JUILLET 2026

Vallée de la Doller et du Soultzbach : Quels aménagements cyclables ?



Plan guide

FRANCE NATION VERTE
Agir · Mobiliser · Accélérer

Afut
agence de fabrique urbaine et territoriale
SUD-ALSACE

SOMMAIRE

- À retenir 4
- Introduction 5
- Aménagements cyclables existants 6
- Schémas directeurs existants 10
- Proposition d'un maillage cible 19
- Rappel sur les typologies d'aménagements cyclables 23
- Préconisations d'aménagement et plan guide 30

BC	**B**ande **C**yclable
CCVDS	**C**ommunauté de **C**ommunes de la **V**allée de la **D**oller et du **S**oultzbach
CEA	**C**ollectivité **e**uropéenne d'**A**lsace
CEREMA	**C**entre d'**É**tudes et d'**E**xpertise sur les **R**isques, l'**E**nvironnement, la **M**obilité et l'**A**ménagement
M2A	**M**ulhouse **A**lsace **A**gglomération
PC	**P**iste **C**yclable
PETR	**P**ôle d'**É**quilibre **T**erritorial et **R**ural
RD	**R**oute **D**épartementale
VRD	**V**oirie et **R**éseaux **D**ivers
VV	**V**oie **V**erte

À RETENIR

Favoriser l'usage du vélo, notamment utilitaire sur le territoire

Le programme de développement du réseau cyclable du territoire de la Vallée de la Doller et du Soultzbach s'inscrit comme une réponse à la volonté des acteurs du territoire de développer leurs infrastructures pour les modes doux.

Par la synthèse des différents projets de maillage territoriaux et supraterritoriaux, ce document vise un réseau cyclable plus réaliste, de 75 km d'aménagements, soit en diminution de 20 % en comparaison à la programmation des différents schémas cyclables couvrant le territoire.

Parmi ces 75 km projetés, 20 % existent déjà. En hiérarchisant les itinéraires restant à aménager et en définissant une méthodologie de préconisations de ces aménagements, le territoire pourra avancer de manière opérationnelle.

Ce document constitue une feuille de route dont l'objet est de permettre au territoire de développer son réseau cyclable et, in fine, la part modale du vélo.



75 km
De maillage d'aménagements cyclables

7
Connexions avec les territoires voisins

10
Points durs à traiter

INTRODUCTION

Contexte territorial

Le territoire de la vallée de la Doller et du Soultzbach s'inscrit comme la vallée la plus septentrionale du versant alsacien du massif des Vosges. Structuré par la Doller et par le Soultzbach, le territoire s'organise de manière cohérente par une succession dense de petites communes. Il apparait alors **comme favorable à la pratique du vélo**, que celle-ci soit utilitaire ou sportive.

Couvert par un schéma directeur cyclable depuis 2020 réalisé à l'échelle du PETR du Pays Thur Doller, le territoire de la Communauté de communes de la Vallée de la Doller et du Soultzbach souhaite entrer dans la mise en œuvre de son réseau d'aménagement cyclable.

Celle-ci s'appuie directement sur **l'itinéraire structurant qu'est la Voie Verte de la Vallée de la Doller**, ainsi que sur d'autres connexions existantes ou en projet sur le territoire. Afin de parfaire son maillage territorial et local, le territoire souhaite disposer d'une feuille de route opérationnelle synthétisant l'ensemble des données produites à son échelle.

Le territoire de la Vallée de la Doller et du Soultzbach répond, comme son nom l'indique, à une logique de vallée, linéaire.

Objectifs de la mission

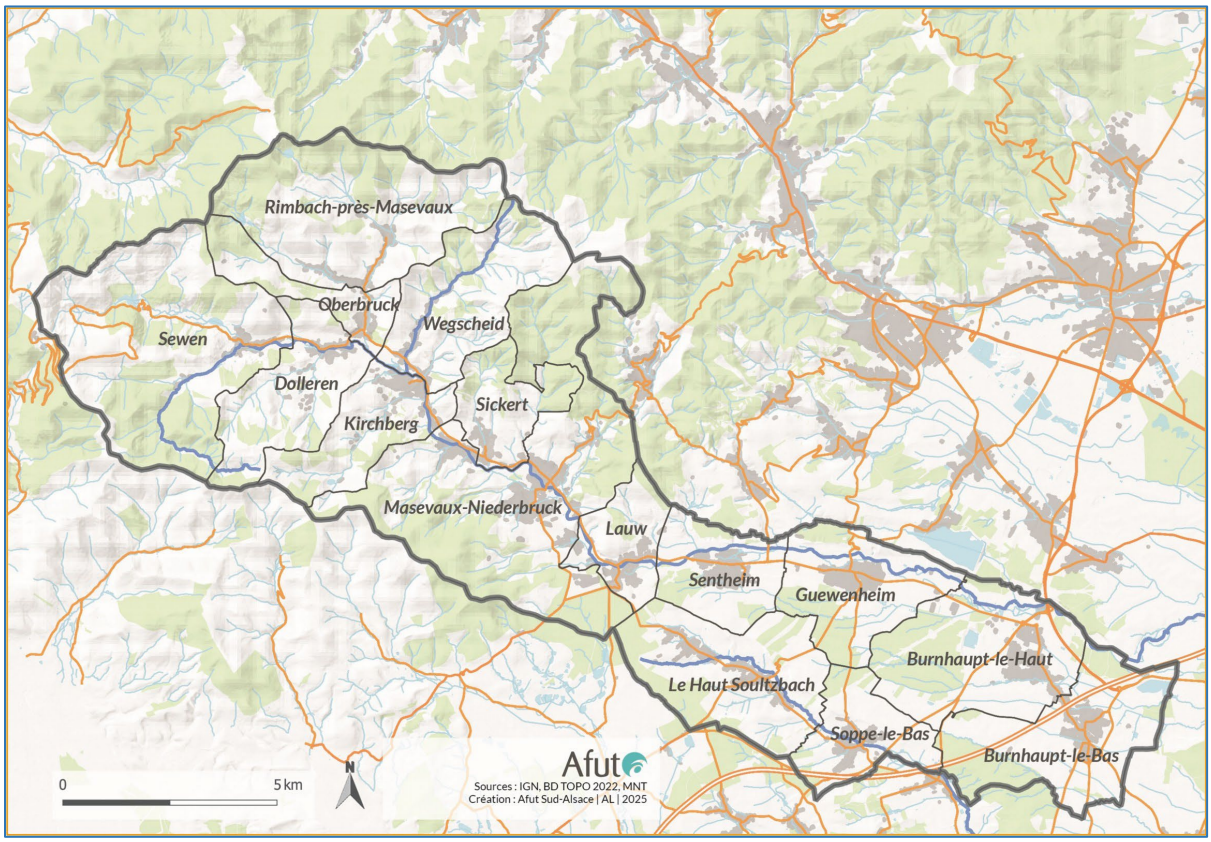
Le territoire de la Vallée de la Doller et du Soultzbach dispose de plusieurs schémas et projets de réalisation de nouveaux aménagements cyclables. Toutefois, ces propositions d'acteurs divers réalisés à des échelles différentes manquent aujourd'hui d'opérationnalité pour les acteurs du territoire.

Ce travail a pout but de **mettre à plat les différentes études, réflexions en cours** concernant cette thématique. Il aboutit sur la **rédaction d'une fiche de route de développement du réseau cyclable** communautaire.

Il a pour ambition de rendre une copie lisible sur le développement des aménagements cyclables dans le but d'offrir aux acteurs impliqués dans la démarche une feuille de route efficiente pour les années à venir.

La mission propose cependant d'apporter des corrections ou des ajustements mineurs jugés nécessaires sur des tracés existants. Ces ajustements visent à corriger des incohérences ou des points sensibles dont la bonne appréhension n'a pas été complète par les études passées.

Dans un premier temps, le travail présenté compile les données existantes. Dans un second temps il les hiérarchise et propose un maillage cible prioritaire pour le territoire.



1. Aménagements cyclables existants

RESEAU EXISTANT EN 2026

À ce jour, **20,2 km d'aménagements cyclables sont recensés** sur le territoire. La majeure partie du linéaire concerne la voie verte de la Doller.

3,9 km de bande cyclable sont également considérés dans ce chiffre (continuité de la Voie verte à Lauw et traversée de Burnhaupt-le-Haut à Burnhaupt-le-Bas). À noter que la bande cyclable de Lauw sera remplacée à court terme par un aménagement en site propre, d'ores et déjà inscrit à l'intérêt communautaire (voir page 9).

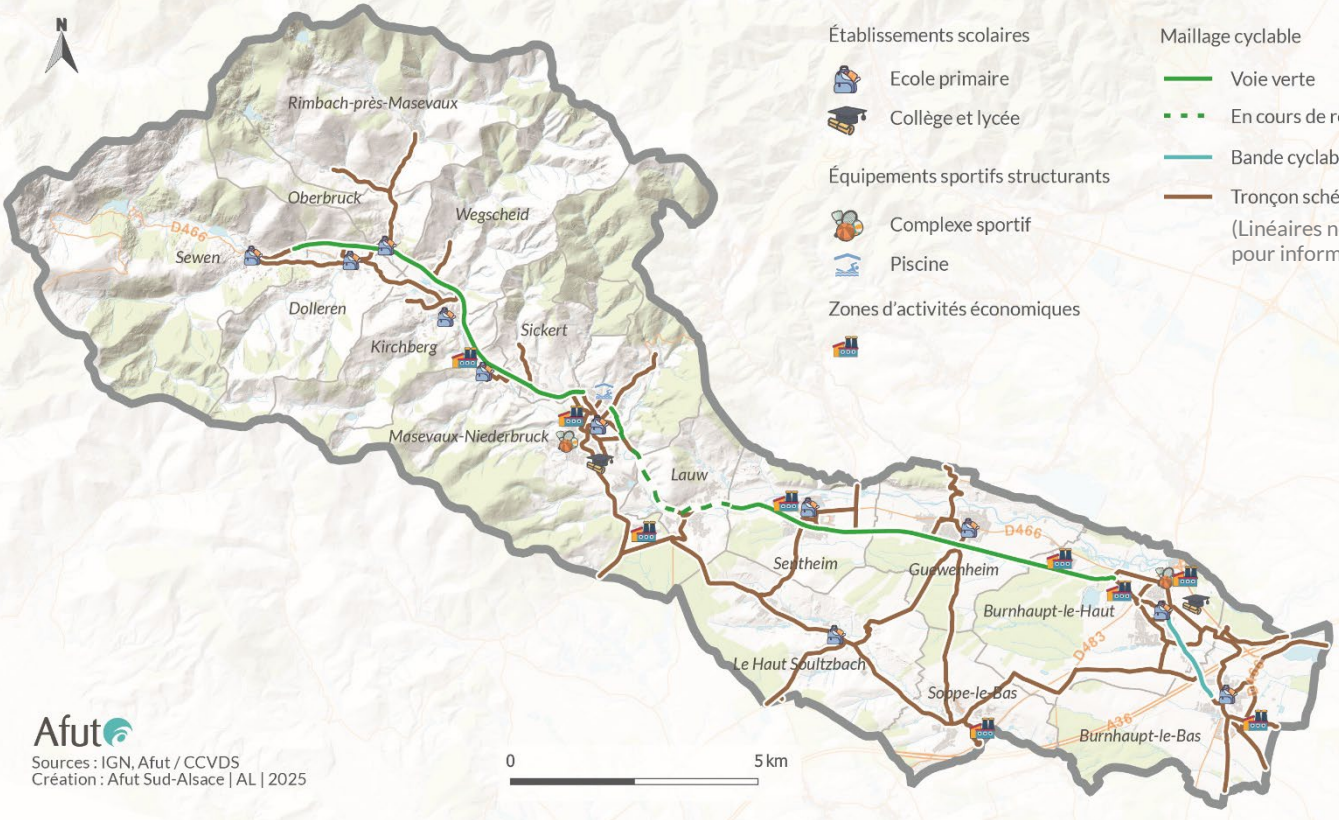




La Bande cyclable de Lauw n'est pas qualitative. Tantôt trop étroite, tantôt mal entretenue, elle est même évitée par certains cyclistes, comme ici. – Photo Afut Sud-Alsace

La Bande cyclable à Burnhaupt-le-Haut (ci-contre), est de qualité correcte, bien qu'elle nécessiterait une reprise sur certains tronçons. – Photo Afut Sud-Alsace

Aménagements cyclables existants en 2026



La Voie Verte de la Doller est la colonne vertébrale du territoire en matière d'aménagement cyclable

