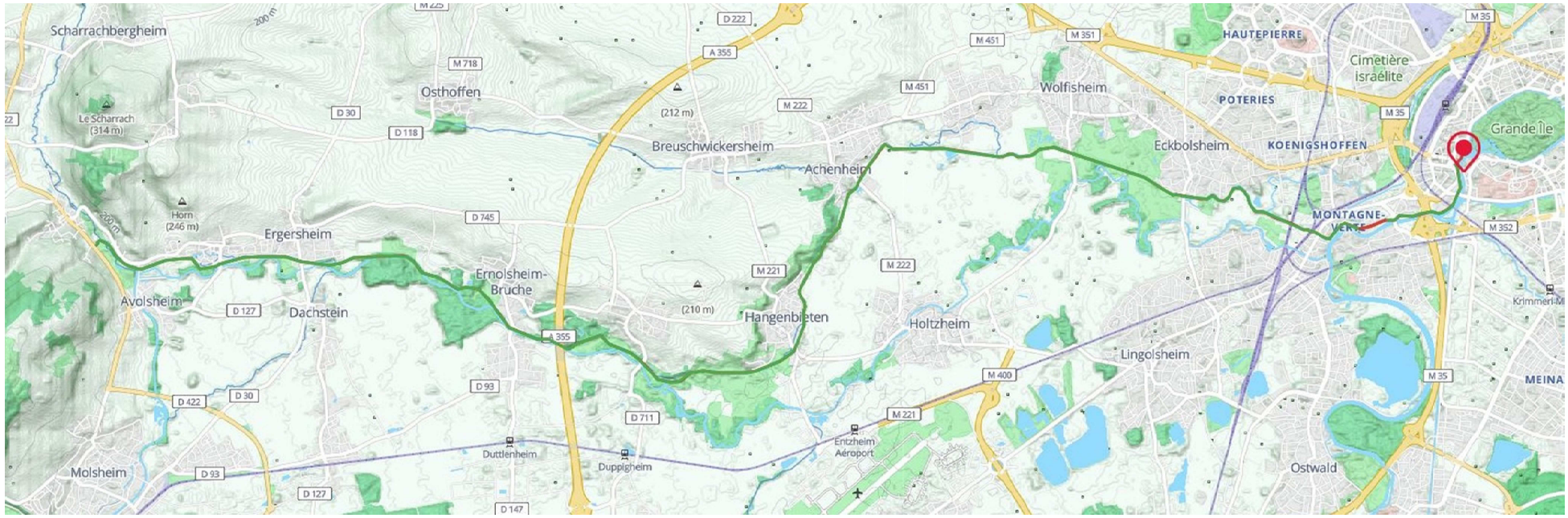
Une aire d'arrêt est installée à cette intersection, avec tables, bancs et une fontaine à eau … mais qui ne fonctionnait pas en février 2025 (mise hors gel ?).

1-3 – De Soultz les Bains à Strasbourg

A partir de la jonction avec l'Eurovelo 5 à Soultz les Bains, la V52 emprunte le canal de la Bruche sur 20 km en direction de Strasbourg. La voie est assez étroite sur le chemin de halage de ce canal et la fréquentation peut être importante certains jours et à certaine période de l'année. La cohabitation peut être quelquefois difficile.

Le canal fut construit par Vauban pour transporter les pierres en grès des Vosges pour la construction des fortifications de Strasbourg. Ce canal constitue un élément fort du patrimoine alsacien, avec ses anciennes maisons éclusières et autres lavoirs. Longeant le coteau Nord de la vallée de la Bruche, le canal est très sinueux, ce qui contribue également à son attrait.

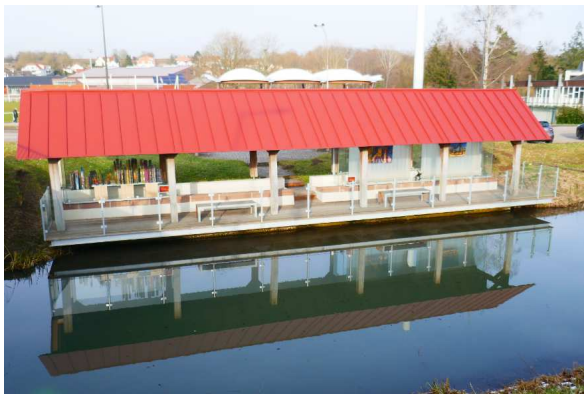
Avec un statut de zone de rencontre au début à Wolxheim, cet itinéraire est une voie interdite à la circulation des véhicules motorisés, limitée à 20 km/h, sauf sur de courtes sections où le chemin de halage dessert des habitations et est en voie partagée. La voie du canal de la Bruche est donnée comme une piste cyclable. Elle n'a pas le statut de voie verte.



Carte site Alsace à vélo – véloroute du canal de la Bruche

Mis à part la largeur de la voie au regard de la fréquentation, nous n'avons que quelques remarques et mentions sur l'aménagement de cet itinéraire d'une grande qualité.

On trouve tout au long du parcours des aires d'arrêt, directement ou à proximité de l'itinéraire. Certaines sont équipées de bornes d'outillage ou de point de recharge de VAE, comme ci-dessous à Wolxheim, ou encore au niveau de la salle polyvalente d'Ergersheim. Un ancien lavoir a été réhabilité à Ernolsheim sur Bruche. Une aire de jeux pour enfants se trouve à Achenheim. Un bloc sanitaires est également présent à Oberschaeffolsheim.



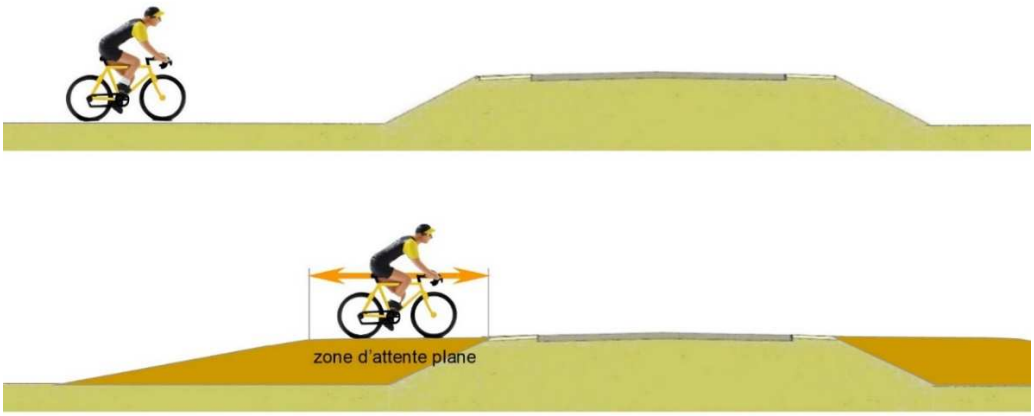
A noter aussi l'installation du « Ravito des cyclos » à Ernolsheim sur Bruche dans une ancienne maison éclusière du canal. Situé à 18 km du centre de Strasbourg, ce lieu est devenu une étape importante de l'itinéraire, très prisée des strasbourgeois.

Le Ravito des Cyclos

Les traversées de voies routières sont assez bien sécurisées, notamment à Wolfisheim et Eckbolsheim où les traversées sont régulées par des feux tricolores.

La traversée de la route M 111 à Kolbsheim se fait avec des accès de part et d'autre en pente. Comme nous l'avons évoqué pour la rue de Dettwiller à Saverne, un démarrage en pente est toujours plus difficile, particulièrement pour les enfants qui ont plus de mal à trouver leur équilibre avant de s'engager, ce qui peut être dangereux s'ils tardent un peu. Pour cette traversée, la pente est un peu plus prononcée.

Pour faciliter l'insertion rapide des cyclistes sur la chaussée, il faudrait qu'ils puissent bénéficier d'une plateforme rehaussée, relativement plane de chaque côté de la route, pour disposer d'une zone d'attente pouvant accueillir un petit groupe comme une famille avec enfants. Cela permet de redémarrer plus facilement et de traverser plus rapidement.



