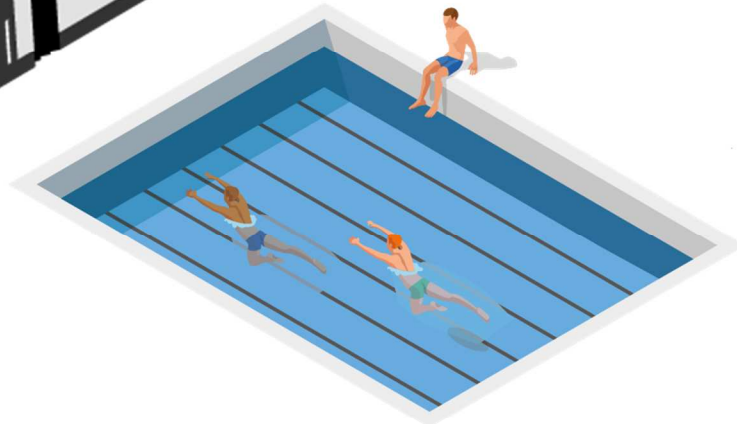


# Tram Nord

Strasbourg – Schiltigheim – Bischheim

PROJET DE DEVELOPPEMENT  
DU RESEAU DE TRAMWAY  
ENTRE  
STRASBOURG,  
SCHILTIGHEIM  
ET BISCHHEIM



## DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PREALABLE A :

- ↘ LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE
- ↘ LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU<sub>i</sub> DE L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG
- ↘ L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE

TOME N°6  
PIECE L

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## **LISTE DES PIÈCES DU DOSSIER D'ENQUÊTE PUBLIQUE**

---

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Liste des pièces du dossier d'enquête publique :

TOME	PIECE
N°1 DOSSIER PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE	PIECE A : PREAMBULE ET OBJETS DE L'ENQUETE, INFORMATIONS JURIDIQUES ET ADMINISTRATIVES
	PIECE B : NOTICE EXPLICATIVE
	PIECE C : PLAN DE SITUATION
	PIECE D : PLAN GENERAL DES TRAVAUX
	PIECE E : CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES OUVRAGES LES PLUS IMPORTANTS
	PIECE F : APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES
N°2 EVALUATION ENVIRONNEMENTALE	PIECE G : RESUME NON TECHNIQUE DE L'ETUDE D'IMPACT
	PIECE H 1 : ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT VALANT EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000
	PIECE H 2 : ANNEXES DE L'ETUDE D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT VALANT EVALUATION DES INCIDENCES NATURA 2000
N°3 EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE	PIECE I : EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE
N°4 AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE	PIECE J1 : DOSSIER AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE - VOLET CHAPEAU
	PIECE J2 : VOLET LOI SUR L'EAU
	PIECE J3 : VOLET PROTECTION DES ALLEES ET ARBRES D'ALIGNEMENTS
N°5 MISE EN COMPATIBILITE DU DOCUMENT D'URBANSIME	PIECE K : MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi DE L'EUROMETROPOLE DE STRASBOURG ET EVALUATION ENVIRONNEMENTALE DE LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi
N°6 CONCERTATIONS ET AVIS	PIECE L : BILAN DE LA CONCERTATION ET DELIBERATIONS
	PIECE M : AVIS PREALABLES A L'ENQUETE PUBLIQUE, AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE ET MÉMOIRE EN REPONSE DE L'EMS

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## PIECE L

# BILAN DE LA CONCERTATION ET DELIBERATIONS

---

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## PIECE L

### BILAN DE LA CONCERTATION ET DELIBERATIONS TABLE DES MATIERES

<b>1. CONCERTATION RELATIVE AU PROJET .....</b>	<b>6</b>
<b>1.1. Délibérations.....</b>	<b>6</b>
1.1.1. Délibération lancement de la concertation 07-05-2021 .....	6
1.1.2. Délibération bilan d'une première phase de concertation - 17-12-2021 .....	15
1.1.3. Délibération bilan complet de la concertation (1ère et 2e phase) - 20-12-2023 .....	28
<b>1.2. Bilan de concertation .....</b>	<b>43</b>
1.2.1. Ateliers de concertation relatifs à l'apaisement de la route de Bischwiller .....	43
1.2.2. Bilan de la concertation relative au projet (1ère et 2e phase).....	46
<b>1.3. Principaux documents de communications .....</b>	<b>120</b>
<b>2. CONCERTATION PREALABLE A LA MISE NE COMPATIBILITE PLUI .....</b>	<b>156</b>
2.1. Bilan de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi .....	156

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 1. CONCERTATION RELATIVE AU PROJET

### 1.1. Délibérations

#### 1.1.1. Délibération lancement de la concertation 07-05-2021

7

### Délibération au Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du vendredi 7 mai 2021

**Lancement d'une concertation réglementaire et engagement des études opérationnelles du projet de ' Tramway vers le Nord ' du réseau de Strasbourg.**

Numéro E-2021-494

#### 1. Rappel du contexte de l'opération

La feuille de route eurométropolitaine présentée le 15 juillet 2020 et la délibération E-2020-846 adoptée par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg le 18 décembre 2020 mettent au cœur du projet politique la question des mobilités. La réduction de la pollution atmosphérique et de la dépendance aux énergies fossiles constitue un pilier de la stratégie de l'Eurométropole de Strasbourg qui a déclaré l'état d'urgence climatique.

Les grands projets de mobilité représentent un axe essentiel dans la mise en œuvre de la politique de l'Eurométropole de Strasbourg en faveur de l'environnement et de l'inclusion sociale. Relier efficacement les quartiers et communes de l'Eurométropole de Strasbourg par des transports publics fiables, performants et décarbonés constitue un impératif en termes de climat, de santé et de développement global de l'agglomération.

L'extension du réseau de tramway sur le nord de l'agglomération s'inscrit dans le cadre d'une nouvelle étape de développement des transports collectifs, en lien avec la mise en place progressive d'une Zone à Faible Émissions, le déploiement d'un Réseau Express Métropolitain qui se traduira par une augmentation du cadencement des trains dans les gares de Bischheim/Schiltigheim, de Hoenheim, de Mundolsheim et de Vendenheim. Dans ce contexte, la gare centrale de Strasbourg verra également sa fréquentation augmenter sensiblement (+ 30 à 40 %), ce qui nécessitera d'adapter les conditions de déploiement et de desserte du réseau urbain au droit de ce pôle de diffusion majeur. Parallèlement, la transformation de la route métropolitaine M35 permettra d'accueillir des offres de transport public renforcées, mais aussi de reconfigurer dans une logique d'apaisement la place de Haguenau et l'avenue des Vosges aujourd'hui encore très routières et très circulées.

#### 2. Objectifs du projet

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Avec la mise en place progressive d'une Zone à Faible Émission et le déploiement aux côtés de la Région Grand Est d'un Réseau Express Métropolitain visant à améliorer les dessertes ferroviaires et les lignes de car à l'échelle du bassin de vie strasbourgeois, le réseau structurant de transport en commun de l'Eurométropole doit lui aussi engager une nouvelle étape de son développement.

Deux extensions du réseau de tramway doivent permettre de repenser l'ensemble des mobilités sur le nord de l'agglomération, pour améliorer l'accessibilité des communes de Bischheim et de Schiltigheim, mais aussi du Wacken, des Institutions européennes et de l'Université.

Les objectifs du projet du tramway vers le Nord et au Centre consistent à :

- Schiltigheim / Bischheim : assurer une nouvelle desserte en site propre pour desservir directement 15.000 à 20.000 habitants/emplois/scolaires, et réarticuler les lignes « fortes » de bus L3 et L6 pour offrir de meilleures connexions en maintenant le principe de liaisons directes avec Vendenheim, Souffelweyersheim, Hoenheim ;
- Wacken / Institutions Européennes : engager une liaison directe entre la Gare et le Parlement (Contrat Triennal) et permettre une desserte intensifiée du quartier du Wacken au regard de ses emplois/habitants actuels et futurs et de ses équipements de rayonnement métropolitain (quartier d'affaires, parc des expositions) ;
- Université : renforcer la capacité du cœur du réseau et créer des itinéraires alternatifs au passage par le nœud Homme de Fer pour permettre de déployer de nouvelles liaisons notamment entre la Gare centrale et le campus universitaire.

Plus globalement, le projet vise à transformer les mobilités et prévoit ainsi de :

- favoriser le maillage des dessertes par les transports collectifs entre Strasbourg et le Nord de l'Eurométropole, en améliorant et diversifiant les systèmes de déplacement entre la Gare centrale et les communes de Schiltigheim et Bischheim, mais aussi du Wacken et de l'Université, en compatibilité avec les orientations du SCOTERS,
- augmenter l'attractivité des déplacements alternatifs à la voiture par une amélioration du confort et des temps de déplacement vers les principaux pôles et équipements de l'agglomération,
- améliorer la capacité et la robustesse du réseau pour poursuivre son développement, en desserrant le nœud Homme de Fer, central et incontournable, du réseau tram qui ne peut plus accueillir ni de ligne nouvelle ni de cadencement supplémentaire (c'est une condition impérative de l'extension Nord),
- multiplier les potentialités de desserte du territoire par la création de plusieurs points de connexion avec d'autres lignes (maillages avec les lignes A et D du tramway dans le secteur Halles / Gare centrale, maillage avec les lignes B et E du tramway au niveau du secteur République et/ou de la place de Bordeaux, maillage avec les lignes « fortes » de bus L3 et L6 à Schiltigheim et Bischheim),

- desservir indirectement ou créer des connexions avec d'autres secteurs aujourd'hui en mutation et notamment au regard des projets de rénovation urbaine (NPRU) du quartier des Écrivains à Schiltigheim / Bischheim,
- encourager les mobilités actives, la marche à pied et le vélo, par un maillage du réseau cyclable et un renfort des liaisons interquartiers et intercommunales, par un apaisement des voiries, un élargissement des espaces dédiés aux mobilités actives, une diminution de la circulation, une révision des schémas de circulation et de mobilités dans l'ensemble des secteurs desservis, en lien avec le Plan piéton,
- contribuer à la réhabilitation du cadre de vie dans les espaces desservis par une requalification paysagère de qualité de la plateforme et des espaces publics empruntés par le tramway, la requalification du secteur de la place de Haguenau, de la place de la Gare et de tous les espaces desservis, en contribuant à l'amélioration de la qualité de l'air et la création d'îlots de fraîcheur.

### 3. Consistance du projet mis à la concertation

D'une part, le tramway sera prolongé vers le Nord jusqu'à Bischheim afin de relier les centralités des communes de première couronne à la Gare centrale via la Place de Haguenau.

D'autre part, le réseau sera complété par un projet liaison Gare centrale - institutions européennes, inscrit au Contrat Triennal. Outre la desserte du Wacken, cet investissement est nécessaire pour desserrer le nœud d'Homme de Fer et préparer le l'ensemble du réseau à supporter une fréquentation accrue notamment vers l'Université. À ce titre, sa mise en œuvre concomitante à l'extension vers le Nord est impérative.

Pour la desserte Nord jusqu'à Bischheim, trois variantes de tracé seront proposées pour implanter la plateforme tramway depuis la place de Haguenau :

- via la route du Général de Gaulle puis le début de la route de Brumath ;
- via la route de Bischwiller ;
- via un itinéraire est/ouest reliant les deux axes précités et passant notamment par la gare de Bischheim/Schiltigheim.

Trois variantes de tracé de la plateforme tramway seront proposées pour la liaison Gare centrale - institutions européennes et le desserrement du nœud Homme de Fer, depuis le boulevard Wilson et la place de Haguenau (tronçon commun aux trois variantes) :

- via l'avenue des Vosges (commun aux liaisons vers le Wacken et l'Université) ;
- via la rue de Sébastopol, puis les quais Kléber, Finkmatt et Sturm (commun aux liaisons vers le Wacken et l'Université) ;

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



- via le boulevard Clémenceau (liaison vers le Wacken), via la rue du Faubourg de Pierre et les quais Finkmatt et Sturm (liaison vers l'Université).

C'est dans ce cadre que l'Eurométropole de Strasbourg souhaite engager dès maintenant de nouvelles étapes d'instruction de ce projet global dénommé « Tramway vers le Nord » sous la forme d'une concertation préalable qui se déroulera de mi-juin à septembre 2021, dans la perspective d'un déploiement et d'une desserte élargie des quartiers Centre-Nord et des communes Nord à l'horizon 2025.

## **4. Périmètre du projet**

La réponse aux objectifs précités nécessite d'inscrire le projet sur un périmètre suffisamment élargi, et notamment en connexion avec les lieux favorables au renforcement du transfert modal et interagissant de manière directe et incitative sur les infrastructures routières situées en périphérie.

À cet effet, la reconfiguration de l'entrée Nord de l'agglomération et l'expérimentation de la réduction du nombre de voies au profit du transport en commun et du covoiturage sur la route métropolitaine M35 apparaissent comme déterminants pour répondre aux enjeux de report modal.

Pour cette raison, le déploiement d'une ligne de tramway vers le Nord jusqu'à Bischheim constituera un facteur complémentaire d'incitation en faveur de la pratique et des habitudes de déplacement multimodales. Par ailleurs, le nœud d'entrée Nord de la Ville de Strasbourg situé place de de Haguenau et la place de la gare à Strasbourg seront réinterrogés dans leurs fonctions circulatoires et urbaines au service de l'évolution nécessaire des pratiques en vue d'atteindre les objectifs assignés au projet.

## **5. Modalités d'organisation de la concertation préalable avec le public**

En application des articles L 103-2 et R 103-1 du code de l'urbanisme et de l'article L 121-15-1 du code de l'environnement, le maître d'ouvrage des projets de développement du réseau structurant de transports en commun a l'obligation d'engager une procédure de concertation préalable permettant de définir dans sa nature et ses options essentielles, les caractéristiques du projet envisagé.

À cet effet, l'Eurométropole de Strasbourg prévoit d'organiser une concertation préalable à l'élaboration du projet de tramway vers le Nord, et dont les enjeux et objectifs sont décrits dans la présente délibération, sur la période de mi-juin à fin septembre 2021.

Cette concertation préalable aura pour objet :

- d'informer le public en décrivant les principales caractéristiques du projet (niveau de desserte, temps de parcours, lieux intermodaux, enjeux de circulation et d'insertion, opérations d'accompagnement, coût, calendrier),

- de présenter les différentes variantes de tracés possibles, en explicitant notamment les niveaux de desserte, les temps parcours, les enjeux de circulation et d'insertion urbaine et paysagère, les incidences plus larges en matière de mobilités et de stationnement les opérations d'accompagnement, les coûts prévisionnels, les calendriers, et recueillir les observations du public sur celles-ci,
- d'informer le public et recueillir ses observations sur les sujets liés aux conditions d'insertion et d'aménagement qui pourront faire l'objet d'un travail de construction partagé lors des phases ultérieures d'instruction du projet.

Il est proposé la mise en œuvre de cette concertation selon les modalités suivantes :

- des communications diffusées dans la presse locale ainsi que par voie d'affichage à proximité du projet,
- des plaquettes d'information présentant le projet, annonçant et expliquant la procédure de concertation et les modalités d'expression du public, disponibles à l'accueil du centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg, des mairies des quartiers Gare et Tribunal-Contades, des mairies de Schiltigheim et de Bischheim, dans les commerces situés à proximité immédiate du projet ainsi que sur les lieux de permanence qui seront organisés durant la concertation,
- au moins deux permanences d'une durée de deux heures organisée au centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg ainsi que dans les mairies de quartier et des communes concernées – ou dans les locaux mis à disposition à proximité si les mairies de quartier ou les mairies des communes n'en disposent pas – et réparties sur la durée de la concertation, doublées d'expositions permanentes sur les mêmes lieux accompagnés de registres d'expression,
- l'utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg avec la création d'une adresse de messagerie électronique permettant le recueil d'expressions en ligne,
- plusieurs réunions publiques, « en présentiel » sous réserve que les conditions sanitaires le permettent et avec une limitation de jauge possible, complétées par un système de visio-conférence facilitant la participation élargie « en distanciel ». Si les conditions sanitaires ne permettent pas la tenue de réunions publiques « en présentiel », celles-ci seront entièrement organisées sous forme de visio-conférences,
- plusieurs réunion-ateliers avec les représentants des organismes et associations représentatives des quartiers et communes desservis et des usagers, « en présentiel » sous réserve que les conditions sanitaires le permettent ou organisées sous forme de visio-conférences dans le cas contraire.

Cette concertation fera, par suite, l'objet d'un bilan présenté à l'approbation du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du mois de novembre qui arrêtera, à cette occasion, le programme de l'opération.

## **6. Passation d'un marché public de maîtrise d'œuvre à tranches**

La conduite de ce projet d'extension tramway nécessite d'organiser d'ores et déjà les modalités de poursuite de son instruction. À cet effet, l'Eurométropole envisage de lancer une procédure de passation du marché de maîtrise d'œuvre concomitamment à l'engagement de la phase de concertation.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Afin de respecter le rythme et le contenu de la concertation avec le public, la définition précise des prestations du maître d'œuvre tiendra compte des enseignements issus de la concertation préalable.

Plus précisément, le marché de maîtrise d'œuvre, visant à concevoir et faire réaliser le projet, sera décomposé en une tranche ferme et plusieurs tranches optionnelles permettant de distinguer les étapes d'élaboration et de réalisation du projet.

Conformément au mécanisme prévu par l'article R 2113-4 du code de la commande publique, le marché de maîtrise d'œuvre sera décomposé comme suit :

- tranche ferme : analyse des enseignements de la concertation et définition précise du programme conformément aux orientations issues du bilan de la concertation,
- tranches optionnelles (série 1) : missions d'avant-projet et préparation des dossiers nécessaires aux autorisations administratives liées à l'évaluation environnementale et à l'enquête publique, pour chacune des variantes de tracé,
- tranches optionnelles (série 2) : missions post avant-projet et accompagnement des phases de travaux, pour chacune des variantes de tracé.

Une partie du marché comportera un bordereau de prix unitaire afin de répondre à d'éventuelles commandes ponctuelles au cours des études opérationnelles et phases de concertations.

Sur ces bases, la procédure de consultation du marché de maîtrise d'œuvre ne pourra faire l'objet d'une attribution qu'à l'issue de la phase de consultation du public, prenant en compte les caractéristiques du bilan de la concertation, servant de base à l'élaboration définitive du programme de maîtrise d'œuvre.

Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

*Le Conseil  
sur proposition de la Commission plénière  
en application des articles L 103-2 et R 103-1 du Code de l'urbanisme  
et L 121-15-1 du Code de l'environnement  
après en avoir délibéré  
approuve*

les objectifs du projet de tramway vers le Nord du réseau de Strasbourg, à savoir :

- favoriser le maillage des dessertes par les transports collectifs entre Strasbourg et le Nord de l'Eurométropole, en améliorant et diversifiant les systèmes de déplacement entre la Gare centrale et les communes de Schiltigheim et Bischheim, mais aussi du Wacken et de l'Université, en compatibilité avec les orientations du SCOTERS,

- augmenter l'attractivité des déplacements alternatifs à la voiture par une amélioration du confort et des temps de déplacement vers les principaux pôles et équipements de l'agglomération,
- améliorer la capacité et la robustesse du réseau pour poursuivre son développement, en desserrant le nœud Homme de Fer, central et incontournable, du réseau tram qui ne peut plus accueillir ni de ligne nouvelle ni de cadencement supplémentaire (c'est une condition impérative de l'extension Nord),
- multiplier les potentialités de desserte du territoire par la création de plusieurs points de connexion avec d'autres lignes (maillages avec les lignes A et D du tramway dans le secteur Halles / Gare-Centrale, maillage avec les lignes B et E du tramway au niveau du secteur République et/ou de la place de Bordeaux, maillage avec les lignes « fortes » de bus L3 et L6 à Schiltigheim et Bischheim),
- desservir indirectement ou créer des connexions avec d'autres secteurs aujourd'hui en mutation et notamment au regard des projets de rénovation urbaine (NPRU) du quartier des Écrivains à Schiltigheim / Bischheim,
- encourager les mobilités actives, la marche à pied et le vélo, par un maillage du réseau cyclable et un renfort des liaisons interquartiers et intercommunales, par un apaisement des voiries, un élargissement des espaces dédiés aux mobilités actives, une diminution de la circulation, une révision des schémas de circulation et de mobilités dans l'ensemble des secteurs desservis, en lien avec le Plan piéton
- contribuer à la réhabilitation du cadre de vie dans les espaces desservis par une requalification paysagère de qualité de la plateforme et des espaces publics empruntés par le tramway, la requalification du secteur de la place de Haguenau, de la place de la Gare et de tous les espaces desservis, en contribuant à l'amélioration de la qualité de l'air et la création d'îlots de fraîcheur ;
- En complément et de manière plus opérationnelle sur les secteurs desservis :
  - Schiltigheim / Bischheim : assurer une nouvelle desserte en site propre pour desservir directement 15.000 à 20.000 habitants/emplois/scolaire, et réarticuler les lignes « fortes » de bus L3 et L6 pour offrir de meilleures connexions en maintenant le principe de liaison directes avec Vendenheim, Souffelweyersheim, Hoenheim ;
  - Wacken / Institutions Européennes : engager une liaison directe entre la Gare et le Parlement (Contrat Triennal) et permettre une desserte intensifiée du quartier du Wacken au regard de ses emplois/habitants actuels et futurs et de ses équipements de rayonnement métropolitains (quartier d'affaires, parc des expositions) ;
  - Université : renforcer la capacité de cœur du réseau et créer des itinéraires alternatifs au passage par le nœud Homme de Fer pour permettre de déployer de nouvelles liaisons notamment entre la Gare centrale et le campus universitaire.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



décide

d'engager la procédure de concertation préalable avec le public relative au projet de tramway vers le Nord, dans les quartiers « Gare » et « Tribunal-Contades » et les communes de Schiltigheim et Bischheim sur la période de mi-juin à fin septembre 2021 et selon les modalités suivantes :

- des communications diffusées dans la presse locale ainsi que par voie d'affichage à proximité du projet,
- des plaquettes d'information présentant le projet sur les communes de Schiltigheim, Bischheim et Strasbourg, annonçant et expliquant la procédure de concertation et les modalités d'expression du public, disponibles à l'accueil du centre administratif de l'Eurométropole, des mairies des quartiers Gare et Tribunal-Contades, des mairies de Schiltigheim et de Bischheim, dans les commerces situés à proximité immédiate du projet ainsi que sur les lieux de permanence qui seront organisés durant la période de concertation,
- des permanences organisées au centre administratif de l'Eurométropole ainsi que dans les mairies de quartier et des communes concernées – ou dans les locaux mis à disposition à proximité si les mairies de quartier ou les mairies des communes n'en disposent pas – et réparties sur la durée de la concertation, doublées d'expositions permanentes sur les mêmes lieux accompagnés de registres d'expression,
- l'utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg avec la création d'une adresse de messagerie électronique permettant le recueil d'expressions en ligne,
- plusieurs réunions publiques, « en présentiel » sous réserve que les conditions sanitaires le permettent et avec une limitation de jauge possible, complétées par un système de visio-conférence facilitant la participation élargie « en distanciel ». Si les conditions sanitaires ne permettent pas la tenue de réunions publiques « en présentiel », celles-ci seront entièrement organisées sous forme de visio-conférences,
- plusieurs réunion-ateliers avec les représentants des organismes et associations représentatives des quartiers et communes desservis et des usagers, « en présentiel » sous réserve que les conditions sanitaires le permettent ou organisées sous forme de visio-conférences dans le cas contraire.

autorise

le lancement d'une procédure de passation d'un marché de maîtrise d'œuvre permettant :

- d'une part, la définition précise du programme de l'opération dont la nature et les options essentielles seront arrêtées à l'issue de la phase de concertation (tranche ferme),
- d'autre part, la poursuite de l'instruction technique des phases ultérieures du projet – conception et réalisation (tranches optionnelles et bordereau de prix unitaire).

l'attribution de ce marché aura lieu à l'issue de la concertation réglementaire et après l'approbation du bilan de la présente concertation par l'assemblée délibérante.

décide

l'imputation des dépenses et des recettes relatives à ces extensions du réseau tramway ainsi que des dépenses nécessaires à la conduite des procédures correspondantes sur :

- l'autorisation de programme AP 0298 pour la desserte des communes Nord Schiltigheim et Bischheim,
- l'autorisation de programme AP 0299 pour la liaison Gare centrale - institutions européennes en tramway.

charge

la Présidente ou son-sa représentant-e de mettre en œuvre les modalités de cette concertation précédemment définies ainsi que la procédure de passation du marché de maîtrise d'œuvre y afférent,

autorise

la Présidente ou son-sa représentant-e à signer tous les documents concourant à l'exécution de la présente délibération.

**Adopté le 7 mai 2021  
par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg**

**Rendu exécutoire après  
transmission au Contrôle de Légalité préfectoral Le 17 mai 2021**  
(Accusé de réception N°067-246700488-20210507-130092A-DE-1-1)

**et affichage au Centre Administratif le 14/05/21**

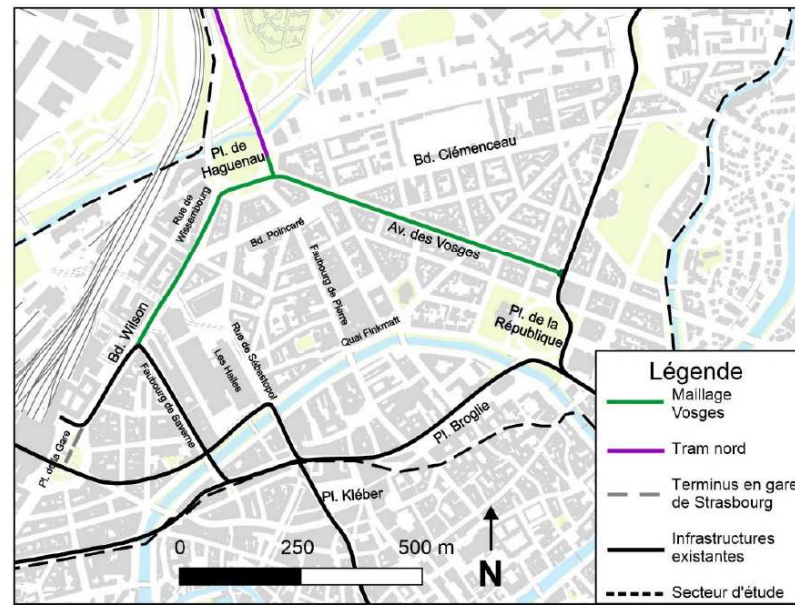


# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

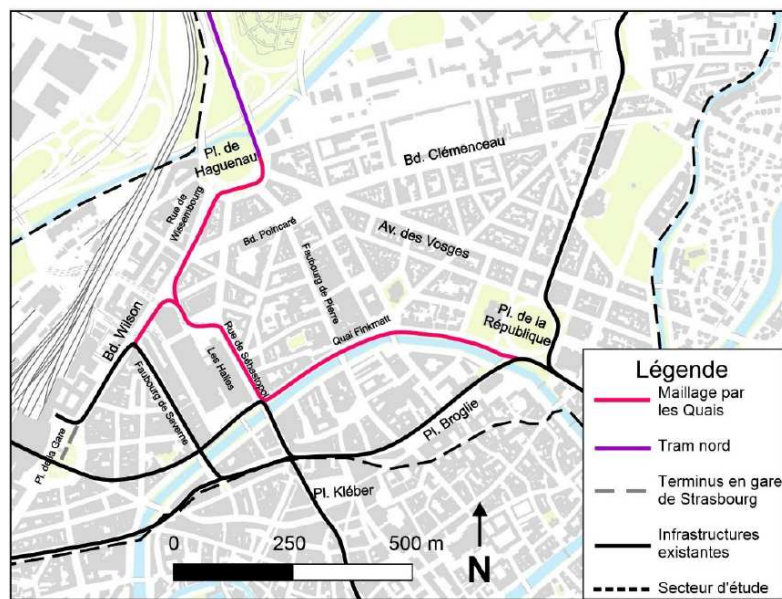


## VARIANTES TRACES TRAMWAY « MAILLAGE CENTRE STRASBOURG »

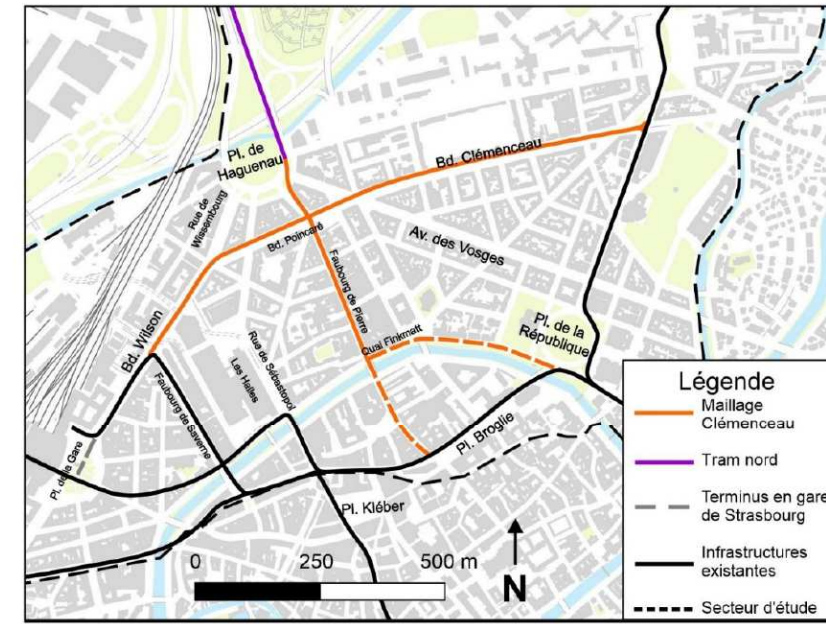
### 1. Variante « Vosges »



### 2. Variante « Quais »



### 3. Variante « Clémenceau »



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Strasbourg.eu  
:eurométropole

Détails des votes électroniques

SERVICE DES ASSEMBLÉES

**Point 7 :** Lancement d'une concertation réglementaire et engagement des études opérationnelles du projet de ' Tramway vers le Nord ' du réseau de Strasbourg.

Résultats du vote (cf. détails page suite) :

**Pour : 69 voix + 2 :**

M. Dominique Mastelli et M. Salah Koussa ont rencontré un problème avec l'application de vote et souhaitaient voter pour.

**Contre : 0 voix**

**Abstention : 20 voix + 4 :**

Mme Isabelle Meyer, M. Jean Philippe Maurer, M. Jean Humann et M. Laurent Ulrich ont rencontré un problème technique avec l'application et souhaitaient s'abstenir.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Strasbourg.eu  
eurométropole

CONSEIL DE L'EUROMÉTROPOLE DU 07 MAI 2021 - Point n°7

Lancement d'une concertation réglementaire et engagement des études opérationnelles du projet de ' Tramway vers le Nord ' du réseau de Strasbourg.

<b>Pour</b>	
<b>69</b>	AGHA BABAEI Syamak, BAAS Fabienne, BARSEGHIAN Jeanne, BOULALA Bruno, BRASSAC Christian, BREITMAN Rebecca, BROLLY Suzanne, BUCHMANN Andree, BULOOU Beatrice, CHADLI Yasmina, DAMBACH Danielle, DE VREESE Wilfrid, DEBES Vincent, DELATTRE Cécile, DREYSSE Marie-Dominique, DRICI Salem, DUBOIS Antoine, DUMAY Julia, DUPRESSOIR Sophie, EGLES Bernard, FABRE Murielle, FELTZ Alexandre, FONTANEL Alain, FROEHLI Claude, GEISSMANN Céline, HENRY Martin, HERRY Jonathan, HOFFSESS Marc, IMBS Pia, JAMPOC-BERTRAND Nathalie, JEAN Anne-Marie, JEROME Martine, JUND Alain, KANNENGIESER Michèle, KESSOURI Annie, KIRCHER Jean-Louis, KOSMAN Aurélie, LAFAY Marina, LECKLER Michèle, LIBSIG Guillaume, MACIEJEWSKI Patrick, MISTLER Anne, OEHLER Serge, OZENNE Pierre, PFRIMMER Philippe, PREVE Jean Paul, RABOT Valentin, RAMDANE Abdelkarim, REICHHART Ada, ROTH Pierre, SCHAAL Thierry, SCHAETZEL Françoise, SCHANN Gérard, SCHOEPPF Patrice, SCHULER Georges, SOULET Benjamin, SPLET Antoine, STEFFEN Joël, TERNOY Doris, TISSERAND Lucette, TRAUTMANN Catherine, TUFUOR Owusu, TURAN Hullyya, VARIERAS Floriane, WACKERMANN Valerie, WERLEN Jean, ZIELINSKI Carole, ZORN Caroline, ZOURGUI Nadia
<b>Contre</b>	
<b>0</b>	
<b>Abstention</b>	
<b>20</b>	AMIET Eric, BADER Camille, BALL Christian, BAUR Jacques, GRAEF-ECKERT Catherine, GUGELMANN Christine, HEIM Valérie, HERZOG Jean Luc, HOERLE Jean-Louis, KREYER Céleste, LE SCOUEZEC Gildas, PERRIN Pierre, PHILIPPS Thibaud, RINKEL Marie, SAIDANI Lamjad, SCHAAL Rene, SCHAEFFER Jean-Michel, SCHALCK Elsa, STEINMANN Elodie, VETTER Jean-Philippe

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 1.1.2. Délibération bilan d'une première phase de concertation - 17-12-2021

Ci-après la délibération au Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du vendredi 17 décembre 2021 :

5

### Délibération au Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du vendredi 17 décembre 2021

**Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : arrêt du bilan d'une première phase de concertation, arrêt des caractéristiques essentielles du projet, engagement d'une phase complémentaire de concertation, périmètre de prise en considération du projet.**

#### Numéro E-2021-1682

Relier efficacement les quartiers et communes de l'Eurométropole de Strasbourg par des transports publics fiables, performants et décarbonés constitue un impératif en termes de climat, de santé et de développement global de l'agglomération.

La question des mobilités est donc au cœur du projet politique de développement équilibré de l'agglomération. Ce thème porte en effet de fortes implications en termes de santé et de qualité de vie : la réduction de la pollution atmosphérique et de la dépendance aux énergies fossiles est un objectif majeur. Les mobilités sont également un facteur crucial d'inclusion sociale et d'équilibre du territoire, participant à la réduction des inégalités sociales au sein de l'Eurométropole.

Le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 18 décembre 2020 a adopté la délibération N° E-2020-846 « Une ambition inédite en matière de mobilités : vers un pacte durable et équilibré pour l'Eurométropole de Strasbourg et ses habitants ». Ce projet reprend deux actions majeures prévues dans cette feuille de route :

- le prolongement du réseau de tramway vers le Nord jusqu'à Bischheim afin de relier le projet Fischer et la Cité des Écrivains à la Gare centrale via la Place de Haguenau ;
- la liaison Gare centrale - Institutions Européennes en tramway, inscrite au contrat triennal dans le cadre du rayonnement de Strasbourg en tant que Capitale Européenne et par ailleurs nécessaire pour desserrer le nœud d'Homme de Fer et préparer le réseau à supporter une fréquentation accrue.

Pour cela, l'Eurométropole de Strasbourg a lancé la réalisation des études préalables relatives au projet de tramway sur le nord et le centre de l'agglomération, dénommé « *Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim* » objet de la présente délibération, qui ont permis de constituer le dossier de concertation présentant l'opportunité et la faisabilité du projet.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Par délibération n° E-2021-494 du 7 mai 2021, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg, a défini les objectifs du projet de tramway vers le nord et a engagé une procédure de concertation préalable.

Cette concertation s'est déroulée du 15 juin au 30 septembre 2021.

Elle a permis :

- d'informer le public en décrivant les principales caractéristiques du projet (niveau de desserte, temps de parcours, lieux intermodaux, enjeux de circulation et d'insertion, opérations d'accompagnement, coût, calendrier) ;
- de présenter les différentes variantes de tracés possibles et recueillir les observations du public sur celles-ci ;
- de présenter les solutions d'aménagement envisageables le long des différents tracés ;
- de recueillir les observations du public sur les sujets liés aux conditions d'insertion et d'aménagement qui pourront faire l'objet d'un travail de construction partagé lors des phases ultérieures d'instruction du projet.

Il a ensuite été dressé un bilan de cette première phase de concertation afin de rendre compte des échanges et des avis exprimés durant la phase de concertation avec le public.

La présente délibération a pour objets de présenter :

- le bilan de la première phase de concertation publique réglementaire du projet (**annexe 1**) en vue de son arrêt par le Conseil Eurométropolitain ;
- l'analyse technique comparative des variantes de tracé (**annexe 2**) ;
- le programme des études d'avant-projet qui pourront être engagées à partir du 2<sup>e</sup> trimestre 2022 (**annexe 3**), en vue de son approbation par le Conseil Eurométropolitain ;
- le périmètre de prise en considération relatif au projet, en vue d'arrêt par le Conseil Eurométropolitain (**annexe 4**).

## 1. Bilan de la concertation

Le bilan de concertation est présenté succinctement ci-après et est détaillé dans les annexes 1 et 2 du projet de délibération.

### 1.1. Présentation du projet

L'extension du réseau de tramway au nord de l'agglomération s'inscrit dans le cadre d'une nouvelle étape de développement des transports collectifs, qui comprend notamment la mise en place progressive d'une Zone à Faibles Émissions, le déploiement d'un Réseau Express Métropolitain (trains et cars interurbains), la transformation de la route métropolitaine M35 (ex-A35) et la reconfiguration de la place de Haguenau, qui participera à la modulation des flux automobiles facilitant ainsi les transformations urbaines dans une perspective d'apaisement. D'autres projets de transport en site propre sont également prévus, notamment le prolongement de la ligne F à l'Ouest jusqu'à Wolfisheim et le prolongement du BHNS G à Strasbourg vers le quartier Danube.

Le projet s'accompagne aussi d'une volonté de création d'une nouvelle liaison tramway en centre-ville de Strasbourg qui contourne et soulage le nœud de l'Homme de Fer, point névralgique du réseau développé depuis 20 ans et aujourd'hui proche de la saturation. Il s'inscrit en outre en cohérence avec la politique de développement des mobilités actives, qui se traduit notamment par la mise en œuvre du Plan vélo adopté par le Conseil de l'Eurométropole du 25 juin 2021 ou par le plan piéton de la ville de Strasbourg adopté par le Conseil Municipal du 3 mai 2021.

Les objectifs du projet sont multiples en termes d'amélioration à la fois des conditions de transport et du cadre de vie, tout en préservant une offre de service de qualité qui réponde aux attentes des usagers. Le développement du réseau de tramway vers le nord vise en effet à :

- desservir Schiltigheim et Bischheim en tramway tout en optimisant les lignes de bus qui desservent les communes Nord ;
- améliorer l'accessibilité du quartier d'affaires et des Institutions Européennes, en créant une nouvelle liaison directe en tramway entre la gare de Strasbourg et le quartier du Wacken ;
- renforcer la liaison Gare-Université, en proposant une nouvelle ligne rapide et directe qui ne charge pas inutilement le réseau dans l'hypercentre ;
- accompagner le développement du Réseau Express Métropolitain en assurant le confort des voyageurs tout en facilitant les flux de circulation ;
- accompagner les transformations urbaines et les projets de renouvellement urbain, en requalifiant les espaces publics, en donnant plus de place à la nature et en participant à la mise en valeur du patrimoine.

Le territoire concerné par le projet tramway s'étend sur 3 communes : Bischheim, Schiltigheim et Strasbourg. La zone centre à Strasbourg se caractérise par une concentration importante de fonctions métropolitaines, un patrimoine exceptionnel et des opportunités de requalifications. Au nord sur les bords communaux de Schiltigheim et Bischheim, le projet de tramway s'insère dans un territoire urbain dense en cours de mutation et de requalification urbaine, marqué notamment par l'implantation de nouvelles activités et le développement important de logements et d'emplois et sur d'anciennes friches industrielles.

Il s'articule autour de 2 secteurs - le secteur nord (Schiltigheim et Bischheim) et le centre (Strasbourg). Pour chacun des deux secteurs, trois variantes de tracé ont été étudiées et mises à la concertation. Les variantes sont décrites en détails dans l'annexe 1 du projet de délibération.

### Synthèse des caractéristiques des trois tracés au Nord :

Pour la desserte Nord de Schiltigheim jusqu'à Bischheim, trois variantes de tracé ont été proposées à la concertation pour implanter la plateforme tramway depuis la place de Haguenau à Strasbourg :



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



La variante N1 : Depuis la place de Haguenau, le tracé remonte vers le Nord du côté Est de la place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé emprunterait d'abord la route de Bischwiller, où une première station serait implantée. Il tournerait ensuite vers l'Ouest pour rejoindre la route du Général de Gaulle par la nouvelle liaison du quartier Fischer. Une deuxième station pourrait être implantée au niveau du parking Prévert. Le tracé se poursuivrait sur la route du Général de Gaulle en direction du Nord, traverserait le Pont « Saint Charles » qui enjambe les voies ferrées. Au nord du pont pourrait être implantée une troisième station. Toujours sur cet axe, une quatrième station pourrait être implantée devant le centre-commercial E. Leclerc. Le tracé se poursuit sur la route de Brumath, où une cinquième station serait implantée entre la rue de Niederhausbergen et la rue Georges Burger. À cet endroit s'établirait un important pôle d'échange bus/tram, complété par la construction éventuelle d'un parking relais.

La variante N2 : Depuis la place de Haguenau, le tracé remonte vers le Nord du côté Est de la place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé emprunterait la route de Bischwiller jusqu'à l'intersection avec la rue des Pompiers. Sur cette première partie de tracé, trois stations seraient implantées : une première au niveau de Fischer (identique N1), une seconde au niveau de la rue Perle, puis une troisième au niveau de la Mairie de Schiltigheim. Le tracé bifurquerait ensuite en direction de l'Ouest par la rue de Wissembourg, devant la nouvelle médiathèque, puis emprunterait successivement le passage du cimetière, qui accueillerait une quatrième station, la rue de Vendenheim puis la rue de Lauterbourg. Pour franchir les voies ferrées, un nouveau pont serait construit et intégrerait une cinquième station. Le tracé se poursuivrait ensuite par la rue d'Erstein, une sixième station y serait implantée, puis rejoindrait la route du Général de Gaulle et enfin la route de Brumath pour rejoindre le terminus Marc Seguin (identique N1).

La variante N3 : Depuis la place de Haguenau, le tracé remonterait vers le Nord du côté Est de la place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé emprunterait ensuite la route de Bischwiller jusqu'au Parc Wodli (Bischheim). L'emplacement des stations serait commun à la variante N2 jusqu'à la troisième station « Mairie de Schiltigheim ». En direction du Nord, une quatrième station serait possible au niveau du quartier Adelschoffen, puis une cinquième près de l'église Saint Laurent et de la rue du Général Leclerc. Le terminus serait implanté sur le Parc Wodli.

## Synthèse des caractéristiques des trois tracés au Centre (Commune de Strasbourg) :

Trois variantes de tracé de la plateforme tramway ont été proposées à la concertation pour les liaisons Gare centrale - Institutions Européennes et Gare centrale – Universités et le desserrement du nœud Homme de Fer, depuis le boulevard Wilson et le secteur de la place de Haguenau (tronçon commun aux trois variantes) :

La variante C1 : Depuis la place de la gare où serait créé un deuxième terminus tramway en surface, le tracé emprunterait le boulevard Wilson. Une deuxième station s'établirait entre la rue Wodli et la Petite Rue des Magasins. Le tracé se poursuivrait ensuite rue de Wissembourg, puis rejoindrait la place de Haguenau où serait implantée une troisième

station. Le tracé emprunterait ensuite l'avenue des Vosges jusqu'à la rue de la Paix où la connexion serait réalisée avec les lignes existantes. 2 stations seraient envisageables au niveau du Palais des Fêtes et au niveau de la rue Louis Apfel (« République Nord »).

La variante C2 : Depuis la place de la gare où serait créé un deuxième terminus tramway en surface, le tracé emprunterait le boulevard Wilson, il bifurquerait ensuite par la rue des Halles, où s'établirait une deuxième station. Il se poursuivrait le long du boulevard Sébastopol, au sud duquel serait implantée une troisième station. Le tracé emprunterait ensuite les Quais Kléber, Finkmatt et Sturm, où pourrait s'établir une quatrième station. Il rejoindrait ensuite la place de la République, où la connexion serait réalisée avec les infrastructures tramway existantes. Pour connecter le tramway vers le Nord, le tracé, depuis la rue des Halles, se poursuivrait par la rue de Wissembourg et par la place de Haguenau où s'établirait une cinquième station (identique C1).

La variante C3 : Depuis la place de la gare où serait créé un deuxième terminus tramway en surface, le tracé emprunterait le boulevard Wilson. Une deuxième station s'établirait entre la rue Wodli et la Petite Rue des Magasins (identique C1). Le tracé se poursuivrait ensuite boulevard Poincaré puis se prolongerait boulevard Clemenceau jusqu'à l'avenue de la Paix où serait créée la connexion avec les infrastructures existantes. Deux stations desserviraient le boulevard Poincaré respectivement au niveau de la rue de Phalsbourg et au niveau de la rue Oberlin. Afin d'assurer la liaison vers l'université, un tracé complémentaire serait créé rue du Faubourg de Pierre. Une station y serait implantée au sud. Le tracé se poursuivrait ensuite par les quais Finkmatt et Sturm (identique C2). Le tramway Nord serait connecté à cette infrastructure au croisement du boulevard Poincaré et de la rue de Haguenau, où s'établirait une double station.

## 1.2. Mise en œuvre et respect des modalités de la concertation

La concertation publique relative au projet d'extension du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim s'est déroulée du 15 juin 2021 au 30 septembre 2021 inclus.

Conformément aux dispositions de la délibération du 7 mai 2021, le dispositif a reposé sur deux séquences fortes :

- les variantes de tracé, la mobilité et la présentation des territoires traversés ;
- les solutions d'aménagement envisageables pour les différents tracés.

### 1.2 - a) Communications diffusées dans la presse locale ainsi que par voie d'affichage à proximité du projet :

La diffusion de l'information a été effectuée via de multiples publications permettant de couvrir le territoire métropolitain :

- Des publications et des actions par la presse :
  - une conférence de presse organisée le 9 juin 2021, puis un communiqué de presse ;

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



- la publication dans le journal local (Dernières Nouvelles d'Alsace) de 2 encarts informatifs ;
- des publications dans la presse institutionnelle locale Eurométropole Magazine, Strasbourg Magazine, puis relayée par les journaux institutionnels locaux de Schiltigheim et de Bischheim, totalisant 9 articles, avec le relai d'information par les réseaux sociaux des institutions.
- une campagne d'affichage sur l'espace public par le biais de panneaux informatifs spécifiques et par l'achat d'espaces privés de différents formats, dans les lieux recevant du public et dans les commerces ainsi que sur le réseau de transport public urbain ;
- une campagne d'affichage numérique web ;
- une information individuelle et spécifique pour le projet vis-à-vis des habitants a aussi été faite par le biais de flyers informatifs à l'ensemble des habitants des communes de Schiltigheim et Bischheim, et des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades. Ils ont également été mis à disposition dans les établissements publics et culturels des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim ;
- la mise à disposition d'une page web dédiée au projet sur la plateforme participative de la ville et de l'Eurométropole de Strasbourg.

## **1.2 - b) Plaquette d'information présentant le projet :**

Une information explicative détaillée sur le projet a été mise à disposition à travers deux dossiers techniques de 40 pages. Ces dossiers ont été déclinés au travers de quatre expositions situées à Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. Ils ont également été librement mis à disposition du public de manière dématérialisée sur la plateforme « participer » et distribués lors des différents rendez-vous de la concertation.

## **1.2 - c) Permanences :**

Le dispositif d'écoute et de dialogue a été organisé sur le territoire de Strasbourg, de Schiltigheim et de Bischheim à travers les rendez-vous suivants :

- 12 permanences en intérieur et extérieur (marchés alimentaires) ;
- la mise à la disposition du public d'un numéro d'appel téléphonique pour toute information sur le projet (03 68 98 51 12), la permanence téléphonique étant assurée par le service Tramway & Grands Projets.

## **1.2 - d) Utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg :**

Le dispositif de recueil des observations du public a été le suivant :

- la mise à disposition de registres d'expression dans les quatre lieux d'exposition du projet ;
- la possibilité de faire part des avis et observations sur le site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu) ;
- la possibilité d'envoyer les avis et observation par courrier à l'adresse de l'Eurométropole ;
- l'accès à une adresse de messagerie électronique [ProjetTramNord@strasbourg.eu](mailto:ProjetTramNord@strasbourg.eu) ;

- les permanences, les réunions publiques et les déambulations ont également permis à la collectivité d'enregistrer un certain nombre d'attentes et de questionnements vis-à-vis du projet.

## **1.2 - e) Plusieurs réunions publiques :**

- 5 réunions publiques, ayant fait l'objet d'une retransmission en direct sur le site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu) et accompagné d'un système de chat pour poser les questions. Afin d'ouvrir la participation à tous, une traduction en langue des signes française, ainsi qu'un sous-titrage instantané (vélotypie) a également été mis en place ;

## **1.2 - f) Plusieurs réunions / ateliers :**

- 6 ateliers de concertation permettant d'échanger plus particulièrement avec certains participants tels que les associations thématiques, les collectifs d'habitants et les commerçants ;
- 4 déambulations sur le secteur de projet afin de présenter les aménagements envisageables ;

## **1.3. Niveau de participation du public**

La participation du public a pu être évaluée à plusieurs niveaux :

- Lors des réunions publiques ;
  - Par réunion, entre 45 et 135 personnes (IP uniques) se sont connectées en temps réel, pour un total de 416 personnes sur les 5 réunions publiques ;
  - Par réunion, à la date de clôture de la concertation le 30 septembre, entre 790 et 4370 visionnages sur la plateforme [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu) ont été enregistrés, pour un total de 11491 visionnages sur les 5 réunions publiques, avec un temps de visionnage moyen compris entre 3 min et 12 minutes ;
  - Concernant les 4 réunions publiques ouvertes en présentiel, il est estimé un total de 600 participants ;
- Entre 180 et 200 personnes sont venues échanger avec l'équipe projet lors des permanences.
- 40 personnes ont participé aux déambulations ;
- 149 personnes (particuliers et représentants d'associations ou d'entreprises) ont réagi dans les quatre registres d'observations ;
- La page web présentant le projet « [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu) » a été visitée 6266 fois (vues uniques) ;
- 635 contributions ont été enregistrées sur le site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu),
- 365 personnes ont réagi via la boîte mail [ProjetTramNord@strasbourg.eu](mailto:ProjetTramNord@strasbourg.eu) ;
- Les 6 publications de la page Facebook de l'Eurométropole de Strasbourg ont enregistré un total de 240 réactions (commentaires ou « like ») ;
- 12 courriers ont été reçus à l'Eurométropole de Strasbourg, faisant état d'observations relatives au projet ;

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



- Parmi les contributions, 18 d'entre elles ont été transmises par les associations de quartier, des collectifs ou des associations thématiques (mobilité).

En ce qui concerne le recueil des observations, des appréciations et des propositions écrites formulées par les intervenants à la concertation, il est précisé que ces contributions sont consignées respectivement, sur les registres d'expression mis à disposition sur les lieux des expositions ainsi que dans des courriers adressés à l'Eurométropole, et dans des textes transmis par messagerie.

Les ateliers et la réunion publique ont donné lieu à une retranscription des échanges par écrit.

## 1.4 Les enseignements de la première concertation

La concertation publique a porté sur les diverses composantes du projet (présentation et comparaison des variantes d'insertion par leurs caractéristiques techniques et fonctionnelles, ouvrages, potentiels de desserte, opportunités d'aménagements urbains, intermodalités, coûts prévisionnels...). Elle s'est déroulée dans un climat général constructif. L'Eurométropole de Strasbourg retient comme principaux éléments exprimés lors de la concertation :

- une adhésion générale en faveur du projet de transport structurant qui viendra désenclaver le Nord de l'Eurométropole et relier au réseau de transport public structurant un bassin de vie en fort développement. Cette adhésion s'est traduite au travers d'une forte mobilisation de la population, des acteurs et élus du territoire pendant la concertation. Néanmoins, 15% des expressions s'opposent à la solution d'un tramway pour répondre aux objectifs de développement du réseau de transport ;
- des avis contrastés concernant les aménagements urbains, notamment le choix du site d'implantation du terminus et d'un éventuel P+R au nord. Le souhait des riverains d'être associés aux réflexions à travers des échanges continus avec l'Eurométropole de Strasbourg et une information régulière sur les études qui seront menées ;
- le souhait que le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim participe à l'embellissement, à la valorisation et à la requalification urbaine du territoire, ainsi qu'à l'apaisement de la circulation ;
- un mode tramway soutenu et apprécié pour son confort et sa qualité de service, malgré quelques remarques portant sur l'intérêt de réaliser un tram-train ou un bus à haut niveau de service ;
- des demandes d'optimisation du réseau de transport en commun actuel et sa réorganisation prochaine ;
- des inquiétudes sur les nuisances en phase travaux et lors de la mise en service du tramway ;
- des inquiétudes sur les conditions de circulation et de stationnement, durant les travaux et à terme ;
- un accueil positif des différentes actions mises en œuvre pour la concertation sur le projet de développement du réseau de tramway et des demandes de poursuivre le dialogue avec les acteurs du territoire et d'informer la population sur l'avancée du projet.

## Les variantes de tracés pour la desserte des communes de Schiltigheim et de Bischheim

Les trois variantes de tracé soumises à la concertation sont décrites dans l'annexe 1) « Bilan de la première phase de concertation » du projet de délibération.

Parmi les trois variantes proposées pour desservir Schiltigheim et Bischheim (variantes « Nord »),

- une majorité des remarques émises favorablement à la variante N1 portait sur son itinéraire direct et rapide depuis l'ouest de Schiltigheim, le quartier des Écrivains et le projet de P+R Nord, ainsi que sur sa desserte de secteurs très denses qui accompagneront la reconversion des friches industrielles le long du tracé et la desserte d'équipements structurants. Enfin, il est souligné que cette variante permettrait d'équilibrer la desserte des communes situées au nord de l'Eurométropole, une ligne de tramway existant déjà à Schiltigheim Est ;
- une majorité des avis en faveur de la variante N2 s'est porté sur sa desserte fine au sein de la commune de Schiltigheim et ses effets bénéfiques en termes de liaison entre les secteurs Est et Ouest (actuellement éloignés par des coupures urbaines). La desserte du centre-ville et de la gare ferroviaire de Schiltigheim/Bischheim pour en faire un véritable pôle d'échanges multimodal est également soulignée pour cette variante. Néanmoins, il a été souligné que le cabotage effectué par la variante N2 et son temps de parcours allongé depuis le nord, ainsi que son insertion urbaine nécessitant des acquisitions foncières et la suppression de jardins rue de Lauterbourg constituaient des thèmes jouant fortement en défaveur de cette variante, tout comme les coûts et délais de réalisation. Enfin, des inquiétudes sur les conditions de circulation route de Bischwiller ont également été exprimées.  
Qu'il s'agisse de la variante N1 ou de la variante N2 :
  - le prolongement à plus long terme du tramway vers les communes et zones commerciales plus au nord : Hœnheim, Souffelweyersheim, Mundolsheim et Vendenheim constitue une opportunité exprimée par une très large majorité de participants ;
  - l'emplacement pressenti pour un P+R Nord a fait l'objet de plusieurs contestations et propositions de délocalisation. Les participants sollicitent la recherche d'un autre emplacement pour le P+R (dont la fonctionnalité même n'est pas remise en cause) à cause des démolitions de maisons et la suppression de jardins envisagés ;
  - plusieurs propositions de variantes alternatives de tracés ou de développement du réseau de train ont été proposées.
- comparativement aux deux autres variantes, le nombre d'avis exprimés sur la variante N3 est faible. Ceux-ci sont très partagés entre les avis négatifs qui pointent ses fortes contraintes d'insertion urbaine et les avis positifs qui défendent la desserte des centres-villes des communes du nord et l'apaisement du trafic route de Bischwiller.

## Les tracés de liaison dans le centre-ville de Strasbourg

Les trois variantes de tracé soumises à la concertation sont décrites dans l'annexe 1) « Bilan de la première phase de concertation » du projet de délibération.

Parmi les trois variantes de la partie centre de Strasbourg, les variantes C1 et C2 ont davantage fait l'objet d'expressions et d'échanges que la variante C3. Cette dernière

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



enregistre de nombreux avis défavorables et semble avoir moins retenu l'attention des contributeurs.

- la variante C1 a fait l'objet d'avis très partagés. Son tracé via les grands boulevards du centre-ville qui permettrait de requalifier l'avenue des Vosges tout en préservant la tranquillité et le patrimoine des quais, son schéma d'exploitation simple et direct, tout en évitant les nœuds du réseau tramway déjà proches de la saturation sont très appréciés. Des avis contraires se sont également exprimés et ont fait part de leurs inquiétudes. En effet, certains participants craignent que le tramway sur les grands boulevards vienne fortement dégrader la circulation et supprime trop de stationnement pour les riverains dans un quartier où l'offre (garage et voirie) semble déjà insuffisante. De même, les nuisances et la pollution sont largement redoutées et relayées ;
- la variante C2 est appréciée car elle semble engendrer moins d'impacts (circulation, stationnement, cadre de vie, patrimoine bâti) et de nuisances pour les populations de la Neustadt. En revanche, les participants qui ne sont pas favorables à la variante C2 mettent en avant plusieurs aspects : son itinéraire par les quais qui risquerait de dégrader le paysage/patrimoine, de nuire à la tranquillité (du fait de son association avec les modes actifs, la perte de qualité d'un itinéraire de promenade apprécié), aux accès des riverains, ainsi que de créer un doublon avec les lignes de tramway déjà existantes ;
- les avis défavorables à la variante C3 sont plus nombreux que les avis favorables. Les participants qui ont exprimé un avis défavorable à la variante C3, considèrent le niveau de desserte actuel suffisant, compte-tenu de la ligne H. Son itinéraire via le faubourg de Pierre et les quais compliquerait son insertion. Elle est qualifiée de trop contraignante. Elle est interrogée pour ses impacts de circulation sur les grands axes ; a contrario, des contributeurs estiment qu'elle pourrait préserver la dynamique de circulation sur l'avenue des Vosges.

## Analyse comparative des variantes de tracé au Nord et au Centre

Une première analyse comparative des trois variantes de tracés au Nord et des trois variantes de tracés au Centre est présentée succinctement ci-après et est détaillée dans l'**annexe 2** du projet de délibération.

Elle compare les critères suivants :

- facilité de l'insertion tramway ;
- potentiel de desserte ;
- qualité de fonctionnement du service tramway ;
- intermodalité avec les autres modes, notamment bus, train, possibilité de rabattement automobile ;
- évolutivité ;
- libération possible des espaces publics pour les modes actifs et la végétalisation ;
- impacts sur la circulation ;
- impacts stationnement sur les voiries empruntées ;
- impacts sur la couverture arborée et les espaces verts ;
- valorisation patrimoniale (secteur Strasbourgeois plus particulièrement) ;
- potentiel de transformations urbaines ;

- coût d'investissement.

**Après analyse, au regard de ce premier bilan de la concertation, et en synthèse pour les variantes N1, N2 et N3, il apparaît que :**

- la variante N3 présente un potentiel de desserte élevé et le coût le plus faible des trois variantes. Toutefois les difficultés d'insertion posées par les faibles emprises publiques le long de la route de Bischwiller impliquent de trop nombreuses contraintes, tant sur la robustesse du réseau de tramway que sur le partage de l'espace public et ses conséquences sur le fonctionnement de la vie locale et sur les espaces arborés existants (Parc Wodli). Cette variante n'est pas évolutive à terme et offre par ailleurs un faible potentiel de transformations urbaines ne permettant pas aux centres-villes de Schiltigheim et Bischheim de s'élargir vers l'Ouest, et donc de desservir le secteur des Écrivains ;
- la variante N2 dispose du meilleur potentiel de desserte et dessert un très grand nombre de points d'intérêts du territoire Schilikois. Toutefois, le parcours du tramway pour passer de la route de Bischwiller à la route du Général de Gaulle impose une insertion contrainte et un tracé sinueux relativement pénalisants pour la vie locale (desserte riveraine et livraisons, nuisances), et pour l'exploitation du tramway. Les nombreuses courbes ainsi que les sections en site mixte pénalisent la qualité du service tramway (vitesse notamment). Cette variante offre par ailleurs un potentiel réduit de transformations urbaines en contournant la partie Sud-Ouest de Schiltigheim et en laissant peu de place aux fonctions essentielles de la vie locale sur les secteurs réaménagés ;
- la variante N1 s'avère la solution la plus intéressante d'un point de vue métropolitain, puisqu'elle propose le parcours le plus direct vers le cœur d'agglomération, tout ayant un potentiel de desserte similaire à la variante N3 en intégrant notamment le quartier Politique de la Ville du quartier des Écrivains et plusieurs équipements publics scolaires et de loisirs. Ceci présage un service qui restera attractif lors d'un possible prolongement ultérieur vers le Nord. Par ailleurs, son insertion, à l'exception du secteur de terminus et de la section sud de la route du Général de Gaulle est la plus aisée des trois solutions. Elle garantit un bon fonctionnement du tramway et un partage satisfaisant de l'espace public. Cette variante offre par ailleurs un grand potentiel de transformations urbaines, permettant de requalifier les espaces publics de l'Ouest de Schiltigheim et offrant une perspective d'élargissement du centre-ville.

**Après analyse, au regard de ce premier bilan de la concertation, et en synthèse pour les variantes C1, C2 et C3, il apparaît que :**

- la variante C1 s'insère de façon confortable dans les larges emprises des grands boulevards. Ce qui offre une possibilité de service tramway compétitif exploité en site propre intégral sur l'ensemble du tracé, avec un parcours relativement rectiligne. Cette solution permet, par ailleurs, la création de deux nœuds d'échanges tramway aux portes de la ville, offrant ainsi des bonnes possibilités de report modal vers les transports en

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



commun. Cette variante améliore également la robustesse du réseau de tramway en proposant un passage en dehors de l'hyper centre. Si toutes les solutions impliquent une recomposition (partielle ou totale) des circulations sur la place de Haguenau, la variante C1 est en revanche la plus impactante sur le trafic routier d'entrée de ville, et elle permet la transformation des espaces aujourd'hui dédiés majoritairement à l'automobile. Elle impacte de manière importante l'offre de stationnement sur voirie, dans un secteur aujourd'hui peu doté en parking privés. Son coût est le plus faible des trois solutions vis-à-vis du service rendu. Cette variante permet les meilleures possibilités de valorisation de l'important patrimoine de la Neustadt. Elle offre par ailleurs un grand potentiel de transformations urbaines dans l'ambition d'élargir le centre-ville au-delà de l'ellipse insulaire vers les boulevards Nord et Est et l'étendre aux secteurs de la Neustadt. Il s'agit du scénario le plus « équilibré » ;

- la variante C2 offre une solution intéressante de maillage tramway si l'on examine les aspects transports en commun, notamment avec son point de contact au cœur du secteur Halles/Homme de Fer. Elle s'insère toutefois dans un milieu déjà fortement occupé par les infrastructures de transport et fréquenté par de très nombreux piétons et cyclistes, sans effet de « détente » du réseau en cœur de ville ni de desserte de nouveaux quartiers. Elle apparaît comme la moins bien placée pour la libération des espaces publics au profit des modes actifs et de la végétalisation, avec un risque plus marqué portant sur la préservation des alignements d'arbres existants. Par ailleurs, il s'agit de la solution qui impacte le moins la circulation automobile d'entrée de ville et le stationnement sur voirie, puisqu'elle s'insère dans des secteurs actuellement moins circulés. La desserte riveraine et commerçante au niveau des quais, qu'il faudra organiser en compatibilité avec la circulation de deux lignes de tramway, est toutefois un point de vigilance qui pourrait nuire à la qualité du service tramway. Par ailleurs, l'augmentation des passages de rames de tramway sur le nœud « République » pourrait *in fine* le conduire plus rapidement à ses limites de fonctionnement, à l'instar du nœud « Homme de Fer ». Enfin, cette variante permet peu de valoriser le patrimoine de la Neustadt et limite les possibilités d'élargissement du centre-ville à la Grande-Ile ;
- la variante C3 irrigue bien le centre-Nord de Strasbourg, mais impose, pour assurer la réalisation d'une liaison entre la gare et l'université évitant le nœud de l'Homme de Fer, de démultiplier les infrastructures sur les quais et sur le boulevard Clemenceau. Ceci implique un coût d'investissement bien supérieur aux deux autres solutions. Elle impacte moins la circulation d'entrée de ville au niveau de la Place de Haguenau, mais son insertion reste très consommatrice de stationnement sur voirie en raison d'une offre préexistante très conséquente sur les boulevards Poincaré et Clemenceau. Son passage par la rue du Faubourg de Pierre et par les quais impliquera quelques « frottements » entre la desserte riveraine et commerciale de ces rues et la circulation du tramway sur la même plateforme. Cette variante propose une opportunité de valorisation du patrimoine de la Neustadt moins marquée que la variante C1, en raison de son caractère moins central.

**Au regard de l'analyse comparative, les variantes N1 et C1 apparaissent comme les meilleures solutions à envisager pour le centre-ville de Strasbourg.**

Par ailleurs, certaines composantes du projet semblent devoir être approfondies et partagées avec le public en ouvrant une phase de concertation complémentaire, afin de l'associer à la suite du processus de décision, à savoir l'approfondissement des thématiques suivantes :

- le positionnement et le fonctionnement du futur terminus Nord du projet ;
- l'aménagement de la route de Bischwiller au profit de l'extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité historique de Schiltigheim ;
- l'aménagement de la place de Haguenau ;
- l'aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile ;
- l'aménagement du secteur de la Place de la Gare.

## 2. Arrêt des caractéristiques essentielles du projet

**Au regard des éléments présentés au public lors de la concertation et du premier bilan de celle-ci, l'Eurométropole de Strasbourg décide de poursuivre les études d'avant-projet pour les variantes N1 et C1 et d'associer le public à la suite de ce processus.**

La variante N1 répond aux objectifs métropolitains de desserte directe et rapide des communes de Schiltigheim et Bischheim tout en conservant la possibilité d'un prolongement ultérieur vers les communes plus au nord. Par ailleurs, située à l'Ouest des bans communaux de Schiltigheim et de Bischheim, elle satisfait le besoin d'équité territoriale en s'éloignant de la ligne B du tramway préexistante sur les territoires de Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim. Son insertion sur la partie Sud de la route du Général de Gaulle est susceptible de libérer le plus d'espaces publics en vue d'améliorer *in fine* la ville marchable et cyclable et donc de favoriser les reports modaux en faveur des transports en commun et des modes actifs. Cette variante offre par ailleurs un grand potentiel de transformations urbaines, permettant de requalifier les espaces publics de l'Ouest de Schiltigheim et offrant des perspectives d'élargissement du centre-ville. Le coût de la variante N1, bien que plus élevé que celui de la variante N3, est sensiblement inférieur à celui de la variante N2.

La position du terminus et d'un éventuel P+R devront être réétudiées de manière à prendre en compte les aspirations et inquiétudes exprimées par les riverains du secteur « Marc Seguin » et notamment de supprimer au maximum l'impact éventuel sur les habitations.

La variante C1 répond aux objectifs métropolitains généraux du projet, elle permet également de désensibiliser les liaisons Gare-Wacken, Gare-Université et centre-ville – communes Nord des perturbations régulières (prévues ou imprévues) qui ont lieu au niveau de l'ellipse insulaire strasbourgeoise. Son tracé permet de requalifier les larges emprises des grands boulevards et de l'avenue des Vosges avec une insertion en site propre intégral. Cette variante offre également les meilleures possibilités de valorisation de l'important patrimoine de la Neustadt. Elle suscite enfin un grand potentiel de transformations urbaines dans l'ambition d'élargir le centre-ville au-delà de l'ellipse insulaire vers les boulevards Nord et Est et l'étendre aux secteurs de la

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Neustadt. Son schéma d'exploitation pourrait être simple et direct et en évitant les nœuds du réseau tramway déjà proches de la saturation. Elle permet la transformation des espaces aujourd'hui dédiés majoritairement à l'automobile. Son coût est le plus faible des trois solutions strasbourgeoises vis-à-vis du service rendu. Par ailleurs son itinéraire ne dégradera pas le paysage/patrimoine des quais, en nuisant à leur tranquillité, et ne risque pas de créer un doublon avec les lignes de tramway déjà existantes dans l'ellipse insulaire.

Par ailleurs, les variantes N1 et C1 s'inscrivent totalement dans les objectifs de projet pour les territoires en offrant l'opportunité de structurer et requalifier les espaces publics pour redonner de la place aux usages de proximité :

L'amélioration du cadre de vie des habitantes et habitants de l'Eurométropole ainsi que la réponse à l'urgence climatique et à la pollution atmosphérique et sonore conduisent à porter avec force un projet d'apaisement des espaces publics.

Une nouvelle politique de reconquête de l'espace public et d'apaisement des circulations est ainsi engagée. Très concrètement, au cours des derniers mois, le plan « canopée » et le plan piéton ont été adoptés par le conseil municipal de Strasbourg. En juin 2021, un vaste programme de développement du réseau cyclable a été adopté par l'Eurométropole de Strasbourg.

En cœur de ville, la construction d'un tramway offre une occasion d'accélérer la transformation des rues et boulevards parcourus en mettant en valeur les espaces publics traversés et le patrimoine bâti, en recréant des places, des lieux de vie. Elle constitue un moyen de mettre en œuvre très concrètement les politiques de déminéralisation des espaces ainsi que de développement de la marche et du vélo. En outre, le tramway permettra de réduire la fonction de transit automobile de certains axes, notamment l'avenue des Vosges. Il deviendra alors le moyen privilégié pour relier des pôles d'attractivité majeurs (économique, universitaire, touristique et institutionnels).

À **Strasbourg**, le secteur Centre-Nord (encadré par les boulevards, depuis la Gare jusqu'à la place de la République) offre un véritable potentiel de fonctionnement d'hypercentre avec ses quartiers institutionnels, sa galerie commerciale et sa forte valeur patrimoniale (périmètre du Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur – PSMV), mais aussi paysagère (proximité de la ceinture verte et des parcs).

Le renforcement du réseau de tramway s'inscrit donc dans un projet de territoire qui a pour ambition d'élargir le centre-ville au-delà de l'ellipse insulaire vers les **boulevards Nord et Est et l'étendre aux secteurs de la Neustadt**, dont l'Axe Impérial, en y intégrant les grands équipements d'agglomération (Gare, Halles, parcs centraux, place de Haguenau, place de la République, Contades) et en s'inspirant du fonctionnement de cœur de ville (apaisement). Il permet également de **valoriser l'important patrimoine de la Neustadt et de raccrocher la ceinture verte**.

Pour ces raisons, il sera recherché un aménagement des espaces publics proche de celui du cœur de ville favorable aux mobilités actives.

À **Schiltigheim et Bischheim**, le projet de tramway, quelle que soit sa variante, **structurera aussi un projet de transformation urbaine**, pour apaiser fortement Schiltigheim et Bischheim-Sud et rendre l'espace public à la population, tout en développant les modes actifs.

Schiltigheim est une commune aujourd'hui fracturée par le transit de véhicules thermiques entre le Nord de l'Eurométropole et Strasbourg, avec une construction du réseau routier qui forme un entonnoir au sud de la commune.

Depuis dix ans, la ville de Schiltigheim s'est fortement densifiée. Dès 2023, deux équipements d'ampleur métropolitaine vont ouvrir leurs portes : le cinéma MK2 sur le nouveau quartier Fischer et la médiathèque.

**Pour permettre à la centralité de se développer**, il est nécessaire d'écarter ce trafic traversant de la route du Général de Gaulle vers la M35 à l'Ouest et de la route de Bischwiller vers l'avenue Mendès-France à l'Est. L'orientation des véhicules devra se faire plus en amont, déjà au niveau des échangeurs Nord de Bischheim et de Hœnheim.

En parallèle, le stationnement régulé sur voirie pourra être étendu, à moyen terme, afin d'en optimiser l'utilisation et d'offrir des perspectives de libération de l'espace public.

Le centre-ville sera ainsi élargi en donnant **plus de place aux piétons et aux cyclistes**, en articulation avec le plan vélo. De vrais espaces de vie, conviviaux, seront créés.

Les caractéristiques essentielles du projet sont présentées succinctement ci-après et sont détaillées dans **l'annexe 3** du projet de délibération :

- la variante C1, avec 1,8 km d'infrastructure tramway nouvelle, pourrait emprunter depuis la place de la gare – où sera créée une deuxième station tramway en surface – successivement le boulevard Wilson, la rue de Wissembourg, la place de Haguenau, l'avenue des Vosges où le tracé rejoint l'infrastructure existante. 5 nouvelles stations tramway seraient créées ;
- la variante N1, avec environ 3 km d'infrastructure tramway nouvelle, dont le tracé pourrait remonter vers le Nord depuis la place de Haguenau par la route de Bischwiller, puis tourner à l'Ouest par la nouvelle rue Hélène Schweitzer, avant de rejoindre la route du Général de Gaulle et la route de Brumath en direction du Nord. 5 à 6 nouvelles stations tramway seraient créées (en fonction de l'emplacement exact du terminus).

**L'Eurométropole approfondira les problématiques soulevées dans le cadre de la concertation, et notamment :**

- la localisation du terminus Nord et l'opportunité de création d'un P+R seront profondément réexaminées au travers de différentes solutions alternatives, dans l'objectif de supprimer au maximum l'impact sur les propriétés d'habitation bâties. La solution devra rester fonctionnelle pour l'ensemble des modes de déplacement offrir une bonne qualité des correspondances entre le bus et le tramway ;
- compte-tenu du choix de la variante N1, l'apaisement simultané du trafic et la sécurité des usagers sur la route du Général de Gaulle et la route de Bischwiller sera recherché ; Ainsi, il est proposé que soient étudiées la requalification de la route du Général de Gaulle avec l'intégration du tramway d'une part, et celle de la route de Bischwiller d'autre part, de manière concomitante, afin d'assurer la cohérence de fonctionnement et d'aménagement des espaces publics sur ce territoire ;
- l'amélioration des liaisons Est-Ouest - et notamment vers la gare de Bischheim, ou vers l'espace Européen de l'Entreprise - sera recherchée à travers le renforcement du réseau de bus et la création de nouveaux itinéraires pour les piétons et les cyclistes ;

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



- concernant le schéma d'exploitation du réseau de tramway, et sous réserve des études ultérieures, il pourrait être envisagé de desservir Schiltigheim par la ligne C, qui serait déviée vers le Nord à partir de la station « Faubourg de Saverne ». La liaison Gare-Université pourrait être assurée par la ligne E, déviée vers l'Avenue des Vosges à partir de la station République. La desserte de la Robertsau pourrait être assurée par une nouvelle ligne de tram H ;
- non exclusivement dédié à la compensation des pertes d'offres de stationnement en voirie et en lien avec la politique de déminéralisation de la Ville de Strasbourg sur ses espaces publics et la nouvelle politique de stationnement, l'opportunité d'un nouveau parking public de proximité sera étudiée, dans le secteur de la Place de Haguenau / rue Jacques Kablé. Ce parking, d'une capacité d'au moins 300 places, offrirait une tarification incitative pour les résidents. La possibilité d'accueillir du stationnement résident dans d'autres parkings existants sera également étudiée ;
- les implications des aménagements sur le trafic des différentes voies de circulation ainsi que sur le stationnement en voirie seront étudiées dans le cadre de l'avant-projet ;
- la création d'un nouvel accès à la M35 en direction du sud au niveau de l'échangeur de Hœnheim sera étudiée, dans le but de permettre l'accès direct vers Strasbourg depuis les communes du secteur de Hœnheim et de soulager la route de Brumath ;
- l'insertion d'un nouveau terminus sur la place de la gare sera étudiée, sans obérer la possibilité d'un futur prolongement en direction du boulevard de Nancy, via le boulevard de Metz ;
- l'insertion de la plateforme de tramway avenue des Vosges sera étudiée au travers de plusieurs scénarios comportant une ambition d'apaisement de celle-ci dans l'opportunité de proposer des aménagements cyclables et marchables généreux et confortables ;
- les risques de nuisances sonores et de qualité de l'air seront évalués par une étude d'impact du projet, dans le cadre de son évaluation environnementale.

### 3. Ouverture d'une phase de concertation complémentaire

L'Eurométropole prend acte du souhait des riverains d'être associés aux réflexions à travers des échanges continus avec l'Eurométropole et par une information régulière concernant les études qui seront menées.

Pour ce faire, l'Eurométropole choisit d'ouvrir une phase de concertation complémentaire avec le public, au regard des objectifs du projet déjà délibérés le 7 mai 2021 et des objectifs complémentaires d'approfondissement des thématiques suivantes du projet :

- le positionnement et le fonctionnement du futur terminus Nord du projet ;
- l'aménagement de la route de Bischwiller au profit de l'extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité historique de Schiltigheim ;
- l'aménagement de la place de Haguenau ;
- l'aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile ;
- l'aménagement du secteur de la Place de la Gare ;

Les modalités de cette phase complémentaire de concertation sont les suivantes :

- une communication diffusée dans la presse locale ;
- une plaquette d'information présentant les thématiques du projet à approfondir, annonçant et expliquant la procédure de concertation et les modalités d'expression du public, disponible à l'accueil du centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg, des mairies des quartiers Gare et Tribunal-Contades, des mairies de Schiltigheim et de Bischheim, ainsi que sur les lieux de permanence qui seront organisés durant la concertation ;
- au moins une permanence d'une durée de deux heures organisée au centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg ainsi que dans les mairies de quartier et des communes concernées – ou dans les locaux mis à disposition à proximité si les mairies de quartier ou les mairies des communes n'en disposent pas – et réparties sur la durée de la concertation, accompagnées de registres d'expression ;
- l'utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg et de l'adresse de messagerie électronique dédiée au projet permettant le recueil d'expressions en ligne ;
- une ou plusieurs réunion-ateliers avec les représentants des organismes et associations représentatives des quartiers et communes desservis et des usagers, « en présentiel » sous réserve que les conditions sanitaires le permettent ou organisées sous forme de visio-conférences dans le cas contraire.

Un bilan complet et définitif des deux phases de concertation sera tiré à l'issue de cette phase complémentaire de concertation.

### 4. Poursuite des études d'avant-projet

La composition du programme d'aménagement, faisant l'objet des études d'avant-projet, est décrite succinctement ci-après et est détaillée dans l'annexe 3 du projet de délibération.

Le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg est invité à se prononcer sur la poursuite des études et des procédures afférentes à la mise en œuvre du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. À savoir, en 2022-2023 :

- la réalisation des études d'avant-projet, sur la base des éléments de programme définis par le Conseil de l'Eurométropole et qui intègrent les apports de la concertation ;
- l'instruction technique du projet, sous toutes ses composantes, avec les services de l'État ;
- l'élaboration du dossier de l'enquête publique (prévue en 2023) et de l'ensemble des dossiers nécessaires à l'obtention des autorisations administratives permettant la mise en œuvre du projet.

Les caractéristiques d'insertion urbaine de la plate-forme du tramway dans les quartiers strasbourgeois de la gare et de la Neustadt, ainsi que sur les communes de Schiltigheim et Bischheim, seront analysées dans le cadre des études d'avant-projet. Il en sera de même concernant les modalités de réaménagement :

- de la route de Bischwiller en faveur des modes actifs de déplacement ;
- de la création d'un nouvel accès à la M35 en direction du sud au niveau de l'échangeur d'Hœnheim ;
- de la réalisation d'un nouveau parking public de proximité dans le secteur de rue de l'Église Rouge / rue Jacques Kablé ;

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



- de la place de Haguenau ;
- des adaptations nécessaires de la place de la gare et du fonctionnement circulaire du quartier ;
- de l'amélioration des accès et de l'accueil dans Strasbourg des lignes de bus urbain et des lignes de cars interurbain, en cohérence avec le projet de tramway.

Le programme de cette opération d'infrastructure de transport intègre également la réalisation de pistes cyclables, implantées parallèlement à la voie tramway, qui permettront de renforcer le réseau cyclable primaire assurant des liaisons inter quartiers. Des équipements d'intermodalité adéquats permettront par ailleurs de faciliter les échanges bus-tram, voiture-tram et vélo-tram.

Dans le cadre de cet avant-projet sera également prise en compte la restructuration associée du réseau de bus visant à améliorer et à optimiser l'offre de transport public dans le Nord de l'agglomération en cohérence avec l'arrivée du tramway.

## **Budget prévisionnel :**

Le projet est estimé à 120 M€ HT pour l'aménagement

## **Le calendrier prévisionnel de l'opération est le suivant :**

- Études d'Avant-Projet et concertation complémentaire : 2022
- Enquête publique : printemps 2023
- Déclaration d'Utilité Publique : automne 2023
- Travaux : 2024/2026

## **5. Périmètre de prise en considération du projet pour préserver sa faisabilité et délimitation des terrains affectés au projet**

L'Eurométropole de Strasbourg doit être en mesure de préserver les conditions de faisabilité de cette extension du réseau urbain de transport public en site propre (TCSP) prévu dans les documents d'urbanisme avec un minimum d'acquisitions foncières, de démolitions de propriétés bâties ou de travaux de déviations de réseaux.

L'article L. 424-1 du Code de l'urbanisme prévoit la possibilité de surseoir à statuer sur toute demande d'autorisation concernant des travaux, constructions ou installations, notamment lorsque ceux-ci « sont susceptibles de compromettre ou de rendre plus onéreuse l'exécution de travaux publics, dès lors que la mise à l'étude d'un projet de travaux publics a été prise en considération par l'autorité compétente et que les terrains affectés par ce projet ont été délimités ». S'agissant de protéger le tracé du projet, l'article L. 424-1 du Code de l'urbanisme trouve son application dans la mise en œuvre de périmètres de prise en considération qui sont reportés sur les plans d'urbanisme et qui permettent aux instances compétentes d'instruire, en toute connaissance de cause les demandes d'autorisation d'occupation du sol.

Il est donc proposé au Conseil de l'Eurométropole de « prendre en considération » le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim et de délimiter les terrains affectés à ce projet.

Cette délimitation correspondra à l'intégration de toutes les parcelles situées de part et d'autre de l'axe du tracé. Les parcelles situées à proximité des emplacements alternatifs possibles pour le terminus y figurent également. Enfin, certaines parcelles susceptibles de muter et se trouvant à proximité du secteur de projet sont également intégrées à ce périmètre.

Ces emprises sont détaillées dans l'**annexe 4** du projet de délibération.

## **6. Conventions diverses**

Il est nécessaire de prévoir, parallèlement à la phase d'études d'avant-projet, la mise en place et le financement d'un certain nombre de conventions spécifiques.

### **6.1. Convention avec la DRAC Alsace (diagnostic archéologique)**

Pour les études et pour la réalisation ultérieure du projet il est nécessaire, à l'instar des opérations tramway antérieures, de réaliser des sondages préalables et un diagnostic archéologique, dans un premier temps, suivi le cas échéant d'une étude d'impact historique et archéologique.

Des conventions spécifiques seront signées, le cas échéant, avec la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Alsace.

### **6.2. Sondages géotechniques**

Pour les besoins d'études des ouvrages et des infrastructures, il s'avèrera nécessaire de réaliser une campagne de sondages géotechniques. Le titulaire de ces travaux sera désigné conformément aux dispositions du Code des marchés publics.

### **6.3. Relevés topographiques**

Pour les besoins d'études des infrastructures, il s'avèrera nécessaire de réaliser une campagne de relevés topographiques. Le titulaire de ces travaux sera désigné conformément aux dispositions du Code des marchés publics.

Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

*VUS les articles L. 103-2, L. 103-6 et R. 103-1, du Code de l'urbanisme ;*



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



*Vu l'article L. 424-1 du Code de l'urbanisme ;  
VU le dernier alinéa de l'article L 121-15-1 du Code de l'environnement ;  
VU la délibération N° E-2020-846 du conseil de l'Eurométropole de Strasbourg « Une ambition inédite en matière de mobilités » ;  
VU la délibération N° E-2021-494 du conseil de l'Eurométropole de Strasbourg « Lancement d'une concertation réglementaire et engagement des études opérationnelles du projet de Tramway vers le Nord du réseau de Strasbourg » ;  
Au regard des résultats de la concertation qui s'est déroulée du 15 juin au 30 septembre 2021 ;  
APRES sollicitation de l'avis des conseils municipaux de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim ;*

*le Conseil  
sur proposition de la commission plénière  
après en avoir délibéré*

*arrête*

*le bilan de la première phase de concertation relative au projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, organisée du 15 juin au 30 septembre 2021, en application des articles L 103-2 et R 103-1 du Code de l'urbanisme, tel que présenté succinctement dans le rapport ci-dessus et en détail dans l'annexe 1 ci-après ;*

*approuve*

*la poursuite par l'Eurométropole de Strasbourg, maître d'ouvrage, de l'étude du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim sur les variantes de tracé NI et CI ;*

*la poursuite de l'étude des procédures afférentes à la mise en œuvre du projet ;*

*le programme d'études de programmation détaillé en annexe 3 ci-après qui servira de support aux études d'avant-projet dont l'élaboration sera engagée à la mi 2022. À savoir :*

*Sur les bans communaux de Strasbourg, de Schiltigheim et de Bischheim, l'étude de la variante de tracé NI constituant une nouvelle infrastructure de tramway entre la place de Haguenau à Strasbourg et le futur terminus « Marc Seguin » à Bischheim, empruntant, à partir de la place de Haguenau :*

- à partir du carrefour entre la place de Haguenau et l'avenue des Vosges, l'aménagement du tronçon de la M263, suivi de la route de Bischwiller jusqu'à son carrefour avec la rue Hélène Schweitzer, avec une première station « Fischer » sur le ban communal de Schiltigheim devant le garage ANDRE\_CITROEN, avant de rejoindre la route du Général de Gaulle ;*
- sur la route du Général de Gaulle, faisant suite aux apports de la concertation publique réglementaire, cinq ou six stations seront aménagées en fonction du choix du futur*

*terminus, et en fonction de la faisabilité qui sera vérifiée dans le cadre des études ultérieures :*

- la station « Prévert » au niveau du parking Prévert existant ;*
- la station « Trois Épis » au Nord du pont Saint Charles, au Sud de la rue de la Paix ;*
- la station « Centre commercial/Écrivains » en face du centre commercial E. Leclerc ;*
- une ou deux stations seront implantées sur les routes de Général de Gaulle/Brumath, au-delà du centre commercial, en fonction du choix de l'emplacement du futur terminus « Marc Seguin », sur le ban communal de Bischheim, avec réalisation d'un éventuel P+R ;*
- l'aménagement de la route de Bischwiller ;*
- l'aménagement d'un nouvel accès à la M35 en direction du sud au niveau de l'échangeur d'Hœnheim ;*
- la localisation du terminus Nord et l'opportunité de création d'un P+R seront profondément réexaminées au travers de différentes solutions alternatives permettant de minimiser, voire supprimer, l'impact sur les propriétés d'habitation bâties. La solution devra rester fonctionnelle pour l'ensemble des modes de déplacement offrir une bonne qualité des correspondances entre le bus et le tramway ;*

*Sur le ban communal de Strasbourg, l'étude de la variante de tracé CI constituant une nouvelle infrastructure de tramway entre la gare centrale de Strasbourg et l'avenue de la Paix, empruntant, à partir de la place de la Gare :*

- le Boulevard Wilson ;*
- la rue de Wissembourg ;*
- la Place de Haguenau entre les rues de Wissembourg et l'Avenue des Vosges ;*
- l'avenue des Vosges jusqu'à son carrefour avec la rue de la Paix, où la nouvelle infrastructure sera interconnectée avec l'infrastructure existante de la rue de la Paix ;*
- faisant suite aux apports de la concertation publique réglementaire, cinq stations tramway sont projetées sur cette section strasbourgeoise, dont la faisabilité sera vérifiée dans le cadre des études ultérieures :*
  - une 2<sup>e</sup> station « Gare Centrale », située sur le côté Sud Est de la Place de la Gare, sur les emprises de la voirie existante ;*
  - la station « Wilson », située le long du boulevard Wilson, entre la rue Wodli et la Petite rue des Magasins ;*
  - la station « Place de Haguenau », située entre la rue de Wissembourg et l'avenue des Vosges, en partie Sud de la Place ;*
  - deux stations sur l'avenue des Vosges : une première station « Palais de Fêtes » au niveau de la rue de Phalsbourg, et une deuxième station « République Nord » au niveau de la rue Louis Apfel.*

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



- la requalification en profondeur de la Place de Haguenau et de ses rues adjacentes, dans le but d'intégrer le tramway, de favoriser la réappropriation des espaces publics et de nature par les habitants et de recoudre le territoire de Strasbourg avec les communes de Schiltigheim et Bischheim ;
- la réalisation d'un nouveau parking public de proximité dans le secteur rue de l'Église Rouge / rue Jacques Kablé.

## Engage

une phase de concertation complémentaire avec le public, au regard des objectifs du projet déjà délibérés le 7 mai 2021 et des objectifs complémentaires d'approfondissement des thématiques suivantes du projet :

- le positionnement et le fonctionnement du futur terminus Nord du projet ;
- l'aménagement de la route de Bischwiller au profit de l'extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité historique de Schiltigheim ;
- l'aménagement de la place de Haguenau ;
- l'aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile ;
- l'aménagement du secteur de la Place de la Gare ;

selon les modalités suivantes :

- 1) une communication diffusée dans la presse locale ;
- une plaquette d'information présentant les thématiques du projet à approfondir, annonçant et expliquant la procédure de concertation et les modalités d'expression du public, disponible à l'accueil du centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg, des mairies des quartiers Gare et Tribunal-Contades, des mairies de Schiltigheim et de Bischheim, ainsi que sur les lieux de permanence qui seront organisées durant la concertation ;
- 2) au moins une permanence d'une durée de deux heures organisée au centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg ainsi que dans les mairies de quartier et des communes concernées – ou dans les locaux mis à disposition à proximité si les mairies de quartier ou les mairies des communes n'en disposent pas – et réparties sur la durée de la concertation, accompagnées de registres d'expression ;
- 3) l'utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg et de l'adresse de messagerie électronique dédiée au projet permettant le recueil d'expressions en ligne ;
- 4) une ou plusieurs réunion-ateliers avec les représentants des organismes et associations représentatives des quartiers et communes desservis et des usagers, « en présentiel » sous réserve que les conditions sanitaires le permettent ou organisées sous forme de visio-conférences dans le cas contraire ;

## approuve

la passation d'un marché d'études de maîtrise d'œuvre pour l'instruction technique des phases ultérieures du projet (avant-projet et post-AVP) et l'élaboration des dossiers de procédures réglementaires relatives au projet ;

## autorise

la Présidente ou son-sa représentant-e à signer un marché de maîtrise d'œuvre visant à concevoir et faire réaliser le projet ;

## prend en considération

le projet d'extension du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim et délimite les terrains affectés à ce projet en application de l'article L 424-1 du Code de l'urbanisme, selon les modalités et les plans précisés dans l'annexe 4 ci-après ;

## charge

la Présidente ou son-sa représentant-e de faire reporter les périmètres de prise en considération approuvés par la présente délibération sur les plans d'urbanisme et de mettre en œuvre les mesures de publicité afférentes dans les mairies des communes concernées ;

## décide

l'imputation des dépenses et des recettes relatives à cette extension du réseau tramway ainsi que des dépenses nécessaires à la conduite des procédures correspondantes sur les autorisations de programmes AP0298 et AP0299 ;

## autorise

la Présidente ou son-sa représentant-e à signer tous documents concourant à l'exécution de la présente délibération.

Les annexes de la délibérations sont disponibles via ce lien :

<https://partage.strasbourg.eu/share-access/sharings/0lkaLU0j.8llllLOW>

**Adopté le 17 décembre 2021  
par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg**

**Rendu exécutoire après  
transmission au Contrôle de Légalité  
préfectoral Le 22 décembre 2021**

(Accusé de réception N°067-246700488-20211217-143251-DE-1-1)

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Strasbourg.eu  
eurométropole

Détails des votes électroniques  
Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 17 décembre 2021

SERVICE DES ASSEMBLÉES

**Point 5 : Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : arrêt du bilan d'une première phase de concertation, arrêt des caractéristiques essentielles du projet, engagement d'une phase complémentaire de concertation, périmètre de prise en considération du projet.**

Résultats du vote (cf. détails page suite) :

**Pour : 56 voix + 1 :**

M. ROTH qui avait une procuration pour Mme ZOURGUI a rencontré un problème avec l'application de vote : il n'a pas pu voter pour Mme ZOURGUI et il souhaitait voter pour.

**Contre : 22 voix**

**Abstention : 16 voix +1**

Mme HEIM a rencontré un problème avec l'application de vote : elle n'a pas pu voter et souhaitait s'abstenir.

Strasbourg.eu  
eurométropole

CONSEIL DE L'EUROMÉTROPOLE DU 17 DÉCEMBRE 2021 - Point n°5

Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : arrêt du bilan d'une première phase de concertation, arrêt des caractéristiques essentielles du projet, engagement d'une phase complémentaire de concertation, périmètre de prise en considération du projet.

Pour

56

AGHA BABAEI Syamak, BAAS Fabienne, BARSEGHIAN Jeanne, BOULALA Bruno, BRASSAC Christian, BUCHMANN Andree, CHADLI Yasmina, DAMBACH Danielle, DE VREESE Wilfrid, DEBES Vincent, DELATTRE Cécile, DREYSSE Marie-Dominique, DRICI Salem, DUBOIS Antoine, DUPRESSOIR Sophie, EGLES Bernard, FABRE Murielle, FELTZ Alexandre, HAMARD Marie-Françoise, HENRY Martin, HERRY Jonathan, HOFFSESS Marc, IMBS Pia, JAMPOC-BERTRAND Nathalie, JEAN Anne-Marie, JUND Alain, KESSOURI Annie, KOSMAN Aurélie, KOUSSA Salah, LAFAY Marina, LECKLER Michèle, LIBSIG Guillaume, MACIEJEWSKI Patrick, MISTLER Anne, OZENNE Pierre, PFRIMMER Philippe, PREVE Jean Paul, RABOT Valentin, RAMDANE Abdelkarim, ROTH Pierre, SCHAAL Thierry, SCHAETZEL Françoise, SCHANN Gérard, SCHOEPPF Patrice, SOULET Benjamin, SPLET Antoine, STEFFEN Joël, TERNOY Doris, TISSERAND Lucette, TUFUOR Owusu, TURAN Hullyiya, VARIERAS Floriane, WERLEN Jean, WIEDER Christelle, ZIELINSKI Carole, ZORN Caroline

Contre

22

AMIET Eric, BADER Camille, BALL Christian, BAUR Jacques, GRAEF-ECKERT Catherine, GUGELMANN Christine, HERZOG Jean Luc, HOERLE Jean-Louis, HUMANN Jean, KANNENGIESER Michèle, KREYER Céleste, LE SCOUEZEC Gildas, LOBSTEIN Andre, MAURER Jean-Philippe, MEYER Isabelle, PERRIN Pierre, SCHAAL Rene, SCHAEFFER Jean-Michel, SCHALCK Elsa, STEINMANN Elodie, ULRICH Laurent, VETTER Jean-Philippe

Abstention

16

BREITMAN Rebecca, FONTANEL Alain, FROEHLY Claude, GEISSMANN Céline, KIRCHER Jean-Louis, KOHLER Christel, MASTELLI Dominique, MATT Nicolas, OEHLER Serge, PHILIPPS Thibaud, RICHARDOT Anne-Pernelle, RINKEL Marie, SAIDANI Lamjad, SCHULER Georges, TRAUTMANN Catherine, WACKERMANN Valerie

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 1.1.3. Délibération bilan complet de la concertation (1ère et 2e phase) - 20-12-2023

Ci-après la délibération au Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du mercredi 20 décembre 2023 :

1

### Délibération au Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du mercredi 20 décembre 2023

**Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : arrêt du bilan de la concertation, approbation des études de conception de niveau "Avant-Projet", engagement d'une concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi, demande de mise en œuvre des enquêtes publiques et autres dispositions permettant la poursuite de l'opération.**

#### Numéro E-2023-1207

En réponse aux impératifs climatiques, de santé publique et d'équité territoriale, l'Eurométropole porte une ambitieuse feuille de route en matière de développement des mobilités décarbonées.

Celle-ci repose notamment sur le développement d'un réseau de transports publics performant aux différentes échelles territoriales ainsi que sur l'accompagnement massif des modes de mobilités actives que constituent la marche et le vélo.

Dans cette perspective, le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim doit permettre de :

- desservir Schiltigheim et Bischheim en tramway tout en réorganisant les lignes de bus qui desservent les communes du Nord de l'agglomération,
- améliorer l'accessibilité des institutions européennes et du quartier d'affaires du Wacken en créant une liaison directe depuis la gare centrale de Strasbourg,
- accompagner le développement du réseau express métropolitain européen en assurant la continuité des déplacements de voyageurs,
- accompagner les transformations urbaines et les projets de renouvellement urbain, en requalifiant les espaces publics, en donnant plus de place à la nature et aux usages locaux et en participant à la mise en valeur du patrimoine.

#### Rappel des décisions antérieures et objets de la présente délibération :

Le conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 18 décembre 2020 a adopté la délibération E-2020-847 « Une ambition inédite en matière de mobilités : vers un pacte durable et équilibré pour l'Eurométropole de Strasbourg et ses habitants » qui a lancé les études préalables relatives au projet.

1

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Par délibération n° E-2021-494 du 7 mai 2021, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a lancé une concertation et engagé les études relatives au projet de « Tramway vers le Nord ».

Par délibération n° E-2021-1682 du 17 décembre 2021, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a choisi le tracé du tramway, approuvé la poursuite des études et engagé une phase de concertation complémentaire permettant l'approfondissement des thématiques suivantes :

- le positionnement et le fonctionnement du futur terminus Nord du projet,
- l'aménagement de la route de Bischwiller au profit de l'extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité historique de Schiltigheim,
- l'aménagement de la place de Haguenau,
- l'aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile,
- l'aménagement du secteur de la place de la Gare.

Compte tenu des enjeux attachés au projet, l'Eurométropole de Strasbourg a en effet fait le choix de poursuivre le dialogue avec le public concomitamment à l'avancement des études de manière à enrichir ses dernières au fur et à mesure en procédant de manière itérative.

L'objet de la présente délibération est de tirer les conséquences de ces étapes préparatoires en poursuivant les procédures, et plus précisément :

- 1) d'arrêter le bilan de la concertation relative au projet tel que présenté en annexe n°1,
- 2) d'organiser une concertation dédiée à la seule mise en compatibilité du PLUi qui apparaît nécessaire,
- 3) d'approuver les options essentielles du projet de « Tramway vers le Nord » entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, telles que ces options ressortent de l'étude de niveau « Avant-Projet » présentée en annexe n°2,
- 4) d'approuver la première version de l'enveloppe financière prévisionnelle du projet,
- 5) d'autoriser le recours à l'expropriation,
- 6) de demander l'ouverture des enquêtes préalables à la déclaration d'utilité publique et à la déclaration de cessibilité,
- 7) d'approuver les conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage entre l'Eurométropole de Strasbourg d'une part et les communes de Strasbourg, de Schiltigheim et de Bischheim d'autre part telles que présentées en annexe n° 4.1, 4.2 et 4.3,
- 8) de confier à la CTS la poursuite du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim tel que décrit dans l'avenant 1 au contrat de concession Eurométropole/CTS en vigueur et la réalisation des travaux connexes :
  - a. d'une part, via la concession s'agissant des travaux d'extension du réseau tramway et aménagements périphériques directs (annexe 5),
  - b. d'autre part par voie de mandat de délégation de maîtrise d'ouvrage s'agissant des opérations connexes relevant de la compétence de l'Eurométropole et des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim (annexe 6).

## **1. Bilan de la concertation (annexe n° 1)**

2

La concertation préalable à l'approbation des options essentielles du projet de « Tramway vers le Nord » s'est tenue en plusieurs phases, dans le respect des objectifs et des modalités définis préalablement par le Conseil.

Son bilan est dressé de manière détaillée en annexe n° 1 dont une synthèse est présentée ci-après.

### **1.1. Première phase de concertation (2021)**

Une première phase de concertation s'est déroulée du 15 juin 2021 au 30 septembre 2021.

#### **1.1.1 Données quantitatives de la première phase de concertation :**

Cette première phase a permis de :

- collecter 1161 contributions écrites sur les différents supports d'expression mis à disposition du public (registres papier, forum, courriel, courrier),
- réunir 600 personnes lors des quatre réunions publiques organisées en présentiel, et 11 491 visionnages sur les 5 réunions publiques,
- réunir entre 220 et 240 personnes à l'occasion des permanences et déambulations (voir précisions en annexe n° 1).