POINTS DURS DU RESEAU EXISTANT

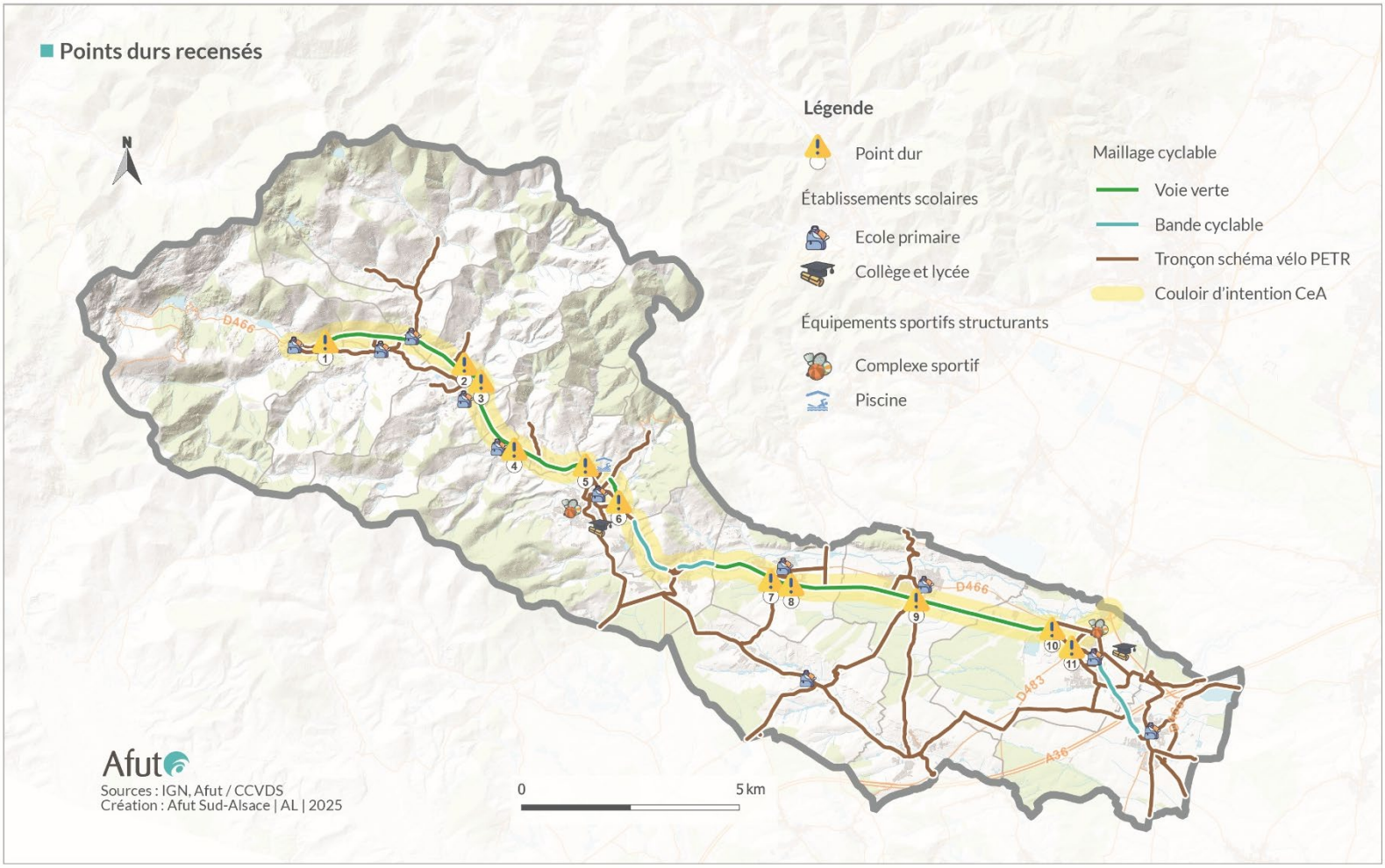
Si la Voie verte des berges de la Doller représente un aménagement cyclable qualitatif, certains points durs demeurent le long de son tracé. Ceux-ci concernent essentiellement les traversées notamment de la RD466.

Les points durs identifiés sur la carte ci-dessous représentent des ruptures dans la continuité ou dans la sécurité de la voie verte. Ils peuvent compliquer le suivi de l'itinéraire par les cyclistes.



La traversée de la RD 466 à Oberbruck est un exemple de bonne pratique : Signalisation au sol, panneau d'avertissement et marquage de la traversée au sol – Photo Afut Sud-Alsace

1. La fin de la VV à Sewen pose la question de l'insertion sécurisée sur la RD
2. La traversée de la RD à Wegsheid n'est pas sécurisée
3. À Wegsheid, la traversée de la rue Heimbach est à signaler
4. La connexion de Niederbruck à la VV n'est pas pratique, notamment la traversée du rond-point
5. La rupture de continuité à Masevaux est actuellement un point dur de la VV au niveau du Boulevard du Chemin de fer
6. La rupture de continuité de Masevaux à la sortie de Lauw est actuellement un point dur de la VV au niveau du SDIS – Aucune insertion des cyclistes sur la RD n'existe
7. À Sentheim, la traversée de la Rue de Mortzwiller pourrait être mieux signalée
8. À Sentheim, la traversée de la Rue de Soppe-le-Haut pourrait être mieux signalée
9. À Guewenheim, la traversée de la Rue de Soppe pourrait être mieux signalée
10. À Burnhaupt-le-Haut, la continuité au niveau de la Rue de la Gare est à prévoir
11. À Burnhaupt-le-Haut, la traversée de la RD 483 doit être mieux gérée



PROJET D'AMÉNAGEMENT EN COURS

Réalisation de la continuité de la Voie Verte entre Masevaux et Lauw

Un nouvel aménagement cyclable est entré en phase opérationnelle en 2026 . Il s'agit de la continuité de la voie verte entre Masevaux et Lauw. Cet aménagement viendra remplacer les bandes cyclables de Lauw et sécurisera la traversée depuis Masevaux. À ce jour, celle-ci n'est assurée que par des bandes de rives larges, considérées et utilisées comme bandes cyclables.

À ce jour, celle-ci n'est assurée que par des bandes de rives larges, considérées et utilisées comme bandes cyclables.

Avec **la réalisation de l'aménagement de ce tronçon, la Voie verte de la vallée de la Doller offrira une continuité presque complète** de Burnhaupt-le-Bas à Sewen.



L'aménagement actuel, ici entre Masevaux et Lauw est en mauvais état et peu entretenu. Il est dangereux pour les cycles. Photo Afut Sud-Alsace



Malgré quelques marquages au sol, l'aménagement présente des défauts de largeurs, d'entretien mais surtout de sécurité. Photo Afut Sud-Alsace

2. Schémas directeurs existants

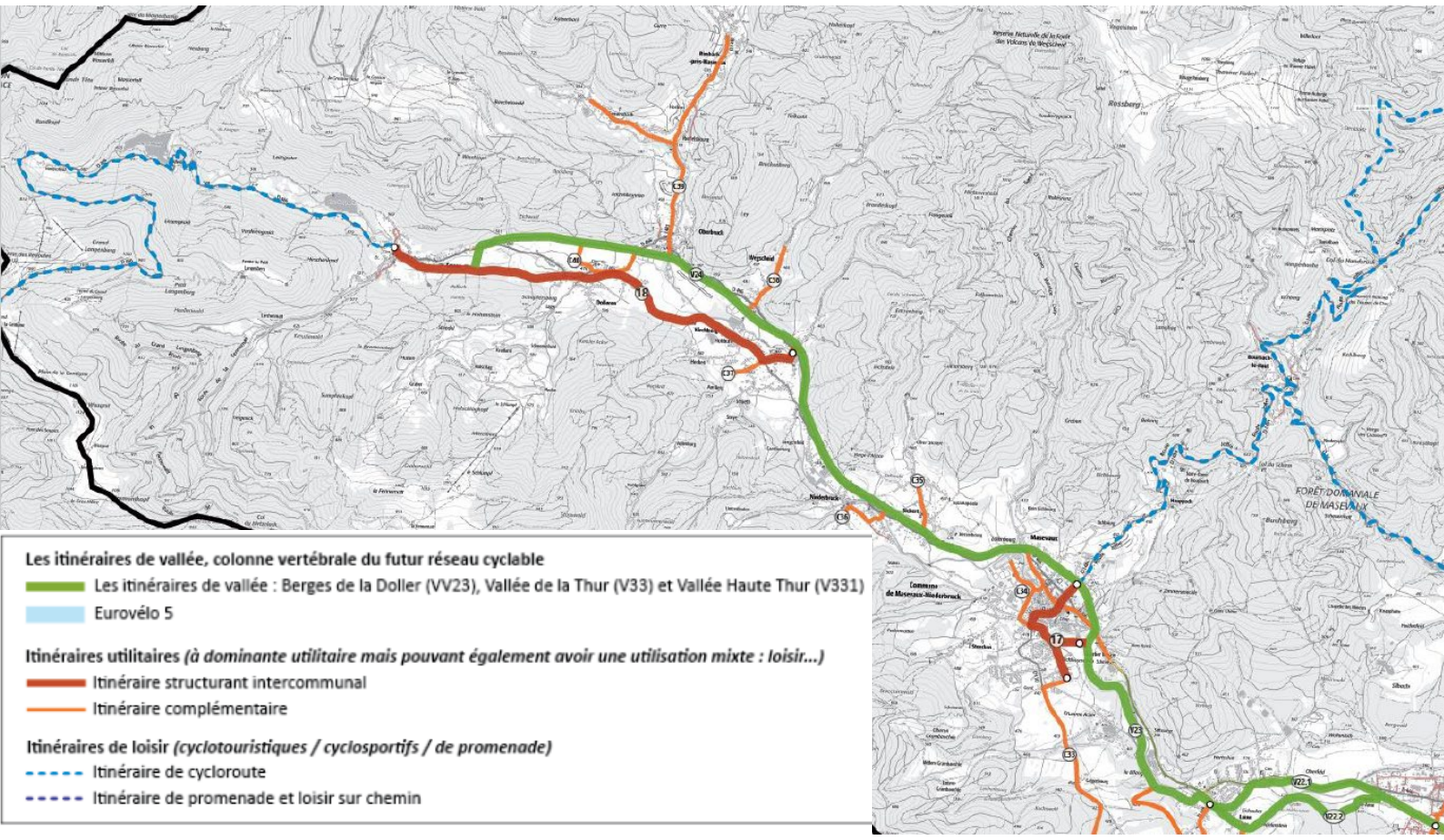
SCHEMAS DIRECTEURS SUPRATERRITORIAUX

1. Le schéma vélo du PETR Thur Doller : Le socle

Le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) du Pays Thur Doller a réalisé en 2020 son schéma directeur cyclable. Ce schéma couvre les 3 Communautés de communes du Pays, incluant le territoire de la Vallée de la Doller et du Soultzbach.
Ce dernier a mis en lumière le fonctionnement du territoire d'un point de vue cyclable.