Statut de la voie du canal de la Bruche :

Le canal de la Bruche n'est pas classé en voie verte mais considéré et dénommé sur les supports de promotion comme une **piste cyclable**. Normalement, les piétons n'ont pas le droit de circuler dessus : article R 110-2 du Code de la Route = chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues et aux engins de déplacement personnel motorisés. Compte tenu de l'importante fréquentation par des marcheurs, de tous âges, il nous semblerait opportun que le **statut « voie verte »** soit adopté pour le canal de la Bruche.

Le décret n° 2022-635 du 22 avril 2022, modifiant certaines dispositions du code de la route relatives aux voies vertes, permet à certains véhicules d'y circuler ou d'y stationner dans l'intérêt du gestionnaire de la voie verte, mais également des autres affectations de la voie en cas de superposition d'affectation, notamment la desserte des propriétés riveraines. L'application de ce décret permettrait ainsi l'accès avec des véhicules aux habitations, équipements et installations situées sur le chemin de halage ou à proximité immédiate, si aucune autre solution n'est possible.

Il nous semblerait aussi important de **limiter la vitesse des cyclistes à 15 km/h**, voire **10 km/h** dans des secteurs très fréquentés où la largeur ne permet pas de circuler en toute sécurité, tant pour les piétons que pour les cyclistes. Bien évidemment, ces limitations de vitesse ne seront pas nécessairement respectées, notamment lorsqu'il y a peu de monde, à certaines périodes de la semaine ou de la journée, ou sur les sections éloignés des zones urbanisées. Les croisements de cyclistes resteront délicats même à petite vitesse. Toutefois, la limitation des vitesses freinera sûrement quelques ardeurs et avec le temps, ceux qui considèrent cette voie comme une piste d'entrainement trouveront sûrement d'autres terrains de jeux.

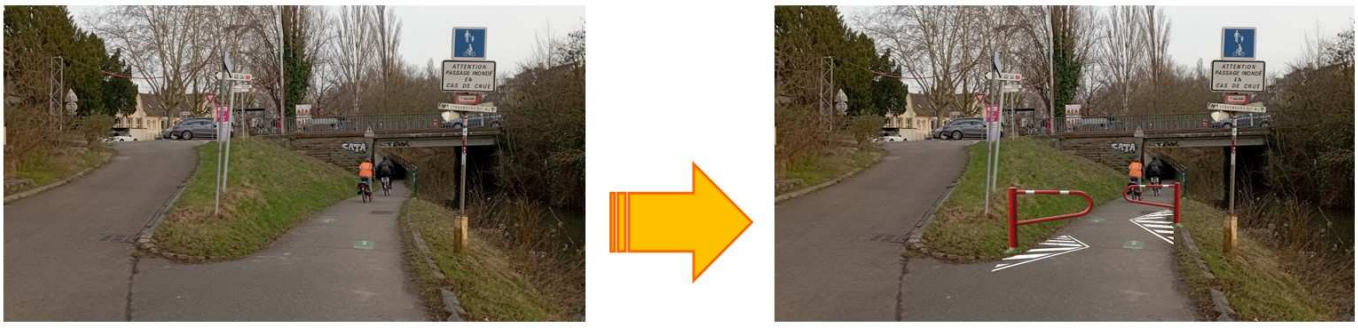
A partir de Kolbsheim, on arrive sur le territoire de l'Eurométropole de Strasbourg. La voie du canal de la Bruche sert de support pour l'itinéraire I du réseau VéloStras. La fréquentation peut donc y être plus importante avec les usagers pendulaires ou les déplacements locaux de courtes et moyennes distances. Un élargissement de la voie ou la recherche d'un itinéraire parallèle ayant plus une vocation de déplacement et de mobilité du quotidien permettrait de mieux concilier l'utilisation de la voie du canal de la Bruche avec une vocation plus de loisirs et de mixité piétons-cyclistes.

En arrivant sur le secteur de la Montagne Verte à Strasbourg, le franchissement d'ouvrage ferroviaires et routiers est particulièrement délicat, voire dangereux.

Si le premier passage sous les voies ferrées du contournement ferroviaire de Strasbourg offre suffisamment de visibilité, il serait bien de repeindre la séparation des sens de circulation.

Par contre, **le passage des voies ferrées par le quai du canal de la Bruche est nettement moins sécurisé**. La visibilité est insuffisante et la largeur de l'accès Ouest est tel que les cyclistes arrivent très vite. Il faudrait réaliser un marquage au sol imposant de s'engager suffisamment du côté du canal pour laisser la place à ceux qui sortent du passage. Il faut en effet tenir du compte qu'un cycliste se penche dans les virages. En sortant de ce passage, il serait décalé du mur et donc un peu plus au centre de la voie. Il faut donc que ceux qui entrent soient déportés plus sur leur droite. Et il faudrait aussi prolonger le marquage en dehors du passage pour que les usagers se voient en entrant ou en sortant de ce passage.

Le passage sous la route de Schirmeck est encore plus étroit. Un franchissement d'un des itinéraires du réseau Vélostras par un passage aussi étroit n'est pas compatible avec les flux potentiellement générés et attendus à terme sur ce réseau. Si la signalisation impose de mettre pieds à terre, bien peu le font. Pour limiter le passage des cyclistes rapides, soit sportifs, soit pendulaires, il faudrait installer des demi-barrières de chaque côté et renforcer la mention « Pieds à terre » avec un marquage au sol. Ou alors, réserver ce passage aux seuls piétons et en parallèle, assurer alors une traversée sécurisée de la route de Schirmeck au niveau supérieur, entre le quai du canal de la Bruche et le quai de la Flassmatt / rue de Dorlisheim.



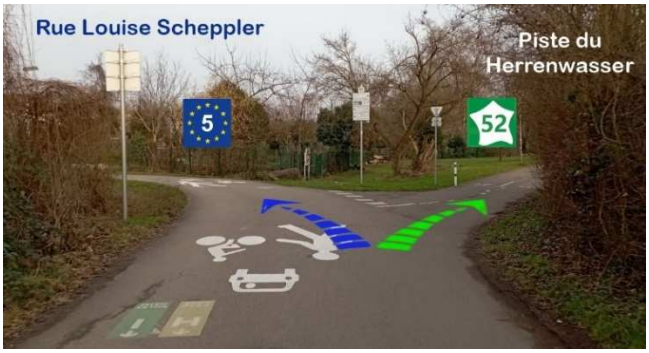
Pour la suite du parcours vers le centre de Strasbourg, le tracé retenu pour l'Eurovélo 5 nous semble idéal. Il emprunte les parcs situés le long de l'Ill, avec quelques passages sous des ponts routiers.

Il y a une partie en voie partagée sur 400 m par le quai du Brulig, en zone 30 et avec très peu de trafic. L'itinéraire quitte cette rue pour prendre une piste cyclable qui prend un tournant à 90° pour devenir un espace mixte piéton-cycliste.