#### **1.1.2 Enseignements tirés de la première phase de concertation :**

La première phase de concertation a porté sur les diverses composantes du projet (présentation et comparaison des variantes de tracé et d'insertion par leurs caractéristiques techniques et fonctionnelles, ouvrages, potentiels de desserte, opportunités d'aménagements urbains, intermodalités, coûts prévisionnels...). Elle s'est déroulée dans un climat général constructif. L'Eurométropole de Strasbourg retient comme principaux éléments exprimés lors de la concertation :

- une adhésion générale en faveur du projet de transport structurant qui viendra désenclaver le Nord de l'Eurométropole et relier au réseau de transport public structurant un bassin de vie en fort développement. Cette adhésion s'est traduite au travers d'une forte mobilisation de la population, des acteurs et élus du territoire pendant la concertation. Néanmoins, 15% des expressions s'opposent à la solution d'un tramway pour répondre aux objectifs de développement du réseau de transport,
- des avis contrastés concernant les aménagements urbains, notamment le choix du site d'implantation du terminus et d'un éventuel P+R au Nord. Le souhait des riverains d'être associés aux réflexions à travers des échanges continus avec l'Eurométropole de Strasbourg et une information régulière sur les études qui seront menées,
- le souhait que le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim participe à l'embellissement, à la valorisation et à la requalification urbaine du territoire, ainsi qu'à l'apaisement de la circulation,
- un mode tramway soutenu et apprécié pour son confort et sa qualité de service, malgré quelques remarques portant sur l'intérêt de réaliser un tram-train ou un bus à haut niveau de service,
- des demandes d'optimisation du réseau de transport en commun actuel et sa réorganisation prochaine,

3

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



- des inquiétudes sur les nuisances en phase travaux et lors de la mise en service du tramway,
- des inquiétudes sur les conditions de circulation et de stationnement, durant les travaux et à terme,
- un accueil positif des différentes actions mises en œuvre pour la concertation sur le projet de développement du réseau de tramway et des demandes de poursuivre le dialogue avec les acteurs du territoire et d’informer la population sur l’avancée du projet.

Ces contributions et observations formulées lors de cette première phase de concertation ont permis à l’Eurométropole de Strasbourg de se positionner sur :

- le choix du tracé du projet pour sa partie Centre, à savoir la variante C1, avec 1,8 km d’infrastructure tramway nouvelle, empruntant depuis la place de la Gare – où sera créée une deuxième station tramway en surface – successivement le boulevard Wilson, la rue de Wissembourg, la place de Haguenau, l’avenue des Vosges où le tracé rejoint l’infrastructure existante. Finalement, quatre nouvelles stations tramway seront créées. Cette variante répond aux enjeux de desserte nécessaire sur les secteurs les plus structurants, elle permet également de désensibiliser les liaisons Gare-Wacken, Gare-Université et centre-ville – communes Nord des perturbations régulières (prévues ou imprévues) qui ont lieu au niveau de l’ellipse insulaire strasbourgeoise. Son tracé permet de requalifier les larges emprises des grands boulevards et de l’avenue des Vosges avec une insertion en site propre intégral. Cette variante offre également les meilleures possibilités de valorisation de l’important patrimoine de la Neustadt inscrit dans le Plan de sauvegarde et de mise en valeur de Strasbourg et au patrimoine mondial de l’UNESCO. Elle suscite enfin un grand potentiel de transformations urbaines et d’usages au profit de la vie de quartiers dans l’ambition d’élargir le centre-ville au-delà de l’ellipse insulaire vers les boulevards Nord et Est et l’étendre aux secteurs de la Neustadt. Son schéma d’exploitation pourrait être simple et direct et en évitant les nœuds du réseau tramway déjà proches de la saturation. Elle permet la transformation des espaces aujourd’hui dédiés majoritairement à l’automobile. Par ailleurs son itinéraire ne dégradera pas le paysage/patrimoine des quais, en nuisant à leur tranquillité, et ne risque pas de créer un doublon avec les lignes de tramway déjà existantes dans l’ellipse insulaire,
- le choix du tracé du projet pour sa partie Nord, à savoir la variante N1, avec environ 3 km d’infrastructure tramway nouvelle, dont le tracé remontera vers le Nord depuis la place de Haguenau par la route de Bischwiller, puis tournera à l’Ouest par la nouvelle rue Hélène Schweitzer, avant de rejoindre la route du Général de Gaulle et la route de Brumath en direction du Nord. Finalement, cinq nouvelles stations tramway seront créées (en fonction de l’emplacement exact du terminus). Cette variante répond aux objectifs métropolitains de desserte directe et rapide des communes de Schiltigheim et Bischheim tout en conservant la possibilité d’un prolongement ultérieur vers les communes plus au Nord. Par ailleurs, située à l’Ouest des bans communaux de Schiltigheim et de Bischheim, elle satisfait le besoin d’équité territoriale en s’éloignant de la ligne B du tramway préexistante sur les territoires de Schiltigheim, Bischheim et Hoenheim. Son insertion sur la partie Sud de la route du Général de Gaulle est susceptible de libérer le plus d’espaces publics en vue d’améliorer in fine la ville marchable et cyclable et donc de favoriser les reports modaux en faveur des transports en commun et des modes actifs. Cette variante offre par ailleurs un grand potentiel

de transformations urbaines, permettant de requalifier les espaces publics de l’Ouest de Schiltigheim - notamment en accompagnement du projet de rénovation urbaine de la cité des Ecrivains - et offrant des perspectives d’élargissement du centre-ville. La position du terminus et d’un éventuel P+R devront être réétudiées de manière à prendre en compte les aspirations et inquiétudes exprimées par les riverains du secteur « Marc Seguin » et notamment de supprimer au maximum l’impact éventuel sur les habitations,

- le programme des études ultérieures de conception qui ont été menées à compter de novembre 2022.

Les contributions ont également permis à l’Eurométropole de prendre acte du souhait des riverains d’être associés aux réflexions à travers des échanges continus avec l’Eurométropole et par une information régulière concernant les études qui seront menées.

Le bilan de cette première étape de concertation a été arrêté par le conseil de l’Eurométropole le 17 décembre 2021.

Pour ce faire, l’Eurométropole a choisi d’ouvrir une phase de concertation complémentaire avec le public, au regard des objectifs du projet déjà délibérés le 7 mai 2021 et des objectifs complémentaires d’approfondissement des thématiques suivantes du projet :

- le positionnement et le fonctionnement du futur terminus Nord du projet,
- l’aménagement de la route de Bischwiller au profit de l’extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité historique de Schiltigheim,
- l’aménagement de la place de Haguenau,
- l’aménagement de l’avenue des Vosges et ses implications sur l’accessibilité automobile,
- l’aménagement du secteur de la place de la Gare,

Ainsi, parallèlement aux études de niveau « Avant-Projet », l’Eurométropole a poursuivi la démarche de la participation citoyenne autour des thématiques ci-dessus entre le 29 mars et le 6 juillet 2023.

Ce dispositif a eu pour objectifs d’impliquer les habitants et forces vives des communes et quartiers traversés par le projet, afin d’enrichir les études de niveau « Avant-Projet », mais aussi de continuer à alimenter celles-ci des contributions en termes d’expertise d’usage.

## 1.2. Deuxième phase de concertation (2023)

Une deuxième phase de concertation s’est déroulée du 29 mars 2023 au 6 juillet 2023. Elle a permis d’impliquer les habitants et forces vives des communes et quartiers traversés par le projet afin d’enrichir les études de niveau « Avant-Projet ».

### 1.2.1. Les temps de rencontre et d’échange

Le dispositif d’écoute et de dialogue avec le public a été organisé de la façon suivante :

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



- partage des plans d'aménagement et plans de circulation sur table, lors des ateliers/permanences, en présence des bureaux d'études experts de la circulation et de la voirie, des services de l'Eurométropole et des élus. Ces temps d'échange ont été l'occasion pour les habitants de poser des questions et d'obtenir des réponses précises sur le projet avec une réelle portée pédagogique et informative. Les réponses ont été apportées individuellement aux participants. Le recueil des observations et des expertises d'usage sur les sujets liés aux conditions d'accès et de circulation a permis d'enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes des parties prenantes du projet ; Les attentes et points d'inquiétude des participants ont été relevés directement sur les plans à l'aide de post-it pour traitement par les équipes,
- engagement d'un nouveau dispositif appelé « Croque ta ville » pour les ateliers d'aménagement de certains espaces a permis de toucher un public élargi et recueillir d'une autre façon les attentes et les idées de la population. Durant 2 heures, en extérieur sur l'espace concerné, des illustrateurs ont dessiné les attentes des participants pour ces espaces. Un foisonnement d'idées et de souhaits a été illustré en dessin sur la base des perspectives vierges de l'espace en question. Ces idées ont permis de relever les usages souhaités, les ambiances, les publics à toucher, les équipements et mobiliers souhaités permettant à la population de mieux s'approprier les espaces. Plusieurs planches de dessin pour chaque site ont été produites.

## a. Permanences

Organisation de 8 permanences :

- à Strasbourg, au Centre administratif (1 parc de l'Etoile) : le 3 mai 2023 de 14h à 16h,
- à la Mairie de Schiltigheim: le 10 mai 2023 de 14h à 16h,
- à la Mairie de Bischheim : le 12 mai 2023 de 10h à 12h,
- sur la place de la Gare : le 17 mai 2023 de 17h à 19h,
- à la Mairie de Bischheim : le 24 mai 2023 de 14h à 16h,
- à Strasbourg, au Centre administratif : le 26 mai 2023 de 10h à 12h,
- à la mairie de Schiltigheim : le 2 juin 2023 de 10h à 12h,
- à Strasbourg, à la médiathèque Olympe de Gouges (3 rue Kuhn) : le 7 juin 2023 de 17h à 19h.

De plus, à l'initiative de la commune de Schiltigheim, des permanences ont été organisées chaque mercredi matin de 10h à 14h à la villa des projets.

## b. Réunions/ateliers

Organisation de 6 réunions/ateliers à destination du grand public :

- réunion publique du 29 mars 2023 à 19 heures, au Palais des Fêtes, qui a fait l'objet d'une retransmission en direct sur le site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](https://participer.eurometropole-strasbourg.eu), accompagnée d'un système de chat permettant de relayer les questions des participants à l'animateur. Afin d'ouvrir la participation à tous, une traduction en langue des signes française, ainsi qu'un sous-titrage instantané (vélotypie) a également été mis en place.

- atelier du secteur Avenue des Vosges le 3 mai 2023 à 17h, dans le hall du Palais des Fêtes et sur la place des Fêtes, avec le dispositif « Croque ta ville » et présence des illustrateurs pour les futurs aménagements de la place des Fêtes et de la rue Paul Muller Simonis,
- réunion d'information du secteur rue du Général de Gaulle et zone du terminus du 4 mai 2023 à 18h, suivie par un atelier, dans la salle du Cheval Blanc à Bischheim,
- atelier du secteur route de Bischwiller le 15 mai 2023 à 18h, dans la salle de l'Aquarium à la mairie de Schiltigheim,
- atelier du secteur parc de Haguenau le 25 mai 2023 à 17h, sur la place de Haguenau, avec le dispositif « Croque ta ville » et présence des illustrateurs pour le futur aménagement du parc de Haguenau,
- réunion d'information du secteur Gare le 26 mai 2023 à 18h, à l'école d'architecture de Strasbourg.

Organisation de 6 réunions/ateliers à destination des collectifs et associations locales et thématiques :

- réunion d'information secteur route de Bischwiller du 21 mars 2023 à destination de l'Union des Commerçants et Artisans de Schiltigheim (l'UCAS), en mairie de Schiltigheim,
- réunion de travail secteur avenue des Vosges du 27 avril 2023 à destination de l'association Vosges Neustadt, au Centre Administratif de Strasbourg,
- réunion de présentation du projet du 7 juin 2023 à destination des associations et collectifs du secteur Centre du projet, au Centre Administratif de Strasbourg,
- réunion de présentation du projet du 7 juin 2023 à destination des associations et collectifs du secteur Nord du projet, à la villa des projets de Schiltigheim,
- réunion/atelier de présentation du projet du 16 juin 2023 de 18h à 19h30 à destinations des acteurs économiques (commerçants, professions libérales, etc) de Strasbourg, au CIARUS,
- réunion/atelier de présentation du projet du 6 juillet 2023 de 8h30 à 10h à destinations des acteurs économiques (commerçants, professions libérales, etc) de Strasbourg, au Fossé des Treize

## c. Démarche « Croque ta ville »

Au démarrage de cette phase de concertation complémentaire et lors de la réunion publique du 29 mars 2023, il a été précisé en quoi cette phase de concertation consisterait. Il a été affirmé que le tracé du tramway, les parties d'aménagement et les principes des plans de circulation (nouvelle hiérarchisation des voiries, etc...) font partie des éléments impondérables du projet.

Il a été confirmé également que les sujets que l'Eurométropole de Strasbourg souhaite construire avec les participants sont :

- la définition des usages : positionnement des zones de dépose-minute, de livraison, de stationnement vélo, des aménités (mobiliers, aires de jeux,...),
- l'éventualité d'élargir les zones dédiées aux modes doux,
- les ambiances, identités des lieux, la palette végétale etc...

Et plus précisément l'aménagement de quelques espaces faisant partie du périmètre du projet ont fait l'objet d'ateliers spécifiques avec l'emploi d'un nouveau dispositif nommé

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



« Croque ta ville » déjà expérimenté à Mulhouse dans le cadre d'une démarche de participation citoyenne. La démarche consiste en la présence des illustrateurs lors d'un atelier de deux heures qui se déroule à l'extérieur sur un espace qui va faire l'objet de co-construction avec les participants, qui sur la base des perspectives vierges de l'espace en question, traduisent les attentes et les idées d'aménagement en dessin. Ces espaces sont :

- la place des Fêtes sur l'avenue des Vosges
- la rue Paul Muller Simonis
- la place de Haguenau

Ces dispositifs réunissant les habitants, les forces vives, le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre du projet ont permis d'avancer de façon itérative dans la conception de celui-ci.

D'autres rencontres, bilatérales, avec les associations Mobilités, certaines associations de quartiers, ou dans le cadre de réunions publiques relatives à d'autres projets sur le secteur, ont été organisées.

L'ensemble du dispositif mis en œuvre est détaillé en **annexe 1** de la présente délibération.

## 1.2.2. Le dispositif d'information du public

Le public a été constamment informé des temps de rendez-vous et de discussion par un dispositif d'information et communication particulier. Celui-ci a compris :

- une conférence de presse organisée le 15 mars 2023 au Palais des Fêtes à Strasbourg, accompagnée de l'envoi d'un communiqué de presse ;
- la distribution de 25 000 flyers d'invitation à participer à la concertation à compter du 24 mars 2023, aux habitants des communes de Schiltigheim et Bischheim, et des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades. Ce flyer a également été envoyé par mail aux forces vives, et mis à disposition sur le site internet de la Participation citoyenne ;
- la distribution à compter de fin avril 2023 de 13 000 nouveaux flyers d'invitation à participer à l'atelier avenue des Vosges – changement de date de 12 avril à 3 mai 2023 – sur un périmètre de diffusion réduit aux quartiers concernés ;
- la distribution de 200 affiches à compter du 24 mars 2023 à l'ensemble des commerces situés sur le tracé du futur tramway à Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, les invitant à les afficher en vitrine de leurs locaux ;
- la distribution de la plaquette de présentation du projet (8 pages), imprimée en 1 500 exemplaires et mise à disposition du public à compter de 29 mars 2023 lors des réunions/ ateliers/permanences/lieux d'exposition du projet et mise à disposition au téléchargement sur le site internet de la concertation « [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu) » ;
- la diffusion de Plusieurs brèves avant chaque atelier/réunion,
- l'installation de 4 panneaux d'information (MUPI Junior) sur l'espace public à Strasbourg (place des Fêtes, place de Haguenau et boulevard Wilson) du 15 avril au 15 juin 2023 avec l'affichage du devenir de l'espace et renvoi vers le site web du projet pour le calendrier des différents rendez-vous de la participation citoyenne,
- installation de 4 arceaux d'information sur l'espace public à Schiltigheim (parvis de la villa des projets, parvis de l'église de la Trinité, arrêt de bus « Embranchement » de

- la ligne L6 et rue des Pompiers devant la maison du jeune citoyen) de fin avril à fin juin 2023 avec l'affichage du devenir de l'espace et renvoi vers le site web du projet pour le calendrier des différents rendez-vous de la participation citoyenne,
- la mise en place de 4 expositions publiques installées du 15 avril au 15 juin 2023:
    - à Strasbourg, au Centre administratif (1 parc de l'Etoile),
    - à la Mairie de Schiltigheim (110 route de Bischwiller),
    - à la Mairie de Bischheim (19 rue du Moulin),
    - à la villa des projets à Schiltigheim (9 route de Bischwiller).
  - l'utilisation du site internet « [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu) » : sur la plateforme participative de l'Eurométropole de Strasbourg, une rubrique dédiée au projet de « développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim » mise en place au début de la phase de concertation réglementaire le 15 juin 2021, a été mise à jour avec cette nouvelle phase de concertation et les commentaires ont été rouverts à partir du 29 mars 2023 afin de permettre aux visiteurs de déposer des contributions en ligne et télécharger l'ensemble des documents disponibles pour la concertation,
  - la mise en place d'une adresse mail [ProjetTramNord@strasbourg.eu](mailto:ProjetTramNord@strasbourg.eu), le relevé de la boîte mail et les réponses étant assurés par le service Aménagements Tramway,
  - la communication de l'organisation de la concertation sur les réseaux sociaux de l'Eurométropole de Strasbourg et des communes de Schiltigheim et de Bischheim (Facebook et Instagram).

## 1.2.3. Données quantitatives de la deuxième phase de concertation (2023)

La participation du public peut être synthétisée comme suit :

- environ 730 personnes ont participé à la réunion publique du 29 mars 2023 au Palais de Fêtes et 440 personnes étaient connectées à distance,
- environ 100 personnes ont participé à l'atelier relatif au secteur Avenue des Vosges du 3 mai 2023, avec les dispositifs « cartes sur tables » et « Croque ta ville »,
- environ 200 personnes ont participé à la réunion d'information relative au secteur rue du Général de Gaulle et zone du terminus du 4 mai 2023, avec le dispositif « cartes sur tables »,
- environ 250 personnes ont participé à l'atelier relatif au secteur de la route de Bischwiller du 15 mai 2023, avec le dispositif « cartes sur tables »,
- environ 50 personnes ont participé à l'atelier relatif au secteur parc de Haguenau du 25 mai 2023, avec les dispositifs « cartes sur tables » et « Croque ta ville »,
- environ 50 personnes ont participé à la réunion d'information relative au secteur de la Gare du 26 mai 2023,
- environ 70 personnes ont participé aux 8 permanences dans les mairies des 3 communes tout au long de la phase de participation citoyenne,
- 10 contributions écrites dans les registres d'expression « papier » mis à disposition dans les 4 lieux d'exposition du projet,
- 21 contributions sur la page dédiée au projet « Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim » sur le site internet [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu) et 85 contributions sur la page dédiée au projet « Apaiser la route de Bischwiller »,
- 37 personnes ont réagi via la boîte mail [ProjetTramNord@strasbourg.eu](mailto:ProjetTramNord@strasbourg.eu) entre le 29 mars et le 6 juillet 2023.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Des précisions et détails sont donnés dans l'annexe n°1.

## 1.2.4. Enseignements tirés de la deuxième phase

Cette nouvelle étape de concertation a été l'occasion d'approfondir certaines thématiques identifiées du projet notamment sur la hiérarchisation du réseau viaire. Les contributions des habitants discutées à l'occasion des réunions / ateliers / permanences organisés entre le 29 mars et le 6 juillet ont pu être synthétisées de la façon suivante :

	Enjeux exprimés par les habitants	Réponses apportées dans le programme du projet
Positionnement et fonctionnement du futur terminus Nord du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Foncier : éviter tout impact sur des propriétés d'habitation bâties</li> <li>➤ Foncier : suppression des places de stationnement privées au droit du futur terminus</li> <li>➤ Prendre en compte la vie des commerces</li> <li>➤ Sur les parkings de proximité : éviter qu'ils ne se transforment en parking relais</li> <li>➤ Lien entre le terminus et le P+R de la ligne G</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Station du terminus déplacée au Sud de l'avenue de Périgueux et permettant la livraison des commerces</li> <li>➤ Aménager un parking rue Poincaré afin de compenser la perte de stationnement privé</li> <li>➤ Travail sur la tarification du stationnement dans le secteur du terminus</li> <li>➤ Abandon du P+R au terminus en raison de difficultés de disponibilité foncière et d'alternatives disponibles.</li> <li>➤ Avoir un rabattement efficace en bus entre le P+R existant à l'espace européen de l'entreprise et le terminus et aménager un pôle multimodal lisible au droit du terminus</li> </ul>
Aménagement de la route de Bischwiller au profit de l'extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité de Schiltigheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sécuriser les déplacements pour tous les modes, notamment pour les piétons et les cyclistes – prolongement de la piste cyclable au-delà de la zone piétonne</li> <li>➤ Plan de circulation limitant la place de la voiture</li> <li>➤ Garantir l'efficacité de la ligne L3</li> <li>➤ Garder la zone piétonne accessible pour la vie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Au niveau du quartier, mais également à l'échelle des communes Nord : travail sur l'équilibre du plan de circulation, en contrôlant les reports de trafic et fiabilisant le parcours de la ligne L3 (renommée C3)</li> <li>➤ Piétonisation de la partie Sud de la route de Bischwiller pour donner la priorité aux modes actifs, répondre aux demandes d'apaisement, et éviter les reports de trafic sur cet axe.</li> </ul>

10

	Enjeux exprimés par les habitants	Réponses apportées dans le programme du projet
	<ul style="list-style-type: none"> <li>du quotidien : livraisons, parking privé, PMR,</li> <li>➤ Suppression du stationnement sur la zone piétonne</li> <li>➤ Accès à la déchetterie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Piste cyclable bidirectionnelle prolongée entre la rue Saint-Charles et la rue des Vosges</li> <li>➤ Définition des principes d'accès de la zone piétonne avec la ville de Schiltigheim, en s'appuyant sur le retour d'expérience de la ville de Strasbourg</li> <li>➤ Plusieurs parkings existent aux alentours du projet, des rues perpendiculaires offrent du stationnement à proximité immédiate également.</li> </ul>
Aménagement de la place de Haguenau	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Vie de quartier : faciliter l'accès au parc existant, apaiser l'environnement autour du parc</li> <li>➤ Améliorer les conditions de circulation des cyclistes autour de la place</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Parc existant étendu de sorte à être en contact direct avec les bâtiments existants</li> <li>➤ Redistribution des espaces autour de la place afin d'accueillir le tramway et les modes actifs (voies automobiles concentrées à l'Ouest de la place)</li> <li>➤ Amélioration des continuités cyclables et de l'itinéraire Vélostras 1</li> </ul>
Aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Plan de circulation limitant la place de la voiture</li> <li>➤ Positionnement de la station tramway</li> <li>➤ Éviter les conflits piétons / cycles</li> <li>➤ Stationnement dans le quartier</li> <li>➤ Vie du quotidien : livraison, déménagement, ...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Au niveau du quartier, mais également à l'échelle de la ville de Strasbourg : travail sur l'équilibre du plan de circulation, en contrôlant les reports de trafic</li> <li>➤ Une station centrale au niveau de la rue Oberlin afin d'assurer une couverture spatiale satisfaisante</li> <li>➤ Profil en travers de l'avenue permettant de dédier aux modes actifs l'espace entre les arbres et les façades, tout en délimitant bien les espaces entre cyclistes et piétons</li> <li>➤ Reconfiguration de l'offre de stationnement dans le secteur : nouveau parking de compensation sur la rue Kablé</li> <li>➤ Aménagements de bandes servantes le long de l'avenue pour permettre les livraisons, les services publics essentiels et le stationnement de très courte</li> </ul>

11

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



	Enjeux exprimés par les habitants	Réponses apportées dans le programme du projet
		durée. Les rues perpendiculaires disposeront également de places de livraison et de places PMR à proximité de l'avenue.
Aménagement du secteur de la place de la Gare	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maintenir la dépose-minute de la gare</li> <li>➤ Plan de circulation limitant la place de la voiture et accès riverains</li> <li>➤ Position des taxis</li> <li>➤ Constat d'un problème sur le stationnement vélos sécurisé</li> <li>➤ Accès dépose minute à maintenir pour les hôtels</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Réorganisation de la dépose-minute dans les parkings Wodli et Sainte-Aurélie</li> <li>➤ L'accès des riverains se fera depuis le boulevard de Nancy avec l'élargissement du secteur apaisé</li> <li>➤ Dépose et reprise des taxis positionnées devant la verrière de la gare</li> <li>➤ Création d'un parking vélos sous la place de la gare au profit de la dépose-minute</li> <li>➤ Maintien de la desserte des hôtels par une borne SIRAC</li> </ul>

Le bilan détaillé de l'ensemble des discussions, contributions et échanges qui ont eu lieu lors de tous les ateliers et réunions publiques est reporté en annexe 1 à la présente délibération.

Ces contributions ont permis d'alimenter au fil de l'eau les études de niveau « Avant-Projet ».

Ces phases de concertation ont également été l'occasion d'échanger avec la population sur le nouvel équilibre du plan de circulation à prévoir afin d'accompagner l'arrivée du tramway et de permettre la réalisation des opérations connexes. A ces occasions, une nouvelle hiérarchisation du réseau viaire dans le périmètre élargi du projet a pu être présentée, expliquée et débattue avec les habitants.

Il est par ailleurs ressorti de ces deux phases de concertation et des études de conception la nécessité de faire évoluer le Plan local d'urbanisme au regard des aménagements viaires envisagés (cf. point 2. ci-dessous).

## 2. Organisation d'une concertation portant sur la mise en compatibilité du PLUi

Pour permettre la réalisation du projet tel que ses options essentielles ressortent de la concertation et des études de conception, il sera nécessaire de faire évoluer le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi).

L'aménagement de la route de Bischwiller, celui de la Place de Haguenau et de l'avenue des Vosges notamment nécessiteront une modification de la hiérarchisation du réseau

viaire dans l'OAP déplacement du PLUi de l'EMS et la modification d'emplacements réservés.

Cette évolution du PLUi pourrait se faire selon la procédure de déclaration d'utilité publique emportant alors mise en compatibilité du PLUi.

Cette mise en compatibilité du PLUi appelle la réalisation d'une concertation préalable avec le public, dédiée à ce seul sujet de planification.

### 2.1 Objectifs poursuivis par la mise en compatibilité du PLUi

Les objectifs poursuivis par la mise en compatibilité du PLUi, rejoignant parfaitement ceux du projet tramway, sont :

- de revoir la hiérarchisation du réseau viaire inscrite dans l'OAP Déplacements du PLUi pour permettre l'insertion du tramway ainsi que la réalisation des opérations connexes assurant l'équilibre du plan de circulation projeté,
- d'adapter le règlement graphique et le règlement écrit du PLUi pour modifier certaines trames graphiques ne permettant pas de recevoir les aménagements projetés dans le cadre du développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

### 2.2 Modalités d'organisation de la phase de concertation dédiée à la mise en compatibilité du PLUi

La concertation préalable portant sur la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole pour le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim sera organisée pendant une durée de deux semaines minimum et selon les modalités suivantes :

- une information dans la presse locale ;
- la mise à disposition d'un dossier d'information présentant le projet de mise en compatibilité du PLUi envisagée et les objectifs poursuivis consultable aux jours et heures d'ouverture au public avec un registre permettant de recueillir les éventuelles observations :
  - au centre administratif de l'Eurométropole,
  - en mairie de Schiltigheim,
  - en mairie de Bischheim,
  - en mairie de Hœnheim.
- la mise en ligne d'un dossier d'information présentant la mise en compatibilité du PLUi envisagée et les objectifs poursuivis sur le site internet de la participation citoyenne de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg avec la mise à disposition d'une adresse de messagerie électronique permettant le recueil d'expressions dématérialisées,
- la mise à disposition d'une adresse postale.

Le bilan de la concertation dédiée à la mise en compatibilité du PLUi sera soumis à l'approbation du conseil de l'Eurométropole. Il sera joint au dossier soumis à l'enquête publique relative au projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg,

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Schiltigheim et Bischheim qui portera également sur la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole.

### 3. Approbation des options essentielles du projet de « Tramway vers le Nord » telles que définies par les études de niveau « Avant-Projet » (annexe n° 2)

Les enseignements issus de la concertation et les études de conception (niveau « Avant-Projet ») menées à cette occasion (annexe n° 2), ont permis, notamment :

- de confirmer la faisabilité de l'opération d'infrastructure tramway projetée, longue de 5 km et équipée de 9 stations nouvelles y compris le terminus Nord du projet et l'aménagement d'un autre terminus sur la place de la Gare centrale de Strasbourg,
- de préciser la solution envisagée tant au niveau des caractéristiques techniques et d'insertion de la plateforme du tramway et de ses équipements d'exploitation, que de la réorganisation de la circulation automobile, de la restructuration du réseau urbain d'autobus associé, du développement du réseau cyclable et de la requalification des espaces publics,
- de confirmer l'opportunité de réaliser plusieurs opérations connexes et de les intégrer au projet global de tramway, à savoir : le réaménagement de la route de Bischwiller à Schiltigheim, la réalisation d'un parking public de proximité sur la rue Jacques Kablé à Strasbourg, la création de deux nouvelles bretelles sur la M35 (sortie de la M35 vers l'avenue de la 2<sup>ème</sup> Division Blindée à Schiltigheim et entrée sur la M35 en direction du Sud au niveau de l'échangeur de Hœnheim), l'extension du parc de la place de Haguenau en direction de Schiltigheim rendue possible par la reconfiguration des différents accès à la M35 et à la M2350,
- de déterminer, de manière prévisionnelle, les emprises nécessaires à la réalisation du projet,
- de définir un premier planning prévisionnel de réalisation du projet à l'horizon fin 2027,
- de définir l'enveloppe financière prévisionnelle du projet en vue de l'élaboration d'un plan de financement approprié,
- de préparer les dossiers de demandes d'autorisations administratives nécessaires à sa réalisation.

#### 3.1. Synthèse des études de niveau « Avant-Projet » (annexe n° 2)

Les études de conception de niveau « Avant-Projet » présentées en annexe n°2 tiennent compte des observations formulées au cours de la concertation notamment en matière d'accessibilité locale, de stationnement, de continuité cyclable, d'aménagements de l'espace public, d'usages de la vie du quotidien.

Le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim consiste à réaliser une extension du réseau de tramway depuis la gare centrale vers République via le boulevard Wilson, la rue de Wissembourg, l'avenue des Vosges, en passant par la place de Haguenau, et depuis cette place vers Schiltigheim et Bischheim, avec plus particulièrement :

14

#### ➤ Au cœur du système : le parc de Haguenau

A la convergence de 3 branches évoquées ci-après, la transformation en profondeur de la place de Haguenau est engagée pour créer un nouveau parc d'environ 16 ha au cœur de la ceinture verte. Il s'étend en direction de Schiltigheim, avec la piétonisation de la route de Bischwiller, vers le Sud de la place et vers les axes réaménagés par le tramway du côté de Strasbourg.

Le grand viaduc ainsi que les bretelles d'autoroute situées à l'Est de la place sont supprimés et la reconfiguration des différents accès à la M35 et à la M2350 rendent possible cette extension du parc vers le Nord. Les ponts Est de la place accueillent ainsi le tramway et les cheminements des piétons et des cyclistes pour accéder à Schiltigheim sans franchir une route. Les voiries du côté Sud de la place sont également transformées, permettant d'implanter la station tramway qui accueillera les lignes C, E et H et de travailler le parc jusqu'aux pieds des immeubles.

#### ➤ Une branche Sud-Ouest : la gare centrale de Strasbourg, le boulevard Wilson et la rue de Wissembourg

La Gare centrale de Strasbourg est un équipement d'intérêt régional et européen aujourd'hui en développement avec l'arrivée du Réseau Express Métropolitain Européen. Le maintien et l'amélioration de ce pôle d'échange sont essentiels pour le quotidien des 60 000 voyageurs qui la fréquentent chaque jour. Or, de nombreuses congestions automobiles sont constatées avec le système actuel de dépose-minute. Par ailleurs, 90 % des usagers de la gare s'y rendent autrement qu'en voiture. Les dysfonctionnements déjà constatés aujourd'hui nécessitent de revoir en profondeur le système actuel, en anticipant les besoins futurs. Cela se traduit par la redistribution du système de dépose-minute, avec le déplacement des fonctions de dépose-minute actuellement dans le parking « gare courte durée », à proximité dans les deux parkings Ste Aurélie et Wodli, situés à l'entrée du plateau de la gare et disposant chacun d'un accès direct vers les quais SNCF.

La place de la Gare se verra agrandie et apaisée :

- la place de la Gare devient une destination et ne sera plus un lieu de passage : le trafic de transit est supprimé devant la gare, il reste accessible uniquement pour les bus, les taxis, les vélos, les riverains et la dépose-minute des PMR en surface,
- un deuxième terminus tram est aménagé en surface côté sud de la place, entre le boulevard de Metz et la petite rue de la Course. Ce terminus est dédié à la ligne E qui relie la place de la gare au Campus d'Ilk Kirch, alors que le terminus actuel de la ligne C est dédié à la nouvelle ligne tramway H en direction de la Robertsau,
- de grandes continuités piétonnes et cyclistes confortables sont créées côté est du boulevard Wilson et de la place de la gare. Elles facilitent le lien vers la gare depuis les Halles et les stations de tramway périphériques,
- un nouveau parking vélo d'une capacité d'environ 2 400 places viendra compléter l'offre de stationnement vélo souterraine actuelle, portant l'ensemble du stationnement sous-terrain à environ 3000 places. Il vient remplacer le parking dépose-minute voiture « Gare courte durée » actuel. Il permet de libérer la place de la Gare des arceaux vélo qui l'encombrent. Il porte la capacité de stationnement vélo sécurisé à la hauteur

15

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



des besoins des cyclistes, qu'ils soient résidents du quartier ou usagers du train. Pour ce faire, les adaptations de types mises en sécurité ainsi que des travaux et les équipements permettant d'accueillir les cyclistes dans de bonnes conditions sont réalisées dans le cadre du projet.

Depuis la gare, le tramway est aménagé du côté Est du boulevard Wilson et de la rue de Wissembourg. Les deux alignements d'arbres sont complétés pour créer une continuité sur le boulevard Wilson. Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée entre les arbres entre la place de Haguenau et la nouvelle station de tramway Wilson située entre la rue Wodli et la petite rue des Magasins. Elle se poursuit du côté Est du boulevard Wilson en direction de la place de la Gare.

## ➤ Une branche Sud-Est : l'avenue des Vosges

Le projet transforme en profondeur l'avenue des Vosges pour améliorer le cadre de vie et valoriser le riche patrimoine de la Neustadt :

- les alignements d'arbres existants sont préservés et valorisés, l'espace devient perméable pour adapter l'avenue face au changement climatique,
- de part et d'autre de la plateforme tramway sont aménagés de généreux espaces déminéralisés pour la vie de quartier : déposes minutes, livraisons, Places PMR, services publics essentiels, stationnement vélo...,
- les rives entre les arbres et les façades des bâtiments sont redonnées aux piétons et aux cyclistes, qui occupent 40 % de l'espace public. Une attention très forte sera portée à la bonne séparation des flux piétons / cyclistes,
- les circulations automobiles et le tramway partagent le même espace au centre de l'avenue. Le plan de circulation est modifié en profondeur pour limiter le trafic à la desserte riveraine.

Le projet prévoit l'implantation d'une station de tramway à l'Ouest de la rue Oberlin ;

## ➤ Une branche Nord-Ouest : la route du Général de Gaulle et la route de Brumath

Le tramway sera aménagé sur 3 kilomètres le long de la route du Général de Gaulle et de la route de Brumath en site propre, majoritairement en voie double. Il s'accompagne de la création d'une piste cyclable bidirectionnelle tout au long du tracé. Cela permettra de desservir tout l'Ouest de Schiltigheim, avec ses nombreux équipements et d'accompagner la réussite du projet de renouvellement urbain en cours sur le quartier des Écrivains, dernier QPV de l'Eurométropole à ne pas être desservi par le tramway.

Pour ce faire, la route du Général de Gaulle est mise à sens unique descendant : le plan de circulation automobile s'appuie sur la M35 afin de garantir les accès aux communes Nord, grâce à la création de 2 nouvelles bretelles : bretelle de sortie de la M35 au niveau de l'avenue de la 2<sup>ème</sup> Division Blindée à Schiltigheim et bretelle d'accès à la M35 – Sud à l'échangeur de Hœnheim.

Cette branche Nord-Ouest comprend depuis la rue Hélène Schweitzer, puis sur la route du Général de Gaulle et la route de Brumath, l'implantation de 5 stations : une première station à l'entrée de Schiltigheim desservant la route de Bischwiller et le quartier Fischer,

une deuxième au droit de l'école Prévert, une troisième au Nord du carrefour avec la rue de la Paix et la rue de Sélestat, une quatrième desservant le quartier des Écrivains et le centre commercial et une cinquième correspondant au terminus Nord au Sud de l'avenue de Périgueux.

Les options essentielles relatives au tracé et aux caractéristiques d'insertion urbaine de la plate-forme tram et au réaménagement des espaces publics sont présentées en annexe 2 dans la présentation des études de conception de niveau « avant-projet ».

Selon ces études, l'exploitation du réseau tramway ainsi constitué à l'horizon fin 2027 nécessitera la mise en ligne de 11 rames supplémentaires.

Par ailleurs, en accompagnement de l'arrivée du tramway, une nouvelle hiérarchisation du réseau viaire dans le périmètre élargi du projet est prévue ; cela se traduit concrètement par la mise en place d'un plan de circulation plus équilibré qui développe le potentiel pour les transports en commun et les modes actifs, les axes réaménagés prenant le statut soit de voie de distribution, voire de voie de desserte, et par l'utilisation plus affirmée des axes M35 et M2350 comme voies structurantes d'agglomération.

De même, sont définies les connexions avec le réseau urbain d'autobus restructuré et les effets induits sur la circulation automobile par l'implantation du tramway. Les caractéristiques d'insertion urbaine du tramway et des arrêts du réseau d'autobus associé, ainsi que les éléments définissant les fonctionnalités circulatoires (automobiles, vélos, piétons) sont représentés sur les plans de niveau « Avant-Projet ».

Les études du niveau « Avant-Projet » traitent des modalités d'aménagement des différentes opérations connexes :

## ➤ Le réaménagement de la route de Bischwiller à Schiltigheim, correspondant à la branche Nord-Est du projet global

La partie Sud de la route de Bischwiller est piétonnisée entre la station de tramway « Fischer » et la rue Saint-Charles. Cet aménagement permet d'accorder une place significative aux modes actifs, de végétaliser ce linéaire aujourd'hui entièrement dédié à la voiture individuelle et d'étendre de manière importante la centralité de Schiltigheim. De plus, une piste cyclable bidirectionnelle est également aménagée en prolongement sur la route de Bischwiller entre la rue Saint-Charles et la rue des Vosges.

## ➤ La réalisation d'un parking public de proximité sur la rue Jacques Kablé à Strasbourg, parking dit de l'« Église rouge/Kablé »

Il est prévu de construire un parking d'une jauge estimée à 290 places de stationnement au stade de l'avant-projet afin de compenser une partie de la perte de stationnement dans les secteurs de la place de Haguenau et de l'avenue des Vosges et afin d'accompagner la politique de stationnement sur voirie de la Ville de Strasbourg ainsi que ses ambitions en matière d'espaces verts.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



➤ *La création de deux nouvelles bretelles sur la M35 : sortie de la M35 vers l'avenue de la 2<sup>ème</sup> Division Blindée à Schiltigheim et entrée sur la M35 en direction du Sud au niveau de l'échangeur de Hœnheim*

Ces deux nouvelles bretelles accompagnent la mise en place du plan de circulation global en accompagnement du développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim et s'inscrivent dans une vision de requalification de la M35 à moyen terme. Ces améliorations des connexions M35 répondent notamment aux objectifs suivants :

- pour l'avenue de la 2<sup>ème</sup> Division Blindée : de soulager la circulation automobile sur la route du Général de Gaulle, en permettant un contournement de la commune pour une partie des flux via la M35 et en reconstituant le flux Sud / Nord rendu impossible par l'aménagement du tramway sur la route du Général de Gaulle. Cet aménagement permettra d'améliorer l'accessibilité aux équipements communaux et métropolitains situés dans ce secteur tels que la Briqueterie, le centre nautique de Schiltigheim, le stade Romans.
- pour l'échangeur d'Hœnheim (dit n°49.1) : de rejoindre la M35 plus en amont vers le Sud, en délestant ainsi les carrefours les plus chargés du secteur pour les communes de Bischheim, de Niederhausbergen, de Hœnheim et de Souffelweyersheim.

### 3.2. Première version de l'enveloppe financière prévisionnelle (niveau « Avant-Projet »)

Les études de niveau « Avant-Projet » ont arrêté une première version de l'enveloppe financière prévisionnelle (investissements uniquement) à un montant de 224 millions d'euros HT pour les études, acquisitions foncières et travaux, auquel s'ajoutent 44 millions d'euros HT pour le matériel roulant (valeur juillet 2023).

L'estimation prévisionnelle des principaux postes de dépenses est présentée dans le tableau suivant, avec les modalités de participation financière des contributeurs (EMS, CTS et communes concernées).

**Tous les montants affichés dans cet onglet sont HT à date de valeur 07/2023**

	Coût total	Quote-part Eurométropole de Strasbourg	Quote-part CTS	Quote-part ville de Strasbourg	Quote-part commune de Schiltigheim	Quote-part commune de Bischheim
Date de valeur: juillet 2023	(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)	(€ HT)
<b>A</b> GO00 : prestations intellectuelles	19 062 000	4 223 000	14 839 000			
- dont études de maîtrise	4 223 000	4 223 000				

	d'œuvre AVP dont ingénierie sur infrastructure et équipements et missions de contrôle	14 839 000		14 839 000			
<b>B</b>	<b>GO01 : déviations de réseaux</b>	<b>22 503 000</b>	<b>20 297 000</b>		<b>1 583 000</b>	<b>563 000</b>	<b>60 000</b>
	- dont archéologie	4 000 000	4 000 000				
	- dont eau potable	10 321 000	10 321 000				
	- dont assainissement	5 162 000	5 162 000				
	- dont protection des arbres	791 000	791 000				
	- dont éclairage public	2 229 000	23 000		1 583 000	563 000	60 000
<b>C</b>	<b>GO02 : ouvrages d'art</b>	<b>19 830 000</b>	<b>17 930 000</b>		<b>1 900 000</b>		
<b>D</b>	<b>GO03 : aménagements de surface</b>	<b>67 322 000</b>	<b>58 648 000</b>	<b>5 141 000</b>	<b>3 448 000</b>	<b>70 000</b>	
	- dont voiries	52 209 000	51 902 000	307 000			
	- dont espaces verts	4 778 000	541 000	704 000	3 448 000	70 000	15 000
	- dont gestion des barrières et frais divers	10 335 000	6 205 000	4 130 000			
<b>E</b>	<b>GO04 : stations</b>	<b>3 322 000</b>		<b>3 322 000</b>			
<b>F</b>	<b>GO05 : locaux techniques</b>						
	<b>GO07 : ligne aérienne de contact</b>	<b>28 410 000</b>	<b>5 599 000</b>	<b>22 811 000</b>			
	<b>GO08 : énergie</b>						
	<b>GO09 : systèmes d'exploitation</b>						
	- dont signalisation dynamique aux carrefours	5 599 000	5 599 000				

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



G	GO06 : voie et plateforme tram	34 802 000		34 802 000			
H	GO10 : équipement de maintenance embarqué tram	1 761 000		1 761 000			
I	GO12 : opérations complémentaires	5 772 000	5 772 000				
J	Matériel roulant	44 000 000		44 000 000			
K	Acquisitions foncières	5 082 000	5 082 000				
L	Maîtrise d'ouvrage	7 115 000		7 115 000			
M	Provisions pour sondages et reconnaissances, mesures compensatoires	508 000	508 000				
N	Provision pour préjudices économiques	8 131 000	8 131 000				
O	Communication concertation	405 000	405 000				
B à I	<b>TOTAL TRAVAUX</b>	<b>183 722 000</b>	<b>108 246 000</b>	<b>67 837 000</b>	<b>6 931 000</b>	<b>633 000</b>	<b>75 000</b>
A à O	<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>268 025 000</b>	<b>126 595 000</b>	<b>133 791 000</b>	<b>6 931 000</b>	<b>633 000</b>	<b>75 000</b>

### 3.3. Plan prévisionnel de financement du projet et concours financiers attendus

Au stade des études de niveau « Avant-projet », l'enveloppe financière prévisionnelle estimée à 268.025 M€ HT (valeur juillet 2023), dont 183.7 M€ HT de « travaux » et 44 M€ HT de matériel roulant, fait l'objet des financements communaux suivants :

- le financement apporté par la ville de Strasbourg est estimé à 6.93 M € HT (valeur juillet 2023), intégrant 50 % du coût de réalisation du parking de l'Eglise Rouge/ Kablé sur la base d'un fond de concours (au bénéfice de l'Eurométropole) au titre de sa politique en matière d'espaces verts et de stationnement sur l'espace public ;
- le financement apporté par la commune de Schiltigheim est estimé à 633 000 € HT (valeur juillet 2023) ;
- le financement apporté par la commune de Bischheim est estimé à 75 000 € HT (valeur juillet 2023).

20

Ces montants seront actualisés en fin d'études de niveau « Projet » réalisées sous la maîtrise d'ouvrage de la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS).

Les divers types de subventions qui ont été annoncées à l'Eurométropole de Strasbourg, ou qui seront attendues par elle, sont les suivants :

- subvention allouée par l'État dans le cadre du 4<sup>ème</sup> appel à projet « transports collectifs en site propre » et relative à la réalisation du projet tramway : 23 520 000 €,
- subvention allouée par la Région Grand Est dans le cadre du contrat Triennal Strasbourg Capitale Européenne 2021-2023 : 200 000 €,
- subvention allouée par l'État dans le cadre du contrat Triennal Strasbourg Capitale Européenne 2021-2023 : 1 000 000 €.

Les négociations se poursuivent avec les différents partenaires pour le cofinancement des travaux.

En particulier, une demande de subvention complémentaire sera également déposée auprès de l'agence de l'eau Rhin-Meuse relative aux études et travaux concernant le volet gestion intégrée des eaux pluviales.

### 4. Autorisation de recourir à l'expropriation et demande d'ouverture des enquêtes préalables

#### 4.1. Autorisation de recourir à l'expropriation

Pour permettre la réalisation du projet, l'Eurométropole de Strasbourg devra acquérir des terrains et/ou des droits de nature immobilière.

Les propriétaires concernés doivent être identifiés et des négociations avec eux doivent être engagées. En cas d'échec des négociations, l'Eurométropole devra pouvoir recourir à l'expropriation si aucune autre solution n'est possible.

En conséquence, la Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg doit être autorisée à recourir à l'expropriation si cela s'avère indispensable.

À ce titre, elle pourra solliciter auprès du pôle Évaluation de la Direction de l'Immobilier de l'État l'estimation sommaire et globale des biens à acquérir dans le cadre du projet, puis de requérir les avis détaillés afin de fixer les offres à présenter aux intéressés dans un contexte amiable ou, en cas de désaccord, à soumettre au juge de l'expropriation, dans le cadre de l'éventuelle procédure d'expropriation.

Enfin, selon les dispositions de l'article R. 322-5 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique relatif aux modalités d'évaluation de l'indemnité d'expropriation, en cas d'acquisitions dans le cadre d'un projet déclaré d'utilité publique, les offres de la collectivité pourront être majorées d'une indemnité de remplacement aux taux suivants :

#### 1. Personnes de droit privé (immeubles bâtis et non bâtis) :

- 20 % pour la fraction de l'indemnité principale inférieure ou égale à 5 000 €,

21

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



- 15 % pour la fraction comprise entre 5 000 € et 15 000 €,
- 10 % pour le surplus.

## 2. Personnes de droit public (État, régions, départements, communes, etc.) :

- 5 % (taux uniforme).

### **4.2. Demande d'ouverture des enquêtes préalables**

En conséquence de l'autorisation de recourir à l'expropriation accordée au 3.1 ci-dessus, il convient d'autoriser la Présidente de l'Eurométropole de Strasbourg (ou toute personne qu'elle délèguera) à solliciter de la Préfète de la Région Grand-Est et du département du Bas-Rhin l'ensemble des procédures et décisions nécessaires, et notamment :

- la saisine du Tribunal administratif aux fins de désignation d'une ou plusieurs commission(s) d'enquête(s),
- l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet de « Tramway vers le Nord » emportant mise en compatibilité du PLUi,
- l'ouverture d'une enquête parcellaire préalable à la déclaration de cessibilité des terrains et biens en nature d'immeubles dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation du projet de « Tramway vers le Nord ».

L'Eurométropole de Strasbourg saisira également la Préfecture de la Région Grand-Est, Préfecture du Bas-Rhin, afin d'engager la procédure d'instruction du dossier de définition de sécurité (DDS) du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

La réalisation des études « post avant-projet » sera engagée ensuite.

## 5. Approbation des conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage entre l'Eurométropole de Strasbourg et les communes de Strasbourg, de Schiltigheim et de Bischheim (annexes n° 4.1, 4.2 et 4.3)

Les travaux nécessaires à la réalisation du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim seront réalisés sur les bans communaux de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. Ils relèvent, pour partie, de la maîtrise d'ouvrage des communes (espaces verts et éclairage public) et de l'EMS (mobilité, transports, voirie et réseaux divers).

Les communes et l'Eurométropole de Strasbourg ont un intérêt à organiser une co-maîtrise d'ouvrage dans les objectifs suivants :

- une optimisation de la qualité des réalisations (conception et suivi par la même maîtrise d'œuvre, réalisation par les mêmes entreprises),
- une optimisation du coût des travaux (économies d'échelle notamment, meilleure définition des responsabilités respectives des entreprises),
- une optimisation du planning des travaux et une cohérence dans la réalisation des travaux.

Pour ce faire, afin de garantir une parfaite unité fonctionnelle et technique de l'aménagement à réaliser, il est proposé que la maîtrise d'ouvrage des travaux pouvant incomber aux communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim soit transférée à l'Eurométropole de Strasbourg, avec autorisation de mandat de maîtrise d'ouvrage subséquent à la Compagnie des Transports Strasbourgeois (CTS). Ce transfert de maîtrise d'ouvrage est fondé sur les articles L. 2422-12 et L. 2422-13 du Code de la commande publique.

L'Eurométropole de Strasbourg, maître d'ouvrage unique, confiera ensuite à la Compagnie des Transports Strasbourgeois un mandat de maîtrise d'ouvrage portant sur la réalisation des ouvrages relevant de ses compétences et de celles des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

À l'achèvement des travaux, les communes de Strasbourg, de Schiltigheim, de Bischheim et l'Eurométropole de Strasbourg se verront remettre les biens qui relèvent de leurs compétences respectives. Dans ce cadre, les communes rembourseront à l'Eurométropole de Strasbourg la part des investissements leur incombant.

Les projets de conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage, en **annexe 4 (distinguées 4.1, 4.2 et 4.3)** à la présente délibération, définissent l'ensemble des conditions administratives, techniques et financières de l'exercice de la maîtrise d'ouvrage unique par l'Eurométropole de Strasbourg.

## 6. Approbation de la poursuite des études avec la Compagnie des Transports Strasbourgeois et du mandat de maîtrise d'ouvrage (annexes n°5 et 6)

L'Eurométropole de Strasbourg, Autorité organisatrice de la Mobilité (AOM) en application de l'article L. 1231-1 et suivants du Code des Transports, exerce de plein droit la compétence d'organisation des mobilités dans son ressort territorial.

A ce titre, l'Eurométropole de Strasbourg a confié la gestion du système de transport urbain à la CTS par une délibération en date du 19 décembre 2018 et le contrat de concession actuellement en vigueur a été attribué directement à la CTS par l'Eurométropole. Il a pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 2021 pour une durée de dix ans.

Ce contrat de concession a notamment pour objet de confier à la CTS l'exploitation du réseau de transport urbain de tramway et du réseau de bus urbains comprenant des lignes à haut niveau de service.

La CTS assure également l'ensemble des aménagements de premier investissement, de maintenance, de rénovation et de renouvellement relatifs aux infrastructures et équipements ainsi que l'acquisition et la maintenance des matériels roulants, nécessaires à l'accomplissement des missions d'exploitation qui lui sont confiées.

Pour ce qui est du projet de Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, qui comporte non seulement la réalisation d'une extension du réseau de tramway mais également un certain nombre d'opérations connexes sortant

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



des travaux concessifs, il est proposé de confier à la Compagnie des Transports Strasbourgeois, la réalisation de l'ensemble des aménagements via :

- une pleine et entière maîtrise d'ouvrage pour l'aménagement du corridor du tramway et des aménagements périphériques proches, au titre de la concession,
- un mandat de délégation de maîtrise d'ouvrage pour la réalisation des opérations connexes suivantes :
  - les connexions à la M35,
  - la reconfiguration de la place de Haguenau,
  - le réaménagement de la route de Bischwiller et de la rue de la Patrie / rue de l'Église Rouge,
  - le parking Église Rouge/ Kablé,
  - le Parking vélo sous la place de la Gare, par transformation de l'actuel parking voiture courte durée.

## 6.1. Convention particulière de travaux entre l'Eurométropole de Strasbourg et la CTS

Le projet de convention de travaux entre l'Eurométropole de Strasbourg et la Compagnie des Transports Strasbourgeois, en annexe 5 à la présente délibération, répond aux objectifs de confier à la CTS les études post-avant-projet, le financement, la réalisation, l'entretien et l'exploitation de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

## 6.2. Convention de mandat de délégation de maîtrise d'ouvrage avec la Compagnie des Transports Strasbourgeois pour la réalisation des aménagements relevant de la compétence des communes et de l'Eurométropole de Strasbourg

En vue de la réalisation des opérations connexes précitées, et conformément aux dispositions relatives à la maîtrise d'ouvrage publique, l'Eurométropole de Strasbourg délèguera à la Compagnie des Transports Strasbourgeois la maîtrise d'ouvrage de ces aménagements au moyen d'une convention de mandat.

Ces aménagements constituent des travaux de voirie, d'éclairage public et d'espaces verts devant être remis aux maîtres d'ouvrages publics concernés dès leur achèvement. Ils relèvent ainsi de la maîtrise d'ouvrage publique et ne se rattachent pas directement aux travaux d'aménagements du réseau de tramway dont la CTS est elle-même maître d'ouvrage, en sa qualité de concessionnaire.

Il convient donc de déléguer la maîtrise d'ouvrage de ces travaux à la CTS au moyen d'une convention de mandat passée sur le fondement des articles L. 2422-5 à L. 2422-11 du Code de la commande publique.

Cette convention de mandat, présentée en **annexe 6**, a pour objet de confier à la CTS certaines attributions, exercées au nom et pour le compte de l'Eurométropole de Strasbourg et sous le contrôle de celle-ci.

Sont concernées les missions suivantes

- la définition des conditions administratives et techniques selon lesquelles les ouvrages seront étudiés et exécutés,
- le suivi de l'exécution du marché public de maîtrise d'œuvre déjà conclu par l'EMS pour les phases post-AVP,
- l'approbation des études de projet (PRO) du maître d'œuvre après accord de l'EMS,
- la préparation, la passation, la signature, après approbation par l'EMS du choix des attributaires, des marchés publics de travaux et des marchés de services nécessaires à la réalisation des opérations, ainsi que le suivi de leur exécution,
- le versement de la rémunération du maître d'œuvre et le paiement des marchés publics de travaux et de services,
- la réception des ouvrages.

L'Eurométropole de Strasbourg conserve la charge financière et la responsabilité des actions de communication, ainsi que des réclamations éventuelles des riverains en phase travaux.

Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

*Le Conseil*

*vu le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 103-2, L. 103-5, L. 103-6, et R. 103-1, R. 104-13 et suivants, vu le Code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1 et suivants, L. 123-2 et suivants, R. 122-2, vu le Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, vu le Code de la commande publique, notamment ses articles L. 2422-5 à L. 2422-12, vu la délibération numéro E-2021-494 du 7 mai 2021 relative au lancement d'une concertation réglementaire et engagement des études opérationnelles du projet de « Tramway vers le Nord » du réseau de Strasbourg, vu la délibération numéro E-2021-1682 du 17 décembre 2021 relative à l'arrêt du bilan d'une première phase de concertation publique sur le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, à l'arrêt des caractéristiques essentielles du projet et la poursuite des études, à l'engagement d'une phase complémentaire de concertation, à l'instauration du périmètre de prise en considération du projet, sur proposition de la Commission plénière après en avoir délibéré*

*arrête*

*le bilan de la concertation présenté en annexe n°1,*

*approuve*



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



les options essentielles du projet de « Tramway vers le Nord » entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim telles que ces options ressortent des études de conception (niveau « Avant-Projet ») présentées en annexe n°2,

décide

l'organisation d'une concertation, associant les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées, sur les objectifs d'une éventuelle mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole pour permettre la réalisation du projet de « Tramway vers le Nord »,

précise

- les objectifs poursuivis par l'Eurométropole à l'occasion de l'éventuelle mise en compatibilité du PLUi :
  - revoir la hiérarchisation du réseau viaire inscrite dans l'OAP Déplacements du PLUi pour permettre l'insertion du tramway ainsi que la réalisation des opérations connexes assurant l'équilibre du plan de circulation projeté,
  - adapter le règlement graphique et le règlement écrit du PLUi pour modifier certaines trames graphiques ne permettant pas de recevoir les aménagements projetés dans le cadre du développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim,
- les modalités de la concertation relative à l'éventuelle mise en compatibilité du PLUi :
  - une information dans la presse locale ;
  - la mise à disposition d'un dossier d'information présentant le projet de mise en compatibilité du PLUi envisagé et les objectifs poursuivis consultable aux jours et heures d'ouverture au public avec un registre permettant de recueillir les éventuelles observations :
    - au centre administratif de l'Eurométropole,,
    - en mairie de Schiltigheim,
    - en mairie de Bischheim,
    - en mairie de Hœnheim,
  - la mise en ligne d'un dossier d'information présentant la mise en compatibilité du PLUi envisagée et les objectifs poursuivis sur le site internet de la participation citoyenne de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg avec la mise à disposition d'une adresse de messagerie électronique permettant le recueil d'expressions dématérialisées,
  - la mise à disposition d'une adresse postale,

approuve

la première version de l'enveloppe financière prévisionnelle du projet « Tramway vers le Nord », telle que définie par les études de conception (niveau « Avant-Projet »), à un montant de 268,025 M € HT (valeur juillet 2023),

autorise

26

le recours à l'expropriation pour acquérir les immeubles et droits de nature immobilière nécessaires à la réalisation du projet de « Tramway vers le Nord »,

autorise

- la Présidente, ou toute personne qu'elle délèguera, à demander à l'État l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de « Tramway vers le Nord » emportant mise en compatibilité du PLUi,
- la Présidente, ou toute personne qu'elle délèguera, à demander à l'État l'ouverture d'une enquête parcellaire préalable à la déclaration de cessibilité des terrains et droits de nature immobilière nécessaires à la réalisation du projet de « Tramway vers le Nord »,
- la Présidente, ou toute personne qu'elle délèguera, à formuler des offres d'acquisition, en application des dispositions de l'article R. 322-5 du Code de l'expropriation, majorées d'une indemnité de emploi aux taux suivants :
  1. Personnes de droit privé (immeubles bâtis et non bâtis)
    - 20 % pour la fraction de l'indemnité principale inférieure ou égale à 5 000 €,
    - 15 % pour la fraction comprise entre 5 000 € et 15 000 €,
    - 10 % pour le surplus,
  2. Personnes de droit public (État, Régions, Départements, Communes, etc...)
    - 5 % (taux uniforme),
- la prise en charge d'indemnités complémentaires destinées à couvrir les frais inhérents aux transactions, tels que : indemnité de déménagement, indemnité de dépréciation de surplus, indemnité de rétablissement des murs, clôtures et accès aux propriétés, indemnité pour différence de loyer, indemnité pour pertes de plantations, etc...,
- l'imputation des dépenses correspondantes sur les crédits prévus aux budgets de 2024 et ultérieurs des acquisitions foncières de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim sur l'AP 0298 programme 1407,

décide

- la prise en charge par la collectivité d'indemnités complémentaires destinées à couvrir les frais inhérents aux transactions, tels que : indemnité de déménagement, indemnité de dépréciation de surplus, indemnité de rétablissement des murs, clôtures et accès aux propriétés, indemnité pour différence de loyer, indemnité pour pertes de plantations, etc...,
- L'imputation des dépenses correspondantes sur les crédits prévus aux budgets de 2024 et ultérieurs des acquisitions foncières de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim sur l'AP 0298 et 0299 programme 1407,

approuve

les conventions de transfert de maîtrise d'ouvrage à conclure entre la ville de Strasbourg, la commune de Schiltigheim, la commune de Bischheim et l'Eurométropole de Strasbourg, selon les projets présentés en annexe n°4 (respectivement 4.1, 4.2 et 4.3), et autorise la Présidente à procéder à leur mise au point puis à leur signature ;

27

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



*décide*

- de confier à la CTS la poursuite du projet de Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim tel que décrit dans l'avenant 1 au contrat de concession Eurométropole/CTS en vigueur et la réalisation des travaux connexes.
- d'une part, via la concession s'agissant des travaux d'extension du réseau tramway et aménagements périphériques directs,
- d'autre part par voie de mandat de délégation de maîtrise d'ouvrage s'agissant des opérations connexes relevant de la compétence de l'Eurométropole et des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

*décide*

- l'engagement et l'imputation des dépenses sur les crédits ouverts sur les AP0298 et AP0299 du budget de la Direction des Mobilités,
- l'inscription des crédits nécessaires dans les documents budgétaires ultérieurs,

*autorise*

la Présidente ou sa·son représentant·e, à mettre au point, prendre, signer et exécuter :

- tous les actes, conventions, contrats nécessaires à l'exécution de la présente délibération et à la sécurité des transports guidés,
- tous les marchés nécessaires à la réalisation des opérations principales et connexes relevant de la maîtrise d'ouvrage de l'Eurométropole de Strasbourg et des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

**Adopté le 20 décembre 2023  
par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg**

**Rendu exécutoire après  
transmission au contrôle de légalité préfectoral  
le 22 décembre 2023**

(Accusé de réception N°067-246700488-20231220-164562-DE-1-1)

**et publication sur le site Internet [www.strasbourg.eu](http://www.strasbourg.eu)  
le 22 décembre 2023**

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 1.2. Bilan de concertation

### 1.2.1. Ateliers de concertation relatifs à l'apaisement de la route de Bischwiller

Ci-après la présentation des bilans des ateliers :

Strasbourg.eu  
eurométropole

Capitale européenne

#### Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim Apaisement de la route de Bischwiller

Atelier du 15 décembre 2022  
Schiltigheim - Salle du conseil Municipal

Participants : 24 personnes

Participants Eurométropole de Strasbourg :

- Gilles BROCHARD – Chef du service Aménagements Tramway (atelier Bischheim)
- Guillaume EMMERICH – Chef de projet – Service Aménagements Tramway (atelier Fischer / linéaire commercial)
- Nasim ROBATI – Cheffe de projet – Service Aménagements Tramway (atelier Mairie / Médiathèque)

Participants Bureaux d'études :

- Thomas RIOU – Urbaniste – IUPS
- Guillaume BESSEAS – Chef de Projet Infrastructures – ARCADIS

Sujets évoqués :

#### 1. Circulation et accessibilité

- Ok pour réduire la place de la voiture. Toutefois, certains déplacements motorisés restent nécessaires (ex : déchargement déchetterie, livraisons commerces, dépose minute,...). La nouvelle organisation des circulations devra permettre de maintenir l'accès à certains services publics et commerces « sans avoir à faire le tour de la ville ».  
*Réponse EMS : c'est tout l'objet du nouveau plan de circulation, qui doit permettre ce nouvel équilibre des usages et des besoins.*
- Proposition évoquée : mettre l'axe De Gaulle/Brumath dans un sens et l'axe Bischwiller dans l'autre sens afin de créer une boucle. Cette solution permet notamment de conserver du stationnement d'un côté de la rue pour les commerces et livraisons. Ces mesures ne doivent toutefois pas se faire au détriment des rues transversales des quartiers.  
*Réponse EMS : l'hypothèse du sens unique doit être approfondie. Sa mise en place nécessite d'être coordonnée sur la base d'un schéma d'ensemble qui ne pénalise pas l'objectif légitime partagé par tous, à savoir l'apaisement.*
- Éviter la rue partagée, étant donné le trafic important sur l'axe, même en considérant 30 à 40% de trafic de transit en moins.... Nécessité d'avoir un trafic résiduel très faible pour que cela fonctionne. Jugé comme trop dangereux pour le moment à ce stade des réflexions.
- Crainte d'avantage de pollution en cas de mise en sens unique, car obligera de faire des boucles et rallongera les itinéraires des riverains  
*Réponse EMS : le but d'un scénario de sens unique intégral ou en tête bêche (si ça sera le scénario choisi) est de supprimer le trafic de transit de 30 à 40% et d'inciter au report modal. Cela sera regardé finement de manière à limiter la taille des boucles d'accès, afin qu'elles ne soit pas excessives...*

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Strasbourg.eu  
eurométropole

Capitale  
européenne

## 2. Stationnement

- Le stationnement comme « variable d'ajustement » fait un peu peur... Certains habitants ont des besoins personnels et professionnels qui justifient la présence de plusieurs voitures par foyer.  
*Réponse EMS : le projet de stationnement payant annoncé par la ville de Schiltigheim permettra de « faire le tri » entre les usages utiles et les usages de confort.*
- Crainte des commerçants pour l'organisation de leur livraisons dans les gabarits restreints + crainte des artisans qui devraient se garer trop loin de leur lieu d'intervention.  
*Réponse EMS : une attention particulière sera apportée aux besoins de livraison pour les commerces*
- Crainte de commerçant de ne plus avoir de place de stationnement, qui « tuera le commerce »  
*Réponse EMS : l'accessibilité modes doux sera renforcée au profit des commerces de proximité. De plus, des aménagements de qualité et sécurisés accentueront l'attractivité du centre-ville et de ses commerces.*
- Un problème de jalonnement des poches de stationnement existantes est signalé. Avant d'envisager créer de nouvelles places de stationnement, il faudrait déjà utiliser le potentiel existant (mairie, gymnase des malteries,...). Si cela n'est pas suffisant, envisager la création de parkings de proximité ou en ouvrage (opportunité sur Heineken ?).

## 3. Partage de l'espace public

- Le bus prend beaucoup de place et limite beaucoup les possibilités d'aménagement. Ne faudrait-il pas examiner des solutions innovantes tels que des véhicules de TC autonomes ?  
*Réponse EMS :*
  - o Les solutions innovantes sont bien sûr intéressantes, mais doivent s'envisager de manière plus globale à l'échelle du territoire pour être économiquement viables...
  - o Dans les espaces contraints, il apparaît nécessaire d'envisager une mutualisation de certains usages. Les bus étant nécessaires, quel mode de déplacement est-il le plus pertinent de mutualiser : voiture, vélo, piéton ?
- Éviter la cohabitation vélos / piétons et proposer des vrais itinéraires continus et lisibles pour ces deux modes de déplacement
- Éviter la cohabitation vélos / bus : trop dangereux, notamment pour les publics plus fragiles (enfants, personnes âgées,...)
- Penser à la place que prennent les arrêts de bus dans l'espace public (à introduire dans la vue en plan de manière astucieuse quand la rue s'élargit ponctuellement)

## Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim Apaisement de la route de Bischwiller

Atelier du 18 janvier 2023  
Bischheim - Salle du Cheval Blanc

Participants : 100 personnes

Participants Eurométropole de Strasbourg :

- Gilles BROCHARD – Chef du service Aménagements Tramway (atelier Bischheim)
- Guillaume EMMERICH – Chef de projet – Service Aménagements Tramway (atelier Fischer / linéaire commercial)
- Nasim ROBATI – Cheffe de projet – Service Aménagements Tramway (atelier Mairie / Médiathèque)

Participants Bureaux d'études :

- Thomas RIOU – Urbaniste – IUPS
- Nathalie MARNE – Urbaniste – IUPS
- Guillaume BESSEAS – Chef de Projet Infrastructures – ARCADIS

Sujets évoqués :

### → Pour l'atelier secteur Bischheim

#### 1. Sécurité

- Sur un secteur particulièrement contraint en largeur, les participants ont posé comme préalable des attendus une nécessaire sécurisation de la rue pour que chaque usager puisse l'emprunter sereinement.
- La recherche d'un nouvel équilibre entre les différents modes de déplacement, permettant notamment de réduire la place trop prépondérante de la voiture, a été fortement soulignée.

#### 2. Priorités

- Favoriser la vitesse commerciale du bus pour préserver, voire renforcer son attractivité.
- Dans l'hypothèse d'une mixité dans les différents modes, l'insertion des cyclistes dans un couloir bus est préférée à un partage avec la circulation générale (CVCB).
- Préférence pour des trottoirs larges et confortables au stationnement, qui doit trouver sa place autrement (dans des voies résidentielles à proximité ou sur des parkings).

#### 3. Refus

- La voie totalement partagée entre tous les modes est totalement rejetée, notamment pour des raisons d'incivilité.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



#### 4. Vigilance

- La mise en place d'un plan de circulation visant à limiter le trafic de transit doit empêcher les itinéraires malins qui pourraient impacter les rues adjacentes.

#### 5. Perspectives

- L'hypothèse d'introduire des sens uniques sur la route de Bischwiller est envisagée comme une solution intéressante à approfondir.

### → Pour l'atelier secteur Fischer / linéaire commercial

#### 1. D'ordre général sur le projet d'apaisement de la route de Bischwiller

- Les participants partagent le fait que le parking sur le linéaire de la route de Bischwiller est bien une variable d'ajustement. Toutefois, certains riverains s'interrogent sur le nombre de place nécessaire pour le stationnement des résidents et s'interroge sur l'opportunité de la création de poches de stationnement complémentaires ou de parking silo pour stocker les voitures.
- Importance du jalonnement des parkings existants afin d'utiliser tout le potentiel existant en la matière + importance du sujet de la tarification.
- Un véritable itinéraire continu et lisible en site propre pour les cyclistes est attendu au travers de ce projet.
- Les participants soulignent la nécessité d'avoir un aménagement qualitatif où chacun comprend sa place et n'empiète pas sur l'espace des autres modes de déplacements.
- Importance du phasage des travaux et de la gestion des déviations de chantier afin d'éviter une hausse du trafic sur la route de Bischwiller pendant les travaux du tram Nord.

#### 2. Hypothèses 1 et 2

- Points forts : aménagement dédié au vélo / suppression du stationnement et des voitures ventouses,
- Points faibles : des pistes cyclables seraient préférables à des bandes cyclables sur cet itinéraire / problématique du stationnement « utile » (dépose minute, livraison, PMR,... / le bus reste dans la circulation et on n'améliore donc pas sa fiabilité.

#### 3. Hypothèse 3

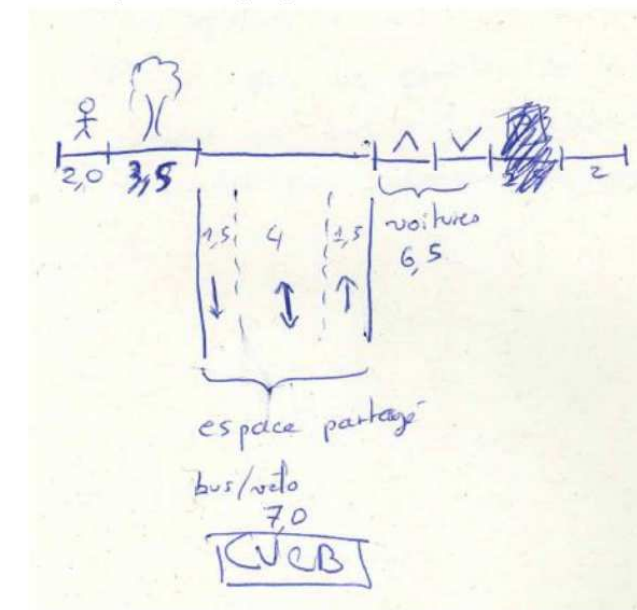
- Points forts : le bus gagne en efficacité et en fiabilité, opportunité d'alterner les places de stationnement avec de la végétation (seul scénario qui permet à ce stade des plantations)
- Points faibles : cohabitation non souhaitée entre les bus et les vélos

#### 4. Hypothèse 4

- Points faibles : domination de la voiture si la baisse de trafic n'est pas considérable

### → Pour l'atelier secteur Mairie / Médiathèque

- Un mélange entre les hypothèses d'aménagements 2 et 3 est souhaité : sur l'hypothèse 3 enlever la bande d'espace vert à gauche et mettre une piste cyclable bidirectionnelle à droite au lieu d'une piste unidirectionnelle
- La voie réservée bus partagée avec les cyclistes n'est pas très sécurisant pour les cyclistes et en même temps cela réduit la vitesse commerciale des bus ; cette configuration n'est donc pas souhaitée.
- Éviter surtout les zones partagées qui ne fonctionnent pas avec le flux de véhicule sur la route de Bischwiller
- La piste bidirectionnelle peut devenir une autoroute à vélo et difficile de traverser pour les piétons
- Éviter la piste cyclable qui longe des places de stationnement : accidentogène
- En règle générale veiller à ce que l'aménagement cyclable soit homogène sur tout le linéaire de la route de Bischwiller
- Délimiter les pistes cyclables par des séparateurs physiques afin d'éviter la déportation des VP/bus sur la piste, et surtout le stationnement sauvage ou livraison sur les pistes bidirectionnelles
- Une proposition de CVCB partagé entre les bus et les cyclistes, en gardant le double sens VP (schéma ci-après)



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 1.2.2. Bilan de la concertation relative au projet (1ère et 2e phase)

Ci-après le bilan complet des concertations relatives au projet tramway :

### **Annexe 1**

**Relative à la délibération « Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : Arrêt du bilan de la concertation, approbation des études de conception de niveau « Avant-Projet », engagement d'une concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi, demande de mise en œuvre des enquêtes publiques et autres dispositions permettant la poursuite de l'opération »**

### **Bilan de la concertation**

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Table des matières

1. Mise en œuvre et respect des modalités de la concertation.....3
2. Bilan de la première phase de la concertation (15 juin au 3 septembre 2021).....10
3. Bilan de la deuxième phase de la concertation (29 mars au 6 juillet 2023) ..... 83
4. Les enseignements de la concertation.....138

**Développement du réseau de tramway entre Strasbourg,  
Schiltigheim et Bischheim**

**Mise en œuvre et respect des modalités de la concertation**

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



La concertation préalable à l'approbation des options essentielles du projet de « Tramway vers le Nord » s'est tenue en plusieurs phases, dans le respect des objectifs et des modalités définis préalablement par le Conseil.

Par délibération n° E-2021-494 du 7 mai 2021, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a lancé une concertation et a engagé les études relatives au projet de « Tramway vers le Nord ».

Une première phase de concertation s'est déroulée du 15 juin 2021 au 30 septembre 2021.

Par délibération n° E-2021-1682 du 17 décembre 2021, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a arrêté le bilan de cette première étape de concertation, a approuvé la poursuite des études et a engagé une phase de concertation complémentaire permettant l'approfondissement des thématiques suivantes :

- le positionnement et le fonctionnement du futur terminus Nord du projet ;
- l'aménagement de la route de Bischwiller au profit de l'extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité historique de Schiltigheim ;
- l'aménagement de la place de Haguenau;
- l'aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile ;
- l'aménagement du secteur de la Place de la Gare.

Ainsi, une deuxième phase de concertation s'est déroulée du 29 mars 2023 au 6 juillet 2023. Elle a permis d'impliquer les habitants et forces vives des communes et quartiers traversés par le projet afin d'enrichir les études de niveau « Avant-Projet ».

Les tableaux suivants recensent les modalités de ces deux phases de concertation, prévues par les délibérations du 7 mai 2021 et du 17 décembre 2021 du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg, et le respect de ces modalités.

Modalités prévues	Modalités réalisées
<b>Délibération n° E-2021-494 du 7 mai 2021</b>	
Des communications diffusées dans la presse locale ainsi que par voie d'affichage à proximité du projet	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des publications et des actions par la presse :                             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Une conférence de presse organisée le 9 juin 2021, puis un communiqué de presse ;</li> <li>o La publication dans le journal local (Dernières Nouvelles d'Alsace) de 2 encarts informatifs ;</li> <li>o Des publications dans la presse institutionnelle locale Eurométropole Magazine, Strasbourg Magazine, puis relayée par les journaux institutionnels locaux de Schiltigheim et de Bischheim, totalisant 9 articles, avec le relai d'information par les réseaux sociaux des institutions.</li> </ul> </li> <li>- Une campagne d'affichage sur l'espace public par le biais de panneaux informatifs spécifiques et par l'achat d'espaces privés de différents formats, dans les lieux recevant du public et dans les commerces ainsi que sur le réseau de transport public urbain ;</li> <li>- Une campagne d'affichage numérique web ;</li> <li>- Une information individuelle et spécifique pour le projet vis-à-vis des habitants a aussi été faite par le biais de flyers informatifs à l'ensemble des habitants des communes de Schiltigheim et Bischheim, et des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades. Ils ont également été mis à disposition dans les établissements publics et culturels des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim ;</li> <li>- La mise à disposition d'une page web dédiée au projet sur la plateforme participative de la ville et de l'Eurométropole de Strasbourg.</li> </ul>
Des plaquettes d'information présentant le projet sur les communes de Schiltigheim, Bischheim et Strasbourg, annonçant et expliquant la procédure de concertation et les modalités d'expression du public, disponibles à l'accueil du centre administratif de l'Eurométropole, des mairies des quartiers Gare et Tribunal-Contades, des mairies de Schiltigheim et de Bischheim, dans les commerces situés à proximité immédiate du projet ainsi que sur les lieux de permanence qui seront organisés durant la période de concertation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Une plaquette de présentation du projet de 40 pages (document principal) imprimée à 1000 exemplaires et intitulée « Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim mise à disposition du public à compter de juin 2021, 170 000 flyers d'invitation à participer à la concertation en deux temps, La publication de 9 articles dans la presse institutionnelle locale,</li> <li>- Ces documents ont été mis à disposition au téléchargement sur le site internet de la concertation, distribués lors des réunions publiques, lors des permanences et lors des déambulations. Ils ont également été mis à disposition du public dans les lieux recevant l'exposition du projet: au Centre Administratif et à la Médiathèque Olympe de Gouges à Starsbourg, aux mairies de Schiltigheim et Bischheim.</li> </ul>



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



<p>Au moins deux permanences d'une durée de deux heures organisée au centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg ainsi que dans les mairies de quartier et des communes concernées – ou dans les locaux mis à disposition à proximité si les mairies de quartier ou les mairies des communes n'en disposent pas – et réparties sur la durée de la concertation, doublées d'expositions permanentes sur les mêmes lieux accompagnés de registres d'expression</p>	<p>Organisation de 12 permanences :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- À Strasbourg, au Centre administratif : le 25 juin de 15h30 à 17h30 ;</li> <li>- À Strasbourg, à la médiathèque Olympe de Gouges : le 1er juillet de 17h à 19h ;</li> <li>- À la Mairie de Schiltigheim : le 24 juin de 17h30 à 19h30 ;</li> <li>- À la Mairie de Bischheim : le 6 juillet de 16h30 à 18h30 et le 14 septembre de 16h30 à 18h30 ;</li> <li>- À Strasbourg, au marché Place Broglie : le 2 juillet de 12h à 14h, le 24 septembre et le 29 septembre de 10h à 13h ;</li> <li>- À Strasbourg, au marché Place de Bordeaux : le 14 septembre de 10h à 13h ;</li> <li>- À Schiltigheim, au marché Place de la Mairie : le 9 septembre ;</li> <li>- À Schiltigheim, aux Halles du Scilt : le 17 septembre.</li> </ul> <p>4 expositions publiques installées du 29 juin au 30 septembre 2021, respectivement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- À Strasbourg, au Centre administratif (1 parc de l'Etoile) ;</li> <li>- À Strasbourg, à la médiathèque Olympe de Gouges (3 rue Kuhn) ;</li> <li>- À la Mairie de Schiltigheim (110 route de Bischwiller) ;</li> <li>- À la Mairie de Bischheim (19 rue du Moulin).</li> </ul> <p>- La mise à disposition de registres d'expression « papier » dans les quatre lieux d'exposition du projet, permettant aux personnes intéressées de consulter et/ou faire état de tous avis, observations et propositions relatifs au projet.</p>
<p>L'utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg avec la création d'une adresse de messagerie électronique permettant le recueil d'expressions en ligne</p>	<p>- Sur la plateforme participative de l'Eurométropole de Strasbourg, une rubrique dédiée au projet a été mis en place au début de la concertation, le 15 juin 2021, pour offrir une information complète sur le projet et les modalités de concertation. La plateforme offre également la possibilité de consulter et/ou faire part d'avis d'observations et de propositions relatifs au projet et C7de télécharger l'ensemble des documents disponibles pour la concertation : le dossier de concertation complet et le dossier de concertation complémentaire, et de visionner les « replays » des réunions publiques</p> <p>- L'accès à une adresse de messagerie électronique : <a href="mailto:ProjetTramNord@strasbourg.eu">ProjetTramNord@strasbourg.eu</a></p>
<p>Plusieurs réunions publiques, « en présentiel » sous réserve que les conditions sanitaires le permettent et avec une limitation de jauge possible, complétées par un système de visio-conférence facilitant la participation élargie « en distanciel ». Si les conditions sanitaires ne permettent pas la tenue de réunions publiques « en présentiel », celles-ci seront entièrement organisées sous forme de visio-conférences</p>	<p>Organisation de 5 réunions publiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- À Schiltigheim, le 29 juin, en visio-conférence et en présentiel à 18h30 ;</li> <li>- À Strasbourg, le 30 juin, en visio-conférence à 18h30 ;</li> <li>- À Bischheim (variantes N1, N2, N3) le 8 septembre, en visio-conférence et en présentiel à 18h30 ;</li> <li>- À Schiltigheim (variantes N1, N2, N3), le 15 septembre, en visio-conférence et en présentiel à 18h30 ;</li> <li>- À Strasbourg (variantes C1, C2, C3), le 22 septembre, en visio-conférence et en présentiel à 18h30.</li> </ul> <p>Toutes les réunions publiques ont fait l'objet d'une retransmission en direct sur le site <a href="http://participer.eurometropole-strasbourg.eu">participer.eurometropole-strasbourg.eu</a>, se sont accompagnées d'un système de tchat permettant de relayer les questions des participants à l'animateur. Afin d'ouvrir la participation à tous, une traduction en langue des signes française, ainsi qu'un sous-titrage instantané (vélotypie) a également été mis en place.</p>

<p>Plusieurs réunion-ateliers avec les représentants des organismes et associations représentatives des quartiers et communes desservis et des usagers, « en présentiel » sous réserve que les conditions sanitaires le permettent ou organisées sous forme de visio-conférences dans le cas contraire.</p>	<p>Organisation de 6 ateliers de concertation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le 14 juin à 19h, à destination des commerçants de Schiltigheim et Bischheim lors de l'assemblée générale de l'UCAS ;</li> <li>- Le 7 juillet à 10h, entretien avec Monsieur Laurent Hennenfent - « URBAMO » ;</li> <li>- Le 29 juillet à 16h, entretien avec les associations « Col 'Chick » et « PEPS 21 » ;</li> <li>- Le 27 septembre à 16h, entretien avec le collectif « Montramjtiens » ;</li> <li>- Le 28 septembre à 18h, en visio-conférence, entretien avec les associations d'usagers des mobilités ;</li> <li>- Le 29 septembre à 18h, en visio-conférence, à destination des forces vives, des représentants associatifs ou d'institutions, des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades.</li> </ul> <p>Organisation de 4 déambulations publiques pour présenter le projet « in situ » et notamment les solutions d'aménagements envisageables pour les différents tracés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Schiltigheim – secteur nord et Bischheim : le 10 septembre à 11h ;</li> <li>- Schiltigheim – secteur sud : le 11 septembre à 10h ;</li> <li>- Strasbourg – secteurs Gare, Halles, Quais : le 17 septembre à 11h ;</li> <li>- Strasbourg – secteurs place de Haguenau, rue de Wissembourg, boulevards Poincaré et Clemenceau et avenue des Vosges : le 18 septembre à 10h.</li> </ul>
---	--

Modalités prévues	Modalités réalisées
<p><b>Délibération n° E-2021-1682 du 17 décembre 2021</b></p>	
<p>Une communication diffusée dans la presse locale</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'envoi d'un communiqué de presse le 15 mars 2023 ;</li> <li>- La publication d'un article de quatre pages dans « Strasbourg Magazine » n° 334 d'avril-mai 2023. « Strasbourg Magazine » est publié à 163 000 exemplaires et distribué à tous les foyers des habitants de Strasbourg ;</li> <li>- La publication d'un article d'une page dans « Eurométropole Magazine » n° 41 de mai-juin 2023. « Eurométropole Magazine » est publié à 263 000 exemplaires et distribué à tous les foyers des habitants des 33 communes du territoire ;</li> <li>- La publication d'un article de deux pages dans « Schilick infos » n° 171 d'avril 2023. « Schilick infos » est publié à 19 000 exemplaires et distribué à tous les foyers des habitants de Schiltigheim ;</li> <li>- La publication d'un article de deux pages dans « Schilick infos » n° 172 de mai 2023. « Schilick infos » est publié à 19 000 exemplaires et distribué à tous les foyers des habitants de Schiltigheim ;</li> <li>- Plusieurs brèves avant chaque atelier/réunion</li> <li>- La communication de l'organisation de la concertation sur les réseaux sociaux de l'Eurométropole de Strasbourg (Facebook). Les communes de Schiltigheim et Bischheim ont également relayé la concertation sur leurs réseaux.</li> </ul>

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



<p>Une plaquette d'information présentant les thématiques du projet à approfondir, annonçant et expliquant la procédure de concertation et les modalités d'expression du public, disponible à l'accueil du centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg, des mairies des quartiers Gare et Tribunal-Contades, des mairies de Schiltigheim et de Bischheim, ainsi que sur les lieux de permanence qui seront organisés durant la concertation</p>	<p>Une plaquette de présentation du projet de 8 pages imprimée à 1500 exemplaires et mise à disposition du public à compter de 29 mars 2023 lors de la réunion publique au Plais des Fêtes, au téléchargement sur le site internet de la concertation « <a href="http://participer.eurometropole-strasbourg.eu">participer.eurometropole-strasbourg.eu</a> », distribués lors des réunions publiques, lors des ateliers et lors des permanences. Elles ont également été mises à disposition du public dans les lieux recevant l'exposition du projet: au Centre Administratif à Strasbourg, aux mairies de Schiltigheim et Bischheim et à la Villa des projets à Schiltigheim.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La distribution de 25 000 flyers d'invitation à participer à la concertation à compter du 24 mars 2023, aux habitants des communes de Schiltigheim et Bischheim, et des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades</li> <li>- La distribution de 13 000 nouveaux flyers d'invitation à participer à l'atelier avenue des Vosges – changement de date de 12 avril à 3 mai 2023 – sur un périmètre de diffusion réduit aux quartiers concernés.</li> <li>- La diffusion de 200 affiches à compter du 24 mars 2023 à l'ensemble des commerces situés sur le tracé du futur tramway à Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.</li> </ul>
<p>Au moins une permanence d'une durée de deux heures organisée au centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg ainsi que dans les mairies de quartier et des communes concernées – ou dans les locaux mis à disposition à proximité si les mairies de quartier ou les mairies des communes n'en disposent pas – et réparties sur la durée de la concertation, accompagnées de registres d'expression</p>	<p>Organisation de 8 permanences :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- À Strasbourg, au Centre administratif : le 3 mai de 14h à 16h ;</li> <li>- À la Mairie de Schiltigheim: le 10 mai de 14h à 16h ;</li> <li>- À la Mairie de Bischheim : le 12 mai de 10h à 12h ;</li> <li>- Sur la place de la Gare : le 17 mai de 17h à 19h ;</li> <li>- À la Mairie de Bischheim : le 24 mai de 14h à 16h ;</li> <li>- À Strasbourg, au Centre administratif : le 26 mai de 10h à 12h ;</li> <li>- À la mairie de Schiltigheim : le 2 juin de 10h à 12h ;</li> <li>- À Strasbourg, à la médiathèque Olympe de Gouges (3 rue Kuhn) : le 7 juin de 17h à 19h.</li> </ul> <p>De plus, à l'initiative de la commune de Schiltigheim, des permanences ont été organisées chaque mercredi matin de 10h à 14h à la villa des projets (9, route de Bischwiller à Schiltigheim).</p>
<p>L'utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg et de l'adresse de messagerie électronique dédiée au projet permettant le recueil d'expressions en ligne</p>	<p>La plateforme a été mise à jour avec cette nouvelle phase de concertation et les commentaires ont été rouverts à partir du 29 mars 2023 afin de permettre aux visiteurs de déposer des contributions en ligne. Elle offre également la possibilité de télécharger l'ensemble des documents disponibles pour la concertation : le dossier de concertation réglementaire et le dossier de concertation complémentaire, et de visionner les « replays » des réunions publiques.</p>

<p>Une ou plusieurs réunion-ateliers avec les représentants des organismes et associations représentatives des quartiers et communes desservis et des usagers</p>	<p>Organisation de 6 réunions/ateliers à destination du grand public :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réunion publique du 29 mars à 19h, au Palais des Fêtes, qui a fait l'objet d'une retransmission en direct sur le site <a href="http://participer.eurometropole-strasbourg.eu">participer.eurometropole-strasbourg.eu</a>, accompagnée d'un système de chat permettant de relayer les questions des participants à l'animateur. Afin d'ouvrir la participation à tous, une traduction en langue des signes française, ainsi qu'un sous-titrage instantané (vélotypie) a également été mis en place.</li> <li>- Atelier du secteur Avenue des Vosges le 3 mai à 17h, dans le hall du Palais des Fêtes et sur la place des Fêtes, avec le dispositif « Croque ta ville » et présence des illustrateurs pour les futurs aménagements de la place des Fêtes et de la rue Paul Muller Simonis ;</li> <li>- Réunion d'information du secteur rue du Général de gaulle et zone du terminus du 4 mai à 18h, suivie par un atelier, dans la salle du Cheval Blanc à Bischheim ;</li> <li>- Atelier du secteur route de Bischwiller le 15 mai à 18h, dans la salle de l'Aquarium à la mairie de Schiltigheim ;</li> <li>- Atelier du secteur parc de Haguenau le 25 mai à 17h, sur la place de Haguenau, avec le dispositif « Croque ta ville » et présence des illustrateurs pour le futur aménagement du parc de Haguenau ;</li> <li>- Réunion d'information du secteur Gare le 26 mai à 18h, à l'école d'architecture de Strasbourg.</li> </ul> <p>Organisation de 6 réunions/ateliers à destination des collectifs et associations locales et thématiques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Réunion d'information secteur route de Bischwiller du 21 mars à destination de l'Union des Commerçants et Artisans de Schiltigheim (l'UCAS), en mairie de Schiltigheim ;</li> <li>- Réunion de travail secteur avenue des Vosges du 27 avril à destination de l'association Vosges Neustadt, au Centre Administratif de Strasbourg ;</li> <li>- Réunion de présentation du projet du 7 juin à destination des associations et collectifs du secteur Centre du projet, au Centre Administratif de Strasbourg ;</li> <li>- Réunion de présentation du projet du 7 juin à destination des associations et collectifs du secteur Nord du projet, à la villa des projets de Schiltigheim ;</li> <li>- Réunion/atelier de présentation du projet du 16 juin de 18h à 19h30 à destination des acteurs économiques (commerçants, professions libérales, etc) de Strasbourg, au CIARUS</li> <li>- Réunion/atelier de présentation du projet du 6 juillet de 8h30 à 10h à destination des acteurs économiques (commerçants, professions libérales, etc) de Strasbourg, au Fossé des Treize</li> </ul>
---	---

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

### BILAN DE LA PREMIERE PHASE DE LA CONCERTATION

CONCERTATION du 15 juin au 30 septembre 2021

#### SOMMAIRE

#### Table des matières

<b>1 INTRODUCTION.....</b>	<b>13</b>
1.1 Le projet de création d'une ligne de tramway vers le nord et les territoires desservis.....	13
a. Variantes sur le secteur nord (communes de Schiltigheim et Bischheim).....	15
b. Variantes sur le secteur centre (commune de Strasbourg) .....	16
1.2 Le contexte réglementaire de la concertation .....	18
a. Le cadre réglementaire et institutionnel.....	18
b. Les objectifs de la concertation.....	18
<b>2 MISE EN ŒUVRE ET RESPECT DES MODALITES DE LA CONCERTATION .....</b>	<b>20</b>
2.1 La période de la concertation.....	20
2.2 Communications diffusées dans la presse locale ainsi que par voie d'affichage à proximité du projet.....	20
a. Une conférence de presse.....	20
b. Des publications .....	21
c. Une information individuelle et spécifique pour le projet vis-à-vis des habitants .....	21
d. Une campagne d'affichage.....	21
2.3 Utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg.....	22
2.4 Les supports de présentation et d'information détaillée concernant le projet.....	22
a. Plaquette d'information présentant le projet.....	22
b. Expositions.....	23
2.5 Le dispositif d'écoute et de dialogue avec le public.....	23
a. Permanences .....	24
b. Réunions/ateliers .....	24
c. Réunions publiques .....	24
2.6 Le dispositif de recueil des observations du public.....	25
<b>3 ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET .....</b>	<b>26</b>
3.1 Préambule : les éléments constitutifs du bilan .....	26
3.2 La participation à la concertation.....	26
a. Le profil des participants .....	28
b. La synthèse des avis exprimés sur le projet .....	29
c. La synthèse des avis exprimés par variante .....	30
d. Proposition de variantes alternatives de la part des citoyens ou des collectifs : .....	37
<b>4 SYNTHÈSE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION.....</b>	<b>43</b>
4.1 Les objectifs généraux du projet .....	43
a. Partie Nord .....	43

11

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



b.	Partie centre .....	45
4.2	La qualité du processus de concertation.....	46
4.3	Les thématiques exprimées concernant les variantes au Nord (N1, N2 et N3) .....	47
a.	La desserte de Schiltigheim, Bischheim et des communes du nord de l'Eurométropole .....	47
b.	Le schéma d'exploitation global du tramway et des transports en commun et l'intermodalité des variantes N1, N2 et N3 .....	49
c.	L'insertion urbaine des variantes N1, N2 et N3 et l'emplacement des stations.....	52
d.	Les impacts sur le plan de circulation, les reports de flux et le stationnement des variantes N1, N2 et N3 .....	56
e.	Les impacts sur le développement urbain des variantes N1, N2 et N3 .....	57
f.	L'articulation avec les modes actifs des variantes N1, N2 et N3.....	58
g.	Les impacts sur le cadre de vie et les nuisances des variantes N1, N2 et N3 .....	59
h.	Autres propositions en rapport ou sans lien direct avec le projet.....	61
4.4	Les thématiques exprimées concernant les variantes Strasbourg-Centre (C1, C2 et C3).....	62
a.	La desserte du centre-ville de Strasbourg des variantes C1, C2 et C3 .....	62
b.	Le schéma d'exploitation global du tramway et des transports en commun des variantes C1, C2 et C3 .....	63
c.	L'insertion urbaine des variantes C1, C2 et C3 .....	66
d.	Les impacts sur le plan de circulation et les reports de flux des variantes C1, C2 et C3 .....	68
e.	L'impact sur le stationnement des variantes C1, C2 et C3 .....	70
f.	L'articulation avec les modes actifs des variantes C1, C2 et C3 .....	71
g.	Les impacts sur le cadre de vie et les nuisances des variantes C1, C2 et C3 .....	72
h.	Les impacts sur le patrimoine végétal et l'environnement des variantes C1, C2 et C3 .....	74
4.5	Les thématiques transversales .....	75
a.	L'évaluation des nuisances sonores et des vibrations .....	75
b.	Coût des infrastructures et d'exploitation .....	77
c.	Les impacts sur le foncier .....	79
d.	La qualité de l'air .....	79
5	<b>LES ENSEIGNEMENTS DE LA PREMIERE PHASE DE CONCERTATION .....</b>	<b>80</b>
5.1	Les tracés de desserte des communes situées au nord de l'EMS .....	80
5.2	Les tracés de liaison dans le centre-ville de Strasbourg.....	81

## 1 INTRODUCTION

La première phase de la concertation sur le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim s'est déroulée du 15 juin au 30 septembre 2021 inclus. La concertation a permis de présenter le projet aux publics concernés et de recueillir leurs points de vue.

Le présent document en dresse le bilan. Il rend compte des contributions du public et de celles apportées par les différents acteurs impliqués, il apporte des réponses aux différentes questions soulevées dans le cadre de la concertation, enfin, il tire les enseignements de la concertation afin de mettre en exergue les attentes les plus importantes des participants vis-à-vis du projet.

### 1.1 Le projet de création d'une ligne de tramway vers le nord et les territoires desservis

Le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim se compose d'une part d'une extension du réseau de tramway vers le nord de l'agglomération. Cette extension s'inscrit dans le cadre d'une nouvelle étape de développement des transports collectifs, qui comprend notamment la mise en place progressive d'une Zone à Faibles Émissions, le déploiement d'un Réseau Express Métropolitain (trains et cars interurbains), la transformation de la route métropolitaine M35 (ex-A35) et la reconfiguration de la place de Haguenau. D'autres projets de transport en site propre sont également prévus, notamment le prolongement de la ligne F à l'Ouest jusqu'à Wolfisheim et le prolongement du BHNS G vers le quartier Danube.

D'autre part, le projet s'accompagne aussi d'une volonté de création de nouvelles liaisons tramway en centre-ville qui contournent et soulagent le nœud de l'Homme de Fer, point névralgique du réseau développé depuis 25 ans et aujourd'hui proche de la saturation.

Les objectifs du projet sont multiples en termes d'amélioration à la fois des conditions de transport et du cadre de vie, tout en préservant une offre de service de qualité qui réponde aux attentes des usagers. Le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim vise en effet à :

- Desservir Schiltigheim et Bischheim en tramway tout en réorganisant les lignes de bus qui desservent les communes Nord ;
- Améliorer l'accessibilité du quartier d'affaires strasbourgeois et des Institutions Européennes, en créant une nouvelle liaison directe en tramway entre la gare de Strasbourg et le quartier du Wacken ;
- Renforcer à Strasbourg la liaison Gare-Université, en proposant une nouvelle ligne de tramway rapide et directe qui ne charge pas inutilement le réseau dans l'hypercentre ;
- Accompagner le développement du Réseau Express Métropolitain entre les gares SNCF de l'Eurométropole en assurant le confort des voyageurs tout en facilitant les flux de circulation ;
- Accompagner les transformations urbaines et les projets de renouvellement urbain, en requalifiant les espaces publics, en donnant plus de place à la nature et en participant à la mise en valeur du patrimoine.

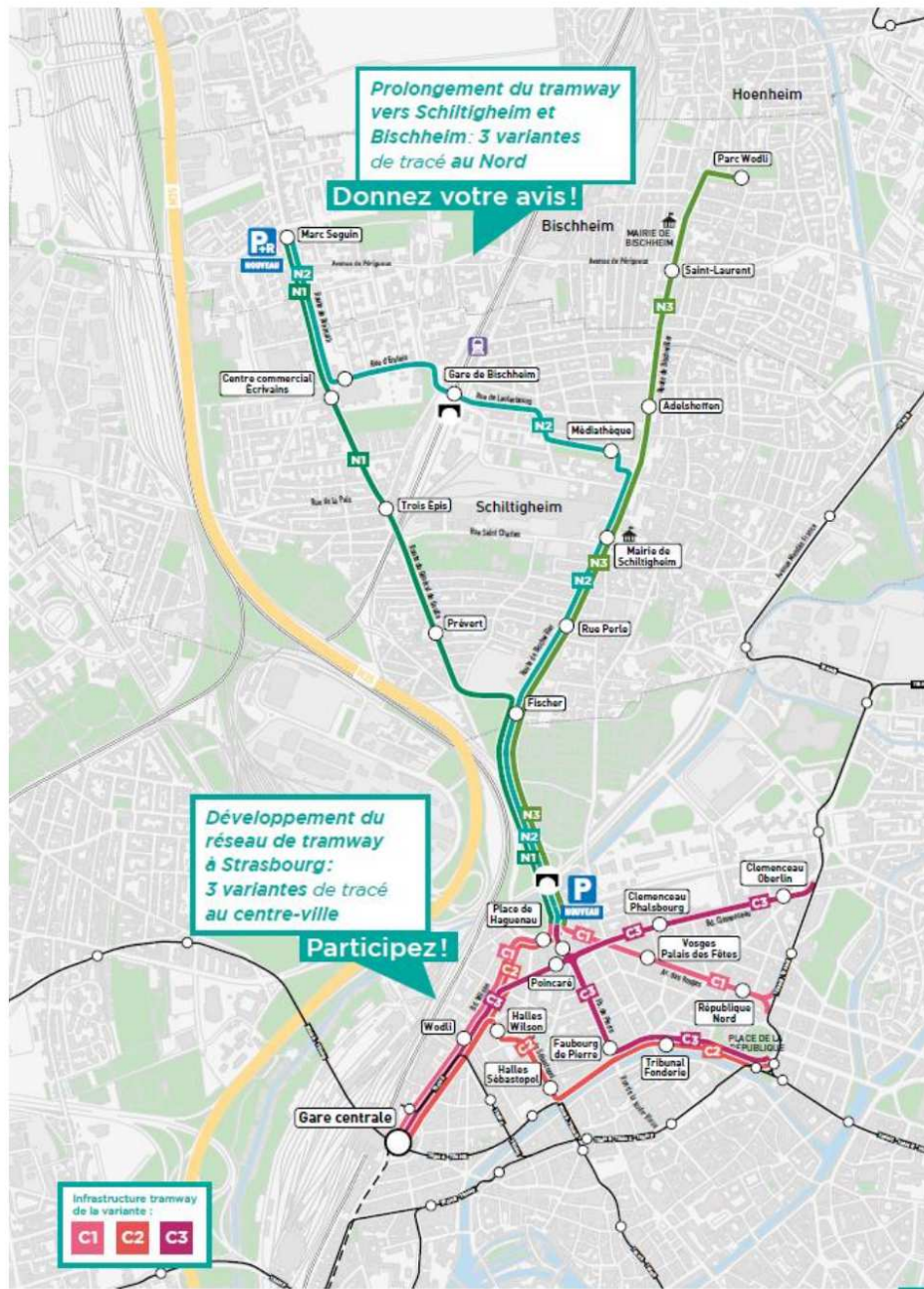
Le territoire concerné par le projet tramway s'étend sur 3 communes : Bischheim, Schiltigheim et Strasbourg. La zone centre de Strasbourg se caractérise par une concentration importante de fonctions métropolitaines, un patrimoine exceptionnel et des opportunités de requalifications. Au nord de Schiltigheim et Bischheim, le projet de tramway s'insérerait dans un territoire urbain dense en cours de mutation et de requalification urbaine, marqué notamment par l'implantation de nouvelles

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



activités et le développement important de logements et d'emplois et sur d'anciennes friches industrielles.