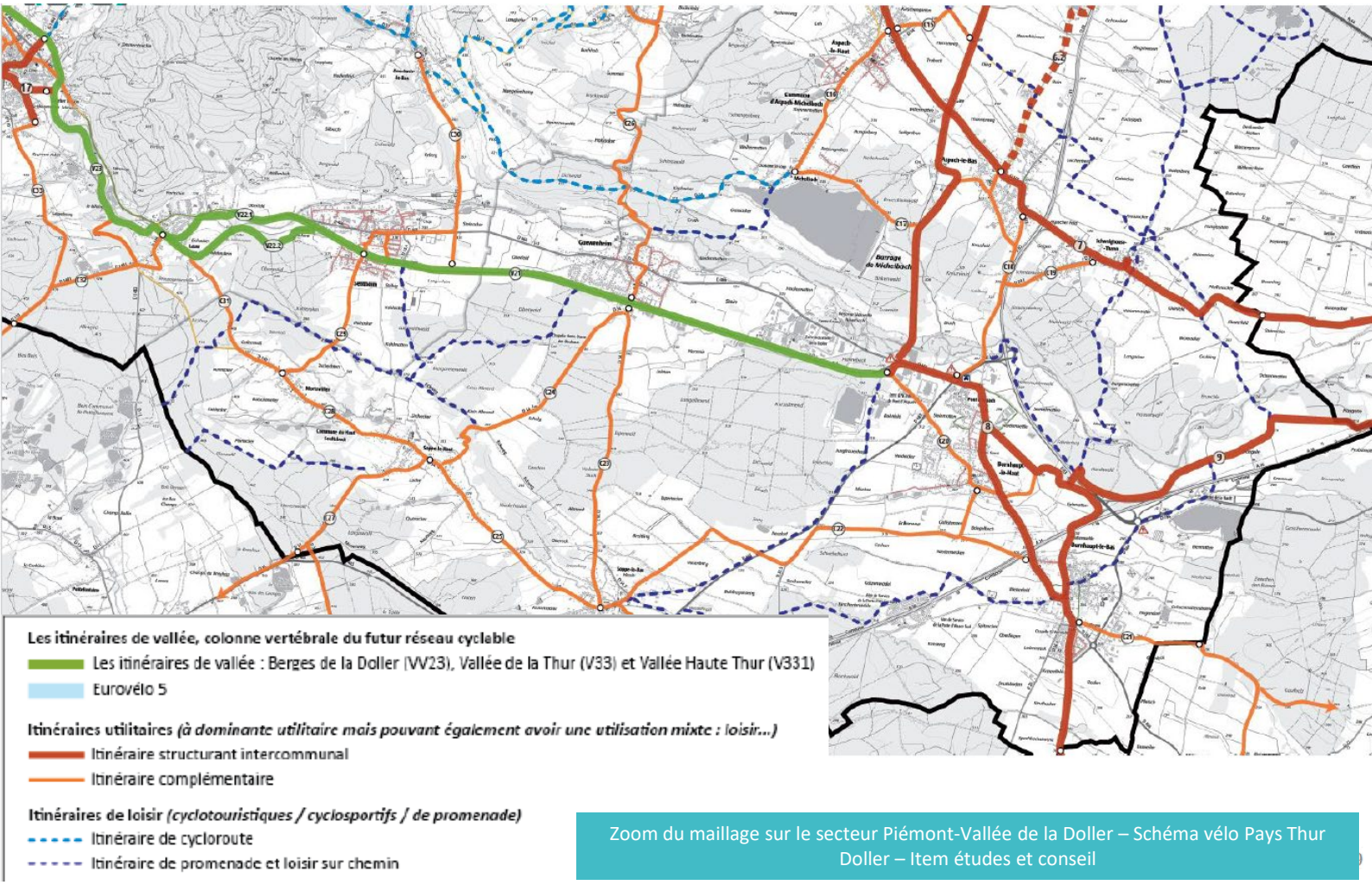
Le schéma propose un maillage de 481 km selon 3 niveaux hiérarchiques : Structurant, complémentaire et loisirs. 15% du linéaire proposé est existant, 11% supplémentaires sont également existants mais nécessitent des travaux de rénovation. 74% du maillage est donc à aménager (en 2020).

À noter qu'en prenant en compte uniquement le maillage dit « utilitaire » (267 km, excluant les liaisons loisirs et cyclo-sportives) les pourcentages montent à 25% d'existant, 20% d'existant à rénover et 55% à aménager totalement.

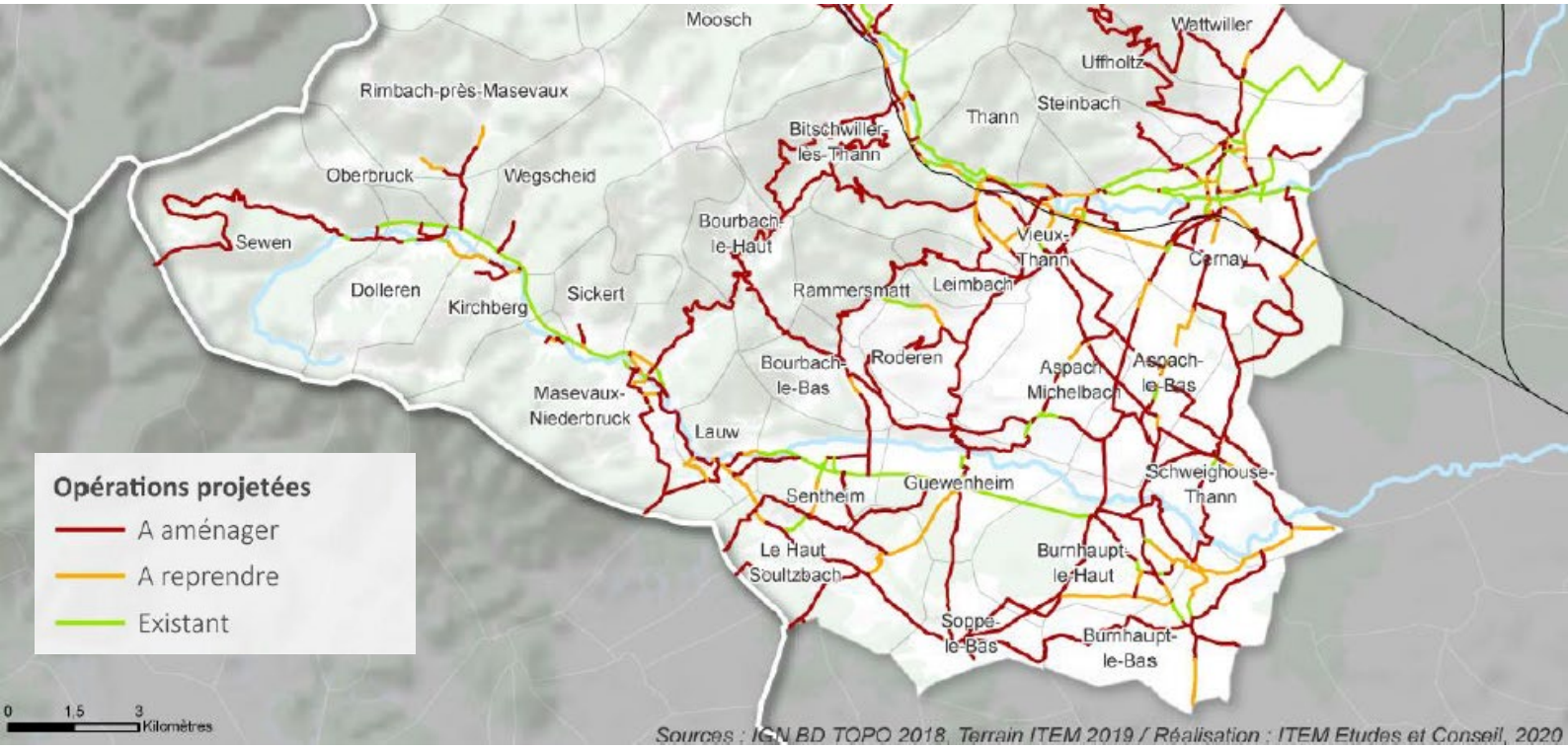


Zoom du maillage sur le secteur Vallée de la Doller – Schéma vélo Pays Thur Doller – Item études et conseil

SCHEMAS DIRECTEURS SUPRATERRITORIAUX



Zoom du maillage sur le secteur Piémont-Vallée de la Doller – Schéma vélo Pays Thur Doller – Item études et conseil



Zoom du maillage sur le secteur Piémont-Vallée de la Doller – Schéma vélo Pays Thur Doller – Item études et conseil

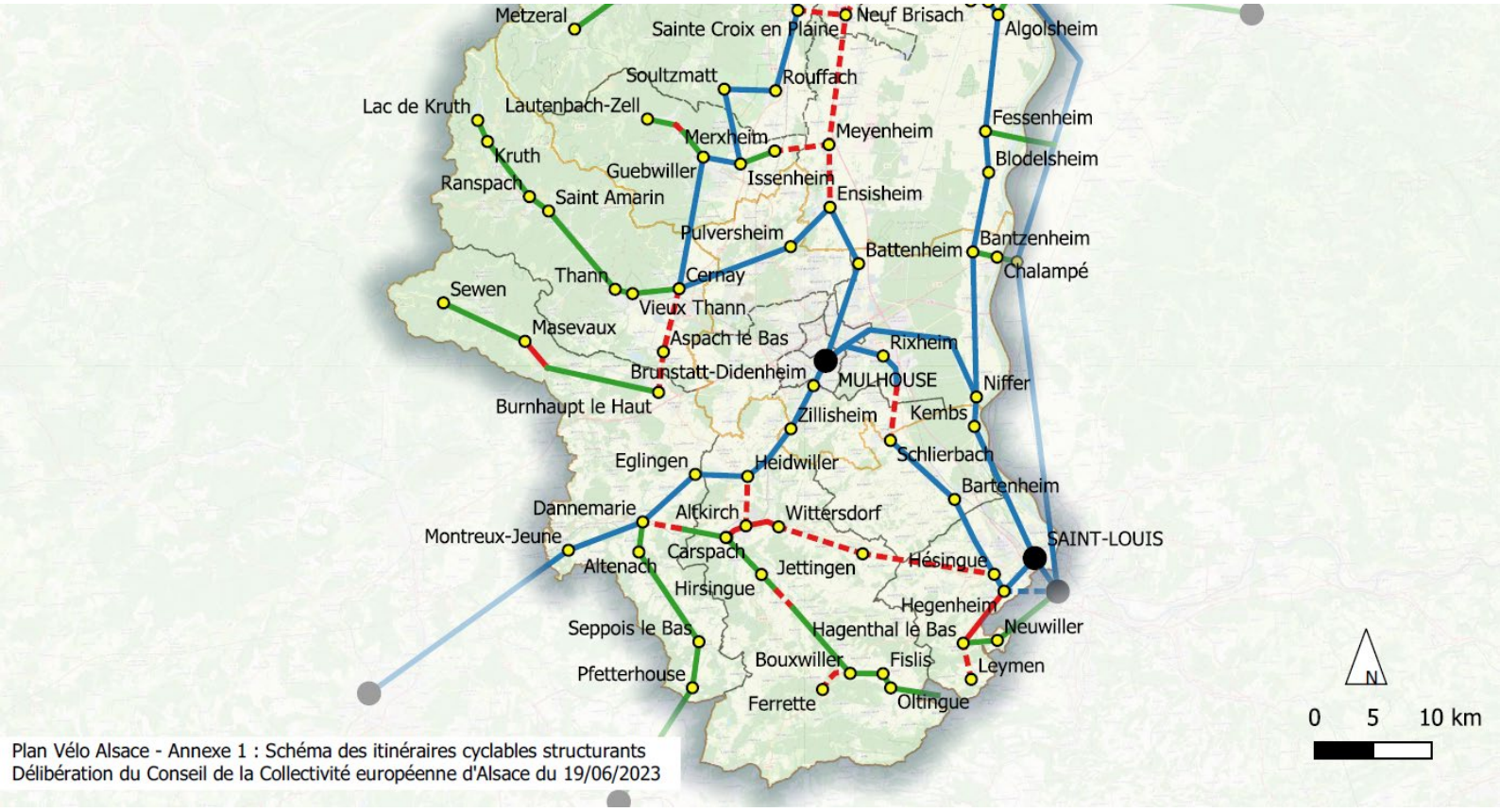
2. Le schéma des itinéraires cyclables structurants alsaciens de la CeA

La Collectivité européenne d'Alsace a approuvé en juin 2023 son schéma des itinéraires cyclables structurants sur l'ensemble du territoire. Ce Plan vélo Alsace représente les 1395 km existants sur le territoire et abonde de 388 km de nouveaux itinéraires.

À noter, le schéma vélo Alsace fait apparaitre des connexions entre communes sans entrer dans le détail de la voirie devant supporter l'aménagement à venir.

À l'instar du schéma vélo Thur Doller, ce schéma identifie les aménagements existants, les aménagements existants mais à améliorer et les nouvelles liaisons à créer.

Le territoire de la Vallée de la Doller et du Soultzbach est concerné par plusieurs tronçons de liaisons. Un itinéraire reliant Sewen à Burnhaupt-le-Haut est répertorié comme existant, dont une partie à améliorer entre Masevaux et Lauw. Les travaux de ce tronçon sont en cours en 2026.
Une connexion nouvelle à aménager vers le nord en direction de Cernay est également prévue depuis Burnhaupt.