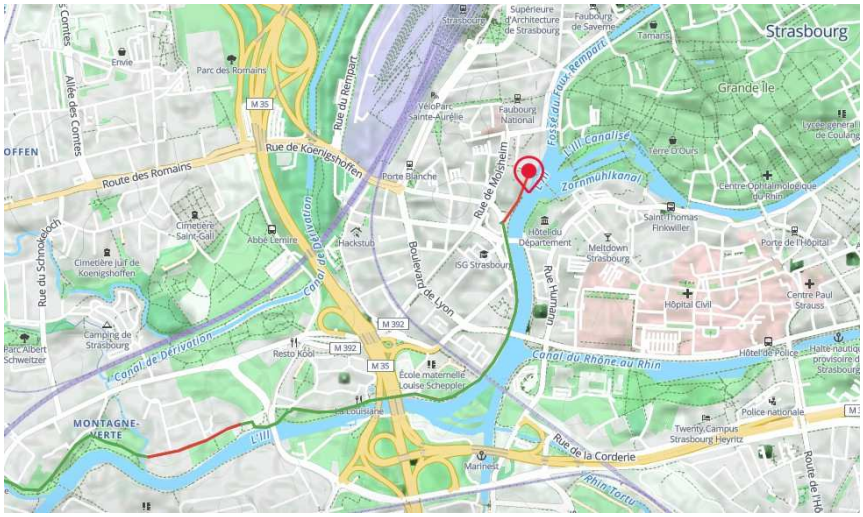
Le mât des panneaux est très mal placé, juste dans le virage. Comme mentionné plus haut, dans un virage, les cyclistes se penchent vers l'intérieur du virage. Quand il y a un mur … ou un support de signalisation, ils se déportent vers l'extérieur du virage. Dans le cas présent, cela les fait dévier vers le potelet situé au beau milieu, potelet que l'on ne voit qu'au dernier moment.

Il faudrait d'une part bien clarifier la nature de cette voie (piste cyclable ou mixité piétons-cyclistes) et d'autre part déplacer les panneaux sur le candélabre situé juste avant le virage, ou s'ils ne peuvent être fixés dessus, remettre un mât juste devant ce candélabre. Le potelet en métal pourrait également être déplacé ou remplacer par un autre support moins dangereux.

Après le passage sous le pont de la Montagne Verte et les viaducs autoroutiers, nous proposons de ne plus suivre l'itinéraire de l'Eurovélo 5 qui se dirige vers le pont Louis Pasteur pour prendre la rive Nord du canal du Rhône au Rhin et contourner le centre de Strasbourg par l'Est.



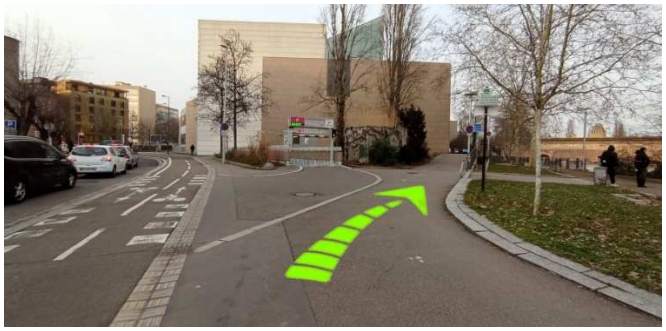
Pour la V52 qui relie Paris à Strasbourg, il nous semble évident de rejoindre directement le centre-ville. L'itinéraire auquel nous avons pensé correspond exactement à celui présenté sur le site « Alsace à vélo » pour le canal de la Bruche, à savoir rejoindre la place Hans-Jean Arp et le barrage couvert Vauban par la rive Ouest de l'Ill. Cet itinéraire bifurque donc par la piste du Herrenwasser pour se diriger vers le quai Marc Bloch, avec le passage sous le pont de la voie ferrée Strasbourg-Kehl et le pont Louis Pasteur.



Le marquage au sol sur le quai Marc Bloch est assez incompréhensible. Il y a certes le stationnement des cars de tourisme le long du trottoir qui demande un espace piétonnier pour permettre la descente des touristes de leur car, mais le basculement de la partie piétonne d'un côté puis de l'autre de la piste cyclable n'est pas bien évident. Et ceci, tant pour le trajet à suivre pour les piétons que pour le marquage des passages piétons, bien effacé par endroits et donc peu ou pas respecter par les cyclistes.

Il faudrait peut-être reprendre l'ensemble du marquage sur ces 200 m, avec des traversées piétonnes en biais plutôt qu'à angle droit. Cette zone pourrait éventuellement passer en **aire piétonne**, limitant (théoriquement) la vitesse des cyclistes à l'allure du pas. Bien évidemment, en l'absence de piétons et de groupes de touristes, les cyclistes ne respecteront pas cette contrainte, mais en présence de piétons les cyclistes seront tenus de modérer leur vitesse. L'absence de figurines « cycliste » au sol et un marquage « Aire piétonne » seront de nature à indiquer aux cyclistes qu'ils ne sont plus prioritaires dans cet espace.

La V52 prendrait ensuite le passage entre l'Ill et le Musée d'Art Moderne pour arriver sur la place Hans-Jean Arp, avec une vue sur la Petite France. Un panneau avec un plan du réseau cyclable de Strasbourg serait utile à cet endroit, sauf contrainte liée aux monuments historiques ou au cadre paysager.



Pour la continuité éventuelle de la V52 en direction de Prague, une traversée de la ville de Strasbourg en direction de la passerelle des Deux Rives et de Kehl serait à identifier. Cependant, il faut que ce parcours passe par le centre de Strasbourg, à la différence de l'Eurovélo 5 et de l'Eurovélo 15 qui contournent complètement son centre.

2 – Analyse par critères

L'analyse du parcours alsacien de la V52 est présentée ici en se basant sur **6 critères** :

- Statut de la voie
- Qualité du revêtement
- Sécurité
- Signalisation
- Praticabilité
- Travaux

Le détail des 4 classes retenues pour chacun de ces critères est donné en annexe 1.

Les tableaux et les graphiques suivants donnent pour chacun de ces critères la répartition selon ces différentes classes, en km ou en % du linéaire total.

Statut de la voie

	VV	mixte	rue petite route	route	
Km	24,0	23,4	11,8	0,0	59,2
%	40,5%	39,5%	19,9%	0,0%	
	80%		20%		

Revêtement

	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	53,4	5,8	0,0	0,0	59,2
%	90,2%	9,8%	0,0%	0,0%	
	100%		0%		

Sécurité

	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	16,7	35,8	6,5	0,2	59,2
%	28,2%	60,5%	11,0%	0,3%	
	89%		11%		

Praticabilité

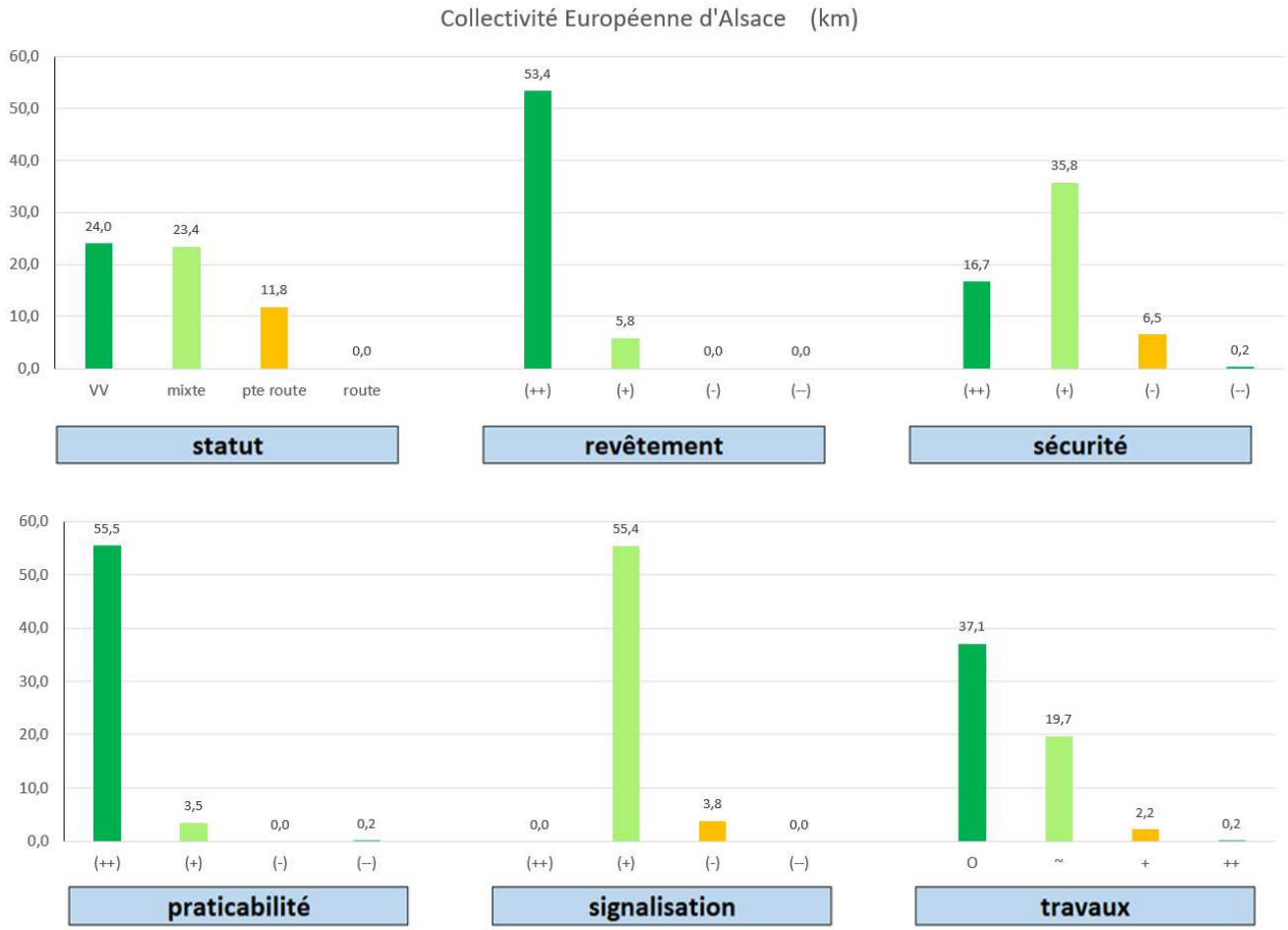
	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	55,5	3,5	0,0	0,2	59,2
%	93,8%	5,9%	0,0%	0,3%	
	100%		0%		