Le projet d'extension du réseau s'articule autour de 2 secteurs - le secteur nord (Schiltigheim et Bischheim) et le secteur centre (Strasbourg). Pour chacun des deux secteurs, trois variantes de tracé ont été étudiées et ont fait l'objet d'une synthèse de leurs caractéristiques principales.



## a. Variantes sur le secteur nord (communes de Schiltigheim et Bischheim)

Pour la desserte Nord de Schiltigheim jusqu'à Bischheim, trois variantes de tracé ont été proposées à la concertation pour implanter la plateforme tramway depuis la place de Haguenau à Strasbourg :

La variante N1 : Depuis la place de Haguenau, le tracé remonte vers le Nord du côté Est de la place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé emprunterait d'abord la route de Bischwiller, où une première station serait implantée. Il tournerait ensuite vers l'Ouest pour rejoindre la route du Général de Gaulle par la nouvelle liaison du quartier Fischer. Une deuxième station pourrait être implantée au niveau du parking Prévert. Le tracé se poursuivrait sur la route du Général de Gaulle en direction du Nord, traverserait le Pont « Saint Charles » qui enjambe les voies ferrées. Au nord du pont pourrait être implantée une troisième station. Toujours sur cet axe, une quatrième station pourrait être implantée devant le centre-commercial E. Leclerc. Le tracé se poursuit sur la route de Brumath, où une cinquième station serait implantée entre la rue de Niederhausbergen et la rue Georges Burger. À cet endroit s'établirait un important pôle d'échange bus/tram, complété par la construction éventuelle d'un parking relais.

La variante N2 : Depuis la place de Haguenau, le tracé remonte vers le Nord du côté Est de la place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé emprunterait la route de Bischwiller jusqu'à l'intersection avec la rue des Pompiers. Sur cette première partie de tracé, trois stations seraient implantées : une première au niveau de Fischer (identique N1), une seconde au niveau de la rue Perle, puis une troisième au niveau de la Mairie de Schiltigheim. Le tracé bifurquerait ensuite en direction de l'Ouest par la rue de Wissembourg, devant la nouvelle médiathèque, puis emprunterait successivement le passage du cimetière, qui accueillerait une quatrième station, la rue de Vendenheim puis la rue de Lauterbourg. Pour franchir les voies ferrées, un nouveau pont serait construit et intégrerait une cinquième station. Le tracé se poursuivrait ensuite par la rue d'Erstein, une sixième station y serait implantée, puis rejoindrait la route du Général de Gaulle et enfin la route de Brumath pour rejoindre le terminus Marc Seguin (identique N1).

La variante N3 : Depuis la place de Haguenau, le tracé remonterait vers le Nord du côté Est de la place. Une nouvelle passerelle serait nécessaire pour franchir la M350 et le canal de dérivation. Le tracé emprunterait ensuite la route de Bischwiller jusqu'au Parc Wodli (Bischheim). L'emplacement des stations serait commun à la variante N2 jusqu'à la troisième station « Mairie de Schiltigheim ». En direction du Nord, une quatrième station serait possible au niveau du quartier Adelshoffen, puis une cinquième près de l'église Saint Laurent et de la rue du Général Leclerc. Le terminus serait implanté sur le Parc Wodli.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Variante N1 :

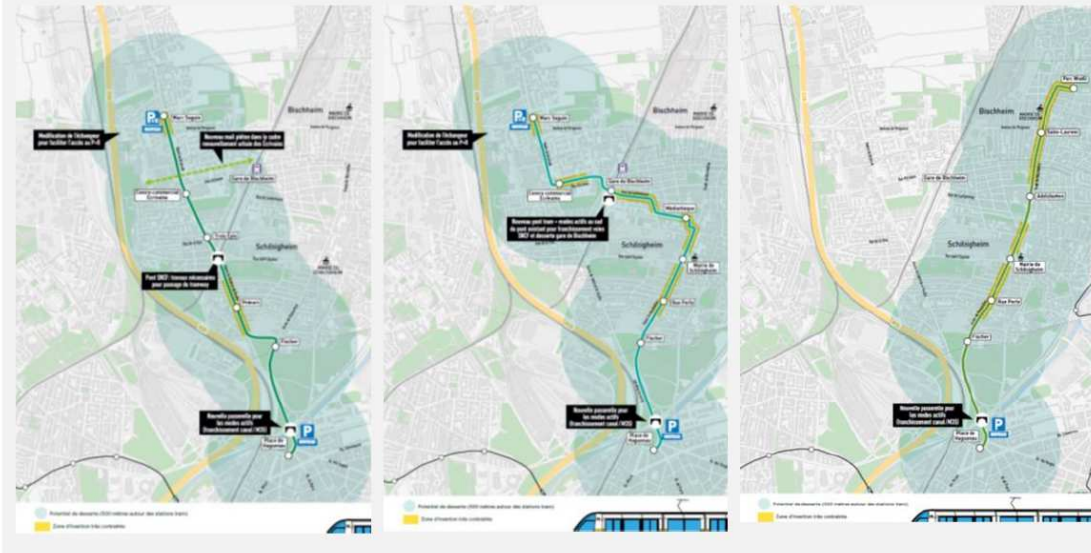
Place de Haguenau –> Marc Seguin via route du Général de Gaulle

## Variante N2 :

Place de Haguenau –> Marc Seguin via route de Bischwiller

## Variante N3 :

Place de Haguenau -> Parc Wodli



### Synthèse des caractéristiques des trois tracés au Nord :

	N1	N2	N3
Temps de parcours (place de Haguenau / terminus)	10mn	15mn	12mn
Nombre de stations	5	7	6
Potentiel de desserte supplémentaire à 500m des stations	22300	31100	23700
Libération espaces publics (végétalisation et pistes cyclables)	20-25%	20%	15%
Impact arbres / végétalisation	Neutre	Quelques plantations	Quelques plantations
Intermodalité (bus/REM)	Fort	Fort + SNCF	Faible
Impacts stationnement sur voiries empruntées	-40% à -60%	-60% à -80%	-90%
Coût investissement	70M€HT	90M€HT	50M€HT

### b. Variantes sur le secteur centre (commune de Strasbourg)

Trois variantes de tracé de la plateforme tramway ont été proposées à la concertation pour les liaisons Gare centrale - Institutions Européennes et Gare centrale – Universités et le desserrement du nœud Homme de Fer, depuis le boulevard Wilson et le secteur de la place de Haguenau (tronçon commun aux trois variantes) :

La variante C1 : Depuis la place de la gare où serait créée un deuxième terminus tramway en surface, le tracé emprunterait le boulevard Wilson. Une deuxième station s'établirait entre la rue Wodli et la Petite Rue des Magasins. Le tracé se poursuivrait ensuite rue de Wissembourg, puis rejoindrait la place de Haguenau où serait implantée une troisième station. Le tracé emprunterait ensuite l'avenue des

16

Vosges jusqu'à la rue de la Paix où la connexion serait réalisée avec les lignes existantes. 2 stations seraient envisageables au niveau du Palais des Fêtes et au niveau de la rue Louis Apfel (« République Nord »).

La variante C2 : Depuis la place de la gare où serait créée un deuxième terminus tramway en surface, le tracé emprunterait le boulevard Wilson, il bifurquerait ensuite par la rue des Halles, où s'établirait une deuxième station. Il se poursuivrait le long du boulevard Sébastopol, au sud duquel serait implantée une troisième station. Le tracé emprunterait ensuite les Quais Kléber, Finkmatt et Sturm, où pourrait s'établir une quatrième station. Il rejoindrait ensuite la place de la République, où la connexion serait réalisée avec les infrastructures tramway existantes. Pour connecter le tramway vers le Nord, le tracé, depuis la rue des Halles, se poursuivrait par la rue de Wissembourg et par la place de Haguenau où s'établirait une cinquième station (identique C1).

La variante C3 : Depuis la place de la gare où serait créée un deuxième terminus tramway en surface, le tracé emprunterait le boulevard Wilson. Une deuxième station s'établirait entre la rue Wodli et la Petite Rue des Magasins (identique C1). Le tracé se poursuivrait ensuite boulevard Poincaré puis se prolongerait boulevard Clemenceau jusqu'à l'avenue de la Paix où serait créée la connexion avec les infrastructures existantes. Deux stations desserviraient le boulevard Poincaré respectivement au niveau de la rue de Phalsbourg et au niveau de la rue Oberlin. Afin d'assurer la liaison vers l'université, un tracé complémentaire serait créé rue du Faubourg de Pierre. Une station y serait implantée au sud. Le tracé se poursuivrait ensuite par les quais Finkmatt et Sturm (identique C2). Le tramway Nord serait connecté à cette infrastructure au croisement du boulevard Poincaré et de la rue de Haguenau, où s'établirait une double station.

## Variante C1 :

Gare - République par l'avenue des Vosges

## Variante C2 :

Gare - République par les Quais

## Variante C3 :

Gare - Place de Bordeaux et Gare – République



### Synthèse des caractéristiques des trois tracés au Centre :

	C1	C2	C3
Temps de parcours (Gare / Parlement)	14 mn	15 mn	13 mn
Temps de parcours (Gare / Université)	11 mn	13 mn	12 mn
Nombre de stations	5	5	7
Potentiel de desserte supplémentaire à 500m des stations	5800	5400	5700
Libération espaces publics (végétalisation et pistes cyclables)	30-40%	20%	20-30%
Impact arbres / végétalisation	verdissement central possible	Neutre	Neutre
Intermodalité (bus/REM)	Fort	Très fort	Fort
Impacts stationnement sur voiries empruntées	-60% à -80%	-70%	-60% à -80%
Coût investissement	50M€HT	60M€HT	75M€HT

17

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 1.2 Le contexte règlementaire de la concertation

### a. Le cadre réglementaire et institutionnel

Ce grand projet de mobilité représente un axe essentiel dans la mise en œuvre de la politique de l'Eurométropole de Strasbourg en faveur de l'environnement et de l'inclusion sociale. Relier efficacement les quartiers et communes de l'Eurométropole de Strasbourg par des transports publics fiables, performants et décarbonés constitue un impératif en termes de climat, de santé et de développement global de l'agglomération.

Inscrit sur la feuille de route de l'Eurométropole de Strasbourg adoptée par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg le 18 décembre 2020 dans la délibération E-2020-846, ce projet met la question des mobilités au cœur du projet politique.

En application des articles L 103-2 et R 103-1 du code de l'urbanisme et de l'article L 121-15-1 du code de l'environnement, l'Eurométropole de Strasbourg, maître d'ouvrage du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim a engagé une procédure de concertation permettant de définir dans sa nature et ses options essentielles, les caractéristiques du projet envisagé.

Pour cela, l'Eurométropole de Strasbourg a lancé la réalisation des études préalables relatives au projet de développement du réseau de tramway, sur le nord et le centre de l'agglomération, qui ont permis de constituer le dossier d'une première phase de concertation présentant l'opportunité et la faisabilité du projet.

Le projet de tramway ainsi que les modalités de la concertation ont été présentés aux élus du territoire et collectivités concernées, puis ont été approuvés par la délibération N°E-2021 - 494 au Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 7 mai 2021. Le projet, intitulé « Projet de tramway vers le Nord » dans cette délibération du 7 mai 2021, a été renommé « Projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim » depuis le 15 juin 2021, afin de mieux représenter l'ensemble de ses objectifs et enjeux.

L'Eurométropole de Strasbourg a organisé une concertation qui s'est déroulée du 15 juin au 30 septembre 2021.

### b. Les objectifs de la concertation

Moment privilégié d'information et de dialogue entre le porteur du projet et le public, la concertation a été pilotée par l'Eurométropole de Strasbourg, maître d'ouvrage du projet, et avait pour objectifs :

- d'informer le public en décrivant les principales caractéristiques et objectifs du projet, et recueillir l'avis des habitants, usagers ;
- de présenter les différentes variantes de tracés possibles et recueillir les observations du public sur celles-ci ;
- de présenter les solutions d'aménagement envisageables le long des différents tracés ;
- de répondre aux interrogations du public et recueillir ses observations sur les sujets liés aux conditions d'insertion et d'aménagement ;
- d'enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes des parties prenantes du projet pour construire une (des) solution(s) partagée(s).

Cette étape se conclue par le présent document de bilan de la concertation qui rend compte des échanges et des avis exprimés durant la phase de concertation avec le public, soumis au vote du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg pour approbation, en tant qu'annexe de la délibération du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 2 MISE EN ŒUVRE ET RESPECT DES MODALITES DE LA CONCERTATION

### 2.1 La période de la concertation

La concertation publique relative au projet d'extension du réseau de tramway vers l'Ouest de l'agglomération strasbourgeoise s'est déroulée du 15 juin 2021 au 30 septembre 2021 inclus.

La particularité du dispositif mis en place est l'organisation de deux temps forts :

À partir du 15 juin 2021, la concertation a porté principalement sur les variantes de tracé, la mobilité et la présentation des territoires traversés ;

À partir du 8 septembre 2021, des compléments ont été apportés concernant les enjeux de territoires traversés, les solutions d'aménagement envisageables et des précisions concernant la réorganisation possible de l'exploitation du réseau de tramway pour les différents tracés.

Il est précisé que durant cette période, un certain nombre de contraintes sanitaires liées à la pandémie de la COVID 19 ont amené l'Eurométropole à mettre en œuvre un dispositif en conséquence : organisation des temps d'échange dans la mesure du possible en extérieur, retransmission en visio-conférence des réunions publiques, contrainte de jauge (en juin notamment) pour les réunions publiques.

Les acteurs institutionnels du territoire concerné (Élus des territoires concernés et services compétents, direction de la participation citoyenne de l'Eurométropole et Directions de territoires) ont été rencontrés en amont du lancement de la concertation afin de définir les outils et modes de participation les plus adaptés aux habitudes et spécificités locales.

À noter qu'une « enquête mobilité » avait été menée par les services de l'Eurométropole de Strasbourg auprès du public sur le ban communal de Schiltigheim en 2019, afin notamment de recueillir les aspirations du public (schilikois ou non) concernant les différents modes de transport à l'œuvre sur le territoire de Schiltigheim. Cette enquête mobilité avait donné lieu à la publication d'un « livre blanc » sur les mobilités rendant compte publiquement de cette enquête.

### 2.2 Communications diffusées dans la presse locale ainsi que par voie d'affichage à proximité du projet

#### a. Une conférence de presse

Une conférence de presse a été organisée le 9 juin 2021. Elle a été l'occasion pour l'exécutif de l'Eurométropole de présenter à la presse le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, ainsi que les modalités de la concertation.

#### b. Des publications

De nombreuses publications ont été faites en juin 2021 pour présenter le projet et informer du démarrage de la concertation et des modalités de participation. Une nouvelle campagne a été déployée pour inviter les habitants à poursuivre leur participation en septembre pour le second temps de concertation et notamment :

- La publication de deux annonces presse dans le journal local « Dernières Nouvelles d'Alsace » ;
- La communication de l'organisation de la concertation sur les réseaux sociaux de l'Eurométropole de Strasbourg (Facebook). Les communes de Schiltigheim et Bischheim ont également relayé la concertation sur leurs réseaux ;
- La publication de 9 articles dans la presse institutionnelle locale : 2 articles dans la parution « Eurométropole Magazine », 2 articles dans la parution « Strasbourg Magazine ». « Eurométropole Magazine » est publié à 263 000 exemplaires et distribué à tous les foyers des habitants des 33 communes du territoire ;
- Les communes de Schiltigheim et Bischheim ont également communiqué librement sur la concertation dans leurs magazines municipaux (5 articles) ;
- La publication d'une annonce sur les Mobiliers Urbains Pour l'Information (MUPI) digitaux.
- Une insertion presse dans le journal local « Dernières Nouvelles d'Alsace », le 2 septembre 2021 ;
- L'envoi d'un communiqué de presse le 9 septembre 2021 ;
- Une insertion presse dans le journal local « Dernières Nouvelles d'Alsace », le 15 septembre 2021.

#### c. Une information individuelle et spécifique pour le projet vis-à-vis des habitants

- La distribution dans les boîtes aux lettres des habitants du secteur du projet, à compter de juin 2021 de :
  - 100 000 flyers d'invitation à participer à la concertation à compter de juin, à l'ensemble des habitants des communes de Schiltigheim et Bischheim, et des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades et autres quartiers périphériques. Ces flyers ont également été mis à disposition dans les établissements publics et culturels des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.
- La distribution, à compter d'août 2021 de :
  - 70 000 nouveaux flyers d'invitation à participer au deuxième temps fort de la participation - organisé en septembre 2021, intégrant le calendrier des rendez-vous de la concertation (périmètre de diffusion réduit aux quartiers traversés par les différentes variantes soumises à la concertation).

#### d. Une campagne d'affichage

- 1000 affiches à l'ensemble des commerces et lieux d'accueil du public des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim ainsi que sur les arrêts de bus urbains situés dans le secteur de projet des lignes L6, L3, 50, 60, 10 et au niveau des terminus des lignes de tramway existantes.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 2.3 Utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg

Sur la plateforme participative de l'Eurométropole de Strasbourg, une rubrique dédiée au projet a été mise en place au début de la concertation, le 15 juin 2021, pour offrir une information complète sur le projet et les modalités de concertation. La plateforme offre également la possibilité de télécharger l'ensemble des documents disponibles pour la concertation : le dossier de concertation complet et le dossier de concertation complémentaire, et de visionner les « replays » des réunions publiques.

Durant la période de la concertation, du 15 juin au 30 septembre 2021 inclus, la rubrique dédiée au projet sur la plateforme participative a reçu près de 7707 visites et a permis aux visiteurs de déposer des contributions en ligne et de prendre connaissance des contributions déposées au fil de l'eau (en complément des médias « classiques » : registres « papier », courriers et courriels sur une adresse dédiée au projet).



## 2.4 Les supports de présentation et d'information détaillée concernant le projet

### a. Plaquette d'information présentant le projet

- Une plaquette de présentation du projet de 40 pages (document principal) imprimée à 1000 exemplaires et intitulée « Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim – Concertation publique réglementaire 15 juin au 30 septembre ». Mise à disposition du public à compter de juin 2021, celle-ci présentait :
  - La politique mobilité portée par l'Eurométropole de Strasbourg, présentant les projets de transports et de mobilité ambitionnés au cours du mandat ;
  - Une description des territoires traversés par le projet de futur tramway ;
  - Les enjeux et objectifs majeurs du projet ;
  - Les objectifs de la concertation et son périmètre ;
  - Les caractéristiques des trois variantes de tracés (N1, N2, N3) de l'infrastructure tramway vers le Nord entre la place de Haguenau et les terminus à Bischheim ;
  - Les caractéristiques des trois variantes de tracés (C1, C2, C3) de l'infrastructure tramway à Strasbourg entre la place de la Gare, la place de Bordeaux et la place de la République ;

- Les modalités pratiques de participation du public à la concertation.

- Une plaquette de présentation complémentaire du projet de 40 pages, imprimée à 1000 exemplaires et intitulée « Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim – La concertation se poursuit jusqu'au 30 septembre 2021 ». Mise à disposition du public à compter de septembre 2021, celle-ci présentait :
  - La politique mobilité portée par l'Eurométropole de Strasbourg, présentant les projets de transports et de mobilité ambitionnés au cours du mandat ;
  - Le projet de territoire dans lequel s'inscrit le projet de tramway ;
  - Des précisions concernant la réorganisation possible de l'exploitation du réseau de tramway ;
  - Les aménagements envisageables pour les différentes variantes de tracé au Nord (N1, N2, N3) comme à Strasbourg Centre (C1, C2, C3), présentées à l'aide de profils d'organisation de la voirie ;
  - Les modalités pratiques de participation du public à la concertation intégrant une remise à jour du calendrier des différents rendez-vous de la participation citoyenne.
- Une remise à jour de la plaquette de présentation initiale, notamment concernant le calendrier des différents rendez-vous de la participation citoyenne, imprimée à 1000 exemplaires ;
- Ces documents ont été mis à disposition au téléchargement sur le site internet de la concertation, distribués lors des réunions publiques, lors des permanences et lors des déambulations. Ils ont également été mis à disposition du public dans les lieux recevant l'exposition du projet.

### b. Expositions

- Quatre expositions publiques installées du 29 juin au 30 septembre 2021, respectivement :
  - À Strasbourg, au Centre administratif (1 parc de l'Etoile) ;
  - À Strasbourg, à la médiathèque Olympe de Gouges (3 rue Kuhn) ;
  - À la Mairie de Schiltigheim (110 route de Bischwiller) ;
  - À la Mairie de Bischheim (19 rue du Moulin).

Dans chacune de ces expositions, des panneaux de présentation du projet, présentant les mêmes types d'éléments d'informations, graphiques et descriptives que la plaquette d'information principale, ont été mis à la disposition du public.

Ces informations (plaquettes et panneaux d'exposition) ont également été diffusées sur les sites internet de la Ville et l'Eurométropole de Strasbourg « [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu) ».

Les plaquettes d'information, les flyers d'invitations, le communiqué de presse, les publications sur les réseaux sociaux et les publications dans la presse institutionnelle sont regroupés dans l'annexe « a » du présent bilan de concertation.

## 2.5 Le dispositif d'écoute et de dialogue avec le public

Le dispositif d'écoute et de dialogue avec le public a été organisé de la façon suivante :

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## a. Permanences

- Organisation de 12 permanences :
  - À Strasbourg, au Centre administratif (1 parc de l'Etoile) : le 25 juin de 15h30 à 17h30 ;
  - À Strasbourg, à la médiathèque Olympe de Gouges : le 1er juillet de 17h à 19h ;
  - À la Mairie de Schiltigheim : le 24 juin de 17h30 à 19h30 ;
  - À la Mairie de Bischheim : le 6 juillet de 16h30 à 18h30 et le 14 septembre de 16h30 à 18h30 ;
  - À Strasbourg, au marché Place Broglie : le 2 juillet de 12h à 14h, le 24 septembre et le 29 septembre de 10h à 13h ;
  - À Strasbourg, au marché Place de Bordeaux : le 14 septembre de 10h à 13h ;
  - À Schiltigheim, au marché Place de la Mairie : le 9 septembre ;
  - À Schiltigheim, aux Halles du Scilt : le 17 septembre.

## b. Réunions/ateliers

- Organisation de 6 ateliers de concertation :
  - Le 14 juin à 19h, à destination des commerçants de Schiltigheim et Bischheim lors de l'assemblée générale de l'UCAS ;
  - Le 7 juillet à 10h, entretien avec Monsieur Laurent Hennenfent - « URBAMO » ;
  - Le 29 juillet à 16h, entretien avec les associations « Col 'Chick » et « PEPS 21 » ;
  - Le 27 septembre à 16h, entretien avec le collectif « Montramjtiens » ;
  - Le 28 septembre à 18h, en visio-conférence, entretien avec les associations d'usagers des mobilités ;
  - Le 29 septembre à 18h, en visio-conférence, à destination des forces vives, des représentants associatifs ou d'institutions, des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades.
- Organisation de 4 déambulations publiques pour présenter le projet « in situ » et notamment les solutions d'aménagements envisageables pour les différents tracés :
  - Schiltigheim – secteur nord et Bischheim : le 10 septembre à 11h ;
  - Schiltigheim – secteur sud : le 11 septembre à 10h ;
  - Strasbourg – secteurs Gare, Halles, Quais : le 17 septembre à 11h ;
  - Strasbourg – secteurs place de Haguenau, rue de Wissembourg, boulevards Poincaré et Clemenceau et avenue des Vosges : le 18 septembre à 10h.

## c. Réunions publiques

- Organisation de 5 réunions publiques :
  - À Schiltigheim, le 29 juin, en visio-conférence et en présentiel à 18h30 ;
  - À Strasbourg, le 30 juin, en visio-conférence à 18h30 ;
  - À Bischheim (variantes N1, N2, N3) le 8 septembre, en visio-conférence et en présentiel à 18h30 ;
  - À Schiltigheim (variantes N1, N2, N3), le 15 septembre, en visio-conférence et en présentiel à 18h30 ;

- À Strasbourg (variantes C1, C2, C3), le 22 septembre, en visio-conférence et en présentiel à 18h30.

Toutes les réunions publiques ont fait l'objet d'une retransmission en direct sur le site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu), se sont accompagnées d'un système de tchat permettant de relayer les questions des participants à l'animateur. Afin d'ouvrir la participation à tous, une traduction en langue des signes française, ainsi qu'un sous-titrage instantané (vélotypie) a également été mis en place.

L'agenda des permanences a été modifié courant de l'été concernant le temps fort de septembre afin de maximiser la participation citoyenne : dans la mesure du possible, les permanences initialement prévues en intérieur ont été redéployées sur les marchés alimentaires. Ceci a occasionné la communication massive du nouveau calendrier (flyers et mise à jour de la plaquette).

- Mise à disposition du public d'un numéro d'appel téléphonique pour toute information sur le projet (03 68 98 51 12), la permanence téléphonique étant assurée par le service Tramway & Grands Projets.

## 2.6 Le dispositif de recueil des observations du public

Le dispositif de recueil des observations du public a été le suivant :

- La mise à disposition de registres d'expression « papier » dans les quatre lieux d'exposition du projet, permettant aux personnes intéressées de consulter et/ou faire état de tous avis, observations et propositions relatifs au projet ;
- La possibilité de consulter et/ou faire part d'avis d'observations et de propositions relatifs au projet sur le site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu) ;
- La possibilité d'envoyer les avis et observation par courrier à l'adresse de l'Eurométropole,
- L'accès à une adresse de messagerie électronique [ProjetTramNord@strasbourg.eu](mailto:ProjetTramNord@strasbourg.eu).

Les permanences, les réunions publiques et les déambulations ont également permis à la collectivité d'enregistrer un certain nombre d'attentes et de questionnements vis-à-vis du projet.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 3 ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET

### 3.1 Préambule : les éléments constitutifs du bilan

Le bilan de la concertation a vocation à rendre compte des contributions du public. Un classement thématique a été réalisé sur la base des expressions des participants. Tous les avis émis du 15 juin au 30 septembre 2021 ont été pris en compte, à partir des contributions suivantes :

- Les prises de parole lors des cinq réunions publiques ;
- Les avis recueillis et attentes formulées lors des quatre déambulations ;
- Les avis formulés sur la plateforme participative ;
- Les avis déposés sur les registres « papier » mis à disposition dans les mairies de Schiltigheim et de Bischheim, au Centre administratif et à la Médiathèque Olympe de Gouges à Strasbourg ;
- Les avis envoyés par courriels à l'adresse suivante : [ProjetTramNord@strasbourg.eu](mailto:ProjetTramNord@strasbourg.eu) ;
- Les courriers reçus par l'Eurométropole de Strasbourg.

NB : Les permanences sont quant à elles des lieux d'échange et d'information concernant le projet. Les participants ont été réorientés vers les différents modes d'expression à leur disposition afin que leur contribution éventuelle soit formellement prise en compte.

L'Eurométropole de Strasbourg, maître d'ouvrage du projet, apporte dans le présent document, des réponses aux interrogations et remarques formulées par les participants.

*Précision préalable à la prise de connaissance de la suite de ce document :*

« les participants » ou « les contributeurs » désignent toutes les personnes ayant exprimé leur avis dans le cadre des temps d'échange (lors des réunions publiques, déambulations) et par écrit (courriers, registres papier, plateforme participative ou courriels).

### 3.2 La participation à la concertation

La participation du public a pu être évaluée à plusieurs niveaux :

- Lors des réunions publiques :
  - Par réunion, entre 45 et 135 personnes (IP uniques) se sont connectées en temps réel, pour un total de 416 personnes sur les 5 réunions publiques.
  - Par réunion, à la date de clôture de la concertation le 30 septembre, entre 790 et 4370 visionnages sur la plateforme [participer.eurometropole-strasbourg.eu](https://participer.eurometropole-strasbourg.eu) ont été enregistrés, pour un total de 11491 visionnages sur les 5 réunions publiques, avec un temps de visionnage moyen compris entre 3 min et 12 minutes.
  - Concernant les 4 réunions publiques ouvertes en présentiel, il est estimé un total de 600 participants :
    - Le 29 juin à Schiltigheim, environ 100 participants ;
    - Le 8 septembre à Bischheim, environ 150 participants ;
    - Le 15 septembre, à Schiltigheim, environ 200 participants ;
    - Le 22 septembre, à Strasbourg, environ 150 participants.

- Entre 180 et 200 personnes sont venues échanger avec l'équipe projet lors des permanences ;
- 40 personnes ont participé aux déambulations ;
- 149 personnes (particuliers et représentants d'associations ou d'entreprises) ont réagi dans les quatre registres d'observations ;
- La page web présentant le projet « [participer.eurometropole-strasbourg.eu](https://participer.eurometropole-strasbourg.eu) » a été visitée 6266 fois (vues uniques) ;
- 635 contributions ont été enregistrées sur le site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](https://participer.eurometropole-strasbourg.eu) ;
- 365 personnes ont réagi via la boîte mail [ProjetTramNord@strasbourg.eu](mailto:ProjetTramNord@strasbourg.eu) ;
- Les 6 publications de la page Facebook de l'Eurométropole de Strasbourg ont enregistré un total de 240 réactions (commentaires ou « like ») ;
- 12 courriers ont été reçus à l'Eurométropole de Strasbourg, faisant état d'observations relatives au projet ;
- Parmi les contributions, 18 d'entre elles ont été transmises par les associations de quartier, des collectifs ou des associations thématiques (mobilité).

Durant la période de la concertation, du 15 juin au 30 septembre 2021 inclus, la rubrique dédiée au projet sur la plateforme participative a reçu près de 7707 visites et a permis aux visiteurs de déposer des contributions en ligne et de prendre connaissance des contributions déposées au fil de l'eau sur ce média.

Le nombre de participants en réunion publique ainsi que le nombre très important d'avis reçus soulignent la forte mobilisation sur ce projet. En ce sens, la concertation a atteint les objectifs poursuivis : donner à chacun la possibilité de s'informer, de s'exprimer et d'obtenir de la part des porteurs de projet des précisions et des explications à ce stade du projet.

Au total, **1324** avis ont été reçus et traités.

Parmi les 1324 avis reçus,

- **948 avis ont été comptabilisés et analysés,**
- **376 avis ont été émis en redondance sur les différents médias proposés et ont été considérés en doublon ;**

**Tableau 1 : Récapitulatif des avis écrits recueillis dans le cadre de la concertation du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim**

Moyens d'expression concerné	Nombre total d'avis recueillis *	Nombre d'avis analysés **
Avis recueillis par courriels	417	365
Avis recueillis sur la plateforme digitale	634	317
Avis déposés sur les registres papier	146	142
Avis envoyés par courriers papier	15	12
Avis émis lors des déambulations	68	68
Avis émis lors des réunions publique	44	44
<b>TOTAL</b>	<b>1324</b>	<b>948</b>

\*Un avis identique exprimé par un collectif, association, entreprise ou groupe de personnes sous forme de pétition est considéré comme un avis exprimé par une personne morale. L'avis est comptabilisé une seule fois.

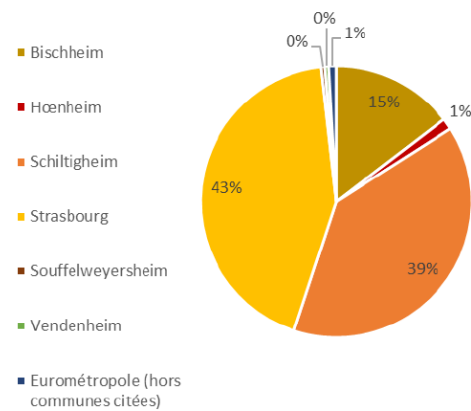
\*\*Un même avis exprimé par une personne unique ou représentant d'un collectif par plusieurs moyens est comptabilisé une seule fois.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## a. Le profil des participants

Tableau 2 : Commune de résidence des participants

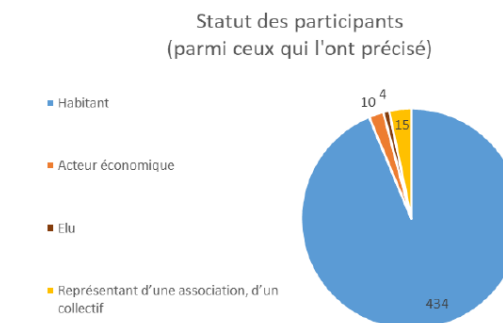


Commune	Effectifs	%
Non précisé	503	53,1
Bischheim	65	6,9
Hœnheim	6	0,6
Schiltigheim	174	18,4
Strasbourg	192	20,2
Souffelweyersheim	2	0,2
Vendenheim	2	0,2
Eurométropole	4	0,4
<b>TOTAL</b>	<b>948</b>	<b>100</b>

Parmi les participants qui ont renseigné leur commune de résidence, environ 40% habitent Strasbourg, 40% habitent Schiltigheim et 15% Bischheim.

Tableau 3 : Statut des participants

Statut	Effectifs	%
Habitant	434	45,8
Acteur économique	10	1
Élu	4	0,4
Représentant d'une association, d'un collectif	15	1,6
Non précisé	485	51,2
<b>TOTAL</b>	<b>948</b>	<b>100</b>



Les participants qui ont renseigné leur statut (réponse à la question « en qualité de ») sont majoritairement des habitants. Notons que 15 contributions émanent d'associations ou de collectifs d'habitants.

## b. La synthèse des avis exprimés sur le projet

De manière générale, les participants sont favorables au projet de mobilité. Environ 15% des contributions rejettent la solution tramway pour répondre aux objectifs de développement du réseau de transport. Parmi ces contributions, les deux tiers s'opposent au projet de tramway dans sa partie Nord, et un tiers s'oppose au projet dans sa partie de centre-ville.

Tableau 4 : Avis exprimés sur le Projet

Avis	En %
Favorable*	83,5 %
Défavorable**	14,7 %
Ne se prononce pas	1,7 %

\*Les avis favorables comptabilisent les avis favorables émis par les participants sur le projet de manière globale ainsi que sur les variantes présentées.

\*\* Les avis défavorables comptabilisent les avis défavorables émis par les participants sur le projet de manière globale ainsi que sur les variantes présentées.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



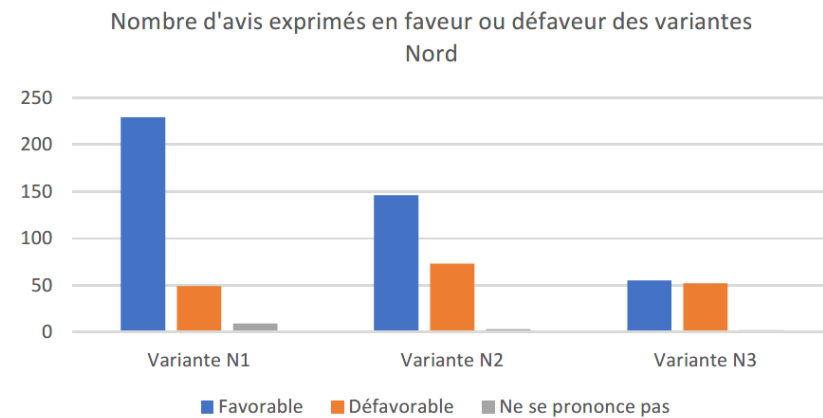
## c. La synthèse des avis exprimés par variante

Pour les variantes au Nord (N1, N2 et N3)

Tableau 5 : Avis des participants sur les variantes N1, N2 et N3

Avis exprimés en effectifs *	Favorable	Défavorable	Ne se prononce pas
Variante N1	229	49	9
Variante N2	146	73	3
Variante N3	55	52	2

\*Un participant peut avoir émis un ou plusieurs avis favorables ou défavorables à une variante.



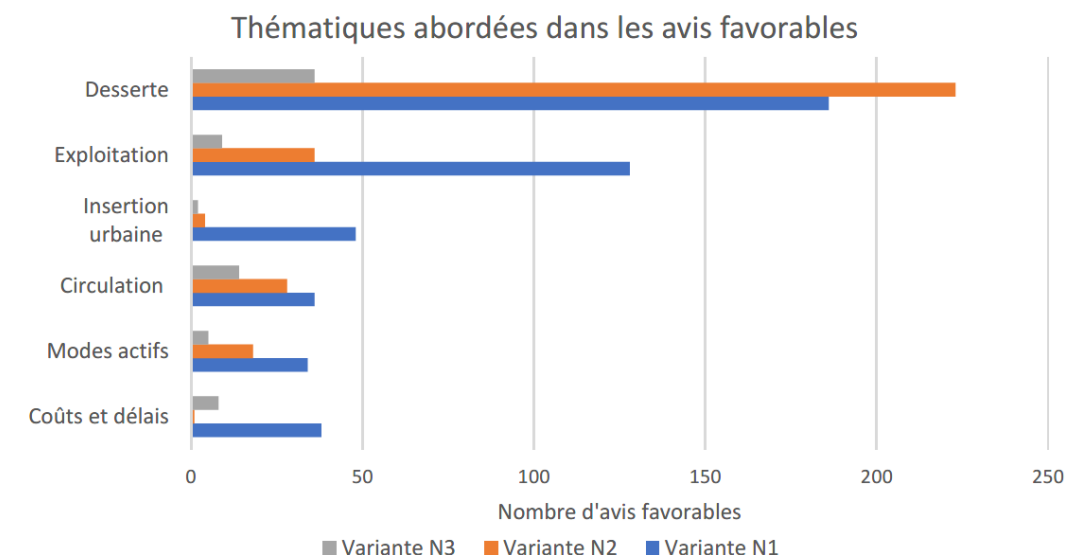
On peut noter une forte émergence des avis concernant la variante N1 devant les avis exprimés concernant les variantes N2 et N3. Quantitativement, les avis sont majoritaires en faveur de la variante N1, en valeur absolue (+229) ou différentielle (229 - 49 = +180). On peut également noter un net retrait concernant les avis en faveur de la variante N2, en valeur absolue (+149) et différentielle (146 - 73 = +73) et un manque d'intérêt pour la variante N3, avec une certaine difficulté à définir une expression favorable ou défavorable pour cette variante compte-tenu de la valeur différentielle des avis exprimés (55 - 52 = +3).

Pour chacune des variantes N1, N2, N3, le pourcentage des expressions émettant un avis, sans se prononcer en sa faveur ou défaveur, est inférieur à 3,2 % indiquant une forte appétence du public à exprimer un avis tranché.

Le tableau ci-dessous recense les **thématiques** abordées par les **contributeurs ayant exprimé un avis favorable** à l'une ou plusieurs des variantes présentées pour le secteur Nord.

Thème	Variante N1	Variante N2	Variante N3
Desserte	186	223	36
Exploitation	128	36	9
Insertion urbaine	48	4	2
Conditions de circulation	36	28	14
Cadre de vie	24	10	5
Modes actifs	34	18	5
Environnement	5	0	0
Coûts et délais	38	1	8
Développement urbain	36	2	0

La « desserte » traite principalement des secteurs et points d'intérêts desservis, du liaisonnement, de la densité de population, des opportunités futures. L'« exploitation » traite de la qualité du service Tramway, de l'articulation du réseau de bus avec le tramway, de l'intermodalité avec les autres modes de transport (train, P+R notamment). L'« insertion urbaine » concerne les questions de partage de l'espace public, les largeurs d'emprise, les risques d'expropriation et la facilité de mise en œuvre.



La variante N1 est soutenue en premier lieu pour sa desserte de Schiltigheim ouest et son tracé direct et plus rapide pour les usagers (thème exploitation). La variante N2 est retenue avant tout pour sa desserte fine de la commune Schiltigheim, d'est en ouest en reliant le centre-ville au quartier des Écrivains et équipements structurants.

Sur les autres thématiques, la variante N1 est aussi plus favorablement perçue pour son insertion sur la route du Général de Gaulle qui limiterait les acquisitions foncières nécessaires (thème insertion urbaine) et semble plus adaptée pour accueillir un trafic supplémentaire par rapport aux véhicules particuliers (thème circulation) et des aménagements cyclables de qualité (thème modes actifs). Les coûts d'investissement et les délais de mise en service réduits par rapport à la variante N2 sont également des critères en faveur de la variante N1. Ces éléments d'analyse des avis exprimés sont détaillés au chapitre 4.3.

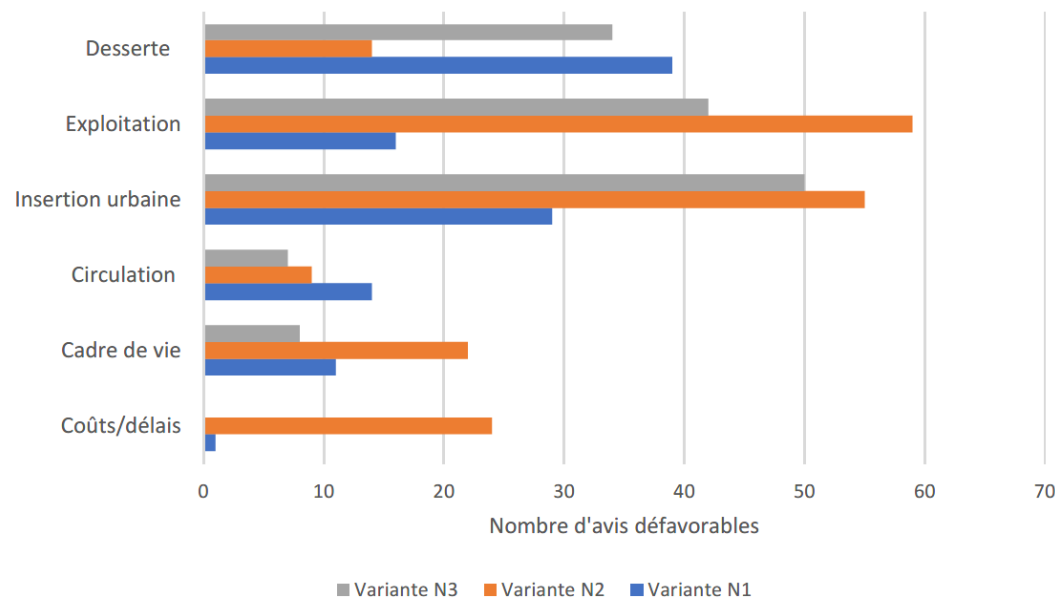
# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Le tableau ci-dessous recense les thématiques abordées par les contributeurs ayant exprimé un avis défavorable à l'une ou plusieurs des variantes présentées pour le secteur Nord.

Thème	Variante N1	Variante N2	Variante N3
Desserte	39	14	34
Exploitation	16	59	42
Insertion urbaine	29	55	50
Conditions de circulation	14	9	7
Stationnement	7	7	0
Cadre de vie	11	22	8
Modes actifs	3	0	0
Environnement	1	7	0
Coûts et délais	1	24	0

Thématiques abordées dans les avis défavorables



Les thématiques d'exploitation (moins de site propre et un trajet moins direct) et d'insertion urbaine trop contrainte ont été le plus souvent reprises dans les avis défavorables sur les variantes N2 et N3. La desserte des variantes N1 et N3 ont aussi été perçues davantage négativement car profitant à moins de personnes que la variante N2 et ne facilitant pas les liaisons Est-Ouest. Ces éléments d'analyse des avis exprimés sont détaillés au chapitre 4.3.

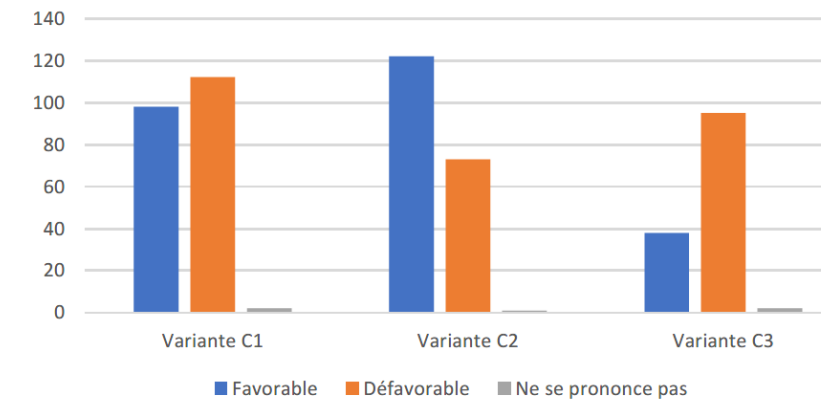
Pour les variantes au centre (C1, C2 et C3)

Tableau 5 : Avis des participants sur les variantes C1, C2 et C3

Avis exprimés en effectifs *	Favorable	Défavorable	Ne se prononce pas
Variante C1	98	112	2
Variante C2	122	73	1
Variante C3	38	95	2

\*Un participant peut avoir émis un ou plusieurs avis favorables ou défavorables à une variante

Nombre d'avis exprimés en faveur ou défaveur des variantes en centre-ville de Strasbourg



On peut noter une légère émergence des avis concernant la variante C2 devant les avis exprimés concernant les variantes C1 et C3. Quantitativement, les avis sont majoritaires en faveur de la variante C2, en valeur absolue (+122) ou différentielle ( $122 - 73 = +49$ ). On peut également noter un faible retrait concernant les avis en faveur de la variante C1 qui sont légèrement défavorables en valeur différentielle ( $98 - 112 = -14$ ) et un rejet pour la variante C3, pour laquelle les expressions défavorables sont nettement prééminentes en valeur différentielle ( $38 - 95 = -57$ ).

Pour chacune des variantes C1, C2, C3, le pourcentage des expressions émettant un avis, sans se prononcer en sa faveur ou défaveur, est inférieur à 1,5 % indiquant, comme pour les variantes C1, C2 et C3, une forte appétence du public à exprimer un avis tranché.

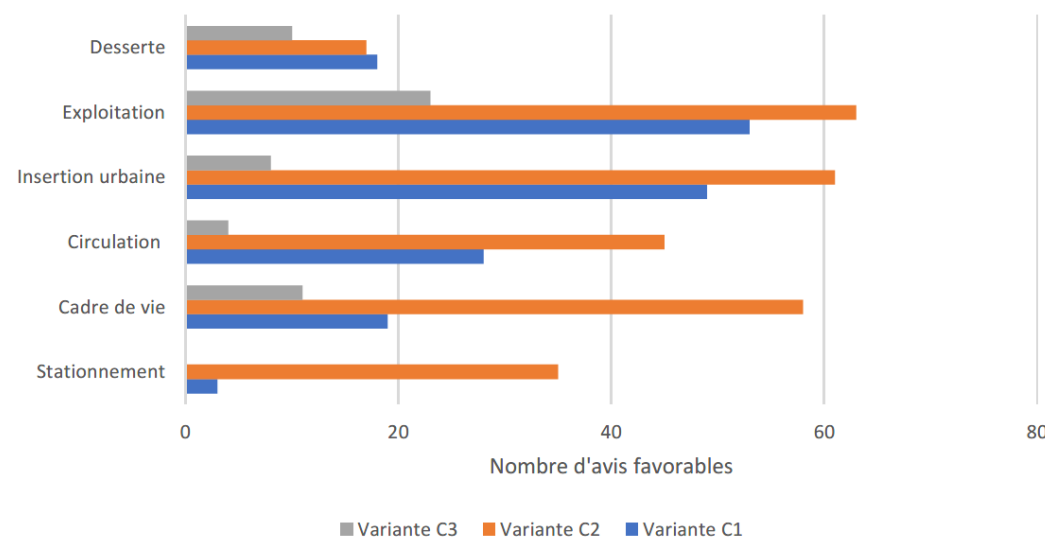
Le tableau ci-dessous recense les thématiques abordées par les contributeurs ayant exprimé un avis favorable à l'une ou plusieurs des variantes présentées pour le secteur centre.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Thème	Variante C1	Variante C2	Variante C3
Desserte	18	17	10
Exploitation	53	63	23
Insertion urbaine	49	61	8
Conditions de circulation	28	45	4
Stationnement	3	35	0
Cadre de vie	19	58	11
Modes actifs	14	6	0
Environnement et patrimoine végétal	11	0	0
Coûts et délais	29	0	0
Nuisances	26	4	0

Thématiques abordées dans les avis favorables

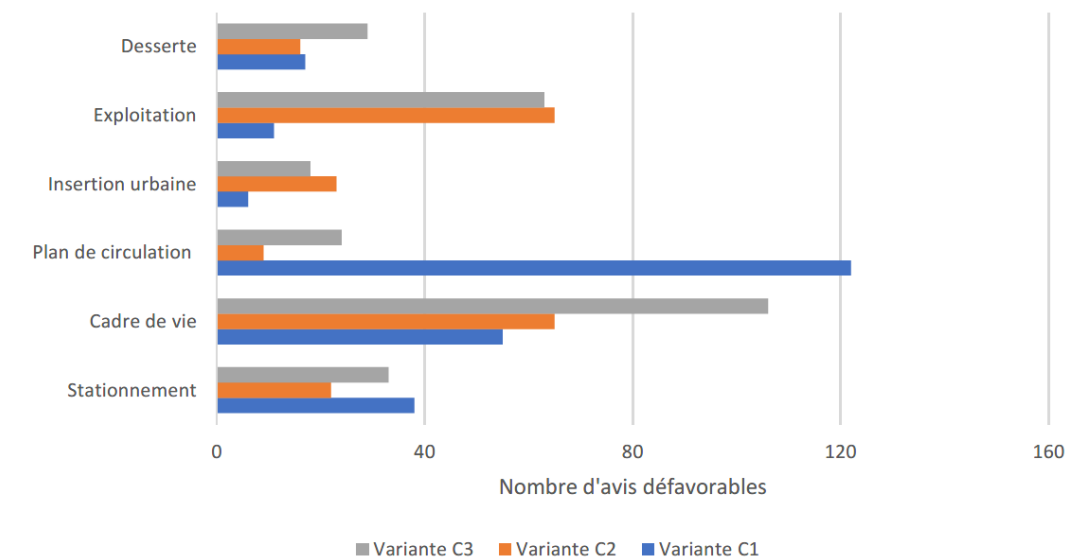


La variante C2 a été soutenue pour plusieurs caractéristiques : sa réduction des impacts sur le patrimoine, les conditions de circulation et le cadre de vie au sein de la Neustadt. Son schéma d'exploitation a été décrit, à de nombreuses reprises, comme pouvant offrir la ligne la plus directe et des temps de trajets réduits. S'agissant de la variante C1, les caractéristiques suivantes ont particulièrement joué en sa faveur : le schéma d'exploitation, son itinéraire simple et direct et son insertion qui serait facilitée sur les grands boulevards. Enfin, le schéma d'exploitation qui faciliterait la liaison Gare – Wacken a été profitable à la variante C3, thème qui en enregistré une majorité d'avis positifs. Ces éléments d'analyse des avis exprimés sont détaillés au chapitre 4.4.

Le tableau ci-dessous recense les thématiques abordées par les contributeurs ayant exprimé un avis défavorable à l'une ou plusieurs des variantes présentées pour le secteur centre.

Thème	Variante C1	Variante C2	Variante C3
Desserte	17	16	29
Exploitation	11	64	63
Insertion urbaine	6	23	18
Conditions de circulation	122	9	24
Stationnement	38	22	33
Cadre de vie	55	65	106
Modes actifs	3	17	12
Environnement et patrimoine végétal	3	18	10
Coûts et délais	0	11	16
Nuisances	26	4	0

Thématiques abordées dans les avis défavorables



Parmi les avis défavorables exprimés sur la variante C1, ses impacts négatifs sur la saturation du trafic sur les grands boulevards, les reports qui seraient engendrés sur les petites rues de quartier, les nuisances associées (sonore, pollution) et la suppression du stationnement ont été fréquemment cités. S'agissant des variantes C2 et C3, la dégradation du cadre de vie et les nuisances qui seraient induites sur les axes empruntés, notamment les quais, font partie des premiers motifs d'avis défavorables, tout comme les conditions d'exploitation, jugées trop proches des lignes de tramway existantes et qui risqueraient la saturation de certaines stations. Ces éléments d'analyse des avis exprimés sont détaillés au chapitre 4.4.

Le tableau ci-dessous recense les contributions et avis des différentes associations, collectifs ou partis politiques ayant envoyé une contribution concernant les variantes de tracé au Nord et au Centre.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



	Thématique	Variante N1	Variante N2	Variante N3	Variante C1	Variante C2	Variante C3
<b>Associations d'usagers territoire EMS</b>							
CADR67	Usagers du Vélo				X		
TC Alsace	Usagers des transports à l'échelle régionale		X			X	
ASTUS	Usagers des transports urbains de Strasbourg	X			X		
Alsace Nature	Défense de l'environnement	X			X		
APEHA	Association défense usagers PMR d'Alsace	Aucun avis tranché					
<b>Associations ou collectifs locaux</b>							
Montramjtiens	Collectif local	X					
Col'schick	Association locale Schiltigheim	Autre proposition de tracé N4,C4					
PEPS21	Association locale Schiltigheim		N2 modulo variante d'insertion				
Schilick Ecologie	Association locale Schiltigheim	X					
Association Quartier Vosges Neustadt	Association locale Strasbourg	X			Aucune pour le centre		
ASSER	Association locale Robertsau	Aucun avis tranché			Aucune pour le centre		
Prom' Ober	Association locale Oberhausbergen	Aucun avis tranché					
<b>Partis politiques</b>							
Naturellement Bischheim	Parti écologiste	X					
PCF	Parti communiste	X					

d. Proposition de variantes alternatives de la part des citoyens ou des collectifs :

*Proposition d'autres variantes pour le Nord :*

**N1 bis:** Passage par la rue de Sélestat après le pont « Saint Charles », pour rejoindre ensuite la rue d'Erstein et la route du Général de Gaulle, avec une station « Trois épis » au début rue d'Erstein et une station « Gare de Schiltigheim/Bischheim » sur la parcelle SNCF rue d'Erstein.

**But recherché :** Desservir la gare de Bischheim/Schiltigheim, sans avoir recours à un nouveau pont sur les voies ferrées



> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- La connexion avec la gare de Schiltigheim/Bischheim peut s'avérer intéressante, quoique située dans ce cas côté Ouest des voies ferrées et donc quelque peu éloignée de l'accès aux quais de la gare. Le tracé situé le long des voies concernerait un potentiel réduit d'usagers. Par ailleurs, la destination privilégiée par les usagers est le centre-ville de Strasbourg.
- L'insertion de la plateforme de tramway serait difficilement compatible avec la préservation des arbres dans la rue de Sélestat.
- Ce tracé impliquerait l'ajout de trois courbes supplémentaires, ce qui entraînerait une réduction de la vitesse commerciale et le rallongement du temps de trajet. Compte-tenu de la fermeture importante de l'angle de d'une de ces courbes, le coût de maintenance de cette proposition de tracé serait augmenté.

**N1 bis2 :** Passage le long des voies ferrées après le pont Saint Charles (sur les emprises SNCF), pour rejoindre ensuite la rue d'Erstein et la route Général de Gaulle, avec une station « Trois épis » au début des voies ferrées et une station « Gare de Bischheim » sur la parcelle SNCF rue d'Erstein.

**But recherché :** Desservir la gare de Bischheim/Schiltigheim, sans avoir recours à un nouveau pont sur les voies ferrées et en utilisant les espaces libres SNCF le long des voies ferrées.

Autres contributions groupées	Objet
Pétition "Change.org" avec environ 1050 signataires, riverains du secteur Tribunal -Contades	La pétition rejette la variante C1 en faveur de la variante C2. Aucun avis n'est exprimé dans le cadre de la concertation, cette pétition n'a pas été versée <u>formellement</u> à la concertation
Pétition « Change.org » avec environ 60 signataires, riverains rue de Wissembourg	La pétition rejette les variantes C1 et C2 en raison de leur tracé empruntant la rue de Wissembourg. Aucun avis n'est exprimé dans le cadre de la concertation, cette pétition n'a pas été versée <u>formellement</u> à la concertation
Établissement ESAT de Schiltigheim (170 travailleurs handicapés et une quarantaine d'encadrants)	Une contribution exprimée par l'ESAT en faveur de la variante N1, appuyée par 95 signatures de ses travailleurs
Groupe Crédit Mutuel Alliance Fédérale WACKEN	Une contribution exprimée par le Crédit Mutuel Immobilier en faveur de la variante C3



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Cette solution proche de la N1bis permet d'éviter les difficultés d'insertion sur la rue de Sélestat. Elle suscite néanmoins les mêmes commentaires exposés ci-avant pour la variante N1bis.
- En revanche, elle présenterait une difficulté majeure quant à la non-maîtrise du foncier : ces terrains, dont la SNCF est affectataire, seraient difficilement mobilisables. Il y aurait également une complexité topographique (descente au niveau des voies ferrées puis remontée rue d'Erstein).

**N1 bis3:** Faire passer la variante N1 par la route du Général de Gaulle dès le début

**But recherché :** Trajet plus directe et plus rapide, avec moins de courbes.

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Le tracé proposé pour la variante N1 effectuerait un crochet par la route de Bischwiller afin de positionner une station la plus proche possible des zones de population denses et afin d'accompagner l'arrivée de points d'intérêts majeurs dans la partie Sud de la route de Bischwiller, notamment le quartier Fischer (intégrant un important pôle récréatif et commercial) en rendant visible et lisible le réseau de transport structurant pour ce secteur.

**N2 bis :** Cette proposition est une variante de la solution N2 reposant sur les deux modifications suivantes:

- L'insertion du tramway se ferait avec beaucoup plus de sections en voie unique : rue de Lauterbourg, rue de Vendenheim, passage du cimetière, route de Bischwiller jusqu'à la station Alsia.
- Le terminus s'effectuerait sur la rue de Mundolsheim à Bischheim
- La station Écrivains est déplacée au Nord du carrefour avec la rue d'Erstein

**But recherché :**

- Un coût d'investissement plus faible que la variante N2 EMS, avec un moindre impact sur le foncier (terrains bâtis et non bâtis) ;
- Une reconstruction de l'offre de stationnement sur l'ensemble du parcours tram.
- Une meilleure desserte du quartier des Écrivains

38

SOLUTION V2 U/TRACÉ CENTRE



> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- La rue de Lauterbourg offre une liaison interquartiers importante qu'il conviendrait de maintenir dans les deux sens de circulation. L'insertion d'une voie unique de tramway, de deux voies de circulation automobile et d'aménagements cyclables de qualité impliquerait de lourds impacts sur les propriétés riveraines et ne permettrait plus de maintenir deux sens pour la circulation générale.
- Par ailleurs, le recours à des longueurs importantes de voie unique limiterait les possibilités d'exploitation du service tramway (fréquence des rames).
- La station Écrivains déplacée au Nord du carrefour est en effet plus centrale pour le quartier des Écrivains, mais s'éloignerait davantage de deux autres générateurs importants directement situés au sud de la rue d'Erstein : le Centre-commercial Leclerc ainsi que le quartier des Généraux.

**N4 :** Proposition de variante supplémentaire passant par la route de Bischwiller, la rue Saint Charles et la route du Général de Gaulle, avec un nouvel ouvrage de franchissement des voies ferrées, accolé au pont « Saint Charles » existant.

**But recherché :**

- Éviter les contraintes d'insertion urbaine dans la partie sud de la route du Général de Gaulle ;
- Proposer un moyen d'accès rapide au centre de la commune pour les habitants des quartiers Nord-Ouest de Schiltigheim ;
- Anticiper une éventuelle connexion intermodale entre la station tram et le train (moyennant une nouvelle halte ferroviaire aux Trois Épis) par un nouvel ouvrage de franchissement des voies ferrées, accolé au pont St. Charles existant.

39

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



constituer, en soi, un vecteur du report modal attendu vers les transports en commun et les modes actifs.

Proposition d'autres variantes pour le Centre :

**C3 bis** : Le tram E venant de République se poursuivrait sur les quais pour rejoindre le tunnel de la gare et avoir comme terminus « la Rotonde » avec une station "Faubourg de Pierre" positionnée sur le quai Finkmatt. Le tram H emprunterait quant à lui le tracé proposé par l'EMS (place de la gare, Bd. Wilson, Poincaré et Clemenceau).

But recherché :

- Éviter un détour inutile de la ligne E vers Poincaré avant de rejoindre la gare, ce qui n'amène pas de nouvelle desserte de quartier en tant que tel (le nouvel arrêt Poincaré serait desservi par la H et la C vers Bischheim),
- Pas de travaux de voirie sur le Faubourg de Pierre aménagé récemment et éviter une cohabitation tram assez difficile avec la desserte des commerces.



> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Cette hypothèse de tracé empruntant la rue Saint Charles permettrait de se rapprocher de la centralité historique de Schiltigheim et de desservir la mairie, en conservant la desserte des quartiers de la partie Nord de la route du Général de Gaulle des variantes N1 et N2. Elle pourrait représenter un bon compromis pour les enjeux locaux de desserte de Schiltigheim. Néanmoins, le potentiel de desserte serait affaibli compte-tenu de la grande emprise constituée par l'usine Heineken sur le secteur de la rue Saint-Charles ;
- Elle provoquerait également une lacune d'offre de transport en commun sur la partie Sud route du Général de Gaulle, notamment dans le secteur Prévart ;
- Elle impliquerait également des acquisitions foncières importantes au niveau de l'entreprise Heineken, dont des terrains surbâties par des immeubles de type entrepôts/hall d'exploitation. Idéalement, un réalignement complet de la rue serait à prévoir afin de garantir à la fois le passage en site propre du tramway, la création d'aménagements cycles de qualité et le maintien d'une accessibilité automobile/camions à l'entreprise Heineken ;
- Par ailleurs, cette hypothèse de tracé présenterait un « cabotage » dans le secteur de la rue Saint-Charles, impactant les temps de déplacements sur une liaison tram Nord, qui pourrait être prolongée ultérieurement vers Vendenheim, pour une capacité de desserte inférieure à celle de la variante N2 proposée à la concertation.

**Variante d'insertion : passage en souterrain route de Brumath**

But recherché :

- Éviter d'impacter le fonctionnement actuel en surface.

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- L'intégration du tramway contribue à requalifier les espaces publics. Un passage en souterrain ne répondrait pas à cet objectif ;
- D'autre part, bien que la géologie du terrain puisse éventuellement faciliter la percée d'un tel souterrain, les coûts d'investissement beaucoup plus lourds, engendrés par une telle solution, ne sont pas envisagés pour ce projet ;
- Par ailleurs, le plan de circulation qui serait mis en œuvre concomitamment à la mise en service du projet devrait répondre aux besoins d'apaisements exprimés lors de la concertation et pourra

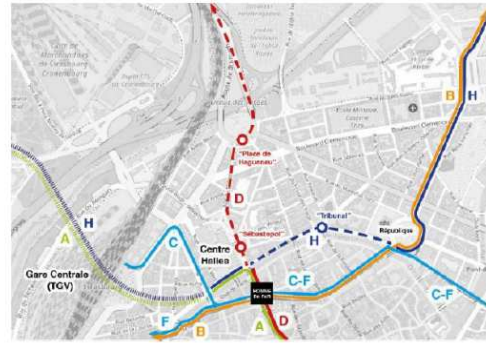
> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Cette solution semble intéressante en proposant une nouvelle liaison rapide et non existante aujourd'hui entre les quartiers Ouest de Strasbourg et le campus de l'Esplanade ;
- Toutefois, les contraintes de sécurité d'exploitation du tunnel tram sous la gare empêchent d'y faire passer plus de 2 lignes de tramway (renforts compris). Le passage de la ligne E en plus des lignes A et D imposerait de réduire l'offre sur les lignes A/D, ce qui n'est pas envisageable ;
- Par ailleurs, l'insertion d'une plateforme tramway en travers du pont de Paris (en parallèle du quai Saint-Jean) viendrait fortement contraindre les accès actuels vers l'ellipse insulaire depuis la rue de Sébastopol.
- Enfin, la création d'un carrefour tramway au droit du pont de Paris, très proche du nœud central Homme de Fer, viendrait complexifier et perturber la fluidité des lignes de tramway, ce qui serait contraire à l'objectif initial de désaturer le cœur du réseau.

**C4** : la ligne D serait déviée de son itinéraire actuel à partir du pont de Paris et serait dirigée tout droit vers la place de Haguenau, via les rues de Sébastopol et du Travail, pour la desserte des communes du Nord. La ligne H emprunterait quant à elle les quais Sturm, Finkmatt et Kléber puis emprunterait le tunnel pour desservir la gare.

But recherché : Accéder le plus directement possible au centre-ville de Strasbourg depuis le Nord

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Cette proposition offrirait une liaison Nord-Sud qui semble très intéressante et ouvrirait une nouvelle liaison diamétrale entre les quartiers Ouest et le Wacken/Robertsau, sans impacter la place de la Gare ;
- Cependant, elle ne proposerait pas une liaison de contournement de l'hypercentre pour les liaisons Gare-Université, un objectif important du projet ;
- Par ailleurs, elle impliquerait de renforcer la ligne A pour compenser la perte d'offre entre les secteurs Cronenbourg et Etoile, ce qui renforcerait les contraintes sur le nœud de l'Homme de Fer ;
- Enfin, la création d'un carrefour tramway au droit du pont de Paris, très proche du nœud central Homme de Fer, viendrait complexifier et perturber la fluidité des lignes de tramway, ce qui serait contraire à l'objectif initial de désaturer le cœur du réseau.

**C5** : Passage de la liaison Gare-Wacken-Robertsau par la rue Jacques Kablé en alternative au passage via le boulevard Clemenceau.

**But recherché :**

- Trajet plus direct vers les institutions européennes.
- Insertion plus respectueuse de l'environnement.
- Insertion moins impactante pour le stationnement

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Le tramway s'insérerait plus facilement sur la rue Kablé en raison de l'absence de certaines contraintes (pas d'alignement d'arbre à préserver) ;
- Toutefois, cette proposition présente un potentiel de desserte moindre que celui de la variante C3 proposée à la concertation, empruntant le boulevard Clemenceau (densité d'habitat positionnée principalement sur le côté Sud) ;
- Par ailleurs, son raccordement aux infrastructures existantes des lignes B et E du tramway imposerait le déplacement vers le nord de la station « Lycée Kléber ».

## 4 SYNTHÈSE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION

### 4.1 Les objectifs généraux du projet

Compte tenu de l'absence de transport structurant sur le territoire desservi, le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim est salué par les acteurs et habitants du territoire, qui reconnaissent largement son opportunité. Ce constat est particulièrement ressorti dans les communes du Nord. Le tramway permettra de desservir un bassin de vie en développement et de consolider le réseau de transport existant du territoire.

Plusieurs contributeurs soulignent l'intérêt du projet qui vient combler un manque et rendra les transports en commun plus attractifs sur ce secteur.

« Oui au projet de tram et à la réduction des voitures »

« Bravo, le tram c'est super ! »

« 100% pour le tram ! »

« Je soutiens le développement durable et le progrès écologique. Le projet tramway est sûrement la voie de l'avenir. »

#### a. Partie Nord

Les contributions **en faveur** du projet pour sa **partie Nord** se sont exprimées très majoritairement pour les motifs suivants :

- *Besoin d'améliorer la qualité de l'air, réduire la pollution : enjeu de santé publique ;*
- *Besoin de réduire le trafic automobile, faire ralentir la vitesse, réorganiser la circulation ;*
- *Bischheim et Schiltigheim souffrent de fortes nuisances sonores liées au trafic automobile ;*
- *Schiltigheim et Bischheim sont des communes en manque d'investissement en matière de transport collectif. L'arrivée du tramway conduit à une meilleure équité territoriale dans l'Eurométropole, et ouvre Schiltigheim et Bischheim à la Métropole, en rendant ces communes plus accessibles ;*
- *Le quartier des Écrivains est le dernier quartier prioritaire dans le cadre de la politique de la ville à ne pas être desservi par un tramway ;*
- *Les routes structurantes de Bischwiller/ de la République et Général de Gaulle/Brumath sont des voies dangereuses pour les modes actifs, l'arrivée du tramway permet de développer les modes actifs et de les protéger ;*
- *L'arrivée du tramway permet d'améliorer la cadre de vie.*

Si la très grande majorité des contributions citoyennes adhèrent aux objectifs du développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, certaines d'entre elles n'approuvent pas le projet.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



**Les oppositions** principales au projet pour sa **partie Nord** s'expriment par le fait que, selon leurs contributeurs :

- La place de la voiture devrait rester importante sur la route du Général de Gaulle, car le transport en commun ne répond pas aux besoins de tous les usagers. L'utilisation de la route du Général de Gaulle pour le tram impliquerait des congestions sur la route de Bischwiller ;
- Un apaisement des axes route de Bischwiller et route du Général de Gaulle pourrait passer uniquement par des actions sur le plan de circulation, sans faire le tramway.

Des participants contestent le choix du mode tramway en évoquant les arguments suivants :

- Le choix du mode est questionné : s'il est globalement accepté que la ligne L6 est actuellement surchargée, certains proposent plutôt une amélioration de son cadencement couplé à une motorisation propre ;
- D'autres participants indiquent qu'aujourd'hui les 2 axes (route de Bischwiller comme route du Général de Gaulle) sont correctement desservis par les lignes de bus L3 et L6. Il n'y aurait pas d'usagers potentiels supplémentaires avec une ligne de tramway. Au besoin, la fréquence et les capacités des bus pourraient être encore augmentée ;
- La ville de Schiltigheim est déjà desservie par la ligne B du tramway sur son côté Est et par une gare SNCF au Nord ;
- Le tram est une alternative plus complexe à mettre en œuvre et plus chère que le renforcement des bus ;
- Un autre mode plus modulable, type Tram-train constituerait une alternative ;
- Le sous-sol de Schiltigheim (partie Sud de la route de Bischwiller dans le secteur Fischer notamment) est fragile en raison de la présence de galeries servant à stocker la glace pour les brasseries au siècle dernier. Ceci provoque déjà aujourd'hui de multiples affaissements de terrain, mettant en danger la circulation, les réseaux enterrés, y compris les tuyaux de gaz, et le bâti sur cette portion. Un point d'attention est signalé quant au surcoût lié au renforcement du sous-sol.

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Ce projet s'inscrit dans un programme ambitieux en réponse à l'urgence climatique avec la mise en place progressive d'une Zone à Faibles Émissions (ZFE), le déploiement d'un Réseau Express Métropolitain (trains et cars interurbains), la transformation de la route métropolitaine M35 (ex-A35) et la reconfiguration de la place de Haguenau ;
- Il s'inscrit en outre en cohérence avec la politique de développement des mobilités actives, qui se traduit notamment par la mise en œuvre du Plan vélo adopté par le Conseil de l'Eurométropole du 25 juin 2021 ou par le plan piéton de la ville de Strasbourg adopté par le Conseil Municipal du 3 mai 2021.
- Le train est complémentaire au tramway, la desserte du train n'est pas suffisamment fine pour répondre aux besoins des communes du Nord à forte densité et elle ne répond pas non plus aux mêmes besoins qu'un projet de tramway. Ce dernier est pensé en complémentarité du projet de REM porté par l'Eurométropole de Strasbourg et la Région Grand-Est. De plus, il s'agit d'une compétence de la Région Grand-Est qui pilote l'opérateur SNCF ;
- Selon les variantes de tracés, le projet desservirait entre 19 700 et 27 900 personnes (population, emplois, scolaires) à court terme, et entre 22 300 et 31 100 personnes à l'horizon 2025. Ce potentiel justifie largement le prolongement du réseau de tramway vers les

44

communes du nord de l'agglomération. L'estimation fine de la fréquentation serait réalisée sur la base des études d'avant-projet, qui seraient engagées en 2022 ;

- Les lignes de bus L3 et L6 arrivent à saturation à l'heure de pointe. Le renforcement de leur cadence pourrait passer d'un bus toutes les 5/6 mn, soit 12 bus à l'heure, à un bus toutes les 4 min, soit 15 bus à l'heure. Ceci permettrait de faire voyager 1500 personnes/heure, à raison de 100 personnes maximum par bus, mais resterait une solution non durable vis-à-vis de l'évolution démographique des secteurs traversés. Le tram permettrait quant à lui de déplacer 2700 voyageurs/heure à la fréquence de 7/8 mn, soit 8 passages par heure à raison de 340 personnes maximum par tramway ;
- Le tramway circule majoritairement en site propre et est prioritaire sur tous les autres modes, ce qui n'est pas le cas du bus aujourd'hui. Une ligne de bus BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) demande la réalisation d'une plate-forme un peu plus large que celle d'un tramway, avec une capacité de transport de voyageur moindre ;
- Selon les variantes de tracés, l'impact sur le trafic automobile des routes du Général de Gaulle/Brumath et Bischwiller/ de la République, mais aussi des rues adjacentes, ne serait pas identique. Le plan de circulation associé à la variante retenue, ainsi que les charges de trafic seraient étudiés dans le cadre de l'avant-projet en 2022 et soumis à l'avis du public en 2023 lors de l'enquête publique.

## b. Partie centre

**Les oppositions** principales au projet pour sa partie **Centre de Strasbourg** sont exprimées par les arguments suivants :

- L'association « Vosges Neustadt » en particulier indique que le quartier est déjà bien desservi avec les stations de tramway République, Contades et Kleber, utilement complétées par celle de la place de Haguenau, et avec les lignes de bus 2, 10 et H. La désaturation du nœud de l'Homme de Fer pourrait être réalisée grâce au prolongement du BHNS G, au maintien de la ligne de BHNS H et à la réalisation d'aménagements cyclables pour soulager le trajet Gare-Université. Une crainte de dénaturer la Neustadt est également évoquée ;
- L'ASSER craint une perte de qualité de service de transport entre la Robertsau et le centre-ville et la Robertsau et l'Université, notamment en raison de la déviation de la ligne E vers la Gare. Le simple prolongement de la ligne C vers Schiltigheim permettrait d'éviter d'importantes modifications du réseau en centre-ville.

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Le besoin d'un renforcement du réseau de tramway au centre-ville de Strasbourg est avéré et métropolitain : aujourd'hui à Strasbourg il est recensé 1 million de déplacements par jour, ¼ de ces déplacements sont des déplacements Strasbourg-Strasbourg et ¼ Strasbourg-1<sup>ère</sup> couronne ; la CTS transporte environ 500 000 voyageurs par jour aujourd'hui sur le réseau Bus/Tram de l'Eurométropole. Avec le projet du REM et une estimation de 35% voyageurs supplémentaires qui arriveront alors à la gare de Strasbourg, il sera nécessaire de renforcer le

45

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



réseau pour pouvoir répondre à la demande et diffuser les usagers vers les pôles d'attractivité principaux de Strasbourg (Secteur Wacken d'une part, secteur Université d'autre part) ;

- La liaison Gare-Université représente actuellement environ 20% des voyageurs en provenance de la gare (~12 000 voy/j) et le système actuel arrive à ses limites : une rame sur la ligne C part de la gare toutes les 3 minutes le matin, afin de transporter 3000 voyageurs entre 7h et 9h qui ne s'arrêtent pas dans l'hypercentre de Strasbourg. Il convient donc de proposer une offre multimodale complète pour cette liaison très importante en intégrant les transports en commun et les modes actifs ;
- La Robertsau, grâce au projet, serait directement reliée à la gare centrale, ce qui répondrait à une demande exprimée dans un passé récent. La refonte des services de bus associée à la desserte tramway tiendrait compte des besoins de l'ensemble des quartiers ;
- Les trois variantes de tracé tramway traversent des secteurs d'intérêt patrimonial fort, protégé par l'UNESCO. Le passage du tramway offrirait une opportunité de mettre en valeur ce patrimoine.

## 4.2 La qualité du processus de concertation

Le dispositif d'information et de concertation recueille un avis positif de la quasi-totalité des acteurs concernés et des participants à la concertation. Il a permis aux diverses parties prenantes qui ont participé à la concertation de prendre connaissance du projet et d'exprimer leur avis sur le projet de tramway.

---

*« Merci pour cette concertation. Merci d'avoir déterré ce projet »*

*« Merci pour cette concertation, j'espère qu'elle a un sens et la prise en compte sera effective »*

*« Les différentes options reflètent de la réflexion et du travail, ce qui mérite d'être salué. »*

---

Quelques rares contributeurs expriment des doutes sur le processus de concertation et questionnent certains éléments du dispositif de concertation.

---

*« Les résultats de cette concertation seront-ils pris en compte ? »*

*« Les rapports d'études préalablement réalisés n'étaient pas mis en ligne sur le site de l'EMS et les caractéristiques détaillées de ces 3 variantes n'étaient donc pas accessibles au public. »*

---

---

*« J'imagine que vous ne tiendrez pas compte de ce courriel, car le but de cette consultation n'est visiblement pas de prendre en considération l'avis des administrés, en tout cas de ceux qui travaillent et ne peuvent assister aux horaires disponibles en semaines. »*

---

## 4.3 Les thématiques exprimées concernant les variantes au Nord (N1, N2 et N3)

### a. La desserte de Schiltigheim, Bischheim et des communes du nord de l'Eurométropole

Selon les variantes de tracés, le potentiel de desserte du projet est de l'ordre de :

- Pour la N1 : 19 700 habitants, emplois et scolaires en 2020, et 22 300 habitants, emplois et scolaires en 2025
- Pour la N2 : 27 900 habitants, emplois et scolaires en 2020, et 31 100 habitants, emplois et scolaires en 2025
- Pour la N3 : 22 000 habitants, emplois et scolaires en 2020, et 23 700 habitants, emplois et scolaires en 2025

*La variante N1, un niveau de desserte majoritairement apprécié*

De nombreux contributeurs sont favorables à la variante N1 car elle offrirait un bon niveau de desserte des quartiers ouest de Schiltigheim et Bischheim. Souvent considérés comme isolés et délaissés par les transports, ces quartiers situés loin de la branche nord de la ligne de tramway B et de la gare de Hœnheim, sont densément peuplés et comprennent de nombreux équipements comme l'ESAT de Schiltigheim\*, le centre nautique de Schiltigheim et la Briqueterie souvent cités par les contributeurs. La desserte du quartier des Écrivains, présenté comme densément peuplé et défavorisé, répondrait à une attente forte et contribue à son désenclavement, dans un contexte de réhabilitation. Enfin, la variante N1 est plébiscitée par les participants car elle offrirait la perspective d'une extension vers la zone commerciale Nord (Vendenheim).

Certains contributeurs regrettent cependant que la variante N1 ne desserve que la partie ouest de Schiltigheim, délaissant l'ensemble des habitants de la partie Est de Schiltigheim, Bischheim et Hœnheim des lignes de TC. Elle laisserait également sans desserte directe le centre-ville de Schiltigheim et la gare de Bischheim, ne permettant pas leur développement. Enfin, les avis exprimés soulignent que cette variante apporterait une réponse aux besoins de desserte du centre-ville de Strasbourg, et que le maintien voire la mise en place d'autres lignes de TC seraient nécessaires pour assurer les déplacements des habitants de Schiltigheim à l'intérieur de leur commune (vers la mairie ou la médiathèque par exemple).

\*L'ESAT a transmis 95 contributions identiques comptées une fois

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



« La variante N1 permet un accès rapide au centre-ville pour le seul QPV de l'EMS non desservi par le TRAM. Cette variante facilite aussi l'accès à la piscine de Schiltigheim ainsi qu'à la salle des fêtes. »

« À Schiltigheim, nous souffrons de dessertes insuffisantes sur l'axe Est/Ouest. Le centre-ville et l'Est sont insuffisamment reliés aux équipements structurants que sont la Briqueterie, la piscine, la future École des Arts. Les habitants de l'Ouest sont mal reliés au centre-ville, à la Mairie, à la future médiathèque, au Brassin. Le tracé N1 ne répond pas à ces besoins. »

La variante N2, un niveau de desserte qui divise (car appréciée des schilikois, mais pénalisant le reste du nord de l'EMS)

La variante N2 obtient un large consensus pour son excellent niveau de desserte, qui permettrait de lier les parties Est et Ouest de Schiltigheim autour d'une ligne structurante. Elle permettrait ainsi à la fois de desservir la route du Général de Gaulle et le quartier des Écrivains à l'Ouest, mais aussi l'Est avec la route de Bischwiller, le centre-ville de Schiltigheim et la gare de Bischheim, répondant ainsi très bien aux besoins des habitants de Schiltigheim et transformant la gare en un vrai pôle multimodal. Les possibilités d'extension vers la zone commerciale au nord seraient également conservées avec cette variante.

À contrario, des avis dénoncent la desserte de la variante N2 qui effectuerait du « cabotage ». En effet, l'accès au centre-ville de Strasbourg deviendrait plus compliqué, notamment pour les habitants du nord de l'EMS, souhaitant se garer à un P+R pour se rendre en tramway au centre-ville de Strasbourg, cette desserte semble beaucoup moins adaptée vis-à-vis des lignes de désir considérées comme davantage en lien avec le centre-ville de Strasbourg. La desserte de la gare de Bischheim sur le tracé ne justifierait pas ce détour. Quelques avis regrettent également la moins bonne desserte de l'ouest de Schiltigheim et du quartier des Écrivains. Enfin, des réserves sont émises sur la desserte des commerces : la desserte du centre commercial E. Leclerc et du centre-ville simultanément pourrait avoir une influence néfaste sur les petits commerces.

« [La variante N2] pour valoriser la commune, desservir la plupart des points d'intérêt et être utile à un maximum d'habitants »

« Imaginons : j'habite une commune du nord du Bas-Rhin, non desservie par le train et je travaille à Strasbourg. Chic ils vont y mettre un tram et un parking-relais où je pourrai laisser ma voiture. Je gagne du temps et de la tranquillité. Mais quoi ? Ils veulent faire slalomer le tram dans des petites rues jusqu'à la rte de Bischwiller ? Je veux aller à Strasbourg, pas à la Mairie de Schiltigheim ! »

48

La variante N3, un niveau de desserte très local

Les participants habitant à proximité du tracé de la variante N3 y sont très favorables notamment pour son niveau de desserte. Non seulement la variante N3 permettrait de relier rapidement les centres-villes de Strasbourg et de Schiltigheim, mais en plus elle desservirait une zone densément peuplée et toucherait d'autres communes non entièrement desservies par le tramway, telle la commune de Hœnheim.

À contrario, elle délaierait totalement l'ouest de Schiltigheim et le quartier des Écrivains. Ceux qui ne sont pas favorables à la variante N3 déplorent qu'aucune liaison est-ouest ne serait créée, que la gare de Schiltigheim/Bischheim resterait isolée et qu'aucun prolongement ne serait envisagé. Enfin, des craintes ont été exprimées au sujet de l'impact néfaste sur les petits commerces, l'accès serait rendu difficile pour les clients comme pour les livraisons.

« Les habitants de la route de Bischwiller, densément peuplée, ont le droit à la mobilité par le tram comme dans les autres quartiers. »

« La variante N3 n'est pas prolongeable et acte de la ghettoïsation du quartier défavorisé des Écrivains (non-desservi) au profit des seuls habitants de Bischheim. »

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Les trois variantes de tracé proposées sont très contrastées en termes de desserte.

Le tracé N2 a été construit pour desservir le maximum de population possible en touchant tous les secteurs denses d'habitat et d'emplois de Schiltigheim et Bischheim. Il serait intéressant pour des déplacements internes à la ville de Schiltigheim, organisée d'Est en Ouest ;

Le tracé N1 desservirait moins de population que la N2 mais offrirait une solution très intéressante de rabattement vers Strasbourg pour le quartier QPV des Écrivains. Sa proximité au réseau autoroutier et l'attractivité de son temps de parcours serait aussi attractive pour des usagers en provenance de communes situées plus au Nord. Il aurait donc une fonction davantage métropolitaine ;

Le tracé N3 permettrait de desservir les deux centralités historiques de Schiltigheim et de Bischheim. Ce tracé serait le plus proche de la ligne B du tramway déjà existante, et aurait donc une chalandise nouvelle moins équitable sur le territoire.

- b. Le schéma d'exploitation global du tramway et des transports en commun et l'intermodalité des variantes N1, N2 et N3

La variante N1, l'itinéraire le plus logique et performant

Le tracé très direct entre le terminus et le centre de Strasbourg apporte à la variante N1 un très grand nombre d'avis favorables : il profite non seulement aux habitants des routes du Général de Gaulle et de Brumath, mais aussi aux habitants du nord de l'EMS qui utiliseraient soit un P+R, soit des lignes de

49

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



bus en rabattement sur le terminus du tramway. L'itinéraire est considéré comme le plus rapide, le plus efficace, le plus lisible, comportant peu de virages et le plus de site propre. Il représenterait un gain de temps pour les usagers de Schiltigheim/Bischheim et les communes du Nord dans le cas d'une future extension. Les participants y voient une alternative en site propre fiable au bus L6 actuellement totalement saturé et soumis aux contraintes de circulation. Par ailleurs, cette variante s'intègre plus harmonieusement dans le réseau actuel : il est situé plus loin de la ligne B du tramway que les autres variantes, et n'empêche pas pour autant un bon déplacement interne à Schiltigheim.

Une grande partie des avis exprimés contre la variante N1, dont le collectif « PEPS 21 », justifient leur position par le manque d'intermodalité entre cette variante du projet de tramway et le train : manque de desserte de la gare de Schiltigheim/Bischheim.

Une partie des avis exprimés pour la variante N1 par comparaison à N2 ne voient pas l'intérêt d'une desserte par le tramway de la gare de Schiltigheim/Bischheim : cette liaison pourrait s'effectuer à pied, à vélo ou par un renforcement des bus urbains de rocade. C'est notamment le cas de l'association ASTUS, et des collectifs « Montramjtiens » et « Alsace Nature ».

Plusieurs participants s'interrogent sur le devenir de la ligne de bus L3 dans le cas de la variante N1 pour l'adapter à la demande croissante d'usagers.

---

*« Je vote pour la N1 qui devient un axe structurant de ces quartiers à ce jour délaissés. Cet itinéraire vise également l'efficacité de l'itinéraire, c'est rapide, lisible et structurant. »*

---

*« Le tram va coûter très cher alors qu'on pourrait augmenter le cadencement des bus articulés et remplacer les bus existants par des bus électriques. »*

---

*La variante N2, un bon « compromis »*

À l'inverse de la variante N1, la variante N2 propose un tracé moins direct et moins rapide vers le centre-ville. Toutefois, cette solution donne lieu à de nombreux avis positifs, car elle offrirait un compromis par défaut, plus complet et dans l'intérêt du plus grand nombre de schilikois. Cette variante est perçue comme une alternative à la ligne de bus L3, également saturée. De plus, le temps de parcours de cette ligne vers le centre de Strasbourg resterait meilleur que celui offert par les solutions actuelles en bus ou en voiture. Enfin, elle favoriserait les trajets schilikois transversaux.

Une grande partie des avis exprimés en faveur de la variante N2 justifient leur position par le fait qu'elle contribuerait positivement à désenclaver la gare de Schiltigheim/Bischheim, à renforcer l'intermodalité tram/train et à en faire un véritable Pôle d'Échange Multimodal.

À contrario, cette variante semble moins attractive pour les habitants de l'ouest de Schiltigheim et du nord de l'EMS utilisateurs d'un P+R ou en rabattement depuis des lignes de bus, souhaitant se rendre à Strasbourg, car elle desservirait principalement les intérêts des schilikois. Les participants ayant émis un avis défavorable pour cette variante la décrivent comme moins rapide, moins confortable, moins lisible, moins fiable, moins performante. Ce phénomène est amplifié dans la mesure où une partie de l'itinéraire serait prévu en voie mixte avec les voitures. Le collectif « Montramjtiens » y voit un trajet plus long et avec plus de virages, ralenti par les courbes (7 changements de direction à 90°). Ceci

50

conduirait également à un surcoût de maintenance, les rails courbes des voies ferrées tramway devant être remplacés sur un rythme de 7 à 15 ans, en fonction de leur rayon de courbure.

ASTUS déplore également le risque de suppression ou de restructuration non favorable aux usagers de la ligne de bus N°50.

La proximité de la ligne B du tramway réduit également l'attractivité de cette variante, que certains jugent confusante. En effet, la desserte nord-sud permettrait l'accès à Strasbourg, et la desserte Est-Ouest permettrait les déplacements des schilikois dans leur commune.

---

*« Je pense que le scénario le plus pragmatique est la N2, c'est un bon tracé "hybride" entre la N1 et la N3 qui permet la desserte des deux zones de Schiltigheim. »*

---

*« Éviter les ralentissements, le bruit et le coût de la maintenance dans la version V2 avec tous ses virages. »*

---

*La variante N3 considérée comme un doublon du tramway B*

Bien que pour certains citoyens la route de Bischwiller soit bien desservie par la ligne de bus L3, pour une autre partie des citoyens - en faveur de la variante N3 - celle-ci peut apparaître comme une alternative intéressante à la ligne de bus L3 surchargée, complétant avantageusement la ligne B du tramway existante vers Hœnheim-gare. Cependant, la majorité des avis exprimés au sujet de cette variante est défavorable : la ligne B du tramway, passant à proximité, est accessible à pied. Cette variante est donc jugée moins intéressante.

Une grande partie des avis exprimés contre la variante N3 justifient également cette position par le fait qu'elle ne permettrait pas d'extension future vers le Nord et présenterait ainsi un handicap dans une vision à plus long terme. Par ailleurs il est aussi exprimé le fait que le terminus au Parc Wodli de Bischheim ne comporterait aucune correspondance avec d'autres moyens de transport en commun.

---

*« La N3 est trop proche du tram B - l'ouest de Schiltigheim serait encore une fois oublié. »*

---

*« La L3 et L6 sont deux lignes actuellement saturées. »*

---

*Des propositions concernant l'intermodalité et la restructuration des transports urbains :*

- Les associations et collectifs ASTUS, TC ALSACE, APEHA, Montramjtiens et d'autres contributions citoyennes soutiennent une extension de la ligne G du BHNS en correspondance avec le futur terminus nord via la rue Georges Burger depuis l'Espace Européen de l'Entreprise, dans le cas des variantes N1 et N2 (une opportunité de faire de l'intermodalité avec le parking-relais existant de l'espace Européen) ;
- ASTUS souhaiterait une amélioration de la signalétique en amont depuis la M35 sur les P+R existants, afin d'améliorer leur visibilité et leur attractivité ;

51

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



- Dans le cadre de la variante N2, TC ALSACE proposerait de détourner la ligne de bus L3 vers le quartier du Wacken, pour offrir un meilleur maillage dans Schiltigheim. Un autre participant propose de dévier la ligne L3 par la rue de la Patrie ;
- ASTUS suggère que la ligne de bus 60, qui est actuellement en doublon entre la rue de la Gare et le quartier des Écrivains, pourrait être améliorée en revoyant son parcours pour desservir davantage de points d'intérêt et en utilisant un matériel roulant plus petit ;
- Dans le cas de la variante N1, ASTUS, Montramjtiens et TC Alsace suggèrent une amélioration des cheminements piétonniers depuis les stations de tramway vers la gare de Schiltigheim/Bischheim. La réalisation d'un tunnel piétons/cycles pour mieux relier les parties Est et Ouest des voies ferrées et donner accès à la gare est suggérée ;
- Le Parti Communiste Français (PCF) demande le renforcement de la ligne de bus 50, pour qu'elle devienne une ligne à haut niveau de service à l'instar du L3/L6, de manière urgente pour améliorer les liaisons Est-Ouest Schiltigheim/Bischheim.

Remarques concernant l'évolutivité :

- À l'horizon 2030, ASTUS et Col'schick et TC Alsace appuient la création d'une halte ferroviaire au niveau de « Trois Épis » dans le cas de la variante N1, qui favoriserait les correspondances entre le Réseau Express Métropolitain et le tramway.

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Dans l'hypothèse où le tramway ne desservirait pas directement la gare de Schiltigheim/Bischheim, un franchissement des voies ferrées pour les modes actifs est toutefois prévu dans le cadre du NPRU. Il permettra de mieux relier les parties Est et Ouest de chaque côté des voies ferrées et de désenclaver le quartier de Écrivains.

Dans le cas de la variante N1, la ligne de bus L3 pourrait être renforcée en fonction de l'évolution de la demande de voyageurs, dans la limite d'une fréquence maximale de 4 minutes à l'heure de pointe.

Chaque projet d'extension du réseau de tramway implique de repenser et réorganiser le réseau bus qui l'accompagne. Cette règle s'appliquerait également à ce projet. L'ensemble des lignes de bus concernées seraient ainsi restructurées avec pour objectifs de maintenir une desserte fine des territoires tout en apportant une complémentarité avec le nouveau réseau de tramway. Ces éléments seraient étudiés en avant-projet en 2022 et soumis à l'avis du public en 2023 lors de l'enquête publique.

Concernant le prolongement possible du tramway jusqu'à Vendenheim pour les variantes N1 ou N2, aujourd'hui la densité de population à desservir au-delà du terminus Burger ne la justifierait pas nécessairement. Toutefois la préservation de cette possibilité dans le futur est d'intérêt métropolitain

## c. L'insertion urbaine des variantes N1, N2 et N3 et l'emplacement des stations

*La variante N1, une insertion aisée malgré quelques inquiétudes soulevées*

Les routes du Général de Gaulle et de Brumath sont majoritairement considérées comme assez larges pour accueillir un tramway, ce qui permettrait - contrairement aux deux autres variantes - une plateforme tramway en voie double, cet avantage a été souvent relevé par les participants. Du fait de

cette largeur de voirie, de nombreux participants favorables à la variante N1 mettent en avant l'impact réduit sur l'aménagement urbain et les expropriations limitées.

Des inquiétudes sont également ressorties sur les capacités du pont Saint Charles traversant la voie ferrée à accueillir le tramway (structure, phase travaux).

Certains participants sont néanmoins inquiets au sujet de l'insertion du tramway considérant l'étroitesse de la route du Général de Gaulle dans sa partie Sud. L'Association « Col 'Chick » craint notamment des difficultés dans l'organisation des différentes fonctionnalités urbaines et des limites dans l'exploitation du tramway (section en voie uniques envisagée sur 300m environ).

*La zone de terminus des variantes N1 et N2 :*

La démolition éventuelle de logements et de jardins pour permettre la construction d'un P+R à l'endroit prévu à Bischheim sur la route de Brumath entre les rues de Niederhausbergen et Georges Burger crée de nombreuses inquiétudes et oppositions. Nombreux sont les participants qui demandent que le site d'implantation d'un P+R soit réétudié.

Plusieurs propositions alternatives de terminus ont émergé dans le cadre de la concertation :

### Rue de Mundolsheim

But recherché :

- Emplacement suffisamment large évitant la démolition des maisons au niveau de la rue Burger, tout en gardant la possibilité d'une future extension de la ligne vers le Nord. Les correspondances avec les bus seraient aisées ;
- Construire une arrière-gare ;
- Accessibilité aisée pour les modes actifs.



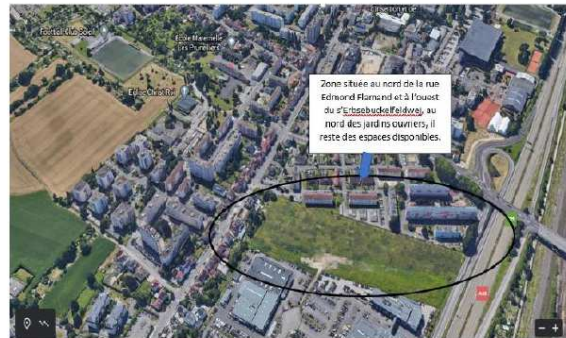
**En face de rue de Lampertheim:** Emplacement situé à l'Ouest de la Route de Brumath, au sud des garages automobiles, et au nord des jardins ouvriers.

But recherché :

- Éviter la démolition de bâtiments.
- Proposer un accès au P+R direct et lisible en lien avec la M35.
- Préserver une future extension de la ligne vers le Nord



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



**Rue de la Fontaine:** (sur la station de lavage actuelle), au niveau d'une station de lavage.

**But recherché :**

- Éviter la démolition de bâtiments d'habitation ;
- Positionner un P+R au plus proche des échangeurs autoroutiers existants, moyennant quelques aménagements de voirie ;
- Limiter l'impact circulatorioire sur le secteur de la rue Burger.

**Rue Anatole France-magasin de Lidl :**

**But recherché :**

- Éviter la démolition des maisons au niveau de la rue Burger tout en permettant l'insertion d'un terminus et la construction d'un P+R ;
- Ne pas obérer une extension future du tramway vers le Nord.

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Ces différentes pistes de terminus dans le cas des variantes N1 et N2 offrent des alternatives à la démolition de maisons sur l'îlot Burger. Si l'une de ces deux variantes de tracé était approfondie, les études devraient se poursuivre afin de trouver la meilleure solution d'insertion du terminus permettant à la fois de supprimer au maximum les impacts sur le bâti existant, et d'offrir des conditions de fonctionnement satisfaisantes pour le nouveau service tramway. L'Eurométropole s'attachera également à rechercher une solution permettant de ne pas obérer un prolongement ultérieur du tramway. Dans le cas des variantes N1 ou N2, l'emplacement exact de la zone de terminus déterminerait le besoin ou non d'une station tramway supplémentaire.

*« La route du général de Gaulle est plus large que la route de Bischwiller et assurera ainsi une cohabitation plus apaisée avec les autres modes de déplacement »*

*« Non à ce projet de terminus, destructeur d'environnement humain, social, d'espaces verts et de jardins. »*

*Les variantes N2 et N3, une insertion urbaine très délicate*

Les variantes N2 et N3 emprunteraient toutes deux des itinéraires très contraints, soulevant de nombreuses interrogations sur la possibilité d'insérer ces itinéraires dans la voirie tout en respectant l'ensemble des usagers. C'est particulièrement le cas sur la route de Bischwiller, déjà considérée comme dangereuse pour les modes actifs du fait de son étroitesse.

Si la variante N2 présente l'avantage d'emprunter la route de Brumath, plus large (sur son tracé) que la partie nord de la route de Bischwiller sur le tracé de la variante N3, les expropriations et destructions du patrimoine (Bâtiment de la Goutte de Lait et jardins privatifs rue de Lauterbourg) du fait du passage dans le centre-ville de Schiltigheim inquiètent de nombreux participants, et justifient notamment les positions des associations ASTUS et PCF en défaveur de cette variante.

L'association « Col'schick », initialement favorable à la variante N2, a finalement proposé une autre solution étant données les fortes contraintes d'insertion urbaine et les difficultés d'exploitation relevées dans la solution N2.

Enfin, l'impact du terminus de la variante N3 sur le parc Wodli donne lieu à de nombreux avis défavorables : il s'agit d'un espace paysagé, de mémoire, un lieu social pour la résidence seniors voisine, et en résumé la seule enclave verte de la route de Bischwiller, étant à cet égard très apprécié.

*« La faible largeur de [la route de Bischwiller] ne permet pas d'insérer facilement un tram en voie double et en site propre. »*

*« [La variante N3] annonce un impact sur la pérennité du parc Wodli qui me déplaît complètement. Gardons des espaces de balade et de verdure dans Bischheim. »*

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Les variantes N2 et N3 proposées à la concertation sont des variantes dont la réalisation impliquerait différents impacts sur la circulation générale.

Concernant la variante N2, son insertion serait envisagée en voie double sur la route de Bischwiller afin de laisser possible la circulation d'une ligne de bus, en partie équivalente à la ligne L3 aujourd'hui. La circulation générale, plutôt réservée à la desserte riveraine des quartiers pourrait donc s'effectuer en site mixte intégral. Concernant la rue de Lauterbourg, celle-ci devrait conserver ses possibilités de liaison interquartiers, imposant une insertion de plateforme tramway en voie double pour permettre la circulation d'une ligne de bus notamment, ce qui impliquerait la libération des emprises « disponibles » actuellement sous forme de jardins privés.

Concernant la variante N3, son insertion peut être envisagée de la même manière sur la route de Bischwiller, ou éventuellement en voie unique dans la mesure où il ne serait plus nécessaire de maintenir une ligne de bus analogue à la ligne L3 existante. Cette dernière solution d'insertion contraignante pour l'exploitation de la ligne de tramway dégagerait plus de possibilité d'aménagement de voirie. L'implantation du terminus de cette variante impacterait fortement le parc Wodli sur une quinzaine de mètres de large et 100 mètres de profondeur environ.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## d. Les impacts sur le plan de circulation, les reports de flux et le stationnement des variantes N1, N2 et N3

*Chaque variante propose un apaisement de la circulation mais génère des craintes de congestion du trafic*

Que ce soit la route du Général de Gaulle, de Brumath ou de Bischwiller, le constat est le même pour la majorité des contributeurs : la circulation automobile actuelle génère de nombreuses nuisances (bruit, pollution, congestion de l'insécurité pour les modes doux et baisse globalement la qualité de vie). De nombreux avis favorables au projet espèrent que l'arrivée du tramway apaise l'axe emprunté.

Certains craignent que l'augmentation de circulation engendrée dégrade au contraire la situation actuelle, les deux axes étant considérés par les participants automobilistes comme des axes de déplacement stratégiques, en particulier la route du Général de Gaulle empruntée par le scénario de la variante N1.

Par ailleurs, sans autres modifications de voirie d'accompagnement de projet, le choix de la variante N1 ou N3 reporterait le trafic sur l'axe qui n'est pas emprunté, respectivement la route de Bischwiller et la route du Général de Gaulle. Seule la solution N2 permettrait d'apporter une solution aux deux axes simultanément, avec le risque que la circulation soit alors congestionnée sur les deux axes.