Plan Vélo Alsace - Annexe 1 : Schéma des itinéraires cyclables structurants
Délibération du Conseil de la Collectivité européenne d'Alsace du 19/06/2023

Zoom du maillage sur le secteur Sud-Alsace Vallée de la Doller – Schéma vélo d'Alsace - CeA

SCHEMAS DIRECTEURS SUPRATERRITORIAUX

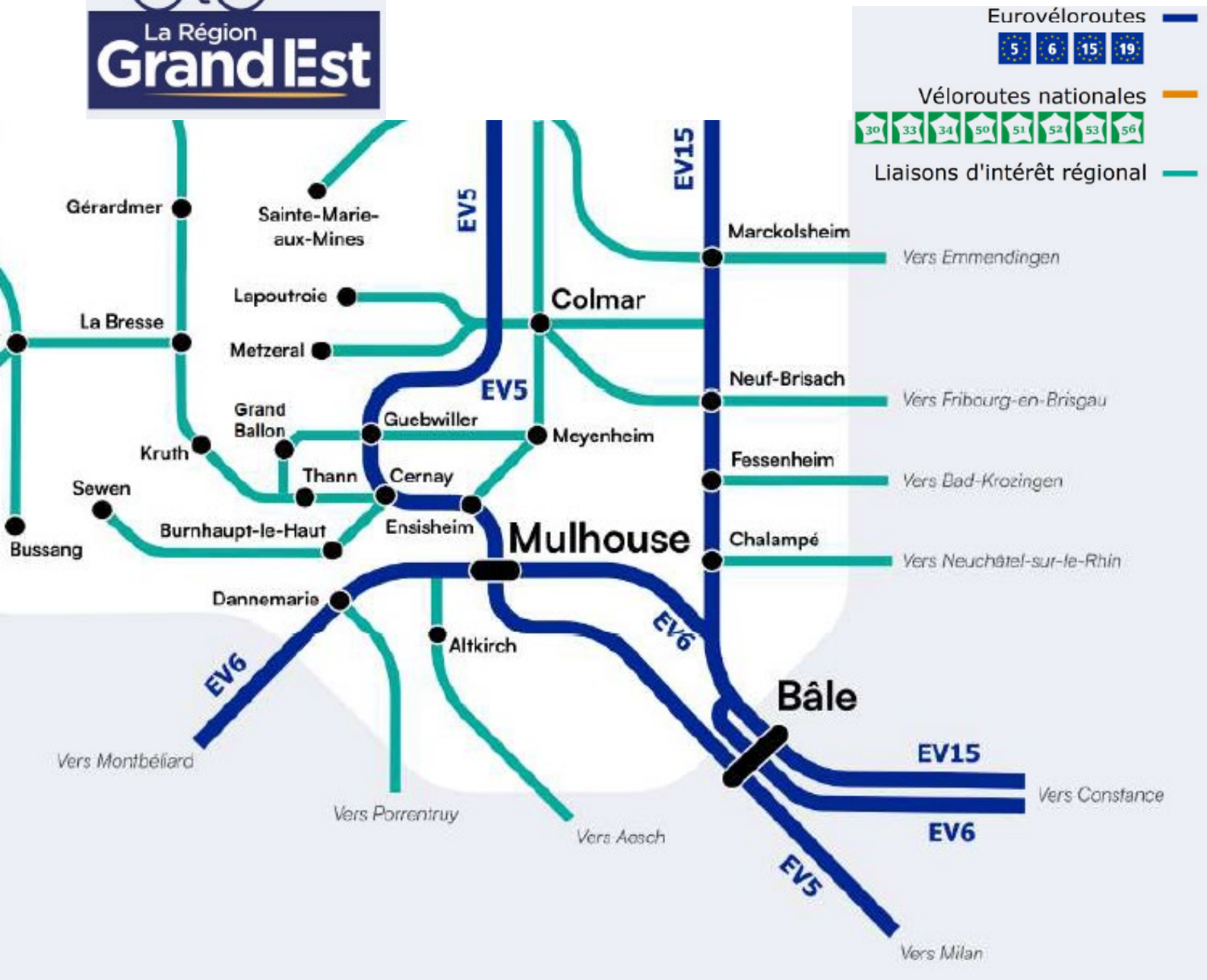
3. Le schéma directeur cyclable régional

La Région Grand Est a adopté en décembre 2023 son schéma directeur cyclable. Ce schéma s'inscrit au cœur d'une stratégie vélo globale multi-action.

Réalisé à l'échelle régionale, le schéma présente des couloirs d'intentions de liaisons cyclables. Comme pour le schéma de la CeA, il n'entre pas dans le détail de l'axe retenu comme support à la réalisation de l'aménagement cyclable.

La Région Grand Est identifie le tronçon Burnhaupt-le-Haut / Sewen comme itinéraire d'intérêt régional tout comme le fait la CeA et le PETR.

Le territoire dispose d'une réelle opportunité de construire sur ce tronçon une colonne vertébrale de son réseau local. En effet, par sa reconnaissance supraterritoriale, le tronçon gagne à être valorisé. Il doit servir d'appui à des aménagements de dessertes locales qui ont la possibilité de s'y raccrocher.



Zoom du maillage régional sur le secteur Sud-Alsace Vallée de la Doller – Schéma directeur cyclable – Région Grand Est

CONNEXIONS AUX TERRITOIRES VOISINS

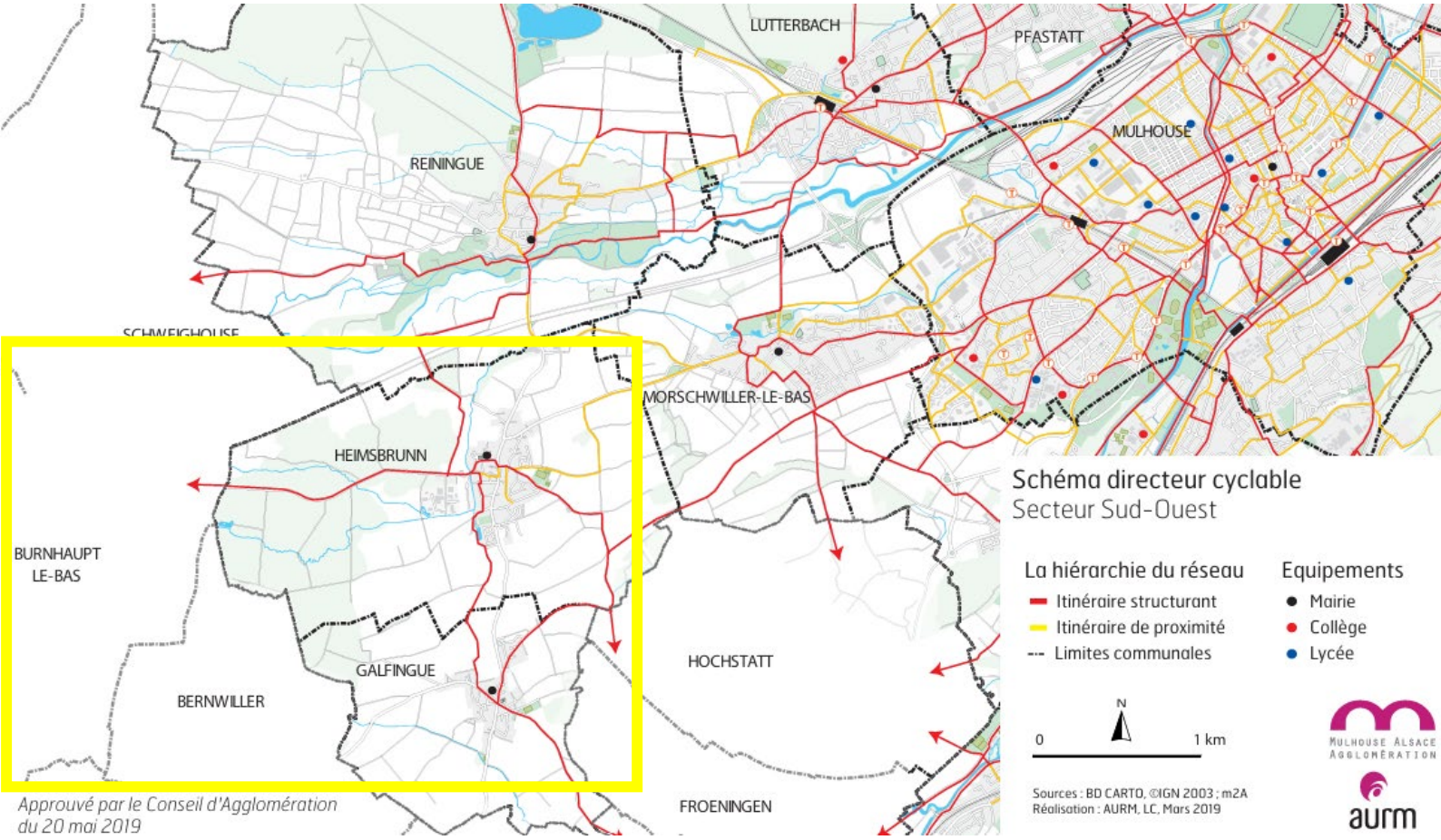
1. Connecter la Vallée de la Doller à la 1ère agglomération du Haut-Rhin

Mulhouse Alsace Agglomération est territoire frontière du territoire de la Vallée de la Doller et du Soultzbach au niveau de Burnhaupt-le-Bas. L'agglomération a approuvé son schéma directeur cyclable en mai 2019.

Celui-ci représente un maillage de 700 km d'aménagements cyclables classés selon deux niveaux hiérarchiques : réseau structurant et réseau de proximité. Le schéma intègre des connexions avec les intercommunalités voisines, dont la CC VDS.

Une connexion, non-existante à ce jour est prévue au niveau de la commune de Heimsbrunn. Cette même connexion a été identifiée au sein du schéma cyclable du Pays Thur Doller, renforçant la cohérence des schémas.

Le projet de la Vallée de la Doller et du Soultzbach devra s'appuyer sur cet itinéraire, lien direct entre le territoire et m2A.



Zoom sur le maillage du schéma directeur cyclable de m2A – La connexion entre Burnhaupt-le-Bas et Heimsbrunn est essentielle afin de connecter la Vallée de la Doller à l'agglomération majeure du Sud-Alsace

CONNEXIONS AUX TERRITOIRES VOISINS

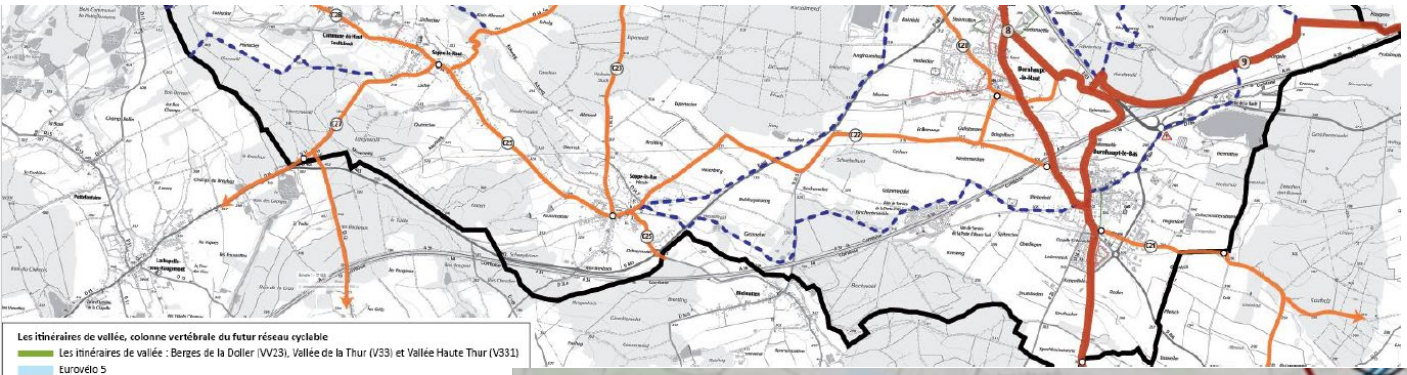
2. Connexion avec le Pays du Sundgau

Le sud du territoire de la Vallée de la Doller est au contact du Pays du Sundgau. Bien que l'autoroute A36 représente une barrière physique et une coupure majeure entre les deux territoires, il apparait essentiel de maintenir une possibilité de connexion cyclable.

En effet, même si la liaison entre les deux territoires n'est pas le support de flux domicile-travail important, la connexion entre la Vallée de la Doller et le Sundgau est importante d'un point de vue cyclo-touristique et cyclo-sportif.

Les territoires doivent ainsi veiller à maintenir une bonne desserte entre eux. Cela a bien été intégré au sein des schémas directeurs cyclables du Pays Thur Doller et du Pays du Sundgau. En effet, les deux schémas intègrent les mêmes connexions au niveau des communes de Burnhaupt-le-Bas, Soppe-le-Bas et du Haut-Soultzbach.

Le schéma du territoire de la Vallée de la Doller devra s'appuyer sur ces intentions de connexion.





Zoom sur le maillage du schéma directeur cyclable du Pays Thur Doller (en haut) et du schéma directeur cyclable du Pays du Sundgau (à droite) – La connexion entre les deux territoires est matérialisée et doit être renforcée

CONNEXIONS AUX TERRITOIRES VOISINS

3. Connexion avec le Territoire de Belfort et les Vosges : pas de schéma directeur existant

Une majeure partie du territoire de la Vallée de la Doller et du Soultzbach est frontalière du territoire de Belfort, notamment de la Communauté de communes des Vosges du Sud. L'extrémité ouest l'est du département des Vosges.