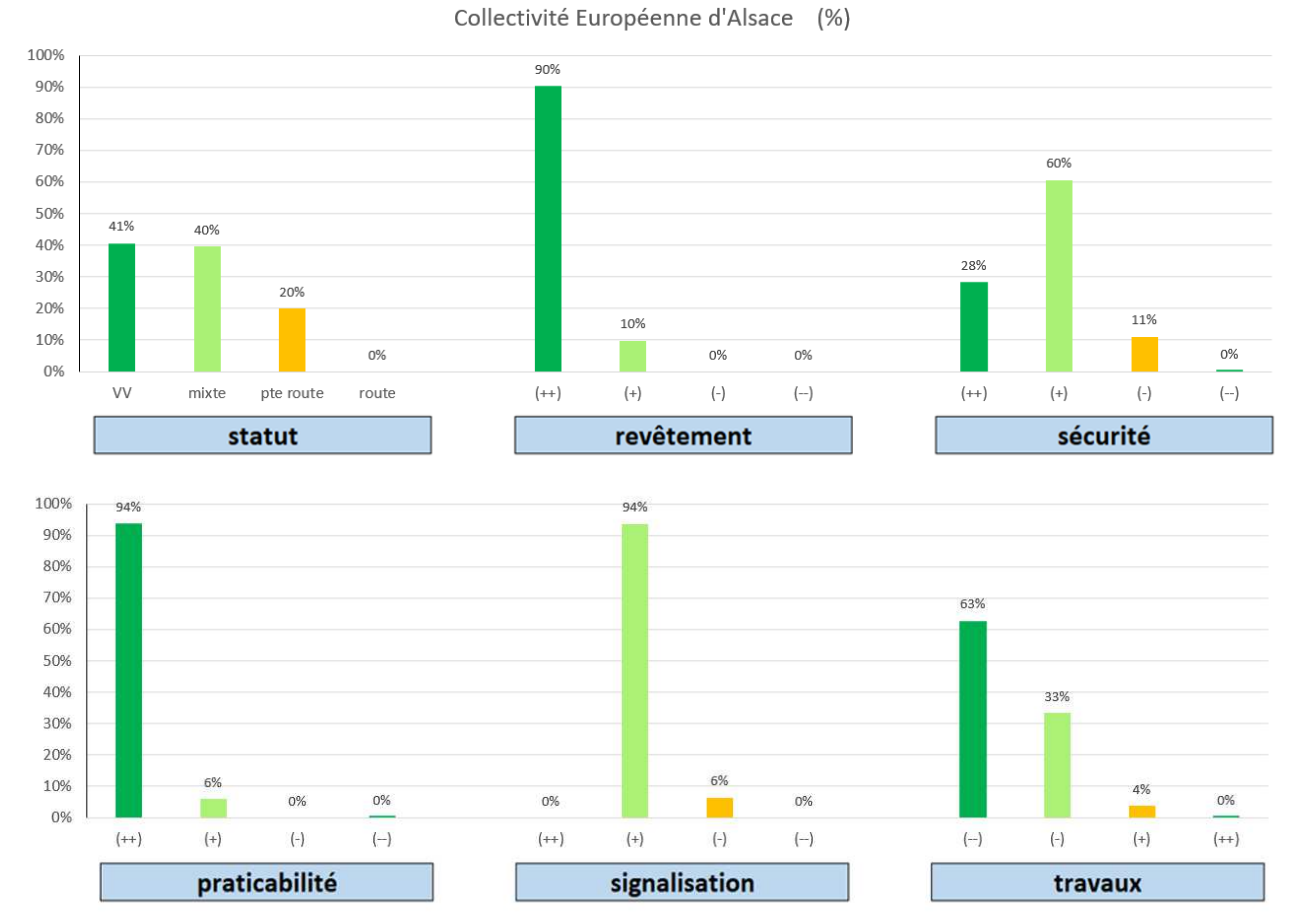
Signalisation

	(++)	(+)	(-)	(--)	
Km	0,0	55,4	3,8	0,0	59,2
%	0,0%	93,6%	6,4%	0,0%	
	94%		6%		

Travaux

	o	~	+	++	
Km	37,1	19,7	2,2	0,2	59,2
%	62,7%	33,3%	3,7%	0,3%	
	96%		4%		


Collectivité Européenne d'Alsace (km)
60,0
50,0
40,0
30,0
20,0
10,0
0,0
24,0
23,4
11,8
0,0
VV
mixte
pte route
route
statut
53,4
5,8
0,0
0,0
(++)
(+)
(-)
(--)
revêtement
16,7
35,8
6,5
0,2
(++)
(+)
(-)
(--)
sécurité
55,5
3,5
0,0
0,2
(++)
(+)
(-)
(--)
praticabilité
0,0
55,4
3,8
0,0
(++)
(+)
(-)
(--)
signalisation
37,1
19,7
2,2
0,2
O
~
+
++
travaux


Collectivité Européenne d'Alsace (%)
100%
90%
80%
70%
60%
50%
40%
30%
20%
10%
0%
41%
40%
20%
0%
VV
mixte
pte route
route
statut
90%
10%
0%
0%
(++)
(+)
(-)
(--)
revêtement
28%
60%
11%
0%
(++)
(+)
(-)
(--)
sécurité
94%
6%
0%
0%
(++)
(+)
(-)
(--)
praticabilité
0%
94%
6%
0%
(++)
(+)
(-)
(--)
signalisation
63%
33%
4%
0%
(--)
(-)
(+)
(++)
travaux

2-1 – Statut de la voie

Une grande partie du linéaire de la V52 en Alsace **(80 %)** est aménagée en site sécurisée :

- en voie verte sur le chemin de halage du canal de la Marne au Rhin au niveau de Saverne, puis sur l'ancienne voie ferrée Saverne-Molsheim, avec une partie encore en travaux en février 2025,
- en piste cyclable (dénomination utilisée) pour le canal de la Bruche.