Certains habitants proposent la mise en place d'une boucle routière pour la desserte de Heineken au lieu du maintien du double sens sur la route du Général de Gaulle (Collectif Montramjtiens). Certains suggèrent que les livraisons de l'entreprise Heineken s'effectuent par les voies ferrées immédiatement présentes sur le site.

La construction d'un P+R envisagée pour les variantes N1 et N2 recueille de nombreux avis favorables, car il contribuerait à réduire la circulation automobile.

Enfin, quelle que soit la variante, la suppression de places de stationnement génère des critiques. Certains habitants sont inquiets pour les places de stationnement qui seraient supprimées, dont l'offre est d'ores et déjà jugée insuffisante. Ils posent la question des compensations prévues.

---

*« Quand le boulevard urbain remplacera l'A35, il est fondamental d'avoir un parking relais tram à l'ouest sous peine de charger encore plus la route de Brumath. »*

---

*« [La route du Général de Gaulle] a de tous temps été privilégiée par les automobilistes en transit depuis les communes du nord vers Strasbourg et inversement. L'installation nombreuse de garages et concessions automobiles le long de la route de Brumath témoigne de cette vocation automobile. Il ne faut absolument pas que, demain, on rajoute au désagrément actuel une saturation automobile supplémentaire sur la route de Bischwiller, saturation causée par le goulot d'étranglement automobile d'une installation du tram route du Général de Gaulle ! »*

---

56

## > Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Le projet tramway s'accompagnerait d'une refonte en profondeur du plan de circulation sur les axes concernés par son insertion. Il s'agirait de veiller à la maîtrise des reports de trafic dans les quartiers. Le plan de circulation et les études environnementales du projet tram seraient étudiés au stade avant-projet et chercheraient à limiter au maximum les reports sur l'axe alternatif (route de Bischwiller pour N1 et Général de Gaulle pour N3). Cela serait intégré dans le dossier d'Enquête Publique, qui serait prévu pour le printemps 2023.

L'idée serait de reporter au maximum le trafic de transit nord/sud des deux axes aujourd'hui fortement impactés (les routes de Brumath/Général de Gaulle et Bischwiller) sur la future M35 et sur l'avenue Mendes France.

L'arrivée du tramway dans un quartier est l'occasion pour l'Eurométropole d'organiser une nouvelle répartition des espaces publics en lien avec les nouvelles pratiques de la mobilité. La suppression de places de stationnements est souvent rendue nécessaire par le projet mais elle participe également à l'objectif de réduction de la part modale de la voiture. Toutefois, lorsque cela est possible, des places de stationnement seraient maintenues, en particulier près des commerces. Par ailleurs, quelle que soit la variante retenue, il sera nécessaire de préserver un accès pour les livraisons de l'entreprise Heineken.

L'impact sur le stationnement sur les voiries empruntées a été estimé de l'ordre de 40% à 60% pour la variante N1, 60% à 80% pour la variante N2 et 90% pour la variante N3. La localisation précise du stationnement serait étudiée en avant-projet en 2022.

## e. Les impacts sur le développement urbain des variantes N1, N2 et N3

*La variante N1, très appréciée pour son impact dans la rénovation et le développement urbain de l'ouest de Schiltigheim*

De nombreux avis sont favorables à la variante N1 du fait des perspectives de développement urbain qu'elle entraînera. C'est d'abord le quartier des Écrivains qui est décrit comme nécessitant de nouveaux équipements et aménagements pour être plus attractif et dynamique. Des projets urbains dans les quartiers Ouest justifieraient également davantage cette variante. Enfin, cette variante semble constituer une opportunité pour rénover la route du Général de Gaulle en mauvais état.

---

*« Le tram à l'Ouest permettrait, à mon sens, d'accélérer la transformation du quartier et de créer une vraie vie de quartier côté Ouest qui n'existe pas comme au Centre-ville (boutiques, restaurants, ...). Au-delà de l'accessibilité du tram en tant que transport en commun, j'y vois un véritable enjeu pour transformer la ville comme seule une restructuration de cette ampleur le permet. »*

---

*« [la variante N1] permettra la réhabilitation de cette route actuellement affreuse et polluante »*

---

57

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



*La variante N2, vecteur de revalorisation de l'ensemble de Schiltigheim*

Des avis sont favorables à la variante N2 en raison de l'étendue des aménagements nouveaux que celle-ci permettrait. L'itinéraire emprunté par la variante N2 constitue un vecteur de rénovation des deux axes à la fois, là où les variantes N1 et N3 se concentrent sur un seul axe. La variante N2 est également plébiscitée pour sa desserte des quartiers en construction de l'ouest de Schiltigheim et la valorisation du centre-ville : apaisement des circulations, développement des espaces verts et rénovation des espaces publics.

*« La variante 2 répond [aux problèmes de saturation de l'est et de l'ouest]. En plus de l'objectif de transport en commun, elle a l'avantage d'être une véritable opération d'urbanisme, dans la mesure où elle réalise une "couture urbaine". »*

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

La politique de l'EMS en faveur de l'environnement et de l'inclusion sociale passe par de grands projets de mobilité : il s'agit de relier efficacement les quartiers et communes de l'Eurométropole par des transports publics fiables, performants et décarbonés.

Accompagner les transformations urbaines est un des objectifs du projet tramway : il s'agit de requalifier les espaces publics pour les apaiser, donner plus de place à la nature et participer à la mise en valeur du patrimoine. Il s'agit aussi d'accompagner les projets de renouvellement urbain.

f. L'articulation avec les modes actifs des variantes N1, N2 et N3

*La variante N1, considérée comme vecteur d'apaisement de la route du Général de Gaulle*

Vivement critiquée pour son manque de confort et de sécurité par les usagers des modes actifs, et en particulier des cycles, beaucoup attendent un apaisement des circulations sur la route du Général de Gaulle. Quelques participants craignent que l'arrivée du tramway sur cet axe complique la circulation des modes actifs, au regard du gabarit limité de la route.

Un souhait est également exprimé de prévoir et aménager des cheminements piétons et cyclables pour accéder aux équipements sportifs de l'Ouest de Schiltigheim depuis les stations tramway dans le cadre des variantes N1 et N2.

*« [Le réaménagement de la route du Général de Gaulle] permettra d'apaiser la circulation et aux piétons et cyclistes de se réappropriier l'espace. »*

*« Les piétons vont devoir côtoyer les vélos en dépit de leurs propres sécurité »*

58

*Les variantes N2 et N3, une réponse à l'amélioration de la route de Bischwiller*

Pour ces deux variantes, c'est sur la route de Bischwiller que se concentrent les avis : nombreux sont ceux qui attendent que l'arrivée du tramway apaise cette route ressentie comme extrêmement dangereuse et désagréable à emprunter pour les modes actifs, notamment les cycles.

*« [La variante N2] mettra un terme au "danger autoroutier" qu'est devenue la Route de Bischwiller. J'invite tous ceux qui ne comprendraient pas mon propos à se promener avec leurs enfants ou à faire du vélo sur cette route de Bischwiller. C'est l'horreur ! »*

> Réponse EMS

Nos modes de déplacement ont une incidence directe sur notre cadre de vie, car ils organisent les rues et les espaces publics de notre quotidien (et réciproquement). Pour ces raisons, l'arrivée du tramway serait l'occasion, non seulement de modifier nos habitudes de mobilité, mais aussi, de profiter d'un nouveau cadre urbain plus apaisé et serein et qui rendrait la ville beaucoup plus agréable.

Dans le cadre de l'arrivée du tramway, l'intégration d'aménagements cyclable est considérée comme un entrant. La requalification des espaces publics permettrait d'apaiser la circulation automobile au profit des modes actifs.

L'Eurométropole prend acte du souhait de réaliser des cheminements piétons confortables vers différents équipements publics à partir des stations tramway et précise que dans le cadre du projet NPRU des Écrivains, il est prévu la création d'un mail piéton Est-Ouest permettant de relier les équipements sportifs au quartier des Écrivains (aménagement indépendant du projet tramway).

g. Les impacts sur le cadre de vie et les nuisances des variantes N1, N2 et N3

Quelques avis exprimés contre le tramway, toutes variantes confondues, trouvent que le tramway est bruyant, notamment dans les virages.

*La variante N1, une perspective d'amélioration du cadre de vie Route du Général de Gaulle*

La route du Général de Gaulle génère de nombreuses nuisances pour les riverains (bruit, pollution, etc. liées au trafic important d'automobiles). Les avis favorables à la variante N1 y voient un enjeu de santé publique. À l'inverse, une minorité de contributeurs craint une dégradation de sa qualité de vie à l'arrivée du tramway. Les courbes à l'intersection de la route de Bischwiller et à proximité immédiate risquent de générer de nouvelles nuisances sonores et des vibrations.

Concernant la mise en valeur paysagère, une question est posée sur la possibilité d'envisager l'engazonnement de la plateforme sur la route du Général de Gaulle.

59

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



« La route du Général de Gaulle est horriblement polluée par les voitures. Il faut absolument cesser ce flux de voitures qui nous empoisonne. Je n'ose plus sortir en bas de chez moi pour promener les enfants. »

« Le tram tournerait au quartier Fischer pour rejoindre la route du général de Gaulle, avez-vous pensé au bruit que ça va faire lorsque le tram va tourner ? »

La variante N2, une source d'inquiétude pour la qualité de vie des habitants du centre-ville de Schiltigheim

Le passage en centre-ville de la variante N2 divise quant à l'amélioration de la qualité de vie dans ce quartier. Si elle est perçue par certains comme un vecteur d'embellissement avec le développement des espaces verts et des mobilités douces, beaucoup de participants craignent l'impact des nombreuses courbes sur les riverains, en termes de nuisances sonores et vibratoires. Certains se plaignent des immeubles qui tremblent déjà au passage des poids lourds et craignent les vibrations avec l'arrivée du tramway. De plus, le cadre de vie de ce quartier est déjà décrit comme satisfaisant, notamment grâce à un niveau de circulation automobile plus faible.

« [La variante N2] pourrait s'avérer bénéfique également pour le centre-ville de Schiltigheim qu'il faut valoriser. »

« Le N2 va générer des nuisances sonores à chacun de ses 8 virages (vécu...), ce tracé est pour moi à proscrire. »

La variante N3, l'amélioration de la qualité de vie est questionnée

Sur l'axe de la route de Bischwiller, les avis des participants sur les impacts du tramway sur l'amélioration de la qualité sont plus mitigés car la circulation est un peu moins importante que sur la route du Général de Gaulle. Si certains estiment que le tramway améliorera la circulation automobile actuelle, d'autres estiment qu'au contraire la qualité de vie est déjà satisfaisante et risquerait d'être détériorée.

« Je suis pour la V3 du tram qui desservira Bischheim. La zone est très peuplée, et le tram limitera à terme la circulation automobile de toute cette zone. »

« La variante N3 a de nombreux inconvénients liés à l'étroitesse de la route de Bischwiller. [...] Un inconvénient serait un bruit très important pour les riverains. »

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Concernant les inquiétudes des participants sur les nuisances sonores, vibratoires liées au projet, des réponses sont fournies au chapitre 4.5 paragraphe a : « L'évaluation des nuisances sonores et des vibrations ».

Quant à l'engazonnement de la plate-forme du tramway, selon les solutions d'insertion qui seraient retenues (sites propres ou sites mixtes), la part d'engazonnement possible serait précisée dans le cadre des études d'avant-projet, la règle étant qu'il n'est pas possible d'engazonner les sites mixtes ou banalisés (plateformes partagées avec les véhicules ou les bus).

h. Autres propositions en rapport ou sans lien direct avec le projet

- Quelques contributions trouvent la variante N1 intéressante si elle est réalisée en même temps que la N3.
- Quelques contributions avec un souhait de prolonger le tramway vers Hœnheim ou vers le terminus de la ligne tram B.
- Une contribution trouve la variante N3 intéressante en tant que deuxième branche de la variante N2.
- Les associations Prom'Ober et APEHA ont des demandes suivantes sans lien direct avec le projet :
  - Prolongement vers l'Ouest (900m), en direction du Valparc au sud d'Oberhausbergen, de la ligne A du tramway ;
  - Réalisation de la ligne BUS EXPRESS de couronne Ouest, en site propre, entre le Sud de Wolfisheim et la Chambre des Métiers (E3), doublée d'une piste cyclable express, qui est inscrite au SCOTERS (juin 2006) ;
  - Création d'une 2ème branche d'extrémité en « fourche » du BHNS G sur la route de Hausbergen, dont le terminus serait implanté sur la route de Strasbourg au Nord de Mittelhausbergen, associé à un parking-relais.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 4.4 Les thématiques exprimées concernant les variantes Strasbourg-Centre (C1, C2 et C3)

### a. La desserte du centre-ville de Strasbourg des variantes C1, C2 et C3

Selon les variantes de tracés, le potentiel de desserte du projet est de l'ordre de :

- Pour la C1 : 33 450 habitants, emplois et scolaires en 2025, dont 5 800 actuellement non desservis par le tram
- Pour la C2 : 45 200 habitants, emplois et scolaires en 2025, dont 5 400 actuellement non desservis par le tram
- Pour la C3 : 53 200 habitants, emplois et scolaires en 2025, dont 5 700 actuellement non desservis par le tram

*La variante C1, un tracé adapté à la desserte du centre-ville mais le choix du mode tramway est interrogé*

Pour une bonne partie des participants à la concertation, la variante C1 est préférée car elle toucherait un plus grand nombre de personnes actuellement éloignées du tram. Le tracé par le boulevard Wilson et l'avenue des Vosges faciliterait l'accès aux transports en commun et permettrait de desservir à la fois des commerces, services et bâtiments publics structurants.

À l'inverse, l'autre moitié des contributeurs considère que la desserte en transport en commun est suffisante dans le centre-ville de Strasbourg. Une nouvelle liaison de tramway apparaît d'autant plus superflue que les lignes de bus existantes leur semblent peu fréquentées. Les bus électriques déjà en circulation apportent satisfaction aux habitants des quartiers centraux.

*« [La variante C1] concernerait un plus grand nombre d'usagers »*

*« La ville est déjà tellement bien desservie par le réseau bus / tram. Pourquoi avons-nous besoin encore et encore d'en rajouter ? »*

*La variante C2, le potentiel de desserte est questionné*

Un certain nombre de contributeurs privilégient la variante C2 qui offrirait une desserte plus centrale et un potentiel de desserte important, notamment avec un arrêt au niveau du Palais de Justice. La variante C2 touche, d'après eux, un plus grand nombre d'habitants.

Plusieurs contributeurs ont également indiqué que le secteur traversé par la variante C2, notamment le Tribunal, leur semblait déjà suffisamment desservi par les transports en commun. D'autres ont pointé que la variante desservirait peu d'habitants, notamment en longeant les quais où la densité est moindre que sur les grands boulevards.

62

*La variante C3, un niveau de desserte plus fortement écarté ou mal compris*

Très peu de contributeurs sont favorables à la variante C3 du fait de son niveau de desserte.

Ceux qui sont favorables à la variante C3 sont unanimes sur deux points : elle offrirait une meilleure desserte des nouveaux quartiers et son nombre plus important de stations permettrait de desservir davantage de personnes.

À l'inverse, les participants qui ont exprimé un avis défavorable à la variante C3, considèrent le niveau de desserte actuel suffisant. En effet, les bus électriques de la ligne H et les couloirs dédiés à la circulation des bus sur le boulevard Clemenceau emprunté par la variante C3 sont suffisants, et il serait inutile de les remplacer par un tramway. Le potentiel de desserte est aussi décrit comme plutôt faible, aussi bien du côté du boulevard Clemenceau (École Militaire avec peu d'élèves, centre médical visité en voiture) que le long des quais (immeubles moins hauts et bras de l'Ill qui contraignent l'accessibilité).

*« En effet celle-ci n'est pas justifiée dans la mesure où le quartier est déjà à moins de 10 minutes à pied de plusieurs stations existantes. »*

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Dans les éléments présentés dans le dossier de concertation, les populations desservies sont présentées de différentes manières :

- Les populations desservies au total des dessertes tramway du centre-ville.
- Les populations desservies sans double compte, c'est-à-dire les populations non desservies aujourd'hui par le tramway.

La variante C1 est celle qui desservirait le plus de population actuellement non desservie par le tramway. En effet, elle irriguerait des secteurs aujourd'hui éloignés des dessertes tramway existantes (secteur Place de Haguenau, Avenue des Vosges).

En longeant les quais du canal du Faux-Rempart sur une longue partie du tracé, la variante C2 disposerait d'un potentiel moindre que les variantes C1 et C3.

### b. Le schéma d'exploitation global du tramway et des transports en commun des variantes C1, C2 et C3

*Des avis très partagés sur le schéma d'exploitation associé à la variante C2*

Le schéma d'exploitation associé à la variante C2 a conduit les participants à émettre un grand nombre d'avis à la fois favorables et défavorables.

L'exploitation de la variante C2 est qualifiée par plusieurs contributeurs comme proposant la ligne la plus directe et des temps de trajets réduits. Le schéma d'exploitation est décrit comme offrant les meilleures connexions au réseau global de transport en commun (tramway, bus et Réseau Express Métropolitain) et permettant de désengorger l'accès au centre de Strasbourg. Il permettrait une liaison tramway directe entre la Robertsau et la gare centrale, mais aussi de relier Schiltigheim au centre-ville.

63

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



TC ALSACE, en faveur de la variante C2, justifie cette position par le fait qu'avec ce tracé les usagers du Nord et de la Robertsau auraient tous accès au centre-ville de Strasbourg sans détour.

Le schéma d'exploitation de la variante C2 est en parallèle critiqué pour la proximité du nouveau tracé avec les autres lignes de tramway et qui ferait « double emploi ». Les lignes semblent trop proches et le centre-ville resserré au lieu de s'aérer.

La desserte des stations « République » et « Les Halles », déjà très fréquentées, est aussi remise en cause par crainte de créer de nouveaux nœuds saturés sur le réseau. Plusieurs participants estiment ainsi que cette variante viendrait densifier le réseau du centre-ville là où il est déjà saturé, notamment en augmentant le nombre de stations en centre-ville.

Certains contributeurs décrivent également un tracé plus long et sinueux, qui multiplie les courbes, ainsi qu'une exploitation dégradée par certains aménagements en voie mixte tramway / voiture.

---

*« Au niveau de la place de la République, [...] il y aurait un croisement supplémentaire, et donc un risque accru, qui devrait encore augmenter quand il y aura 30 à 40 % d'usagers supplémentaires en gare de Strasbourg. »*

---

*« [...] ces parcours sont trop proches des lignes de trams déjà existantes »*

---

*Des contributions davantage favorables au schéma d'exploitation de la variante C1*

Le schéma d'exploitation associé à la variante C1 est décrit comme celui permettant de soulager les stations du centre, d'éviter les nœuds tels que « République » et le centre-ville de manière générale et de générer moins de saturation. Plusieurs participants indiquent qu'il s'agirait de la variante la plus directe et rapide. Elle semble permettre un meilleur équilibre des flux et une meilleure efficacité du réseau dans son ensemble, au bénéfice du plus grand nombre d'usagers. La variante C1 faciliterait l'accès direct à la gare et répondrait au double objectif de former des liaisons directes avec les quartiers Wacken et Universités.

Certains contributeurs notent également que le schéma d'exploitation de la variante C1 permettrait d'envisager un prolongement ultérieur du réseau tramway sur l'avenue de la Forêt-Noire.

Les avis défavorables à la variante C1 mettent en avant les détours induits pour certains voyageurs suite à la restructuration. Sur la future ligne H, les habitants de la Robertsau n'accèderaient plus au centre-ville à la station République via la ligne E par exemple. Le schéma d'exploitation semble ainsi peu cohérent et moins attractif à certains.

TC ALSACE, contre la variante C1, trouve que les usagers du Nord subiraient un détour pour accéder à l'hypercentre en utilisant un tracé frôlant la Gare centrale (Via Wilson) sans la desservir. Le maillage supplémentaire représenté par ce parcours semble peu ambitieux : République et Homme de Fer resteraient des points sensibles et surchargés avec cette variante. Wilson et son boulevard deviendraient un secteur difficile avec 4 lignes majeures. Si l'Avenue des Vosges mérite une requalification, l'organisation des lignes associée à cette variante aurait un intérêt limité tant pour les riverains desservis que pour les autres quartiers reliés. Si la place de Haguenau est appelée à devenir un pôle multimodal important, faire passer l'ensemble des lignes par ce point semble être la source d'une future exploitation complexe.

---

*« Je trouve que la variante C1 apporte des itinéraires rapides et pratiques qui permettront de mieux circuler sans retourner systématiquement à Homme de fer. »*

---

*« Il permet de desserrer le nœud république avec une station Nord. »*

---

*Des contributions davantage défavorables au schéma d'exploitation de la variante C3*

Le schéma d'exploitation associé à la variante C3 compte davantage d'avis défavorables que favorables.

Comme pour la variante C2, le nouveau tracé du tramway est considéré trop proche des lignes de tramway existantes et faisant double emploi. La desserte de la station « République », déjà très fréquentée, est aussi remise en cause par crainte de créer un nouveau nœud saturé sur le réseau. Plusieurs participants estiment ainsi que cette variante viendrait densifier le réseau du centre-ville là où la desserte est déjà suffisante.

Certains contributeurs émettent aussi un avis défavorable sur l'exploitation dégradée du tramway avec des parties en site mixte tramway / voiture qui risque de pénaliser la régularité des lignes et de conduire à des temps de parcours moins attractifs et potentiellement fluctuants.

L'itinéraire est également décrit comme plus long et sinueux, multipliant les courbes et obligeant à dédoubler les lignes pour desservir d'une part le Campus Esplanade, d'autre part le Wacken. La liaison Robertsau – Centre-ville ne sera plus directe et nécessiterait une correspondance avec le tramway B.

ASSER : une conséquence potentiellement déplorable pour les habitants de la Robertsau serait le remaniement du réseau de bus (non précisé à ce jour). Ainsi les variantes C2 et C3 entraîneraient une suppression des liaisons directes Robertsau-Les Halles par la ligne L6, tout autant prisée par les habitants de l'allée de Robertsau.

Certains contributeurs plébiscitent néanmoins l'accès direct et le temps de trajet minimum entre la gare et le quartier du Wacken. La variante C3 éviterait les nœuds existants du réseau tramway et offrirait un meilleur maillage, plus complémentaire des lignes existantes. Elle permettrait aussi de relier la commune de Schiltigheim à la gare et d'offrir plus de connexions à ses habitants.

ASTUS souhaite que le second terminus qui serait créé sur la place de la Gare, serve d'amorce à une future ligne de tramway traversante sur le long terme. Celle-ci serait dans un premier temps assurée par la ligne G du BHNS prolongée en direction du Pont du Danube via le parc de l'Etoile.

---

*« Le passage via le Boulevard Clemenceau n'est à mon avis pas non plus opportun. Je ne vois pas de plus-value par rapport à la ligne de bus déjà existante. »*

---

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg:

- Les schémas d'exploitation proposés correspondent à l'une des solutions possibles pour répondre aux objectifs de développement du réseau tramway de l'agglomération : les variations sur les temps de parcours sont fonction de la longueur de l'infrastructure, mais aussi des conditions de l'insertion : courbures, voies en mixité avec les voitures ou en zone piétonne susceptibles de ralentir le service ;
- Quelle que soit la variante retenue, l'aménagement n'obérerait pas de possibilités d'évolution de l'exploitation en anticipant certains aménagements qui nécessiteraient de gros travaux s'ils étaient réalisés ultérieurement.

## c. L'insertion urbaine des variantes C1, C2 et C3

### Comparaison des variantes C1 et C2 du point de vue de l'insertion

L'insertion urbaine de la variante C2 a recueilli le plus d'avis favorables. Une majorité de contributeurs insistent sur le fait que cette variante éviterait les impacts sur la Neustadt et ne dénaturerait pas son paysage urbain. Certains considèrent que le tracé de la variante C2 est plus approprié car il serait plus à même d'accueillir les changements liés à l'insertion du tramway. Quelques contributeurs sont favorables à cette variante car elle permettrait l'embellissement du quartier avec le réaménagement de la place des Halles et de la rue Sébastopol, en utilisant notamment le grand terrain non exploité près des Halles.

La variante C2 est ainsi davantage appréciée pour son insertion urbaine, qui éviterait les grands boulevards du quartier Neustadt, que pour ses qualités propres.

Les avis défavorables à la variante C2 sont moins nombreux que les avis favorables. Les contributeurs considèrent que les voiries qui seraient empruntées, notamment les voies des quais, sont trop étroites pour accueillir le tramway ou que les contraintes, surtout techniques, sont trop nombreuses sur le tracé. Certains craignent ainsi que la plate-forme tramway se trouve à 2m des immeubles (si l'on veut garder les marronniers sur les quais), et sont inquiets aussi de l'impact que cela pourrait engendrer sur l'accès des véhicules d'urgence et des riverains aux immeubles, et la dégradation de leur cadre de vie.

Une partie des avis exprimés contre la variante C2 justifient cette position par le fait que les quais sont classés par l'UNESCO, et que l'arrivée du tramway risquerait de défigurer l'environnement des quais et de déclasser ce patrimoine d'UNESCO.

Les avis en faveur de la variante C1 sont moins significatifs que pour la variante C2 mais ils sont davantage liés à ses qualités d'insertion urbaine. En effet, parmi les avis favorables à la variante C1, plusieurs contributeurs estiment que l'avenue des Vosges serait un axe adapté pour accueillir le trafic structurant lié au tramway. La largeur des axes empruntés (avenue des Vosges, bd du Président Poincaré) permettrait aussi d'intégrer plus d'options de mobilité. Elle permettrait également la requalification de la place de Haguenau et la mise en œuvre de son rôle de pôle d'échange. De plus, cette variante apparaît comme plus facile à mettre en œuvre : moins de contraintes techniques (que par les quais) et sans contrainte de fonctionnement pour le tramway.

Enfin, une partie des avis favorables émis pour la variante C1 est aussi en opposition aux deux autres variantes proposées. Des contributeurs mettent ainsi en avant que la variante C1 permettrait un

meilleur maintien des espaces publics, protégerait le patrimoine des quais et respecterait l'architecture et les perspectives de la Neustadt par rapport aux autres variantes.

L'association Vosges Neustadt et une partie des avis exprimés contre la variante C1 justifient cette position par le fait que la Neustadt, classée par l'UNESCO, mérite d'être promue comme un joyau de Strasbourg et que l'arrivée du tramway dans ce quartier nuirait à son patrimoine. Une partie des avis défavorables exprimés pour la variante C1 s'expliquent par son insertion au niveau du passage par la rue de Wissembourg, jugée inadaptée et trop étroite.

---

« La variante utiliserait un grand terrain près des Halles actuellement non exploité (embellissement du quartier) »

« Il me paraît beaucoup plus logique de retenir la variante C1, par la rue de Wissembourg puis l'avenue des Vosges. En effet, ce sont des axes beaucoup plus larges, essentiellement en ligne droite, les plus aptes à accueillir les voies du tramway. »

« [C2 et C3] ont pour objet de faire transiter le tramway par les quais et des axes secondaires qui s'avèrent trop étroits et sont agrémentés de nombreux arbres qui rendent le secteur plaisant, calme et ombragé. »

« Je considère que ces quais sont déjà très étroits. Quel dommage de vouloir les défigurer avec un tram et nuire aux riverains et Strasbourgeois. »

---

### Une variante C3 plus fortement contestée pour son insertion urbaine

Les avis défavorables à la variante C3 sont plus nombreux que les avis favorables.

Son itinéraire via le faubourg de Pierre et les quais compliquerait l'insertion sur des axes secondaires jugée inadaptés par l'étroitesse des voies et les implications de l'aménagement du tram comme la réduction des trottoirs. La variante est qualifiée de trop contraignante pour les difficultés techniques qu'elle soulève. Plusieurs participants n'ont pas compris l'intérêt du passage par la rue du Faubourg de Pierre.

ASTUS n'est pas favorable à la variante C3 proposée, notamment au regard des possibilités de réaménagement de la rue du Faubourg-de-Pierre, où l'insertion ne permettrait pas un partage efficace des différents modes de déplacements, ce qui serait dommageable à la qualité du service (au risque de remettre en cause la régularité des lignes).

TC ALSACE et ASTUS déplorent que dans cette solution, la Place de Haguenau serait seulement tangente, ce qui serait une occasion perdue de la requalifier en profondeur et d'en faire un nœud de correspondance fort d'entrée de ville. Cet espace stratégique ne serait pas suffisamment valorisé.

Les avis favorables pointent un tracé plus adapté au passage d'un tramway par les boulevards Clemenceau et Poincaré. Le Faubourg de Pierre, plus commerçant, est aussi pour certains un axe plus rationnel pour l'insertion du tram.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



« Aménagement faubourg de Pierre difficile et décrié par à les riverains. »

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Les emprises généreuses sur les boulevards Clemenceau, Poincaré, rue de Wissembourg, avenue des Vosges (30m : une emprise comparable à la rue de la Paix), permettraient d'accueillir le tramway ainsi que l'ensemble des modes de déplacement (aménagements cyclables, stationnement, trottoirs confortables et voies de circulation) de manière qualitative.

Le passage par la rue du Faubourg de Pierre permettrait d'assurer la liaison Gare-Université.

Les trois variantes de tracé tramway traversent des secteurs d'intérêt patrimonial fort protégé par l'UNESCO. Le passage du tramway offrirait une opportunité de mettre en valeur ce patrimoine.

- La proposition d'insertion du tramway par les quais consisterait en la création d'une zone piétonne, afin de laisser une place prépondérante à la promenade, et ainsi valoriser d'avantage le patrimoine des quais ;
- Dans le cas d'un passage du tramway par l'avenue des Vosges, la mise en valeur du patrimoine bâti serait recherchée par la diminution de la place de la voiture sur les trottoirs.

Les études d'insertion prévues dans le cadre de la phase d'avant-projet permettraient d'étudier finement les meilleures solutions d'organisation de l'espace public.

## d. Les impacts sur le plan de circulation et les reports de flux des variantes C1, C2 et C3

*Une variante C1 questionnée pour son impact sur les conditions de circulation des grands axes*

Les impacts sur la circulation générale liés au passage du tramway sur l'avenue des Vosges interrogent beaucoup et expliquent le nombre important d'avis défavorables à la variante C1.

De nombreux contributeurs ont exprimé leur crainte de voir les embouteillages s'aggraver dans le centre-ville à cause des ralentissements et itinéraires rallongés. Pour beaucoup de conducteurs n'ayant pas d'autres moyens de transport pour aller travailler ou transporter leur famille, l'avenue des Vosges empruntée par la variante C1 constitue un axe central et indispensable dans le quotidien des strasbourgeois, permettant notamment l'accès à l'autoroute, et où il convient de maintenir une liaison routière forte. Plusieurs contributeurs ont également dénoncé le report de trafic inadapté qui serait engendré sur les petites rues avoisinantes des grands axes en cas de circulation difficile.

Néanmoins, certains contributeurs ont aussi mis en avant un besoin de réduire la circulation avenue des Vosges et d'apaiser le trafic grâce à l'insertion du tramway.

« Pour les riverains, il sera très difficile de se rendre au travail, de faire les courses, d'emmener les enfants à l'école. En effet, c'est souvent la proximité avec l'autoroute qui fait que nous nous installons dans ce quartier. »

« Les voies parallèles seront aussi bondées pour pallier aux bouchons de l'axe des Vosges. »

68

« Cela va désengorger l'avenue des Vosges de son trafic qui en fait une avenue peu humaine/agréable »

*La variante C2 moins pénalisante pour les conditions de circulation en centre-ville*

La variante C2 a fait l'objet de plusieurs avis favorables car l'insertion urbaine du tramway sur cet itinéraire semble avoir moins d'impact sur les conditions de circulation des habitants du quartier. Le trafic plus faible engendrerait moins de circulation détournée sur les axes environnants.

Certains contributeurs ont néanmoins émis des réserves pour la variante C2 pointant de probables problèmes de congestion ou bien ils craignent que la circulation des véhicules d'urgence soit impactée.

*La variante C3 écartée pour son impact sur les conditions de circulation des grands axes*

Comme la variante C1, la variante C3 est interrogée pour ses impacts de circulation sur les grands axes, le boulevard Clemenceau par exemple. Des temps de parcours allongés et un trafic plus important sont également redoutés. La congestion des petites ruelles adjacentes, qui ne se prêtent pas à la circulation à double sens, avec des voitures ou des véhicules de livraison, est relevée par certains contributeurs.

À contrario, des contributeurs estiment que l'itinéraire de la variante C3 pourrait préserver la dynamique de circulation sur l'avenue des Vosges ou même entraîner une réduction du trafic, et donc réduire les difficultés de circulation préexistantes.

« Réduire encore les voies de circulation de ce triangle (Vosges, Clemenceau, Jacques Preis) formerai in fine un trafic avec un entonnoir dans ce triangle qui est déjà saturé aux heures de pointe »

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg:

- Le renforcement du réseau de tramway s'inscrit dans un projet de territoire qui a pour ambition d'élargir le centre-ville au-delà de l'ellipse insulaire vers les boulevards Nord et Est et l'étendre aux secteurs de la Neustadt, dont l'Axe Impérial (égalité et inclusion sociale), en y intégrant les grands équipements d'agglomération (Gare, Halles, parcs centraux, place de Haguenau, place de la République, Contades) et en s'inspirant du fonctionnement de cœur de ville (apaisement). Il permettrait également de valoriser l'important patrimoine de la Neustadt et de raccrocher la ceinture verte. Pour ces raisons, il serait proposé un aménagement des espaces publics proche de celui du cœur de ville (apaisement) favorable aux mobilités douces.
- Le projet tramway s'accompagnerait d'une refonte en profondeur du plan de circulation sur les axes concernés par son insertion. Il s'agirait de veiller à la maîtrise des reports de trafic dans les quartiers en maintenant les fonctions de desserte riveraines. Différentes solutions de plans de circulation mis en place dans le cadre du projet tram seraient étudiées au stade avant-projet. Une évaluation des impacts circulatoires serait réalisée et intégrée au dossier d'enquête publique.

69



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## e. L'impact sur le stationnement des variantes C1, C2 et C3

### Des besoins en stationnement riverains mis en avant sur la variante C1

La variante C1 a fait l'objet de nombreux avis défavorables concernant les places de stationnement supprimées. Pour les riverains de l'avenue des Vosges notamment, le nombre de place est déjà insuffisant et le maintien de stationnement sur la voirie est indispensable pour les habitants, en particulier les familles, alors que peu de parkings privés existent dans le quartier. La réduction de l'offre stationnement pourrait également impacter l'accessibilité des commerces, services, entreprises, activités libérales et les personnes qui ne disposent pas d'autres solutions que la voiture pour se rendre à leur travail.

Pour certains contributeurs, la variante C1 supprimerait moins de place de stationnement que la variante C2 et permettrait une meilleure prise en compte des personnes à mobilité réduite, notamment en conservant la possibilité de maintenir des places sur un côté de l'avenue des Vosges.

Les participants s'interrogent sur les mesures de compensation qui seraient prévues dans le cadre du projet, notamment le dispositif envisagé pour les résidents.

---

*« Le nombre de places de parking supprimé sera énorme est risque de gêner bon nombre de famille qui risquerait de quitter la ville. »*

---

### La variante C2 jugée moins impactante pour le stationnement

Beaucoup de contributeurs estiment que la variante C2 est la moins impactante vis-à-vis de l'offre de stationnement dans le quartier.

D'autres participants dénoncent l'impact sur le stationnement de la variante C2 et notamment ses impacts sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées, des livraisons s'il n'y a pas de dépose minute possible.

---

*« Sur les quais, il n'y aurait pas d'espace de dépose minute et livraisons en dehors de la plateforme tramway. »*

---

### La suppression de stationnement riverains contestée dans la variante C3

La variante C3 fait l'objet d'avis uniquement défavorables au sujet du stationnement. Il est estimé que la suppression des places rendrait difficile le quotidien des riverains qui ne disposent d'aucun parking. Les impacts sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées, des livraisons s'il n'y a pas de dépose minute possible sur les quais est également perçu négativement.

---

*« Là où la circulation serait interdite (quais Sturm et Finkmatt, voire Kléber ; solution 2 pour le Faubourg de Pierre), les personnes à mobilité réduite ne pourraient plus*

70

*avoir de visites du personnel médical (infirmier...), et ne pourraient plus être emmenées chez un kiné, chez un spécialiste... »*

### > Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg:

Un parking de compensation du stationnement perdu sur voirie sera prévu dans le cadre du projet : son emplacement est envisagé à proximité de la place de Haguenau et de la rue Jacques Kablé. La capacité estimée serait d'au moins 300 places. Il s'agirait d'un parking public de proximité. Les résidents pourraient éventuellement s'y stationner au moyen d'une tarification particulière.

Quelle que soit la variante, les solutions d'insertion proposées maintiendraient la possibilité d'organiser, de manière ponctuelle, les livraisons, la dépose minute ou le stationnement des personnes en situation de handicap.

## f. L'articulation avec les modes actifs des variantes C1, C2 et C3

### La variante C1 améliore l'intégration des modes actifs

L'intégration des modes actifs dans la variante C1 est perçue favorablement par les contributeurs. Le besoin d'intégrer une véritable piste cyclable sur l'avenue des Vosges est évoqué pour solutionner l'aménagement actuel jugé trop dangereux et donc peu emprunté. Plusieurs contributeurs s'accordent pour dire qu'il y a besoin de plus d'espaces pour les modes actifs sur les grands axes, notamment au bénéfice d'itinéraires cyclables plus confortables, de terrasses et de vitrines commerciales.

---

*« Les cyclistes qui empruntent actuellement l'Avenue des Vosges ne sont pas en sécurité, ce qui serait corrigé dans le cas de cette variante. »*

---

*L'avenue des Vosges a besoin d'être refaite afin d'assurer la sécurité des cyclistes - la piste cyclable actuelle étant très dangereuse !*

---

### La variante C2 nuit aux modes actifs actuellement bien intégrés

Plusieurs contributeurs rejettent la suppression des pistes cyclables sur les quais où les modes actifs sont perçus comme bien intégrés. Pour certains, les quais sont plus adaptés à la promenade et aux déplacements doux qu'au passage du tramway.

Quelques avis ont au contraire souligné que la variante C2 apporterait un apaisement des quais pour créer des espaces plus agréables et sécurisant pour les promenades autour de la ville.

---

*« Le quai Sturm est bordé d'arbres magnifiques et est une promenade très prisée des Strasbourgeois. »*

---

71

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



*Les quais plus adaptés à la promenade dans la variante C3*

Les contributeurs au sujet de la variante C3 ont unanimement évoqué que les quais du canal du Faux-Rempart étaient plus adaptés à la promenade.

*« C'est un lieu de promenade agréable, un petit coin de sérénité dans le stress de la ville qui n'a nullement besoin de se faire défigurer par le tram... »*

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Les solutions d'insertion proposées pour les différents tracés offriraient une place importante pour les modes actifs, intégrant des trottoirs et pistes cyclables de dimension confortables. Les continuités avec les aménagements cyclables existants seraient traitées avec soin dans le cadre du projet afin de favoriser l'usage du vélo et de la marche à pied.

g. Les impacts sur le cadre de vie et les nuisances des variantes C1, C2 et C3

*Le passage par les quais ou très proches des immeubles dans les variantes C2 et C3 jugé très impactant sur le cadre de vie de la Neustadt*

Pour plusieurs contributeurs, le tramway sur les quais impacte fortement le cadre urbain et son environnement classé patrimoine mondial de l'UNESCO qui se trouverait « défiguré ». Certains craignent un déclassement de la liste UNESCO et un impact sur l'attractivité de la ville, ainsi qu'une détérioration des vieux marronniers qui bordent les quais.

D'après les contributeurs, le cadre de vie du quartier Neustadt serait nettement dégradé, notamment par le passage du tramway à environ 2 mètres des immeubles (quais Finkmatt et Sturm, mais aussi boulevard Clemenceau pour la C3). Cet aménagement entraverait l'accès et la desserte des bâtiments, constituerait une gêne pour les piétons et leur sécurité et nécessiterait dans certains cas de franchir la plateforme pour accéder aux immeubles en voiture. Plusieurs habitants craignent également les vibrations liées au tramway et leurs impacts sur la structure des immeubles anciens du quartier.

*« Je trouve que ce serait un non-sens de détruire ces endroits pleins de charme, avec l'III, les arbres centenaires, l'architecture de certains immeubles et certaines maisons. C'est un lieu de promenade agréable, un petit coin de sérénité dans le stress de la ville qui n'a nullement besoin de se faire défigurer par le tram... »*

*« Il serait en effet dommage de dénaturer les quais de Strasbourg en y introduisant le tram »*

*« Pour accéder à leurs entrées cochères, des riverains devraient franchir la plateforme tramway. »*

72

*« Trop grande proximité de la voie de tramway par rapport au trottoir : Cette implantation présenterait un risque accru pour les piétons, ce d'autant plus qu'il conviendrait de traverser les voies pour entrer ou sortir de chez soi. »*

*Une importante opposition aux nuisances et impacts de la variante C3 sur le cadre de vie*

Les impacts sur le cadre de vie des quartiers desservis par la variante C3 ont fait l'objet d'une majorité d'avis défavorables, qui comprend ceux exprimés au sujet du passage par les quais décrits dans le paragraphe précédent.

Certains contributeurs décrivent le boulevard Clemenceau comme apaisé pour les habitants et les modes actifs, très plaisant avec son patrimoine bâti et ses arbres. Ils craignent que l'insertion du tramway détériore ce cadre de vie et soit source de nuisance (bruit, vibrations).

Des riverains du boulevard Clemenceau expliquent aussi qu'ils ont déjà subi les nuisances du BHNS H mis en place après de longs et coûteux travaux.

Quelques avis portent spécifiquement sur le faubourg de Pierre en expliquant que ce dernier a déjà fait l'objet d'un réaménagement réussi et que l'insertion du tramway y serait difficilement acceptable par les riverains.

Des avis favorables vis-à-vis des impacts du tramway sur le cadre de vie de la variante C3 ont été émis en nombre limité. Des contributeurs expliquent que les nuisances du tramway sur les quais ou le boulevard Clemenceau, qualifiés de peu denses, toucheront moins de personnes, ou encore que l'itinéraire de la variante C3 serait plus respectueux de la quiétude des habitants des petits axes (5 avis). Pour d'autres, le faubourg de Pierre est mal aménagé et nécessite d'être refait en améliorant l'accessibilité avec le tramway.

*« Faire circuler le tramway boulevard Clemenceau serait dommageable pour la ville et surtout pour le magnifique boulevard. »*

*« Le boulevard Clémenceau est aujourd'hui un lieu de mixité parfait avec : une superbe voie de bus et de vélo mais aussi des places de parking et une circulation fluide. Remplacer les places de parking par un tram ne ferait qu'embêter les riverains et générerait des tensions évidentes, alors qu'aujourd'hui l'équilibre est vraiment parfait. »*

*Des avis divisés sur les impacts de la variante C2*

Le passage par les quais (voir paragraphe plus haut) concerne la majeure partie des avis défavorables vis-à-vis de cette variante. Certains contributeurs se sont également exprimés sur le passage par la rue de Wissembourg, trop étroite et dont la tranquillité doit être respectée en évitant le passage du tramway.

Les avis en faveur des impacts de la variante C2 précisent qu'il s'agirait du tracé avec une gêne minimum pour les riverains et qui éviterait le mieux la dispersion de la circulation, du bruit et de la pollution sur toutes les ruelles du quartier de l'avenue des Vosges / Contades.

73

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Certains contributeurs ont également déclaré que la piétonisation des quais offrirait de bonnes perspectives pour le développement des commerces, dans la continuité de l'aménagement du quai des Bateliers.

> Réponse EMS :

- Les solutions d'insertion dans lesquelles la plateforme tramway serait directement au contact du trottoir permettraient toutes un écartement du tramway des façades d'au moins 4 mètres, afin de permettre la dépose minute en cas de livraisons, l'accès aux pompiers et véhicules de déménagement et de garantir la sécurité des déplacements à pied.

*Une variante C1 remise en cause pour ses impacts sur le cadre de vie*

La variante C1 est aussi commentée avec une majorité d'avis défavorables. Les participants expliquent que la dégradation des conditions de circulation dans le centre-ville liée au passage du tramway générerait davantage de pollution. La hausse du trafic pourrait également être dangereuse pour les piétons et en particulier les enfants. La dégradation du cadre de vie, notamment la tranquillité du quartier et ses qualités architecturales, pourrait conduire à une perte d'attractivité du quartier.

Les habitants du quartier déclarent déjà subir les nuisances liées à la réduction de la capacité de l'avenue des Vosges pour la création de pistes cyclables qui engendrent déjà des difficultés de circulation.

À l'inverse, quelques contributeurs ont déclaré que l'avenue des Vosges bénéficierait positivement d'une requalification liée au tramway visant à réduire les nuisances et valoriser le secteur patrimonial de la Neustadt. Le tracé C1 répondrait à l'objectif d'extension du centre-ville vers la Neustadt et améliorerait le cadre de vie.

*« Cela va considérablement dénaturer le paysage. »*

*« La sécurité de nos enfants ne serait plus assurée et les embouteillages créés impliqueraient une augmentation des prises de risque, une augmentation des incivilités et surtout une augmentation de la pollution sonore et atmosphérique. »*

*« La variante C1 (avenue des Vosges) entraînerait à mon sens beaucoup de circulations dans les petites ruelles de la Neustadt, si belles, et qui en souffriraient de par leur trafic et leur pollution, ce qui ferait perdre l'attraction certaine pour ces quartiers historiques de la ville. »*

h. Les impacts sur le patrimoine végétal et l'environnement des variantes C1, C2 et C3

*La variante C1 protégerait davantage les arbres existants*

La variante C1 a fait l'objet de plusieurs avis favorables sur la conservation des arbres permise par son insertion et le fait qu'elle semble plus vertueuse pour défendre l'environnement en ville.

74

Certains participants ont souligné le besoin de protéger les arbres existants rue de Wissembourg dans le cadre de travaux liés à l'insertion du tramway.

*« [La variante C1] me paraît être la plus vertueuse au niveau de la défense de l'environnement. »*

*Des inquiétudes concernant la préservation des arbres aux abords des variantes C2 et C3*

Les arbres à abattre ou qui risquent d'être abimés par les aménagements du tramway ont conduit à l'expression de plusieurs avis défavorables pour les variantes C2 et C3.

*« La présence des arbres serait mise à mal par les variantes C2 et C3, principalement au niveau des quais, les racines pouvant être fragilisées par les travaux. »*

> Réponse Eurométropole de Strasbourg :

- Le projet s'attacherait à préserver les arbres d'alignement existants. De ce fait, il convient d'éloigner au maximum la plateforme tramway des racines afin de ne pas trop les fragiliser. Des précautions particulières devraient être prises dans le cadre des travaux.

## 4.5 Les thématiques transversales

a. L'évaluation des nuisances sonores et des vibrations

En centre-ville de Strasbourg, toutes les variantes ont fait l'objet d'avis défavorables quant aux nuisances liées à la circulation du tramway, notamment le bruit et les vibrations.

Plusieurs participants ont relevé un avantage pour les bus électriques, beaucoup plus silencieux que le tramway.

Les habitants des immeubles anciens (Neustadt) craignent quant à eux que les vibrations du tramway fragilisent les constructions.

*« Nous sommes également inquiets des nuisances sonores occasionnées par les travaux, de la pollution visuelle du tramway, des vibrations accentuées par la proximité des rails, alors que nous percevons déjà le passage des bus dans nos appartements. »*

75

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



>Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg:

## Concernant les vibrations :

Les vibrations transmises par un système tramway au milieu extérieur de la plateforme s'affaiblissent en fonction de la distance de celles-ci avec les immeubles avoisinants, si elles ne sont pas conduites directement par un transmetteur dans la chaussée (conduites, ouvrages enterrés inconnus ou non désensibilisés...). Les systèmes de fixation des rails peuvent également être adaptés pour un affaiblissement maximum.

Dans le cadre de la mise en œuvre de plateforme tramway, il est procédé préalablement aux dévoiements des réseaux préexistants sous la future plateforme, afin qu'une intervention de maintenance ou de dépannage puisse être effectuée ultérieurement sans couper l'exploitation des réseaux de tramway pour cela. Ce dévoiement des réseaux a également un rôle bénéfique dans l'affaiblissement des transmissions des vibrations dans la mesure où il permet de déplacer les conduites ou ouvrages enterrés qui auraient été à même de conduire les vibrations dans le sol vers les immeubles.

Certaines chaussées anciennes peuvent comporter du béton en tant que « couche de forme » (la structure entre le sol et le revêtement de la chaussée). De telles chaussées peuvent transmettre des vibrations. La mise en œuvre d'une plateforme tramway est l'occasion de reprendre les chaussées empruntées et de réduire au maximum la transmission des vibrations aux bâtiments.

**Concernant les nuisances sonores** souvent redoutées lors de la mise en œuvre de systèmes de tramway, les études seraient conduites de la manière suivante :

Avant le démarrage des travaux du projet, une simulation du référentiel de bruit existant serait effectuée, en relevant des mesures ponctuelles durant quelques jours. Ceci aurait pour but de déterminer les niveaux de bruit moyens à 2m en avant des façades, préexistant avant la réalisation du projet. Ces niveaux de bruits permettraient de déterminer la « zone d'ambiance sonore préexistante ».

Les niveaux de bruit après la réalisation du projet seraient ensuite simulés. Des indicateurs de maximum seraient calculés, ce qui permettrait de prévoir la réalisation des travaux sans mesures compensatoires particulières (le cas général) ou, le cas échéant, d'intégrer d'éventuelles mesures compensatoires.

Des mesures de bruit seraient réalisées en phase exploitation après la mise en service du projet pour confirmer/infirmer les simulations. En cas de problème, des mesures compensatoires d'isolation phonique seraient envisagées (cas rare mais toujours possible).

Par ailleurs, du fait de la circulation importante actuelle des véhicules de l'ordre de 15.000 à 20.000 véhicules par jour, les niveaux de bruit émis par un système tramway seul seraient vraisemblablement en deçà de ceux préexistants. La mise en œuvre du projet pourrait apporter une réduction significative de la circulation automobile et donc les niveaux de bruit résiduels et l'ambiance sonore résultante totale serait vraisemblablement inférieure à celle préexistante avant travaux.

Pour autant, s'agissant de moyennes, la « signature sonore » ressentie devrait vraisemblablement être modifiée et il est possible qu'une courte période d'acclimatation soit nécessaire durant les premiers temps de la mise en service du projet pour ne pas ressentir une possible gêne transitoire, non quantifiable mathématiquement.

## b. Coût des infrastructures et d'exploitation

*Les variantes N1 et N3, plus économiques et rapides à mettre en place*

De nombreux avis favorables aux variantes N1 et N3 ont été sensibles à leur coût réduit. Par ailleurs, leurs itinéraires rectilignes, et, dans le cas de N1, sur un axe large, permettraient une mise en œuvre plus rapide et moins contraignante que la variante N2.

---

*« [La variante N1] coûte moins chère et la plus facile à mettre en place semble être la meilleure proposition. »*

---

*« La variante N3 sur la Route de Bischwiller demeure la plus simple, la plus efficace et de loin la moins chère. »*

---

*La variante N2, plus onéreuse et longue à réaliser*

À l'opposé des variantes N1 et N3, la variante N2 serait réalisée sur des axes plus contraints, et avec un itinéraire plus long et plus compliqué, augmentant les coûts et les durées de travaux, ce à quoi de nombreux avis sont défavorables.

L'association Montramjtiens et une partie des avis exprimés contre la variante N2 justifient cette position par la nécessité de construction d'un ouvrage d'art conséquent qui implique un coût important supplémentaire pour ce tracé et le fait qu'il serait plus long à réaliser également : le nouveau pont au sud du pont « Lauterbourg » existant devrait accueillir deux voies et un quai central de station. Le passage de la voie ferrée nécessiterait la construction d'un ouvrage d'art de 12 m de large et de 100 m de long, puisqu'il enjambe la rue de Lattre de Tassigny et l'emprise ferroviaire de 8 voies. Cela demanderait également la construction de murs de soutènement de plus de 7 m de haut.

---

*« Au regard du surcoût de la version N2, estimée à près de 90 M€, par rapport à la version N1, on peut se demander s'il n'est pas possible d'atteindre les mêmes objectifs par des choix différents et pour beaucoup moins onéreux. Il faut notamment remarquer que le coût de réalisation de la version N2 est obéré par le coût pharamineux de l'ouvrage au-dessus des voies ferrées et de la rue de Lattre de Tassigny dans le prolongement de la rue de Lauterbourg »*

---

*En centre-ville de Strasbourg, la variante C1 est perçue comme la moins onéreuse des 3 propositions*

Il a été reproché aux variantes C2 et C3 d'être plus coûteuses ou trop coûteuses vis-à-vis de la faible plus-value apportée aux usagers.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Au Nord, le coût d'investissement est à considérer au regard des populations desservies

Certains participants indiquent que la variante N2 est moins couteuse que la N1 si l'on rapporte le linéaire d'infrastructures aux populations effectivement desservies.

« Le coût de ce projet [C3] est très élevé par rapport aux autres »

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg:

Les lignes de tramway projetées ne sont pas réservées exclusivement aux habitants potentiellement nouvellement desservis. Les déplacements d'une commune à l'autre de l'Eurométropole sont également envisagés ainsi que la desserte des équipements publics nouvellement offerte. Néanmoins, le coût des variantes proposées au Nord comme au centre est une fonction directe du linéaire d'infrastructure tramway auxquels sont ajoutés les éventuels franchissement de « points durs » (voies ferrées, cours d'eau...).

Sur les secteurs de Schiltigheim et Bischheim traversés par le projet :

La variante N1 desservirait 22 300 habitants sur une longueur de 3 kms, soit 7 433 ha/km.

La variante N2 desservirait 31 100 habitants sur une longueur de 3,8 kms, soit 8 184 ha/km.

La variante N3 desservirait 23 700 habitants sur une longueur de 3,1 kms, soit 7 645 ha/km.

Sur les secteurs de Strasbourg traversés par le projet :

La variante C1 desservirait 33 450 habitants sur une longueur de 1,8 kms, soit 18 583 ha/km.

La variante C2 desservirait 45 200 habitants sur une longueur de 2,2 kms, soit 20 545 ha/km.

La variante C3 desservirait 53 200 habitants sur une longueur de 3 kms, soit 17 733 ha/km.

Les ratios de desserte par km sont relativement stables au Nord et au centre avec des ordres de grandeur différents.

En introduisant la notion de population nouvellement desservie au centre, les ratios de la variante C1 sont plus élevés au nombre d'habitant/km.

La variante C1 desservirait 5 800 habitants actuellement non desservis sur une longueur de 1,8 kms, soit 3 222 ha/km.

La variante C2 desservirait 5 400 habitants actuellement non desservis sur une longueur de 2,2 kms, soit 2 454 ha/km.

La variante C3 desservirait 5 700 habitants actuellement non desservis sur une longueur de 3 kms, soit 1 900 ha/km.

78

Ces ratios, nettement inférieurs au centre par rapport au Nord vis-à-vis de la population nouvellement desservie s'expliquent par le fait que le besoin d'une fonction supplémentaire de transit des voyageurs Gare/Wacken et Gare/Université serait offerte par ce projet d'intérêt métropolitain.

Si l'on considère le nombre d'habitants nouvellement desservis, la variante C1 semble offrir les ratios les plus efficaces.

## c. Les impacts sur le foncier

Dans les cas d'insertions difficiles du projet (au Nord notamment), plusieurs participants s'inquiètent de voir leur habitation soumise à une expropriation/démolition.

Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

- Les études d'approfondissement du projet s'attacheraient à limiter au maximum les acquisitions foncières, pour des terrains non surbâties et à limiter au maximum - voire ne le nécessiter en aucune façon si possible - des acquisitions foncières surbâties en vue de démolitions.
- Si les études montraient que des démolitions (les plus limitées possibles) devaient néanmoins être envisagées, les acquisitions seraient engagées par voie amiable de préférence ou par voie d'expropriation en dernier recours.
- Le processus à mettre en œuvre pour permettre ces expropriations éventuelles serait un processus itératif entre l'approbation du choix d'une variante par le conseil d'Eurométropole et l'obtention d'une déclaration d'utilité publique délivrée par la préfecture du Bas-Rhin. Les études approfondies constitueraient l'occasion de déterminer toutes les solutions possibles qui permettraient de ne pas démolir d'immeubles existants et une enquête publique serait diligentée par le tribunal administratif de Strasbourg, ce qui donnerait l'occasion au public de s'exprimer auprès d'une commission d'enquête indépendante et d'explicitier son opposition, le cas échéant.

## d. La qualité de l'air

Quel impact sur la qualité de l'air avec l'arrivée du projet ?

Réponse Eurométropole de Strasbourg :

- Les études environnementales permettraient d'évaluer les incidences du projet en matière de qualité de l'air. Un état initial et projeté de ces impacts serait étudié, basé en grande partie sur les prévisions de trafic des véhicules sur les différents axes.

79

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 5 LES ENSEIGNEMENTS DE LA PREMIERE PHASE DE CONCERTATION

L'Eurométropole de Strasbourg retient comme principaux éléments exprimés lors de la première phase de concertation :

- Une adhésion générale en faveur du projet de transport structurant qui viendrait désenclaver le Nord de l'EMS et relier au réseau de transport public structurant un bassin de vie en fort développement. Cette adhésion s'est traduite au travers d'une forte mobilisation de la population, des acteurs et élus du territoire pendant la concertation ;
- Des avis contrastés concernant les aménagements urbains, notamment le choix du site d'implantation du terminus et d'un éventuel P+R au nord. Le souhait des riverains d'être associés aux réflexions ultérieures à travers des échanges continus avec l'Eurométropole de Strasbourg et une information régulière sur les études qui seront menées.
- Le souhait que le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim participe à l'embellissement, la valorisation et la requalification urbaine du territoire, ainsi qu'à l'apaisement de la circulation ;
- Un mode tramway soutenu et apprécié pour son confort et sa qualité de service, malgré quelques remarques portant sur l'intérêt de réaliser un tram-train ou un bus à haut niveau de service ;
- Des demandes d'optimisation du réseau actuel et sa réorganisation prochaine ;
- Des inquiétudes sur les nuisances en phase travaux et lors de la mise en service du tramway ;
- Des inquiétudes subsistent sur les conditions de circulation et de stationnement, durant les travaux et à terme ;
- Un accueil positif des différentes actions mises en œuvre pour la concertation sur le projet de développement du réseau de tramway et des demandes de poursuivre le dialogue avec les acteurs du territoire et d'informer la population sur l'avancée du projet.

### 5.1 Les tracés de desserte des communes situées au nord de l'EMS

Parmi les trois variantes proposées pour desservir le nord de l'Eurométropole de Strasbourg,

- Une majorité des remarques émises favorablement à la variante N1 portait sur son itinéraire direct et rapide depuis l'ouest de Schiltigheim, le quartier des Écrivains et le projet de P+R Nord, ainsi que sur sa desserte de secteurs très denses qui accompagneraient la reconversion des friches industrielles le long du tracé et la desserte d'équipements structurants. Enfin, il est souligné que cette variante permettrait d'équilibrer la desserte des communes situées au nord de l'EMS, une ligne de tramway existant déjà à Schiltigheim Est ;

80

- Une majorité des avis en faveur de la variante N2 s'est porté sur sa desserte fine au sein de la commune de Schiltigheim et ses effets bénéfiques en termes de liaison entre les secteurs Est et Ouest (actuellement éloignés par les coupures urbaines). La desserte du centre-ville et de la gare ferroviaire de Schiltigheim/Bischheim pour en faire un véritable pôle d'échanges multimodal est également soulignée pour cette variante. Néanmoins, le « cabotage » qui serait effectué par la variante N2 et son temps de parcours allongé depuis le nord, ainsi que son insertion urbaine qui nécessiteraient des acquisitions foncières et la suppression de jardins rue de Lauterbourg constituent des thèmes qui jouent fortement en défaveur de la variante, tout comme les coûts et délais de réalisation. Enfin, des inquiétudes sur les conditions de circulation route de Bischwiller ont également été exprimées.

Qu'il s'agisse de la variante N1 ou de la variante N2 :

- Le prolongement à plus long terme du tramway vers les communes et zones commerciales plus au nord : Hœnheim, Souffelweyersheim, Mundolsheim et Vendenheim constitue une opportunité exprimée par une très large majorité de participants ;
- L'emplacement pressenti pour un P+R Nord a fait l'objet de plusieurs contestations et propositions de délocalisation. Les participants sollicitent la recherche d'un autre emplacement pour un P+R (dont la fonctionnalité même n'est pas remise en cause) en raison des démolitions de maisons et des suppressions de jardins envisagés ;
- Les propositions de variantes de tracés ou de développement d'une halte ferroviaire à Trois-Épis font l'objet d'une réponse dans le chapitre 3.2. (réponses EMS aux propositions) ;
- Comparativement aux deux autres variantes, le nombre d'avis exprimés sur la variante N3 est faible. Ceux-ci sont très partagés entre les avis négatifs qui pointent ses fortes contraintes d'insertion urbaine et les avis positifs qui défendent la desserte des centres-villes des communes du nord et l'apaisement du trafic route Bischwiller.

>> Les inquiétudes et problématiques soulevées par les participants à la concertation seront bien pris en compte. L'Eurométropole de Strasbourg s'engage à apporter des éléments de réponses, sur :

- La localisation du terminus Nord et d'un P+R (pour les variantes V1 et V2) ;
- L'apaisement simultané du trafic et la sécurité des usagers sur la route du Général de Gaulle et la route de Bischwiller ;
- La requalification parallèle de la route du Général de Gaulle et la route de Bischwiller avec la prise en compte des modes actifs ;
- Le traitement des liaisons Est-Ouest à travers le réseau bus et les itinéraires modes actifs ;
- Des liaisons améliorées avec le pôle d'échanges multimodal de Bischheim-Schiltigheim.

### 5.2 Les tracés de liaison dans le centre-ville de Strasbourg

Parmi les trois variantes de la partie centre de Strasbourg, les variantes C1 et C2 ont davantage fait l'objet d'expressions et d'échanges que la variante C3. Cette dernière enregistre de nombreux avis défavorables et semble avoir moins retenu l'attention des contributeurs.

- La variante C1 a fait l'objet d'avis très partagés. Son tracé via les grands boulevards du centre-ville qui permettrait de requalifier l'avenue des Vosges tout en préservant la tranquillité/le

81

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



patrimoine des quais, son schéma d'exploitation simple et direct, tout en évitant les nœuds du réseau tramway déjà proches de la saturation sont très appréciés. Des avis contraires se sont également exprimés et ont fait part de leurs inquiétudes. En effet, certains participants craignent que le tramway sur les grands boulevards vienne fortement dégrader la circulation et supprime trop de stationnement pour les riverains dans un quartier où l'offre (garage et voirie) semble déjà insuffisante. De même, les nuisances et la pollution sont largement redoutées et relayées ;

- La variante C2 est appréciée car elle semble engendrer moins d'impacts (circulation, stationnement, cadre de vie, patrimoine bâti) et de nuisances pour les populations de la Neustadt. En revanche, les participants qui ne sont pas favorables à la variante C2 mettent en avant plusieurs aspects : son itinéraire par les quais qui risquerait de dégrader le paysage/patrimoine et nuire à la tranquillité (du fait de son association avec les modes actifs) et aux accès des riverains, et son risque de doublon avec les lignes de tramway déjà existantes.
- Les avis défavorables à la variante C3 sont plus nombreux que les avis favorables. Les participants qui ont exprimé un avis défavorable à la variante C3, considèrent le niveau de desserte actuel suffisant, compte-tenu de la ligne H. Son itinéraire via le faubourg de Pierre et les quais compliquerait son insertion. Elle est qualifiée de trop contraignante. Elle est interrogée pour ses impacts de circulation sur les grands axes ; *a contrario*, des contributeurs estiment qu'elle pourrait préserver la dynamique de circulation sur l'avenue des Vosges.

Les propositions de variantes de tracés alternatives font l'objet d'une réponse dans le chapitre 3.2, paragraphe d.

>> Les inquiétudes et problématiques soulevées par les participants à la concertation seront bien prises en compte. L'Eurométropole de Strasbourg s'engage à apporter des éléments de réponses, sur :

- Le schéma d'exploitation du réseau tramway et la restructuration du réseau bus associé ;
- L'offre de stationnement en centre-ville sur voirie et dans le projet de parking (parking public de proximité intégrant un dispositif de stationnement pour les résidents) ;
- Les modifications de trafic et les impacts sur les différentes voies du centre-ville ;
- La cohabitation avec le mode tramway et comment atténuer ses nuisances éventuelles ;
- Le projet urbain de la place de Haguenau et ses impacts sur les circulations tous modes ;

La qualité des conditions d'insertion sur les axes empruntés par le tramway tout en maintenant une nécessaire cohérence des fonctionnalités au sein des quartiers traversés.

## Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

### BILAN DE LA DEUXIEME PHASE DE LA CONCERTATION

**CONCERTATION du 29 mars au 6 juillet 2023**

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## SOMMAIRE

### Table des matières

<b>1</b>	<b>MISE EN ŒUVRE ET RESPECT DES MODALITES DE LA CONCERTATION</b>	<b>85</b>
1.1	Communications diffusées dans la presse locale ainsi que par voie d’affichage à proximité du projet	86
a.	Une conférence de presse	86
b.	Des publications	86
c.	Une information individuelle et spécifique pour le projet vis-à-vis des habitants	86
d.	Une campagne d’affichage	87
e.	MUPI JUNIOR	87
f.	Arceaux	87
1.2	Utilisation du site internet de l’Eurométropole de Strasbourg	87
1.3	Les supports de présentation et d’information détaillée concernant le projet	88
a.	Plaquette d’information présentant le projet	88
b.	Expositions	88
1.4	Les temps de rencontre et d’échange	88
a.	Permanences	89
b.	Réunions/ateliers	89
c.	Démarche « Croque ta ville »	90
<b>2</b>	<b>NIVEAU DE PARTICIPATION DU PUBLIC</b>	<b>91</b>
<b>3</b>	<b>PLAQUETTE DU BILAN DE LA CONCERTATION (29 MARS AU 6 JUILLET 2023)</b>	<b>92</b>
<b>4</b>	<b>LES ENRICHISSEMENTS DU PLAN D’ACCESSIBILITE GRACE A LA CONCERTATION DU 29 MARS AU 6 JUILLET 2023</b>	<b>124</b>
<b>5</b>	<b>LES ENRICHISSEMENTS DU PROGRAMME D’AMÉNAGEMENT DES PARCS ET PLACES</b>	<b>129</b>
<b>6</b>	<b>LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION</b>	<b>138</b>

## 1 MISE EN ŒUVRE ET RESPECT DES MODALITES DE LA CONCERTATION

Le Conseil de l’Eurométropole de Strasbourg, réuni dans sa séance du 17 décembre 2021, a approuvé le bilan de la concertation publique réglementaire, dont le choix du tracé du projet (variantes N1 et C1), ainsi que le programme des études d’avant-projet. Il a, par la même occasion, engagé une phase de concertation complémentaire avec le public.

Compte tenu des enjeux attachés au projet, l’Eurométropole de Strasbourg a en effet fait le choix de poursuivre le dialogue avec le public concomitamment à l’avancement des études de manière à enrichir ses dernières au fur et à mesure en procédant de manière itérative.

Pour ce faire, l’Eurométropole a choisi d’ouvrir une phase de concertation complémentaire avec le public, au regard des objectifs du projet déjà délibérés le 7 mai 2021 et des objectifs complémentaires d’approfondissement des thématiques suivantes du projet :

- le positionnement et le fonctionnement du futur terminus Nord du projet ;
- l’aménagement de la route de Bischwiller au profit de l’extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité historique de Schiltigheim ;
- l’aménagement de la place de Haguenau ;
- l’aménagement de l’avenue des Vosges et ses implications sur l’accessibilité automobile ;
- l’aménagement du secteur de la Place de la Gare ;

Les modalités de cette phase complémentaire de concertation ont été défini, dans la délibération du 17 décembre 2021 du conseil de l’Eurométropole de Strasbourg, comme suivantes :

- une communication diffusée dans la presse locale ;
- une plaquette d’information présentant les thématiques du projet à approfondir, annonçant et expliquant la procédure de concertation et les modalités d’expression du public, disponible à l’accueil du centre administratif de l’Eurométropole de Strasbourg, des mairies des quartiers Gare et Tribunal-Contades, des mairies de Schiltigheim et de Bischheim, ainsi que sur les lieux de permanence qui seront organisées durant la concertation ;
- au moins une permanence d’une durée de deux heures organisée au centre administratif de l’Eurométropole de Strasbourg ainsi que dans les mairies de quartier et des communes concernées – ou dans les locaux mis à disposition à proximité si les mairies de quartier ou les mairies des communes n’en disposent pas – et réparties sur la durée de la concertation, accompagnées de registres d’expression ;
- l’utilisation du site internet de l’Eurométropole de Strasbourg et de l’adresse de messagerie électronique dédiée au projet permettant le recueil d’expressions en ligne ;
- une ou plusieurs réunion-ateliers avec les représentants des organismes et associations représentatives des quartiers et communes desservis et des usagers, « en présentiel » sous réserve que les conditions sanitaires le permettent ou organisées sous forme de visio-conférences dans le cas contraire. L’Eurométropole de Strasbourg a organisé une phase de concertation complémentaire qui s’est déroulée du 29 mars au 6 juillet 2023.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 1.1 Communications diffusées dans la presse locale ainsi que par voie d'affichage à proximité du projet

### a. Une conférence de presse

Une conférence de presse a été organisée le 15 mars 2023 au Palais des Fêtes à Strasbourg. Elle a été l'occasion pour l'exécutif de l'Eurométropole de présenter à la presse les ambitions du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, ainsi que les modalités de la concertation.

### b. Des publications

De nombreuses publications ont été faites entre mars et juin 2023 pour présenter le projet et informer du démarrage de la concertation et des modalités de participation :

- l'envoi d'un communiqué de presse le 15 mars 2023 ;
- la publication d'un article de quatre pages dans « Strasbourg Magazine » n° 334 d'avril-mai 2023. « Strasbourg Magazine » est publié à 163 000 exemplaires et distribué à tous les foyers des habitants de Strasbourg ;
- la publication d'un article d'une page dans « Eurométropole Magazine » n° 41 de mai-juin 2023. « Eurométropole Magazine » est publié à 263 000 exemplaires et distribué à tous les foyers des habitants des 33 communes du territoire ;
- la publication d'un article de deux pages dans « Schilick infos » n° 171 d'avril 2023. « Schilick infos » est publié à 19 000 exemplaires et distribué à tous les foyers des habitants de Schiltigheim ;
- la publication d'un article de deux pages dans « Schilick infos » n° 172 de mai 2023. « Schilick infos » est publié à 19 000 exemplaires et distribué à tous les foyers des habitants de Schiltigheim ;
- plusieurs brèves avant chaque atelier/réunion
- la communication de l'organisation de la concertation sur les réseaux sociaux de l'Eurométropole de Strasbourg (Facebook). Les communes de Schiltigheim et Bischheim ont également relayé la concertation sur leurs réseaux.

De nombreuses articles de presse ont été publiés entre mars et juillet 2023 pour relayer la présentation du projet et le déroulement des différents réunions/ateliers de concertation.

### c. Une information individuelle et spécifique pour le projet vis-à-vis des habitants

- La distribution dans les boîtes aux lettres des habitants du secteur du projet, à compter de fin mars 2023 de :
  - 25 000 flyers d'invitation à participer à la concertation à compter du 24 mars 2023, aux habitants des communes de Schiltigheim et Bischheim, et des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades.
- La distribution, à compter de fin avril 2023 de :

- 13 000 nouveaux flyers d'invitation à participer à l'atelier avenue des Vosges – changement de date de 12 avril à 3 mai 2023 – sur un périmètre de diffusion réduit aux quartiers concernés.

### d. Une campagne d'affichage

- 200 affiches diffusées à compter du 24 mars 2023 à l'ensemble des commerces situés sur le tracé du futur tramway à Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

### e. MUPI JUNIOR

Installation de 4 MUPI Junior sur l'espace public à Strasbourg (place des Fêtes, place de Haguenau et boulevard Wilson) du 15 avril au 15 juin 2023 avec l'affichage du devenir de l'espace et renvoi vers le site web du projet pour le calendrier des différents rendez-vous de la participation citoyenne.

### f. Arceaux

Installation de 4 arceaux sur l'espace public à Schiltigheim (parvis de la villa des projets, parvis de l'église de la Trinité, arrêt de bus « Embranchement » de la ligne L6 et rue des Pompiers devant la maison du jeune citoyen) de fin avril à fin juin 2023 avec l'affichage du devenir de l'espace et renvoi vers le site web du projet pour le calendrier des différents rendez-vous de la participation citoyenne.

La plaquette d'information, les flyers d'invitations, le communiqué de presse, les publications sur les réseaux sociaux et les publications dans la presse institutionnelle sont regroupés dans l'annexe « a » du présent bilan de concertation.

## 1.2 Utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg

Sur la plateforme participative de l'Eurométropole de Strasbourg, une rubrique dédiée au projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim a été mis en place au début de la phase de concertation réglementaire, le 15 juin 2021, pour offrir une information complète sur le projet et les modalités de concertation. La plateforme a été mise à jour avec cette nouvelle phase de concertation et les commentaires ont été rouverts à partir du 29 mars 2023 afin de permettre aux visiteurs de déposer des contributions en ligne. Elle offre également la possibilité de télécharger l'ensemble des documents disponibles pour la concertation : le dossier de concertation réglementaire et le dossier de concertation complémentaire, et de visionner les « replays » des réunions publiques.

Les rubriques dédiées aux projets sur le site internet de la participation citoyenne sont régulièrement mises à jour, avec la mise en ligne des documents, flyers, compte-rendu, etc...

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 1.3 Les supports de présentation et d'information détaillée concernant le projet

### a. Plaquette d'information présentant le projet

Une plaquette de présentation du projet de 8 pages imprimée à 1500 exemplaires et intitulée « Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim – Le projet se poursuit. Participez ! ». Mise à disposition du public à compter de 29 mars 2023 lors de la réunion publique au Plais des Fêtes, celle-ci présentait :

- Les enjeux et objectifs majeurs du projet ;
- Les objectifs de la concertation et son périmètre ;
- Les caractéristiques principales du projet de transformation du territoire (l'infrastructure tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim et ses projets connexes) ;
- Les modalités pratiques de participation du public à la concertation intégrant le calendrier des différents rendez-vous de la participation citoyenne.

Ce document a été mis à disposition au téléchargement sur le site internet de la concertation « [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu) », distribués lors des réunions publiques, lors des ateliers et lors des permanences. Ils ont également été mis à disposition du public dans les lieux recevant l'exposition du projet.

### b. Expositions

Quatre expositions publiques installées du 15 avril au 15 juin 2023, respectivement :

- À Strasbourg, au Centre administratif (1 parc de l'Etoile) ;
- À la Mairie de Schiltigheim (110 route de Bischwiller) ;
- À la Mairie de Bischheim (19 rue du Moulin) ;
- À la villa des projets à Schiltigheim (9 route de Bischwiller)

Dans chacune de ces expositions, des panneaux de présentation du projet, présentant les mêmes types d'éléments d'informations, graphiques et descriptives que la plaquette d'information, ont été mis à la disposition du public.

## 1.4 Les temps de rencontre et d'échange

Le dispositif d'écoute et de dialogue avec le public et les associations a été organisé de la façon suivante :

- partage des plans d'aménagement et plans de circulation sur table (en version de travail), lors des ateliers/permanences, en présence des bureaux d'études experts de la circulation et de l'aménagement, des services de l'Eurométropole et des élus. Ces temps d'échange ont été l'occasion pour les habitants de poser des questions et d'obtenir des réponses précises sur le projet avec une réelle portée pédagogique et informative. Les réponses ont été apportées individuellement aux participants. Le recueil des observations et des expertises d'usage sur les sujets liés aux conditions d'accès et de circulation a permis d'enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes des parties prenantes du projet ; Les attentes et points

d'inquiétude des participants ont été relevés directement sur les plans à l'aide de post-it pour traitement par les équipes.

- engagement d'un nouveau dispositif appelé « Croque ta ville » pour les ateliers d'aménagement de certains espaces a permis de toucher un public élargi et recueillir d'une autre façon les attentes et les idées de la population. Durant deux heures, en extérieur sur l'espace concerné, des illustrateurs ont dessiné les attentes des participants pour ces espaces. Un foisonnement d'idées et de souhaits a été illustré en dessin sur la base des perspectives vierges de l'espace en question. Ces idées ont permis de relever les usages souhaités, les ambiances, les publics à toucher, les équipements et mobiliers souhaités permettant à la population de mieux s'approprier les espaces. Plusieurs planches de dessin pour chaque site ont été produites.

Des échanges dédiés ont par ailleurs été organisés pour dialoguer avec le monde économique.

### a. Permanences

Organisation de 8 permanences :

- À Strasbourg, au Centre administratif (1 parc de l'Etoile) : le 3 mai de 14h à 16h ;
- À la Mairie de Schiltigheim : le 10 mai de 14h à 16h ;
- À la Mairie de Bischheim : le 12 mai de 10h à 12h ;
- Sur la place de la Gare : le 17 mai de 17h à 19h ;
- À la Mairie de Bischheim : le 24 mai de 14h à 16h ;
- À Strasbourg, au Centre administratif : le 26 mai de 10h à 12h ;
- À la mairie de Schiltigheim : le 2 juin de 10h à 12h ;
- À Strasbourg, à la médiathèque Olympe de Gougues (3 rue Kuhn) : le 7 juin de 17h à 19h.

De plus, à l'initiative de la commune de Schiltigheim, des permanences ont été organisées chaque mercredi matin de 10h à 14h à la villa des projets (9, route de Bischwiller à Schiltigheim).

### b. Réunions/ateliers

Organisation de 6 réunions/ateliers à destination du grand public :

- Réunion publique du 29 mars à 19h, au Palais des Fêtes, qui a fait l'objet d'une retransmission en direct sur le site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu), accompagnée d'un système de tchat permettant de relayer les questions des participants à l'animateur. Afin d'ouvrir la participation à tous, une traduction en langue des signes française, ainsi qu'un sous-titrage instantané (vélotypie) a également été mis en place.
- Atelier du secteur Avenue des Vosges le 3 mai à 17h, dans le hall du Palais des Fêtes et sur la place des Fêtes, avec le dispositif « Croque ta ville » et présence des illustrateurs pour les futurs aménagements de la place des Fêtes et de la rue Paul Muller Simonis ;
- Réunion d'information du secteur rue du Général de Gaulle et zone du terminus du 4 mai à 18h, suivie par un atelier, dans la salle du Cheval Blanc à Bischheim ;
- Atelier du secteur route de Bischwiller le 15 mai à 18h, dans la salle de l'Aquarium à la mairie de Schiltigheim ;

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



- Atelier du secteur parc de Haguenau le 25 mai à 17h, sur la place de Haguenau, avec le dispositif « Croque ta ville » et présence des illustrateurs pour le futur aménagement du parc de Haguenau ;
- Réunion d'information du secteur Gare le 26 mai à 18h, à l'école d'architecture de Strasbourg.

Organisation de 6 réunions/ateliers à destination des collectifs et associations locales et thématiques :

- Réunion d'information secteur route de Bischwiller du 21 mars à destination de l'Union des Commerçants et Artisans de Schiltigheim (l'UCAS), en mairie de Schiltigheim ;
- Réunion de travail secteur avenue des Vosges du 27 avril à destination de l'association Vosges Neustadt, au Centre Administratif de Strasbourg ;
- Réunion de présentation du projet du 7 juin à destination des associations et collectifs du secteur Centre du projet, au Centre Administratif de Strasbourg ;
- Réunion de présentation du projet du 7 juin à destination des associations et collectifs du secteur Nord du projet, à la villa des projets de Schiltigheim ;
- Réunion/atelier de présentation du projet du 16 juin de 18h à 19h30 à destination des acteurs économiques (commerçants, professions libérales, etc) de Strasbourg, au CIARUS
- Réunion/atelier de présentation du projet du 6 juillet de 8h30 à 10h à destination des acteurs économiques (commerçants, professions libérales, etc) de Strasbourg, au Fossé des Treize

## c. Démarche « Croque ta ville »

Au démarrage de cette phase de concertation complémentaire et lors de la réunion publique du 29 mars 2023, il a été précisé en quoi cette phase de concertation consistera. Il a été affirmé que le tracé du tramway, les partis d'aménagement et les principes des plans de circulation (nouvelle hiérarchisation des voiries, etc...) font partie des éléments impondérables du projet.

Il a été confirmé également que les sujets dont l'Eurométropole de Strasbourg souhaite construire avec les participants sont :

- la définition des usages : positionnement des zones de dépose-minute, de livraison, de stationnement vélo, des aménités (mobilier, aires de jeux,...)
- l'éventualité d'élargir les zones dédiées aux modes doux
- les ambiances, identités des lieux, la palette végétale etc...

Et plus précisément l'aménagement de quelques espaces faisant parti du périmètre du projet ont fait l'objet d'ateliers spécifiques avec l'emploi d'un nouveau dispositif nommé « Croque ta ville » déjà expérimenté à Mulhouse dans le cadre d'une démarche de participation citoyenne. La démarche consiste en la présence des illustrateurs lors d'un atelier de deux heures qui se déroule à l'extérieur sur un espace qui va faire l'objet de co-construction avec les participants, qui sur la base des perspectives vierges de l'espace en question, traduisent les attentes et les idées d'aménagement en dessin. Ces espaces sont :

- la place des Fêtes sur l'avenue des Vosges
- la rue Paul Muller Simonis
- la place de Haguenau

Ces dispositifs réunissant les habitants, les forces vives, le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre du projet, ont permis d'avancer de façon itérative dans la conception de celui-ci.

D'autres rencontres, bilatérales, avec les associations Mobilités, certaines associations de quartiers, ou dans le cadre de réunions publiques relatives à d'autres projets sur le secteur, ont été organisées.

## 2 Niveau de participation du public

La participation du public a pu être évaluée à plusieurs niveaux, entre le 29 mars et le 6 juillet 2023 :

- environ 730 personnes ont participé à la réunion publique du 29 mars 2023 au Palais de Fêtes et 440 personnes étaient connectées à distance ;
- environ 100 personnes ont participé à l'atelier relatif au secteur Avenue des Vosges du 3 mai 2023, avec les dispositifs « cartes sur tables » et « Croque ta ville » ;
- environ 200 personnes ont participé à la réunion d'information relative au secteur rue du Général de Gaulle et zone du terminus du 4 mai 2023, avec le dispositif « cartes sur tables » ;
- environ 250 personnes ont participé à l'atelier relatif au secteur de la route de Bischwiller du 15 mai 2023, avec le dispositif « cartes sur tables » ;
- environ 50 personnes ont participé à l'atelier relatif au secteur parc de Haguenau du 25 mai 2023, avec les dispositifs « cartes sur tables » et « Croque ta ville » ;
- environ 50 personnes ont participé à la réunion d'information relative au secteur de la Gare du 26 mai 2023 ;
- environ 70 personnes ont participé aux 8 permanences dans les mairies des 3 communes tout au long de la phase de participation citoyenne ;
- 10 contributions écrites dans les registres d'expression « papier » mis à disposition dans les 4 lieux d'exposition du projet ;
- 21 contributions sur la page dédiée au projet « Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim » sur le site internet [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu) et 85 contributions sur la page dédiée au projet « Apaiser la route de Bischwiller » ;
- 37 personnes ont réagi via la boîte mail [ProjetTramNord@strasbourg.eu](mailto:ProjetTramNord@strasbourg.eu) entre le 29 mars et le 6 juillet 2023.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Strasbourg.eu  
eurometropole

STRASBOURG  
SCHILTIGHEIM  
BISCHHEIM

## Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Bilan de  
la participation  
citoyenne

Conclusions et perspectives  
29 mars - 6 juillet 2023

participèr  
.strasbourg.eu

### Sommaire

<b>Édito</b>	<b>3</b>
<b>Rappel des objectifs du projet</b>	<b>4</b>
<b>Pourquoi une nouvelle étape de participation citoyenne</b>	<b>6</b>
<b>Le dispositif de participation citoyenne</b>	<b>6</b>
Les moyens d'information et de participation	6
Les moyens de recueil des observations du public	6
Un dispositif inégalé de participation citoyenne	8
Présentation et échanges « cartes sur table »	
La démarche « Croque ta ville »	
<b>Le secteur de la place de Haguenau</b>	<b>10</b>
Les grands choix d'aménagement	
Vos questions	
Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne	
<b>Le secteur de l'avenue des Vosges</b>	<b>14</b>
Les grands choix d'aménagement	
Vos questions	
Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne	
<b>Le secteur de la Gare, du boulevard Wilson et de la rue de Wissembourg</b>	<b>21</b>
Les grands choix d'aménagement	
Vos questions	
Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne	
<b>Le secteur de Schiltigheim et de Bischheim</b>	<b>26</b>
Les grands choix d'aménagement	
Vos questions	
Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne	
<b>Les prochaines étapes du projet</b>	<b>31</b>



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Strasbourg.eu  
eurométropole

## Édito



« Le projet de développement du réseau tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim est un élément clé de la Révolution des mobilités portée par l'Eurométropole de Strasbourg. Aux côtés du réseau express métropolitain, du tram ouest, de la restructuration du réseau bus ou du plan vélo, c'est un effort inédit de plus de 500 millions d'euros pour garantir à toutes et à tous un droit à la mobilité décarbonnée et améliorer la qualité de l'air. Le tramway grâce à sa qualité de service, son cadencement et sa rapidité massifie les déplacements dans un environnement urbain dense. »

Pia Imbs, présidente de l'Eurométropole de Strasbourg



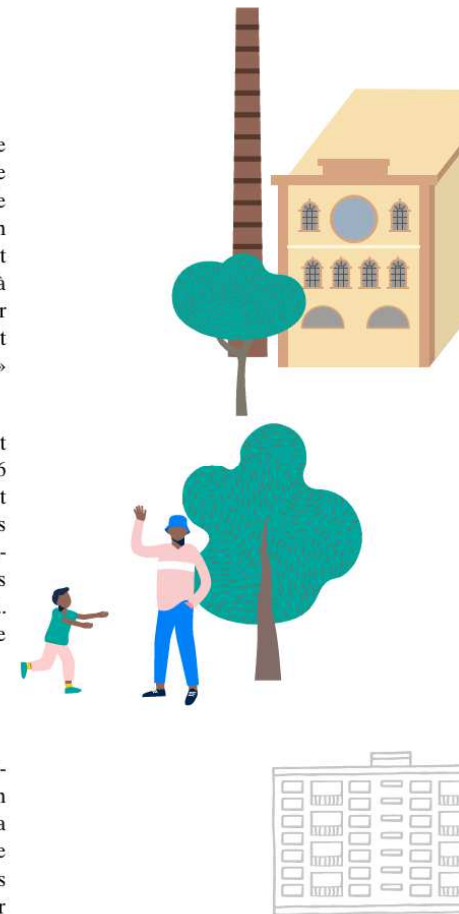
« Une fois de plus, le tramway transforme Strasbourg et construit son avenir. À partir du futur parc de Haguenau de 16 hectares, l'avenue des Vosges et le boulevard Wilson deviennent des allées bioclimatiques qui s'adaptent aux bouleversements en cours et mettent en valeur notre patrimoine remarquable. Les idées que vous avez exprimées dans les ateliers contribueront à enrichir l'aménagement des espaces publics. Apaisement, convivialité, végétalisation, droit à la mobilité, mise en valeur de notre patrimoine : c'est la ville à vivre qui se dessine ! »

Jeanne Barseghian, Maire de Strasbourg,  
Présidente déléguée de l'Eurométropole de Strasbourg



« Avec le tramway route du Général De Gaulle et la piétonnisation de la route de Bischwiller, nous faisons entrer Schiltigheim dans le XXI<sup>e</sup> siècle en lui donnant enfin la qualité de vie que la deuxième commune de l'Eurométropole mérite. La deuxième période de concertation a permis d'apporter des réponses concrètes aux questions et de se projeter ensemble vers un cœur de ville où il fait bon vivre. Le projet poursuit son chemin dans le dialogue. »

Danielle Dambach, Maire de Schiltigheim,  
Présidente déléguée de l'Eurométropole de Strasbourg

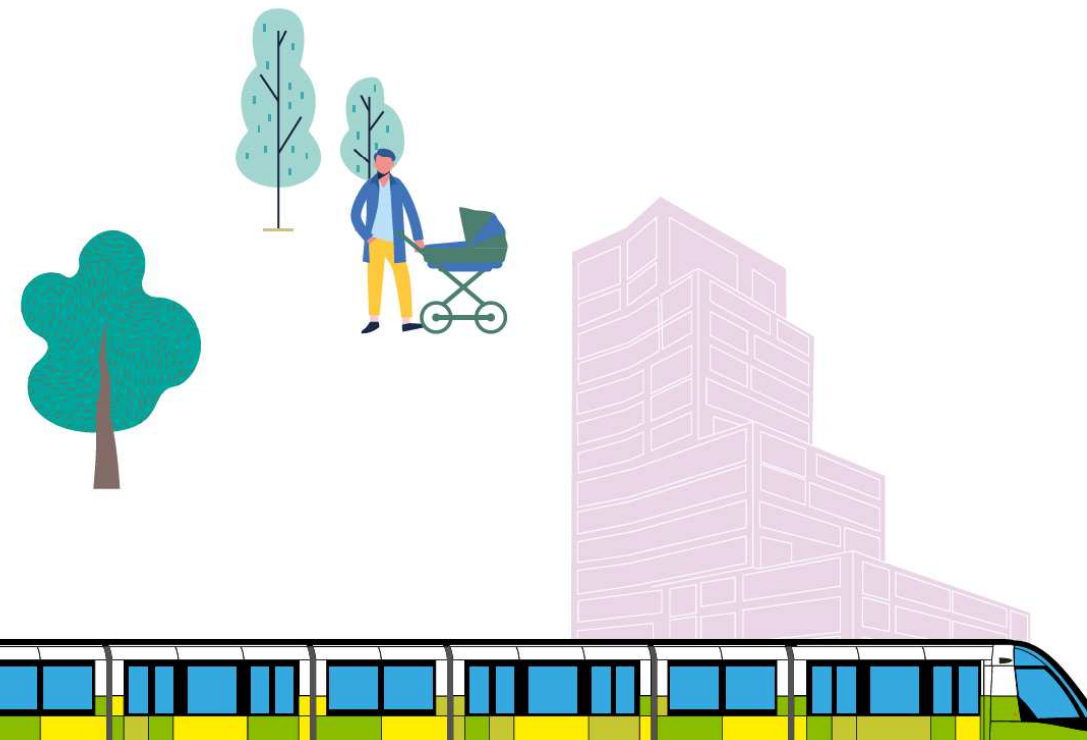


## Rappel des objectifs du projet

Les objectifs de ce projet d'extension de tram sont avant tout de garantir la performance des transports en commun, et d'améliorer les connexions entre les différents quartiers strasbourgeois et les communes du nord de l'agglomération ainsi que les institutions européennes. Il doit également permettre d'améliorer de manière considérable la sécurité et le confort des cyclistes sur les grands axes nord strasbourgeois, de canaliser les reports de trafics automobile, redonner une place majeure et confortable aux piétons, sur des axes initialement pensés essentiellement pour la voiture individuelle (comme l'avenue des Vosges, la place de Haguenau, la route de Bischwiller), tout en confortant l'accessibilité multimodale de la métropole. Il poursuit également un fort enjeu de santé publique et d'adaptation au changement climatique. Il s'agit de :

- **Desservir Schiltigheim et Bischheim en tramway** tout en réorganisant les lignes de bus qui desservent les communes Nord;
- **Améliorer l'accessibilité du quartier d'affaires strasbourgeois et des Institutions Européennes**, en créant une nouvelle liaison directe en tramway entre la gare de Strasbourg et le quartier du Wacken;
- **Renforcer à Strasbourg la liaison Gare-Université**, en proposant une nouvelle ligne de tramway rapide et directe qui ne charge pas inutilement le réseau dans l'hypercentre;
- **Accompagner le développement du Réseau Express Métropolitain entre les gares SNCF de l'Eurométropole** en assurant le confort des voyageurs tout en facilitant les flux de circulation;
- **Accompagner les transformations urbaines et les projets de renouvellement urbain**, en requalifiant les espaces publics, en donnant plus de place à la nature et en participant à la mise en valeur du patrimoine.

Pour rappel, le territoire concerné par le projet s'étend sur 3 communes : Bischheim, Schiltigheim et Strasbourg.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

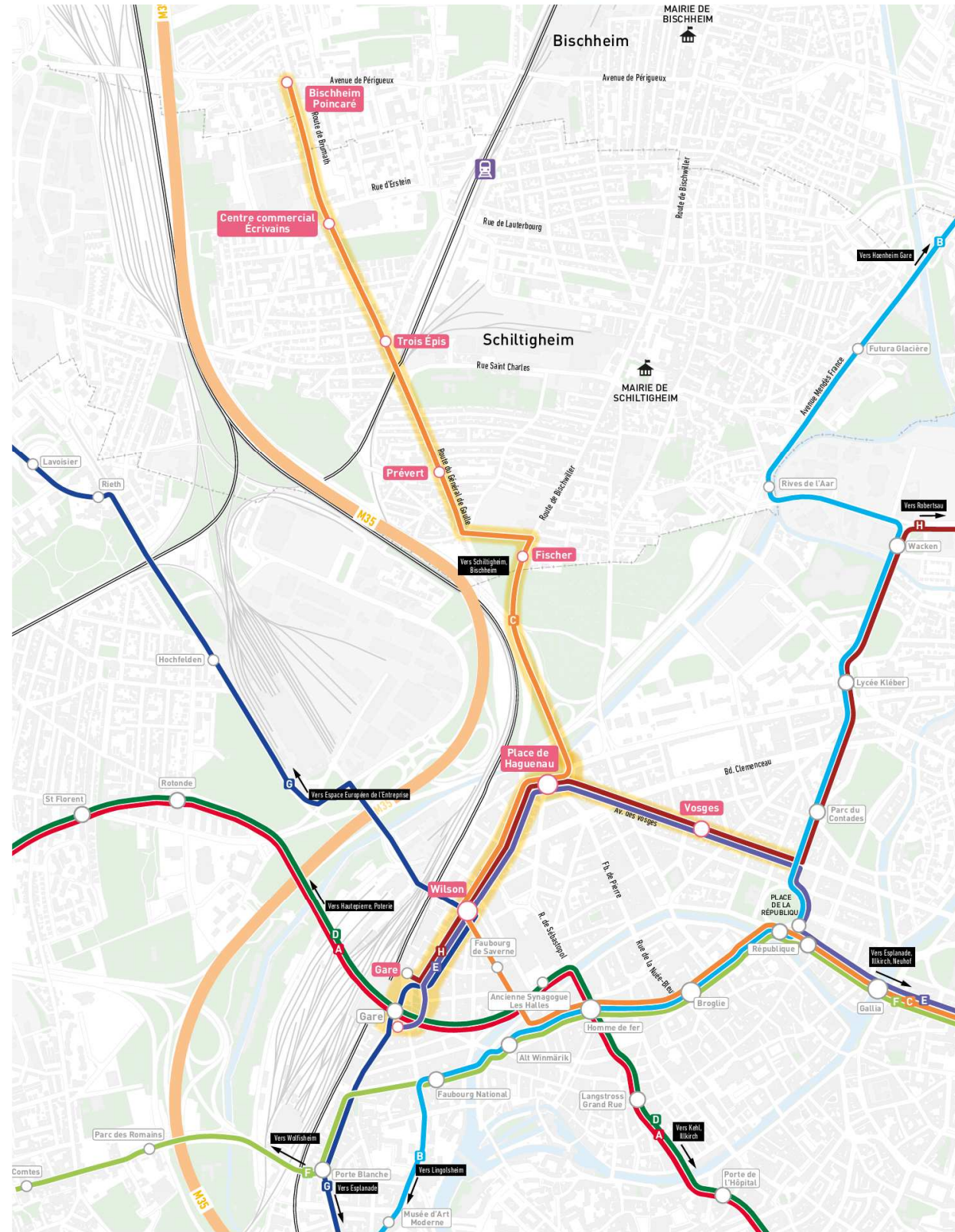


Schéma d'exploitation du réseau tram 2027  
 ○ Stations existantes    ● Nouvelles stations    — Nouvelle infrastructure tramway

## Pourquoi une nouvelle étape de participation citoyenne ?

Par délibération en date du 17 décembre 2021, le conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a choisi le tracé du tramway pour la poursuite des études opérationnelles.

Il a par ailleurs pris acte du souhait des riverains d'être associés et informés du projet de manière régulière.

Pour ce faire, l'Eurométropole a choisi de mener, du 29 mars au 6 juillet 2023 une nouvelle étape de participation citoyenne avec les objectifs suivants :

- **Expliquer le projet** et les changements à venir sur le territoire à la population de la manière la plus pédagogique possible, en s'adaptant aux différents publics et en toute transparence avec les habitants.
- **Enrichir le projet** en cours de conception grâce à l'expertise d'usage des participants, en particulier concernant le fonctionnement et l'expérience du territoire au quotidien.
- **Faire participer** la population à l'aménagement de nouveaux espaces publics. Certains espaces de type places ou parcs peuvent être agrandis ou valorisés grâce à l'arrivée du tramway. Il s'agit alors de réfléchir collective-

ment à la reconquête de ces espaces, notamment sur le parc de Haguenau ou encore la place des Fêtes.

Les grandes orientations d'aménagement du projet ont été présentées le 29 mars.

La transformation des secteurs suivants a été plus spécifiquement abordée durant cette nouvelle étape de participation citoyenne :

- le positionnement et le fonctionnement du futur **terminus Nord du projet** ;
- l'aménagement de la **route de Bischwiller** au profit de l'extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité historique de Schiltigheim ;
- l'aménagement de la **place de Haguenau** ;
- l'aménagement de l'**avenue des Vosges** et ses implications sur l'accessibilité automobile ;
- l'aménagement du secteur de la **Place de la Gare** ;

Le présent document constitue une première synthèse de cette phase de participation citoyenne. Le bilan complet sera proposé au vote du conseil de l'Eurométropole pour approbation en fin d'année 2023/début 2024.

## Le dispositif de participation citoyenne

### Les moyens d'information et de participation



#### Une conférence de presse

le 15 mars 2023 au Palais des Fêtes à Strasbourg



#### 6 réunions / ateliers à destination du grand public

■ Réunion publique du 29 mars à 19h, au Palais des Fêtes. Retransmission en direct et visionnage sur le site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](https://participer.eurometropole-strasbourg.eu), tchat, LSF, sous-titrage instantané.

**730 personnes en salle**  
**440 personnes en direct à distance**

■ Atelier du secteur Avenue des Vosges le 3 mai à 17h, dans le hall du Palais des Fêtes et sur la place des Fêtes, présence d'illustrateurs du dispositif « Croque ta ville » pour le futur aménagement de la place des Fêtes et de la rue Paul Muller Simonis **100 participants**

■ Réunion d'information du secteur rue du Général de Gaulle et zone du terminus du 4 mai à 18h, suivie par un atelier, dans la salle du Cheval Blanc à Bischheim **200 participants**

■ Atelier du secteur route de Bischwiller le 15 mai à 18h, dans la salle de l'Aquarium à la mairie de Schiltigheim **250 participants**

■ Atelier du secteur parc de Haguenau le 25 mai à 17h, sur la place de Haguenau, présence d'illustrateurs du dispositif « Croque ta ville » pour le futur aménagement du parc de Haguenau **50 participants**

■ Réunion d'information du secteur Gare le 26 mai à 18h, à l'école d'architecture de Strasbourg **50 participants**



#### 8 permanences dans les mairies des 3 communes

■ 4 à Strasbourg, 2 à Schiltigheim et 2 à Bischheim **70 participants**



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Des dizaines de réunions/ateliers d'échanges

avec les collectifs et associations locales et thématiques et les acteurs économiques du territoire



## Des permanences

à l'initiative de la commune de Schiltigheim chaque mercredi de 10h à 14h à la Villa des projets



## 1500 exemplaires de plaquette de présentation du projet

mises à disposition du public à compter de 29 mars 2023 lors des ateliers/réunions/permanences et dans les lieux d'exposition du projet, et disponible en téléchargement sur le site « [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu) »



## 4 expositions publiques

installées du 15 avril au 30 juin 2023, dans les mairies des 3 communes et à la Villa des projets à Schiltigheim



## 25 000 flyers d'invitation pour participer à la concertation

distribués à compter du 24 mars 2023 aux habitants des communes de Schiltigheim et Bischheim, et aux habitants des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades



## 13 000 flyers d'invitation à participer à l'atelier avenue des Vosges

à compter de fin avril 2023 - changement de date de 12 avril à 3 mai 2023 - sur un périmètre de diffusion réduit aux quartiers concernés



## 200 affiches diffusées

à compter du 24 mars 2023 à l'ensemble des commerces situés sur le tracé du futur tramway à Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.



## 4 panneaux d'information (MUPI)

installés sur l'espace public à Strasbourg du 15 avril au 15 juin 2023



## 4 arceaux d'information

installés sur l'espace public à Schiltigheim de fin avril à fin juin 2023

## Les moyens de recueil des observations du public



Via les moments privilégiés de **rencontre avec les élus et l'équipe projet du Tram Nord**: permanences, réunions publiques et ateliers;



Via les **registres d'expression « papier »** mis à disposition dans les quatre lieux d'exposition du projet; **10 contributions écrites**



Via la **plate-forme web** sur le site: [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu); **21 contributions** sur la page tram Nord et **85 contributions** sur la page route de Bischwiller



Par **courrier** à l'adresse de l'Eurométropole,



Par **mail** à l'adresse [ProjetTramNord@strasbourg.eu](mailto:ProjetTramNord@strasbourg.eu) **37 contributions**

Peu de contributions écrites ont été recueillies durant cette nouvelle étape. Les habitants se sont davantage exprimés via les rendez-vous de la concertation (réunions publiques, ateliers notamment): Les participants ont cherché à s'informer et à bien comprendre le projet.