Toutefois, les liaisons entre les territoires sont fortement contraintes par le relief vosgien. Celui-ci, combiné aux distances importantes entre les communes et à la faiblesse de la densité de population concernée, réduisent considérablement le potentiel de déplacement à vélo entre les territoires.

L'intérêt demeure alors uniquement cyclo-touristique et cyclo-sportif, notamment au niveau de la montée du Ballon d'Alsace via le Lac d'Alfeld. Ce tronçon est identifié par le schéma directeur Thur Doller comme itinéraire de loisir.

Destination
Ballon
D'Alsace



Les connexions entre la vallée de la Doller et le Territoire de Belfort et le département des Vosges demeureront des connexions de loisirs, comme ici dans la montée du Ballon d'Alsace depuis Lepuix (90) – Photo Office de tourisme de Belfort

SYNTHESE DES PROJETS DE MAILLAGE

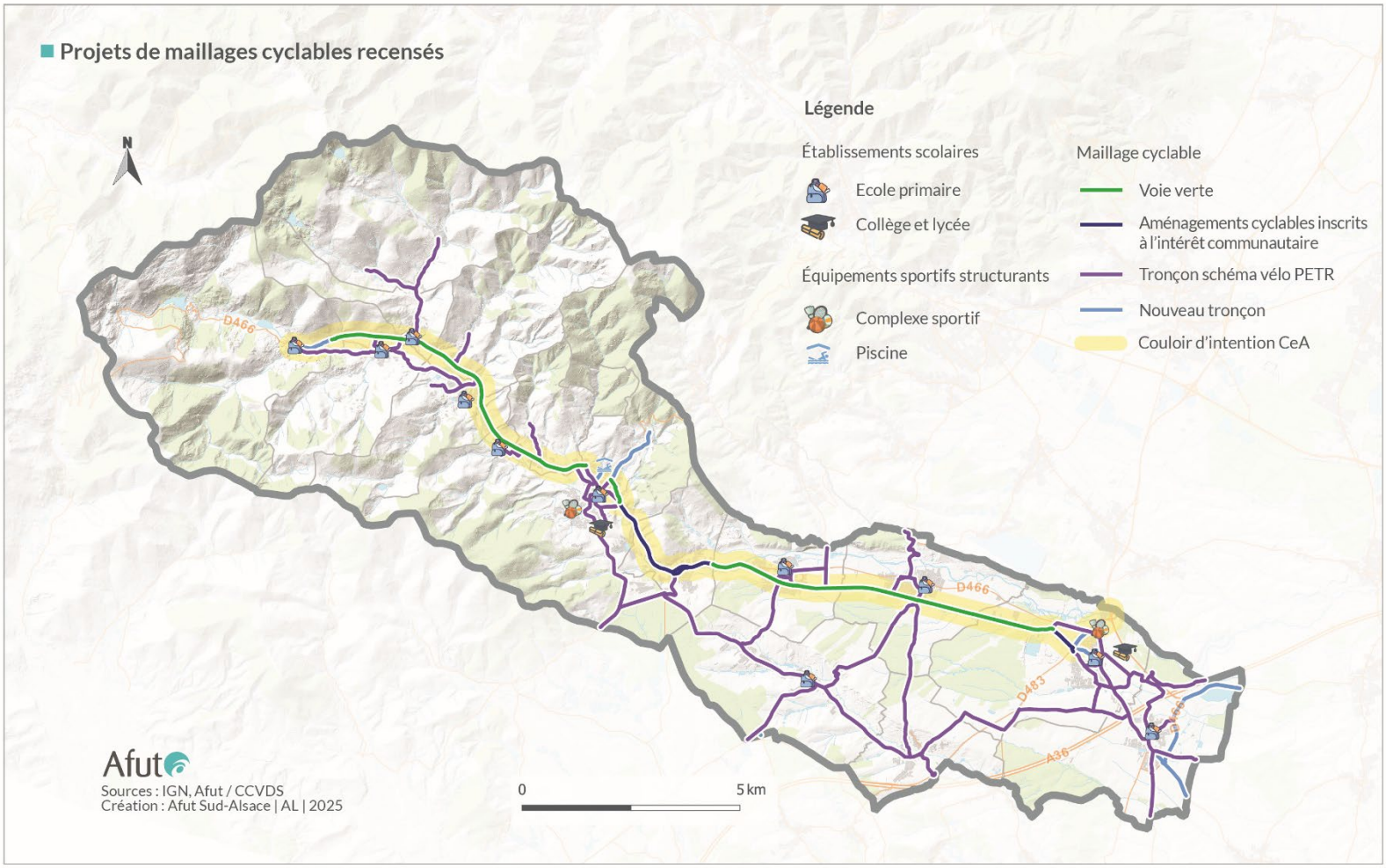
Compilation de l'ensemble des projets de maillage

Entre les aménagements existants (composés essentiellement de la voie verte) et les différents projets de maillage, le territoire présente une potentielle couverture très forte. **Le réseau comprendrait alors 95,8 km d'aménagements cyclables, dont 75,2 km à réaliser**.

Si une telle couverture serait idéale pour la pratique du vélo, **sa mise en œuvre complète n'est pas envisageable à moyen terme**. Il convient alors de **restreindre l'ensemble des projets à un maillage plus pertinent, plus léger, mais plus aisément atteignable**, notamment financièrement.



La Voie verte des berges de la Doller, ici à Oberbruck, sera la colonne vertébrale du territoire – Photo Afut Sud-Alsace



Plus de 95 km d'aménagements cyclables pour un maillage optimal… mais est-ce réaliste ?

3. Proposition maillage cible

PROPOSITION DE MAILLAGE

Un réseau en 4 niveaux, basé sur les maillages existants

Afin de proposer un maillage cible le plus pertinent, les différents schémas existants ont été synthétisés et réduit à la proposition cartographiée ci-dessous.

Celle-ci compte 4 niveaux :
Une colonne vertébrale constituée de l'itinéraire complet de la Voie verte des berges de la Doller.

Un réseau d'intérêt communautaire composé de liaison à l'échelle du territoire permettant la desserte du vallon du Soultzbach.

Un réseau d'intérêt intercommunautaire, comprenant des liaisons vers les territoires voisins, notamment m2A et Cernay en se connectant aux différents schémas cyclables voisins.

Enfin, une **desserte locale** constituée d'itinéraires communaux permettant de desservir des points locaux.

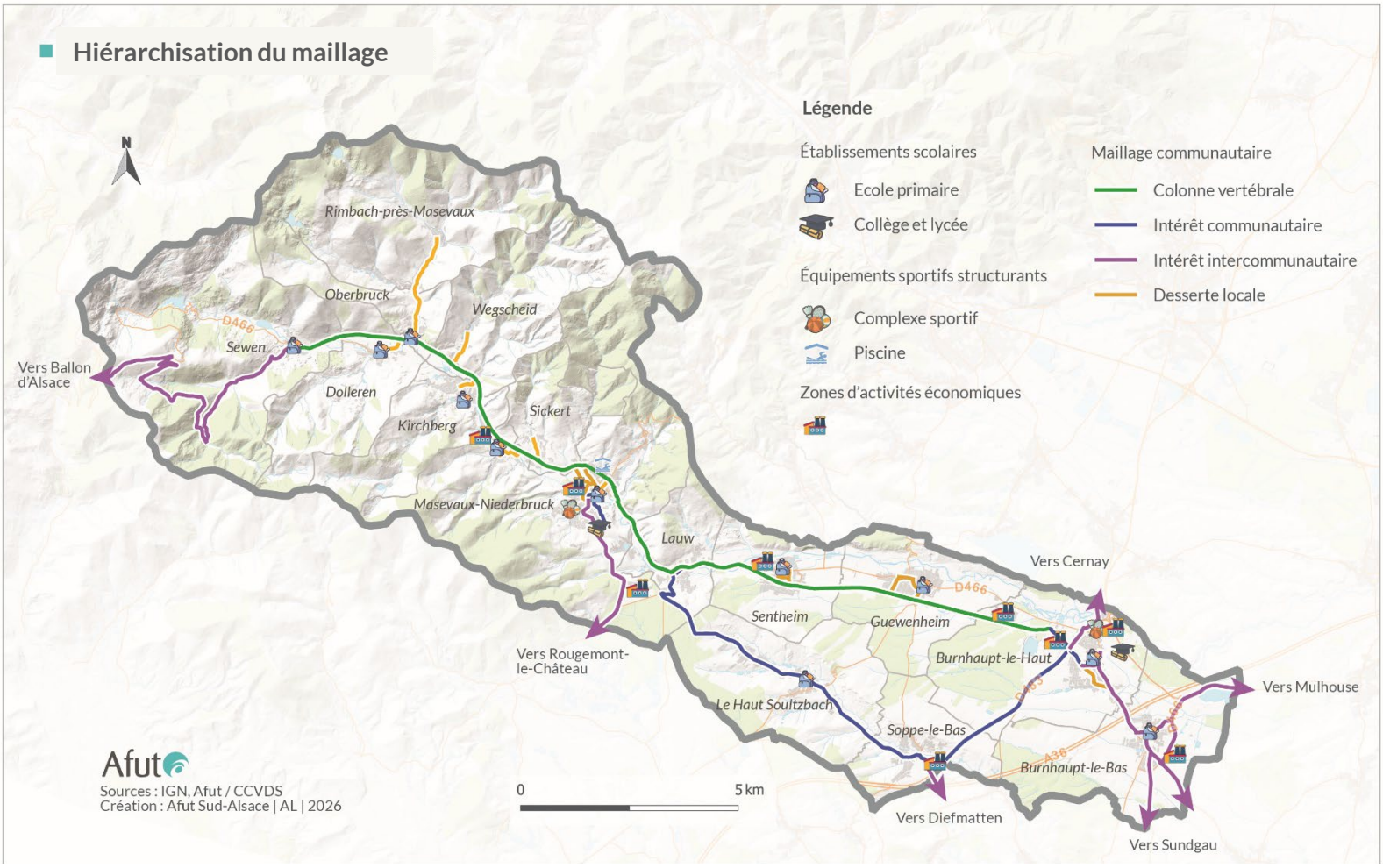
Cette proposition de maillage comprend près de 75 km d'aménagements cyclables. Parmi eux, 58,6 km sont à réaliser ou reprendre.

La colonne vertébrale représente 22,2 km, 14,9 km sont d'intérêt communautaire et 24,6 km sont d'intérêt intercommunautaire. Enfin la desserte locale représente 12,8 km.

Le type d'aménagement préconisé prendra notamment en compte le niveau de maillage identifié. Là où des aménagements en site propre seront nécessaires sur certains itinéraires, des aménagements plus légers suffiront ailleurs (voir en page 28)

Une hiérarchisation du maillage sera proposée ultérieurement. Celle-ci aura pour but d'identifier les liaisons à réaliser en priorité, quel que soit le niveau de maillage.

Hiérarchisation du maillage



PROPOSITION DE MAILLAGE

La majeure partie du linéaire est à aménager

Le territoire compte à ce jour un aménagement structurant avec la voie verte de la Doller. Cette voie verte (en vert sur la carte) présente des discontinuités sur lesquelles les acteurs travaillent d'or-et-déjà afin de supprimer les ruptures de continuités (Masevaux-Lauw notamment).

En dehors de cet aménagement, l'intégralité du maillage, ou presque, est constitué d'aménagement à réaliser. C'est notamment le cas dans le vallon du Soultzbach, aujourd'hui vierge de tout aménagement cyclable.