Aussi, on peut considérer que **40 % du linéaire est en voie verte soit 24 km** et **40 % est constitué de pistes cyclables ou de voies « mixtes »**.

Le chemin de halage du canal de la Bruche ne peut être considéré comme une voie verte, de par la signalisation en place. Quelques petites sections sont en voie partagée pour les accès des maisons riveraines. Nous l'avons donc considéré comme une « voie mixte » car son appellation dans tous les documents consultés est **« piste cyclable »**. Comme évoqué plus haut, la présence de nombreux piétons sur cette voie inciterait à lui attribuer préférentiellement un statut de **« voie verte »**.

Nous avons comptabilisé **11,8 km en voie partagée sur de petites routes présentant un trafic relativement faible, soit 20 % du linéaire** de la V52 en Alsace. Cela concerne essentiellement la **traversée de Saverne** pour rejoindre la nouvelle voie verte en cours d'aménagement, du centre-ville au centre nautique (2,2 km), et les **6 km entre Marmoutier et Romanswiller** par la route du Hungerberg et la RD 817 entre Salenthal et Romanswiller, avec peut-être cette dernière portion un peu moins sécurisée car présentant un peu plus de trafic.

Pour le reste, ce sont des passages assez courts sur des petites portions de rue :

- Marmoutier : impasse du Chemin de Fer et rue de la Gare,
- Romanswiller : rue de la Gare,
- Wasselonne : rue du Chemin de Fer et rue du Wangenberg,
- Marlenheim : rue du Moulin, longeant la RD 1004 (1 200 m),
- Scharrachbergheim : rue des Jardins,
- Wolxheim : rue des Violettes,
- Ergersheim : accès salle polyvalente,
- Kolbsheim : accès maison éclusière,
- Hangenbieten : chemin de halage sur 100 m,
- Eckbolsheim : accès riverains « bord du canal »,
- Montagne Verte : quai du canal de la Bruche, quai du Brulig.

Les 6 km sur routes entre Marmoutier, Salenthal, AllenWiller et Romanswiller devraient prochainement être remplacés par 4,9 km de voie verte, une fois le passage du tunnel de Singrist validé et les travaux réalisés. Cela porterait le pourcentage en voie verte à **49 %** et celui sur petites routes diminuerait à **10 %**.

Nous n'avons pas identifié de portions sur routes présentant un trafic important ou des vitesses élevées.

2-2 – Revêtement

Compte tenu des voies empruntées, que ce soit les parties aménagées en voie verte ou piste cyclable mais aussi les passages par les rues ou certaines routes, la qualité des revêtements est globalement très bonne à **90 %**.

Les 10 % restant, soit 5,8 km, sont constitués des portions de voies vertes et de pistes cyclables en enrobé un peu plus ancien mais encore bien roulant, et les passages sur routes et rues aux revêtements satisfaisants. Il s'agit essentiellement de la traversée de Saverne par les rues et de la route entre Marmoutier et Salenthal par le Hungerberg.

Mis à part la partie à Marmoutier entre l'ancienne gare et la route de Salenthal actuellement en travaux, et qui devraient être aménagée avec un excellent enrobé, nous n'avons pas relevé de portions au revêtement peu roulant.

Nous ne doutons pas que le revêtement de la voie verte entre Marmoutier et Romanswiller par le tunnel de Singrist sera également de très bonne qualité.

2-3 – Sécurité

Pour évaluer la sécurité, nous avons considéré comme réalisé l'aménagement de la voie verte sur l'ancienne voie ferre entre Saverne et Marmoutier, même si une petite portion restait encore à réaliser en février 2025 lors de notre visite de terrain. Par contre, comme le passage par le tunnel de Singrist n'est pas encore acté, nous avons pris en compte l'itinéraire actuel par le Hungerberge, Salenthal et Allenwiller.

Nous avons donc considéré que **16,7 km, soit 28 % du parcours présentaient de bonnes conditions de sécurité**.

Les sections concernées sont :

- Voie verte entre Saverne (après la RD 1004) et Marmoutier (impasse du Chemin de Fer), même si la traversée de la RD 218 peut être un peu dangereuse,
- Voie verte à Marmoutier entre la rue Biegen et la rue de la Gare, et entre l'ancienne gare et le rue de Salenthal (travaux en cours),
- Voie verte entre l'ancienne gare de Romanswiller et la rue du Chemin de Fer à Wasselonne,
- Voie verte de Wasselonne (rue du Wangenberg) au giratoire du Kronthal à Marlenheim,
- Voie verte de la déchetterie de Marlenheim à l'ancienne gare de Soultz les Bains, avec quand même les traversées de Kirchheim et de la RD 118 comme point dangereux.

Les secteurs où la sécurité est moins satisfaisante concernent principalement les parties en voie verte ou piste cyclable dont **les largeurs ne sont pas suffisantes**, ou adaptées aux flux d'usagers (piétons et cyclistes). Cela concerne principalement les **7 km de chemin de halage du canal de la Marne au Rhin dans la vallée de la Zorn**, et les **20 km du canal de la Bruche entre Soultz les Bains et la Montagne Verte** à Strasbourg. Le passage entre la Montagne Verte et le centre de Strasbourg peut être également considéré comme un peu moins sécurisé du fait des flux d'usagers sur ces voies dans un contexte urbain dense. Les portions empruntant des petites rues et routes à faible trafic, énumérés précédemment, sont également concernées. Enfin, nous avons également intégré les sections avec de fortes pentes (descentes un peu raides) au niveau du centre nautique de Saverne et du Hungerberg entre Marmoutier et Salenthal.

Au total, sont concernés **35,8 km, soit 60,5 % du linéaire**.

Ceci étant, en regroupant ces deux catégories, **le parcours de la V52 en Alsace est sécurisé à 89 %**.

Les seules portions où nous avons considéré que la sécurité n'était pas satisfaisante concernent la **traversée de Saverne** et la **route entre Salenthal, Allenwiller et Romanswiller (RD 817, RD 143 et RD 224)**. Sur ce dernier tronçon, on peut considérer que l'aménagement du tunnel de Singrist résoudra ce passage délicat.

Autrement, quelques traversées de routes constituent des secteurs à risques très ponctuels :

- **RD 1004 à Saverne,**
- **RD 218 et rue Biegen à Marmoutier,**
- **RD 917 à Romanswiller (après aménagement du tunnel de Singrist),**
- **Giratoire du Kronthal à Marlenheim,**
- **Rue de Westhoffen à Kirchheim,**
- **RD 118 à Dahlenheim.**

Le seul point très critique que nous ayons relevé en terme de sécurité est les **passages sous les voies ferrées et la route de Schirmeck à Montagne Verte à Strasbourg**. Le manque de visibilité, l'étroitesse des passages, les flux potentiels en zone urbaine sur un des axes du réseau Vélostras, méritent une attention particulière et une adaptation des lieux pour garantir la sécurité de tous les usagers, cyclistes comme piétons.

2-4 – Praticabilité

La « praticabilité » est une notion « intégrative » de l'ensemble des critères précédents. Elle traduit la perception globale du parcours, tant au niveau de la qualité des aménagements, du confort, de la sécurité. Elle est regardée à la fois du point de vue du type de vélo qui peut l'emprunter, mais aussi du type d'usagers, et en particulier en considérant la sécurité pour une famille avec enfants.

On peut considérer que **la V52 est praticable quasiment à 94 % en Alsace**.

Les **6 % restant concernent la traversée de Saverne** en empruntant des rues avec un peu plus de trafic, tout en restant pour autant praticables en matière de revêtement.