## Un dispositif inégalé de participation citoyenne

Le 29 mars, ont été présentés les partis d'aménagement et les grandes transformations dans l'accessibilité du territoire. Le projet est dans son ensemble très complexe et il faut le temps de se l'approprier.

Pour la première fois dans l'histoire des projets tramway sur le territoire métropolitain, un temps d'échanges et de dialogue d'une telle ampleur et d'une forme inédite a été organisé durant les études d'avant-projet et avant l'enquête publique.

## Présentation et échanges « cartes sur table »

Un partage sur tables et chevalets des plans d'aménagement et plans de circulation, lors des ateliers/permanences, en présence des bureaux d'études experts de la circulation et de la voirie, des services de l'Eurométropole et des élus. L'occasion pour les habitants de poser des questions et d'obtenir des réponses précises sur le projet avec une réelle portée pédagogique et informative. Les réponses ont été apportées individuellement aux participants.

Le recueil des observations et des expertises d'usage sur les sujets liés aux conditions d'accès et de circulation a permis d'enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes des parties prenantes du projet; Les attentes et points d'inquiétude des participants ont été relevés directement sur les plans à l'aide de post-it pour traitement par les équipes.

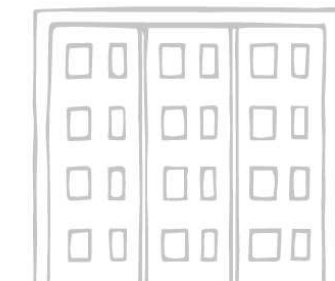
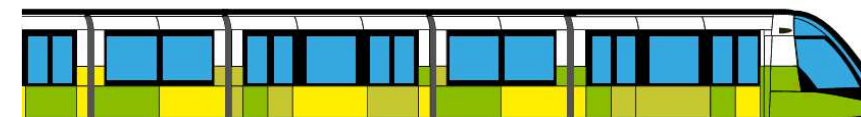
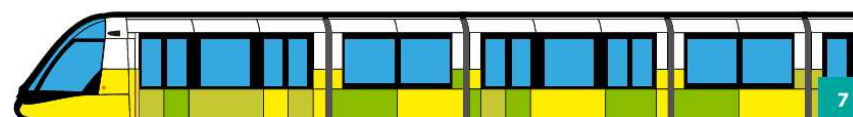
Retrouvez tous les documents explicatifs du projet sur [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu).



Réunion publique | 29 mars 2023



Permanence Secteur Gare | 7 juin 2023



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Atelier Parc de Haguenau | 25 mai 2023



## La démarche « Croque ta ville »

La présence d'illustrateurs dans le cadre de la démarche « Croque ta ville » a permis de toucher un public élargi et recueillir d'une autre façon les attentes et les idées de la population. Les secteurs ayant bénéficié de cette démarche :

- la place des Fêtes et la rue Paul Muller Simonis sur l'avenue des Vosges
- la place de Haguenau, avec son parc agrandi.

Durant 2 heures, en extérieur sur l'espace concerné, des illustrateurs ont dessiné les attentes des participants pour ces espaces. Un foisonnement d'idées et de souhaits a été illustré en dessin sur la base des perspectives vierges de l'espace en question. Ces idées ont permis de relever les usages souhaités, les ambiances, les publics à toucher, les équipements et mobiliers souhaités permettant à la population de mieux s'approprier les espaces. Plusieurs planches de dessin pour chaque site ont été produites.

Rendez-vous sur [strasbourg.eu](http://strasbourg.eu) pour consulter tous les dessins.



## LE SECTEUR DE LA PLACE DE HAGUENAU

Aujourd'hui giratoire autoroutier, la place se transformera en un grand parc métropolitain dont l'accessibilité multimodale sera renforcée.



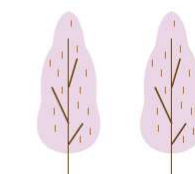
Perspective d'aménagement - vue en direction de Schiltigheim

visuel non-contractuel



Perspective d'aménagement - vue en direction de Strasbourg

visuel non-contractuel







# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

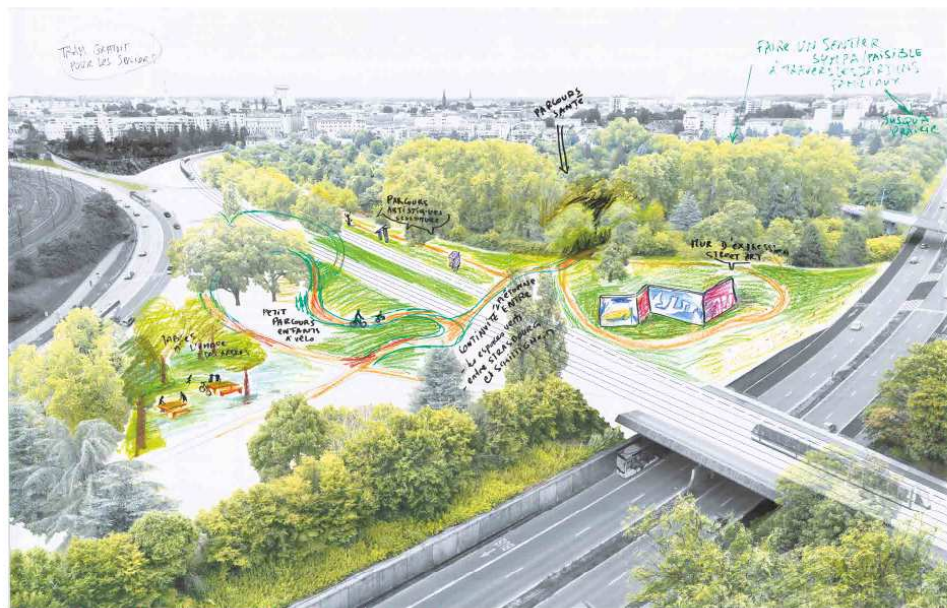


## Vos idées qui enrichissent le projet du parc, vers Schiltigheim (Atelier du 25 mai)

- parcours de santé / promenade paisible à travers les jardins familiaux / parcours artistique;
- mur d'escalade / buttes pour jouer à l'aventurier / parcours pour apprendre le vélo;
- des points d'eau de type étang;
- des arbres fruitiers;
- tables de pique-nique à l'ombre;
- passerelle à grenouilles vers le parc côté Strasbourg: penser à la biodiversité;
- Plateforme du tram végétalisée, continuité des espaces verts entre Schiltigheim et Strasbourg.

## LES PRINCIPES RETENUS POUR L'AMÉNAGEMENT DU PARC, VERS SCHILTIGHEIM

- **Échelle:** parc intercommunal
- **Public visé en priorité:** tout public
- **Ambiance:** parc nature (ceinture verte)
- **Usages:** promenade, activité physique et sportive pour se reconnecter à la nature
- **Lieu de référence dans Strasbourg:** il n'en existe pas encore!



Exemple de dessin issu de la participation citoyenne

## LE SECTEUR DE L'AVENUE DES VOSGES



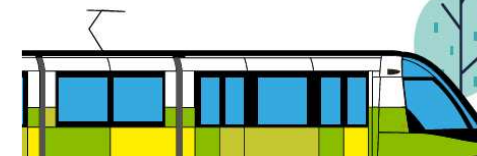
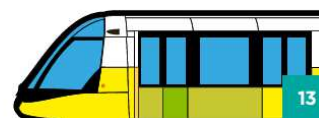
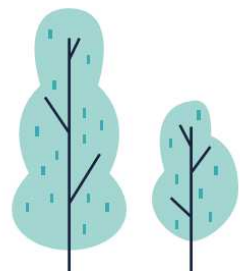
Perspective d'aménagement

visuel non-contractuel

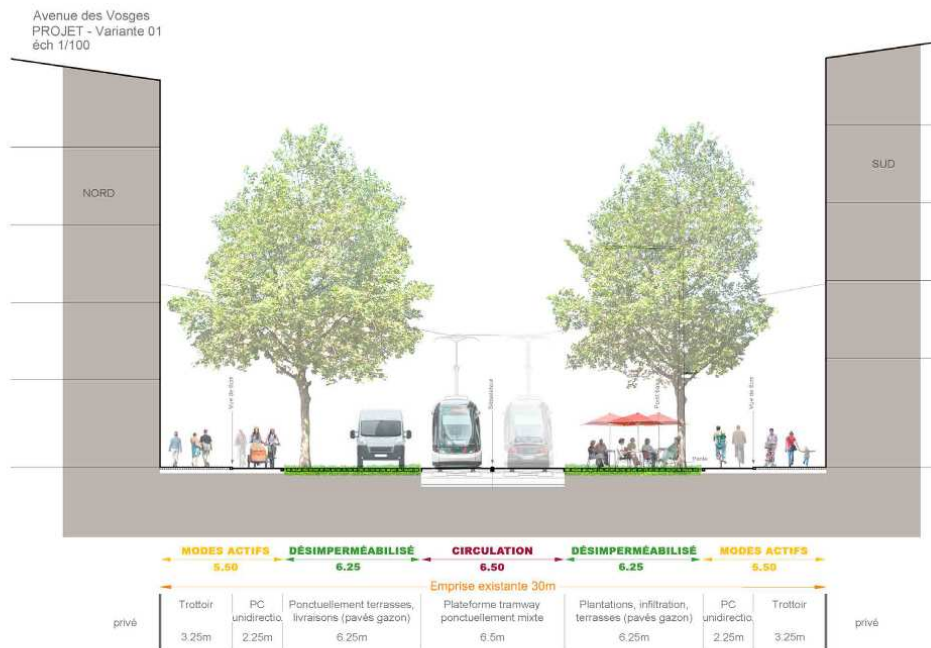
### Les grands choix d'aménagement

Le projet transforme en profondeur l'avenue des Vosges pour contribuer à l'élargissement du centre-ville, améliorer le cadre de vie et valoriser le riche patrimoine de la Neustadt.

- Les arbres d'alignement existants sont préservés et valorisés. 40 % de l'espace devient perméable pour adapter l'avenue face au changement climatique.
- De part et d'autre de la plateforme tramway sont aménagés de généreux espaces déminéralisés pour la vie de quartier: déposes minutes, livraisons, Places PMR, stationnement vélo...
- Les rives entre les arbres et les façades des bâtiments sont redonnées aux piétons et aux cyclistes, qui occupent 40 % de l'espace public.
- Les circulations automobiles et le tramway partagent le même espace au centre de l'avenue. Le plan de circulation est modifié en profondeur pour limiter le trafic à la desserte riveraine; il n'est plus possible de traverser l'avenue en voiture de bout en bout.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Aménagements proposés par le projet sur l'avenue des Vosges

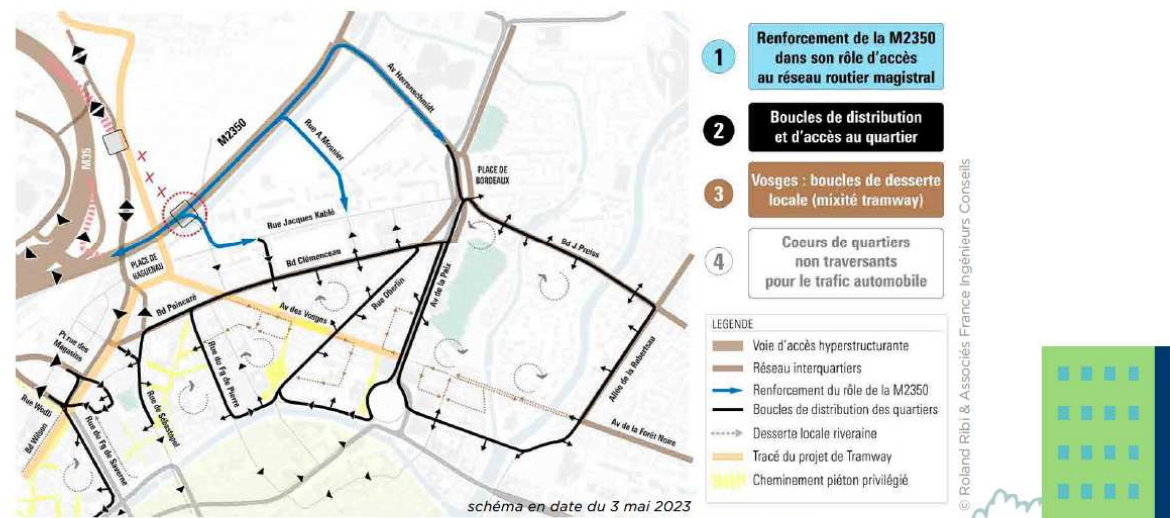
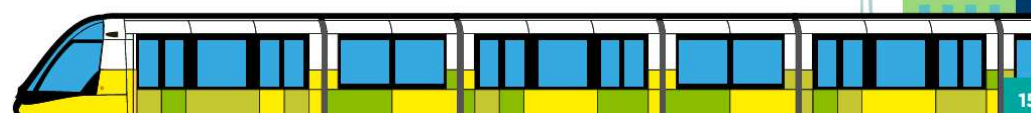


Schéma d'accessibilité routière proposé par le projet dans le secteur de la Neustadt



## Vos questions

« L'avenue des Vosges ne sera plus traversante pour la circulation automobile : par où vont passer les voitures ? Comment allez-vous éviter les reports de trafic dans le quartier ? »

À l'échelle du projet, les grandes transformations au niveau des entrées de ville Place de Haguenau, Porte de Cronembourg, Porte des Halles impliqueront une réduction importante de la circulation automobile de l'ordre de -30 à -40 %. Le bouquet de solutions de mobilités mis en place avec ces transformations offrira de nombreuses alternatives (offre tram, train, de nombreux aménagements cyclables) pour accompagner le report modal. Concernant la circulation automobile restante :

- Les accès au secteur des Halles, place Kléber et du Faubourg de Pierre se feront toujours par la Place de Haguenau.
- Des reports se feront à plus large échelle : M35, Rodeo sud pour les destinations les plus éloignées du quartier, notamment vers l'Allemagne.
- La M2350, éloignée des habitations, devient la voie d'accès principale pour les secteurs Nord et Est du centre-ville, avec une logique de « peigne » via différents carrefours selon les quartiers :
  - Pour les résidents du secteur de l'avenue des Vosges, les accès se feront au niveau des carrefours Église Rouge (nouveau carrefour) et Alice Mosnier.
  - Pour les résidents du Quartier des XV, les accès se feront par l'avenue Herrenschildt et la Place de Bordeaux, où le fonctionnement des feux sera revu.
  - Pour les résidents de la Robertsau, les accès se feront par la rue Raiffeisen et le boulevard de Dresde.
- Le plan de circulation est revu en accompagnement du projet à l'aide d'outils de modélisation afin de limiter au maximum les risques de report de trafic dans les petites rues. Les évaluations en cours montrent une maîtrise des trafics le long des axes les plus peuplés.

« Comment accéder devant chez moi si je déménage, pour une livraison ou un service à la personne ? »

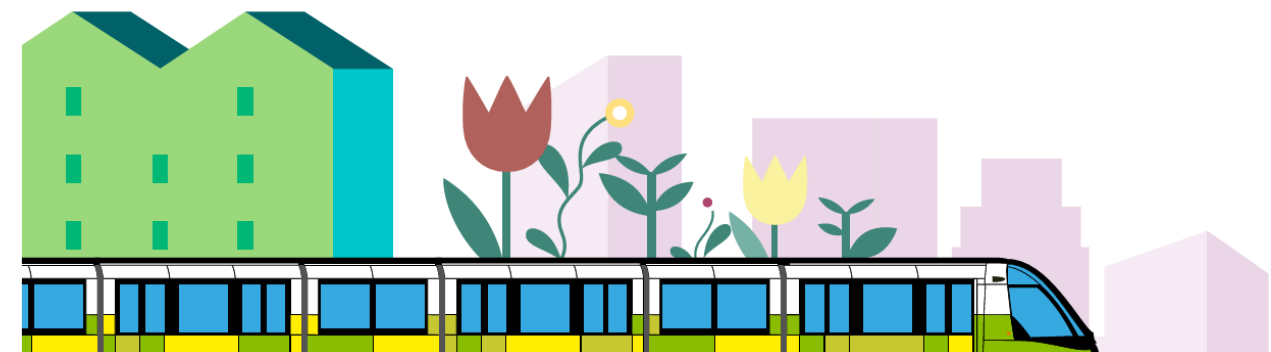
- La distribution dans le quartier se structurera par des rues collectrices (Rue de Wissembourg, Bld Clemenceau, Bld Poincaré, rue Oberlin, Avenue de la Paix), qui donneront accès à des boucles de circulation pour permettre à celles et ceux qui ont besoin d'utiliser la voiture de rejoindre leur destination.
- Le long de l'avenue des Vosges, les bandes servantes végétalisées de part et d'autre de la plate-forme tramway disposeront d'emplacements de livraison, de stationnement PMR, stationnement vélo.
- Les rues adjacentes pourront également recevoir des places pour un arrêt de très courte durée réglementées en zone violette.

« Comment feront les secours ? »

- Si les places de déposes minute sont occupées lors de l'arrivée des secours, les pompiers utiliseront, de manière exceptionnelle seulement, la partie trottoirs/piste cyclable. La circulation fluide des services de secours sur toute l'avenue des Vosges sera par ailleurs garantie.

« Comment faire pour se garer demain avec la suppression importante d'offre de stationnement ? »

- Environ 250 places sont disponibles la nuit et 500 places sont disponibles en journée sur la voirie dans le secteur de projet.
- Un nouveau parking sera aménagé à l'angle de la rue Jacques Kablé et de la rue de l'Église Rouge. Les résidents pourront avoir un abonnement.
- Le parking P3 des Halles dispose également de nombreuses places disponibles : 400 à 500 places sont disponibles (sauf durant le marché de Noël).
- Avec la carte Badgé, 1500 places inoccupées dans les P+R de l'Eurométropole peuvent être utilisées gratuitement, y compris la nuit.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## « Pourquoi des pistes cyclables unidirectionnelles? Comment éviter les conflits entre les piétons et les cyclistes sur les trottoirs? »

- Les deux pistes sont larges (2,25 m contre 1,5 m habituellement) et permettent le dépassement sans empiéter sur les trottoirs. Les trottoirs sont également très larges, passant de 2 mètres aujourd'hui à 3,25 m. Ces dimensions généreuses minimisent les risques de conflits.
- Une légère dénivellation pourra être réalisée pour bien séparer les espaces.
- Avec les pistes unidirectionnelles, la traversée par les piétons est plus simple: les cyclistes viennent d'un seul sens.
- La gestion des intersections est aussi plus simple et les « chicanes » au niveau des stations sont évitées.

## « Pourquoi les cyclistes ne sont pas positionnés entre le tram et les arbres? »

- Pour éviter aux véhicules de livraison ou autres stationnement et accès garage de cisailler la piste, situation accidentogène.
- Pour éloigner le cycliste de la plateforme tramway dans un souci de sécurité.

De nombreuses discussions avec les habitants et les associations ont eu lieu concernant cette question importante du positionnement de la piste cyclable. Des solutions alternatives ont été envisagées et analysées. La solution retenue est la seule permettant un aménagement équilibré entre la sécurité et le respect des contraintes réglementaires d'éloignement de la plateforme, le maintien de la vie de quartier, les fonctions de stationnement (déposés minutes, PMR, livraisons) et le potentiel de désimperméabilisation de l'avenue.

## « Comment faire avec seulement une station de tram sur l'avenue, au lieu de trois arrêts de bus aujourd'hui? »

- Une station centrale sur l'avenue positionnée entre la rue Paul Muller Simonis et la rue Jean-Frédéric Oberlin remplace en effet les deux stations initialement prévues. Il s'est avéré que la couverture par le tramway est satisfaisante, car le tramway est plus performant que le bus.
- Pour se rendre aux universités depuis la Robertsau, la perte de temps pour la correspondance est relativement marginale, de l'ordre d'1 minute supplémentaire.



perspective d'aménagement

visuel non-contractuel

## Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne

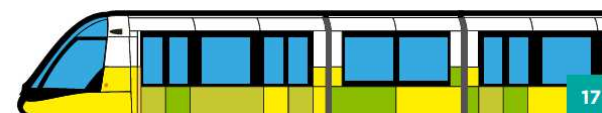
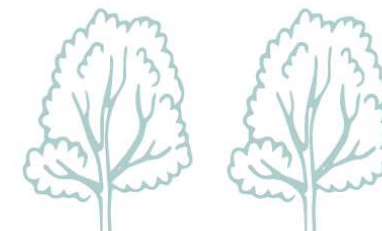
Les participants ont compris les principes de l'accessibilité automobile, notamment le fait que la dépose devant leur habitation restera possible. Toutefois, le principe d'insertion proposé sur l'avenue des Vosges ne fait pas consensus.

## Le plan d'accessibilité mis à jour suite à vos contributions

Un certain nombre de remarques recueillies lors des échanges avec les participants ont permis de faire évoluer le plan de circulation dans le secteur de la Neustadt.



LEGENDE			
→ Voie tous véhicules	→ Rue école	■ Parking en ouvrage	■ Impasse avec retournement
→ Voie réservée aux bus	● Borne d'entrée (rue école)	■ Tramway	■ Axes vélos principaux
→ Boucle de desserte locale	● Boucle livraisons/accès riverains	■ Station Tramway	→ Trémie vélo
→ Sens de circulation modifié par le projet Tram	● Borne d'entrée (contrôle d'accès)	■ Quai bus	■ Parking vélo souterrain
	● Borne de sortie (contrôle d'accès)	■ Carrefour à feux	■ Mesures d'optimisations trafics dans un périmètre élargi
		■ Espace sous contrôle d'accès	





# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## LE SECTEUR DE LA GARE, DU BOULEVARD WILSON ET DE LA RUE DE WISSEMBOURG

### LA GARE



Perspective d'aménagement

visuel non-contractuel

### Les grands choix d'aménagement

La gare est un équipement d'intérêt régional et européen aujourd'hui en développement avec l'arrivée du Réseau Express Métropolitain. Le maintien et l'amélioration de ce pôle d'échange sont essentiels pour le quotidien des 60 000 voyageurs qui la fréquentent chaque jour.

Or, de nombreuses congestions automobiles sont constatées avec le système actuel de dépose-minute. Par ailleurs 90 % des usagers de la gare s'y rendent autrement qu'en voiture.

Les dysfonctionnements déjà constatés aujourd'hui nécessitent de revoir en profondeur le système actuel, en anticipant les besoins futurs.

### Une ouverture de la gare à 360 degrés et un système de dépose minute revu:

- Les aires de dépose minute sur la place ainsi que la fonction de dépose voiture dans le parking souterrain sont déplacées dans les parkings Ste Aurélie et Wodli, à l'entrée du plateau de la gare.
- Un futur parking de 800 places en arrière gare-rue du Rempart (projet partenarial EMS/SNCF/Région) viendra compléter l'accès à la gare en évitant aux automobilistes de pénétrer dans le centre-ville, avec un accès direct depuis la M35.
- La construction du nouveau parking s'effectuera dans le cadre du projet Gare 360°, un projet à part entière avec l'ensemble des partenaires. Outre la construction du parking, il est aussi prévu l'amélioration des liaisons entre l'arrière-gare et les quais.

### Une place de la gare agrandie et apaisée:

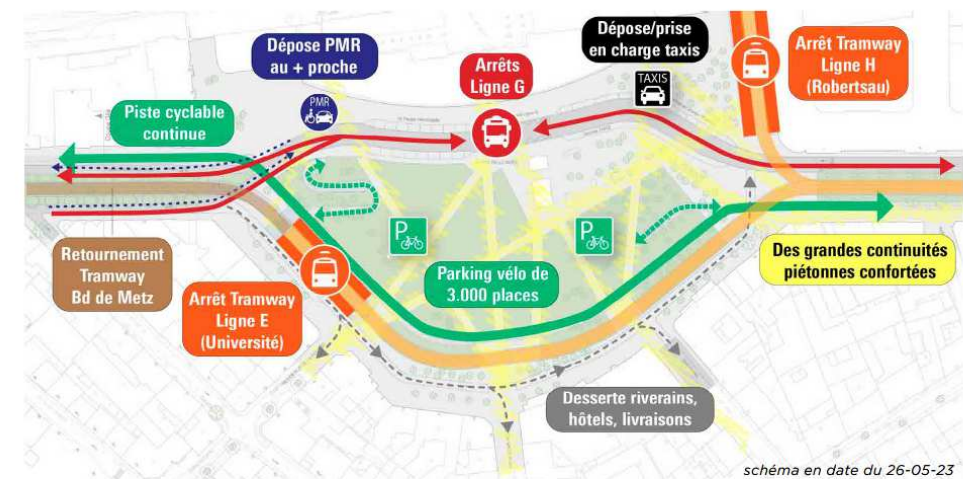
- La place de la gare devient une destination et ne sera plus un lieu de passage: le trafic de transit est supprimé devant la gare, il reste accessible uniquement pour les bus, les taxis, les riverains et la dépose-minute des PMR en surface.

- Un deuxième terminus tram est aménagé en surface côté sud de la place, entre le boulevard de Metz et la petite rue de la Course. Ce terminus est dédié à la ligne E qui relie la place de la gare au Campus d'Illkirch, alors que le terminus actuel de la ligne C est dédié à la nouvelle ligne tramway H en direction de la Robertsau.

- De grandes continuités piétonnes et cyclistes confortables sont créées côté est du boulevard Wilson et de la place de la gare. Elles facilitent le lien vers la gare depuis les Halles et les stations de tramway périphériques.

### Un grand parking vélo souterrain

- Un parking vélo d'une capacité d'environ 3000 places remplace le parking dépose-minute voiture actuel. Il permet de libérer la place de la gare des arceaux vélo qui l'encombre. Il porte la capacité de stationnement vélo sécurisé à la hauteur des besoins des cyclistes, qu'ils soient résidents du quartier ou usagers du train.



L'organisation du parvis devant la verrière

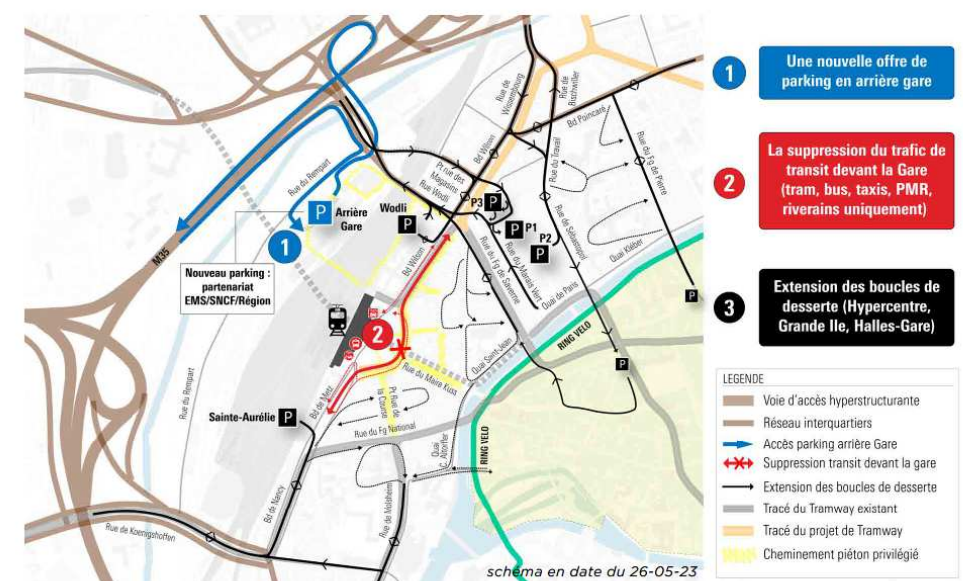
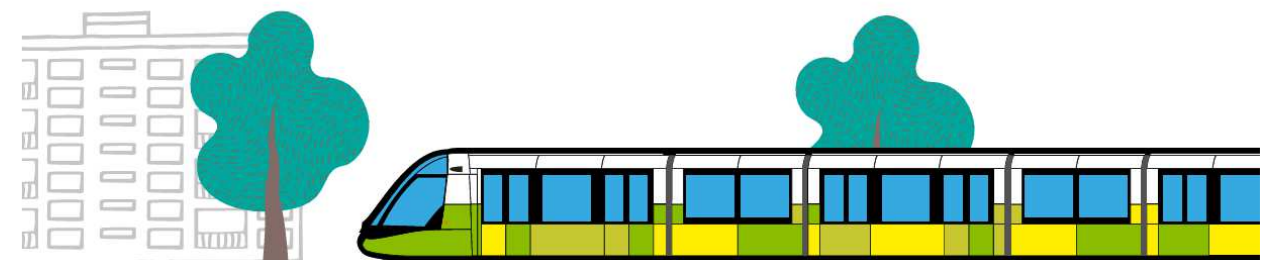


Schéma d'accessibilité routière proposé par le projet dans le secteur de la Gare



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## LE BOULEVARD WILSON ET LA RUE DE WISSEMBOURG

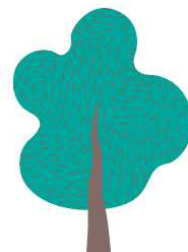
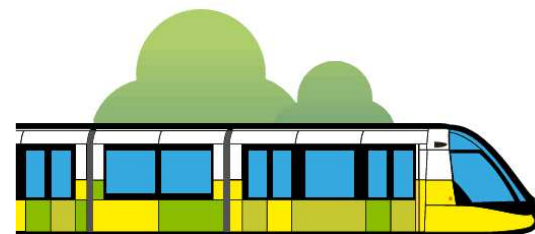


Perspective d'aménagement du Boulevard Wilson

visuel non-contractuel

### Les grands choix d'aménagement:

- Le tramway est aménagé du côté Est du boulevard.
- Les deux alignements d'arbres sont complétés pour une continuité sur le boulevard.
- Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée entre les arbres entre la place de Haguenau et la nouvelle station de tram Wilson. Elle se poursuit du côté Est du boulevard Wilson en direction de la place de la Gare.



## Vos questions

### Secteur Gare

« Comment sera organisée la dépose-minute de la gare? vous supprimerez également la dépose-minute en surface? »

La fonction de dépose-minute sera organisée dans les parkings Wodli et Sainte- Aurélie, et le futur parking en arrière gare (rue du Rempart). Des adaptations seront nécessaires dans ces deux parkings afin de permettre cette fonctionnalité. La dépose-minute en surface de la place de la gare sera également supprimée, car circuler sur la place de la gare ne sera plus autorisé sauf pour les taxis, bus riverains et dépose-minute PMR.

« Le parking vélo sous-terrain sera-t-il gratuit? »

Il est certain qu'une partie de stationnement sera gratuite. Les services et modalités précises sont en cours d'étude.

« Comment faciliter l'accès pour les piétons et cyclistes depuis l'arrière gare? »

Pour la circulation automobile, les entrées se feront par la Petite rue des Magasins et les sorties par la rue Wodli. Ceci permet, sur la rue Wodli, de dédier le petit tunnel actuellement partagé vélos / voiture uniquement aux modes actifs, et de prolonger ce cheminement confortable jusqu'au centre-ville.

« Comment accéderont les riverains, les bus touristiques, les taxis à la place de la Gare? »

L'accès se fera depuis la Porte Blanche et le bid de Nancy. Une borne d'accès permettra aux riverains d'accéder au secteur apaisé élargi: il s'agit de l'agrandissement du dispositif actuel de la rue du Maire Kuss.

« Avec le nouveau terminus tramway, où seront positionnés les taxis? »

L'arrière gare du tramway sera aménagée sur le début du boulevard de Metz. Pour ce faire, la dépose et reprise des taxis sera positionnée devant la verrière de la gare;

« L'accès à la rue Thiergarten depuis la rue du Maire Kuss est très difficile avec tous les piétons et les vélos! Est-il possible de passer par une autre rue? »

Une borne d'accès supplémentaire sera positionnée à l'intersection de la rue Déserte et la rue Maire Kuss pour entrer dans la rue Thiergarten par la rue Déserte.

« Est-il possible de maintenir l'accessibilité routière vers le centre-ville depuis le tunnel de la rue Georges Wodli, ou depuis la rue du Rempart à la rue du Faubourg de Saverne pour éviter un détour via la M35, pour ceux qui viennent depuis le quartier de gare? »

Ces itinéraires devront se reporter vers la M35.

« Est-il envisagé d'améliorer les cheminements piétons et cyclables sur la rue du Faubourg de Saverne? »

Le projet donne l'opportunité de travailler de nouveaux espaces de type zone piétonne ou à trafic limité dans le quartier Gare. La rue du Faubourg de Saverne, avec son rôle d'accès au quartier et de sortie pour la Grande Île, ne pourra pas évoluer à l'horizon du projet.

« Serait-il possible d'envisager de planter des arbres dans les rues de quartier qui sont très minérales? »

Oui, cette démarche peut être engagée en lien avec les directions de territoire et l'adjointe de quartier.

### Axe Wilson-Wissembourg

« Que deviennent les arbres sur cet axe? »

- Sur le boulevard Wilson, entre la gare et la rue du Faubourg de Saverne, les arbres sont préservés.

- Sur la section devant les Halles. Les deux rangées d'arbres d'alignement sont replantées.

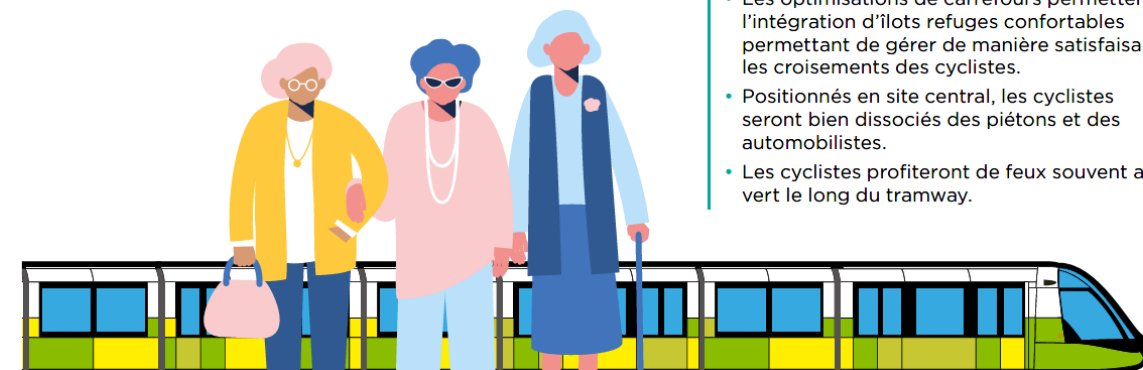
- Les arbres de la rue de Wissembourg sont préservés; une attention particulière sera portée lors de l'exécution des travaux pour préserver le système racinaire.

« Comment seront résolus les points noirs vélos aux intersections? »

- Les optimisations de carrefours permettent l'intégration d'îlots refuges confortables permettant de gérer de manière satisfaisante les croisements des cyclistes.

- Positionnés en site central, les cyclistes seront bien dissociés des piétons et des automobilistes.

- Les cyclistes profiteront de feux souvent au vert le long du tramway.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne

Le parti pris de l'aménagement et les changements majeurs du quartier gare recueillent un consensus global.

### Le plan d'accessibilité mis à jour suite à vos contributions

La desserte fine des rues du secteur a fait l'objet d'un travail sur plan avec les riverains concernés lors de la permanence du 7 juin et avec les hôteliers de la Place de la Gare lors de la rencontre du 29 juin afin de répondre au mieux aux attentes et inquiétudes. Le plan d'accessibilité (ci-après) a pu ainsi être enrichi et amélioré.

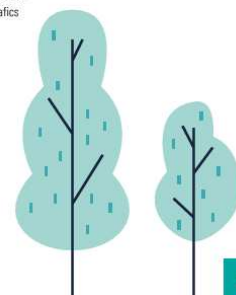
Retrouvez tous les compte-rendus sur [participer.strasbourg.eu](http://strasbourg.eu). L'ensemble des contributions seront instruites dans le cadre des études à venir.



schéma en date du 26-06-23

© Roland Ribbi & Associés France Ingénieurs Conseils

LEGENDE				
Voie tous véhicules	Rue école	Parking en ouvrage	Impasse avec retournement	★ Principales mesures anti-transit intégrées dans le projet tram
Voie réservée aux bus	Borne d'entrée (rue école)	Tramway	Axes vélos principaux	★ Modifications intégrées suite aux ateliers/réunions de concertation
Boucle de desserte locale	Boucle livraisons/accès riverains	Station Tramway	Trémie vélo	★ Mesures d'optimisations trafics dans un périmètre élargi
Sens de circulation modifié par le projet Tram	Borne d'entrée (contrôle d'accès)	Quai bus	Parking vélo souterrain	
	Borne de sortie (contrôle d'accès)	Carrefour à feux		
		Espace sous contrôle d'accès		



## LE SECTEUR DE SCHILTIGHEIM ET DE BISCHHEIM



Perspective d'aménagement de la route du Général de Gaulle

visuel non-contractuel

### Les grands choix d'aménagement

- Le tramway sera aménagé sur 3 kilomètres le long de la route du Général de Gaulle et la route de Brumath en site propre, majoritairement en voie double. Il s'accompagne de la création d'une **piste cyclable bidirectionnelle** tout au long du tracé. Cela permettra de desservir tout l'Ouest de Schiltigheim, avec notamment le quartier des Écrivains et plusieurs équipements importants.
- Pour ce faire, la route du Général de Gaulle est mise à sens unique descendant : le plan de circulation automobile s'appuie sur la M35 afin de garantir les accès aux communes Nord, grâce à la création de **2 nouvelles bretelles** : bretelle de sortie de la M35 au niveau de l'avenue de la 2<sup>e</sup> Division Blindée à Schiltigheim et bretelle d'accès à la M35 - Sud à l'échangeur de Hoenheim.

- La partie Sud de la route de Bischwiller est **piétonnisée** entre la station de tramway « Fischer » et la rue Saint-Charles. Cet aménagement permet d'accorder une place significative aux modes actifs, de **végétaliser** ce linéaire aujourd'hui entièrement dédié à la voiture individuelle et d'**étendre de manière considérable la centralité** de Schiltigheim.
- Une **piste cyclable bidirectionnelle** est également aménagée en prolongement sur la route de Bischwiller entre la rue Saint-Charles et la rue des Vosges.



Perspective d'aménagement de la route de Bischwiller

visuel non-contractuel



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

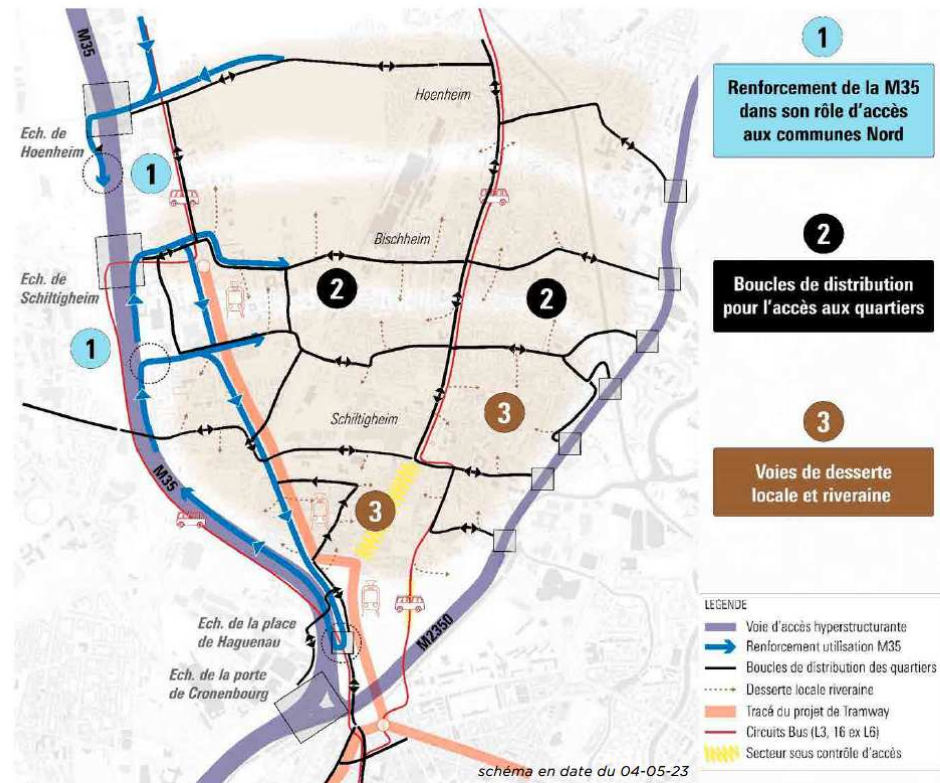


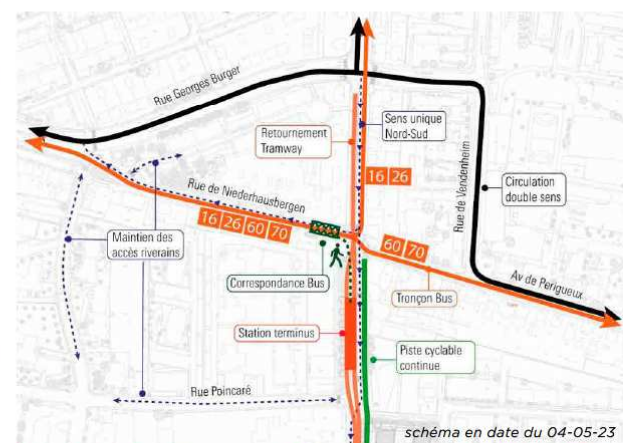
Schéma d'accessibilité routière proposé par le projet dans le secteur de Schiltigheim et Bischheim

## Focus sur le terminus du tram :

Suite à la concertation réglementaire de 2021, le secteur du terminus Nord a été profondément réexaminé afin de tenir compte des remarques des habitants du quartier.

Une nouvelle solution d'aménagement a été retenue afin d'éviter l'impact sur les propriétés d'habitation bâties et de faire de ce secteur un véritable pôle d'échanges (1 ligne de tramway + 4 lignes de bus au croisement de la rue de Niederhausbergen et de la route de Brumath).

La station tram de terminus se situe au sud de la rue de Niederhausbergen, afin de mieux desservir le quartier des Écrivains.



Principe de fonctionnement du terminus au stade d'étude AVP



## Vos questions

« Pourquoi piétonner la partie Sud de la route de Bischwiller, alors que cette option n'a pas été évoquée lors du premier temps de concertation dédié à cet axe en décembre 2022 et janvier 2023? »

La piétonnisation de la partie Sud de la route de Bischwiller répond naturellement à la somme des demandes exprimées lors des différents ateliers et permanences de concertation (en décembre 2022 et janvier 2023) : les souhaits d'apaisement, de sécurisation des déplacements des modes actifs, de ne pas avoir de zones partagées. Par ailleurs, la piétonnisation de la partie Sud de la route de Bischwiller permet d'assurer l'équilibre du plan de circulation et d'éviter des reports de trafic non souhaité sur cet axe à Schiltigheim. Cette option a été rendue possible par la proposition d'un nouvel itinéraire efficace pour la ligne L3.

« Qui pourra accéder à la zone piétonne sur la partie Sud de la route de Bischwiller et sous quelles conditions? Comment se fera l'accès des véhicules de secours, des camions de déménagement, des personnes à mobilité réduite? »

La zone piétonne sera délimitée à l'aide de bornes automatiques et seuls les ayant-droits auront accès à cette zone sous contrôle d'accès. Une unique borne d'entrée sur la zone piétonne devrait être positionnée au Sud, au niveau du quartier Fischer; plusieurs autres bornes permettront de sortir de la zone piétonne.

La définition des ayant-droits au badge d'accès à la zone piétonne fera l'objet d'un travail fin avec la commune de Schiltigheim qui a le pouvoir de police sur son territoire. Cette définition des règles pourra s'appuyer sur le retour d'expérience de la Ville de Strasbourg :

- bornes abaissées de 6h à 11h pour permettre : livraisons, desserte riverains, collecte des déchets;
- badge d'accès 24h/24 7j/7 à destination : riverains disposant d'un parking, véhicules de police et de secours, taxis de l'Eurométropole, personnel médical libéral, artisans intervenant régulièrement
- autorisation ponctuelle à demander à la Ville : déménagements, interventions ponctuelles pour des travaux, clientèle des hôtels (code d'accès)



« Où est-ce que les clients pourront se garer car l'ensemble du stationnement est supprimé sur la partie piétonne? Lorsque la zone est piétonne, comment feront les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite pour accéder aux commerces et services ou même pour une visite? »

Plusieurs parkings existent d'ores et déjà à proximité de la future zone piétonne : parking de la mairie, parking de l'école Exen ou encore gymnase des Malteries. D'autres aires de stationnement potentielles sont examinées.

Par ailleurs, les rues perpendiculaires permettront également de se stationner à proximité immédiate de la partie Sud de la route de Bischwiller. Les places les plus proches pourraient être dévolues aux personnes à mobilité réduite, afin de leur faciliter l'accès aux commerces et aux services en dehors des horaires de libre accès à la zone piétonne (6h - 11h).

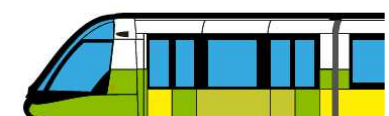
« Avec la piétonnisation de la route de Bischwiller, que devient le parcours de la ligne de bus L3? Comment garantir son temps de parcours pour rejoindre le centre de Strasbourg depuis les communes du Nord de l'EMS? »

Les simulations de trafic en cours montrent qu'avec la mise sous contrôle d'accès de la partie Sud de la route de Bischwiller, il y aura de l'ordre de -30 à -40 % de flux d'automobile entre la rue des Vosges et le carrefour des Quatre Vents (le report se faisant en amont vers la M35 et l'avenue Mendès-France). Cette réduction du trafic offrira de meilleures conditions de circulation pour la ligne L3.

Au niveau du carrefour des 4 vents, la ligne L3 sera déviée via les rues de la Mairie, de la Patrie, de l'Église Rouge, Jacques Kablé et la place de Haguenau, avec une correspondance tram sur la place de Haguenau. Son terminus est prévu aux Halles, au plus proche du centre-ville. Avec le plan de circulation mis en œuvre, ce nouvel itinéraire permettra de fiabiliser et d'améliorer le temps de parcours de la L3, avec un gain d'environ 3 minutes.

« Est-ce que des aménagements cyclables sont prévus au Nord de la zone piétonne, car le carrefour des 4 vents et la route de Bischwiller restent très anxiogènes pour les cyclistes? »

La piste cyclable bidirectionnelle sera prolongée du côté Ouest de la route de Bischwiller, entre le carrefour des Quatre Vents et la rue des Vosges, avec des aménagements tactiques, ce qui devrait permettre à terme une connexion lisible et efficace avec la rocade 2 de la Vélostras.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



« Le terminus du tramway à Bischheim supprime les places de stationnement privées de la copropriété devant les commerces du 2, route de Brumath. Est-ce que ces places seront compensées ? »

Un parking privé de compensation de 46 places de stationnement est proposé à ce stade au niveau de la parcelle située 7 rue Poincaré, à moins de 100 mètres de la copropriété. De plus, l'aménagement de cette zone de terminus se fera en lien avec les riverains directement concernés afin de prendre en compte les besoins des habitants et des commerces locaux (livraisons, dépose-minute,...).

« Avec l'aménagement du tramway sur la route du Général de Gaulle et la piétonnisation de la partie Sud de la route de Bischwiller, ne risque-t-on pas d'avoir des congestions dans les communes du Nord de l'EMS? Comment éviter un report de trafic dans les rues environnantes du projet ? »

Les reports de circulation liée au trafic de transit notamment se feront en priorité sur des voies

dédiées au trafic automobile et éloignées des habitations, comme la M35, la M2350 ainsi que l'avenue Pierre Mendès-France. Cette nouvelle répartition du flux s'accompagnera d'un plan de circulation qui limitera au maximum les risques de shunts et de hausse de trafic à travers les quartiers.

En complément, la création des 2 nouvelles bretelles de la M35 permet la desserte efficace des communes du Nord (Schiltigheim, Bischheim, Hœnheim). Cette répartition des accès depuis / vers la M35 permet d'assurer l'équilibre du plan de circulation et d'éviter des reports de trafic sur des axes transversaux à Bischheim et à Hœnheim.

« Que se passera-t-il sur les axes Est/Ouest à Schiltigheim et à Bischheim (rue Saint Charles, rue Lauterbourg, rue de Périgueux) ? »

Le plan de circulation mis en place ne permet pas l'apaisement des axes Est-Ouest qui sont primordiaux pour les liaisons inter-quartiers, mais le trafic automobile restera stable sur ces axes.

## Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne

La participation fait ressortir un consensus global sur l'aménagement du tramway le long de la route du Général de Gaulle, de la route de Brumath et dans le secteur de terminus.

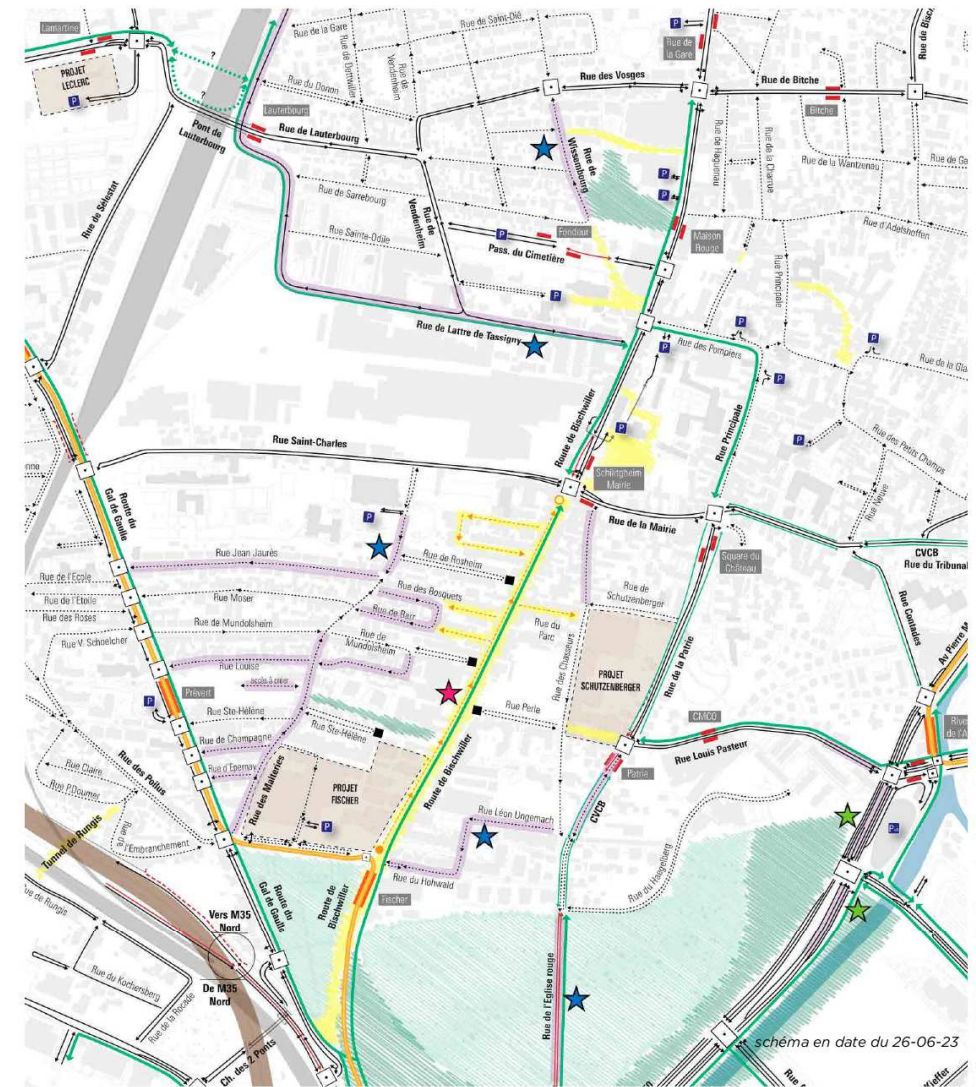
Concernant la piétonnisation de la route de Bischwiller, les participants ont des avis plus contrastés: une partie importante des participants accueille très favorablement cette transformation, voire aimerait que les aménagements soient prolongés jusqu'à Bischheim.

Au contraire, certains usagers s'inquiètent des changements: les commerçants, les automobilistes qui devront faire un détour et craignent des congestions, les riverains autour de l'axe qui craignent des hausses de trafic.

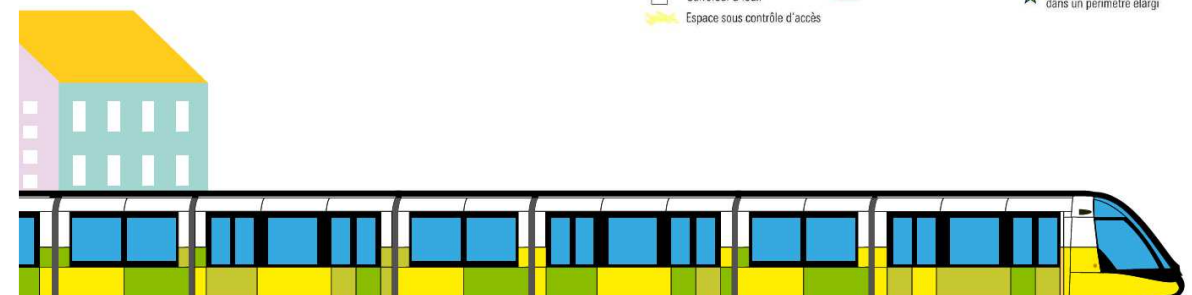
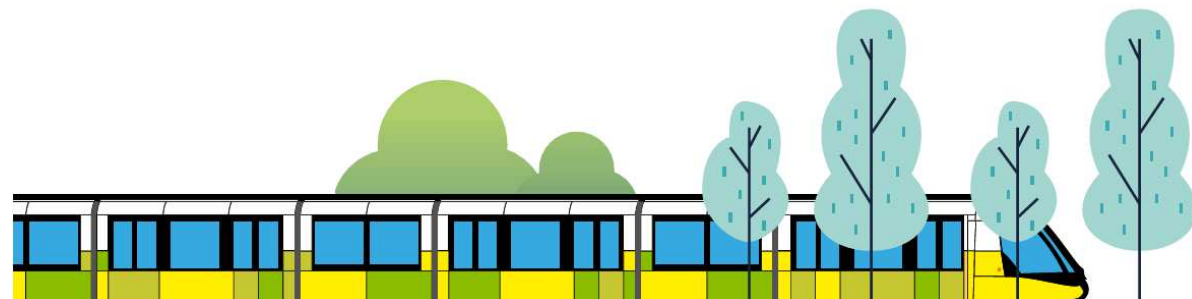
Un travail fin est en cours pour:

- Définir les principes d'accès et le statut de l'aire piétonne route de Bischwiller et répondre aux besoins des riverains de manière satisfaisante.
- Trouver des solutions de stationnement à proximité de l'aire piétonne pour garantir l'accès aux commerces, également pour les personnes à mobilité réduite, notamment la mise en impasse de quelques rues perpendiculaires pour assurer un stationnement au plus proche et réduire la taille de la zone piétonne.
- L'aménagement de la rue de la Patrie, afin de faire cohabiter bus et cyclistes dans les meilleures conditions.

## Le plan d'accessibilité mis à jour suite à vos contributions



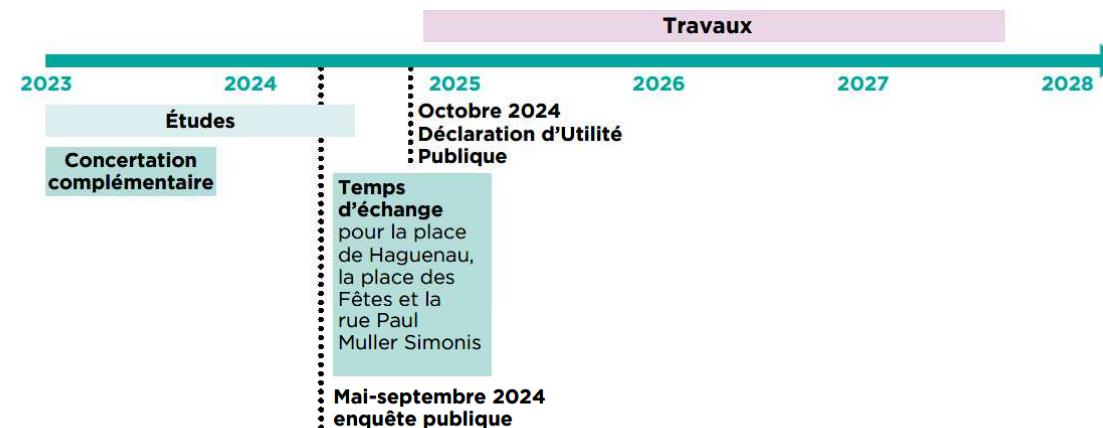
LEGENDE			
	Voie tous véhicules		Rue école
	Voie réservée aux bus		Borne d'entrée (rue école)
	Boucle de desserte locale		Boucle livraisons/accès riverains
	Sens de circulation modifié par le projet Tram		Borne d'entrée (contrôle d'accès)
	Parking en ouvrage		Borne de sortie (contrôle d'accès)
	Tramway		Impasse avec retournement
	Station Tramway		Axes vélos principaux
	Quai bus		Trémie vélo
	Carrefour à feux		Parking vélo souterrain
	Espace sous contrôle d'accès		Principales mesures anti-transit intégrées dans le projet tram
			Modifications intégrées suite aux ateliers/réunions de concertation
			Mesures d'optimisations trafics dans un périmètre élargi



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Les prochaines étapes du projet



**Vous avez été nombreux à vous mobiliser durant cette nouvelle étape de participation citoyenne. Le dialogue avec vous se poursuivra tout au long du projet :**

**Printemps 2024 :** Consultez l'étude d'impact environnemental et faites part de votre avis et de vos observations sur le projet lors de l'enquête publique.

**À compter de mi-2024,** participez aux échanges concernant l'aménagement des places et parcs. Une communication spécifique sera faite le moment venu.

**Durant les travaux,** le dialogue sera maintenu avec une information régulière et des temps d'échange, notamment auprès des acteurs économiques.

## Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

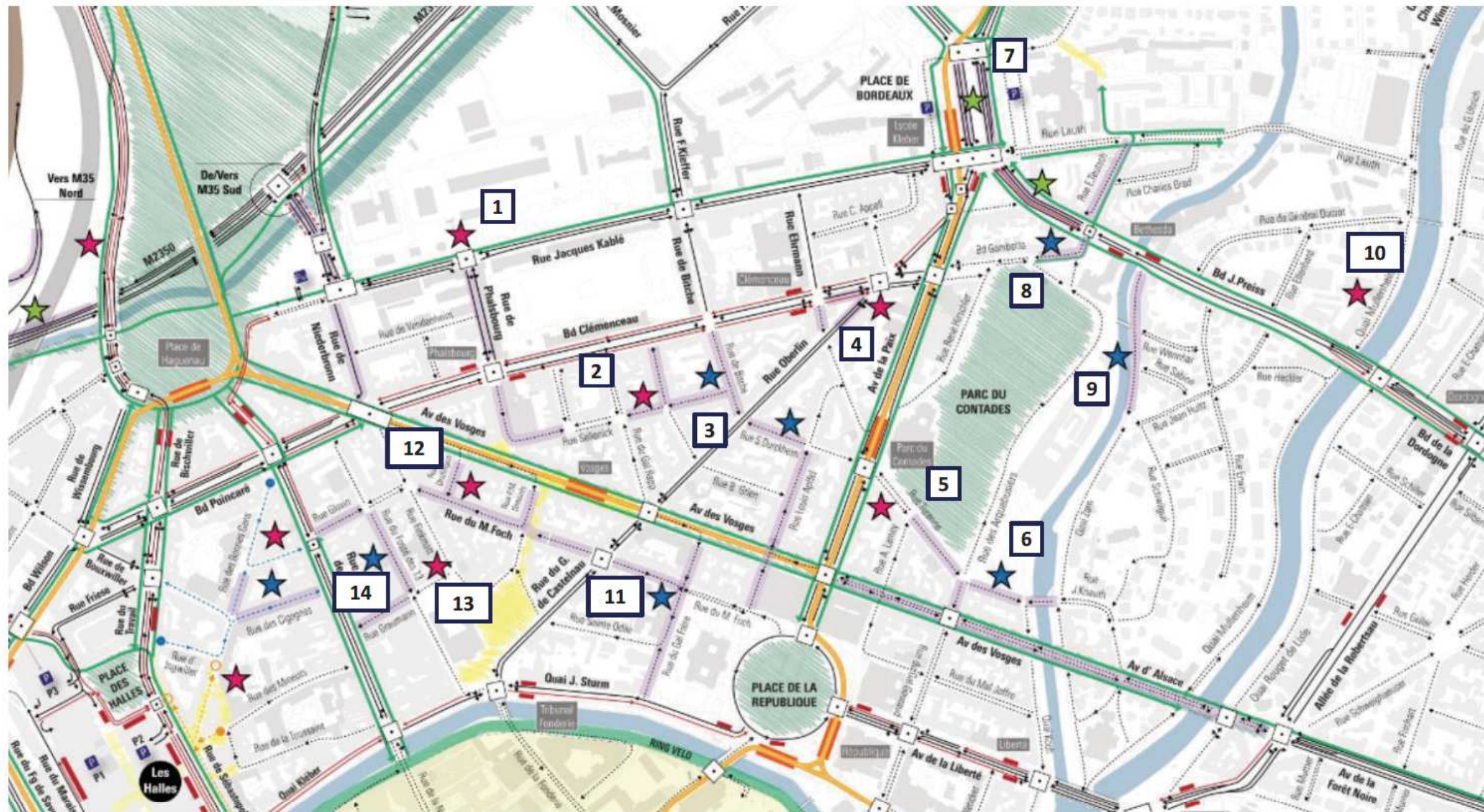
### Bilan de la phase de concertation complémentaire

29 mars – 6 juillet 2023

Enrichissement du plan d'accessibilité grâce à la concertation



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

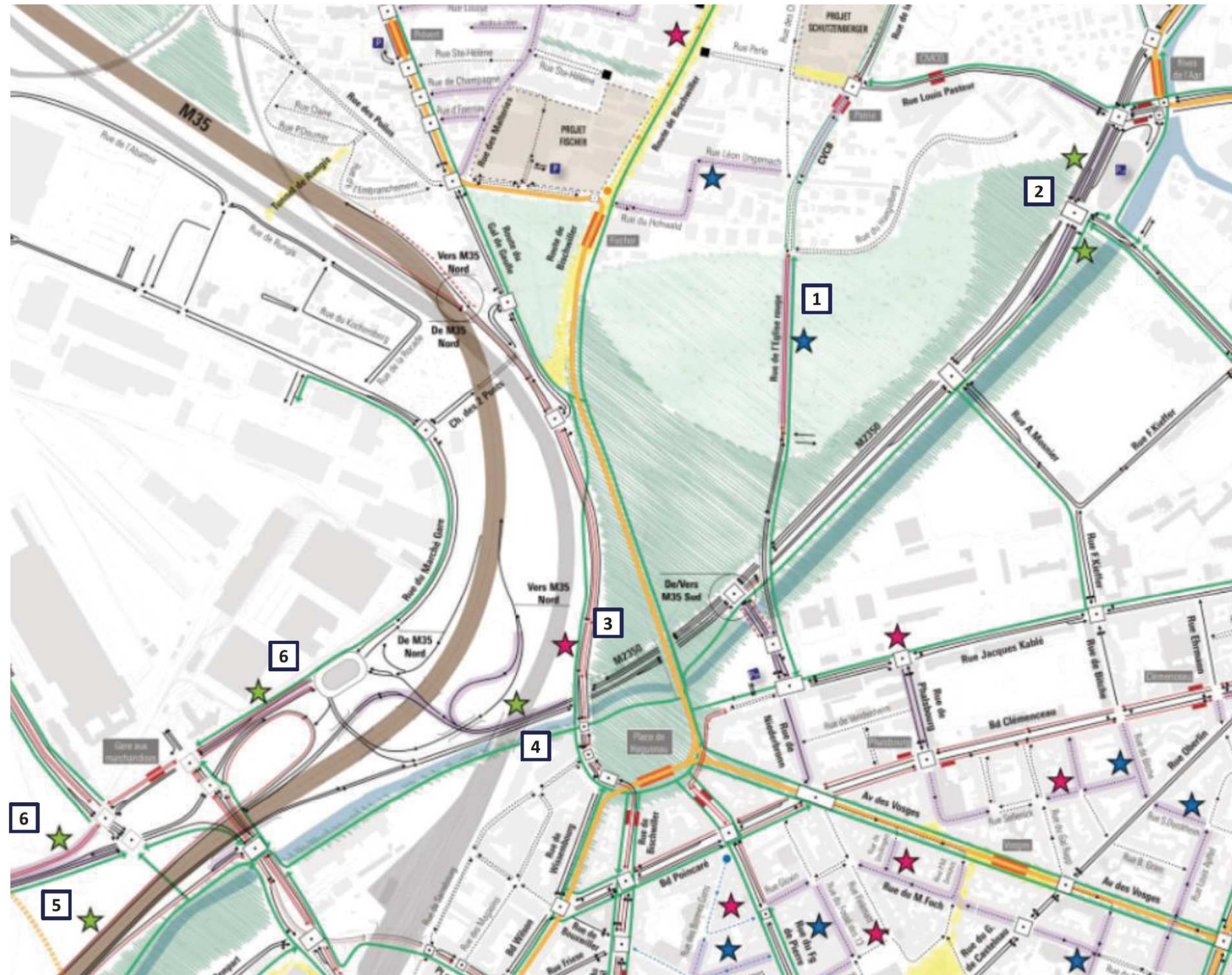


LEGENDE	
	Voie tous véhicules
	Voie réservée aux bus
	Boucle de desserte locale
	Sens de circulation modifié par le projet Tram
	Rue école
	Borne d'entrée (rue école)
	Boucle livraisons/accès riverains
	Borne d'entrée (contrôle d'accès)
	Borne de sortie (contrôle d'accès)
	Parking en ouvrage
	Tramway
	Station Tramway
	Quai bus
	Carrefour à feux
	Espace sous contrôle d'accès
	Impasse avec retournement
	Axes vélos principaux
	Trémie vélo
	Parking vélo souterrain
	Principales mesures anti-transit intégrées dans le projet tram
	Modifications intégrées suite aux ateliers/réunions de concertation
	Mesures d'optimisations trafics dans un périmètre élargi

## Vosges Neustadt

- Phalsbourg** : mise à double sens pour aider la rue de Bitche dans son rôle de sortie du quartier allemand
- Sellenick** : mise à sens unique pour créer des boucles locales sans transit possible
- Bitche/S.Durckheim** : sens uniques tête bêche pour éviter le risque de shunt depuis Clémenceau vers l'avenue d'Alsace
- Oberlin/Clémenceau** : prolongement des couloirs bus jusqu'au carrefour, réduction du nombre de voies VP au profit des vélos et du confort des traversées piétonnes
- Turenne** : maintien du double sens sur le 1<sup>er</sup> tronçon pour éviter de trop charger le carrefour triangle avec le tourne à gauche
- Turenne/Arquebusiers** : mise à sens unique pour éviter les shunts le long du parc des Contades et privilégier le maintien des trafics de distribution sur Vosges et Paix
- Place de Bordeaux** : optimisations pour absorber les hausses de trafic et simplifier le phasage du carrefour
- Bd Gambetta** : inversion du sens de circulation pour casser le shunt existant vers le bd J.Preiss et éviter le risque de report via Clémenceau + Gambetta, permet de conforter les traversées vélos du Bd
- Quai Zorn** : mise à sens unique pour éviter le risque de report depuis l'Av d'Alsace vers la place de Bordeaux
- Quai Mullenheim/Rue Heckler** : reprise de l'existant dans le cadre du projet tram
- Foch/Gal Frère** : mise à sens unique pour créer des boucles locales sans transit possible
- Boucles Av des Vosges/M Foch** : reprise de boucles plus lisibles que celles présentées à la concertation
- Finkmatt** : reprise des sens existants pour permettre le passage des cars en lien avec CIARUS
- Fossé des 13** : sens unique tête bêche pour éviter le risque de shunt sud nord

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Place de Haguenau/M2350/M35

- 1. Église Rouge :** rue réservée aux bus pour éviter le shunt en remplacement de la route de Bischwiller
- 2. Rives de l'Aar :** optimisations pour absorber les hausses de trafic
- 3. Place de Haguenau :** réintégration de la piste cyclable Ouest
- 4. M2350 :** réaffectation des 2 voies Est-Ouest, voie de droite = M35 nord + Cronembourg, voie de gauche = M35sud
- 5. M35sud :** recul de la zone d'entrecroisement pour réduire le risque de remontée vers la M2350
- 6. Marché Gare :** aménagements pour conforter le passage de la C2

## LEGENDE

- Voie tous véhicules
- Voie réservée aux bus
- Boucle de desserte locale
- Sens de circulation modifié par le projet Tram
- Rue école
- Borne d'entrée (rue école)
- Boucle livraisons/accès riverains
- Borne d'entrée (contrôle d'accès)
- Borne de sortie (contrôle d'accès)
- Parking en ouvrage
- Tramway
- Station Tramway
- Quai bus
- Carrefour à feux
- Espace sous contrôle d'accès
- Impasse avec retournement
- Axes vélos principaux
- Trémie vélo
- Parking vélo souterrain
- Principales mesures anti-transit intégrées dans le projet tram
- Modifications intégrées suite aux ateliers/réunions de concertation
- Mesures d'optimisations trafics dans un périmètre élargi

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Halles Gare

- Bonnes Gens/Mineurs** : modification des boucles pour prendre en compte les réflexions rues École
- Cigognes/Bouxwiller** : sens tête bêche pour éviter le shunt sortie Wissembourg vers Fg de Pierre
- Kageneck** : entrée quartier par Kageneck et sortie par Kuhn mise à sens unique pour gagner de la place au profit des piétons et de la végétalisation, piétonisation possible parvis de l'image et apaisement rue du Marais Kageneck en zone de rencontre
- Kuhn/Thiergarten** : mise sous contrôle d'accès pour éviter le shunt dans le quartier, accès riverains rue Thiergarten via la rue Déserte

## LEGENDE

- Voie tous véhicules
- Voie réservée aux bus
- ⋯ Boucle de desserte locale
- Sens de circulation modifié par le projet Tram
- Rue école
- Borne d'entrée (rue école)
- Boucle livraisons/accès riverains
- Borne d'entrée (contrôle d'accès)
- Borne de sortie (contrôle d'accès)
- P Parking en ouvrage
- Tramway
- Station Tramway
- Quai bus
- ◻ Carrefour à feux
- ⚡ Espace sous contrôle d'accès
- Impasse avec retournement
- Axes vélos principaux
- Trémie vélo
- 🚲 Parking vélo souterrain
- ★ Principales mesures anti-transit intégrées dans le projet tram
- ★ Modifications intégrées suite aux ateliers/réunions de concertation
- ★ Mesures d'optimisations trafics dans un périmètre élargi

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Nord

- Gouraud/Vauban** : mise à sens unique rue Gouraud et tronçon 2<sup>e</sup> DB pour simplifier l'arrivée de la bretelle, inversion sens d'entrée dans la rue Vauban
- Wissembourg** : mise à sens unique pour éviter les shunts et pour conforter le lien entre le parvis médiathèque et le Jardin de la résistance
- De Lattre de Tassigny** : mise à sens unique tête bêche pour éviter les shunts et opportunité pour insérer une PC est-ouest vers les équipements publics du secteur mairie
- Rue des Malteries** : mise à sens unique tête-bêche pour éviter les shunts sud nord en remplacement de la route de Bischwiller
- Route de Bischwiller** : inversion du sens de circulation de la zone sous contrôle d'accès pour éviter le shunt nord-sud le matin
- Ungemach** : inversion du sens de circulation pour éviter le shunt sud-nord en remplacement de la route de Bischwiller

## LEGENDE

- Voie tous véhicules
- Voie réservée aux bus
- Boucle de desserte locale
- Sens de circulation modifié par le projet Tram
- Rue école
- ★ Borne d'entrée (rue école)
- Boucle livraisons/accès riverains
- ★ Borne d'entrée (contrôle d'accès)
- Borne de sortie (contrôle d'accès)
- 🅑 Parking en ouvrage
- Tramway
- Station Tramway
- Quai bus
- ◻ Carrefour à feux
- Espace sous contrôle d'accès
- Impasse avec retournement
- Axes vélos principaux
- Tremie vélo
- 🚲 Parking vélo souterrain
- ★ Principales mesures anti-transit intégrées dans le projet tram
- ★ Modifications intégrées suite aux ateliers/réunions de concertation
- ★ Mesures d'optimisations trafic dans un périmètre élargi

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Table des matières

1. Enrichissement du programme d'aménagement de la place de Fêtes et de la rue Paul Muller Simonis .....	124
2. Enrichissement du programme d'aménagement du parc de Haguenau .....	127

**Développement du réseau de tramway entre Strasbourg,  
Schiltigheim et Bischheim**

**Bilan de la phase de concertation complémentaire**

**29 mars – 6 juillet 2023**

**Enrichissement du programme d'aménagement des parcs  
et places**



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 1. Enrichissement du programme d'aménagement de la place de Fêtes et de la rue Paul Muller Simonis

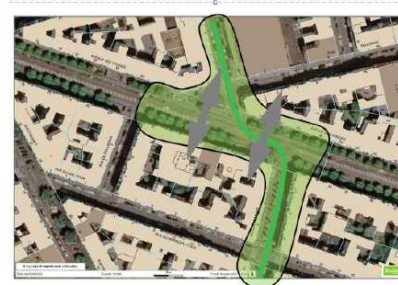
Analyse des dessins issus de l'atelier de participation citoyenne du 3 mai 2023

### Contexte du lieu

A mi-chemin environ entre la place de Haguenau, la place de la République et le parc du Contades, la petite **placette devant le Palais des Fêtes** forme aujourd'hui avant tout une sorte de grand ilot pour traverser les rues adjacentes et rejoindre l'arrêt de bus de la ligne 10. En 2015, elle a fait l'objet d'une végétalisation et offre depuis quelques assises très appréciées dans le secteur, notamment pendant la pause méridienne. Malgré la proximité avec plusieurs écoles, le Centre chorégraphique et le Palais de Fêtes, elle reste un lieu de passage plutôt que de vie de quartier.

Son agrandissement ainsi que l'apaisement de la circulation sur l'avenue des Vosges pourront être l'opportunité d'en faire une nouvelle centralité dans le quartier pour les habitants ainsi que pour les publics des équipements culturels et scolaires. Son espace est néanmoins à repenser plus globalement, en y intégrant les traversées de la plateforme du tram jusqu'à la rue Paul Muller Simonis, afin de construire un véritable trait d'union avec l'église Saint-Pierre-le-Jeune et le Palais de Justice.

La **rue Paul Muller Simonis** est une rue résidentielle au fonctionnement simple qui relie l'Avenue des Vosges à l'arrière de l'église Saint-Pierre-le-Jeune. Elle accueille entre autre un restaurant, une boutique de vêtements et un centre de cardiologie avec 7 médecins. Côté pair le stationnement y est organisé en créneau, côté impair en épis. En tout, 30 places de stationnement sont disponibles ainsi que 3 emplacements Citiz, une place PMR, une place VSL et une place de livraison.



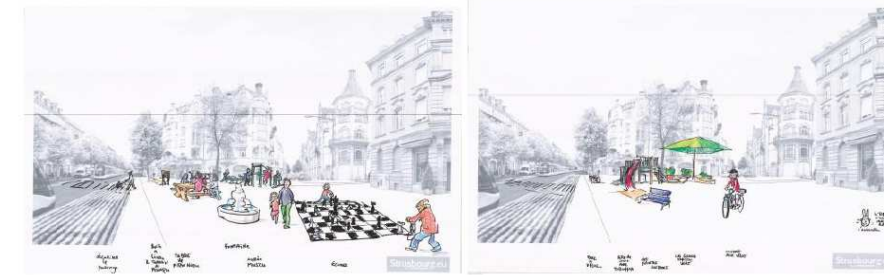
### Mots-clés issus des dessins de mai 2023

#### Place des Fêtes

- Fontaine sèche, des jets d'eau pour se rafraîchir, fontaine d'eau potable
- Boîte à livres, jeu d'échecs géant, poésie imprimée, table de jeu
- Terrain de pétanque, agrès de musculation, toboggan, manège, babyfoot
- Kiosque à bonbon, vendeur de glace
- Table de piquenique, parasol, transats, bancs
- Bacs à plantes, des arbres fruitiers
- Cheminement cyclable à travers la place, arceaux à vélo
- Traversée sécurisée des rails du tram
- Réouverture de la brasserie



131



\*\*\*\*\*

### Rue Paul Muller Simonis

- Arbres, guirlandes végétales, potager
- Kiosque, marché alimentaire hebdomadaire
- Bancs le long du tram
- Arceaux à vélo
- Suppression du stationnement ou stationnement en épis sur un seul côté, borne de recharge électrique
- Sécurisation des piétons (âgés) par rapport aux vélos et aux trottinettes
- Sécurisation de la traversée des rails du tram
- Piste cyclable en site propre



### Ce qui est présent sur les dessins mais ne nous paraît pas adapté aux espaces

#### Place des Fêtes

- Terrain de pétanque, agrès de musculation, manège, babyfoot : espace trop exigü et équipement mieux adapté dans les espaces verts à proximité
- Kiosque à bonbon, vendeur de glace : espace trop exigü, il vaudra mieux miser sur la réouverture de la brasserie du Palais des Fêtes
- Cheminement cyclable à travers la place qui empêcherait l'appropriation par les piétons

#### Rue Paul Muller Simonis

- Suppression totale du stationnement

132

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



**Ce qui est présent sur les dessins et nous paraît adapté aux espaces (à prioriser)**

## Place des Fêtes

- Fontaine sèche, des jets d'eau pour se rafraîchir, fontaine d'eau potable
- Boîte à livres, jeu d'échecs géant, poésie imprimée, table de jeu
- Bancs, table de pique-nique, parasol, transats
- Bacs à plantes, des arbres fruitiers, ...
- Arceaux à vélo
- Traversée sécurisée des rails du tram piste cyclable, passages piétons -> Paul Muller SIMONIS
- Réouverture de la brasserie
- Quelques jeux pour enfants (7 – 8 ans)

## Rue Paul Muller Simonis

- Perspective Neustadt, mise en valeur du patrimoine
- Arbres alignement, lien vert piétons en diminuant le nombre de places de stationnement
- Stationnement utile : VSL, PMR, CITIZ, livraisons, bornes électriques, places violettes
- Rue apaisée, partagée ?
- Commerces de proximité
- Marché

**Ce qu'on peut en retirer pour le futur scénario d'aménagement dès 2026**

## Place des Fêtes et rue Paul Muller Simonis

Échelle : placette de quartier qui ouvre un espace piétonnier plus large sur l'avenue des Vosges, entre la rue Drulingen et la rue Paul Muller Simonis pour favoriser l'unité du quartier

Public visé en priorité : habitant.es, écoliers, usager.es du Centre chorégraphique et du Palais des Fêtes, clients des commerces de proximité, employés

Ambiance : Espace aéré de répit, repos, respiration au sein d'une trame verte sur un futur axe majeur de tram et de vélos

Usages : espace de rencontre, d'attente sur la placette ; connexion entre les deux rives de l'avenue des Vosges pour déambuler facilement entre les commerces ou les ERP et offrir un cheminement piéton agréable vers le centre-ville via l'Église Saint-Pierre-le-Jeune et le Palais de Justice

Lieu de référence dans Strasbourg : certains espaces de la place Arnold ou de la place Austerlitz



133

**L'ambiance plus détaillée :**

La vie au quotidien qui foisonne : au cœur de la Neustadt, les écoliers qui se rendent à l'école ou en viennent, les élèves du Centre chorégraphique qui arrivent ou repartent, les publics du Palais des Fêtes qui viennent le temps d'un spectacle, les habitants qui se rendent chez les commerçants de proximité, les familles et personnes âgées qui se promènent dans leur quartier, quelques touristes aussi... Un lieu de passage où se croisent de nombreux flux de piétons, au milieu d'un axe majeur pour les déplacements en tram et à vélo. C'est dans cette agitation que la place des Fêtes (à renommer) offre un lieu de répit et de rencontre où il est possible de se poser un bref instant en attendant de reprendre son chemin.

Le plateau piétonnier de la plateforme du tram permet de rejoindre facilement les commerces de part et d'autre de l'avenue des Vosges. Il facilite la traversée des rails vers la rue Paul Muller Simonis et le centre-ville. Apaisée et végétalisée, elle met en valeur la perspective sur l'église Saint-Pierre-le Jeune et pourra, grâce à l'espace libéré, accueillir ponctuellement des animations, type marché alimentaire.

## 2. Enrichissement du programme d'aménagement du parc de Haguenau

**Analyse des dessins issus de la concertation du 25 mai 2023**

### Contexte du lieu

L'actuel square de la place de Haguenau est malgré son enclavement routier un espace vert assez fréquenté par les habitant.es grâce à sa proximité et ses équipements utiles au quotidien : structures de jeux, site de compostage, aire d'ébats pour les chiens, panier de basket, table de ping-pong, assises, pelouse... Le CSC y emmène régulièrement des groupes d'enfants ainsi que certaines écoles privées et crèches dans le secteur. Depuis la crise du Covid l'école primaire Saint Jean évoque même l'idée d'y organiser des cours en plein air (« école du dehors »).

Une enquête d'usage réalisée en 2021 auprès d'environ 150 personnes a montré l'attachement à cette diversité des publics, à la mixité des usages et l'organisation des espaces dans le square. Cette ambiance est à préserver dans les aménagements futurs ainsi que ses aspects en reliefs. La récente inauguration de l'aire de jeux, issue du budget participatif, confirme ce besoin d'un lieu familial et convivial.

L'environnement très bruyant et l'accessibilité contraignante constituent néanmoins aujourd'hui un frein majeur pour les publics de venir plus souvent ou pour des durées plus longues comme au parc du Contades. Par ailleurs, le quartier manque d'un lieu pour accueillir les adolescents et des équipements qui leur soient dédiés (sports de glisse, ballons, danses).

La future partie du parc qui reliera Strasbourg à Schiltigheim fait l'objet d'un travail de réflexion et de prospective approfondi, actuellement piloté par la DUT sur la base des prescriptions du PSMV et avec le concours de l'agence d'urbanisme TER.

**Mots-clés issus des dessins de mai 2023 (côté station de tram)**

Kiosque / petit amphi hémicycle avec gradins / Biergarten

134

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Espaces verts partout / clôture en bois végétalisée (baies) / arbres fruitiers / renaturalisation des berges / bassin naturel

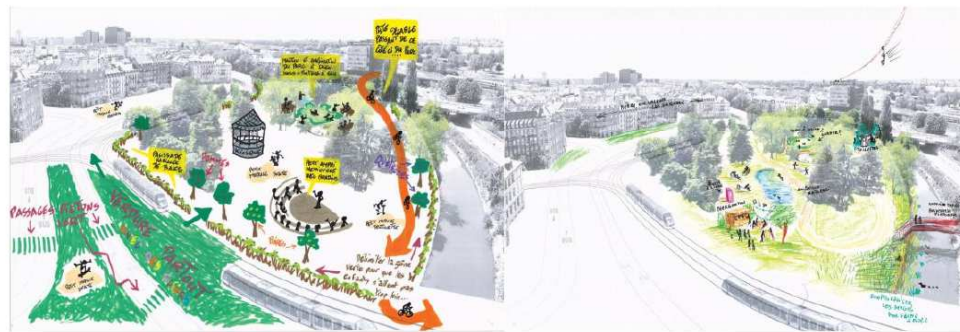
Fontaine d'eau potable / toilettes publiques

Aire d'ébats pour chien amélioré

Petits modules de skates, tyrolienne

Transats, boîte à livres

Sécurisation du parc le long des rails / piste cyclable le long de l'eau / passages piétons pour traverser les voies bus et PC / accès au parc par une passerelle par-dessus le canal / valorisation des façades



## **Ce qui est présent sur les dessins mais ne nous paraît pas adapté au parc, côté station de tram**

- Un bassin naturel : le précédent a été déconstruit en 2022, notamment en raison de son caractère dégradé et sa fonction « nid de moustiques »
- Une tyrolienne de grande hauteur (à redimensionner et à repositionner éventuellement)
- la piste cyclable le long de l'eau dans le parc

## **Ce qui est présent sur les dessins et nous paraît adapté au parc, côté station de tram**

- une forte proportion de végétalisation de l'espace
- le maintien de l'aire d'ébats pour chien
- du mobilier de skate là où le sol n'est pas déminéralisé
- des toilettes publiques
- une fontaine d'eau potable
- un kiosque à musique ou un petit amphi avec gradins
- un Biergarten
- des traversées sécurisées, des clôtures basses

## **Ce qu'on peut en retirer pour le futur scénario d'aménagement dès 2026, côté station de tram**

Échelle : parc de proximité

Public visé en priorité : habitant.es et public des écoles du secteur (y compris de l'enseignement supérieur)

Ambiance : parc urbain

Usages : lieu de récréation et de rencontre

Lieu de référence dans Strasbourg : parc du Heyritz, parc de la Bergerie

## **L'ambiance plus détaillée : Un parc attractif au quotidien**

La future partie du parc entre la station de tram et le cours d'eau, très apaisée et plus accessible que le square actuel, restera l'espace le plus fréquenté par les habitants du quartier au quotidien. Ils y retrouveront les équipements présents aujourd'hui car ils répondent à de véritables besoins de proximité (aires de jeux, aire d'ébats, agrès sportifs) et fonctionnent très bien. Quelques tables permettront de s'installer confortablement pour pique-niquer, jouer ou télé-travailler. Des pelouses pourront être investies pour s'allonger dans l'herbe, jouer au badminton ou pratiquer des sports doux.

Des équipements complémentaires seront néanmoins les bienvenus pour enrichir l'offre existante, notamment en direction des adolescents pour que tous les publics du quartier puissent véritablement s'y rencontrer et se divertir en toute convivialité. Un petit amphi avec gradins permettrait en outre aux écoles qui le souhaitent de tester l'école du dehors et aux amateurs de pratiquer leur art en plein air : danses, théâtre, chant, instruments acoustiques, etc.

## **Mots-clés issus des dessins de mai 2023 (partie vers Schiltigheim)**

- parcours de santé / promenade paisible à travers les jardins familiaux / parcours artistique
- mur d'escalade / buttes pour jouer à l'aventurier / parcours pour apprendre le vélo
- toboggan géant
- deux ou trois étangs, des mirabelliers
- tables de pique-nique à l'ombre
- mur d'expression street art
- passerelle à grenouilles vers le parc côté Strasbourg
- plateforme du tram végétalisée, continuité des espaces verts entre Schiltigheim et Strasbourg



## **Ce qui est présent sur les dessins mais ne nous paraît pas adapté au parc, vers Schiltigheim**

- toboggan géant
- mur d'expression street art

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Ce qui est présent sur les dessins et nous paraît adapté au parc, vers Schiltigheim

- parcours de santé / promenade paisible à travers les jardins familiaux / parcours artistique
- mur d'escalade / buttes pour jouer à l'aventurier / parcours pour apprendre le vélo
- deux ou trois étangs, des mirabelliers
- tables de piquenique à l'ombre
- passerelle à grenouilles vers le parc côté Strasbourg
- plateforme du tram végétalisée, continuité des espaces verts entre Schiltigheim et Strasbourg

## Ce qu'on peut en retirer pour le futur scénario d'aménagement dès 2026, vers Schiltigheim

Échelle : parc intercommunal

Public visé en priorité : tout public

Ambiance : parc naturel urbain

Usages : promenade, activité physique et sportive pour se reconnecter à la nature

Lieu de référence dans Strasbourg :

***L'ambiance plus détaillée : Un parc naturel qui privilégie la biodiversité et les activités connectées à la nature***

L'aménagement de ce parc répond en premier lieu aux exigences de préservation et de reconquête de la biodiversité ainsi qu'au besoin d'un îlot de fraîcheur à proximité des deux communes intensément peuplées. L'activité humaine qui s'y développe vise à se (re)connecter à la nature de façon pédagogique, ludique ou physiquement active. De ce fait, les équipements que l'on y trouvera sont de nature extrêmement sobre et écologique : parcours de santé et de biodiversité, sentier pied nus, nichoirs et hôtels à insectes, etc.

Dans cet espace, les enfants pourront jouer avec les éléments naturels : grimper aux arbres, se rouler dans l'herbe, courir dans les espaces vallonnés, apprendre à faire du vélo sur les sentiers, ramasser des feuilles ou encore construire des bateaux avec de simples écorces... Les familles pourront observer le ciel, la flore et la faune, pour les écoles à proximité ce lieu deviendra une destination pour les sorties pédagogiques sur le thème du respect de la nature.

L'aménagement paysager s'appuiera sur les études menées par l'agence TER et pourra s'inspirer des différents cordons boisés d'ores et déjà identifiés ainsi que de la mise en valeur des berges.

## Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

### Les enseignements de la concertation

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 6 Les enseignements de la concertation

### 6.1 Enseignements tirés de la première phase de concertation :

La première phase de concertation a porté sur les diverses composantes du projet (présentation et comparaison des variantes de tracé et d'insertion par leurs caractéristiques techniques et fonctionnelles, ouvrages, potentiels de desserte, opportunités d'aménagements urbains, intermodalités, coûts prévisionnels...). Elle s'est déroulée dans un climat général constructif. L'Eurométropole de Strasbourg retient comme principaux éléments exprimés lors de la concertation :

- une adhésion générale en faveur du projet de transport structurant qui viendra désenclaver le Nord de l'Eurométropole et relier au réseau de transport public structurant un bassin de vie en fort développement. Cette adhésion s'est traduite au travers d'une forte mobilisation de la population, des acteurs et élus du territoire pendant la concertation. Néanmoins, 15% des expressions s'opposent à la solution d'un tramway pour répondre aux objectifs de développement du réseau de transport ;
- des avis contrastés concernant les aménagements urbains, notamment le choix du site d'implantation du terminus et d'un éventuel P+R au nord. Le souhait des riverains d'être associés aux réflexions à travers des échanges continus avec l'Eurométropole de Strasbourg et une information régulière sur les études qui seront menées ;
- le souhait que le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim participe à l'embellissement, à la valorisation et à la requalification urbaine du territoire, ainsi qu'à l'apaisement de la circulation ;
- un mode tramway soutenu et apprécié pour son confort et sa qualité de service, malgré quelques remarques portant sur l'intérêt de réaliser un tram-train ou un bus à haut niveau de service ;
- des demandes d'optimisation du réseau de transport en commun actuel et sa réorganisation prochaine ;
- des inquiétudes sur les nuisances en phase travaux et lors de la mise en service du tramway ;
- des inquiétudes sur les conditions de circulation et de stationnement, durant les travaux et à terme ;
- un accueil positif des différentes actions mises en œuvre pour la concertation sur le projet de développement du réseau de tramway et des demandes de poursuivre le dialogue avec les acteurs du territoire et d'informer la population sur l'avancée du projet.

Ces contributions et observations formulées lors de cette première phase de concertation ont permis à l'Eurométropole de Strasbourg de se positionner sur :

- le choix du tracé du projet pour sa partie Centre, à savoir la variante C1, avec 1,8 km d'infrastructure tramway nouvelle, empruntant depuis la place de la gare – où sera créée une deuxième station tramway en surface – successivement le boulevard Wilson, la rue de Wissembourg, la place de Haguenau, l'avenue des Vosges où le tracé rejoint l'infrastructure existante. Finalement, quatre nouvelles stations tramway seront créées. Cette variante répond aux objectifs métropolitains généraux du projet, elle permet également de désensibiliser les liaisons Gare-Wacken, Gare-Université et centre-ville – communes Nord des perturbations

régulières (prévues ou imprévues) qui ont lieu au niveau de l'ellipse insulaire strasbourgeoise. Son tracé permet de requalifier les larges emprises des grands boulevards et de l'avenue des Vosges avec une insertion en site propre intégral. Cette variante offre également les meilleures possibilités de valorisation de l'important patrimoine de la Neustadt. Elle suscite enfin un grand potentiel de transformations urbaines dans l'ambition d'élargir le centre-ville au-delà de l'ellipse insulaire vers les boulevards Nord et Est et l'étendre aux secteurs de la Neustadt. Son schéma d'exploitation pourrait être simple et direct et en évitant les nœuds du réseau tramway déjà proches de la saturation. Elle permet la transformation des espaces aujourd'hui dédiés majoritairement à l'automobile. Par ailleurs son itinéraire ne dégradera pas le paysage/patrimoine des quais, en nuisant à leur tranquillité, et ne risque pas de créer un doublon avec les lignes de tramway déjà existantes dans l'ellipse insulaire.

- le choix du tracé du projet pour sa partie Nord, à savoir la variante N1, avec environ 3 km d'infrastructure tramway nouvelle, dont le tracé remontera vers le Nord depuis la place de Haguenau par la route de Bischwiller, puis tournera à l'Ouest par la nouvelle rue Hélène Schweitzer, avant de rejoindre la route du Général de Gaulle et la route de Brumath en direction du Nord. Finalement, cinq nouvelles stations tramway seront créées (en fonction de l'emplacement exact du terminus). Cette variante répond aux objectifs métropolitains de desserte directe et rapide des communes de Schiltigheim et Bischheim tout en conservant la possibilité d'un prolongement ultérieur vers les communes plus au nord. Par ailleurs, située à l'Ouest des bans communaux de Schiltigheim et de Bischheim, elle satisfait le besoin d'équité territoriale en s'éloignant de la ligne B du tramway préexistante sur les territoires de Schiltigheim, Bischheim et Hoenheim. Son insertion sur la partie Sud de la route du Général de Gaulle est susceptible de libérer le plus d'espaces publics en vue d'améliorer in fine la ville marchable et cyclable et donc de favoriser les reports modaux en faveur des transports en commun et des modes actifs. Cette variante offre par ailleurs un grand potentiel de transformations urbaines, permettant de requalifier les espaces publics de l'Ouest de Schiltigheim et offrant des perspectives d'élargissement du centre-ville. La position du terminus et d'un éventuel P+R devront être réétudiées de manière à prendre en compte les aspirations et inquiétudes exprimées par les riverains du secteur « Marc Seguin » et notamment de supprimer au maximum l'impact éventuel sur les habitations.
- le programme des études ultérieures d'avant-projet qui ont été menées à compter du novembre 2022.

### 6.2 Enseignements tirés de la deuxième phase

Cette nouvelle étape de concertation a été l'occasion d'approfondir certaines thématiques identifiées du projet notamment sur la hiérarchisation du réseau viaire. Les contributions des habitants discutées à l'occasion des réunions / ateliers / permanences organisés entre le 29 mars et le 6 juillet ont pu être synthétisées de la façon suivante :

	Enjeux exprimés par les habitants	Réponses apportées dans le programme du projet
Positionnement et fonctionnement du futur terminus Nord du projet	➤ Foncier : éviter tout impact sur des propriétés d'habitation bâties	➤ Station du terminus déplacée au Sud de l'avenue de Périgueux et permettant la livraison des commerces

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



	Enjeux exprimés par les habitants	Réponses apportées dans le programme du projet
	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Foncier : suppression des places de stationnement privées au droit du futur terminus</li> <li>➤ Prendre en compte la vie des commerces</li> <li>➤ Sur les parkings de proximité : éviter qu'ils ne se transforment en parking relais</li> <li>➤ Lien entre le terminus et le P+R de la ligne G</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Aménager un parking rue Poincaré afin de compenser la perte de stationnement privé</li> <li>➤ Travail sur la tarification du stationnement dans le secteur du terminus</li> <li>➤ Abandon du P+R au terminus</li> <li>➤ Avoir un rabattement efficace en bus entre le P+R existant à l'espace européen de l'entreprise et le terminus et aménager un pôle multimodal lisible au droit du terminus</li> </ul>
Aménagement de la route de Bischwiller au profit de l'extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité de Schiltigheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Sécuriser les déplacements pour tous les modes, notamment pour les piétons et les cyclistes – prolongement de la piste cyclable au-delà de la zone piétonne</li> <li>➤ Plan de circulation limitant la place de la voiture</li> <li>➤ Garantir l'efficacité de la ligne L3</li> <li>➤ Garder la zone piétonne accessible pour la vie du quotidien : livraisons, parking privé, PMR, ...</li> <li>➤ Suppression du stationnement sur la zone piétonne</li> <li>➤ Accès à la déchetterie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Au niveau du quartier, mais également à l'échelle des communes Nord : travail sur l'équilibre du plan de circulation, en contrôlant les reports de trafic et fiabilisant le parcours de la ligne L3 (renommée C3)</li> <li>➤ Piétonisation de la partie Sud de la route de Bischwiller permettant d'assurer l'équilibre du plan de circulation et d'éviter les reports de trafic sur cet axe</li> <li>➤ Piste cyclable bidirectionnelle prolongée entre la rue Saint-Charles et la rue des Vosges</li> <li>➤ Définition des principes d'accès de la zone piétonne avec la Ville de Schiltigheim, en s'appuyant sur le retour d'expérience de la Ville de Strasbourg</li> <li>➤ Plusieurs parkings existent aux alentours du projet, des rues perpendiculaires offrent du stationnement à proximité immédiate également.</li> <li>➤ L'aménagement de la route de Bischwiller pourrait nécessiter une modification de la hiérarchisation du réseau viaire dans l'OAP déplacement du PLUi de l'EMS et la modification d'emplacements réservés et la modification d'emplacements</li> </ul>

141

	Enjeux exprimés par les habitants	Réponses apportées dans le programme du projet
		réservés (une mise en compatibilité du PLUi est donc prévue à ce titre notamment)
Aménagement de la place de Haguenau	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Vie de quartier : faciliter l'accès au parc existant, apaiser l'environnement autour du parc</li> <li>➤ Améliorer les conditions de circulation des cyclistes autour de la place</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Parc existant s'étendant vers les bâtiments existants</li> <li>➤ Redistribution des espaces autour de la place afin d'accueillir le tramway et les modes actifs (voies automobiles concentrées à l'Ouest de la place)</li> <li>➤ Amélioration des continuités cyclables et de l'itinéraire Vélostras 1</li> <li>➤ L'aménagement de la place de Haguenau pourrait nécessiter une modification de la hiérarchisation du réseau viaire dans l'OAP déplacement du PLUi et la modification d'emplacements réservés (une mise en compatibilité est donc prévue à ce titre notamment)</li> </ul>
Aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Plan de circulation limitant la place de la voiture</li> <li>➤ Positionnement de la station tramway</li> <li>➤ Éviter les conflits piétons / cycles</li> <li>➤ Stationnement dans le quartier</li> <li>➤ Vie du quotidien : livraison, déménagement, ...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Au niveau du quartier, mais également à l'échelle de la Ville de Strasbourg : travail sur l'équilibre du plan de circulation, en contrôlant les reports de trafic</li> <li>➤ Une station centrale au niveau de la rue Oberlin afin d'assurer une couverture spatiale satisfaisante</li> <li>➤ Profil en travers de l'avenue permettant de dédier aux modes actifs l'espace entre les arbres et les façades, tout en délimitant bien les espaces entre cyclistes et piétons</li> <li>➤ Reconfiguration de l'offre de stationnement dans le secteur : nouveau parking sur la rue Kablé</li> <li>➤ Aménagements de bandes servant le long de l'avenue pour permettre les livraisons, et le stationnement de très courte durée. Les rues perpendiculaires disposeront</li> </ul>

142

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



	Enjeux exprimés par les habitants	Réponses apportées dans le programme du projet
Aménagement du secteur de la place de la Gare	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Maintenir la dépose-minute de la gare</li> <li>➤ Plan de circulation limitant la place de la voiture et accès riverains</li> <li>➤ Position des taxis</li> <li>➤ Constat d'un problème sur le stationnement vélos sécurisé</li> <li>➤ Accès dépose minute à maintenir pour les hôtels</li> </ul>	<p>également de places de livraison et de places PMR à proximité de l'avenue</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ L'aménagement de l'avenue des Vosges pourrait nécessiter une modification de la hiérarchisation du réseau viaire dans l'OAP déplacement du PLUi (une mise en compatibilité est donc prévue à ce titre notamment)</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Réorganisation de la dépose-minute dans les parkings Wodli et Sainte-Aurélie</li> <li>➤ L'accès des riverains se fera depuis le boulevard de Nancy avec l'élargissement du secteur apaisé</li> <li>➤ Dépose et reprise des taxis positionnées devant la verrière de la gare</li> <li>➤ Création d'un parking vélos sous la place de la gare au profit de la dépose-minute</li> <li>➤ Maintien de la desserte des hôtels par une borne SIRAC</li> </ul>

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 1.3. Principaux documents de communications

Ci-après les documents de communication relatifs aux bilans de la première et seconde phase de concertation :

**Strasbourg.eu**  
eurometropole

## Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

**P+R**

### Présentation du bilan de concertation publique réglementaire\*

Ville de Strasbourg  
**PARTICIPATION CITOYENNE**  
Eurométropole de Strasbourg

\*Mise en œuvre en application des articles L 103-2 et R 103-1 du code de l'urbanisme et de l'article L 121-15-1 du code de l'environnement.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Strasbourg.eu  
eurométropole



## Sommaire

Introduction	3
Les objectifs du projet	3
Concertation publique	3
Les dispositifs d'information et de mobilisation	4
Le niveau de participation	6
La synthèse des avis exprimés sur le projet	6
Variante de tracés soumises à la concertation	8
Analyse comparative technique des variantes « Nord »	9
<b>Variante N1</b>	11
<b>Variante N2</b>	14
<b>Variante N3</b>	17
Analyse comparative technique des variantes « Centre »	20
<b>Variante C1</b>	22
<b>Variante C2</b>	25
<b>Variante C3</b>	28
Les enseignements de la première phase de concertation	31
Les décisions de l'Eurométropole	33
Prochaines étapes du projet	38



## Introduction

Le 7 mai 2021, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg approuvait le lancement et les modalités de la concertation publique réglementaire ainsi que l'engagement des études opérationnelles relatives au projet de ' Tramway vers le Nord ' du réseau de Strasbourg, en application des articles L 103-2 et R 103-1 du Code de l'urbanisme et comme le permet le dernier alinéa de l'article L 121-15-1 du Code de l'environnement.