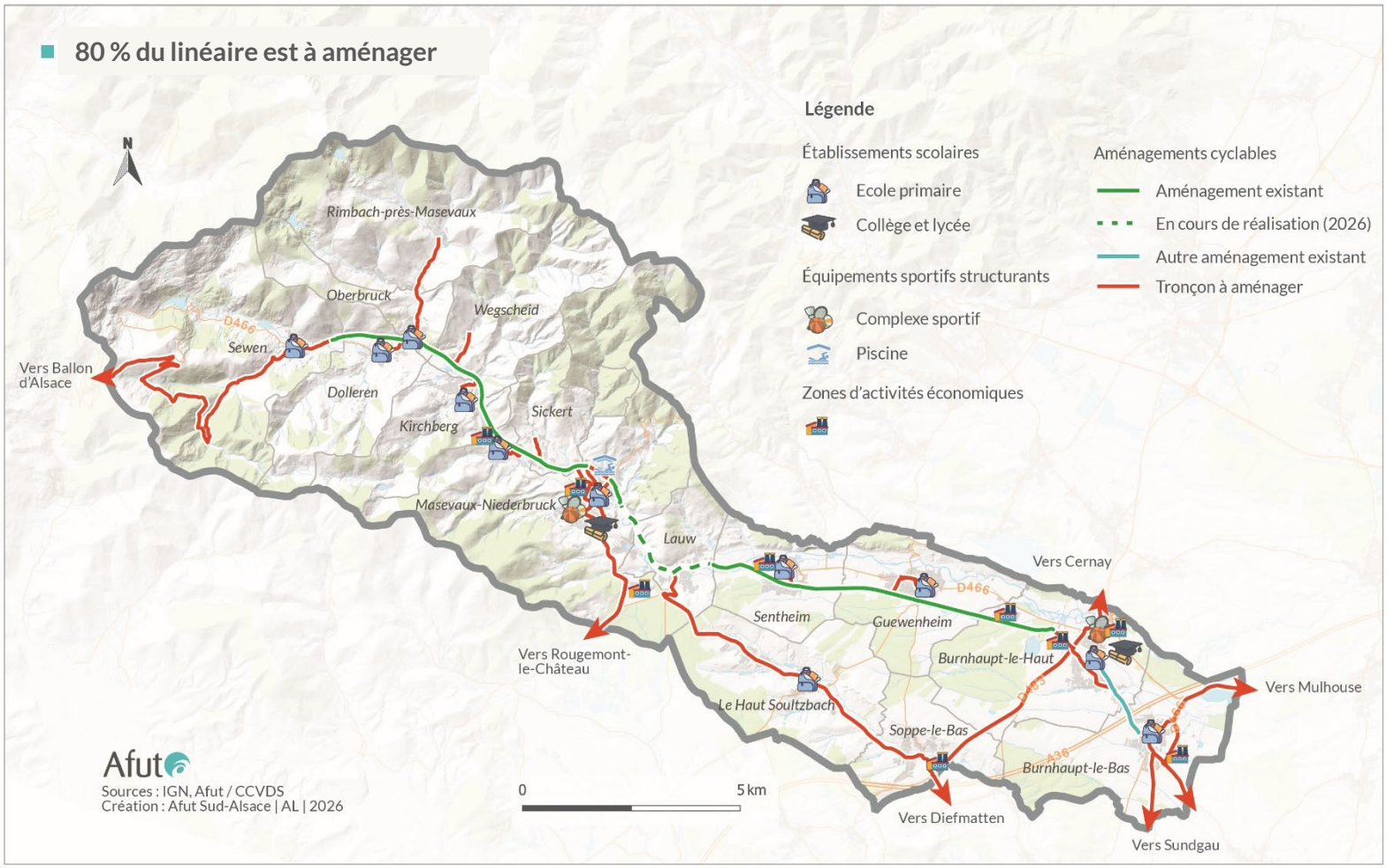
Les liaisons vers les territoires voisins (Cernay, m2A, Sundgau…) sont également à réaliser en intégralité.

À l'échelle de la Vallée de la Doller et du Soultzbach, c'est ainsi **près de 80 % du réseau cyclable qui est à aménager** (55,8 km sur 75 km que comprend le schéma).

À noter, un aménagement cyclable prenant la forme d'une bande cyclable existe entre Burnhaupt-le-Haut et Burnhaupt-le-Bas. Cet aménagement a le mérite d'exister, toutefois il nécessiterait une reprise afin d'offrir plus de sécurité aux cyclistes.



La Bande cyclable, ici à Burnhaupt-le-Haut présente quelques défauts de largeur ou de revêtement. Sa reprise serait bénéfique pour le territoire





4. Rappel sur les typologies d'aménagements cyclables

TYPOLOGIES D'AMENAGEMENT

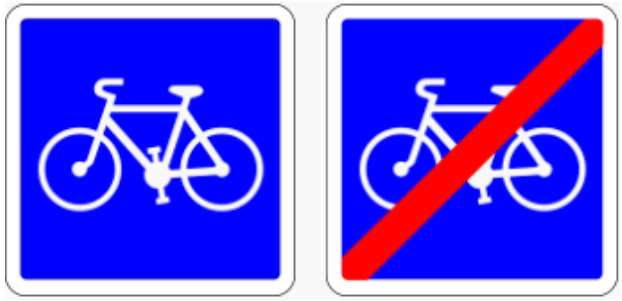
Créer un aménagement cyclable ? Oui, mais lequel ?

Le code de la route français offre une **diversité d'aménagements propres à faciliter la circulation des cycles**. Ceux-ci peuvent être catégorisés en **3 classes distinctes**. Les plus connus sont les **aménagements en site propre**. Mais ils sont complétés par **d'autres aménagements plus légers** et **parfois plus adaptés aux contraintes urbaines**. On retrouve ainsi les **aménagements cyclables sur chaussée** et les **aménagements de pacification de la voirie.** Chaque aménagement est présenté par sa signalisation ainsi que ses caractéristiques. Celles-ci sont notées selon 4 niveaux, de faible 1/4 à fort(e) 4/4.

1. Les aménagements en site propre

Ils sont de deux types, souvent les plus connus et identifiés par le public. Il s'agit de la **piste cyclable** et de la **voie verte**. Ces aménagements ont la spécificité d'être en « site propre ».

1. La piste cyclable (PC) :
Il s'agit d'une chaussée à proprement parlé, ou parfois une portion de la voirie **exclusivement réservée à la circulation des cycles**. Elle est **physiquement séparée de la circulation motorisée** (par un terre-plein, une bordure, une haie, ...). La piste cyclable est matérialisée par le panneau C113 et sa fin matérialisée par le panneau C114 ci-contre. Ces panneaux sont parfois de formes rondes (indiquant dans ce cas une obligation pour les cycles d'emprunter l'aménagement).



Panneau C113 et C114 du Code de la route – Piste cyclable

Caractéristiques :

Sécurité : ■■■■

Cout d'aménagement : ■■■■

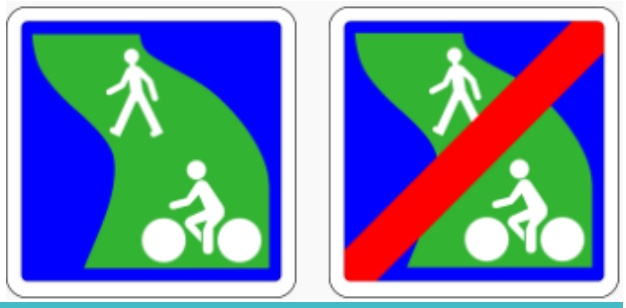
Emprise nécessaire : ■■■■

Cout entretien : ■■■□

Conflit d'usage potentiel : ■□□□

2. La voie verte (VV) :
La voie verte (panneau C115 et C116) est une chaussée **exclusivement réservée à la circulation des véhicules non-motorisés et des piétons**. En site propre, elle est **physiquement séparée de la chaussée motorisée** au même titre que la piste cyclable. Sa différence réside dans le fait qu'elle soit partagée aux autres modes doux.
Attention : elle ne doit pas être confondue avec les Véloroutes qui ne sont pas des aménagements à proprement parlé mais des itinéraires.

En bref :
Les aménagements en site propre sont ceux apportant le plus de sécurité aux usagers. Toutefois, ils sont les plus onéreux à la mise en place et ils nécessitent une emprise importante. Cette dernière peut parfois les rendre, irréalisables dans certaines configurations de voirie. Enfin attention aux conflits d'usages possible entre piétons et cyclistes sur une voie verte.



Panneau C115 et C116 du Code de la route – Voie verte

Caractéristiques :

Sécurité : ■■■■

Cout d'aménagement : ■■■■

Emprise nécessaire : ■■■□

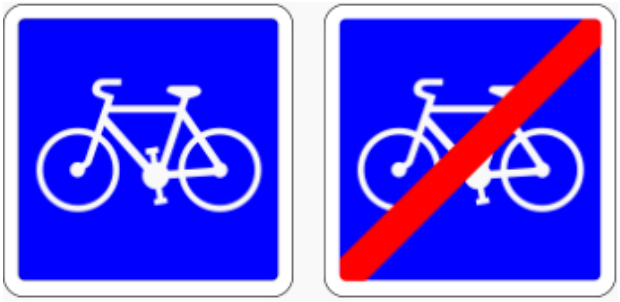
Cout entretien : ■■■□

Conflit d'usage potentiel : ■■■□

2. Les aménagements sur chaussée (1/2)

Les aménagements sur chaussée, comme leur nom l'indique, sont des aménagements réalisés directement sur la chaussée. Le plus souvent ils sont matérialisés au sol ainsi que par un panneau annonciateur spécifique.

1. La bande cyclable (BC) :
La **bande cyclable est une voie réservée à la circulation des cycles.** Elle se situe sur la chaussée, en surlargeur le plus souvent, et est matérialisée sous la forme d'un couloir. **Elle se distingue de la piste cyclable par le fait qu'elle ne dispose d'aucun élément physique la séparant de la voie pour les véhicules motorisés.** À noter que le panneau de signalisation de la bande est le même que celui de la piste cyclable.



Panneau C113 et C114 du Code de la route – Bande cyclable

Caractéristiques :

Sécurité : ■■■□

Cout d'aménagement : ■■□□

Emprise nécessaire : ■■■□

Cout entretien : ■■□□

Conflit d'usage potentiel : ■■□□

2. La chaussée à voie centrale banalisée
Ressemblant à la bande cyclable, la « chaucidou » est **une chaussée sans marquage central, dont les lignes de rives sont rapprochées de son axe.** Les véhicules motorisés circulent sur cette voie centrale bidirectionnelle, et se croisent en empiétant sur les bandes de rives. Les cyclistes circulent sur ces mêmes bandes de rives.



Exemple de Chaussée à Voie Centrale Banalisée, ou Chaucidou, ici à Lautenbach dans la Vallée de la Lauch



Panneau annonciateur d'une chaussée à voie centrale banalisée, également dit « chaucidou »

Caractéristiques :

Sécurité : ■■□□

Cout d'aménagement : ■■□□

Emprise nécessaire : ■■□□

Cout entretien : ■□□□

Conflit d'usage potentiel : ■■■□

En bref :
Les aménagements sur chaussée apportent une alternative intéressante aux aménagements en site propre. Ils sont en général moins coûteux, mais la sécurité et les risques de conflits d'usages ne sont pas aussi bon que dans le cas des aménagements en site propre.

2. Les aménagements sur chaussée (2/2)

3. La vélorue

La vélorue est un aménagement cyclable assez récent. **Il s'est particulièrement développé en milieu urbain contraint**. Il apparait pertinent **quand l'espace disponible ne permet pas d'aménager en toute sécurité au profit des cyclistes.**

Son fonctionnement est le suivant : au sein de la vélorue, les **cycles circulent sur la même chaussée que les véhicules motorisés**. Ils **sont cependant prioritaires** et sont ainsi invités à se placer au centre de la chaussée, de sorte à ne pouvoir être dépassés par les véhicules, ceux-ci circulant derrière et de fait à vitesse réduite. La vélorue est matérialisée par un marquage au sol, un panneau pédagogique est recommandé pour sensibiliser les automobilistes.



La vélorue n'a pas d'existence officielle au sein du code de la route. Elle ne dispose pas d'un panneau officiel. Celui-ci est toutefois d'usage sur ces aménagements.

Caractéristiques :

Sécurité : ■■□□

Cout d'aménagement : ■□□□

Emprise nécessaire : ■□□□

Cout entretien : ■□□□

Conflit d'usage potentiel : ■■■■



Vélorue avec sa signalisation, ici à Bruxelles, photo cc37.org

4. La route partagée

Il s'agit, en général, **d'une route à faible trafic sur laquelle circulent les véhicules motorisés et les cycles**. Ces derniers se placent sur le côté de la chaussée et n'ont pas le même niveau de priorité que sur la vélorue. Les automobilistes peuvent ainsi dépasser aisément.

La route partagée est matérialisée par un marquage au sol. On l'utilise en général hors milieu urbain.

Caractéristiques :

Sécurité : ■□□□

Cout d'aménagement : ■□□□

Emprise nécessaire : ■□□□

Cout entretien : ■□□□

Conflit d'usage potentiel : ■■■■



Route partagée avec son panneau annonciateur, ici à Masevaux-Niederbruck

En bref :
Ces deux aménagements sur chaussée sont moins qualitatifs et moins sécuritaire que les précédents. Ils permettent surtout de sensibiliser les automobilistes à la présence potentielle de cyclistes dans des cas où l'emprise disponible est insuffisante pour réaliser un aménagement de meilleure qualité ou quand les trafic (automobile et cycle) sont trop faibles pour un investissement important dans un aménagement plus lourd.

3. Les aménagements de pacification de la voirie

1. La zone 30

La zone 30 ne peut pas être considérée comme un aménagement cyclable à proprement parlé. Toutefois, il s'agit d'un aménagement favorisant et sécurisant la circulation des cycles. Réglementée par le Code de la route, elle ne doit pas être confondue avec une réduction de la vitesse autorisée à 30 km/h. La zone 30 est matérialisée par son panneau de début (B30) et obligatoirement par un panneau de fin (B51).