Certains secteurs ou passages que nous avons mentionnés au fil de la présentation sont un peu moins praticables que d'autres. On peut citer :

- Passage étroit sous la RD 912 à l'écluse n° 29 de Saverne,
- Virage des terrains de tennis à Marmoutier,
- Virage sans visibilité au niveau de l'ancienne gare de Romanswiller,
- Traversée de la rue de la Gare (RD 75) à Wasselonne (marquage au sol à modifier),

- Traversées au niveau du giratoire du Kronthal à Marlenheim,
- Passage sous le pont de la RD 422 sur la Mossig à Marlenheim,
- Traversée de la rue de Westhoffen à Kirchheim,
- Traversée de la M 111 à Kolbsheim,
- Virage quai du Brulig (mât de signalisation + potelet),
- Quai Marc Bloch à Strasbourg (marquages au sol).

Comme pour la sécurité, le seul secteur difficilement praticable est constitué des passages sous les voies ferrées et surtout sous la route de Schirmeck à la Montagne Verte à Strasbourg.

2-5 – Signalisation

La V52 ne dispose pas à ce jour d'une identité propre en dehors de l'identifiant national « 52 ». Il n'existe pas encore de notice de signalisation spécifique à cet itinéraire. Les dispositions générales de la signalisation cyclable s'appliquent.

En Alsace, les seuls panneaux mentionnant la V52 que nous ayons vus se trouvent à Saverne et à Soultz les Bains.

Même si la signalisation n'intègre pas encore le logo de la V52, **le parcours de la « future » V52 peut être considéré actuellement comme balisé à 94 %**.

Ce balisage se base sur la signalisation déjà posé par la Collectivité européenne d'Alsace. Il indique les destinations et les distances ce qui donne des indications essentielles.

Pour la vallée de la Zorn, le balisage se base sur l'Eurovélo 5. Pour la liaison entre Saverne et Molsheim, un balisage est en place sur l'itinéraire n° 30 passant actuellement par Gottenhouse, Marmoutier, Salenthal, Allenwiller, jusqu'à Romanswiller, puis par la voie verte existante jusqu'à Soultz les Bains. Pour le canal de la Bruche, le balisage se cale à nouveau sur l'Eurovélo 5.

Aussi, nous pouvons considérer que le balisage est satisfaisant à la seule nuance de l'absence du logo V52.

Pour l'instant, seul la traversée de Saverne n'est pas balisée dans l'attente de l'achèvement de la voie verte entre Saverne et Marmoutier. La signalisation devrait être posée dans le courant de l'année 2025 sur cette section. Une fois la voie verte Saverne-Romanswiller achevée avec l'aménagement du tunnel de Singrist, l'ensemble du parcours pourrait assez rapidement indiquer le nouvel itinéraire de la V52.

Nous avons noté juste l'absence d'une indication au niveau de la rue de la Gare à Romanswiller en direction de Wasselonne / Marlenheim / Molsheim.

L'annexe 2 au présent rapport présente quelques panneaux observés sur la Collectivité européenne d'Alsace.

2-6 – Travaux

Dans la mesure où les travaux sont actuellement en cours pour l'aménagement de l'ancienne voie ferrée entre Saverne et Romanswiller, on peut considérer que l'ensemble du parcours de la V52 sera prochainement continu en Alsace, depuis la limite départementale avec la Moselle jusqu'au centre de Strasbourg. Seul le passage par le tunnel de Singrist est en suspens.

96 % du linéaire ne nécessitent pas de travaux.

Les 4 % restant concernent la **traversée de Saverne** pour une amélioration du parcours actuel en passant devant le château plutôt que par le quai du Château, et l'amélioration du revêtement de la rue de l'Orangerie et de la route Romaine.

Bien évidemment, **le passage sous les voies ferrées et de la route de Schirmeck dans le quartier de la Montagne Verte à Strasbourg est un secteur où il doit y avoir une réelle amélioration**, qui concerne à la fois la V52 et l'Eurovélo 5.

De nombreuses petites interventions pourraient améliorer les points mentionnés au paragraphe 2-4. Il s'agit souvent de marquages au sol ou de modifications légères d'implantation de mobiliers urbains ou de supports de signalisation.

Ne doutant pas qu'une réflexion approfondie ait été menée pour les traversées de routes mentionnées au paragraphe 2-3, si des améliorations sont encore possibles, il faudrait pouvoir les mettre en œuvre pour garantir les meilleures conditions de sécurité pour ces points dangereux.

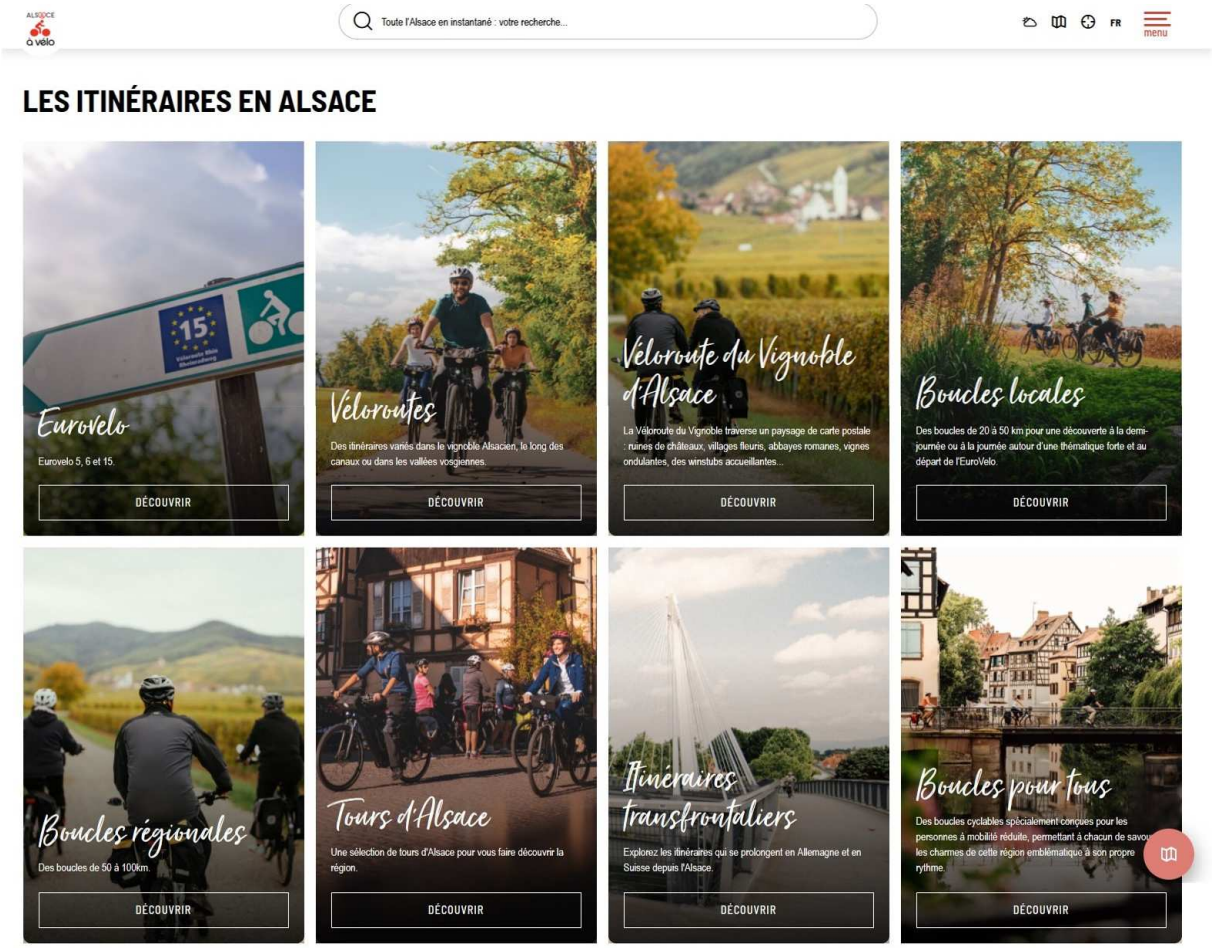
Concernant le canal de la Bruche, l'élargissement de la voie serait souhaitable. Nous sommes bien conscient que cela serait un chantier compliqué et conséquent sur une 20aine de kilomètres (maitrise foncière, zones naturelles, coût, …). A défaut, il faudrait pouvoir proposer des itinéraires différents pour les déplacements du quotidien ou pour les cyclistes « rapides », en réservant le chemin de halage pour les déplacements de loisirs. **Le changement de statut de cette voie serait aussi souhaitable** pour le rendre compatible avec la pratique réelle et la présence importante de piétons. L'**adoption du statut de « voie verte »** ne nécessiterait que peu d'investissements en dehors du changement de panneaux (C115 et C116).