### LES OBJECTIFS DU PROJET :

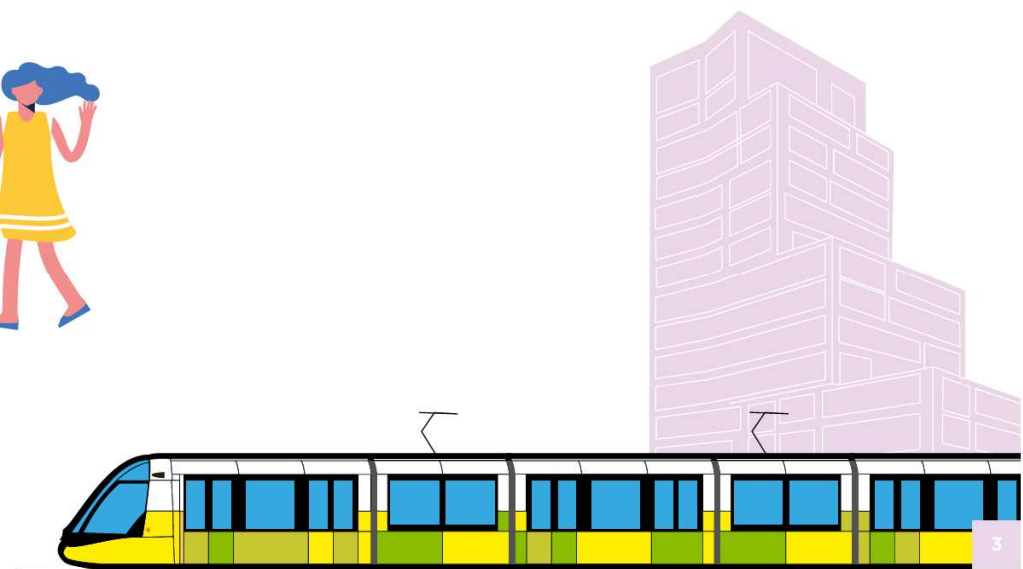
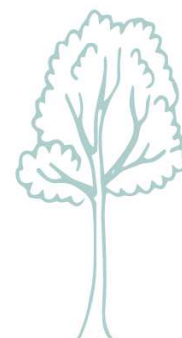
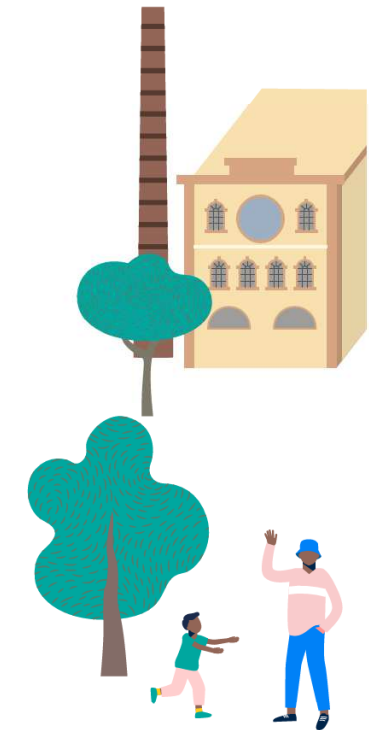
- **desservir Schiltigheim et Bischheim** en tramway tout en réorganisant les lignes de bus qui desservent les communes Nord;
- **améliorer l'accessibilité du quartier d'affaires et des Institutions Européennes**, en créant une nouvelle liaison directe en tramway entre la gare de Strasbourg et le quartier du Wacken;
- **renforcer la liaison Gare-Université**, en proposant une nouvelle ligne rapide et directe qui ne charge pas inutilement le réseau dans l'hypercentre;
- **accompagner le développement du Réseau Express Métropolitain** en assurant le confort des voyageurs tout en facilitant les flux de circulation;
- **accompagner les transformations urbaines et les projets de renouvellement urbain**, en requalifiant les espaces publics, en donnant plus de place à la nature et en participant à la mise en valeur du patrimoine

### CONCERTATION PUBLIQUE

La concertation publique relative au projet d'extension du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim s'est déroulée du 15 juin 2021 au 30 septembre 2021 inclus.

La particularité du dispositif mis en place est l'organisation de deux temps forts :

- À partir du 15 juin 2021, la concertation a porté principalement sur les variantes de tracé, les enjeux de mobilité et la présentation des territoires traversés;
- À partir du 8 septembre 2021, des compléments ont été apportés concernant les solutions d'aménagement envisageables pour les différents tracés.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Les dispositifs d'information et de mobilisation



### Une conférence de presse

Une conférence de presse a été organisée le 9 juin 2021. Elle a été l'occasion pour l'exécutif de l'Eurométropole de présenter à la presse le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, ainsi que les modalités de la concertation.



### 5 réunions publiques

Une réunion organisée en visio-conférence (en distanciel) le 30 juin 2021,

4 réunions publiques organisées en présentiel les 29 juin et 15 septembre à Schiltigheim, le 8 septembre à Bischheim et le 22 septembre à Strasbourg.

une retransmission en direct sur le site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](https://participer.eurometropole-strasbourg.eu), accompagnée d'un système de « tchat » pour poser des questions.

une traduction en Langue des Signes Française (LSF), ainsi qu'un sous-titrage instantané (vélotypie).



### 6 ateliers de concertation

Le 14 juin à 19h, à destination des commerçants de Schiltigheim et Bischheim lors de l'assemblée générale de l'UCAS;

Le 7 juillet à 10h, entretien avec Monsieur Laurent Hennenfent - « URBAMO »;

Le 29 juillet à 16h, entretien avec les associations « Col 'Chick » et « PEPS 21 »;

Le 27 septembre à 16h, entretien avec le collectif « Montramjtiens »;

Le 28 septembre à 18h, en visio-conférence, entretien avec les associations d'usagers des mobilités;

Le 29 septembre à 18h, en visio-conférence, à destination des forces vives, des représentants associatifs ou d'institutions, des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades.



### 4 déambulations publiques

Schiltigheim - secteur nord et Bischheim: le 10 septembre à 11h;

Schiltigheim - secteur sud: le 11 septembre à 10h;

Strasbourg - secteurs Gare, Halles, Quais: le 17 septembre à 11h;

Strasbourg - secteurs place de Haguenau, rue de Wissembourg, boulevards Poincaré et Clemenceau et avenue des Vosges: le 18 septembre à 10h.



### 12 permanences

À Strasbourg, au Centre administratif: le 25 juin de 15h30 à 17h30;

À Strasbourg, à la médiathèque Olympe de Gouges: le 1<sup>er</sup> juillet de 17h à 19h;

À la Mairie de Schiltigheim: le 24 juin de 17h30 à 19h30;

À la Mairie de Bischheim: le 6 juillet de 16h30 à 18h30 et le 14 septembre de 16h30 à 18h30;

À Strasbourg, au marché Place Broglie: le 2 juillet de 12h à 14h, le 24 septembre et le 29 septembre de 10h à 13h;

À Strasbourg, au marché place de Bordeaux: le 14 septembre de 10h à 13h;

À Schiltigheim, au marché place de la Mairie: le 9 septembre;

À Schiltigheim, aux Halles du Scilt: le 17 septembre.



### 2 plaquettes d'information

Une plaquette de présentation du projet de 40 pages (document principal), imprimée à 1000 exemplaires et mise à disposition du public à compter de juin 2021, présentant:

- La politique mobilité portée par l'Eurométropole de Strasbourg, intégrant les différents projets prévus au cours du mandat;
- Une description des territoires traversés par le projet 'Tram Nord';
- Les enjeux et objectifs majeurs du projet;
- Les objectifs de la concertation et son périmètre;
- Les caractéristiques des variantes de tracé pour la partie Nord d'une part, pour la partie strasbourgeoise d'autre part;
- Les modalités pratiques de participation du public à la concertation.

Une plaquette de présentation complémentaire du projet de 40 pages, imprimée à 1000 exemplaires et mise à disposition du public à compter de septembre 2021, présentant les informations complémentaires suivantes:

- Des précisions concernant la réorganisation possible de l'exploitation du réseau de tramway;

Les aménagements envisageables pour les différentes variantes de tracé au Nord (N1, N2, N3) comme à Strasbourg Centre (C1, C2, C3), présentés à l'aide de profils d'organisation de la voirie;

Les modalités pratiques de participation du public à la concertation intégrant une remise à jour du calendrier des différents rendez-vous de la participation citoyenne.



### 1000 affiches

Diffusées dans les commerces et lieux d'accueil du public des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim ainsi que sur les arrêts de bus urbains situés dans les secteurs du projet des lignes L6, L3, 50, 60, 10 ainsi qu'au niveau des terminus des lignes de tramway existantes.



### 170 000 cartons d'invitation

Distribués dans les boîtes aux lettres aux habitants des communes de Schiltigheim et Bischheim, ainsi que ceux des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades et autres quartiers périphériques. Ces flyers ont également été mis à disposition dans les établissements publics et culturels des communes de Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. Une nouvelle campagne

d'invitation a été lancée en amont du deuxième temps fort de la concertation de septembre.



### Un site internet

Pour se renseigner sur les modalités de concertation et pour participer: [participer.eurometropole-strasbourg.eu](https://participer.eurometropole-strasbourg.eu)



### 1 numéro d'appel téléphonique

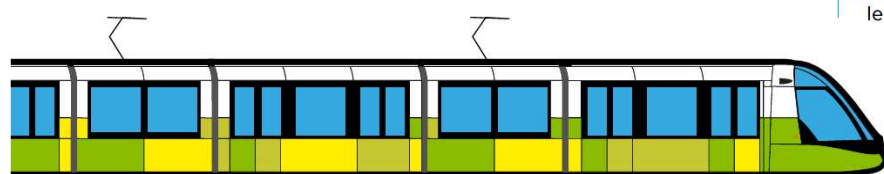
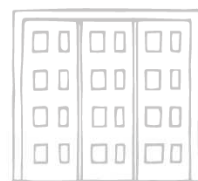
Pour toute information sur le projet (03 68 98 51 12), la permanence téléphonique étant assurée par le service Tramway & Grands Projets.



### 4 expositions publiques

installées du 29 juin au 30 septembre 2021, respectivement:

- À Strasbourg, au Centre administratif (1 parc de l'Étoile);
- À Strasbourg, à la médiathèque Olympe de Gouges (3 rue Kuhn);
- À la Mairie de Schiltigheim (110 route de Bischwiller);
- À la Mairie de Bischheim (19 rue du Moulin).



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Le niveau de participation

La concertation publique, qui s'est déroulée du 15 juin 2021 au 30 septembre 2021 inclus, a permis de :

■ Collecter **1161 contributions écrites** sur les différents supports d'expression mis à disposition du public

- 149 contributions dans les registres papier,
- 635 contributions sur le site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu)
- 365 courriels
- 12 courriers

■ Réunir environ **600 personnes en présentiel** lors des 5 réunions publiques organisées, dont la captation a été ensuite visionnée 11491 fois,

■ Tenir **6 ateliers de concertation**, permettant d'échanger plus particulièrement avec certains participants tels que les associations thématiques (mobilité), les collectifs d'habitants et les commerçants, à la suite desquels 18 collectifs ont transmis leurs observations à l'Eurométropole,

■ Accueillir entre **180 et 200 personnes** lors des **12 permanences**,

■ Rassembler **40 personnes** à l'occasion des **4 déambulations**,

■ Susciter l'accès à **6 266 vues uniques** sur la page web présentant le projet « participer.eurometropole-strasbourg.eu »,

■ Recueillir **240 réactions** (commentaires ou « like ») sur les 6 publications de la page Facebook de l'Eurométropole de Strasbourg;

### Au total, 1324 avis ont été reçus et traités.

Parmi les 1324 avis reçus, **948 avis** ont été comptabilisés et analysés. 376 avis ont été émis en redondance sur les différents médias proposés et ont été considérés en doublon.

## La synthèse des avis exprimés sur le projet

■ Une **forte mobilisation de la population**, des acteurs et élus du territoire pendant la concertation

■ Une **adhésion générale** en faveur du projet de transport structurant (83,5%)

■ Environ **15% de rejet** de la solution tramway, dont deux tiers opposés au projet de tramway dans sa partie Nord, et un tiers opposé pour la partie de centre-ville.

### Avis exprimés sur le Projet

**83,55%** favorable\*

**14,7%** défavorable\*\*

**1,7%** ne se prononce pas

\*Les avis favorables comptabilisent les avis favorables émis par les participants sur le projet de manière globale ainsi que sur les variantes présentées.

\*\* Les avis défavorables comptabilisent les avis défavorables émis par les participants sur le projet de manière globale ainsi que sur les variantes présentées.



## La synthèse des avis exprimés par variante

### Avis des participants sur les variantes N1, N2 et N3 : 847 expressions\*

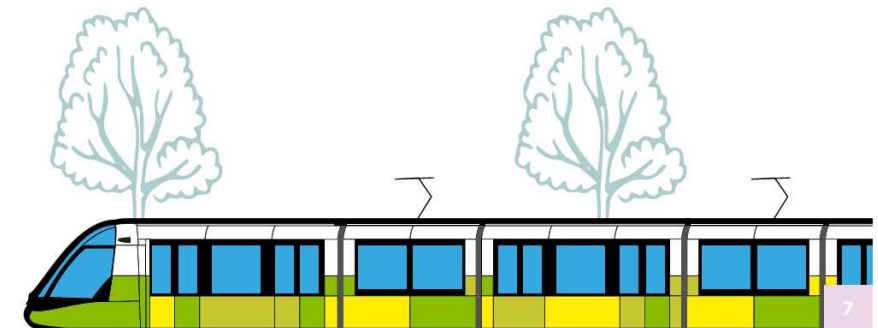
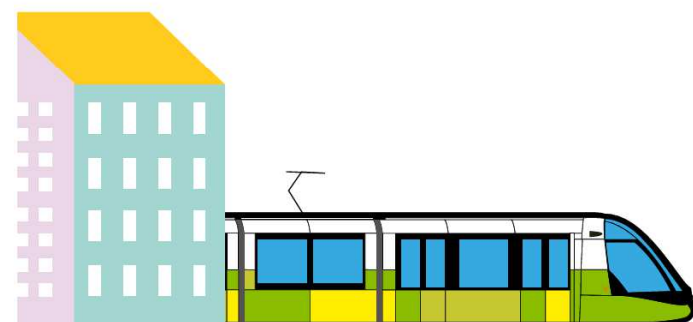
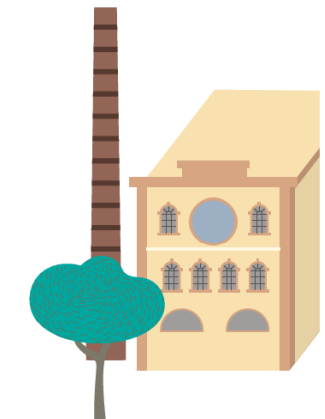
	Favorable	Défavorable	Ne se prononce pas
N1	27%	6%	1%
N2	17%	8%	0,3%
N3	6%	6%	0,2%

\*Un participant peut avoir émis un ou plusieurs avis favorables ou défavorables à une variante. % d'avis exprimés en faveur d'une ou plusieurs variantes concernant le secteur Nord.

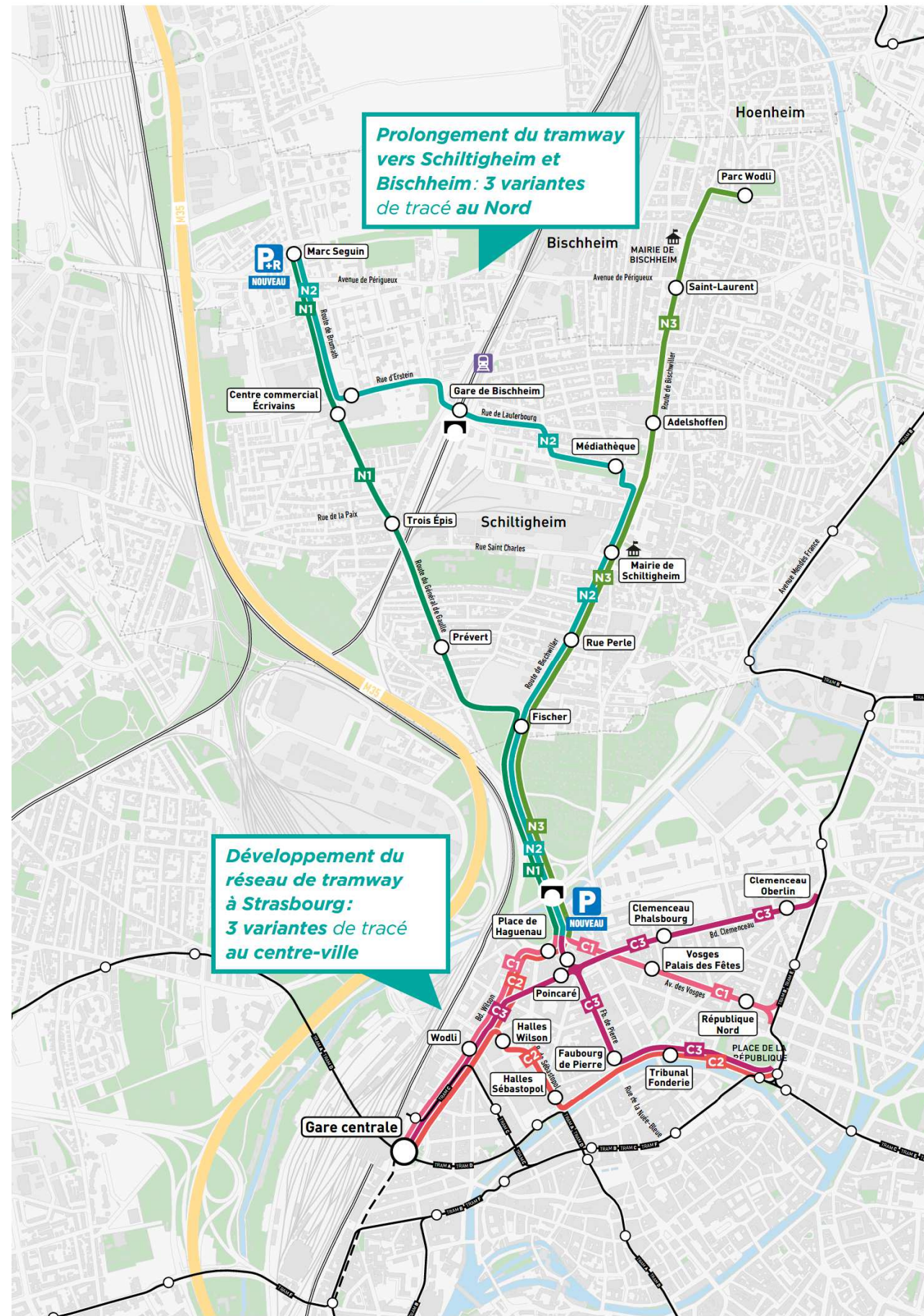
### Avis des participants sur les variantes C1, C2 et C3 : 543 expressions\*

	Favorable	Défavorable	Ne se prononce pas
C1	18%	20%	0,3%
C2	22%	13%	0,2%
C3	7%	17%	0,3%

\*Un participant peut avoir émis un ou plusieurs avis favorables ou défavorables à une variante. % d'avis exprimés en faveur d'une ou plusieurs variantes concernant le secteur centre.



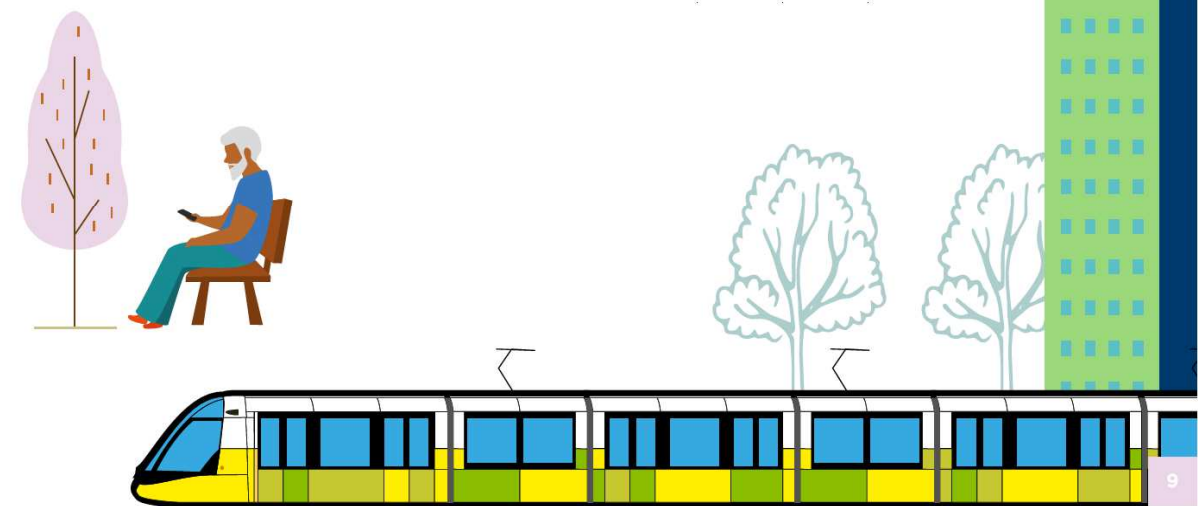
# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Analyse comparative technique des variantes « Nord »

Échelle d'analyse: ✔ Très favorable ✔ Favorable ✔ Défavorable ✔ Très défavorable

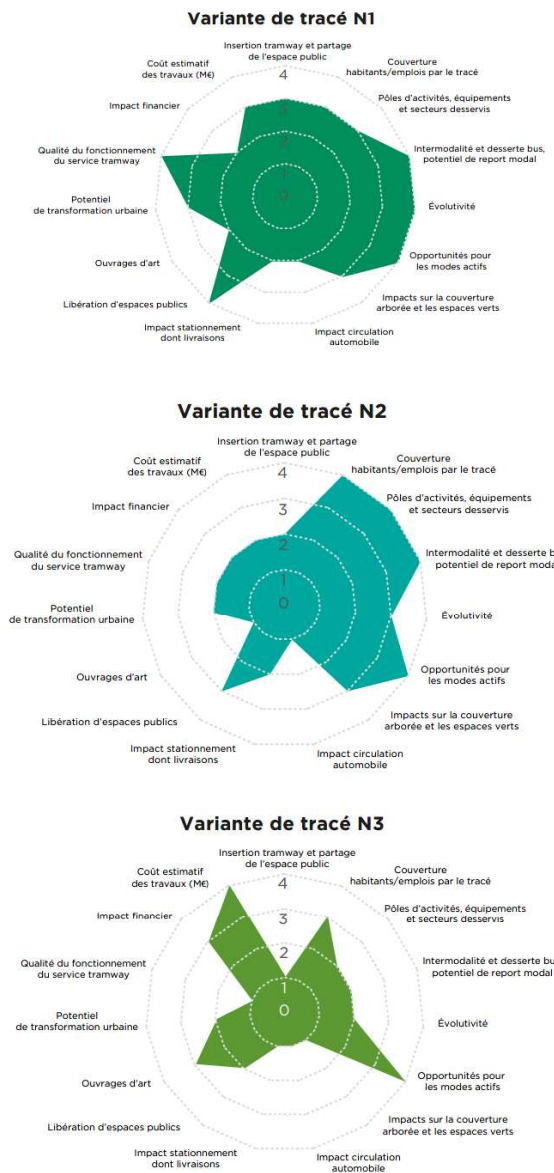
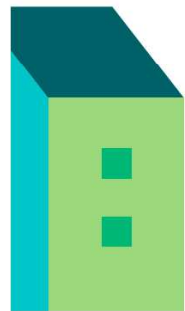
Critères	N1	N2	N3
Insertion tramway et partage de l'espace public	✔	✔	✔
Couverture habitants/emplois par le tracé	✔	✔	✔
Pôles d'activité, équipements et secteurs desservis	✔	✔	✔
Intermodalité et desserte bus, potentiel de report modal	✔	✔	✔
Évolutivité	✔	✔	✔
Opportunités pour les modes actifs	✔	✔	✔
Impacts sur la couverture arborée et les espaces verts	✔	✔	✔
Impacts circulation automobile	✔	✔	✔
Impact stationnement dont livraisons	✔	✔	✔
Libération d'espaces publics	✔	✔	✔
Ouvrages d'art	✔	✔	✔
Potentiel de transformation urbaine	✔	✔	✔
Qualité du fonctionnement du service tramway	✔	✔	✔
Impact foncier	✔	✔	✔
Coût estimatif des travaux	✔	✔	✔
<b>BILAN - ANALYSE MULTICRITÈRES</b>	✔	✔	✔



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

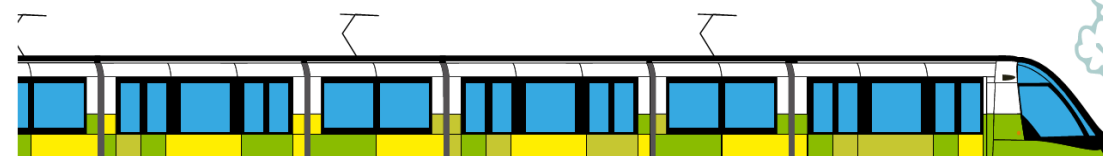


Illustration graphique de l'analyse multicritères des variantes « Nord » :



**Échelle des valeurs:**  
 4: très favorable  
 3: favorable  
 2: défavorable  
 1: très défavorable

**Aide de lecture:**  
 Plus la surface colorée est importante, plus les avantages réunis sont nombreux. Plus la forme est homogène et plus le projet est « équilibré ».



## VARIANTE N1

### Place de Haguenau – Marc Seguin via route du Général de Gaulle



#### SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

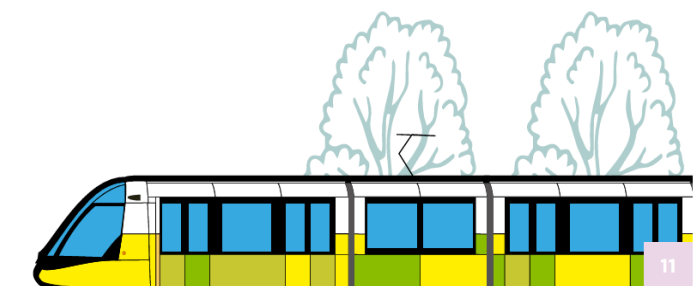
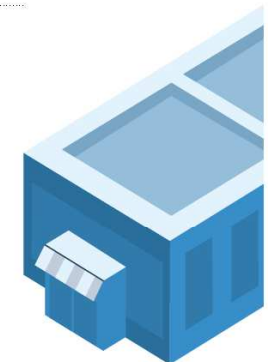
##### ✓ POINTS FORTS PERÇUS

- Sa desserte de Schiltigheim ouest et son **tracé direct, lisible et plus rapide**, comportant **peu de virages et le plus de sites propres**;
- Son **insertion sur la route du Général de Gaulle** qui limiterait les acquisitions foncières nécessaires;
- Sa **perspective de développement urbain intéressante, justifiée notamment par le quartier des Écrivains et des projets urbains dans les quartiers Ouest**;
- Son **opportunité pour le renouvellement la route du Général de Gaulle** avec des aménagements piétons et cyclables de qualité;
- Sa **perspective d'une extension possible vers la zone commerciale Nord (Vendenheim)**.

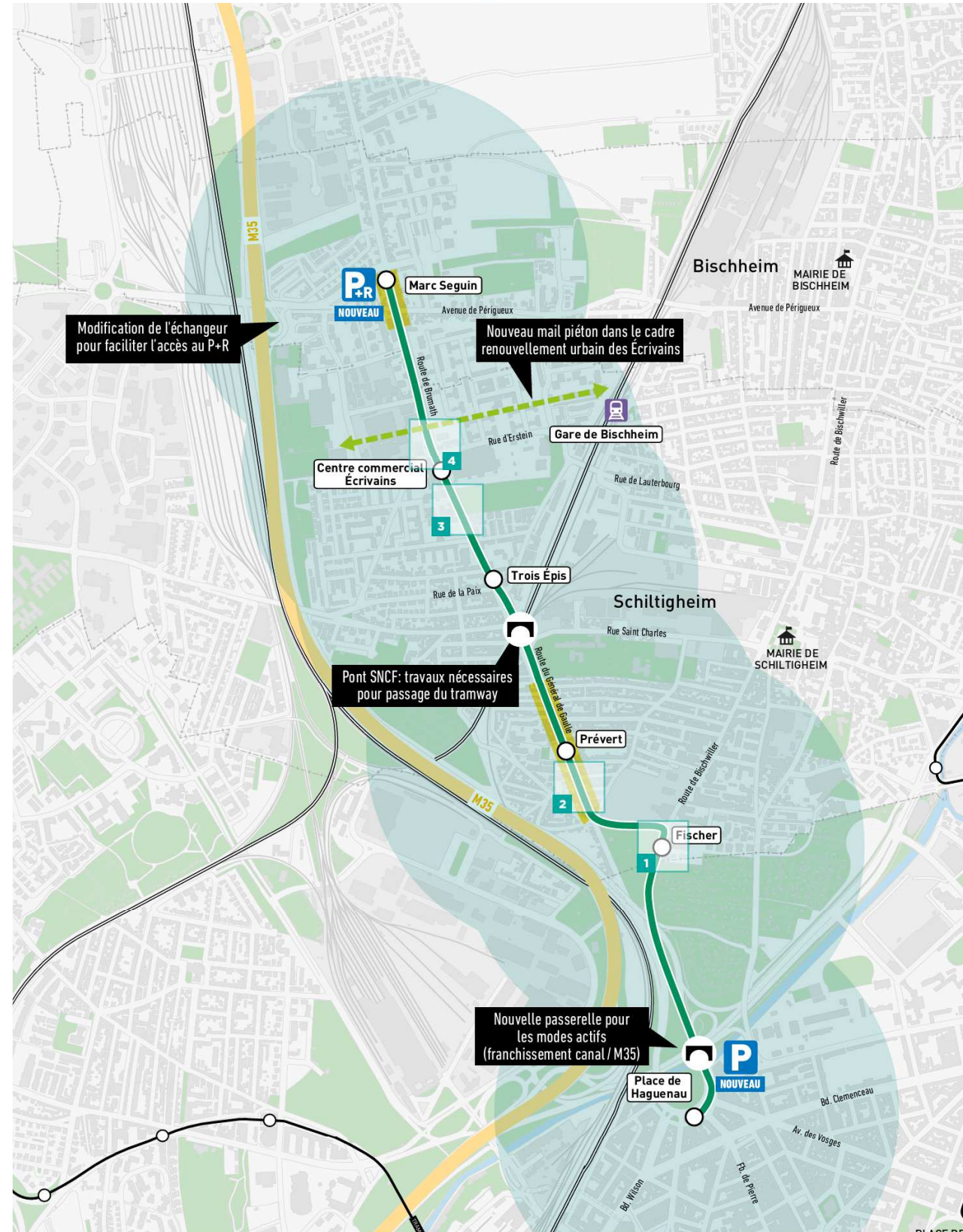
##### ❌ POINTS FAIBLES PERÇUS

- Son **niveau de desserte inférieur** à celui de la variante N2, desservant moins de personnes et ne facilitant pas les liaisons Est-Ouest;
- Sa **faible intermodalité avec le train**: desserte éloignée (500 m du pont de la rue de Lauterbourg) du secteur de la gare de Schiltigheim/Bischheim;
- La **démolition éventuelle de logements et de jardins pour permettre la construction d'un P+R**, dans la configuration envisagée lors de la première concertation.

Associations, collectifs, partis politiques ou autre groupements favorables:  
**ASTUS, ALSACE NATURE, MONTRAMJTIENS, SCHILICK ÉCOLOGIE, ASSOCIATION QUARTIER VOSGES NEUSTADT, NATURELLEMENT BISCHHEIM, PCF, ÉTABLISSEMENT ESAT**



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



● Potentiel de desserte (500 mètres autour des stations tram)  
 ■ Zone d'insertion très contrainte

## ANALYSE TECHNIQUE

### ✓ TRÈS FAVORABLE

#### Intermodalité et desserte bus, potentiel de report modal:

Opportunité d'un pôle d'échange bus/tram intéressant au terminus et d'un éventuel P+R. Une restructuration du réseau de bus permettant de redéployer facilement le bus L6 vers la M35.

#### Évolutivité:

Variante pouvant être prolongée vers le Nord en offrant le parcours le plus direct possible vers le cœur d'agglomération.

#### Opportunités pour les modes actifs:

Quelles que soient les variantes de tracés, les modes actifs sont intégrés aux solutions d'aménagements envisageables

#### Libération d'espaces publics:

La route du Général de Gaulle peut permettre des aménagements d'espaces "libérés" sur sa partie Sud pour la plantation d'arbres, la requalification des trottoirs et l'insertion généreuse de pistes cyclables, estimés à +20 à +25% par rapport à aujourd'hui.

### ✓ FAVORABLE

#### Insertion tramway et partage de l'espace public:

Emprises publiques existantes moyennement contraintes. Les secteurs les plus contraints concernent la partie Sud de la Route du Général de Gaulle ainsi que le secteur de terminus.

#### Couverture habitants/emplois par le tracé:

Variante permettant de desservir une population potentielle supplémentaire de 22 300 personnes à 500 mètres des stations.

#### Pôles d'activité, équipements et secteurs desservis:

Variante permettant la desserte du nouveau pôle économique et de loisirs Fischer et de l'Ouest de Schiltigheim; en particulier le groupe scolaire Leclerc, le quartier des Écrivains, les habitations récentes et projetées au niveau du site ISTRA, le centre Nautique, la Briqueterie et le centre commercial E. Leclerc.

#### Impacts sur la couverture arborée et les espaces verts:

Impact possible d'une partie des arbres d'alignement dans la partie Sud de la route de Bischwiller. Une sensibilité particulière avec un alignement central d'arbres à préserver au droit du cimetière Nord. Des possibilités de nouvelles plantations le long de la route du Général de Gaulle.

#### Potentiel de transformation urbaine:

Variante offrant un grand potentiel de transformation urbaine, permettant de requalifier les espaces publics de l'Ouest de la commune avec un potentiel d'élargissement du centre-ville.

#### Coût estimatif des travaux

Environ 70 M€ HT

### ✓ PLUTÔT DÉFAVORABLE

#### Impacts circulation automobile:

Des conditions d'accès plus complexes pour les trajets réalisés nécessairement en voiture, car la refonte du plan de circulation sera nécessaire afin de faciliter l'insertion du tramway dans la partie Sud de la route du Général de Gaulle. La M35 offre une possibilité de délestage automobile intéressante en parallèle du tracé tramway.

#### Impact stationnement dont livraisons:

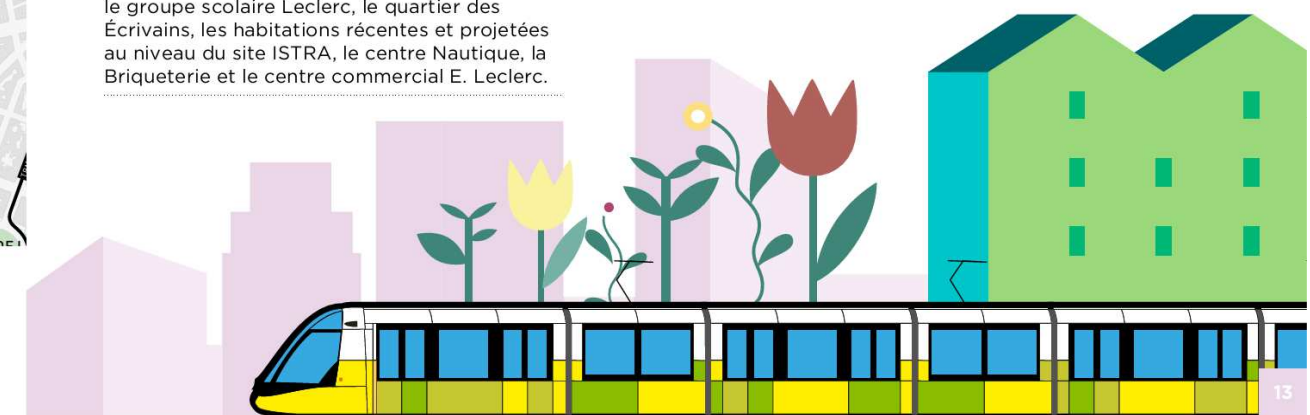
Suppression du stationnement dans la partie Sud de la route de Bischwiller. Selon l'aménagement choisi, restitution possible d'un côté de stationnement. Des compensations envisageables dans des parkings situés à proximité du tracé.

#### Ouvrages d'art:

Des travaux seront vraisemblablement à prévoir pour renforcer le tablier du pont Saint-Charles, voire le reconfigurer si possible.

#### Impact foncier:

Impacts majoritairement localisés au droit du terminus, à optimiser afin d'éviter les démolitions.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## VARIANTE N2

### Place de Haguenau – Marc Seguin via route de Bischwiller

#### SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

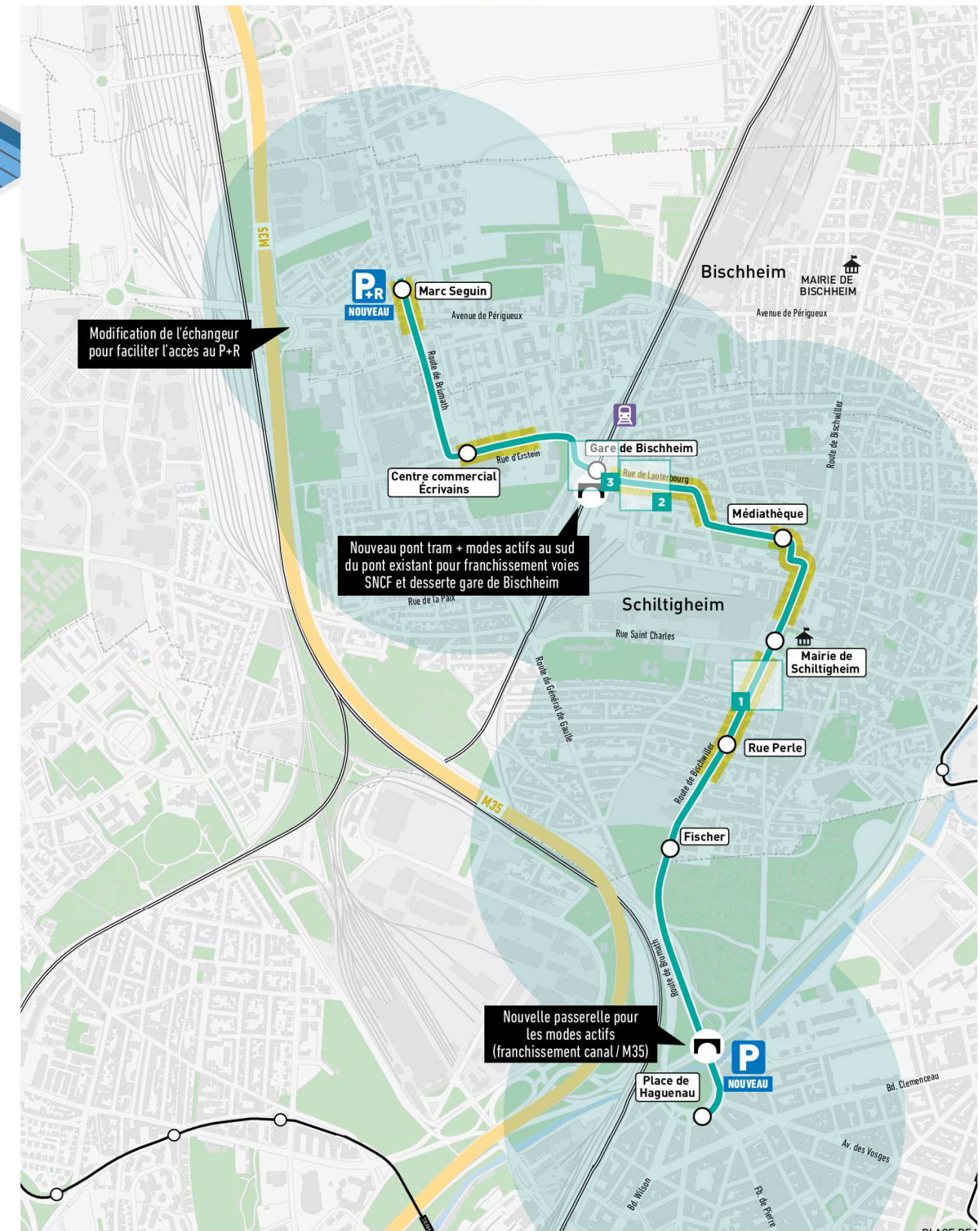
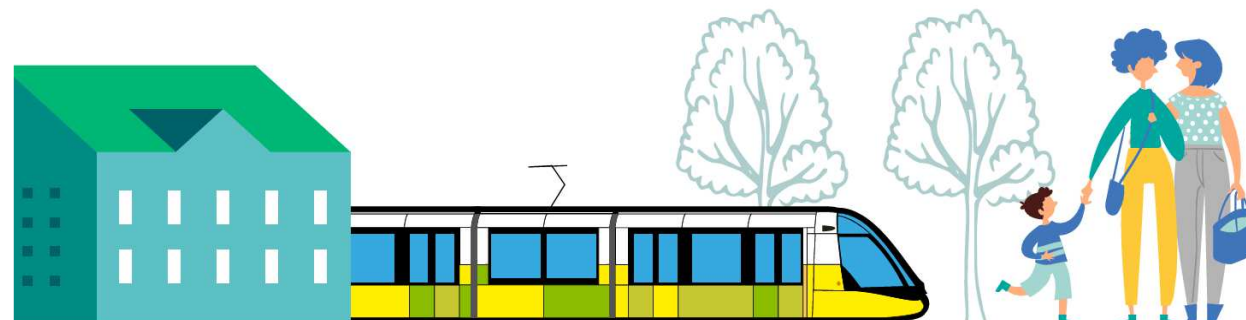
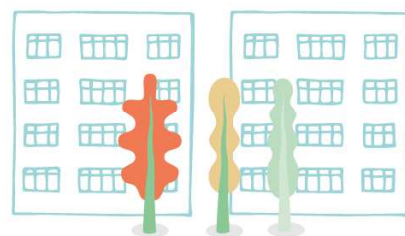
##### POINTS FORTS PERÇUS

- Son excellent niveau de desserte, qui permettrait de desservir et lier les parties Est et Ouest de Schiltigheim autour d'une ligne structurante;
- Sa contribution à désenclaver la gare de Schiltigheim/Bischheim, à renforcer l'intermodalité tram/train et à en faire un véritable Pôle d'Échange Multimodal;
- Sa perspective d'une extension vers la zone commerciale Nord (Vendenheim).

Associations, collectifs, partis politiques ou autre groupements favorables:  
**TC ALSACE**

##### POINTS FAIBLES PERÇUS

- Son schéma d'exploitation: moins de sites propres et un trajet moins direct allongeraient le temps de parcours pour l'accès au centre-ville de Strasbourg, depuis les communes du nord de l'Eurométropole de Strasbourg;
- Son insertion urbaine trop contrainte;
- Son surcoût de maintenance: les rails courbes des voies ferrées tramway devant être remplacés sur un rythme de 7 à 15 ans, en fonction de leur rayon de courbure;
- Les expropriations et destructions du patrimoine (Bâtiment de la Goutte de Lait et jardins privés rue de Lauterbourg) du fait du passage dans le centre-ville de Schiltigheim;
- Les nuisances sonores et vibratoires qu'elle pourrait engendrer du fait des nombreuses courbes.



Potential de desserte (500 mètres autour des stations tram)  
Zone d'insertion très contrainte

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## ANALYSE TECHNIQUE

### ✔ TRÈS FAVORABLE

#### Couverture habitants/emplois par le tracé

Variante qui dessert, par construction, un potentiel maximum de population et d'emplois sur son parcours.

#### Pôles d'activité, équipements et secteurs desservis

Variante permettant de desservir le plus grand nombre d'équipements et de points d'intérêts avec notamment, en plus des secteurs desservis par la variante N1, la desserte du centre historique et commerçant de Schiltigheim, de la Mairie de Schiltigheim et de la gare de Bischheim.

#### Intermodalité et desserte bus, potentiel de report modal

Variante permettant une connexion du tramway avec la gare de Bischheim depuis le pont de la rue de Lauterbourg. Opportunité d'un pôle d'échange bus/tram intéressant au terminus et d'un éventuel P+R. En revanche, peu d'opportunité de redéploiement des lignes de bus L3 et L6 qui devront être conservées, respectivement sur la route de Bischwiller et sur la route du Général de Gaulle, pour maintenir un bon niveau de service aux usagers.

#### Opportunités pour les modes actifs

Quelles que soient les variantes de tracés, les modes actifs sont intégrés aux solutions d'aménagements envisageables.

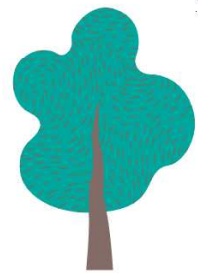
### ✔ FAVORABLE

#### Évolutivité

Variante pouvant être prolongée dans une phase ultérieure, mais proposant un parcours assez long vers le cœur d'agglomération pour usagers des communes situées le plus au Nord.

#### Impacts sur la couverture arborée et les espaces verts

Impact possible sur une partie des arbres d'alignement dans la partie Sud de la route de Bischwiller. Peu de possibilités de plantations nouvelles.



#### Libération d'espaces publics

Cette solution offre quelques d'opportunités de libération des espaces pour la plantation d'arbres, la requalification des trottoirs et l'insertion généreuse de pistes cyclables. Le potentiel global est estimé à +20%.

### ✔ PLUTÔT DÉFAVORABLE

#### Insertion tramway et partage de l'espace public

Emprise fortement contrainte, en particulier lors de la traversée d'Ouest en Est du tramway dans un tissu essentiellement résidentiel.

#### Impact stationnement dont livraisons

Suppression du stationnement le long de la route de Bischwiller, dans le passage du cimetière, dans la rue de Vendenheim et dans la rue de Lauterbourg. Des compensations envisageables dans des parkings situés à proximité du tracé.

Sur la route de Bischwiller, pas de possibilité de maintien de places pour les livraisons.

#### Potentiel de transformation urbaine

Variante qui offre un potentiel limité de transformation urbaine en oubliant la partie Sud-Ouest de Schiltigheim et en laissant peu de place aux fonctions essentielles de la vie locale sur les secteurs réaménagés.

#### Qualité du fonctionnement du service tramway

Un parcours sinueux comportant sept courbes. La moitié du parcours s'effectuerait en voie mélangée avec la circulation générale. Ceci présente un risque de fonctionnement dégradé du service tramway.

#### Impact foncier

Impacts fonciers importants de terrains non bâtis. Impact possible sur des terrains surbâtis.

#### Coût estimatif des travaux

Environ 90 M€ HT

### ✔ DÉFAVORABLE

#### Impacts circulation automobile

Impact modéré sur la circulation automobile à prévoir sur la route du Général de Gaulle et de la route de Bischwiller. La desserte de la partie Sud de la route de Bischwiller devra être revue afin de limiter la circulation des voitures qui s'établirait en mixité avec le tramway et les bus.

#### Ouvrages d'art

La construction d'un pont long de 100 mètres au-dessus des voies ferrées pour le passage du tramway, l'intégration d'une station et d'aménagements pour les modes actifs sera nécessaire.

## VARIANTE N3

### Place de Haguenau - Parc Wodli

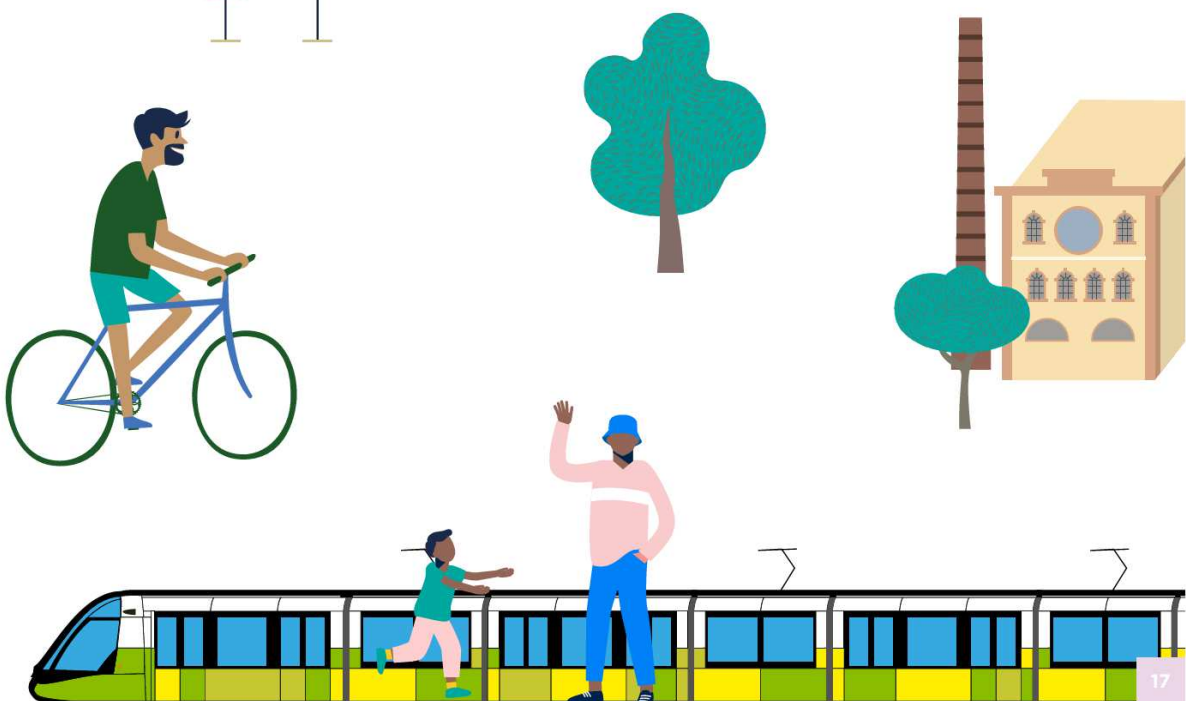
## SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

### ✔ POINTS FORTS PERÇUS

- Son potentiel d'amélioration et d'apaisement de la route de Bischwiller, notamment pour les modes actifs.

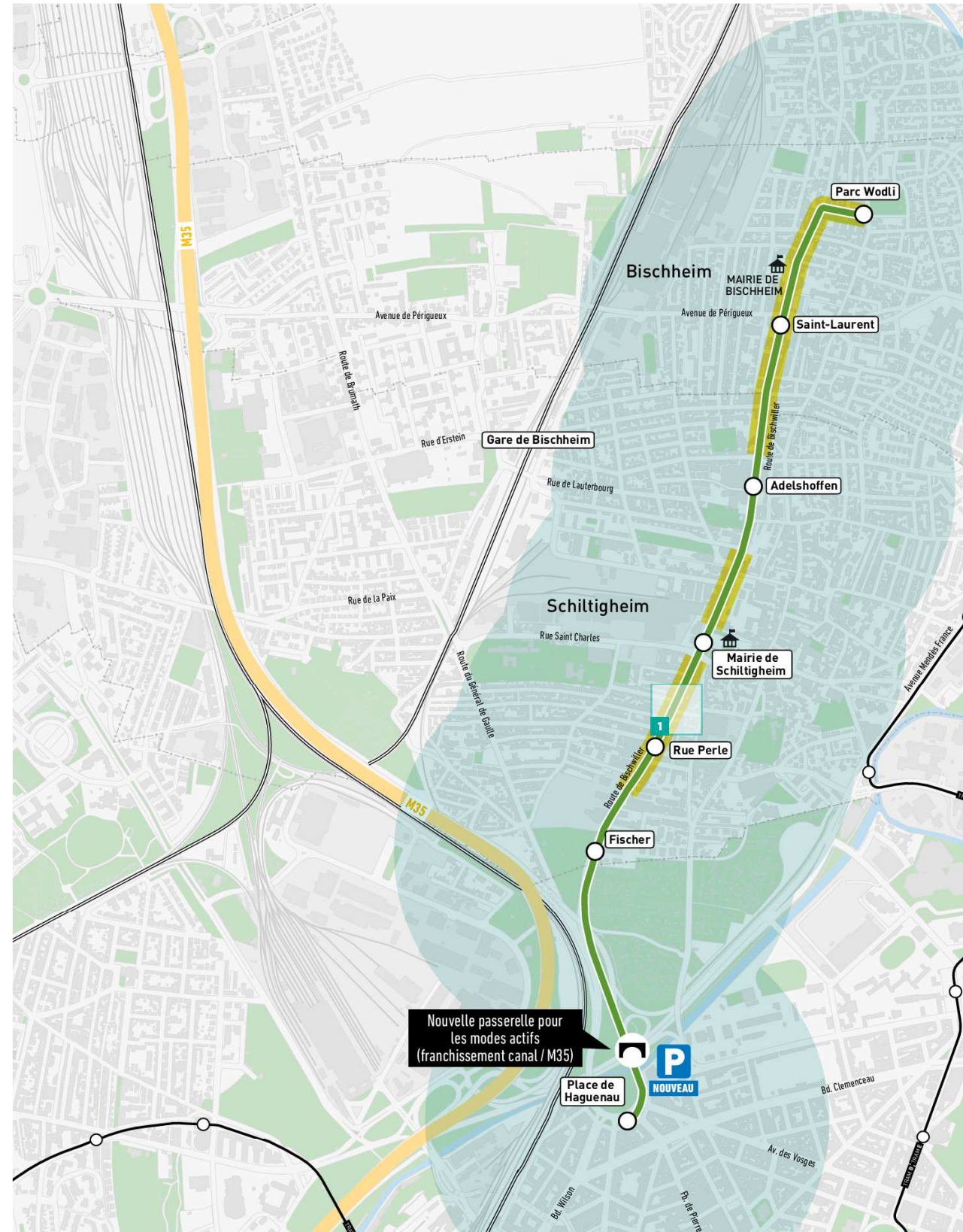
### ✔ POINTS FAIBLES PERÇUS

- Son schéma d'exploitation : moins de sites propres ;
- Son insertion urbaine trop contrainte ;
- Son niveau de desserte moindre que celui de la variante N2, qui délaisserait totalement l'ouest de Schiltigheim et le quartier des Écrivains et ne faciliterait pas les liaisons Est-Ouest ;
- Son handicap pour une vision à plus long terme et une extension future vers le Nord ;
- Son manque de correspondance avec d'autres moyens de transport en commun au niveau du terminus au Parc Wodli de Bischheim ;
- Son impact au niveau du terminus sur le parc Wodli (espace paysagé, de mémoire, un lieu social pour la résidence seniors voisine).





# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



● Potential de desserte (500 mètres autour des stations tram)  
 ■ Zone d'insertion très contrainte

## ANALYSE TECHNIQUE

### ✓ TRÈS FAVORABLE

**Opportunités pour les modes actifs**  
 Quelles que soient les variantes de tracés, les modes actifs sont intégrés aux solutions d'aménagements envisageables.

**Coût estimatif des travaux**  
 Environ 50 M€ HT

### ✓ FAVORABLE

**Couverture habitants/emplois par le tracé**  
 Variante permettant de desservir une population potentielle supplémentaire de 23 700 personnes à 500 mètres des stations.

**Ouvrages d'art**  
 Pas de nouvel ouvrage d'art en plus d'une nouvelle passerelle pour les modes actifs sur la place de Haguenau.

**Impact foncier**  
 Peu d'impact foncier hormis quelques terrains non bâtis.

**Pôles d'activité, équipements et secteurs desservis**  
 Variante permettant de desservir le nouveau pôle économique et de loisirs Fischer, les centres historiques de Bischheim et de Schiltigheim et leurs deux mairies, la nouvelle médiathèque et les habitations récentes autour de la route de Bischwiller

### ✓ PLUTÔT DÉFAVORABLE

**Évolutivité**  
 Variante qui ne pourrait pas être prolongée vers le Nord dans une phase ultérieure.

**Libération d'espaces publics**  
 Dans cette variante, la route de Bischwiller pourrait offrir quelques opportunités de libération des espaces pour la plantation d'arbres, la requalification des trottoirs et l'insertion généreuse de pistes cyclables.

**Potentiel de transformation urbaine**  
 Variante permettant de renforcer les centres historiques de Schiltigheim et de Bischheim mais ne permettant pas le développement de la centralité située à l'Ouest de la commune.

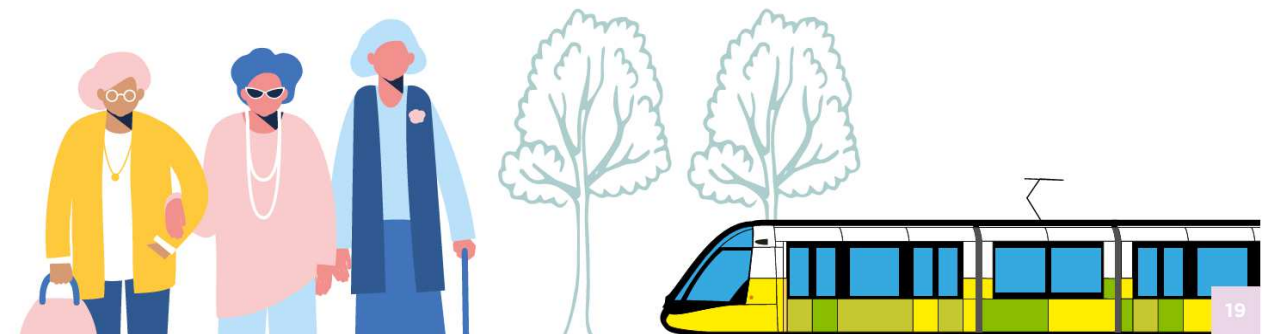
**✗ DÉFAVORABLE**  
**Insertion tramway et partage de l'espace public**  
 Emprise fortement contrainte sur la majorité du tracé.

**Impacts sur la couverture arborée et les espaces verts**  
 Impact possible sur une partie des arbres dans la partie Sud de la route de Bischwiller. Impact important pour l'insertion du terminus au niveau du Parc Wodli. Des possibilités de nouvelles plantations le long de la route de Bischwiller, du fait de la suppression du passage de la ligne de bus L3 et la mise en sens unique.

**Impacts circulation automobile**  
 Des contraintes d'insertion qui imposent la mise en place de sens uniques sur la quasi-totalité de l'itinéraire le long de la route de Bischwiller.

**Impact stationnement dont livraisons**  
 Impact important sur le stationnement de la route de Bischwiller. Suppression de tout le stationnement dans la partie Sud et d'un côté sur la partie Nord. Des compensations pourraient être envisagées dans le parking souterrain de la Mairie de Schiltigheim.

**Qualité du fonctionnement du service tramway**  
 Un parcours direct. Cependant les deux tiers du tracé seraient réalisés en voie unique (tramway en alternant) ou sur des voies mélangées avec la circulation générale. Ceci présente un risque de fonctionnement fortement dégradé du service tramway.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



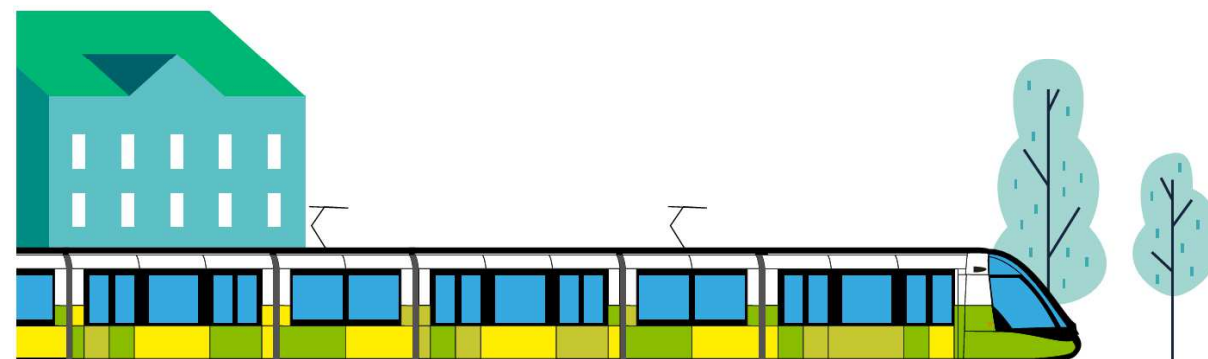
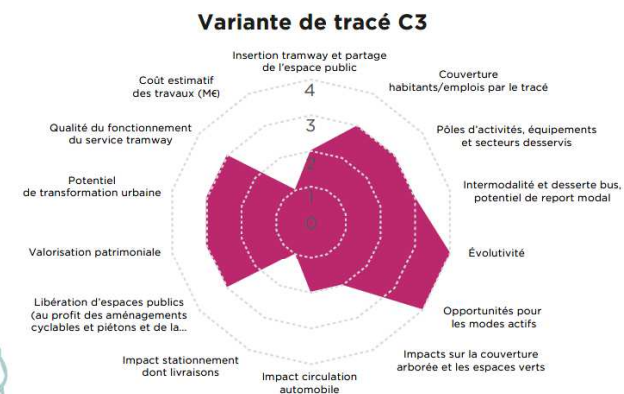
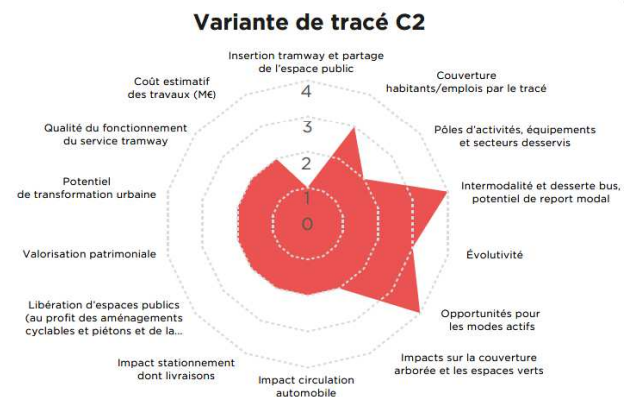
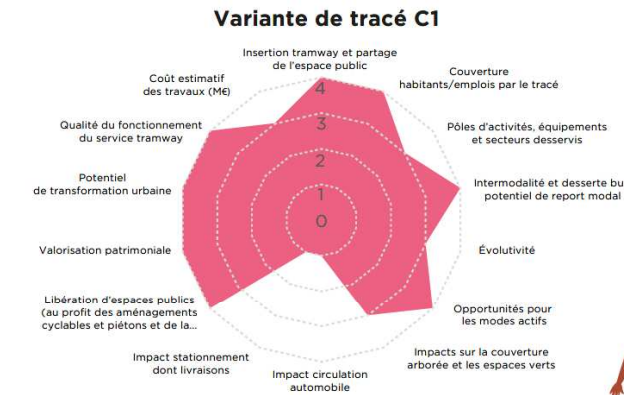
## Analyse comparative technique des variantes « Centre »

Échelle d'analyse: ✔ Très favorable ✔ Favorable ✔ Défavorable ✔ Très défavorable

Critères	C1	C2	C3
Insertion tramway et partage de l'espace public	✔	✔	✔
Couverture habitants/emplois par le tracé	✔	✔	✔
Pôles d'activité, équipements et secteurs desservis	✔	✔	✔
Intermodalité et desserte bus, potentiel de report modal	✔	✔	✔
Évolutivité	✔	✔	✔
Opportunités pour les modes actifs	✔	✔	✔
Impacts sur la couverture arborée et les espaces verts	✔	✔	✔
Impacts circulation automobile	✔	✔	✔
Impact stationnement dont livraisons	✔	✔	✔
Libération d'espaces publics (au profit des aménagements cyclables et piétons et de la végétalisation)	✔	✔	✔
Valorisation patrimoniale	✔	✔	✔
Potentiel de transformation urbaine	✔	✔	✔
Qualité du fonctionnement du service tramway	✔	✔	✔
Coût estimatif des travaux	✔	✔	✔
<b>BILAN - ANALYSE MULTICRITÈRES</b>	✔	✔	✔

## Illustration graphique de l'analyse multicritères des variantes « Centre »:

Échelle des valeurs:  
4: très favorable  
3: favorable  
2: défavorable  
1: très défavorable



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## VARIANTE C1

### Gare - République par l'avenue des Vosges

#### SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

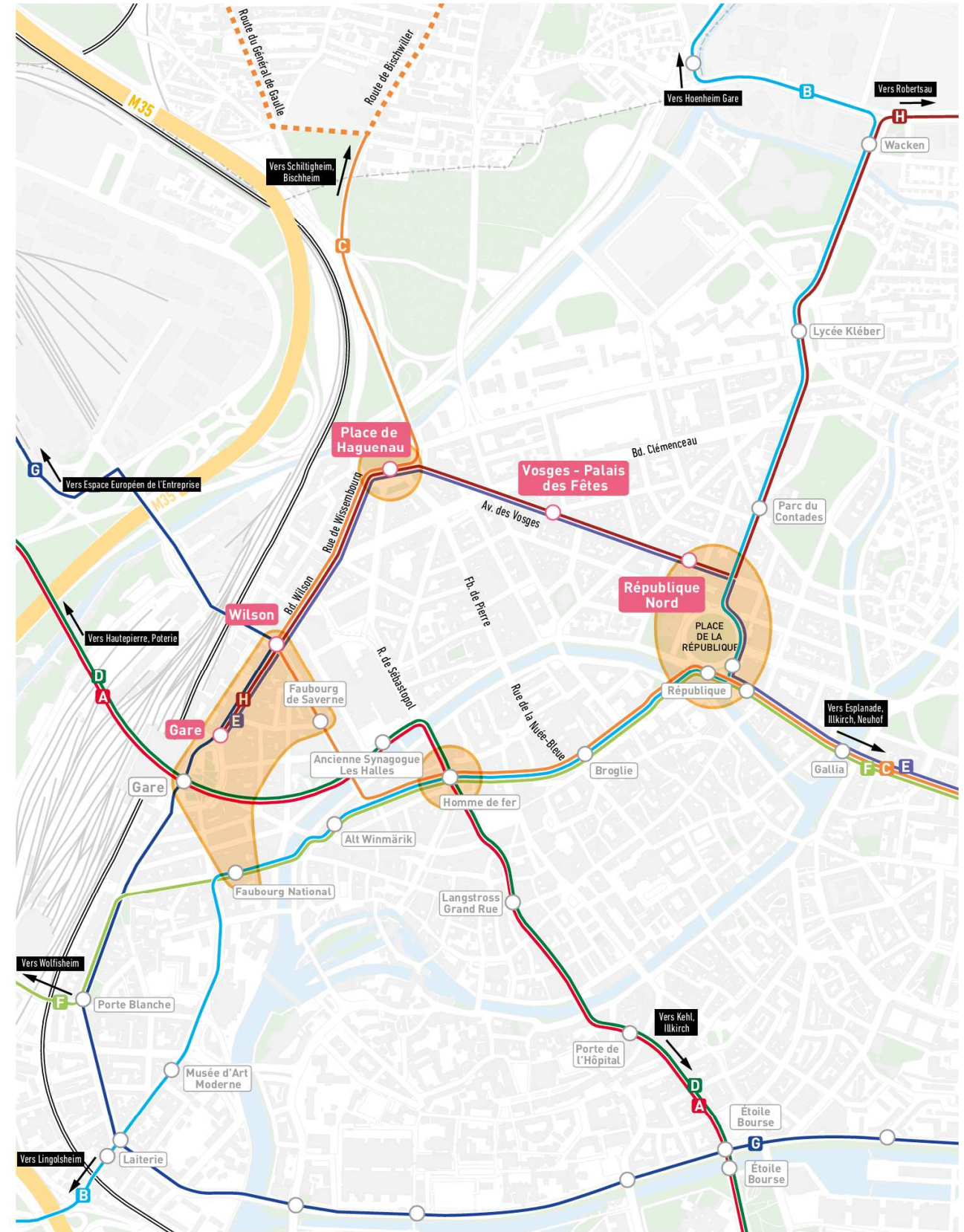
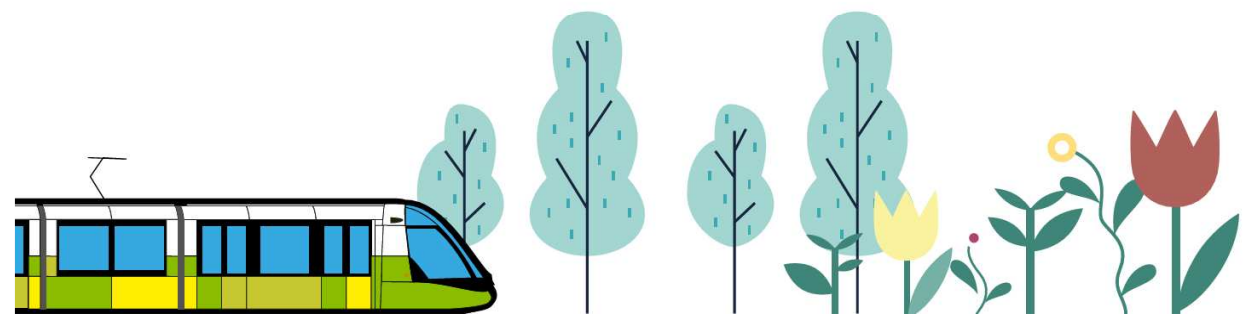
##### ✓ POINTS FORTS PERÇUS

- Son accès direct à la gare qui répondrait au double objectif de former des liaisons directes avec les quartiers Wacken et Universités;
- Son potentiel de soulager les stations du centre, d'éviter les nœuds tels que « République » et le centre-ville et de générer moins de saturation;
- Le potentiel de l'avenue des Vosges pour accueillir le trafic structurant lié au tramway;
- Le potentiel des axes empruntés du fait de leur largeur (avenue des Vosges, bd du Président Poincaré) qui permettrait d'intégrer plus d'options de mobilité;
- Son niveau de desserte qui toucherait un plus grand nombre de personnes actuellement éloignées du tram et permettrait de desservir à la fois des commerces, services et bâtiments publics structurants;
- Son insertion qui permettrait la conservation des arbres et semble plus vertueuse pour défendre l'environnement en ville.

Associations, collectifs, partis politiques ou autre groupements favorables:  
**CADR67, ASTUS, ALSACE NATURE**

##### ✓ POINTS FAIBLES PERÇUS

- Ses impacts négatifs sur la saturation du trafic sur les grands boulevards, les reports qui seraient engendrés sur les petites rues de quartier, et les nuisances associées (sonore, pollution);
- La suppression de place stationnement sur l'avenue des Vosges notamment, où le nombre de place est déjà insuffisant et peu de parkings privés existent dans le quartier;
- Le niveau de desserte en transport en commun est suffisant actuellement et les bus électriques déjà en circulation apportent satisfaction aux habitants des quartiers centraux;
- Les détours induits pour certains voyageurs suite à la restructuration. Les habitants de la Robertsau n'accéderaient plus au centre-ville à la station République via la ligne E par exemple. Le schéma d'exploitation semble ainsi peu cohérent et moins attractif à certains;
- La Neustadt, classée par l'UNESCO, mérite d'être promue comme un joyau de Strasbourg, l'arrivée du tramway dans ce quartier nuirait à son patrimoine.



Hypothèse d'exploitation - Variante C1

○ Stations existantes ○ Nouvelles stations ○ Pôle d'échange - de correspondance

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## ANALYSE TECHNIQUE

### ✔ TRÈS FAVORABLE

#### Insertion tramway et partage de l'espace public

Des emprises confortables de 30 m de large sur l'ensemble du parcours permettant un partage qualitatif de l'espace public.

#### Couverture habitants/emplois par le tracé

Meilleur potentiel de desserte actuellement non desservi par le tramway. Ce critère est néanmoins peu discriminant.

#### Intermodalité et desserte bus, potentiel de report modal

La création d'un nouveau nœud d'échange avec 3 lignes de tramway en entrée de ville, place de Haguenau.

La création d'un nouveau nœud d'échange secteur Wodli.

Un partage de l'espace public plus favorable aux modes actifs, impliquant un meilleur potentiel de report modal.

#### Opportunités pour les modes actifs

Quelles que soient les variantes de tracés, les modes actifs sont intégrés aux solutions d'aménagements envisageables.

L'apaisement lié à l'évolution des conditions de circulation.

#### Libération d'espaces publics (au profit des aménagements cyclables et piétons et de la végétalisation)

Potentiel de libération des espaces publics au profit des modes actifs et de la végétalisation de l'ordre de +30% à +40%. En particulier, création d'aménagements cyclables et piétons qualitatifs sur les boulevards.

#### Valorisation patrimoniale

Variante qui valorise bien l'important patrimoine de la Neustadt et notamment la longue perspective de l'avenue des Vosges depuis la place de Haguenau.

#### Potentiel de transformation urbaine

Variante offrant un grand potentiel de transformation urbaine dans l'objectif d'élargir le centre-ville au-delà de l'ellipse insulaire vers les boulevards et de l'étendre au secteur de la Neustadt.

#### Qualité du fonctionnement du service tramway

La totalité du parcours s'effectue en site propre tramway intégral. Le parcours est globalement rectiligne. Le contournement de l'hypercentre par les infrastructures tramway améliore la robustesse du réseau (en cas de panne, d'accident, de manifestation et de travaux de maintenance notamment).

### ✔ FAVORABLE

#### Pôles d'activité, équipements et secteurs desservis

Nouvelle desserte tram des secteurs de la place de Haguenau et de l'Ouest de la Neustadt actuellement desservis par le bus ou le BHNS.

#### Évolutivité

Possibilité de prolongement ultérieur vers le boulevard de Metz afin de compléter le maillage tramway vers le sud. Un maillage par les quais reste possible à terme.

#### Impacts sur la couverture arborée et les espaces verts

Préservation des arbres d'alignement existants. Des difficultés ponctuelles peuvent être relevées en station.

#### Coût estimatif des travaux

Environ 50 M€ HT

### ✔ DÉFAVORABLE

#### Impacts circulation automobile

Des conditions d'accès plus complexes en entrée de ville (Porte des Halles, place de Haguenau et avenue des Vosges), pour les trajets réalisés nécessairement en voiture favorisant le report modal vers le transport en commun.

#### Impact stationnement dont livraisons

Impact fort sur stationnement existant, en particulier le long de l'avenue des Vosges. Compensation possible dans un nouveau parking public de proximité et dans les parkings en ouvrage environnants.

## VARIANTE C2

### Gare - République par les Quais

#### SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC



#### ✔ POINTS FORTS PERÇUS

- Son potentiel de **desserte importante et centrale**, notamment avec un arrêt au niveau du Palais de Justice;

- Son **schéma d'exploitation** qualifié comme proposant la ligne la plus directe avec des temps de trajets réduits, offrant les meilleures connexions au réseau global de transport en commun et permettant de désengorger l'accès au centre de Strasbourg. Il permettrait une liaison tramway directe entre la Robertsau et la gare centrale, mais aussi de relier Schiltigheim au centre-ville;

- Son **potentiel d'embellissement** du quartier avec le réaménagement de la **place des Halles** et de la **rue Sébastopol**, en utilisant notamment le grand terrain non exploité près des Halles;

- Son **impact moindre sur les conditions de circulation** des habitants du quartier. Le trafic plus faible engendrerait moins de circulation détournée sur les axes environnants;

- Son **impact moindre sur l'offre de stationnement** dans le quartier.

Associations, collectifs, partis politiques ou autre groupements favorables:  
**TC ALSACE, PÉTITION « CHANGE.ORG » DES RIVERAINS DU SECTEUR TRIBUNAL-CONTADES avec environ 1050 signataires**

#### ✔ POINTS FAIBLES PERÇUS

- Son **niveau de desserte**: elle desservirait peu d'habitants, notamment en longeant les quais où la densité est moindre que sur les grands boulevards;

- La **dégradation du cadre de vie** et les nuisances qui seraient induites sur les axes empruntés, notamment les quais;

- Son **tracé plus long et sinueux**, qui multiplie les courbes, ainsi qu'une **exploitation dégradée** par certains aménagements en **voie mixte tramway / voiture**;

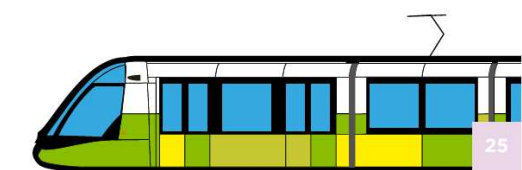
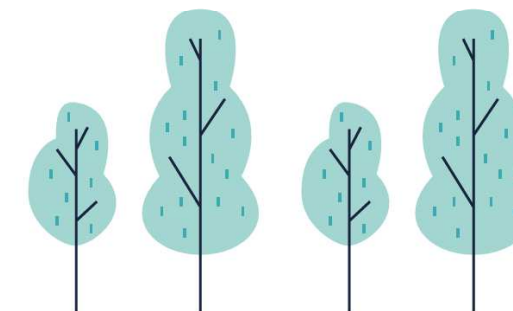
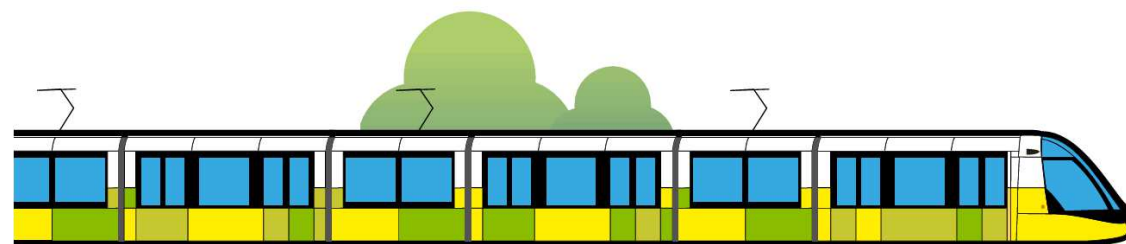
- Son **schéma d'exploitation** critiqué pour la proximité de son tracé avec les autres **lignes de tramway existantes** et qui ferait « double emploi »;

- L'**étroitesse des voiries** empruntées notamment les quais, qui induirait des **contraintes techniques** pour l'**insertion** du tramway (l'accès des véhicules d'urgence et des riverains aux immeubles, conservation des marronniers sur les quais);

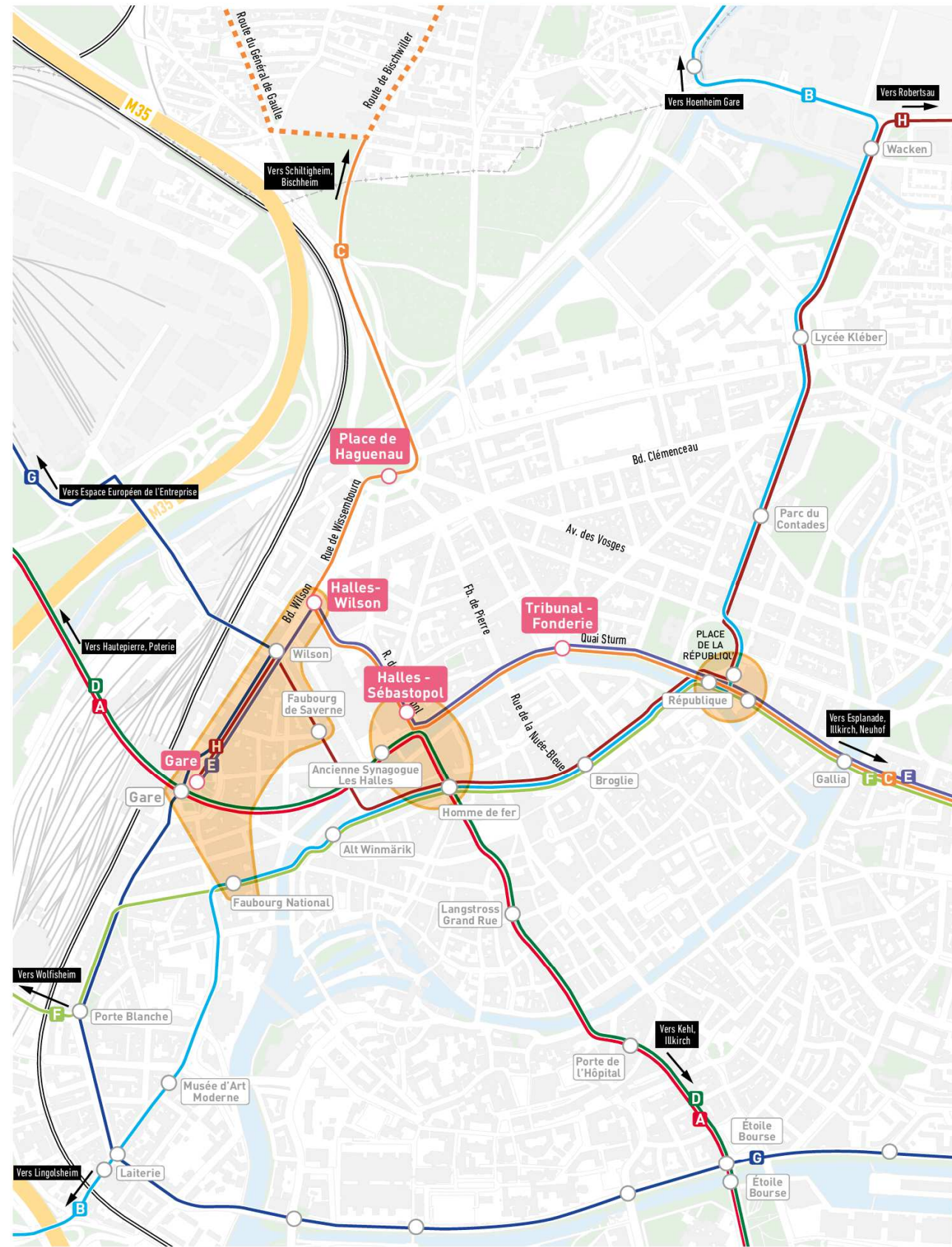
- Le **risque** de défigurer l'environnement des quais et de **déclasser le patrimoine Unesco**;

- La **suppression des pistes cyclables sur les quais** où les modes actifs sont perçus comme bien intégrés;

- Le **risque d'abattage ou de fragilisation des arbres**.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Hypothèse d'exploitation - Variante C2

○ Stations existantes ○ Nouvelles stations ● Pôle d'échange - de correspondance

## ANALYSE TECHNIQUE

### ✓ TRÈS FAVORABLE

#### Intermodalité et desserte bus, potentiel de report modal

La création d'un nouveau nœud d'échange secteur Wodli. Une opportunité intéressante de diffusion vers le tramway pour les usagers des cars interurbains et des bus urbains aux Halles.

#### Opportunités pour les modes actifs

Quelles que soient les variantes de tracés, les modes actifs sont intégrés aux solutions d'aménagements envisageables. L'apaisement lié à l'évolution des conditions de circulation.

### ✓ FAVORABLE

#### Couverture habitants/emplois par le tracé

Potentiel de desserte vis-à-vis de la population actuellement non desservie par le tramway légèrement inférieur à celui des solutions C1 et C3, néanmoins ce critère est peu discriminant.

#### Évolutivité

Possibilité de prolongement ultérieur vers le boulevard de Metz afin de compléter le maillage tramway vers le sud.

Un maillage par le boulevard Clemenceau ou par l'avenue des Vosges reste possible à terme. Plutôt défavorable:

#### Pôles d'activité, équipements et secteurs desservis

Nouvelle desserte tram du secteur place de Haguenau, cependant avec une desserte tramway qui reste proche des secteurs déjà bien desservis par les lignes existantes.

#### Impacts sur la couverture arborée et les espaces verts

Préservation des arbres d'alignement existants. Des difficultés ponctuelles peuvent être relevées en station. Un risque de détérioration racinaire pour les arbres quant au passage du tramway par les quais.

#### Impacts circulation automobile

Des conditions d'accès plus complexes à l'entrée de ville, notamment place de Haguenau et rue des Halles, pour les trajets réalisés nécessairement en voiture, favorisant le report modal vers le transport en commun.

#### Impact stationnement dont livraisons

Impact fort sur stationnement existant, mais moins intense sur les quais que le long des boulevards. En revanche, le tracé induit des contraintes importantes sur la desserte riveraine le long des quais.

Compensation du stationnement possible dans un nouveau parking public de proximité et dans les parkings en ouvrage environnants.

#### Libération d'espaces publics (au profit des aménagements cyclables et piétons et de la végétalisation)

Potentiel de libération des espaces publics au profit des modes actifs et de la végétalisation de l'ordre de +20%. En particulier, une concentration des flux piétons, cyclistes, tramway au niveau des Halles.

#### Valorisation patrimoniale

Variante qui permet peu de valoriser le patrimoine de la Neustadt.

#### Potentiel de transformation urbaine

Un potentiel d'élargissement du centre-ville limité aux abords de la Grande Île.

#### Qualité du fonctionnement du service tramway

Un tiers du tracé s'effectue, dans un sens - avec une double fréquence tramway - en site tramway mélangé avec la circulation automobile riveraine (durant les horaires de la zone piétonne).

#### Coût estimatif des travaux

Environ 60 M€ HT

### ✗ DÉFAVORABLE

#### Insertion tramway et partage de l'espace public

Une insertion contrainte dans la rue des Halles où l'ensemble des modes doivent se partager un espace très réduit. L'insertion sur les quais Kléber, Finkmatt et Sturm est également contrainte. Difficile compatibilité d'insertion avec la desserte des bus urbains et interurbains au plus proche du centre-ville sur la rue de Sébastopol.

#### Impact stationnement dont livraisons

Impact fort sur stationnement existant, en particulier le long de l'avenue des Vosges.

Compensation possible dans un nouveau parking public de proximité et dans les parkings en ouvrage environnants.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## VARIANTE C3

### Gare - Place de Bordeaux et Gare - République

#### SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC

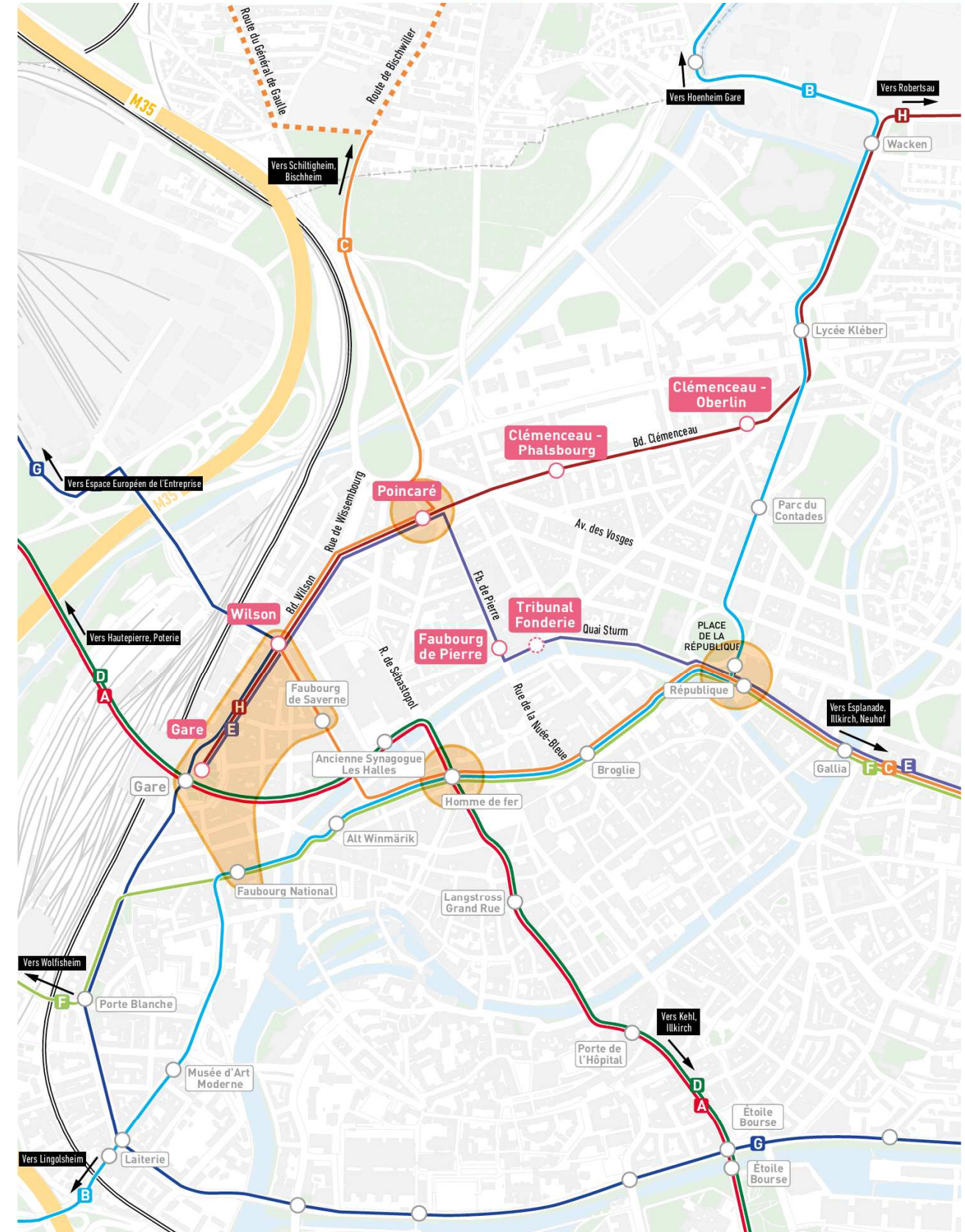
##### ✓ POINTS FORTS PERÇUS

- Son **accès direct** et son **temps de trajet minimum** entre la gare et le quartier de Wacken;
- Une **meilleure desserte des nouveaux quartiers** et son **nombre plus important de stations** qui permettrait de desservir davantage de personnes;
- Son **schéma d'exploitation** qui éviterait les nœuds existants du réseau tramway et offrirait un meilleur maillage, plus complémentaire des lignes existantes;
- Son **tracé plus adapté** au passage d'un tramway par les boulevards Clemenceau et Poincaré. Le Faubourg de Pierre, plus commerçant, est aussi pour certains un axe plus « rationnel » pour l'insertion du tram.

Associations, collectifs, partis politiques ou autre groupements favorables:  
**GRUPE CRÉDIT MUTUEL ALLIANCE FÉDÉRALE WACKEN**

##### ✓ POINTS FAIBLES PERÇUS

- La **dégradation du cadre de vie et les nuisances** qui seraient induites sur les axes empruntés, notamment les quais;
- Son parcours, jugé **trop proche des lignes de tramway existantes**, risquerait la dégradation des conditions d'exploitation (la saturation de certaines stations);
- Le **niveau de desserte actuel est considéré comme suffisant**. Les bus électriques de la ligne H et les couloirs dédiés à la circulation des bus sur le boulevard Clemenceau emprunté par cette variante sont suffisants;
- Ses **impacts de circulation sur les grands axes**, le boulevard Clemenceau par exemple. Des temps de parcours allongés et un trafic plus important sont également redoutés;
- La **suppression des places de stationnement** rendrait difficile le quotidien des riverains, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, des personnes âgées et des livraisons s'il n'y a pas de dépose minute possible sur les quais;
- Son **itinéraire plus long et sinueux**, multipliant les courbes et obligeant à dédoubler les lignes pour desservir d'une part le Campus Esplanade, d'autre part le Wacken. La liaison Robertsau - Centre-ville ne sera plus directe et nécessiterait une correspondance avec le tramway B;
- Son **insertion sur le faubourg de Pierre et les quais** jugée compliquée du fait de l'**étroitesse des voies**, et ses éventuelles implications comme la réduction des trottoirs;
- Le boulevard Clemenceau et le faubourg de Pierre ont déjà fait l'objet d'un réaménagement, par la mise en place du BHNS H pour le premier et un réaménagement réussi dans le but d'apaisement pour le deuxième;
- La **place de Haguenau** serait seulement « tangente », ce qui serait une **occasion perdue de la requalifier** en profondeur et d'en faire un nœud de correspondance fort d'entrée de ville;
- Le **risque d'abattement ou fragilisation des arbres**.



Hypothèse d'exploitation - Variante C3

○ Stations existantes ○ Nouvelles stations ○ Potentielles nouvelles stations ● Pôle d'échange - de correspondance



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## ANALYSE TECHNIQUE

### ✔ TRÈS FAVORABLE

#### Évolutivité

Possibilité de prolongement ultérieur vers le boulevard de Metz afin de compléter le maillage tramway vers le sud.

Possibilité de poursuivre la desserte tramway par le boulevard Ohmacht direction du quartier des XV.

#### Opportunités pour les modes actifs

Quelles que soient les variantes de tracés, les modes actifs sont intégrés aux solutions d'aménagements envisageables.

L'apaisement lié à l'évolution des conditions de circulation.

### ✔ FAVORABLE

#### Couverture habitants/emplois par le tracé

Potentiel de desserte actuellement non desservi par le tramway légèrement inférieur à celui de la variante C1. Ce critère est néanmoins peu discriminant.

#### Pôles d'activité, équipements et secteurs desservis

Nouvelle desserte tram des secteurs de la place de Haguenau et de l'Ouest de la Neustadt actuellement desservis par le bus ou le BHNS.

#### Intermodalité et desserte bus, potentiel de report modal

La création d'un nouveau pôle d'échange avec 3 lignes de tramway au niveau du boulevard Poincaré.

La création d'un nouveau nœud d'échange secteur Wodli.

#### Libération d'espaces publics (au profit des aménagements cyclables et piétons et de la végétalisation)

Potentiel de libération des espaces publics au profit des modes actifs et de la végétalisation de l'ordre de +20% à +30%. En particulier, création d'une piste cyclable sur les boulevards Poincaré et Clemenceau.

#### Valorisation patrimoniale

De plus faibles possibilités de valorisation patrimoniale sur le boulevard Clemenceau vis-à-vis de la variante C1 sur l'avenue des Vosges.

#### Potentiel de transformation urbaine

Solution offrant un potentiel de transformation urbaine très vaste risquant d'amoinrir, en la diluant, l'ambition d'élargir le centre-ville.

#### Qualité du fonctionnement du service tramway

Près d'un tiers du parcours s'effectue dans un sens - avec une simple fréquence tramway - en site tramway mélangé avec la circulation automobile riveraine dans la rue du Faubourg de Pierre.

### ✔ PLUTÔT DÉFAVORABLE

#### Insertion tramway et partage de l'espace public

Une insertion contrainte sur la rue du Faubourg de Pierre et sur les quais Finkmatt et Sturm.

#### Impacts sur la couverture arborée et les espaces verts

Préservation des arbres d'alignement existants. Des difficultés ponctuelles peuvent être relevées en station. Un risque de détérioration racinaire pour les arbres quant au passage du tramway par les quais.

#### Impacts circulation automobile

Des conditions d'accès plus complexes à l'entrée de ville, notamment place des Halles, pour les trajets réalisés nécessairement en voiture, favorisant le report modal vers le transport en commun.

### ✔ DÉFAVORABLE

#### Impact stationnement dont livraisons

Impact fort sur stationnement existant, en particulier sur les boulevards Poincaré et Clemenceau.

Compensation possible dans un nouveau parking public de proximité et dans les parkings en ouvrage environnants.

#### Coût estimatif des travaux

Environ 75 M€ HT

## Les enseignements de la première phase de concertation

### Objectifs généraux du projet

■ Une **adhésion générale en faveur du projet** de transport structurant qui viendrait désenclaver le Nord de l'Eurométropole de Strasbourg et relier au réseau de transport public structurant un bassin de vie en fort développement. Cette adhésion s'est traduite au travers d'une **forte mobilisation** de la population, des acteurs et élus du territoire pendant la concertation;

■ Des avis contrastés concernant les aménagements urbains, notamment le choix du **site d'implantation du terminus et d'un éventuel P+R au nord**. Le souhait des riverains d'être associés aux réflexions ultérieures à travers des échanges continus avec l'Eurométropole de Strasbourg et une information régulière sur les études qui seront menées;

■ Le souhait que le développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim participe à l'**embellissement, la valorisation et la requalification urbaine du territoire**, ainsi qu'à l'**apaisement de la circulation**;

■ Un **mode tramway soutenu et apprécié** pour son confort et sa qualité de service, malgré quelques remarques portant sur l'intérêt éventuel de réaliser un tram-train ou un bus à haut niveau de service;

■ Des **demandes d'optimisation du réseau actuel** et sa réorganisation prochaine;

■ Des **inquiétudes sur les nuisances** en phase travaux et lors de la mise en service du tramway ainsi que sur les **conditions de circulation et de stationnement**, durant les travaux et à terme;

■ Un **accueil positif** des différentes actions mises en œuvre pour la **concertation** sur le projet de développement du réseau de tramway et des **demandes de poursuivre le dialogue** avec les acteurs du territoire et d'informer la population sur l'avancée du projet.

### Variantes de tracés

Parmi les trois variantes proposées pour desservir Schiltigheim et Bischheim (variantes « Nord »): une très grande majorité du public ayant participé à la concertation est favorable à la variante **N1**, appréciée pour:

■ Son **itinéraire direct et rapide** depuis l'ouest de Schiltigheim, la desserte du quartier des Écrivains et le projet de P+R Nord;

■ Sa **desserte de secteurs très denses** qui accompagneront la **reconversion des friches industrielles** le long du tracé ainsi que de plusieurs **équipements structurants**;

■ Sa **contribution à l'équité territoriale des communes situées au nord** de l'Eurométropole, une ligne de tramway existant déjà à Schiltigheim Est.

Les inquiétudes et problématiques soulevées par les participants à la concertation portent sur:

■ La **localisation du terminus Nord** et d'un P+R;

■ L'**apaisement simultané du trafic** et la sécurité des usagers sur la **route du Général de Gaulle** et la **route de Bischwiller**;

■ La **requalification parallèle de la route du Général de Gaulle et de la route de Bischwiller** avec la prise en compte des modes actifs;

■ Le traitement des **liaisons Est-Ouest** à travers le réseau bus et les itinéraires modes actifs;

■ La qualité des **liaisons avec le pôle d'échanges multimodal** de Bischheim-Schiltigheim;

■ La réorganisation associée de la circulation automobile et du réseau bus;

■ Les connexions avec les autres modes de transport collectifs projetés sur ce secteur.

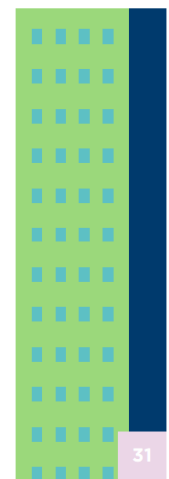
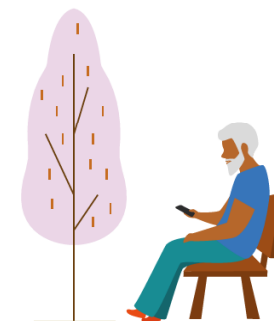
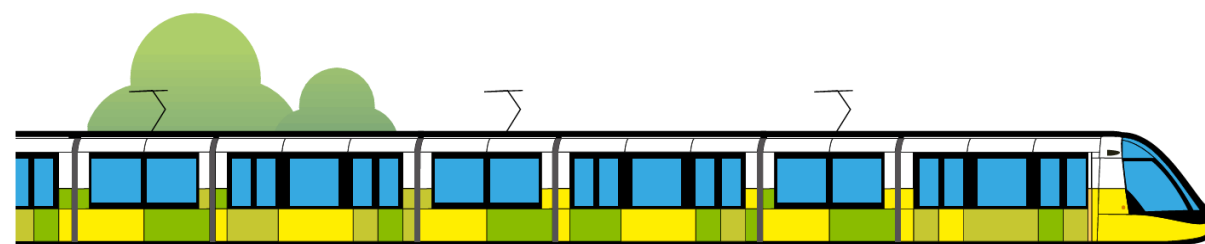
Parmi les trois variantes de la partie « centre » de Strasbourg: pour la partie strasbourgeoise, aucun tracé ne s'est imposé comme une évidence. Les variantes **C1** et **C2** ont davantage fait l'objet d'expressions et d'échanges que la variante **C3**. Cette dernière enregistre de nombreux avis défavorables et semble avoir moins retenu l'attention des contributeurs.