Attention : le panneau ci-contre n'indique pas une zone 30 mais une limitation ponctuelle de la vitesse à 30 km/h.



Panneau B30 et B51 du Code de la route – Zone 30

Caractéristiques :

Sécurité : ■■■□

Cout d'aménagement : ■■□□

Emprise nécessaire : ■□□□

Cout entretien : ■□□□

Conflit d'usage potentiel : ■■■□

2. La zone de rencontre

La zone de rencontre est un ensemble de rues au sein desquelles la circulation est limitée à 20 km/h. Le régime de priorité est également spécifique, allant de l'utilisateur le plus vulnérable au moins vulnérable. La priorité répond ainsi à l'ordre suivant : piéton > cycliste > automobiliste. Le cycliste peut y circuler librement.
La zone de rencontre est matérialisée à son début et à sa fin par les panneaux B52 et B53.



Panneau B52 et B53 du Code de la route – Zone de rencontre

Caractéristiques :

Sécurité : ■■■■

Cout d'aménagement : ■■□□

Emprise nécessaire : ■□□□

Cout entretien : ■□□□

Conflit d'usage potentiel : ■■■□

En bref :
Ces aménagements sont favorables à la sécurité des cycles. Ils doivent cependant être utilisés avec parcimonie, dans le cadre qui a été prévu ; c'est-à-dire une gestion ponctuelle d'un danger pour les utilisateurs de la voirie nécessitant des mesures de réduction de la vitesse et de gestion des régimes de priorités entre les modes. À noter qu'un aménagement additionnel de type piste ou bande cyclable peut être implanté en Zone 30 ou zone de rencontre. Cela est même préconisé si le nombre de cyclistes attendus est conséquent.

QUELS CRITERES DE CHOIX ?

La méthodologie CEREMA

Le choix du type d'aménagement cyclable à mettre en place sur chaque tronçon est primordial. Celui-ci déterminera en grande partie la réussite de l'aménagement de la voirie et l'appropriation de la part des cyclistes. Il convient donc de faire les bons choix opérationnels.
Pour cela, plusieurs critères doivent être considérés. Ils permettront de déterminer si un aménagement en site propre est nécessaire ou si un aménagement sur voirie ou de pacification peut suffire.

Le CEREMA diffuse le tableau suivant afin **d'aider à la décision les acteurs locaux**. Particulièrement adapté à un milieu urbain dense, ce tableau donne des clés de compréhension et de décision.

Toutefois, pour une meilleure prise en compte des particularités locales de la Vallée de la Doller et du Soultzbach, un second tableau tiré du schéma directeur cyclable Thur Doller (page suivante) permettra d'élargir la compréhension du lecteur.

Il est à noter que le tableau du CEREMA, comme celui relayé sur la page suivante, **n'ont qu'une valeur indicative. Ils ne représentent pas une règle absolue à suivre et ne correspondent pas à une exigence du Code de la route.**
Ils sont simplement issus de la connaissance du terrain par des professionnels. Le tableau du CEREMA est lui-même inspiré des recommandations néerlandaises (*Design Manual for Bicycle traffic, CROW 2016*).

V85 VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2 000 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		
	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	

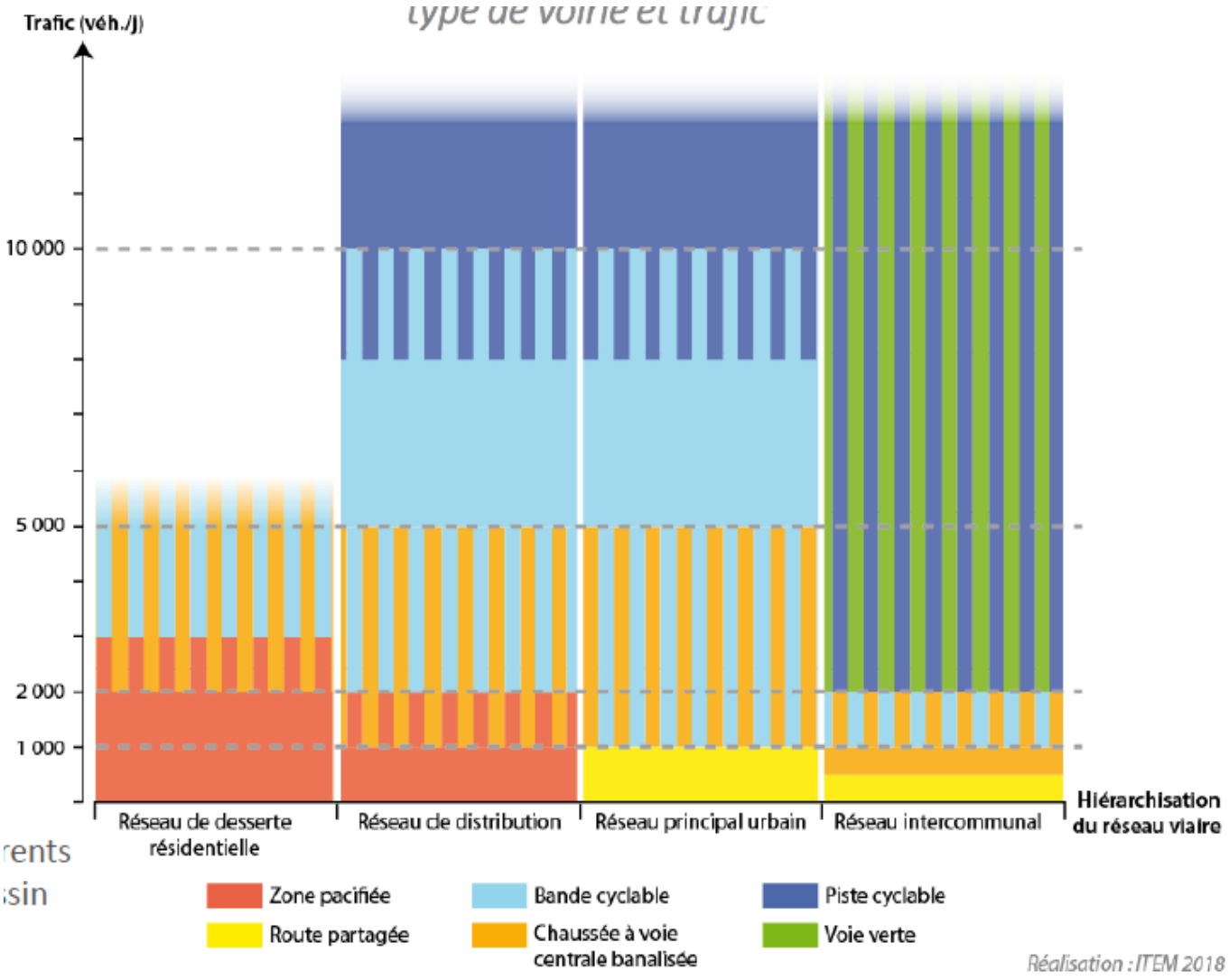
La méthode CEREMA croise les critères suivants : Vitesse réellement pratiquée par les automobilistes, nombre de véhicule/jour du tronçon, type de réseau cyclable (selon le volume de cyclistes attendus). Ne sont toutefois pas inclus ici de critère de coût de l'aménagement ou encore d'emprise disponible dans la rue considérée.

QUELS CRITERES DE CHOIX ?

Clés de lecture

Le tableau ci-dessous comme celui du CEREMA considère en critère de choix **principaux le trafic routier du tronçon considéré**.
En fonction de ce trafic et du niveau de hiérarchisation de la voirie, un type d'aménagement est proposé.
Ce type d'aménagement est également proposé de manière à garantir une **efficacité économique** et **pratique**. D'une manière générale, si les aménagements en site propre (piste cyclable et voie verte) sont les plus qualitatifs et les plus sécurisés, ils sont également les plus couteux et ceux occupant le plus d'espace.

Il n'est ainsi pas considéré nécessaire d'investir dans ce type d'aménagement quand la voirie ne supporte qu'un trafic léger. De même les contraintes urbaines peuvent amener à privilégier des aménagements sur chaussée.



Choix techniques des aménagements cyclables en fonction du type de voirie et du trafic – Schéma vélo Thur Doller – Item études et conseil

5. Préconisations d'aménagement et fiche de route

PRÉCONISATIONS D'AMÉNAGEMENT

Carte maillage cible retenu selon type d'aménagement préconisé

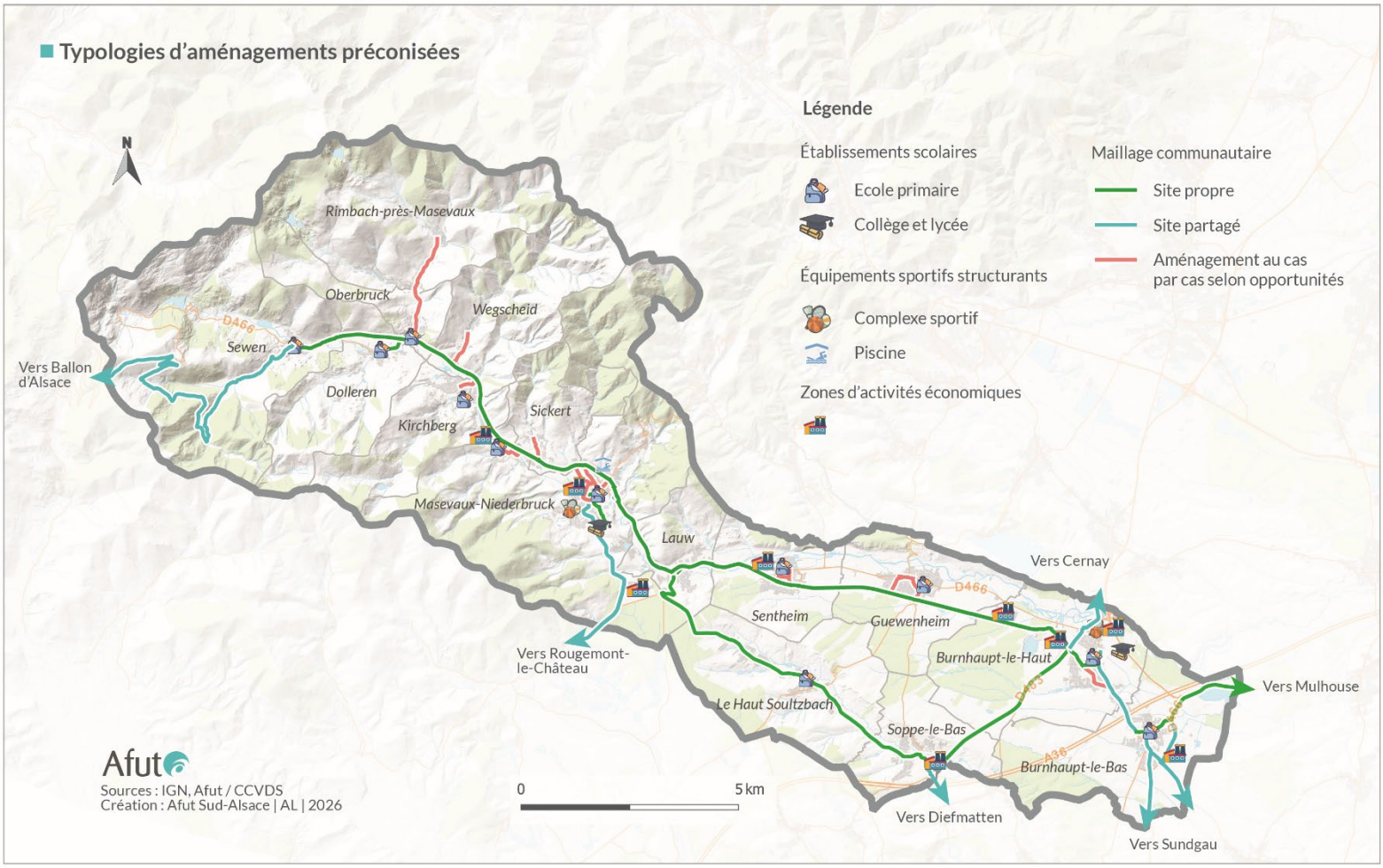
Afin de déterminer quel type d'aménagement cyclable doit être choisi sur un itinéraire, il est important de regarder comment se positionne cet itinéraire dans la structure du territoire de la Vallée de la Doller et du Soultzbach.