La pose de la signalisation conforme sur l'ensemble du parcours sera enfin nécessaire. Dans l'attente d'une identité et d'un visuel pour la V52 que retiendra le futur comité d'itinéraire, le pictogramme « 52 » est le seul identifiant disponible à ce jour.

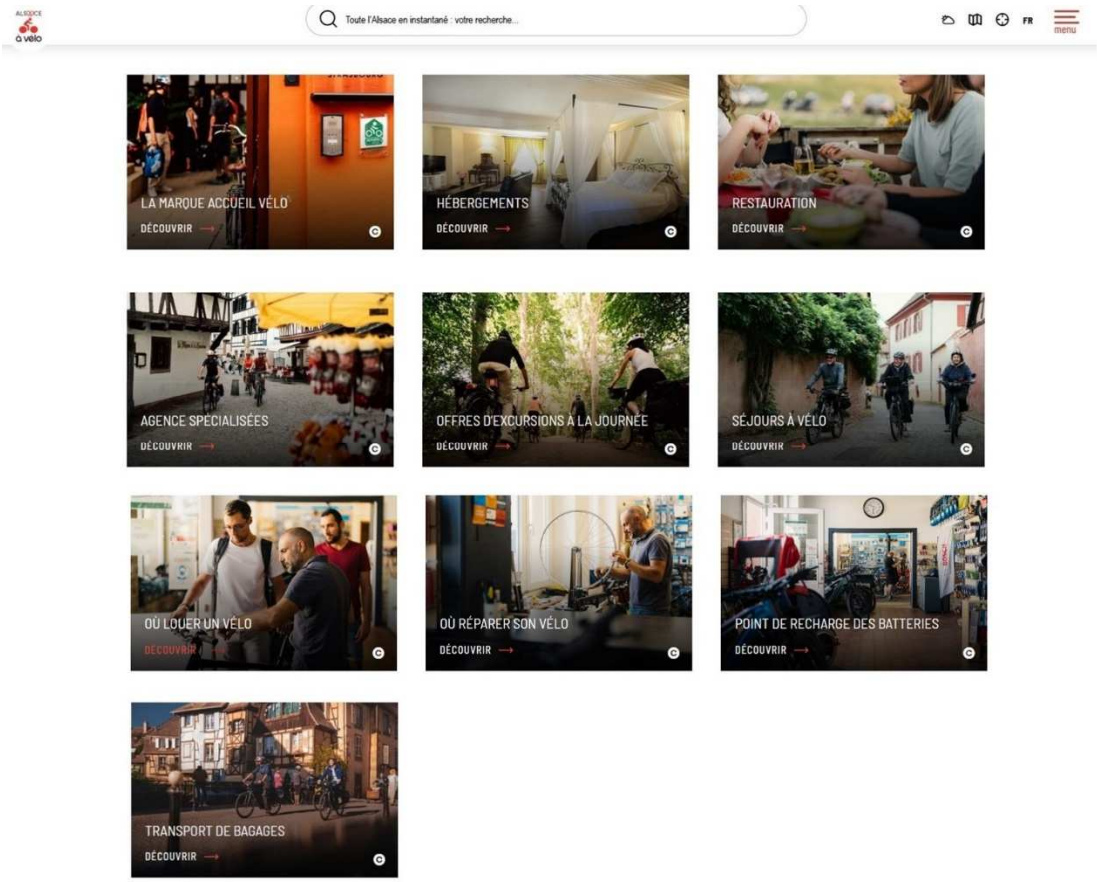
3 – Services

Sur l'ensemble de la véloroute V52 entre Paris et Strasbourg, l'Alsace est de toute évidence le territoire qui est le plus avancé en matière de développement de l'offre de services autour du vélo. Avec le site « Alsace à vélo », qui traduit une volonté collégiale des collectivités alsaciennes de développer ce secteur, la structuration de l'offre d'itinéraires et de boucles cyclables, le développement de services et la promotion des destinations est très avancée. Au-delà, ce sont aussi toutes les collectivités alsaciennes qui misent sur l'offre du tourisme à vélo, que ce soit en matière d'aménagements comme de promotion via leurs offices de tourisme.

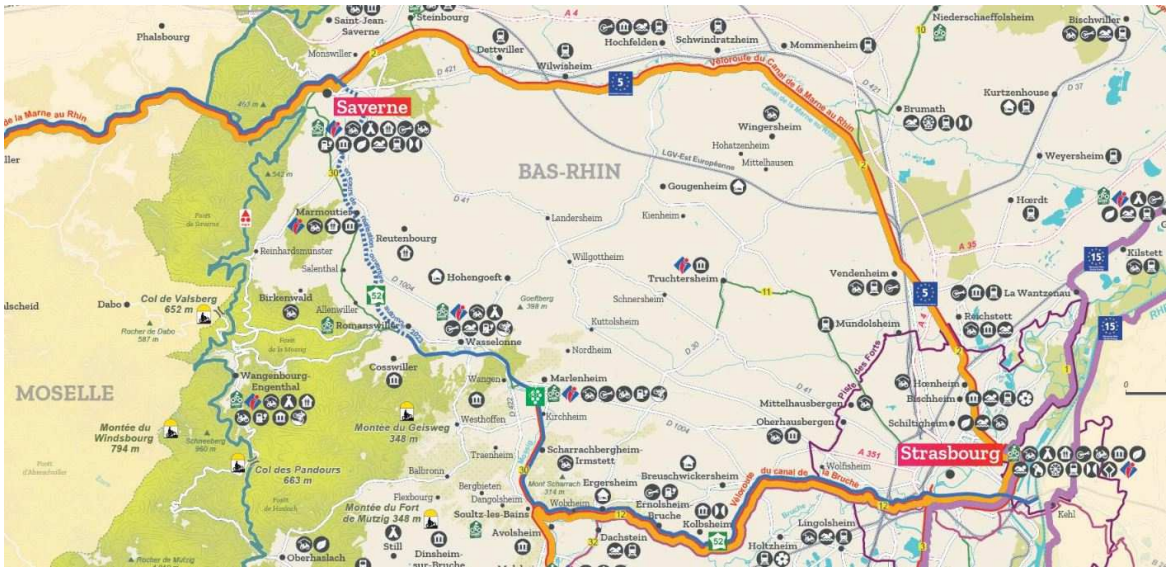
Le site présente les véloroutes bien identifiées irriguant l'Alsace : EV5, EV6, EV15. Des véloroutes à vocation régionale, ou plus exactement alsacienne, et d'autres transfrontalières sont également présentées.



Il serait fastidieux de citer ici tous les services existant. Tout est sur le site **alsaceavelo.fr** .



La V52 n'est pas encore présentée en tant que telle. Elle se superpose actuellement à l'Eurovélo 5 en suivant le canal de la Marne au Rhin. La V52 figure déjà sur la carte « Alsace à vélo » 2023.