La variante **C1** est appréciée pour:

■ Son **tracé via les grands boulevards** du centre-ville qui permettrait de **requalifier l'avenue des Vosges**;

■ Son **schéma d'exploitation simple et direct**, tout en évitant les **nœuds** du réseau tramway déjà proches de la saturation;

■ Son **insertion urbaine plus confortable** vu la largeur des axes empruntés.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

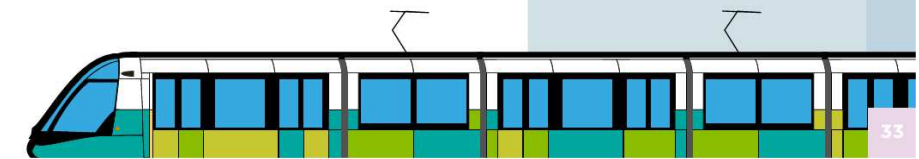
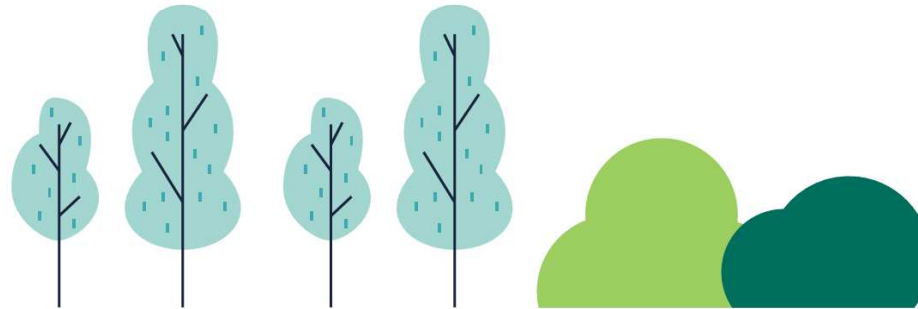
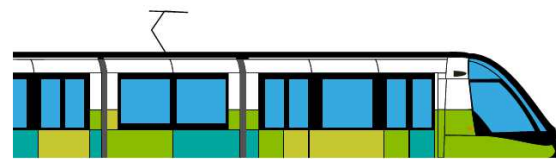
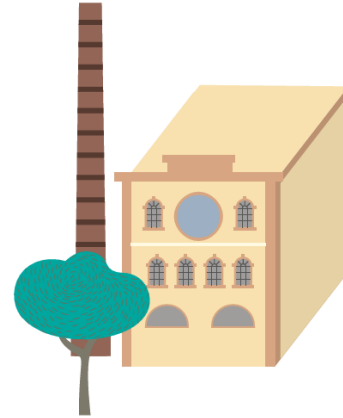


## La variante C2 est appréciée pour :

- Sa **ligne la plus directe** et des **temps de trajets réduits**;
- Le **réaménagement de la place des Halles et de la rue Sébastopol**;
- Son **impact moindre** sur les conditions de **circulation** des habitants du quartier;
- Son **impact moindre** sur l'offre de **stationnement** dans le quartier.

Les inquiétudes et problématiques soulevées par les participants à la concertation portent sur :

- Le **schéma d'exploitation** du réseau tramway et la restructuration du réseau bus associé;
- L'**offre de stationnement en centre-ville** sur voirie ainsi que sur le projet de parking (parking public de proximité intégrant un dispositif de stationnement pour les résidents);
- Les **modifications de trafic et les impacts** sur les différentes voies du centre-ville;
- La **cohabitation avec le mode tramway** et la limitation de ses nuisances éventuelles;
- Le **projet urbain de la place de Haguenau** et ses impacts sur les circulations tous modes;
- La qualité des conditions d'**insertion sur les axes empruntés** par le tramway tout en maintenant une nécessaire cohérence des fonctionnalités au sein des quartiers traversés;
- La qualité de service qui sera offerte sur le réseau de transport public;
- Le développement concomitant du réseau cyclable.



## Les Décisions de l'Eurométropole

(Délibération du Conseil de l'Eurométropole du 17 décembre 2021)

Au regard des éléments présentés au public lors de la première phase de concertation et du bilan de celle-ci, le conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a approuvé le 17 décembre 2021 une délibération ayant pour objets :

- **L'exposition des modalités détaillées** de mise en œuvre de la concertation publique, et du **niveau de participation du public**,
- **L'arrêt du bilan de la première phase de concertation publique et l'approbation de la poursuite** par l'Eurométropole de Strasbourg, maître d'ouvrage, de **l'étude du projet** de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim pour les **variantes de tracé N1 et C1** qui apparaissent comme les meilleures solutions à envisager et qui s'inscrivent totalement dans les objectifs de projet pour les territoires en offrant **l'opportunité de structurer et requalifier les espaces publics pour redonner de la place aux usages de proximité**.

### La variante N1

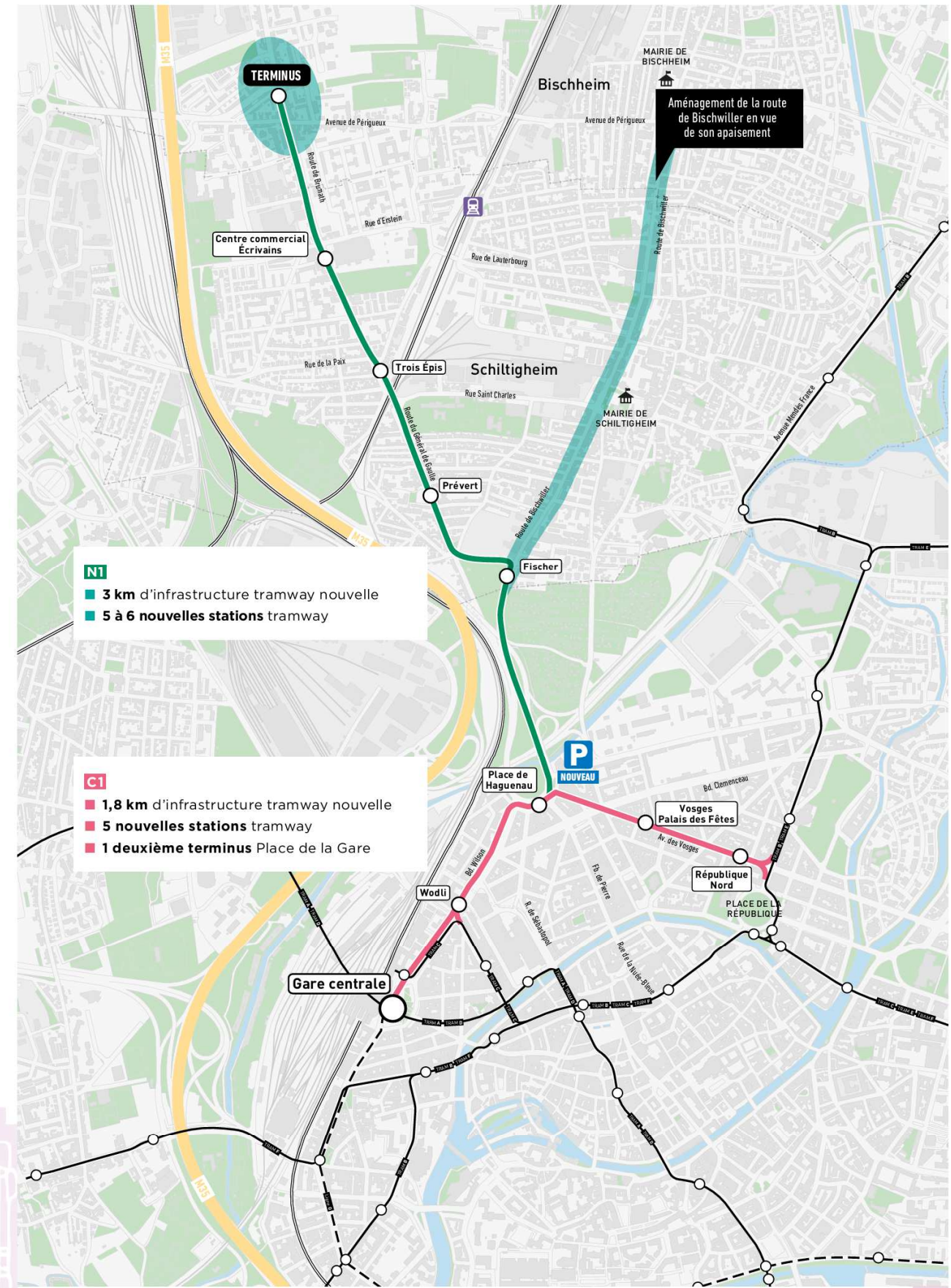
- Répond aux **objectifs métropolitains de desserte directe et rapide** des communes de Schiltigheim et Bischheim tout en conservant la possibilité d'un **prolongement ultérieur** vers les communes plus au nord.
- Satisfait le besoin d'**équité territoriale** en s'éloignant de la ligne B du tramway préexistante sur les territoires de Schiltigheim, Bischheim et Hoenheim.
- Son insertion sur la partie Sud de la route du Général de Gaulle est susceptible de libérer le plus d'espaces publics en vue d'améliorer in fine la **ville marchable et cyclable** et donc de favoriser les **reports modaux en faveur des transports en commun** et des modes actifs.
- Offre un grand potentiel de transformations urbaines, permettant de **requalifier les espaces publics** de l'Ouest de Schiltigheim et offrant des perspectives d'élargissement du centre-ville.

### La variante C1

- Répond aux **objectifs métropolitains généraux** du projet; elle permet également de désensibiliser les liaisons Gare-Wacken, Gare-Université et centre-ville - communes Nord des perturbations régulières (prévues ou imprévues) constatées au niveau de l'ellipse insulaire strasbourgeoise.
- Son tracé permet de **requalifier les larges emprises** des grands boulevards et de l'avenue des Vosges avec une insertion en site propre intégral.
- Offre les meilleures possibilités de **valorisation de l'important patrimoine de la Neustadt**.
- Suscite un grand potentiel de transformations urbaines dans l'ambition d'**élargir le centre-ville au-delà de l'ellipse insulaire** vers les boulevards Nord et Est et de l'étendre aux secteurs de la Neustadt.
- Son **schéma d'exploitation pourrait être simple et direct** en évitant les nœuds du réseau tramway déjà proches de la saturation.
- Permet la transformation des espaces aujourd'hui dédiés majoritairement à l'automobile.
- Son itinéraire ne dégradera pas le paysage/patrimoine des quais, en nuisant à leur tranquillité, et ne risque pas de créer un doublet avec les lignes de tramway déjà existantes dans l'ellipse insulaire.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



■ **L'approbation du programme des études**, qui servira de support à l'avant-projet dont l'élaboration sera engagée à la mi-2022,

**L'Eurométropole approfondira les thématiques suivantes :**

- **L'apaisement simultané du trafic et renforcement de la sécurité** des usagers sur la route du Général de Gaulle et la route de Bischwiller, compte tenu du choix de la variante N1;
- **Un nouveau parking public de proximité** dans le secteur de la place de Haguenau/ rue Jacques Kablé, avec une capacité d'au moins 300 places, et offrant une tarification incitative pour les résidents;
- L'insertion d'un nouveau terminus sur la place de la gare, sans obérer la possibilité d'un futur prolongement en direction du boulevard de Nancy, via le boulevard de Metz;
- **L'apaisement de l'avenue des Vosges** en profitant de l'insertion de la plateforme de tramway et en proposant des aménagements cyclables et marchables généreux et confortables;
- La **localisation du terminus Nord et l'opportunité de création d'un P+R**, dans l'objectif de supprimer au maximum l'impact sur les propriétés d'habitation bâties et répondre aux objectifs d'évolutivité et d'intermodalité;
- L'amélioration des **liaisons Est-Ouest** - et notamment vers la gare de Bischheim, ou vers l'espace Européen de l'Entreprise - par le renforcement du réseau de bus et la création de nouveaux itinéraires pour les piétons et les cyclistes;
- Le schéma d'exploitation du réseau de tramway: la possibilité de **desservir Schiltigheim par la ligne C**, une liaison **Gare-Université** assurée par la **ligne E**, la desserte de la **Robertsau** par une nouvelle **ligne de tram H**;
- Les implications des aménagements sur le trafic des différentes voies de circulation ainsi que sur le stationnement en voirie;

- La création d'un **nouvel accès à la M35** en direction du sud au niveau de l'**échangeur de Hoenheim**, afin de permettre l'accès direct vers Strasbourg depuis les communes de l'ouest et du nord en soulageant la route de Brumath;
- Les risques de nuisances sonores et de qualité de l'air par une étude d'impact du projet, dans le cadre de son évaluation environnementale.

■ **L'approbation du périmètre de prise en considération** relatif au projet,

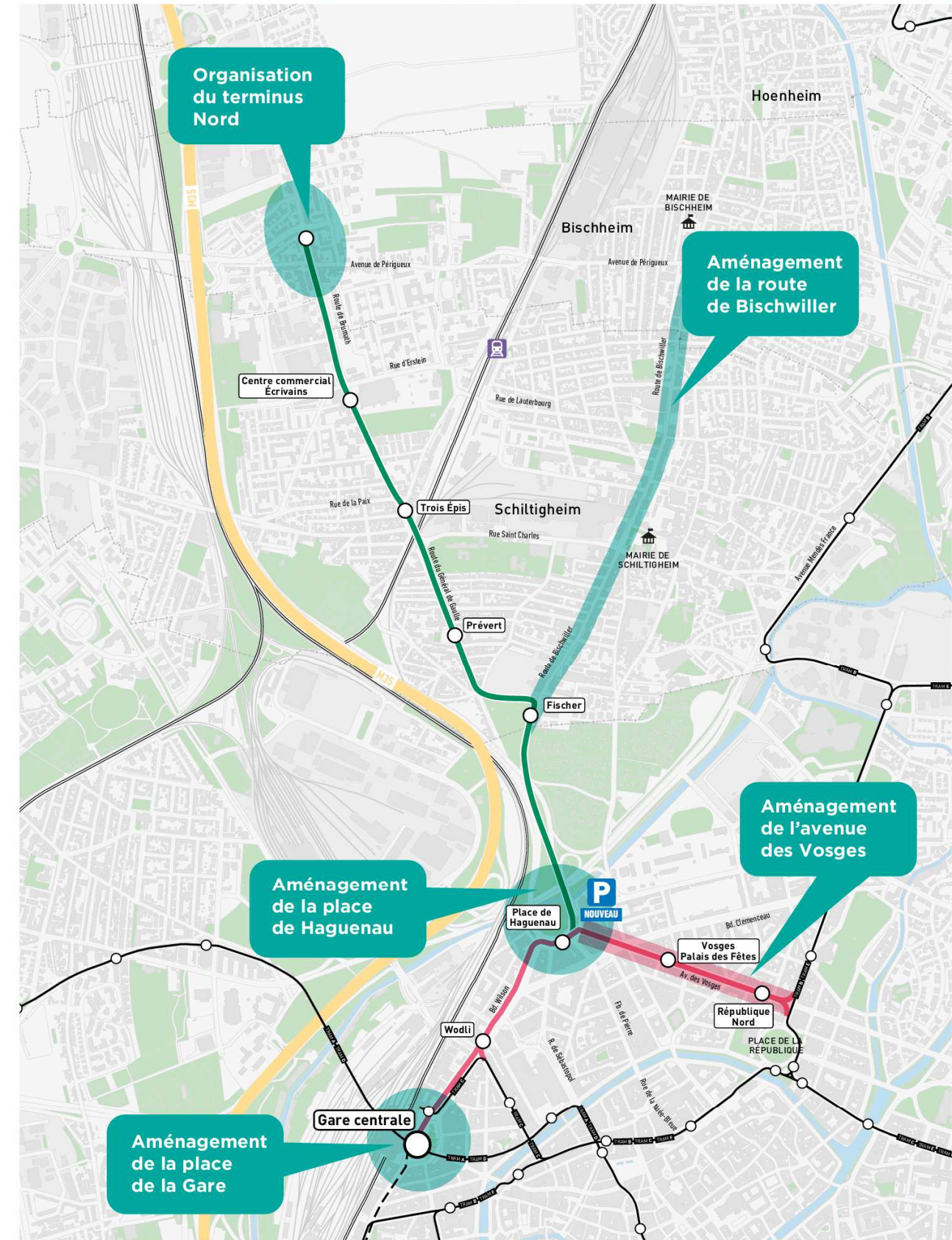
■ **L'engagement d'une phase de concertation complémentaire avec le public**, au regard des objectifs du projet déjà délibérés le 7 mai 2021 et des objectifs complémentaires d'approfondissement des thématiques suivantes :

- Le positionnement et le fonctionnement du futur terminus Nord;
- L'aménagement de la route de Bischwiller au profit de l'extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité historique de Schiltigheim;
- L'aménagement de la place de Haguenau;
- L'aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile;
- L'aménagement du secteur de la place de la Gare;

**Les modalités de cette phase de concertation seront communiquées dans les détails, par le biais des dispositifs suivants :**

- Une communication diffusée dans la presse locale;
- Une plaquette d'information présentant les thématiques du projet à approfondir, annonçant et expliquant la procédure de concertation et les modalités d'expression du public, disponible à l'accueil du centre administratif de l'Eurométropole de Strasbourg, des mairies des quartiers Gare et Tribunal-Contades, des mairies de Schiltigheim et de Bischheim, ainsi que sur les lieux de permanence qui seront organisées durant la concertation;
- Le site internet de l'Eurométropole de Strasbourg;

**Budget prévisionnel des travaux : 120 M€ HT**

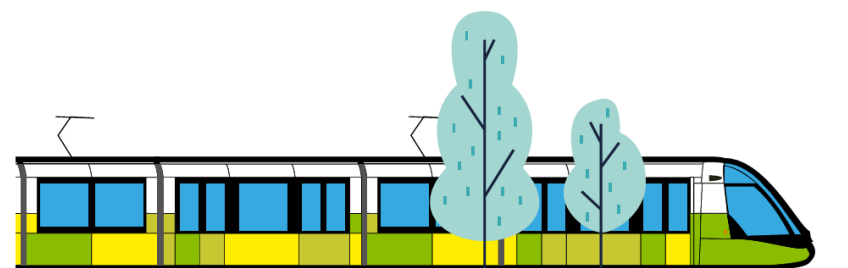
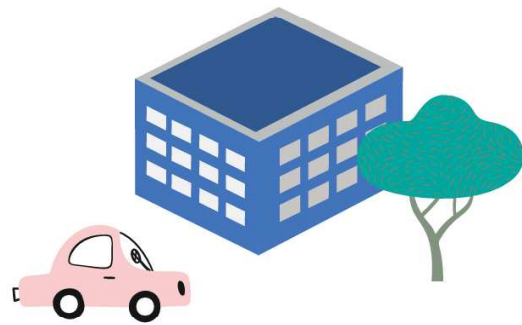
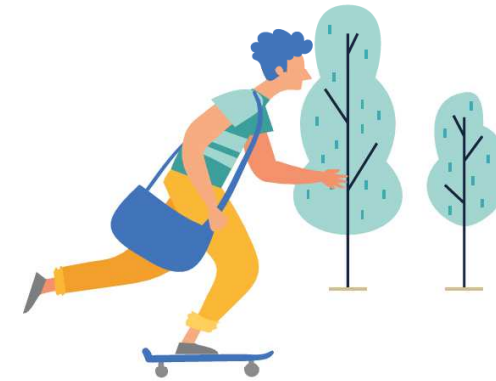
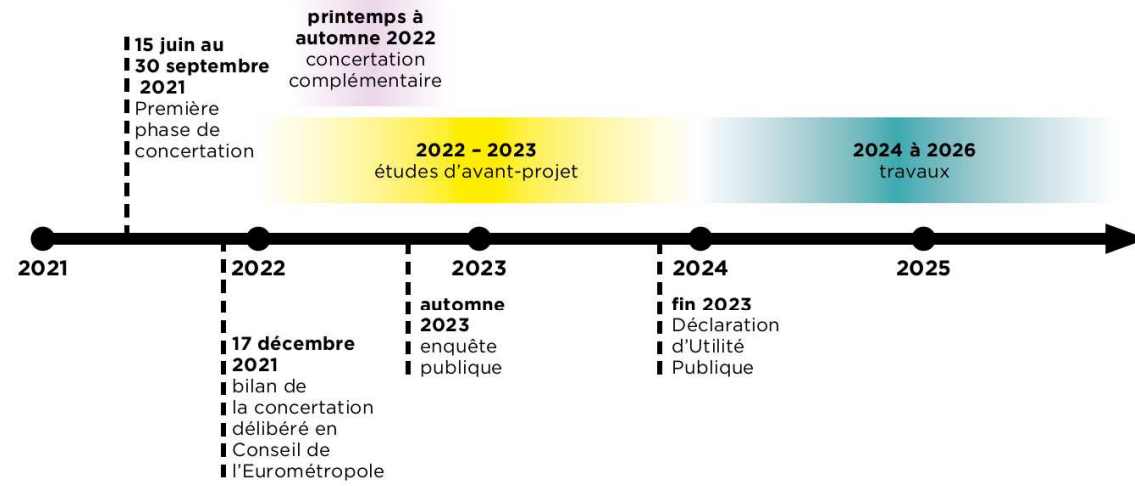


● Ateliers de concertation permettant d'enrichir le programme d'aménagement

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## LES PROCHAINES ÉTAPES DU PROJET :



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Strasbourg.eu  
eurometropole



welcome byance • illustrations: P. Wilson, D. Legend • Croquis: Christophe Meyer et TTK, Transport Technologie • Consult Karlsruhe GmbH  
• Photos: Eurometropole de Strasbourg et bureau d'études TTK

03 68 98 51 12  
participer.eurometropole-strasbourg.eu

Strasbourg.eu  
eurometropole

STRASBOURG  
SCHILTIGHEIM  
BISCHHEIM

## Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



participer  
.strasbourg.eu

Bilan de  
la participation  
citoyenne

Conclusions et perspectives  
29 mars - 6 juillet 2023

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Strasbourg.eu  
eurométropole

## Sommaire

<b>Édito</b>	<b>3</b>
<b>Rappel des objectifs du projet</b>	<b>4</b>
<b>Pourquoi une nouvelle étape de participation citoyenne</b>	<b>6</b>
<b>Le dispositif de participation citoyenne</b>	<b>6</b>
Les moyens d'information et de participation	6
Les moyens de recueil des observations du public	6
Un dispositif inégalé de participation citoyenne	8
Présentation et échanges « cartes sur table »	
La démarche « Croque ta ville »	
<b>Le secteur de la place de Haguenau</b>	<b>10</b>
Les grands choix d'aménagement	
Vos questions	
Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne	
<b>Le secteur de l'avenue des Vosges</b>	<b>14</b>
Les grands choix d'aménagement	
Vos questions	
Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne	
<b>Le secteur de la Gare, du boulevard Wilson et de la rue de Wissembourg</b>	<b>21</b>
Les grands choix d'aménagement	
Vos questions	
Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne	
<b>Le secteur de Schiltigheim et de Bischheim</b>	<b>26</b>
Les grands choix d'aménagement	
Vos questions	
Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne	
<b>Les prochaines étapes du projet</b>	<b>31</b>



## Édito



« Le projet de développement du réseau tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim est un élément clé de la Révolution des mobilités portée par l'Eurométropole de Strasbourg. Aux côtés du réseau express métropolitain, du tram ouest, de la restructuration du réseau bus ou du plan vélo, c'est un effort inédit de plus de 500 millions d'euros pour garantir à toutes et à tous un droit à la mobilité décarbonnée et améliorer la qualité de l'air. Le tramway grâce à sa qualité de service, son cadencement et sa rapidité massifie les déplacements dans un environnement urbain dense. »

**Pia Imbs**, présidente de l'Eurométropole de Strasbourg



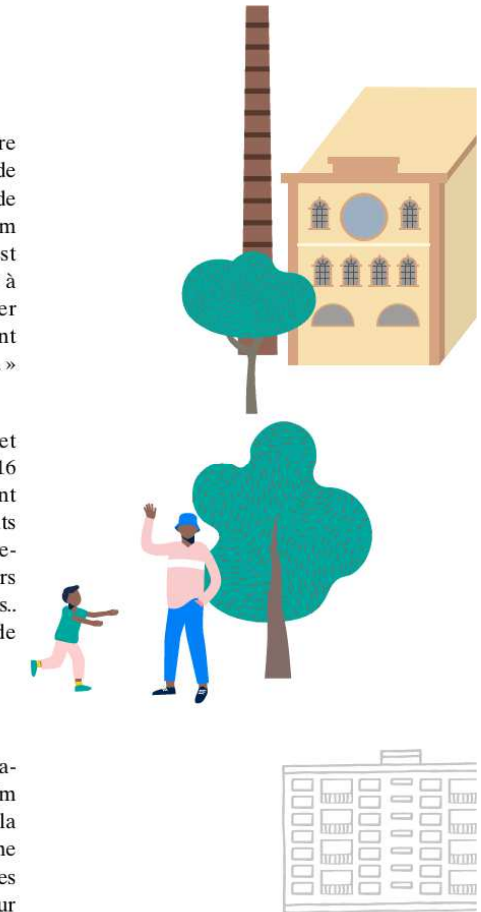
« Une fois de plus, le tramway transforme Strasbourg et construit son avenir. À partir du futur parc de Haguenau de 16 hectares, l'avenue des Vosges et le boulevard Wilson deviennent des allées bioclimatiques qui s'adaptent aux bouleversements en cours et mettent en valeur notre patrimoine remarquable. Les idées que vous avez exprimées dans les ateliers contribueront à enrichir l'aménagement des espaces publics. Apaisement, convivialité, végétalisation, droit à la mobilité, mise en valeur de notre patrimoine : c'est la ville à vivre qui se dessine ! »

**Jeanne Barseghian**, Maire de Strasbourg,  
Présidente déléguée de l'Eurométropole de Strasbourg



« Avec le tramway route du Général De Gaulle et la piétonnisation de la route de Bischwiller, nous faisons entrer Schiltigheim dans le XXI<sup>e</sup> siècle en lui donnant enfin la qualité de vie que la deuxième commune de l'Eurométropole mérite. La deuxième période de concertation a permis d'apporter des réponses concrètes aux questions et de se projeter ensemble vers un cœur de ville où il fait bon vivre. Le projet poursuit son chemin dans le dialogue. »

**Danielle Dambach**, Maire de Schiltigheim,  
Présidente déléguée de l'Eurométropole de Strasbourg



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Rappel des objectifs du projet

Les objectifs de ce projet d'extension de tram sont avant tout de garantir la performance des transports en commun, et d'améliorer les connexions entre les différents quartiers strasbourgeois et les communes du nord de l'agglomération ainsi que les institutions européennes. Il doit également permettre d'améliorer de manière considérable la sécurité et le confort des cyclistes sur les grands axes nord strasbourgeois, de canaliser les reports de trafics automobile, redonner une place majeure et confortable aux piétons, sur des axes initialement pensés essentiellement pour la voiture individuelle (comme l'avenue des Vosges, la place de Haguenau, la route de Bischwiller), tout en confortant l'accessibilité multimodale de la métropole. Il poursuit également un fort enjeu de santé publique et d'adaptation au changement climatique. Il s'agit de :

- **Desservir Schiltigheim et Bischheim en tramway** tout en réorganisant les lignes de bus qui desservent les communes Nord;
- **Améliorer l'accessibilité du quartier d'affaires strasbourgeois et des Institutions Européennes**, en créant une nouvelle liaison directe en tramway entre la gare de Strasbourg et le quartier du Wacken;
- **Renforcer à Strasbourg la liaison Gare-Université**, en proposant une nouvelle ligne de tramway rapide et directe qui ne charge pas inutilement le réseau dans l'hypercentre;
- **Accompagner le développement du Réseau Express Métropolitain entre les gares SNCF de l'Eurométropole** en assurant le confort des voyageurs tout en facilitant les flux de circulation;
- **Accompagner les transformations urbaines et les projets de renouvellement urbain**, en requalifiant les espaces publics, en donnant plus de place à la nature et en participant à la mise en valeur du patrimoine.

Pour rappel, le territoire concerné par le projet s'étend sur 3 communes : Bischheim, Schiltigheim et Strasbourg.

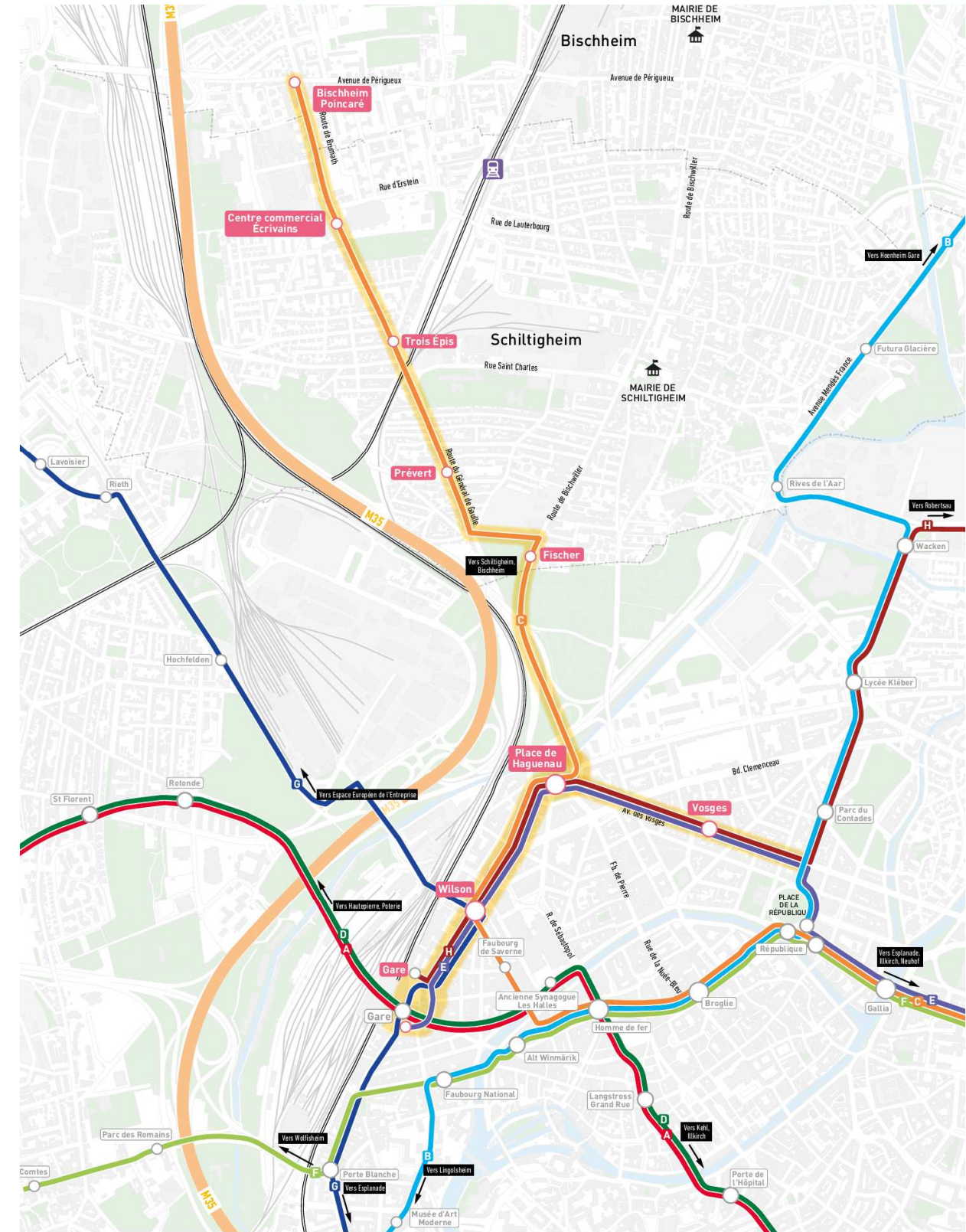
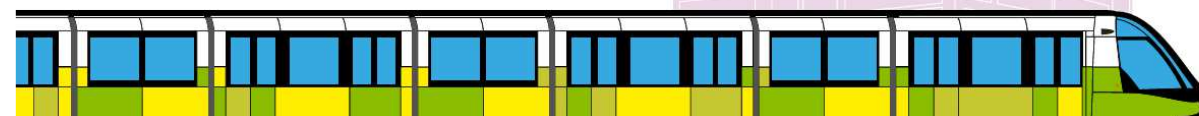


Schéma d'exploitation du réseau tram 2027

○ Stations existantes ○ Nouvelles stations ● Nouvelle infrastructure tramway

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Pourquoi une nouvelle étape de participation citoyenne ?

Par délibération en date du 17 décembre 2021, le conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a choisi le tracé du tramway pour la poursuite des études opérationnelles.

Il a par ailleurs pris acte du souhait des riverains d'être associés et informés du projet de manière régulière.

Pour ce faire, l'Eurométropole a choisi de mener, du 29 mars au 6 juillet 2023 une nouvelle étape de participation citoyenne avec les objectifs suivants :

- **Expliquer le projet** et les changements à venir sur le territoire à la population de la manière la plus pédagogique possible, en s'adaptant aux différents publics et en toute transparence avec les habitants.
- **Enrichir le projet** en cours de conception grâce à l'expertise d'usage des participants, en particulier concernant le fonctionnement et l'expérience du territoire au quotidien.
- **Faire participer** la population à l'aménagement de nouveaux espaces publics. Certains espaces de type places ou parcs peuvent être agrandis ou valorisés grâce à l'arrivée du tramway. Il s'agit alors de réfléchir collective-

ment à la reconquête de ces espaces, notamment sur le parc de Haguenau ou encore la place des Fêtes.

Les grandes orientations d'aménagement du projet ont été présentées le 29 mars.

La transformation des secteurs suivants a été plus spécifiquement abordée durant cette nouvelle étape de participation citoyenne :

- le positionnement et le fonctionnement du futur **terminus Nord du projet**;
- l'aménagement de la **route de Bischwiller** au profit de l'extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité historique de Schiltigheim ;
- l'aménagement de la **place de Haguenau** ;
- l'aménagement de l'**avenue des Vosges** et ses implications sur l'accessibilité automobile ;
- l'aménagement du secteur de la **Place de la Gare** ;

Le présent document constitue une première synthèse de cette phase de participation citoyenne. Le bilan complet sera proposé au vote du conseil de l'Eurométropole pour approbation en fin d'année 2023/début 2024.

## Le dispositif de participation citoyenne

### Les moyens d'information et de participation



#### Une conférence de presse

le 15 mars 2023 au Palais des Fêtes à Strasbourg



#### 6 réunions / ateliers à destination du grand public

■ Réunion publique du 29 mars à 19h, au Palais des Fêtes. Retransmission en direct et visionnage sur le site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu), tchat, LSF, sous-titrage instantané.

**730 participants en salle**  
**440 personnes en direct à distance**

■ Atelier du secteur Avenue des Vosges le 3 mai à 17h, dans le hall du Palais des Fêtes et sur la place des Fêtes, présence d'illustrateurs du dispositif « Croque ta ville » pour le futur aménagement de la place des Fêtes et de la rue Paul Muller Simonis **100 participants**

■ Réunion d'information du secteur rue du Général de Gaulle et zone du terminus du 4 mai à 18h, suivie par un atelier, dans la salle du Cheval Blanc à Bischheim **200 participants**

■ Atelier du secteur route de Bischwiller le 15 mai à 18h, dans la salle de l'Aquarium à la mairie de Schiltigheim **250 participants**

■ Atelier du secteur parc de Haguenau le 25 mai à 17h, sur la place de Haguenau, présence d'illustrateurs du dispositif « Croque ta ville » pour le futur aménagement du parc de Haguenau **50 participants**

■ Réunion d'information du secteur Gare le 26 mai à 18h, à l'école d'architecture de Strasbourg **50 participants**



#### 8 permanences dans les mairies des 3 communes

■ 4 à Strasbourg, 2 à Schiltigheim et 2 à Bischheim **70 participants**



#### Des dizaines de réunions/ateliers d'échanges

avec les collectifs et associations locales et thématiques et les acteurs économiques du territoire



#### Des permanences

à l'initiative de la commune de Schiltigheim chaque mercredi de 10h à 14h à la Villa des projets



#### 1500 exemplaires de plaquette de présentation du projet

mis à disposition du public à compter de 29 mars 2023 lors des ateliers/réunions/permanences et dans les lieux d'exposition du projet, et disponible en téléchargement sur le site « [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu) »



#### 4 expositions publiques

installées du 15 avril au 30 juin 2023, dans les mairies des 3 communes et à la Villa des projets à Schiltigheim



#### 25 000 flyers d'invitation pour participer à la concertation

distribués à compter du 24 mars 2023 aux habitants des communes de Schiltigheim et Bischheim, et aux habitants des quartiers strasbourgeois Gare et Tribunal-Contades



#### 13 000 flyers d'invitation à participer à l'atelier avenue des Vosges

à compter de fin avril 2023 - changement de date de 12 avril à 3 mai 2023 - sur un périmètre de diffusion réduit aux quartiers concernés



#### 200 affiches diffusées

à compter du 24 mars 2023 à l'ensemble des commerces situés sur le tracé du futur tramway à Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.



#### 4 panneaux d'information (MUPI)

installés sur l'espace public à Strasbourg du 15 avril au 15 juin 2023



#### 4 arceaux d'information

installés sur l'espace public à Schiltigheim de fin avril à fin juin 2023

## Les moyens de recueil des observations du public



Via les moments privilégiés de **rencontre avec les élus et l'équipe projet du Tram Nord** : permanences, réunions publiques et ateliers ;



Via les **registres d'expression « papier »** mis à disposition dans les quatre lieux d'exposition du projet ; **10 contributions écrites**



Via la **plate-forme web** sur le site : [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu) ; **21 contributions** sur la page tram Nord et **85 contributions** sur la page route de Bischwiller

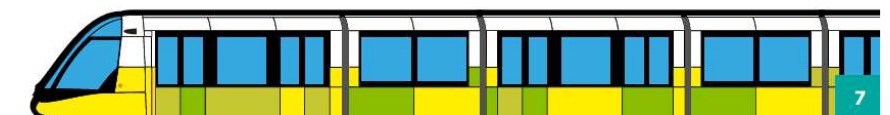
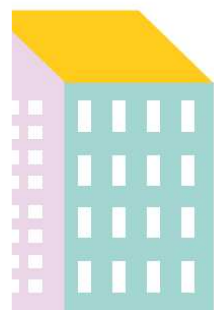


Par **courrier** à l'adresse de l'Eurométropole,



Par **mail** à l'adresse [ProjetTramNord@strasbourg.eu](mailto:ProjetTramNord@strasbourg.eu) **37 contributions**

Peu de contributions écrites ont été recueillies durant cette nouvelle étape. Les habitants se sont davantage exprimés via les rendez-vous de la concertation (réunions publiques, ateliers notamment) : Les participants ont cherché à s'informer et à bien comprendre le projet.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Un dispositif inégalé de participation citoyenne

Le 29 mars, ont été présentés les partis d'aménagement et les grandes transformations dans l'accessibilité du territoire. Le projet est dans son ensemble très complexe et il faut le temps de se l'approprier.

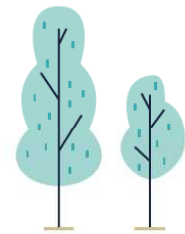
Pour la première fois dans l'histoire des projets tramway sur le territoire métropolitain, un temps d'échanges et de dialogue d'une telle ampleur et d'une forme inédite a été organisé durant les études d'avant-projet et avant l'enquête publique.

## Présentation et échanges « cartes sur table »

Un partage sur tables et chevalets des plans d'aménagement et plans de circulation, lors des ateliers/permanences, en présence des bureaux d'études experts de la circulation et de la voirie, des services de l'Eurométropole et des élus. L'occasion pour les habitants de poser des questions et d'obtenir des réponses précises sur le projet avec une réelle portée pédagogique et informative. Les réponses ont été apportées individuellement aux participants.

Le recueil des observations et des expertises d'usage sur les sujets liés aux conditions d'accès et de circulation a permis d'enrichir le projet en intégrant au mieux les besoins et les attentes des parties prenantes du projet; Les attentes et points d'inquiétude des participants ont été relevés directement sur les plans à l'aide de post-it pour traitement par les équipes.

Retrouvez tous les documents explicatifs du projet sur [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu).



Réunion publique | 29 mars 2023



Permanence Secteur Gare | 7 juin 2023



Atelier Parc de Haguenau | 25 mai 2023



## La démarche « Croque ta ville »

La présence d'illustrateurs dans le cadre de la démarche « Croque ta ville » a permis de toucher un public élargi et recueillir d'une autre façon les attentes et les idées de la population. Les secteurs ayant bénéficié de cette démarche:

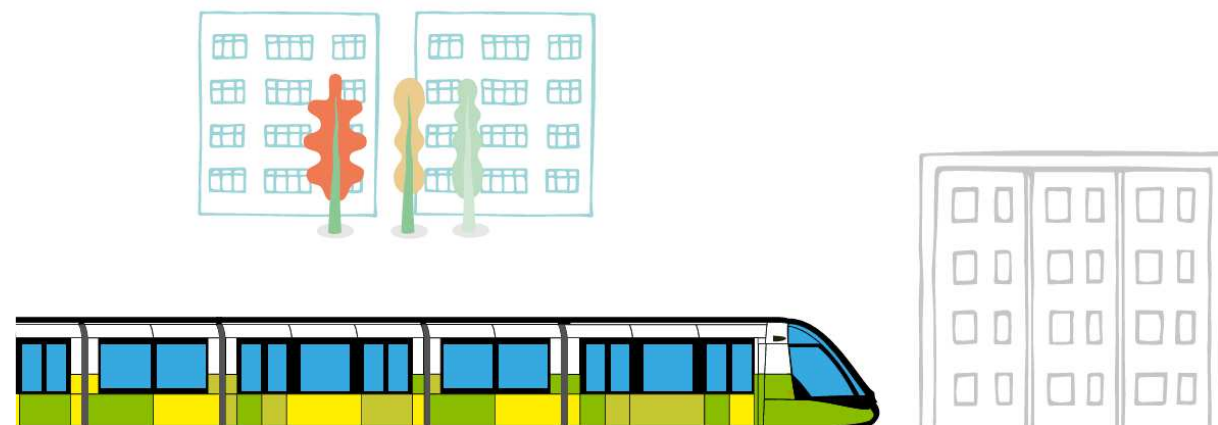
- la place des Fêtes et la rue Paul Muller Simonis sur l'avenue des Vosges
- la place de Haguenau, avec son parc agrandi.

Durant 2 heures, en extérieur sur l'espace concerné, des illustrateurs ont dessiné les attentes des participants pour ces espaces. Un foisonnement d'idées et de souhaits a été illustré en dessin sur la base des perspectives vierges de l'espace en question. Ces idées ont permis de relever les usages souhaités, les ambiances, les publics à toucher, les équipements et mobiliers souhaités permettant à la population de mieux s'approprier les espaces. Plusieurs planches de dessin pour chaque site ont été produites.

Rendez-vous sur [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu) pour consulter tous les dessins.



Globalement, ce nouveau temps de dialogue a reçu un **accueil très positif** de la population et des forces vives du territoire, avec des demandes de **poursuivre le dialogue** avec les acteurs du territoire et les habitants durant l'avancement du projet. Cette nouvelle démarche a été appréciée car elle permettait d'avoir un **temps d'information général suivi d'un temps plus personnalisé** afin d'apporter des réponses individualisées.



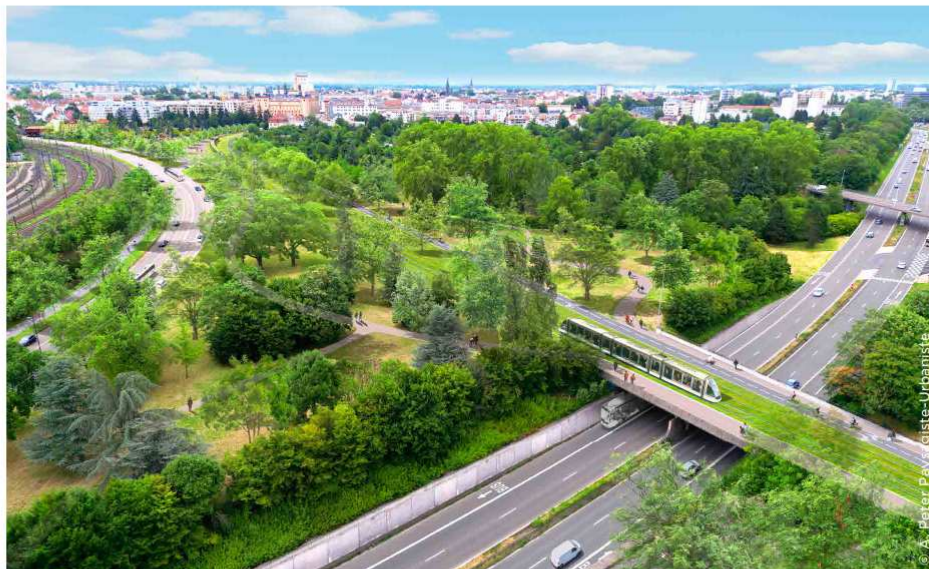


# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



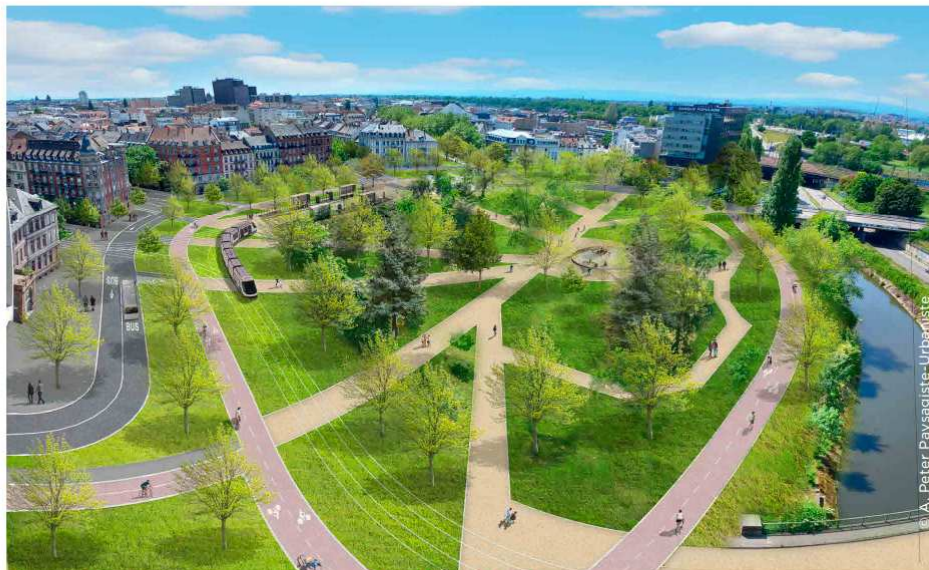
## LE SECTEUR DE LA PLACE DE HAGUENAU

Aujourd'hui giratoire autoroutier, la place se transformera en un grand parc métropolitain dont l'accessibilité multimodale sera renforcée.



Perspective d'aménagement - vue en direction de Schiltigheim

visuel non-contractuel



Perspective d'aménagement - vue en direction de Strasbourg

visuel non-contractuel



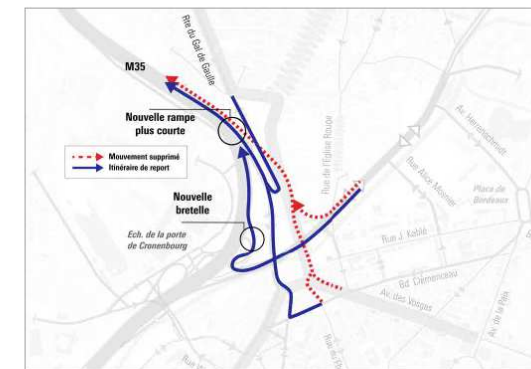
## Les grands choix d'aménagement:

- La transformation en profondeur de la place de Haguenau est engagée pour créer un nouveau parc de 16 ha au cœur de la ceinture verte. Il s'étend en direction de Schiltigheim, avec la piétonisation de la route de Bischwiller, vers le sud de la place et vers les axes réaménagés par le tramway du côté de Strasbourg.
- Le grand viaduc ainsi que les bretelles d'autoroute situées à l'Est de la place sont supprimés. Les ponts Est de la place accueillent ainsi le tramway et les cheminements des piétons et des cyclistes pour accéder à Schiltigheim sans franchir une route.
- Les voiries du côté Sud de la place sont également transformées, permettant d'implanter la station tramway qui accueillera les lignes C, E et H et de travailler le parc jusqu'aux pieds des immeubles.

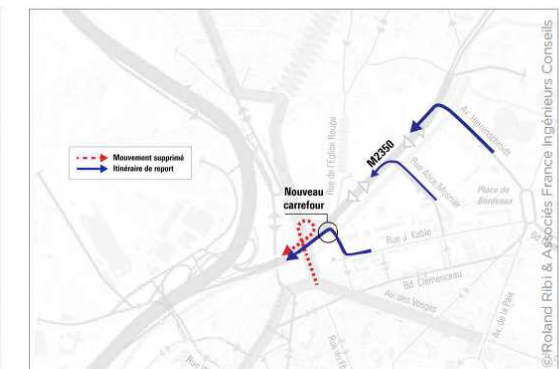
## Vos questions

### « Que deviennent les accès aux autoroutes existants ? »

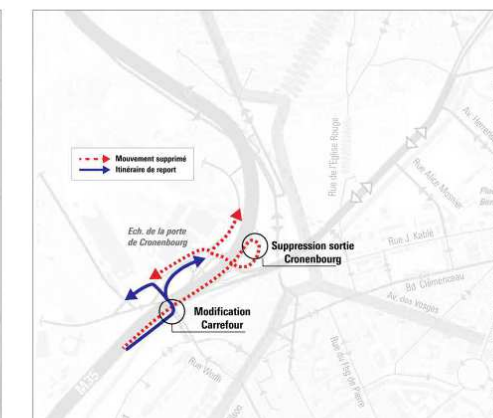
Tous les mouvements d'accès supprimés sont reconstitués sur la place ou à proximité avec un aménagement plus urbain:



▲ L'accès à la M35 vers le Nord depuis et vers la Place est maintenu par la construction d'un nouvel ouvrage le long des voies SNCF. Les Schilikois pourront également monter sur la M35 à cet endroit sans faire le demi-tour par la place de Haguenau. L'accès à la M35 vers le Nord depuis le secteur du Wacken se fait par une nouvelle bretelle au niveau de l'échangeur de Cronenbourg.



▲ L'accès à la M2350 vers le sud se fera par un nouveau carrefour à feux sur la M2350. Les deux autres carrefours situés sur la M2350 participeront à ce dispositif.



◀ L'accès à Cronenbourg et à Schiltigheim depuis la M35 en venant du sud se fera au niveau de la sortie Halles, et pour le nord de Schiltigheim au moyen d'une nouvelle bretelle de sortie depuis la M35 sur l'avenue de la 2<sup>e</sup> Division Blindée.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne

Le projet de grand parc fait consensus parmi les participants. Cette transformation très ambitieuse est bien accueillie.

### L'aménagement du parc de Haguenau

L'actuel square de la place de Haguenau est malgré son enclavement routier et son environnement très bruyant, un espace vert assez fréquenté par les habitants grâce à sa proximité et ses équipements utiles au quotidien: structures de jeux, site de compostage, aire d'ébats pour les chiens, panier de basket, table de ping-pong, aire de sortie pour le Centre Socio-Culturel et certaines écoles privées et crèches dans le secteur. Une enquête d'usage réalisée en 2021 montre que la mixité des usages et la diversité des publics sont à préserver dans les aménagements futurs.

### Vos idées qui enrichissent le projet du parc, côté Strasbourg (Atelier du 25 mai)

- une forte proportion de végétalisation de l'espace;
- le maintien de l'aire d'ébats pour chien;
- du mobilier de skate là où le sol n'est pas déminéralisé;
- des toilettes publiques;
- une fontaine d'eau potable;
- un kiosque à musique ou un petit amphithéâtre avec gradins;
- La possibilité d'accueillir un Biergarten/food truck/ glacier ou autre petit commerce de ce type;
- des traversées sécurisées, des clôtures basses.

### LES PRINCIPES RETENUS POUR L'AMÉNAGEMENT CÔTÉ STRASBOURG, AU SUD DU CANAL

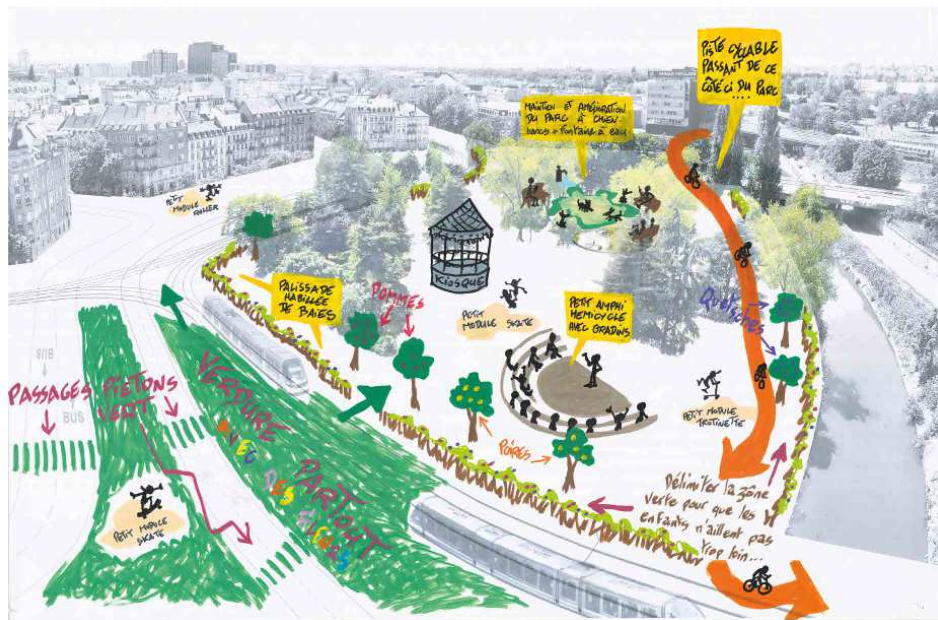
- **Échelle:** quartier proche
- **Public visé en priorité:** habitant.es et public des écoles du secteur (y compris de l'enseignement supérieur)
- **Ambiance:** parc de proximité
- **Usages:** lieu de récréation et de rencontre
- **Lieu de référence dans Strasbourg:** parc du Heyritz, parc de la Bergerie

### Vos idées qui enrichissent le projet du parc, vers Schiltigheim (Atelier du 25 mai)

- parcours de santé / promenade paisible à travers les jardins familiaux / parcours artistique;
- mur d'escalade / buttes pour jouer à l'aventurier / parcours pour apprendre le vélo;
- des points d'eau de type étang;
- des arbres fruitiers;
- tables de pique-nique à l'ombre;
- passerelle à grenouilles vers le parc côté Strasbourg: penser à la biodiversité;
- Plateforme du tram végétalisée, continuité des espaces verts entre Schiltigheim et Strasbourg.

### LES PRINCIPES RETENUS POUR L'AMÉNAGEMENT DU PARC, VERS SCHILTIGHEIM

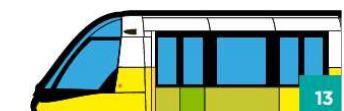
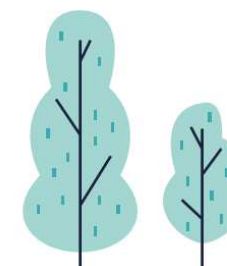
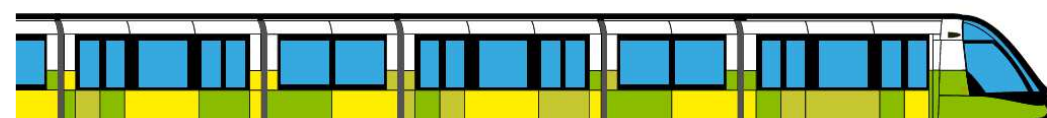
- **Échelle:** parc intercommunal
- **Public visé en priorité:** tout public
- **Ambiance:** parc nature (ceinture verte)
- **Usages:** promenade, activité physique et sportive pour se reconnecter à la nature
- **Lieu de référence dans Strasbourg:** il n'en existe pas encore!



Exemple de dessin issu de la participation citoyenne



Exemple de dessin issu de la participation citoyenne



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## LE SECTEUR DE L'AVENUE DES VOSGES



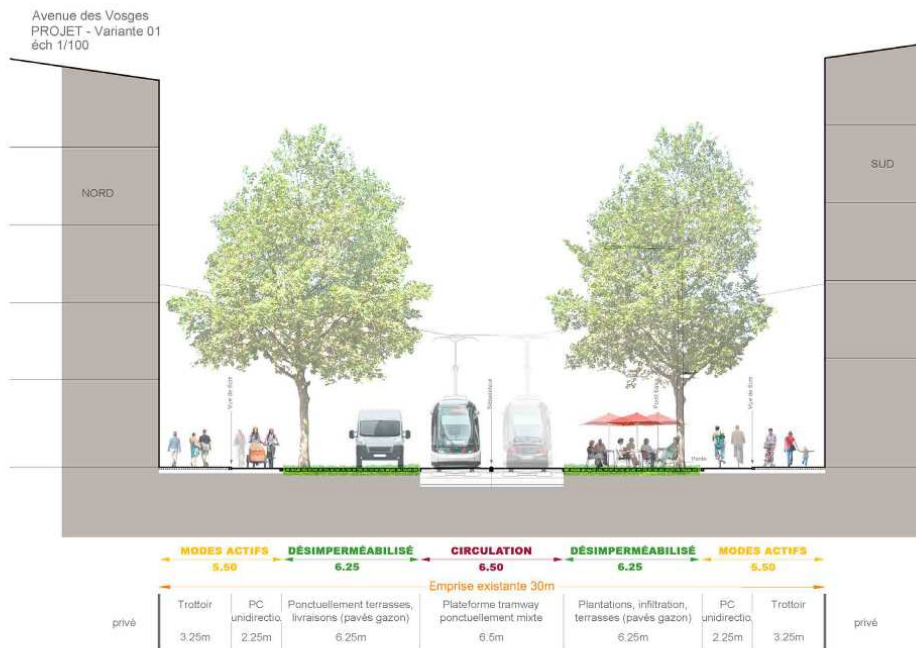
Perspective d'aménagement

visuel non-contractuel

### Les grands choix d'aménagement

Le projet transforme en profondeur l'avenue des Vosges pour contribuer à l'élargissement du centre-ville, améliorer le cadre de vie et valoriser le riche patrimoine de la Neustadt.

- Les arbres d'alignement existants sont préservés et valorisés. 40 % de l'espace devient perméable pour adapter l'avenue face au changement climatique.
- De part et d'autre de la plateforme tramway sont aménagés de généreux espaces déminéralisés pour la vie de quartier: déposes minutes, livraisons, Places PMR, stationnement vélo...
- Les rives entre les arbres et les façades des bâtiments sont redonnées aux piétons et aux cyclistes, qui occupent 40 % de l'espace public.
- Les circulations automobiles et le tramway partagent le même espace au centre de l'avenue. Le plan de circulation est modifié en profondeur pour limiter le trafic à la desserte riveraine; il n'est plus possible de traverser l'avenue en voiture de bout en bout.



Aménagements proposés par le projet sur l'avenue des Vosges

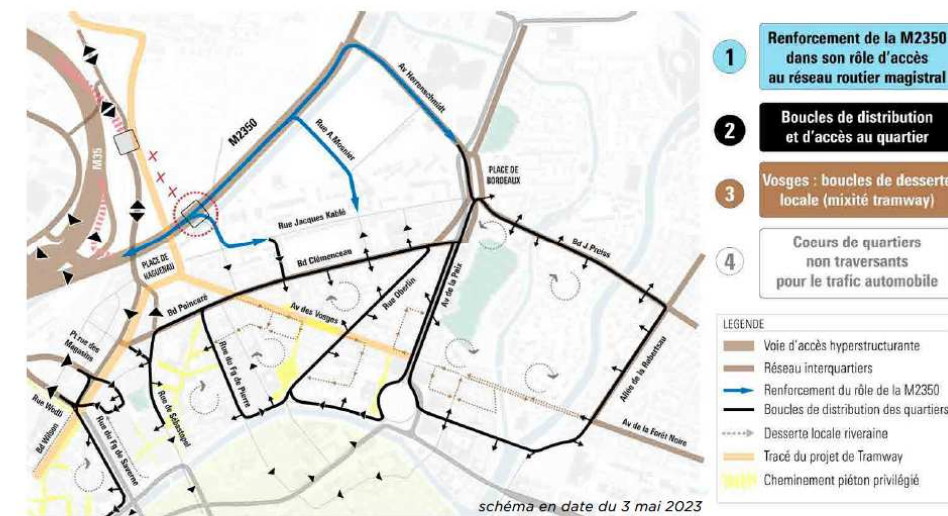
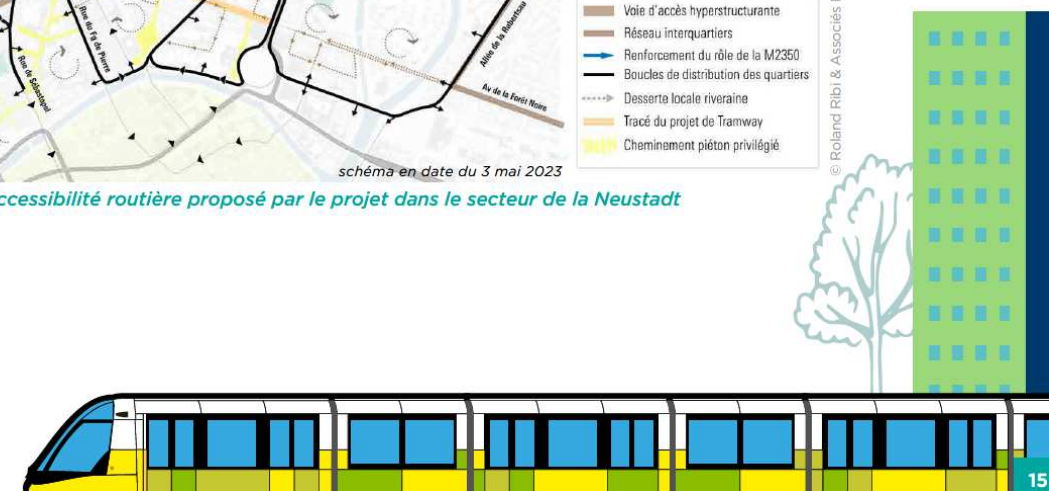
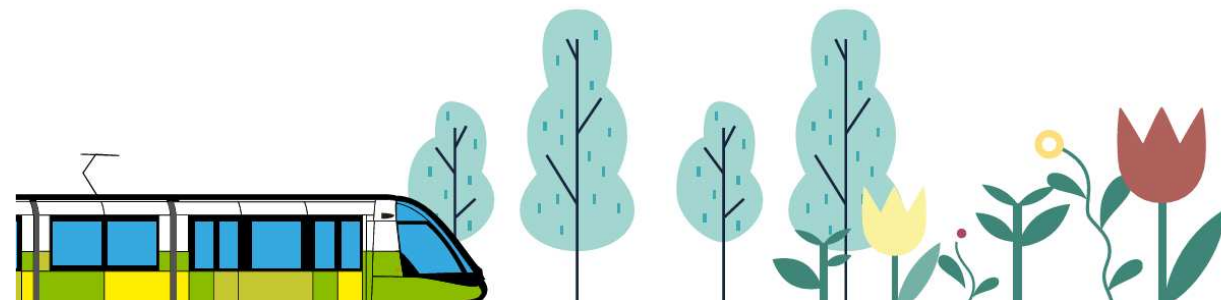


Schéma d'accessibilité routière proposé par le projet dans le secteur de la Neustadt



© Roland Riby & Associés France Ingénieurs Conseils

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Vos questions

« L'avenue des Vosges ne sera plus traversante pour la circulation automobile : par où vont passer les voitures ? Comment allez-vous éviter les reports de trafic dans le quartier ? »

À l'échelle du projet, les grandes transformations au niveau des entrées de ville Place de Haguenau, Porte de Cronembourg, Porte des Halles impliqueront une réduction importante de la circulation automobile de l'ordre de -30 à -40 %. Le bouquet de solutions de mobilités mis en place avec ces transformations offrira de nombreuses alternatives (offre tram, train, de nombreux aménagements cyclables) pour accompagner le report modal. Concernant la circulation automobile restante :

- Les accès au secteur des Halles, place Kléber et du Faubourg de Pierre se feront toujours par la Place de Haguenau.
- Des reports se feront à plus large échelle : M35, Rodeo sud pour les destinations les plus éloignées du quartier, notamment vers l'Allemagne.
- La M2350, éloignée des habitations, devient la voie d'accès principale pour les secteurs Nord et Est du centre-ville, avec une logique de « peigne » via différents carrefours selon les quartiers :
  - Pour les résidents du secteur de l'avenue des Vosges, les accès se feront au niveau des carrefours Église Rouge (nouveau carrefour) et Alice Mosnier.
  - Pour les résidents du Quartier des XV, les accès se feront par l'avenue Herrenscheidt et la Place de Bordeaux, où le fonctionnement des feux sera revu.
  - Pour les résidents de la Robertsau, les accès se feront par la rue Raiffeisen et le boulevard de Dresde.
- Le plan de circulation est revu en accompagnement du projet à l'aide d'outils de modélisation afin de limiter au maximum les risques de report de trafic dans les petites rues. Les évaluations en cours montrent une maîtrise des trafics le long des axes les plus peuplés.

« Comment accéder devant chez moi si je déménage, pour une livraison ou un service à la personne ? »

- La distribution dans le quartier se structurera par des rues collectrices (Rue de Wissembourg, Bld Clemenceau, Bld Poincaré, rue Oberlin, Avenue de la Paix), qui donneront accès à des boucles de circulation pour permettre à celles et ceux qui ont besoin d'utiliser la voiture de rejoindre leur destination.
- Le long de l'avenue des Vosges, les bandes servantes végétalisées de part et d'autre de la plate-forme tramway disposeront d'emplacements de livraison, de stationnement PMR, stationnement vélo.
- Les rues adjacentes pourront également recevoir des places pour un arrêt de très courte durée réglementées en zone violette.

« Comment feront les secours ? »

- Si les places de déposes minute sont occupées lors de l'arrivée des secours, les pompiers utiliseront, de manière exceptionnelle seulement, la partie trottoirs/piste cyclable. La circulation fluide des services de secours sur toute l'avenue des Vosges sera par ailleurs garantie.

« Comment faire pour se garer demain avec la suppression importante d'offre de stationnement ? »

- Environ 250 places sont disponibles la nuit et 500 places sont disponibles en journée sur la voirie dans le secteur de projet.
- Un nouveau parking sera aménagé à l'angle de la rue Jacques Kablé et de la rue de l'Église Rouge. Les résidents pourront avoir un abonnement.
- Le parking P3 des Halles dispose également de nombreuses places disponibles : 400 à 500 places sont disponibles (sauf durant le marché de Noël).
- Avec la carte Badgé, 1500 places inoccupées dans les P+R de l'Eurométropole peuvent être utilisées gratuitement, y compris la nuit.

« Pourquoi des pistes cyclables unidirectionnelles ? Comment éviter les conflits entre les piétons et les cyclistes sur les trottoirs ? »

- Les deux pistes sont larges (2,25 m contre 1,5 m habituellement) et permettent le dépassement sans empiéter sur les trottoirs. Les trottoirs sont également très larges, passant de 2 mètres aujourd'hui à 3,25 m. Ces dimensions généreuses minimisent les risques de conflits.
- Une légère dénivellation pourra être réalisée pour bien séparer les espaces.
- Avec les pistes unidirectionnelles, la traversée par les piétons est plus simple : les cyclistes viennent d'un seul sens.
- La gestion des intersections est aussi plus simple et les « chicanes » au niveau des stations sont évitées.

« Pourquoi les cyclistes ne sont pas positionnés entre le tram et les arbres ? »

- Pour éviter aux véhicules de livraison ou autres stationnement et accès garage de cisailer la piste, situation accidentogène.
- Pour éloigner le cycliste de la plateforme tramway dans un souci de sécurité.

De nombreuses discussions avec les habitants et les associations ont eu lieu concernant cette question importante du positionnement de la piste cyclable. Des solutions alternatives ont été envisagées et analysées. La solution retenue est la seule permettant un aménagement équilibré entre la sécurité et le respect des contraintes réglementaires d'éloignement de la plateforme, le maintien de la vie de quartier, les fonctions de stationnement (déposes minutes, PMR, livraisons) et le potentiel de désimperméabilisation de l'avenue.

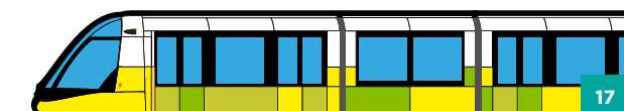
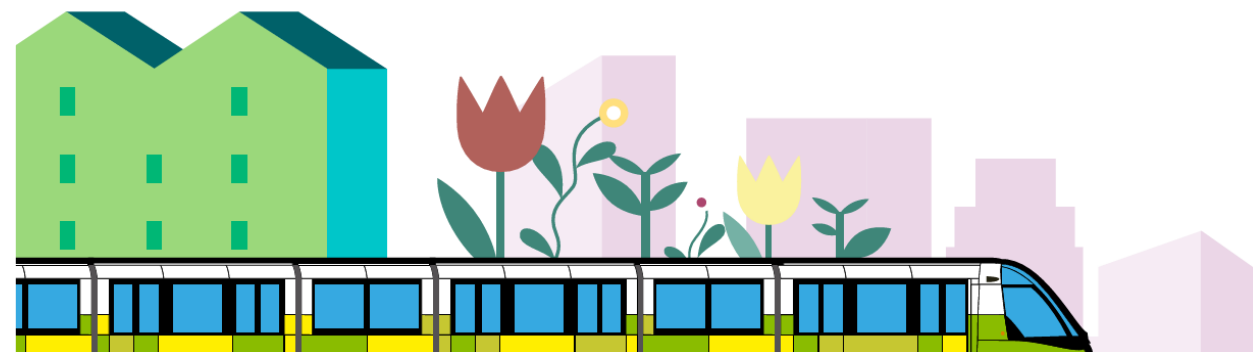
« Comment faire avec seulement une station de tram sur l'avenue, au lieu de trois arrêts de bus aujourd'hui ? »

- Une station centrale sur l'avenue positionnée entre la rue Paul Muller Simonis et la rue Jean-Frédéric Oberlin remplace en effet les deux stations initialement prévues. Il s'est avéré que la couverture par le tramway est satisfaisante, car le tramway est plus performant que le bus.
- Pour se rendre aux universités depuis la Robertsau, la perte de temps pour la correspondance est relativement marginale, de l'ordre d'1 minute supplémentaire.



perspective d'aménagement

visuel non-contractuel



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

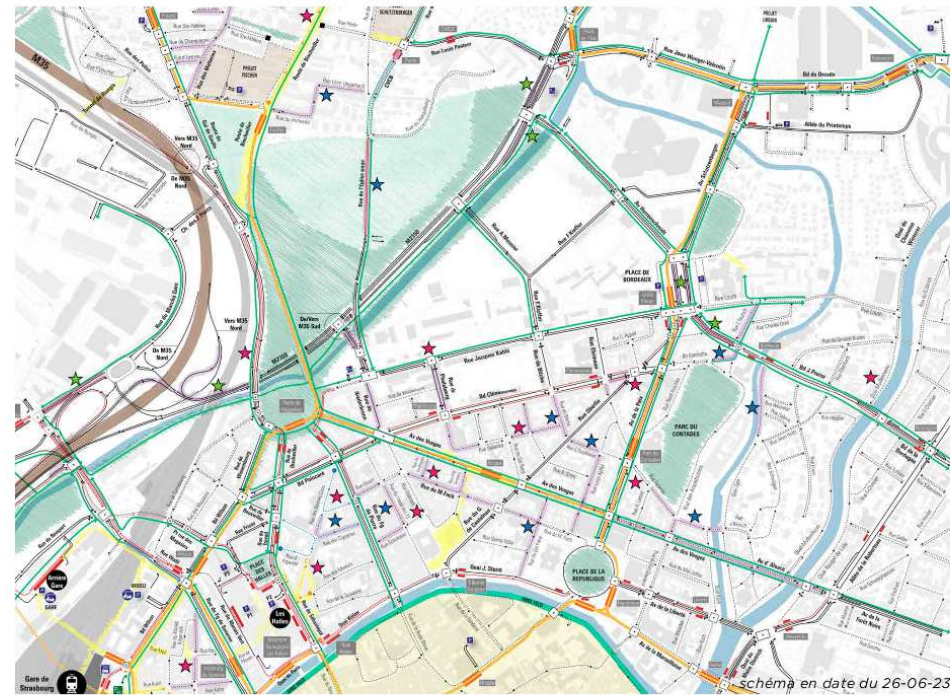


## Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne

Les participants ont compris les principes de l'accessibilité automobile, notamment le fait que la dépose devant leur habitation restera possible. Toutefois, le principe d'insertion proposé sur l'avenue des Vosges ne fait pas consensus.

## Le plan d'accessibilité mis à jour suite à vos contributions

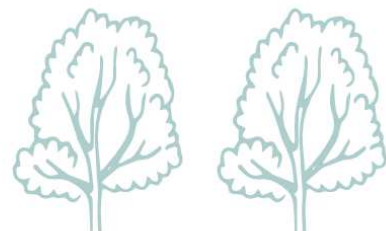
Un certain nombre de remarques recueillies lors des échanges avec les participants ont permis de faire évoluer le plan de circulation dans le secteur de la Neustadt.



© Roland Ribl & Associés France Ingénieurs Conseils

schéma en date du 26-06-23

LEGENDE			
— Voie tous véhicules	→ Rue école	P Parking en ouvrage	■ Impasse avec retournement
— Voie réservée aux bus	• Borne d'entrée (rue école)	— Tramway	★ Principales mesures anti-transit intégrées dans le projet tram
— Boucle de desserte locale	— Boucle livraisons/accès riverains	— Station Tramway	— Axes vélos principaux
— Sens de circulation modifié par le projet Tram	• Borne d'entrée (contrôle d'accès)	— Quai bus	— Trémie vélo
	• Borne de sortie (contrôle d'accès)	■ Carrefour à feux	■ Parking vélo souterrain
		■ Espace sous contrôle d'accès	★ Modifications intégrées suite aux ateliers/réunions de concertation
			★ Mesures d'optimisations trafics dans un périmètre élargi



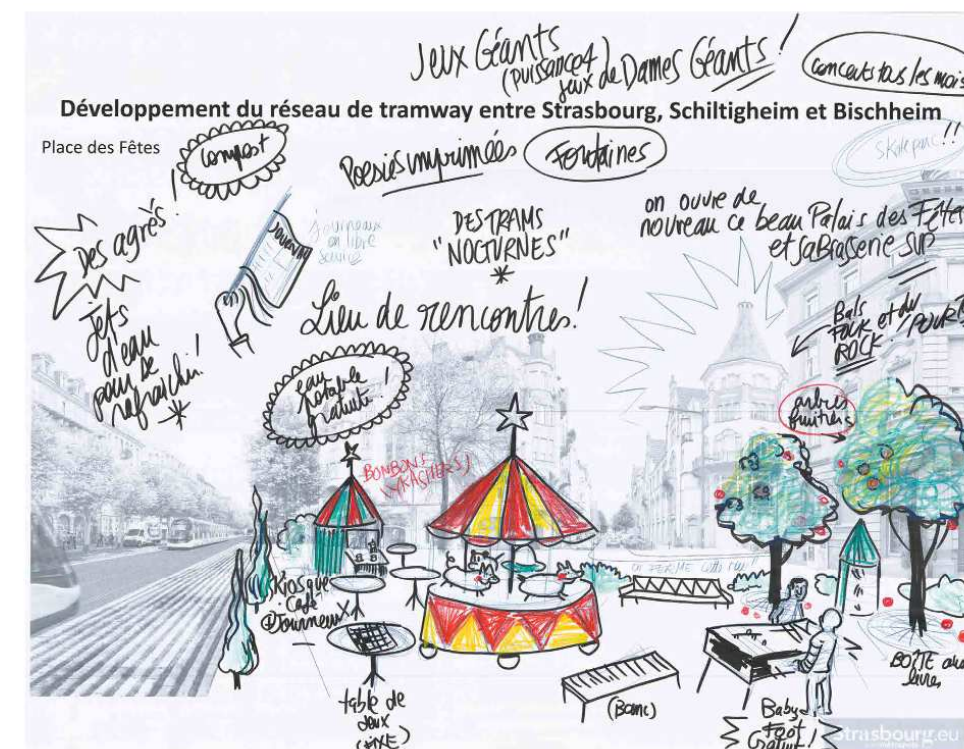
## L'aménagement de la Place des Fêtes et de la rue Paul Muller Simonis

La petite placette devant le Palais des Fêtes forme, malgré la proximité avec plusieurs écoles, le Centre chorégraphique et le Palais de Fêtes, une sorte de grand îlot de « passage » mais il contribue peu à la vie de quartier. En 2015, la placette a fait l'objet d'une végétalisation et offre depuis quelques assises très appréciées dans le secteur, notamment pendant la pause méridienne.

La rue Paul Muller Simonis est une rue résidentielle au fonctionnement simple, qui accueille quelques commerces et un centre de cardiologie avec 7 médecins. Une trentaine de places de stationnement ainsi que des emplacements Citiz, PMR, VSL et livraison sont disponibles.

L'arrivée du tramway sur l'avenue des Vosges offre l'opportunité de réaménager la place des Fêtes pour créer une nouvelle centralité pour les habitants ainsi que pour les publics des équipements culturels et scolaires. L'intégration la rue Paul Muller Simonis dans l'aménagement permet de constituer un trait d'union apaisé entre la place des Fêtes et la Grande Île, en passant par l'église Saint-Pierre-le-Jeune et le Palais de Justice. Ceci s'inscrit dans le projet de territoire avec l'objectif d'agrandir le centre-ville jusqu'aux boulevards.

## Vos idées qui enrichissent le projet d'aménagement (Atelier du 3 mai)



Exemple de dessin issu de la participation citoyenne

## Place des Fêtes

- Fontaine sèche, des jets d'eau pour se rafraîchir, fontaine d'eau potable;
- Boîte à livres, jeu d'échecs géant, poésie imprimée, table de jeu;
- Bancs, table de pique-nique, parasol, transats;
- Bacs à plantes, des arbres fruitiers;
- Arceaux à vélo;
- Traversée sécurisée des rails du tram pour les piétons et les cyclistes, jonction vers la rue Paul Muller Simonis;
- Réouverture de la brasserie;
- Quelques jeux pour enfants (7 - 8 ans);
- Pas de traversée de piste cyclable du Nord au Sud de la place: un endroit apaisé réservé aux piétons.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Rue Paul Muller-Simonis



Exemple de dessin issu de la participation citoyenne

### Rue Paul Muller Simonis

- Perspective Neustadt, mise en valeur du patrimoine;
- Arbres alignement, lien vert piétons en diminuant le nombre de places de stationnement;
- Stationnement utile: VSL, PMR, CITIZ, livraisons, bornes électriques, places violettes;
- Rue apaisée ou rue partagée;
- Commerces de proximité;
- Un marché ?

### LES PRINCIPES RETENUS POUR L'AMÉNAGEMENT

#### Place des Fêtes et rue Paul Muller Simonis

- Échelle:** placette de quartier qui ouvre un espace piétonnier plus large sur l'avenue des Vosges, entre la rue Drulingen et la rue Paul Muller Simonis pour favoriser l'unité du quartier.
- Public visé en priorité:** habitant.es, écoliers, usager.es du Centre chorégraphique et du Palais des Fêtes, clients des commerces de proximité, employés.
- Ambiance:** Espace aéré de répit, repos, respiration dotée d'espaces verts sur un futur axe majeur de tram et de vélos.
- Usages:**
  - Espace de rencontre, d'attente sur la placette; connexion entre les deux rives de l'avenue des Vosges.
  - Offrir un cheminement piéton agréable vers le centre-ville via l'Église Saint-Pierre-le-Jeune et le Palais de Justice
- Lieu de référence dans Strasbourg:** certains espaces de la place Arnold ou de la place Austerlitz.



## LE SECTEUR DE LA GARE, DU BOULEVARD WILSON ET DE LA RUE DE WISSEMBOURG

### LA GARE



Perspective d'aménagement

visuel non-contractuel

### Les grands choix d'aménagement

La gare est un équipement d'intérêt régional et européen aujourd'hui en développement avec l'arrivée du Réseau Express Métropolitain. Le maintien et l'amélioration de ce pôle d'échange sont essentiels pour le quotidien des 60 000 voyageurs qui la fréquentent chaque jour.

Or, de nombreuses congestions automobiles sont constatées avec le système actuel de dépose-minute. Par ailleurs 90 % des usagers de la gare s'y rendent autrement qu'en voiture.

Les dysfonctionnements déjà constatés aujourd'hui nécessitent de revoir en profondeur le système actuel, en anticipant les besoins futurs.

#### Une ouverture de la gare à 360 degrés et un système de dépose minute revu:

- Les aires de dépose minute sur la place ainsi que la fonction de dépose voiture dans le parking souterrain sont déplacées dans les parkings Ste Aurélie et Wodli, à l'entrée du plateau de la gare.
- Un futur parking de 800 places en arrière gare-rue du Rempart (projet partenarial EMS/SNCF/Région) viendra compléter l'accès à la gare en évitant aux automobilistes de pénétrer dans le centre-ville, avec un accès direct depuis la M35.
- La construction du nouveau parking s'effectuera dans le cadre du projet Gare 360°, un projet à part entière avec l'ensemble des partenaires. Outre la construction du parking, il est aussi prévu l'amélioration des liaisons entre l'arrière-gare et les quais.

#### Une place de la gare agrandie et apaisée:

- La place de la gare devient une destination et ne sera plus un lieu de passage: le trafic de transit est supprimé devant la gare, il reste accessible uniquement pour les bus, les taxis, les riverains et la dépose-minute des PMR en surface.
- Un deuxième terminus tram est aménagé en surface côté sud de la place, entre le boulevard de Metz et la petite rue de la Course. Ce terminus est dédié à la ligne E qui relie la place de la gare au Campus d'Illkirch, alors que le terminus actuel de la ligne C est dédié à la nouvelle ligne tramway H en direction de la Robertsau.

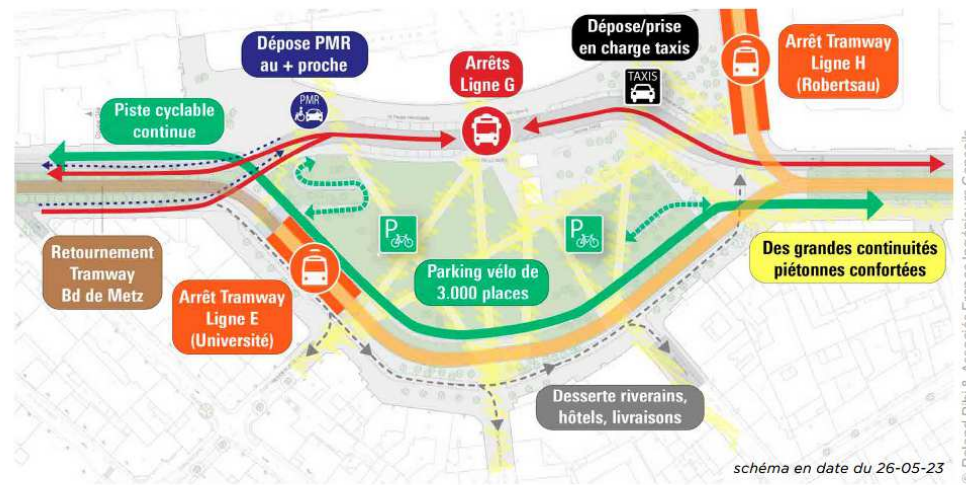
- De grandes continuités piétonnes et cyclistes confortables sont créées côté est du boulevard Wilson et de la place de la gare. Elles facilitent le lien vers la gare depuis les Halles et les stations de tramway périphériques.

#### Un grand parking vélo souterrain

- Un parking vélo d'une capacité d'environ 3000 places remplace le parking dépose-minute voiture actuel. Il permet de libérer la place de la gare des arceaux vélo qui l'encombre. Il porte la capacité de stationnement vélo sécurisé à la hauteur des besoins des cyclistes, qu'ils soient résidents du quartier ou usagers du train.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



L'organisation du parvis devant la verrière

schéma en date du 26-05-23

© Roland Ribli & Associés France Ingénieurs Conseils

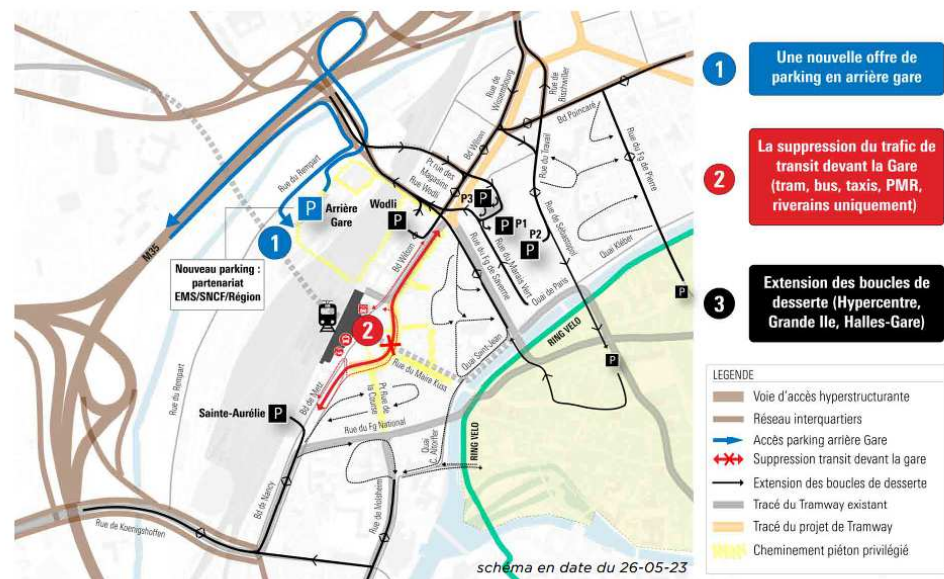


Schéma d'accessibilité routière proposé par le projet dans le secteur de la Gare

schéma en date du 26-05-23

© Roland Ribli & Associés France Ingénieurs Conseils

## LE BOULEVARD WILSON ET LA RUE DE WISSEMBOURG

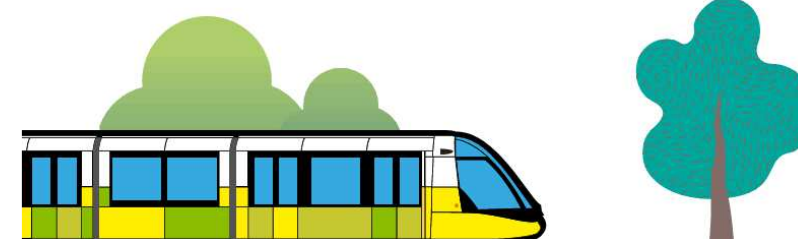
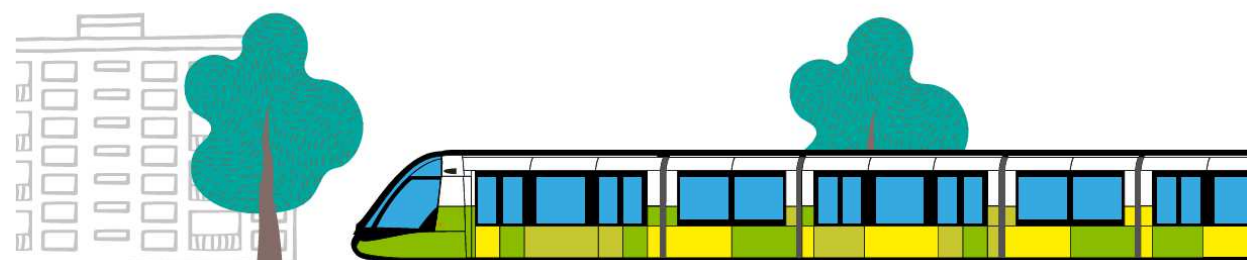


Perspective d'aménagement du Boulevard Wilson

visuel non-contractuel

### Les grands choix d'aménagement:

- Le tramway est aménagé du côté Est du boulevard.
- Les deux alignements d'arbres sont complétés pour une continuité sur le boulevard.
- Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée entre les arbres entre la place de Haguenau et la nouvelle station de tram Wilson. Elle se poursuit du côté Est du boulevard Wilson en direction de la place de la Gare.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Vos questions

### Secteur Gare

« Comment sera organisée la dépose-minute de la gare? vous supprimerez également la dépose-minute en surface? »

La fonction de dépose-minute sera organisée dans les parkings Wodli et Sainte- Aurélie, et le futur parking en arrière gare (rue du Rempart). Des adaptations seront nécessaires dans ces deux parkings afin de permettre cette fonctionnalité. La dépose-minute en surface de la place de la gare sera également supprimée, car circuler sur la place de la gare ne sera plus autorisé sauf pour les taxis, bus riverains et dépose-minute PMR.

« Le parking vélo sous-terrain sera-t-il gratuit? »

Il est certain qu'une partie de stationnement sera gratuite. Les services et modalités précises sont en cours d'étude.

« Comment faciliter l'accès pour les piétons et cyclistes depuis l'arrière gare? »

Pour la circulation automobile, les entrées se feront par la Petite rue des Magasins et les sorties par la rue Wodli. Ceci permet, sur la rue Wodli, de dédier le petit tunnel actuellement partagé vélos / voiture uniquement aux modes actifs, et de prolonger ce cheminement confortable jusqu'au centre-ville.

« Comment accéderont les riverains, les bus touristiques, les taxis à la place de la Gare? »

L'accès se fera depuis la Porte Blanche et le bd de Nancy. Une borne d'accès permettra aux riverains d'accéder au secteur apaisé élargi: il s'agit de l'agrandissement du dispositif actuel de la rue du Maire Kuss.

« Avec le nouveau terminus tramway, où seront positionnés les taxis? »

L'arrière gare du tramway sera aménagée sur le début du boulevard de Metz. Pour ce faire, la dépose et reprise des taxis sera positionnée devant la verrière de la gare;

« L'accès à la rue Thiergarten depuis la rue du Maire Kuss est très difficile avec tous les piétons et les vélos! Est-il possible de passer par une autre rue? »

Une borne d'accès supplémentaire sera positionnée à l'intersection de la rue Déserte et la rue Maire Kuss pour entrer dans la rue Thiergarten par la rue Déserte.

« Est-il possible de maintenir l'accessibilité routière vers le centre-ville depuis le tunnel de la rue Georges Wodli, ou depuis la rue du Rempart à la rue du Faubourg de Saverne pour éviter un détour via la M35, pour ceux qui viennent depuis le quartier de gare? »

Ces itinéraires devront se reporter vers la M35.

« Est-il envisagé d'améliorer les cheminements piétons et cyclables sur la rue du Faubourg de Saverne? »

Le projet donne l'opportunité de travailler de nouveaux espaces de type zone piétonne ou à trafic limité dans le quartier Gare. La rue du Faubourg de Saverne, avec son rôle d'accès au quartier et de sortie pour la Grande Île, ne pourra pas évoluer à l'horizon du projet.

« Serait-il possible d'envisager de planter des arbres dans les rues de quartier qui sont très minérales? »

Oui, cette démarche peut être engagée en lien avec les directions de territoire et l'adjointe de quartier.

### Axe Wilson-Wissembourg

« Que deviennent les arbres sur cet axe? »

- Sur le boulevard Wilson, entre la gare et la rue du Faubourg de Saverne, les arbres sont préservés.

- Sur la section devant les Halles. Les deux rangées d'arbres d'alignement sont replantées.

- Les arbres de la rue de Wissembourg sont préservés; une attention particulière sera portée lors de l'exécution des travaux pour préserver le système racinaire.

« Comment seront résolus les points noirs vélos aux intersections? »

- Les optimisations de carrefours permettent l'intégration d'îlots refuges confortables permettant de gérer de manière satisfaisante les croisements des cyclistes.

- Positionnés en site central, les cyclistes seront bien dissociés des piétons et des automobilistes.

- Les cyclistes profiteront de feux souvent au vert le long du tramway.

## Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne

Le parti pris de l'aménagement et les changements majeurs du quartier gare recueillent un consensus global.

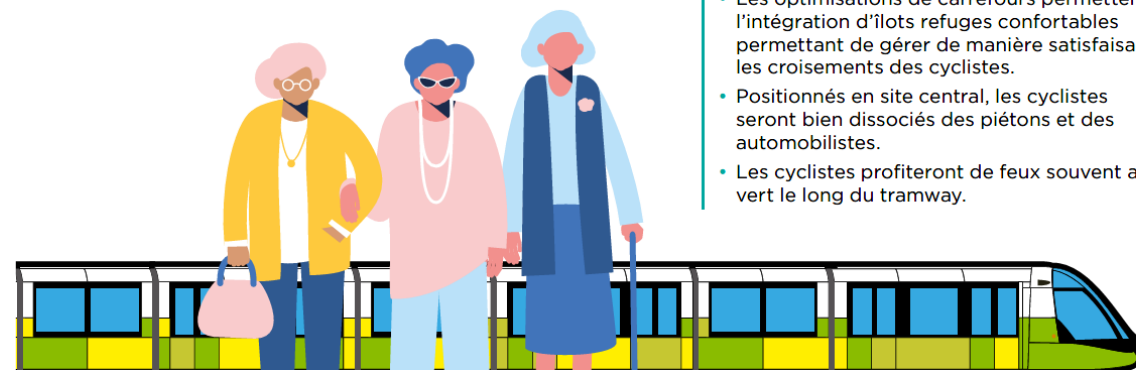
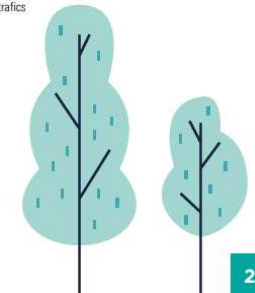
### Le plan d'accessibilité mis à jour suite à vos contributions

La desserte fine des rues du secteur a fait l'objet d'un travail sur plan avec les riverains concernés lors de la permanence du 7 juin et avec les hôteliers de la Place de la Gare lors de la rencontre du 29 juin afin de répondre au mieux aux attentes et inquiétudes. Le plan d'accessibilité (ci-après) a pu ainsi être enrichi et amélioré.

Retrouvez tous les compte-rendus sur [strasbourg.eu](http://strasbourg.eu). L'ensemble des contributions seront instruites dans le cadre des études à venir.



LEGENDE				
Voie tous véhicules	Rue école	Parking en ouvrage	Impasse avec retournement	★ Principales mesures anti-transit intégrées dans le projet tram
Voie réservée aux bus	Borne d'entrée (rue école)	Tramway	Axes vélos principaux	★ Modifications intégrées suite aux ateliers/réunions de concertation
Boucle de desserte locale	Boucle livraisons/accès riverains	Station Tramway	Trémie vélo	★ Mesures d'optimisations trafics dans un périmètre élargi
Sens de circulation modifié par le projet Tram	Borne d'entrée (contrôle d'accès)	Quai bus	Parking vélo souterrain	
	Borne de sortie (contrôle d'accès)	Carrefour à feux		
		Espace sous contrôle d'accès		





# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## LE SECTEUR DE SCHILTIGHEIM ET DE BISCHHEIM



Perspective d'aménagement de la route du Général de Gaulle

visuel non-contractuel

### Les grands choix d'aménagement

- Le tramway sera aménagé sur 3 kilomètres le long de la route du Général de Gaulle et la route de Brumath en site propre, majoritairement en voie double. Il s'accompagne de la création d'une **piste cyclable bidirectionnelle** tout au long du tracé. Cela permettra de desservir tout l'Ouest de Schiltigheim, avec notamment le quartier des Écrivains et plusieurs équipements importants.
- Pour ce faire, la route du Général de Gaulle est mise à sens unique descendant: le plan de circulation automobile s'appuie sur la M35 afin de garantir les accès aux communes Nord, grâce à la création de **2 nouvelles bretelles**: bretelle de sortie de la M35 au niveau de l'avenue de la 2<sup>e</sup> Division Blindée à Schiltigheim et bretelle d'accès à la M35 - Sud à l'échangeur de Hoenheim.
- La partie Sud de la route de Bischwiller est **piétonnisée** entre la station de tramway « Fischer » et la rue Saint-Charles. Cet aménagement permet d'accorder une place significative aux modes actifs, de **végétaliser** ce linéaire aujourd'hui entièrement dédié à la voiture individuelle et d'**étendre de manière considérable la centralité** de Schiltigheim.
- Une **piste cyclable bidirectionnelle** est également aménagée en prolongement sur la route de Bischwiller entre la rue Saint-Charles et la rue des Vosges.



Perspective d'aménagement de la route de Bischwiller

visuel non-contractuel

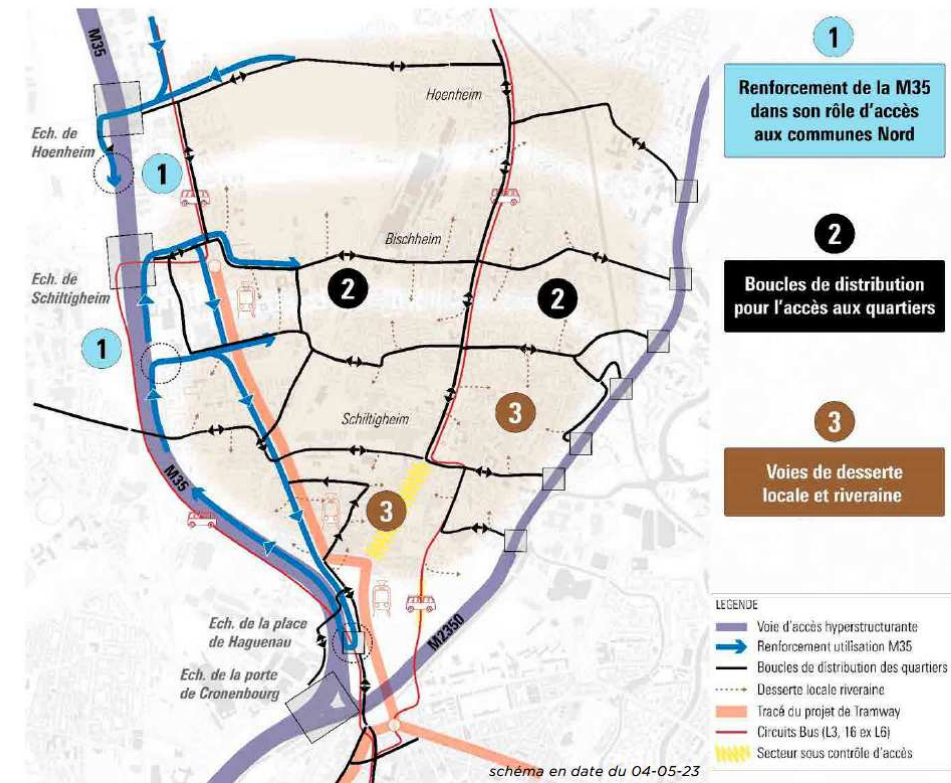


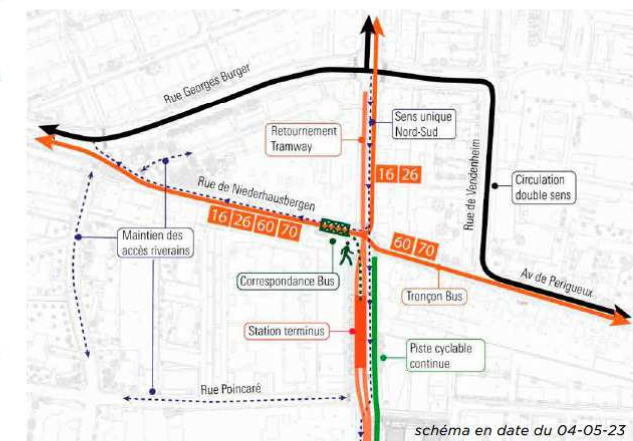
Schéma d'accessibilité routière proposé par le projet dans le secteur de Schiltigheim et Bischheim

### Focus sur le terminus du tram:

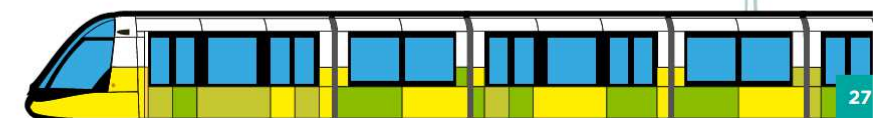
Suite à la concertation réglementaire de 2021, le secteur du terminus Nord a été profondément réexaminé afin de tenir compte des remarques des habitants du quartier.

Une nouvelle solution d'aménagement a été retenue afin d'éviter l'impact sur les propriétés d'habitation bâties et de faire de ce secteur un véritable pôle d'échanges (1 ligne de tramway + 4 lignes de bus au croisement de la rue de Niederhausbergen et de la route de Brumath).

La station tram de terminus se situe au sud de la rue de Niederhausbergen, afin de mieux desservir le quartier des Écrivains.



Principe de fonctionnement du terminus au stade d'étude AVP



© Roland Ribl & Associés France Ingénieurs Conseils

© Roland Ribl & Associés France Ingénieurs Conseils

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## Vos questions

« Pourquoi piétonner la partie Sud de la route de Bischwiller, alors que cette option n'a pas été évoquée lors du premier temps de concertation dédié à cet axe en décembre 2022 et janvier 2023 ? »

La piétonnisation de la partie Sud de la route de Bischwiller répond naturellement à la somme des demandes exprimées lors des différents ateliers et permanences de concertation (en décembre 2022 et janvier 2023) : les souhaits d'apaisement, de sécurisation des déplacements des modes actifs, de ne pas avoir de zones partagées. Par ailleurs, la piétonnisation de la partie Sud de la route de Bischwiller permet d'assurer l'équilibre du plan de circulation et d'éviter des reports de trafic non souhaité sur cet axe à Schiltigheim. Cette option a été rendue possible par la proposition d'un nouvel itinéraire efficace pour la ligne L3.

« Qui pourra accéder à la zone piétonne sur la partie Sud de la route de Bischwiller et sous quelles conditions ? Comment se fera l'accès des véhicules de secours, des camions de démantèlement, des personnes à mobilité réduite ? »

La zone piétonne sera délimitée à l'aide de bornes automatiques et seuls les ayant-droits auront accès à cette zone sous contrôle d'accès. Une unique borne d'entrée sur la zone piétonne devrait être positionnée au Sud, au niveau du quartier Fischer ; plusieurs autres bornes permettront de sortir de la zone piétonne.