En effet, **sur l'itinéraire structurant intercommunal, il sera fondamental de privilégier des aménagements en site propre**, dans la mesure du possible. À l'inverse, pour **des itinéraires de desserte locale à l'échelle communale, l'intérêt d'investir des sommes importantes pour des aménagements en site propre n'est pas pertinent**. Il convient dans ces cas de préférer des aménagements plus légers et moins coûteux, voir de privilégier la pacification.

Des aménagements en site propre de type voie verte ou piste cyclable seront ainsi préconisés sur l'ensemble du tracé de la voie verte de la Doller ainsi que sur l'itinéraire traversant le vallon du Soultzbach. De même, les liaisons avec m2A et Cernay seront à réaliser de préférence en site propre.

Ces deux liaisons présentent un potentiel de déplacements plus important que les liaisons vers le Ballon d'Alsace, Rougemont-le-Château et le Sundgau, justifiant le recours à un aménagement plus lourd. Pour ces dernières, des aménagements en site partagé seront privilégiés afin de limiter les coûts tout en sécurisant la place des cyclistes sur la chaussée.

Enfin, un **certain nombre d'itinéraires de la desserte locale seront à traiter au cas par cas** et ne font pas l'objet d'une étude approfondie dans cette mission. Selon **les caractéristiques de la voirie, la vitesse des véhicules motorisés, l'intensité du trafic et le potentiel de cyclistes attendus sur l'itinéraire**, un choix judicieux sera à effectuer par la maîtrise d'ouvrage. Les aménagements à réaliser pourront profiter des opportunités locales (travaux de VRD...).



PRÉCONISATIONS D'AMÉNAGEMENT

Exemple de préconisation d'aménagement

À titre d'exemple, les caractéristiques de la D14bIII entre Oberbruck et Rimbach-près-Masevaux (faible trafic, potentiel cycliste bas…) tendent à préconiser un aménagement partagé de type *Route partagée*. La matérialisation de la présence potentielle de cycliste permettrait de légitimer la présence de ces derniers et leur apporter un minimum de sécurité pour un coût raisonnable pour la collectivité.

L'aménagement pourrait prendre la forme d'un panneau pédagogique de signalisation de la présence des cyclistes et de pictogramme régulier peints sur la chaussée.



L'itinéraire empruntant la RD14bIII, ici à Rimbach, ne nécessite pas d'aménagement lourd, Photo Afut Sud-Alsace.



Panneau pédagogique de route partagée



Pictogramme de signalisation, photo dauphiné libéré

Une alternative en milieu de montagne

Une alternative possible lorsque la chaussée socle est caractérisée par une pente importante est **d'aménager une bande cyclable unidirectionnelle**. L'aménagement est ainsi matérialisé par une bande de peinture blanche au sol **dans le sens montant**.

En effet, le cycliste circulera mois vite en montée et sera plus en sécurité de cette manière. En sens descendant, sa vitesse plus importante rend moins nécessaire la présence de la bande cyclable.

FICHE DE ROUTE

Hiérarchisation des aménagements à réaliser

Le maillage des itinéraires cyclables de la Vallée de la Doller et du Soultzbach fait l'objet d'une **hiérarchisation selon 3 niveaux**.

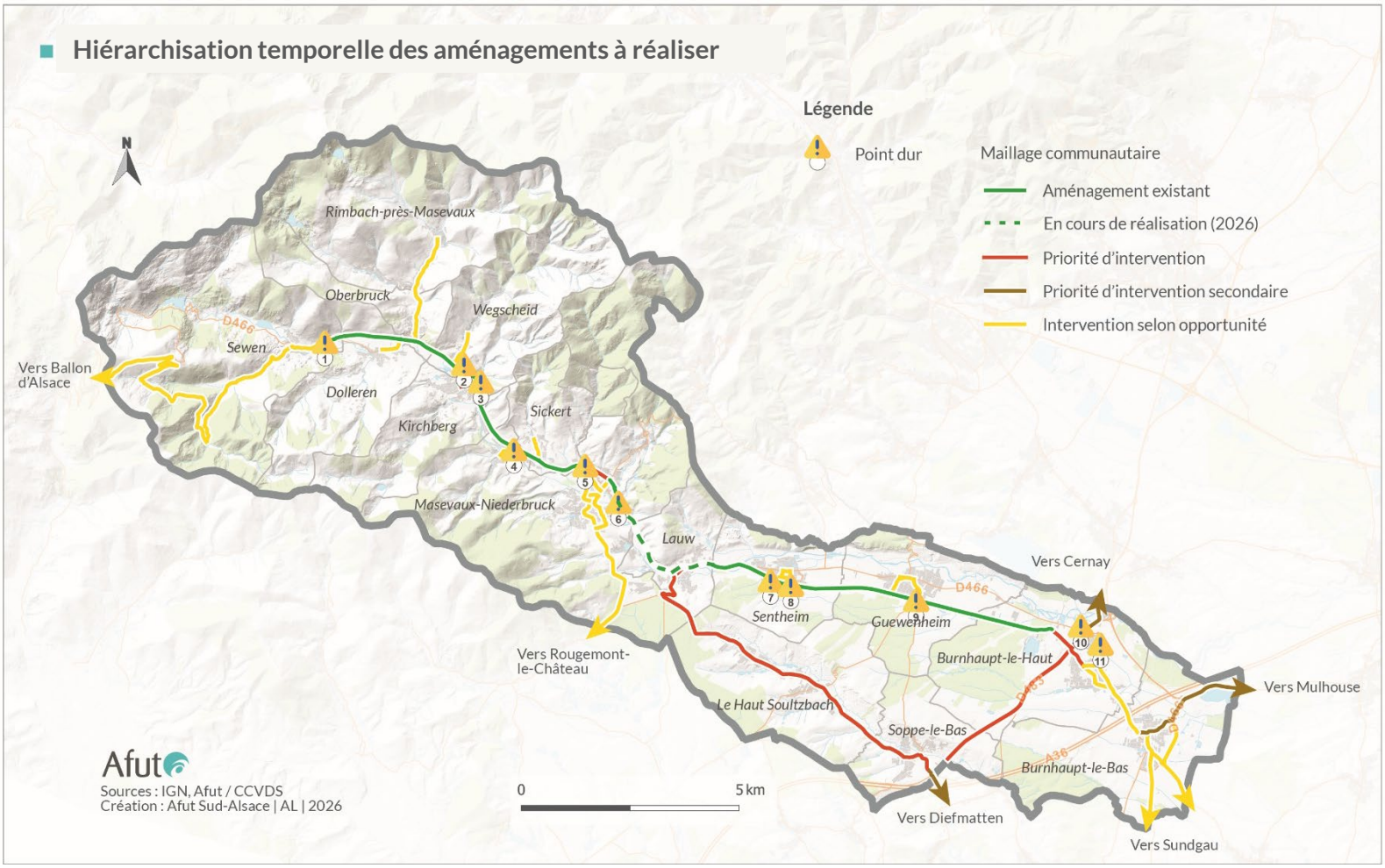
Le **premier niveau, en rouge sur la carte, représente les itinéraires sur lesquels une intervention d'aménagement doit être réalisée en priorité**. Il s'agit des itinéraires majeurs drainant le potentiel de cycliste le plus important. C'est notamment le cas de la résorption des discontinuités de la voie verte de la Doller (à Masevaux et Lauw), de l'aménagement du vallon du Soultzbach et son raccordement vers Burnhaupt-le-Haut.

Dans un second temps, **en orange, apparaissent les itinéraires sur lesquels la priorité d'intervention est secondaire**. Entrent dans cette catégorie la connexion du territoire avec m2A au niveau de Burnhaupt-le-Bas ainsi que le prolongement de la voie verte vers Cernay. Celui-ci est à traiter par le potentiel qu'il présente (tant de cycliste utilitaire que de loisir).

Enfin, **en jaune, les itinéraires restants n'apparaissent pas comme prioritaires. Leur aménagement sera notamment déterminé par les opportunités se présentant à l'échelle locale** (travaux de VRD, réaménagement de rue ou de carrefour…) ainsi que par la volonté des élus communaux.

À noter : Les 10 points durs du réseau cyclable existant (détail précédemment en page 18) devront également être traités. Ils apparaissent en orange, dans la catégorie *priorité d'intervention secondaire*. Le traitement de ces points durs est un enjeu important au bon fonctionnement de la voie verte de la Doller et ils ne doivent pas être mis de côté.

Hiérarchisation temporelle des aménagements à réaliser



FICHE DE ROUTE

Hiérarchisation des aménagements à réaliser

Mise en œuvre	Tronçon	Longueur approximative	Hiérarchisation	Autre
Étape 1 (travaux en cours – 2026)	Masevaux <> Lauw	3,1 km	Priorité d'intervention	Traitement du point dur n°6 nécessaire. Itinéraire prévu à court terme
Étape 2	Masevaux Bld du Chemin de fer	0,8 km	Priorité d'intervention	Traitement du point dur n°5
Étape 3	Lauw <> Soppe-le-Bas	8,8 km	Priorité d'intervention	Connexion vers le Sundgau au niveau du giratoire de la ZA
Étape 4	Soppe-le-Bas <> Burnhaupt-le-Haut	4,3 km	Priorité d'intervention	Traitement du point dur n°11
Étape 5	Burnhaupt-le-Haut gare <> Burnhaupt-le-Bas	3,6 km	Priorité d'intervention	Inclut la reprise de la BC Gare > Binnen > Principale > Cernay > Mairie
Étape 6	Burnhaupt-le-Haut gare <> Vers Cernay	1,0 km	Priorité d'intervention secondaire	Traitement du point dur n°10
Étape 7	Burnhaupt-le-Bas <> Vers Heimsbrunn	2,6 km	Priorité d'intervention secondaire	Traitement du carrefour rue Principale/RD 466 et giratoire de l'autoroute à prévoir
Étape 8	Soppe-le-Bas > Diefmatten	0,8 km	Priorité d'intervention secondaire	Rue de Diefmatten > ZA
Autre	Traitement des points durs n°3,4,9	/	Priorité d'intervention secondaire	Cette première série concentre les plus problématiques
Autre	Traitement des points durs n°1,2,7,8	/	Priorité d'intervention secondaire	Cette deuxième série concentre les moins problématiques
Selon opportunité	Sewen <> Ballon d'Alsace	10,5 km	Intervention selon opportunité	/
Selon opportunité	Rimbach <> Oberbruck (VV)	2,7 km	Intervention selon opportunité	/
Selon opportunité	Dolleren <> Oberbruck (VV)	0,8 km	Intervention selon opportunité	/

FICHE DE ROUTE

Hiérarchisation des aménagements à réaliser

Mise en oeuvre	Tronçon	Longueur approximative	Hiérarchisation	Autre
Selon opportunité	Wegsheid <> Voie Verte	2,3 km	Intervention selon opportunité	/
Selon opportunité	Sickert <> Voie Verte	0,9 km	Intervention selon opportunité	/
Selon opportunité	Masevaux (VV) <> Rougemont-le-Château	4,6 km	Intervention selon opportunité	VV > 2e Bataillon > Fossé des Veaux > Ltnt Col. Gambiez > Galgenbourg > RD 110
Selon opportunité	Masevaux intra 1	1,1 km	Intervention selon opportunité	Paul Burgy > Lycée > Mont du Château > Marché > Moulin
Selon opportunité	Masevaux intra 2	0,6 km	Intervention selon opportunité	VV E.Leclerc > Maréchal Foch
Selon opportunité	Sentheim intra	1,0 km	Intervention selon opportunité	VV > Mortzwiller > Grand Rue > Soppe-le-Haut > VV
Selon opportunité	Guewenheim intra	1,3 km	Intervention selon opportunité	VV > Chapelle > Principale > Saint-Maurice > Soppe > VV
Selon opportunité	Burnhaupt-le-Haut intra	0,8 km	Intervention selon opportunité	Bosquet > Principale
Selon opportunité	Burnhaupt-le-Bas intra	1,0 km	Intervention selon opportunité	RD466
Selon opportunité	Burnhaupt-le-Bas > Sundgau (vers Bernwiller)	1,8 km	Intervention selon opportunité	Principale > RD466
Selon opportunité	Burnhaupt-le-Bas > Sundgau (vers Ammertzwiller)	1,5 km	Intervention selon opportunité	Balschwiller > RD103

Afut
agence de fabrique urbaine et territoriale
SUD-ALSACE

CONTACT

Afut Sud-Alsace
33 avenue de Colmar
68200 MULHOUSE

www.afut-sudalsace.org

Direction de la publication
Viviane BEGOC, directrice de l'Agence

Conception et rédaction
Simon BUCHMANN

Photographies
Afut Sud-Alsace

Cartographie
Anne LICHTLÉ

Toute reproduction autorisée avec mention précise de la source et référence exacte.
Pour demande de complément, données SIG transmises à la CCVDS