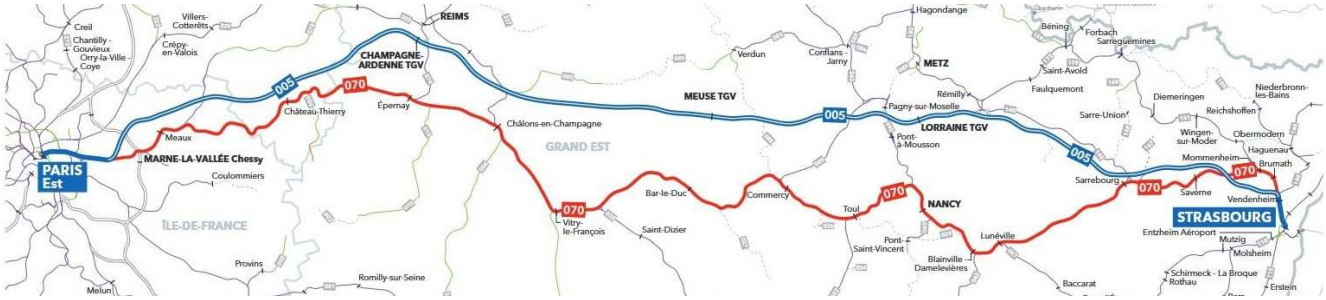


Tous les éléments sont prêts pour assurer une promotion de la V52 sur les supports alsaciens … dès que les travaux actuellement en cours entre Saverne et Marmoutier seront opérationnels, et encore plus lorsque la liaison sera réalisée par le tunnel de Singrist jusqu'à Romanswiller.

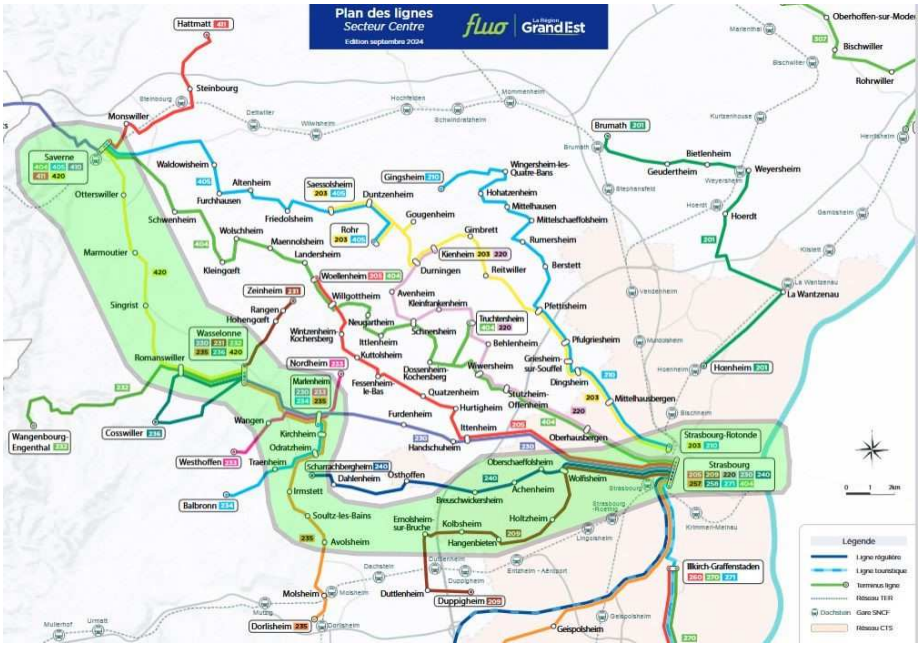
De plus, la V52 devrait prochainement être présentée sur le site de France Vélo Tourisme pour la partie Nancy-Strasbourg, avec une adaptation prévue pour le futur tracé via Marmoutier, Wasselonne, Marlenheim et le canal de la Bruche.

Intermodalité

L'itinéraire de la V52 est desservie par les TGV de la ligne Paris-Strasbourg et les TER Fluo Grand Est. En Alsace, les TER desservent la gare de Saverne, et toutes les gares entre Molsheim et Strasbourg pour ce qui concerne le canal de la Bruche.



En l'absence de gares ferroviaires entre Saverne et Molsheim, le Réseau des cars 67 assure une desserte des villes situées sur le futur tracé de la V52. Par contre, le transport des vélos n'est pas possible. L'installation de racks à vélo sur certaines lignes pourrait être intéressante.



L'information sur l'intermodalité et les solutions de transport sont peut-être des **points à rajouter sur le site « Alsace à vélo ».**

Annexes

Annexe 1 - Critères d'évaluation thématique

Nous avons retenu 6 critères d'évaluation de l'itinéraire : Le **statut**

- Le **revêtement**
- La **signalisation**
- La **sécurité**
- La **praticabilité**
- Les **travaux nécessaires**

Pour le **statut**, nature de la voie empruntée, nous avons distingué :

- les voies vertes,
- les voies « mixtes » présentant une prépondérance d'aménagements cyclables (voie verte, piste ou bande cyclable),
- les rues ou petites routes avec peu de trafic,
- les routes plus importantes, au trafic variable mais important, présentant des gabarits favorisant les vitesses.

Pour le **revêtement**, nous avons retenu :

- **++** les revêtements très roulants,
- **+** les revêtements roulants,
- **-** les revêtements peu roulants ou de mauvaise qualité,
- **--** les chemins de terre, caillouteux ou se résumant à une trace dans l'herbe.

Pour la signalisation, nous avons retenu :

- **++** signalisation conforme à l'identité de l'itinéraire, avec mentions claires des destinations et distances,
- **+** signalisation non conforme à l'identité de l'itinéraire, avec mentions claires des destinations et distances,
- **-** signalisation non conforme à l'identité de l'itinéraire, avec mentions locales, partielles, ou non continue,
- **--** absence de signalisation.

Pour la sécurité, nous avons retenu :

- **++** voies en site propre ou sur section partagée avec très peu de trafic, sans dangers
- **+** voies partagées avec peu de trafic et peu de dangers,
- **-** voies partagées avec trafic modéré mais pouvant présenter des vitesses élevées, ou présentant des risques (poids lourds, terrain glissant, herbeux, chutes, …), manque de visibilité,
- **--** voies routières aux trafic et/ou vitesses élevés, présence de poids lourds, carrefours, ponts non aménagés, mauvaise visibilité.

Pour la praticabilité, caractère officiel de la voie (convention VNF, …) ou possibilité de l'emprunter à vélo, nous avons considéré le fait que le tronçon soit praticable en vélo normal, VTC ou en VTT. Nous avons retenu :

- **++** les voies autorisées, sans dangers, au revêtement de qualité
- **+** les voies autorisées, pouvant présenter quelques dangers, au revêtement satisfaisant,
- **-** les voies au revêtement de mauvaise qualité ou non officiellement autorisées (convention VNF)
- **--** les voies au revêtement de très mauvaise qualité, non autorisées, ou situées sur l'itinéraire officiel mais ne présentant pas les garanties de sécurité minimales.

Pour les travaux nécessaires, nous avons considéré :

- **O** absence de travaux,
- **~** aménagements ponctuels éventuels : revêtement, signalisation, apaisement des vitesses, …
- **+** reprise du revêtement, sécurisation, amélioration de la continuité,
- **++** travaux pour assurer la continuité de l'itinéraire et garantir la sécurité.

Annexe 2 – Signalisation en place

(février 2025)

20
WESTHOFFEN
ODRATZHEIM

20

STOP
ERGERSHEIM-Centre
MOLSHEIM
DACHSTEIN

SAVERNE
MOLSHEIM
ERGERSHEIM
KOLBSHEIM
ACHENHEIM-CENTRE
20

SAVERNE 43
MOLSHEIM 18
ERGERSHEIM 15
OBERSCHAEFFOLSHEIM 1,5
9 STRASBOURG
2,5 ECKBOLSHEIM
PISTE des FORTS
WOLFISHEIM-CENTRE

47 SAVERNE
22 MOLSHEIM
17 ERGERSHEIM
2 ECKBOLSHEIM
CANAL de la BRUCHE

Coordination :
Daniel BAILLY
Agence Régionale de Tourisme du Grand Est

Réalisation :
Association Vélo et Mobilités Actives Grand Est
(Délégation AF3V pour l'itinéraire V52)

Février 2025