La définition des ayant-droits au badge d'accès à la zone piétonne fera l'objet d'un travail fin avec la commune de Schiltigheim qui a le pouvoir de police sur son territoire. Cette définition des règles pourra s'appuyer sur le retour d'expérience de la Ville de Strasbourg :

- bornes abaissées de 6h à 11h pour permettre : livraisons, desserte riverains, collecte des déchets ;
- badge d'accès 24h/24 7j/7 à destination : riverains disposant d'un parking, véhicules de police et de secours, taxis de l'Eurométropole, personnel médical libéral, artisans intervenant régulièrement
- autorisation ponctuelle à demander à la Ville : déménagements, interventions ponctuelles pour des travaux, clientèle des hôtels (code d'accès)

« Où est-ce que les clients pourront se garer car l'ensemble du stationnement est supprimé sur la partie piétonne ? Lorsque la zone est piétonne, comment feront les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite pour accéder aux commerces et services ou même pour une visite ? »

Plusieurs parkings existent d'ores et déjà à proximité de la future zone piétonne : parking de la mairie, parking de l'école Exen ou encore gymnase des Malteries. D'autres aires de stationnement potentielles sont examinées.

Par ailleurs, les rues perpendiculaires permettront également de se stationner à proximité immédiate de la partie Sud de la route de Bischwiller. Les places les plus proches pourraient être dévolues aux personnes à mobilité réduite, afin de leur faciliter l'accès aux commerces et aux services en dehors des horaires de libre accès à la zone piétonne (6h - 11h).

« Avec la piétonnisation de la route de Bischwiller, que devient le parcours de la ligne de bus L3 ? Comment garantir son temps de parcours pour rejoindre le centre de Strasbourg depuis les communes du Nord de l'EMS ? »

Les simulations de trafic en cours montrent qu'avec la mise sous contrôle d'accès de la partie Sud de la route de Bischwiller, il y aura de l'ordre de -30 à -40 % de flux d'automobile entre la rue des Vosges et le carrefour des Quatre Vents (le report se faisant en amont vers la M35 et l'avenue Mendès-France). Cette réduction du trafic offrira de meilleures conditions de circulation pour la ligne L3.

Au niveau du carrefour des 4 vents, la ligne L3 sera déviée via les rues de la Mairie, de la Patrie, de l'Église Rouge, Jacques Kablé et la place de Haguenau, avec une correspondance tram sur la place de Haguenau. Son terminus est prévu aux Halles, au plus proche du centre-ville. Avec le plan de circulation mis en œuvre, ce nouvel itinéraire permettra de fiabiliser et d'améliorer le temps de parcours de la L3, avec un gain d'environ 3 minutes.

« Est-ce que des aménagements cyclables sont prévus au Nord de la zone piétonne, car le carrefour des 4 vents et la route de Bischwiller restent très anxieuses pour les cyclistes ? »

La piste cyclable bidirectionnelle sera prolongée du côté Ouest de la route de Bischwiller, entre le carrefour des Quatre Vents et la rue des Vosges, avec des aménagements tactiques, ce qui devrait permettre à terme une connexion lisible et efficace avec la rocade 2 de la Vélostras.

« Le terminus du tramway à Bischheim supprime les places de stationnement privatives de la copropriété devant les commerces du 2, route de Brumath. Est-ce que ces places seront compensées ? »

Un parking privé de compensation de 46 places de stationnement est proposé à ce stade au niveau de la parcelle située 7 rue Poincaré, à moins de 100 mètres de la copropriété. De plus, l'aménagement de cette zone de terminus se fera en lien avec les riverains directement concernés afin de prendre en compte les besoins des habitants et des commerces locaux (livraisons, dépose-minute,...).

« Avec l'aménagement du tramway sur la route du Général de Gaulle et la piétonnisation de la partie Sud de la route de Bischwiller, ne risque-t-on pas d'avoir des congestions dans les communes du Nord de l'EMS ? Comment éviter un report de trafic dans les rues environnantes du projet ? »

Les reports de circulation liée au trafic de transit notamment se feront en priorité sur des voies

dédiées au trafic automobile et éloignées des habitations, comme la M35, la M2350 ainsi que l'avenue Pierre Mendès-France. Cette nouvelle répartition du flux s'accompagnera d'un plan de circulation qui limitera au maximum les risques de shunts et de hausse de trafic à travers les quartiers.

En complément, la création des 2 nouvelles bretelles de la M35 permet la desserte efficace des communes du Nord (Schiltigheim, Bischheim, Hoenheim). Cette répartition des accès depuis / vers la M35 permet d'assurer l'équilibre du plan de circulation et d'éviter des reports de trafic sur des axes transversaux à Bischheim et à Hoenheim.

« Que se passera-t-il sur les axes Est/Ouest à Schiltigheim et à Bischheim (rue Saint Charles, rue Lauterbourg, rue de Périgueux) ? »

Le plan de circulation mis en place ne permet pas l'apaisement des axes Est-Ouest qui sont primordiaux pour les liaisons inter-quartiers, mais le trafic automobile restera stable sur ces axes.

## Les enrichissements du projet grâce à la participation citoyenne

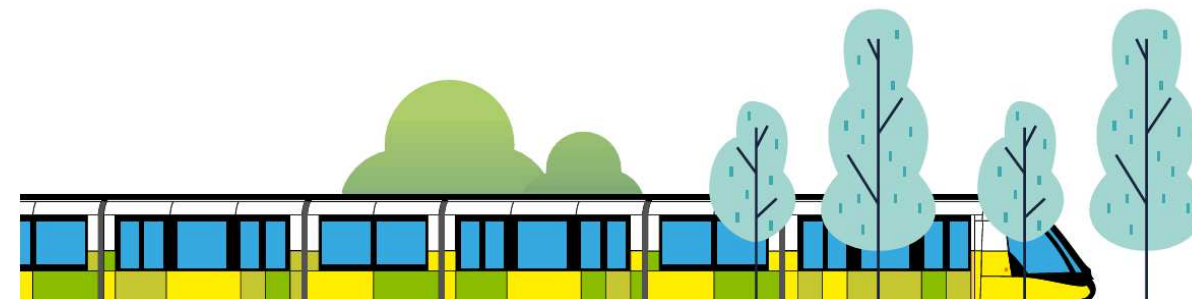
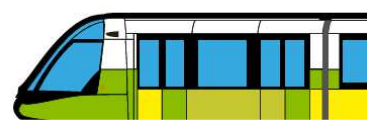
La participation fait ressortir un consensus global sur l'aménagement du tramway le long de la route du Général de Gaulle, de la route de Brumath et dans le secteur de terminus.

Concernant la piétonnisation de la route de Bischwiller, les participants ont des avis plus contrastés : une partie importante des participants accueille très favorablement cette transformation, voire aimerait que les aménagements soient prolongés jusqu'à Bischheim.

Au contraire, certains usagers s'inquiètent des changements : les commerçants, les automobilistes qui devront faire un détour et craignent des congestions, les riverains autour de l'axe qui craignent des hausses de trafic.

Un travail fin est en cours pour :

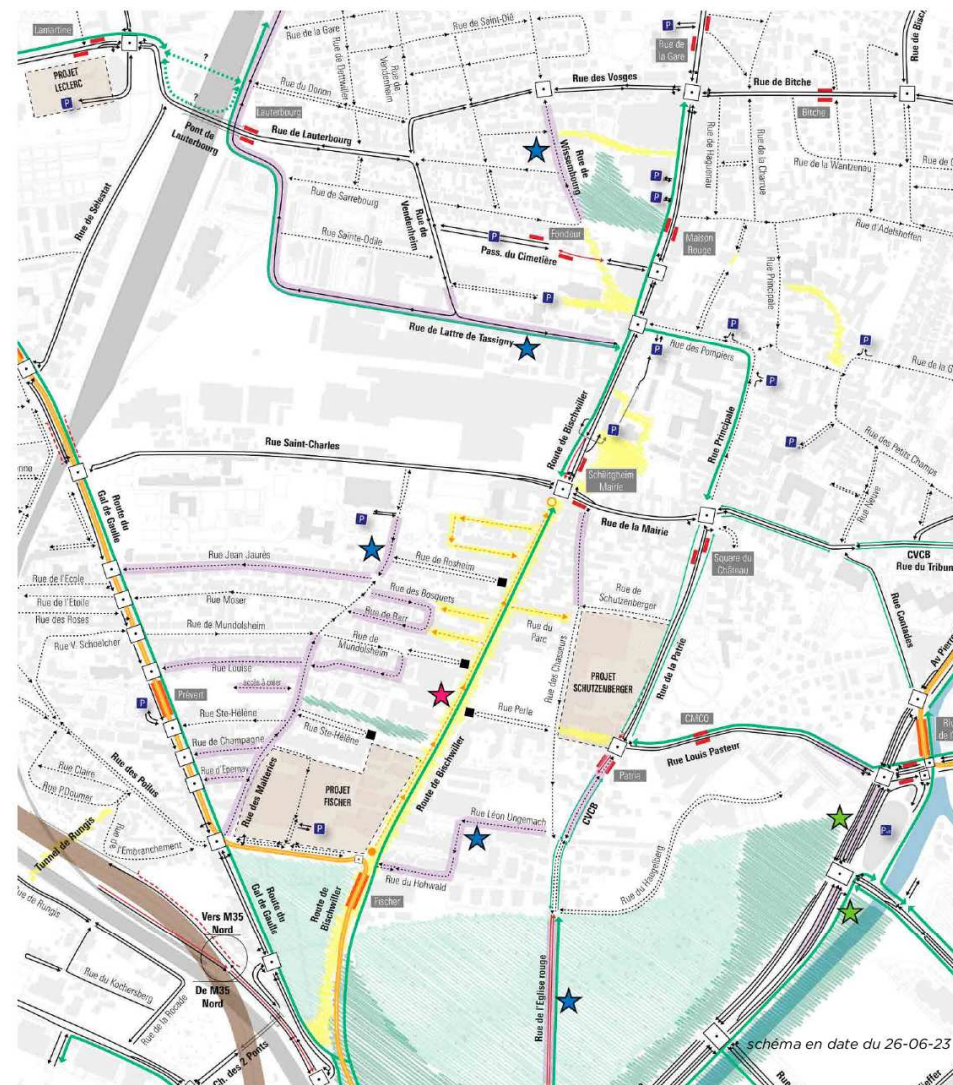
- Définir les principes d'accès et le statut de l'aire piétonne route de Bischwiller et répondre aux besoins des riverains de manière satisfaisante.
- Trouver des solutions de stationnement à proximité de l'aire piétonne pour garantir l'accès aux commerces, également pour les personnes à mobilité réduite, notamment la mise en impasse de quelques rues perpendiculaires pour assurer un stationnement au plus proche et réduire la taille de la zone piétonne.
- L'aménagement de la rue de la Patrie, afin de faire cohabiter bus et cyclistes dans les meilleures conditions.



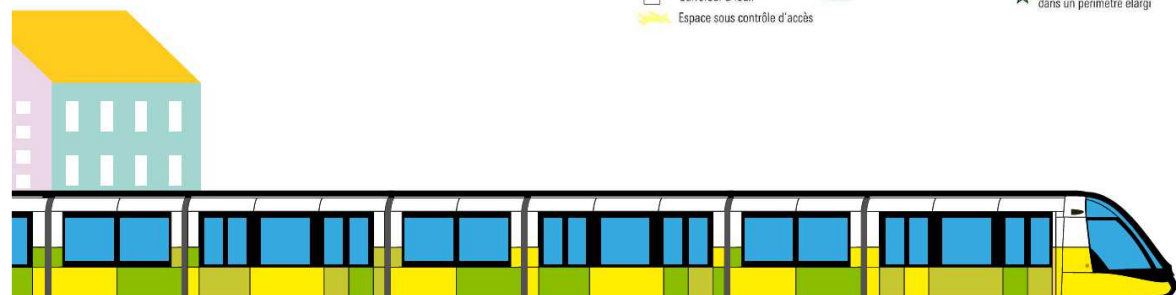
# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



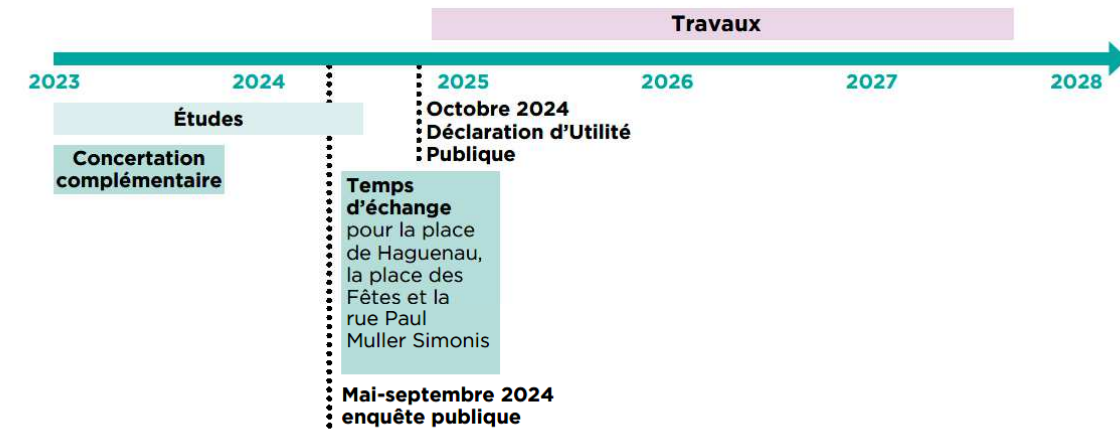
## Le plan d'accessibilité mis à jour suite à vos contributions



- LEGENDE
- Voie tous véhicules
  - Voie réservée aux bus
  - Boucle de desserte locale
  - Sens de circulation modifié par le projet Tram
  - Rue école
  - Borne d'entrée (rue école)
  - Boucle livraisons/accès riverains
  - Borne d'entrée (contrôle d'accès)
  - Borne de sortie (contrôle d'accès)
  - Parking en ouvrage
  - Tramway
  - Station Tramway
  - Quai bus
  - Carrefour à feux
  - Espace sous contrôle d'accès
  - Impasse avec retournement
  - Axes vélos principaux
  - Trémie vélo
  - Parking vélo souterrain
  - Principales mesures anti-transit intégrées dans le projet tram
  - Modifications intégrées suite aux ateliers/réunions de concertation
  - Mesures d'optimisations trafics dans un périmètre élargi



## Les prochaines étapes du projet



**Vous avez été nombreux à vous mobiliser durant cette nouvelle étape de participation citoyenne. Le dialogue avec vous se poursuivra tout au long du projet :**

**Printemps 2024 :** Consultez l'étude d'impact environnemental et faites part de votre avis et de vos observations sur le projet lors de l'enquête publique.

**À compter de mi-2024,** participez aux échanges concernant l'aménagement des places et parcs. Une communication spécifique sera faite le moment venu.

**Durant les travaux,** le dialogue sera maintenu avec une information régulière et des temps d'échange, notamment auprès des acteurs économiques.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 2. CONCERTATION PREALABLE A LA MISE NE COMPATIBILITE PLUi

16

### 2.1. Bilan de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi

Délibération au Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du vendredi 9 février 2024

**Projet d'extension du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : bilan de la concertation préalable en vue de la mise en compatibilité du PLUi.**

#### Numéro E-2024-58

En réponse aux impératifs climatiques, de santé publique et d'équité territoriale, l'Eurométropole porte une ambitieuse feuille de route en matière de développement des mobilités décarbonées.

Celle-ci repose notamment sur le développement d'un réseau de transports publics performant aux différentes échelles territoriales ainsi que sur l'accompagnement massif des modes de mobilités actives que constituent la marche et le vélo.

Dans cette perspective, le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim doit permettre de :

- desservir Schiltigheim et Bischheim en tramway tout en réorganisant les lignes de bus qui desservent les communes du Nord de l'agglomération,
- améliorer l'accessibilité des institutions européennes et du quartier d'affaires du Wacken en créant une liaison directe depuis la gare centrale de Strasbourg,
- créer une liaison directe entre la gare et les secteurs universitaires de l'Esplanade et d'Illkirch, sans passer par le nœud central de l'Homme de Fer,
- accompagner le développement du réseau express métropolitain européen en assurant la continuité des déplacements de voyageurs,
- accompagner les transformations urbaines et les projets de renouvellement urbain, en requalifiant les espaces publics, en donnant plus de place de la nature et aux usages locaux et en participant à la mise en valeur du patrimoine.

#### Rappel des décisions antérieures et objets de la présente délibération :

Le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 18 décembre 2020 a adopté la délibération E-2020-847 « Une ambition inédite en matière de mobilités : vers un pacte durable et équilibré pour l'Eurométropole de Strasbourg et ses habitants » qui a permis de poursuivre et compléter les études préalables relatives au projet.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Par délibération n° E-2021-494 du 7 mai 2021, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a autorisé l'engagement des études de maîtrise d'œuvre relatives au projet de « Tramway vers le Nord ».

Par délibération n° E-2021-1682 du 17 décembre 2021, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a choisi le tracé du tramway, approuvé la poursuite des études et engagé une phase de concertation complémentaire permettant l'approfondissement des thématiques suivantes :

- le positionnement et le fonctionnement du futur terminus Nord du projet,
- l'aménagement de la route de Bischwiller au profit de l'extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité historique de Schiltigheim,
- l'aménagement de la place de Haguenau,
- l'aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile,
- l'aménagement du secteur de la place de la Gare.

Par délibération n° E-2023-1207 du 20 décembre 2023, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a arrêté le bilan de la concertation relative aux aménagements et fonctionnalités du projet, a approuvé les options essentielles du projet telles qu'elles ressortent de l'étude de niveau « avant-projet », a décidé l'organisation d'une concertation sur une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'Eurométropole de Strasbourg pour permettre la réalisation dudit projet. Le Conseil de l'Eurométropole a précisé les objectifs poursuivis par cette éventuelle mise en compatibilité du PLUi.

Cette concertation préalable s'est déroulée du 2 au 19 janvier 2024, dans le respect des objectifs et des modalités fixés par la délibération n°E-2023-1207.

L'objet de la présente délibération est d'arrêter le bilan de cette concertation tel que détaillé en annexe n° 1, dont une synthèse est présentée ci-après.

## 1. Organisation d'une concertation portant sur la mise en compatibilité du PLUi

### 1.1 Fondements

Pour permettre la réalisation du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim tel que ses options essentielles ont été adoptées par le conseil de l'Eurométropole le 20 décembre 2023, il paraît nécessaire de faire évoluer le PLUi.

L'aménagement de la route de Bischwiller, celui de la place de Haguenau ou encore celui de l'avenue des Vosges notamment nécessiteront une modification de la hiérarchisation du réseau viaire dans l'OAP déplacement du PLUi de l'EMS. Par ailleurs, la modification de certains emplacements réservés ainsi que la réduction de la trame « espaces plantés à conserver ou à créer » sur certains secteurs localisés sont également nécessaires.

Cette évolution des règles locales d'urbanisme doit se faire dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique qui emportera alors mise en compatibilité du PLUi.

La mise en compatibilité du PLUi appelle la réalisation d'une concertation préalable avec le public, dédiée à ce seul sujet de planification. L'article L. 103-2 1° c) du Code de l'urbanisme, modifié par l'article 40 de la loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique, soumet en effet la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme à la concertation préalable.

### 1.2 Objectifs poursuivis par la mise en compatibilité du PLUi

Les objectifs poursuivis par la mise en compatibilité du PLUi, en adéquation avec le projet sont :

- revoir la hiérarchisation du réseau viaire inscrite dans l'OAP Déplacements du PLUi pour permettre l'insertion du tramway ainsi que la réalisation des opérations connexes assurant l'équilibre du plan de circulation projeté ;
- adapter le règlement graphique et le règlement écrit du PLUi pour modifier certaines trames graphiques ne permettant pas de recevoir les aménagements projetés dans le cadre du développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

### 1.3 Modalités d'organisation de la phase de concertation dédiée à la mise en compatibilité du PLUi telles que prévues par la délibération du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg

La délibération n° E-2023-1207 du 20 décembre 2023 du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a approuvé l'organisation de la concertation préalable portant sur la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole pour le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, pendant une durée de deux semaines minimum et selon les modalités suivantes :

- une information dans la presse locale ;
- la mise à disposition d'un dossier d'information présentant le projet de mise en compatibilité du PLUi envisagée et les objectifs poursuivis, consultable aux jours et heures d'ouverture au public avec un registre permettant de recueillir les éventuelles observations :
  - au centre administratif de l'Eurométropole,
  - en mairie de Schiltigheim,
  - en mairie de Bischheim,
  - en mairie de Hoenheim ;
- la mise en ligne d'un dossier d'information présentant la mise en compatibilité du PLUi envisagée et les objectifs poursuivis sur le site internet de la participation citoyenne de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg, avec la mise à disposition d'une adresse de messagerie électronique permettant le recueil d'expressions dématérialisées ;
- la mise à disposition d'une adresse postale.

### 1.4 Mise en œuvre et respect des modalités de la concertation

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



La concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg s'est déroulée du 2 au 19 janvier 2024 inclus, dans le respect des objectifs et des modalités rappelés ci-dessus.

## 1.4.1. Information dans la presse locale

La diffusion de l'information a été effectuée via de multiples publications permettant de couvrir le territoire métropolitain :

- des publications et des actions par la presse :
  - une annonce publiée dans le journal local (Dernières Nouvelles d'Alsace) le 23 décembre 2023 ;
  - une annonce publiée dans le journal local (Dernières Nouvelles d'Alsace) le 3 janvier 2024 ;
  - un encart informatif publié dans la version web du journal local (Dernières Nouvelles d'Alsace) du 2 au 5 janvier 2024 ;
  - une brève datée du 5 janvier 2024 et envoyée à tous les médias locaux et transfrontaliers, informant de la prolongation de la concertation jusqu'au 19 janvier (initialement prévue jusqu'au 15 janvier).

De plus, il a été procédé à :

- une campagne d'affichage sur l'espace public par le biais de panneaux informatifs spécifiques à proximité des axes concernés par le projet (sur la place de Haguenau, au croisement de l'avenue des Vosges et l'avenue de la Paix et sur la place de la Gare à Strasbourg, devant la villa des projets et le centre commercial Leclerc à Schiltigheim) du 22 décembre 2023 au 19 janvier 2024 ;
- une information individuelle et spécifique pour le projet vis-à-vis des associations locales et thématiques (envoi d'un courriel avec le « flyer » numérique de la concertation) ;
- la communication de l'organisation de la concertation sur la page Facebook de l'Eurométropole de Strasbourg, le 5 janvier 2024.

## 1.4.2. Mise à disposition d'un dossier d'information et tenue de registres

Un dossier « physique » a été mis à la disposition du public :

- au centre administratif de l'Eurométropole,
- en mairie de Schiltigheim,
- en mairie de Bischheim,
- en mairie de Hœnheim.

En chacun de ces lieux, un registre permettant de recueillir les observations, a été ouvert.

Il en ressort, quantitativement, que :

- 80 observations ont été émises sur le registre ouvert au centre administratif de l'Eurométropole,
- 58 observations ont été émises sur le registre ouvert en mairie de Schiltigheim,
- 23 observations ont été émises sur le registre ouvert en mairie de Bischheim,
- 2 observations ont été émises sur le registre ouvert en mairie de Hœnheim.

## 1.4.3. Mise en ligne d'un dossier d'information avec registre

Un dossier « numérique » a été mis en ligne sur la plateforme participative de l'Eurométropole de Strasbourg : <https://participer.strasbourg.eu>

La rubrique dédiée au projet de « développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim » sur cette plateforme a été mise à jour avec cette nouvelle phase de concertation et les commentaires ont été rouverts sur la période de concertation afin de permettre aux visiteurs de déposer des contributions en ligne et télécharger l'ensemble des documents disponibles pour la concertation.

Ces pages web dédiées à la concertation ont été consultées par **5810 visiteurs uniques** entre le 2 et 19 janvier 2024.

Il a également été mis en place une adresse mail [ProjetTramNord@strasbourg.eu](mailto:ProjetTramNord@strasbourg.eu), le relevé de la boîte mail et les réponses étant assurés par le service Aménagements Tramway. Il en ressort la réception de **549 courriels** entre le 2 et 19 janvier 2024.

## 1.4.4. Mise à disposition d'une adresse postale

Direction de la Mobilité  
Service Aménagements Tramway  
Eurométropole de Strasbourg  
1 Parc de l'Etoile  
67076 Strasbourg

Il en ressort la réception de **7 courriers** entre le 2 et 19 janvier 2024.

## 1.5 Niveau de la participation du public

### 1.5.1. Données quantitatives de la concertation :

Cette concertation dédiée à la question de la mise en compatibilité du PLUi a permis de collecter :

- 163 contributions écrites sur les registres papier mis à disposition du public ;
- 469 contributions écrites sur le site internet « [participer.strasbourg.eu](https://participer.strasbourg.eu) » et la rubrique dédiée au projet ;
- 549 contributions écrites par courriel à l'adresse mail du projet ;
- 7 contributions écrites par courrier.

Au total, **1188 contributions** ont été reçues et traitées. Ce résultat marque un niveau important de participation.

## 2. Enseignements tirés de la concertation

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Cette phase de concertation dédiée à la traduction des enjeux du projet dans le PLUi a été notamment l'occasion de partager avec la population l'évolution de la hiérarchisation du réseau viaire à prévoir afin d'accompagner l'arrivée du tramway et de permettre la réalisation des opérations connexes.

Elle prépare également la phase suivante de l'enquête publique conjointe préalable à la fois à la déclaration d'utilité publique du projet, à l'autorisation environnementale requise pour le projet et à la mise en compatibilité du PLUi.

Au-delà de la hiérarchisation du réseau viaire inscrite dans l'OAP Déplacements, la concertation a également porté sur l'adaptation du règlement graphique et du règlement écrit du PLUi pour modifier certains emplacements réservés (ER) ou espaces plantés à conserver ou à créer (EPCC) visant à le rendre compatible avec le projet Tram Nord.

Certains contributeurs critiquent les objectifs de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi, en affirmant par exemple qu'il n'est pas possible de modifier un document d'urbanisme élaboré entre 33 communes, en consultant uniquement 4 communes concernées par ce projet.

Cependant, l'EMS rappelle que cette concertation a été organisée pour permettre au public de participer à une éventuelle décision de mise en compatibilité du PLUi pour les seuls besoins du projet de Tram Nord :

- il est ainsi normal de limiter le périmètre de cette concertation aux secteurs directement concernés par le projet. Il convient ici de rappeler que les modifications envisagées du PLUi concernent des voiries limitées dans leurs emprises ainsi que dans leur fonction de desserte au regard du trafic qu'elles supportent aujourd'hui (10 000 véh/j pour la route de Bischwiller et 20 000 véh/j pour l'avenue des Vosges) en comparaison du trafic hyperstructurant de la M35 par exemple (160 000 véh/j).  
En outre, les études circulatoires conduites dans le cadre de l'avant-projet montrent, d'une part, que les effets de report sont modérés dans le périmètre immédiat du projet et, d'autre part, que la zone d'influence du projet sur un périmètre plus élargi au sein des communes concernées est très limitée. Les évolutions du PLUi n'auront pas d'incidence directe sur les règles d'urbanisation et d'aménagement applicables au territoire de l'Eurométropole en dehors du périmètre du projet ;
- par ailleurs, il est fréquent qu'une procédure de participation du public préalable à l'évolution d'un PLUi soit limitée à un secteur seulement du territoire couvert par ce PLUi (c'est ce qui est prévu par le législateur notamment à l'article L. 153-42 du Code de l'urbanisme) ;
- enfin, en tout état de cause, l'Eurométropole n'a pas fermé aux autres habitants de l'agglomération la possibilité de participer à cette concertation, notamment au travers des dispositifs de consultation et d'expression numériques. Certaines observations proviennent ainsi de publics résidant en dehors du strict périmètre du projet.

Certains contributeurs critiquent par ailleurs les modalités de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi, en évoquant une concertation organisée « en catimini » sur une durée jugée insuffisante par rapport à l'enjeu du projet.

Or, il apparaît en l'espèce que :

- plusieurs publications dans la presse locale en décembre 2023 et janvier 2024 ont permis d'annoncer la concertation ; plusieurs panneaux sur l'espace public à

Strasbourg et à Schiltigheim ont également annoncé la concertation à venir à compter du 22 décembre 2023 ;

- le dispositif de concertation mis en place a permis de collecter 1188 contributions sur 17 jours.

Il est également précisé que l'objet de cette concertation vise :

- d'une part, à traduire dans le PLUi les objectifs d'un projet déjà longuement concerté (9 mois de consultation publique cumulés),
- d'autre part, à préparer la phase d'enquête publique à venir. En effet, la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi ne se substitue pas mais précède une mise à l'enquête publique, elle-même accompagnée de toutes les composantes de ce projet (description du projet, étude d'impact, mise en compatibilité avec le PLUi).

À ce titre, les objectifs ont été atteints au regard du taux de participation enregistré.

L'Eurométropole de Strasbourg retient comme principaux éléments exprimés lors de la concertation :

	<b>Enjeux et points d'attention exprimés par les contributeurs</b>	<b>Réponses apportées</b>
Déclassement de l'avenue des Vosges en voie de desserte	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ report de circulation et de la pollution sur les axes adjacents</li> <li>➤ rallongement des itinéraires et augmentation de la circulation et de la pollution en conséquence</li> <li>➤ difficultés pour les déplacements pendulaires Est-Ouest et rallongement des temps de parcours</li> <li>➤ apaisement de ce grand axe, actuellement réservé aux automobilistes principalement</li> <li>➤ meilleur partage de l'espace au</li> </ul>	<p>Le projet contribuera à la diminution du trafic automobile dans la zone d'influence du projet (une diminution de 30 000 km parcourus à la journée dans le secteur Neustadt), tout en améliorant l'accessibilité métropolitaine et favorisant l'accès aux modes alternatifs à la voiture. Il permet un rééquilibrage modal des flux internes à l'Eurométropole et des flux d'échange avec l'extérieur avec :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>° - 8% de déplacements en voiture particulière,</li> <li>° + 15% de déplacements en transports en commun.</li> </ul> <p>Le projet du tramway va améliorer la qualité de l'air le long des axes empruntés, qui sont identifiés comme faisant partie des zones urbaines les plus polluées.</p>

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



	<p>profit des modes actifs, avec des aménagements sécurisés</p> <p>➤ amélioration de la qualité de l'air</p> <p>➤ accès à Strasbourg et ses commerces rendu complexe</p> <p>➤ impact sur l'accès des riverains et sur la vie quotidienne notamment des personnes âgées et des familles</p> <p>➤ souci du maintien d'un accès fluide pour les services de secours</p>	<p>Les modélisations montrent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ de fortes baisses de circulation sur l'avenue des Vosges (y compris sur le tronçon situé plus à l'Est au-delà de la place de la République).</li> <li>◦ une meilleure utilisation des infrastructures existantes « grand ring » pour les reports de trafic de transit en dehors des quartiers.</li> </ul> <p>En complément, le nouveau plan de circulation proposé permettra de limiter les effets du report de trafic vers d'autres axes desservant des secteurs d'habitation.</p> <p>La circulation dans le quartier s'organisera par des rues déjà structurantes de distribution qui donneront accès à des boucles de circulation. Les accès aux portes cochères seront intégralement maintenus.</p> <p>Des places de livraison sont prévues le long de l'avenue. Les riverains, les professionnels de santé, les livreurs pourront utiliser ces cases de livraison ou les places violettes qui seront créées sur les amorces des rues perpendiculaires.</p> <p>Le parking Église Rouge/ Kablé permettra de compenser la suppression d'une partie des places de stationnement.</p> <p>Les pompiers ou services de secours rouleront sur la plate-forme du tramway et se positionneront sur les espaces entre la plate-forme et les arbres ou exceptionnellement sur les trottoirs, si nécessaire, lors de leur intervention.</p>
<p>Déclassement du barreau Est de la place de Haguenau/ modification des bretelles</p>	<p>➤ difficultés d'accès vers ou depuis Strasbourg en lien avec la M35</p>	<p>La reconfiguration ou création de nouvelles bretelles avec la M35 au niveau de la place de Haguenau, ainsi que la création d'un nouveau carrefour avec la M2350 au niveau de la rue Jacques Kablé permettent le maintien de l'ensemble des fonctionnalités d'échange entre le tissu urbain et le réseau routier hyper structurant.</p> <p>Plus précisément :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les accès depuis la place de Haguenau et le Wacken vers la M35 Nord seront reconstitués par une nouvelle connexion créée au Sud de la route du Général De Gaulle ainsi qu'une nouvelle bretelle au droit de la sortie actuelle « Cronembourg » ;</li> <li>- l'accès depuis la place de Haguenau vers la M35 Sud sera reconstitué via le nouveau carrefour Église Rouge au droit de la M2350 ;</li> <li>- la sortie actuelle « Cronembourg » sera reconstituée via la sortie « Halles » par la création d'un nouveau carrefour sur la rue Wodli.</li> </ul>
<p>Déclassement de la route de Bischwiller en voie de desserte</p>	<p>➤ report de circulation et de la pollution sur les axes adjacents</p> <p>➤ rallongement des itinéraires et augmentation de la circulation et de la pollution en conséquence</p>	<p>Le projet prévoit, d'un point de vue global :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ une stabilité du nombre de kilomètres parcourus à la journée dans le secteur Hœnheim et Souffelweyersheim Sud ;</li> <li>◦ une diminution de 20 000 km parcourus à la journée dans le secteur de Bischheim centre et Schiltigheim.</li> </ul> <p>Les reports de circulation, liés au trafic de transit notamment,</p>



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ report de circulation sur Hœnheim et les communes voisines du Nord</li> <li>➤ développement des mobilités actives, tout en assurant leur sécurité</li> <li>➤ amélioration du cadre de vie</li> <li>➤ impact sur l'accès des riverains et sur la vie quotidienne notamment des personnes âgées et des familles</li> <li>➤ rallongement du temps de trajet de la C3 à cause de la piétonisation de la route de Bischwiller</li> </ul>		<p>se feront en priorité sur des voies dédiées au trafic automobile et éloignées des habitations, comme la M35, la M2350 ainsi que l'avenue Pierre Mendès-France. Cette nouvelle répartition du flux s'accompagnera d'un plan de circulation qui limitera au maximum les risques de shunts et de hausse de trafic à travers les quartiers. En complément, la création des 2 nouvelles bretelles de la M35 permet la desserte efficace et mieux répartie des communes du Nord (Schiltigheim, Bischheim, Hœnheim). Cette répartition des accès depuis/vers la M35 permet d'assurer l'équilibre du plan de circulation et d'éviter des reports de trafic sur des axes transversaux à Bischheim et à Hœnheim dont le trafic restera stable.</p> <p>La desserte de la partie piétonisée de la route de Bischwiller (entre Fischer et carrefour des Quatre Vents) est garantie, moyennant l'organisation d'un contrôle d'accès.</p> <p>Plusieurs parkings existent d'ores et déjà à proximité de la future zone piétonne. En complément, un parking de 68 places, au niveau de la rue Saint-Charles et à proximité de l'entrée de la partie apaisée de la route de Bischwiller, offrira plus de places de stationnement pour accéder aux commerces et/ou services. Les rues perpendiculaires permettront également de se stationner à proximité immédiate de la</p>
		Création de la bretelle Hœnheim	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ report de circulation sur la rue de la Fontaine à Hœnheim</li> </ul> <p>partie Sud de la route de Bischwiller.</p> <p>Le temps de parcours de la ligne de bus C3 sera amélioré par rapport à la situation actuelle. Les simulations de trafic montrent qu'avec la mise sous contrôle d'accès de la partie Sud de la route de Bischwiller, il y aura de l'ordre de 30 à 40 % de flux d'automobiles en moins entre la rue des Vosges et le carrefour des Quatre Vents (le report se faisant majoritairement en amont vers la M35 et l'avenue Mendès-France). Cette réduction du trafic offrira de meilleures conditions de circulation pour la ligne C3. Avec le plan de circulation mis en œuvre, ce nouvel itinéraire permettra de fiabiliser et d'améliorer le temps de parcours de la C3, avec un gain d'environ 3 minutes.</p> <p>La création de cette bretelle permet le report de circulation liée au trafic de transit Nord/Sud sur des voies dédiées au trafic automobile et éloignées des habitations le plus en amont possible, en soulageant notamment la route de Brumath d'une part et la rue du Triage d'autre part, pour les usagers provenant des communes de 2ème couronne et cherchant à rejoindre la M35 en direction de Strasbourg.</p> <p>Cette bretelle participe également à une meilleure répartition des flux entre les différents lieux de connexions avec la M35 pour les communes Nord, réduisant</p>

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



		notamment la charge du trafic sur l'échangeur de Bischheim. Enfin, les modélisations de trafic, réalisées dans le cadre des études actuellement en cours montrent qu'il n'y a pas de variation de trafic sur la rue de la Fontaine, ni dans le centre d'Hœnheim (notamment au niveau des passages à niveau).
Création de la bretelle 2ème D.B.	<ul style="list-style-type: none"> <li>➤ flux de circulation important dans un quartier résidentiel et l'augmentation de la pollution dans ce secteur</li> <li>➤ suppression des espaces boisés</li> </ul>	<p>La création d'une nouvelle bretelle d'accès depuis la M35 vers l'avenue de la 2ème Division Blindée induit effectivement un nouveau trafic estimé à environ 5 000 véhicules/jour. Celui-ci est toutefois comparable à celui des rues de desserte situées à proximité, telles que la rue du 23 novembre ou la rue de Sélestat.</p> <p>La suppression d'une partie du merlon protégeant le quartier du trafic sur la M35 sera compensé par la création d'un mur anti-bruit pour retrouver le même niveau de protection qu'aujourd'hui.</p>

Le bilan détaillé de l'ensemble des contributions est reporté en annexe 1 à la présente délibération.

L'évolution des règles locales d'urbanisme doit se faire dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique qui emportera alors mise en compatibilité du PLUi. Le bilan de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi sera versé au dossier d'enquête publique.

L'Eurométropole de Strasbourg retient comme principaux éléments exprimés lors de cette concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi :

- une large participation de la population, des acteurs et élus du territoire pendant la concertation qui démontre l'intérêt du projet pour le public ;
- des avis contrastés concernant les modifications de la hiérarchisation du réseau viaire proposées :
  - une partie des participants s'est exprimée en défaveur de la « piétonisation » de l'avenue des Vosges, étant précisé que le projet ne prévoit pas la piétonisation de cet axe mais son apaisement, en voie de desserte locale ;

- une partie des participants s'est exprimée en défaveur de la piétonisation de la route de Bischwiller, en manifestant des inquiétudes sur son fonctionnement ; à cet effet il est précisé que l'accessibilité de cette rue restera possible sous contrôle d'accès ;
- des inquiétudes sur le déclassement de certains axes en voie de desserte, liées aux conditions d'accès des riverains, en particulier la partie Sud de la route de Bischwiller et l'avenue des Vosges ; À l'inverse certaines expressions en faveur d'un déclassement plus important des différentes voies dans la hiérarchisation du réseau viaire ;
- des interrogations sur les conditions de circulation et le report de trafic sur les autres axes à terme.

L'Eurométropole de Strasbourg prend bien note des thématiques soulevées par les participants à la concertation, notamment en lien avec la hiérarchisation du réseau viaire. La phase de l'enquête publique à venir, permettra en outre de préciser les autres champs d'interrogation sur la base :

- des plans de circulation future du projet, permettant de mettre en évidence les nouveaux itinéraires d'accès aux quartiers ;
- d'une étude d'impact, faisant état du trafic actuel et projeté dans les différentes rues du secteur d'étude ;
- de la description des modalités d'accès pour la desserte riveraine, les services de secours et autres fonctions du quotidien nécessaire à la vie du quartier.

Je vous demande de bien vouloir adopter le projet de délibération suivant :

## Le Conseil

vu le Code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 103-2 1° c), L. 103 -3 et L. 103-6, vu la délibération numéro 15 en date du 16 décembre 2016 par laquelle le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a approuvé le plan local d'urbanisme intercommunal de l'Eurométropole de Strasbourg tenant lieu de PLH et de PDU, vu le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de l'Eurométropole de Strasbourg en vigueur, tel qu'il résulte de ses dernières modification, révision et mise en compatibilité, vu la délibération numéro E-2021-494 du 7 mai 2021 relative au lancement d'une concertation règlementaire et engagement des études opérationnelles du projet de « Tramway vers le Nord » du réseau de Strasbourg, vu la délibération numéro E-2021-1682 du 17 décembre 2021 relative à l'arrêt du bilan d'une première phase de concertation publique sur le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, à l'arrêt des caractéristiques essentielles du projet et la poursuite des études, à l'engagement d'une phase complémentaire de concertation, à l'instauration du périmètre de prise en considération du projet, vu la délibération numéro E-2023-1207 du 20 décembre 2023 relative à l'arrêt du bilan de la concertation, approbation des études de conception de niveau "avant-projet", engagement d'une concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi, demande de mise en œuvre des enquêtes publiques et autres dispositions permettant la poursuite de l'opération,

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



*sur proposition de la Commission plénière  
après en avoir délibéré*

*arrête*

*le bilan de la concertation préalable relatif à la mise en compatibilité du PLUi de  
l'Eurométropole pour le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg,  
Schiltigheim et Bischheim présenté en annexe n°1.*

**Adopté le 9 février 2024  
par le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg**

**Rendu exécutoire après  
transmission au contrôle de légalité préfectoral  
le 16 février 2024**

(Accusé de réception N°067-246700488-20240209-167188-DE-1-1)

**et publication sur le site Internet [www.strasbourg.eu](http://www.strasbourg.eu)  
le 16 février 2024**

## Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

### BILAN DE LA CONCERTATION PREALABLE A LA MISE EN COMPTABILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL

Réalisée du 2 au 19 janvier 2024

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## SOMMAIRE

### Table des matières

<b>1 INTRODUCTION.....</b>	<b>4</b>
1.1 Le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim .....	4
1.2 Rappel des étapes antérieures du projet .....	4
1.3 Le contexte règlementaire de la concertation .....	5
a. Fondements.....	5
b. Les objectifs poursuivis par la mise en compatibilité du PLUi .....	6
c. Les modalités d'organisation de la concertation telles que prévues par la délibération du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg .....	6
<b>2 MISE EN ŒUVRE ET RESPECT DES MODALITES DE LA CONCERTATION.....</b>	<b>7</b>
2.1 La période de la concertation.....	7
2.2 Communications diffusées dans la presse locale ainsi que par voie d'affichage à proximité du projet.....	7
a. Une conférence de presse.....	7
b. Information dans la presse locale .....	7
c. Une campagne d'affichage.....	8
2.3 Utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg.....	9
2.4 Les supports de présentation et d'information détaillée concernant le projet.....	10
a. Flyer numérique .....	10
b. Mise à disposition d'un dossier d'information et tenue de registres .....	11
2.5 Le dispositif de recueil des observations du public.....	11
<b>3 ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET.....</b>	<b>12</b>
3.1 Préambule : les éléments constitutifs du bilan .....	12
3.2 La participation à la concertation.....	12
a. Analyse quantitative de la participation à la concertation .....	12
b. La synthèse des contributions exprimées sur le projet.....	13
<b>4 SYNTHÈSE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION.....</b>	<b>14</b>
4.1 Les objectifs généraux de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg.....	14
4.2 La qualité et le déroulement de concertation.....	17
4.3 Les thématiques exprimées.....	18
a. Déclassement de l'avenue des Vosges en voie de desserte .....	18
b. Déclassement de la route de Bischwiller en voie de desserte .....	21
c. Déclassement du barreau Est de la place de Haguenau/modification des bretelles.....	23

d. Création de la bretelle Hœnheim.....	24
e. Création de la bretelle 2 <sup>ème</sup> D.B.....	25
f. Les thématiques dépassant le cadre de la mise en compatibilité du PLUi .....	26
<b>5 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION PREALABLE A LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi</b>	<b>27</b>

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 1 INTRODUCTION

Par délibération n° E-2023-1207 du 20 décembre 2023, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a arrêté le bilan de la concertation relative au projet de travaux, a approuvé les options essentielles du projet telles qu'elles ressortent de l'étude de niveau « avant-projet », et a décidé l'organisation d'une concertation sur les objectifs d'une mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg pour permettre la réalisation dudit projet. Le Conseil de l'Eurométropole a précisé les objectifs poursuivis à l'occasion de ce projet de mise en compatibilité du PLUi.

Cette concertation préalable s'est déroulée du 2 au 19 janvier 2024, dans le respect des objectifs et des modalités fixées par la délibération n°E-2023-1207 et énumérés dans l'article 1.3 du présent bilan.

Le présent document en dresse le bilan. Il rend compte des contributions du public et de celles apportées par les différents acteurs impliqués, il apporte des réponses aux différentes questions soulevées dans le cadre de la concertation et enfin, il tire les enseignements de la concertation.

### 1.1 Le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

En réponse aux impératifs climatiques, de santé publique et d'équité territoriale, l'Eurométropole porte une ambitieuse feuille de route en matière de développement des mobilités décarbonées.

Celle-ci repose notamment sur le développement d'un réseau de transports publics performant aux différentes échelles territoriales ainsi que sur l'accompagnement massif des modes de mobilités actives que constituent la marche et le vélo.

Dans cette perspective, le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim doit permettre de :

- desservir Schiltigheim et Bischheim en tramway tout en réorganisant les lignes de bus qui desservent les communes du Nord de l'agglomération,
- améliorer l'accessibilité des institutions européennes et du quartier d'affaires du Wacken en créant une liaison directe depuis la gare centrale de Strasbourg,
- Créer une liaison directe entre la gare et les secteurs universitaires de l'Esplanade et d'Illkirch, sans passer par le nœud central de l'Homme de Fer,
- accompagner le développement du réseau express métropolitain européen en assurant la continuité des déplacements de voyageurs,
- accompagner les transformations urbaines et les projets de renouvellement urbain, en requalifiant les espaces publics, en donnant plus de place à la nature et aux usages locaux et en participant à la mise en valeur du patrimoine.

### 1.2 Rappel des étapes antérieures du projet

Le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg du 18 décembre 2020 a adopté la délibération E-2020-847 « Une ambition inédite en matière de mobilités : vers un pacte durable et équilibré pour l'Eurométropole de Strasbourg et ses habitants » qui a permis de poursuivre et compléter les études préalables relatives au projet.

4

Par délibération n° E-2021-494 du 7 mai 2021, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a lancé une concertation et autorisé l'engagement des études de maîtrise d'œuvre relatives au projet de « Tramway vers le Nord ».

La concertation préalable à l'approbation des options essentielles du projet de « Tramway vers le Nord » s'est tenue en plusieurs phases, dans le respect des objectifs et des modalités définis préalablement par le Conseil.

Une première phase de concertation s'est déroulée du 15 juin 2021 au 30 septembre 2021.

Par délibération n° E-2021-1682 du 17 décembre 2021, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a arrêté le bilan de cette première phase de concertation, a choisi le tracé du tramway, approuvé la poursuite des études et engagé une phase de concertation complémentaire permettant l'approfondissement des thématiques suivantes :

- le positionnement et le fonctionnement du futur terminus Nord du projet,
- l'aménagement de la route de Bischwiller au profit de l'extension des espaces publics apaisés et du renforcement de la centralité historique de Schiltigheim,
- l'aménagement de la place de Haguenau,
- l'aménagement de l'avenue des Vosges et ses implications sur l'accessibilité automobile,
- l'aménagement du secteur de la place de la Gare.

Une deuxième phase de concertation s'est déroulée du 15 décembre 2022 au 6 juillet 2023. Elle a permis d'impliquer les habitants et forces vives des communes et quartiers traversés par le projet afin d'enrichir les études de niveau « avant-projet ».

Ces phases de concertation ont également été l'occasion d'échanger avec la population sur le nouvel équilibre du plan de circulation à prévoir afin d'accompagner l'arrivée du tramway ainsi que la réalisation des opérations connexes utiles au projet. A ces occasions, une nouvelle hiérarchisation du réseau viaire dans le périmètre élargi du projet a pu être présentée, expliquée et débattue avec les habitants.

Il est par ailleurs ressorti de ces deux phases de concertation et des études de conception la nécessité de faire évoluer le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) au regard des aménagements viaires envisagés.

Par délibération n° E-2023-1207 du 20 décembre 2023, le Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a arrêté le bilan de la concertation relative aux aménagements et fonctionnalités du projet, a approuvé les options essentielles du projet telles qu'elles ressortent de l'étude de niveau « avant-projet », a décidé l'organisation d'une concertation sur les objectifs d'une mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg pour permettre la réalisation dudit projet.

### 1.3 Le contexte réglementaire de la concertation

#### a. Fondements

Pour permettre la réalisation du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim tel que ses options essentielles ressortent de la concertation et des études de conception, il paraît nécessaire de faire évoluer le plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi).

5

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



L'aménagement de la route de Bischwiller, celui de la place de Haguenau ou encore celui de l'avenue des Vosges notamment nécessiteront une modification de la hiérarchisation du réseau viaire dans l'OAP Déplacements du PLUi de l'EMS. Par ailleurs, la modification de certains emplacements réservés ainsi la réduction de la trame « espaces plantés à conserver ou à créer » sur certains secteurs localisés sont également nécessaires.

Cette évolution des règles locales d'urbanisme doit se faire dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique qui emportera alors mise en compatibilité du PLUi.

La mise en compatibilité du PLUi appelle la réalisation d'une concertation préalable avec le public, dédiée à ce seul sujet de planification. L'article L. 103-2 1° c) du Code de l'urbanisme, modifié par l'article 40 de la loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020 d'accélération et de simplification de l'action publique, soumet en effet la mise en compatibilité d'un plan local d'urbanisme à concertation préalable.

## b. Les objectifs poursuivis par la mise en compatibilité du PLUi

Les objectifs poursuivis par la mise en compatibilité du PLUi, en adéquation avec le projet, sont :

- revoir la hiérarchisation du réseau viaire inscrite dans l'OAP Déplacements du PLUi pour permettre l'insertion du tramway ainsi que la réalisation des opérations connexes assurant l'équilibre du plan de circulation projeté ;
- adapter le règlement graphique et le règlement écrit du PLUi pour modifier certaines trames graphiques ne permettant pas de recevoir les aménagements projetés dans le cadre du développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

Cette étape se conclut par le présent document de bilan qui rend compte du respect des modalités de concertation et des avis exprimés durant la phase de concertation avec le public, et qui est soumis à l'approbation du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg en tant qu'annexe à sa délibération arrêtant le bilan.

## c. Les modalités d'organisation de la concertation telles que prévues par la délibération du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg

La délibération n° E-2023-1207 du 20 décembre 2023 du Conseil de l'Eurométropole de Strasbourg a approuvé l'organisation de la concertation préalable portant sur la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole pour le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, pendant une durée de deux semaines minimum et selon les modalités suivantes :

- une information dans la presse locale ;
- la mise à disposition d'un dossier d'information présentant le projet de mise en compatibilité du PLUi envisagée et les objectifs poursuivis consultable aux jours et heures d'ouverture au public avec un registre permettant de recueillir les éventuelles observations :
  - o au centre administratif de l'Eurométropole,
  - o en mairie de Schiltigheim,
  - o en mairie de Bischheim,
  - o en mairie de Hœnheim ;

6

- la mise en ligne d'un dossier d'information présentant la mise en compatibilité du PLUi envisagée et les objectifs poursuivis sur le site internet de la participation citoyenne de la Ville et de l'Eurométropole de Strasbourg avec la mise à disposition d'une adresse de messagerie électronique permettant le recueil d'expressions dématérialisées ;
- la mise à disposition d'une adresse postale (Direction de la Mobilité, l'Eurométropole de Strasbourg, 1 Parc de l'Etoile, 67076 Strasbourg).

## 2 MISE EN ŒUVRE ET RESPECT DES MODALITES DE LA CONCERTATION

### 2.1 La période de la concertation

La concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg initialement prévue de 2 au 15 janvier 2024, a été prolongée jusqu'au 19 janvier 2024, et s'est déroulée dans le respect des objectifs et des modalités rappelés ci-dessus.

### 2.2 Communications diffusées dans la presse locale ainsi que par voie d'affichage à proximité du projet

#### a. Une conférence de presse

Une conférence de presse a été organisée le 12 janvier 2024. Elle a été l'occasion pour l'exécutif de l'Eurométropole de présenter à la presse les fondements de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg, ainsi que les modalités de la concertation.

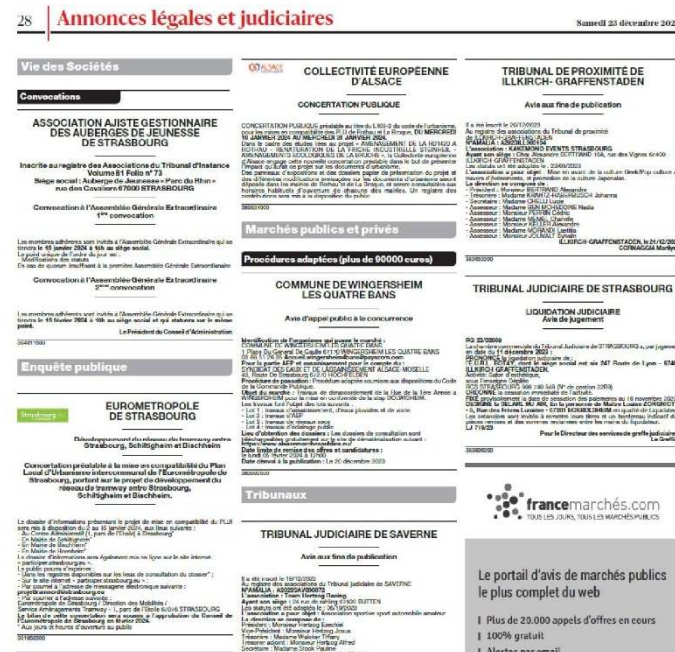
#### b. Information dans la presse locale

La diffusion de l'information a été effectuée via de multiples publications et des actions par la presse locale permettant de couvrir le territoire métropolitain :

- une annonce publiée dans le journal local (Dernières Nouvelles d'Alsace) le 23 décembre 2023 ;
- une annonce publiée dans le journal local (Dernières Nouvelles d'Alsace) le 3 janvier 2024 ;
- un encart informatif publié dans la version web du journal local (Dernières Nouvelles d'Alsace) du 2 au 5 janvier 2024 ;
- une brève datée du 5 janvier 2024 et envoyée à tous les médias locaux et transfrontaliers, informant de la prolongation de la concertation jusqu'au 19 janvier (initialement prévue jusqu'au 15 janvier).

7

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## c. Une campagne d'affichage

Une campagne d'affichage sur l'espace public par le biais de panneaux informatifs spécifiques a été organisée à proximité des axes concernés par le projet (sur la place de Haguenau, au croisement de l'avenue des Vosges et l'avenue de la Paix et sur la place de la Gare à Strasbourg, devant la villa des projets et le centre commercial Leclerc à Schiltigheim) du 22 décembre 2023 au 19 janvier 2024.



De plus il a été procédé à :

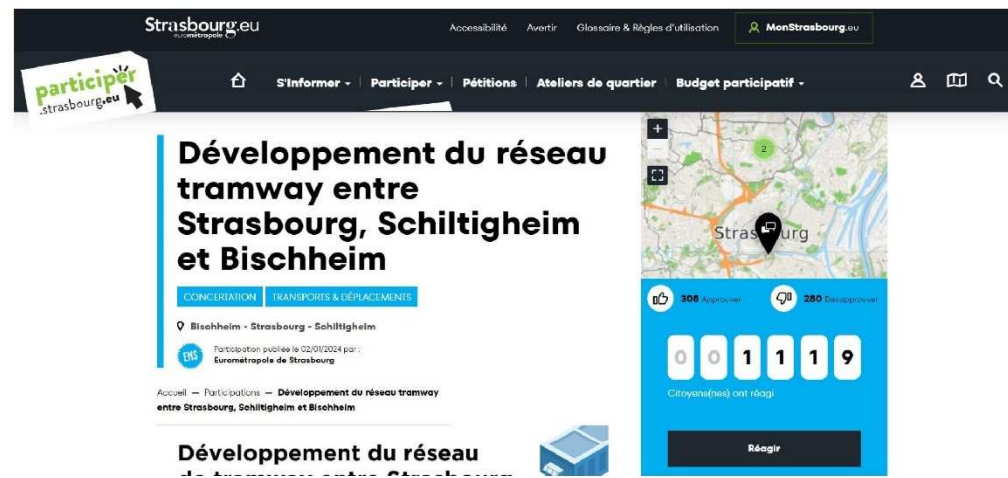
- une information individuelle et spécifique pour le projet vis-à-vis des associations locales et thématiques (envoi d'un courriel avec le « flyer » numérique de la concertation aux associations thématique mobilité et associations et forces vives des quartiers : Piétons 67, ASTUS, CADR 67, TC Alsace, Strasbourg A Vélo, AHQG, association quartier Vosges Neustadt, la Neustadt Apaisée, association des habitants du quartier Gare, Envie de quartier, Montramptiens, Col'Schick, le collectif de la rue des Petits Champs) ;
- la communication de l'organisation de la concertation sur les réseaux sociaux (Facebook et LinkedIn) de l'Eurométropole de Strasbourg.



## 2.3 Utilisation du site internet de l'Eurométropole de Strasbourg

Sur la plateforme participative de l'Eurométropole de Strasbourg, la rubrique dédiée au projet de « développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim », a été mise à jour avec cette concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi : le flyer et le dossier numérique ont été mis à disposition et les commentaires ont été rouverts sur la période de concertation afin de permettre aux visiteurs de déposer des contributions en ligne et télécharger l'ensemble des documents disponibles pour la concertation.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 2.4 Les supports de présentation et d'information détaillée concernant le projet

### a. Flyer numérique

Un flyer numérique 4 pages a été mis à disposition au téléchargement sur le site [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu), sur la rubrique dédiée au projet, et a été transmis par courriel aux forces vives (cf. Article 2.2).

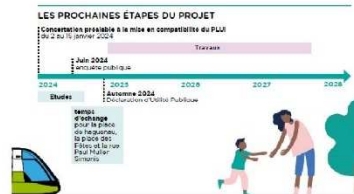


### Les objectifs de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUI

Pour permettre la réalisation du projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, il sera nécessaire de faire évoluer le Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI). Les objectifs poursuivis par la mise en compatibilité du PLUI, regroupent parfaitement ceux du projet tramway, sont :

- de revoir la hiérarchisation du réseau viable inscrite dans l'ODAP (Déplacements du PLUI) pour permettre l'insertion du tramway ainsi que la réalisation des opérations connexes, en assurant l'équilibre du plan de circulation projeté;
- d'adapter le règlement graphique et le règlement écrit du PLUI pour modifier certains textes graphiques ne permettant pas de recevoir les aménagements projetés dans le cadre du développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim.

Un bilan sera dressé à l'issue de la concertation. Ce bilan sera joint au dossier soumis à l'assemblée publique relative au projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim, qui portera également sur la mise en compatibilité du PLUI de l'Eurométropole de Strasbourg avec le projet.



### b. Mise à disposition d'un dossier d'information et tenue de registres

Un dossier « physique » a été mis à la disposition du public :

- au centre administratif de l'Eurométropole,
- en mairie de Schiltigheim,
- en mairie de Bischheim,
- en mairie de Hoenheim.

En chacun de ces lieux, un registre permettant de recueillir les observations, a été ouvert.

Un dossier « numérique » a été mis à disposition au téléchargement sur le site [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu).

## 2.5 Le dispositif de recueil des observations du public

Le dispositif de recueil des observations du public a été le suivant :

- la mise à disposition de registres d'expression « papier » dans les quatre lieux de présentation du dossier d'information relatif à la mise en compatibilité du PLUI, précités ci-dessus, permettant aux personnes intéressées de consulter et/ou faire état de tous avis et observations relatifs au projet ;
- la possibilité de consulter et/ou faire part d'avis et d'observations relatifs au projet sur le site [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu) ;
- la possibilité d'envoyer les avis et observation par courrier à l'adresse de l'Eurométropole (1 parc de l'Etoile, 67076 Strasbourg) ;
- l'accès à une adresse de messagerie électronique [ProjetTramNord@strasbourg.eu](mailto:ProjetTramNord@strasbourg.eu).



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



## 3 ANALYSE QUANTITATIVE DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET

### 3.1 Préambule : les éléments constitutifs du bilan

Le bilan de la concertation a vocation à rendre compte des contributions du public. Un classement thématique a été réalisé sur la base des expressions des participants. Tous les avis émis du 2 au 19 janvier 2024 ont été pris en compte, à partir des contributions suivantes :

- les contributions formulées sur la plateforme participative : [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu) ;
- les contributions déposées sur les registres « papier » mis à disposition dans les mairies de Schiltigheim, de Bischheim et de Hœnheim, et au centre administratif à Strasbourg ;
- les contributions envoyées par courriels à l'adresse suivante : [ProjetTramNord@strasbourg.eu](mailto:ProjetTramNord@strasbourg.eu) ;
- les courriers reçus par l'Eurométropole de Strasbourg.

L'Eurométropole de Strasbourg, maître d'ouvrage du projet, apporte dans le présent document, des réponses aux interrogations et remarques formulées par les participants.

### 3.2 La participation à la concertation

#### a. Analyse quantitative de la participation à la concertation

La participation du public a permis de collecter :

- 80 observations sur le registre ouvert au centre administratif de l'Eurométropole ;
- 58 observations sur le registre ouvert en mairie de Schiltigheim ;
- 23 observations sur le registre ouvert en mairie de Bischheim ;
- 2 observations sur le registre ouvert en mairie de Hœnheim ;
- 469 contributions écrites sur le site internet « [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu) » et la rubrique dédiée au projet ;
- 549 contributions écrites par courriel à l'adresse mail du projet ;
- 7 contributions écrites par courrier.

Par ailleurs :

- la page web présentant le projet « [participer.eurometropole-strasbourg.eu](http://participer.eurometropole-strasbourg.eu) » a été visitée 5810 fois (vues uniques) entre le 2 et le 19 janvier 2024 ;
- la publication de la page Facebook de l'Eurométropole de Strasbourg a enregistré un total de 229 réactions (commentaires ou « like ») et la publication de la page LinkedIn de l'Eurométropole de Strasbourg a enregistré un total de 42 réactions (commentaires ou « like ») ;
- parmi les contributions, 13 d'entre elles ont été transmises par les associations de quartier, des collectifs ou des associations thématiques (mobilité).

Au total, **1188** contributions ont été reçues et traitées.

Parmi les **1188** contributions reçues,

- **763** portaient directement sur la mise en compatibilité du PLUi ;
- **259** dépassaient le cadre de la concertation ;
- **166** ont été émis en redondance sur les différents médias proposés ou en réponse à d'autres contributions sur le site [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu) et ont été considérés en doublon.

12

Tableau 1 : Récapitulatif des contributions écrites recueillies dans le cadre de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg, pour le projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

Moyens d'expression concerné	Nombre total de contributions recueillies	Nombre de contributions portant sur la mise en compatibilité *
Recueillis sur le site <a href="http://participer.strasbourg.eu">participer.strasbourg.eu</a>	469	146
Reçus par mail	549	490
Déposés sur les registres papier	163	122
Envoyés par courriers papier	7	5
<b>Total</b>	<b>1188</b>	<b>763</b>

\*Les contributions dépassant le cadre de la concertation et des réponses à d'autres contributions sur le site [participer.strasbourg.eu](http://participer.strasbourg.eu) n'ont pas été comptabilisées, et un même avis exprimé par une personne unique ou représentant d'un collectif par plusieurs moyens est comptabilisé une seule fois.

#### b. La synthèse des contributions exprimées sur le projet

Tableau 2 : les principales thématiques abordées par le plus grand nombre de contributeurs

Thématique	Nombre total de contributions évoquant la thématique
« Piétonisation » de l'avenue des Vosges	241
Déclassement de l'avenue des Vosges en voie de desserte	325
Déclassement de la route de Bischwiller en voie de desserte	113
Création de la bretelle Hœnheim	6
Création de la bretelle 2ème D.B.	6
Déclassement du barreau Est de la place de Haguenau/modification des bretelles	51

13

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Tableau 3 : les contributions et avis des différentes associations, collectifs ou partis politiques ayant envoyé une contribution

Associations / collectifs / partis	Favorable	Défavorable à la MEC PLUi
ASTUS	*	
Schilick Ecologie	*	
Un nouvel espoir - association schilikoise		*
Association Quartier Vosges-Neustadt		*
Schilickpour tous		*
Association APAESA		*
CADR67	*	
Strasbourg à vélo	*	
Association ADIQ-association des quartiers centre-est de Strasbourg		*
Montramjtiens	*	
Piétons 67	*	
ARECSO - Association des résidents Erckmann Chatrian/Stoeber /Orangerie		*
Col'Schick		*
Neustadt apaisée		*

Autres contributions groupées	Objet
Pétition avec environ 550 signataires, riverains ou commerçants de la route de Bischwiller à Schiltigheim	Contre la piétonisation de la route de Bischwiller à Schiltigheim
Contributions identiques contre la « piétonisation » de l'avenue des Vosges	102 contributions identiques reprenant entièrement ou en partie le même texte, expriment leur refus de la « piétonisation » de l'avenue des Vosges

## 4 SYNTHÈSE DES AVIS EXPRIMÉS PENDANT LA CONCERTATION

### 4.1 Les objectifs généraux de la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi de l'Eurométropole de Strasbourg

Certains contributeurs affirment qu'il n'est pas possible de modifier un document d'urbanisme élaborés entre 33 communes, en consultant uniquement 4 communes concernées par ce projet.

*Le PLUi a été construit pendant 4 ans de 2012 à 2016 en associant les 33 communes, comme l'OAP Déplacement en 2015. C'est un document stratégique contraignant pour garantir l'intérêt général. On a ici une inversion de logique, comme le projet ne respecte pas les textes, on change les textes. C'est dangereux et cela remet en cause l'équilibre global.*

*Les modifications du PLUi induites par le projet Tram Nord, notamment en ce qui concerne la hiérarchisation du réseau viaire, sont particulièrement impactantes à l'échelle de l'agglomération. Cette concertation aurait dû être conduite et explicitement déclinée sur l'ensemble des 33 communes de l'Eurométropole*

*L'incompatibilité avec le PLUi n'a été évoquée à aucun moment de la concertation depuis 2021 et la mise en compatibilité n'a pas été évoquée dans la modification globale du PLUi de septembre à octobre 2023.*

*De plus une modification large du PLUi est en cours actuellement et aurait pu en traiter.*

*Le projet de tram nord n'est conforme ni au PLUi, ni au PLD, ni au SCOTERS, ni au PDU.*

*De même cette modification concerne l'ensemble de l'Eurométropole, pourtant seules 4 communes sont consultées.*

*Le PLUi ne peut pas se changer sur un coup de tête comme ça alors qu'il a fallu 4 ans pour le créer.*

*Le projet Tram nord dans son ensemble s'inscrit complètement dans les objectifs définis par le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) et dans le plan d'aménagement et de développement durable (PADD). Ces objectifs sont :*

*- « La facilitation des déplacements de proximité, notamment en améliorant les infrastructures piétonnes et cyclables » (PLUi)*

*- « La réduction de la pollution et de la dépendance à l'automobile, en développant les alternatives pertinentes à la voiture individuelle » (PLUi)*

*- « Le renforcement de l'offre de transports en commun dans l'Eurométropole de Strasbourg » (PLUi)*

*- « La limitation des flux automobiles, quand il existe d'autres possibilités de déplacement » (PLUi)*

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



- « Requalifier les voies majeures de circulation de grande qualités patrimoniales, en tenant compte de leur histoire et de leur aménagement d'origine, notamment la ceinture des boulevards et les artères structurantes de la Neustadt » (OPA Grand Centre)

- « Le déploiement/réorganisation des transports en commun doit se faire conjointement à une modification structurelle du fonctionnement routier de la métropole » (PADD)

Concernant la piétonnisation d'une partie de la route de Bischwiller, à part l'apaisement de cette voie, c'est le seul moyen d'éviter le transit des quelques 30% de véhicules qui ne s'arrêtent pas dans notre ville et qui pourrions toutefois accéder à leur destination par des voies plus extérieures. Nous sommes donc favorables à la nouvelle hiérarchisation des voiries. Le tram doit trouver sa place dans l'organisation viaire future. \*

*\*Exemple de verbatim des contributions déposées lors de la concertation*

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg à la question du périmètre de la concertation :

Pour rappel, cette concertation a été organisée pour permettre au public de participer à une éventuelle décision de mise en compatibilité du PLUi pour les seuls besoins du projet de Tram Nord.

Ainsi, et premièrement, il est donc normal de limiter le périmètre de cette concertation aux secteurs directement concernés par le projet. Il convient ici de rappeler que les modifications envisagées du PLUi concernent des voiries limitées dans leurs emprises ainsi que dans leur fonction de desserte au regard du trafic qu'elles supportent aujourd'hui (10 000 véh/j pour la route de Bischwiller et 20 000 véh/j pour l'avenue des Vosges) en comparaison du trafic hyperstructurant de la M35 par exemple (160 000 véh/j). En outre, les études circulatoires conduites dans le cadre de l'avant-projet montrent, d'une part, que les effets de report sont modérés dans le périmètre immédiat du projet et, d'autre part, que la zone d'influence du projet sur un périmètre plus élargi au sein des communes concernées est très limitée. Les évolutions du PLUi n'auront pas d'incidence directe sur les règles d'urbanisation et d'aménagement applicables au territoire de l'Eurométropole en dehors du périmètre du projet

Deuxièmement, il est fréquent qu'une procédure de participation du public préalable à l'évolution d'un PLUi soit limitée à un secteur seulement du territoire couvert par ce PLUi (c'est ce qui est prévu par le législateur notamment à l'article L. 153-42 du Code de l'urbanisme).

Troisièmement, en tout état de cause, l'Eurométropole n'a pas fermé aux autres habitants de l'agglomération la possibilité de participer à cette concertation, notamment au travers des dispositifs de consultation et d'expression numériques. Certaines observations proviennent ainsi de publics résidant en dehors du strict périmètre du projet.

16

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg à la question de l'intégration de cette concertation à la modification n°4 du PLUi :

Selon l'article L153-56 du Code de l'urbanisme, un projet faisant l'objet d'une mise en compatibilité du PLU dans le cadre d'une DUP ne peut faire l'objet de modification sur le même objet dans le cadre d'une procédure d'évolution menée en parallèle

En l'occurrence, la concertation M4 PLUi a été organisée du 23 novembre 2022 au 23 décembre 2022, soit avant que soient connues les options essentielles du projet tramway vers le Nord impliquant la mise en compatibilité du PLUi. De plus, outre l'articulation impossible des calendriers des deux concertations, intégrer le projet de Tram Nord au sein de la concertation M4 PLUi, n'aurait pas offert la même lisibilité, voire aurait créé de la confusion. L'Eurométropole de Strasbourg a fait le choix de mener une procédure spécifique pour permettre une meilleure transparence auprès du public.

## 4.2 La qualité et le déroulement de concertation

Certains contributeurs indiquent que cette concertation est organisée « en catimini », en partie en période fêtes et vacances scolaires, afin d'éviter une large participation du public et garder cette concertation « confidentielle » et « sous-silence ». La durée est jugée insuffisante par certains par rapport à l'enjeu du projet.

Une information jugée insuffisante sur le fond :

- les moyens d'information mis en œuvre sont insuffisants : pas de réunion publique pour expliquer le document et poser des questions ;
- un manque d'information sur les impacts de cette MEC PLUi (évaluations des trafics avant/après notamment).

*La concertation a complètement été biaisée et n'a pas permis aux citoyens d'être réellement informés. L'annonce de la concertation le 22 décembre et ses modalités ne permettent pas une large participation et une participation éclairée. La délibération de décembre 2023 acte le résultat de la concertation avant qu'elle ne commence. \**

*\*Exemple de verbatim des contributions déposées lors de la concertation*

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

Le nombre très important de contributions reçues suffit à démentir la critique d'une concertation réalisée « en catimini ».

17

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



La critique est en outre inexacte car plusieurs publications dans la presse locale en décembre 2023 et janvier 2024 ont permis d'annoncer la concertation (cf. chapitre 2.2-b) et les panneaux sur l'espace public à Strasbourg et à Schiltigheim ont également annoncé la concertation à venir à compter du 22 décembre 2023.

Le dispositif de concertation mis en place a permis de collecter 1188 contributions sur 17 jours.

Par ailleurs, l'objet de cette concertation vise :

- d'une part, à recueillir les observations sur la traduction dans le PLUi les objectifs d'un projet déjà longuement concerté (9 mois de consultation publique cumulés) ;
- d'autre part, à préparer la phase d'enquête publique à venir. En effet, la concertation préalable à la mise en compatibilité du PLUi ne se substitue pas mais précède une mise à l'enquête publique, elle-même accompagnée de toutes les composantes de ce projet (description du projet, étude d'impact, mise en compatibilité avec le PLUi).

En ce sens, les modalités de la concertation ont démontré leur efficacité au regard du taux de participation enregistré.

## 4.3 Les thématiques exprimées

### a. Déclassement de l'avenue des Vosges en voie de desserte

Une grande partie des contributions, identiques dans leur rédaction, évoque « **la piétonisation de l'avenue des Vosges** » et les contributeurs expriment leur opposition à ce sujet.

La préoccupation principale de ces contributeurs réside dans l'organisation de la vie de tous les jours : l'accès des véhicules de secours, l'accès aux cabinets médicaux, l'accès des personnes âgées à leurs logements, l'accès des livraisons, l'accès aux commerces, etc.

Une grande partie des contributeurs est contre la modification de la hiérarchisation de l'avenue des Vosges en voie de desserte, pour les raisons suivantes :

- o report de circulation et de la pollution sur les axes adjacents ;
- o rallongement des itinéraires et augmentation de la circulation et de la pollution en conséquence ;
- o impact sur l'accès des riverains et sur la vie quotidienne notamment des personnes âgées et des familles ;
- o souci du maintien d'un accès fluide pour les services de secours ;
- o accès à Strasbourg et ses commerces rendu complexe ;
- o difficultés pour les déplacements pendulaires Est-Ouest et rallongement des temps de parcours.

*C'est une artère de circulation indispensable à la vie quotidienne et économique de l'Eurométropole. Strasbourg deviendrait encore plus inaccessible. L'avenue des Vosges est rétrogradée de 2 à 3 niveaux.  
La piétonisation de l'avenue des Vosges compliquera l'accès aux soins et services*

18

*de milliers de personnes. De nombreux professionnels de santé, artisans et commerçants pourraient devoir quitter le secteur. La piétonisation de l'avenue des Vosges compliquera la capacité d'intervention des services de secours et de sécurité.*

*La piétonisation de l'avenue des Vosges n'est pas incontournable et indispensable pour améliorer la desserte en transports en commun du quartier européen et du nord de l'agglomération au contraire.*

*La piétonisation de l'avenue des Vosges entraînerait des reports de circulation de milliers de voitures dans l'ensemble des quartiers environnants et augmentera les bouchons et donc la pollution.*

*Je suis absolument et un million de fois favorable à ce tramway qui va tout d'abord apaiser l'avenue des Vosges et ses alentours, diminuer la pollution de l'air et bien évidemment desservir les villes limitrophes de Schiltigheim et Bischheim.*

*Je suis complètement favorable au passage du tramway sur l'avenue des Vosges, complètement favorable au fait de relier efficacement et rapidement Bischheim et Schiltigheim à Strasbourg et surtout je me réjouis de l'apaisement que cela va apporter à l'avenue mais aussi au quartier plus généralement.*

*J'attends avec impatience ce projet qui permettra (enfin) de se débarrasser du trafic de transit sur l'autoroute urbaine de l'avenue des Vosges, bruyante et polluée, extrêmement dangereuse en vélo et à traverser. J'espère que sa requalification en voie de desserte et l'accès par le tram permettra d'offrir un environnement plus apaisé, propice à l'ouverture de commerces et restaurants. \**

*\*Exemple de verbatim des contributions déposées lors de la concertation*

À l'inverse, certaines contributions demandent d'aller plus loin dans la modification de la hiérarchisation des voies, en demandant de classer la totalité de l'avenue des Vosges, ainsi que le boulevard Clémenceau et la rue Jacques Kablé en voie de desserte, et de réduire la vitesse dans tout le quartier Tribunal-Vosges-Neustadt à 30 km/h.

Une autre partie des contributeurs est favorable au déclassement de l'avenue des Vosges en voie de desserte car ceci permettra :

- o l'apaisement de ce grand axe, actuellement réservé aux automobilistes principalement, contribuera à un meilleur partage de l'espace au profit des modes actifs, avec des aménagements sécurisés ;
- o l'amélioration de la qualité de l'air.

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg aux contributions évoquant la « piétonisation » de l'avenue des Vosges :

19

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



L'Eurométropole de Strasbourg rappelle qu'il ne s'agit en aucun cas de piétonner cet axe de desserte, mais plutôt de le libérer du trafic de transit et le limiter à des accès des dessertes avec les boucles de circulation locales.

La modification du statut de l'avenue des Vosges dans la hiérarchisation du réseau viaire est rendue nécessaire par le choix de l'insertion du tramway (quel que soit le profil retenu). Ce choix correspond aux grandes orientations du PLUi rappelées ci-dessous :

- OPA Métropolitaines – Grand Centre : « *Requalifier les voies majeures de circulation de grandes qualités patrimoniales, en tenant compte de leur histoire et de leur aménagement d'origine, notamment la ceinture des boulevards et les artères structurantes de la Neustadt.* »

- PADD : « *Le déploiement/réorganisation des transports en commun doit se faire conjointement à une modification structurelle du fonctionnement routier de la métropole.* »

- POA Déplacement – Diminuer l'usage individuel de la voiture : « *Mettre en place une politique de stationnement à même de réguler l'usage de la voiture dans les secteurs les plus contraints.* »

À cet effet, il est précisé que les modélisations montrent :

° de fortes baisses de circulation sur l'avenue des Vosges (y compris sur le tronçon situé plus à l'Est au-delà de la place de la République) ;

° une meilleure utilisation des infrastructures existantes « grand ring » pour les reports de trafic de transit en dehors des quartiers et une forte hausse de l'utilisation des TC et des modes actifs.

En complément, le nouveau plan de circulation proposé permettra de limiter les effets du report de trafic vers d'autres axes desservant des secteurs d'habitation.

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg au sujet des craintes du report de circulation et de la pollution:

Le projet du développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim contribuera à la **diminution du trafic automobile dans la zone d'influence** du projet **tout en améliorant l'accessibilité métropolitaine**. Il favorise une forte augmentation de capacité d'accès aux modes alternatifs à la voiture. Par rapport à la situation de référence 2027, il permet un **rééquilibrage modal des flux internes à l'Eurométropole et des flux d'échange avec l'extérieur** avec :

- 8% de déplacements en voiture particulière,

+ 15% de déplacements en transports en commun.

Le projet prévoit une **diminution de 30 000 km parcourus à la journée** dans le secteur Neustadt.

Le projet de tramway va améliorer la qualité de l'air le long des axes empruntés, qui sont identifiées comme faisant partie des zones urbaines les plus polluées, notamment en ce qui concerne la concentration en dioxyde d'azote (NO2).

En moyenne sur la zone d'étude, les émissions globales de **polluants liés à la circulation** seront réduites de l'ordre de **18%** en 2027 grâce au projet Tramway (comparaison des situations en 2027 avec et sans projet). Il est prévu que le projet amène une diminution moyenne d'environ **2,5% à 3%** de la concentration des **microparticules PM10 et PM2,5** (comparaison avec / sans projets aux horizons 2027 et 2047).

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg au sujet des craintes de difficulté d'accès (des riverains ou des services de secours) :

La circulation dans le quartier s'organisera par des rues déjà structurantes ou de distribution (rue de Wissembourg, boulevard Clemenceau, boulevard Poincaré, rue Oberlin, avenue de la Paix), qui donneront accès à des boucles de circulation pour permettre à celles et ceux qui ont besoin d'utiliser la voiture de rejoindre leur destination. Par ailleurs les accès aux portes cochères seront intégralement maintenus.

Des places de livraison sont prévues le long de l'avenue, sur des bandes de desserte aménagées entre la plate-forme tramway et les arbres. Les riverains, les professionnels de santé, les livreurs pourront utiliser ces cases de livraison ou les places violettes qui seront créées sur les amorces des rues perpendiculaires afin de faciliter la dépose près de chez soi, l'intervention d'un professionnel de santé chez l'habitant ou la livraison des courses ou des colis.

De plus, le parking Église Rouge/Kablé (parking de compensation à 5 minutes à pied de la zone la plus impactée dans le voisinage de la place de Haguenau avec une jauge d'environ 290 places) permettra de compenser la suppression d'une partie des places de stationnement.

Les pompiers ou services de secours rouleront sur la plate-forme du tramway et se positionneront sur les espaces entre la plate-forme et les arbres ou exceptionnellement sur les trottoirs, si nécessaire, lors de leur intervention.

## b. Déclassement de la route de Bischwiller en voie de desserte

Une grande partie des contributeurs est contre la modification de la hiérarchisation de la partie Sud de la route de Bischwiller en voie de desserte, pour les raisons suivantes :

- report de circulation et de la pollution sur les axes adjacents ;
- rallongement des itinéraires et augmentation de la circulation et de la pollution en conséquence ;
- impact sur l'accès des riverains et sur la vie quotidienne notamment des personnes âgées et des familles ;
- souci du maintien d'un accès fluide pour les services de secours ;
- accès aux commerces rendu complexe ;
- report de circulation sur Hœnheim et les communes voisines du Nord ;
- rallongement du temps de trajet de la ligne de bus C3 à cause de la piétonisation de la route de Bischwiller ;
- report du trafic de cet axe sur l'avenue de Périgueux.

Une partie des contributeurs est favorable au déclassement de la route de Bischwiller en voie de desserte car ceci permettra :

- le développement des mobilités actives, tout en assurant leur sécurité ;
- l'amélioration du cadre de vie, en réduisant la place excessive accordée aujourd'hui aux voitures, en facilitant les autres modes de déplacement.

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



la fermeture pure et simple à la circulation automobile générale (hors riverains, taxis etc.) de la partie Sud de la route de Bischwiller (fermeture de la place de Haguenau au carrefour des Quatre-Vents), accompagnée de celle de la partie Sud de l'axe secondaire de la rue de la Patrie/rue de l'Eglise Rouge, gênera de manière très excessive la circulation Sud-Nord/ Nord-Sud et provoquera de sérieux reports de circulation par contournement, en particulier au droit du lieu où se fera le blocage au Nord, le carrefour des Quatre-vents : ainsi, l'axe rue de la Mairie/rue du Barrage/rue de Tribunal, qui est déjà très chargé, absorbera à l'évidence une part importante du flux des véhicules circulant, dans les deux sens, entre les quartiers que traverse plus au Nord la route de Bischwiller et le centre de Strasbourg.

Je suis contre la piétonnisation de la route de Bischwiller. Que ce soit pour les commerces ou les habitants, cette idée est un non-sens. Comment vont faire les personnes qui ont un véhicule mais pas de garage ou de place de stationnement pour accéder avec leurs courses? Comment vont faire les personnes âgées qui habitent ou qui rendent visite à des proches?

Nous sommes contre le projet de piétonnisation Route de Bischwiller et de mise en route du tram Nord, pour plusieurs raisons: Fort report de circulation dans les rues adjacentes, augmentation de la pollution avec de probables bouchons, d'autant plus que la route du Gal de Gaulle sera à sens unique pour aller vers Strasbourg

Je suis résidant de Schiltigheim depuis 30 ans...Je suis favorable à la modification du PLUI pour permettre la réalisation de ce projet tram. Enfin, nous aurons un mode de transport digne, je suis à mobilité réduite, la route de Bischwiller est dangereuse. Il faut faire quelques choses, la piétonnisation va dans le bon sens. J'ai souvent entendu dire que notre ville était une cité dortoir, enfin ça changera. \*

*\*Exemple de verbatim des contributions déposées lors de la concertation*

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg au sujet des interrogations sur les difficultés d'accès (des riverains ou des services de secours, accès aux commerces) :

La desserte de la partie piétonnisée de la route de Bischwiller (entre Fischer et carrefour des Quatre Vents) est garantie, moyennant l'organisation d'un contrôle d'accès :

° Des bornes d'entrée seront abaissées de 6h à 11h (horaires à confirmer en lien avec la Ville de Schiltigheim) pour permettre les livraisons, la desserte riveraine, la collecte des déchets, etc. ;

° Des badges d'accès 24h/24 7j/7 seront distribués aux ayants droits : riverains disposant d'un parking privé, véhicules de police et de secours, taxis de l'Eurométropole, personnel médical libéral, artisans intervenant régulièrement, etc. ;

° Des autorisations ponctuelles pourront être délivrées par la Ville de Schiltigheim : déménagements, interventions ponctuelles pour des travaux, clientèle des hôtels (code d'accès), etc.

22

Plusieurs parkings existent d'ores et déjà à proximité de la future zone piétonne : parking de la mairie, parking de l'école Exen ou encore gymnase des Malteries. En complément, un parking de 68 places sur l'actuel parking des employés de Heineken, au niveau de la rue Saint-Charles offrira, en proximité immédiate de la zone apaisée, une offre de stationnement pour accéder aux commerces et/ou services. Par ailleurs, les rues perpendiculaires permettront également de se stationner à proximité immédiate de la partie Sud de la route de Bischwiller. Les places les plus proches pourraient être dévolues aux personnes à mobilité réduite, afin de leur faciliter l'accès aux commerces et aux services en dehors des horaires de libre accès à la zone piétonne (6h – 11h).

L'accès multimodal sera également renforcé (station de tramway Fischer, arrêt de bus ligne C3, modes actifs sécurisés)

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg au sujet du temps de parcours de la ligne de bus C3 :

Le temps de parcours de la ligne de bus C3 sera amélioré par rapport à la situation actuelle. Les simulations de trafic montrent qu'avec la mise sous contrôle d'accès de la partie Sud de la route de Bischwiller, il y aura de l'ordre de 30 à 40 % de flux d'automobile en moins entre la rue des Vosges et le carrefour des Quatre Vents (le report se faisant majoritairement en amont vers la M35 et l'avenue Mendès-France). Cette réduction du trafic offrira de meilleures conditions de circulation pour la ligne C3. Avec le plan de circulation mis en œuvre, ce nouvel itinéraire permettra de fiabiliser et d'améliorer le temps de parcours de la C3, avec un gain d'environ 3 minutes.

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg au sujet des craintes de report de circulation sur Hœnheim et les communes voisines du Nord :

Les prévisions de trafic liées au projet tramway décrivent, d'un point de vue global :

° une stabilité du nombre de kilomètres parcourus à la journée dans le secteur Hœnheim et Souffelweyersheim Sud ;

° une diminution de 20 000 km parcourus à la journée dans le secteur de Bischheim centre et Schiltigheim.

Les reports de circulation, liés au trafic de transit notamment, se feront en priorité sur des voies dédiées au trafic automobile et éloignées des habitations, comme la M35, la M2350 ainsi que l'avenue Pierre Mendès-France. Cette nouvelle répartition du flux s'accompagnera d'un plan de circulation qui limitera au maximum les risques de shunts et de hausse de trafic à travers les quartiers. En complément, la création des 2 nouvelles bretelles sur la M35 permet la desserte efficace et mieux répartie des communes du Nord (Schiltigheim, Bischheim, Hœnheim). Cette répartition des accès depuis/ vers la M35 permet d'assurer l'équilibre du plan de circulation et d'éviter des reports de trafic sur des axes transversaux à Bischheim et à Hœnheim, axes dont le trafic restera stable.

c. Déclassement du barreau Est de la place de Haguenau/modification des bretelles

Une partie des contributeurs est contre la modification de la hiérarchisation du barreau Est de la place de Haguenau et les modifications des bretelles, avec crainte de difficultés d'accès vers ou depuis Strasbourg en lien avec la M35.

23

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



*La place de Bordeaux est un bel exemple. C'est déplacer le problème en pourrissant la vie des habitants. Si diminuer le nombre de voitures est vertueux sur le papier, la réalité est autre.*

*Suppression de la sortie d'autoroute Place de Haguenau qui pénalisera les nombreux patients venant de loin.*

*Non à la suppression de l'accès à l'autoroute place de Haguenau. Les nuisances que cette suppression entraînerait sont de loin supérieures aux bénéfices.*

*\*Exemple de verbatim des contributions déposées lors de la concertation*

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

La reconfiguration ou création de nouvelles bretelles avec la M35 au niveau de la place de Haguenau, ainsi que la création d'un nouveau carrefour à niveau entre la M2350 et la rue de l'Église rouge, au niveau de la rue Jacques Kablé permettent le maintien de l'ensemble des fonctionnalités d'échange entre le tissu urbain et le réseau routier hyperstructurant.

Plus précisément :

- les accès depuis la place de Haguenau et le Wacken vers la M35 Nord seront reconstitués par une nouvelle connexion créée au sud de la route du Général De Gaulle ainsi qu'une nouvelle bretelle au droit de la sortie actuelle « Cronembourg » ;

- l'accès depuis la place de Haguenau vers la M35 Sud sera reconstitué via le nouveau carrefour Église Rouge au droit de la M2350 ;

- la sortie actuelle « Cronembourg » sera reconstituée via la sortie « Halles » par la création d'un nouveau carrefour sur la rue Wodli.

## d. Création de la bretelle Hœnheim

Quelques contributions évoquent le sujet de la bretelle de Hœnheim vers M35 direction Sud et leur opposition à cet aménagement, avec crainte de report de circulation sur la rue de la Fontaine à Hœnheim.

*Quid de cette entrée d'autoroute à Hœnheim sur la M35, on va faire quoi de cette circulation à venir sur la rue de la fontaine ? vive la pollution...Donc plus de circulation dans une commune qui compte 3 passages à niveaux...*

*\*Exemple de verbatim des contributions déposées lors de la concertation*

24

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

La création de la bretelle d'accès vers la M35 à Hœnheim permet le report de circulation liée au trafic de transit Nord/Sud sur des voies dédiées au trafic automobile et éloignées des habitations le plus en amont possible, en soulageant notamment la route de Brumath d'une part et la rue du Triage d'autre part, pour les usagers provenant des communes de 2<sup>ème</sup> couronne et cherchant à rejoindre la M35 en direction de Strasbourg. Par ailleurs, la création de ce nouvel accès vers la M35 facilite l'aménagement du terminus Tram ainsi que l'aménagement de couloirs bus en approche du carrefour Périgueux/Brumath, favorables aux échanges intermodaux entre le tramway et les lignes de bus de rocade.

Cette bretelle participe également à une meilleure répartition des flux entre les différents lieux de connexions avec la M35 pour les communes Nord, réduisant notamment la charge du trafic sur l'échangeur de Bischheim.

Enfin, les modélisations de trafic, réalisées dans le cadre des études actuellement en cours montrent qu'il n'y a pas de variation de trafic sur la rue de la Fontaine, ni dans le centre d'Hœnheim (notamment au niveau des passages à niveau).

## e. Création de la bretelle 2<sup>ème</sup> D.B.

Quelques contributions évoquent le sujet de la bretelle depuis la M35 vers l'avenue de la 2<sup>ème</sup> Division Blindée et leur opposition à cet aménagement, avec crainte d'un flux de circulation important dans un quartier résidentiel, l'augmentation de la pollution dans ce secteur et la suppression des espaces boisés qui séparent les habitations de la M35.

*Il faudra absolument emprunter l'autoroute pour revenir à Schiltigheim en venant de Strasbourg ce qui est une aberration car cette voie est déjà saturée actuellement en heure de pointe, de plus la descente d'autoroute envisagée débouchant sur l'avenue de la 2<sup>e</sup> Division Blindée elle-même débouchant sur l'avenue du 23 novembre et puis sur le feu tricolore de la rue du général de Gaulle. C'est une très mauvaise option puisque déjà en temps normal ça bouchonne avenue du 23 novembre aux heures de pointes pour traverser au feu la route du général de Gaulle, alors si on ajoute le flux de voitures venant de l'autoroute et en plus le tram qui va cadencer le passage au vert, ça va bouchonner jusque sur l'autoroute.*

*\*Exemple de verbatim des contributions déposées lors de la concertation*

> Réponse de l'Eurométropole de Strasbourg :

La création d'une nouvelle bretelle d'accès depuis la M35 vers l'avenue de la 2<sup>ème</sup> Division Blindée induit effectivement un nouveau trafic estimé à environ 5 000 véhicules/jour. Celui-ci est toutefois comparable à celui des voies de desserte situées à proximité, telles que la rue du 23 novembre ou la rue de Sélestat.

25

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



La suppression d'une partie du merlon protégeant le quartier du trafic sur la M35 sera compensée par la création d'un mur anti-bruit pour retrouver le même niveau de protection acoustique qu'aujourd'hui.

Enfin, ces évolutions sont à mettre en regard d'un apaisement global des grands quartiers d'habitat traversés par le projet.

## f. Les thématiques dépassant le cadre de la mise en compatibilité du PLUi

Certaines contributions visaient des thématiques dépassant la question de la mise en compatibilité du PLUi, à savoir :

- le choix du tracé du tramway (favorable ou défavorable)
- le coût du projet
- le réseau de bus

L'Eurométropole prend acte de ces contributions. Celle-ci ne peuvent toutefois pas intégrer le bilan de la concertation relative à la mise en compatibilité du PLUi. En effet, il est rappelé que ces composantes du projet (choix du tracé et coût) ont déjà fait l'objet d'un processus de concertation et de décisions précédentes adoptées par le Conseil de l'Eurométropole.

## 5 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION PREALABLE A LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLUi

L'Eurométropole de Strasbourg retient comme principaux éléments exprimés lors de cette concertation :

- une large participation de la population, des acteurs et élus du territoire pendant la concertation qui démontre l'intérêt du projet pour le public ;
- des avis contrastés concernant les modifications de la hiérarchisation du réseau viaire proposées ;
- une mauvaise compréhension d'une partie des participants sur les implications du projet concernant l'accessibilité routière, à savoir le fonctionnement de la route de Bischwiller dans sa partie Sud et de l'avenue des Vosges (piétonisation évoquée) ;
- des inquiétudes sur le déclasserement de certains axes en voie de desserte, liées aux conditions d'accès des riverains, en particulier la partie Sud de la route de Bischwiller et l'avenue des Vosges ; À l'inverse certaines expressions en faveur d'un déclasserement plus important des différentes voies dans la hiérarchisation du réseau viaire ;
- des craintes sur les conditions de circulation et le report de trafic sur les autres axes à terme.

L'Eurométropole de Strasbourg prend bien note des thématiques soulevées par les participants à la concertation, notamment en lien avec la hiérarchisation du réseau viaire, et s'engage à apporter des réponses plus complètes lors de la phase de l'enquête publique à venir, étant donné que celle-ci intégrera :

- les plans de circulation future du projet, permettant mettre en évidence les nouveaux itinéraires d'accès aux quartiers ;
- une étude d'impact faisant état du trafic actuel et projeté dans les différentes rues du secteur d'étude ;
- la description des modalités d'accès pour la desserte riveraine, les services de secours et autres fonctions du quotidien nécessaire à la vie du quartier.



# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim



Conseil de l'Eurométropole du 09 février 2024

SERVICE DES ASSEMBLÉES

**Point 16a. à l'ordre du jour :** Projet d'extension du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : bilan de la concertation préalable en vue de la mise en compatibilité du PLUi - Amendement déposé par Mmes Catherine TRAUTMANN, Catherine GRAEF-ECKERT et MM. Thibaud PHILIPPS, Jean-Philippe VETTER.

Résultats du vote (cf. détails page suivante) :

**Pour : 35 voix + 1 - 1**

+ 1 voix : M. Laurent ULRICH a voté CONTRE alors qu'il souhaitait voter POUR.  
- 1 voix : M. Jean WERLEN a voté POUR alors qu'il souhaitait CONTRE

**Contre : 56 voix + 1 - 1**

- 1 voix : M. Laurent ULRICH a voté CONTRE alors qu'il souhaitait voter POUR.  
+ 1 voix : M. Jean WERLEN a voté POUR alors qu'il souhaitait CONTRE

**Abstention : 3 voix**



CONSEIL DE L'EUROMÉTROPOLE DU 09 FÉVRIER 2024 - Point n°16

16a. Projet d'extension du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : bilan de la concertation préalable en vue de la mise en compatibilité du PLUi - Amendement déposé par Mmes Catherine TRAUTMANN, Catherine GRAEF-ECKERT et MM. Thibaud PHILIPPS, Jean-Philippe VETTER.

<b>Pour</b>	AMIET Eric, BADER Camille, BALL Christian, BAUR Jacques, BREITMAN Rebecca, GEISSMANN Céline, GRAEF-ECKERT Catherine, GUGELMANN Christine, HEIM Valérie, HENRY Martin, HERZOG Jean Luc, HOERLE Jean-Louis, HUMANN Jean, KANNENGIESER Michèle, KOHLER Christel, KREYER Céleste, LE SCOUEZEC Gildas, LOBSTEIN Andre, MANGIN Pascal, MASTELLI Dominique, MATT Nicolas, MAURER Jean-Philippe, MEYER Isabelle, OEHLER Serge, PERRIN Pierre, PHILIPPS Thibaud, RICHARDOT Anne-Pernelle, RINKEL Marie, SCHAAL Rene, SCHAEFFER Jean-Michel, SCHALCK Elsa, STEINMANN Elodie, TRAUTMANN Catherine, VETTER Jean-Philippe, WERLEN Jean
<b>Contre</b>	AGHA BABAEI Syamak, BAAS Fabienne, BARSEGHIAN Jeanne, BOULALA Bruno, BRASSAC Christian, BROLLY Suzanne, BUCHMANN Andree, BULOUE Beatrice, DAMBACH Danielle, DE VREESE Wilfrid, DEBES Vincent, DELATTRE Cécile, DREYSSE Marie-Dominique, DRICI Salem, DUBOIS Antoine, DUPRESSOIR Sophie, FELTZ Alexandre, FROEHLI Claude, HAMARD Marie-Françoise, HERRY Jonathan, IMBS Pia, JAMPOC-BERTRAND Nathalie, JEAN Anne-Marie, JUND Alain, KESSOURI Annie, KIRCHER Jean-Louis, KOSMAN Aurélie, KOUSSA Salah, LAFAY Marina, LECKLER Michèle, LIBSIG Guillaume, LORENTZ Alexandre, LOUBARDI Hamid, MACIEJEWSKI Patrick, MISTLER Anne, OZENNE Pierre, PFRIMMER Philippe, PREVE Jean Paul, RABOT Valentin, RAMDANE Abdelkarim, SAIDANI Lamjad, SCHAAL Thierry, SCHAETZEL Françoise, SCHANN Gérard, SCHOEPFF Patrice, SOULET Benjamin, STEFFEN Joël, TERNOY Doris, TISSERAND Lucette, TUFUOR Owusu, ULRICH Laurent, VARIERAS Floriane, WIEDER Christelle, ZIELINSKI Carole, ZORN Caroline, ZOURGUI Nadia
<b>Abstention</b>	FABRE Murielle, JEROME Martine, SCHULER Georges



CONSEIL DE L'EUROMÉTROPOLE DU 09 FÉVRIER 2024 - Point n°16

16b. Projet d'extension du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim : bilan de la concertation préalable en vue de la mise en compatibilité du PLUi.

<b>Pour</b>	AGHA BABAEI Syamak, BAAS Fabienne, BARSEGHIAN Jeanne, BOULALA Bruno, BRASSAC Christian, BROLLY Suzanne, BUCHMANN Andree, CHADLI Yasmina, DAMBACH Danielle, DE VREESE Wilfrid, DELATTRE Cécile, DREYSSE Marie-Dominique, DRICI Salem, DUBOIS Antoine, DUPRESSOIR Sophie, FELTZ Alexandre, FROEHLI Claude, HERRY Jonathan, HOFFESS Marc, IMBS Pia, JAMPOC-BERTRAND Nathalie, JEAN Anne-Marie, JUND Alain, KESSOURI Annie, KOSMAN Aurélie, KOUSSA Salah, LAFAY Marina, LECKLER Michèle, LIBSIG Guillaume, LORENTZ Alexandre, LOUBARDI Hamid, MACIEJEWSKI Patrick, MISTLER Anne, OZENNE Pierre, PFRIMMER Philippe, PREVE Jean Paul, RABOT Valentin, RAMDANE Abdelkarim, SCHAAL Thierry, SCHAETZEL Françoise, SCHANN Gérard, SCHOEPFF Patrice, SOULET Benjamin, SPLET Antoine, STEFFEN Joël, TERNOY Doris, TISSERAND Lucette, TUFUOR Owusu, TURAN Hullyya, VARIERAS Floriane, WERLEN Jean, WIEDER Christelle, ZIELINSKI Carole, ZORN Caroline, ZOURGUI Nadia
<b>Contre</b>	AMIET Eric, BADER Camille, BALL Christian, BAUR Jacques, BREITMAN Rebecca, GEISSMANN Céline, GRAEF-ECKERT Catherine, GUGELMANN Christine, HEIM Valérie, HENRY Martin, HERZOG Jean Luc, HOERLE Jean-Louis, HUMANN Jean, KANNENGIESER Michèle, KIRCHER Jean-Louis, KOHLER Christel, KREYER Céleste, LE SCOUEZEC Gildas, LOBSTEIN Andre, MASTELLI Dominique, MATT Nicolas, MAURER Jean-Philippe, MEYER Isabelle, OEHLER Serge, PERRIN Pierre, PHILIPPS Thibaud, RICHARDOT Anne-Pernelle, RINKEL Marie, SAIDANI Lamjad, SCHAAL Rene, SCHAEFFER Jean-Michel, SCHALCK Elsa, STEINMANN Elodie, TRAUTMANN Catherine, ULRICH Laurent, VETTER Jean-Philippe
<b>Abstention</b>	BULOUE Beatrice, DEBES Vincent, JEROME Martine, SCHULER Georges

# Développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

